



नेपाल सरकार
अर्थ मन्त्रालय

भन्सार विभाग



भन्सार स्मारिका

(६७ औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको अवसरमा भन्सार विभागको विशेष प्रकाशन)

भन्सार स्मारिका २०७५



“SMART borders for seamless Trade, Travel and Transport”

१२ माघ, २०७५ (२६ जनवरी, २०१९)



भन्सार स्मारिका

६७औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको अवसरमा
भन्सार विभागको विशेष प्रकाशन

**“SMART borders for seamless
Trade, Travel and Transport”**

नेपाल सरकार
अर्थ मन्त्रालय
भन्सार विभाग
त्रिपुरेश्वर, काठमाडौं
१२ माघ, २०७५

सम्पादन समूह

सल्लाहकार

तोयम राया

सम्पादक मण्डल

नारायण प्रसाद सापकोटा

अच्युत प्रसाद सिवाकोटी

शिव प्रसाद भण्डारी

मुक्तिराम आचार्य

रमेश सुकमनी

कम्प्युटर लेआउट

रमेश सुकमनी

प्रकाशक

नेपाल सरकार

अर्थ मन्त्रालय

भन्सार विभाग

त्रिपुरेश्वर, काठमाडौं ।

यसमा प्रकाशित लेख, रचनाहरू निजी विचार हुन् जसमा उल्लिखित विचार,
विवरण एवं तथ्यांकले भन्सार विभागको आधिकारिक प्रतिनिधित्व गर्दैनन् ।

- सम्पादन समूह



नेपाल सरकार

अर्थ मन्त्रालय



शुभकामना



सिंहदरबार, काठमाडौं

नेपाल

डा. युवराज खतिवडा

अर्थ मन्त्री

विश्व भन्सार संगठनले प्रत्येक वर्ष २६ जनवरीलाई अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको रूपमा विश्वभर मनाउने गरेकोमा ६७ औं दिवस **SMART border for seamless Trade, Travel and Transport** को नाराकासाथ मनाउन लागेको अवसरमा नेपालको भन्सारसम्बन्धी विभिन्न विषयहरू समेटेर भन्सार स्मारिका प्रकाशन गर्न लागेकोमा मलाई खुशी लागेको छ।

एक सवल, स्वाधीन र आत्मनिर्भर अर्थतन्त्र निर्माणमा राजस्व परिचालनको महत्वपूर्ण भूमिका हुने गर्दछ। यस सन्दर्भमा नेपालको भन्सार प्रशासनले राजस्व संकलनमा उल्लेख्य योगदान गरेको छ। यसका अतिरिक्त अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सहजीकरण र औद्योगिक प्रवर्द्धनमा समेत भन्सारको भूमिका उल्लेखनीय रहेको छ। हाल विश्वव्यापी रूपमा नै व्यापार सहजीकरण गर्ने तथा व्यवसायको लागत घटाउन व्यवसाय संचालन गर्दा लाग्ने सबै प्रकारका लागत र समय समेत घटाउनमा भन्सारको भूमिका हुन्छ। यसका लागि भन्सार जाँचपास प्रक्रिया सुधारका साथै स्वचालित प्रणाली कार्यान्वयन गर्नुपर्ने हुन्छ। विश्व भन्सार संगठनले तय गरेको यस वर्षको नारा बमोजिम नै अबको भन्सार प्रशासन SMART (Secure, Measurable, Automated, Risk based, Technology driven) मा आधारित हुनु पर्दछ, जसले व्यवसाय सुगम र सरल ढंगले संचालन गर्न लाग्ने समय र लागत न्यूनीकरण गर्नुकासाथै सेवाप्रवाह प्रभावकारी हुनेमा मैले विश्वास लिएको छु।

हालसम्ममा भन्सार विभागले स्वचालित प्रणालीको शुरुआत र विस्तार गर्दै गएको कार्य सहाहनीय छ। आगामी दिनमा भन्सारका सबै प्रक्रियालाई स्वचालित बनाउदै हाल देखिएका चुनौतीहरूलाई सम्बोधन गर्न भन्सार प्रशासन सक्षम हुनेछ भन्ने मैले विश्वास लिएको छु। यसका लागि सरकारकासाथै निजी क्षेत्रमा समेत व्यावसायिक स्वच्छता र प्रविधिप्रतिको तत्परता अपरिहार्य हुन्छ। अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रक्रियामा सरोकार राख्ने सबै निकायहरूले सोहीबमोजिम सुधार गरी व्यापारलाई प्रविधियुक्त, पारदर्शी र लागतप्रभावी हुने गरी नतिजा हासिल गर्न लाग्नु हुनेछ भन्ने मैले अपेक्षा गरेको छु।

अन्त्यमा, ६७ औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको अवसरमा भन्सार विभाग परिवार तथा सबै सरोकारवालाहरूलाई शुभकामना दिन चाहन्छु।

माघ १२, २०७५

डा. युवराज खतिवडा
अर्थ मन्त्री

टेलिफोन नं.: +९७७-१-४२११८०९ (का.), फ्याक्स नं.: +९७७-१-४२११८३१

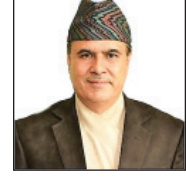
वेब साईट: www.mof.gov.np



पत्र संख्या:-

च. नं.:-

नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालय



सिंहदरबार, काठमाडौं
नेपाल ।

शुभकामना

विश्व भन्सार संगठनले प्रत्येक वर्ष २६ जनवरीलाई अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको रूपमा विश्वभर मनाउने सन्दर्भमा नेपालमा पनि ६७ औं भन्सार दिवस "Smart border for seamless Trade, Travel and Transport" को नाराका साथ मनाउन लागेकोमा मलाई खुशी लागेको छ।

व्यापार सहजीकरण गर्ने सन्दर्भमा व्यापारमा लागतको साथै समयलाई समेत निकै महत्व दिइदै आइरहेको छ। यस सन्दर्भमा भन्सार जाँचपासमा लाग्ने समय र लागत दुवै घटाउने महत्वपूर्ण आयाम भनेको नै स्वचालन पद्धतिको अनुशरण हो। विश्व भन्सार संगठनका विगत वर्षहरूका नारा र यस वर्षको नारालेसमेत भन्सार प्रशासनको सुधारको दिशालाई निर्देशित गर्दछ। अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा भएको क्षेत्रगत र वस्तुगत विविधीकरणसँगै भन्सार जाँचपासमा समेत चुनौति थपिएको छ। यसबाट भन्सार प्रणालीमा अझ तीव्र गतिको सुधारको आवश्यकता रहेको सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ।

नेपालको भन्सार प्रशासनमा पछिल्लो समय भन्सार जाँचपासको कार्यलाई भन्सार स्वचालन प्रणाली (ASYCUDA) मार्फत सञ्चालन भई सुधारको मार्गमा हिडेको छ। यद्यपि भन्सार, एवं सीमा क्षेत्रमा हुने सबै कार्यहरूलाई पूर्ण रूपमा सूचना प्रणालीमा जोड्न सकिएको छैन। यसका लागि दिगो योजना, भन्सार प्रशासनको क्रियाशीलता तथा निजी क्षेत्रको प्रविधिमैत्री तत्परतासमेत अपरिहार्य छ।

व्यापार सहजीकरणका लागि भन्सार जाँचपासमा मूल्याङ्कन, वर्गीकरण लगायतका क्षेत्रमा समेत सुधार हुनु अझै जरुरी छ। यसका लागि जोखिममा आधारित जाँचपास प्रणालीलाई अझ भरपर्दो, विश्वासिलो र स्वचालित बनाउँदै लैजानु पर्नेछ।

अन्त्यमा, यस स्मारिकामा संलग्न भएका लेखहरूले सरोकारवालाहरूलाई भन्सारसम्बन्धी जानकारी राख्न र अघावधिक हुन समेत सहयोग पुग्नेछ भन्ने विश्वासका साथ ६७ औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको अवसरमा सबैलाई शुभकामना दिन चाहन्छु।

माघ, २०७५



(राजन्धर खनाल)

सचिव

टेलिफोन नं.:- बजेट म. ४२११८०१, प्रशासन म. ४२११७४८, स.स.म. ४२११९९३, राजस्व व्य.म. ४२११८६७, अ.आ.स.स.म. ४२११८३७

आ.नि.वि.म. ४२११८२६, अनुगमन तथा मू.म. ४२००४१८, कानून तथा प.म. ४२११८१३, वि.क्षे.व्य.म. ४२११७७०

फ्याक्स नं. ४२११९६४, ४२११३४८ (बजेट म.), ४२११९६५, (अ.आ.स.स.म.)

ईमेल : admindivision@mof.gov.np, वेब साईट: www.mof.gov.np



प.सं.:-
च.नं.:-

नेपाल सरकार
अर्थ मन्त्रालय
भन्सार विभाग



त्रिपुरेश्वर, काठमाडौं, नेपाल

प्रतिबद्धता



अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवस विश्व भन्सार संगठनले तय गरेबमोजिम प्रत्येक वर्ष २६ जनवरीका दिनमा मनाउँदै आइरहेको सन्दर्भमा यस वर्ष "SMART borders for Seamless Trade, Travel and Transport" भन्ने नाराकासाथ ६७ औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवस मनाउन लागिएको छ। यसै सन्दर्भमा नेपाल भन्सार प्रशासनले भन्सार तथा व्यापार सम्बन्धी विविध पक्षहरूलाई समेटेर भन्सार स्मारिका प्रकाशन गरेको छ।

नेपालको भन्सार प्रशासन अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार सुधारका मार्गदर्शन र राष्ट्रिय आवश्यकता बमोजिम सुधारको दिशामा अगाडि बढिरहेको छ। यसले मुलुकको समग्र आर्थिक विकासको लागि राजस्व संकलन गर्नुका अलावा व्यापार सहजीकरण एवं अनधिकृत व्यापारको नियन्त्रण गर्दै समाजको सुरक्षाका लागि समेत भन्सार प्रशासन क्रियाशील रहँदै आएको छ। पछिल्लो समय आयात निर्यातमा भएको वृद्धिसँगै भन्सार बिन्दुमा हुने जाँचपासमा समेत चुनौती थपिएका छन्। यस्ता चुनौतीलाई सम्बोधन गर्न भन्सार जाँचपासमा स्वचालन प्रणालीको प्रयोग गरिएको छ जसले भन्सार जाँचपासलाई सहज बनाउनुकासाथै तथ्यांक, प्रतिवेदन तथा अन्य सूचना प्राप्तिलाई सहज र छरितो बनाएको छ भने कागजातको प्रयोग न्यून हुने अवस्था सृजना भएको छ। यसले व्यवसायको लागत र समय दुवै घटाएको छ।

अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार संगठनले तय गरेको नारा जस्तै अबको भन्सार प्रशासन SMART हुनु जरुरी छ। भन्सार बिन्दुमा सही घोषणा, यथार्थ मूल्यांकन, स्वचालित एवं जोखिममा आधारित जाँचपास, सरोकारवाला निकायकाबीच समन्वय, सीमामा हुने आवतजावतमा सहजता एवं स्वच्छ र न्यायपूर्ण राजस्व परिचालन गर्ने उद्देश्यका साथ नेपालको भन्सार पनि SMART हुने दिशामा अगाडि बढिरहेको छ।

यस स्मारिकामा संलग्न लेखहरूले नेपालको भन्सार प्रशासनसंग प्रत्यक्ष र परोक्ष रूपमा जोडिएका सरोकारवालाहरू सबैलाई सहयोग पुग्नुका साथै माथी उल्लेख गरिएका विषयहरूमा समयानुकूल परिवर्तनको जानकारीले भन्सार सबन्धी जिज्ञासा राख्ने जो कोहीको पनि केही हदसम्म जिज्ञासा मेटाउने अपेक्षा गरेको छ।

अन्त्यमा, ६७ औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको अवसरमा प्रकाशन गर्न लागिएको यस स्मारिकामा आफ्नो शुभकामनासहित मार्गदर्शन प्रदान गर्नु भएकोमा माननीय अर्थ मन्त्रीज्यू र श्रीमान् सचिवज्यूहरूप्रति हार्दिक आभार व्यक्त गर्दछु साथै यो स्मारिका प्रकाशनको जिम्मेवारी सफलतापूर्वक सम्पादन गर्ने स्मारिका प्रकाशन तथा सम्पादन उपसमिती एवं सम्बद्ध पक्षहरूलाई धन्यवाद दिन चाहन्छु।

(तोयम राया)
महानिर्देशक

माघ २०७५

विषय सूची

सि.नं.	शीर्षक	लेखक	पेज नं.
नेपाली खण्ड			
१.	भन्सार प्रशासनमा सूचनाको हकको महत्व	कृष्णहरि बास्कोटा	१
२.	अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको सन्दर्भ र नेपालको भन्सार प्रशासनको आगामी कार्यदिशा	तोयम राया	६
३.	संघीय संरचनामा राजस्वका अधिकार र व्यवहारिक पक्षहरु	दामोदर रेग्मी	१५
४.	स्रोतमा करकट्टी सम्बन्धी व्यवस्था	भक्कप्रसाद आचार्य	२३
५.	भन्सार मूल्यांकनसँग जोडिएको न्यून बीजकीकरणको सवाल	श्याम प्रसाद भण्डारी	३२
६.	नेपालको वैदेशिक व्यापारमा विद्यमान चुनौती तथा सम्भावनाहरु	बाल गोविन्द विष्ट	४३
७.	वैदेशिक व्यापारमा भन्सार विभाग र नेपाल राष्ट्र बैंकबीचको अन्तरसम्बन्ध	वाशुदेव भट्टराई	५५
८.	राजस्वको विद्युतीय भुक्तानी (e-Payment): भन्सारको सन्दर्भमा	चुडामणि दुङ्गना	६४
९.	नेपाल र चीनको तिब्बतबीच सम्बन्ध विस्तारमा भन्सारको भूमिका	देवी प्रसाद शर्मा	७३
१०.	अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी एवं चोरी पैठारी: समस्या र समाधानका उपायहरु	शिवप्रसाद भण्डारी	८२
११.	भन्सार प्रशासनमा जोखिम व्यवस्थापन र हाम्रो गन्तव्य	गणेश प्रसाद अर्याल	९८
१२.	आधिकारिक आर्थिक सञ्चालक (Authorized Economic Operator) र यसका सैद्धान्तिक आधार	मुक्तिराम आचार्य	१०६
१३.	संघीयतामा भन्सार र सुधारका पक्ष	निरज राई	११६
१४.	वैदेशिक व्यापारमा बाटो खर्चको सकस	गणेशप्रसाद लाठ	११९
१५.	भन्सार विभाग: वैदेशिक व्यापार तथा राजस्व संकलन स्थिति	राम वाग्ले	१२७
१६.	EXIM CODE कार्यान्वयनको वर्तमान अवस्था र आगामी कार्यदिशा	दिपेन्द्र कुमार भ्ना	१४१
१७.	एकीकृत जाँच चौकी (Integrated Check Post) सञ्चालन तथा व्यवस्थापन	प्रकाश पोखरेल	१४६
१८.	नेपालको भन्सार प्रशासनमा भन्सार मूल्यांकन सम्बन्धी जानकारी	टिकाराम पौडेल	१५६
१९.	भन्सार जाँचपास प्रक्रियामा आर्थिक ऐन, २०७५ को अनुसूची (१ को दफा १८ को प्रयोग र वर्तमान अवस्था	भीमराज आडदेम्बे	१६३

२०.	समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापन	ओपेन्द्रबहादुर हमाल सूर्यबहादुर थापा	१६९
२१.	भन्सार प्रशासनमा मालवस्तु कब्जा, जफत र लिलाम बिक्री सम्बन्धी कानूनी व्यवस्था र कार्यान्वयनको अवस्था	उत्तम गौतम	१७४
२२.	भन्सार प्रशासनमा जनशक्ति व्यवस्थापनको विद्यमान अवस्था	गौरव पन्थी	१७९
२३.	निजी क्षेत्रले चाहेको भन्सार	मदन भिक्तल	१८७
२४.	कुरियर सेवा, क्रमशः सहजीकरण तर्फ	कुमार थापा	१९१
२५.	नेपालमा वैदेशिक रोजगार र विप्रेषणको अवस्था	जीवन नेपाल	१९६

अंग्रेजी खण्ड

26	Legal Provisions and Procedures for Post Clearance Audit (PCA) in Promoting Compliance with Customs in Nepal	Kishor Joshi	201
27	SMART BORDERS	Ramchandra Man Singh	209
28	Excessive Trade Deficit Throttles Nepal's Economy: What Are the Diagnoses and the Remedies?	Tula Raj Basyal	214
29	Customs Management System in Nepal: Contemporary Issues and Ways Forwards	Gautam Maharjan (PhD)	226
30	Trade in Globalized Era and Need of SMART Customs	Bal Krishna Basnet	240
31	Nepal Customs Automation: In the scale of 'Info' to 'Intel'	Ashim Lama	245

भन्सार प्रशासनमा सूचनाको हकको महत्व

✍ कृष्णहरि बास्कोटा *

नेपालको ऐतिहासिक धरोहरका रूपमा भन्सार प्रशासन सुपरिचित छ । नेपाल राज्यको स्थापनासँगै कुनै न कुनै रूपमा सिमानामा अन्य मुलुकका मानिसको आवत-जावत र वस्तुको निकासी-पैठारीको व्यवस्थापन आरम्भ भएको अनुमान गर्न सकिन्छ । यसको जिम्मेवारी भन्सार प्रशासनको काँधमा रहेको बुझ्न गाह्रो छैन । आधुनिक नेपाल राज्यको स्थापनासँगै मुलुकी प्रशासनको जग बस्यो । यसको आरम्भ भन्सार प्रशासनबाट भएको देखिन्छ । मुलुकभित्र रहेको महत्वपूर्ण वस्तुको अवैध निकासी हुन नदिने र बाहिरबाट मुलुकभित्र आयात हुने वस्तु, जसले राष्ट्र र जनताको सुरक्षा, स्वास्थ्य, सामाजिक वातावरणमा कुनै प्रतिकूल असर पार्न नपाओस् भन्ने कुरामा भन्सार प्रशासनले सदैव आश्वस्त पाउँदै आएको यसको गरिमामय इतिहास छ । हाल भन्सार प्रशासन पनि अन्य विधाका प्रशासन झैं आफूलाई सूचना प्रविधिको माध्यमद्वारा आधुनिकतातर्फ अग्रसर हुँदैछ । भन्सार प्रशासन हिजो पनि जनताकै पक्षमा क्रियाशील थियो, आज पनि छ र भोलि पनि रहनेछ । यसको लागि आम नेपाली नागरिकको संवैधानिक मौलिक हकका रूपमा रहेको सूचनाको हकको उच्च सम्मान गर्दै यसको प्रचलनबाट स्वयं भन्सार प्रशासन लाभान्वित हुने र आमजनतामा पनि भन्सार प्रशासनको जनताप्रतिको उत्तरदायित्व, जवाफदेहीता र पारदर्शिता बोध गराउनेतर्फ हामी उन्मुख हुनु पर्दछ ।

सूचनाको हकको इतिहास

राज्यको उत्पत्ति सामाजिक अनुबन्धको सिद्धान्तबाट भएको कुरा विद्वान हब्स, लक र रुसोले व्याख्या गर्नु भएको छ । राज्य स्थापना हुँदा जमिन, जनसंख्या, सार्वभौमसत्ता, सरकार र अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता गरी ५ तत्व पूरा हुने गरेको पाइन्छ । यसमा सार्वभौमसत्ताको प्रतीक हरेक राज्यका सिमाना हुने र सो सिमानाको रक्षा आदि-अनादि कालदेखि भन्सार प्रशासनले गरी आएको देखिन्छ । यसर्थ भन्सार नाकामा राष्ट्रिय झण्डा फहराउने र यसबाट अर्को मुलुकको सिमाना आरम्भ भएछ भन्ने बोध हुने गरेको छ । सो सिमानाबाट बाहिरिने आफ्ना नागरिकलाई राज्यले बाहिरिने अनुमति दिँदा ख्याल गर्नुपर्ने कुराको हेक्का गराउने र आफ्नो मुलुकभित्र प्रवेश अनुमति पाउने विदेशीलाई आफ्नो मुलुकको धर्म, संस्कृति, रीतिरिवाजको बारेमा पहिलो सूचना दिने काम भन्सार प्रशासनबाट हुने गरेको पाइन्छ । यसरी नागरिकको सूचनाको हकको प्रचलनमा ऐतिहासिक रूपमा सर्वप्रथम भन्सार प्रशासन अग्रसर रहेको बुझ्न कठिन छैन ।

आधुनिक युगमा सन् १९६६ मा स्वीडेनमा पहिलो पटक सूचनाको हकसम्बन्धी कानून जारी भयो । दोस्रो कानून सन् १९५१ मा फिनल्याण्डले ल्यायो भने तेस्रो कानून सन् १९६६ मा

* प्रमुख सूचना आयुक्त (पूर्व महानिर्देशक, भन्सार विभाग)

संयुक्त राज्य अमेरिकाले जारी गर्‍यो । चौथो कानून डेनमार्क र नर्वेमा सन् १९७० मा जारी भयो । सन् २०१८ सम्ममा यस्तो कानून जारी गर्ने मुलुकको संख्या विश्वमा १२१ पुगेको छ ।

दक्षिण एसियामा पाकिस्तानका केपी र पञ्जाब नामक दुई प्रदेशमा सन् २००२ मा सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन जारी भएको पाइन्छ । भारतमा सन् २००५ मा, नेपालमा सन् २००७ मा र बंगलादेशमा सन् २००९ मा सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन जारी भयो । यसैक्रममा सन् २०१४ मा अफगानिस्तान तथा माल्दिभ्समा र सन् २०१६ मा श्रीलंकामा यो कानून संसदबाट पारित भयो । भूटानमा भने अझैसम्म यो कानून जारी हुन सकेको छैन ।

नेपालको संवैधानिक इतिहासलाई कोट्याउँदा २०४७ सालमा जारी भएको तत्कालीन नेपाल अधिराज्यको संविधानको धारा १६ मा सार्वजनिक महत्वको सूचनामा नागरिकको पहुँच रहने गरी सूचनाको हकलाई मौलिकहकका रूपमा पहिलोपटक स्वीकार गरिएको हो । तत्पश्चात् २०६३ सालको अन्तरिम संविधानमा आफ्नो वा सार्वजनिक महत्वको जुनसुकै विषयको सूचना माग्ने र पाउने सूचनाको हक नागरिकलाई प्रदान गरियो । तत्पश्चात् २०६४ सालमा छुट्टै सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन जारी भयो । नागरिकको सूचनाको हकको संरक्षण, संवर्द्धन र प्रचलन गराउन एउटा स्वतन्त्र राष्ट्रिय सूचना आयोग नै गठन भयो । वर्तमान नेपालको संविधानले पनि धारा २७ मै अन्तरिम संविधानको व्यवस्थालाई निरन्तरता दियो । साथै नेपालमा २०६४ साल भदौ ३ गतेदेखि नागरिकको सूचनाको हकसम्बन्धी कानून लागू भएदेखि नै भन्सार प्रशासनले यसको प्रभावकारी कार्यान्वयन गरिआएको पाइन्छ ।

सूचनाको हकको आदर्श

नागरिकले राज्य प्रणालीका गतिविधि जान्न पाउने हक नै सूचनाको हकको आदर्श हो । जो भन्सार प्रशासनले स्थापना कालदेखि नै परिपूर्ति गर्दै आएको पाइन्छ । निकासी तथा पैठारीका भन्सार दर-दस्तुर के छन्, निकासी-पैठारीमा के कस्तो प्रक्रिया पूरा गर्नुपर्छ, भन्सार प्रशासनमा विद्यमान कानून, कार्यविधि के के छन्, भन्सार प्रशासनले निकासी र पैठारीबाट के कति राजस्व असुली गर्‍यो, सिमानामा हुनसक्ने सम्भावित अवान्छित क्रियाकलाप रोक्न भन्सार प्रशासनको के कस्तो प्रयास रह्यो र यी सबै कार्यको नतिजा, परिणाम के निस्कियो? भनी सबै सूचना भन्सार प्रशासनको स्थापनादेखि नै सार्वजनिक हुने गरेको पाइन्छ । यसलाई वर्तमान भन्सार प्रशासनले पनि गौरवको बोध गरी पारदर्शिता, सदाचारिता, जवाफदेहिता र सुशासनमा अझ बढी जोड दिनु समयको माग हो ।

वर्तमान परिवेशमा सूचनाको हकको आदर्शलाई नियाल्दा यससम्बन्धी कानूनको प्रस्तावनाको अध्ययन गर्नुपर्ने हुन्छ । जसमा मूलतः ५ ओटा कुरा लेखिएको छ । जसअनुसार पहिलो कुरा, भन्सार प्रशासन लोकतान्त्रिक पद्धतिबाट सञ्चालन हुनुपर्छ । यो भनेको संभव भएसम्मका स्वविवेकी अधिकारको कटौति गरिनु पर्छ । व्यापार सहजीकरणको लागि निजी क्षेत्रसँग सहकार्य गर्नुपर्छ । भन्सार प्रशासन स्वयं शासक नभई सहजकर्ताको रूपमा काम

गर्नुपर्दछ । यसले कसैलाई लाखा र कसैलाई पाखा नगरिसमानरूपमा विधिको शासनद्वारा व्यवहार गर्नुपर्छ । यसबाटै लोकतान्त्रिक भन्सार प्रशासनको अनुभूति हुनेछ ।

दोस्रो कुरा, भन्सार प्रशासनका काम-कारवाही खुल्ला र पारदर्शी हुनुपर्छ । अँध्यारो कोठामा विकृति-विसंगति र भ्रष्टाचारले जरा गाड्न सक्छ । यसर्थ खुल्ला र पारदर्शी प्रशासनले भन्सार प्रशासनको ओज वृद्धि गर्नुका साथै यसको योगदान र सदाचारी चरित्र सबैले अनुभूत गर्न सक्ने हुन्छ ।

तेस्रो कुरा, भन्सार प्रशासन जनताप्रति जवाफदेही र उत्तरदायी हुनुपर्छ । जनताका गरिखाने गतिविधिलाई नियन्त्रण गर्ने होईन, सहजीकरण गर्ने ध्येयले भन्सार प्रशासन अघि बढ्नु पर्ने गरी भन्सार ऐन लगायतमा समयसापेक्ष संशोधन भएको छ । यी कुरालाई आत्मसात् गर्नुपर्दछ ।

चौथो कुरा, आफूसँग रहेको सार्वजनिक महत्वको सूचनामा नागरिकलाई पहुँच दिनुपर्छ । यस अर्थमा भन्सार प्रशासन जति बढी पारदर्शी भयो, उत्ती नै यसले राष्ट्रमा पुऱ्याएको योगदान उजागर हुने निश्चित छ ।

पाँचौँ कुरा, भन्सार प्रशासनसँग रहेका राष्ट्र र जनताको हितमा हुने संवेदनशील सूचनाहरू निश्चित समयका लागि संरक्षण गर्नु पनि यसको कर्तव्य हो । यी ५ कुरामा परम्परागत भन्सार प्रशासन नागरिकको सूचनाको हकको प्रभावकारी प्रचलनमा सदैव आदर्श निकायकारूपमा रहीरहने कुरामा ढुक्का हुन सकिन्छ ।

कानूनले सृजना गरेको जिम्मेवारी

सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन, २०६४ ले भन्सार प्रशासनमा केही जिम्मेवारी/दायित्व सृजना गरेको छ । यसको पालनामा भन्सार प्रशासन सदैव अग्रसर हुनुपर्छ । कानूनले सृजना गरेका प्रमुख दायित्व निम्नानुसार छन्:

१. भन्सार विभाग र मातहत भन्सार कार्यालय तथा पिसिए कार्यालय लगायतमा सूचना अधिकारी तोक्नु पर्दछ । ती सूचना अधिकारीको विवरण सहितको फ्लेक्स सार्वजनिक गर्नुपर्छ । उनीहरूको विवरण वेबसाइटमा पनि राख्नुपर्छ । उनीहरूलाई विभाग र कार्यालयले नियमितरूपमा भन्सार प्रशासन सम्बन्धी सूचना प्रवाह गर्नुपर्छ । साथै, उनीहरूको कार्य सहजताका लागि एकसेट मोबाइल र मासिक रिचार्ज कार्डवापत् केही रकम दिनुपर्छ । साथै प्रत्येक ३-३ महिनामा भन्सार विभागमा सूचना अधिकारीको अन्तरक्रिया कार्यक्रम गर्नुपर्छ ।
२. भन्सार विभाग र मातहत सबै कार्यालयहरूले नियमितरूपमा आफ्नो निकायसँग सम्बन्धित गतिविधिहरू ३-३ महिनामा स्वतः प्रकाशन गर्नुपर्छ । यी विवरण सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन र नियमावलीले तोकेका २० ओटा बुँदामा विस्तृत रूपमा तयार गर्नुपर्छ । यस्तो विवरण विभागको वेबसाइटमा एकीकृत रूपमा र कार्यालयहरूले आ-आफ्नो वेबसाइटमा राख्नुपर्छ । साथै राष्ट्रिय सूचना आयोगको वेबसाइट www.nic.gov.np मा रहेको PDMS (Proactive Disclosure Management System) प्रणालीमा राख्नु पर्छ ।

३. भन्सार विभाग र मातहत कार्यालयहरूले आफ्नो निकायसँग नागरिकले के कति सूचना माग गरे? कतिओटा सूचना दिन सकियो? कतिओटा सूचना दिन इन्कार गरियो, त्यसको निकायगत रूपमा छुट्टै अभिलेख राख्नु पर्छ । यस्तो अभिलेख ३-३ महिनाको स्वतः प्रकाशन गर्दा सार्वजनिक गर्नुपर्छ ।
४. नागरिकको सूचनाको हकको भन्सार विभाग र मातहतका निकायले सम्मान गर्नुपर्छ । सूचनाको वर्गीकरण गर्न अग्रसर भइ आफ्नो प्रस्ताव अर्थ सचिवमार्फत मुख्य सचिव कहाँ पठाउनु पर्छ । नागरिकको सूचनाको हकको प्रभावकारी प्रचलनका लागि आफ्ना कर्मचारीलाई दक्षता अभिवृद्धि गर्न तालिम दिनुपर्छ । सूचना प्रवाहमा नेपाली भाषाको अतिरिक्त राष्ट्रिय भाषाको प्रयोग र आम सञ्चार माध्यमको उपयोग गर्नुपर्छ ।
५. भन्सार विभाग र मातहतका कार्यालयमा कुनै पनि नागरिकले सूचना मागको निवेदन लिई आएमा दर्ता गरी सोको निस्सा दिनुपर्छ र कानूनले तोकेको अवधिभित्र नागरिकलाई सूचना दिनुपर्छ ।

भन्सार विभाग र भन्सार कार्यालयले प्रवाह गर्ने सूचना

भन्सार विभाग र मातहत कार्यालयले पारदर्शिता अवलम्बन गरी भन्सार प्रशासन चुस्त, दुरुस्त र जवाफदेही भएको छवि निर्माण गर्नुपर्छ । यसबाट भन्सार प्रशासन सदाचारीता र सुशासनतर्फ थप अग्रसर हुन मद्दत पुग्नेछ । मूलतः सूचनाको हकसम्बन्धी ऐन र सुशासन ऐनबमोजिम भन्सार विभाग र मातहत कार्यालयबाट प्रवाह गर्नुपर्ने महत्वपूर्ण सूचनाहरूको सूची निम्नानुसार हुन सक्दछः

१. भन्सार प्रशासनले आफूले प्रवाह गर्ने सबै सेवाको सूचीकरण गरी नागरिक बडापत्र जारी गर्नुपर्छ । यस्तो नागरिक बडापत्रमा क्षतिपूर्तिसमेतको व्यवस्था गर्नुपर्छ ।
२. भन्सार प्रशासनले प्रत्येक सेवाप्रवाह वा कार्यसम्पादनको चुस्तताका लागि कार्यप्रवाह तालिका (Work Flow Chart) सार्वजनिक गर्नुपर्छ ।
३. भन्सार प्रशासनले आवधिक योजना तर्जुमा गरेको छ । यसर्थ भन्सार सुधारको 'रोडम्याप' आम सरोकारवालाले थाहा पाउने गरी पुस्तिकाको रूपमा प्रकाशित गर्नुका साथै वेबसाइटमा राख्नु पर्छ ।
४. भन्सार प्रशासनसँग एकीकृत भन्सार दरको विवरण छ । कुन वस्तुको आयात र निर्यातमा कुनकुन राजस्व के कति दरका हिसाबले लाग्छ, यथार्थ सूचना सार्वजनिक गर्नु पर्दछ ।
५. के सामान नेपालमा आयात गर्न पाइन्छ? नेपालबाट के निकासी गर्नु हुँदैन? नेपालले कुन मुलुकसँग के कस्तो व्यापार सन्धि गरेको छ? नेपाली व्यापारीले कुन मुलुकमा कुन वस्तुमा के सुविधा पाउँछन्, सो सम्बन्धी सूचना जारी गर्नुपर्छ ।
६. कानूनले निषेध गरेका विषय के-के छन्? कुन-कुन कार्यमा के कस्तो कसूरबापत के-के सजाय हुन्छ भन्ने विवरण सार्वजनिक गर्नुपर्छ ।

यसरी भन्सार प्रशासनले अधिकतम् खुलासाको सिद्धान्त अवलम्बन गरी नागरिकको सूचनाको हकको संरक्षण, सम्बर्द्धन र प्रचलनमा उत्कृष्ट भूमिका निर्वाह गरी नेपालकै एउटा नमूना संगठनमा आफूलाई स्थापित गर्न सक्तछ । भन्सार प्रशासनलाई यस्तो सफलताका लागि हार्दिक शुभकामना छ ।

अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको सन्दर्भ र नेपालको भन्सार प्रशासनको आगामी कार्यदिशा

✍️ तोयम राया *

१. नेपालको भन्सार प्रशासनको बारेमा संक्षिप्त जानकारी

भन्सार प्रशासन एक महत्वपूर्ण जिम्मेवारी भएको निकाय हो जसले आयात तथा निर्यात हुने मालवस्तुको जाँचपास मात्र नभई सीमा क्षेत्रमा रही सीमा सुरक्षाको जिम्मेवारी समेत निर्वाह गर्दै आएको छ । यसले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सहजीकरण एवं राष्ट्रिय हित संरक्षणको लागि कार्य गर्दै आइरहेको छ । नेपाल भित्रिने यात्रुहरू, यात्रुहरूले साथमा ल्याएका सामानहरू तथा कार्गोमार्फत् प्राप्त हुने मालवस्तुहरूको जाँचपास गरी राजस्व संकलन गर्ने प्रमुख दायित्वसमेत बोकेको भन्सार प्रशासनले देशभित्र निषेधित वस्तु, प्रतिबन्धित लागू औषध, हातहतियार, अखाद्य वस्तुहरू, वनपैदावार, जनावर लगायत जनावरका अंगको तस्करी जस्ता अवैध व्यापारिक क्रियाकलापहरूलाई रोकी वैध व्यापारलाई प्रवर्द्धन तथा व्यापार सहजीकरण गर्ने दायित्वसमेत निर्वाह गर्दै आएको छ ।

हाल नेपाल र भारत सीमामा २५ वटा मूल भन्सार कार्यालय र १३५ वटा छोटी भन्सार कार्यालयहरू रहेको छन् भने चीनको सीमामा रहेको ९ वटा मूल भन्सार कार्यालयहरू रहेका छन् । यस्तै हवाईमार्गसँग एउटा भन्सार कार्यालय जोडिएको छ भने भन्सार जाँचपास पछिको परीक्षणको लागि एउटा कार्यालय खडा भएको छ । भन्सार जाँचपासलाई प्रविधिमैत्री बनाई भन्सार विभागबाटै सबै कार्यालयको नियन्त्रण तथा अनुगमन गर्न सकिने गरी २१ वटा भन्सार कार्यालयहरूमा Online Based ASYCUDA World System प्रयोग गर्न थालिएको छ भने १७ वटा भन्सार कार्यालयहरूमा IP Cameraमार्फत प्रत्यक्ष निगरानी समेत गर्ने व्यवस्था गरिएको छ । सबै प्रमुख भन्सार कार्यालयहरूमा Local Area Network (LAN) को व्यवस्था गरिएको छ भने भन्सार विभागले Wide Area Network (WAN) को माध्यमबाट देशभरिका सबै भन्सार कार्यालयहरूले दैनिक रूपमा सम्पादन गर्ने जाँचपाससँग सम्बन्धित क्रियाकलापहरूको online अनुगमन गर्ने गर्दछ । १७ वटा भन्सार कार्यालयहरूमा बैंकमार्फत राजस्व संकलन गर्ने गरिएको छ भने अन्य कार्यालयहरूमा समेत बैंकमार्फत राजस्व संकलन गर्न तयारी थालनी गरिएको छ ।

२. ६७ औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको सन्दर्भ र विश्व भन्सार संगठनले तय गरेको नारा

भन्सार विभागले प्रत्येक वर्षको जनवरी २६ तारिखका दिन अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवस मनाउँदै आएको सन्दर्भमा यस वर्ष पनि २०७५ माघ १२ गते ६७ औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवस

* महानिर्देशक, भन्सार विभाग

मनाउन गइरहेको छ । उक्त दिन WCO का सबै सदस्य राष्ट्रले भन्सार दिवस मनाउने गर्दछन् । उक्त दिवसको लागि World Customs Organizations ले प्रत्येक वर्ष नारा तय गर्ने गरेको छ । यस वर्षको लागि WCO ले नाराको रूपमा "SMART borders for seamless Trade, Travel and Transport" तय गरेको छ । समग्रमा, वैध व्यापार प्रवर्द्धन तथा सीमा क्षेत्रमा सहज यात्रा तथा परिवहनको लागि सीमा क्षेत्रस्थित भन्सार प्रशासन SMART हुनु पर्दछ भन्ने उक्ति रहेको यस नारामा SMART को अर्थ Secure, Measurable, Automated, Risk Based र technology driven रहेको छ । भन्सार प्रशासनले उपस्थिति जनाएको सीमा सुरक्षित, त्यहाँ हुने क्रियाकलाप मापनयोग्य, स्वचालित प्रणालीमा आधारित, तथ्यांकमा आधारित जोखिम व्यवस्थापन प्रणालीयुक्त तथा उच्च प्रविधियुक्त हुनु पर्दछ जसले गर्दा भन्सार प्रशासनले वैध व्यापारलाई सीमामा सहजीकरण गरी अवैध व्यापारलाई अंकुश लगाउन सक्दछ । नेपालले समेत यही अवधारणालाई अघि सार्दै Knowledge based, innovative, technology driven एवं systematic approach लाई आत्मसात गर्दै अघि बढ्ने जमर्को गरेको छ ।

Secure (सुरक्षित)

The SAFE Framework of Standards 2018 ले भन्सार, व्यावसायिक क्षेत्र, अन्य सरकारी निकायहरू तथा गैरसरकारी निकायहरूले आपसमा सहकार्य गर्दै राजस्व संकलन कार्यलाई निरन्तरता दिँदै वैध व्यापारलाई सुरक्षा प्रदान गर्ने पद्धतिको निर्माण गरेको छ । यस सन्दर्भमा, SAFE प्याकेज 2018 मा AEO Validator Guide, the Mutual Recognition Arrangement/Agreement (MRA) Strategy Guide, the AEO Template, The MRA Implementation Guidance, the Advance Cargo Information (ACI) Implementation Guidance, the Integrated Supply Chain Management Guidelines, the Recommendation and Guidelines on Trader Identification Number (TIN) र the Handbook on Data Analysis का साथै Frequently Asked Questions on linkages between the SAFE AEO Program and Article 7.7 of the WTO TFA जस्ता नयाँ तथा परिष्कृत साधनहरू समावेश गरिएका छन् जसले भन्सारको सुरक्षा संयन्त्रलाई थप मजबुत बनाउनेछ । यस्तै, यात्रु जाँचपासका सन्दर्भमा समेत WCO Security Program अन्तर्गतका पाँच विषयगत क्षेत्रहरूमध्ये API/PNR संयन्त्रको प्रयोगबाट सहजीकरण गर्दै अवैध व्यापार, सम्पत्ती शुद्धिकरण र आतंककारी वित्तपोषण विरुद्ध लड्नु भन्सारको प्रमुख एजेण्डामा पर्दछन् ।

Measurable (मापन)

भन्सार प्रशासनले उचित निर्णय लिनको लागि व्यापार सहजीकरण तथा सीमा सुरक्षाको वास्तविक कार्यसम्पादन मापन गर्नुका साथै समग्र संगठनात्मक कार्यसम्पादनको मूल्यांकन गर्नु जरूरी छ । मापनको लागि WCO को Time Release Study (TRS) एउटा महत्वपूर्ण संयन्त्र

बनेको छ जसले भन्सार तथा व्यापार सहजीकरणमा रहेका मूल समस्याहरू पत्ता लगाई समाधानको लागि उचित निर्णय लिन सघाउ पुऱ्याएको छ । यसबाहेक WCO ले नयाँ पद्धतिको विकास गर्दैछ जसले भन्सार प्रशासनको सम्पूर्ण कार्यसम्पादनको स्वमूल्यांकन गर्दै भन्सार प्रशासनमा परिवर्तनको लागि सघाउ पुऱ्याउनेछ ।

Automated (स्वचालित)

आधुनिक भन्सार प्रशासनका हरेक पक्षहरूको मूल सेतु भनेकै स्वचालन हो । भन्सार प्रशासनले स्वचालित भन्सार जाँचपासको विकास गर्दै single window को अवधारणा लगायत electronic exchange of information तथा electronic delivery of servicesमार्फत कार्यसम्पादनलाई सुधार गर्नु जरूरी रहेको छ । यस्तै, आधुनिक समाजमा बढ्दै गएको साइबर सुरक्षा खतराहरू, सूचनाको गोपनीयता तथा सुरक्षा सम्बन्धमा बनेका नियमहरू सबैलाई ध्यानमा राखी भन्सार प्रशासनले बलियो सूचना सुरक्षा व्यवस्थापन प्रणाली विकास गर्नु पर्ने देखिएको छ । यसका अलावा भन्सार प्रशासन अब SMAC (Social, Mobile, Analytics and Cloud), डिजिटल फरेन्सिक र इन्टरनेट सुरक्षा जस्ता क्षेत्रहरूमा समेतमा नयाँ आयामहरूको तय गरी paper-free तथा hassle-free सीमा व्यवस्थापनको दिशामा अघि बढ्नु पर्दछ । भन्सार प्रशासनमा गरिनु पर्ने यस्ता परिवर्तनका सन्दर्भमा Revised Kyoto Convention (RKC) ले समेत सबै सदस्य राष्ट्रहरूले स्वचालित प्रणाली विकाससँगै सबै आवश्यक साधनहरू तयार गरिसक्नु पर्ने व्यवस्था रहेको छ । नेपालमा तयारीको चरणमा रहेको Single Window प्रणालीलाई आज WCO को सदस्य रहेका १८२ राष्ट्रमध्ये आधा राष्ट्रहरूले कार्यान्वयन गरिसकेका छन् ।

Risk Management-Based (जोखिम व्यवस्थापनमा आधारित)

भन्सार प्रशासनलाई सहज व्यवस्थापन तथा परिवर्तनका सही निर्णयको लागि इन्टेलिजेन्समा आधारित कार्यसम्पादन तथा तथ्यांकमा आधारित जोखिम व्यवस्थापन संरचनाले सहयोग गर्दछ । भन्सार प्रशासनको मुख्य ध्यान नै हुन सक्ने जोखिमको क्षेत्र पहिचान गरी सोको न्यनीकरण गर्नुमा केन्द्रित हुने गर्दछ । यसको व्यवस्थापनको लागि The Customs Risk Management Compendium र the Handbook on Data Analysis जस्ता दस्तावेजहरूले आवश्यक मार्गदर्शन प्रदान गरिरहेका छन् ।

भन्सारमा हुने आयात निर्यातको बहावलाई सहज बनाई आपूर्ति व्यवस्थालाई चुस्त राख्नको लागि Advance Electronic Information (AEI) तथा SAFE Framework को प्रयोग गर्नु पर्दछ जसले आयात, निर्यात तथा ट्रान्जिट व्यवसायहरूबीच तादात्म्यता कायम हुन्छ । जोखिममा आधारित भन्सार प्रशासनले भन्सार जाँचपासमा मालसामान आइपुगनुअगावै नै कुनै जोखिमयुक्त consignments भए सोको लागि जाँचपासको विधि छनौट गर्दछ भने जोखिम नभएका प्रज्ञापनपत्रहरूलाई सहज जाँचपास प्रक्रिया छनौट गर्दछ ।

भन्सार प्रशासनले अब WCO, ICAO र IATA द्वारा विकसित विश्वव्यापी प्रयोग गर्न सकिने तथ्यांकको ढाँचाहरू प्रयोग गर्न जरूरी छ जसबाट प्रशासनको स्तर उच्च राखी यात्रु जाँचपासका लागि प्रोफाइलिङ तथा सहजीकरण समेत गर्न सकिन्छ । नेपालमा समेत भन्सार जाँचपास सम्भव भएसम्म उपभोक्ता नजीकको बिन्दुबाटै गर्ने प्रयासको थालनी शुरू गरिएको छ । यसले जोखिम विश्लेषणा गर्न एवं पारदर्शी व्यवस्थाको लागि सहयोगीको भूमिका निर्वाह गर्ने विश्वास लिन सकिन्छ ।

Technology-driven (प्रविधिबाट सञ्चालित)

डिजिटल प्रविधिको विकासक्रमसँगै भन्सार प्रशासनलाई नयाँ चुनौती तथा अवसरहरू थपिएका छन् । नयाँ प्रविधियुक्त प्रशासनको निर्माण गरी स्मार्ट ट्रयाक र ट्रेस प्रविधिबाट कार्गो तथा कन्टेनरहरूको सूचना प्राप्त गर्ने, विश्वव्यापी रूपमा स्वीकारयोग्य एक्सरे प्रविधिको प्रयोग गर्ने, रासायनिक पदार्थको जाँचको उच्चतम प्रविधिको प्रयोग गर्ने लगायत स्थल तथा आकाशबाट समेत ड्रोन जस्ता नवीन प्रविधिको प्रयोगमार्फत सीमा सुरक्षा तथा अनुगमन गर्नु पर्ने चुनौती हामी सामु आएको छ । यसबाहेक विश्वमा विकास भएका स्मार्ट डिभाइसहरू, नयाँ प्रविधिहरू जस्तै Blockchain technology, cloud computing, robotics, drones, ३D printing र कृत्रिम इन्टेलिजेन्स जस्ता प्रविधिसँग भन्सार प्रशासनले पहुँच स्थापित गर्नु आवश्यकता छ ।

३. भन्सार विभागको आगामी कार्ययोजनाहरू

भन्सार विभागले भन्सारको पाँचौं चरणको भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण रणनीति एवं कार्ययोजना (CRMSAP 2017-2021) तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याएको छ । साथै यसै अवस्थामा प्रमुख १० वटा भन्सार कार्यालयहरूको ३ वर्षे (२०१७-२०२१) भन्सार सुधार कार्ययोजना तयार गरेको छ । उक्त रणनीति एवं कार्य योजनाले ११ वटा प्रमुख रणनीतिहरू तय गरी सो रणनीति बमोजिम आफ्नो कार्यसम्पादन गर्दै आएको छ ।

भन्सार विभागले नेपालको भन्सार प्रशासनमार्फत व्यापार सहजीकरणलाई तीव्र पार्नको लागि विश्व व्यापार संगठनको व्यापार सहजीकरण सम्झौता, संशोधित क्योटो महासन्धिको सामान्य अनुसूची र अन्य समकालीन अन्तर्राष्ट्रिय पद्धति एवं मापदण्डहरूलाई कार्यान्वयन गर्न उपयुक्त कानून तथा नीति बनाउने र प्रशासनिक उपायहरू अपनाउने रणनीति लिएको थियो । सो बमोजिम मौजूदा कानूनहरूमा भएका अन्तरपहिचान (Gap Analysis) गरी नयाँ भन्सार ऐनको मस्यौदा तयार गरी हाल छलफलको क्रममा रहेको छ । यस्तै, व्यापार सहजीकरण गरी वैध व्यापार प्रवर्द्धन गर्न २०७७ आषाढ सम्ममा क्रियाशील विश्वसनीय व्यवसायीहरूको पहिचान गर्नको लागि आवश्यक कार्यविधि भन्सार विभागले तयारी गर्ने लक्ष्य लिएको छ, जसबाट वैध व्यापार गर्ने व्यवसायीहरूले सहज जाँचपास प्रक्रियाको सुविधा प्राप्त गर्नेछन् ।

यस्तै, सदाचार र सुशासन प्रवर्द्धन गर्ने रणनीतिअनुरूप भन्सार विभागले कार्यसम्पादनका मुख्य सूचकहरू तयार गरी आ. व. २०७६/७७ देखि कर्मचारीको कार्य सम्पादन मूल्यांकनसँग आवद्ध गर्ने तयारी गरेको छ । सो कार्यान्वयनका लागि छुट्टै सफ्टवेयर तयारीको काम समेत अगाडि बढाइएको छ । यस्तै, आ. व. ०७५/७६ देखि भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण रणनीति एवं कार्य योजनापूर्ण रूपमा भन्सारको वार्षिक कार्यक्रम तथा बजेटमा (भन्सारको एउटा वार्षिक योजना) एकीकृत गरिनेछ भने भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण रणनीति एवं कार्य योजनाको समीक्षा (चौमासिक रूपमा) गरिनेछ ।

भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरणको लागि अर्को प्रमुख रणनीति भन्सार स्वचालन र तथ्यांक व्यवस्थापन सुदृढ गर्ने हो । भन्सारका सबै घोषणाहरूको (आयात र निर्यात) कम्तिमा ९० प्रतिशत नेपाल भन्सार स्वचालन प्रणाली (NECAS) बाट प्रशोधित हुनु पर्दछ भन्ने लक्ष्य राखिएकोमा हाल २१ वटा भन्सार कार्यालयहरूमा ASYCUDA WORLD लागू भै सकेको र कुल कार्यसम्पादन हेर्दा करीब ९९ प्रतिशत कार्यभार यी कार्यालयहरूले बोकेको देखिन्छ । यसको अलावा केन्द्रीकृत भन्सार जाँचपास लागू गर्नको लागि अध्ययन गरी कार्यविधि तयारी गर्ने योजना रहेको छ । साथै नेपाल राष्ट्रिय एकद्वार प्रणाली(National Single Window) विकास गरी NECAS र अन्य छानिएका निकायहरूसँग परीक्षण र आवद्ध गर्नको लागि प्रथम चरणको लागि १४ वटा निकायहरूको छनौट गरिसकिएको छ भने एकद्वार प्रणाली निर्माणको लागि प्राविधिक पक्षको मूल्यांकन जारी रहेको अवस्था छ ।

कुनै पनि निकायमा महत्वपूर्ण मानव संसाधनको व्यवस्थापन र क्षमता विकास गर्ने रणनीति अनुरूप नयाँ संगठनात्मक संरचनाको लागि अध्ययन कार्य पूरा गरिएको छ । उक्त प्रस्तावमा Pool of Expert योजना अनुसार भन्सारका लागि आवश्यक प्राविधिक एवं कार्यात्मक विज्ञहरूको व्यवस्था गरी भन्सार कर्मचारीहरू मध्येबाट कर्मचारीहरूको क्षमता विकास गर्ने लक्ष्य लिइएको छ ।

यस्तै, भन्सार प्रशासनको भौतिक सुविधा एवं पूर्वाधार विकास गर्ने रणनीतिअनुरूप मुख्य मुख्य भन्सार कार्यालयहरू आवश्यक उपकरण र औजारयुक्त बनाउनेतर्फ भन्सार विभाग केन्द्रित रहेको छ । भन्सारको यार्ड व्यवस्थापनका लागि रसुवा तथा कृष्णनगर भन्सार कार्यालयमा कार्य भइरहेको छ भने वीरगञ्ज र विराटनगर भन्सार कार्यालयमा ICP निर्माण गरी सञ्चालनको लागि समेत कार्य हुँदै गरेको छ । साथै, वार्षिक योजनाका कार्यक्रमहरू मध्ये ९० प्रतिशत भौतिक प्रगति हासिल गर्ने लक्ष्य लिई कार्यसम्पादनमा जोड दिइएको छ । जाँचपासमा देखिने मानवीय त्रुटिलाई कम गर्न vehicle scanners बाट वस्तुको विवरण तथा विश्लेषण गर्ने कार्यसमेत निकट भविष्यमा शुरू गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

