

Communication:
sharing information for better cooperation

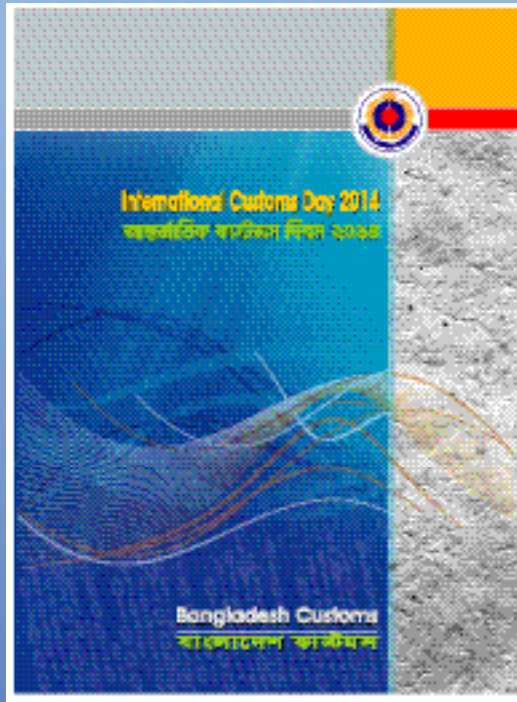


International Customs Day 2014

আন্তর্জাতিক কাস্টমস ডে ২০১৪

Bangladesh Customs

বাংলাদেশ কাস্টমস



International Customs Day 2014

আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস ২০১৪



BANGLADESH CUSTOMS

International Customs Day 2014
আন্তর্জাতিক কাস্টম ডে ২০১৪

Published : 26 January, 2014

Editorial Board:

Moinul Khan
Director General

M. Fakhrul Alam
Additonal Commissioner

Mohammed. Jahirul Quayum
Joint Commissioner

Md. Zakir Hossain
First Secretary

Kazi Tauhida Akhter
Joint Director

Md. Tashnimur Rahman
Joint Commissioner

Md. Raich Uddin Khan
Second Secretary

Umme Nahida Akter
Assistant Director

Design & Print:

Naksha Impressions Limited
352, Dhaka University Market (1st Flr)
Katabon, Dhaka 1000, Bangladesh
Ph: 02 9635246, 9635254
URL: www.nakshabd.com

বরাবরের মতো এবারেও পালিত হচ্ছে আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস। পরিবর্তিত প্রেক্ষাপটে কাস্টমস এর ভূমিকায় পরিবর্তন এসেছে এবং তা বিভিন্ন কাস্টমস দিবসে উঠে এসেছে। বর্তমান বছরের ব্যাপক আয়োজন এই দিবসের গুরুত্ব বহন করে। সরকারের উচ্চ পর্যায়ের অংশগ্রহণ অনুষ্ঠানের ভাবমূর্তিকে বাড়িয়ে দিয়েছে। একই সঙ্গে সামনে এসেছে কাস্টমস এর নতুন ভূমিকা। রাজস্ব আহরণের সনাতন ভূমিকা হতে বেরিয়ে এসে রাষ্ট্রীয় নিরাপত্তা সংক্রান্ত বিষয়কে সামনে রেখে এই নতুন ভূমিকা আবর্তিত হয়েছে। এই বিষয়টি গত কয়েক বছরের কাস্টমস দিবস পালনের মধ্য দিয়ে প্রতিফলিত হয়েছে। এবারও এর ব্যতিক্রম হয়নি।

৯/১১ এর ঘটনা শুধু মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রকেই নাড়া দেয়নি, আলোড়িত করেছে বিশ্ব নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনাকেও। সারা বিশ্বকে নিরাপত্তা ব্যবস্থা নিয়ে নতুন করে ভাবতে খোরাক যুগিয়েছে। বিশ্ব জুড়ে পণ্য চলাচল চেইনকে (Supply Chain) নিরাপত্তা ব্যবস্থার সবচেয়ে ঝুঁকিপূর্ণ ক্ষেত্র হিসেবে চিহ্নিত হয়েছে। মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রসহ অনেক দেশ কাস্টমস সার্ভিসের প্রকৃতি পরিবর্তন করে একে নিরাপত্তা সংক্রান্ত দায়িত্ব অর্পণ করে। মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রের সি-টিপ্যাটি (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) ব্যবস্থা এর অন্যতম। বিশ্বব্যাপী কাস্টমস সার্ভিসের মৌলিক রাজস্ব আদায় সংক্রান্ত কাজের সাথে নিরাপত্তা উপাদান যুক্ত হয়। কাস্টমস সার্ভিস নতুন মাত্রা পায়। এই সংযোগ দেশীয় শিল্পায়নকে উৎসাহ ও রক্ষা, জনস্বাস্থ্য, জননিরাপত্তা, মাদকমুক্ত সমাজ প্রতিষ্ঠা, সামাজিক মূল্যবোধ রক্ষা, পরিবেশ ও জীববৈচিত্র্য রক্ষা, চোরাচালান ও মানি লন্ডারিং প্রতিরোধ, অভ্যন্তরীণ অর্থনৈতিক ভিত্তি মজবুত করা ইত্যাদিতে বিস্তৃত। মোটা দাগে, আন্তর্জাতিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থায় কাস্টমস কর্তৃক যেমন সেবা প্রদানে মানের উন্নতির বিষয়টি আছে, তেমনি আছে কাস্টমসকে নতুন প্রেক্ষাপটে ল-এনফোর্সমেন্ট এর নিরাপত্তা চৌকির বলয়ে আবদ্ধ করা।

আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস, ২০১৪ উপলক্ষে এ বছরের প্রতিপাদ্য বিষয় হচ্ছে Communication: Sharing Information for Better Cooperation। কাস্টমস এর নতুন ভূমিকায় এ বছরের অন্যতম প্রধান মাধ্যম - তথ্য আদান প্রদান (Sharing of Information) কে গুরুত্ব দেয়া হয়েছে। এটির একটি তাৎপর্য আছে। বর্তমান তথ্যপ্রযুক্তির যুগে, আন্তর্জাতিক অপরাধীরা (Transnational criminals) ঠিকই তথ্য আদান-আদান করে তাদের অবৈধ কাজ হাসিল করার জন্য। এরা এক দেশে বসে অন্যদেশের সহযোগীর সাথে কথা বলে, এসএমএস ও ইমেইল করে। আমাদের দেশে যা কাস্টমস অপরাধ, অন্যদেশে একইভাবে তা অপরাধ হিসেবে স্বীকৃত। তাই তথ্য বিনিময়ে রয়েছে বিভিন্ন কাস্টমস প্রশাসনের অভিন্ন স্বার্থ।

এই তথ্য আদান-প্রদান কেবল অন্য কাস্টমস প্রশাসনের সাথে সীমাবদ্ধ রাখলেই হবে না। দেশের অভ্যন্তরে নিরাপত্তা সংক্রান্ত অন্যান্য ভূমিকায় যে সব সংস্থা কাজ করে তাদেরও সম্পৃক্ত করা দরকার। পুলিশ, বিজিবি, র‍্যাব, প্রশাসন ও আনসারসহ অন্যান্য সংস্থার সাথে একটি কার্যকর ফ্রেমওয়ার্ক থাকা প্রয়োজন। চোরাচালান প্রতিরোধে টাস্কফোর্স নামে যেটি আছে, তা পরিবর্তিত প্রেক্ষাপটে পর্যালোচনা, মূল্যায়ন, পুনর্গঠন ও আইন দ্বারা নির্দিষ্ট করা যেতে পারে। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের তত্ত্বাবধানে ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন কমিটি, অটোমেশন, এইও (Authorized Economic Operator) সহ অন্যান্য যেসব কমিটি ও প্রজেক্ট চলমান তা ইতিবাচক। তবে এগুলোর দৃশ্যমান ফল পেতে হলে বিদ্যমান আইন-কানুন ও পরিবেশ উপযোগী করা দরকার। একই সঙ্গে প্রয়োজন চাহিদা মোতাবেক কর প্রশাসনের সক্ষমতা বৃদ্ধি করা। তাহলে সত্যিকার অর্থে দেশের স্বার্থ রক্ষিত হবে, সৃষ্টি হবে ব্যবসা-বান্ধব কর সংস্কৃতি।

এই দিবস উপলক্ষে বের হওয়া প্রকাশনায় কতিপয় লেখায় দিবসের তাৎপর্য প্রতিফলিত হয়েছে। একইসাথে কিছু ব্যক্তিগত অভিজ্ঞতা ও ভাবনা সংবলিত লেখা স্থান পেয়েছে। আশা করি এগুলো নতুন চিন্তার খোরাক যোগাবে। লেখা দিয়ে যারা সহযোগিতা করেছেন তাদের প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি। এখানে উল্লেখ করা প্রয়োজন, লেখাগুলোর অভিমত লেখকদের একান্ত ব্যক্তিগত। এই দিবস উপলক্ষে যেসব কমিটির সদস্যগণ দিনরাত পরিশ্রম করেছেন এবং আজকের এই অনুষ্ঠান স্বার্থক করেছেন তাদের প্রতিও রইলো অশেষ ধন্যবাদ। একই সাথে অনুষ্ঠানে অংশগ্রহণকারী সকল পর্যায়ের কর্মকর্তা ও সন্মানিত অতিথিদের জানাই আন্তরিক কৃতজ্ঞতা। সবার অংশগ্রহণ দিবসের গুরুত্ব এগিয়ে যাবে, এই প্রত্যাশা করছি।

সম্পাদনা পর্বদ

CONTRIBUTIONS

International Customs Day 2014 : Key Note Paper Communication: Sharing Information for Better Cooperation <i>Md. Masudul Kabir</i>	1-6
Friending, Tweeting & Texting for Taxes : How Social Media can transform revenue administration <i>Dr. Gopa Kumar Thampi</i>	7-10
Trade Facilitation : A brief concept and recent trends <i>Margoob Ahmed</i>	11-19
WCO and International Customs Day Celebration <i>Dr. Md. Shahidul Islam</i>	20-24
A success story marred by pains <i>Ali Ahmed</i>	25-30
Communication <i>Dr. Md. Rafiqul Islam</i>	31-32
আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস, ২০১৪ : একটি আত্মপর্যালোচনা <i>মইনুল খান</i>	33-39
ইন্টারন্যাশনাল কাস্টমস ডে-তে কাস্টমস বিভাগ নিয়ে কিছু ভাবনা <i>ড. মোহাম্মদ আবু ইউছুফ</i>	40-42
স্বর্ণ চোরাচালান প্রতিরোধে বাংলাদেশ কাস্টমস-এর সাম্প্রতিক সাফল্য <i>মুহম্মদ জাকির হোসেন</i>	43-49
এয়ারপোর্ট কাস্টমস : প্রাসঙ্গিক ভাবনা <i>অরুণ কুমার বিশ্বাস</i>	50-52

International Customs Day 2014
Key Note Paper
**Communication: Sharing Information
for Better Cooperation**

Md. Masudul Kabir
Commissioner
Custom House, Pangaon, Dhaka.

‘**C**ommunication: Sharing Information for Better Cooperation’ is the theme of this year’s International Customs Day (ICD) as declared by WCO. Mr. Kunio Mikuriya, Secretary General of WCO in his message hopes that with this theme, the WCO members will have the opportunity to enhance the communication and information sharing practices and mechanisms within their administration, with trade and other stake holders and also with the general public.

With rapid changes and development in technology, transportation and other means of communication and globalization of trade, it has become imperative for the customs to share its information with other agencies, stakeholders, traders, general public and even with other customs administrations.

On the other hand, the globalization of terrorism has pushed the customs to the forefront of the fight against terrorism. But customs alone cannot fight it and it is not alone in this fight as well. Thus, its role is no longer limited to the traditional job of collecting revenue. Now the customs, as the frontier soldiers are entrusted with the task of securing the border, ensuring the safety of the citizens and at the same time facilitating legal trade. These newer roles have necessitated the increased cooperation and coordination with other govt. agencies, traders, stakeholders and foreign governments and also with different international agencies. So, an effective communication strategy and apparatus is a must for the Bangladesh Customs.

With these things in mind, Bangladesh Customs has envisioned for itself a modern customs encompassing the global best practices in every field of its operation. It has already formulated a strategic action plan that will be implemented within the next few years.

Communication defined:

Communication (from Latin *communicare* “to share”) is the activity of conveying information through exchange of thoughts, messages or information as by speech, visuals, signals, writing, or behaviour. It is the meaningful exchange of information

between two or more living creatures. It is also the chain of understanding that integrates the members of the organization from top to bottom, bottom to top and side to side.

Present situation of Communication in Bangladesh Customs Environment:

Bangladesh Customs has been following the traditional and age-old methods of communication for long in line with the government policy. Government legal requirements as well as the Customs Act, 1969, require that all the changes and directives are to be published through the government gazette. Otherwise these do not have any legal standing. However, there are situations where a simple notification from the National Board of Revenue(NBR) may also serve the purpose of communication.

However since the 90s, the introduction of automation in the customs process has paved the way for electronic communication. The introduction of ASYCUDA and subsequent migration to ASYCUDA++ transformed the whole customs environment.

A changing global environment of electronic communication necessitated the introduction of a better system. This led to the introduction of “ASYCUDA World” in the customs process. This is a web based system which allows all the stakeholders to take part and share the platform in real time. The shipping agents can launch the manifest at any time from their own offices or home. The customs brokers can also launch the bills of entry/export in a similar fashion. Other stakeholders like the banks, insurance companies, ports, etc may also enter the system for their part to play. So this has made the customs communication system easier, user-friendly, more pro-active and less costly.

Deficiencies:

However, bulk of the customs communication is still made in black and white. All the meetings are convened by letters. The judicial proceedings are made and communicated by paper. NBR communicates its rulings and clarifications by paper. The subordinate offices also act in similar ways. Total electronic communication is still a far cry. This is because of the fact that not every corner of the countries is under internet network. Although NBR has a website, that is not updated regularly and not everything related to NBR are available there.

The Information Technology wing of NBR is more focused on the functional aspects. As a result, the website management is a bit neglected. The field level offices, more specifically, the Custom Houses do not have their own websites. This also works as a barrier in the field of effective communication.

Ongoing Reforms Programmes:

In line with this year's theme, we are now going to share with you about the ongoing reform programs that NBR has taken. Many of these reform programmes have been undertaken with the help of the development partners and they are in close cooperation with us as the measures are being developed.

Modernizing The Customs Act, 1969:

The Customs Act, 1969 is being updated in line with the international best practices. Many of the provisions of the Customs Act, 1969 have become obsolete, redundant and unusable to cope with the present day realities. An international consultant is working closely with NBR to update the Customs Act, 1969. Working on the second draft was done in the first week of December, 2013. We are expecting that the final draft will be ready for placing it in the budget of 2014-15 FY.

Formation of National Trade Facilitation Committee:

A National Trade Facilitation Committee (NTFC) has been formed comprising stakeholders both from the public and private sectors with Member (Customs) in the chair. It has already held two meetings to address various issues related to trade facilitation. Moreover, the Committee also attended a workshop in Nepal in October, 2013. The workshop was organized by ADB under South Asian Sub-regional Economic Cooperation (SASEC) program. The outcome of the workshop will be discussed in the next meeting of the Committee which will add more value to the next initiatives.

Authorized Economic Operator (AEO) Programme:

As you all may know, Authorized Economic Operator (AEO) programme is gaining worldwide recognition as a means to ensure supply chain security for a seamless movement of goods. It helps the traders reduce their time and cost for clearance of goods and at the same time gives customs adequate information for ensuring safety of the country as well as facilitating global trade. Bangladesh is committed to trade facilitation and implementing AEO programme is a major step towards that direction.

NBR is going to introduce the AEO programme very soon. To this end, some officers have been trained at home and abroad with the help of WCO and ADB. A team has already been formed by NBR for implementation of the AEO programme. The team has held a meeting with FBCCI explaining various aspects of the AEO with a visual presentation programme. The pilot stage of the AEO programme will be implemented by 2014 and it will be fully operational by 2015.

Formation of a Modernization Team:

A dedicated team of officers have been formed to lead the modernization programmes of customs. It will work in the fields of Risk Management, Post Clearance Audit, Clearance Procedure and Valuation system. A pool of officers trained at home and abroad in the above fields have been made who will work in the respective fields.

Revised Kyoto Convention:

Bangladesh has recently acceded to the Revised Kyoto Convention (RKC). RKC is the blueprint for a modern and efficient customs. It promotes trade facilitation and effective controls through its legal provisions that are simple yet efficient. It is now obligatory on the part of NBR to implement the following key guiding principles:

- ◆ transparency and predictability of customs actions
- ◆ standardization and simplification of documents
- ◆ simplified procedures for authorized persons
- ◆ maximum use of information technology
- ◆ use of risk management and audit based control
- ◆ coordinated intervention with other border agencies
- ◆ partnership with trade

WTO Agreement on Trade Facilitation (Bali Conference) :

The recently concluded Ministerial Conference of WTO in Bali has once again brought the customs at the forefront for implementation of the “Agreement on Trade Facilitation.” Almost all the provisions contained in the said agreement are directly related to customs, to be implemented by customs or to be administered by customs. These provisions highlight on the transparency, predictability, impartiality and nondiscrimination of customs actions, availability of relevant information for public/traders, scope for review, appeal and advance ruling, simplification of rules and documents, adoption of such tools as risk management system, post-clearance audit, time release study, authorized economic operator scheme and so on. These provisions will be binding on the member states. Once implemented, these will greatly change the face and character of the customs worldover. There are a great deal of similarities between the provisions of Revised Kyoto Convention and the WTO Agreement on Trade Facilitation. But the scope of the latter are more pervasive as more countries have agreed to abide by this agreement. As you have already heard, NBR has already embarked on implementing such measures as set forth in RKC and Agreement on Trade Facilitation.

Time Release Study(TRS)

Time Release Study(TRS) is an internationally accepted system of measuring the performance of the customs clearance process. World Customs Organization also recommends this tool for its member states. Very recently, NBR has embarked on a programme to measure the time needed for releasing the import consignments from customs control. With the help of an expatriate consultant, basic works of TRS for Chittagong Customs House is already complete. It includes formulation of questionnaire, distribution among the stakeholders and getting their feedback. In the next phase, Benapole Custom House, Dhaka Custom House and ICD Custom House will be covered by this program. After processing of the raw data found from the survey, NBR will use the outcome for knocking down the obstacles and putting in place appropriate measures for a speedy clearance system.

Single Window:

Single Window is a system that allows traders to lodge into with a single body to fulfill all import-export regulatory requirements. In practical terms, a Single Window environment provides one entrance, either physical or electronic, for the submission and handling of all data and documents related to the release and clearance of an international transaction. This entrance is managed by one agency, which informs the appropriate agencies and/or directs combined controls.

Benefits of Single Window:

- ◆ Allows traders to fulfill all import, export and transit related regulatory requirements through one interface
- ◆ Provides vastly improved services to business, increases competitiveness, reduces trade-chain burden, coordinates and streamlines government operations.
- ◆ Assists the managing agency in meeting their international obligations. International harmonization will compliment the compliance goals and mutual recognition of secure trading frameworks between countries.
- ◆ Provides more timely access to information which will assist the managing agency fulfilling its mandates.

For Trade:

- ◆ Lower administrative costs by reducing delays
- ◆ Faster clearance and release times
- ◆ Consistent application of regulations
- ◆ Improved identification technique of illegally operating competitors

- ◆ Easier trader compliance
- ◆ More effective or efficient deployments of resources
- ◆ Increased transparency or predictability of government process

International Cooperation:

In this age of globalization no customs administration can remain isolated. As a member state of WCO, Bangladesh has established different levels of cooperation with different countries. Cooperation with Indian Customs is the foremost in this regard. There is a two-tier platform of bilateral relationship regarding customs matters. One is at the national level headed by the Member(Customs) of respective administration and the other is at the Commissioner-level. Both these platforms are working well. A recently-held national level meeting has resolved many outstanding problems, enhanced understanding and smoothened the business environment.

Bangladesh has concluded two bilateral agreements with Turkey and Mexico. The agreements will greatly enhance the bilateral trade, reduce the barriers and bring about more cooperation between these countries.

Cooperation with different international agencies is also increasing. ADB, IMF, World Bank, IFC, JICA, USAID are showing deep interest for cooperation specially in the fields of modernization. The SASEC initiative under ADB is making good progress in integrating regional trade facilitation programs. ADB is also keen on implementing the “Single Window” initiative.

Challenges:

But all these initiatives are not without challenges. There are lots of barriers. There is a shortage of skilled human resources. Adequate fund is not also in place. Lack of automation and infrastructural inadequacy are also posing big challenges. At the same time, overlapping fields of interest on the part of the development partners are also playing negatively as there is little coordination among them. Resistance to change from the department as well as from the stakeholders may also pose a big obstacle. But the biggest challenge is to make all these reforms sustainable.