भन्सार क्षेत्रमा जतिसुकै सुधारका कार्य भएता पनि यान्त्र जाँचपासमा सुधार गर्न नसकिए यसले सम्पूर्ण भन्सारको छवि नै धमिल्याउने तितो अनुभवबाट हाल भन्सार विभाग यान्त्र

जाँचपासलाई सुधार गर्न तल्लिन रहेको छ । सोको लागि मुख्य मुख्य भन्सार कार्यालयमा यात्रु मार्गको विकास गरी मुख्य ६ वटा भन्सार कार्यालयमा उपकरणमा आधारित जाँचपास प्रक्रिया सुरुवात समेत गरिएको छ । यसकासाथै अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल(हरु)मा यात्रु नामावली अभिलेख/अग्रिम यात्रु सूचना प्रणालीको व्यवस्था गर्ने योजना राखिएको छ ।

भन्सार विभागले e-payment को नीति अवलम्बन गरी यथार्थ राजस्व संकलन गर्ने रणनीति तय गरी सोको लागि आवश्यक गृहकार्य शुरुवात गरिसकेको छ । यसबाट भन्सार जाँचपासको लागत समेत घट्ने हुँदा Doing Business मा समेत नेपालको स्थानमा सुधार हुने अपेक्षा राखिएको छ । भन्सार विभागले तय गरेको अर्को रणनीति अनुपालन व्यवस्थापन/स्वेच्छिक अनुपालनालाई बढाउने हो । भन्सार विभागले ६० प्रतिशत आयातकर्ता र निर्यातकर्ताले स्वेच्छिक अनुपालना गर्ने, उनीहरु अधिकार र कर्तव्यप्रति जागरुक बन्ने र यसको परिणामस्वरूप संशोधित घोषणाको संख्या र जरिवाना घट्ने अपेक्षा गरेको छ ।

भन्सार जाँचपास सहजीकरण तथा वैध व्यापार प्रवर्द्धनका निमित्त विकसित गरिएको जोखिम व्यवस्थापन एक महत्वपूर्ण प्रणाली हो । तसर्थ भन्सार विभागले जोखिम व्यवस्थापनको लागि सबै भन्सार कार्यालयमा NECAS प्रणाली क्रियाशील गराई मुख्य भन्सार कार्यालयहरुमा छनौट प्रणालीका सबै मार्गहरु (रातो, हरियो, निलो र पहेलो) प्रयोग गर्ने रणनीति लिएको छ । साथै, आयातीत कार्गोको ज्यादा हिस्सा पहेलो र हरियो मार्गबाट जाँचपास गर्नको लागि समेत जोखिम व्यवस्थापनको कार्यनीति तय गरिँदैछ ।

यस अलावा समाजको संरक्षण र प्रत्याभूति गर्नको निमित्त २०७७ आषाढ सम्ममा ७ वटा भन्सार कार्यालयहरुलाई Non Intrusive Instruments बाट सुसज्जित गर्ने रणनीति लिइएको छ । त्यस्तै, समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापन व्यवस्थित गर्नको लागि कानूनी व्यवस्थाहरु तय गरी विभिन्न सीमा व्यवस्थापन सम्बन्धी निकायहरुलाई आवद्ध गर्ने तयारी थालिएको छ । स्थानीयस्तरका सीमावर्ती भन्सार कार्यालयसँग समन्वयका लागि नियमित बैठकको माध्यमबाट स्थानीय समस्या सुल्झाइने छ भने केन्द्रीयस्तरमा समेत भन्सार प्रशासनबीच समन्वय गर्न नियमित वार्ताको कार्यहरुलाई सबै छिमेकी मुलुकसँग स्थापित गर्ने जमर्को गरिनेछ ।

४. अबको भन्सार

विश्व परिवेशमा आएको आर्थिक, राजनीतिक, सामाजिक, वातावरणीय र प्राविधिक परिवर्तनले प्रत्येक संगठनलाई त्यस्ता परिवर्तनहरुलाई आत्मसात गर्न दवाव दिने गर्दछन् । यस्ता परिवर्तनले भन्सार प्रशासनमा समेत हाल भइरहेको सुधार र परिवर्तनलाई अझ बढी गतिशील बनाउन प्रेरित गरेका छन् । विश्व भन्सार संगठनले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई सहजीकरण गर्दै वैध व्यापारको प्रवर्द्धन र सुरक्षित व्यवसायको लागि विभिन्न रणनीति अगाडि सारेको छ । यस सन्दर्भमा अबको नेपालको भन्सार प्रशासनलेसमेत यस्ता मान्यता आत्मसाथ गर्नु अनिवार्य नै रहेको महसुस गर्न

सकिन्छ । जसको लागि बाह्य गतिविधि र परिवर्तनलाई आत्मसात गर्दै यस्ता परिवर्तनलाई आन्तरिकीकरण गर्नु समेत भन्सार प्रशासनको लागि चुनौतीको विषय नै देखिन्छ ।

- **भन्सार जाँचपास** - अबको भन्सार जाँचपास व्यक्तिको झोला छाम्ने प्रवृत्तिले चलन सक्दैन । यसले भन्सारको छवि बिगार्नुका साथै यात्रु तथा व्यवसायीलाई समेत असहज भएको छ । समय, लागत र जोखिम समेत बढाएको पाइन्छ । अतः भन्सार जाँच प्रविधि उपकरणमा आधारित, इन्टेलिजेन्सयुक्त र जोखिममा आधारित नै हुनु पर्दछ । यस्तो जाँचपासमा जोखिमका सूचकको तयारी, परिमार्जन र Update नियमित रूपमा गरिनु पर्दछ । यसैगरी PCA एउटा जोखिम न्यूनीकरणको प्रमुख माध्यम हो । यसलाई प्रभावकारी बनाउनुपर्दछ ।

भन्सार जाँचपास आधुनिक पद्धतिमा आधारित हुनु पर्दछ । भन्सारको समस्याको समाधान बाह्य निकायको हस्तक्षेपले हुन सक्दैन । यसको विकल्प भन्सारको सुधार नै हो । विद्यमान भन्सार ऐनले मालवस्तु वर्गीकरणको विषयको विवाद निराकरण गर्न महानिर्देशकलाई तोकेको छ । यस विषयमा महानिर्देशकले WCO को रायसमेत लिन सक्ने व्यवस्था छ । यस्ता निर्णय निर्विकल्प नहुन पनि सक्छन् । यसमा कानूनी रूपमा नै उपचारको व्यवस्था गरिनु पर्दछ । व्यापार प्रशासन अन्तर्राष्ट्रिय विषय पनि हो, यो लहड होइन । प्रचलित कानूनको सीमाभित्र रही हामीले आत्मसात गरिसकेका अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौताको घेराभित्र रही यसको प्रशासन गर्नुपर्दछ । अन्यथा राष्ट्रिय मात्र नभई अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा समेत हामीले जवाफदेहिता वहन गर्नुपर्ने हुन्छ । यसतर्फसमेत आधुनिक भन्सार प्रशासन एवं सम्बद्ध सबै पक्ष चनाखो हुनु पर्दछ । सुधारका धेरै सिँढी हामीले चढ्नुपर्नेछ । यो पनि भन्सार प्रशासनको लागि आगामी दिनको चुनौती हो ।

- **स्वचालन** - भन्सारमा भएका मानवीय कमजोरी सच्याउने, लागत तथा समय घटाउने र जाँचपासलाई प्रभावकारी र अनुमानयोग्य बनाउन स्वचालनलाई नै जोड दिनुको विकल्प छैन । हाल भन्सार जाँचपासमा भएको e- clearance पद्धति आसिकुडाको विस्तार र सबै प्रकारका module हरूको निर्माण एवं कार्यान्वयन नै अबको सुधार हुनुपर्दछ । यसैगरी e-payment, digital signature एवं APF/ PNR जस्ता module तयार गरी कार्यान्वयन गर्नुपर्दछ ।
- **जनशक्ति** - सबै सुधारको केन्द्र जनशक्ति नै हो । विश्वास छ एउटा सामान्य व्यक्ति वा संगठन उत्प्रेरित, नेतृत्वदायी क्षमतावान, व्यवस्थित, एकीकृत र लगनशील छ भने असामान्य नतिजा दिन सक्दछ । अतः कर्मचारीहरूलाई तालिममार्फत दक्ष बनाउनु पर्दछ । यसैगरी भन्सारको प्राविधिक जटिलतालाई मनन गर्दा भन्सारको अलग उप-समूह र भन्सार उप-समूह भित्र समेत मूल्यांकन, वर्गीकरण, जोखिम व्यवस्थापन, सूचना प्रणाली जस्ता क्षेत्रमा Pool of expert र Cadre तयार गर्दै जानुपर्दछ । यस्तै गरी कर्मचारीलाई

कामको लागि Incentives base समेत बनाउनुपर्दछ । सबै विभागीय प्रमुख र कार्यालय प्रमुखलाई management contract गरी जिम्मेवार बनाउनुपर्दछ ।

हाल कर्मचारी भर्नामा रहेको न्यूनतम योग्यता समेत पुनरावलोकन गर्नुपर्ने देखिन्छ । भर्ना प्रक्रिया समेत Knowledge base बनाउनु पर्दछ । यसैगरी विश्वविद्यालय तहमा भन्सार सम्बन्धी औपचारिक पाठ्यक्रम समेत राखी दक्ष, नविनतम प्रविधियुक्त जनशक्ति बजारमा उपलब्ध गराउनु पर्दछ । साथै, स्थापित भइरहेको सोचमा परिवर्तन ल्याउन समेत विशेष कार्यक्रम अघि बढाइनुपर्ने देखिन्छ ।

- **सीमा व्यवस्थापन-** सिमानामा भन्सारका अतिरिक्त विभिन्न निकाय क्रियाशील छन् । त्यस्ता निकायबीच समन्वय र क्षेत्राधिकार स्पष्ट हुन जरुरी छ । अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास हेर्दा सुरक्षा निकाय समेत भन्सारसँगै रहेको पाइन्छ । केही देशहरूमा त Border protection Force अन्तर्गत अध्यागमन र सुरक्षा भन्सार अन्तर्गत नै रहेका छन् । हाल भन्सार सुरक्षा अन्तर्गत कार्यरत निकायको दोहोरो जवाफदेहिता रहेको कारणले पनि जसले समेत अपेक्षित परिणाम हासिल गर्न सकिएको छैन । जवाफदेहिताबिनाको Authority ले काम गर्न सक्दैन । यसैगरी समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापन (Co-ordinated border management) अन्तर्गत आन्तरिक र अन्तरदेशीय सीमा निकायबीच समन्वय, एकीकृत जाँच चौकी तथा आन्तरिक जाँच चौकी निर्माण र सञ्चालन अबको भन्सारको गन्तव्य हुनुपर्दछ ।
- **SMART Customs-** अबको भन्सार सुरक्षित (secure), अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार, मापनयोग्य (measurable) कार्यहरू, स्वचालित(Automated) प्रक्रियाहरू, जोखिममा आधारित (Risk based) भन्सार जाँचपास र प्रविधिगत रूपमा अगाडि बढ्नु पर्दछ । यसले मात्र सार्थक रूपमा व्यापार सहजीकरण, यथार्थ राजस्व संकलन र व्यावसायिक लागत एवं समय घटाउन समर्थ हुने देखिन्छ ।
- **केन्द्रीय जाँचपास प्रणाली-** भन्सार जाँचपास भन्सार सीमामा मात्र होइन केन्द्रीय रूपमा गर्नु अबको गन्तव्य हुनुपर्दछ । यस्तो जाँचपासको लागि सवल केन्द्र जरुरी छ । हाल यसको अध्ययन भैरहेको छ । आवश्यक कानूनी सुधार समेत प्रक्रियामा रहेको छ । यस प्रणालीले केन्द्रमा दक्ष जनशक्तिको माग गर्दछ । प्रणालीबाट नै प्रक्रियागत, वर्गीकरण, मूल्यांकन जस्ता विषयमा केन्द्रीय प्रणालीबाट जाँच गरी सामान सीमाबाट नै जाँचपास गर्ने केन्द्रीय जाँच प्रणाली हो । हाल चोभारमा निर्माण हुने भनिएको ICD समेत यसको उदाहरण हो । यसले व्यापार सुरक्षित बनाउने, लागत घटाउनका साथै सीमामा हुने चोरी, निकासी एवं ट्राफिक जाम समेत घटाउन सहयोग पुग्दछ ।
- **विश्वसनीय व्यवसायी कार्यक्रम (Trusted Trader Program)-** भन्सार विन्दुमा सबै मालवस्तुको भौतिक जाँच कुनै पनि देशमा हुँदैन र सम्भव समेत छैन । युरोपियन देश,

जापान, कोरिया जस्ता देशमा ९०% हाराहारी सामानको भौतिक जाँच भन्सार कार्यालयमा हुँदैन । यसका लागि व्यावसायिक जगतको इमान्दारिता, व्यावसायिकता जवाफदेहिता, प्राविधिक ज्ञान र तत्परताको समेत अपरिहार्यता हुन्छ । विभिन्न मापदण्डको आधारमा व्यवसायीलाई विश्वसनीय कारोवारी (Trusted Trader) को रूपमा राख्ने र त्यस्तो व्यवसायीलाई विशेष सुविधा दिने कार्यक्रम भन्सारले आगामी दिनमा कार्यान्वयन गर्ने लक्ष्य दिएको छ । यसका लागि कानूनी आधार समेत तय हुँदैछ । यस प्रणालीले नेपालको भन्सार प्रशासनले लिएको ८०% ग्रीन लेनबाट जाँचपास गर्ने योजनालाई समेत सघाउ पुग्नेछ । यो प्रणालीको कार्यान्वयनसँगै यस्तो जाँचपासमा हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्न PCA लाई अझै प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ । हाल PCA को जनशक्ति बढाउने, क्षमता विकास गर्ने र यसलाई सुदृढीकरण गर्दै लैजानु पर्ने आवश्यकता छ ।

निष्कर्ष

भन्सार प्रशासनको विकास, भन्सार प्रक्रिया सुधारका विषयहरू अन्तरदेशीय विषय हुन् । यस्ता विषयमा देशभिन्न मात्र होइन अन्तरदेशीय सम्झौता, नीति, विश्वव्यापार संगठन एवं विश्व भन्सार संगठन जस्ता संस्थाको नीतिले समेत प्रत्यक्ष प्रभाव पर्दछ । यसैगरी प्रविधिजन्य परिवर्तन एवं राष्ट्रिय परिवेश समेत सुधारका लागि मार्गदर्शक हुन्छन् । नेपालको भन्सार प्रशासनमा विगतभन्दा धेरै सुधार भएको विषय परिणामबाट समेत देखिन्छ । विविध सुधारका वावजूद पनि नेपालको भन्सार प्रशासन समस्या एवं चुनौतीमुक्त भने छैन । यसका लागि नेपालको भन्सार प्रशासनमा आन्तरिक सुधार एवं पर्यावरणीय सुधार समेत अपरिहार्य रहेको छ । सुधारको उद्देश्यलाई नतिजामा परिणत नगरेसम्म त्यो सुधार सार्थक हुँदैन । अतः इमान्दारिता एवं जवाफदेहिता कर्मचारी मात्र होइन निजीक्षेत्र र आम नागरिकमा समेत हुनुपर्दछ । जसको आधार व्यक्तिको सोच, संस्कार र व्यवहारमा सुधार नै हो । नेपालको समग्र क्षेत्रको सुधारको मुख्य पाटो नै सोच, संस्कार र व्यवहारमा अपेक्षित सकारात्मक परिवर्तन नै हो भन्ने कुरामा दुईमत नहोला ।

संघीय संरचनामा राजस्वका अधिकार र व्यवहारिक पक्षहरू

✶ दामोदर रेग्मी *

संघीय शासन प्रणाली बहु सरकारहरूबीचको एउटा साझा प्रतिज्ञापत्र हो जसले राष्ट्रिय उद्देश्यको प्राप्ति, स्वशासन र साझा शासनको आदर्श परिकल्पनामार्फत जनताको निकटतम बिन्दुमा रहेर जनकल्याणको क्षेत्रमा दत्तचित्त रहने अभिलाषा राखेको हुन्छ । नेपालको संविधानले संघीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्र नेपालको मूल संरचना संघ, प्रदेश र स्थानीय तह गरी तीन तहको हुने तथा राज्यशक्तिको प्रयोग तीनै तहले संविधान र कानूनबमोजिम गर्ने व्यवस्था गरेअनुरूप संघ, प्रदेश र स्थानीय तहका एकल अधिकारहरू संविधानको क्रमशः अनुसूची ५, ६ र ८ मा र संघ, प्रदेश र स्थानीय तहका साझा अधिकारलाई अनुसूची ७ र ९ मा समावेश गरिएको छ । अधिकारमा भएको यो बाँडफाँटले संघ, प्रदेश र स्थानीयतहको अन्तर सम्बन्ध सहकारिता, सहअस्तित्व र समन्वयको सिद्धान्तमा हातेमालो गर्दै अघि बढ्न अभिप्रेरित गरेको छ । यिनै आधारशीलामा रहेर तीनै तहको वित्त प्रणाली सञ्चालन हुने गर्दछ ।

संघीयता उच्चतम प्रजातान्त्रिक आचरणयुक्त शासन प्रणाली हो । राज्यसत्ताको अधिकारको प्रयोग राज्यका बहु सरकारहरूबीच विनियोजन गरी शासकीय क्रियाकलापमा बढीभन्दा बढी जनतालाई संलग्न गराउने राजनीतिक प्रक्रिया संघीयताको मूल मर्म हो । यसैले पनि संघीय शासन प्रणाली बढी प्रजातान्त्रिक र सहभागितामूलक हुन्छ । यसै पृष्ठभूमिमा संघीयताले लोकतन्त्र र शासकीय अभ्यासमा सर्वसाधारणको सहभागिता र अवसरको सुनिश्चितता गर्ने संयन्त्र मात्र होइन समाजमा विद्यमान सामाजिक, आर्थिक, साँस्कृतिक विविधतालाई पनि सम्बोधन गरी शासन प्रणालीप्रति जन अपनत्व जुटाउने उद्देश्य राखेको हुन्छ ।

संघीयताको सफल कार्यान्वयन गर्न वित्तीय संघीयता आवश्यकीय शर्त हो । अन्तरसरकारी वित्त व्यवस्थापन अन्तर्गत संघीय इकाईहरूबीच वित्त हस्तान्तरण, खर्च, ऋण, अनुदान, बजेट, राजस्व व्यवस्थापन, वित्तीय सुशासन लगायतका आर्थिक विषयहरू पर्दछन् । वित्तीय संघीयता अन्तर्गत सबै तहका सरकारहरूले राजस्व संकलनको अधिकार पाएका हुन्छन् र यी राजस्वहरू एउटा निश्चित प्रक्रियाबमोजिम अन्य तहहरूमा बाँडफाँट समेत हुने गर्दछ ।

सबल राजस्व प्रणाली: सुदृढ वित्त संरचना

राष्ट्रिय विकासका लागि सार्वजनिक विकास खर्च र प्रशासनिक खर्चको समेत आवश्यकता पूरा गर्न, संघीय वित्तीय प्रणालीलाई सबलीकरण गर्न, सार्वजनिक खर्चको बढ्दो आवश्यकतालाई पूरा गर्न र वैदेशिक सहायतामाथिको निर्भरता कम गर्न आन्तरिक स्रोत परिचालन महत्वपूर्ण हुने

* तालिम प्रमुख, वित्तीय व्यवस्थापन तालिम केन्द्र

गर्दछ । आन्तरिक स्रोतमा राजस्वको भूमिका सर्वोपरि हुने गर्दछ र सवल, भरपर्दो र दिगो राजस्व प्रणालीले समग्र वित्त संरचनालाई सुदृढ बनाउनमा सहयोग गर्दछ ।

संघीयतामा करहरूको क्षेत्राधिकार: संवैधानिक व्यवस्था

नेपालको संविधानको धारा ६० ले राजस्व संकलन र परिचालनको अधिकार संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको हुने व्यवस्था गरेको छ । संघ, प्रदेश र स्थानीय तहले आफ्नो आर्थिक अधिकारक्षेत्रभित्रको विषयमा कर लगाउन र ती स्रोतहरूबाट राजस्व उठाउन सक्ने व्यवस्था गरेको छ तथा साझा सूचीभित्रको विषयमा र कुनै पनि तहको सूचीमा नपरेका विषयमा भने कर लगाउने र राजस्व उठाउने व्यवस्था नेपाल सरकारले निर्धारण गरेबमोजिम हुने व्यवस्था छ । नेपाल सरकारले संकलन गरेको राजस्व संघ, प्रदेश र स्थानीय तहलाई न्यायोचित वितरण गर्ने व्यवस्था मिलाउनु पर्ने र संघ, प्रदेश र स्थानीयतह बीच राजस्वको बाँडफाँट गर्दा सन्तुलित र पारदर्शी रूपमा गर्नुपर्ने व्यवस्था संविधानको अर्को राम्रो पक्षको रूपमा रहेको छ । यी प्रावधानहरूले संघीय संरचनाका हरेक तहमा स्रोतको सुनिश्चितता हुन पुगेको छ ।

राजस्वको अधिकार

- नेपाल सरकारले संघीय कानूनबमोजिम लगाउन र उठाउन सक्ने कर तथा गैरकर:
 - नेपाल सरकारले लगाउन सक्ने कर: भन्सार महसुल, अन्त शुल्क, मूल्य अभिवृद्धि कर, संस्थागत आयकर, व्यक्तिगत आयकर, पारिश्रमिक कर ।
 - नेपाल सरकारले लगाउन सक्ने गैरकर: राहदानी शुल्क, भिसा शुल्क, पर्यटन दस्तुर, सेवा शुल्क दस्तुर, जुवा चिष्टा, क्यासिनो, दण्ड जरिवाना ।
- प्रदेशले प्रदेश कानूनबमोजिम लगाउन र उठाउन सक्ने कर तथा गैर कर:
 - प्रदेशले लगाउन सक्ने कर: घर जग्गा रजिष्ट्रेशन शुल्क, सवारी साधन कर, मनोरञ्जन कर, विज्ञापन कर, कृषि आयमा कर ।
 - प्रदेशले लगाउन सक्ने गैरकर: सेवा शुल्क दस्तुर, पर्यटन शुल्क, दण्ड जरिवाना
- स्थानीय तहले स्थानीय कानूनबमोजिम लगाउन र उठाउन सक्ने कर तथा गैरकर:
 - स्थानीय तहले लगाउन सक्ने कर: सम्पत्ति कर, घर वहाल कर, घर जग्गा रजिष्ट्रेशन शुल्क, सवारी साधन कर, भूमीकर (मालपोत), मनोरञ्जन कर, विज्ञापन कर, व्यवसाय कर ।
 - स्थानीय तहले लगाउन सक्ने गैर कर: सेवा शुल्क दस्तुर, पर्यटन शुल्क दण्ड जरिवाना ।

- नेपाल सरकार, प्रदेश तथा स्थानीय तहले प्रचलित कानूनबमोजिम लागेको आफ्नो अधिकार क्षेत्रभित्रको दण्ड जरिवाना उठाउन सक्ने ।
- प्रदेश तथा स्थानीय तहले कर लगाउँदा राष्ट्रिय आर्थिक नीति, वस्तु तथा सेवाको ओसारपसार, पूँजी तथा श्रम बजार, छिमेकी प्रदेश र स्थानीय तहलाई प्रतिकूल नहुने गरी लगाउनु पर्ने ।
- नेपाल सरकारले संघीय कानूनबमोजिम प्राकृतिक स्रोतमा रोयल्टी लगाउन र उठाउन सक्ने ।
- गैरकर निर्धारणका आधार- नेपाल सरकार, प्रदेश र स्थानीय तहले वस्तु वा सेवाको लागत, सञ्चालन र सम्भार खर्चलाई आधार मानी गैर करका दर निर्धारण गर्नु पर्ने ।

राजस्व प्रशासन व्यवस्थापनका लागि निर्धारित विविध व्यवस्थाहरू

एकल कर प्रशासन सम्बन्धी व्यवस्था: संघीय संरचनामा राजस्व संकलनको अधिकार संघ, प्रदेश र स्थानीय तहमा रहेको र केही करहरू एकभन्दा बढी तहले उठाउन सक्ने प्राबधान रहेकोले कर प्रशासनलाई सरल, सहज र करदातामैत्री बनाउन निम्नानुसार एकल कर प्रशासन सम्बन्धी व्यवस्था गरिएको छः

- प्रदेशले सवारी साधन कर उठाउँदा स्थानीय तहले सवारी साधनमा लगाएको कर समेत उठाउने ।
- स्थानीय तहले घर जग्गा रजिष्ट्रेशन शुल्क उठाउँदा प्रदेशले लगाएको घर जग्गा रजिष्ट्रेशन शुल्क समेत उठाउने ।
- स्थानीय तहले विज्ञापन कर उठाउँदा प्रदेशले लगाएको विज्ञापन कर समेत उठाउने ।
- स्थानीय तहले मनोरञ्जन कर उठाउँदा प्रदेशले लगाएको मनोरञ्जन कर समेत उठाउने ।
- यसरी उठेको करको रकम प्रशासनिक खर्चबापत बढीमा दुई प्रतिशत रकम कर उठाउने तहले आफ्नो सञ्चित कोषमा जम्मा गरी बाँकी रकम जुन तहको कर उठाएको हो सोही तहको सञ्चित कोषमा जम्मा गरिदिने ।

सवारी साधन कर र घर जग्गा रजिष्ट्रेशन शुल्कको अन्तरिम प्रशासन

अन्तर-सरकारी वित्त व्यवस्थापन ऐन, २०७४ बमोजिमको सवारी साधन कर र घर जग्गा रजिष्ट्रेशन शुल्क उठाउन प्रदेश तथा गाँउपालिका वा नगरपालिकामा साधन, स्रोत, प्रविधि, जनशक्ति तथा कार्यालय व्यवस्थापन नभएसम्म नेपाल सरकारको तोकिएको कार्यालयले प्रदेशले निर्धारण गरेबमोजिमको दरअनुसारको कर तथा शुल्क उठाई सोही ऐनले व्यवस्था गरेबमोजिमको सम्बन्धित विभाज्य तथा सञ्चित कोषमा दाखिल गर्ने व्यवस्था रहेको छ ।

एकीकृत सम्पत्ति कर व्यवस्थापन

गाउँपालिका/नगरपालिकालाई स्थानीय स्रोतको परिचालनमा सक्षम र प्रभावकारी बनाउन तथा संविधान तथा कानूनद्वाराप्रदत्त राजस्व अधिकारको उपयोग गर्दै स्थानीय कर संकलन र व्यवस्थापनमा आत्मनिर्भर बनाउनको लागि नेपालको संविधानको अनुसूची-८ तथा स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ को दफा ५५ ले गाउँपालिका/नगरपालिकालाई आफ्नो क्षेत्रभित्र एकीकृत सम्पत्ति कर लगाउन सक्ने गरी अधिकार प्रदान गरेको छ । एकीकृत सम्पत्ति कर व्यवस्थापन प्रक्रियालाई स्पष्ट, पारदर्शी तथा व्यवस्थित गर्न सम्बन्धित गाउँपालिका/नगरपालिकाले एकीकृत सम्पत्ति कर व्यवस्थापन कार्यविधि स्वीकृत गरी सो अनुरूप एकीकृत सम्पत्ति कर लगाउन र संकलन गर्न सक्नेछन् ।

विभाज्य कोष: राजस्व बाँडफाँटको संकलन केन्द्र

- मूल्य अभिवृद्धि कर तथा आन्तरिक उत्पादनबाट उठेको अन्तःशुल्कको रकम तीनै तहमा बाँडफाँट हुने ।
- यी दुवै प्रकारका कर तथा शुल्कको बाँडफाँट गर्न संघीय विभाजन कोष खडा गरी शुरुमा सोकोषमा जम्मा गर्ने ।
- संघीय विभाजन कोषमा जम्मा भएको मूल्य अभिवृद्धि कर तथा आन्तरिक उत्पादनबाट उठेको अन्तःशुल्कको रकम मध्ये सत्तरी प्रतिशत नेपाल सरकारलाई र बाँकी पन्ध्र-पन्ध्र प्रतिशत स्थानीय तहमा बाँडफाँट हुने ।
- नेपाल सरकारले प्राप्त गर्ने रकम संघीय सञ्चित कोषमा जम्मा हुने ।
- प्रदेश र स्थानीय तहले प्राप्त गर्ने रकम प्रदेश र स्थानीय विभाज्य कोषमा जम्मा हुने ।
- प्रदेश र स्थानीय विभाज्य कोषमा जम्मा भएको रकम प्राकृतिक स्रोत तथा वित्त आयोगले निर्धारण गरेको ढाँचाबमोजिम सम्बन्धित प्रदेश र स्थानीय तहमा बाँडफाँट हुने ।
- यस्तो रकम प्रदेश र स्थानीय सञ्चित कोषमा मासिक रूपमा जम्मा हुने ।

प्राकृतिक स्रोतबाट प्राप्त रोयल्टीको बाँडफाँट

- संघीय कानूनबमोजिम प्राकृतिक स्रोतको रोयल्टी संकलन हुने ।
- यसरी प्राप्त रोयल्टी संघीय विभाज्य कोषमा जम्मा हुने ।
- शुरुमा सम्बन्धित विभाजन कोषमा जम्मा भइ पछि सम्बन्धित सञ्चित कोषमा जम्मा हुने
- प्राकृतिक स्रोतको रोयल्टी अन्तर्गत पर्वतारोहण, विद्युत, वन, खानी तथा खनिज, पानी तथा अन्य प्राकृतिक स्रोत पर्दछन् । यी प्राकृतिक स्रोतहरूबाट प्राप्त रोयल्टी शुरुमा संघीय विभाज्य कोषमा जम्मा हुने र तत्पश्चात नेपाल सरकारलाई ५० प्रतिशत,

सम्बन्धित प्रदेशलाई २५ प्रतिशत र सम्बन्धित स्थानीय तहलाई २५ प्रतिशत बाँडफाँट हुनेछ ।

- नेपाल सरकार, प्रदेश र स्थानीयतहलाई गरिने प्राकृतिक स्रोतको रोयल्टीको बाँडफाँट राष्ट्रिय प्राकृतिक स्रोत तथा वित्त आयोगको सिफारिशमा नेपाल सरकारले प्रत्येक पाँच वर्षमा पुनरावलोकन गरी नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरी हेरफेर गर्न सक्नेछ ।

वित्तीय स्रोतको न्यायोचित वितरणका आधारहरू

संवैधानिक व्यवस्थाअनुरूप नेपालमा संघ, प्रदेश र स्थानीय तहमा तत् तत् तहका सरकारहरू गठन भैसकेको छ । यी बहु सरकारहरूबीच भएको राज्य शक्तिको बाँडफाँटलाई सार्थक रूपमा प्रयोग गर्न वित्तीय स्रोतको बाँडफाँटले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ । राष्ट्रिय वित्तीय स्रोतको न्यायोचित वितरणले संघ, प्रदेश र स्थानीय तहले आफ्ना आवश्यकताहरूलाई खर्चको माध्यमद्वारा प्राथमिकतामा रूपान्तरण गर्न सक्दछन् । प्रदेश र स्थानीय तहहरूको आवश्यकता, साधन स्रोतको उपलब्धता र क्षमतामा एकरूपता नभएको र निर्दिष्ट जिम्मेवारी पूरा गर्न आफ्नो आन्तरिक स्रोत मात्र पर्याप्त नहुने भएकोले संघीय सरकारले प्रदेश तथा स्थानीय तहलाई राजस्व बाँडफाँट र वित्तीय हस्तान्तरणको व्यवस्था मिलाइदिनु पर्ने हुन्छ ।

सूत्रगत आधारमा राजस्व बाँडफाँट

नेपालको संविधानको धारा २५० तथा २५१ को मर्मलाई स्पष्ट रूपमा कार्यान्वयन गर्नका लागि तर्जुमा भएको राष्ट्रिय प्राकृतिक स्रोत तथा वित्त आयोग ऐन २०७४ ले राजस्व बाँडफाँटमा सूत्रगत व्यवस्थाको लागि मूल आधारहरू र तिनको मापनको लागि सूचकांकहरूको व्यवस्था गरेको छ ।

मूल आधार

- जनसंख्या र जनसांख्यिक वितरण
- क्षेत्रफल
- मानव विकास सूचकांक
- खर्चको आवश्यकता
- राजस्व संकलनमा गरेको प्रयास
- पूर्वाधार विकास
- विशेष अवस्था
- गरिवी सूचकांक पूर्वाधार सूचकांक
- न्यून विकास सूचकांक

पूर्वाधार सूचकांक

क. प्रदेश तह

- सडक घनत्व ८० प्रतिशत
- विद्युतको उपलब्धता १० प्रतिशत
- सूचना तथा सञ्चार प्रविधिको पहुँच १० प्रतिशत

ख. स्थानीय तह

- सडक घनत्व ५० प्रतिशत
- विद्युतको उपलब्धता ३० प्रतिशत
- सूचना तथा सञ्चार प्रविधिको पहुँच २० प्रतिशत

ग. सामाजिक आर्थिक विभेद सूचकांक

- आर्थिक विभेदको अवस्था ५० प्रतिशत
- सामाजिक विभेद ४५ प्रतिशत
- जलवायु परिवर्तनको जोखिम ५ प्रतिशत

घ. न्यून विकास सूचकांक

- पूर्वाधार विकास ७० प्रतिशत
- सेवा प्रवाहको लागत २० प्रतिशत
- आर्थिक सामाजिक विभेद १० प्रतिशत

राजस्व व्यवस्थापनका चुनौतीहरू

- अनौपचारिक आर्थिक गतिविधिलाई औपचारिक बनाउँदै गरेको दायरामा ल्याउने,
- कर सहभागितामा गुणात्मक अभिवृद्धि ल्याउने,
- कर संकलन लागत र करदाताको कर परिपालन लागत घटाउने,
- कर प्रशासनलाई पारदर्शी, करदातामैत्री र सदाचारयुक्त बनाउने,
- राजस्व चुहावटको नियन्त्रण, कारोबार मूल्यमा आधारित भन्सार जाँचपास प्रणालीको आधार बनाउने,
- बजारमा बिल दिने-लिने पद्धतिको विकास गर्ने,
- अन्तरसरकारी कर प्रणालीबीच सामञ्जस्यता कायम गर्न र अन्त्यमा करको अनावश्यक भार पर्न नदिने ।

गर्नु पर्ने कार्य

- कर प्रणालीलाई लगानीमैत्री वातावरण बनाउने संयन्त्रको रूपमा विकास गर्ने ।
- स्वच्छ, तटस्थ एवं पारदर्शी कर प्रणालीको विकास गर्ने ।
- स्वेच्छक कर सहभागितामा अभिवृद्धि गर्ने ।
- कुल गार्हस्थ्य उत्पादनसँग कर राजस्वको अनुपात बढाउने ।
- संघीय संरचनाअनुसार राजस्व संरचनाको निर्माण गर्ने ।
- करको आधार र दायरा विस्तार गर्ने ।
- करका दरहरूलाई पारदर्शी एवं समन्यायिक बनाउने ।
- संघीय संरचना अनुकूल कर तथा गैरकरका क्षेत्रहरूको पुनरावलोकन गर्ने ।
- कर प्रणालीलाई लगानी तथा व्यवसायमैत्री बनाउने ।
- करको जोखिम व्यवस्थापन गर्न कर प्रशासनको सबलीकरण गर्ने ।
- सबै किसिमका करसम्बन्धी विवरणहरू विद्युतीय प्रणालीमार्फत पेश गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।
- संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको नमूना कर कानूनको ढाँचा विकास गरी प्रयोगमा ल्याउने ।
- राजस्व चुहावटका जोखिम क्षेत्रहरूको पहिचान गर्ने ।
- राजस्व चुहावट नियन्त्रणमा साझा प्रयास परिचालन गर्ने ।
- कर प्रणालीको सरलीकरण र पारदर्शिताको लागि सूचना प्रविधिको विकास र विस्तार गर्ने ।
- राजस्व संकलनमा विद्युतीय भुक्तानी प्रणालीको व्यवस्था गर्ने ।
- राजस्व प्रशासन अन्तर्गतका निकायहरूमा विद्युतीय सूचना प्रणालीहरूबीच अन्तर आबद्धता विकास गर्ने ।
- संघ, प्रदेश र स्थानीय तहबीच राजस्व प्रशासनलाई विद्युतीय सूचना प्रणालीमा रूपान्तरण गर्ने र अन्तरआबद्धता विकास गर्ने ।

चुहावट नियन्त्रण: चुनौतीपूर्ण साझा दायित्व

राजस्व एउटा भारपरक संयन्त्र हो जुन तिर्ने व्यक्ति वा संस्था सकभर यसको भारबाट मुक्त हुन चाहन्छ । यसै कारणले राजस्व नतिर्ने, आय वा कारोवार लुकाउने वा गलत विवरण देखाउने प्रवृत्तिले वढावा पाउने गर्दछ, यसलाई नै राजस्व चुहावट भन्ने गरिन्छ । राजस्व चुहावटका कारण राज्यको स्रोतको आपूर्तिमा संकुचन आउने र स्रोतको अनपेक्षित संकुचनले राज्यका आर्थिक, सामाजिक एवं विकासमूलक कार्य सञ्चालनमा अवरोध उत्पन्न हुन्छ । राजस्वका नीतिगत, कानूनी, संस्थागत र प्रक्रियागत व्यवस्थाहरू जति प्रभावकारी हुन्छन् त्यति नै राजस्व संकलनको प्रक्रिया प्रभावकारी हुन्छ र जति यी पक्षहरू कमजोर हुन्छन् त्यति नै राजस्वको संकलनमा संकुचन आउने गर्दछ । राज्यको स्रोत अपचलनको प्रमुख कारकको रूपमा स्वीकार गरिने राजस्व चुहावटले आर्थिक गतिविधिमा हास एवं लगानीमैत्री वातावरणमा समेत प्रतिकूल

अवस्था सृजना हुन्छ । राजस्वको संकलनमा संकुचन ल्याउने उद्देश्यबाट गरिने हरेक गतिविधि गम्भीर आर्थिक अपराधको दायराभित्र पर्दछ र यसबाट कसैले पनि उन्मुक्ति पाउनु हुँदैन । यसै अर्थमा पनि राज्यको स्रोत व्यवस्थापन, राजस्व परिचालन एवं राज्यको दायित्व निर्वाहमा राजस्व चुहावट नियन्त्रण र अनुसन्धानका माध्यमबाट स्रोत परिचालन क्षमता अभिवृद्धि गर्नु अत्यावश्यक रहन्छ । नेपालको सन्दर्भलाई हेर्ने हो भने खुला र अव्यवस्थित सिमाना, अशिक्षा, चेतनाको कमी, सामाजिक उत्तरदायित्वसँगै व्यावसायिक नबनिसकेको निजी क्षेत्र, राजस्व प्रशासनमा विद्यमान विकृति र मनोवृत्तिगत पक्षका कारण राजस्व चुहावट प्रमुख चुनौतीको रूपमा रहेको छ । त्यस्तै दृष्य वस्तुको आवागमन र विक्री वितरणको परम्परागत व्यापारिक शैलीको साथसाथै अहिले आएर अदृष्य वस्तु (इन्टरनेट लगायतका कम्प्युटरजन्य सेवामार्फत हुने कारोबार) को कारोबारलाई समेत कर चुहावटमुक्त बनाउने कार्य व्यावहारिक रूपले वढी चुनौतीपूर्ण छँदैछ । राजस्व चुहावट एउटा आर्थिक अपराध भएको कारण यसले बहुआयामिक प्रभाव पनि पार्ने हुँदा नियन्त्रणका लागि संस्थागत, संरचनागत र कानूनी पक्षलाई सबल तुल्याउनु आवश्यक हुन्छ । यस परिवेशमा सबै तहका सरकारहरूको भूमिका अझै वढी प्रभावकारी र सार्थक बन्न अपरिहार्य हुन्छ ।

राजस्व प्रणालीको सकारात्मक समीकरण

राज्यले निर्धारण गरेको कर प्रणालीमा सहभागिताद्वारा जनताले राज्य सञ्चालनमा आफ्नो सकारात्मक सहभागिता र अपनत्व व्यक्त गरेका हुन्छन् । जनताको यो सहभागितालाई राज्यले सेवा सुविधाको सहज प्रत्याभूतिबाट परिपूर्ति गरिरहेको हुन्छ । कर प्रणालीमा सहभागिता र सेवा सुविधाको सहज प्रत्याभूतिबीचको यो सकारात्मक समीकरण खलबलिन नदिन करलाई अनावश्यक भार वा बोझको अनुभूति हुन नदिनको लागि करको दर होइन करको दायरा बढाउने, प्रगतिशील कर प्रणालीको अवलम्बन, करबाट हुने योगदानलाई सार्वजनिक सेवाको सहज प्राप्ति र विकास निर्माणमार्फत प्रतिबिम्बित गराउन सक्नु नै संघीय कर नीतिको विषय बन्न सक्नु पर्दछ ।

सन्दर्भ सामग्री

- नेपालको संविधान, २०७२, कानून किताव व्यवस्था समिति, काठमाडौं
- रेग्मी, दामोदर (२०७५), संघीय शासन प्रणाली सुशासन र विकास, ऐश्वर्य प्रकाशन, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं
- रेग्मी, दामोदर (२०७५), नेपालमा संघीयताका अवसर र चुनौतीहरू, ऐश्वर्य प्रकाशन, नयाँ बानेश्वर, काठमाडौं ।
- Robert P. Inman and Daniel L. Rubinfeld, Why Federalism Matters: Implications for Tax Policy.

स्रोतमा करकट्टी सम्बन्धी व्यवस्था

✍ झकप्रसाद आचार्य *

१. पृष्ठभूमि

समृद्ध देश र खुसी नागरिक जुनसुकै देशको विकासको सूचक हो । सरकारी र निजी क्षेत्रको स्रोत र साधनहरूको मितव्ययी र महत्त्व प्रयोगबाट यस्तो गन्तव्यमा पुग्न सकिन्छ । विकासका गतिविधिहरू समयमा गर्न आवश्यक पर्ने स्रोतहरूमध्ये आन्तरिक राजस्व परिचालनको विशेष महत्त्व हुन्छ । आम नागरिकबीच आयको पुनः वितरण गरी सामाजिक न्याय कायम गर्ने उद्देश्यले अन्तर्राष्ट्रिय मूल्यमान्यता, करका सर्वमान्य सिद्धान्तहरूको परिधिभित्र रही गरिने करारोपण आन्तरिक स्रोत परिचालनको प्रमुख आधार हो । निश्चित सिद्धान्तहरूको परिपालना गरी गरिने करारोपणले स्रोतको अभावको न्यूनीकरण गर्ने, आयको पुनः वितरण गर्ने र सामाजिक न्याय एवं समानता कायम गर्ने कार्यमा सहयोग गर्छ । नागरिकलाई कर लगाउने आधार र विधि हरेक मुलुकपिच्छे फरकफरक हुन्छ । रोजगारी, व्यवसाय र लगानीबाट प्राप्त आयमा कानूनबमोजिम कर लगाउने व्यवस्था गरिएको हुन्छ । विभिन्न स्रोतबाट प्राप्त भएको आयमा आय प्राप्त भएकै बखत विभिन्न विधिबाट कर लगाउने कानूनी व्यवस्थाअनुसार आय प्राप्तिको समयमा नै गरिने कर कट्टीलाई स्रोतमा कर कट्टी भनेर परिभाषित गरिएको छ ।

२. कर लगाउने सिद्धान्तहरू (Cannons of Taxation)

सबल शासन प्रणालीको प्रमुख वित्तीय आधार कर हो । विश्वका जुनसुकै देशमा लोकतन्त्रको सवलीकरण गर्ने आधारको रूपमा करको भूमिका रहेको हुन्छ । बेलायतमा राजा र जनताको संघर्षको पृष्ठभूमिको प्रमुख कारकको रूपमा कर नै थियो । पछि राजाको आदेशबाट होइन जनताबाट निर्वाचित प्रतिनिधिले बनाएको कानूनद्वारा बाहेक कर लगाउन नपाउने (No Taxation Without Representation) सिद्धान्तको नै प्रतिपादन भयो । कर लगाउने विश्वव्यापी प्रमुख सिद्धान्तहरू यसप्रकार छन्:-

- | | |
|---------------------------|---|
| - समता (Equity) | -निश्चितता/अनुमानयोग्यता Containity/Predictability) |
| - सुविधाजनक (Convenience) | - मितव्ययिता (Economy) |
| - तटस्थता (Neutral) | - सरलता (Simplicity) |
| - लचकता (Flexibility) | - प्रभावकारिता (Effectiveness) |
| - स्वच्छता (Fairness) | - उत्पादकत्व (Productivity) |
| - एकरूपता (Uniformity) | - विविधता (Diversity) |

* प्रमुख कर प्रशासक, मध्यमस्तरीय करदाता कार्यालय, बबरमहल

नेपालको सन्दर्भमा पनि कर नीति निर्माणका सन्दर्भमा माथि उल्लिखित सिद्धान्तहरूलाई अवलम्बन गर्दै आएको पाइन्छ ।

३. नेपालको कर प्रणाली

नेपालमा कर प्रणालीको शुरुआत परम्परागत कालदेखि नै भएको भए पनि प्रजातन्त्रको स्थापना पश्चात मात्र आधुनिक कर प्रणालीको अभ्यास भएको पाइन्छ । नेपालको कर प्रणालीको समग्र प्रशासन गर्ने अर्थ मन्त्रालय अन्तर्गत आन्तरिक राजस्व विभाग र भन्सार विभाग रहेका छन् । दुई वटा विभागमा कार्यरत जनशक्तिको क्षमता विकासको लागि सार्वजनिक वित्त व्यवस्थापन तालिम केन्द्र रहेको छ । खासगरी राजस्व प्रणालीलाई कर र गैरकर गरी २ भागमा विभाजन गरिएको छ । कर अन्तर्गत प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष कर पर्दछन् । वास्तवमा स्रोतमा कर कट्टीको प्रशासन आन्तरिक राजस्व विभागले गर्छ । सोको लागि सम्बन्धित व्यक्ति तथा निकायहरूको भुक्तानीमा गरिएको कर कट्टीको आन्तरिक राजस्व कार्यालयहरूबाट नियमित रूपमा परीक्षण गरिन्छ ।

४. स्रोतमा कर कट्टी

सामान्य भाषामा कुनै पनि व्यक्ति तथा निकायलाई निजको आय भुक्तानीको समयमा नियमानुसार स्रोतमा निश्चित प्रतिशत कर कट्टी गरी सरकारी राजस्व खातामा दाखिला गर्ने कार्यलाई स्रोतमा कर कट्टी भनिन्छ । आयकर ऐन, २०५८ को परिच्छेद १७, दफा ८७, ८८, ८८क र ८९ मा कर कट्टी सम्बन्धी व्यवस्था रहेको छ । मूलतः बासिन्दा व्यक्तिले नेपालमा स्रोत भएको पारिश्रमिक अवकाश भुक्तानी, सेवा शुल्क, ठेक्का, भाडा, लाभांश, ब्याज लगायतका विभिन्न भुक्तानीमा भुक्तानीको समयमा कर कट्टी गर्नुपर्छ । भुक्तानी पाउने व्यक्तिलाई भुक्तानीकर्ताले भुक्तानीकै समयमा गरिने कर कट्टीलाई भुक्तानीमा कर कट्टी (Tax Deduction at Source) भनिन्छ । कर कट्टी गरिएको रकम निश्चित समयसम्म भुक्तानीकर्ताले Withheld गरेर राख्ने भएकोले यस्तो करलाई Withholding Tax पनि भनिन्छ । भुक्तानी गरिदिने व्यक्ति Withholding agent र जसको अग्रिम कर कट्टी हुने हो त्यसलाई withhol dee भनिन्छ ।

यो व्यवस्था आय प्राप्त भएकैबखत (Pay As You Earn- PAYE) को सिद्धान्त एवं विशेषगरी असंगठित क्षेत्र, छरिएका साना भुक्तानी, निष्क्रिय आय हुने प्राकृतिक व्यक्तिहरू (Hard to Tax Group) मा कर लगाउने उद्देश्यमा आधारित छ । वास्तवमा कर तिर्ने व्यक्तिलाई करको भार एकैपटक नपरोस्, कर सहभागिता लागत कम होस् र राज्यलाई आफ्ना क्रियाकलापहरूको गतिशीलताको लागि राजस्व प्राप्त भई आर्थिक स्रोतको सुनिश्चितता हुने, कर संकलन लागत कम हुने, करको दायरामा बढी करदाताहरू समेटिने तथा चुहावट र छलीको सम्भावनाहरूको न्यूनीकरणको लागि यो पद्धतिको अवलम्बन गरिएको छ ।

५. आयकर ऐन, २०५८ बमोजिम करकट्टी व्यवस्था

५.१ पारिश्रमिक करकट्टी सम्बन्धी व्यवस्था

आयकर ऐन, २०५८ को दफा ८७ बमोजिम रोजगारीको मात्र आय हुने व्यक्तिले ऐन बमोजिम वार्षिक करयोग्य आयको आधारमा लाग्ने करलाई दामासाहीले मासिक रुपमा पारिश्रमिक भुक्तानी गर्दाको बखत रोजगारदाताले अग्रिम कर कट्टी गरी दाखिला गर्नु पर्ने व्यवस्था रहेको छ ।

रोजगारीको आयमा रोजगारदाताबाट कुनै आय वर्षमा प्राकृतिक व्यक्तिलाई दिइएका ज्याला, तलव, बिदाबापतको रकम, अतिरिक्त समय काम गरेबापतको रकम, शुल्क, कमिसन, पुरस्कार, उपहार, बोनस र अन्य सुविधाहरुबापतको भुक्तानी, महँगी भत्ता, जीवन निर्वाह खर्च, भाडा, मनोरञ्जन वा यातायातबापतको रकम लगायत कुनै पनि व्यक्तिगत भत्ताका भुक्तानीहरु निज वा निजका सम्बद्ध व्यक्तिले व्यक्तिगत प्रयोजनको लागि गरेको खर्चको फछ्यौट वा सोधभर्नाबापत प्राप्त गरिएको भुक्तानी रोजगारीको कुनै शर्तमा सहमति जनाएबापत गरिएका भुक्तानी अवकाश भुक्तानी र रोजगारदाताले सो कर्मचारीको लागि अवकाश कोषमा जम्मा गरेको रकमसमेतका अवकाश योगदान रोजगारीका सम्बन्धमा गरिएका अन्य भुक्तानी र कर लेखांकन रकमहरुको प्ररिमाणीकरण, बाँडफाँट र चारित्रीकरण (आवास सुविधा, सवारीसाधन सुविधा आदि) गर्दा समावेश गरिनुपर्ने अन्य रकमहरु समावेश हुन्छन् ।

प्राकृतिक व्यक्तिको आयकर देहायका दरअनुसार करकट्टी गरिन्छ:-

एकल व्यक्ति	दम्पति	करको दर
रु. ३,५०,००० सम्म	रु. ४,००,००० सम्म	१ प्रतिशत
रु. ३,५०,००० माथि	रु. ४,००,००० माथि	१० प्रतिशत
रु. ४,५०,००० सम्मको रु. १ लाखमा	रु. ५,००,००० सम्मको रु. १ लाखमा	
रु. ४,५०,००० माथि	रु. ५,००,००० माथि	२० प्रतिशत
रु. ६,५०,००० सम्मको रु. २ लाखमा	रु. ७,००,००० सम्मको रु. २ लाखमा	
रु. ६,५०,००० माथि	रु. ७,००,००० माथि	३० प्रतिशत
रु. २०,००,००० सम्मको	रु. २०,००,००० सम्मको	
रु. १३,५०,००० मा	रु. १३,००,००० मा	
रु. २०,००,००० माथिको करयोग्य आयमा	रु. २०,००,००० माथिको करयोग्य आयमा	३६ प्रतिशत (३० प्रतिशतको दरमा २० प्रतिशत अतिरिक्त कर

आयकर ऐन, २०५८ बमोजिम गैरबासिन्दा प्राकृतिक व्यक्तिलाई भुक्तानी गर्दा भुक्तानी रकमको २५% ले करकट्टी गर्नुपर्छ । पारिश्रमिक आयको कर कट्टी गर्दा कुनै कारणवश बढी

कर दाखिला भएको अवस्थामा बढी कर दाखिला भएको व्यक्तिले आय विवरण पेश गरी आगामी आय वर्षमा तिर्नुपर्ने करमा मिलान गर्न पाउने व्यवस्था रहेको छ ।

नोट: निवृत्तिभरण आय र योगदानमा आधारित निवृत्तिभरण कोषमा योगदान गर्ने व्यक्तिको आयमा १ प्रतिशत कर नलाग्ने ।