Conclusion:

In fine, NBR aspires to make its custom administration one of the best in the region. By employing the best practices and adopting the most modern methods and techniques, Bangladesh Customs will be the role model of customs in this region as well as in the developing world.

Friending, Tweeting & Texting for Taxes

How Social Media can transform revenue administration

Dr. Gopa Kumar Thampi
Development and governance professional

If Facebook was a nation, it would be the third populous country with 1 billion users. We inhabit a wired world which is revolutionizing the way we work, communicate and live. While the World Wide Web (www) is relatively a recent phenomenon (first developed by the British Physicist, Tim Berners-Lee in 1989 and became a popular medium by end of 1990s), the spread and usage of the same changed dramatically (and radically) during the last decade. From purely apolitical intentions of information sharing and connecting people, the Web is today seen as a powerful medium not just to inform and entertain, but one that could bring down regimes, mobilize constituencies across political boundaries and blow the whistle on corporate and state

wrongdoings; the Snowden WikiLeaks and the Arab Spring are fresh reminders of this revolutionary potential of the Web. Today, blogs, twitters, Facebook posts, chat forums and content communities (like YouTube) are very much part of our daily lexicon. Driving this information and communication tidal wave is the phenomenon called **Social Media Technologies** (SMTs), a powerful game changer that leverages the personalized face of the Internet. Social Media can be described as an information good whose value is determined not by the physical character of its existence, but from the information and knowledge they embody. It is no wonder then that SMTs are being exploited to the hilt by diverse actors ranging from paparazzi's to politicians. While the utility and potency of SMTs have been fairly established in the wider domain of private and political spheres, do they hold transformative potential for the public sector?

Pace of Digital Revolution

Time taken by various media to reach 50 million users:

- ✉ *Radio: 38 years*
- ✉ *Television: 14 years*
- ✉ *Internet: 4 years*

Facebook added 100 million users in just 9 months.

Government 2.0

The answer to the question perhaps lies in the way core government functions are being transformed and restructured. In 2004, Tim O'Reilly (a global face of the open source and free software movements) coined the term Web 2.0 to describe the cumulative changes of web usage and applications. In the early days of the Internet, from the 1990s up till the early 2000, Web 1.0 existed as a prototype characterized by

passive users consuming static content functioning as a publishing medium with limited interactive capacity. Web 2.0 is a fundamental shift from this model as users produce and share dynamic content in real time with the platform functioning as a communication medium with extensive interactive capacity. Social Media is an extension of Web 2.0 that uses tools to build online identities, create interest-specific networks and engage in online conversations.

With little emphasis on participatory governance, Web 1.0 resonated well with new public management approaches to service delivery which advocated for efficiency gains by broadcasting and collecting information targeted at citizens through websites. Second generation Web technologies have triggered significant changes in both policy and administrative processes as governments respond to the new behavioral, social, economic, and political norms of the network society. Government 2.0 emerged as a response to the untapped potential of using SMTs in matters of governance. In many sense, Government 2.0 is more than a technological application. It epitomizes a paradigm shift in the way public services are planned, implemented and monitored. Built on a foundation of collaboration, decentralization and accessibility, Government 2.0 recasts the role of citizen from a passive recipient of a service to that of a contributor and co-facilitator. During the last five-odd years, there has been a tremendous upsurge in the use of SMTs in governance and public administration. A large part of this push has come from the top political leadership; Presidents Barack Obama of US and Paul Kagame of Rwanda (called the “Digital President”) are leading examples of using personal experiences with SMTs in their political lives to push for deliberative governance models. President Obama’s Open Government initiative is today seen as a model that blends both managerial and political imperatives of ushering in transparency, participation and collaboration for the digital era.

Using SMTs in Tax Administration

Though SMTs are increasingly being applied in the public sector, it is still early days for revenue agencies as a recent report from the OECD notes. Many revenue agencies seem to be caught in throes of an ‘approach-avoidance syndrome’. Symptoms of this syndrome include —anxiety at the thought of actually participating in social technologies, balanced by similar anxiety at the thought of missing out. However, there are multiple sites where revenue agencies can creatively and effectively introduce SMTs. As the OECD report inventoried, there are numerous examples of how SMTs are transforming the manner in which revenue agencies and tax authorities are harnessing the power of SMTs.

Facebook: One of the most used SMT, Facebook offers free online conduit to connect with constituencies. This low cost SMT allows for real-time interactions and updates, can be aligned with other social networking activities and bulk email. The Australian Tax Office (ATO) uses Facebook to promote various tax products like tax

preparation and filing software specifically targeted towards the youth. Realizing the importance of SMTs in citizen outreach, the ATO has set up an Online Marketing Team as part of its Customer Relations. Facebook outreach impact can be easily measured by using a built-in feature called Facebook Insight which provided different metrics as to how the target group is responding to the contents posted on the Facebook page.

Twitter: Perhaps, the most used SMT is the Twitter. Due to its' cost effectiveness and simplicity, Twitter has been put to multiple uses by revenue agencies and tax authorities. The Canadian Revenue Agency (CRA) uses Twitter to provide tips for filing taxes. The Portuguese Tax Authority and the Internal Revenue Service of the US uses Twitter to provide information on taxpayer's rights, while the Inland Revenue Authority of Singapore uses it for providing regular updates and news.

YouTube: Instructional, promotional and advocacy videos are excellent outreach tools and YouTube provides the best space for this. The CRA ran a YouTube contest in which the contestants were asked to document why the underground economy is a bad thing for the economy and society. The winning videos along with other informational and promotional documentaries are posted in a CRA-branded YouTube Channel - <http://www.youtube.com/canrevagency>. Her Majesty's Revenue and Customs Department (HMRC) in the United Kingdom recently released a promotional/instructional video on self-assessment tax returns in the YouTube.

Social Media Channels: Web Forums, Webinars, Webcasts, Blogs and Wikis are also being used, basically to strengthen internal communications and capacities. One interesting and promising application is the Yammer – a private social network that helps employees collaborate across departments and locations. The Danish Tax Agency (SKAT) uses Yammer in two ways: The first purpose is providing an informal way of sharing knowledge with your peers. SKAT has 8300 employees working from different locations spread across the country. Yammer provides a platform for employees to have informal conversations thus enhancing the sense of community. Studies show that having a virtual place to gather and have conversations is of great benefit for virtual organizations. It gives a sense of knowing what's going on in different geographic locations. It furthers a sense of knowing your colleagues are out there – working alongside you pushing towards the same organizational goals. The second purpose is giving staff an opportunity to practice the forms of communication necessary on social platforms like keeping updates relatively short and writing in a more direct manner.

The power of SMTs is also harnessed by tax authorities in another area – tracking defaulters and offenders. Many revenue agencies and tax authorities are mining the information on Facebook and similar social network sites to track down tax offenders and defaulters. In the state of Minnesota in US, authorities were able to levy back taxes on the wages of a long-sought tax evader after he announced on Myspace

(another popular social network site) that he would be returning to his home town to work as a real-estate broker and gave his employer's name. And agents in Nebraska collected \$2,000 from a deejay after he advertised on his Myspace page that he would be working at a big public party.

As the illustrative examples above show, the availability of cheap technologies with tremendous outreach and impact potential offers transformative opportunities for revenue agencies and tax authorities to enhance their scale of engagement with tax payers and citizens. It is only logical that strategies and policy directives should be in place to integrate SMTs within the institutional communication architecture. In contrast to the stereotypical imagery of the anonymous taxman lurking in the shadows, the new social media tools provides an opportunity to recast that image as someone who is accessible and with whom we can tweet or text or even befriend in virtual space.

Trade Facilitation

A brief concept and recent trends

Margoob Ahmed

Commissioner

Customs, Excise & VAT, Commissionerate, Rajshahi.

In recent times, the term “Trade Facilitation has become a much-talked topic among the persons, stakeholders and organisations related, in some way or other, to trade and commerce around the globe. Basically Trade Facilitation means simplification, standardization and harmonization of international trade procedures and controls regarding the movement of goods across national borders within the legal framework in order to reduce/minimize associated cost burdens and maximize efficiency. Here procedures include activities, practices, formalities related to collecting, presenting, communicating and processing data needed for the movement of goods in international trade. In short, trade facilitation refers to a number of measures that ease trade transaction and reduce/minimize as much time and cost as possible in the transaction cycle. The perimeter of trade facilitation is very broad. It covers political, economic, business, administrative, technical and technological and financial issues. Reference to trade facilitation is sometimes also made in the context of “better regulation”. Some organisations promoting trade facilitation will emphasize the cutting of ‘red tape’ in international trade as their main objective. Various economic theories tell us that there are immense benefits to be derived from trade facilitation.

Propagated ideas and concepts to reforming trade and customs procedures generally resonate around the following themes and a country seeking to develop its trade facilitation strategy must bring these issues into consideration: (a) Simple rules and procedures, (b) Avoidance of duplication, (c) Memoranda of Understanding (MoUs), (d) Alignment of procedures and adherence to international conventions, (e) Trade consultation, (f) Transparent and operable rules and procedures, (g) Accommodation of business practices, (h) Operational flexibility, (i) Public-service standards and performance measures, (j) Mechanisms for corrections and appeals, (k) Fair and consistent enforcement, (l) Proportionality of legislation and control to risk, (m) Time-release measures, (n) Risk management and trader authorizations, (o) Standardisation of documents and electronic data requirements, (p) Automation, (q) International electronic exchange of trade data, (r) Single Window System.

History of Trade Facilitation:

Trade facilitation was added to the WTO agenda in December 1996, when the Singapore Ministerial Declaration directed the Council for Trade in Goods “to undertake

exploratory and analytical work, drawing on the work of other relevant organizations, on the simplification of trade procedures in order to assess the scope for WTO rules in this area." The ministers of WTO members adopted on 14 November 2001 a declaration that embodied, other things, a mandate for negotiations in the area of trade facilitation.

After several years of exploratory work, WTO Members formally agreed to launch negotiations on trade facilitation in July 2004, on the basis of modalities contained in Annex D of the so-called "July package". Under this mandate, Members are directed to clarify and improve GATT Article V (Freedom of Transit), Article VIII (Fees and Formalities connected with Importation and Exportation), and Article X (Publication and Administration of Trade Regulations). The negotiations also aim to enhance technical assistance and capacity building in this area and to improve effective cooperation between customs and other appropriate authorities on trade facilitation and customs compliance issues.

Importance of trade facilitation:

In the context of the present age of globalization, trade facilitation (TF) has become a key policy issue for both governments and business as it cuts the costs of doing trade, reduces delays at the border, and makes public agencies dealing with trade more efficient. The majority of the developing countries are making easy of border restrictions to merchandize trade and liberalizing foreign exchange markets. It is becoming obvious that their successful integration into the world economy increasingly depends on the realization of a series of complex, behind-border measures that fall under the heading of trade facilitation. Broadly defined, these measures include anything from institutional and regulatory reform to customs and port efficiency and they are inherently far more intricate and costly to implement.

Statistical extrapolations from a number of studies point to reasonable gains from trade facilitation. These studies estimate that 1.0 percent reduction of trade transactions cost leads to a cost savings of \$40 billion; varying estimates attribute 1-15 per cent of the total transactions costs due to regulatory procedures and formalities. Commonwealth work on aid for trade (AFT) further suggested that each doubling of aid to trade facilitation linked 5 per cent reduction in trading costs. A recent presentation by the IFC said that if all countries reduce supply chain barriers like Singapore, global GDP would increase by 4.7 percent or US\$2.6 trillion and world trade would increase by 14.5 percent or US\$1.6 trillion, which far outweighs the benefits from the elimination of all import tariffs. (Gains from Trade facilitation)

According to an UNECE's report on "Trade Facilitation: An Introduction to the Basic Concepts and Benefits, 2002" **public and private benefits of trade facilitation** are shown in the table below:

Government Benefits	Traders Benefits
<ul style="list-style-type: none"> ● Increased effectiveness of control methods ● More effective and efficient deployment of resources. ● Correct revenue yields. ● Improved trader compliance ● Accelerated economic development. ● Encouragement of foreign investment. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Cutting costs and reducing delays. ● Faster customs clearance and release through predictable official intervention. ● Simple commercial framework for doing both domestic and international trade. ● Enhanced competitiveness.

[Source: UNECE, 2002: *Trade Facilitation: An Introduction to the Basic Concept and Benefits*, 2002]

Bangladesh has to reduce its trade transaction cost and raise export competitiveness in order to be able to achieve its national targets to become a middle income country by 2021. Trade facilitation has emerged as a crucial factor for Bangladesh in accelerating its export growth as well as relieving the red tape associated with imports.

Hurdles to Trade Facilitation:

The following examples of regulatory activities in the international trade are very often considered to be the major hurdle/barriers to the easy movement of goods across the borders trade:

- Fiscal regulatory activities: Collection of customs duties, excise duties and other indirect taxes; payment mechanisms
- Safety and security: Security and anti smuggling controls; dangerous goods; vehicle checks; immigration and visa formalities
- Environment and health: Phytosanitary, veterinary and hygiene controls; health and safety measures; CITES controls; ships' waste
- Consumer protection: Product testing; labelling; conformity checks with marketing standards (e.g. fruit and vegetables)
- Trade policy: Administration of quota restrictions; export refunds.

Customs Roles in Trade Facilitation:

Trade facilitation is a key policy for customs. Customs has a major role to play at all levels of facilitation in particular (a) helping to defining the policy space, (b) drawing up the framework and rules of implementation, and then (c) putting into place the tools and processes at operational level. Broadly speaking, customs can play a

pivotal role in the following processes: (a) simplification of requirements and formalities in respect of the release and clearance of goods, including, to the extent possible, collaboration on the development of procedures enabling the submission of import or export data to a single agency, (b) improved working methods and ensuring transparency and efficiency of customs operations, (c) reduction, simplification and standardization of data in the documentation required by customs, (d) application of modern customs techniques, including risk assessment, simplified procedures for entry and release of goods, post release controls, and company audit methods, (e) Provisions that facilitate the importation of goods through the use of simplified or pre-arrival customs procedures and processes.

Things to be thought to set strategies to facilitate trade:

In order to set strategies to facilitate trade in Bangladesh we are to-

- identify hurdles to smooth trade and remove them
- pinpoint national shortcomings and capacity building needs.
- improve the use of modern technology, the services and legal framework related with trade, transport and communication infrastructure for the smooth movement of goods.
- harmonize local regulatory and commercial customs and practices with multilateral agreements in order to expedite formalities, procedures, documentations
- simplify laws and regulation in accordance with the best practices of other countries in order to secure the smooth flow of goods and information and services.
- simplify and automate procedures and information exchange in administration, commerce and transport.
- take assistant from international organization such as WB, ADB, UNECE , UNCTAD etc.
- devise and implement reform measures in a coordinated and inclusive fashion by integrating both private and public stakeholders including manufacturers, importer, exporters, freight forwarders, carriers banks , financial and insurance companies, NGOs, academia, the media and parliamentarian involved in foreign trade, government officials from trade and trade transport ministries.
- create a sense of ownership among the stakeholders and a clear understanding of their roles and to establish effective liaison with them
- encourage the business community to contribute to trade facilitation process with their ideas and disclosing their problems to do smooth trade because “the wearer best knows where the shoe pinches”
- ensure regular input from business operators and public policy makers involved in international trade transaction and policy making.

- take support from external institutions(ADB, WB etc) to familiarize a nation's trade related agencies and business community with the complexity of trade facilitation requirement at both national and international level.
- regularly organize public private meetings, bilateral and multilateral meetings.
- involve the Ministry of Commerce and Trade, the Ministry of Finance, the Ministry of Laws and Parliament Affairs and the Ministry of Foreign Affairs in the trade facilitation process.
- create a platform for public and private stakeholders to familiarize themselves with the larger picture of trade facilitation(such as better management, skills) at the domestic and international level.
- include political leaders/decision makers of the government on the committee as government decision/will power is needed to make a new policies or change the existing ones.
- streamline financial and banking provisions relating to foreign trade transaction.
- create reference centres and national enquiry points for transparency and notification purpose.
- manage risk, be it monetary or safety-related.

OECD Trade Facilitation Indicators:

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) is working hard to help the governments of member countries improve their border procedures, reduce trade costs, boost trade flows and reap greater benefits from international trade. It has developed a set of trade facilitation indicators that identify areas for action and enable the potential impact of reforms to be assessed. Estimates based on the indicators provide a basis for governments to prioritise trade facilitation actions and mobilize technical assistance and capacity-building efforts for developing countries in a more targeted way. OECD analysis shows that trade facilitation measures can benefit all countries in their role as exporters as well as importers, allowing better access to inputs for production and greater participation in the international trading system. OECD has developed the following indicators to assess trade facilitation policies.

- **Information Availability:** Publication of trade information, including on internet; enquiry points.
- **Involvement of the Trade Community:** Consultations with traders.
- **Advance Rulings:** Prior statements by the administration to requesting traders concerning the classification, origin, valuation method, etc., applied to specific goods at the time of importation; the rules and process applied to such statements.

- **Appeal Procedures:** The possibility and modalities to appeal administrative decisions by border agencies.
- **Fees and Charges:** Disciplines on the fees and charges imposed on imports and exports.
- **Formalities-Documents:** Simplification of trade documents; harmonisation in accordance with international standards; acceptance of copies.
- **Formalities-Automation:** Electronic exchange of data; automated border procedures; use of risk management.
- **Formalities-Procedures:** Streamlining of border controls; single submission points for all required documentation (single windows); post-clearance audits; authorised economic operators.
- **Internal Co-operation:** Co-operation between various border agencies of the country; control delegation to Customs authorities.
- **External Co-operation:** Co-operation with neighbouring and third countries.
- **Governance and Impartiality:** Customs structures and functions; accountability; ethics policy.

OECD Trade Facilitation Indicators in the perspective of Bangladesh:

(1) Bangladesh's trade facilitation performance:

- Bangladesh performs better than the averages of Asian and low income countries in information availability and fees and charges, according to OECD trade facilitation indicators.
- Bangladesh's performance for advance rulings, governance and impartiality and procedures is lower than the averages of Asian and lower income countries.

(2) Areas for action in trade facilitation:

OECD quantitative analysis for the group of low income countries, which includes Bangladesh, shows that the areas with the greatest impact on increasing bilateral trade flows and lowering trade costs are: formalities (documents, automation, procedures) and information availability. The indicators advance rulings, fees and charges, and governance and impartiality also have a significant impact on trade flows. These indicators have a strong impact at the manufacturing trade level as well.

Taking into account the trade flow increase and costs reduction potential of the policy areas highlighted by the quantitative analysis, Bangladesh could draw considerable benefits in terms of trade volume increases and trade cost reductions from improvements in the areas of streamlining of procedures, advance rulings, governance and impartiality and involvement of trade community. Continued efforts in the areas of automation and harmonisation of documents would also deliver further benefits.

SASEC and Trade facilitation:

South Asia Sub-regional Economic Cooperation (SASEC) is trying/working hard to boost intra-regional trade. Intra-regional trade in South Asia could rise by as much as 60%, and the region's trade with the rest of the world could grow by 30% if trade facilitation systems could be raised to international standards, according to studies. To achieve the goal of SASEC, significant improvements must be made both in existing infrastructure, which is in need of repair, upgrading, expansion, and cross-border standardization, and in reducing or eliminating non-tariff barriers to trade such as lengthy administrative procedures, unnecessary documentation requirements, lack of automation, lack of harmonization of trade regulations, and limited through transport and transit arrangements.

The SASEC Trade Facilitation Program aims to help create modern and effective customs administrations, streamlined and transparent regulations and procedures, and improved information and responsiveness to the private sector. Development of automated customs systems is modernizing and streamlining customs procedures in Bangladesh, Bhutan, and Nepal. Efficient, transparent, secure, and service-oriented processes will in turn speed up the time and reduce the costs of trading across borders in the SASEC region.

ADB is supporting trade facilitation through a series of regional technical assistance projects to build human and institutional capacity in the area of trade facilitation. Collaborating with national and international expertise—including the World Customs Organization and various United Nations agencies that focus on trade—helps share and create knowledge and best practice in the SASEC countries.

A SASEC trade facilitation road map is being implemented, which includes policy, regulatory, and institutional reforms for customs modernization consistent with best international practices, standards and conformity assessment, and practical arrangements for cross-border and transit transport. It also calls for upgrading infrastructure at selected border crossings considered crucial to intra-regional trade, as well as institutional and capacity building for trade facilitation.