५.२ लगानी प्रतिफल र सेवा शुल्कको भुक्तानीमा कर कट्टी सम्बन्धी व्यवस्था

आयकर ऐन, २०५८ को दफा ८८ मा उल्लेख भए बमोजिम व्याज प्राकृतिक स्रोत, भाडा, रोयल्टी, सेवा शुल्क, कमिशन, विक्री बोनस, अवकाश भुक्तानी तथा अन्य कुनै प्रतिफल भुक्तानी गर्दा देहायका दरले करकट्टी गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ:-

भुक्तानीका शीर्षकहरू	दफा	करको दर
बासिन्दा व्यक्तिले नेपालमा स्रोत भएको व्याज, प्राकृतिक स्रोत, भाडा, रोयल्टी, सेवा शुल्क, कमिशन, विक्री बोनस, अवकाश भुक्तानी र अन्य कुनै प्रतिफल तथा अवकाश भुक्तानीको रकम भुक्तानी गर्दा कुल भुक्तानी रकमको	८८.१	१५%
बासिन्दा बैंक, वित्तीय संस्था लगायत तोकिए बमोजिमका निकायले नेपालमा स्रोत भएको र व्यवसाय सञ्चालनसँग सम्बन्धित नभएको व्याजबापतको रकम प्राकृतिक व्यक्तिलाई भुक्तानी गर्दा	८८.३	५%
नेपाल सरकारबाट भएको अवकाश भुक्तानी वा स्वीकृत अवकाश कोषबाट भएको योगदानमा आधारित अवकाश भुक्तानीको हकमा ऐनको दफा ६५(क)(ख)बमोजिम गणना गरिएको लाभमा	८८.१.१	५%
स्वीकृति नलिएको अवकाश कोषबाट लाभ भुक्तानी गर्दा लाभ रकमको	८८.२.ग	५%
बासिन्दा रोजगार कम्पनीले गैरबासिन्दा व्यक्तिलाई भुक्तानी गरेको कमिशनमा	८८.१.२	५%
बासिन्दा व्यक्तिले नेपालमा स्रोत भएको लाभांश भुक्तानी गरेकोमा	८८.२.क	५%
वायुयानको लिजबापतको रकम भुक्तानीमा	८८.१.३	१०%
मूल्य अभिवृद्धि करमा दर्ता भएको सेवा प्रदायक बासिन्दा व्यक्ति वा मूल्य अभिवृद्धि कर छुटको कारोबार गर्ने बासिन्दा निकायलाई भुक्तानी गरेको सेवा शुल्कमा	८८.१.४	१.५%
बासिन्दा व्यक्तिले नेपालमा स्रोत भएको भाडा भुक्तानीमा (तर प्राकृतिक व्यक्तिले घरवहालबापत प्राप्त गरेको रकममा कट्टी गर्नु नपर्ने)	८८.१.५. ख	१०%
मूल्य अभिवृद्धि करमा दर्ता भई सवारी साधन भाडामा दिने व्यवसाय गरेका व्यक्तिलाई भाडाबापतको रकम भुक्तानी गर्दा	८८.१.५. क	१.५%
ढुवानी सेवाबापतको भाडा भुक्तानी रकममा	८८.१.८	२.५%
सामूहिक लगानी कोष (म्यूच्युअल फन्ड) बाट अन्य व्यक्तिलाई वितरण गरिने प्रतिफल	८८.१.६	१५%
बासिन्दा व्यक्तिले भू-उपग्रह, व्यान्डविथ, अप्टिकल फाइबर, दूरसञ्चार सम्बन्धी उपकरण वा विद्युत प्रसारण लाइन प्रयोग गरेबापतको भुक्तानीमा	८८.१.७	१०%

५.३ आकस्मिक लाभमा कर कट्टी

आयकर ऐन, २०५८ को दफा ८८(क) राखेको प्रावधानअनुसार कसैले आकस्मिक रुपमा कुनै लाभ हासिल गरेमा त्यस्तो भुक्तानीमा २५ प्रतिशतका दरले कर कट्टी गर्नु पर्दछ । तर साहित्य, कला, संस्कृति, खेलकुद, पत्रकारिता, विज्ञान प्रविधि तथा सार्वजनिक प्रशासन क्षेत्रमा योगदान पुन्याएबापत प्राप्त हुने राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रियस्तरका पाँच लाख रुपैयाँसम्मको पुरस्कारमा आकस्मिक लाभकर लाग्ने छैन भनी कर नलाग्ने सुविधा प्रदान गरेको पाइन्छ । साथै, यस्ता पुरस्कारमा नेपाल सरकारले नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी आकस्मिक लाभकर नलाग्ने गरी छुट दिन सक्ने प्रावधान समेत रहेको छ ।

५.४ ठेक्का वा करारमा कर कट्टी

आयकर ऐन, २०५८ को दफा ८९ मा ठेक्का वा करारको भुक्तानी गर्दा देहाय बमोजिमको दरमा अग्रिम कर कट्टी गर्नु पर्ने व्यवस्था रहेको छ:-

भुक्तानीका शीर्षकहरू	दफा	करको दर
बासिन्दा व्यक्तिले ठेक्का वा करारबापत रु.५००००भन्दा बढी रकमको भुक्तानी गर्दा	८९.१	१.५%
बासिन्दा व्यक्तिले गैर बासिन्दा व्यक्तिलाई वायुयान मर्मत तथा अन्य ठेक्का वा करारमा	८९.३.क	५%
गैर बासिन्दा बीमा कम्पनीलाई प्रिमियम भुक्तानी गर्दा वा गैरबासिन्दा बीमा कम्पनीबाट पुनर्बीमाबापत प्राप्त हुने प्रिमियम रकमबाट दिइने कमिसनमा	८९.३.ख	१.५%
उपभोक्ता समितिमाफत काम गराएको रु.५० लाखभन्दा बढीको भुक्तानी रकममा	८९.३.क	१.५%

६. स्रोतमा कर कट्टी गर्नु नपर्ने भुक्तानी

आयकर ऐन, २०५८ को दफा ८८ मा रहेको व्यवस्था बमोजिम निम्नानुसारको भुक्तानीमा अग्रिम कर कट्टी गर्नु पर्दैन:

- प्राकृतिक व्यक्तिले गरेको व्यवसाय सञ्चालनसँग सम्बन्धित बाहेकका अन्य कुनै भुक्तानी,
- पत्रपत्रिकामा प्रकाशित लेख रचनाबापतको भुक्तानी,
- बासिन्दा बैंक वा अरु बासिन्दा वित्तीय संस्थालाई तिरेको व्याज,
- कर छुट पाएको भुक्तानी वा ऐनको दफा ८७ बमोजिम कर कट्टी हुनु पर्ने भुक्तानी,
- क्रेडिट कार्ड जारी गर्ने बैंकलाई तिरेको इन्टररिजनल इन्टरचेञ्ज शुल्क,
- सामूहिक लगानी कोष (मुच्युअल फन्ड)लाई भुक्तानी गरिएको लाभांश र ब्याज ।

उल्लिखित व्यवस्था अनुसार पत्रपत्रिकामा प्रकाशित लेख रचनाबापतको भुक्तानीमा अग्रिम कर कट्टी गर्नुपर्ने देखिँदैन । तर यस्तो रकम भुक्तानी पाउने व्यक्तिको लागि भने कर लाग्ने आय

हो । अतः अग्रिम कर कट्टी नभई भुक्तानी भएता पनि उक्त भुक्तानी भएको पूरै रकमलाई सो वर्षको आयमा समावेश गरी कर तिर्नु पर्दछ ।

७ . भुक्तानीमा कट्टी गरिएको विवरण र कर दाखिला

आयकर ऐन, २०५८ बमोजिम कर कट्टी गर्ने दायित्व भुक्तानीकर्ताको हुन्छ । ऐनको दफा ९० बमोजिम यसरी कर कट्टी भएको रकम र सोको विवरण अर्को महिनाको २५ गतेभित्र सम्बन्धित कार्यालयमा दाखिला गर्नुपर्छ । अग्रिम कर कट्टीको विवरण पेश नगरेमा अग्रिम कर कट्टी गर्नुपर्ने कर रकमको वार्षिक २.५ प्रतिशतका दरले हुने रकम शुल्क र कर दाखिला नगरेमा वार्षिक १५ प्रतिशतको दरले ब्याज लाग्ने व्यवस्था रहेको छ ।

८. अन्तिम रुपमा कर कट्टी (Final Withholding)

आयकर ऐन, २०५८ को दफा ९२ बमोजिम देहायका भुक्तानीलाई अन्तिम रुपमा कर कट्टी हुने भुक्तानी मानिएको र यस्तो भुक्तानी सो वर्षको आयमा समावेश गर्नु पर्दैन:-

भुक्तानीका शीर्षकहरू	दफा
बासिन्दा कम्पनी वा साझेदारी फर्मले भुक्तानी गरेको लाभांश	९२.१.क
व्यवसाय सञ्चालन गरिहेको बाहेक प्राकृतिक व्यक्तिलाई जग्गा वा घर वा उपकरणबापत भुक्तानी गरेको भाडा	९२.१.ख
बासिन्दा व्यक्तिले लगानी बीमाबापत भुक्तानी गरेको लाभ	९२.१.ग
बासिन्दा व्यक्तिले तिरेको स्वीकृत नलिएको अवकाश कोषको हितबापत भुक्तानी गरेको लाभ	९२.१.घ
बैंक वित्तीय संस्था वा सहकारीले प्राकृतिक व्यक्तिलाई भुक्तानी गरेको ब्याज	९२.१.ङ
बैंक वित्तीय संस्था वा सहकारीले कर छुट पाउने संस्थालाई भुक्तानी गरेको ब्याज	९२.१.ड
गैरबासिन्दा व्यक्तिलाई दिइएको कर कट्टी हुनु पर्ने भुक्तानी	९२.१.च
नेपाल सरकार वा स्वीकृत अवकाश कोष वा स्वीकृति नलिएको अवकाश कोषबाट भुक्तानी गरिएको भुक्तानी	९२.१.छ
प्रति बैठक २० हजार सम्मको बैठक भत्ता, पटके रुपमा अध्ययन गराएबापत, प्रश्नपत्र तयार गरे वा उत्तर पुस्तिका जाँच गरेबापतको भुक्तानी	९२.१.ज
आकस्मिक लाभबापतको भुक्तानी	९२.१.झ
सामूहिक लगानी कोषबाट प्राकृतिक व्यक्तिलाई वितरण गरिने प्रतिफल	९२.१.ञ
एकलौटी फर्म बाहेकका प्राकृतिक व्यक्तिको सावरी साधन वा ढुवानी सेवाको भाडाबापतको भुक्तानी	९२.१.ट

९. e-TDS सम्बन्धी व्यवस्था

कर कट्टी गर्ने व्यक्तिले राजस्व रकम जम्मा गरेपछि तोकिएको ढाँचा बमोजिम withholdee को PAN, नाम, भुक्तानी रकम, TDS को प्रतिशत र TDS रकम समेत खुलेको विवरण आन्तरिक राजस्व विभागको कम्प्युटर प्रणालीमा online सेवामार्फत् अपलोड गर्नु पर्दछ । (TDS को विवरण अपलोड गर्ने चरणगत प्रक्रिया परिशिष्टमा उल्लेख गरिएको छ ।) उक्त विवरणको सबिमसन नम्बर सम्बन्धित कार्यालय अर्थात् ठूला करदाता कार्यालय, मध्यमस्तरीय करदाता कार्यालय, आन्तरिक राजस्व कार्यालय वा करदाता सेवा कार्यालयमा सम्पर्क गरी अनिवार्य रूपमा भेरिफाई गराउनु पर्दछ । कानूनबमोजिम अग्रिम कर कट्टी गर्नु पर्ने भुक्तानीमा कर कट्टी नगरेमा वा गरे तापनि तोकिएको समयमा कर तथा विवरण दाखिला नगरेमा शुल्क तथा व्याज रकमसहित असुलउपर हुने व्यवस्था कानूनमा रहेको छ ।

Withholding Agent तथा withholdee ले शुरुमा आफ्नो user name तथा password लिनुपर्दछ । username तथा password लिएपछि Withholding Agent ले TDS को सम्पूर्ण विवरणहरू इन्टरनेटको माध्यमबाट online प्रविष्टि गर्न सकिन्छ । साथै PAN लिएका withholdee ले आफ्नो नाममा TDS भई जम्मा भएको कर रकम चाहेको समय र स्थानमा बसेर हेर्न सकिने सुविधा (Easy Access) www.ird.gov.np मा उपलब्ध छ । यसको लागि पहिलोपटक सम्बन्धित ठूला करदाता कार्यालय, मध्यमस्तरीय करदाता कार्यालय, आन्तरिक राजस्व कार्यालय वा करदाता सेवा कार्यालयमा गई user create गर्नु पर्दछ ।

१०. कर गणना गर्दा पाउने छुट सुविधा घटाउन पाउने रकम

प्राकृतिक व्यक्तिको पारिश्रमिक आयमा कर गणना गर्ने प्रयोजनको लागि केही निश्चित छुट तथा सुविधाहरू घटाई बाँकी रहन आउने आयमा मात्र कर लाग्छ । आयकर ऐनमा त्यस्तो आयलाई करयोग्य आय भनिन्छ । आयकर ऐन, २०५८ बमोजिम कुल निर्धारणयोग्य आयमा स्वीकृत अवकाश कोषमा निर्धारणयोग्य आयको एकतिहाई तथा ३ लाख मध्ये जुन कम हुन्छ त्यो रकम घटाउन पाउने व्यवस्था छ । साथै करयोग्य आयमा लाग्ने कर गणना गरिसकेपछि लाग्ने कर रकममा औषधी उपचार खर्च भए बढीमा रु. ७५० कर मिलान गरी बाँकी हुन आउने रकमलाई दामासाहीले विभाजन गरी पारिश्रमिक आय प्राप्त गर्दाका वखत अग्रिम रूपमा कर तिर्नुपर्छ ।

११. विशेष सुविधा

पारिश्रमिक आय गणना गर्दा माथि उल्लिखित घटाउन पाउने रकमका अतिरिक्त देहायको रकम करयोग्य आयबाट घटाउन पाउने विशेष सुविधा समेत छ:-

(क) दुर्गम भत्ताबापतको रकम

- क वर्गको भौगोलिक क्षेत्रमा - पचास हजार रुपैयाँ
 ख वर्गको भौगोलिक क्षेत्रमा - चालीस हजार रुपैयाँ
 ग वर्गको भौगोलिक क्षेत्रमा - तीस हजार रुपैयाँ
 घ वर्गको भौगोलिक क्षेत्रमा - बीस हजार रुपैयाँ
 ङ वर्गको भौगोलिक क्षेत्रमा - दश हजार रुपैयाँ
- (ख) नेपाल राज्यका विदेशस्थित कूटनीतिक नियोगमा कार्यरत कर्मचारीको वैदेशिक भत्ताको ७५ प्रतिशत रकम करयोग्य आयबाट घटाई बाँकी रहने रकममा मात्र कर लगाइने विशेष सुविधा छ ।
- (ग) जीवन बीमाबापत प्रिमियम रकम वा २५ हजार मध्ये जुन घटी हुन्छ सो रकम करयोग्य आयबाट घटाउन पाइन्छ ।
- (घ) निवृत्तिभरण आयमा १ प्रतिशत कर नलाग्ने र १ प्रतिशतले कर लाग्ने आयको २५ प्रतिशतले हुने रकम करको गणना गर्दा करयोग्य आयबाट घटाउन पाउने व्यवस्था छ तर यस्तो रकम निवृत्तिभरण आयभन्दा बढी हुनु हुँदैन ।
- (ङ) कुनै कर्मचारी अपाङ्ग रहेछ भने उसले १ प्रतिशत कर लाग्ने आयको ५० प्रतिशतले हुने रकम करको गणना गर्दा करयोग्य आयबाट घटाउन पाउने व्यवस्था छ । साथै बासिन्दा प्राकृतिक व्यक्ति पारिश्रमिक आय मात्र आर्जन गर्ने महिला भएमा तिर्नुपर्ने कर रकममा १० प्रतिशत रकम छुट पाउने कानूनी व्यवस्था रहेको छ ।
- (च) कुनै बासिन्दा प्राकृतिक व्यक्तिले बासिन्दा बीमा कम्पनीसँग स्वास्थ्य बीमा गरेको रहेछ भने सोबापत भुक्तानी गरेको वार्षिक प्रिमियम वा बीस हजार रुपैयाँमा जुन घटी हुन्छ सो रकम करयोग्य आयबाट घटाउन पाउने व्यवस्था रहेको छ ।

१२. कर मिलान सुविधा र समावेश

भुक्तानी प्राप्त गरेको व्यक्तिले सो भुक्तानी सो वर्षको आयमा समावेश गर्नुपर्दछ । आयकर ऐनको दफा ९३ बमोजिम कर कट्टी भएको रकम कर कट्टी हुने व्यक्तिले सो भुक्तानी गरेको आय वर्षमा दाखिला गर्नु पर्ने रकममा मात्र मिलान गर्न पाइने व्यवस्था रहेको छ ।

अन्त्यमा,

अग्रिम कर कट्टीको व्यवस्थालाई अन्तिम रूपमा कर कट्टी हुने र नहुने भुक्तानी गरी दुई भागमा विभाजन गरिएको छ । अन्तिम रूपमा कर कट्टी भई प्राप्त भएको भुक्तानी मात्र आयको रूपमा रहेको withholdee ले आय विवरण बुझाइरहनु पर्ने हुँदा राजस्व संकलनको सहज प्रणालीको रूपमा हेरिन्छ । साथै, अन्तिम रूपमा कर कट्टी नहुने भुक्तानीको हकमा आय वर्षमा किस्तावन्दीमा कर दाखिला गर्नुपर्ने रकममा समावेश गरी मिलान गर्न सकिने व्यवस्था रहेको छ । तथापि यसको प्रयोग र परिपालनामा केही द्विविधा तथा कमजोरीहरू नरहेका होइनन् ।

साविकमा रहेको करदाताले साल बसाली तिर्नुपर्ने सम्पूर्ण आयकर कर प्रशासनले नै निर्धारण गरिदिने परिपाटीबाट हाल करदाताले स्वयंकर निर्धारण प्रणालीमा online system को माध्यमबाट विवरण तथा कर बुझाउने पद्धतिमा विगतमा केही वर्षअघिदेखि नै फड्को मारिसकेको अवस्था छ । त्यसमाथि TDS प्रणाली त स्वयं कर निर्धारणभन्दा पनि अगाडी Agent प्रणालीबाट तेश्रो व्यक्तिको कर निर्धारण गरी राज्यकोषको लागि कर संकलनको माध्यम बन्नु कट्टा गरेको कर रकम केही समय होल्ड गरेर अर्को महिना दाखिला गर्न पाउनु आफैमा गहन जिम्मेवारी र Withholding Agent को लागि सुविधा समेत हो । अग्रिम कर कट्टी प्रणाली सरकारलाई वर्षभरी नै नियमित रूपमा प्राप्त हुने राजस्वको महत्वपूर्ण स्रोत हो । आयकरबाट प्राप्त भएको राजस्वमध्ये करीब २५ प्रतिशत अंश TDS ले ओगटेको छ । यस सन्दर्भमा यस प्रणालीलाई अझ सुदृढ, सरल र व्यवस्थित गर्दै लानु अपरिहार्य छ ।

सन्दर्भ सामग्री:

- आयकर ऐन, २०५८, नियमावली, २०५९
- आयकर निर्देशिका, २०६६ संशोधित २०७३

भन्सार मूल्यांकनसँग जोडिएको न्यून बीजकीकरणको सवाल

श्याम प्रसाद भण्डारी *

सारांश

भन्सार मूल्यांकन विश्वकै एउटा छलफल, बहस र विवादको विषय बन्दै आएको छ । न्यून बीजकीकरणको विषय पनि करयोग्य कारोबार घटाउन, कर छलन र बजारमा उपभोक्तालाई बीजक नदिने कारणले चर्चाको विषय बन्दै आएको छ । भन्सार प्रशासनले न्यून मूल्यांकन गरेका कारण बजारमा न्यून बीजकीकरण भइरहेको छ, बजारमा बीजकहरु जारी हुन सकेका छैनन् भन्ने आदि इत्यादी कुराहरु उच्च प्रशासकहरुबाटै बेलाबेलामा विभिन्न मञ्च, सभा, गोष्ठी तथा भेलाहरुमा उठाइन्छन् । यी कुराहरु झट्ट सुन्दा हो जस्तो लागे पनि भन्सार मूल्यांकनका कारण न्यून बीजकीकरण हुन्छ, भन्नु भन्सार प्रशासन र यसको प्रक्रियालाई नबुझी सतही रूपमा लगाउने गरेको आरोप मात्र हो । भन्सार जाँचपास पनि स्वयं कर निर्धारण प्रणाली जस्तै स्वयं घोषणामा आधारित प्रणाली हो । पैठारीकर्ता तथा निकासीकर्ताका एजेन्टहरुले घोषणा गरेको मूल्य र पेश गरेको बीजकलगायतका कागजातका आधारमा भन्सारले कुनै पनि मालवस्तुको जाँचपास गर्दछ । भन्सार प्रशासनले भन्सार ऐन, २०६४ अनुसार कुनै पनि मालवस्तुको मूल्यांकन गर्दा घोषित मूल्य बढाउन मात्र सक्छ, घटाउन सक्दैन ।

भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरण दुई फरक विषय भए पनि यी दुवै विषयको प्रकृति तथा समस्याको स्रोत भने एकै प्रकारको देखिन्छ । जस्तै: कारोबार मूल्यमा आधारित भन्सार मूल्यांकन व्यवहारमा प्रभावकारी हुन नसक्नु, खुला सीमाका कारण चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रण हुन नसक्नु, बजारमा बिल लिने दिने बानीको विकास नहुनु, नियामक निकायहरुको भूमिका कमजोर हुँदै जानु, बजार अनुगमन, परीक्षण र अनुसन्धानको पक्ष कमजोर रहनु, आन्दोलन, बन्द, चक्काजामले नियमित व्यवस्था (Supply Chain) मा अवरोध पुग्नु, राजनीतिमा विभिन्न स्वार्थ समूहहरुको पहुँच वृद्धि हुनु, हुण्डीको कारोबार नियन्त्रण हुन नसक्नु, पैठारीकर्ताहरु धेरै हुनु र मिश्रित खुद्रा सामान आयात हुनु आदि समस्याहरु देखिन्छन् ।

उल्लेखित समस्याहरुको समाधानका लागि वास्तविक कारोबार मूल्यको घोषणा र कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी बनाउने, सामञ्जस्यपूर्ण सीमा व्यवस्थापनमार्फत व्यापार सहजीकरण गर्ने, चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणलाई प्रभावकारी बनाउने, नियामक निकायहरुको सुदृढीकरण गरी संयुक्त अनुगमन, परीक्षण तथा अनुसन्धान गर्ने, भन्सार मूल्यांकनमा software को निर्माण गरी कार्यान्वयनमा ल्याउने, कानून कार्यान्वयनमा सबैले सहयोग गर्नुपर्ने, हुण्डीको कारोबारलाई नियन्त्रण गर्ने, विश्वसनीय व्यवसायीहरुको प्रोफाइल तयार गर्ने, भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणको

* प्रमुख भन्सार प्रशासक, वीरगञ्ज भन्सार कार्यालय

सवालले ओझेलमा पारेका Issues को सम्बोधन गर्ने जस्ता उपाय तथा सुझावहरूको कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ ।

१. पृष्ठभूमि

भन्सार मूल्यांकन नेपालको मात्रै नभएर विश्वकै एउटा छलफल, बहस र विवादको विषय बन्दै आएको छ र यो सधैं रहने विषय पनि हो । कुनै पनि मालवस्तुको वास्तविक कारोबार मूल्य क्रेता र विक्रेताबीच हुने सम्झौतामा निर्भर हुने, मालवस्तुको आयु, बजारमा त्यसको माग आदि विषयले तय गर्ने भएकाले तेस्रो पक्षले मूल्य यति नै हुन्छ भनेर निर्धारण गर्ने विषय आफैमा कठिन र जटिल विषय हो । खुला बजार व्यवस्थामा सरकारले तोकिएको केही सीमित मालवस्तुहरूको मूल्यबाहेक अन्य सबै मालवस्तुहरूको मूल्य बजारले माग र आपूर्तिका आधारमा निर्धारण गर्ने भएकाले पनि यसलाई व्यवस्थित र नियन्त्रित गर्ने कार्य जटिल मानिन्छ । यसैगरी न्यून बीजकीकरणको विषय पनि जटिल विषय नै हो । कुनै पनि मालवस्तुको मूल्य कति सही हो अथवा यो अधिक मूल्य र यो न्यून मूल्य भयो भनेर यकीन गर्ने वा निर्धारण गर्ने कार्य पनि जटिल र कठिन विषय नै हो । तसर्थ, न्यून बीजकीकरणको विषय पनि मालवस्तुको मूल्यांकन जतिकै छलफल, बहस र विवादको विषय बन्दै आएको छ ।

२. भन्सार मूल्यांकन

भन्सार मूल्यांकन भन्नाले सामान्यतया भन्सार महसुल निर्धारण गर्ने प्रयोजनका लागि भन्सार अधिकृतले मालवस्तुको मूल्य निर्धारण गर्ने कार्यलाई जनाउँछ । भन्सार ऐन, २०६४ को दफा २ को खण्ड (ब) मा “भन्सार मूल्य” भन्नाले भन्सार महसुल निर्धारण गर्ने प्रयोजनका लागि निकासी वा पैठारी गरिने मालवस्तुको दफा १३ वा १६ बमोजिम निर्धारण गरिएको मूल्य सम्झनु पर्छ भनी व्यवस्था गरेको छ । मूल्य अभिवृद्धि कर ऐन, २०५२ को दफा १२(१) मा “यस ऐनमा अन्यथा व्यवस्था भएकोमा बाहेक नगदमात्र प्रतिफल भएको अवस्थामा आपूर्तिकर्ताले प्रापकसँग लिएको मूल्यमात्र कर लाग्ने मूल्य हुनेछ” भनी व्यवस्था गरेको छ । सोही ऐनको दफा १२(५) मा “यस ऐनमा अन्यथा व्यवस्था भएकोमा बाहेक आयात गरेको वस्तुको करलाग्ने मूल्य कायम गर्दा मूल्य अभिवृद्धि करबाहेक ढुवानी, बिमा, एजेण्ट र अन्य व्यक्तिहरूको कमिसन आदि समेतको पैठारी मूल्य, पैठारी महसुल, समिकारक महसुल र पैठारीमा लाग्ने अन्य कुनै कर भए सोसमेत जोडी कर लाग्ने मूल्य कायम गरिनेछ” भनी व्यवस्था गरेको छ । यसैगरी सोही ऐनको दफा १३(१) मा बजार मूल्यका सम्बन्धमा “कुनै दिनमा आपूर्ति गरिएको वस्तु वा सेवाको बजार मूल्यको निर्धारण असम्बन्धित व्यक्तिहरूकाबीच स्वतन्त्र रूपले आपूर्ति भएको त्यस्तै किसिमको वस्तु वा सेवाबाट प्राप्त हुने प्रतिफललाई ध्यानमा राखी निर्धारण गरिनेछ” भनी व्यवस्था गरेको पाइन्छ । उल्लेखित कानूनी व्यवस्थाहरूले पनि कुनै पनि मालवस्तुको मूल्य

भन्सार महसुल निर्धारण गर्ने प्रयोजनको लागि र कर प्रयोजनका लागि भनेर अलग अलग व्यवस्था गरेबाट पनि मूल्य निर्धारण गर्ने विषय जटिल कठिन भएको इंगित गर्दछ ।

३. न्यून बीजकीकरण

मालवस्तुको वास्तविक मूल्यभन्दा न्यून मूल्य राखी बीजक जारी गर्ने कार्य नै न्यून बीजकीकरण हो । अथवा बीजकमा उल्लेख गरिएको मालवस्तुको रकमभन्दा बढी रकम तिर्नुपर्ने अवस्था पनि न्यून बीजकीकरण हो । भन्सारमा न्यून मूल्य घोषणा गरेका वा चोरी पैठारी गरी बजारमा भित्र्याइएका केही मालवस्तुहरूको न्यून बीजकीकरण भएको हुन सक्छ । जुन मालवस्तु खरीद गर्दा बजारमा मू.अ.कर बीजक माग्दा पाईँदैन त्यस्ता मालवस्तुको न्यून बीजकीकरण भएको हुन सक्छ । तर राजस्वका दृष्टिले न्यून बीजकीकरण हुने मालवस्तुको प्रतिशत कति रहेको छ भनेर हालसम्म अध्ययन हुन सकेको छैन ।

मूल्य अभिवृद्धि कर लाग्ने मालवस्तुको मूल्य भन्सारको कारण न्यून बीजकीकरण हुने नभई मूल्य अभिवृद्धि करको Catch up effect प्रभावकारी हुन नसक्दा यसो हुन गएको हो । कुनै पनि पैठारीकर्ताले भन्सार विन्दुमा घोषणा गरेको मूल्यमा कति तहमा कारोबार गर्यो र अन्तिम उपभोक्तासम्म पुग्दा बीजक जारी भएर पुगेको छ छैन । सबैभन्दा महत्वपूर्ण पक्ष भनेकै कारोबार भएकै मूल्यमा बीजकहरू जारी भएका छन् छैनन् भनेर अनुगमन, परीक्षण तथा अनुसन्धान गर्नु पर्ने विषय हो । पैठारी गरेर ल्याइएका मालवस्तुको जति मूल्यमा वास्तविक कारोबार हुन्छ अन्तिम उपभोक्तासम्म पनि सोही कारोबारका आधारमा बीजक जारी भएको छ छैन । कि उपभोक्तालाई बिल माग्दा थप रकम तिर्नु पर्छ भनेर बीजक नदिने र बेलुका कर प्रयोजनका लागि बिल काटी राखे गरेको छ । यो पक्षको अनुगमन प्रभावकारी हुन सकेको छैन ।

भन्सारमा मूल्य घोषणा गरेर ल्याएको सामान उपभोक्तासम्म पुग्दा कति प्रतिशतसम्म मूल्य वृद्धि भएर पुग्ने हो । अन्तिम उपभोक्तसँग पुग्दा त्यसको मूल्यमा भएको वृद्धि अनुसारको मूल्य अभिवृद्धि कर (VAT) असुल गरेर बुझाएको छ छैन । आयकरमा मूल्यवृद्धि अनुसारको नाफा देखाएर कर तिरेको छ छैन । बजारमा मू.अ.कर बीजक (VAT Bill) दिने गरेको छ छैन । त्यसो त बजारमा भएका सबै मालवस्तुहरू भन्सारकै बाटो प्रयोग भएर लाग्ने महसुल, शुल्क तथा कर बुझाएर ल्याइएका हुन भनेर विश्वास गर्न सकिने अवस्था पनि छैन । खुला सीमाका कारण चोरी पैठारी भएर आएका सामान पनि बजारमा हुन सक्छन् । जसको कारोबार कर प्रयोजनको कारोबारमा देखाउन मिल्दैन । सीमा क्षेत्रमा भएका बजारहरूमा यस्ता मालवस्तुहरू प्रशस्त रहने हुँदा यी मालवस्तुहरूको कारोबारमा बीजक जारी गर्ने मिल्दैन । यस्ता बजारहरूको अनुगमन नियमित हुन सकिरहेको छ छैन, आदि विषयहरूका आधारमा यी विषयहरूको मूल्यांकन गर्नुपर्ने हुन्छ । तर यथार्थमा बजारमा नत मू.अ.करको बीजक पर्याप्त मात्रामा जारी हुन्छ, न त बजार अनुगमन गर्न सकिने स्थिति छ । बजारमा अनुगमन टोली आउनासाथ बजार बन्द गर्ने, नाराबाजी गर्ने लगायतका व्यावधान खडा गरेर बाधा अवरोध सिर्जना गर्ने गरिन्छ ।

४. भन्सार मूल्यांकनसँग जोडिएको न्यून बीजकीकरणको सवाल

भन्सार मूल्यांकनसँग जोडिएका न्यून बीजकीकरणका थुप्रै सवालहरू छन् । एकातिर व्यवसायीहरूकातर्फबाट भन्सार प्रशासनले थप मूल्यांकन गरेर मालवस्तुको मूल्य बढाइदिएको हुँदा बढाइएको मूल्यको भुक्तानी कसरी गर्नु भनेर प्रश्न गरिन्छ भने अर्कोतिर सरकारी पक्षका नियामक निकाय तथा अन्य निकायबाट भन्सार प्रशासनले न्यून मूल्यांकन गरेका कारण बजारमा न्यून बीजकीकरण भइरहेको छ भन्ने सवाल उठाउने गरिन्छ । यसैगरी मूल्य अभिवृद्धि गरेको बीजक (Vat Bill) बजारमा जारी हुन सकेको छैन । भन्सार नै मुहान हो । यो सफा भए तपसीलका अन्य कुराहरू आफै ठीक हुन्छन् । तसर्थ, भन्सारमा सुधार गर्नुपर्छ, भन्सार सुधार भयो भने सबै कुरा सुध्रिन्छ आदि इत्यादि कुराहरू बेला बेलामा विभिन्न मञ्च, सभा, गोष्ठी तथा भेलाहरूमा उठाइन्छन् । यी कुराहरू झट्ट सुन्दा हो जस्तो लागे पनि यी विषय अत्यन्तै सतही मात्रै हुन ।

५. भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणको वास्तविकता

जसरी नेपालको कर प्रणाली स्वयं कर निर्धारण प्रणालीमा आधारित छ ठीक त्यसैगरी भन्सारको जाँचपास प्रणाली पनि स्वयं घोषणा प्रणालीमा आधारित छ । पैठारीकर्ता तथा निर्यातकर्ताका भन्सार एजेन्टले घोषणा गरेको मालवस्तुको मूल्यमा भन्सार प्रशासनले थप मूल्य कायम गर्नुपर्दा भन्सार ऐन २०६४ को दफा १३ मा व्यवस्था भएबमोजिम WTO Gatt Valuation को नियमहरू, अनुसूची र व्याख्या अवलम्बन गर्नु पर्ने स्पष्ट व्यवस्था गरिएको छ । जसअनुसार भन्सार प्रशासनले भन्सार ऐन, २०६४ मा व्यवस्था गरिएको छ वटा तरिकाको अवलम्बन गरी मूल्यांकन गर्न सक्ने व्यवस्था छ । सिद्धान्ततः भन्सार मूल्यांकन कारोबार मूल्यमा आधारित छ, जुन अन्तर्राष्ट्रिय नियम, प्रचलन र मान्यता पनि हो । नेपाल पनि विश्व भन्सार संगठन (World Customs Organization- WCO), विश्व व्यापार संगठन (World Trade Organization- WTO) लगायतका अन्तर्राष्ट्रिय संघ संगठनको सदस्य भइसकेको हुँदा यी नियम, प्रचलन र मान्यतालाई अवलम्बन गर्नुपर्ने हुन्छ । यिनै व्यवस्थालाई भन्सार ऐन, २०६४ र भन्सार नियमावली, २०६४ मा पनि व्यवस्था गरी कानूनी मान्यता प्रदान गरिसकिएको छ । यसर्थ, नेपालको भन्सार प्रशासन घरेलु कानूनका अतिरिक्त अन्तर्राष्ट्रिय कानून, नियम, प्रचलन तथा मान्यताबाट समेत परिचालित छ ।

भन्सारले बीजक जारी गर्ने पनि होइन र मूल्य घोषणा गर्ने पनि होइन । पैठारीकर्ताले घोषणा गरेको मूल्य स्वभाविक नभएमा अथवा न्यून भएमा भन्सार ऐन नियममा भएका व्यवस्था बमोजिम भन्सार अधिकृतले मूल्य थप गर्न सक्छ तर घटाउन सक्ने कानूनी व्यवस्था छैन । कुनै पैठारीकर्ताले अधिक बीजकीकरण गरी मालवस्तु पैठारी गरेको भन्सार अधिकृतलाई लागेमा निजले प्रचलित संघीय कानूनबमोजिम आवश्यक अनुसन्धान तथा कारवाहीका लागि सम्बन्धित निकायमा लेखी पठाउन सक्नेछ भनी भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३(२०) मा व्यवस्था गरिएको छ । तसर्थ, भन्सार अधिकृतले मूल्य घटाउने तथा न्यून गर्ने सम्भावना देखिँदैन । पैठारीकर्ताले न्यून

मूल्य घोषणा गरेको मालवस्तु पाइएमा ऐनको परिधिभित्र रहेर मूल्य थप गर्न सक्छ । फेरि बजारमा पैठारी भएका मालवस्तुको मात्र न्यून बीजकीकरण भएको र आन्तरिक उत्पादनमा यो समस्या छैन भन्न सकिने अवस्था पनि छैन ।

६. देखिएका समस्याहरू

भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणका सम्बन्धमा देहायका समस्याहरू रहेका छन्

क) कारोबार मूल्यमा आधारित भन्सार मूल्यांकन व्यवहारमा प्रभावकारी हुन नसक्नु:

WTO Gatt Valuation को नियमहरू र भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३ ले मूलतः कारोबार मूल्यलाई जोड दिएको भए तापनि व्यवहारमा यो प्रभावकारी हुन सकेको छैन । भन्सार मूल्यांकन भन्सार प्रशासनका लागि सधैं चुनौतीको विषय रहेको छ । कारोबार मूल्यमा आधारित भन्सार मूल्यांकन व्यवहारमा प्रभावकारी हुन नसक्दा मूल्यांकन भन्सार प्रशासनको स्थायी समस्याको रूपमा रहेको छ । भन्सार विभागले वर्षको दुईपटक व्यवस्थापन गोष्ठी तथा सूचना मूल्य अध्यावधिक गोष्ठीको आयोजना गरेर मूल्यांकनसम्बन्धी समस्यालाई समाधान गर्ने प्रयास गरेपनि यो विषयको स्थायी समाधान हुन सकेको छैन ।

ख) खुला सीमाका कारण चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रण हुन नसक्नु:

भारतसँगको खुला सीमाका कारण भारतसँगको सबै व्यापार भन्सार नाकाको प्रयोग भएरमात्र हुन्छ भन्न सकिने अवस्था छैन । खुला सीमाका कारण चोरी पैठारी निकासी नेपालको ठूलो समस्याको रूपमा रहेको छ । यसैगरी खुला आवतजावत र रोटीवेटीको सम्बन्धले कतिपय घरायसी सामानहरू घरायसी प्रयोजनका लागि व्यवहारमा सुविधा उपलब्ध गराउँदा त्यसले पोके तस्करहरूलाई प्रोत्साहन हुने तथा घरायसी प्रयोजनको मालवस्तु छुट्याउने कार्य जटिल बन्दै जानाले पोके तस्करहरूसमेतलाई नियन्त्रण गर्ने कार्य चुनौतीपूर्ण बन्दै गएको छ । सीमा क्षेत्रका बजारहरूमा चोरी पैठारी र निकासीका कार्यहरू बढी हुने र नियन्त्रणको पक्ष कमजोर हुँदा सीमा क्षेत्रका बजारहरूमा चोरी पैठारी र निकासीका मालवस्तुहरू बढी मात्रामा भेटिने गरेका छन् ।

ग) बजारमा बिल लिने दिने बानीको विकास नहुनु:

बजारमा जब चोरी पैठारीका मालवस्तुहरूको कारोबार हुन्छ तब बिल लिनेदिने कार्य हुन सक्दैन । भन्सारमा पनि न्यूनमूल्य घोषणा गरेर ल्याइएका मालवस्तुको पनि कारोबार रकम अनुसारको बिल दिइँदैन किनकि यस्ता मालवस्तुको कारोबारको बिल दिन मिल्दैन । भन्सार छली गरेर ल्याइएका मालवस्तुलाई न खरीद खातामा चढाउन मिल्छ नत यसको बिल जारी गरी बिक्री आमदानी देखाउन नै मिल्छ । बजारमा उपभोक्ताले बिल माग्दा व्यापारीले थप पैसा तिर्नुपर्छ भनी बिल माग्नेलाई निरुत्साहित गर्नुका कारण पनि यही हो । यसैले गर्दा बजारमा बिल लिनेदिने बानीको विकास हुन सकिरहेको छैन ।

घ) नियामक निकायहरूको भूमिका कमजोर हुँदै जानु:

खुला सीमाका कारण हुने चोरी पैठारी र बजारमा उपभोक्तालाई बिल नदिने लगायतका पक्षहरूको अनुगमन, परीक्षण तथा अनुसन्धान गर्ने नियामक निकायहरूको भूमिका कमजोर हुँदै गएको बजारमा अवैध कारोबारहरू बढ्दै गएको पाइन्छ । यसले उठ्नु पर्ने राजस्व पनि उठ्न सकिरहेको छैन भने अवैध कारोबारले समाजमा अपराधका अन्य गतिविधिहरू बढाउनुका साथै वैध व्यापारलाई निरुत्साहित गरेको छ । नियामक निकायहरूको बजारमा उपस्थिति कमजोर हुँदै गएकोले पनि न्यून बीजकीकरण तथा बीजक नै नदिई हुने कारोबार पनि बढ्दै जाने हुन्छ ।

ङ) भन्सार मूल्यांकनमा सूचना प्रविधिको प्रयोग गर्न नसक्नु:

भन्सार मूल्यांकनको विषय जति जटिल छ, यसलाई व्यवस्थित गर्नेतर्फ त्यही अनुसारको प्रणालीको विकास गर्नु पर्नेमा सो हुन सकेको छैन । कार्यालय प्रयोजनका लागि भनी तयार पारिएको सामान्य सूचना मूल्यका आधारमा अधिकांश मालवस्तुको मूल्य निर्धारण गर्दा आधार लिइने गरेको पाइन्छ । भन्सार मूल्यांकनलाई थप व्यवस्थित बनाउन सूचना प्रविधिको प्रयोग विशेष गरेर Valuation Software को निर्माण र प्रयोग हुन सकेको छैन । यसैगरी Webpage बाट MRP हेर्ने, Online मूल्य हेर्ने लगायतका कार्य पनि प्रभावकारी हुन सकेको छैन ।

च) बजार अनुगमन, परीक्षण र अनुसन्धानको पक्ष कमजोर रहनु:

बजारमा उपभोक्ताले खरीद गर्ने मालवस्तुको मूल्य तथा बिल दिने वा नदिने लगायतका पक्षहरूको बारेमा नियमित रूपमा बजार अनुगमन, कर परीक्षण, भन्सार जाँचपास पछिको परीक्षण र अनुसन्धानहरू जुन रूपमा हुनु पर्ने हो त्यो हुन सकिरहेको छैन । बिरोध, नारावाजी र बजार बन्द गर्ने प्रवृत्तिले पनि बजार अनुगमन जुन रूपमा हुनु पर्ने हो त्यो रूपमा हुन सकिरहेको छैन । नियामक निकायहरू पनि बजारमा नियमित रूपमा जान सकिरहेका छैनन् ।

छ) आन्दोलन, बन्द, चक्राजामले नियमित व्यवस्थामा अवरोध पुगनु:

बेलाबेलामा हुने आन्दोलन, बन्द तथा चक्राजामजस्ता गतिविधिहरूले पनि नियमित व्यवस्थामा बाधा अवरोध पुग्न गई अन्य गैहकानूनी गतिविधि गर्ने समूहहरूले पनि चलखेल गर्न पाउँछन् । यस्ता गतिविधिले वैध व्यापार व्यवसाय गर्नेको लागत बढ्ने, स्वच्छ प्रतिस्पर्धा क्षमता कमजोर बन्दै जाने र अवैध व्यापार व्यवसायले खेल्ने मौका पाउँछन् । नियमित Supply Chain मा समस्या उत्पन्न हुनासाथ मालवस्तुको मूल्य स्थिर रहन सक्दैन ।

ज) राजनीतिमा विभिन्न स्वार्थ समूहहरूको पहुँच वृद्धि हुनु:

नेपालको संविधान, २०७२ जारी भएपछि भएको स्थानीय तह, प्रदेश र संघको निर्वाचन पश्चात् विभिन्न स्वार्थ समूहहरूको राजनीतिक पहुँचमा वृद्धि भएकाले पनि कानूनी कारवाही तथा

सुशासन कायम गराउने कार्यसमेत कठिन बन्दै गएको छ । राजनीतिक पहुँचका आधारमा हुने भनसुन तथा हस्तक्षेपले भन्सारको मूल्यांकनसमेत प्रभावित हुने गरेको छ । भन्सार ऐन अनुसारको प्रक्रिया अवलम्बन गरी मूल्यांकन कायम गर्ने कार्यमा बेलाबेलामा बाधा अवरोध सिर्जना हुने गरेको पाइन्छ । यसले दण्डहीनता बढ्दै गएको छ । राज्यको बैधानिक एकाधिकारसमेत क्षयीकरण हुँदै गएको छ ।

झ) हुण्डीको कारोबार नियन्त्रण हुन नसक्नु:

भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणलाई प्रभाव पार्ने प्रमुख तत्व भनेकै हुण्डीको कारोबार हो । हुण्डीको कारोबारमा नियन्त्रण गर्न सकिएमा मात्र पनि न्यून बीजकीकरणको समस्यालाई एकहदसम्म समाधान गर्न सकिन्छ । विशेष गरेर भारत तथा तेस्रो मुलुकबाट हुने पैठारी तथा निकासीमा हुने न्यून बीजकीकरणको भुक्तानी हुण्डीमार्फत हुने गर्दछ । हुण्डीको कारोबारले गर्दा मुलुकलाई प्राप्त हुने विप्रेषण पनि पूर्णरूपमा प्राप्त हुन सकिरहेको छैन । यसले अर्थतन्त्रमा कालो धनको कारोबारलाई बढाउँछ । लागू औषध, हात हतियार, भ्रष्टाचार एवं Money Laundering बाट आर्जन गरेको धनको कारोबार पनि हुण्डीबाट हुन्छ । यसले अर्थतन्त्रमा अनौपचारिक र अवैध क्रियाकलापहरू बढाउँछ । समाजमा विभिन्न खालका अपराधका घटनाहरूमा समेत वृद्धि हुन गई शान्ति सुरक्षामासमेत चुनौती सिर्जना हुन जान्छ ।

ज) पैठारीकर्ताहरू धेरै हुनु र मिश्रित खुद्रा सामान आयात हुनु:

नेपालमा ठूला कारोबार गर्ने, उद्योगहरू सञ्चालनका लागि कच्चा पर्दार्थ पैठारी गर्ने पैठारीकर्ताहरूको संख्या न्यून छ । तर मिश्रित खुद्रा मालवस्तुको कारोबार गर्ने पैठारीकर्ताहरू धेरै छन् । सबैभन्दा बढी राजस्व बुझाउने सवारी साधन पैठारी गर्ने पैठारीकर्ता, औद्योगिक कच्चापदार्थ पैठारी गर्ने पैठारीकर्ता, पेट्रोलियम पर्दार्थ पैठारी गर्ने पैठारीकर्ताहरूको संख्या सीमित नै हुने र बाँकी सबै पैठारीकर्ताहरूले व्यापारिक प्रयोजनका मिश्रित तथा खुद्रा मालवस्तुहरू पैठारी गर्छन् । सबैभन्दा बढी भन्सार मूल्यांकन र न्यूनबीजकीकरणको समस्या सिर्जना गर्ने पैठारीकर्ताहरू पनि यसै समूहमा पर्दछन् ।

७. समस्या समाधानका उपायहरू

भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणसम्बन्धी उल्लेखित समस्याहरूको समाधान निम्नानुसारको सुझाव तथा उपायहरूको कार्यान्वयनमार्फत गर्न सकिन्छ:

क) वास्तविक कारोबार मूल्यको घोषणा र कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी बनाउने:

भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी WTO Gatt Valuation को नियमहरू र भन्सार ऐन, २०६४ र नियमावली, २०६४ ले कारोबार मूल्यलाई जोड दिएको छ । भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणसम्बन्धी समस्याको दिगो समाधानका लागि कारोबार मूल्य (Transaction Value) घोषणा र कार्यान्वयन एउटा महत्वपूर्ण उपाय हो । यसकासाथै भन्सार मूल्यांकनलाई सूचना प्रविधिमा आधारित बनाएर कारोबार मूल्यलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्छ ।

व्यवसायीहरू वा भन्सार एजेन्टहरूले घोषणा गरेको मूल्यमा शंका लागेमा उक्त मालवस्तुको भन्सार जाँचपास पछिको परीक्षण, बजार अनुगमन तथा अनुसन्धानजस्ता उपायहरूको अवलम्बन गरेर समस्या समाधान गर्नेतर्फ लाग्नुपर्छ । साथै आन्तरिक राजस्व विभाग र भन्सार विभागमा भएका अनुसन्धान शाखाहरूलाई सम्मिलित गराई एकीकृत टोली बनाएर संयुक्त परीक्षण तथा अनुसन्धान (Joint Audit and Investigation) गर्नु पर्दछ । यसले कारोबार मूल्यको कार्यान्वयनमा ठूलो सहयोग पुग्न जाने देखिन्छ । यसबाट एकैचोटि दुईवटा फाइदा हुने देखिन्छ, एकातिर भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी समस्याको दिगो समाधान हुने र अर्कोतर्फ WTO Gatt Valuation को नियमहरूको कार्यान्वयन हुन गई अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिवद्धतासमेत पूरा गर्न सहयोग पुग्दछ । यसका लागि अर्थ मन्त्रालय, आन्तरिक राजस्व विभाग र भन्सार विभागको संयुक्त कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयन गर्न जरुरी देखिन्छ ।

ख) समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापनमार्फत व्यापार सहजीकरण गर्ने:

समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापन (Coordinated Border Management - CBM)मार्फत वैदेशिक व्यापार तथा अन्तर्राष्ट्रिय आवतजावतलाई सहज, व्यवस्थित र कम खर्चिलो बनाउन सकिन्छ । भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरण लगायतका समस्याहरूको समाधानका लागि समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापन अर्को महत्वपूर्ण उपाय हो । यसले भन्सार नाकाहरूमा मात्र नभएर सम्पूर्ण सीमा व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउन आन्तरिक तथा बाह्य निकायहरूकाबीचको समन्वय (Intra and Inter Agency Coordination) लाई प्रभावकारी बनाउँछ । नेपाल जस्तो खुला सीमा भएको मुलुकमा समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउन जरुरी छ ।

ग) चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणलाई प्रभावकारी बनाउने:

चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणलाई प्रभावकारी बनाउन स्थानीय तहमा कार्यरत राजस्वसम्बन्धी कार्यालयहरू (भन्सार कार्यालय, आन्तरिक राजस्व कार्यालय, राजस्व अनुसन्धान क्षेत्रीय कार्यालय), स्थानीय प्रशासन, नेपाल प्रहरी, सशस्त्र प्रहरी बल नेपालको संयुक्त टोली बनाई बजार अनुगमन, आकस्मिक परीक्षण, अवैध गोदामहरूमा छापा मारी चोरी पैठारी तथा निकासीका मालवस्तुहरू जफत गरी कानूनी कारवाहीलाई सशक्त बनाउनु पर्दछ । विशेष गरेर सीमा क्षेत्रमा रहेका बजारहरूमा यस्ता मालवस्तुहरूको भण्डारण गर्ने, ओसारपसार गर्ने र कारोबार गर्ने हुँदा विशेष निगरानी राखी गोप्य रूपमा सूचनाको संकलन गरिसशक्त कारवाही गर्नु पर्दछ ।

घ) नियामक निकायहरूको सुदृढीकरण गरी संयुक्त अनुगमन, परीक्षण तथा अनुसन्धान गर्ने:

भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी समस्या, न्यून बीजकीकरणसम्बन्धी समस्या, चोरी पैठारी निकासी नियन्त्रण र बजारमा उपभोक्तालाई बिल नदिने लगायतका समस्याहरूको समाधानका लागि स्थानीय तहका कार्यालयहरू(भन्सार कार्यालय, आन्तरिक राजस्व कार्यालय, राजस्व

अनुसन्धान इकाई कार्यालय)ले स्थानीय तहमा र विभागहरूले राष्ट्रियस्तरमा संयुक्त अनुगमन, परीक्षण तथा अनुसन्धान गर्नु पर्दछ । यसका लागि यी निकायहरूको भूमिकालाई सुदृढीकरण (कानूनी सुधार, भौतिक पूर्वाधारको सुधार, दक्ष जनशक्ति व्यवस्थापन, प्रविधिको प्रयोग आदि) गर्न जरुरी छ । यसले बजारमा यस्ता निकायहरूको उपस्थितिलाई सुदृढ बनाउँदै वैध व्यापारलाई प्रोत्साहन गर्न र अवैध व्यापारलाई निरुत्साहित र नियन्त्रण गर्न सहयोग पुग्दछ । साथै कानूनको शासन कायम हुन गई अन्ततः सुशासन कायम गर्नसमेत मद्दत पुग्दछ ।