Trade Facilitation Workshop held in Kathmandu, Nepal :

An international Trade Facilitation Workshop was held at Kathmandu, Nepal on the 09th and 10th October 2013 financed by ADB. The purpose of the workshop is to train participants on how to use the Guide for TF reform efforts in their own country. The workshops are also designed to stimulate the sharing of national practices and the discussion of opportunities for regional cooperation in the TF areas covered in the Guide (Documents simplification and data harmonization, Single Window implementation, Consultation and cooperation for TF, Cross border management, etc.). It may be mentioned here that in this workshop, different models of implementing the TF programs of different developed and developing countries have been placed.

Steps taken/to be taken by Bangladesh for trade facilitation:

As per WTO TF agreement developing countries would need to notify implementation plan of the measures to be put into place. With this end in view, Bangladesh is working assiduously (/tirelessly and attentively) in bringing about simplification in the trade facilitation procedures. To date, the steps taken by Bangladesh are as follows:

- Bangladesh has already formed the National Core Committee as dictated by agreement and some projects have also been in operation. The objectives of the projects are to establish a transparent and reduced life cycle for movement of goods and to remove the tangible and intangible problems face by the traders.
- Bangladesh has also completed a need assessment study,
- Bangladesh has, moreover, conducted an inventory analysis of export and import documents.
- Time release study(TRS) : It is already assessed in Customs House Chittagong and Customs House Benapole. Further study is being reviewed to bring qualitative improvement.
- Implementation of AEO Program : As a part of trade facilitation Bangladesh is seriously committed to the implementation of AEO Program with in two years.
- Implementation of ASYCYDA World: For further modernisation of Customs process ASYCYDA World has already been implemented in major Customs House.
- Bangladesh has already given the letter of consent to implement RKC. Implementation of Revised Kyoto Convention (RKC) is under way. For this, same changes in the provision of the Customs Act, 1969 are being brought.
- Risk Management System (RMS) is being taken with a view to improving Bangladesh's trade facilitation environment.
- For wider trade facilitation, the improvement of transport infrastructure, the removal of corruption of bureaucracy and non-tariff trade barriers are essentials.
- Smooth export marketing and promotion is also integral part of trade facilitation.

Furthermore, the NBR modernization plan has been aligned with the need for trade facilitation. Trade facilitation has been recognized as an integral platform to bring about reduction in the cost of doing business, process simplification related to import and export, reduction in lead time and enhancement of trade-GDP ratio. However, the current activities being undertaken by Bangladesh are largely on a piecemeal basis and often one does not complement the other. In turn, these sporadic efforts would take much longer to ensure fruitful results.

Bali Conference on Trade Facilitation held on December 3-7, 2013.

On December 3-7, 2013 a ministerial conference was held in Bali, Indonesia. Negotiation on trade facilitation is one of the main issues in that conference. The aim of the negotiations on trade facilitation in the Bali Conference is to clarify and improve

three articles (Articles 5, 8 and 10) of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) relating to the transit of goods, fees and formalities (documentation and procedures) and the transparency of laws and regulations. The aim is to ease border procedures and to facilitate the movement, release and clearance of goods. The objectives of Trade facilitation Agreement prepared in Bali Conference from December 03, 2013 to December 07, 2013 are to (a) speed up customs procedures; (b) make trade easier, faster and cheaper; (c) provide clarity, efficiency and transparency; (d) reduce bureaucracy and corruption, and (e) use technological advances. It also has provisions on goods in transit, an issue particularly of interest to landlocked countries seeking to trade through ports in neighbouring countries. Part of the deal involves assistance for developing and least developed countries to update their infrastructure, train customs officials, or for any other cost associated with implementing the agreement.

To sum up, Trade Facilitation measures can undoubtedly play an important role in streamlining administrative procedures, increasing transparency and reducing delays and unnecessary paperwork. It has emerged as a crucial factor for Bangladesh in accelerating its export growth as well as relieving the red tape associated with imports. But future discussions on trade facilitation need to take into account developing countries' limited resources and capacity and their potential vulnerabilities.

Introducing new trade facilitation systems could increase vulnerability and lead to unexpected costs for developing countries if the systems are adopted without full recognition of their institutional, management and other complexities. Despite this, we cannot but welcome trade facilitation as we are to keep pace with the outer world in the present age of globalization.

During the last two decades approximately the economy of Bangladesh has been/is being associated widely with globalization process and market economics through the gradual liberalization of tariff and trade. As a result of it, during the said period, the expansion of the economy of the country has increased or is being increased widely in line with GDP, World trade, per capita income, revenue collection, investment etc. If we can remove the obstacles created from customs, port, transport problems and other existing barriers to the way of competitive trade, secure the international trade supply chain, and ensure trade facilitation, it is the belief of all quarters, the present trade will increase widely.

A great movement of trade facilitation is prevailing all over the world for achieving above-mentioned goal. Bangladesh is also firm determined to be associated with this great international movement.

Bangladesh is rising for all practical reasons. The world has changed, and we must change with it. We can achieve it if we set the goal. We have to look forward to go ahead and make progress.

The views expressed here are writer's own.

WCO and International Customs Day celebration

Dr. Md. Shahidul Islam

Commissioner

Customs Bond Commissionerate, Dhaka

The World Customs Organization (WCO) is the steward of international Customs standards and the central forum for co-operation and dialogue on Customs matters. Its main function is assisting Customs administrations to achieve their objectives, especially effective application of Customs controls while efficiently facilitating legitimate trade.

The history of the WCO began in 1947 when the thirteen European Governments represented in the Committee for European Economic Co-operation agreed to set up a Study Group. This Group examined the possibility of establishing one or more inter-European Customs Unions based on the principles of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT). In 1948, the Study Group set up two committees – an Economic Committee and a Customs Committee. The Economic Committee was the predecessor of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), the Customs Committee became the Customs Co-operation Council (CCC).

The World Customs Organization (WCO), established in 1952 as the Customs Co-operation Council (CCC) is an independent intergovernmental body whose mission is to enhance the effectiveness and efficiency of Customs administrations. Today, the WCO represents **179 Customs administrations** (member countries) across the globe that collectively process approximately 98% of world trade. As the global centre of Customs expertise, the WCO is the only international organization with competence in Customs matters and can rightly call itself the voice of the international Customs community.

As a forum for dialogue and exchange of experiences between national Customs delegates, the WCO offers its Members a range of Conventions and other international instruments, as well as technical assistance and training services provided either directly by the Secretariat, or with its participation. Besides the vital role played by the WCO in stimulating the growth of legitimate international trade, its efforts to combat fraudulent activities are also recognized internationally.

Finally, in an international environment characterized by instability and the ever-present threat of terrorist activity, the WCO's mission to enhance the protection of society and the national territory, and to secure and facilitate international trade, takes on its full meaning.

WCO is running with the vision of “Borders divide, Customs connects”: Dynamically leading modernization and connectivity in a rapidly changing world and a mission of “The WCO provides leadership, guidance and support to Customs administrations to secure and facilitate legitimate trade, realize revenues, protect society and build capacity.” WCO is a knowledge-based and action-oriented organization; believes in transparent, honest, and auditable governance procedures; responsive to WCO’s Members, stakeholders in trade, and society; capitalize on technology and innovation.

WCO Strategic Goals:

Goal 1: Promote the security and facilitation of international trade, including simplification and harmonization of Customs procedures = Economic Competitiveness Package.

The WCO is working with its Members to ensure growth by securing and promoting economic competitiveness. Trade security and facilitation is one of the key factors for economic development of nations and is closely tied into national agendas on social wellbeing, poverty reduction and economic development of countries and their citizens. Likewise, the WCO provides a forum for the development of instruments and tools to simplify and harmonize Customs procedures.

Goal 2: Promote fair, efficient, and effective Revenue collection = Revenue Package

Collection of revenue remains a top priority for many Customs administrations, particularly in economies where a substantial portion of government revenue is derived from Customs duties. A modern Customs administration needs to apply the relevant tools and instruments - developed by the WCO and other international bodies - in a consistent manner in order to achieve fair, efficient, and effective revenue collection.

Goal 3: Protect society, public health and safety = Compliance and Enforcement Package

The efficiency and effectiveness of Customs border compliance is a determining factor in ensuring goods, people and means of transport comply with laws and regulations, the attainment of safe and secure communities, the economic competitiveness of nations, the growth of international trade and the development of the global marketplace.

Goal 4: Strengthen Capacity Building = Organizational Development Package

Effective and efficient Customs administrations are vital for the economic, social and security development of States. The WCO, as the global centre of Customs excellence, plays a central role in development, promotion and support for the implementation of modern Customs standards, procedures and systems and has positioned itself as a global leader in Capacity Building delivery.

Goal 5: Promote information exchange between all stakeholders

The WCO provides a forum for international cooperation to promote greater connectivity and more harmonious interaction, including the exchange of information and experience and the identification of best practices, between Member administrations, other government agencies, international organizations, the private sector and other relevant stakeholders.

Goal 6: Raise the performance and profile of Customs

The WCO and the international Customs community promote their strategic priorities, roles and contributions through cooperation, communication and partnership with governments, other international and regional organizations, donors and the private sector.

Goal 7: Conduct Research and Analysis

The WCO conducts research and analysis on a wide range of Customs and international trade topics using various methods in order to promote a professional, knowledge-based service culture, and to benefit the WCO membership and external stakeholders.

The WCO maintains and develops partnerships with a wide range of organizations and associations. In order to strengthen co-operation, the WCO has concluded over 100 Memorandum of Understanding (MOUs) or similar agreements with international and regional intergovernmental organizations, UN agencies, donors, business entities, and academic institutions. In 2012-2013, the WCO concluded new MOUs or similar agreements with the African Development Bank, Islamic Development Bank, Executive Committee of the Commonwealth of Independent States, UN Conference on Trade and Development, GS1 and SICPA.

International Customs Day celebration:

WCO celebrates January 26 as International Customs Day every year with a new Slogan. Slogan of International Customs Day for last few years:

*WCO is dedicating 2014 to promoting communication under the slogan “**Communication: sharing information for better cooperation**”. WCO Members will have the opportunity to enhance the communication and information sharing practices and mechanisms that they have implemented, within their administration, with ministries and other government agencies, with the trade community and with the general public.*

*2013: “**Innovation for Customs progress**”. The WCO has dedicated 2013 to the promotion of innovation with the slogan “**Innovation for Customs progress**”. WCO Members and their partners had the opportunity to promote innovative ideas and practices that they have implemented, new partnerships that they have developed, as well as new solutions*

and technologies that they have adopted. Innovation is a key driver for sustainable Customs reform and modernization, not only ensuring that Customs remains on top of its game but also ensuring that Customs is in a strong position to meet the challenges and take advantage of the opportunities presented by the 21st century border and trade environment.

2012: **“Connectivity: Borders divide, Customs connects”**. The WCO has dedicated 2012 to the promotion of “Connectivity” which encapsulates people connectivity, institutional connectivity and information connectivity among the members of the global Customs community.

Connectivity encapsulates strengthened coordination, cooperation and communication between Customs administrations, with other government agencies and institutions, and with the private sector, at national, regional and international levels.

2011: **“Knowledge, a catalyst for Customs excellence”**. The WCO has dedicated 2011 to the promotion and pursuit of knowledge activities.

Knowledge, however, is not just about publishing research. It is also about professional training and capacity building. Professional Training delivered by WCO experts and supported by our quality e-learning modules, and our global Regional Training Centre network. Related to this, the WCO is now launching CLiKC! – Customs Learning and Knowledge Community – which provides: A single access point for all Customs training related topics, including an upgraded e-learning platform; and Easy access at the regional and national level to a network of regional collaboration and human resources. Knowledge is also about bringing together experts and novices to discuss and debate ideas. In this regard, the WCO regularly organizes global, regional, and national forums to promote discussions on both policy and practical issues.

2010: **“Customs and Business: improving performance through partnerships”**. The WCO has dedicated 2010 to the Customs-Business Partnership.

The WCO “Customs in the 21st Century” (C21) strategic policy identifies Customs-Business Partnerships as one of the ten building blocks to define a new strategic direction for Customs and the WCO. In realizing the other C21 building blocks, including Globally Networked Customs, Coordinated Border Management and Risk Management, it is indispensable to work with our business partners to achieve a more fruitful relationship.

The WCO is a unique international organization in the trade area and has benefited from the participation of international trade associations, resulting in the establishment of the “Customs-Business Partnership” as the cornerstone of its actions in a spirit of consultation, dialogue and openness.

2009: “Customs and the environment: protecting our natural heritage”

Celebration of International Customs Day in Bangladesh: Bangladesh celebrates International Customs Day every year. A rally showdown in the city, a seminar called on this day where customs activities reflected; discuss various procedure of customs activities; how to developed business friendly environment. In this year a documentary on Customs activities and services to the business community will be telecast.

National Board of Revenue (NBR) always trying to facilitate business community. We are trying

- ◆ to provide on-line facilitation to the trader and businessmen.
- ◆ to establish automation in all concern customs offices.
- ◆ to harmonize the customs procedures with others members countries of WCO and WTO. In this regards we are using ASYCUDA++ and updating in ASYACUDA World software (a world standard software) developed by UNTACD.
- ◆ to establish a single window which is required for paperless trade and transaction. In this connection ours different ministries are working and NBR is the lead agency.

In the customs day our vision should be to increase business especially export oriented business to make a check and balance between import and export business. We have earned second position in RMG exporting. Some other sectors like Jute, leather, fishing, vegetables etc. should be developed such a good position like RMG. Once upon a time, we may be flushed as an imaginary tiger in business in the world market.

A success story marred by pains

Ali Ahmed

Member (Rtd)

Customs, Excise & VAT, National Board of Revenue

That day in October, 1985, was in no way different from any other. It was a cloudless morning sky over Dhaka with the heat of the sun somewhat mellowed down with the approaching steps of the sub-tropical mild winter. But none of these was to be felt in my cloistered office inside the eternally-lit international airport. I had gone to my workplace inside that place and started attending to the routine works of the office when my direct telephone rang. The government, in consideration of the call of duty of the particular office I was then holding, had much earlier provided a direct analogous telephone in addition to the intercom and connection through the personal assistant. It may be recalled, however, that cellular telephones were till then quite far away in this country. I picked up the telephone rather lazily.

This direct telephone was provided with the idea that confidential conversations like receiving secret information on smuggling, or any other kind of irregularity, could be transmitted and received unhindered avoiding the eavesdropping ears of the personal assistants or any other ‘unsafe intruders’. The person, it was a male voice, speaking from the other end of the phone, was already known to me in that he had talked to me a couple of times before in probably as many days on the same subject. The speaker at the other end of the phone wouldn’t come before me; nor would he disclose his identity. I was not surprised since it has happened on many other occasions in the nearly one year and a half since I had been working in that place. Although secret information leading to successful seizures of smuggled goods and/or arrest of the persons involved in such acts had and still has legal provisions for handsome rewards for people providing such information, I, in my time at the station, found many of the very genuine informers never to come forward and disclose his or her identity and claim the reward money, which often amount to quite a considerable sum of money. The reason probably is not very far to seek. Genuine information, I believe, can be provided by people close to the perpetrators of crimes such as smuggling and the like. And getting some money as rewards is naturally considered by them as a worse bargain. I presumed my unrecognisable informer over phone was one of those. But hoaxes were not all that scanty, and playing pranks by the so-called secret informers has also not been very rare. I, therefore, felt somewhat reluctant to act on the information in the present case, especially when it related to a junior colleague of mine working closely with me in the airport, and the informer could not, even after close questioning by me, provide specific information on the items that officer was suspected of taking out.

the legal process they get involved in after seizure or detention. This, generally, was the extent to which the criminality of an average officer in charge of a godown might lead to, barring, of course, an occasional desparedo, who might cause an entire lot of articles in a godown vanish without being able to explain such none-too-mysterious disappearances! A couple of those, to my knowledge, landed in jail.

The nature of the works this particular officer used to perform brought him in close proximity to me, and I must admit I had developed some affection for him. The decision to subject him to a search similar to the ones done in cases of common suspects among passengers was not an easy one to take. But I had to take it. I had called in my room the then Inspector (now an assistant commissioner) Shamsul Islam Khan of the Surveillance Team and a representative each of the National Security Intelligence and Directorate-General of the Forces' Intelligence and some other officers. The country was then under Martial Law and politics was prohibited. Hence we had made it a practice to have the presence of DGFI representative during the seizure in all sensitive cases. I had also got my godown officer Fazal (not his real name) brought in to my room. As secretly instructed a while earlier, our sepoys at the exit gate had stopped him from going out at the end of his day's works, and brought him to my room along with his rather fat brief case. I explained to him why I had called him in and told him his briefcase would be opened and examined to see what he was carrying. I also suggested that since it weighed quite heavy, he might frankly confess to me beforehand what was inside. He at last confessed he was carrying some steel plates taken from some passengers. Since that was also an offence, I suggested we would open the suitcase to verify the truthfulness or otherwise of his statement. He very calmly agreed to the suggestion.

I considered it extremely embarrassing to subject one of my junior colleagues to a search like the ones meant for ordinary law-breakers, especially so in the presence of the representatives from other departments of the government. I had believed in what he had said and felt troubled that a few pieces of metallic utensils would land him in a difficulty I would not like to see him in. But Fazal appeared quite calm.

When at last the briefcase was opened, I felt as if I saw a malevolent genie jump out of it. Having by that time got used to many cases of seizure of gold bars from briefcases and different other containers, I shuddered to think what was shortly going to appear from beneath those black tapes. They were indeed our very well-known gold bars. In a jumble of cases of seizures of gold bars during our tenure of nearly two years at the airport amounting to as high as 125 (one hundred twenty-five kilograms) in one single haul, I forget the exact quantity in that particular case. A look at the relevant case-papers would surely tell us the exact quantity involved in the case, but it might be too difficult, if not impossible, to find them with the Customs department. I telephoned Assistant Commissioner Shamsul Islam Khan. He was of no help either. Some other officers also got involved in the prosecution of the case; but I have by

now forgotten who they were, and could not therefore even attempt at trying to know from any of them the quantity of gold involved. But I clearly remember it was quite a big haul. The rather large briefcase was full of those gold bars only.

We could easily have handed Inspector Fazal over to the police with an FIR (First Information Report) lodged against him, and the seized gold bars deposited with the Bangladesh Bank, as was the practice in cases like this one. But quite a few of my superiors in the department and in the National Board of Revenue had asked me to be extraordinarily careful in handling the case as it turned out to be quite a sensational one involving an officer of our own department and the country was under Martial Law. I, therefore, placed the accused Inspector Fazal under arrest and decided to search his house (the powers to arrest, search and seizure is given under The Customs Act, 1969, to an officer not below the rank of an Assistant Commissioner of Customs; I was then a Deputy Collector or Commissioner as the epithet has later been changed). But I did not share this idea with my arrested colleague or with any of the members of the team I had formed, which included some Customs as well as Police officers.

The accused Inspector Fazal showed us the way to his rented apartment. The night had fallen long before we started out for his place. I was personally leading the raiding team and briefed the police and Customs officers comprising it to be extraordinarily careful in handling the entire matter, to show the highest levels of courtesy to his wife and other residents, if there were any, in the apartment, but conduct the search thoroughly. I did not go up in the third floor apartment, and remained seated in the jeep instead all the while the search was conducted. When it came to an end, the raiding party came down with Fazal and a catch of half a million taka in Bangladesh currency notes, two dozens of different types of telephone sets for land lines and more or less one hundred and fifty pieces of brand new saris. It was quite far into the night and the jeep was about to start out when an officer of the team pointed out that Inspector Fazal's wife had come down and would probably like to talk to me.

I think I need to say something about this young wife of my colleague. I am not aware of the state of relations now obtaining between the controlling officers on the one hand and the other officers working under them on the other, especially at very sensitive spots like the airport. We, in those days, used to maintain a studied distance from the officers working at the field levels. This might be dubbed as too colonial; but that was that. So although we would be working together for the better part of the day and, at least in case of the airport, of the night as well for months and even years on end, we practically had no social interaction. We had, therefore, very little idea of the other members of the family of an individual officer working with us in the same station. But this officer Fazal could make an exception even if for a day to this rather unwritten but rigid code of conduct. I used to live with my family in the one-storied Bungalow of the Civil Aviation area of the old airport earmarked for the post I was

then holding. Early one evening when I was free and at home, a rickshaw pulled in front of the steps of my unfenced house and down came Fazal and a young lady with an infant barely six months old. I soon learnt the baby was actually eight months old. Fazal had a packet or two in his hands containing the usual fares-----some sweets---- a typical Bengali gentleman carries with him while visiting the house of a relative or a friend. I must confess I felt annoyed, but since his wife was accompanying him and especially they were carrying a baby-in- arms, I warmly welcomed them. I quickly calculated he had no favours to ask of me except a request to be posted out of the godown he was holding charge of, which, to my relief, he did not do then or any time later till the occurrence I now have been narrating. They did not stay for long in that one and only visit to my residence. I then came to know that the young lady had been studying in the second year of B. A. (Hons), probably in the department of sociology, in the University of Dhaka. We were very polite to them, especially to the wife and had shown some genuine affection to the child. Fazal, however, did not come to my house again.