ड) भन्सार मूल्यांकनमा software को निर्माण गरी कार्यान्वयनमा ल्याउने:

भन्सार मूल्यांकनको विषय जति जटिल छ, यसलाई व्यवस्थित गर्नेतर्फ त्यही अनुसारको प्रणालीको विकास गर्नुपर्ने हुन्छ । यसका लागि कारोबार मूल्यमा आधारित मूल्यांकन पद्धतिलाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयनमा ल्याउन सूचना प्रविधिको प्रयोग बढाउनु पर्दछ । भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी software को विकास गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्दछ । Asycuda World System भित्रै compatible हुने software को निर्माण गरी कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ ।

च) कानून कार्यान्वयनमा सबैले सहयोग गर्नुपर्ने:

भन्सार मूल्यांकनका समस्या, न्यून बीजकीकरण तथा चोरी पैठारी तथा निकासी नियन्त्रण गर्ने कार्यमा सबैले सहयोग गर्नु पर्ने हुन्छ । नेपालको संविधानमा जसरी अदालतको आदेशको पालना सबैले गर्नु पर्ने र अदालतलाई सबैले सहयोग गर्नु पर्ने व्यवस्था छ, ठीक त्यसै गरी कानूनको कार्यान्वयन गर्ने निकायलाई सबैले सहयोग गर्नु पर्ने संस्कृतिको विकास गर्न जरुरी छ । यसका लागि सबै राजनीतिक दलहरूबीच सहमति कायम गर्ने, कुनै किसिमको राजनैतिक हस्तक्षेप र भनसुन नगर्ने तथा नमान्ने व्यवस्था गरी व्यवहारमा कार्यान्वयन गर्न जरुरी छ ।

छ) हुण्डीको कारोबारलाई नियन्त्रण गर्ने:

भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणको समस्यालाई समाधान गर्न यसलाई प्रभाव पार्ने प्रमुख तत्वको रूपमा रहेको हुण्डीको कारोबारलाई नियन्त्रण गर्नु पर्दछ । यसका लागि सुरक्षा निकायहरूसँग आवश्यक समन्वय गरेर विशेष सुराकीहरू परीचालन गरी यस्ता कारोबारस्थलहरूको पहिचान गरी संयुक्त टोलीद्वारा छापा मारी आवश्यक कानूनी कारवाही गर्नु पर्दछ । साथै बैंकिङ्ग कारोबारलाई प्रोत्साहन गर्ने कार्यक्रम पनि ल्याउनु पर्दछ । एउटा निश्चित सीमाभन्दा माथिको कारोबारमा अनिवार्य बैंकिङ्ग कारोबार गर्नुपर्ने व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

ज) एक्जिम कोड (EXIM Code) को कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी बनाउने:

मिश्रित (Mixed Cargo) खुद्रा मालवस्तुको कारोबार गर्ने पैठारीकर्ताहरूको संख्यालाई न्यूनीकरण गरी पैठारीलाई थप व्यवस्थित बनाउन एक्जिम कोडको कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी

बनाउनु पर्छ । एक्जिम कोडको माग गर्ने व्यवसायीहरूको केही सूचकहरू निर्माण गरी सोको छानविन गरी विश्वसनीय व्यवसायीहरूलाई मात्र एक्जिम कोड उपलब्ध गराउनु पर्दछ । यसबाट पैठारी गर्ने तर आन्तरिक राजस्व कार्यालयमा Nonfiler हुने समस्याको पनि समाधान हुने र भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणको जोखिम पनि कम हुन जान्छ । सानो स्केलमा तथा मिश्रित रूपमा पैठारी गर्ने कार्यलाई निरुत्साहित गरी यसलाई थप व्यवस्थित बनाउन पैठारी गर्ने निश्चित मालवस्तुहरूको पहिचान गरी न्यूनतम परिमाणमा पैठारी गर्नुपर्ने व्यवस्था गर्नु पर्दछ । साथै, त्यस्ता मालवस्तुहरू कन्टेनरमा पैठारी गर्नुपर्ने व्यवस्था गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्छ ।

झ) विश्वसनीय व्यवसायीहरूको प्रोफाइल तयार गर्ने:

भन्सार मूल्यांकन तथा जाँचपासमा सहजीकरण गर्नका लागि विश्वसनीय पैठारीकर्ताहरूको प्रोफाइल तयार गर्नु पर्दछ । यसका लागि निश्चित सूचकहरूको व्यवस्था गरी सार्वजनिक गर्नु पर्दछ । यस्ता विश्वसनीय पैठारीकर्ताहरूलाई विशेष सुविधासमेत (Green Lane) उपलब्ध गराउने र गल्ती गरेमा गम्भीर सजायको भागिदार हुनु पर्ने व्यवस्था गर्ने । यसले वैध व्यापारलाई प्रोत्साहन मिल्नुका साथै भन्सार प्रशासनको जाँचपास कार्यमा समेत सहजता सिर्जना हुन गई व्यापार सहजीकरणमा समेत प्रभावकारिता हासिल गर्न सकिन्छ । विश्वसनीय व्यवसायीहरूको प्रोफाइल तयार गर्दा भन्सार विभागले आन्तरिक राजस्व विभाग, राजस्व अनुसन्धान विभाग लगायतका सरकारी निकायहरूमा रहेका सूचना तथा तथ्यांकहरूलाई समेत आधारको रूपमा लिनु पर्दछ ।

ज) भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरणको सवालले ओझेलमा पारेका विषयहरूको सम्बोधन गर्ने:

भन्सार मूल्यांकन र न्यूनबीजकीकरणको सवालले भन्सार प्रशासनका अन्य विषयहरू (Issues) ओझेलमा परेका छन् त्यस्ता विषयहरूको समाधान गर्न पनि त्यत्तिकै ध्यान दिनु पर्ने जरूरी देखिन्छ । भन्सार मूल्यांकनको विषयमा मात्रै समस्या छ अन्य विषयमा समस्या नै छैन जस्तो गरेर अन्य विषयहरू ओझेलमा परेका छन् । जस्तै मालवस्तु वर्गीकरणको समस्या (पछिल्ला दिनमा उत्पादन भएका मालवस्तुको वर्गीकरण जटिल बन्दै गएकोले), महसुल छुटका समस्या(नीतिगत रूपमा दिइने महसुल छुटको व्यवस्था, छुट सुविधाको दुरुपयोग), नक्कली (Counterfeit) मालवस्तुहरूको पैठारी, म्याद सकिन लागेका मालवस्तुहरूको पैठारी जस्ता विषयहरू भन्सार मूल्यांकन र न्यूनबीजकीकरणको विषयभन्दा बढी जोखिम भएका विषयहरू हुन् । यी विषयहरूले व्यापार सहजीकरण, राजस्व संकलन तथा सामाजिक सुरक्षामा पार्ने असर तथा प्रभावहरूको पक्षमा अध्ययन अनुसन्धान हुन सकेको छैन । यस सम्बन्धमा थप अध्ययन, सूचना संकलन, विश्लेषण गरी प्राप्त निष्कर्षका आधारमा निरन्तर सुधार गर्दै जानु पर्दछ ।

द. निष्कर्ष

भन्सार मूल्यांकन भन्सार प्रशासनसँग प्रत्यक्ष जोडिएको समस्या हो भने न्यून बीजकीकरण भन्सारको आफ्नो समस्या नभई बाह्य निकायले भन्सार प्रशासनलाई लगाउने गरेको आरोप हो । भन्सार मूल्यांकनका कारण न्यून बीजकीकरण हुन्छ भन्नु भन्सार प्रशासनलाई नबुझी सतही रुपमा लगाउने गरेको आरोप मात्र हो । भन्सार जाँचपास पनि स्वयम कर निर्धारण प्रणाली जस्तै स्वयम घोषणामा आधारित प्रणाली हो । पैठारीकर्ता तथा निकासीकर्ताका एजेन्टहरूले घोषणा गरेको मूल्य र पेश गरेको बीजकलगायतका आवश्यक कागजातहरूका आधारमा भन्सारले कुनै पनि मालवस्तुको मूल्यांकन गरी जाँचपास गर्दछ । भन्सार प्रशासनले कुनै पनि मालवस्तुको मूल्यांकन गर्दा भन्सार ऐन, २०६४ अनुसार मूल्य बढाउन मात्र सक्छ, घटाउन सक्दैन । भन्सार मूल्यांकन विश्वव्यापी रुपमा छलफल र विवादको विषय बनेकै कारण यसमा एकरूपता कायम गर्नलाई सर्वमान्य नियमका रुपमा WTO Gatt Valuation को नियमहरूलाई कानूनी मान्यता प्रदान गरी कार्यान्वयन गरिँदै आइएको छ । नेपालमा पनि भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३ र १६ मा यिनै नियमहरूलाई व्यवस्था गरी कानूनी मान्यता प्रदान गरी कार्यान्वयन गरिँदै आएको छ । जसले मालवस्तुको कारोबार मूल्यलाई नै भन्सार मूल्यांकनको आधार मान्नु पर्ने व्यवस्था गरेको छ ।

भन्सार मूल्यांकन र न्यून बीजकीकरण सम्बन्धमा देखिएका उल्लेखित समस्याहरूको समाधानका लागि कारोबार मूल्यमा आधारित मूल्यांकन प्रणालीको कार्यान्वयन, बजारमा नियामक निकायहरूको सशक्त उपस्थिति र संयुक्त कारवाहीहरूको अवलम्बन तथा Asycuda World मा भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी software को विकास गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनेसमेतका उपाय तथा सुझावहरूको कार्यान्वयन गर्न सकेको खण्डमा भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी समस्याहरूको समाधान हुनुका साथै कारोबार मूल्यलाई मान्यता दिनुपर्ने अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिवद्धतासमेत पूरा गर्न सहयोग पुग्ने र न्यून बीजकीकरणका सम्बन्धमा रहेको भन्सारप्रतिको भ्रम पनि हटेर जाने विश्वास गर्न सकिन्छ ।

९. सन्दर्भ सामग्री

- नेपालको संविधान, कानून किताब व्यवस्था समिति, बबरमहल, काठमाडौं ।
- भन्सार ऐन, २०६४ नियमावली, २०६४, कानून किताब व्यवस्था समिति, बबरमहल, काठमाडौं ।
- मूल्य अभिवृद्धि कर ऐन, २०५२, कानून किताब व्यवस्था समिति, बबरमहल, काठमाडौं ।
- विगतमा प्रकाशित भन्सार स्मारिकाहरू
- <http://www.customs.gov.np>
- <http://www.lawcommission.gov.np>

नेपालको वैदेशिक व्यापारमा विद्यमान चुनौती तथा सम्भावनाहरू

✎ बाल गोविन्द विष्ट *

१.१ पृष्ठभूमि

नेपालको अर्थतन्त्रमा वैदेशिक व्यापारको महत्वपूर्ण स्थान रहेको छ । स्वदेशी उत्पादनको वृद्धिबाट रोजगारीका अवसरहरू प्रवर्द्धन गरी स्वदेशी वस्तुहरूलाई विदेशी बजारमा बजारीकरण गर्नमा, नेपाली उपभोक्ता तथा प्रयोगकर्तालाई आवश्यक पर्ने स्वदेशमा उपलब्ध नहुने पूँजीगत सामानहरू, निर्माण सामग्री, उपयोग्य वस्तुहरू लगायत आयात गरी आपूर्ति गर्नमा र सरकारको राजस्व आयलाई बढाउनमा नेपालको वैदेशिक व्यापारको महत्वपूर्ण योगदान रही आएको छ । वैदेशिक व्यापारको विद्यमान स्थितिलाई निक्यौल गर्न निर्यात तथा आयात व्यापारको विभिन्न पक्षहरूबारे विश्लेषण गरिनु पर्दछ । तुलनात्मक तथा प्रतिस्पर्धात्मक लाभका क्षेत्रको पहिचान गरी वाणिज्य क्षेत्रको विकास र विस्तारद्वारा निर्यात प्रवर्द्धन गर्दै वस्तु र सेवाको विकास र विस्तार गर्ने उद्देश्यकासाथ वाणिज्य नीति, २०७२ कार्यान्वयनमा ल्याइएको छ । दिगो विकास लक्ष्यको उद्देश्यसमेतलाई मार्गदर्शनको रूपमा लिई वाणिज्य नीति, २०७२ र नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति, २०७३ का नीति तथा कार्यक्रमहरू त्यसतर्फ परिलक्षित गरिएका छन् । विश्व व्यापार संगठन, दक्षिण एशियाली स्वतन्त्र व्यापार सम्झौता तथा बहुक्षेत्रीय प्राविधिक तथा आर्थिक सहायतासम्बन्धी बंगालको खाडीको प्रयत्नसमेतसँगको आवद्धताबाट व्यापारमा वृद्धि गर्ने अवसर नेपालले प्राप्त गरेको छ । आन्तरिक तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धन तथा विस्तारको लागि पर्याप्त अवसरहरू तथा सम्भावना हुँदाहुँदै पनि नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार खासगरी निर्यात व्यापारले अपेक्षित सफलता हासिल गर्न भने सकेको छैन । आयात प्रतिस्थापन हुने वस्तुको आन्तरिक उत्पादनमा कमी र पेट्रोलियम पदार्थको बढ्दो माग भई आयातमा वृद्धि तथा समग्र निर्यात क्षमतामा सुदृढीकरण हुन नसकी निर्यात कमजोर भएको कारणहरूबाट व्यापार घाटाको परिमाण प्रत्येक वर्ष बढ्दै गएको छ । नेपालको वैदेशिक व्यापारको मौजुदा स्थितिमा व्यापक सुधारहरू हासिल गरी अर्थतन्त्रलाई सुदृढ तुल्याइनु आजको वाञ्छित आवश्यकता हो । यसै आवश्यकताको सेरोफेरोमा नेपालको वैदेशिक व्यापारमा विद्यमान चुनौतीहरूको पहिचान गर्दै वैदेशिक व्यापारलाई अनुकूल तुल्याउन वाञ्छित उपायहरू बारे यस प्रलेखमा विश्लेषण गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

१.२ वैदेशिक व्यापारमा विद्यमान चुनौतीहरू

नेपालको वैदेशिक व्यापारको विद्यमान स्थिति एवं प्रवृत्तिलाई विश्लेषण गर्दा वस्तु तथा सेवा निर्यातको तुलनामा आयातको आकार फराकिलो र ठूलो रहेको तथा निर्यातको विस्तार कमजोर

* पूर्व महानिर्देशक, भन्सार विभाग

भएकोले व्यापार घाटा निरन्तर बढिरहेको देखिन्छ । तथापि विप्रेषण आयका कारण नेपालको शोधनान्तर स्थिति विगतमा अधिकांश वर्षहरूमा बचतमा रहेको छ । नेपालबाट निर्यातयोग्य वस्तुहरूको उत्पादनमा तुलनात्मक लाभको स्थिति हासिल गरी तिनीहरूको निर्यात प्रवर्द्धन हुन नसक्दा नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारबाट अपेक्षित फाइदा हासिल गर्न सकिएको छैन । आयातको निरन्तर बढ्दो आकार र सोमा पनि भारतबाट बढ्दो आयात व्यापारका कारण मुलुकले प्रतिकूल व्यापार घाटा व्यहोर्नु परिरहेको छ ।

विगत एक दशकको अवधिमा नेपालको कुल व्यापारमा वस्तु निर्यातको वृद्धिदर तथा आधार क्रमशः घटिरहेको छ । आर्थिक सर्वेक्षण २०७४/७५ मा उल्लेख भए अनुसार आर्थिक वर्ष २०६१/६२ मा कुल व्यापारमा वस्तु निर्यातको अंश २८.२ प्रतिशत रहेकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा कुल व्यापारमा वस्तु निर्यातको अंश ६.९ प्रतिशतमा सीमित भएको छ । आर्थिक वर्ष २०६९/७० देखि आर्थिक वर्ष २०७३/७४ सम्मको पाँच वर्षको अवधिमा निर्यात वृद्धिदर ०.५ प्रतिशत र आयात वृद्धिदर १७.० प्रतिशत रहेको छ । हालका वर्षहरूमा नेपालको वैदेशिक व्यापारको प्रतिकूल स्थितिलाई निम्न तालिकामा उल्लेख गरिएको छ । प्रस्तुत आँकडा अनुसार आ.व. २०७३/७४ को तुलनामा आ.व. २०७४/७५ मा वैदेशिक व्यापार घाटा करीब २८ प्रतिशतले वृद्धि भएको छ । कुल वैदेशिक व्यापारमा निर्यातको अनुपात आ.व. २०७४/७५ मा ६.१३ प्रतिशतमा सीमित हुन गएको छ । जबकि कुल वैदेशिक व्यापारमा आयातको अनुपात आ.व. २०७४/७५ मा ९३.८७ प्रतिशतमा वृद्धि भएको छ । यसबाट नेपालको वैदेशिक व्यापारको प्रतिकूल स्थितिलाई प्रष्ट्याउँदछ ।

नेपालको वैदेशिक व्यापारको तुलनात्मक स्थिति

क्र सं	विवरण	आ.व २०७३/७४ (रु. अर्बमा)	आ.व २०७४/७५ (रु. अर्बमा)	वृद्धि प्रतिशत
१	आयात	९८४	१,२४५	२६.५०
२	निर्यात	७३	८१	११.४०
३	कुल वैदेशिक व्यापार	१,०५७	१,३२६	२५.४२
४	वैदेशिक व्यापार घाटा	९११	१,१६४	२७.६८
५	कुल वैदेशिक व्यापारमा निर्यातको प्रतिशत	६.९१	६.१३	-११.२६
६	कुल वैदेशिक व्यापारमा आयातको प्रतिशत	९३.०९	९३.८७	०.८४

स्रोत: भन्सार विभाग

नेपालको वैदेशिक व्यापारको सम्बन्धमा व्यापार तथा निर्यात प्रवर्द्धन केन्द्रबाट उपलब्ध तथ्यांक अनुसार आ.व. २०७५/७६ को प्रथम पाँच महिनाको अवधिमा नेपालको कुल वैदेशिक

व्यापार अधिल्लो वर्षको सोही अवधिको तुलनामा ३२.३ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. ६४४.५० अर्ब पुगेको छ । कुल व्यापारमा निकासी तथा पैठारीको योगदान क्रमशः ५.८ प्रतिशत र ९४.२ प्रतिशत रहेको छ । यस अवधिमा नेपालको कुल निकासी १२.३ प्रतिशतले वृद्धि भई ३७.५० अर्ब तथा कुल पैठारीमा ३३.८ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. ६०७.०० अर्ब पुगेको छ । उपर्युक्त आँकडा अनुसार नेपालको वैदेशिक व्यापारमा दिनानुदिन घाटा बढिरहेको छ । यसबाट समग्र अर्थतन्त्रमा नै प्रतिकूल प्रभाव पर्न गएको छ ।

नेपालको कुल वैदेशिक व्यापारमा मालसामानहरू भित्रिने स्रोतलाई विश्लेषण गर्दा भारत नै अधिकाधिक रूपमा अग्र स्थानमा रहेको छ । आर्थिक वर्ष २०६५/६६ मा कुल आयातको ५७ प्रतिशत मालसामानहरू भारतबाट आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा भारतबाट कुल आयातको ६५ प्रतिशत मालसामानहरू आयात भएको थियो । यसैगरी आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा भारतबाट कुल आयातको ६५ प्रतिशत मालसामानहरू आयात गरिएको छ । यसप्रकार नेपालको आयात व्यापारमा भारतको हिस्सा अत्याधिक रूपमा बढिरहेको छ ।

अर्कोतर्फ नेपालको आयात व्यापारमा चीनको आँकडालाई विश्लेषण गर्दा आर्थिक वर्ष २०६५/६६ मा चीनबाट कुल आयातको १२ प्रतिशत मालसामानहरू आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा चीनबाट कुल आयातका १४ प्रतिशत मालसामानहरू नेपाल भित्रिएको थियो । आर्थिक वर्ष २०६५/६६ को तुलनामा चीनबाट नेपाल आयात भएका मालसामानको कुल मूल्यमा उल्लेख्य वृद्धि भए तापनि कुल आयात व्यापार संरचनामा २ प्रतिशतले मात्र वृद्धि भएको देखिन्छ । यसैगरी आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा कुल आयातको १३ प्रतिशत मालसामान चीनबाट नेपाल भित्रिएको पाइन्छ ।

यस्तै, भारत र चीन बाहेकका अन्य राष्ट्रहरूबाट आर्थिक वर्ष २०६५/६६ मा कुल आयातको ३१ प्रतिशत मालसामानहरू नेपाल भित्रिएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा कुल आयातको २१ प्रतिशत बराबरको मालसामान आयात भएको देखिन्छ । यसैगरी आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा कुल आयातको २२ प्रतिशत मालसामानहरू मात्र अन्य राष्ट्रहरूबाट नेपाल भित्रिएको थियो । यसप्रकार कुल आयातमा भारत र चीन बाहेकमा अन्य राष्ट्रहरूबाट हुने आयातमा गिरावट आएको र चीनबाट हुने आयातमा पनि कुल आयातको अनुपातमा उल्लेख्य वृद्धि नभएबाट भारतबाट हुने आयातमा नै निरन्तर वृद्धि भइरहेको छ ।

१.३ नेपालको वैदेशिक व्यापार घाटामा निरन्तर वृद्धिका कारणहरू

नेपालको वैदेशिक व्यापार घाटामा निरन्तर वृद्धिका कारणहरूलाई केलाउँदा एकातर्फ निर्यात प्रवर्द्धनले अपेक्षित गति लिन सकेको छैन भने अनियन्त्रित आयातले गर्दा व्यापार घाटामा तीव्र वृद्धि भइरहेको छ । नेपालको सीमा व्यवस्थापन एकीकृत हुन नसकेर पनि वैदेशिक व्यापारमा विभिन्न अड्चनहरू सामना गर्नुपर्नाको साथै विचलनहरू समेत हुन सक्ने सम्भावनहरू

विद्यमान रहेका छन् । न्यून बीजकीकरण, गलत मूल्य घोषणा र कम परिमाण घोषणाका सम्भावनाहरू अझै विद्यमान रहेका छन् । नेपालमा वैदेशिक व्यापार र उद्योग प्रवर्द्धन सम्बन्धी कार्यहरूका लागि एकद्वार प्रणाली भनिए तापनि अझै पनि विभिन्न कार्यविधिहरू पूरा गर्नुपर्नेछ । कतिपय काम कारवाहीका लागि समानान्तर रूपमा विभिन्न निकायहरू धाउनुपर्ने स्थितिमा अद्यापि कायमै छ ।

निरन्तर कमजोर निर्यात स्थिति र आयातमा तीव्र वृद्धिको कारण बढ्दो व्यापार घाटाले नेपालको अर्थतन्त्रमा प्रतिकूल असर परिरहेको छ । निर्यात तथा आयात क्षेत्रहरू सम्बद्ध समस्याहरू निम्नबमोजिम उल्लेख गर्न सकिन्छः

१.३.१ निर्यात सम्बद्ध समस्याहरू

- निर्यातको गन्तव्यलाई हेर्दा विगतदेखि नै बढीभन्दा बढी मालसामानहरू भारतमा निर्यात भएको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०६५/६६ मा कुल निर्यातको ६४ प्रतिशत मालसामान भारत निर्यात भएकोमा पछिल्ला वर्षहरूमा भारत निर्यातको अनुपातमा केही कमी देखिएको छ । तथापि आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा कुल निर्यातको करीब ५० प्रतिशत भारततर्फै निकासी भएको पाइन्छ । यसैगरी हालका वर्षहरूमा चीनसँगको वैदेशिक व्यापारमा उल्लेख्य वृद्धि भइरहे तापनि चीनतर्फ नेपालको निर्यातमा खासै प्रगति हुन सकेको छैन । आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा कुल निर्यातको करीब ३ प्रतिशत मात्र चीनतर्फ निकासी हुन सकेको थियो ।
- कतिपय अवस्थामा आयात सहजीकरण तथा औद्योगिक उत्पादनका लागि कृषि उपज लगायत आधारभूत वस्तुहरूमा समेत कर छुट तथा सुविधाहरू प्रदान गरिनाले स्वदेशी उत्पादन तथा निकासी प्रवर्द्धनमा प्रतिकूल प्रभाव पर्न गएको छ ।
- समग्रमा हेर्दा नेपालमा उत्पादित वस्तुहरूले एकातर्फ आयातीत वस्तुहरूसँग प्रतिस्पर्धा गर्न सकेका छैनन् भने अर्कोतर्फ निर्यातजन्य वस्तुहरूले अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा तुलनात्मक लाभको स्थिति हासिल गर्न सकेका छैनन् ।
- निर्यात प्रवर्द्धनका लागि सरकारद्वारा विभिन्न रणनीतिक कार्यक्रमहरू शुरू गरेको करीब एक दशक भएको छ । निर्यातमा नगद प्रोत्साहन पनि दिईदै आएको छ । मूल्य अभिवृद्धि कर, अन्तःशुल्क, भन्सार महसुलमा राजस्व छुटको पनि व्यवस्था रहेको छ । तर नेपालको निर्यात अनुपात भने बढ्न सकेको छैन । उत्पादन तथा ढुवानीमा उच्च लागतको कारण नेपालले विश्व बजारमा प्रतिस्पर्धा गर्नमा कठिनाई परेको देखिन्छ ।

- निर्यात भएका वस्तुहरूको किसिम हेर्दा मूल्य अभिवृद्धि बढी हुने स्वदेशी मौलिक वस्तुहरूभन्दा आयातीत कच्चापदार्थमा आधारित वस्तुहरूको बढी निर्यात भएको देखिन्छ । यसबाट नेपालको Nepal Trade Integration Strategy 2016: (NTIS) अनुसार निर्दिष्ट गरिएका मौलिक वस्तुहरूको निर्यात स्थिति सन्तोषजनक देखिँदैन ।
- नेपालमा भित्रिने कतिपय कृषि उपजहरूले भन्सार महसुल छुट वा न्यून दर र मू.अ.कर छुटमा आयात हुनाले तुलनात्मक लाभ हासिल गर्न पाएका छन् । यसबाट नेपाली कृषि उपजहरूको प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता न्यून भएको छ । अर्कोतर्फ नेपालबाट निकासी हुने केही वस्तुहरूमा निर्यात महसुल समेत तिर्नुपर्ने प्रावधान तथा क्वारेन्टाइनको समस्या लगायतको अवरोधहरूले निर्यात हुने नेपाली कृषि उपजलाई झनै समस्या थपिएको छ ।
- अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रयोगशाला प्रमाणीकरणको व्यवस्था हुन नसकेर एकातर्फ नेपाली वस्तुहरूको सहज निर्यातमा बाधा परिरहेको छ भने अर्कोतर्फ गुणस्तर नभएका कृषि तथा खाद्य लगायतका उपभोग्य वस्तुहरूको आयात अनियन्त्रित रूपमा बढिरहेको छ ।

१.३.२ आयात व्यवस्थापनमा देखिएका समस्याहरू

क) कृषि वस्तुहरूको आयातमा तीव्र वृद्धि:

नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादनको करीब दुईतिहाई कृषि क्षेत्रमा आधारित भएको विद्यमान स्थितिमा वर्षेनि कृषि उपजहरूको आयातमा भइरहेको तीव्र वृद्धिले मुलुकको आर्थिक क्षेत्रलाई प्रत्युत्पादक असर पर्न गएको छ । आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा रु. ७८.५५ अर्ब बराबरको कृषि वस्तुहरू आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा ४६ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. ११४.६५ अर्ब बराबरको कृषि वस्तुहरू आयात भएको देखिन्छ । उदाहरणका लागि आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा कच्चा भटमासको तेल रु. १२.४८ अर्बको आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा १० प्रतिशतले वृद्धि भई रु. १३.९८ अर्ब बराबरको आयात भएको थियो । आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा रु. ७.४४ अर्ब बराबरको मकै आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४मा रु. १०.११ अर्ब बराबरको मकै आयात भई ३६ प्रतिशतले वृद्धि भएको थियो ।

आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा रु. २.७८ अर्ब बराबरको कच्चा सूर्यमुखी तेल आयात भएकोमा सोमा ११७ प्रतिशत वृद्धि भई आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा रु. ६.०३ अर्ब बराबरको आयात भएको थियो । आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा रु.

२.१९ अर्ब बराबरको भटमास आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा रु. २.९३ अर्ब बराबरको आयात भई ३४ प्रतिशतले आयातमा वृद्धि भएको थियो । आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा सुकेको केराउ १.७४ अर्ब बराबरको आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा २४ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. २.१६ अर्ब बराबरको आयात भएको भियो । आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा पनि विभिन्न प्रकारका कृषिजन्य वस्तुहरु गरी करीब रु.१.५० खर्बको आयात भएको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७५/७६ को हालसम्मको अवधिमा पनि कृषि उपजहरुको आयातमा तीव्रतर वृद्धि भइरहेको देखिन्छ । यसैगरी अन्य कतिपय कृषिजन्य वस्तुहरुको आयातमा पनि निरन्तर वृद्धि भइरहेको देखिन्छ । यसप्रकार अन्य देशमा अनुदान तथा सहूलियतहरु पाई तुलनात्मक लाभ हासिल गरेका कृषि उपजहरु कृषि प्रधान देश नेपालमा औद्योगिक कच्चापदार्थको नाममा कर छुटको सुविधा सहित अनियन्त्रित किसिमबाट आयात गरिँदा नेपालको कृषि क्षेत्र नै धरासायी हुन सक्नेछ ।

(ख) विप्रेषणमुखी उपभोगमा विस्तारको कारण आयातमा तीव्र वृद्धि

नेपालमा भित्रिने वस्तुहरुको आयात तीव्र रूपमा बढ्नुमा विप्रेषण एउटा प्रमुख कारण देखिएको छ । वर्षेनी ठूलो धनराशी विप्रेषणद्वारा नेपाल भित्रिने गरेको र सोको अधिकांश रकम उपभोग्य वस्तुहरुमा खपत हुने गरेबाट आयातित वस्तुहरुको मागमा अत्यधिक वृद्धि हुनगएको छ । ४० लाखभन्दा बढी युवा वैदेशिक रोजगारीमा संलग्न रहेका र आर्थिक वर्ष २०७४/७५ को आर्थिक सर्वेक्षणमा उल्लेखित आँकडा अनुसार आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा विप्रेषण करीब रु. ६.९६ खर्ब पुगेको थियो । यसप्रकार विप्रेषणमुखी उपभोगको विस्तारसँगै मालवस्तुहरुको आयात दरमा उच्च दरले वृद्धि हुन गई व्यापार घाटा तीव्र गतिमा बढ्न गएको छ । अर्कोतर्फ ठूलो संख्यामा युवा वर्ग वैदेशिक रोजगारीमा जानाले स्वदेशमा खेतीयोग्य जमिन बाँझो रहन गई कृषि उत्पादनमा अपेक्षित वृद्धि हुन नसकेबाट पनि आन्तरिक उपभोग्य खाद्यवस्तु लगायतका वस्तुहरुको माग आपूर्तिका लागि आयात गर्नुपर्ने बाध्यता रहेको छ ।

(ग) सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा र पेट्रोलियम पदार्थहरू ठूलो मूल्यमा आयात

नेपालमा आयात तीव्रतर वृद्धि हुनाको अर्को प्रमुख कारणमा धेरै ठूलो मूल्यका यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा र पेट्रोलियम पदार्थहरूको आयातलाई लिन सकिन्छ । यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा र पेट्रोलियम पदार्थहरू गरी आर्थिक वर्ष २०७२/७३ मा रु. १३६ अर्ब बराबरको आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा ४९ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. २०२ अर्ब बराबरको आयात भएको

देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा आयात भएको यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा र पेट्रोलियम पदार्थहरूको आयात मूल्य कुल आयातको २१ प्रतिशत हुन्छ । उल्लिखित आयातलाई छुट्याएर हेर्दा आर्थिक वर्ष २०७२/७३ मा रु. ६७ अर्ब बराबरको यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा २० प्रतिशतले वृद्धि भई रु. ८० अर्ब बराबरको आयात भएको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७२/७३ मा रु. ६९ अर्ब बराबरको पेट्रोलियम पदार्थहरू आयात भएकोमा आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा ७७ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. १२२ अर्ब बराबरको आयात भएको देखिन्छ । यसैगरी आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जाहरू रु. ८६ अर्ब बराबरको र पेट्रोलियम पदार्थहरू रु. १९८ अर्ब बराबरको गरी कुल रु.२८४ अर्ब बराबरको आयात भएको देखिन्छ । यी आयातहरू २०७३/७४ को तुलनामा ४१ प्रतिशतले वृद्धि भएको र उक्त आयात कुल आयातको २३ प्रतिशत हुन्छ । उपलब्ध आँकडा अनुसार आर्थिक वर्ष २०७५/७६ को हालसम्मको अवधिमा पनि सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा र पेट्रोलियम पदार्थहरूको आयातमा तीव्रतर वृद्धि भइरहेको देखिन्छ ।

आयात भएका यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जाको किसिमलाई हेर्दा निजी प्रयोगका लागि बढीभन्दा बढी आयात हुने गरेको छ । उच्च भन्सार महसुल तथा करका दरहरूको बाबजुद पनि यातायातका सवारी साधन भित्रिमा कमी आएको छैन । थोरै एवं साँघुरा सडक भएको नेपालमा बढ्दो परिमाणमा आयात हुने गरेको यातायातका सवारी साधनहरूले निश्चयनै मुलुकलाई फाइदा पुग्ने अवस्था छैन । तथापि यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा र पेट्रोलियम पदार्थहरूको आयातबाट मुलुकलाई फाइदा नपुग्ने भए तापनि राजस्व बढाउनका लागि यातायातका सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा र पेट्रोलियम पदार्थहरूको आयातलाई निरन्तरता दिइएको पाइन्छ ।

(घ) आयात व्यवस्थापन व्यापारमा अनौपचारिक तथा अनधिकृत व्यापारको प्रतिकूल असर

नेपालको वैदेशिक व्यापारमा अनौपचारिक तथा अनधिकृत व्यापार उच्च मूल्य तथा परिमाणमा हुने गरेबाट वैदेशिक व्यापार व्यवस्थापनमा प्रतिकूल प्रभाव परिरहेको छ । यसबाट समग्र अर्थतन्त्रमा नै धक्का पुगिरहेको अवस्था छ । भारतसँगको खुला सिमाना र चीनसँगको विकट सीमावर्ती क्षेत्रको कारण दुवैतर्फ अनौपचारिक तथा अनधिकृत व्यापारको प्रवृत्तिलाई नकार्न सकिँदैन । नेपाल र भारतबीच अनौपचारिक तथा अनधिकृत व्यापारको आँकडा औपचारिक रूपमा उपलब्ध छैन । नेपालको भारत र चीनसँगको सीमावर्ती क्षेत्रमा निगरानी तथा नियन्त्रणको कमीले गर्दा

अनौपचारिक तथा अनधिकृत व्यापारको प्रवृत्तिमा निरन्तर वृद्धि भइरहेको अनुमान गर्न सकिन्छ । विभिन्न अध्ययनले अनौपचारिक व्यापार कुल वैदेशिक व्यापारको ४० प्रतिशतसम्म रहेको अनुमान गरेका छन् । नेपालको वैदेशिक व्यापारमा अनौपचारिक तथा अनधिकृत व्यापारको सम्बन्धमा उच्चस्तरीय कर प्रणाली पुनरावलोकन आयोगको प्रतिवेदन, २०७१ मा पनि विशेष रूपमा उल्लेख गरिएको छ ।

१.४ अवसर तथा सम्भावनाहरू

नेपालको वाणिज्य क्षेत्रलाई प्रवर्द्धन, व्यवस्थापन तथा विस्तार गर्न वाणिज्य नीति, २०७२, विकास सहायता नीति, २०७१, विदेशी लगानी नीति, २०७१, कृषि विकास रणनीति, २०७२ तथा नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति, २०७३ को प्रभावकारी कार्यान्वयन आवश्यक पर्नेछ । यसैगरी छिमेकी मुलुकहरूको आर्थिक वृद्धिबाट व्यापारका क्षेत्रमा नेपालले लाभ हासिल गर्ने गरी विश्व व्यापार संगठन, बिमिस्टेक, साफटाजस्ता क्षेत्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रिय संगठनहरूसँगको आवद्धतालाई क्षेत्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा उपयोग गर्न सकिने सम्भावनाहरू छन् । नेपालको वैदेशिक व्यापारमा तीव्र वृद्धि भइरहेको व्यापार घाटालाई उल्लेख्य अनुपातमा न्यून गर्न ठोस उपायहरूलाई अवलम्बन गरिनु पर्दछ । यसका लागि तुलनात्मक लाभसहित बढीभन्दा बढी मूल्य अभिवृद्धि हुने गरी निर्यात प्रवर्द्धन गर्ने र नेपालको अर्थतन्त्रले समेट्न सक्ने एवं नेपालीको औसत आयस्तर सुहाउँदो हुने गरी अनुत्पादनशील वस्तुहरूको आयातलाई व्यवस्थापन गर्ने गरी ठोस कदमहरूलाई अपनाइनु पर्ने आवश्यकता छ । यस परिप्रेक्षमा नेपालको आयात व्यवस्थापनलाई नतिजाउन्मुख तुल्याउन सम्भाव्य अवसर तथा सम्भावनाहरूलाई निम्नबमोजिम उपयोग गरिनु पर्ने देखिन्छ:

- नेपालमा उत्पादन हुने विभिन्न औद्योगिक वस्तुहरूले तुलनात्मक लाभसहित आयात प्रतिस्थापन वा निर्यात प्रवर्द्धन गर्ने सम्भावनाहरू विद्यमान रहेका छन् । सम्भाव्य तुलनात्मक लाभका अवसरहरूलाई पहिचान गरी सोबाट अधिकतम उपयोग गर्ने उपायहरूलाई अवलम्बन गर्नुपर्ने आवश्यकता छ ।
- मूल्य श्रृंखलाको प्रवर्द्धनसहित उल्लेख्य अनुपातमा मूल्य अभिवृद्धि गरी निकासी गरिने नेपाली मौलिक वस्तुहरूलाई निर्यात गर्दाको उत्पादन लागत तथा ढुवानी लागतमा सरकारले पर्याप्त नगद अनुदान दिनुपर्नेछ । साथै, निर्यात प्रवर्द्धन गरिने वस्तुहरूको निकासीमा लाग्ने महसुल तथा शुल्क लगायत सबै करहरू छुट वा कम गरिनु पर्दछ ।
- कृषि क्षेत्रको उत्पादन, उत्पादकत्व एवं निर्यात सामर्थ्यता बढाउनका लागि सिंचाइ र मल खरीदमा अनुदानको व्यवस्था हुनुपर्नेछ । यसैगरी कृषि व्यवसायको आयमा कर नलाग्ने व्यवस्था गरिनु पर्दछ ।

- नेपाली कृषि उपजहरूसँग प्रतिस्पर्धा गर्ने आयातीत कृषि उपजहरूलाई भन्सारजन्य एवं गैरभन्सारजन्य अवरोध तथा मापदण्डहरूसमेत लागू गर्नेतर्फ पहल गरिनु पर्दछ । यसका लागि नेपाली कृषि उपजको उत्पादन एवं उत्पादकत्व बढाई तुलनात्मक लाभको स्थितिमा पुर्याउन आधारभूत कृषि कच्चापदार्थहरू बढ्दो परिमाणमा आयात गर्ने प्रवृत्तिलाई नियन्त्रण गर्न परिमाणात्मक बन्देज लगायतका भन्सारजन्य एवं गैरभन्सारजन्य अवरोध तथा नियमनहरूको आवश्यकता छ ।
- आर्थिक ऐन, मूल्य अभिवृद्धि कर ऐन, भन्सार ऐन, आयकर ऐन र अन्तःशुल्क ऐनमा व्यवस्था भए अनुसार विभिन्न करहरू छुट तथा सुविधा लगायतका प्रावधानले स्वदेशी उद्योगहरूको उत्पादन बढ्ने, निर्यात प्रवर्द्धन हुने र खास वस्तुहरूको आयात व्यवस्थापनमा सघाउ पुग्ने र उपभोक्तालाई सघाउ पुग्नेतर्फ सुनिश्चित गरिनु पर्दछ ।
- नेपालबाट निर्यात हुने र नेपालमा आयात हुने कृषि उपज, तरकारी, फलफूल लगायतको गुणस्तर प्रमाणीकरणसम्बन्धी विद्यमान प्रयोगशालाहरूको सुदृढीकरण गरी अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा मान्य तुल्याइनु पर्नेछ ।
- अन्तर्राष्ट्रिय, क्षेत्रीय तथा द्विपक्षीयस्तरमा भएका सन्धि/सम्झौता तथा प्रतिवद्धताबमोजिम नेपालको निकासीलाई उपलब्ध सहूलियतहरूको बढीभन्दा बढी उपयोग गरिनु पर्दछ ।
- नेपालको कृषि उत्पादन तथा औद्योगिक वस्तुहरूमा तुलनात्मक लाभ हासिल गर्नका लागि निर्यात प्रवर्द्धन गर्ने तथा आयात प्रतिस्थापन गर्ने दुवै प्रकृतिका उद्योगहरूलाई जग्गाको उपलब्धता, विद्युत आपूर्तिको नियमितता, उत्पादनमा परिमाणात्मक लाभको स्थितिमा पुर्याउन सकिने सम्भावनाहरूलाई उपयोग गरिनु पर्दछ ।
- नेपाली मौलिकता, परम्परागत सीप तथा स्रोतको उपलब्धता, उद्योगमैत्री वित्तीय तथा मौद्रिक नीतिहरू, अनुकूल औद्योगिक एवं वाणिज्य नीतिहरू, अनुकूल वाणिज्य सन्धिहरू आदिलाई आधार मानी नेपाली उत्पादनलाई तुलनात्मक लाभको स्थितिमा पुर्याउनेतर्फ पहल गरिनुपर्नेछ ।
- देशमा सहकारी क्षेत्रको बढ्दो उपस्थिति रहेको सन्दर्भमा खासगरी कृषि खेती तथा उद्योग व्यवसायमा आधारित सहकारी संस्थाहरूलाई आयकर छुट तथा अन्य सुविधासहित विस्तार गरिनु पर्दछ ।
- नेपालको औद्योगिक उत्पादनलाई बढाएर आयात प्रतिस्थापनमा सघाउ पुर्याउने गरी बढी सम्भावना भएका कतिपय औद्योगिक वस्तुहरू (सिमेन्ट तथा क्लिङ्कर, औषधि, दुग्धपदार्थहरू, रासायनिक मल, अन्य औद्योगिक वस्तुहरू, सफ्टवेयर लगायतका सेवा उद्योगहरू, पर्यटन उद्योग आदि)मा तुलनात्मक लाभको स्थिति हासिल हुन सक्ने सम्भावनाहरूको उपयोग गरिनु पर्दछ ।

- यसैगरी नेपालका कतिपय औद्योगिक वस्तुहरू (हस्तकलाका वस्तुहरू, ऊनी गलैँचा, च्यांग्रा पस्मिना, तयारी पोशाक, प्राकृतिक रेशामा आधारित वस्तुहरू, चिया, अलैँची, अदुवा, छाला तथा छालाका वस्तुहरू, फलफूलको जुस, औषधीय जडीबुटी एवं सुगन्धित तेल, नुडल्स तथा पास्ता आदि) मा तुलनात्मक लाभसहित निर्यात प्रवर्द्धन गर्न सकिने सम्भावनाहरूलाई बढीभन्दा बढी उपयोग गरिनु पर्दछ ।
- औद्योगिक व्यवसाय ऐनबमोजिम आय कर छुट दिने प्रावधानको सम्बन्धमा प्रचलित अन्य कानूनमा जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि यस ऐनमा लेखिएजति कुरामा यसै ऐनबमोजिम हुने भन्ने उल्लेख भएको हुँदा आर्थिक ऐनसँग सामञ्जस्यता कायम गर्दै यस्तो सुविधा उपलब्ध गराएर स्वदेशी उद्योग व्यवसायको प्रवर्द्धन गरिनु पर्दछ ।
- उद्योग व्यवसाय स्थापना एवं सञ्चालनका लागि जग्गा पाउन नै कठिनाई परेको र उपलब्ध जग्गाको लागत उच्च भएका सन्दर्भमा आवश्यक पर्ने सडक सुविधाहरू, विद्युतीकरण, पानी र ढल निकास लगायतका भौतिक प्रावधानहरूसहितको व्यवस्था सरकारीस्तरबाट गरी निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहित गर्नुपर्नेछ ।
- वैदेशिक व्यापारको कारोबार लागत बढी भई निर्यातमा कठिनाई परिरहेको सन्दर्भमा विशेष गरेर निर्यातको लागत घटाउन व्यापार सहजीकरण तथा देशगत र वस्तुगत रूपमा व्यापार विविधीकरण र निर्यात प्रवर्द्धनमार्फत् पारवहन पूर्वाधार विकास र संस्थागत सुदृढीकरणको आवश्यकता छ । यसका लागि प्रक्रियागत सरलीकरण र संस्थागत सुधार गर्नुपर्नेछ ।
- सरकार र निजी क्षेत्रको सहकार्यमा सम्भाव्यता हेरी विभिन्न राजमार्गको छेउछाउ औद्योगिक करिडोरको विकास गर्न सकिनेछ । यस्ता औद्योगिक क्षेत्रहरूमा स्थापना हुने उद्योगहरूलाई कर छुट लगायत थप सुविधा तथा सहूलियतहरू प्रदान गर्नु पर्नेछ । यसैगरी सरकार र सहकारी क्षेत्रबीच स्वदेशी उत्पादन बढाउने र आयात व्यवस्थापन एवं प्रतिस्थापन गर्ने उद्योगहरूको विकास तथा विस्तार गर्नमा सहकार्यलाई बढावा दिइनु पर्नेछ ।
- बढ्दो व्यापार घाटालाई कम गर्नका लागि मुलुकको खास आवश्यकता हेरेर मात्र सामानहरूको आयात गर्नमा अनुमति प्रदान गर्ने, अनुमति प्रदान गरिँदा नेपाली उद्योगहरूको आवश्यकतालाई प्राथमिकता दिने र आयातमा दिइने राजस्व छुटलाई विशेष अवस्थामा बाहेक अन्त्य गर्ने जस्ता नीतिहरू अवलम्बन गर्नुपर्नेछ । बिलासिताका तथा अनावश्यक उपभोग्य सामानहरूको आयातलाई नियन्त्रण गरिनु पर्दछ ।
- नेपालको अनियन्त्रित आयातलाई कम गर्न सवारी साधन, पेट्रोलियम पदार्थहरू तथा अनावश्यक उपभोग्य सामानहरू लगायतको आयातलाई नियन्त्रण गर्न एकदमै जरूरी

भइसकेको छ । यसका लागि सम्भाव्य विकल्पहरू पहिल्याइ यस्ता आयातको परिमाणलाई प्रभावकारी भन्सारजन्य एवं गैरभन्सारजन्य उपायहरूको अवलम्बन गरेर क्रमिक रूपमा घटाउँदै लानुपर्नेछ ।

- प्रभावकारी व्यापार सहजीकरणका लागि सबै मूल भन्सारमा एकीकृत सीमा व्यवस्थापनको आवश्यकता छ । न्यून बीजकीकरण, गलत मूल्य घोषणा र कम परिमाण घोषणाका सम्भावनाहरूलाई नियन्त्रण गर्न भन्सार प्रशासनमा अन्तर्राष्ट्रिय, क्षेत्रीय तथा छिमेकी राष्ट्रहरूको बजार मूल्यबारे अद्यावधिक तथ्यांक राख्ने व्यवस्था हुनुपर्दछ ।
- निर्यात तथा आयातलाई छिटो छरितो बनाउन आवश्यक पर्ने कागजातहरूलाई न्यूनीकरण गर्दै भन्सार क्षेत्रमा प्रभावकारी व्यापार सहजीकरणका लागि क्रमिक रूपमा कागजबिहीन कारोबारको व्यवस्था हुनुपर्नेछ । साथै एकीकृत सीमा व्यवस्थापनलाई सघाउ पुग्ने गरी एकद्वार प्रणालीलाई प्रभावकारिताकासाथ लागू गर्नुपर्नेछ ।
- विशेष गरेर भारत र चीनसँगको नेपालको वैदेशिक व्यापारमा बढ्दो अनौपचारिक तथा अनधिकृत व्यापारको कारण वैदेशिक व्यापारमा पर्न गएको प्रतिकूल प्रभावलाई नियमन एवं नियन्त्रण गर्नका लागि प्रभावकारी संयन्त्रको व्यवस्था गर्नुपर्नेछ ।
- नेपालको औद्योगिक विकास, निर्यात प्रवर्द्धन र व्यापार व्यवस्थापनमा संघीय संरचना अन्तर्गत तीनै तहका सरकारले महत्वपूर्ण योगदान गर्न सक्ने सम्भावना रहेको छ । संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको एकल अधिकार र साझा अधिकारलाई प्रयोग गर्दै तीनै तहका सरकारको सरोकार, संलग्नता एवं सहभागितामा उद्योग तथा व्यापार क्षेत्रको प्रवर्द्धनतर्फ क्रियाशीलता बढाइनु पर्दछ ।
- प्रदेश सरकार र नगरपालिका/गाउँपालिकाको नीति उद्योग प्रवर्द्धन तथा व्यापारमैत्री हुनु पर्नेछ । प्रदेश एवं स्थानीय तहमा उद्योग तथा वैदेशिक व्यापार क्षेत्रलाई करको दायित्व नबढाएर यस क्षेत्रको प्रवर्द्धनतर्फ जोड दिइनु पर्दछ ।

१.५ उपसंहार

नेपालको अर्थतन्त्रलाई सुदृढ तुल्याउन वैदेशिक व्यापार घाटामा वर्षेनी भइरहेको तीव्र वृद्धिलाई नियन्त्रण गर्नु पर्ने आवश्यकता छ । यसका लागि एकातर्फ नेपालको मौलिकता भएका, स्वदेशी कच्चापदार्थमा आधारित एवं मूल्य श्रृङ्खला प्रवर्द्धनसहित बढी मूल्य अभिवृद्धि हुने सामानहरू निर्यातका लागि विशेष रूपमा पहल गर्नु पर्ने देखिन्छ । नेपाली वस्तुहरूको उत्पादन क्षमता तथा गुणस्तर बढाई विदेशी बजारमा प्रतिस्पर्धात्मक तुल्याउन सरकारले उत्पादन अनुदान, ढुवानी अनुदान, कर छुट लयायतका सुविधाहरू उल्लेख्य अनुपातमा उपलब्ध गराउनु पर्नेछ । स्वदेशी उद्योगलाई कच्चापदार्थ भनी कृषि उपजहरू, जस्तै: मकै, गहुँ, तोरी आदिको बढ्दो आयातलाई

नियन्त्रण गरी स्वदेशी कृषि उत्पादनलाई प्रोत्साहित गरिनु पर्दछ । यसका लागि नेपालबाट निर्यातको बढी सम्भावना भएका मालवस्तुहरूको पहिचान गरी के कस्ता उपायहरू अवलम्बन गरी ती वस्तुको निर्यात बढाउने भन्ने सन्दर्भमा ठोस कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयन गर्नु पर्ने देखिन्छ ।

मुलुकको खास आवश्यकता हेरेर मात्र सामानहरूको आयात अनुमति प्रदान गर्ने, आयातमा दिइने राजस्व छुटलाई विशेष अवस्थामा बाहेक अन्त्य गर्ने र बिलासिताका अनावश्यक उपभोग्य सामानहरूको आयातलाई उच्च करका दरहरू एवं परिमाणात्मक आधारमा बन्देज गर्ने जस्ता उपायहरूलाई दृढताकासाथ अवलम्बन गर्नुपर्दछ । यसैगरी आयातलाई व्यवस्थापन गर्न के कस्ता सामानहरू के कति परिमाणमा आयात गर्ने भन्नेतर्फ स्पष्ट मार्गचित्रको आवश्यकता छ । मुलुकको आवश्यकता र उत्पादकत्व अभिवृद्धितर्फ आयात लक्षित हुनु पर्नेछ । वर्षेनी तीव्र वृद्धि भइरहेको आयातलाई कम गर्न सवारी साधन, पेट्रोलियम पदार्थहरू तथा अनावश्यक उपभोग्य सामानहरू लगायतको आयातलाई परिमाणात्मक आधारमा नियन्त्रण गर्नमा ठोस उपायहरूको खाँचो छ । वैदेशिक व्यापार घाटाको अनुपातलाई कम गर्न सरकारले राजस्व प्राप्तितर्फभन्दा उत्पादनशीलता अभिवृद्धितर्फ जोड दिनु पर्दछ । बढ्दो आयातलाई व्यवस्थापन गर्नका लागि पनि के कस्ता मालवस्तुहरूको आयातलाई नियमन एवं व्यवस्थापन गर्ने भन्ने सन्दर्भमा ठोस कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयन गर्नुपर्ने आवश्यकता छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू:

- अर्थ मन्त्रालय, आर्थिक सर्वेक्षण, २०७३/७४ र २०७४/७५
- अर्थ मन्त्रालय, आर्थिक ऐन, २०७५
- वाणिज्य मन्त्रालय, वाणिज्य नीति, २०७२
- वाणिज्य मन्त्रालय, नेपाल व्यापार एकीकृत रणनीति, २०७३
- भन्सार विभाग, वैदेशिक व्यापार सम्बन्धी तथ्यांक आ.व. २०७४/७५
- व्यापार तथा निर्यात प्रवर्द्धन केन्द्र, वैदेशिक व्यापार सम्बन्धी तथ्यांक आ.व. २०७५/७६
- राष्ट्रिय योजना आयोग, चौधौं योजना (आर्थिक वर्ष २०७३/७४-२०७५/७६)

वैदेशिक व्यापारमा भन्सार विभाग र नेपाल राष्ट्र बैंकबीचको अन्तरसम्बन्ध

✍ वाशुदेव भट्टराई*

१. विषय प्रवेश

मानिसका आवश्यकताहरू सम्पूर्ण रूपमा स्वयंबाट परिपूर्ति हुन सक्दैनन् । जबसम्म व्यक्तिका चाहना पूरा गर्नको लागि इच्छा तथा क्षमता हुँदैन तबसम्म ती चाहनाबमोजिमका वस्तु तथा सेवाको माग समेत हुँदैन । अर्थात् मानिसले आफ्नो आवश्यकता परिपूर्ति गर्ने क्षमता राख्दछ भने तत्पश्चात् मागको सृजना हुन्छ । यस्तो आवश्यकता परिपूर्तिको लागि ऊ आफैँ केही उत्पादन गर्न सक्दछ । उत्पादन गर्न नसकेका वस्तु तथा सेवा अरुबाट प्राप्त गर्दछ र आफूसँग अधिक उत्पादन भएको वस्तु तथा सेवा अरुलाई दिने गर्दछ । यसरी एक अर्काबीच गरिने अँचो पैँचो तथा परम आदिका आधुनिक शब्दावली र क्रियाकलापलाई व्यापार भनिन्छ । यसर्थ आवश्यकता परिपूर्ति गर्ने ध्येयले वस्तु तथा सेवाको खरीद विक्री गर्ने कार्यलाई व्यापार भन्न सकिन्छ ।

परापूर्वकालमा ढुवानी र सञ्चारको अभावका कारण व्यापार एउटा निश्चित क्षेत्र तथा भूभागभित्र मात्र गर्ने गरिन्थ्यो तर आजको सूचना प्रविधिको सहज पहुँच र यातायातका पूर्वाधारको द्रुत विकासको समयमा विश्वका कुनै पनि देशका जनाताले अर्को कुनै पनि देशको जनातासँग व्यापार गर्न सक्ने अवस्था सृजना भएको छ । आज कुनै पनि त्यस्तो देश छैन जसले अर्को देशसँग व्यापार नगरेको होस् । यसलाई देशको आर्थिक हिसाबकिताब राख्ने निकायहरूले आयात निर्यातको रूपमा तथ्यांक राख्ने गरेका हुन्छन् र यसरी एक अर्को देशसँग गरिएका व्यापारलाई व्यवस्थित र सुरक्षित गर्नका लागि भन्सार कार्यालयहरू स्थापना भएका हुन्छन् ।

एकदेशले अर्को देशसँग गर्ने व्यापारिक कारोबारलाई वैदेशिक व्यापार भनिन्छ । कुनै पनि देशको वैदेशिक व्यापारमा एउटा देशले वस्तु तथा सेवा निर्यात गर्दछ र निर्यातकर्ता देशले सोही मूल्य बराबरको विदेशी विनिमय भित्र्याउनु पर्दछ । वस्तु व्यापारको सिलसिलामा भन्सार कार्यालयले आयात निर्यातको जाँचपास गर्ने गर्दछन् । अर्थात् सम्बन्धित देशको केन्द्रीय बैंक लगायत बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूले उपलब्ध गराउने वैदेशिक व्यापारको क्रममा प्रयोग हुने विदेशी मुद्रा र वस्तुको विवरणको आधारमा भन्सार जाँचपास हुने गर्दछ । यसले गर्दा देशबाट विदेशी मुद्रा अपचलन हुने सम्भावनालाई न्यून गरेको हुन्छ ।

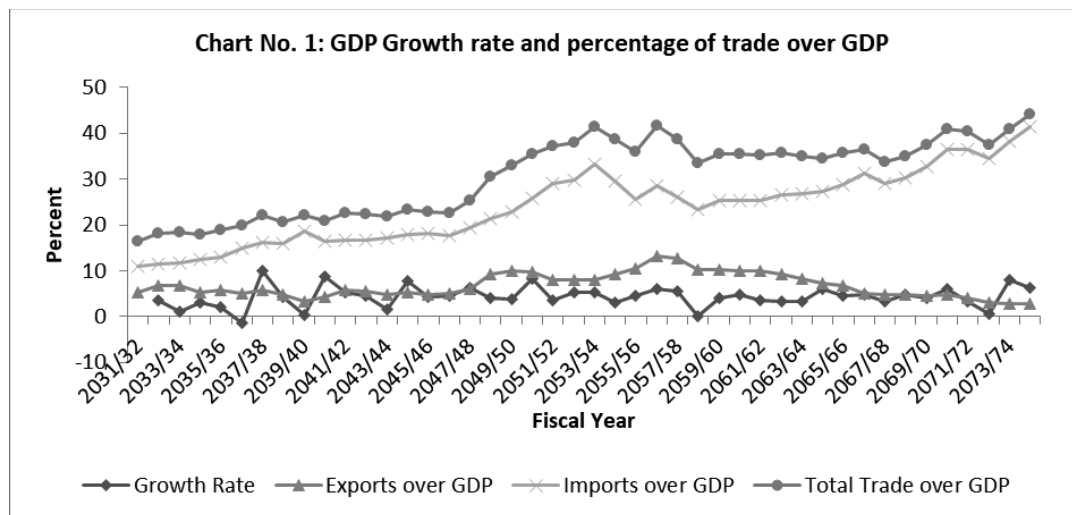
वैदेशिक व्यापार सम्बन्धी कारोबारलाई फर्छ्यौट गर्नका लागि एक आपसका देशले स्वीकार गरेको मुद्रा तथा विदेशी विनिमयको जरुरी हुन्छ । विदेशबाट सामान आयात गर्दा विदेशी मुद्रा भुक्तानी गर्नु पर्दछ । त्यस्तै निर्यात गर्दा विदेशी मुद्रा स्वदेश भित्रिन्छ । यस्तो विदेशी मुद्रा तथा विनिमयको व्यवस्थापन गरिदिने कार्य सम्बन्धित देशको केन्द्रीय बैंकबाट हुने गर्दछ । निर्यातभन्दा आयात धेरै हुने देशमा व्यापार भुक्तानीका लागि विदेशी मुद्राको व्यवस्थापन एक चुनौतीपूर्ण कार्य हो । यसर्थ हाम्रो जस्तो

* उपनिर्देशक, नेपाल राष्ट्र बैंक

आयातमा आधारित अर्थतन्त्रमा केन्द्रीय बैंक लगायत बैंक तथा वित्तीय संस्था र भन्सार कार्यालयहरूबीचको अन्तरसम्बन्धलाई महत्वपूर्ण रूपमा लिइएको हुन्छ । यी संस्थाहरूले पारस्परिक रूपमा समन्वयात्मक भूमिकामा कार्य गर्नु पर्दछ । यसै विषयवस्तुलाई मध्यनजर गर्दै यस लेखमा वैदेशिक व्यापारको अवस्था, केन्द्रीय बैंक र भन्सार कार्यालयबीचको अन्तरसम्बन्धलाई थप केलाउने प्रयास गरिएको छ ।

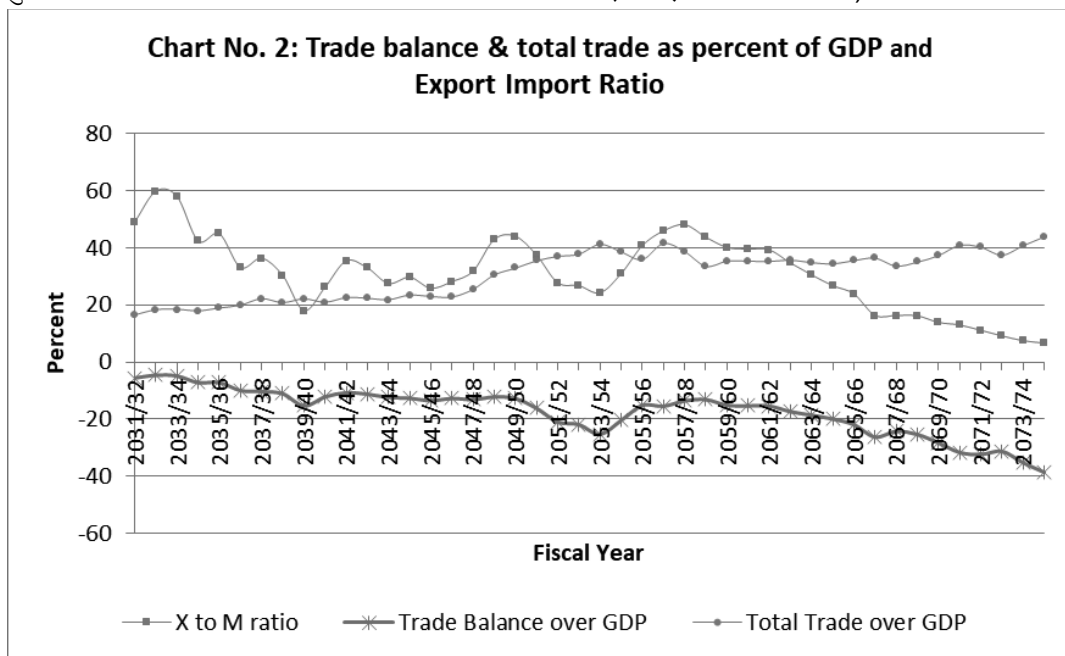
२. नेपालको वैदेशिक व्यापार

निर्यातमा आधारित नेपालको अर्थतन्त्र अब केवल इतिहासमा मात्र सीमितरहेको छ । नेपाल राष्ट्र बैंकले प्रकाशित गरेका तथ्यांक अनुसार आ.व. २०३६/३७ मा बाहेक आ.व. २०३१/३२ देखि हालसम्मका सबै वर्षहरूमा आर्थिक वृद्धिदर सकारात्मक रहेको छ भने आ.व. २०३७/३८ मा हालसम्मकै सबैभन्दा बढी अर्थात् १० प्रतिशतको आर्थिक वृद्धि भएको पाइन्छ (हे. चार्ट नं. १) । त्यस्तै आ.व. २०३९/४०, २०५८/५९ र २०७२/७३ मा आर्थिक वृद्धिदर १ प्रतिशतभन्दा तल झरेको देखिन्छ । उक्त समयमा नेपालमा व्याप्त राजनैतिक अस्थिरता, छिमेकी राष्ट्रसँगको असहज सम्बन्ध र विनाशकारी भूकम्पको असर आदिका कारणले आर्थिक वृद्धिदर न्यून रहेको अनुमान गर्न सकिन्छ ।



माथिको चार्टबाट नेपालको कुल व्यापार र कुल गार्हस्थ उत्पादनको वृद्धिदर सकारात्मक दिशामा अगाडि बढेको देखिन्छ । उक्त सम्बन्धले नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादन बढेसँगै कुल व्यापार बढ्छ भन्ने मान्यता राख्दछ तर सो सँगसँगै आयातको वृद्धिदर अधिक हुँदै र निर्यातको वृद्धिदर घट्दै गएको देखिएको छ । यसको असर नेपालको विप्रेषण आप्रवाहमा परेको छ । यसरी आयात र निर्यातबीच देखिएको ग्यापलाई पूर्ति गर्न कुल गार्हस्थ उत्पादनको करीब २५ प्रतिशतको हाराहारीमा योगदान गर्ने विप्रेषण आय प्रयोग भइरहेको हुँदा नेपालको अर्थतन्त्र थप आयातमुखी भइरहेको छ ।

नेपाल राष्ट्र बैंकले जारी गरेको आ.व. २०७४/७५ को वार्षिक तथ्यांकमा आधारित देशको वर्तमान आर्थिक तथा वित्तीय स्थिति अनुसार आ.व. २०३१/३२ मा नेपालको आयात १.८१ अर्ब, निर्यात ०.८८ अर्ब भई रु. ०.९३ अर्ब व्यापार घाटा रहेको पाइन्छ । उक्त घाटा कुल गार्हस्थ उत्पादन रु. १६.६० अर्बको ५.६० प्रतिशत रहेको थियो । त्यस पछिका कुनै पनि वर्ष नेपालको व्यापार नाफामा छैन । सो समयदेखि आ.व. २०७४/७५ मा हालसम्मकै अधिकतम व्यापार घाटा रहेको छ । उक्त वर्ष कुल गार्हस्थ उत्पादनको ३८.६ प्रतिशतले व्यापार घाटा भएको छ । (हे.चार्ट नं. २)



माथिको चार्ट अनुसार नेपालको कुल गार्हस्थ उत्पादनसँगै कुल व्यापारमा वृद्धि भइरहेको छ । प्रत्येक वर्ष व्यापार घाटा पनि वृद्धि भइरहेको छ । तर आगत र निर्यातको सूचकको रूपमा रहेको निर्यात आयात अनुपात भने घट्दै गइरहेको छ । आ.व. २०३१/३२ मा यस्तो अनुपात ४९ प्रतिशत रहेको तथा त्यस पछिको आर्थिक वर्ष २०३२/३३ मा हालसम्मकै अधिकतम अर्थात् ५९.८ प्रतिशत रहेको थियो । तर २०७५ असारमा आइपुग्दा त्यस्तो अनुपात ६.५ प्रतिशतमा सीमित रहेको छ । यसको अर्थ आ.व. २०३२/३३ मा रु. १०० को आयात गर्दा रु. ५९.८ मूल्य बराबरको सामान निर्यात हुन्थ्यो तर हाल रु. ६.५ मूल्य बराबरको मात्र निर्यात भएको मात्र सकिन्छ । अर्थतन्त्रको मजबुती तथा प्रतिस्पर्धात्मकताका हिसाबले यस्तो अनुपात उच्च हुनु राम्रो मानिन्छ ।

व्यापार घाटाको अत्याधिक वृद्धिको मूल जड नै निर्यातमा वृद्धि नहुनु हो । नेपालको निर्यातसम्बन्धी आँकडा हेर्ने हो भने कुनै पनि वर्षहरूमा १ खर्ब मूल्य बराबरको सामान पनि निर्यात हुन सकेको छैन । तर आयात प्रत्येक वर्ष बढ्दै गएको छ । यदि विप्रेषण आप्रवाहले केही भरथेग नगर्ने हो भने शोधनान्तर स्थितिमा सोच्नै नसकिने खालको नकरात्मक चाप पर्ने थियो । तर विप्रेषण आप्रवाहले

अर्थतन्त्रलाई अस्थाई रूपमा मात्र टेवा दिने हो । अतः आगामी दिनमा यस्तो आप्रवाहलाई उत्पादनशील क्षेत्रमा केन्द्रित गर्ने पर्ने हुन्छ । यसका अतिरिक्त नेपालको उत्पादन आयात प्रतिस्थापन गर्ने वा निर्यात गर्नेतर्फ उन्मुख हुने पर्ने हुन्छ । चार्ट नं. २ मा देखिएजस्तो कुल व्यापार बढ्दै जाने तर व्यापार सन्तुलन र निर्यात/आयात अनुपात उँधोमुख हुने अवस्था देखिएकोले निर्यात गर्ने वा आयात प्रतिस्थापन गर्ने वस्तु तथा सेवाको उत्पादन हुन नसकेमा नेपालको अर्थतन्त्रका आगामी दिन थप चुनौतीपूर्ण हुनेछन् ।

३. वैदेशिक व्यापारमा नेपाल राष्ट्र बैंक र भन्सार विभागको अन्तरसम्बन्ध

कुनै पनि देशको वैदेशिक व्यापार अन्तर्गत वस्तु व्यापारको आयात तथा निर्यातको पहिलो अभिलेख भन्सारबाट शुरु हुन्छ । यसको मूल उद्देश्य देशमा वा देशबाट के कति परिमाण र मूल्यका सामान आयात निर्यात भए भन्ने जानकारी लिनु हो । उक्त तथ्यांक व्यापार र औद्योगिक नीतिका लागि पृष्ठपोषकका रूपमा समेत प्रयोग गर्न सकिन्छ । यसकासाथै अर्को उद्देश्यको रूपमा राज्यले वैदेशिक व्यापारबाट उठाएको कर तथा शुल्कसँग सम्बन्धित रहेको हुन्छ ।

कुनै पनि देशको वैदेशिक व्यापारमा भुक्तानीका लागि केही अपवाद बाहेक विदेशी मुद्रा प्रयोग हुने गर्दछ । आयात तथा निर्यात दुवैमा भुक्तानी दिँदा वा प्राप्त गर्दा दुवै देशले मुख्यतः निर्यातकर्ताले स्वीकार गर्ने मुद्रा भुक्तानी गर्नु पर्ने हुन्छ । यसका लागि विदेशी मुद्राको आवश्यकता पर्दछ । विदेशी मुद्राको सञ्चिति व्यवस्थापन केन्द्रीय बैंकले गरेको हुन्छ । यसर्थ, केन्द्रीय बैंकले वैदेशिक व्यापारको सिलसिलामा हुने भुक्तानीमा नियमन गरेको हुन्छ र यसका लागि आवश्यक नीति निर्माण गरेको हुन्छ । कुनै पनि देशमा जे जति मूल्यको सामान भित्रिएको छ सोभन्दा बढी मूल्यको भुक्तानी हुनु हुँदैन । यस्तै जे जति मूल्यको निर्यात भएको छ सोभन्दा बढी भुक्तानी पनि आउनु हुँदैन । यस नियम विपरीत व्यापार भएमा देशको कुल आय, सम्पत्ति र शोधनान्तर स्थिति असन्तुलित हुन जान्छ ।

नेपाल राष्ट्र बैंक ऐन, २०५८ र विदेशी विनिमय (नियमित गर्ने) ऐन, २०१९ ले नेपालमा विदेशी मुद्राको सञ्चिति, व्यवस्थापन र परिचालन गर्ने सम्पूर्ण अधिकार नेपाल राष्ट्र बैंकलाई प्रदान गरेको छ । साथै भन्सार ऐन, २०६४ ले समेत निकासी पैठारीका सम्बन्धमा मूल्य कायम गर्दा नेपाल राष्ट्र बैंकबाट निर्धारण गरिएको विनिमय दरका आधारमा गर्ने गर्दछ । सोही ऐन बमोजिम विदेशी मुद्राको व्यवस्थापनका लागि विभिन्न विनियमावली, निर्देशन, परिपत्र र सार्वजनिक सूचनाहरू जारी गरेको छ । कुनै पनि वस्तु तथा सेवा आयात तथा निर्यात गर्दा भुक्तानी हुने विदेशी मुद्राको सिधा असर देशको विदेशी विनिमय सञ्चितिमा परेको हुन्छ । तसर्थ, सञ्चिति व्यवस्थापकको नाताले नेपाल राष्ट्र बैंकले विदेशी मुद्रा भुक्तानी हुने गरी हुने वैदेशिक व्यापारका लागि भन्सार विभागसँग अन्तरसम्बन्धित विभिन्न व्यवस्थाहरू गरेको हुन्छ । विदेशी मुद्रा अपचलन हुन नपाओस् भन्ने हेतुले विदेशी विनिमयसँग सम्बन्धित नियमनहरू भन्सार विभागसँग अन्तरसम्बन्धित रहेका हुन्छन् । भन्सार विभागले पनि ती नियमनहरूको पालनामा सहयोगीको भूमिका खेली देशको सञ्चिति व्यवस्थापनलाई चुस्त बनाउन सहयोग गरेको हुन्छ । यस आधारमा नेपाल राष्ट्र बैंक र भन्सार विभागबीचका अन्तरसम्बन्धित व्यवस्थाहरू निम्नानुसार चर्चा गरिएको छः

(क) भन्सार मूल्य निर्धारण सम्बन्धी व्यवस्था

भन्सार ऐन, २०६४ को परिच्छेद-५ अन्तर्गत दफा १३ मा पैठारी गर्ने मालवस्तुको मूल्य निर्धारणको आधार रहेको छ । भन्सार कार्यालयले यस दफा बमोजिम मालवस्तुको भन्सार मूल्य कायम गर्दा सामान्यतः विदेशी मुद्रामा गर्नु पर्ने हुन्छ । यसरी पैठारीको अवस्थामा महसुल बुझाउनु पर्ने मालवस्तुको मूल्यांकन विदेशी मुद्रामा भएकोमा सोको नेपाली रुपैयाँमा परिवर्तन गर्दा मालवस्तु जाँचपास हुँदाका दिन नेपाल राष्ट्र बैंकबाट तोकिएको विदेशी मुद्राको विक्रीदरको आधारमा गर्नुपर्ने हुन्छ । नेपाल राष्ट्र बैंकबाट विनिमय दर नतोकिएको विदेशी मुद्राको हकमा सो विदेशी मुद्रालाई अमेरिकी डलरमा परिवर्तन गर्दा हुने अमेरिकी डलरको विक्री दरको आधारमा गरिन्छ । त्यस्तै कूटनीतिक सुविधा, महसुल सुविधा वा पूर्ण वा आंशिक महसुल छुटमा पहिले पैठारी भई पछि महसुल बुझाउने मालवस्तुको भन्सार मूल्यलाई नेपाली रुपैयाँमा परिवर्तन गर्दा बाँकी महसुल बुझाउने दिनमा नेपाल राष्ट्र बैंकबाट तोकिएको विदेशी मुद्राको विक्रीदरको आधारमा गरिन्छ ।

साथै दफा १६ बमोजिम निकासी हुने मालवस्तुको मूल्य कायम गर्दा त्यस्तो मालवस्तुको विदेशी मुद्रामा रहेको मूल्यलाई नेपाली रुपैयाँमा परिवर्तन गर्दा मालवस्तु जाँचपास हुने दिनमा नेपाल राष्ट्र बैंकबाट तोकिएको विदेशी मुद्राको खरीद दरको आधारमा गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ ।

(ख) प्रज्ञापनपत्र, जाँच तथा जाँचपास सम्बन्धी व्यवस्था

भन्सार ऐन, २०६४ को परिच्छेद-६ अन्तर्गत दफा २५ मा कसैले विद्युतीय माध्यमबाट सफ्टवेयर निकासी गरेकोमा निकासी सम्बन्धी सम्झौता, बीजक र सम्बन्धित पैठारीकर्ताबाट भुक्तानी प्राप्त भएको प्रमाण समेतको आधारमा नेपाल राष्ट्र बैंकले प्रमाणित गरेपछि मात्र त्यस्तो सफ्टवेयर निकासी भएको मानिने व्यवस्था रहेको छ । यस अनुसार कोही कसैले विद्युतीय माध्यम अर्थात् इमेल, इन्टरनेटबाट अदृश्य वस्तु वा सेवा निर्यात गरेको रहेछ भने सो निर्यात भएको यकीन गर्न ऐनले तोकेका कागजातका आधारमा नेपाल राष्ट्र बैंकले प्रमाणित गरिदिनु पर्ने हुन्छ । यसका लागि निर्यातकर्ताको बैंक खातामा पैठारीकर्ताले रकम पठाएको प्रमाण नै मुख्य आधार हुन्छ ।

(ग) जफत भएका वा छुटाइ नलगेका बहुमूल्य वस्तु विक्री सम्बन्धी व्यवस्था

भन्सार नियमावली, २०६४ को नियम ३६ मा जफत भई वा भन्सार कार्यालयबाट छुटाइ नलगी नेपाल सरकारको हुन आएका मालवस्तु लिलाम विक्री गर्नु पर्ने व्यवस्था रहेको छ । तर सुन, चाँदी, हीरा, जवाहरात, अमूल्य खनिजपदार्थ वा यसबाट बनेका गहना तथा अन्य वस्तुहरूका हकमा नेपाल राष्ट्र बैंकले खरीद गर्ने भएमा सो बैंकमा पठाई प्रचलित मूल्यबमोजिम विक्री गर्नु पर्ने हुन्छ । यस अवस्थामा ती वस्तुहरूको मूल्य नेपाल राष्ट्र बैंकले तय गर्ने वस्तुको हकमा सोही बमोजिम, सो नभएमा अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा भएको मूल्यलाई सोही दिनको विनिमयदरका आधारमा मूल्य कायम समेत गर्न सकिन्छ । नेपाल राष्ट्र बैंकले खरीद नगरेको अवस्थामा ती बहुमूल्य वस्तु लिलाम बढाबढबाट विक्री गर्न सकिने व्यवस्था रहेको छ ।

(घ) निकासी भएको मालसामानको मूल्य भुक्तानी सम्बन्धी व्यवस्था

विदेशी विनिमय (नियमित गर्ने) ऐन, २०१९ को दफा ९(क) अनुसार निकासीकर्ताले नेपाल राष्ट्र बैंकले तोकेको निकासी प्रज्ञापनपत्रमा उल्लेखित विवरणहरू भरी उक्त प्रज्ञापनपत्रमा घोषित मूल्य बैंकद्वारा स्वीकृत विदेशी विनिमयमा तोकिएको अवधिभित्र भुक्तानी ल्याउँछु भनी भन्सार अधिकृतसमक्ष घोषणा गर्नुपर्नेछ । यस व्यवस्थाअनुरूप निकासीकर्ताले निकासी गरेको मालसामानको विदेशी मुद्रामा भुक्तानी नेपालभित्र आउने गरी प्राप्त गर्नु पर्ने अनिवार्य व्यवस्था रहेको छ । नेपाल राष्ट्र बैंकले जारी गरेको एकीकृत परिपत्र- २०७४ बमोजिम अग्रिम भुक्तानी प्राप्त भएको आधारमा निकासी गर्दा उक्त बैंक तथा वित्तीय संस्थाले जारी गरेको अग्रिम भुक्तानी प्रमाणपत्रमा भन्सार कार्यालयबाट सामान निकासी भएको व्यहोरा प्रमाणित गराउनु पर्ने अनिवार्य व्यवस्था रहेको छ ।

(ङ) आयात गरिने सामानको हकमा भएका व्यवस्था

विदेशी विनिमय कारोबार गर्न इजाजतपत्र प्राप्त बैंक वित्तीय संस्था र अन्य निकायहरूलाई नेपाल राष्ट्र बैंकद्वारा जारी गरेको एकीकृत परिपत्र अनुसार कुनै पनि मालवस्तु तथा सेवा आयातबापत विदेशी मुद्रा भुक्तानी गर्दा सो मालवस्तु तथा सेवा आयात भएको हो वा होइन, यकीन हुने कागजात सम्बन्धित भन्सार कार्यालयबाट प्रमाणित हुनुपर्ने व्यवस्था गरेको छ । त्यस्तै बैंक तथा वित्तीय संस्थाले जारी गरेका कागजातका आधारमा भन्सारले र भन्सार कार्यालयबाट प्रमाणित कागजातका आधारमा बैंक तथा वित्तीय संस्था र नेपाल राष्ट्र बैंकले कार्य गर्नुपर्ने हुँदा देहायका मुख्य विषयहरूमा बैंकिङ क्षेत्र र भन्सार कार्यालयको सहजतापूर्ण अन्तरसम्बन्ध कायम हुनु पर्दछ ।

(अ) मालवस्तु आयात गर्न प्रतीतपत्र खुलेको र सामान भित्रिएको प्रमाणसँग सम्बन्धित फारामहरू:

आयातबापतको विदेशी विनिमय भुक्तानी व्यवस्थापनका लागि नेपाल राष्ट्र बैंकले विदेशी विनिमय विभाग निर्देशन फाराम (वि.वि.नि. फाराम) हरूको व्यवस्था गरेको छ । सो बमोजिम कुनै बैंक तथा वित्तीय संस्थाले आयातकर्ताको तर्फबाट आयात प्रतीतपत्र खोल्ने अवस्थामा नै वि.वि.नि. फाराम नं. ३ भर्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ । आयातकर्ताले उक्त फारामको एकप्रति सम्बन्धित भन्सार कार्यालयमा बुझाउनु पर्ने हुन्छ । यसले गर्दा भन्सार कार्यालयले सामान आयात गर्नको लागि प्रतीतपत्र खुलेको जानकारी प्राप्त गर्दछ । त्यस्तै मालवस्तु भन्सारमा आइपुगेपश्चात् सो छुटाउनका लागि वि.वि.नि. फाराम नं. ४ आयातकर्ताको बैंकले जारी गरेको हुन्छ । यस सँगसँगै प्रतीतपत्रको प्रतिलिपि, व्यापारिक बीजक, उत्पतिको प्रमाणपत्र, ढुवानी सम्बन्धी कागजात लगायत अन्य आवश्यक कागजात रहेका हुन्छन् । उक्त वि.वि.नि. फारामको दुई प्रति सम्बन्धित भन्सार कार्यालयको लागि पठाइएको हुन्छ सो मध्ये एक प्रति भन्सार कार्यालयबाट सामान भित्रिएको प्रमाणित भईसकेपछि बैंकमा फिर्ता गर्नुपर्ने हुन्छ । यो अति नै संवेदनशिल विषय हो किनकि आयातकर्ताले सोभन्दा अगाडी नै निर्यातकर्तालाई विदेशी मुद्रा भुक्तानी गरिसकेको हुन्छ । बैंकहरूले उक्त विदेशी मुद्रा भुक्तानीबापत नेपालमा तोकिएको मूल्यको सामान भित्रियो कि भित्रिएन भन्ने जानकारी सोही फारामबाट पाउने गर्दछन् । बैंकहरूले

यसै प्रमाणको आधारमा विदेशी मुद्रा सदुपयोग भयो या अपचलन भयो भन्ने यकीन गर्न सक्दछन् र अपचलन भएको आशंका भएमा वा ३ महिनासम्म पनि सामान भित्रिएको प्रमाण स्वरूप उक्त वि.वि.नि. फाराम बैंकमा फिर्ता नआएमा सोको फेहरिस्त नेपाल राष्ट्र बैंकलाई उपलब्ध गराउनु पर्ने अनिवार्य व्यवस्था रहेको छ ।

(आ) भन्सार कार्यालय र बैंक तथा वित्तीय संस्थाबीचका पारस्परिक कागजात तथा पत्र सम्बन्धमा:

बैंक वित्तीय संस्थाले आयातकर्ताको तर्फबाट जारी गर्ने वि.वि.नि. फाराम लगायत सामान सम्बन्धी अन्य विवरण र भन्सार कार्यालयले आयातकर्ताको सामान भित्रिएको प्रमाण स्वरूप दिने प्रमाणित वि.वि.नि. फाराम, प्रज्ञापनपत्र, रसिद लगायत अन्य कागजातहरूको पारस्परिक महत्व रहेको हुन्छ । बैंक वित्तीय संस्थाले जारी गरेका कागजात भन्सारका लागि जति महत्वपूर्ण हुन्छन् सोही बमोजिम भन्सारबाट जारी हुने कागजात र विवरण बैंक वित्तीय संस्था र नेपाल राष्ट्र बैंकलाई महत्वपूर्ण रहन्छन् । तर, यदाकदा त्यस्ता कागजातहरू सम्बन्धित कार्यालयमा पेश हुनेमा केही समस्या तथा कठिनाई रहेको गुनासो बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूले बेलाबेलामा गर्ने गरेका पनि छन् । तसर्थ, उक्त फाराम लगायतका अन्य कागजात आयातकर्ताले प्रतीतपत्र खोलेको बैंकमा फिर्ता आउने कार्यमा सम्बन्धित भन्सार कार्यालयको सहयोगात्मक र रचनात्मक सहयोगको अपेक्षा रहेको हुन्छ । यसका साथै त्यस्ता कागजात जारी गर्नेहरूबीचका आधिकारिक दस्तखतहरूको पर्याप्त आदानप्रदान र अद्यावधिक नहुनु पनि कहिलेकाँही समस्याको कारकको रूपमा रहेको पाइन्छ । यस सम्बन्धमा समेत राष्ट्र बैंकले परिपत्र गरेको छ । यसका लागि भन्सार अधिकृतहरूको अद्यावधिक दस्तखत नमूना भन्सार कार्यालयले बैंकहरूलाई र पारस्परिक रूपमा बैंकले भन्सार कार्यालयहरूलाई अनिवार्य रूपमा उपलब्ध गराउनु पर्ने व्यवस्था गरेको छ ।

(इ) धरौटी सम्बन्धी व्यवस्था:

बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूले वि.वि.नि. फाराम नं. ४ जारी गर्दा अर्थात् सामान छुटाउने कागजात जारी गर्दा आयातकर्तासँग आयात हुने मालसामानको केही प्रतिशत धरौटी स्वरूप जम्मा गर्न लगाएका हुन्छन् । यस्तो धरौटी उद्योगहरूले गर्ने आयातको हकमा २ प्रतिशत, व्यापारिक फर्महरूले गर्ने आयातको हकमा १० प्रतिशत र नगद विदेशी मुद्रा/ड्राफ्ट/टि.टि. बाट भुक्तानी हुने गरी तातोपानी भन्सार बिन्दुमार्फत चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतबाट हुने आयात कारोबारका लागि १५ प्रतिशत रहेको छ । उक्त धरौटीबापतको रकम भन्सारमा सामान छुटाउने बखत तिर्नुपर्ने महसुल लगायत अन्य राजस्व रकमको प्रयोजनका लागि समेत प्रयोग गर्न सकिन्छ । सो प्रयोजनमा उपयोग नभएको खण्डमा उक्त रकम आयातकर्ताको बैंकमा हुने अन्य कारोबारसँग मिलान हुने गर्दछ । यसरी बैंक वित्तीय संस्थाले आयातकर्ताबाट लिने धरौटी

रकमको अन्तरसम्बन्ध भन्सार कार्यालयले आयातकर्तासँग लिनु पर्ने शुल्क, राजस्व आदिसँग रहेको हुन्छ ।

तर नेपाल सरकार भन्सार विभागले सम्बन्धित आयातकर्ताको नाममा जारी गरेको वण्डेड वेयरहाउसको प्रमाणपत्र (म्याद गुज्जेको भए नवीकरण भएको) अथवा आयात गरेको मालसामान छुटाउन नेपाल सरकारको सम्बन्धित भन्सार कार्यालयको नाममा जारी गरिएको बैंक ग्यारेण्टीको प्रतिलिपि भएको अवस्थामा बैंक वित्तीय संस्थाले धरौटी लिन नपर्ने व्यवस्था रहेको छ ।

(ई) भन्सार नाका सम्बन्धी व्यवस्था:

आयात प्रतीतपत्र खोल्दाकै बखत तोकिएको कुन भन्सार कार्यालयहरुबाट सामान पैठारी गर्ने हो सो खुलाउनु पर्ने हुन्छ । यस्तो विवरण वि.वि.नि. फाराम नं. ३ मा खुलाइएको हुन्छ । यदि कुनै भन्सार कार्यालयबाट मालवस्तु आयात गर्ने गरी प्रतीतपत्र खोलेको तर कारणवश सो भन्सार कार्यालयको सट्टा अन्य भन्सार कार्यालयबाट आयात गर्नुपर्ने अवस्था परेमा सम्बन्धित आयातकर्ताबाट भन्सार परिवर्तन गर्नुपर्ने औचित्य पुष्टि हुने कागजात लिई प्रतीतपत्र खोलेको बैंकले आयात हुने भन्सार नाका संशोधन गरेको प्रमाण (वि.वि.नि.फाराम) आयात हुने भन्सार कार्यालयमा पेश गर्नुपर्ने हुन्छ । यसरी आयात हुने भन्सार बिन्दु परिवर्तनका लागि अन्य निकायको अनुमति वा सिफारिश आवश्यक पर्दैन । यस प्रयोजनको लागि एकपटक वि.वि.नि.फाराम जारी भइसकेपछि सोको सक्कलप्रति लिई बैंकहरुले अर्को वि.वि.नि फाराम जारी गरेका हुन्छन् । तसर्थ, यसरी जारी भएका वि.वि.नि फाराम प्राप्त भएमा सम्बन्धित भन्सार कार्यालयले सोको आधिकारिकतातर्फ समेत ध्यान दिनुपर्ने हुन्छ ।

(उ) नगद रकम ओसारपसार सम्बन्धी व्यवस्था:

विदेशी विनिमय (नियमित गर्ने) ऐन, २०१९ को दफा ५ को व्यवस्था बमोजिम नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालयले मिति २०७१/१०/१५ गते नेपाल राजपत्र भाग ५ मा प्रकाशित गरेको सूचनामा नेपाली नागरिकले नेपाल राष्ट्र बैंकले व्यवस्था गरेको बाहेक नेपाली तथा भारतीय मुद्रा अन्य मुलुकमा लैजान वा पठाउन नपाइने र भारतबाहेक अन्य मुलुकबाट ल्याउन नपाइने व्यवस्था रहेको छ । उक्त राजपत्रको सूचनाको आधारमा नेपाली मुद्रा तथा विदेशी विनिमयको ओसारपसारमा नियन्त्रण गर्ने प्रयोजनका लागि नेपाल राष्ट्र बैंकले मिति २०७२/८/६ मा सार्वजनिक सूचना जारी गरेको छ । यस अनुरूप नेपाली वा विदेशी नागरिक अन्य मुलुकमा जाँदा प्रतिव्यक्ति नेपाली रुपैयाँ ५,००० भन्दा बढी साथमा लैजान वा अन्य मुलुकबाट साथमा ल्याउन बन्देज लगाएको छ । त्यस्तै नेपाली वा विदेशी नागरिकले नेपालबाट अन्य मुलुकमा जाँदा प्रतिव्यक्ति अमेरिकी डलर ५,००० (पाँच हजार) वा सो बराबरको अन्य परिवर्त्य विदेशी मुद्रा (विशेष प्रयोजनका लागि राहदानीमा बैंकले दरपीठ गरी सटही दिएकोमा बाहेक) भन्दा बढी

नगदैं साथमा लैजान बन्देज लगाएको छ । यदि नेपाली वा विदेशी नागरिकले नगद विदेशी मुद्रा अमेरिकी डलर ५,००० (पाँच हजार) वा सो बराबरको अन्य परिवर्त्य विदेशी मुद्राभन्दा बढी साथमा ल्याएको वखत भन्सार अधिकृत समक्ष घोषणा गरी प्रमाणित गर्नु पर्ने हुन्छ ।

४. निष्कर्ष

नेपालमा हुने मालवस्तु आयातको अंकका बारेमा माथि नै चर्चा गरिसकिएको छ । भन्सार विभागले प्रकाशित गरेको आ.व. २०७४/७५ को वैदेशिक व्यापार तथ्यांक अनुसार नेपालको वैदेशिक व्यापारमा संलग्न ९६ मालवस्तु मध्ये ५ वस्तुको व्यापार मात्र नाफामा रहेको छ, बाँकी ९१ वस्तुको निर्यातभन्दा आयात अधिक भई वैदेशिक व्यापार घाटामा रहेको देखिन्छ । कुनै पनि मालवस्तु तथा सेवा आयात गर्दा सो बराबरको विदेशी मुद्रा वा त्यस्तै अन्य विदेशी विनिमय भुक्तानी गर्नुपर्ने हुन्छ । सोको लागि स्वदेशमा विदेशी विनिमयको पर्याप्त सञ्चिति हुन आवश्यक हुन्छ । अन्यथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको भुक्तानीमा समस्या आउँछ र देशको विश्वसनीयता समेत खस्कन पुग्दछ । विदेशी विनिमयको व्यवस्थापन एक चुनौतीपूर्ण कार्य समेत हो र स्वदेशमा रहेको सिमित विदेशी विनिमयलाई मध्यनजर गर्दै विदेशी मुद्रा भुक्तानीका लागि विभिन्न शर्तहरू लगाइएका हुन्छन् । जस्तै: पूँजीको रूपमा विदेशमा लगानी गर्न नेपालबाट विदेशी विनिमय रकमान्तर गर्न नपाइने, आयात भएको मालवस्तुको मूल्यभन्दा बढी विदेशी मुद्रा भुक्तानी गर्न नपाइने, विदेशी मुद्रा प्राप्त नहुने गरी निर्यात गर्न नपाइने, अधिक र न्यून बीजकीकरण गर्न नपाइने आदि । यदि यी व्यवस्थालाई उल्लंघन गरी विदेशी मुद्रा भुक्तानी गर्ने गराउने गरेमा विदेशी विनिमय (नियमित गर्ने) ऐन, २०१९ बमोजिम विदेशी मुद्रा अपचलन भएको मानिन्छ र यो एक अपराध समेत हुन्छ । तसर्थ नेपाल राष्ट्र बैंकले विशेषतः आयात, विदेशी लगानी र विदेशी मुद्रा ओसारपोसारमा नियमन गर्ने गर्दछ । यसका लागि विदेशी विनिमय कारोबारमा प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रूपमा प्रभाव पार्ने भन्सार विभाग, बैंक तथा वित्तीय संस्था, मनिचेन्जर, होटल, ट्राभल तथा ट्रेकिङ एजेन्सी, क्यासिनो र उद्योगी तथा व्यापारीहरूले समन्वयात्मक र सहयोगीको भूमिका निभाउनु पर्ने हुन्छ ।

सन्दर्भ सामाग्रीहरू

१. देशको वर्तमान आर्थिक तथा वित्तीय स्थिति, नेपाल राष्ट्र बैंक, २०७५ भदौ ।
२. Annual Foreign Trade Statistics, 2017/18, www.customs.gov.np
३. विदेशी विनिमय कारोबार गर्न इजाजतपत्र प्राप्त बैंक वित्तीय संस्था र अन्य निकायहरूलाई जारी गरिएको एकीकृत परिपत्र- २०७४, नेपाल राष्ट्र बैंक ।
४. विदेशी विनिमय (नियमित गर्ने) ऐन, २०१९
५. नेपाल राष्ट्र बैंक ऐन, २०५८
६. भन्सार ऐन, २०६४
७. भन्सार नियमावली, २०६४

राजस्वको विद्युतीय भुक्तानी (e-Payment): भन्सारको सन्दर्भमा

चुडामणि दुङ्गना *

पृष्ठभूमि

विश्व मानचित्रमा हुने अविरल परिवर्तनले हरेक मानवीय क्रियाकलापमा प्रभाव पारिरहेको हुन्छ । विश्वव्यापीकरणको प्रभाव विस्तारसँगै नेपाल पनि सम्बन्धित क्षेत्रमा अङ्गालिएका समकालीन व्यवस्थापन प्रणालीहरूलाई अवलम्बन गर्दै अघि बढिरहेको छ । बीसौं शताब्दीको उत्तरार्धदेखि प्रविधिको विकास, परिमार्जन तथा उपयोगको क्षेत्रमा भएका तीव्रतर परिवर्तनले केही दशकको अवधिभित्रै दैनिकीलाई उल्लेख्यरूपमा परिवर्तित गरिदिएको छ । विविध प्रकृतिका विद्युतीय प्रणालीहरूको विकास तथा तिनीहरूको नेपाली आकासमा प्रवेशसँगै हाम्रा प्रशासनिक तथा व्यक्तिगत क्रियाकलाप सञ्चालन प्रक्रिया पनि बदलिँदै गएको छ ।

सूचना प्रविधिको प्रवेगात्मक प्रसारले विश्वभर प्रभाव जमाउँदै गर्दा नेपालमात्र अछुतो रहने कुरै भएन । प्राविधिक ज्ञानको कमी र भौगोलिक विकटताका बाधाहरू पन्छ्याउँदै नेपाल पनि प्राविधिक खुड्किलो उक्लन प्रयत्नरत छ । यसै परिवेशमा हरेक व्यक्ति आधुनिक प्रविधिसँग निकटस्थ हुँदै अभ्यस्त हुने क्रममा रहेको पाइन्छ । कुनै पनि क्षेत्रको आमूल परिवर्तनको लागि उच्च व्यवस्थापनको नेतृत्वदायी भूमिका अनिवार्य आवश्यकताको रूपमा रहेको हुन्छ । चलिरहेका पुराना पद्धतिलाई विस्थापित गरी नयाँ कार्यप्रणालीलाई अङ्गीकार गर्न प्रतिबद्ध रही वर्तमान नेतृत्व आफू मातहत निकाय तथा जनशक्तिलाई निर्देशित गर्ने कार्यमा अग्रसर रहेको पाइन्छ ।

परिवर्तन निरन्तरको प्रक्रिया हो । सकारात्मक दिशामा बढाइएका पाइलाले मात्र प्रतिस्पर्धी क्षमताको अभिवृद्धि सम्भव छ । नयाँ प्रविधिको उपयोगको लागि सरोकारवाला व्यक्ति तथा निकाय पनि उत्तिकै जागरुक हुन जरुरी हुन्छ । हाल सरकारी निकाय तथा उद्योगी व्यापारीका साथै हरेक व्यक्ति आधुनिक प्रविधिसँग अभ्यस्त हुँदै त्यसैमा निर्भर रहने क्रम बढ्दै गएको छ । कम्प्युटर, मोबाइल तथा इण्टरनेटको बढ्दो प्रयोगले विकसित देशहरूमा अभ्यस्त प्रविधिको उपयोग गरी द्रूततर विकासको बाटोमा अघि बढ्ने अवसर उपलब्ध भएको छ । ती अवसरहरूको सुझबुझपूर्ण उपयोगले भावीपुस्ताले गर्व गर्नसक्ने गरी हाम्रा कामलाई सम्झन पाउने अवस्था सिर्जना गर्न सक्षम हुने चुनौती वर्तमान संयन्त्रमा कार्यरत हरेकको सामु खडा छ ।

विद्युतीय भुक्तानी

वस्तु विनिमय प्रणाली (Barter System) उपयोग गरी आफूसँग भएको वस्तु दिएर आफूलाई आवश्यक वस्तु लिने प्रक्रियाबाट मानिसले वस्तु तथा सेवा प्राप्ति तथा उपभोगको थिति बसालेका हुन् । दुबै पक्षको आवश्यकताको वस्तु मिल्न गाह्रो भएकोले विनिमयको लागि साझा

* निर्देशक, आन्तरिक राजस्व विभाग

वस्तुको रुपमा मुद्राको प्रचलन शुरू भएको पाइन्छ । सरलता र सहजताको निरन्तर खोजीले मानिसलाई नयाँ प्रविधि तथा प्रक्रियाको आविष्कार गर्न प्रेरित गरिरहँदा विनिमय प्रणालीमा पनि व्यापक परिवर्तन आएका छन् । नक्कली तथा खोटो मुद्राको जोखिमले मुद्राको प्रयोग पनि जोखिमयुक्त भएपछि नगद कारोबारको विकल्पको खोजी शुरू भयो । विद्युतीय प्रणालीले भरपर्दो स्वरूप ग्रहण गर्दै गर्दा नगदको सट्टा चेकबाट भुक्तानी गर्ने गरिएकोमा हाल कागजी प्रणालीको प्रयोग नगरी एक बैंकको खाताबाट अर्को बैंकको खातामा रकम स्थानान्तर हुने प्रणालीको उपयोग बढ्दो क्रममा रहेको छ ।

नेपालकै परिवेशमा पनि व्यक्तिले बैंकसम्म पुगेरमात्र आफ्नो खातामा रहेको रकम निकाल्न सक्ने चेक पद्धतिसँगै विभिन्न विद्युतीय प्रणालीहरू प्रयोगमा बढोत्तरी भइरहेको छ । हिमालयन बैंकले पहिलो पटक नेपालमा भित्र्याएको एटीएम (ATM) मेशिनको उपयोग गरी आफूले लिएको स्मार्ट कार्डको प्रयोग गरी आफूलाई चाहिएको समय र स्थानमा रहेको मेशिनबाट नगद प्राप्त गर्ने प्रणाली अहिले व्यापक प्रयोगमा आइरहेको छ । यसकासाथै केही वर्ष अघिदेखि नेपाल क्लियरिङ हाउस लिमिटेडमार्फत् हुँदै आएको एक बैंकको खाताबाट अर्को बैंकको खातामा रकम पठाउने विद्युतीय चेक राफसाफ (Electronic Cheque Clearance) तथा अन्तरबैंक भुक्तानी व्यवस्थापन(Interbank Payment Settlement) को कार्यले नगद तथा चेक/ड्राफ्ट बोकेर हिँडनुपर्ने बाध्यतालाई धेरै हदसम्म घटाइदिएको छ । विभिन्न कम्पनीहरूले eSewa (2009), i-Pay (2010), Khalti (2017), Nepzy जस्ता विद्युतीय थैली (Digital Wallets) मार्फत् इण्टरनेटको माध्यमबाट गरिने विद्युतीय भुक्तानीका विभिन्न व्यवस्थाहरू उपलब्ध गराएका छन् । आफूले चाहेको समयमा जुनसुकै स्थानबाट विभिन्न महसुल तिर्ने, हवाई टिकटको भुक्तानी गर्ने, चलचित्रको टिकटको भुक्तानी गर्ने लगायतका अनलाइनमा खरीद गरिने सामानको अनलाइनबाटै भुक्तानी गर्ने कार्यमा समेत ती प्रणालीहरूको प्रयोग दिन प्रतिदिन बढिरहेको छ ।

राजस्व सङ्कलनमा विद्युतीय भुक्तानी

प्रविधिलाई अनुसरण गर्नको लागि उपयुक्त कानूनी व्यवस्था आधारभूत आवश्यकताको रुपमा रहेको हुन्छ । त्यही कानूनी आधारलाई टेकेर आधुनिक तथा नवीनतम प्रणालीहरूको अवलम्बन एवं विस्तार हुने गर्दछ । सरकारी खर्च भुक्तानी चरणबद्ध रुपमा नगद, साधारण चेक, एकाउण्ट पेयी (Account Payee) चेकको माध्यमबाट अगाडी बढेको पाइन्छ । सरकारको राजस्व एवं खर्च व्यवस्थापनका साथै नगद व्यवस्थापनको कार्यलाई सरल, मितव्ययी, पारदर्शी र प्रभावकारी तुल्याइ वित्तीय जोखिम न्यून गर्दै लैजाने कार्य निरन्तर चलिरहेको छ । यसै सन्दर्भमा नेपाल सरकारको कोष प्रणालीलाई अन्तर्राष्ट्रियस्तरको तुल्याउन नेपालमा एकल खाता कोष प्रणाली लागू भइसकेको छ । सरकारी खर्चको भुक्तानी सम्बन्धित कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालयका भुक्तानी केन्द्रबाट मात्र गर्न शुरू भएपछि खर्च तथा भुक्तानी विवरणको विद्युतीय अभिलेख व्यवस्थित हुन थालेको देखिन्छ । सुधारको निरन्तरतासँगै विद्युतीय भुक्तानीमार्फत् सिधै सम्बन्धित

फर्मको नाममा रहेको बैंक खातामा जम्मा हुनेगरी रकम पठाउने कार्य शुरु गरी चरणबद्धरूपमा विस्तार गर्दै लैजाने क्रम चलिरहेको छ ।

विभिन्न अध्ययन तथा विकास साझेदारहरूको सुझाव समेतले नेपालको Doing Business लागत बढी हुनुका कारणको रूपमा सहभागिता तथा परिपालना लागत (Compliance Cost) बढी हुनुलाई समावेश गरेका छन् । भौगोलिक विकटता तथा पहुँचको कारणले कर भुक्तानी लागत (Cost of Payment) तिर्नुपर्ने गरेको कैयौँ गुणासम्म बढी रहेको यथार्थसमेत विद्यमान छ । कर संकलन लागत (Collection Cost) पनि उल्लेख्य रूपमा बढिरहेको सन्दर्भमा हालका दिनहरूमा अनलाइन प्रणालीमार्फत् करदातालाई सहजीकरण गर्दै लगिएको छ । आन्तरिक राजस्व विभागको एकीकृत कर प्रणाली (Integrated Tax System) को Taxpayer Portal मार्फत् कर सहभागिता तथा कर परिपालनाका साथै आफ्नो कारोवारको विवरण चाहेको समयमा करदाता आफैँले हेर्नसक्ने पहुँच उपलब्ध छ । भन्सार जाँचपास प्रणाली ASYCUDA++ को Broker Module (MODBRK) मा २०६७ सालदेखि भन्सार कार्यालय परिसरबाट पहुँच पाएका आयात/निर्यातकर्ताकासाथै भन्सार एजेण्टसमेतले हाल प्रयोगमा रहेको ASYCUDA World मा अनलाइनबाटै प्रज्ञापनपत्र भर्ने र पेश गर्ने पहुँच प्राप्त गरेका छन् ।