Now this young wife of Fazal wanted to meet me when her husband had already been taken on board the jeep after the search and seizure of the goods in her house. It was translucent darkness in and around the jeep. I was occupying the front seat and the windowpane was pulled up. She stood quite close to the jeep probably not more than a foot away from where I was sitting inside. I did not pull down the glass; nor did I, in fact, look at her with that small child in her arms. I nodded to the driver to start the jeep. There was no sound inside the jeep except for the diesel engine powering it. Street lighting in Dhaka was not as it is now, and a translucent darkness reigned inside the vehicle. I had been cursing my fate that brought on me the task of arresting a colleague and, almost literally, snatching him away from his dear wife and an eight-month-old baby. It was a son if I am not mistaken. Tears welled up in my eyes and started rolling down the cheeks. I thought it unwise to dab my eyes or the cheeks with a handkerchief lest that would betray my position to the other members on the team. I did not know what happened to his other colleagues, who had conducted the search and took Fazal with us back to the airport.

The night had then rolled into the early hours of the next morning. The airport was almost a deserted place when we arrived there. We saw a forlorn white car just outside the terminal building, the parking lot as we see now having till then not been developed. Someone amongst us suggested we go see it. Its transparent side window glasses revealed our well-known gold bar packing materials on the backseat of the car. I ordered it seized, but none of the owners or its driver was around. So we posted a Customs sepoy and a police Constable to stand guard till morning when we would swing into our next round of actions.

An almost deserted arrival lounge of the airport, a corner of which then housed my office, greeted us with its sombre silence. My wrist watch said the daybreak was not

very far away and my stomach, not getting anything since the morning's breakfast except for a few cups of tea and a few biscuits, started loud growls. A few biscuits and a glass of water was all that could be had for then. We could not go home because the preliminary works and the filing of an FIR, the deposit of the seized gold to the Bangladesh Bank and the handing over of inspector Fazal to the police was yet to be completed. I reclined in my office chair with the clothes and shoes and everything else on and snatched nearly an hour's sleep. I was awakened by my other colleagues' conversation. The conditions of my colleagues accompanying me all throughout the arrest, seizure and nightly sojourn were not different from mine in any manner except that they did not probably have the biscuits I had and a chair for each to recline on as I was privileged enough to have. We sent one of our colleagues to the Bangladesh Road Transport Authority's office in Mirpur with official summons requesting them to let us know the details of the ownership of the car seized last night on suspicion of its involvement in gold smuggling. The information gathered was highly disquieting. The car was registered in the name of a business firm of one of the richest business houses of the country of that time.

The coverage of this rather sensational news by the media was not very prominent. A sub-Inspector of police of Airport Police Station made a few rounds of visits to my office, talked to my other colleagues involved with the seizure, arrest and filing of the case and, of course, to me. The so-called Memo of Evidence and other necessary papers were prepared. I was made the Prosecution Witness Number one. Nothing was heard for a long time after this.

After I do not remember how many months, I received a notice from the Additional District and Sessions judge's Court, Dhaka, asking me and the other witnesses to appear before the Court. After a couple of appearances, the judgment was delivered: Inspector Fazal was awarded Rigorous Imprisonment for Seven Years and all the seized goods were confiscated to the state. This confiscation was superfluous since they had already been done so by us under the Customs Act. The Civil or Criminal Courts cannot confiscate goods seized under the Customs Act, even if they are seized by the police or any other law enforcing authority. But that is another matter, and we had been upheld by the Honourable Supreme Court of Bangladesh in this regard many times over in the past.

Another apparently insignificant, but otherwise very important, matter often comes to mind when I think of this incident. Did the police make a full inquiry into all aspects of the case? Did they try to dig into the possible involvement of the owner of the car seized on charges of gold smuggling? What was the outcome? They knew of the seizure of this huge amount of gold and a large amount of cash money. Did the police ever think of making any inquiry into the Bank account(s) of the accused? Did even the supervisors of the Enquiry officer thought of this? These questions, I know, will forever remain unanswered.

Another painful parallel continues to haunt me. I had got a Pilot of Bangladesh Airlines—Biman--- arrested with a huge amount of Taka and different types of foreign currencies. I also recovered from his person proof of his having more than one foreign bank accounts without having proper clearance from his authorities or the Bangladesh Bank. He was arrested and handed over to the police. Special arrangements were, however, made for the plane to fly out to its destination in Dubai. Some of my senior officials, junior colleagues involved with the seizure and, of course, I were called in to testify before the Additional District and Sessions Judge's Court, Dhaka. This pilot was finally exonerated from all charges from the same District and Sessions Judge's Court in Dhaka. Quite interestingly, all the money seized from that pilot was confiscated by Customs on charges of smuggling, and the Court trying the offending pilot, and setting him free, did not say anything about this side, which was his offence in the first place. This order of release by the Court probably raises more questions than it answers.

The imprisonment and the consequential loss of job of Inspector Fazal is, no doubt, very painful and it still continues to haunt me. But when I look back so many years after the incident, I feel I was right in doing what I then did. But I owe an apology to Fazal's wife for not having met, or heard, her despite her coming quite close to my jeep. And I feel extremely sorry for the unfortunate boy, Inspector Fazal's infant son of eight months in October, 1985. That son must be a young man of twenty-eight or twenty-nine when I write this in early January, 2014. I inquired through some officers of Inspector Fazal's acquaintance of his post-imprisonment conditions. Someone told me he used to run a restaurant in his district town. I could never know what happened to his wife and the child---whether or not he got proper education, etc.

I beg pardon of this Fazal family for the harm inflicted on them, and request them to understand I only did my duty without any ill-will to them. I wish former Inspector Fazal, his wife and their children (presuming the couple later had one or more children) become happy despite all they had to go through.

Communication

Dr. Md. Rafiqul Islam

Member (Retd)

Customs, Excise & VAT, National Board of Revenue

Communicating means connecting roads, railways, waterways, airways, wire and wireless telephones between places, by means of ICT, mobiles, satellites in a global or extraterrestrial means for use of global citizens.

Imagine

A place without roads, without electricity, without other devices of aerial or waterway connectivity, a place without emails, face book, twitter and all other facilities of social networking, having not even primitive sign and sound language.

Result

A total fallout of the economy...no production of goods and services. A very disastrous and disturbing situation where the daily necessities will not be available, industrial productions standing still, agriculture showing no sign of green or grey. There will be no imports or exports and the whole economy will move nowhere. Rather hunger, lawlessness, riots might break out throughout the place leaving only ashes, pebbles, mutilated dead bodies and aftermaths of destructions.

Rebound

The above noted imaginary results of a total breakdown may take a turn around if the “imaginary” obstacles are withdrawn and all the connectivity are put into place to play their respective roles.

Imagine

A society where nobody talks to anybody. In such a dumb and speechless place of no dialogue there can be no forward looking measures taken. There will be no socio-political or economic growth even if the rebound results are at hand. Hence something more than the solution of infrastructure would be expected to overcome the situation. People in place must understand the minds of common people, keeping in mind the total wellbeing is the ultimate goal of the society or country in the long run. To make happen progress all the micro, macro and mega structures are to function in a harmonious way. We need two hands to make happen a clap, need two persons to make happen a dialogue or start a negotiation. Parallel lines never meet. Parallel minds do so. Hence the importance of reciprocity.

Look around

A new born baby lands on earth and communicates with a loud cry, perhaps seeking helping hands of nurses. Baby's cry is reciprocated and a bond is build .

Look further

Now the age of information and communication technology is progressing very fast. We have reached Moon and the Mars. We have also reached the bottom of the Oceans. Connectivity amongst people is increasing at a rocket speed , everyday more than a million domains are uploaded in the internet.

Alternatives

With the amount of money to build a tank, we can build 130,000 primary schools for the children. The money spent on armaments and fights around the world should be brought to a minimum. Resources should be channeled to infrastructure and communication network development. With a proper infrastructure of communication in place, people can easily make the economic development.

Finally

We have to find out a way to stay connected, connected to each other to increase production, supply chain, increase consumption, increase exports and increase services to ease the lives of millions. This will also increase the volume of total value addition in the economy of the society. Governments can intervene in freeing the ICT sector, building roads (National and International), increasing ocean going vessels, building deep sea ports, building transnational, intercontinental highways and railways. Governments can also increase G 2G connections, cultural exchanges, make the visa process easy for the business people and increase contacts. Today's global business is simply a glaring example of "win-win" situation. We just have to jump into the bandwagon of the world trade and be a micro, midi, macro businessperson of this century. Till then, stay connected in global and local communication !!!

আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস, ২০১৪

একটি আত্মপর্যালোচনা

মইনুল খান

মহাপরিচালক

কাস্টমস গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তর

অন্যান্য বারের মতো এবারও পালিত হচ্ছে আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস। এবারের আয়োজন অবশ্য ২০১৩ হতে কিছুটা ভিন্ন আঙ্গিকে করা হচ্ছে। প্রেক্ষাপটও ভিন্ন। জাতীয় রাজস্ব বোর্ড বেশ গুরুত্ব সহকারে এই দিবসটি উদযাপন করার তাগিদ অনুভব করেছে। গত কয়েক বছর ধরেই পালিত হয়ে আসছে আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস। সম্প্রতি এর ব্যাপকতা বেড়েছে। বিভিন্ন দেশে বেশ ঘটা করেই পালন করা হয় এই দিবসটি। এই বছরও তাই হচ্ছে। কাস্টমস এর গুরুত্ব উপলব্ধি ও একে এগিয়ে নিয়ে যাওয়াকে সামনে রেখেই এই দিবসের মহাত্মা। এই নিবন্ধে এই দিবসের কতিপয় দিক ও বাংলাদেশে এর তাৎপর্য নিয়ে কিছু প্রাসঙ্গিক বিষয় নিয়ে আলোকপাত করা হবে।

কী ও কেন?

কাস্টমস এর একটি আন্তর্জাতিক স্বরূপ আছে। দেশের ভেতর এর কার্যক্রম সীমাবদ্ধ নয়। আন্তর্জাতিক বাণিজ্য, সহযোগিতা, নিরাপত্তা, পরিবেশসহ নানা ল-এনফোর্সমেন্ট সংক্রান্ত বিষয়ে সীমানার গণ্ডি পেরিয়ে এর ক্ষেত্র তৈরি হয়েছে। বিশ্বের সকল দেশের মাঝে কাস্টমস এর সহযোগিতা ধরে রাখা ও আন্তঃরাষ্ট্রীয় সমন্বয় বৃদ্ধি করাকে সামনে রেখে ওয়ার্ল্ড কাস্টমস অরগানাইজেশন এই কাজটি করে থাকে। একদিকে এই দিবস পালনের মধ্য দিয়ে দেশের ভেতর কাস্টমস এর ভূমিকা স্বীকৃত হয়, অন্যদিকে আন্তর্জাতিক সম্পর্কের বিষয়টি এগিয়ে যায়। আমরা অনেকে জানি, আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস প্রতি বছর ২৬ জানুয়ারি পালন করা হয়। এই দিবসের একটি প্রেক্ষাপট আছে। ১৯৫৩ সালের এই দিনে কাস্টমস কো-অপারেশন কাউন্সিল (সিসিসি) এর প্রথম অফিসিয়াল মিটিং অনুষ্ঠিত হয়। যদিও সংস্থার কাজটা শুরু হয় আরো আগে, কিন্তু এই দিবসে এর আনুষ্ঠানিক যাত্রা শুরু হয়। এই কাউন্সিল গঠনের জন্য ১৯৫০ সালের ১৫ ফেব্রুয়ারি একটি কনভেনশন স্বাক্ষরিত হয় এবং তা দুবছর পর ১৯৫২ সালের ৪ নভেম্বর কার্যকর হয়। কিন্তু পরের বছর ২৬ জানুয়ারি এর অফিসিয়াল উদ্বোধন হয়। নানান চরাই উৎসাহ পায় হয়ে সিসিসি ১৯৯৪ সালে ওয়ার্ল্ড কাস্টমস অরগানাইজেশন (ডব্লিউসিও) হিসেবে আত্মপ্রকাশ করে।^১ বিশ্ব কাস্টমস সংস্থার যাত্রা শুরুর দিনটিকে স্মরণ রেখেই এই দিবসটির আয়োজন। বিশ্বের প্রায় সব দেশেই ঘটা করে এই দিবস পালিত হয়ে থাকে। পার্শ্ববর্তী দেশ ভারত, মালদ্বীপ ও পাকিস্তানে বিশেষভাবে পালিত হয় এটি। ভারতে নানা আয়োজন থাকে রাষ্ট্রীয় পর্যায়ে। সেইসাথে নানান সেমিনার, সিম্পোজিয়াম ও শ্রেষ্ঠ কাস্টমস অফিসারদের নানান এওয়ার্ড দেয়া হয়। পাকিস্তানেও এই আয়োজন লক্ষ্যণীয়। ২০১২-এ পাকিস্তান কাস্টমস কর্তৃপক্ষ কয়েক মিলিয়ন ডলারের নিষিদ্ধ পণ্য বিশেষ করে ড্রাগ আইটেম ধ্বংস/পুড়িয়ে এই দিবসের গুরুত্ব প্রচার করে। এটি অনেক মিডিয়ার শিরোনাম হয়। এই সব দেশে স্টেকহোল্ডারগণকেও এই আয়োজনের সাথে সম্পৃক্ত থাকতে লক্ষ্য করা যায়। তাদের মধ্যে পারস্পরিক সমঝোতা বৃদ্ধিই এই সম্পৃক্ততার মূল উদ্দেশ্য।

১। বিশ্ব শুল্ক সংস্থা সৃষ্টির তাগিদ অনুভূত হয় বহু আগে থেকেই। প্রাচীনকাল হতেই যখন ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার লাভ করে, তখন হতেই আন্তর্জাতিক রীতিনীতি গড়ে তোলার প্রয়োজনীয়তা দেখা যায়। একেক দেশ এক ধরনের নিয়ম-কানুন পালন করলে তা ব্যবসার প্রসারকেই ক্ষতিগ্রস্ত করবে বৈকি। প্রথমেই নোমেনক্লেচারে এইচএচ কোড এর ধারণা আলোচনায় আসে প্রথম বিশ্ব যুদ্ধের পর লিগ অব নেশনস এর সৃষ্টির মধ্য দিয়ে। দ্বিতীয় বিশ্ব পর্যন্ত এই নিয়ে তেমন কোন অগ্রগতি না থাকলেও, যুদ্ধের পর গ্যাট আলোচনার সূত্র ধরে বিশ্ব শুল্ক সংস্থাটি সৃষ্টি হয় এবং নোমেনক্লেচারও অন্তর্ভুক্ত হয় এতে। পরবর্তীতে এর প্রসার লাভ করে নানান পরিবর্তন ও কাঠামো গঠনের মধ্য দিয়ে।

কাস্টমস ডে-২০১৪ এর শ্লোগান

একেক বছর একেকটি বিষয় বা থিমকে সামনে রেখে দিবসটি পালন করা হয়। এই শ্লোগান প্রতি বছর ভিন্ন রকম হয়। নির্দিষ্ট একটি থিম থাকে এই দিবসের। চলতি বছরের শ্লোগান হচ্ছে ‘কমিউনিকেশনঃ শেয়ারিং ইনফোরমেশন ফর বটোর কো-অপারেশন’।^২ এবারে যোগাযোগ এর বিষয়টিকে গুরুত্ব দেয়া হয়েছে। বলা বাহুল্য যে, যোগাযোগ মানে হচ্ছে সহযোগিতা। আর সহযোগিতা ছাড়া কাস্টমস এর ফাংশনাল কাজ এগোতে পারে না। এই যোগাযোগ ও সহযোগিতা দেশের ভেতর স্টেকহোল্ডারগণের মধ্যে যেমন দরকার, তেমনি আন্তর্জাতিক পরিমণ্ডলেও সমভাবে প্রয়োজন। এর মূল কথা হচ্ছে, দুনিয়া এগিয়ে যাচ্ছে। বিশ্বায়নের যুগে বিজনেস ও স্টেকহোল্ডারগণ দ্রুত এগিয়ে যাচ্ছে নানা প্রযুক্তির ব্যবহার ও ব্যবস্থাপনায়। তীব্র প্রতিযোগিতামূলক বিজনেস পরিবেশের কারণেই তাদের এই এগিয়ে যাওয়া। কিন্তু, তাদের অংশিদার কাস্টমস যদি তাল না মিলায়, তাহলে তাদের এই অগ্রযাত্রাও যে ব্যাহত হবে তা বলার অপেক্ষা রাখে না। কথা হচ্ছে, কীভাবে তাল মিলানো যাবে? বিশ্বায়নের সাথে কাস্টমসকেও খাপ খাওয়াতে হবে। নইলে দেশের উন্নয়নও আটকে যাবে। পিছিয়ে পড়তে হবে অন্যান্য দেশের তুলনায়। বর্তমানের যে সব জ্ঞান-বিজ্ঞানের আবির্ভাব ও গবেষণার ফলাফল তা ভালোভাবে রপ্ত ও প্রয়োগ করতে হবে। আর এজন্য আলোকিত কাস্টমস প্রশাসন গড়ার কোন বিকল্প নেই। এর মূল কথাই হলো বিশ্বের নতুন নতুন প্রযুক্তির কার্যকর ব্যবহার। আমাদের জ্ঞান ও দক্ষতার অভাব নেই। কাস্টমস বিভাগের কর্মকর্তারা যোগ্যতা ও দক্ষতার বিচারে উত্তীর্ণ। নবীন কর্মকর্তারা সর্বশেষ জ্ঞানের ক্ষেত্রে আরো এগিয়ে। দরকার শুধু সদিচ্ছা, কমিটমেন্টের। পাশাপাশি সরকার বাহাদুরকে বুঝানো। একই সঙ্গে দরকার প্রযুক্তির অবাধ ব্যবহার। আর এজন্য যে অর্থ প্রয়োজন তা সরকার বাহাদুরকে বুঝানো গেলে, তা নিশ্চয়ই দুস্পাপ্য হবে না। কারণ এর মূল যুক্তি হবে, এই খাতে বিনিয়োগ করলে এতে অধিকতর রিটার্ন নিশ্চিতভাবে পাওয়া যাবে। কারণ, উন্নয়নের পূর্বশর্ত হচ্ছে পুঁজি বা অর্থপ্রাপ্তি। টাকা থাকলে এ কাজটি সহসাই সম্ভব। আর এই টাকার সংস্থানের অন্যতম উপায় হতে পারে কাস্টমস। কাস্টমস এর ভূমিকা হতে পারে বাংলায় প্রচলিত ‘গৌরি সেন’^৩ এর মতো। কারণ কাস্টমস হচ্ছে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের মূলভিত্তি। শিল্পায়ন, কৃষি হতে শুরু করে সর্বক্ষেত্রে এটি হবে যেমন রক্ষা কবজ, তেমনি হবে ভুঁইফোর ব্যবসাকে নিরুৎসাহিত করা। এর ইতিবাচক ভূমিকাই যেমন কাস্টমস ডিউটির যৌক্তিকীকরণ, তেমনি এর প্রভাব পরবে মুসক ও আয়কর রাজস্বে।

আমাদের জন্য গুরুত্ব

আমাদের দেশে কাস্টমস এর ইতিবাচক ভূমিকা একটি নির্দিষ্ট খাঁচায় বন্দি। বৃহত্তর জনগোষ্ঠীর কাছে এর ইমেজ সুখকর নয় বলে প্রতীয়মান। দশজন বন্ধু ও আমজনতার সাথে একান্তে কথা বললে বিষয়টি পরিষ্কার হতে পারে। আমি কী ভাবি সেটি সর্বদা সার্বজনীন নাও হতে পারে। অন্যরা কী চোখে দেখছে সেটি আমলে নেয়ার গুরুত্ব অনেক। এর জন্য ব্যাপক জনগোষ্ঠীর কাছে যাওয়ার কোন বিকল্প নেই। আর এজন্য পাবলিক ডিবেট, সেমিনার, সিম্পোজিয়াম আয়োজন করা জরুরী হয়ে পড়েছে। কাস্টমস এর ফাংশন অর্থনীতি, সমাজনীতি, পরিবেশনীতি ও ক্রিমিনোলজি এর সাথে ওতপ্রতোভাবে জড়িত। এসব ডিসিপ্লিনের বরণ্য অধ্যাপক ও প্রাকটিনারস নিয়ে একাডেমিক আলোচনার আয়োজন করা যেতে পারে। এসব বরণ্য ব্যক্তিদের মুখে আমাদের সম্পর্কে মূল্যায়ন ও সে হিসেবে আমাদের এগিয়ে যাওয়ার বিষয়টিতে তাদের মতামতকে গুরুত্বারোপ করা যায় কিনা ভেবে দেখা দরকার। এতে আলোকিত কাস্টমস প্রশাসন গড়ে তুলতে সহায়ক হতে পারে। একইসাথে সামনে চলার পথকে মসৃণ করতে পারে।