अनलाइन प्रणालीबाट अरु सबै काम गर्न सकिने तर राजस्व रकम भुक्तानीको लागि भने सम्बन्धित कार्यालय वा बैंकको शाखामा अनिवार्य सशरीर उपस्थित हुनुपर्ने बाध्यतालाई परास्त गर्नुपर्ने ठूलो चुनौती राजस्व प्रशासन सामु खडा थियो । यसको व्यवस्थापनको लागि वि.सं. २०६३/२०६४ देखि आन्तरिक राजस्व विभागले गरेको एकदशकको प्रयास देखिने परिणाम दिने हिसाबले निष्प्रभावी रह्यो । निरन्तर प्रयत्न गर्दै जाँदा २०७३ सालमा विकास साझेदार जर्मन सहयोग नियोग GIZ को सहयोगमा गरिएको विद्युतीय भुक्तानीको सम्भाव्यता अध्ययनको प्रतिवेदन प्राप्त भएपछि मात्र धरातलीय यथार्थ अनुरूपको कार्यविधि र जिम्मेवार निकायको बारेमा अर्थ मन्त्रालय स्पष्ट हुन सक्थे । उक्त अध्ययन प्रतिवेदन तथा सरोकारवाला निकायको प्रतिनिधि सम्मिलित छिमेकी राष्ट्रको सफलतम प्रयोगको अध्ययन भ्रमण समेतले पहिचान गरेअनुसार महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले प्रणाली निर्माण तथा व्यवस्थापनको जिम्मेवारी लिने तथा National Payment Gateway तयार नभएको हालको अवस्थामा NCHL लाई Payment Processor को रूपमा उपयोग गरी विद्युतीय भुक्तानी प्रणाली सञ्चालनमा ल्याउने टुङ्गो लाग्यो । परिणामतः सरोकारवाला निकायहरूबीच समन्वय र सहकार्य हुँदै आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा विकास तथा परीक्षण गरी नमूनाको रूपमा २०७५ बैशाख १२ गते राजस्व संकलनमा विद्युतीय भुक्तानी प्रणाली लागू गरियो । पूर्वाधार, कानूनी तथा व्यवस्थापकीय तयारी गरेर महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले नयाँ स्वरूपमा विकास गरेको राजस्व व्यवस्थापन सूचना प्रणाली (RMIS) मार्फत् २०७५ श्रावणदेखि विद्युतीय भुक्तानीको वास्तविक शुरुआत भएको हो । सोही प्रणालीको उपयोग गरी आन्तरिक राजस्व विभागले करदाताले प्रयोग गर्ने ट्याक्सपेयर पोर्टल (Taxpayer Portal) बाट नै

आफ्नो लगइन गरी तोकिएको सीमासम्मको राजस्व भुक्तानी विद्युतीय माध्यमबाट घरैमा बसीबसी गर्न सक्ने व्यवस्था २०७५ असोज १ गतेदेखि लागू गरेको छ ।

आर्थिक वर्ष २०७४/७५ भरिमा आन्तरिक राजस्व विभागमा तिरेको राजस्वलाई विश्लेषण गर्दा एक लाख रुपैयाँभन्दा कम २३ लाख संख्यामा भुक्तानी प्राप्त भएका छन् । असोज १ गतेदेखि शुरुआतका तीन महिनामा एकलाख रकमसम्म विद्युतीय भुक्तानी गर्न सकिने अहिलेकै व्यवस्थालाई सदुपयोग गरी झण्डै दुईहजार भौचरबाट करीब दुई करोड राजस्व संकलन भएको छ । सोमध्ये केही करदाताहरूले एक लाखभन्दा बढी राजस्वलाई दुई वा सोभन्दा बढी भौचरमार्फत् टुक्र्याएर भुक्तानी गर्न समेत शुरु गरिसकेको देखिन्छ । एक करोडभन्दा बढीको भुक्तानी करीब पाँच हजारको संख्यामा रहेको छ ।

एक व्यक्तिले एकै दिनमा गरेको विद्युतीय भुक्तानीको उदाहरण

भौचर नं. ↓	रकम ↓	कारोबार संकेत नं. ↓	राजस्व शीर्षक नं. ↓	मिति
2531089	98000	2075-2189034	33114	2075/09/06
2531098	98000	2075-2189043	33114	2075/09/06
2531084	98000	2075-2189030	33114	2075/09/06
2531094	98000	2075-2189039	33114	2075/09/06
2531096	98000	2075-2189041	33114	2075/09/06
2531099	33200	2075-2189044	33114	2075/09/06

नेपाल राष्ट्र बैंकको निर्देशिकाले एउटा बैंक खाताबाट प्रति कारोबार रु. १ लाखसम्म र प्रति महिना रु. १० लाखसम्म विद्युतीय भुक्तानी गर्नसक्ने व्यवस्था गरेको छ । उक्त व्यवस्थाको उपयोग गरी गरिएको राजस्व भुक्तानीको एक उदाहरण माथिको तालिकामा देखाइएको छ । यहाँ एक करदाताले २०७५ पौष ६ गते एकैदिनमा ६ वटा भौचरमार्फत् छ पटक (कारोबार संकेतबाट) एकै शीर्षकमा पाँचलाख तेईसहजार दुईसय रुपैयाँ बराबरको राजस्व रकम विद्युतीय भुक्तानीमार्फत् दाखिला गरेको देखिन्छ । यसबाट के स्पष्ट हुन्छ भने साना भुक्तानीलाई मात्र समेटेर रकमका हिसाबले धेरै ठूलो अंश प्रणालीले समेट्न थोरै मात्र सुझबुझ पुऱ्याउने हो भने यसमा उल्लेख्य वृद्धि हुनसक्छ । साथै, संख्यात्मक रूपमा करदाताहरूको ९० प्रतिशतभन्दा बढी भुक्तानीलाई उक्त व्यवस्थाले समेटेी प्रत्यक्ष लाभ पुऱ्याउने निश्चित छ ।

भन्सार जाँचपासमा राजस्व भुक्तानी

भन्सार प्रयोजनको लागि भन्सार महसुलको गणना अधिकांश वस्तुमा मूल्यको आधारमा (Ad Valorem) र केही वस्तुहरूमा परिमाणको आधारमा (Specific Duty) गरिन्छ । परिणामको आधारमा भन्सार दर कायम भएका वस्तुको हकमा परिणाम वा वर्गीकरण फरक नपर्दा लाग्ने महसुलको पूर्वज्ञान हुने हुँदा जाँचपासको लागि पेश गर्नुअगावै लाग्ने महसुल सहजै भुक्तानी गर्न सकिन्छ । मूल्यको आधारमा महसुल तिर्नुपर्नेको हकमासमेत कारोबार मूल्य (Transaction Value) लाई मान्यता दिई गरिने भन्सार मूल्यांकन कायम भएको अवस्थामा भन्सार जाँचपास गर्न कति राजस्व कुन-कुन शीर्षकमा बुझाउनु पर्दछ भन्ने कुराको पूर्वज्ञान आयात निर्यातकर्तालाई

हुन्छ । यस अवस्थामा उसले जाँचपासको लागि भन्सारमा परीक्षण हुनु अगाडी नै राजस्व भुक्तानी गर्न सक्दछ । तर मूल्यांकन वा वस्तु वर्गीकरण फरक परेर बुझाउनु पर्ने कर तथा शुल्कका साथै गलत घोषणाबापत थप दस्तुर तथा जरिवानासमेत तिर्नुपर्ने भएमा त्यसले भुक्तानी प्रक्रियामा थप जटिलता ल्याउने हुन्छ ।

विद्युतीय भुक्तानीको व्यवस्था लागू गर्नुपूर्व प्रचलनमा रहेका भौतिक परीक्षणपूर्व (Pre-assessment) वा तथा परीक्षणपश्चात् (Post-assessment) भुक्तानीका अवस्थालाई प्रणालीमा कसरी समावेश गर्ने भन्ने विषयमा प्रष्टता आवश्यक पर्दछ । सोही निकयौल अनुरूप हाल प्रयोगमा रहेको आशिकुडा वर्ल्ड (ASYCUDA World) मा समेत परिमार्जन गर्नुपर्ने हुनसक्छ । भन्सारमा हाल प्रचलनमा रहेको भुक्तानी प्रक्रियाले कारोबारगत भुक्तानीलाई राजस्व व्यवस्थापन सूचना प्रणाली (RMIS) मा रिपोर्टिङ्ग नगर्ने भएकोले कुन व्यक्ति वा निकायले कति महसुल, दस्तुर तथा जरिवाना तिरेको हो भन्ने जानकारी आशिकुडा वर्ल्डमा मात्र उपलब्ध हुने गरेको छ । दिनभरिको भुक्तानीलाई एकीकृत गरिसकेपछिमात्र शीर्षकगत रकम राजस्व खातामा जम्मा गरिने हुँदा सम्बन्धित भन्सारमा संकलित राजस्व कसकसले बुझाएको हो भन्ने जानकारी नेपाल सरकारको सम्पूर्ण राजस्व लेखा राख्ने निकाय महालेखा नियन्त्रक कार्यालयलाई पनि हुँदैन ।

यस परिप्रेक्ष्यमा विद्युतीय भुक्तानी उपयोग नहुँदाकै अवस्थामा राजस्व भुक्तानी गर्ने कुन करदाता (Taxpayer) ले केबापतको कति रकम कुन कुन शीर्षकमा जम्मा गरेको हो सोको जानकारी हाल सञ्चालनमा रहेको राजस्व व्यवस्थापन सूचना प्रणालीमा उपलब्ध हुने व्यवस्था यथाशीघ्र मिलाउनु पर्ने देखिन्छ । त्यसो भएमा उक्त भुक्तानीको बारेमा जानकारी प्राप्त गर्न आवश्यक हुने जुन कुनैव्यक्ति तथा निकायले सोही प्रणालीबाट लिन सक्नेछन् । अन्तरनिकाय सूचना साझेदारी (Inter-agency Information Sharing) को लागि राजस्व संकलनको एकीकृत तथ्यांक एक अपरिहार्य आवश्यकता हो । जसको पूर्णताको लागि भन्सार विन्दुमा संकलन हुने राजस्व समावेश हुनु अनिवार्य छ ।

भन्सारमा विद्युतीय भुक्तानीको सान्दर्भिकता

भन्सार प्रशासनमा हाल प्रचलनमा रहेको राजस्व भुक्तानी अन्य निकायकोभन्दा फरक किसिमको छ र सो सम्बन्धी रिपोर्टिङ्गमा पनि केही अलमलको अवस्था रहने गरेको पाइन्छ । भन्सार विन्दुमा संकलित प्रज्ञापनपत्रगत राजस्व र सो राजस्व भुक्तानी गर्ने व्यक्ति तथा निकायको विवरण प्रणालीमार्फत् नै अन्य सम्बद्ध निकायमा जाने व्यवस्था छैन । दिनभर संकलन भएको महसुल, शुल्क, जरिवाना तथा कर एकीकृत गरेपछिमात्र शीर्षकगत प्रविष्टि तथा प्रतिवेदन (Entry and Reporting) हुने गरेको छ । फलतः कुनै पनि उद्योगी व्यवसायीले भुक्तानी गरेको राजस्वको एकीकृत विवरण एकै ठाउँबाट प्राप्त हुनसक्ने अवस्था छैन ।

भुक्तानीकर्ताले तिरेको रकम सोझै महालेखा नियन्त्रक कार्यालयले सञ्चालन गरिरहेको नेपाल सरकारको राजस्व खातामा जाने व्यवस्था मिलाउनु आजको पहिलो आवश्यकता हो । उक्त

व्यवस्था प्रयोगमा आएपछि मात्र विद्युतीय भुक्तानीबाट भुक्तानीकर्ताले लाभ लिन सक्नेछन् । विद्युतीय भुक्तानी प्रणाली लागू गर्नु पूर्व भन्सारले हाल प्रयोग गरिरहेको भन्सार कोष खाता (ख-११) को प्रयोग बन्द गर्नुपर्ने देखिन्छ । प्रज्ञापनपत्रगत राजस्वलाई दैनिक रूपमा एकीकृत गरी भन्सार कार्यालयले राजस्व शीर्षकगतरूपमा बैकमा दाखिला गर्ने विद्यमान अवस्थामा भुक्तानीकर्ता स्वयंले शीर्षकगत भौचर भरी विद्युतीय भुक्तानी गर्नुपर्ने प्रणालीलाई आयात निर्यातकर्ताले थप झण्डको रूपमा महसुस गर्ने सम्भावना देखिन्छ ।

नीतिगत रूपमा नेपाल सरकारको e-governance मास्टर प्लानले एकदशक अगाडी नै ईपेमेण्टलाई उपयोगी तथा अपरिहार्य आवश्यकताका रूपमा उल्लेख गरेको छ । भन्सार विभागले गराएको e-Customs Feasibility Study ले पनि यसलाई भन्सार सुधारको अभिन्न अङ्गको रूपमा स्वीकारेको छ । आर्थिक वर्ष २०७५/७६ को बजेट बक्तव्यमा पनि राजस्वको संकलन तथा खर्च भुक्तानीमा विद्युतीय भुक्तानी प्रणाली प्रयोगमा ल्याउने उल्लेख भएको छ । यसै सन्दर्भमा गत आर्थिक वर्ष भरि आशिकुडा प्रणालीमार्फत् जाँचपास भएका प्रज्ञापनपत्रको विद्युतीय भुक्तानीको वर्तमान प्रावधानका आधारमा संक्षिप्त विश्लेषण गर्ने जमर्को गरिएको छ ।

भन्सार विभागबाट आ.व. २०७४/७५ मा संकलित राजस्वको संरचना

प्रतिप्रज्ञापन जम्मा महसुल तथा कर	राजस्व रकम		प्रज्ञापनपत्र	
	रु. करोडमा	प्रतिशत	संख्या हजारमा	प्रतिशत
१ लाखसम्म	१११५	३.७	५६८	६९
१ -५ लाख	३५९४	११.६	१५३	१८
५ - १० लाख	३३९४	११.०	४८	६
१० - २० लाख	३६०७	११.७	२६	३
२० - ५० लाख	६३८०	२०.७	२०	२
५० - १ करोड सम्म	४३५८	१४.१	६	१
१ करोडभन्दा बढी	८४०५	२७.२	५	१
जम्मा	३०८५३	१००.०	८२६	१००

स्रोत: आशिकुडा, भन्सार विभाग

कतिसम्म रकमले कति आयातनिर्यात प्रज्ञापनपत्र समेट्ला भनी आर्थिक वर्ष २०७४/७५ को भन्सार प्रज्ञापनपत्र विश्लेषण गर्दा प्रस्तुत तालिका अनुसारको अवस्था देखियो । एकपटकमा एकलाख रुपैयाँसम्म विद्युतीय भुक्तानी गर्न सकिने हालको व्यवस्था अनुसार पनि एउटै भुक्तानीले ६९ प्रतिशत प्रज्ञापनपत्रको महसुल तथा कर भुक्तानी गर्नसक्ने अवस्था देखिन्छ । वर्ष भरि संकलन हुने राजस्व रकमको हिसाबले हेर्दा यसरी संकलन हुने रकम ३.७ प्रतिशतमात्र हुन्छ । १ करोडभन्दा बढी राजस्व बुझाउने प्रज्ञापनपत्र संख्याको आधारमा १ प्रतिशतमात्र रहेपनि राजस्व रकमको आधारमा त्यसले २७.२ प्रतिशत रकम समेट्छ । प्रति प्रज्ञापनपत्र २० लाखभन्दा बढी

राजस्व बुझाउने करीब ४ प्रतिशत प्रज्ञापनबाट ६० प्रतिशतभन्दा बढी राजस्व भुक्तानी भएको छ ।

उल्लिखित तालिका अध्ययन गर्दा साना भुक्तानीका उल्लेख्य संख्या निकासीका प्रज्ञापनसँग सम्बन्धित हुने भएकोले तिनीहरूको राजस्व पनि पूर्वानुमान गर्न सहजै सकिने प्रकृतिको हुन्छ । राजस्व संकलन लागत तथा समय (Cost and Time of Collection) को दुई तिहाईभन्दा बढी अंश केवल ४ प्रतिशतभन्दा कम राजस्व संकलनको लागि खर्च भइरहेको उक्त तथ्यांकबाट देखिन्छ । श्रम तथा समयको उल्लेख्य बचतको लागि अहिलेको एकलाखसम्म राजस्व विद्युतीय भुक्तानीमार्फत् जम्मा गर्न सकिने प्रावधानको उपयोग गर्नु श्रेयस्कर देखिन्छ । अग्रिम भुक्तानी वा जाँचपासपछि भुक्तानी (Payment in Advance or Deferred Payment) मूलतः भौतिक परीक्षण गरेर मात्र भन्सार जाँचपास गर्ने विद्यमान परिवेशमा त्यति व्यवहारिक नहुन सक्छ । भौतिक परीक्षणपछि जाँचपास हुँदाकै समयमा लाग्ने राजस्व रकम भुक्तानी गर्नुपर्ने भएकोले स्थानीय आयात (Local Import) घोषणा फरक परेको अवस्थामा पहिलेनै तिरेको रकम अपुग भई पुनः थप राजस्व तिर्नुपर्ने हुनसक्छ । यसकासाथै ठूलो परिमाणमा आयात हुने सामानको राजस्व भुक्तानी पनि ठूलै रकम हुने भएकोले नेपाल राष्ट्र बैंकले तयारी गरिरहेको Real Time Gross Settlement (RTGS) प्रणालीको भरपर्दो व्यवस्था नहुँदासम्म विद्युतीय भुक्तानीको रकमगत रूपमा प्रभावकारी परिणाम प्राप्त हुन गाह्रो हुने देखिन्छ ।

चुनौती र व्यवस्थापन

अधिकांश भन्सार जाँचपासको काम भन्सार एजेण्टमार्फत हुने गर्दछ । यसरी गरिने नगद भुक्तानी कार्यमा सम्बन्धित आयातकर्ता तथा निर्यातकर्ताको प्रत्यक्ष संलग्नता नरहने हुँदा विद्युतीय भुक्तानीलाई थप झन्झटको रूपमा लिनसक्ने सम्भावना रहन्छ । नयाँ प्रविधि तथा प्रणालीलाई विश्वास गर्नसमेत केही समयको परीक्षण उपयोग जरूरी हुनसक्छ । जाँचपासको अन्तिम चरणमामात्र भुक्तानी गर्नुपर्ने रकमको यकीन हुने भएकोले उक्त समयमा सम्बन्धित मालवस्तु धनी विद्युतीय भुक्तानीको लागि तयारी अवस्थामा रहनुपर्ने हुँदा यसको प्रयोगलाई व्यापारीले सुविधाको रूपमा नभई थप झमेलाको रूपमा लिई असहयोग गर्नसक्ने चुनौती रहेको छ । विद्युत आपूर्ति तथा सञ्चार नेटवर्कको सहजता तथा विश्वसनीयताको पनि यसमा महत्वपूर्ण भूमिका रहन्छ ।

भन्सार जाँचपाससँग सम्बन्धित कर तथा दस्तुरबापत तिर्नुपर्ने रकमको विद्युतीय भुक्तानीले आयातकर्ता तथा निर्यातकर्तालाई शुरूको प्रयोगमा अप्ठेरो महसुस भएपनि बानी पर्दै गएपछि सहज नै लाग्नेछ । राजस्व भुक्तानीको लागि अन्तरबैंक रकम स्थानान्तरण (Interbank Fund Transfer) को सीमा पनि बढाउने हो भने विश्वको जुनसुकै कुनाबाट गर्न सकिने भुक्तानीले छोटै समयमा प्रज्ञापनपत्रका साथै राजस्व रकमको पनि ठूलो अंश समेट्न सक्छ । यसरी विद्युतीय माध्यमबाट गरिने राजस्व संकलनले एकातर्फ भुक्तानी कारोवारलाई पारदर्शी बनाउन थप मद्दत पुग्छ भने अर्कोतर्फ विभिन्न कारणले चेकको रकम जम्मा नहुने समस्याको निराकरण हुन्छ । यो

प्रणालीको उपयोगले नोटको कारोबारमा कमी ल्याउने भएकोले नक्कली नोटको जोखिमलाई समेत न्यूनीकरण गर्दछ ।

तथ्य, सूचना तथा जानकारीको सहीरूपमा सम्प्रेषण नहुँदा कतिपय राम्रा नीति तथा कार्यक्रमले पनि सरोकारवालाको ठूलो विरोध तथा अवरोधको सामना गर्नुपर्ने हुन्छ । सेवाग्राहीलाई विश्वासमा लिएर गरिने सेवाप्रवाहले प्रणालीको कार्यान्वयन तथा सुधारका साथै दिगोपनालाई समेत मजबुत आधार प्रदान गर्दछ । भन्सारको सन्दर्भमा विद्युतीय भुक्तानीको सफलतम प्रयोगको लागि शुरुआत गर्नुपूर्व सरोकारवाला व्यक्ति, निकाय, संगठन लगायतसँग गम्भीर छलफल तथा अन्तरक्रिया गरी उपयोगको ढाँचा तयार गर्नु जरुरी देखिन्छ । ई-पेमेण्टको प्रयोगले जाँचपास प्रक्रियामा यदाकदा हुने गरेका भनिएका अदृष्य लेनदेनलाई समेत निरुत्साहित गरी स्वच्छ जाँचपासलाई मद्दत गर्दछ । पूर्ण रूपमा बैकिङ्ग प्रणालीमा आधारित रहने र बैकहरूपनि भौतिक, प्राविधिक तथा व्यवस्थापकीयरूपमा सबल एवं प्रतिस्पर्धी हुँदै आएकोले कारोबारको स्वच्छता तथा विश्वसनीयतालाई कायम राख्न यसले उल्लेख्यरूपमा सहयोग पुऱ्याउँछ ।

उपसंहार

विद्युतीय भुक्तानीसम्बन्धी प्राविधिक ज्ञान तथा सोको उपयोगको लागि आवश्यक पूर्वाधार निर्माण/परीक्षण तथा प्रयोगमा महालेखा नियन्त्रक कार्यालय तथा आन्तरिक राजस्व विभागले हातेमालो गरेसँगै लोकसेवा आयोगसमेत केही थप सरकारी निकायहरूले पनि यसको सफल प्रयोग शुरु गरिसकेको परिवेश हाम्रो सामु छ । नयाँ प्राविधिका सुविधाहरू उपयोग गर्न सक्ने गरी प्रयोगमा आएका प्रणालीहरूलाई समयानुकूल परिष्कृत तथा परिमार्जित गर्दै लैजानु भन्सार प्रशासनको लागि पनि अपरिहार्य भइसकेको छ । प्रशासनको अवधारणामा आएका राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय परिवर्तनको प्रभावले नियन्त्रणमुखीबाट सहजीकरणमुखीतर्फ सङ्क्रमण हुँदै रूपान्तरण (Transformation through Transition) भई सहभागितामूलक प्रशासन सञ्चालनमा आउने क्रम बढ्दै गइरहेको छ । सहजीकरणको अवधारणालाई प्राविधिगत सहजताको उपयोग गर्दै व्यवहारिक रूपमा कार्यान्वयन गराउन दह्रो प्रतिवद्धता र सो अनुरूपको साधनस्रोतको परिचालन आजको आवश्यकता हो । विद्युतीय भुक्तानीले नगद तथा चेकको कारोबारलाई समेत विस्थापित गर्ने भएकोले यसको प्रत्यक्ष र परोक्ष दुबै किसिमका विभिन्न फाइदा छन् । भन्सार जाँचपासको क्रममा हुने राजस्व भुक्तानीलाई पारदर्शी बनाउन यो भुक्तानी प्रणाली उल्लेख्यरूपमा सहयोगी हुने देखिन्छ ।

विद्युतीय भुक्तानी कुनै एक निकायले स्वतन्त्ररूपमा लागू गर्ने प्रणाली होइन । यसको लागि राजस्व भुक्तानी गर्ने व्यक्ति वा निकायका साथै राजस्व संकलन गर्ने निकाय, संकलनमा संलग्न बैक, भुक्तानी प्रशोधनकर्ता (Payment Processor/Gateway) तथा राजस्व खाता व्यवस्थापक (Revenue Account Manager) समेतको सुझबुझपूर्ण समन्वय आवश्यक पर्दछ । केन्द्रीय बैकले निर्धारण गरेका मापदण्डको आधारमा नै भुक्तानी कारोबार हुने भएकोले भन्सार

जाँचपासमा हुने ठूला कारोबारसमेत विद्युतीय भुक्तानीमार्फत् फछ्यौट गर्न सकिने भौतिक तथा कानूनी पूर्वाधारको व्यवस्था मिलाउन आवश्यक छ । नेपाल राष्ट्र बैंकले तयारी गर्दैरहेको RTGS (Real Time Gross Settlement) प्रणालीले पनि यस आवश्यकतालाई पूरा गर्न सहयोग पुऱ्याउने देखिन्छ ।

सेवाप्रवाहका विधिहरु परिवर्तनशील छन् । विद्युतीय भुक्तानीको उपयोग विकल्परहीत गन्तव्य हो भन्ने कुरा सबैले स्वीकार्नु पर्दछ । यसको उपयोगले भन्सार विभागको मात्र नभई भन्सार जाँचपाससँग सम्बन्धित भुक्तानीका सरोकारवाला पक्षहरु भन्सार एजेण्ट, आयातकर्ता तथा निर्यातकर्ताकासाथै राजस्व बुझ्ने बैंकहरुसमेत लाभान्वित हुने निश्चित छ । सरोकारवालाहरुसँगको वृहत् छलफल तथा समन्वयका साथै सम्भावित चुनौती तथा सोको व्यवस्थापनको लागि सूक्ष्म अध्ययन गरी उपयोगमा ल्याइएमा विद्युतीय भुक्तानी आयात निर्यात प्रक्रियामा हुने भुक्तानीलाई सहज, पारदर्शी तथा विश्वसनीय बनाउन प्रभावकारी सहयोगी सावित हुनेछ ।

सन्दर्भ सामग्री

- Budget Speech 2075, Ministry of Finance, Kathmandu.
- e-Government Master Plan(Consulting Report), 2006, (by Korea IT-Industry Promotion Agency), Government of Nepal.
- e-Customs Feasibility Study Report, 2009, (by Korea UNI-PASS Internationalization Agency), Department of Customs, Kathmandu.
- e-Payment Feasibility Study Report, 2016, Inland Revenue Department, Kathmandu.
- Websites: fcgo.gov.np; ird.gov.np, customs.gov.np, nrb.org.np, nchl.com.np etc.

नेपाल र चीनको तिब्बतबीच सम्बन्ध विस्तारमा भन्सारको भूमिका

✍ देवी प्रसाद शर्मा *

१. विषय प्रवेश

नेपालको उत्तरतर्फको छिमेकी मित्रराष्ट्र चीनसँगको सम्बन्ध प्राचीन कालदेखि रहेको पाइन्छ । त्यो सम्बन्ध सरकार एवं जनस्तरमा सञ्चालित सामाजिक, आर्थिक, प्रशासनिक लगायतका क्षेत्रहरूमा क्रमशः विकसित हुँदै अहिलेको अवस्थामा आइपुगेको छ । सम्बन्धको यस क्रममा, नेपालको भन्सार प्रशासनको इतिहासमा पहिलो अभिलेखको रूपमा वि.सं. १८४० मा तिब्बततर्फ हुने व्यापारका वस्तुहरूमा लाग्ने भन्सार दर तोकी त्रिसाला इजारा दिइएको नुवाकोट भन्सारको उपलब्ध पट्टालाई सबैभन्दा पुरानो आधिकारिक कागजातको रूपमा लिने गरेको पाइनाले नेपाल र चीनको तिब्बतको भन्सार प्रशासनबीचको सम्बन्ध पनि पुरानो रहेको प्रमाणित हुन्छ । नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको समग्र सम्बन्धमध्ये भन्सार सम्बन्धको विगत, वर्तमान र भविष्यको चर्चा गर्नुपर्दा दुई मुलुकबीचको ऐतिहासिक कालदेखि हालसम्मका कूटनीतिक, आर्थिक, सामाजिक, व्यापारिक सम्बन्धमा आधारित रहेर विश्लेषण गर्दा उपयुक्त र यथार्थ हुने देखिएकोले यी समग्र पक्षहरू संगसंगै क्रमशः विकास हुँदै गरेको दुवै भन्सार प्रशासनबीचको सम्बन्धलाई प्रकाशित तथा अप्रकाशित सन्दर्भ सामग्रीका अतिरिक्त पडितकारले आफ्नो पदीय जिम्मेवारी निर्वाहका क्रममा प्राप्त गरेका कागजात र अनुभवसमेतको आधार लिई यो आलेख तयार पार्ने प्रयास गरिएको छ ।

२. ऐतिहासिक पृष्ठभूमि

बुद्धधर्मको उद्गमस्थल नेपाल र त्यसको फैलावट चीनको तिब्बतमा हुनुले नेपाल र चीनबीचको सम्बन्ध परापूर्व कालदेखि रहेको विभिन्न अभिलेखहरूबाट पुष्टि भएको पाइन्छ । केही इतिहासकारका मतमा "नेपाल" शब्दको उत्पत्ति नै तिब्बती भाषाबाट भएको हो । प्राचीन कालमा स्वयम्भू ज्योतिको दर्शन गर्न चीनबाट आएका मञ्जुश्रीले दहको रूपमा रहेको नेपाल उपत्यका (हालको काठमाण्डौं)को पानी बाहिर निकाली बस्नयोग्य बनाई शहरको निर्माण गरेका थिए । लिच्छविकालका प्रतापी राजा अंशुवर्माले आफ्नी छोरी भूकुटीको विवाह तिब्बतका राजा स्रङ्गचङ्ग गम्पोसँग गरिदिएर सम्बन्ध विस्तार गरेका थिए । यिनै भूकुटीको सम्झनामा तिब्बतको ल्हासा शहरमा "जोखाङ्ग" नामको मन्दिर निर्माण गरी लक्ष्मीको रूपमा पूजाअर्चना गर्ने गरेको र "हरिततारा" को नामाकरण गरी चीनको तिब्बतमा अत्यन्त सम्मान प्रदान गरेको पाइन्छ । पाँचौं शताब्दीमा प्रख्यात चिनिया यात्री ह्युआन साङ्ग र उनका चेलाहरूले आफ्नो यात्राको क्रममा नेपालको भ्रमण गरेको इतिहासकारहरूले उल्लेख गरेका छन् । यसैगरी नेपाली वास्तुकलाविद् अरनिकोको प्रत्यक्ष रेखदेखमा चीनको राजधानी बेजिङमा प्यागोडा शैलीको मन्दिर निर्माण भएको, तिनै

* प्र.क.अ., टूला करदाता कार्यालय

अरनिकोलाई चीनमा उच्च सम्मान दिई सालिकसमेतको निर्माण गरी उनको कृतिलाई चीनमा पर्यटकीय एवं ऐतिहासिक महत्व प्रदान गरेकोबाट नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको सम्बन्धको पौराणिकता पुष्टि हुने देखिन्छ ।

३. सम्बन्धमा उतार चढाव

प्राचीन कालदेखि प्रगाढ धार्मिक, सामाजिक, साँस्कृतिक र व्यापारिक सम्बन्ध रहेको नेपाल र चीनको तिब्बतका बीचमा विभिन्न कालखण्डमा केही उतार चढावको अवस्था परेको व्यहोरा इतिहासमा पढ्न पाइन्छ । कहिले नेपाली शासकले आफ्नो सेना तिब्बततर्फ आक्रमण गर्न पठाउने र कहिले तिब्बती शासकले नेपालतर्फ आक्रमण गर्न पठाउने गरेको व्यहोरा इतिहासमा उल्लेखित छ । प्रताप मल्लको शासनकालमा नेपालले तिब्बतमा आक्रमण गरेको र नेपालले तिब्बतमा वाणिज्य दूत राखे, नेपाली मुद्रा तिब्बतमा चलाउने जस्ता बुँदाहरू राखेर सन्धि गरेको इतिहासमा उल्लेख गरेको पाइन्छ । यसरी मल्लकालमा केही शासक तिब्बतको बजारमा नेपाली मुद्रा चलाउन सफल थिए । तर केही शासकले शुद्ध चाँदीको सट्टा मिसावट गरिएका धातुको मुद्रा पठाएकोले नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको सम्बन्धमा उतार चढावको अवस्था सिर्जना गरेको पाइन्छ ।

तिब्बतबाट सुन किनेर ल्याउने मल्लकालसम्मको परम्परालाई र पहिलाको मौद्रिक सम्बन्धलाई कायम राख्न पृथ्वीनारायण शाहले पटक पटक र अनेकौं प्रयास गरेका तर सफल नभएको कुरा इतिहासमा पढ्न पाइन्छ । चीनको तिब्बत र भारतबीचको व्यापार नेपालको बाटो गर्ने सहमति विपरीत कार्य गरेको र पुरानो मौद्रिक सम्बन्ध कायम राख्न इच्छा नदेखाएको कारण देखाएर भएको नेपाल र तिब्बतबीचको पहिलो युद्धले नेपालको उत्तरी सिमाना कुती कायम गरी केरुङ्गको सन्धि भएको देखिन्छ । केरुङ्ग सन्धिको प्रावधानहरू उल्लंघन गरेको भन्दै फेरि नेपाल तिब्बतबीच दोस्रो युद्ध भएको र यही युद्ध नेपाल चीन युद्धमा परिणत भइ वेत्रावती सन्धिबाट युद्धको समाप्ति एवं नेपालको हालको उत्तरी सिमाना कायम भएको देखिन्छ ।

४. आधुनिक सम्बन्ध

नेपालमा प्रजातन्त्रको उदय र मित्रराष्ट्र चीनमा जनवादी गणतन्त्र शासन व्यवस्थाको स्थापना पश्चात नेपाल र चीनबीच आधुनिक सम्बन्धको शुरुआत भएको मानिन्छ । यो आधुनिक सम्बन्धको शुरुआतसँगै नेपाल र चीनबीच कूटनीतिक सम्बन्धको स्थापना, द्विपक्षीय आर्थिक सहायता विषयको सम्झौता, द्विपक्षीय व्यापारमा क्रमशः वृद्धि, दुवै मुलुकका उच्चस्तरीय नेतृत्व तहबाट भ्रमणहरूको आदानप्रदान एवं सम्बन्ध विस्तारका लागि गरिएका सम्झौता र समझदारीका कारण दुई देशबीचको सम्बन्ध झन् सुमधुर बन्न पुगेको छ ।

क) कूटनीतिक सम्बन्ध

नेपाल र चीनबीचको मित्रता परापूर्व कालदेखि रहेको भए तापनि कूटनीतिक सम्बन्ध सन् १ अगष्ट, १९५५ देखि स्थापना भएको हो । नेपाल र चीनबीचको कूटनीतिक सम्बन्ध मुख्यतः शान्तिपूर्ण सहअस्तित्वका पाँच सिद्धान्त (जसलाई पञ्चशीलका सिद्धान्त पनि भनिन्छ)मा आधारित रहेका छन् । जुन सिद्धान्तहरूलाई फरक फरक राजनीतिक, सामाजिक र आर्थिक प्रणालीहरू भएका मुलुकहरूबीच पनि मित्रतापूर्ण सम्बन्ध कायम गर्ने नमूना सिद्धान्तहरूको रूपमा अन्तर्राष्ट्रिय समुदाय र संगठनहरूले मान्यता प्रदान गरेका छन् ।

ख) आर्थिक सम्बन्ध

मल्लकालमा नेपालमा टकमरी भएका चाँदीका सिक्काहरू तिब्बत पठाउने र तिब्बतबाट सुन ल्याइ भारततर्फ पठाउने गरिन्थ्यो भन्ने व्यहोरा नेपालको इतिहास पढ्दा थाहा हुन्छ । यसरी शुरुआत भएको नेपाल चीनबीचको आर्थिक सम्बन्धको विस्तार सन् १९५० देखि उल्लेख्यरूपमा विकास भएको पाइन्छ । हाल विश्वको दोस्रो ठूलो अर्थतन्त्रको हैसियत प्राप्त गरेको मुलुक चीन, आफू विकासोन्मुख देश हुँदाहुँदै पनि नेपालको विकासको लागि सामाजिक, आर्थिक र प्राविधिक सहयोग गर्दै आएको छ ।

मित्रराष्ट्र चीनले नेपाललाई औपचारिक रूपमा सन् १९५६ अक्टोबरमा सम्पन्न "Agreement Between China and Nepal on Economic Aid" नामक सम्झौतापछि सहायता प्रदान गर्न थालेको पाइन्छ । यस सम्झौतापछि चीनबाट नेपालको विकास अभियानलाई मद्दत पुग्ने गरी आर्थिक तथा प्राविधिक सहायता प्राप्त हुँदै आएको छ । यी सहायता मुख्यरूपले अनुदान सहायतको रूपमा, निर्व्याजी ऋण र सहूलियतपूर्ण ऋणको रूपमा प्राप्त हुने गरेको पाइन्छ । विगतमा सडक तथा यातायात, औद्योगिक निर्माण, जलस्रोत, स्वास्थ्य, खेलकुद र अन्य पूर्वाधार विकाससम्बन्धी विभिन्न परियोजनाहरूमा चीन सरकारबाट नेपालले अनुदान तथा परियोजना सहयोग प्राप्त गरेको देखिन्छ । हालका वर्ष हरूमा चीन सरकारबाट नेपालको मानव संशाधन विकाससम्बन्धी कार्यक्रमका अतिरिक्त सामाजिक विकास र पूर्वाधार निर्माणका क्षेत्रमा पनि सहयोग प्राप्त भइरहेको देखिन्छ ।

ग) व्यापारिक सम्बन्ध

नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको व्यापारिक सम्बन्ध परापूर्वकालदेखि नै अत्यन्त राम्रो थियो भनी इतिहासमा उल्लेख रहेको छ । लिच्छविकालमा नेपालको बाटो हुँदै चीनको तिब्बत र भारतका व्यापारीहरू व्यापार गर्दथे । मल्लकालमा तिब्बतबाट सुन, नून, भेडा, च्याङ्ग्रा आदि नेपाल आयात गरिन्थे भने नेपालबाट काठ, जडीबुटी, खुर्सानी, तरकारी, चामल लगायतको सामान निर्यात गरिन्थे । मल्लकालमै तिब्बतको बजारमा नेपालमा टकमरी गरिएका नेपाली मुद्राहरूको प्रचलन रहेको थियो । प्रजातन्त्रको स्थापनासम्मका शाहकालका

नेपालका शासकहरू नेपाल एकीकरण र राज्य विस्तारका लागि युद्धमा लागेकाले चीनसँगको व्यापारिक सम्बन्ध विस्तार हुन सकेको पाइँदैन ।

नेपाल र चीनको तिब्बतकाबीचको व्यापार सम्बन्ध परापूर्वकालदेखि रहे तापनि के कति परिमाणमा भएको थियो र व्यापार सन्तुलनको अवस्था कस्तो थियो भन्ने आधिकारिक तथ्यांकको अभावमा यकीन भन्न सकिँदैन । नेपालको वैदेशिक व्यापारको तथ्यांक संग्रह गर्ने आधिकारिक निकाय व्यापार तथा निकासी प्रवर्द्धन केन्द्रका अनुसार नेपाल र चीनको स्वशासित प्रदेश तिब्बतसँगको मात्र व्यापार आर्थिक वर्ष २०३८/३९ सम्म नेपालबाट हुने निर्यातभन्दा आयात कम भएको र नेपालको व्यापार नाफामा रहेको थियो । तर नेपाल र चीनको तिब्बतसँगको व्यापार आर्थिक वर्ष २०३२/३३ सम्ममात्र नेपालको पक्षमा रहेको, तत् पश्चात हरेक वर्ष नेपालको निर्यातभन्दा आयात बढी भएर घाटामा रहेको र त्यो घाटा पनि वर्षेनि बढ्दै गरेको देखिन्छ । पछिल्लो १५ वर्षको तलको तालिकामा देखाइएको तथ्यांकले यसलाई पुष्टि गरेको देखिन्छ ।

तालिका: नेपालको चीनको तिब्बतसँगको व्यापार सम्बन्ध (रु हजारमा)

आर्थिक वर्ष	निर्यात व्यापार	आयात व्यापार	जम्मा व्यापार	व्यापार संतुलन
२०६०/६१	२,२४,८१,५०	९,२९,९९,०२	११,६४,८०,५२	-६,९५,१७,५२
२०६१/६२	१,८८,८५,२३	१२,८५,९१,८२	१४,७४,७७,०५	-१०,९७,०६,५९
२०६२/६३	८९,२५,८३	१२,०८,३४,९७	१२,९७,६०,८०	-११,१९,०९,१४
२०६३/६४	३७,७९,९१	१६,६७,८६,१६	१७,०५,६६,०७	-१६,३०,०६,२५
२०६४/६५	७३,६४,०५	२२,२५,५८,४५	२२,९९,२२,५०	-२१,५१,९४,४०
२०६५/६६	१,८४,७९,३४	३२,८५,२९,१०	३४,७०,०८,४४	-३१,००,४९,७६
२०६६/६७	१,००,८६,९६	३९,२१,८२,०३	४०,२२,६८,९९	-३८,२०,९५,०७
२०६७/६८	७४,६०,२३	४५,६३,५९,६२	४६,३८,१९,८५	-४४,८८,९९,३९
२०६८/६९	९८,५६,९३	५२,९२,४९,४५	५३,९१,०६,३८	-५१,९३,९२,५२
२०६९/७०	२,१७,६९,४९	६८,३०,४८,८२	७०,४८,१६,३१	-६६,१२,८१,३३
२०७०/७१	२,९७,९९,०७	७८,५६,८१,७६	८१,५४,८०,८३	-७५,५८,८२,६९
२०७१/७२	२,३५,७५,८१	१,००,८५,०५,७०	१,०३,२०,७८,५१	-९८,४९,३२,८९
२०७२/७३	२,१५,६७,५८	१,१७,२०,९९,८२	१,१९,३६,६७,४१	-१,१५,०५,३२,२४
२०७३/७४	१,८०,९८,३४	१,३०,२४,१४,४१	१,३२,०५,१२,७४	-१,२८,४३,१६,०७
२०७४/७५	२,४३,९१,५१	१,५९,९८,०३,१६	१,६२,४१,९४,६७	-१,५७,५४,११,६५

स्रोत: व्यापार तथा निकासी प्रवर्द्धन केन्द्र, पुल्चोक ।

माथिको तालिकाले विगत १५ वर्षको नेपाल र चीनको तिब्बतसँगको व्यापारको सम्बन्ध छर्लङ्ग हुन्छ । नेपालबाट चीनको तिब्बततर्फ निर्यात हुने मालवस्तुको व्यापार वृद्धि सामान्य तवरबाट भएको देखिन्छ तर चीनको तिब्बततर्फबाट नेपालमा हुने आयातमा उल्लेखनीय वृद्धि भएको छ । यसको फलस्वरूप नेपालको चीनको तिब्बतसँगको व्यापार सम्बन्धको सन्तुलन ऋणात्मक रहेको छ ।

५. सम्बन्ध विस्तारमा भन्सार प्रशासनको स्थान

अन्तर्राष्ट्रियरूपमै भन्सार प्रशासनले दुई देशको सिमानामा रही कार्य गर्नुपर्ने हुँदा ती देशहरूको सम्बन्ध विस्तारमा त्यस्तो प्रशासनको गहन भूमिका र स्थान रहन्छ । नेपाल र चीनको तिब्बतको सिमानाको भौगोलिक विकटताले गर्दा सीमित भन्सार नाकाहरू चालू रहेका छन् । यी दुई देशबीचको सम्बन्ध परापूर्व कालदेखि छ, व्यापार र मानिसहरूको आवतजावत यिनै नाकाहरूमार्फत हुन्छ । त्यसैले यी नाकाका भन्सार प्रशासनको व्यवहार र भूमिकाले दुई देशबीचको व्यापार र सम्बन्धमा प्रभाव पार्ने हुन्छ । यहाँ नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको व्यापार र सम्बन्धमा भन्सार प्रशासनबाट निर्वाह हुने र गरेको भूमिकालाई तीन चरणमा राखेर हेर्ने प्रयास गरिएको छ ।

क) विगत: वि.सं. १८४० मा नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको व्यापारका वस्तुहरूमा लाग्ने भन्सार दर तोकिएको त्रिसाला इजारालाई नेपालको भन्सार प्रशासनको पुरानो आधिकारिक अभिलेख मानिएकाले यी दुई देशका भन्सार प्रशासनबीच ऐतिहासिक सम्बन्ध रहेको देखिन्छ । यस्तो अभिलेख अन्य देशहरूको सम्बन्धमा रहेको प्रमाण नपाईदासम्म यी दुई देशका भन्सार प्रशासनबीचको सम्बन्धको प्राचीनता सदैव पुष्टि भइ रहने देखिन्छ । वि.सं. २००७ सालसम्म नेपालको भन्सार राजस्व असुल गर्न स्थापित बजार अड्डा र गोश्वाराहरू ठेक्का प्रथामा चलेका थिए । अर्थात् त्यस समयमा सरकारले उठाउने भन्सारको राजस्व ठेकेदारमार्फत संकलन हुने गरेको थियो । सो समयसम्म नेपालको उत्तरको छिमेकी चीनको तिब्बततर्फ हुने व्यापारका मालवस्तुहरू तातोपानी, खासा, बहादुरा सिरिदिवास, रसुवा, कान्द्रङ्ग, उपद्राङ्ग र इलाम भन्सारहरूबाट नियन्त्रण गर्ने व्यवस्था रहेको थियो । यी भन्सारहरूबाट उठाइने भन्सार दस्तुरको ठेक्का बन्दोबस्त काठमाडौं गोश्वारा भन्सारले गर्ने र भन्सारको दर भारीमा आधारित हुने गर्दथ्यो भनी उल्लेख गरेको पाइन्छ ।

नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको आर्थिक, सामाजिक र व्यापारिक सम्बन्ध परापूर्वकालदेखि रहेको, यिनका र अन्य छिमेकी देशका यात्री तथा व्यापारीहरू नेपालको बाटो हुँदै चीनको तिब्बतसँग व्यापार गर्ने गरेकोले नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको भन्सार सम्बन्ध स्थापित गर्न सकिने देखिन्छ । वि.सं. २००७ सालभन्दा पहिला पनि नेपालबाट धन आर्जन गर्न चीनको तिब्बततर्फ जाने प्रचलन थियो भन्ने अनुमान महाकवि लक्ष्मीप्रसाद देवकोटा रचित मुनामदन खण्डकाव्यका प्रमुख पात्र मदन ल्हासा जानुबाट गर्न सकिन्छ । तर, यस अवधिमा भन्सार

सम्बन्धी कुनै पदाधिकारीले एक अर्को देशमा भ्रमण गरेको, आपसी सहयोग बारेमा कुनै सन्धि सम्झौता गरेको अभिलेख भेटिँदैन । नेपालको उत्तरी सीमातर्फ सीमित भन्सार नाकाहरूमात्र खुलेको अवस्था थियो तापनि नेपाल र चीनको तिब्बतका बीचमा मानिस र मालवस्तुको आवतजावत हुने कारणले भन्सारका दरहरू तोकिने र नेपालमा टकमरी भएका मुद्राहरू तिब्बतमा प्रचलन गरिने कार्यले यी दुई देशबीच नेपालका उत्तरी नाकाहरूमार्फत उल्लेख्य व्यापार सम्बन्ध थियो भन्ने पुष्टि हुन्छ । फलस्वरूप नेपाल र चीनको तिब्बतका भन्सारबीच पनि मैत्रीपूर्ण सम्बन्ध थियो भन्ने अनुमान गर्न सकिन्छ ।

ख) वर्तमान: वि.सं. २००७ मा प्रजातन्त्रको उदय र राणा शासनको अन्त्यपछि छिमेकी मित्रराष्ट्रहरू लगायत विश्वसँगको नेपालको सम्बन्धमा थप सुधार र विस्तार हुन थालेको थियो । यसै समयमा नेपालको उत्तरी छिमेकी मित्रराष्ट्र चीनले जनवादी गणतन्त्रात्मक शासन व्यवस्थाको अवलम्बनपछि नेपालको आर्थिक विकासमा योगदान पुऱ्याउने गरी विभिन्न सम्झौताहरू गरेकोले दुई देशबीचको सम्बन्ध थप सुदृढ हुन थालेको अनुभव नेपालले गरेको छ । ठेक्का प्रथाबाट भन्सार राजस्व संकलन गर्ने मधेशका बजार अड्डा र काठमाण्डौं र पहाडका गोश्वाराहरू वि.सं. २०१३ सालमा मात्र भन्सार अड्डा/कार्यालयमा परिणत भएका हुन् । यी अड्डा र गोश्वाराहरूबाट भन्सार राजस्व उठाउन तत्कालीन सरकारले समय समयमा जारी गरेका सनद, सवाल र आदेशहरूलाई एकीकृत गरी भन्सार ऐन, २०१९ जारी भएपछि भन्सारको राजस्व असुली र प्रशासनका लागि वर्तमान सांठानिक संरचना तयार भएको मानिन्छ ।

नेपालको उत्तरतर्फको मित्रराष्ट्र चीनको स्वशासित प्रदेश तिब्बतसँगको सिमानामा हाल ९ वटा मूल भन्सार नाकाहरू सञ्चालनमा रहेका छन् । यिनीहरूमध्ये हाल रसुवा भन्सार नाका हुँदै चीनको तिब्बतसँग सबैभन्दा धेरै व्यापार हुने गरेको छ । विगतमा तातोपानी भन्सार नाकाबाट उल्लेख्य व्यापार हुने गरेकोमा वि.सं. २०७२ को महा-भूकम्पपछि बन्द सो नाका हालसम्म सञ्चालन हुन सकेको छैन । जनवरी १४, २०१२ मा नेपाल र चीन सरकारबीच सम्पन्न नेपाल-चीन सीमा क्षेत्रमा बन्दरगाहहरूको व्यवस्थापनसम्बन्धी सम्झौताबमोजिम यारी (हुम्ला) र यूलान/पुलान (तिब्बत), नेचुङ्ग (मुस्ताङ्ग) र लिजी (तिब्बत) तथा रसुवा र जिलोङ्ग/केरुङ्ग (तिब्बत) नाकाहरूले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार बिन्दुको मान्यता प्राप्त गरेका छन् । सोही सम्झौताले कोदारी (सिन्धुपाल्चोक) र झाडमू (तिब्बत), किमाथाङ्गा (संखुवासभा) र छेन्ताङ्ग (तिब्बत) तथा ओलाङ्गचुङ्गगोला (ताप्लेजुङ्ग) र रिबु (तिब्बत) नाकाहरूलाई द्विपक्षीय व्यापार बिन्दु मानेको छ । नेपाल तर्फका उल्लेखित स्थानहरूका अतिरिक्त मुगु, लार्के (गोरखा) र लामावगर (दोलखा)मा पनि मूल भन्सार कार्यालयहरू नै स्थापित रहेका छन् ।

नेपाल र चीनको तिब्बतबीचका उल्लेखित ९ (नौ) नाकाहरूमार्फत हुने व्यापार तथा भन्सार प्रक्रियाहरूमा आइपर्न सक्ने समस्याहरूको समाधान गर्न तथा दुवै देशका भन्सार प्रशासनबीच आपसी सम्बन्ध विस्तारका लागि भन्सार पदाधिकारीहरूको एक संयन्त्र रहेको छ ।

"बोर्डर कस्टम मिटिङ्ग" को नाममा वर्षेनी र आलोपालो गरी भ्रमण तथा बैठक र छलफल गर्ने प्रचलनबमोजिम यस संयन्त्रको ३१ औं शुरुंखलाको बैठक हालै तबिबततरफ सम्पन्न भएको छ । यस संयन्त्रको माध्यमबाट दुई देशबीचको भन्सार प्रशासनको आपसी सम्बन्ध प्रगाढ हुँदै गएको पाइन्छ । गृह मन्त्रालय, परराष्ट्र मन्त्रालय, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय लगायतमा पनि यस्ता संयन्त्रहरू रहेका र कतिपय त्यस्ता संयन्त्रहरूमा अर्थ मन्त्रालय, भन्सार विभाग/कार्यालयबाट प्रतिनिधित्व गराइने व्यवस्था रहेकोले दुई देशबीचको भन्सार प्रशासनको सम्बन्धमा थप सुधार हुने अपेक्षा राख्न सकिन्छ ।