২। একেক বছর একেকটি থিম নির্দিষ্ট করা হয়ে থাকে। এটি সমসাময়িক প্রসঙ্গ ও গুরুত্বকে সামনে রেখেই ঠিক করা হয়। যেমন, ২০০৯ সালে এই শ্লোগান ছিল ‘এনভায়রনমেন্ট, ২০১০ এ কাস্টমস বিজনেস পার্টনারশিপ’, ২০১১ এ ‘নলেজ’, ২০১২ এ ‘কনেকটিভিটি ও ২০১৩ এ ‘ইনোভেশন ফর কাস্টমস প্রগ্রেস’। এসব গুলোই কিন্তু কাস্টমস এর দার্শনিক ভিত্তি। একই সঙ্গে কাস্টমস এর দৈনন্দিন কার্যক্রমের সংশ্লেষ রয়েছে। কাস্টমসকে যুগ-উপযোগী করাই এই থিমগুলোর প্রচারণা। বিশ্বায়নের যুগে তাল মিলাতে বাংলাদেশকেও এর সাথে যুক্ত হতে হবে। নতুবা, আমরা পিছিয়ে পড়বো অন্যদের তুলনায়।

৩। ১৮ শ শতাব্দীতে কোলকাতার হাওড়ায় বালি এলাকার নন্দরায় সেনের পুত্র গৌরি সেন আমদানি-রপ্তানি ব্যবসা করে বিপুল ধন-সম্পদের মালিক হন। তবে এই সম্পদ কেবল তিনি তার ভোগ-বিলাসে নিয়োজিত করেননি। পাড়া-প্রতিবেশি ও আশে-পাশের সকলের দুঃখ দুর্দশায় তিনি তার অর্থ বিলিয়ে দেন। কারো কোন দেনা বা আর্থিক সমস্যায় গৌরি সেন ত্রাণকর্তা হিসেবে ভূমিকা রেখেছেন। বাংলায় এর একটি প্রবাদ প্রচলিত আছে, ‘লাগে টাকা, দেবে গৌরি সেন’।

কাস্টমস প্রশাসনকে মিডিয়ায় প্রতি আরো বন্ধুসুলভ হওয়া যায় কিনা ভেবে দেখা দরকার। কাস্টমস ফাংশনে মিডিয়াকে সম্পৃক্ত করার গুরুত্ব অনেক। সমালোচককে শত্রু হিসেবে না এড়িয়ে, বন্ধু হিসেবে গ্রহণ করা সম্ভব বলে প্রতীয়মান। এতে ভুল-ত্রুটি শুধরানো সহজ হতে পারে। অভিজ্ঞতার আলোকে দেখা গেছে, মিডিয়াকে ইচ্ছাকৃতভাবে আমরা দূরে ঠেলে দিয়েছি। আবার যেক্ষেত্রে কাছে নিয়েছি, সেগুলোতে হয়তো ব্যক্তি স্বার্থ ও ক্ষুদ্র গোষ্ঠি স্বার্থ জড়িত আছে। মিডিয়া হচ্ছে, দেশের জনগণের চোখ। মিডিয়াতে যেভাবে আসে, জনগণ সেভাবে চিত্রায়িত করে প্রাথমিকভাবে। ভালো কাজকে তুলে ধরা ও মন্দ কাজ রোধে জনগণের সহযোগিতা চাওয়া দোষের কিছু নেই বলে মনে হয়। আইন প্রয়োগকারী অন্যান্য সরকারি বিভাগগুলোর মতোই এই বিভাগকে মিডিয়াকে কাজে লাগানো যেতে পারে। প্রতিটি কমিশনারেটে/কাস্টম হাউসে এবং জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের শক্তিশালী মিডিয়া উইং ও শাখা গড়ে তোলা যেতে পারে। বর্তমানে রাইট টু ইনফরমেশন আইন হয়েছে। এই আইন ও অন্যান্য সরকারি নির্দেশনার আলোকে ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

বর্তমানে জাতীয় পর্যায়ে কাস্টমস দিবসের প্রভাব স্পষ্ট নয়। অথচ, পুলিশসহ অন্যান্য সংস্থায় যারা কাজ করেন, তাদের জাতীয় সপ্তাহ বা দিনটি বেশ ঘটা করে পালন করা হয়। এর কোন কোনটি আবার দেশের সর্বোচ্চ নির্বাহীকে উপস্থিত থাকতে দেখা যায়। এতে তাদের জাতীয় পর্যায়ে সপ্তাহ/দিবসের তাৎপর্য তুলে ধরার পাশাপাশি ঐসব সংস্থায় কর্মরতরাও উজ্জীবিত হয়। অন্যদিকে, তাদের সামষ্টিক সমস্যা ও তা সমাধানেরও তাগিদ অনুভূত হয় নতুন করে। অনেক ক্ষেত্রে তা সমাধানও হয়ে যায় তাৎক্ষণিকভাবে। কিন্তু কাস্টমস এর এই দিবস কি ঐসব সংস্থার মতো বহুল প্রচারিত হয়ে থাকে? বিষয়টি ভেবে দেখা দরকার। এবারের আয়োজন আগের তুলনায় হয়তো গুরুত্ব দিয়ে পালন হচ্ছে, কিন্তু ভবিষ্যতে আরো ফলাওভাবে করা যেতে পারে।

আমাদের দেশে এখনো কাস্টমস এর গুরুত্ব রাজস্ব নির্ভরতায় সীমিত বলে মনে হয়। তবে অর্থনৈতিক ও আন্তর্জাতিক মানদণ্ডে এর সত্যিকারের উপকারিতা কি তা মূল্যায়ন করা দরকার। কাস্টমস এর রাজস্ব নির্ভরতা কতখানি ক্ষতির সৃষ্টি করে তা অর্থনীতির ছাত্ররা ভালো জানেন। আমদানির উদ্দেশ্যে আনিত মালামাল একরকম জিম্মি করে ট্যাক্সের টাকা আদায় করার মতো অবস্থা। এর পেছনে কোন অর্থবহ গবেষণা হয় কিনা তা খতিয়ে দেখার সময় এসেছে। পূর্বের বছরের তুলনায় ২০-৩০% বেশি আদায় করতে হবে - এমন বাস্তবতা লক্ষ্য করা যায়। তবে সুখের বিষয় হচ্ছে যে, চলতি ২০১৩-১৪ বছরে এই প্রথম কাস্টমস এর রাজস্ব টার্গেট তেমন বৃদ্ধি করা হয়নি। গত বছর যা ছিল এবার তাই রাখা হয়েছে। এতে শুষ্ক নীতিতে ইতিবাচক পরিবর্তন লক্ষ্য করা যায়।^৪ অস্ট্রেলিয়ার সেন্টার ফর কাস্টমস এন্ড এক্সাইজ এর পরিচালক ডক্টর ডেভিড উড্রোসন এর মতে, বর্তমান কাস্টমস এর ভূমিকাকে ট্রেডিশনাল ‘গেটকিপার’ হতে আধুনিক চিন্তা ও বাস্তবতার সাথে খাপ খাওয়াতে হবে। তিনি বর্তমানের বৈশ্বিক ও অভ্যন্তরীণ সঙ্কট উত্তরণ, নিরাপত্তা, বিজনেস প্রমোশন, দেশের শ্রম-বাজার বৃদ্ধি, শিল্পায়নের প্রসার, জনস্বাস্থ্য রক্ষা, পরিবেশ উন্নয়ন ইত্যাদি বিষয়ের উপর বেশি জোর দেন। তার কর্তৃক সম্পাদনায় একাডেমিকভাবে স্বীকৃত ‘ওয়ার্ল্ড কাস্টমস জারনাল’ এর বেশ কয়েকটি নিবন্ধে এই বিষয়টির উপর আলোকপাত করেন। তার মানে হচ্ছে, কাস্টমস এর পরিবর্তিত ভূমিকা হবে মূলত ‘ল-এসফোর্সমেন্ট’। দেশের নানা জাতীয় ও আন্তর্জাতিক লিগ্যাল ইনস্ট্রুমেন্ট বাস্তবায়নই হবে এর প্রধান কাজ। অস্ট্রেলিয়া, কানাডাসহ নানা দেশে বর্ডার গার্ড, পণ্য ও মানবপাচার রোধ, পরিবেশ ও জনস্বাস্থ্য রক্ষা, ক্রাইম ও সন্ত্রাস নিয়ন্ত্রণ এবং তদন্ত কাস্টমস এর নতুন ভূমিকাকে সামনে নিয়ে এসেছে।

তাহলে প্রশ্ন আসে বাংলাদেশে সরকারের রাজস্বের কী হবে? উন্নতবিশ্বের নানা দেশে কাস্টমস এর রাজস্ব নগন্য পর্যায়ে। তারা সরকারকে তেমন কোন রাজস্ব দেয় না। এরকম কোন টার্গেট তাদের থাকে না। ঐসব দেশে কাস্টমস ডিউটি ব্যবহার হয় নিয়ন্ত্রণমূলক হিসেবে। কোন কোন অর্থনীতিবিদদের মতে, কাস্টমস এর উপর রাজস্ব নির্ভরতা কেবল ‘এফিসিয়েন্সি লস’ এর সৃষ্টি করে। জাপানের গ্রিপস্ এ মাস্টার্স কোর্স এর থিসিসে

৪। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের হিসেব মতে, গত বছর (২০১১-১২) এ কাস্টমস খাতে আদায় হয়েছে প্রায় ৩৫০০০ কোটি টাকা। চলতি বছরেও এর আদায়ের টার্গেট ধরা হয়েছে ৩৫২০০ কোটি টাকা। অন্যান্য মুসক ও আয়করের খাতে এই বৃদ্ধি প্রায় ২৫% হতে ৩০% পর্যন্ত বৃদ্ধি করলেও কাস্টমস খাতে এই বৃদ্ধি ধরা হয়নি। এটি সুস্বল্প চিন্তার প্রতিফলন হিসেবে বিবেচিত বলে কেউ মনে করেন।

বাংলাদেশের অর্থনৈতিক ডাটা বিশ্লেষণে দেখা গেছে, প্রতি ১০০ টাকা কাস্টমস রেভিনিউ আদায় করলে ২৭ টাকা অর্থনীতিতে দক্ষতা ক্ষতির সৃষ্টি করে। অন্যদিকে এই রেভিনিউ যদি প্রত্যক্ষ করের উপর আদায় করা যায় তাহলে ক্ষতি হয় এক টাকারও কম। গবেষণাটি বিখ্যাত অর্থনীতিবিদদের বিভিন্ন রেফারেন্স এর ভিত্তিতে করা হয়। এটি কাস্টমস এর একটি ম্যাগাজিনেও প্রকাশিত হয়। এই ক্ষতি মূলত, শিল্পায়ন, চাকরির বাজার, অধিক কাজ করার ইনসেন্টিভ ইত্যাদির সমন্বয়ের ভিত্তিতে করা হয়েছিল। অনেক দেশেই কাস্টমস ডিউটির সর্বোচ্চ হার ৫%। অস্ট্রেলিয়াতেও এই হার প্রযোজ্য। আমেরিকা, জাপান, কানাডাসহ অন্যান্য দেশেও এটি প্রযোজ্য। অথচ, আমাদের দেশে এখনো ২৫%। এছাড়া সম্পূর্ণক শুল্কসহ আরো ট্যাক্স ‘হিডেন’ হিসেবে আছে। ব্যবসায়ীমহল এই বিষয়ে আরো ভাল করে জানেন। ব্যাংকের চড়া সুদের উপর এই বাড়তি শুল্ক-করাদি পরিশোধ করে তাকে লাভ বা বিনিয়োগের রিটার্ন সৃষ্টি করতে হলে তাকে নিশ্চয়ই বহুবার ভাবতে হবে। এই যে পলিসির কাঠিন্য, তা বর্তমান বৈশ্বিক বাস্তবতার সাথে সঙ্গতিপূর্ণ কী না তা বিশ্লেষণের দাবি রাখে। আর আর্থনীতিক কর্মকাণ্ড না বাড়লে কর্মসংস্থান হবে কীভাবে? দেশের শিল্পায়ন হবে কীভাবে? দেশের মানুষের ক্রয়ক্ষমতা বাড়বে কীভাবে? এই যে কাস্টমস এর উপর রাজস্ব নির্ভরতা তা যে কাস্টমস এর পরিবর্তিত বৈশ্বিক ভূমিকার সাথে সামঞ্জস্যতাপূর্ণ নয় তা বলার অপেক্ষা রাখে না। তাই রাজস্ব নির্ভরতা থেকে বের হওয়ার সময় এসেছে।

কাস্টমস এর নির্ভরতা পরোক্ষ করের উপর সহসাই স্থানান্তর করা সম্ভব। উন্নত বিশ্বে তাই হয়। আমাদের দেশেও এটি করা যেতে পারে। দেশের সিংহভাগ রাজস্ব প্রত্যক্ষ করের খাত হতে আসতে পারে। অনেক দেশে, যে কোন বেতন-ভাতাদি বা পাওনাদি আদায়ের সাথে সাথেই ট্যাক্স কেটে রাখার নিয়ম। নির্দিষ্ট হারে (সাধারণত সর্বোচ্চ হারে) ট্যাক্স কেটে বাকি টাকা ব্যাংক এ্যাকাউন্টে জমা হয়। বছরশেষে রিটার্ন জমা দেয়ার সময় কর্তনকৃত টাকার হিসেব কষতে হয় নির্ধারিত ট্যাক্সেবল ইনকাম দেখে। এতে দেখা যায়, অধিকাংশ লোকই বছর শেষে কর্তনকৃত টাকা ফেরত পেয়ে যায়। তবে ফেরত পাওয়ার বিষয়টিও অটোমেটিক। এর জন্য দশ জায়গায় স্বাক্ষর নিতে হয় না, বা দৌড়াতে হয় না ট্যাক্সপেয়ারকে। রিটার্নের সাথে সাথেই তার ব্যাংক এ্যাকাউন্টে অতিরিক্ত টাকা জমা করা হয়। কর কর্মকর্তাদের নিকট কোন ইনকাম লুকানোর কিছু নেই। সবকিছুই অনলাইনে হয়। প্রতিটি পেমেন্ট ও ব্যয় একটির সাথে আরেকটি লিংক করা থাকে। এমনকি ব্যাংক হিসাব পর্যন্ত। কর কর্মকর্তারা কোন ব্যক্তির নাম, জন্ম তারিখ ও আইডি দিয়ে ক্লিক করলে ঐ ব্যক্তির বছরের ইনকাম ও ব্যয় বের করতে পারেন। সুতরাং কর ফাঁকির সুযোগ একেবারে সীমিত। যে কথাটি গুরুত্ব সহকারে বলা দরকার তা হচ্ছে, প্রত্যক্ষ করের আওতা যেমন বাড়ানো দরকার, তেমনি কর পরিশোধ ও আদায় আরো স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক করা দরকার। প্রত্যক্ষ করের উপর জোর দেয়ার আরেকটি বিষয় হচ্ছে যে, এর দ্বারা সমাজে ন্যায়বিচার ও সমতা বিধান করা সম্ভব। কেননা, ধনী ও সক্ষম লোকের উপর করের বোঝা শিফট করা যায়। ভিন্ন ভিন্ন ইনকাম গ্রুপ করে ভিন্ন ভিন্ন ট্যাক্স হার প্রয়োগ করে অপেক্ষাকৃত কম সক্ষম লোকদের করের বোঝা থেকে রেহাই দেয়া যায়। অন্যদিকে কাস্টমস ট্যাক্স এই ভিন্নতা সৃষ্টি করতে পারে না। সবার উপর এই করের ভার সমানভাবে আরোপিত হয়। সক্ষমতার বিচার এই ট্যাক্স করতে পারে না। এজন্য বলা হয়, মানুষভেদে এই ট্যাক্স ‘অন্ধ’। একজন ভিখেরি বা বেকার একজন ধনী মানুষের মতো ট্যাক্স দিবে তা আশা করাটা সঙ্গত নয়।^৫ মূল কথা, ট্যাক্স এর বোঝা কাস্টমস থেকে প্রত্যক্ষ করের উপর দেয়া উচিত। টার্গেট নামক বাড়তি চাপ কাস্টমস এর উপর থাকা উচিত নয়। আর এই ট্যাক্স কাঠামোয় অন্তর্ভুক্ত হতে পারে মূল্য সংযোজন কর (ভ্যাট) ব্যবস্থাও। ইনকাম ট্যাক্স ও ভ্যাটের মধ্যে পারস্পারিক যোগাযোগ ও সমন্বয় আরো ফল বয়ে আনতে পারে। অর্থনৈতিক বিচার বিশ্লেষণ ও দেশের প্রেক্ষাপট বিবেচনায় এনে এটি করা যৌক্তিক হতে পারে।

গুরুত্ব যে কথাটি এসেছে সেটি নিয়েও আলোচনা করা দরকার। পুলিশ, বিজিবিসহ অন্যান্য সংস্থার মতোই কাস্টমস একটি ল-এনফোর্সমেন্ট সংস্থা। অন্যান্য সংস্থার মতো এটির সমধিক গুরুত্ব আছে। আগেই বলা

৫। ধরা যাক, একটি খাদ্য দ্রব্যের আমদানির উপর শুল্ক ধরা হয়েছে ২৫%। একজন বেকার ১০০ টাকা দিয়ে কিনলে তাকে ২৫ টাকা ট্যাক্স দিতে হবে। অন্যদিকে উচ্চবিত্তরা ঐ দ্রব্যের উপর একই হারে ট্যাক্স দিচ্ছে। অন্যদিকে, এই টাকা প্রত্যক্ষ কর হতে আদায় হলে বেকার লোকটিকে এই কর দিতে হতো না। এখানেই সমাজের বৈষম্য সৃষ্টি হয়, সৃষ্টি হতে পারে নানা অর্থনৈতিক দুরাবস্থা ও অসন্তোষ।

হয়েছে, এর রয়েছে একটি আন্তর্জাতিক প্রেক্ষাপট। কাস্টমস এর সেই স্বরূপ হচ্ছে, দেশের সার্বভৌমত্বের প্রতীক এই সংস্থা। ভূ-খণ্ডগত রাষ্ট্রের ধারণা যখন থেকে সৃষ্টি হয়েছে, তখন হতেই কাস্টমস এর সৃষ্টি ও ভূমিকা নানাভাবে সামনে এসেছে। পরিবর্তিত বিশ্বে এর ভূমিকা আরো সুদৃঢ় হয়েছে। একে যুগোপযোগী করতে হলে দরকার লজিস্টিকস ও প্রযুক্তির উদার ব্যবহার। এই প্রয়োজনীয়তা স্বীকৃত হলেও, বাস্তবে এর প্রয়োগ দেখা যায় না বললেই চলে।

জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের আইটি প্রোগ্রাম অনেকদিন ধরে চললেও, ফলাফল কী তা বিশ্লেষণ করার সময় এসেছে। এর পেছনে কত টাকার প্রজেক্ট হাতে নেয়া হয়েছিল, কত টাকা কার পেছনে এবং কোন যুক্তিতে খরচ হয়েছে, এর আউটপুট কী তা দেখলে বুঝা যাবে। উদাহরণস্বরূপ, ক্যাম প্রজেক্ট, এসাইকুডা, ইডিএস নামে নানা বাহ্যিক প্রজেক্ট হাতে নিতে দেখা গেছে। খরচ হয়েছে কোটি কোটি টাকা। এসবের অধিকাংশ হয়েছে বিদেশি প্রজেক্টে ও বৈদেশিক লোনে। অনেক ক্ষেত্রে দেশি টাকা সরাসরি খরচ না হলেও, সুদে আসলে এগুলো পরিশোধের প্রশ্ন জড়িত। দেশের জনগণের টাকা হতে এগুলো পরিশোধ করা হবে। এসব প্রজেক্টের ফলাফল ও খরচের রিটার্ন কী তাও মূল্যায়ন করার সময় এসেছে। পূর্ণাঙ্গ স্টাডি না করেও আপাতদৃষ্টিতে বুঝা যায়, অনেক টাকা-পয়সা খরচ হয়েছিল ঠিক, কিন্তু তাতে কাস্টমস প্রশাসন পূর্ণাঙ্গ আইটি-বেজড হয়নি। বর্তমানে এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড আইটি খাতে যে শূন্যতা বিরাজ করছে তা হয়তো কিছুটা হলেও পূরণ করতে সক্ষম হবে। এই প্রজেক্টকে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিয়ে বাস্তবায়ন করা ও তা রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে। এতে যেমন ভালো ব্যবসায়ীরা লাভবান হবেন, তেমনি কাস্টমস কর্মকর্তাদের মনিটরিং করা সহজতর হবে।

একই কথা লজিস্টিকস সরবরাহের ব্যাপারেও। একযুগ পার হয়ে গেলেও অনেক দপ্তরের অর্গানোগ্রাম বা টিওএন্ডই অনুমোদন করা নেই। ফলে যেমন বাজেট পাওয়া যায়নি তেমনি এগুলো ক্রয় করা সম্ভব হয়নি। আবার অনুমোদন থাকলেও অনেক ক্ষেত্রে বাজেট চেয়ে একাধিকবার চিঠি ও দেন-দরবার করা হলেও ফল আশানুরূপ হয়নি। কমবেশি সব দপ্তরের অবস্থা এক। বাড়ি ভাড়া থেকে শুরু করে অন্যান্য খাতেও মিলছে না প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ। অথচ, অর্থ বরাদ্দের সময় মনে হয় ব্যক্তিগত খাতে টাকা বরাদ্দ দেয়া হচ্ছে। এখনো কাস্টমস এর অনেক দপ্তর ভাড়া করা বাড়িতে চলছে। ব্যক্তিগত বাড়িতে অফিস থাকায়, সময়মতো বাজেট প্রাপ্তি না পাওয়ায় আবার বাড়িওয়ালাদের চাপ ও অত্যাচার এবং একইসাথে সরকারী দপ্তরের মান ও গাভীর্থ বজায় রাখা যে কঠিন তা বলার অপেক্ষা রাখে না। অথচ পাশাপাশি টাকা ব্যয়কারী প্রতিষ্ঠানের অফিস ঝকঝকা ও পরিপাটি। অথচ, কাস্টমস এর অবকাঠামো খাতের বিনিয়োগ ও রিটার্নের কথা আমলে নেয়া হয় বলে মনে হয় না। অন্য সংস্থায় এটি হয় কী? ঘটা করে এবং দেশের শীর্ষ ব্যক্তিদের উপস্থিত করার মধ্য দিয়ে তাদের এই জাতীয় সমস্যার সহসাই সমাধান করা হয় বলে ধারণা করা যায়। আমাদের এই দিবসে তাদের আমন্ত্রণ ও মিডিয়ায় ব্যাপক প্রচারণার মধ্য দিয়ে এজাতীয় সমস্যা সমাধান করার বিষয়টি আমরা নতুন করে ভাবতে পারি। এই বছর না হলেও আগামী বছর হতে নতুন আঙ্গিকে ও নতুন উদ্দীপনায় করা যায় কী না ভেবে দেখা দরকার। এই পরিপ্রেক্ষিতে জাতীয় পর্যায়ে কাস্টমস এর গুরুত্ব অনুভূত হওয়া ও করানো আবশ্যিক হয়ে দেখা দিয়েছে। একই সাথে নতুন নতুন বাস্তবতায় খাপ খাওয়ানো ও যুগোপযোগী করার তাগিদ সৃষ্টি ও সে অনুসারে তড়িত ব্যবস্থা নেয়ার আবশ্যিকতা দেখা দিয়েছে।

নতুন প্রেক্ষাপটে ও পরিপ্রেক্ষিতে এই গুরুত্ব অনুধাবনে জাতীয় স্বার্থ যেমন রক্ষিত হবে, তেমনি নিশ্চিত হবে মেধার পরিস্ফুটন। এর মধ্যে এই বিভাগে মেধার লালন ও তা বিকাশের লক্ষণ স্পষ্ট হয়েছে। যে সব মেধাবী ছেলে-মেয়েরা এই সার্ভিসে আসছে, তাতে গর্বিত হওয়ার যথেষ্ট কারণ রয়েছে। ক্যাডারের সংখ্যাও বেড়েছে। সম্প্রতি ৩১তম বিসিএস এ প্রায় ৯৪ জন কর্মকর্তা যোগদান করেছে। তাদের সামনে নিশ্চয়ই অনেক আশা-ভরসা ও স্বপ্ন রয়েছে। একই কথা তার আগের ব্যাচগুলোর জন্যও প্রযোজ্য। কাস্টমস ডিপার্টমেন্ট এখন তরুণদের পদচারণায় মুখরিত। কিন্তু তাদের এই পদচারণা যেন মসৃণ হয়, উজ্জ্বল হয় তা আমাদের নিশ্চিত করা দরকার। তাদের মেধা ও মননশীলতা বর্তমানের ধ্যান-ধারণা ও পরিবর্তিত ভূমিকার সাথে একীভূত করতে হবে। বর্তমানে একটি প্রবণতা লক্ষ্য করা গেছে, অপশন দিয়ে কাস্টমস ত্যাগ করে সচিবালয়ে চলে যাওয়া। বিভিন্ন ব্যাচে যারা

ইতঃমধ্যে গেছেন তারা অত্যন্ত মেধাবী। অবশ্য তাদের অনেকে স্বীকৃতিও পেয়েছেন সরকারের উচ্চ পদে আসীন হওয়ার মধ্য দিয়ে। কিন্তু, এই যে প্রবণতা, এটি কি কাস্টমস্ এর জন্য ভালো? কাস্টমস কেন এই মেধাবীদের ধরে রাখতে পারছে না? সমস্যা কোথায়? কেউ কি ভেবে দেখেছেন? আমরা যদি কাস্টমস এ উপরে উঠার পথ সুগম করতে পারি, মেধার আলো ছড়ানোর সুযোগ নিশ্চিত করতে পারি, তাহলে কী এই মেধার মাইগ্রেশন রোধ করতে পারি না? প্রয়োজন হলে সচিব হয়ে অন্য মন্ত্রণালয়ের দায়িত্ব ও ভূমিকা পালন করার সুযোগ সৃষ্টি করা দরকার। পুলিশ ক্যাডার হতে হর-হামেশাই এর নজির রয়েছে। পররাষ্ট্র ক্যাডারে নিজস্ব সচিব ও সচিব মর্যাদায় একাধিক সচিব রয়েছে। জাতীয় অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখলেও কাস্টমস এর এ জাতীয় উন্নয়ন দেখা যায় না। এটি সবার মুখে মুখে আছে, কিন্তু বাস্তব উদ্যোগ ও ফল নেই।

ক্যাডারে সমঝোতার প্রসঙ্গ

কাস্টমস সার্ভিসে আরেকটি বিষয় আজ বেশ বলা দরকার। আর তা হচ্ছে, নিজেদের মধ্যে পারস্পারিক সমঝোতা বাড়ানো। এখানে সবাই মেধাবী ও সবার একটি পরিচ্ছন্ন জীবন ও স্বপ্ন রয়েছে। নিজের পরিবারে যে সময় আমরা অতিবাহিত করি, তার চেয়ে (চাকরি করার সুবাদে দৈনিক আট ঘণ্টা অফিস করে) বেশি সময় ও চিন্তা ব্যয় করি। এটি একটি বৃহৎ পরিবারের মতোই। এর মধ্যে বিভাজন থাকা যে সম্ভব নয়, তা বলার অপেক্ষা রাখে না। অতীতে আমরা দেখেছি, এই বিভাজনের জালে পা বাড়াতে গিয়ে অনেকে ঝড়ে পড়েছেন। উভয় পক্ষই ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন। একজন অন্যজনের চেয়ে কম কী! এই জিদ ও কারোর মনে কোন নিহিত ক্ষোভ নিরাপরাধ অন্যজনের উপর ঢালতে গিয়ে আমরা অগোচরেই হয়তো ইনজাস্টিস করে যাচ্ছি। সমঝোতার মাঝে সবচেয়ে বড় যে অন্তরায় তা হচ্ছে ‘পোলারাইজেশন’। এটি বিভিন্ন আঙ্গিকে লক্ষ্য করার মতো। কে কার লোক, কার বাড়ি কোথায়, কার স্বার্থ কে রক্ষা করবে, কে বেশি সং, কে বেশি লিবারেল, কে বেশি উপকারী ইত্যাদি এখন চোখ খুললেই হয়তো দেখবো বা শুনবো। এমনকি জেভার ইস্যু ও কার চেহারা কেমন সে প্রসঙ্গ হয়তো চলে আসে। কোন ক্ষেত্রে দেখা যায় পুরো বাংলাদেশটাকে আবার বৃহৎ ও ক্ষুদ্র অংশে বিভাজন করা হয়েছে কোন কোন চিন্তায়।

এই যে বিভাজন তা কি আমাদের চলার পথকে সুগম করছে? ভবিষ্যৎ কি আরো আলোকিত হচ্ছে? আমাদের চেহারা, ধর্ম, বর্ণ, খাওয়া-দাওয়া, ভাষা, সংস্কৃতি ইত্যাদি বিষয়ে রয়েছে চমৎকার মিল। আমরা একটি ‘হোমোজেনাস’ জাতি। এটি গর্ব করার মতো। অনেক দেশে এটি নেই।^৬ বিদেশে উচ্চতর ডিগ্রি নেয়ার সময় এটি অনুভব করেছি, তারা কীভাবে বৈষম্য করে। প্রায় এই জাতীয় বৈষম্য ‘রেসিস্ট’ হিসেবে চিহ্নিত হয়ে থাকে। যাদের ধর্ম ভিন্ন, বর্ণ ভিন্ন, ভাষা ভিন্ন, অরিজিন ভিন্ন, তারাই কেবল এর শিকার হন বলে জনশ্রুতি আছে। কিন্তু, বাংলাদেশ ছোট্ট একটি দেশ, জনগণের সবাই এক রেসের অন্তর্ভুক্ত। কিন্তু, এর মধ্যেও কার কী অরিজিন ও এলাকার - এই বিভাজন টানাটা কি ক্ষুদ্র মানষিকতার পরিচায়ক নয়? অথচ, পাকিস্তান আমলে আমরা সবাই বাঙালি হিসেবে জেগে উঠেছিলাম, কোন এলাকার প্রতিনিধিত্বকারীর পরিচয়ে নয়। পাকিস্তানীরা যাদেরকে আক্রমণ করেছে, তারাও আমাদের বাঙালি হিসেবে দেখেছে, এলাকাভেদে আক্রমণ হয়েছে বলে মনে হয় না। দেশের জন্য এলাকাভেদে সবারই ভূমিকা সমভাবে স্বীকৃত। আমাদের রয়েছে হাজার বছরের ইতিহাস। সবাই এদেশের উত্তরাধিকার ও অহংকার। তাছাড়া, আমাদের সংবিধানে এরকম বিভাজন এবং এই বিভাজনের ভিত্তিতে কাউকে ট্রিটমেন্ট দেয়া স্বীকৃত নয়।^৭

৬। পাকিস্তান, ভারতসহ অন্যান্য দেশে এই অভিন্নতা নেই।

৭। গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ এর সংবিধানের আর্টিকেল ২৭ এই ধারণাটির সন্নিবেশ করা আছে। এই আর্টিকেল অনুযায়ী, বাংলাদেশের কোন নাগরিকের সমানাধিকারের বিষয়টি নিশ্চিত করা হয়েছে। কোন রকম বর্ণ, ধর্ম, জেভার বা অন্যকোন ইস্যুতে কাউকে বঞ্চিত বা ভেদাভেদ করা যাবে না। সুতরাং এই বঞ্চনা বা ভেদাভেদ করার চিন্তা বা কাজে-কর্মে প্রতিফলিত হলে তা সর্বোচ্চ আইন ভঙ্গ হবে তা বলার অপেক্ষা রাখে না।

যখন ‘পোলারাইজেশন’ গুরুত্ব পাবে, তখন দক্ষতা ও কার্যকরিতা দূরে সরে যাবে - এটি স্বাভাবিক। আর স্থান করে নিতে পারে অদক্ষতা ও দুর্নীতি নামের এক দানবের। আজকে যে পরিবর্তিত প্রেক্ষাপটের কথা বলা হচ্ছে তাকে আমলে নিয়ে কাস্টমসকে এগিয়ে নিতে হলে ক্ষুদ্র স্বার্থ ত্যাগ করতে হবে। মেধার যথাযথ লালন করতে হবে। কাস্টমস সরাসরি বিজনেস প্রমোশন ও দেশের অর্থনীতির সহিত জড়িত। এখানে গবেষণধর্মী নানান কাজের সুযোগ রয়েছে। উন্নত বিশ্বে কাস্টমসসহ প্রত্যেকটি ডিপার্টমেন্টে গবেষণা সেল থাকে। গবেষণার দ্বারা প্রাপ্ত ফলাফলের উপর অর্থনীতির সমীকরণ হয়, পলিসি হয়। আমাদের দেশে এটি হতে পারে। কেবল রুটিনমাসিক কাজ করলে, ভবিষ্যৎ চলার পথ সুগম হতে পারে না। স্টেকহোল্ডারগণ যেখানে এগিয়ে যাচ্ছেন, সেখানে আমাদের কোনভাবে পিছিয়ে থাকাটা সঙ্গত হবে না। তাদের ডিমান্ড অনুযায়ী সার্ভিস দিতে হলে আমাদের অনবরত এগুতে হবে। নিজেদের এগিয়ে নিতে হবে, অথবা এগিয়ে নেয়ার সাথে তাল মিলাতে হবে। একই সঙ্গে নিজেদের মধ্যে সমঝোতার বিষয়টি সমানভাবে গুরুত্ব দিতে হবে। এজন্য সর্বস্তরে নির্মোহ, বস্তুনিষ্ঠ ও ব্যবসা বান্ধব প্রশাসন ব্যবস্থা গড়ে তুলতে হবে। নানান ফরমাল ও ইনফরমাল অনুষ্ঠানাদির আয়োজন করতে হবে নিজেদের মধ্যে। ভাবের আদান-প্রদানের সুযোগ থাকাটা জরুরি হয়ে পড়েছে। স্টেকহোল্ডারগণকেও সম্পৃক্ত করতে হবে নিজেদের শক্তি বাড়াতে। সমাজে আমাদের স্টেকহোল্ডারগণ অত্যন্ত শক্তিশালী। তাদের কাছে পেলে আমাদের শক্তি নিশ্চিতভাবে बहुগুণে বৃদ্ধি পাবে। আগামী দিনগুলোতে এধরনের দিবসে দেশের শীর্ষ নির্বাহীদের উপস্থিতি করার বাসনা থাকা উচিত এবং তাদের বোঝাতে হবে আমাদের গুরুত্ব। পাশাপাশি আমাদের প্রাতিষ্ঠানিক সমস্যা দূর করতে তাদের পরামর্শ, সহযোগিতা ও ক্ষেত্রমতে হস্তক্ষেপ কামনা করা যেতে পারে। তাহলে হয়তো দেখা যাবে, কাস্টমস এর সামাজিক মর্যাদা ও এগিয়ে চলাটা কোথাও থেমে থাকবে না।

- এটি ২০১৩ সালে কাস্টমস দিবসে প্রকাশিত লেখার সংস্করণ

ইন্টারন্যাশনাল কাস্টমস ডে-তে কাস্টমস বিভাগ নিয়ে কিছু ভাবনা

ড. মোহাম্মদ আবু ইউছুফ

সিনিয়র ফেলো (উপ-সচিব, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার)
বাংলাদেশ ফরেন ট্রেড ইনস্টিটিউট, কাওরান বাজার, ঢাকা

কাস্টমস বিভাগ যে কোনো দেশের জাতীয় নিরাপত্তা বিধানে, দেশ পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় রাজস্ব সংগ্রহে এবং বৈদেশিক বাণিজ্য সহজীকরণে বিশেষ ভূমিকা রাখে। বাংলাদেশ কাস্টমস এসকল গুরুত্বপূর্ণ কার্যক্রম সম্পাদনের পাশাপাশি চোরাচালান প্রতিরোধে বিশেষ ভূমিকা পালন করে। সাম্প্রতিক সময়ে শুল্ক গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তর কর্তৃক স্বর্ণ, বৈদেশিক মুদ্রা, সিগারেট, মদ, গুন্ডু ও মাদকদ্রব্যের বড় বড় চালান আটক তার প্রমাণ।

স্বাধীনতার পর বাংলাদেশ কাস্টমস অতি স্বল্পপরিসরে কার্যক্রম শুরু করলেও সময়ের পরিক্রমায় এর লোকবল, কর্মপরিধি ও গুরুত্ব বহুগুণ বেড়েছে। আমি যখন ১৯৯৫ সনে এ বিভাগে যোগদান করি, তখন কাস্টমস ও এক্সাইজ ক্যাডারের পদসংখ্যা ছিল ১২১ কিংবা তার কাছাকাছি। কাজের পরিধি, করদাতার সংখ্যা ও ইউনিট এবং রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা পূর্বের তুলনায় ব্যাপক ভাবে বৃদ্ধি পাওয়ায় ক্যাডারের জনবল বাড়ানোর প্রয়োজন হয়েছে।

১৯৭২-৭৩ সালে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ছিল ১৬৬.৩০ কোটি টাকা যা ২০১১-১২ তে ৯৫০৫৮.৯৯ কোটি টাকায় উন্নীত হয়েছে। অভ্যন্তরীণ রাজস্ব আদায়ের মাধ্যমে দেশের বৈদেশিক সাহায্য নির্ভরতা আজ অনেকাংশে হ্রাস পেয়েছে। এজন্য জাতীয় রাজস্ব বোর্ড এর নিয়ন্ত্রণাধীন Customs & VAT এবং Income Tax বিভাগ বিশেষ কৃতিত্বের দাবিদার। রাজস্ব আদায় ছাড়াও দেশীয় শিল্পের সুরক্ষা ও বিকাশ, বৈদেশিক বিনিয়োগ আকর্ষণ, রপ্তানি বৃদ্ধি, এবং ট্রেড ফ্যাসিলিটেশনে NBR এর বিশেষ ভূমিকার কারণে প্রতিষ্ঠানটি সাম্প্রতিককালে বাংলাদেশের সরকারি বিভাগগুলোর মধ্যে বিশেষ মর্যাদা পেয়েছে। গণমাধ্যমেও এর ভূমিকা গুরুত্ব সহকারে আলোচিত হয়। NBR এর ক্রমবর্ধমান পরিচিতি ও অবদানের স্বীকৃতির পাশাপাশি এর মর্যাদা ও ক্ষমতা খর্ব করার প্রচেষ্টাও কখনো কখনো লক্ষ্য করা গেছে। একবার শোনা গিয়েছিল NBR এর Policy wing গুলোর কার্যক্রম NBR হতে অন্যত্র ন্যস্ত করা হবে। এ ভাবনা/উদ্যোগ সাময়িকভাবে বন্ধ আছে বলে মনে করি। তবে এর পিছনের শক্তি বোধকরি এখনো ক্রিয়াশীল আছে। সাম্প্রতিক সময়ে কাস্টমস/NBR এর বাহিরে কাজ করার সুবাদে লক্ষ্য করছি যে ট্যারিফ পলিসি (Tariff Policy setting) প্রণয়নের কাজটিতে NBR এর একক কর্তৃত্ব হ্রাস কিংবা অন্য দপ্তরের আওতায় নেয়ার পক্ষে প্রস্তাব দেয়া হচ্ছে। যুক্তি হিসেবে বলা হচ্ছে যে Tariff setting এর ক্ষেত্রে NBR দেশের সামগ্রিক অর্থনৈতিক উন্নয়নের পরিবর্তে রাজস্ব লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করার বিষয়টি মুখ্য বিবেচনায় রাখে। বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে চলমান Diagnostic Trade Integration Strategy (DTIS) বিষয়ক Study-তে এবং Comprehensive Trade Policy (CTP)-তে (যা রচিত হচ্ছে) এরূপ সুপারিশ অন্তর্ভুক্ত হওয়ার সমূহ সম্ভাবনা দেখা যাচ্ছে। বলা হয় Tariff Policy প্রণয়নের কাজ কার্যপ্রণালী বিধি (Rules of Business) অনুযায়ী NBR এর নয়, অথচ NBR এ কাজে প্রধান ভূমিকা পালন করছে। বলাবাহুল্য NBR-এ কাজটিতে (ট্যারিফ নির্ধারণে) দীর্ঘদিনের অভিজ্ঞতায় ইতোমধ্যে যথেষ্ট দক্ষতা অর্জন করেছে। তবে Tariff Policy-তে আমদানি শুল্ক ও অন্যান্য শুল্ককরাদি হ্রাস-বৃদ্ধির প্রভাবে দেশের শিল্পায়ন, বিনিয়োগ, কর্মসংস্থান, কর্মসম্পূর্ণতা এবং মূল্যস্ফীতিতে কী ধরনের প্রভাব পড়বে সে বিষয়ে NBR-এর আরো গবেষণা সক্ষমতার প্রয়োজন। এতদ্ব্যতীত বিশ্বায়নের এই যুগে আঞ্চলিক বাণিজ্য চুক্তি, দ্বিপাক্ষিক বাণিজ্য চুক্তি ও বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থাধীন (WTO) বহুপাক্ষিক বাণিজ্য ও বিনিয়োগ এর ক্ষেত্রে কাস্টমস বিভাগ এর বিশেষ ভূমিকা পালনের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থা তথা WTO এর নবম মন্ত্রী পর্যায়ের (বালি) সম্মেলনে (ডিসেম্বর ২০১৩) Agreement on Trade Facilitation চূড়ান্ত হয়েছে।