ग) भविष्य: विश्वव्यापी रूपमा सरकारको लक्ष्य मुलुक र मुलुकवासीको आर्थिक सम्वृद्धि हासिल गर्नु रहेको र नेपाल सरकारले पनि "समृद्ध नेपाल: सुखी नेपाली" को लक्ष्य राखेको छ । यसका लागि आर्थिक समृद्धि प्राप्त गर्नु पहिलो शर्त हो । नेपाल तथा चीनको तिब्बतबीच प्राचीन कालदेखि नै सामाजिक, साँस्कृतिक, आर्थिक र व्यापारिक सम्बन्ध रहेको, त्यसैको आडमा भन्सारको सम्बन्धको क्रमशः विकास हुँदै आएको अनुमान गर्न सकिन्छ । सो सम्बन्ध समयक्रममा सुधार हुँदै हालको अवस्थामा आइपुगेको छ । सामाजिक, साँस्कृतिक र आर्थिक पक्षका सम्बन्धमा दुवै देशले उचित विकास गरे तापनि व्यापारिक सम्बन्धको क्षेत्रमा भएको विकास नेपालको पक्षमा नरहेको माथिको तथ्यांकबाट देखिन्छ । व्यापारिक क्षेत्रको सम्बन्धलाई नेपालको पक्षमा नल्याएसम्म मुलुक समृद्ध हुन नसक्ने हुँदा आगामी दिनमा यस सम्बन्धलाई नेपालको पक्षमा पार्ने गरिसबै निकायहरूले एकल र संयुक्त पहल एवं कार्य गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

विगतदेखि विकसित र हाल भइ रहेको सम्बन्धलाई थप उचाइमा पुऱ्याउन विभिन्न सम्झौताबाट गठन भएका कतिपय संयन्त्रहरूकोस्तरवृद्धि गर्नुपर्ने देखिएको छ । जसमा उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयमा रहेको "नेपाल तिब्बत व्यापार सहजीकरण समिति" र भन्सार विभागमा रहेको "सिमाना भन्सार सहजीकरण समिति" प्रमुख छन् । यी संयन्त्रले नेपाल र चीनको स्वशासित प्रदेश तिब्बतको सरकारसँग मात्र सम्बन्ध विस्तार, व्यापार एवं भन्सार प्रक्रियामा मात्र सहजीकरण गर्ने हुँदा यसस्तरका संयन्त्रहरू कायमै राखी दुवै देशका केन्द्रीय तहबाट समाधान हुनुपर्ने सवालका लागि केन्द्रीय सरकारकै निकायमा वार्ता हुने गरी संयन्त्रहरू थप गर्ने तथास्तर वृद्धि गरिनु उपयुक्त देखिन्छ ।

नेपालको उत्तरी सिमानामा रहेका मूल भन्सार कार्यालयहरू पर्याप्त भौतिक पूर्वाधारबिहीन अवस्थामा रहेका, त्यँहासम्म पुग्ने यातायातका लागि दिगो सडक सञ्जाल नरहेको तर, तिनका छिमेकी तिब्बततरफका भन्सार कार्यालयहरू पर्याप्त आधुनिक पूर्वाधार र सडक सञ्जालले जोडिएको अवस्थामा रहेको पडितकारले त्यस क्षेत्रका केही भन्सार नाकाहरूको भ्रमण गर्दा पाएको थियो । सीमाक्षेत्रमा रहेर व्यापार र भन्सार सम्बन्धमा योगदान गरिरहेका सबै कार्यालयहरूलाई आधुनिक तथा भौतिक पूर्वाधारयुक्त र सडक सञ्जालले जोडिएको अवस्थामा पुऱ्याउन सरकारले लगानी बढाउनु पर्ने देखिन्छ ।

नेपाल र चीनको तिब्बतबीचको व्यापार सन्तुलनको अवस्था माथिको तालिकाबाट प्रष्ट छ । दुई देशकाबीचको मित्रता वृद्धि र आर्थिक तथा व्यापार सम्बन्ध मजबुत पार्न नोभेम्बर २२, १९८१ मा सम्पन्न "व्यापार तथा भुक्तानी सम्झौता" मा चीनको तिब्बतबाट नेपाल निर्यात हुने र नेपालबाट चीनको तिब्बततर्फ निर्यात हुने मालवस्तुहरूको नामावली समावेश रहेको पाइन्छ । उक्त सूचीमा रहेका खाद्यान्न, मैदा, चिनी, काठ, जुट र जुटका सामान, चिया, जडीबुटी जस्ता मालवस्तुहरू नेपालमा प्रशस्त उत्पादन हुन सक्ने वस्तुहरू हुन् । ती वस्तुहरूको निर्यात वृद्धि गर्न र यसका उत्पादक, निर्यातकर्ताहरू प्रोत्साहित हुने गरिसरकारले अनुदान तथा निर्यात प्रोत्साहनका कार्यक्रममा लगानी गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

मित्रराष्ट्र चीनले हाल "वेल्ट एण्ड रोड इनिशिएटिभ" नामक बहु-देशीय कार्यक्रम कार्यान्वयनमा ल्याएको, नेपालले उक्त सम्झौतामा हस्ताक्षर गरेको र उक्त कार्यक्रममा समावेश गर्ने परियोजनाहरूको प्रस्ताव गर्न चीन सरकारबाट अनुरोध गरिएको व्यहोरा प्रकाशमा आएकोले नेपालको हित, पूर्वाधार विकास, उत्पादन र निर्यात वृद्धिबाट नेपालको पक्षमा व्यापार सन्तुलन हुने गरी परियोजनाहरूको प्रस्ताव गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

६. निष्कर्ष

परापूर्वकालदेखि सामाजिक, साँस्कृतिक, आर्थिक, धार्मिक एवं व्यापारिक सम्बन्ध रहेका दुई देशहरू नेपाल र चीनको तिब्बतबीच कूटनीतिक सम्बन्ध कायम भएको पनि ६४/६५ वर्ष पुग्न लागेको छ । दुई देशबीचको व्यापारिक बाहेकका अन्य सम्बन्धहरूमा समयानुकूल र क्षमता अनुरूपको फाइदा दुवै मुलुकहरूले प्राप्त गरेका छन्, तर व्यापारिक सम्बन्धमा नेपाललाई ऋणात्मक लाभ भएको तथ्यांकहरूले देखाएका छन् । चीनको तिब्बतसँगको नेपालको व्यापारको ऋणात्मक सन्तुलन वर्षेनी बढी रहेको देखिन्छ ।

लामो संक्रमणकालपछि बनेको वर्तमान सरकारले राखेको "समृद्ध नेपाल: सुखी नेपाली"को लक्ष्यलाई पूरा गर्न वस्तु तथा सेवाको निर्यात व्यापार वृद्धि गरेर आर्थिक सम्बृद्धि हासिल गर्नु जरुरी छ । नेपालको वैदेशिक व्यापार हुने दोस्रो ठूलो मुलुक चीनको तिब्बतसँग रहेको ऋणात्मक व्यापार सन्तुलनलाई कम गरी पक्षमा ल्याउन वस्तु तथा सेवाको उत्पादन वृद्धि, उत्पादक र निर्यातकर्तालाई प्रोत्साहन हुने सरकारी नीति हुनु पर्ने देखिन्छ । दुबै सरकारका पदाधिकारीहरू रहेका विभिन्न संयन्त्रहरूबीच हुने छलफलमा नेपालबाट चीनको तिब्बततर्फ निर्यात हुने मालवस्तुलाई प्राथमिकतामा राख्न पहल गर्ने, त्यसमा सहयोग पुग्ने परियोजना कार्यक्रम तर्जुमा र प्रस्ताव गर्ने र मालवस्तुको निर्यातमा भन्सारबाट सहजीकरणको भूमिका निर्वाह गरेमा नेपालको चीनको तिब्बतसँगको निर्यात व्यापार बढ्ने, व्यापार घाटा घट्ने र व्यापारिक सम्बन्ध पनि सुमधुर रहने देखिन्छ ।

सन्दर्भ सामग्री

- ज्ञवाली, हेमराज, *भन्सार प्रशासन एक विवेचना*, विनोदराज ज्ञवाली, बौद्ध महाकाल, काठमाडौं, २०४५
- राजभण्डारी, मुक्तिनरसिंह, *नेपालको आधुनिक भन्सार व्यवस्था*, गायत्री राजभण्डारी, लगनटोल काठमाडौं २०४५ ।
- आचार्य, यज्ञनाथ, *नेपालको संक्षिप्त इतिहास*, एकता बुक्स डिष्ट्रिब्यूटर्स प्रा.लि. थापाथली, काठमाडौं
- Singh, Ramchandra Man, *Customs Administration Theory and Practice with Reference to Nepal*, Nhoojah Guthi, Kathmandu, 2010.
- Profiles of Development Partners, Government of Nepal, Ministry of Finance, International Economic Cooperation Division, 2014.

अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी एवं चोरी पैठारी: समस्या र समाधानका उपायहरू

शिवप्रसाद भण्डारी *

भूमिका

आर्थिक अपराध र अवैध व्यापार विश्वव्यापीरूपमा रहेको छ । देशको कानूनले तोकेको सीमा र परिधिबाहिर गएर विशुद्धरूपमा निजी फाइदाको लागि कर महसुल नतिर्ने एकमात्र उद्देश्यले विदेशी मुलुकबाट वा विदेशी मुलुकमा मालसामान ओसारपसार गर्ने जुनसुकै प्रकारको कार्य नै चोरी निकासी वा चोरी पैठारी हो र यसकारणबाट गरिने आर्थिक क्रियाकलाप आर्थिक अपराध हुन् । विश्वका सबै मुलुकहरू कुनै न कुनै हिसाबले आफ्नो सीमा क्षेत्रबाट हुने अवैध व्यापारको कारणले दिनानुदिन प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष रूपमा प्रभावित भइरहेका छन् भने यसप्रकारका गतिविधिले आन्तरिक उत्पादन, आपूर्ति व्यवस्था, बजार मूल्य र राजस्व संकलनमा ठूलो प्रभाव पार्दछ । यसले अवैधरूपले व्यक्तिगत आर्जनमा वृद्धि ल्याउँछ तथा समग्र राज्यलाई चुनौती दिइरहेको हुन्छ । सबै नागरिक यसबाट प्रताडित भैरहेका हुन्छन् । राज्यलाई निकासी पैठारीबाट प्राप्त हुने राजस्वमा प्रकारान्तले कमी आउँछ । अन्तत सिंगै मुलुकलाई दीर्घकालीन अण्डारो दिशामा लैजान्छ । नेपालमा अवैध व्यापारको आयतन कति हो र यसबाट कति राजस्व गुम्यो भन्ने पूर्ण तथ्यांक उपलब्ध नभएपनि भन्सार कार्यालयहरूमा विभिन्न निकायबाट पक्राउ भइ दाखिला भएका तथ्यांक, औपचारिक अनौपचारिकरूपमा प्राप्त भएका सूचना, विभिन्न सञ्चारमाध्यमहरूबाट प्राप्त जानकारी एवं विभिन्न व्यक्तिहरूसँगको छलफलबाट प्राप्त सूचनाको आधारमासमेत यसको विद्यमान अवस्थाको अनुमान गर्न सकिन्छ ।

अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी एवं चोरी पैठारी हुनसक्ने सम्भावित कारणहरू

प्रविधिको विकाससँगै अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी एवं चोरी पैठारीका तौरतरिकाहरूमा फेरबदल भैरहेको पाइन्छ । चोरी गर्ने व्यक्तिले विभिन्न नयाँनयाँ बाटोहरू खोजी गर्दछन् । अवैध व्यापार गरी चाँडै धनी हुने लालसा र विलासी जीवन जिउने उच्च अभिलाषाले मानिसले गैरकानूनी र अवैध आर्जनको बाटोको प्रयोग गरेको पाइन्छ । तथापि आजको अवस्थामा अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी गरिने र हुने सम्भावित कारणहरू निम्नबमोजिम रहेको पाइन्छ:

(क) गरीबी, अशिक्षा र बेरोजगारी

नेपाली समाज अहिले पनि व्यापक गरीबीको समस्याले ग्रसित छ । अधिकांश सीमा क्षेत्रमा बस्ने जनताहरू आज पनि अत्यन्त पीडादायी अवस्थामा गरीबीले जलेका छन् ।

* निर्देशक, भन्सार विभाग

अशिक्षा उनीहरूको जीवनचक्र जस्तै नै छ । अशिक्षाबाट ग्रसित जनताहरूमा चेतनाको खाडल नै छ । त्यहाँ बस्ने अधिकांश युवायुवती बेरोजगार छन् । दैनिक गुजाराको लागि जस्तोसुकै कार्य गर्न पनि उनीहरू तत्पर छन् । ती युवायुवतीलाई उनीहरूको कमजोरीको फाइदा उठाई गलत ढंगले प्रयोग गरिएको छ । उनीहरूलाई दिनहुँ अवैध बाटोबाट मालसामान ओसारपसार गर्ने तस्करीको माध्यम बनाइएको छ । सीमावर्ती सिंगो गाँउ नै यसप्रकारका क्रियाकलापमा संलग्न रहेको पाइन्छ । तस्करीको परिणामबारे अनभिज्ञ जनता तस्करीमै सिद्धहस्त भइ चाँडोभन्दा चाँडो रातारात धनी हुने लालसाका माध्यम बनिरहेका छन् । चोरी निकासीपैठारी बढनु यो एक प्रमुख कारण रहेको छ ।

(ख) खुल्ला सिमाना

अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी बढनुमा प्रमुख कारण नै खुल्ला सिमाना नै हो । भारतसँगको करीब सोहसय किलोमिटरको खुल्ला सिमाना र भारतसँगको उच्च परिमाणको व्यापारका कारण भारतसँगको सिमानाबाट हुने अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी एवं चोरी पैठारीको ज्वलन्त कारण देखिन्छ । भारतसँगको धार्मिक, साँस्कृतिक, सामाजिक सामिप्यताको कारणले परापूर्व कालदेखि नै खुल्ला सीमालाई निरन्तर प्रयोग गरी तस्करहरूले अवैधरूपमा मालसामान ओसारपसार गरिआएका छन् । खुल्ला सिमानालाई निरन्तर निगरानी राख्न र भैरहेको गैरकानूनी ओसारपसारहरूलाई नियन्त्रण गर्ने सुदृढ प्रणाली स्थापना गर्न नसक्दा मुलुकले ठूलो परिमाणको राजस्व गुमाइरहेको छ । अन्य अपराधिक गतिविधिसमेत सीमा क्षेत्रमा बढिरहेका छन् ।

(ग) स्थानीय प्रशासन र प्रहरीको क्रियाशीलता

खासगरी सीमाक्षेत्रमा हुनसक्ने अवैध व्यापार र चोरी निकासी तथा चोरी पैठारी नियन्त्रणको कार्यमा स्थानीय प्रशासन एवं प्रहरीको भूमिका निकै महत्वपूर्ण रहन्छ । तर राजस्व चुहावट नियन्त्रणको लागि तथा चोरी तस्करी नियन्त्रणको कार्य प्रशासन एवं प्रहरीको होइन कि भन्ने मान्यताले पनि यस्तो कार्यमा वृद्धि भएको देखिन्छ । यी दुवै निकायले शान्ति सुरक्षामा बढी ध्यान केन्द्रित गर्नाले पनि जनमानसमा यसप्रकारको बुझाई रहेको पाइन्छ । विभिन्न प्रकारका सामाजिक अपराधको जड नै आर्थिक कारण भएकोले आर्थिक र सामाजिक अपराधमा अन्योन्याश्रित सम्बन्ध रहेको तथ्यलाई आत्मसात गरी सीमाक्षेत्रबाट हुने अवैध व्यापार र तस्करी नियन्त्रण गर्न प्रभावकारी कार्य नहुनुले पनि यसप्रकारका गतिविधि बढ्ने गरेको पाइन्छ । सीमाक्षेत्रका प्रायःजसो गाँउमा नेपाल प्रहरीका विटहरू र सशस्त्र प्रहरीका पोष्टहरू स्थापना भएका छन् । त्यस्ता कार्यालयहरूमा खटिएका प्रहरी कर्मचारीहरूले राजस्वको चिन्ताभन्दा तत्कालिन फाइदा ठूलो मानी काम गर्दा राज्यलाई हुने अहितको सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ । यसो भनेर प्रहरीको विट वा

पोष्टहरु हटाउने भन्ने सोचाइ होइन, अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणको लागि सीमा क्षेत्रमा रहेका प्रहरीहरुले इमान्दारीपूर्वक नियन्त्रणको कार्य गर्नुपर्दछ भन्ने हो।

(घ) आन्तरिक ओसारपसारको मालसामान चेकजाँच गर्ने आधिकारिक सरकारी निकायको दूरावस्था

जोसुकैले पनि नेपाल राज्यभरि कानूनले तोकिदिएका मालसामान सहज तरिकाले ओसारपसार गर्न पाँउछन् तर त्यसरी ओसारपसार गरेका मालसामानको वैधता परीक्षण गर्ने स्थान, क्षेत्राधिकार र निकायको स्पष्ट व्यवस्था हुन सकेको छैन। शंका लागेको भनी तस्करी नियन्त्रणको नाममा विभिन्न निकायले जहाँसुकै मालसामान लोड भएका सवारी साधनहरु रोक्ने, खोल्ने, हेर्ने, जाँच्ने गरेको पाइएको छ र उनीहरुमाथि अनावश्यक दुःख दिएको, पैसा खान खोजको भनेर विभिन्न आरोपहरु लाग्ने गरेका छन्। प्रमाणबिना र सनकीको भरमा तस्करीको सामान रहेको भनी सामानसहितको साधन भन्सार कार्यालयमा पठाइदिने अनि पुनः चेकजाँच गर्दा सम्बन्धित कागजात र मालसामान दुरुस्त पाउनाले भन्सार कार्यालयले दरपीठ गरी पठाइदिनाले सम्बन्धित व्यवसायीले अनावश्यक दुख र झन्झट पाएको प्रशस्तै देखिएको छ। यसबाट सही कार्य गर्ने व्यवसायीले पनि गलत बाटो रोजी कार्य गर्नु पर्ने अवस्था आएको छ।

(ङ) सीमाक्षेत्रमा रहेका मानिसको व्यवसाय

हाम्रा देशको तराई क्षेत्रका अधिकांश गाँउहरु भारतीय सीमासँगै जोडिएर रहेका छन्। त्यहाँका मानिसहरु अधिकांश बेरोजगार रहेको पाइन्छ। त्यहाँका मानिसहरु दैनिक गुजाराको लागि सानोसानो परिमाणमा भारतीय बजारबाट तस्करीको बाटो हुँदै मालसामान ल्याई नेपाली बजारमा बिक्री गर्दछन्। तस्करी उनीहरुको पेशा नै भइसकेको पाइन्छ। कतिपय ठूला व्यापारीले त्यस्ता बेरोजगार व्यक्तिहरुलाई प्रयोग गरी तस्करीका सामान भित्र्याउने गरेका छन्। अपांग व्यक्तिले पनि त्यस्ता सामान राजस्व नतिरी दिनहुँ ल्याइरहेको पाइन्छ। त्यसरी ल्याइएका सामान र मानिस पक्राउ गरी भन्सार कार्यालयमा दाखिला गरिसकेपछि वा गरेकै अवस्थामा पनि स्थानीयले छोडाउनको लागि भन्सार कार्यालयलाई अनावश्यक दवाव दिएको पाइन्छ।

(च) चाँडै मुनाफा बढाउने प्रवृत्ति

तस्करी भइ आउने मालसामानमा कुनै प्रकारको राजस्व तिरेको हुँदैन। राजस्व नतिरेपछि ती मालसामानको लागत स्वतः थोरै हुन्छ। लागत थोरै भएपछि मूल्य स्वतः कम हुने नै भयो। मूल्य कम भएपछि बिक्री बढी र नाफा उच्च हुन्छ। ती मालवस्तुको कतै कुनै अभिलेख हुँदैन र करको दायरा भित्रसमेत आउनु पर्दैन। तस्करी भइ आएका सामानबाट उच्च नाफा हुने हुँदा व्यवसायीहरु चाँडै धनी हुने नाममा व्यापक तस्करी हुने गरेको पाइन्छ र कतिपय व्यवसायीहरुबाट समेत यसबारेमा बेलाबेलामा

उजुरी र गुनासाहरु आउने गरेका छन् । कानूनबमोजिम महसुल बुझाई निकासी पैठारी गर्ने व्यवसायीले प्रतिस्पर्धा गर्न नसकी व्यवसाय नै बन्द गर्नुपर्ने अवस्था आएको समेत पाइएको छ ।

(छ) भारतीय व्यापार नीति

प्रत्येक देशको आ-आफ्नै व्यापार नीति रहेको पाइन्छ । भारतले नेपालको व्यापार नीतिलाई खासै महत्व दिएको पाइँदैन । उसले नेपालको निकासी वृद्धि गरी व्यापार प्रवर्द्धन गर्न नेपालको आवश्यकतालाई दोस्रो श्रेणीमा राखेको छ । भारतीय बजारमा खरीद गरेको सामानको बिलबीजकको सत्यता प्रमाणित गर्ने सशक्त आधार स्थापित भैसकेको छैन । भारतले हालै लागू गरेको जीएसटी बिललाई मूल्यको आधार प्रमाणको रूपमा नेपालको भन्सारमा स्वीकार गरिए तापनि यसको पनि सत्यता प्रमाणित गर्ने आधार स्थापित भैसकेको छैन । यसले नेपालको भन्सार प्रशासनलाई थप चुनौती थपेको छ । कतिपय भारतीय कपडा उद्योग त्यहाँको कपडा प्राधिकरणको सिफारिशमा मात्र नेपालमा निकासी गर्न पाउने व्यवस्था रहेको र सो सिफारिशपत्र लिने प्रक्रिया जटिल भएको कारणले पनि कतिपय भारतीय कपडाहरु चोरी पैठारी भइ आउने गरेका छन् ।

(ज) राजस्व अनुसन्धान क्षेत्रीय कार्यालयको भूमिका

अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रण गर्ने प्रयोजनको लागि स्थापित राजस्व अनुसन्धान विभाग र सो अन्तर्गतका क्षेत्रीय कार्यालयहरु हाल विभिन्न क्षेत्रमा रहेका छन् । साथै बेलाबेलामा विभागबाट द्रुत गस्तीटोली पनि परिचालित हुने गरेको छ । राजस्व चुहावट नियन्त्रणमा क्षेत्रीय कार्यालयहरुको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको छ । ती कार्यालयहरुले नियन्त्रणको लागि कार्य पनि गरिरहेका छन् । तर पनि अवैध व्यापार र सीमाक्षेत्रबाट हुने गरेको चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रण हुन सकेको पाइँदैन । इनइन चोरी निकासी पैठारी बढिरहेको तथ्यांकले देखाउँछ र सही काम गर्ने व्यवसायीलेसमेत बेलाबेलामा यस बारेमा चर्चा गर्ने गरेको पाइन्छ । विभिन्न सञ्चार माध्यमहरुमा पनि यी विषयहरु हेर्न, सुन्न र पढ्न पाइन्छ । आन्तरिक ओसारपसार गर्दा क्षेत्रीय कार्यालयहरुले भन्सारको प्रज्ञापनपत्र, पैठारी बिल, पान बिलको कपि आदिमा कार्यालयकको छाप लगाउने, शंकास्पद कागजात पाइएमा छड्के चेकजाँच गर्ने, संकलन गरेका कागजातहरुको कम्प्युटरमा प्रविष्ट गरी अभिलेख राख्ने आदि कार्य गरे तापनि त्यसबाट मात्रै समस्या समाधान हुन सकेको छैन । कतिपयले त नक्कली प्रज्ञापनपत्र, नक्कली पान बिलसमेत बुझाउने गरेको पाइएको छ । यसबाट पनि यी कागजातहरुलाई कर छुल्ने माध्यमको रूपमा प्रयोग गरेको हो कि भन्ने आभाष मिल्दछ ।

(झ) भन्सार मूल्यांकन प्रणाली

अवैध बाटोबाट तस्करी भइ आउने मालवस्तुहरुसँग राजस्व तिरेर आउने मालसामानको प्रतिस्पर्धा गर्नुपर्दा र यसैको कारणबाट राजस्व संकलनमा कमी नहोस एवं भन्सारको वैध बाटोबाटमात्र सामान आओस भन्ने हेतुले भारतबाट पैठारी भइ आउने मालवस्तुको मूल्यांकन कम राख्नुपर्ने यथार्थता विद्यमान छ । यसप्रकारको प्रणालीको कारण भन्सारमा भ्रष्टाचार वा राजस्व चुहावट छ भन्नु भ्रम हो र तस्करलाई प्रश्रय दिएको भनी जनमानसमा परेको छाप पनि यथार्थ होइन । वास्तवमा त्यसो होइन । भन्सारमा मूल्यांकन गर्नको लागि कानूनीरूपमै व्यवस्था गरिएको छ । भन्सार कार्यालयले ती विधिहरुलाई प्रयोग गरेर नै मूल्यांकन गर्दछ । तर पनि मूल्यांकनमा जतिसुकै पारदर्शी, सहज, सरल कानूनी बाटोहरु प्रयोग गरेपनि क्यारिड गर्नेले त्योभन्दा सस्तोमा मालसामान पुऱ्याउन तत्पर रहने कुरा बारम्बार सुन्नमा आएको हुँदा पनि तस्करी नियन्त्रण गर्नेतर्फ गम्भीरतापूर्वक लाग्नु पर्ने देखिएको छ ।

(ञ) भन्सार कार्यालयको भौतिक संरचना र तस्करी नियन्त्रण गर्न प्रभावकारिता

भन्सार कार्यालयको भौतिक संरचना, कार्य प्रकृति, जनशक्ति र स्रोतको कारणले चौबीसै घण्टा कार्य गर्न पनि सकिँदैन । खुल्ला सिमानाको कारणले तस्करहरुले विशेष गरी राति १२ बजेदेखि ३-४ बजेको समयमा तस्करी गर्ने गर्दछन् भन्ने सुन्न पाइन्छ । भन्सारका कर्मचारीहरु तस्करसँग मुठभेड गर्नसक्ने गरी साधनसम्पन्न र दक्ष बनाइएको छैन । भन्सारका कर्मचारीको व्यक्तिगत रुचि र प्रयासले मात्र तस्करी नियन्त्रणको कार्यलाई निरन्तरता दिन सकिँदैन । भन्सारका कर्मचारी निहत्था हुने र तस्करी गर्नेहरुले हतियारसमेत बोक्ने र प्रयोगसमेत गर्ने गरेको हुँदा सम्भावित ज्यानको जोखिम मोलेर काम गर्ने वातावरण भन्सार कार्यालयमा रहेको पाइँदैन ।

(ट) भन्सार राजस्व गस्तीको प्रभावकारिता

सीमाक्षेत्रबाट हुने अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रण गर्ने प्रयोजनले त्यस्तो कामको जिम्मेवारी २०५७ साल फागुनदेखि नेपाली सेनालाई दिइयो । केही समय सेनाले राम्रो काम पनि गरेको थियो । परिणाम पनि राम्रै देखियो । सुरक्षाको लागि खटिने सेनालाई चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणको कार्यमा खटाउनु ठीक भएन भन्ने चर्चा चलेपछि सो कामबाट सेनालाई फिर्ता गरी सो कामको जिम्मेवारी सशस्त्र प्रहरीलाई दिइयो र हालसम्म पनि सशस्त्र प्रहरीले नै त्यस्तो कार्य गर्दै आइरहेको छ । सशस्त्र प्रहरीले भन्सार कार्यालयको सुरक्षा र सीमा क्षेत्रबाट हुने अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणको कार्य गर्दै आएको छ । कतिपय भन्सार कार्यालयमा भन्सार प्रमुखको निर्देशनमा रही कार्य गर्दै आएका छन् भने कतिपय भन्सार कार्यालय नजीक रहेको सशस्त्र प्रहरीको कार्यालयले सो कार्य गर्दछ । भन्सार कार्यालयमै रहेको सशस्त्र प्रहरीले चोरी

निकासी पैठारी नियन्त्रणको प्रभावकारी कार्य गर्न सकेका छैनन् । भन्सार कार्यालयको वरिपरि मात्र बढी ध्यान केन्द्रित भएको पाइएको छ । तस्करी हुने क्षेत्रतर्फ उनीहरूको ध्यान उल्लेख्यरूपमा गएको पाईदैन ।

(ठ) पुरस्कारको प्रभावकारिता

तस्करीको सामान पक्राउ गरी भन्सार कार्यालयमा बुझाइसकेपछि तत्काल दिइने गरी कुनै प्रकारको पुरस्कारको व्यवस्था भएको छैन । पक्राउ भएको सामान जफत गरी लिलाम विक्री भएपछिमात्र पुरस्कारबापतको रकम पाइन्छ । पक्राउ भएदेखि लिलाम गर्ने समय पनि निकै लामो छ । त्यो बेलासम्म पुरस्कारको आकर्षण नै घटिसकेको हुन्छ । त्यसकारण त्यस्ता सुराकी वा पक्राउ गर्ने व्यक्ति नै तस्करसँग मिल्नु सुरक्षित र श्रेयष्कर ठान्दछन् ।

(ड) महसुल दर

कतिपय मालसामानहरूमा अझै पनि भन्सार महसुल दर उच्च रहेको छ र महसुल दर कम भएका मालसामानहरूमा महसुल दर समायोजनको नाममा अन्तःशुल्क दर उच्च बनाइएको छ । जसको कारणबाट पैठारी भइ आउने सामानमा कुल महसुल उच्च भएको कारणबाट तस्करी कार्य फलदायी भएको तर्क व्यापारी समुदायबाट नै आउने गरेको छ । एउटै प्रकृतिको वस्तुको बोट एवं मिश्रण आदिका कारण फरक वस्तु वर्गीकरणको शीर्षकमा पर्ने र दरबन्दी पनि फरक हुनसक्ने अवस्थाले भन्सारका कर्मचारीको अज्ञानता वा चलाखीबाट राजस्वमा नकारात्मक असर पर्ने सम्भावना छ ।

(ढ) मूल्य अभिवृद्धि कर र अग्रिम आयकर

साविकमा विक्रीकरबाट छुट, माफी भएका कतिपय वस्तुहरूमा हाल आएर मूल्य अभिवृद्धि कर लाग्न गई त्यस्ता वस्तुहरूको पैठारीमा कमी आएको तर तस्करी भने बढेको पाइन्छ । भन्सार महसुल, मूल्य अभिवृद्धि कर माफी भएपनि कृषिजन्य वस्तुमा ५ प्रतिशत अग्रिम आयकर लाग्ने हुँदा अग्रिम आयकर छल्न पनि तस्करी हुने गरेको देखिएको छ ।

(ण) भन्सार कार्यालय र अन्य निकायसँगको समन्वय एवं अन्तरसम्बन्ध

सुदूर पूर्वदेखि सुदूर पश्चिमसम्म नेपाल र भारतबीचको खुल्ला सिमाना भएको कारण भारतबाट अवैधरूपमा भारतीय मालसामान भन्सार छली तस्करी भइ नेपालमा भित्र्याउने र सीमा क्षेत्रबाट देशभरिका विभिन्न स्थानमा ती सामानहरू पुऱ्याउने कार्यमा व्यापकता आएको कुरा भारतीय बजारको मूल्यको हाराहारीमा कतिपय सामानहरू नेपालको बजारमा सजिलै किन्न पाइनुले पुष्टि गरेको छ । भन्सारको राजस्व उपभोग वृद्धिको आधारमा नभई मूल्यांकनमा कडाइका कारण भएको र चोरी पैठारीका वस्तुको आपूर्तिमूल्य स्वदेशी उत्पादनको लागतभन्दा कम भइ प्रतिस्पर्धा गर्न नसकी नेपाली उद्योगहरू रुग्ण भइ बन्दसमेत हुने गरेका छन् । चोरी पैठारी नियन्त्रणका लागि भन्सार प्रशासन, स्थानीय

प्रशासन एवं प्रहरीका तर्फबाट प्रयासहरू भएपनि नियन्त्रण सार्थक हुन सकेको छैन । प्रणालीवद्ध र समन्वयात्मक हिसाबले नियन्त्रण हुन नसकेकाले सिमाना कटाई पसल वा गोदाममा ल्याई पुन्याउनासाथै चोरी पैठारीका सामानले वैधता प्राप्त गर्ने गरेको छ । मूल्य अभिवृद्धि कर अवलम्बन भैसकेको वर्षौं भए तापनि सीमा क्षेत्रमा चोरी पैठारी भइ आएका सामानहरू पक्राउ गर्दा PAN बिल देखाउने, खाता मिलाउने जस्ता क्रियाकलापले सीमाक्षेत्र बाहेक अन्यत्र चोरी पैठारीको सामान पक्राउ गर्न नसक्ने, पक्राउ परे पनि आन्तरिक ओसारपसारको सामान मानी पान बिल भएको आधारमा छोड्नु पर्ने समस्याले विकराल रूप लिँदै आएको छ । अर्कोतर्फ स्थानीय उद्योग वाणिज्य संघ र स्थानीय निकाय अहिले पनि सीमा क्षेत्रबाट तस्करी भइ आउने मालसामान रोक्न वा नियन्त्रण गर्न प्रशासन, भन्सार तथा प्रहरीलाई सहयोगसमेत गर्दैनन् । जिल्लास्थित प्रमुख जिल्ला अधिकारीको अध्यक्षतामा रहेको स्थानीय राजस्व चुहावट नियन्त्रण समितिले समेत चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणमा प्रभावकारी भूमिका खेलेको पाईदैन ।

अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी पैठारीबाट पर्ने प्रभावहरू

अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी पैठारीबाट राज्यको अर्थतन्त्रमा दूरगामी नकारात्मक असर पर्दछ । यसको पहिलो असर भनेकै देशको समग्र राजस्व असुलीमा पर्दछ । विगतमा सीमित क्षेत्र र व्यक्तिहरूबाट हुने गरेको यसप्रकारको कार्य पछिल्लो समयमा आएर थप व्यापक र संगठित किसिमले हुने गरेको देखिएको छ । सम्पूर्ण सीमाक्षेत्रमा अपराधीकरणको सञ्जाल विस्तार भएको छ र सीमाक्षेत्रको सामाजिक परिवेशमै परिवर्तन भैसकेको अवस्था छ । सीमा क्षेत्रमा बसोबास गरेका मानिसहरू यस्तै कार्यप्रति उत्प्रेरित भएकोले समाजमा चोरी, डकैती, हत्या, लुटपाट, अपहरणजस्ता विसंगतिले समाजलाई तहसनहस बनाइरहेको छ । राज्यले लक्षित गरेको राजस्व असुली हुन सक्दैन । राजस्व प्राप्त नहुँदा विकास निर्माणका काममा प्रत्यक्ष असर पर्दछ । समाजमा सादा र सामान्य जीवनयापन गर्ने र आफ्नो प्रतिष्ठामा वस्ने मानिसहरू सीमाक्षेत्रबाट पलायन हुनुपर्ने अवस्था दिनानुदिन बढिरहेको छ । शुरुशुरुमा राजस्व चोरीमात्र हो, यसप्रकारको अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारीमा हाम्रो दायित्व केही छैन भनी भन्सार प्रशासन बाहेकका अन्य निकायहरू यस विषयमा निरपेक्ष रहेको कारण अहिले आएर सरकारका अन्य निकायहरूसमेत यस्तो विकराल समस्याबाट ग्रसित छन् । अवैधरूपमा हातहतियार, विष्फोटक पदार्थ, लागू पदार्थ, चेलीबेटी ओसारपसार लगायतका तस्करीबाट गृह प्रशासन पनि निकै ठूलो समस्यामा परेको छ । साथै अवैध काठ, बहुमूल्य जडीबुटी, वन्यजन्तु, चराचुरुङ्गी तथा अन्य वन पैदावार तस्करीबाट वन प्रशासनबाट सीमाक्षेत्रमा देखिएको सुरक्षा अवस्थाले नै यसबाट सिर्जना भएको समस्याको उजागर गर्न सकिन्छ ।

अवैध व्यापार तथा चोरी निकासीपैठारीका कारण मुलुकका उद्योग, कलकारखानाबाट उत्पादित मालसामानहरूले प्रतिस्पर्धा गर्न सक्दैनन् । फलतः त्यस्ता उद्योग, कलकारखानाहरू नै

बन्द गर्नुपर्ने हुन्छ जसबाट त्यहाँ कार्यरत लाखौं मजदुर/कामदारहरू बेरोजगार हुन्छन् । आश्रित परिवारको जीवनयापनमा समस्या पैदा हुन्छ । अबैको लगानी ढुब्ने अवस्था आउँछ । अर्थतन्त्र शिथिल हुन्छ । मुलुक आत्मनिर्भर हुनुको साटो परनिर्भरतातर्फ उन्मुख हुन्छ । उत्पादकत्व कमजोर हुन्छ र समग्र अर्थतन्त्र धराशायी हुन्छ । राज्य विकासको मार्गमा हिँड्नु पर्नेमा त्यो बाटोमा उक्लिन कठिन हुन्छ । त्यसैले अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणमा सबै पक्ष र क्षेत्रको समन्वयात्मक सहयोगको खाँचो छ ।

अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणका लागि नेपालको भन्सार कानूनमा भएको विद्यमान व्यवस्था

अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी गर्नु भनेको गम्भीर अपराधिक कार्य हो । यस्तो कार्यले मुलुकको अर्थतन्त्र नै प्रभावित हुन्छ । आर्थिक विश्रुद्धलता उत्पन्न हुन्छ । यस्तो कार्य क्षमायोग्य हुँदैन । यसप्रकारको कार्य जो कसैले गरे पनि ऊ सजायभागी हुन्छ नै । नेपालको कानूनले त्यस्तो कार्य गर्नेलाई अपराधी मानेर दण्डसजाय गर्दछ । नेपालको भन्सार ऐन, २०६४ मा यस बारेमा उल्लेख गरिएको छ । चोरी निकासी भन्नाले भन्सार महसुल लाग्ने मालवस्तु महसुल नतिरी, लुकाई छिपाई वा बाटो छली वा भन्सार महसुल नलाग्ने मालवस्तु भएपनि घोषणा नगरी नेपालबाहिर लैजाने कार्यलाई बुझाउँछ । त्यसैगरी, चोरी पैठारी भन्नाले भन्सार महसुल लाग्ने मालवस्तु भन्सार महसुल नतिरी, लुकाई छिपाई वा बाटो छली वा भन्सार नलाग्ने मालवस्तु भएपनि घोषणा नगरी नेपालभित्र ल्याउने कार्यलाई जनाउँछ । कसैले भन्सार महसुल लाग्ने मालवस्तु भन्सार महसुल नतिरी वा चोरी पैठारी गरी ल्याएको छ वा चोरी निकासी गरी लैजान लागेको छ वा प्रतिबन्धित मालवस्तु निकासी वा पैठारी गरेको छ वा गर्न लागेको छ भनी विश्वास गर्नु पर्ने मनासिव आधार वा कारण भएमा वा शंका लागेमा भन्सार कार्यालयको जुनसुकै कर्मचारीले त्यस्तो व्यक्ति वा जुनसुकै साधनलाई रोक्न गर्न र त्यस्तो व्यक्ति वा साधनको तलासी लिन सक्नेछ । त्यसरी तलासी लिँदा भन्सार महसुल लाग्ने वा घोषणा गरी पैठारी वा निकासी गर्नुपर्ने मालवस्तु बरामद भएकोमा भन्सार अधिकृतले तलासी लिएको व्यक्तिलाई सो मालवस्तुको प्रज्ञापनपत्र र भन्सार महसुल लाग्ने मालवस्तु भए महसुल तिरेको निस्सा पेश गर्न आदेश दिनेछ । त्यस्तो प्रज्ञापनपत्र वा निस्सा पेश गर्न नसकेमा चोरी पैठारी वा चोरी निकासी गरेको मानिनेछ । तलाशी लिँदा कुनै व्यक्तिले भन्सार ऐन, २०६४ अन्तर्गत कसूर गरेको देखिन आएमा त्यस्तो व्यक्तिलाई पक्राउ गर्न सकिनेछ । कुनै व्यक्तिले यसप्रकारको कार्य गरेको देखिएमा र तत्काल पक्राउ गर्न नसकिएमा वा पक्राउ गर्दाका समयमा फरार भएमा त्यस्तो व्यक्तिलाई जहिलेसुकै पक्राउ गर्न सकिनेछ । तोकिएको बाटो प्रयोग गरी वा नगरी कुनै पनि मालवस्तु घोषणा गरी वा नगरी वा महसुल नबुझाई लगेमा वा लाने प्रयत्न गरेमा भन्सारका कर्मचारीले रोक्न खोज्दा हुलहुज्जत गरेमा वा सवारी साधन रहेछ भने सो साधन भगाई लैजाने प्रयत्न गरेमा भन्सार अधिकृतले गोली हात्रे आदेश दिनसक्ने व्यवस्था छ ।

कसैले कुनै पनि प्रकारले चोरी निकासी वा चोरी पैठारी गरेमा कसूरको विगो दशलाख रुपैयाँसम्म भएमा त्यस्तो मालसामान जफत गरी मालवस्तुको बिगोबमोजिम जरिवाना हुनेछ र जफत हुने मालसामान ढुवानी गर्न प्रयोग भएको सवारी साधन सवारी धनीको सहमति वा जानकारीमा प्रयोग भएको रहेछ भने त्यस्तो सवारी साधन जफत गरी सोको धनीलाई एकलाख रुपैयाँसम्म जरिवाना हुनेछ । सवारी धनीको सहमति वा जानकारीबिना त्यस्तो मालसामान ढुवानी गरेको रहेछ भने त्यस्तो चालकलाई पचासहजार रुपैयाँसम्म जरिवाना गर्न सकिनेछ । यसप्रकारको विगो दशलाख रुपैयाँदेखि एक करोड रुपैयाँसम्म भएमा त्यस्तो मालवस्तु जफत भइ मालवस्तुको बिगोबमोजिम जरिवाना र निम्नानुसार कैदको सजाय हुनेछ:

- क) दशलाख रुपैयाँभन्दा बढी पच्चीसलाख रुपैयाँसम्मको विगोमा एक महिनासम्म,
- ख) पच्चीस लाख रुपैयाँभन्दा बढी पचास लाख रुपैयाँसम्म विगोमा एक महिनादेखि तीन महिनासम्म,
- ग) पचास लाख रुपैयाँभन्दा बढी एक करोड रुपैयाँसम्मको विगोमा तीन महिनादेखि एक वर्षसम्म ।

विगो एककरोड रुपैयाँभन्दा बढी भएमा त्यस्तो मालसामान जफत गरी मालसामानको विगो बमोजिमको जरिवाना र निम्नानुसार कैद सजाय हुनेछ:

- क) एक करोड रुपैयाँभन्दा बढी तीन करोड रुपैयाँसम्मको विगोमा एकवर्ष देखि तीनवर्षसम्म,
- ख) तीन करोड रुपैयाँभन्दा बढी विगोमा तीन वर्षदेखि पाँचवर्षसम्म ।

चोरी निकासी वा पैठारी गर्ने व्यक्तिलाई पक्राउ गर्ने वा सुराक दिने व्यक्तिलाई पुरस्कार दिने व्यवस्था पनि भन्सार ऐन, २०६४ मा गरिएको छ । यसप्रकार अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी गरेको अवस्थामा सो नियन्त्रणको लागि भन्सार ऐन, २०६४ मा कडा कानूनी व्यवस्था गरिएको छ ।

अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणका उपायहरू

हालसम्मको विविध कोणबाट अध्ययन र विश्लेषण गर्दा नेपालमा तस्करीको कार्य आर्थिक लाभका लागि नै केन्द्रित रहेको देखिन्छ । आतंककारीहरूले मित्रराष्ट्रहरूमा मच्चाएको वितण्डा, देशभिन्न देखिएको शान्ति सुरक्षालाई गम्भीर खतरामा पार्न विभिन्न प्रकारका खतरनाक वस्तुहरूको तस्करी नहोला भन्न सकिन्न । खुल्ला सीमाक्षेत्रबाट हुने तस्करीको कार्य राजस्व प्रशासनसँग सम्बन्धित भनेर शान्तिसुरक्षाको कार्य गर्ने जिम्मा पाएका निकायले आफूलाई तस्करी नियन्त्रणको कार्यबाट अलग राख्न मिल्दैन भने राजस्व प्रशासनले पनि तस्करी नियन्त्रण गर्ने कार्य भन्सारको मात्रै हो भन्ने नठानी तस्करी नियन्त्रणसम्बन्धी ठोस प्रणाली विकास गरी शान्ति व्यवस्था कायम राख्न एवं राजस्वसँग सम्बन्धित निकायलाई बराबरी सहभागी बनाउन आवश्यक देखिएको छ ।

माथि प्रस्तुत गरिएका तस्करीका बाह्य एवं आन्तरिक कारण तथा वर्तमान अवस्थालाई मध्यनजर राख्दा राजस्व संकलनमा वृद्धि, एवं तीव्रता ल्याउन चोरी निकासी पैठारी तथा तस्करी नियन्त्रण प्रणालीको विकास गर्ने, त्यस्तो प्रणालीलाई कडाइकासाथ कार्यान्वयन गर्ने, कार्यान्वयनका क्रममा देखिएका समस्याबाट विचलित नभई त्रुटि, कमीकमजोरीलाई निरन्तर अनुगमनको आधारमा सच्याउँदै लगी कार्यान्वयनमा प्रभावकारिता वृद्धि गर्नुपर्ने देखिन्छ । यस प्रयोजनको लागि मुख्यरूपमा देहायका विषयमा ध्यान दिनु आवश्यक देखिन्छ:

क) सचेतना कार्यक्रम

अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी गर्नु गम्भीर आर्थिक अपराध हो । यसबाट गाँउ समाज र सम्पूर्ण राष्ट्रलाई ठूलो आर्थिक नोक्सानी पुऱ्याउँछ भने सीमाक्षेत्रमा बसोवास गर्ने युवाजमात लगायत सबै नागरिकलाई सचेत बनाउनु आवश्यक छ । यसका लागि सचेतनामूलक विभिन्न छलफल, बैठक, अन्तरक्रिया गराउनु पर्दछ । रेडियो, पत्रपत्रिका, टेलिभिजन, ठूलाठूला होर्डिङ बोर्डमार्फत जानकारी गराउनु आवश्यक छ । स्कूल, कलेजका विद्यार्थीलाई पनि यसबारेमा चेतना वृद्धि गराउनु पर्छ साथै पाठ्यक्रममा पनि अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी आपराधिक कार्य हो र यसको नियन्त्रण आवश्यक छ भन्ने विषय समावेश गर्नु जरुरी छ ।

(ख) खुल्ला सिमानामा निगरानी बढाउने

तस्करीको रोग नै नेपाल भारत खुल्ला सिमाना नै हो । जबसम्म दुवै देशको सिमानालाई व्यवस्थित गर्न सकिँदैन तबसम्म चोरी निकासी पैठारी कुनै हालतमा पनि नियन्त्रण गर्न सकिँदैन । दुवै देशका भन्सार प्रशासन, स्थानीय प्रशासन र सुरक्षा निकायको समन्वय र सहकार्यमा खुल्ला सिमानालाई व्यवस्थित गरेर तस्करीको कार्यलाई निरुत्साहित र नियन्त्रण गर्न सकिन्छ । यस कार्यमा अविलम्ब पहल हुनुपर्ने देखिन्छ ।

(ग) स्थानीय प्रशासन र प्रहरीको सक्रियता

विशेष गरी सुरक्षा व्यवस्थालाई मजबुत गर्ने कार्य स्थानीय प्रशासन र प्रहरीको भएपनि प्रहरीका बिटहरू सीमा क्षेत्रमा रहने गरेका छन् । ती बिटहरूलाई प्रभावकारिरूपमा परिचालन गरेर तस्करी रोक्ने कार्यमा प्रयोग गर्न सकिन्छ । यदि स्थानीय प्रशासन र प्रहरीले चाहने हो भने कुनै पनि प्रकारको चोरी निकासी पैठारी र तस्करी गरेर कुनै पनि प्रकारका मालसामान नेपाल भित्रिनै सक्दैनन । त्यसैले स्थानीय प्रशासन प्रहरीले चोरी निकासी र पैठारी नियन्त्रणको कार्यमा विशेष भूमिका खेल्नुपर्दछ । यसको लागि उनीहरूले भारतीय समकक्षीसँग सहयोग पनि लिन सक्दछन् । तस्करहरूले कुन समयमा कुन बाटो प्रयोग गरी चोरी निकासी पैठारी वा तस्करी गर्दछन् भन्ने कुरा प्रहरीलाई थाहा हुन्छ । उनीहरूले कडाइकासाथ सो काम गरेमा चोरी निकासी पैठारीको निर्मुल नै हुन्छ । प्रहरीको सक्रियता हुनु पर्‍यो ।

(घ) भन्सारको बाटो हुँदै पैठारी हुने मालसामानको सही मूल्यांकन, सही वर्गीकरण र सही जाँचपास गरी राजस्व चुहावट हुन नदिने

निकासी पैठारी हुने मालसामानको मूल्य कायम गर्नको लागि भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३ ले प्रष्ट व्यवस्था गरेको छ । WTO GATT Valuation को अन्तर्राष्ट्रिय रूपमै मान्यता प्राप्त गरेको मूल्यांकन प्रणालीलाई नेपालमा पनि अवलम्बन गरिएको छ । नगद कारोबारमा आधारित भारतीय वस्तु पैठारीमा मूल्यांकन बढी जटिल भएको र यसले चोरी निकासी पैठारी घटाउने बढाउने कारक भूमिका निर्वाह गरिरहेको परिप्रेक्षमा मूल्यांकन तथा चोरी निकासी पैठारीको सम्बन्धलाई स्वीकार गर्दै चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणमा प्रभावकारिता ल्याउने र कारोबार मूल्य निर्धारण गर्ने कार्यलाई पनि सँगसँगै लैजाने प्रयासको थालनी गरिहाल्नुपर्ने देखिन्छ । साथै भन्सारमा Asycuda World प्रणाली लागू भैसकेको हुँदा पनि अन्यत्र भन्सारबाट मूल्यांकनमा गरिएको सूचनालाई आधार मानी वा Web Page वा पत्रपत्रिकामा प्रकाशित मूल्य सूचीलाई आधार लिएर मूल्याङ्कन गर्ने गरेमा राजस्व चुहावटको जोखिम कम हुनसक्छ ।

त्यसैगरी एउटै प्रकृतिका वस्तुको दरबन्दी घटीबढी हुँदा कम राजस्व बुझाई सामान छुटाउने प्रयत्नमा मालधनी वा भन्सार एजेन्ट सफल भएमा कम राजस्व असुली भइ लक्ष्य प्राप्त गर्न नसक्ने हुन्छ । यस्तो हुन नदिन भन्सार कार्यालयहरुले बढी चनाखो हुनै पर्दछ । त्यस्तो द्विविधात्मक अवस्था छ, छैन भन्ने सम्बन्धमा भन्सार विभाग पनि बढी संवेदनशील हुनुपर्दछ । वस्तुको पहिचान राम्ररी हुन नसक्दा बढी मात्रामा यस्तो समस्या आउने सन्दर्भमा सम्बद्ध सबै कर्मचारीलाई यसतर्फ विशेष चनाखो रहनुपर्ने वातावरण तयार गर्नुपर्दछ ।

यसैगरी पैठारी हुने वस्तुको परिमाणले परीक्षण प्रक्रियालाई निर्धारण गरिरहेको हुन्छ । बढी पैठारी हुने अवस्थामा एकएक गरी परीक्षण गर्न सम्भव हुँदैन । तर कन्टेनरबाट मालवस्तु अनिवार्यरूपमा झार्ने, सम्भव भएसम्म एकएक गरी, सम्भव नभए बीचबीचमा छड्के गरी वा केही प्रतिशत चेकजाँच गर्ने व्यवस्था गर्दा कर्मचारी र मालधनीबीच मिलेमतो नहोस् भन्ने उद्देश्यले जाँच गर्ने गरेमा राजस्व चुहावटको सम्भावना कम रहन्छ ।

(ङ) विभागको WAN र IP Camera लाई सक्रिय बनाउने

हाल भन्सार विभागमा छुट्टै जोखिम व्यवस्थापन शाखा रहेको छ । जहाँबाट कार्यालयमा प्रज्ञापनपत्र दर्ता हुनेवित्तिकै Live हेर्न सकिन्छ । कुन भन्सार कार्यालयमा के कस्तो सामान, कति मूल्यमा, कुन दरबन्दीमा घोषणा गरेको छ भनी हेर्न सकिन्छ । कुनै मालवस्तुकाबारेमा द्विविधा भएमा सो शाखामा जडान भएको IP Camera बाट सामानसमेत हेर्न मिल्ने भएकोले उक्त शाखाबाट केन्द्रीय अनुगमन प्रणालीलाई प्रभावकारी बनाइनु