Trade facilitation চুক্তি বাস্তবায়নে NBR/Customs Department-কে নেতৃত্ব দিতে হবে। পাশাপাশি World Customs Organization (WCO)-এর সদস্য হিসেবে শুল্ক ব্যবস্থাপনার আধুনিকায়ন, বাণিজ্য সহজীকরণ, বুল্কি ব্যবস্থাপনা, রাজস্ব সুরক্ষা, রাষ্ট্রীয় নিরাপত্তা এবং বহিঃবাণিজ্য প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বৃদ্ধিকল্পে Customs Department এবং NBR এর সক্ষমতা বৃদ্ধি ও দৃষ্টিভঙ্গির পরিবর্তন প্রয়োজন। এ লক্ষ্যে নিম্নরূপ প্রস্তাব রাখছি:

- Tariff policy প্রণয়নের কার্যক্রম জাতীয় রাজস্ব বোর্ড যাতে আরো সূচারূপে ও দক্ষতার সাথে সম্পাদন করতে পারে সে জন্য Customs Policy wing এর সক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য আলাদা গবেষণা সেল সৃষ্টির বিষয়টি গুরুত্বসহ বিবেচনা করা যেতে পারে। এ সেলে কাস্টমস ও ভ্যাট ক্যাডারের কর্মকর্তা ছাড়াও আকর্ষণীয় বেতন ভাতায় বেসরকারী খাত/ গবেষণাসংস্থা/ বিশ্ববিদ্যালয় হতে অর্থনীতিবিদ/Tariff policy expert এর সেবা গ্রহণ করা যেতে পারে। উক্ত expert ট্যারিফ কার্ণামোতে পরিবর্তনের প্রভাব (Impact) অর্থনীতিতে কী হতে পারে সে বিষয়ে মতামত দিতে পারেন। Tariff Policy Formulation এর কাজটি যাতে অর্থ মন্ত্রণালয়ের অধীনে NBR-এর নেতৃত্বে আরো দক্ষতার সাথে করা যায় সে বিষয়ে সজাগ থাকতে হবে।
- WTO, Regional Trade Agreement, Preferential Trade & Investment Agreement সম্পাদনের ক্ষেত্রে NBR-এর কাস্টমস উইং গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পারে। এছাড়া WCO-এর যাবতীয় কর্মকাণ্ডে NBR-এর আরো অধিক ও কার্যকর অংশগ্রহণ ও Input প্রদান জরুরি প্রয়োজন। এজন্য NBR-এর Customs wing এ “International Trade, WTO এবং WCO” বিষয়ক কার্যক্রম নিবিড়ভাবে তত্ত্বাবধানের জন্য জাতীয় রাজস্ব বোর্ডে একজন পূর্ণকালীন সদস্য (Member) পদস্থ করার বিষয়টি বিবেচনার প্রস্তাব করছি। উক্ত সদস্য মহোদয়ের অধীনে ২ জন প্রথম সচিব (1st Sec WTO/Trade+1st Sec WCO) এবং ২/৩ জন দ্বিতীয় সচিব পদস্থ করার প্রস্তাব করছি। এটি করা হলে এবং প্রয়োজনীয় প্রচেষ্টা থাকলে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে NBR-এ বিশেষ দক্ষতা সৃষ্টি হবে। ফলে NBR-এর কর্মকর্তাগণ WCO-এর সকল কার্যক্রমে আরো নিয়মিত ও অর্থবহ অংশগ্রহণ করতে পারবে। উদাহরণস্বরূপ বলা যায় WCO-এর H.S. (Dispute Settlement) কমিটিতে এখনো বাংলাদেশ Customs-এর কার্যকর/নিয়মিত অংশগ্রহণ প্রায় নেই বললেই চলে। বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সকল Trade negotiation এবং Delegation এ (যাতে NBR-এর Input প্রয়োজন) NBR-এর শুল্ক Wing এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের অংশগ্রহণের প্রয়োজনীয়তা এবং অংশগ্রহণ নিশ্চিতকরণের জন্য বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সাথে সমন্বয়/যোগাযোগ রাখা যেতে পারে। এছাড়া NBR-এ একটি Dedicated Intellectual Property Rights (IPR) Unit গঠন করা প্রয়োজন। এই ইউনিট সীমান্ত/কাস্টমস পয়েন্টে IPR enforcement জোরদারকরণে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পারে।
- কাস্টমস বিভাগের সক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য Customs Academy-র প্রশিক্ষণ কর্মসূচীতে WTO-এর মৌলিক বিষয়সমূহ এবং আন্তর্জাতিক বাণিজ্য/আঞ্চলিক ও দ্বিপাক্ষিক বাণিজ্য চুক্তির (RTA & PTA) গুরুত্বপূর্ণ বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে। এতদ্ব্যতীত, Trade Facilitation (TF), Risk Management, Customs Intelligence, Innovative/new ways of commercial fraud, Preferential Rules of Origin, WCO Conventions, IPR Border Enforcement, Post Clearance Audit ও অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয়ে প্রতি ৬ মাসে ১টি করে বছরে অন্ততঃ ২টি Seminar আয়োজন করার প্রস্তাব করছি।
- অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ এবং সংশ্লিষ্ট বিভাগ যেমন: Bangladesh Military Academy (BMA), NAVY, Narcotics ও Police ইত্যাদি বিভাগের সাথে সমন্বয়/সহযোগিতা বাড়ানোর মাধ্যমে বিভাগের ভাবমূর্তি ও Visibility আরো বাড়ানো সম্ভব এবং এতে করে ক্যাডার কর্মকর্তাদের আত্মবিশ্বাস, উদ্দীপনা এবং সামাজিক যোগাযোগ বাড়বে। এরূপ সামাজিক নেটওয়ার্ক পরবর্তী কালে দাপ্তরিক কাজের চ্যালেঞ্জ

উত্তরণে সহায়ক হবে। গত ২০১৩ সালে কাস্টমস্ একাডেমির মহা পরিচালক জনাব মো: আনোয়ার হোসাইন এর বিশেষ উদ্যোগে কাস্টমস্ এর ক্যাডার কর্মকর্তাদের BMA-তে প্রশিক্ষণের যে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, যা বিশেষ প্রশংসার যোগ্য এবং ইহা চলমান রাখা প্রয়োজন।

- বিশ্বায়নের যুগে বিদেশি ভাষা বিশেষ করে ইংরেজি ভাষার দক্ষতা একান্ত প্রয়োজন। বিষয়টির গুরুত্ব অনুধাবন করে একটি বিশেষ ক্যাডার তাদের কর্মকর্তাদের জন্য ৩/৪ সপ্তাহ মেয়াদী ইংরেজি প্রশিক্ষণ কোর্স চালু করেছে। বিষয়টি NBR ও Customs Academy ভেবে দেখবে বলে বিনীত অনুরোধ রাখছি। এক্ষেত্রে আমন্ত্রিত প্রশিক্ষকদের ভাতা প্রদানের জন্য আলাদা বাজেট বরাদ্দ প্রাপ্তির জন্য প্রচেষ্টার প্রয়োজন হবে।
- কাস্টমস্ বিভাগকে পুরোপুরি কম্পিউটারাইজড ও ন্যাশনওয়াইড কানেকটিভিটির আওতায় আনা জরুরি।
- কাস্টমস্ একাডেমিতে হাতে কলমে H.S. C lassification বিষয়ে জ্ঞানঅর্জনের সুবিধার্থে Classification Infrastructure/Customs Laboratory প্রয়োজন। জাপানের CCL-এর আদলে তা করা যেতে পারে। এটি স্থাপনে WCO Customs Laboratory Guide অনুসরণ করা বাঞ্ছনীয় হবে। Customs Laboratory স্থাপন বা তার আধুনিকায়নে WCO প্রয়োজনীয় কারিগরি সহায়তা (Technical Assistance) ও প্রশিক্ষণ দিয়ে থাকে। এতে কর্মকর্তাদের Classification ability বাড়বে ও পণ্যের Chemical Analysis সহজ হবে।
- রাজস্ব বিভাগের জন্য নিজস্ব রাজস্ব ভবন স্থাপন প্রয়োজন। এতে করে কর্মকর্তাদের জন্য আধুনিক সুযোগ-সুবিধা সম্পন্ন অফিস স্পেস, বাজেট পূর্ব পরামর্শ সভার জন্য প্রয়োজনীয় সুযোগ-সুবিধাসম্পন্ন ও পর্যাপ্ত আসন সংখ্যা সম্বলিত সভা কক্ষ, Double Taxation Avoidance Agreement, Mutual Customs Assistance Agreement, বাংলাদেশ-ভারত জয়েন্ট গ্রুপ অব কাস্টমস্ এর মিটিং ইত্যাদি সম্পাদনের জন্য আলাদা চুক্তি সম্পাদন কক্ষ/Meeting Room, লাইব্রেরী, ক্যান্টিন, আলাদা সেমিনার রুম, ICT-র জন্য Dedicated Room to house server ইত্যাদির সুবিধা সৃষ্টি করা সম্ভব হবে। উল্লেখ্য অতি স্বল্প সময়ের মধ্যে Civil Service College আগারগাঁওয়ে নিজস্ব ভবনে কাজ শুরু করেছে। উল্লিখিত সুযোগ-সুবিধা সৃষ্টির জন্য আগারগাঁওয়ে নির্মিতব্য রাজস্ব ভবন নির্মাণ সম্পন্ন করার জন্যে অধিকতর উদ্যোগ ও একটি “বাস্তবায়ন কমিটি” গঠন প্রয়োজন বলে মনে হয়।

কাস্টমস্ ক্যাডার এর জন্য প্রয়োজনীয় অবকাঠামোগত সুযোগ সুবিধা সৃষ্টি এবং এর Capacity building এর মাধ্যমে জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নে আরো অধিক ভূমিকা পালন নিশ্চিতকরণে প্রদত্ত প্রস্তাবসমূহ কাস্টমস্ ও ভ্যাট এ্যাসোসিয়েশন এবং জাতীয় রাজস্ব বোর্ড সদয় বিবেচনা করবে আশা করি।

স্বর্ণ চোরাচালান প্রতিরোধে বাংলাদেশ কাস্টমস-এর সাম্প্রতিক সাফল্য

মুহম্মদ জাকির হোসেন

প্রথম সচিব

জাতীয় রাজস্ব বোর্ড, ঢাকা

বাংলাদেশ কাস্টমস সরকারি রাজস্ব আহরণের পাশাপাশি চোরাচালান প্রতিরোধেও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। রাজস্ব আহরণে বাংলাদেশ কাস্টমস সবসময় অগ্রণী ভূমিকা পালন করলেও চোরাচালান প্রতিরোধে তার গৃহীত কার্যক্রম জনসাধারণের গোচরীভূত কমই হয়েছে। তবে অবস্থার পরিবর্তন হয়েছে। সাম্প্রতিক সময়ে কাস্টমসের চোরাচালান প্রতিরোধ কার্যক্রমের ব্যাপক সাফল্যের প্রেক্ষিতে তা বিভিন্ন মিডিয়ায় গুরুত্বসহকারে প্রকাশিত ও প্রচারিত হয়েছে। ফলে এ বিষয়ে জনসাধারণের আগ্রহও বৃদ্ধি পেয়েছে।

বিগত ছয় মাসের তিনটি দপ্তরের শুধু স্বর্ণ চোরাচালানের তথ্য এখানে পর্যালোচনা করা হয়েছে। দপ্তরগুলো হলো ঢাকা কাস্টম হাউস, চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস ও কাস্টমস ইন্টেলিজেন্স। মূলত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর, ঢাকা এবং শাহ আমানত আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর, চট্টগ্রাম এ উদঘাটিত স্বর্ণ চোরাচালানের ঘটনাগুলো এখানে স্থান পেয়েছে। এখানে বর্ণিত চোরাচালান উদঘাটনের ঘটনার বাইরেও কোনো কোনো ঘটনা থেকে যেতে পারে।

চলতি অর্থবছরের প্রথম ৬ মাসে ২ টি আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরে ছোট বড় মিলিয়ে মোট ২৪০ টি চোরাচালানের ঘটনা উদঘাটিত হয়েছে। তার মধ্যে ২০৭ টি ঘটনাই স্বর্ণ চোরাচালানের অর্থাৎ সংখ্যার বিচারে মোট চোরাচালানের ৮৬ শতাংশই ঘটে স্বর্ণ চোরাচালান। ২৪০টি চোরাচালানে আটককৃত পণ্যের মূল্য ২৬৩ কোটি ৩৮ লক্ষ টাকা যার মধ্যে স্বর্ণ চোরাচালানের মূল্য ২৫১ কোটি ৪০ লক্ষ টাকা। টাকার অংকে স্বর্ণ চোরাচালানের মূল্য মোট চোরাচালান মূল্যের শতকরা ৯৫ ভাগেরও বেশি।

সারণি: শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর ও শাহ আমানত আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর এ আটককৃত স্বর্ণ চোরাচালানের বিবরণী-

মাস	মোট আটকের ঘটনা (সংখ্যা)	স্বর্ণ আটকের ঘটনা (সংখ্যা)	আটককৃত সকল চালানের মোট মূল্য (টাকা)	আটককৃত স্বর্ণ চালানের মোট মূল্য (টাকা)
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)
জুলাই, ২০১৩	২৮	২০	৮৯,৩৫,৫৬,৩৬১/-	৮১,৪২,৮৯,৩৫১/-
আগস্ট, ২০১৩	৪০	৩৩	২৭,০১,৩৭,৬৮০/-	২৬,০৩,৬৫,৬৮০/-
সেপ্টেম্বর, ২০১৩	১৭	১৩	১২,৯৪,২৮,০০০/-	১২,৭৮,৬০,০০০/-
অক্টোবর, ২০১৩	১৮	১৭	৩৬,৭৯,৮৪,৪৫৬/-	৩৬,৬২,২৭,১৪৪/-
নভেম্বর, ২০১৩	৭১	৫৮	৬২,১৩,৭১,২৯০/-	৫৯,৩৯,৮১,০৪০/-
ডিসেম্বর, ২০১৩	৬৬	৬৬	৩৫,১৩,৩৭,৬০০/-	৩৫,১৩,৩৭,৬০০/-
৬ মাসের সর্বমোট	২৪০	২০৭	২৬৩,৩৮,১৫,৩৮৭/-	২৫১,৪০,৬০,৮১৫/-

(উৎস: ঢাকা কাস্টম হাউস, চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস ও কাস্টমস ইন্টেলিজেন্স-এর সংশ্লিষ্ট মাসের আটক বিবরণী)

স্বর্ণ চোরাচালানের বাহকরা অভিনব কায়দা অনুসরণ করে থাকে। তারা সবসময় নতুন কায়দা আবিষ্কার করে। কখনো তারা তাদের দেহকে বাহন হিসেবে ব্যবহার করে আবার কখনো কোনো পণ্যকে আধার বানায়। এ লেখার সাথে প্রকাশিত ছবিগুলোই তার প্রমাণ বহন করে।



ব্যান্ডেজের মধ্যে স্বর্ণ



আটককৃত স্বর্ণ বার



কম্পিউটার হার্ডডিস্কের চালান



কম্পিউটার হার্ডডিস্ক চালানোর স্ক্যান রিপোর্ট



স্ক্যান রিপোর্টের ভিত্তিতে হার্ডডিস্ক কাটার দৃশ্য



কম্পিউটার হার্ডডিস্কের মধ্যে স্বর্ণের বার



আটককৃত স্বর্ণ বার



ইলেকট্রনিক আইটেমের মাধ্যমে স্বর্ণ



মাল্টিমিডিয়া প্রজেক্টর



মাল্টিমিডিয়া প্রজেক্টরের মাধ্যমে স্বর্ণ বার



সাবানের মধ্যে স্বর্ণের অলংকার



সাবানের মধ্যে স্বর্ণের অলংকার



টেলিভিশনের ভিতরে স্বর্ণ ও মোবাইল সেটপ



গ্যাকেটজাত খাদ্যদ্রব্যের মধ্যে স্বর্ণ বার



ইলেকট্রনিক দ্রব্যের মধ্যে স্বর্ণ বার



আটককৃত স্বর্ণ বার ও মোবাইল স্টেট



লাগেগেজের মধ্যে মোবাইল স্টেট ও স্বর্ণ বার



হাড ব্যাগেগেজ স্বর্ণ বার

স্বর্ণ চোরাচালানের সাথে আন্তর্জাতিকভাবে শক্তিশালী একাধিক চক্র জড়িত থাকার কথা সবার জানা। তাদের এক বা একাধিক চক্র বাংলাদেশেও সক্রিয় বলে প্রতীয়মান হয়। এ চক্রের কর্তা ব্যক্তিরা কখনো ধরা পড়ে না। যারা ধরা পড়ে তারা সাধারণত চোরাচালানের বাহক। ফলে বিপুল সংখ্যক চালান ধরা পড়লেও চোরাচালান বন্ধ হয় না। কিছু কিছু ক্ষেত্রে উড়োজাহাজের কর্মকর্তা কর্মচারীরা সরাসরি চোরাচালানের সাথে জড়িয়ে যায়। একাধিক ঘটনায় উড়োজাহাজের বডির কাঠামোর ভিতর হতে স্বর্ণ আটক করা হয়েছে। কোনো যাত্রীর পক্ষে উড়োজাহাজের নিজস্ব লোকের সহায়তা ব্যতীত তার বডির ভিতর স্বর্ণের চালান রাখা সম্ভব নয়। বিষয়গুলো কাস্টমস তদন্ত করে দেখছে। তদন্ত প্রক্রিয়া শেষ হলে প্রকৃত দায়ীদের আটক ও বিচারের সম্মুখীন করা যাবে বলে আশা করা যায়।

বাংলাদেশ কাস্টমস বিগত ৬ মাসে চোরাচালান, বিশেষত স্বর্ণ চোরাচালান প্রতিরোধে অসামান্য সাফল্য দেখিয়েছে। এ সাফল্যকে আরো কার্যকর করার লক্ষ্যে তদন্ত কার্যক্রম সাফল্যের সাথে শেষ করে চোরাচালানের প্রকৃত হোতাদের ধরতে হবে। একই সাথে সকল দপ্তরে অভিন্ন ফরমেটে রিপোর্টিং চালু করতে হবে। চোরা চালান প্রতিরোধের প্রতিটি ঘটনাই অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ। তারা জীবনের ঝুঁকি নিয়ে কাজ করেন। তাদের কাজের সঠিক প্রচার করা দরকার। প্রতিটি ঘটনার পর সংগঠিতভাবে সুনির্দিষ্ট তথ্যসহ সাংবাদিকদের ব্রিফিং করা উচিত। একই সাথে প্রতিটি ঘটনা নিজস্ব ব্যবস্থাপনায়ও প্রচার করা প্রয়োজন। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের ওয়েব সাইটেও প্রতিটি ঘটনা প্রচার করা যায়। পৃথিবীর প্রায় সকল কাস্টমস প্রশাসনেরই নিজস্ব বুলেটিন প্রকাশিত হয়। বাংলাদেশ কাস্টমস অন্য অনেক কিছু মতো এখানেও পিছিয়ে আছে। নিজেদের ঝুঁকিপূর্ণ কাজের প্রচারের জন্য একটি বুলেটিন প্রকাশ করা সময়ের দাবি। আশা করি, বাংলাদেশ কাস্টমস বিগত ৬ মাসের চোরাচালান বিরোধী অভিযানে অর্জিত গৌরবোজ্জ্বল সাফল্যের মতো অন্য সকল ক্ষেত্রে সফল হবে।

এয়ারপোর্ট কাস্টমস : প্রাসঙ্গিক ভাবনা

অরুণ কুমার বিশ্বাস

যুগ্ম কমিশনার

কাস্টমস, এক্সাইজ ও ভ্যাট ঢাকা (দক্ষিণ)

বলা হয়ে থাকে, কাস্টমস পয়েন্ট অ্যাট দ্য এয়ারপোর্ট ইজ দ্য গেটওয়ে অফ আ কান্ট্রি। আরেকটু সাহসী হলে বলা যায়, একটি দেশে বিদেশি পর্যটকদের অবস্থান কতটা উষ্ণ ও উপভোগ্য হবে তার প্রাথমিক পরিচয় মেলে ধরে সেই দেশের এয়ারপোর্ট কাস্টমস। অর্থাৎ বিমানবন্দরে দায়িত্ব পালনকালে কাস্টমস কর্মকর্তাদের দক্ষতা ও পেশাদারি মনোভাব বিশেষ গুরুত্বপূর্ণ। এ নিবন্ধে আমি মূলত হযরত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে পদস্থ থাকার সময়টুকু বিবেচনায় নিয়ে কিছু অভিজ্ঞতা ও অনুভূতি তুলে ধরার চেষ্টা করবো।

পুরোটা হয়তো শ্রেফ নৈর্ব্যক্তিক মনোভঙ্গিতে উপস্থাপন সম্ভব নয়, কারণ প্রত্যাশা ও বাস্তবতার মাঝে বরাবরই বিস্তর ফারাক পরিলক্ষিত হয়। তবে এটুকু অন্তত বলা যায়, কাস্টমস এন্ড এক্সাইজ ক্যাডারে যোগ দিয়ে বিমানবন্দরে কাজ করতে না পারা কেবল দুর্ভাগ্যই নয়, বরং এ বিভাগের প্রকৃত স্বাদ ও চ্যালেঞ্জ থেকেও বঞ্চিত হওয়া। দীর্ঘ সাত মাসাধিক কাল ঢাকা আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে দায়িত্বপালনের মাধ্যমে নিজেকে যেমন ঋদ্ধ করতে পেরেছি, তেমনি বিচিত্র সব অভিজ্ঞতায় সমৃদ্ধ হয়েছে পেশার বুলি।

আইয়াটা কোড অনুযায়ী বিমানবন্দর এলাকায় কাস্টমস সদস্যদের মূল কাজ কিন্তু রাজস্ব আদায় নয়, বরং সর্বোত্তম যাত্রীসেবা নিশ্চিত করেও জাতীয় নিরাপত্তায় বিশেষভাবে মনোনিবেশ করা। দ্য কাস্টমস অ্যাক্ট ১৯৬৯ এর ধারা ২(এস) অনুযায়ী চোরাচালান ও অন্তর্গতমূলক কার্যক্রম নিরোধ কল্পে কাস্টমস কর্তাদের সদা সতর্ক থাকতে হয়। প্রচলিত বিধি মোতাবেক বিমানবন্দরে গ্রিন ও রেড চ্যানেল নামে বহিরাগত যাত্রীদের জন্য দুটো চ্যানেলের বিধান থাকলেও বাস্তবে ঢাকা বিমানবন্দরে চ্যানেল রয়েছে একটি। অনেকটা 'যাহা বায়ান্ন তাহাই তিপ্পান্ন'র মতো রেড ও গ্রিনচ্যানেল বলে আলাদা কিছু নেই। সবেধন নীলমণি একখানা চ্যানেলের দুধারে যাত্রী ও বিভিন্ন এজেন্সি সদস্যদের গুঁতোগুঁতি চোখে পড়ার মতো।

একসাথে গোটাদেশকে ফ্লাইট ল্যান্ড করলে তো কথাই নেই। এদের মালসামানা সামাল দিতে কাস্টমস কর্তাদের যেমন গলদঘর্ম অবস্থা, তা দেখে নিতান্ত নিষ্ঠুরতম ব্যক্তিটির মনেও খানিক করুণার সঞ্চার হবে বৈকি। মানে আমি বলতে চাইছি, দেশ যতই উন্নয়নের সমুদ্রে ভাসুক বা ডিজিটালের বন্যায় হাবুডুবু খাক, ঢাকা বিমানবন্দরের কাস্টমস কর্মকর্তাদের সংখ্যায় খুব একটা হেরফের হয় নি। বরং প্রতি শিফটে হরদরে এখনও সেই জনাপনের মাইক মানে এআরও, দুজন আরও, এবং হালে একজনের বদলে দুজন সহকারী কমিশনার পদস্থ হয়েছেন।

আমার অভিজ্ঞতা থেকে বলি, এয়ারপোর্ট চত্বরে কাউকে পদস্থ করার আগে তার শারীরিক ও মানসিক উৎকর্ষ, স্ট্রেস নেবার সক্ষমতা ও সেবামূলক মানসিকতার পরীক্ষা নেয়া বাঞ্ছনীয়। ঢাকা যেহেতু আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর, সে কারণে অফিসারদের ইংরেজি ভাষায় পারদর্শিতা থাকা উচিত। কিন্তু মজার ব্যাপার হল, বাস্তবে এয়ারপোর্টে যারা পদস্থ হন তারা শারীরিকভাবে অশক্ত, মানসিকভাবে কিছুটা দুর্বল এবং এদের অনেকেরই তদবিরের জোর খুব পোক্ত নয় বলেই নাকি এরা এয়ারপোর্টে পদস্থ হয়ে থাকেন। সাতমাসে আমি এর কিছুটা হলেও সত্যতা খুঁজে পেয়েছি। কারণ ডিপারচার গেটে রাউন্ড দেবার সময়, বিশেষত একটু রাতের দিকে প্লাইই আমি আমাদের কর্মকর্তাদের পরমানন্দে ঘুমে ঢুলতে দেখতাম। এর কারণ দুটো- প্রথমত, এরা জানে না সিকিউরিটি চেকের সময় তাদের প্রকৃত কাজ কী, এবং কেন তা গুরুত্বপূর্ণ। অর্থাৎ তাদের প্রশিক্ষণ দেয়া হয় নি বিধায় তারা তাদের কাজের তাৎপর্যের বিষয়ে সম্যক ওয়াকিবহাল নয়।

দ্বিতীয়ত, এদের অনেকেই বারবার এয়ারপোর্টে পদস্থ হবার কারণে কাজের প্রতি এক ধরনের একঘেয়েমি ও অনীহা বোধ করে। বয়সের ভারে ন্যূনতম এসকল কর্মকর্তাদের দ্বারা আর যাই হোক প্রকৃত যাত্রীসেবা সম্ভব নয়। আমি অবশ্য রাতের ডিউটিতে অফিসারদেরকে দুইপ্রস্থ কফিপানের নিয়ম চালু করে এদের আলস্য ও অনীহা দূরীভূত করার কিশ্বিত প্রয়াস পেয়েছিলাম। এতে তাদের ঘুমের আয়েস না কাটলেও কিছুটা হলেও কাজের প্রতি আন্তরিকতা তৈরি হয়েছিল।

‘কাস্টমস লাউঞ্জ’ বলে একটা কথা প্রচলিত আছে। আইয়াটা কোড অনুযায়ী কাস্টমস এরিয়ায় বিদেশাগত যাত্রী ও কাস্টমস কর্মকর্তা ব্যতীত অন্য কারো প্রবেশের কথা নয়। অথচ ঢাকা এয়ারপোর্টে এই এলাকায় কাস্টমস কর্মকর্তারাই সংখ্যালঘু হিসেবে বিবেচিত। অন্যান্য এজেন্সি তাদের চার্টার অফ ডিউটিজ ভুলে কাস্টমস লাউঞ্জে অকারণ রাউন্ড দিতে বিশেষ আগ্রহী। ফলে যাত্রীহেনস্থা যেমন হয়ে থাকে, তেমনি কাস্টমস কর্মকর্তারা তাদের উপর অপিত দায়িত্ব পালনে যথাযথ উদ্যোগী হতে বাধাপ্রাপ্ত হয়।

এক্ষেত্রে অবশ্য কেউ কেউ কাস্টমস কর্মকর্তাদের নৈতিক স্থলন নিয়ে প্রশ্ন তুলে থাকেন। তা চাইলে কেউ তুলতেই পারেন। কিন্তু প্রশ্ন হল, বিড়াল ইঁদুর মারে না বলে কি ইঁদুর মারার জন্য জার্মান শেফার্ড বা অ্যালসেশিয়ান কিনে আনবেন! সবচেয়ে বড় কথা, আমাদের কর্মকর্তারা শ্রেফ মাসমাহিনার জন্য চাকরি করে না, কাজের মাঝে আনন্দ ও কিছুটা হলেও সেলফ অ্যাকচুয়ালাইজেশন বা পরিতৃপ্তির প্রত্যাশা করতেই পারেন। এয়ারপোর্ট কাস্টমসকে ‘এনারজাইজ’ করতে হলে অবশ্যই বাতানুকূল ‘শুঙ্ক-পরিবেশ’ নিশ্চিত করতে হবে। বিভিন্ন এজেন্সির মাঝে সুষ্ঠু মিথস্ক্রিয়া ঘটিয়ে পারস্পরিক প্রতিযোগিতার বদলে পরিপূরকের মানসিকতা গড়ে তুলতে হবে। প্রসঙ্গত, এ গুরুদায়িত্বটি কাস্টমস হাউসের শিরোমণিকেই নিতে হয়, কেননা তিনি পদাধিকার বলে পুরো টিমের সুমহান নেতা। তিনি তার অধস্তনের নৈতিক শক্তি অটুট রাখার জন্য সবসময় পাশে থাকবেন। দায়মুক্তি না হোক, অন্তত আত্মপক্ষ সমর্থনের সুযোগ যেন তারা পায় এটুকু নিশ্চিত হলে কর্মকর্তাদের কর্মস্পৃহা বৃদ্ধি পাবে, একথা নিঃসন্দেহে বলা যায়।

এবার আসা যাক কর্মঘণ্টা প্রসঙ্গে। প্রতিটি শিফট দীর্ঘ বারো ঘণ্টা ধরে একনাগাড়ে দায়িত্ব পালন করছে। এমন নয় যে এই সময়টা তারা শুয়েবসে কাটান। বরং ফ্লাইট নামার সাথে সাথে তাদের নব উদ্যমে কাজ শুরু করতে হয়। না থেমে দীর্ঘ বারো ঘণ্টা কাজ করা একদিকে যেমন আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থার নীতি পরিপন্থী, তেমনি আবার জীবনঘনিষ্ঠও নয়। যে সকল কর্মকর্তা গ্রিন ও রেড চ্যানেলে দায়িত্বপালন করেন তাদেরকে বেশিরভাগ সময় দাঁড়িয়ে থাকতে হয়। মাইক ফোরটিন বা লিডার অফ দ্য পোর্টকে প্রায় সারাক্ষণই ছোট্টাছুটি করতে হয়। আমি মনে করি, বারোঘণ্টা পরিবর্তে আটঘণ্টা কাজের সময় নির্ধারণ করলে কাজের মান ও পেশাদারিত্ব বহুলাংশে বৃদ্ধি পাবে।

একটি বিষয় মজার হলেও সত্যি, অনেকে মনে করেন এয়ারপোর্ট মানেই কাস্টমস। যেন যত দোষ নন্দঘোষ! কোন যাত্রী ইমিগ্রেশনজনিত ঝামেলায় বিমানে উঠতে না পারলেও কাস্টমসকেই দায়ি করা হয়। পাবলিক পারসেপশন এমন যে, তামাম এয়ারপোর্টের একচ্ছত্র অধিপতি কাস্টমস বিভাগ। অন্তত নেতিবাচক ভূমিকায় কাস্টমসকে উপস্থাপন করে কেউ কেউ এক ধরনের বিজাতীয় আনন্দ লাভ করে। অন্যদিকে ভালকিছু হলে, এই যেমন ধরুন, কারেন্সি আটক, গোল্ডের চালান উদ্ধার- এ সকল ক্ষেত্রে ক্রেডিট নিতে অন্য এজেন্সির সদস্যরা যেন মুখিয়ে থাকে। মিডিয়ার ভূমিকাও কোন কোন সময় রহস্যজনক বলে মনে হয়। তারাও যেন কাস্টমসের কৃতিত্ব তুলে ধরতে বড় অনুদার। এর পেছনে কারণটা সহজেই অনুমেয়। ভুলে যাচ্ছেন কেন, টিল মানুষ ফলস্ত গাছেই মারে, পত্রপুষ্পহীন ন্যাডামাথা অর্কিডে নয়।

এক্ষেত্রে আমি মনে করি দায়িত্ব আমাদেরকেই নিতে হবে। বিমানবন্দরে দায়িত্বরত এজেন্সিগুলোর কার্যসূচি সুনির্দিষ্ট হওয়া বাঞ্ছনীয়। বিভিন্ন এজেন্সির সমন্বয়ে অনুষ্ঠিত মাসিক সভাগুলোতে মামুলিগোছের কাউকে না পাঠিয়ে সিদ্ধান্তগ্রহণে সক্ষম দায়িত্বশীল কোন কর্মকর্তার (চৌকস সহকারী/ডেপুটি কমিশনারের নিচে নয়) অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা উচিত। প্রয়োজনে কাস্টমস বিভাগের কর্মপরিবেশ নিরঙ্কুশ করার জন্য আমাদেরকে আরো বেশি অ্যাজারটিভ হতে হবে। অন্যদের কর্মপরিধি জেনে নিয়ে তার পাশাপাশি কাস্টমস বিভাগের গুরুত্ব ও তাৎপর্য তুলে ধরতে হবে। কার কী দায়িত্ব তা না জানার কারণে অনেক সময় অতুৎসাহী কেউ কেউ অনধিকারচর্যা ব্রতী হন।

প্রসঙ্গত একটি বিষয়ের অবতারণা না করলে নয়। কোন কোন সময় পরিচিতিজন ও ভিআইপিদের প্রোটোকলের মাত্রা বাড়াবাড়ি বলে মনে হয়। এমনও দেখা গেছে, শিফট-ইন-চার্জ একজন সহকারী কমিশনারকে এক শিফটে গোটাকুড়ি প্রোটোকল সামাল দিতে হয়। এদের প্রত্যেকে চান তিনি বা তার আত্মীয়ের বিদেশযাত্রাকালে সহকারী কমিশনার (এআরও হলে হবে না) নিজে উপস্থিত থেকে হাত নেড়ে বিদায় জানাবেন! অথচ একজন মানুষের পক্ষে একই সাথে সবাইকে বিদায় জানানো বাস্তবে কি সম্ভব! সংগত কারণে ব্যর্থ হলে কেউ কেউ সরাসরি জাতীয় রাজস্ব বোর্ডে গিয়ে এসির বিরুদ্ধে সৌজন্যবোধহীনতার গুরুতর অভিযোগ ঠুকে দেন। একবারও মনে করেন না, শ্রেফ ভিআইপি প্রোটোকল দেয়া ছাড়াও বিমানবন্দরে তাদের অনেক কিছু করার আছে। বিভাগের ভাবমূর্তি সমুন্নত রাখার স্বার্থে এ বিষয়টি (যত ক্ষুদ্রই মনে হোক) নিয়ে গভীরভাবে ভাববার সময় এসেছে বলে মনে করি।

বিদ্যমান নীতিমালা অনুযায়ী পাঁচ থেকে দশ শতাংশ ব্যাগেজ স্ক্যান করা হয়ে থাকে। কোন কোন সময় দেখা যায় কাজের চাপে বা চোখের ভুলে (দীর্ঘক্ষণ একটানা দায়িত্বপালন হেতু কর্মক্লান্তিজনিত কারণে) ডিউটিঅ্যাবল কোন পণ্য গ্রিনচ্যানেল অতিক্রম করে বাইরে চলে যায়। সেখানে ওৎ পেতে থাকে অন্য কোন এজেন্সির সহস্রজোড়া চোখ। সেই যাত্রীকে বমাল ধরে নিয়ে এসে বিধিমোতাবেক কাস্টমস কর্মকর্তাদের নিকট সোপর্দ না করে নিজেদের খুপরিতে নিয়ে অপারিসীম মানসিক চাপ প্রয়োগ করা হয়। এটা একদিকে যেমন আইয়াটা কোডের চরম লংঘন, তেমনি কাস্টমসের ভাবমূর্তির জন্যও আদৌ সহায়ক নয়।

আমি বলছি না, আমাদের কর্মকর্তারা জেনেবুঝে স্বেচ্ছায় গুণ্ডযোগ্য গুডস ছেড়ে দেয়। বরং রক্তমাংসের মানুষ হিসেবে আমাদের অলৌকিক কোন ক্ষমতা থাকার কথা নয় যাতে পাঁচ থেকে দশ শতাংশ ব্যাগেজ স্ক্যান করে শতভাগ নিশ্চয়তা প্রদান সম্ভব। অন্যদিকে, নিয়মানুযায়ী বিদেশ থেকে আগত যাত্রীরা নিজ দায়িত্বে ব্যাগেজে কোন গুণ্ড আরোপযোগ্য পণ্য আছে কি না তা ঘোষণা দিবেন। এক্ষেত্রে ঢালাওভাবে কাস্টমস বিভাগকে অভিযুক্ত করা কেবল অযৌক্তিক নয়, অনধিকারচর্চা বলেও মনে করি।

তবে এ কথা ঠিক, কাস্টমস বিভাগের কর্মতৎপরতা ও দক্ষতা উত্তরোত্তর বৃদ্ধির জন্য প্রতি শিফটে কর্মকর্তার সংখ্যা বাড়ানো এবং উপযুক্ত প্রশিক্ষণ দেয়া উচিত। এক্ষেত্রে স্মর্তব্য যে, মশা নিধনের জন্য কামান নয়, অ্যারোসলই যথেষ্ট। বেছে বেছে চৌকস, স্মার্ট ও সক্ষম কর্মকর্তাদের এয়ারপোর্টে পদায়ন করা হলে বিদ্যমান চিত্রটা আরো উজ্জ্বল হবে বলে প্রত্যয়ের সাথে বলা যায়।

ইউকে, সাউথ আফ্রিকা, সিঙ্গাপুর, মালয়েশিয়া ও দিল্লি এয়ারপোর্টে দেখেছি সেখানে কাস্টমস বিভাগের কর্মকর্তাগণ প্রকৃত দাপটের (ইতিবাচক অর্থে) সাথে দায়িত্ব পালন করছেন। এসব দেশে কাস্টমস এরিয়ায় শুধু কাস্টমস কর্মকর্তারাই কাজ করেন, ব্যাগেজ কাউন্টারে অন্যদের অহেতুক ভিড় দেখা যায় না। তারা জানেন তাদের উপর অপিত সেবামূলক দায়িত্বটি উড়ান-ক্লান্ত যাত্রীদের বিবমিষার উদ্বেক না করে কিভাবে সুসম্পন্ন করা যায়।

অথচ অতি উৎসাহী হয়ে আমাদেরই কেউ কেউ যাত্রীটি গুণ্ড এরিয়া অতিক্রম করার আগেই নিজের কৃতিত্ব জাহিরের মাধ্যমে তাকে ফাঁসিকাঠে ঝোলানোর উদ্যোগ গ্রহণ করে। এহেন কার্যক্রম পেশাগত অদক্ষতা, অবিম্ভ্যকারিতা ও আইয়াটা কোডের সুস্পষ্ট লংঘন মর্মে বিবেচিত। এতে একদিকে যেমন আন্তর্বিভাগীয় সম্পর্ক হুমকির মাঝে পড়ে, তেমনি প্রকৃত অপরাধীরা ঘোলাজালে মৎস্য শিকারের সুযোগ পেয়ে থাকে।

এক্ষেত্রে আমার সবিনয় সুপারিশ- প্রতিটি এয়ারপোর্ট-সংশ্লিষ্ট কাস্টম হাউস কর্তৃপক্ষ অন্যান্য স্টেকহোল্ডারদের সাথে ফলপ্রসূ আলোচনা অনুষ্ঠানের স্বার্থে একজন যুতসই ফোকালপয়েন্ট নির্ধারণ করতে পারেন, যিনি সিভিল এভিয়েশনসহ সবার সাথে নগোশিয়েসন করবেন এবং এই প্রয়াস কাস্টমস বিভাগের জন্য সুফল বয়ে আনবে।

এই বিভাগের একজন সদস্য হিসেবে আমার প্রত্যাশা, বিমানবন্দরগুলোতে পদায়নের ক্ষেত্রে নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ ভাবমূর্তির বিষয়টি বিবেচনায় রেখে অধিকতর যোগ্য, দক্ষ ও সেলফ মোটিভেটেড কর্মকর্তাদের নির্বাচন করবেন। ভাবতে ভাল লাগে বিমানবন্দর কাস্টমস আমাদের গর্বের বাংলাদেশের রৌদ্রকরোজ্জ্বল মুখচ্ছবি- এই ছবিটি থাক চির অমলিন, বাংলাদেশ কাস্টমস উত্তরোত্তর উৎকর্ষলাভ করুক- এই প্রত্যাশা আমাদের সবার।