पर्दछ । सो शाखामा कार्यरत कर्मचारीलाई थप प्रोत्साहनको व्यवस्था गरी राति अबेरसम्म बसेर काम गर्ने प्रबन्ध मिलाउनु पर्दछ । हाल भन्सार कार्यालयहरूमा Green Lane, Yellow Lane र Red Lane प्रयोग गरी मालवस्तु जाँचपास भैरहेकोले स्थानीय जोखिम व्यवस्थापन इकाइले नियमित बैठक बसी निर्णय गरेर Lane हरुबाट जाँचपास हुने मालसामानको जोखिम पहिचान गरी Lane परिवर्तन गरिरहनु पर्दछ । विभागको जोखिम व्यवस्थापन शाखाले मूल्यांकन, महसुल दरबन्दी, मालवस्तुको Brand, Size, Model, Country of Origin आदि विषयमा ध्यान केन्द्रित गरी सूक्ष्म अनुगमन गरेमा भन्सार कार्यालयहरूमा जाँचपासको क्रममा हुने गरेको राजस्वको जोखिम कम गर्न सकिन्छ ।

त्यसैगरी भन्सार विभागमा रहेको अनुसन्धान शाखाले पनि अवैध व्यापार तथा चोरी निकासी पैठारीका सूचना संकलन गर्ने, अनुसन्धान गर्ने र कार्यान्वयन गर्नेतर्फ सक्रिय हुनुपर्ने देखिन्छ ।

साथै भन्सार ऐन, २०६४ को दफा २३(क) मा रहेको केन्द्रीय जाँचपास प्रणालीलाई कार्यान्वयनम ल्याएर शंकास्पद Consignment हरुको जाँचपास गर्ने व्यवस्था अविलम्ब शुरु गर्नुपर्दछ ।

(च) पुरस्कार कोषको व्यवस्था

अवैध व्यापार एवं चोरी निकासी पैठारी गराउने कार्यमा लगानीकर्ताको ठूलो हात रहने हुँदा त्यस्ता व्यक्तिको पहिचान गरी वैधरूपमा निकासी पैठारी गर्न सम्झाउने बुझाउने कार्य गरि सकारात्मक नतिजा निस्केमा त्यसलाई कायम राख्नु उपयुक्त हुनेछ । तर त्यस्तो प्रयासले सार्थकता पाउन नसकेमा चोरी निकासी पैठारीमा कमी नआउने तथ्य निर्विवाद छ । वर्तमान भन्सार प्रशासनको संरचना, भौतिक पूर्वाधार, जनशक्ति, प्रहरी एवं प्रशासनको दायित्वबोध आदिलाई ध्यानमा राख्दा चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणका लागि सुराकी व्यवस्थालाई सुदृढता प्रदान गर्न तथा पक्राउ कार्यमा प्रभावकारिता ल्याउन जरुरी देखिन्छ । यसका लागि शुरुमा एक निश्चित रकमको एक पुरस्कार कोष खडा गरी हरेक भन्सार कार्यालयमा, भन्सार विभागमा राख्ने व्यवस्था गर्ने र सुराकीको आधारमा मालसामान पक्राउ परेमा पक्राउ परेको सामान दावी गर्न आउने सूचना प्रकाशित गर्दा तोकिएको म्यादभित्र दावी नआएमा प्रतिवेदन मूल्य वा भन्सार मूल्यांकनको जुन घटी हुन्छ त्यो रकमको केही प्रतिशत वा निश्चित रकम सूचनाको म्याद सकिएको एक हप्ताभित्र सुराकी तथा पक्राउ गर्ने कर्मचारीलाई पुरस्कार दिने व्यवस्था गरिनु पर्दछ । सोको लागि भन्सार विभागमा छुट्टै कोष र भन्सार कार्यालयमा भने पक्राउ गरेको सामानको लिलामबाट प्राप्त रकमको केही प्रतिशत राखी कोषलाई मजवुत बनाइनु उपयुक्त हुन्छ । यसले पनि अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारीलाई नियन्त्रण गर्न केही हदसम्म भएपनि मद्दत पुग्दछ ।

(छ) गस्तीमा प्रभावकारिता ल्याउने

गस्तीका कर्मचारीलाई भन्सार प्रशासनबाट अलग राखी गस्ती गराउँदा भन्सारप्रतिको दायित्व बोध नहुने, स्वविवेकीय ढंगले कार्य गर्दा अवैध व्यापार एवं चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणमा प्रभावकारिता नआउने अवस्थालाई अन्त्य गर्न त्यस्ता गस्ती कर्मचारीलाई भन्सार प्रशासनकै दायराभित्र समेटी त्यसलाई परिचालन गर्ने व्यवस्था गर्नुका साथै गस्ती कार्यमा निरन्तरता प्रदान गर्न सवारी साधन, हतियार तथा सञ्चारका साधन उपलब्ध गराउनु पर्दछ । यस्तो प्रणालीको विकास गरेमा भन्सार कर्मचारी एवं गस्ती कर्मचारीबाट संयुक्तरूपमा गस्ती गरी चोरी निकासी पैठारीमा नियन्त्रण गर्न सकिन्छ । त्यस्तै भन्सार कार्यालयमा रहेको सशस्त्र प्रहरीको टोलीलाई पनि भन्सार कार्यालयको वरिपरी मात्र नभई अवैध व्यापार र चोरी पैठारी हुन सक्ने सम्भावित क्षेत्रहरुतर्फ केन्द्रित गरी प्रभावकारी रूपमा परिचालन गर्नुपर्दछ । उक्त टोली भन्सार कार्यालयको सुरक्षा र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणको लागि नै भनेर खटिएको हुनाले यस्तो कार्यमा दत्तचित्त भइ लाग्नु पर्ने देखिन्छ ।

(ज) मनोबल उच्च राख्ने र प्रोत्साहन प्रणालीको व्यवस्था गर्ने

राजस्वमा विशेषगरी भन्सार कार्यालयमा अहोरात्र खटिने कर्मचारीहरु सँधैजसो नै शंकाको घेरामा रहेको अवस्था छ । जतिसुकै खटिएर र इमान्दारीपूर्वक काम गरेतापनि कसैले त्यस्तो कर्मचारीविरुद्ध केही भनी हालेमा वा उजूरी गरिहालेमा विश्वास गरिहाल्ने प्रवृत्तिले गर्दा कर्मचारीको मनोबल कहिल्यै उच्च हुन सकेको छैन । घटिमा विगत ३/४ वर्षको असुलीको आधारमा लक्ष्य निर्धारण गरी सो प्राप्त गर्न कर्मचारी प्रयत्नशील छन् छैनन, मूल्यांकन गरी राम्रोसँग काम गरेकालाई पुरस्कार र वेठीकसँग काम गरेकालाई कारवाही गर्ने परिपाटी बसालिएमा कर्मचारीले आफ्नो सुपरिवेक्षक, पुनरावलोकनकर्ताको विश्वास पाई उच्च मनोबलकासाथ सकारात्मक ढंगले कार्य गर्न सक्ने हुन्छ । तस्करी र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रणको लागि गरिने गस्तीको कार्य आर्थिक अपराधीसँगको मुठभेड नै भएबाट कर्मचारीहरुको मनोबललाई उच्च राखी राख्न एवं जीउज्यानको सुरक्षाको प्रत्याभूति हुनु अति आवश्यक छ ।

त्यस्तै चौबिसै घण्टाजसो खट्ने भन्सारका कर्मचारीलाई प्रोत्साहनको लागि थप कुनै सुविधा छैन । विगत वर्षहरुमा दिइएको प्रोत्साहन भत्ता पनि गत आ.व. देखि बन्द गरिएको छ । मुलुकको राजस्व उठाउने महत्त्वपूर्ण र चुनौतीपूर्ण कार्यमा खटिने कर्मचारीहरुबाट काम लिन पनि उनीहरुको मनोबल वृद्धि गर्न र कार्यमा क्रियाशील भैरहने वातावरण बनाउन पनि प्रोत्साहनको व्यवस्था गर्नु अति नै आवश्यक छ ।

(झ) भन्सार बिन्दु परिवर्तन गर्ने प्रणालीको सूक्ष्म निगरानी बढाउने

भन्सार राजस्व छल्ने कार्यलाई निरुत्साहित गर्ने प्रयास गर्दा पैठारीकर्ताले भन्सार बिन्दु परिवर्तन गर्ने गरेका प्रशस्त उदाहरण भेटिन्छन् । यस सन्दर्भमा त्यस्ता पैठारीकर्ताहरूको सूक्ष्म विवरण राखी उनीहरूमाथि निगरानी बढाई सम्बन्धित निकायहरूमा सूचना आदानप्रदान गर्नु जरुरी छ । यस क्रममा प्राप्त मासिक कार्यप्रगति विवरण, तथ्यांक, पैठारी विवरण आदिका आधारमा उनीहरूको सूचना राखी भन्सार विभागबाट अनुगमन तथा निरीक्षण गर्ने गरिएमा त्यस्ता प्रवृत्तिमा कमी आउने विश्वास लिन सकिन्छ ।

(ञ) भन्सार कार्यालयहरूबाट जाँचपास भइ आए/गएका मालसामानहरूको छड्के चेकजाँच गर्ने आधिकारिक निकाय तोक्ने

कानूनले प्रतिबन्ध लगाएका बाहेक जुनसुकै मालवस्तु आधिकारिक र प्रमाणिक कागजातहरू बोकेर नेपालमा ओसारपसार गर्न पाइन्छ । भन्सारबाट जाँचपास भइ गएका मालवस्तुहरू अन्तिम गन्तव्यसम्म लैजानेक्रममा बीचबाटोमा अन्य विभिन्न निकायले राक्ने, जाँच्ने तथा पैसा माग्ने र नदिएमा दुःख दिने गुनासोहरू निरन्तर सुन्नमा आएका छन् । तस्करी भएर गएका मालसामान बेरोकटोक जाने तथा चोरीको सामान बोकेका ट्रकहरू छड्के चेकजाँच गर्दा फरक परी पक्राउ परेको घटनाहरूले पनि पुष्टि गर्दछ । यस्तो अवस्था आउन नदिन कुन कुन निकायको अधिकार क्षेत्र के के हुने र त्यसको परिधिभित्र रहेर मात्र काम गर्न र बीच बाटोमा भन्सार जाँचपास भइ आएको वा नआएको सामान चेकजाँच गर्ने एउटै निकाय तोकी त्यसले मात्र जाँच्ने, पक्राउ गर्ने र कारवाहीको लागि सम्बन्धित निकाय समक्ष पेश गर्ने गरी पूर्ण अधिकार प्रदान गर्न जरुरी देखिएको छ ।

(ट) अन्य विभिन्न निकायको भूमिका

लामो समयपछि नेपालमा स्थानीय निकायको निर्वाचन सम्पन्न भइ ती निकायहरू गठनसमेत भइसकेका छन् । मुलुक संघ, प्रदेश र स्थानीय निकायमा प्रवेश गरिसकेको छ । सबैको लागि ठूलो बजेट आवश्यक छ । आन्तरिक आर्थिक प्रणाली सबल र सक्षम भइसकेको छैन । तीनओटा सरकार सञ्चालनको लागि आवश्यक पर्ने रकमको प्राप्तिको स्रोत भनेकै राजस्व हो । त्यसमा पनि हाम्रो अर्थतन्त्र पैठारीमा आधारित छ । पैठारीबाट प्राप्त हुने राजस्व संकलनको लागि सबै क्षेत्रको सहयोग अपरिहार्य छ । प्रदेश र स्थानीय निकायले पनि आफ्नो स्रोत जुटाउनु परेको छ । यस्तो परिस्थितिमा पैठारीबाट प्राप्त हुने राजस्व वृद्धि गर्न र अवैध व्यापार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रण गर्न स्थानीय व्यवसायी, उद्योग वाणिज्य संघ, स्थानीय सरकार र प्रदेश सरकारले पनि महत्वपूर्ण सहयोग गर्नुपर्दछ । किनकि मुलुकको समृद्धि र विकास गर्नु सबैको दायित्व र कर्तव्य पनि हो ।

(ठ) अन्य उपाय

सीमा क्षेत्रमा रहेका व्यक्तिहरू बेरोजगार रहेको कारण उनीहरू दैनिक गुजारको लागि सानासाना पोके तस्करीको काम गर्दछन् । यो संख्या दिनानुदिन बढ्दै जाँदा ठूलो आकार लिने र यसको नियन्त्रण हुन नसक्दा राजस्व चुहावटको मात्रा बढ्दै गई अर्थतन्त्रमै दूरगामी नकारात्मक प्रभाव पर्ने हुन्छ । अशिक्षा र व्यापक गरीबीका कारण पनि यस्ता पोके तस्करीमा लाग्ने, नियन्त्रण गर्दा सामाजिक अपराध बढ्ने डरले यसलाई नियन्त्रण गर्न प्रहरी प्रशासनबाट लाचारी प्रकट हुने गरेको पाइन्छ । यसप्रकारका कमी कमजोरीलाई प्रयोग गरेर पोके तस्करी कार्यमा वृद्धि भई राजस्व संकलनमा ठूलो असर पारिरहेको तितो यथार्थ रहेको छ । तसर्थ, बेरोजगारी र अशिक्षा हटाउने दीर्घकालीन नीति र योजना ल्याइ तत्कालीन नीति अन्तर्गत माथि उल्लेख गरिएका विभिन्न व्यवस्थाहरू अवलम्बन गर्नु उपयुक्त हुन्छ ।

विशेष गरी अर्थ मन्त्रालयमा रहेको केन्द्रीय राजस्व चुहावट नियन्त्रण समितिको बैठक नियमित बसी त्यसले गरेका निर्णयहरू प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न मातहतका निकायलाई कडा निर्देशन दिनु पर्ने र कार्यान्वयन नगर्ने माथि कारवाही गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

भन्सार विभाग, आन्तरिक राजस्व विभाग, राजस्व अनुसन्धान विभाग, नेपाल प्रहरी, सशस्त्र प्रहरीको संयुक्त द्रुत टोली गठन गरी नेपालभरि निरन्तर परिचालन गर्ने र राजस्व चुहावट भएको कहीं कतै फेला परेमा चुहावट गर्नेलाई कार्यस्थलमै कारवाही गर्ने प्रणाली तुरुन्त अवलम्बन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

र अन्त्यमा,

अवैध व्यापार तथा निकासी पैठारीको कार्यलाई निरुत्साहित एवं नियन्त्रण गर्ने सन्दर्भमा माथि प्रस्तुत गरिएका सुझावहरूलाई मध्यनजर राखी प्रणाली विकास गरी योजनावद्ध तरीकाले कार्यान्वयन गरिएमा तस्करी नियन्त्रणको कार्यमा प्रभावकारिता आउने कुरामा विश्वास लिन सकिन्छ । तस्करी एवं चोरी निकासी पैठारीको कार्यमा दिनानुदिन व्यापकता आइरहेकोतर्फ ध्यान दिँदा कुनै एउटा अमुक निकायले मात्र यसलाई पूर्णतया नियन्त्रण गर्नुपर्दछ वा गर्न सक्छ भन्नु सही हुने छैन । सीमा क्षेत्रस्थित राजस्वसँग सम्बन्धित सबै कार्यालय, सीमा सुरक्षाको जिम्मा लिएको निकाय, शान्ति व्यवस्था कायम गर्ने दायित्व तोकिएका निकायहरूले आ-आफ्नो कार्यक्षेत्रभित्र रही आर्थिक र सामाजिक अपराध हुन नदिन बढी चनाखो हुन तथा खुल्ला सिमानाका कारण दृष्टि नपुगेको स्थानबाट तस्करी भइ हाले पनि आन्तरिक ओसारपसारको नाममा फस्टाउन सक्ने तस्करीका सामानको विवरण अभिलेखांकन गर्ने, कम्प्युटर प्रविष्टि गरी प्रशोधन गर्ने, करको दायराभित्र परे नपरेको सूक्ष्म अनुगमन गर्ने, करको दायराबाहिर परेकालाई कानूनी प्रक्रियाको माध्यमबाट करको दायराभित्र ल्याउने, राजस्वका अन्तर विभागीय सूचना प्रणालीलाई सुदृढ

बनाउने, छली काम गर्नेलाई कारवाही गर्ने प्रणालीलाई बनाउनु पर्दछ । सीमा क्षेत्रमा झोलेपोके तस्करी कार्यमा संलग्नहरूलाई निरुत्साहित गर्न विविध कार्यहरू गर्ने, पक्राउ भइ दाखिला भएका मालसामानहरू चाँडो लिलाम गरि सम्बन्धितलाई समयमै पुरस्कार दिने, भन्सार गस्तीमा समावेश हुने जनशक्तिलाई मोबाईल तथा खाजा खर्च उपलब्ध गराउने, स्थानीय एफ एम रेडियो, टेलीभिजन, पत्रपत्रिका आदिमा नियन्त्रण सम्बन्धी विविध सूचनाहरू सम्प्रेषण गर्ने, भन्सारका कर्मचारीलाई सुरक्षासम्बन्धी तालिम दिई हतियारसमेत उपलब्ध गराउने, भन्सार प्रशासन र स्थानीय प्रशासन, प्रहरीसँगको समन्वयलाई प्रभावकारी बनाउने, सीमा क्षेत्रमा रहेका भारतीय सुरक्षा निकायसँग निरन्तर समन्वय कायम गर्ने, सूचना आदानप्रदान गर्ने, आन्तरिक आवागमन सहज र थप व्यवस्थित बनाउने, विभागको जोखिम व्यवस्थापन शाखालाई प्रभावकारी बनाई Live Monitoring को कार्यमा पर्याप्त दक्ष जनशक्ति व्यवस्था गरी अनुगमनमा तीव्रता दिने, अनुसन्धान शाखालाई प्रभावकारी बनाई सूचना संकलन तथा प्रशोधन र सोअनुसार अनुसन्धानको कार्य गर्ने शाखाको रूपमा विकास गर्ने, केन्द्रीय जाँचपास प्रणालीलाई अविलम्ब कार्यान्वयनमा ल्याउने, सदाचार पद्धतिलाई कडाइकासाथ लागू गर्ने र अन्त्यमा सुखी नेपाली र सम्बृद्ध नेपाल निर्माणमा सबैको साथ, सहयोग र समन्वयमा अवैध कारोबार र चोरी निकासी पैठारी नियन्त्रण गरी राजस्व वृद्धिमा सघाउ पुऱ्याउनु आज मुलुकको अपरिहार्य आवश्यकता रहेको छ ।

सन्दर्भ सामग्री

- (१) भन्सार ऐन, २०६४, कानून किताब व्यवस्था समिति, ववरमहल, काठमाडौं ।
- (२) भन्सार नियमावली, २०६४, कानून किताब व्यवस्था समिति, ववरमहल, काठमाण्ड ।
- (३) बजेट वक्तव्य, आ.व. २०७५/७६, अर्थ मंत्रालय, सिंहदरबार, काठमाडौं ।
- (४) विभिन्न भन्सार स्मारिकाहरू, भन्सार विभाग, त्रिपुरेश्वर, काठमाडौं ।
- (५) आर्थिक ऐन, २०७५, संघीय संसद सचिवालय, सिंहदरबार, काठमाडौं ।

भन्सार प्रशासनमा जोखिम व्यवस्थापन र हाम्रो गन्तव्य

गणेश प्रसाद अर्याल *

विषय प्रवेश

विश्वमा बढ्दै गइरहेको व्यापारको आयतन, व्यापार सहजीकरण तथा उपलब्ध सीमित जनशक्तिबाट छिटो छरितो सेवा प्रवाहको आवश्यकताबाट नै जोखिम व्यवस्थापनको सूत्रपात भएको पाइन्छ । अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा दिनानुदिन हुँदै गइरहेको बढोत्तरीले अवश्यमेव चुनौती पनि सँगसँगै थपेको छ । भन्सारले नै एक देश र अर्को देशलाई जोड्ने काम गर्छ भने अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका सम्पूर्ण मालवस्तु भन्सार भएर नै एक अर्को देशमा आयात निर्यात हुन्छन् । यस अर्थमा भन्सारले नै सबै मालवस्तुको यथार्थ मूल्यांकन, उचित दरबन्दीदेखि लिएर उक्त मालवस्तु सम्बन्धित देशमा आयात निर्यात गर्न उक्त देशको वर्तमान कानूनले रोकेको छ, छैन अथवा त्यसलाई आवश्यक पर्ने इजाजत छ, छैन सबै यकीन गरिसकेपछि मात्र भन्सार Clearance गर्नु पर्ने हुँदा भन्सार सामु चुनौती छ । आजको भन्सार प्रशासन आफ्नो पुरानो राजस्व संकलन र आर्थिक नीति निर्माणबाट अगाडी बढेर व्यापार सहजीकरण, सामाजिक सुरक्षा र समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापनमा अगाडी बढेको छ । शंसोधित क्योटो अभिसन्धि, विश्व व्यापार संगठनको व्यापार सहजीकरण सम्बन्धी सम्झौता तथा SAFE Framework लगायतमा आवद् भई सोमा गरिएको प्रतिवद्धताको पालनासँगै हाम्रो जस्तो आयातमुखी राजस्व संकलन भएको मुलुकमा भन्सार प्रशासनलाई सहजीकरण र नियन्त्रणको बीचबाट लैजानु पर्ने देखिन्छ । यसर्थ नेपालको सन्दर्भमा जोखिम व्यवस्थापनलाई बुद्धिमत्तापूर्ण तरिकाले सहजीकरण र नियन्त्रणका बीचबाट लैजानु पर्ने आवश्यकता देखिन्छ ।

जोखिम व्यवस्थापन

Risk is defined as "an uncertainty of outcome, or negative threat of actions and events" Risk Management includes identify and assessing risks and then responding to them.

"Risk Management is the systematic application of management procedure and practices which provides the necessary information to address Risk" -WCO

अथवा जोखिम व्यवस्थापन भन्नाले व्यवस्थापकीय प्रक्रिया र कार्यको प्रणालीगत उपयोग हो जसले जोखिम सम्बोधन गर्न सूचनाहरू दिन्छ । आजको विश्वमा बढ्दो (Skyrocketing) व्यापारलाई सहज ढंगले व्यवस्थापन गर्न पनि यसको शुरुआत भएको हो । किनकि सीमित भौतिक पूर्वाधार र अपर्याप्त मानवीय क्षमताबीच सबै मालवस्तुको पूर्णरूपमा भौतिक परीक्षण गरेर जाँचपास गर्ने सम्भावना रहँदैन । भन्सारमा दैनिक जसो सैयौंको संख्यामा मालवाहक कन्टेनर, ट्रक, लरी, वयलगाडा तथा हजारौंको संख्यामा मानिसहरूको ओहोरदोहोर हुने गर्दछ । ती सबै मालवाहक साधनहरू र मानिसहरूलाई एक एक

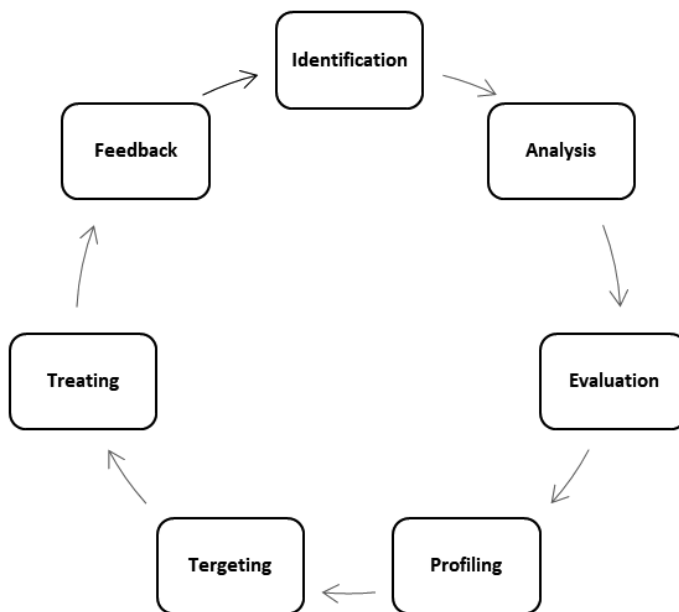
* निर्देशक, भन्सार विभाग

गरेर जाँच गर्न सक्ने सम्भावना रहँदैन भने अर्कोतर्फ यसो गर्दा भन्सारले सहजीकरण नगरी परम्परागत ढर्राबाट अगाडी बढ्न नसकेको आरोप खेप्न पर्ने हुन्छ । यसको उचित व्यवस्थापनको लागि विभिन्न Indicator, सूचना तथा तथ्यांकको आधारमा मालवस्तु तथा यात्रुलाई विभिन्न Category मा बाँडिन्छ र जोखिमयुक्त मालवस्तु तथा यात्रु मात्र पूर्ण रूपमा चेकजाँच गरी अन्यको हकमा काजजात मात्र चेकजाँच गरी वा कुनै पनि चेकजाँच नै नगरी पठाउने गरिन्छ ।

जोखिम व्यवस्थापनको उद्देश्य

- भन्सारको सीमित स्रोत र साधनको उच्चतम सदुपयोग गर्नु ।
- व्यवसायको समय र लागत कम गर्नु ।
- भन्सार जाँचपासमा व्यक्तिको संलग्नता कम गर्दै जानु ।
- नियन्त्रणको पाटोलाई सूक्ष्म ढंगले अगाडी बढाउनु ।
- बढ्दो कारोबारको समयमा नै उचित व्यवस्थापन गर्नु ।
- व्यवसायीको Compliance Level बढाउनु ।

जोखिम व्यवस्थापन चक्र (Risk Management Cycle)/ Process



Risk Identification

यसमा भन्सारका अधिकारीहरूले सर्वप्रथम जोखिमको क्षेत्र पत्ता लगाउनु पर्दछ । खासगरी भन्सार प्रशासनको लागि सम्भावित जोखिम के के हुन सक्छन् भनेर खोजिन्छ । कानूनी तथा नीतिगत कमीकमजोरी वा सामाजिक एवं राजस्व सुरक्षा तथा सम्भावित Non-Compliance को क्षेत्र जोखिमको

रूपमा पहिल्याउन सकिन्छ । विभिन्न किसिमका Risk Indicator हरुको निर्माणबाट Risk को पहिचान गरिन्छ ।

Risk Analysis

यस चरणमा खासगरी जोखिम र त्यसको परिमाणको सम्भावनाको खोजी गरिन्छ । विभिन्न Techniques हरुको प्रयोगद्वारा जोखिम नियन्त्रणको प्रयास गरिन्छ । जोखिमकोस्तर अनुसार Physical examination, Document check अथवा Green Lane कुनको प्रयोग गर्ने भन्ने Analysis गरिन्छ ।

Risk Evaluation

यस चरणमा जोखिमको उच्च (High), मध्य (Medium) र कम (Low)स्तर पत्ता लगाउने गरिन्छ र यसै आधारमा भन्सार नियन्त्रणको Tools हरुको यथोचित प्रयोग गरिन्छ ।

Profiling

खासगरी व्यक्ति, व्यवसायी, मालवस्तु, Means of Transport तथा अन्य विभिन्न निकाय तथा स्रोतहरूबाट प्राप्त सूचना एवं विभिन्न तथ्यांकहरूको विश्लेषण आदिबाट Risk Profile तयार गरिन्छ । यस किसिमको Risk Profiling बाट कुनै खास Specific shipment को बारेमा समेत भन्सार अधिकारीहरूलाई निर्णय लिन मद्दत गर्दछ ।

Targeting

Targeting भनेको मूलतः Risk Profile को कार्यान्वयन हो । High Risk Level मा परेका Shipment लाई उच्च तहको निगरानी तथा मध्य र कम Risk Level मा परेका Shipment हरुलाई सोही अनुसारको Treatment को सिफारिश गरिन्छ ।

Treatment

यस चरणमा खासगरी प्रत्येक Shipment को लागि Target अनुसारको व्यवहार गरिन्छ र भन्सार प्रशासनमा विश्वव्यापी रूपमा स्वीकारिएको Green, Yellow, Red र Blue Lane लाई आवश्यकता अनुसार प्रयोग गरी जोखिमको व्यवस्थापन गरिन्छ ।

Evaluation of Outcome/ Feedback

यो Risk Management Cycle को अन्तिम चरण हो । यसमा जोखिमलाई सही तरिकाले पत्ता लगाउने, विश्लेषण गर्ने, Profile, Targeting वा Treatment सही तरिकाले गर्न सकियो वा सकिएन भन्ने कुराको विश्लेषण गरिन्छ । दक्षता र प्रभावकारीताकासाथ Risk को प्रयोग भयो वा भएन भन्ने यकीन गरिनुका अतिरिक्त भविष्यको लागि पृष्ठपोषण लिने गरिन्छ ताकि भविष्यमा अझ प्रभावकारी ढंगले जोखिमको व्यवस्थापन गर्न सकियोस् ।

जोखिम व्यवस्थापनको फाइदा

भन्सारमा Risk Management को प्रयोगले राज्य सञ्चालन गर्ने सरकार तथा व्यापार व्यवसाय सञ्चालन गर्ने व्यावसायिक समुदाय दुवैलाई फाइदा पुग्ने देखिन्छ ।

क) जोखिम व्यवस्थापनबाट सरकारलाई हुने फाइदाहरू

- **स्रोत साधनको बाँडफाड (Resource Allocation):** जोखिम व्यवस्थापनले सरकारलाई स्रोत साधनको समुचित बाँडफाडमा सहयोग पुऱ्याउँदछ । बढ्दो व्यावसायिक कारोबारलाई व्यवस्थित गर्न सीमित मानवीय स्रोत साधन तथा आर्थिक तथा प्राविधिक Support लाई सही तरिकाले प्रयोग गर्न सकिन्छ । भन्सार प्रशासनले उद्देश्य प्रसिका लागि High Risk भएका ठाँउमा बढी र Low Risk भएका ठाँउमा आवश्यकतानुसार कम स्रोत साधन परिचालन गरी उपलब्धिमूलक ढंगले काम गर्न सक्छ ।
- **प्रभावकारी नियन्त्रण (Effective Control):** प्रभावकारी Risk Indicator तथा Risk Profile को माध्यमबाट भन्सार प्रशासनले High Risk Consignment तथा Traders को प्रभावकारी नियन्त्रण गर्न सक्छ । उचित पृष्ठपोषणद्वारा वर्तमान कार्यप्रक्रियामा उचित सुधार समेत ल्याउन सकिन्छ ।
- **नागरिक विश्वसनीयता (Public Credibility):** राम्रो र प्रभावकारी Risk Management को कारण समाज तथा व्यक्तिको सुरक्षाको साथसाथै व्यापार सहजीकरण हुन गई व्यवसायीको समय र लागत कम हुन जाने र अन्ततः यसको सकारात्मक प्रभाव नागरिकमाथि पर्ने हुँदा भन्सार प्रशासनप्रति नागरिकको विश्वसनीयता बढ्न जाने देखिन्छ ।
- **सुमधुर सम्बन्ध (Cordial Relationship):** भरपर्दो र प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापनबाट बैध व्यापारलाई प्रोत्साहन हुन गई सरकार र व्यवसायी जगतबीच एक प्रकारको सुमधुर सम्बन्ध कायम हुने हुँदा संगठनको उद्देश्य प्राप्तिसमा समेत सहयोग पुऱ्याउँदछ ।

ख) व्यवसायी जगतलाई हुने फाइदा

- **मालवस्तुको शीघ्र जाँचपास (Faster Clearance of Goods):** भन्सारमा जोखिम व्यवस्थापनको प्रयोगबाट विभिन्न Risk Profile को आधारमा High Risk Consignment र Low Risk Consignment छुट्याइन्छ । जसले गर्दा सीमित High Risk Consignment लाई छाडेर कम जोखिमयुक्त मालवस्तुहरूको जाँचपास Green तथा Yellow Lane बाट गरिने हुँदा मालवस्तुको शीघ्र जाँचपास हुन गई व्यवसायीहरूलाई छिटो मालवस्तु Delivery गर्न मद्दत पुग्दछ ।
- **व्यवसायको समय र लागत घटाउँछ (Reduce Time and Cost):** प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापनको कारण कम जोखिमयुक्त मालवस्तुको जाँचपासमा कम समय लाग्ने तथा Trusted Traders एवं Authorized Economic Operator को कार्यान्वयनद्वारा व्यवसायीको समय तथा लागत घट्न जान्छ ।

- **आपूर्ति श्रृंखला कायम राख (Maintain Supply Chain):** जोखिम व्यवस्थापनको प्रभावकारी कार्यान्वयनले मजबुत Supply Chain कायम राख मद्दत गर्दछ । भन्सार जाँचपासमा संलग्न विभिन्न निकायहरूले आ-आफ्नो कार्य जिम्मेवारी सही तरहले निर्वाह गरेमा Global Supply Chain सुचारु भई चुस्त व्यवसायको चक्र घुमिरहन्छ ।

प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापनको लागि आवश्यक तत्वहरू

- जोखिम व्यवस्थापनको प्रभावकारी कार्यान्वयनको लागि यसले उच्च व्यवस्थापनको लगातारको सहयोगको अतिरिक्त प्रतिवद्धताको पनि अपेक्षा गर्दछ ।
- जोखिम व्यवस्थापनको भरपर्दो कार्यान्वयनको लागि यसलाई संगठनको अभिन्न अंगको रूपमा लैजानु पर्दछ न कि क्षणिक कार्य ।
- प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापनले भन्सार र अन्य सहयोगी संस्थाहरूको बलियो सहकार्यको अपेक्षा गर्दछ ताकि सूचना तथा तथ्यांक समयमा नै प्राप्त होउन् ।
- उच्च तहको जोखिम व्यवस्थापनको लागि Customs to Customs Relation एवं Customs to Business Partnership को आवश्यक पर्दछ जसले गर्दा समयमा नै सूचनाहरूको आदानप्रदान भई Risk Profile तयार गरी सोको विश्लेषण गर्न मद्दत गर्छ ।
- आधुनिक र भरपर्दो Information and Technology हुँदा मात्र प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापन गर्न सहयोग पुग्छ । जसले भनेको समयमा चाहेको Report दिन्छ र Risk Analysis गर्न सहयोग पुऱ्याउँदछ ।
- सहजै जोखिम पत्ता लगाउने किसिमको क्षमतावान र तालिमप्राप्त Customs Officials को जरुरत पर्दछ जसले चलाखीपूर्ण तरिकाले Facilitation र Enforcement को सही प्रयोग गर्न सकोस् ।
- बलियो कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्थाको अभावमा जोखिम व्यवस्थापनले चाहेअनुसारको उपलब्धि दिन सक्दैन ।

नेपालको भन्सार प्रशासनमा जोखिममा आधारित जाँचपास कार्यको थालनी

नेपालको भन्सार प्रशासनलाई छिटो छरितो पारदर्शी तथा आधुनिक प्रविधिमैत्री बनाउँदै लैजाने सिलसिलामा UNCTAD द्वारा निर्मित ASYCUDA प्रणाली सन् १९९६ मा त्रि. वि. स्थल भन्सार कार्यालयबाट शुरु गरिएको थियो । त्यसपछि क्रमशः ASYCUDA ++ हुँदै २६ जनवरी २०१६ मा मेची भन्सार कार्यालयबाट शुरु गरिएको ASYCUDA World हाल २१ वटा भन्सार कार्यालयहरूमा लागू गरिसकिएको छ भने यसले व्यापारको झण्डै ९९ प्रतिशत कारोबारलाई समेटेको छ । नेपालमा जोखिममा आधारित जाँचपास (Selectivity)को शुरुआत सन् २०१० बाट गरिएको हो । Red र Green Lane बाट शुरु गरिएको यो प्रणालीमा ASYCUDA World लागू भइसकेपछि Yellow Lane पनि प्रयोगमा ल्याइएको छ । Blue Lane भने हालसम्म पनि सञ्चालनमा ल्याइएको छैन । हाल ASYCUDA World लागू भएका १० वटा भन्सार कार्यालयहरूमा यो Selectivity Module लागू छ । आ.व. २०७४/७५ को

तथ्यांकको आधारमा Selectivity लागेका भन्सार कार्यालयहरूको अवस्था हेर्दा सबैभन्दा बढी रातो मार्गबाट जाँचपास भएको तथ्यांकले देखाउँछ ।

कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्था

भन्सार ऐन २०६४ को दफा २०(२) ले छनौट प्रणाली अवलम्बन गरी मालवस्तु जाँचपास गर्न सक्ने कानूनी व्यवस्था गरेको छ । जसअनुसार :

- क) मालवस्तु तथा तत्सम्बन्धी कागजातसमेत जाँच नगरी घोषणाको आधारमा मात्र जाँचपास गर्ने ।
- ख) मालवस्तुको जाँच नगरी तत्सम्बन्धी कागजात मात्र जाँच गरी जाँचपास गर्ने ।
- ग) मालवस्तु तथा तत्सम्बन्धी कागजातसमेत जाँच नगरी पछि परीक्षण गर्ने गरी घोषणाका आधारमा मात्र जाँचपास गर्ने ।
- घ) मालवस्तु तथा तत्सम्बन्धी कागजातसमेत पूर्ण रूपमा जाँच गरेर जाँचपास गर्ने ।

छनौट प्रणाली अन्तर्गत मालवस्तु जाँचपास गर्ने सम्बन्धी निर्देशिका २०७३ मा भएको मुख्य मुख्य व्यवस्था

भन्सार ऐनमा भएको छनौट प्रणाली सम्बन्धी व्यवस्थालाई कार्यान्वयन गर्ने सन्दर्भमा यसको विकास गरिएको हो । यस निर्देशिकामा केन्द्रीयस्तरमा जोखिम व्यवस्थापन सम्बन्धी नीतिगत व्यवस्था गर्न भन्सार विभागका उपमहानिर्देशकको संयोजकत्वमा केन्द्रीय जोखिम व्यवस्थापन समितिको व्यवस्था गरेको छ र यसले जोखिम व्यवस्थापन सम्बन्धी नीतिगत समस्याहरूको निरूपण गर्ने गर्दछ । त्यसैगरी जोखिम व्यवस्थापन शाखाको निर्देशकको संयोजकत्वमा केन्द्रीय जोखिम व्यवस्थापन इकाइको गठन गर्ने व्यवस्था पनि निर्देशिकाले गरेको छ । यस इकाइले संगठनको उद्देश्य प्राप्तिको लागि जोखिमको पहिचान, विश्लेषण, प्रथमिकीकरण तथा जोखिमको न्यूनीकरण गर्ने सम्बन्धी उपायहरू पहिल्याउने, Risk Indicator को आधारमा Risk Profile तयार गर्ने, विभिन्न स्रोतहरूबाट प्राप्त सूचना स्थानीय जोखिम व्यवस्थापन इकाइलाई पठाउने एवं स्थानीय जोखिम व्यवस्थापन इकाइको कार्यको अनुगमन गरी आवश्यक निर्देशन दिने कार्य समेत गर्दछ । यसको अतिरिक्त स्थानीयस्तरमा विभिन्न जोखिम परिसूचकको आधारमा कम्प्युटर प्रणालीमा अध्यावधिक गर्न, प्रमुख भन्सार अधिकृतलाई उचित राय सल्लाह दिन स्थानीय जोखिम व्यवस्थापन इकाइको गठनको व्यवस्था पनि यस निर्देशिकाले गरेको छ ।

हाम्रो गन्तव्य

आजको विश्वमा जोखिम व्यवस्थापन एउटा अपरिहार्य विषय भएर आएको छ चाहे त्यो जुनसुकै क्षेत्र किन नहोस् । विश्व भन्सार संगठनद्वारा प्रकाशित २१औं शताब्दीको भन्सार, WTO TFA, RKC, SAFE Framework आदि सबैले भन्सार जाँचपासमा जोखिम व्यवस्थापनलाई उल्लेख्य महत्व दिएको पाइन्छ । नेपालको भन्सार प्रशासन पनि विश्व परिवेशबाट अलग रहन सक्दैन । नेपालको भन्सार प्रशासनले पनि जोखिममा आधारित भन्सार जाँचपास प्रणालीलाई अपनाउँदै आएको छ र यसलाई क्रमशः बढाउँदै पनि लगेको अवस्था छ । भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण रणनीतिहरू र कार्ययोजना

२०७४/७५ देखि २०७७।७८ (2017-2021)मा पनि कार्ययोजनाको अन्तसम्ममा आयातीत मालवस्तुमध्ये ८० प्रतिशत मालवस्तु Green तथा Yellow Lane बाट जाँचपास गरिने उल्लेख भएको छ । आर्थिक वर्ष २०७५/७६ को बजेट वक्तव्य तथा राजस्व नीति तथा कार्यक्रममा समेत भन्सार जाँचपासलाई जोखिममा आधारित बनाउने उल्लेख छ । हाम्रो जस्तो आयातमुखी राजस्व संकलन भएको र विशिष्ट खालको Trade Pattern भएको मुलुकमा लक्षित उद्देश्य प्राप्तिका लागि भरपर्दो किसिमको Risk Management Framework तथा Standard Operating Procedure (SOP) को जरुरी पर्दछ । सो Risk Management Framework तथा Standard Operating Procedure बनाउने कार्यको थालनी भएको छ र यसको लागि एशियाली विकास बैंकको सहयोगमा विषय विज्ञले कार्य गरिरहेको अवस्था छ । हाम्रो गन्तव्य भनेको Robust Intelligence को प्रयोगबाट प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापन प्रणाली अपनाई वर्तमान Green, Yellow तथा Red को अतिरिक्त Blue Lane समेत कार्यान्वयनमा ल्याई रणनीतिक उद्देश्यअनुसार सहजीकरणलाई बढावा दिँदै अन्ततोगत्वा केन्द्रीय जाँचपास प्रणाली अपनाउने नै हो ।

समस्या के छन् त ?

- प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापनको लागि Robust Intelligence को आवश्यकता पर्दछ तर नेपालको भन्सार प्रशासनमा त्यस किसिमको भरपर्दो Intelligence को विकास भइसकेको छैन ।
- नेपालको आफ्नै विशिष्ट प्रकारको Trade Pattern को कारणले पनि जोखिम व्यवस्थापनमा समस्या ल्याएको छ । अझ पनि नेपालको व्यापारमा Bull cart, Open Truck को प्रयोग तथा एउटै मालवाहक सवारीमा सयौं थरीका मालवस्तुहरू लोड भई आउने गरेको छ ।
- हाम्रो भन्सार प्रशासनमा Vehicle X-Ray Machine नहुनाले पनि उचित जोखिम व्यवस्थापनमा चुनौती थपेको छ ।
- प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापनको लागि Risk Engine को आवश्यकता पर्दछ तर हामीकहाँ ASYCUDA World भित्र त्यस किसिमको Risk Engine विकास नभएको कारण जोखिम पहिल्याउन कठिन छ ।
- तालिमप्राप्त दक्ष जनशक्तिको अभाव पनि प्रभावकारी जोखिम व्यवस्थापनको बाधकको रूपमा लिन सकिन्छ ।
- जोखिम व्यवस्थापनको लागि भरपर्दो Risk Indicator तथा Risk Profile को व्यवस्था नभएकोले पनि उचित जोखिम व्यवस्थापन हुन सकेको छैन ।
- कर्मचारी सरुवा नीति पनि यसको एउटा बाधकको रूपमा लिन सकिन्छ । किनकि तालिमप्राप्त दक्ष जनशक्ति अन्यत्र सरुवा हुने प्रवृत्ति नेपालमा नौलो छैन ।
- हाम्रो जस्तो आयातमुखी राजस्व संकलन भएको मुलुकमा धेरै सहजीकरण गर्दा पनि राजस्व जोखिमको डर हुन्छ ।

- नेपाल भारतबीचको लामो खुला सिमाना पनि जोखिम व्यवस्थापनको लागि बाधकको रूपमा रहीआएको छ ।
- सबैभन्दा महत्वपूर्ण भनेको व्यवसायीको इमान्दारिता हो । नेपालमा व्यवसायीको Compliance Level त्यति सन्तोषजनक नभएको कारणले सरकारले चाहे जति सहजीकरण गर्न सकेको छैन ।

उपसंहार

नेपाल पनि विश्व भन्सार संगठनको सदस्य भएको कारणले विश्व भन्सार संगठनले प्रतिपादन गरेका नीति तथा सिद्धान्तभन्दा बाहिर जान सक्दैन । भन्सार संगठनलाई चुस्त दुरुस्त बनाई यसलाई बढीभन्दा बढी सूचना सञ्जालभित्र राखी सोही आधारमा सहजीकरण र आवश्यकतानुसार नियन्त्रणको पाटोलाई पनि साँगसँगै लैजानु आजको भन्सार प्रशासनको पहिलो र प्रमुख काम हो । उचित किसिमको जोखिम व्यवस्थापनले वैध व्यापारमा प्रोत्साहन हुन गई व्यवसायीको समय र लागत घट्न जाने एवं सरकारले पनि आवश्यकतानुसार स्रोत साधनको उचित परिचालनद्वारा संगठनको उद्देश्य हासिल गर्ने हुँदा अन्ततः यसले देशको समग्र अर्थतन्त्रमा नै फाइदा पुऱ्याउँदछ । यसर्थ, आजको भन्सार प्रशासनले आफ्ना सबै Intelligence wings हरुको उचित परिचालनद्वारा सहजीकरण र नियन्त्रण दुबैको बीचबाट जोखिम व्यवस्थापनसम्बन्धी कार्यलाई अझ प्रभावकारी ढंगले अगाडी बढाउन जरूरी देखिन्छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू

- भन्सार ऐन २०६४, कानून किताव व्यवस्था समिति, बबरमहल ।
- नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, भन्सार विभाग, भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण रणनीतिहरू र कार्ययोजना, २०७४/७५ -२०७७/७८ ।
- नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, भन्सार विभाग, छनौट प्रणाली अन्तर्गत मालवस्तु जाँचपास गर्ने सम्बन्धी निर्देशिका २०७३ ।
- नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, भन्सार विभाग, भन्सार स्मारिका २०७२ ।
- WCO, Customs Risk Management Compendium Vol 1& 2.
- WCO Risk Management Guide.

आधिकारिक आर्थिक सञ्चालक (Authorized Economic Operator) र यसका सैद्धान्तिक आधार

✍ मुक्तिराम आचार्य *

विषय प्रवेश

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको आयतन बढेसँगै यसलाई सहजीकरण गर्ने विभिन्न बैकल्पिक नयाँ आयामहरूको अपरिहार्यता महसुस भयो । व्यापारको वस्तुगत तथा देशगत विविधिकरणसँगै वस्तुको आयात/निर्यातमा भएको वृद्धिले सुरक्षा चुनौती पनि बढ्दै गयो । यस्ता चुनौतीको सामना सरकारले मात्र गर्न सम्भव नभएकोले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा निजी क्षेत्रलाई नै जिम्मेवार बनाउने अवधारणाको विकास हुँदै गइरहेको छ ।

यसै अवधारणाबमोजिम सरकार/भन्सार प्रशासनले निश्चित मापदण्ड (कानूनको अनुपालना, व्यावसायिक स्वस्थता जस्ता) तोक्ने र त्यस्ता मापदण्ड पूरा गरेका निर्यात चक्र (Supply Chain)मा रहेका हरेक व्यवसायीलाई विश्वसनीय व्यवसायी (Trusted traders) को रूपमा स्वीकार गर्ने गरेको देखिन्छ । यस्ता व्यवसायीलाई भन्सार प्रशासनले मालसामानको भौतिक जाँच नगरी वा कम जाँच गरी जाँचपास गर्ने र महसुल तिर्ने समय अवधि समेत थप गर्ने जस्ता सुविधा प्रदान गरेको पाइन्छ ।

यस्तो अवधारणाका लागि World Customs Organization को WCO SAFE Framework, World Trade Organization द्वारा तयार गरिएको Trade Facilitation Agreement र Revised Kyoto Convention हरूले सैद्धान्तिक आधार प्रदान गरेका छन् । यिनै सैद्धान्तिक आधारमा रही विश्वका अधिकांश देशहरूले व्यवसायीहरूलाई विशेष सुविधा प्रदान गर्न Authorized Economic Operator(AEO), Trusted Traders, Traders Incentive Programme लगायतका नामबाट कार्यक्रम सञ्चालन गरी व्यापार सहजीकरण गरेको पाइन्छ ।

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सहजीकरणको सन्दर्भमा पहिला लागत (Cost) मा बढी केन्द्रित गरिएकोमा हाल समय(Time) लाई समेत विशेष महत्व दिन थालिएको छ । यसका लागि WTO र WCO बाट विकास गरिएका Authorized Economic Operator, Authorized Operator(AO), तथा Authorized Person(AP) जस्ता कार्यक्रमले विशेष भूमिका खेलेको देखिन्छ ।

Authorized Economic Operator का माध्यमबाट आन्तरिक रूपमा मात्र नभई भन्सार प्रक्रियामा अन्तरदेशीय सहजीकरण समेत हुने गरेको छ । यसका लागि बाह्य देशसँग Mutual Recognition Agreement(MRA) गर्ने गरिएको छ । अतः यस लेखमा यस्तो Trade Facilitation Measure का सैद्धान्तिक आधार, विभिन्न देशमा लागू भएको AEO तथा Trader Incentive

* निर्देशक, भन्सार विभाग

Programme, AEO का लागि आवश्यक शर्त, प्राप्त गर्ने सुविधा एवं MRA बाट हुने फाइदा र नेपालको सन्दर्भमा यस सम्बन्धी प्रस्तावित व्यवस्था समावेश गरिएको छ ।

WCO SAFE Framework बमोजिम Authorize Economic Operator

आधिकारिक आर्थिक सञ्चालक भन्नाले कुनै पनि देशको भन्सार प्रशासनले आपूर्ति चक्र (Supply Chain) रहने कुनै पनि व्यवसायलाई दिईने एउटा मान्यता हो । जुन मान्यताले त्यस्तो व्यक्ति वा निकाय अन्तरदेशीय एवं राष्ट्रिय रूपमा व्यवसाय सञ्चालन गर्न सुरक्षित र विश्वसनीय छ भन्ने जनाउँदछ । यसकासाथै यस्तो मान्यताप्राप्त व्यक्ति वा निकायले सम्बन्धित देशको भन्सार कानून, भन्सार प्रक्रियाहरू तथा विश्व भन्सार संगठनले तोकेका अन्तर्राष्ट्रिय व्यवसायमा आवश्यक सबै सुरक्षा मापदण्ड पूरा गरेको छ भन्ने जनाउँदछ ।

AEO सम्बन्धी अवधारणा World Customs Organization को SAFE Framework of Standard, 2005 बाट आएको हो । अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई सुरक्षित र सहजीकरण (Secure and Facilitate Trade) गर्न २००५ मा WCO को Council ले SAFE Framework of Standard स्वीकृत गरेको हो । SAFE Framework of Standard लाई १६९ देशले कार्यान्वयन गरी हस्ताक्षर गरेका छन् । यो Framework कानूनी रूपमा बाध्यात्मक मापदण्ड (Binding text) भने होइन तर भन्सारमा प्रक्रियामा व्यापार सहजीकरण र सुरक्षित व्यवसायका लागि मार्गदर्शक भने हो । यो Framework को आधार मध्ये Pillar-2 अन्तर्गत भन्सार-व्यवसाय साझेदारी (Customs Business Partnership) रहेको छ । यसमा ६ वटा Standards हरू रहेका छन् । यी Partnership, Security, Authorization, Technology communication, Facilitation standard नै Authorize Economic Operator का आधारहरू हुन् जसले सुरक्षित व्यावसाय र व्यापार सहजीकरणको आधार प्रदान गर्दछ । WCO ले AEO सम्बन्धी आधार, सुरक्षा मापदण्ड, कार्यान्वयन प्रक्रिया समेत तोकेको छ ।

Revised Kyoto convention को प्रावधान

संशोधित क्योटो महासन्धिको सामान्य अनुसूची (General annex) अन्तर्गत Special Procedure For Authorize Person अन्तर्गत Article ३:३२ मा भन्सारद्वारा तोकिएको निश्चित आधारहरू पूरा गरेको, कानूनको पूर्ण पालना गरेको, व्यवस्थित अभिलेख भएको र वित्तीय विवरणहरू राम्रो सन्तोषजनक राखेको कुनै पनि व्यवसायी (आयातकर्ता/निर्यातकर्ता/व्यवसायी) लाई Authorize Person भनी व्यवस्था गरेको छ । यस्ता व्यवसायीहरूलाई भन्सार प्रशासनले निम्न सुविधाहरू दिन सक्ने प्रावधान रहेको छ:

- ✓ न्यूनतम सूचना एवं कागजातको आधारमा भन्सार जाँचपास गर्न सक्ने ।
- ✓ व्यवसायीको आफ्नो स्थान वा भन्सारले तोकेको क्षेत्रमा गई त्यस्तो वस्तुको जाँचपास गर्न सक्ने ।

- ✓ नियमित आयात गर्नेलाई एउटै घोषणाको आधारमा निश्चित समयसम्म आयात/ निर्यात गर्न दिने ।
- ✓ Authorize Person को व्यावसायिक अभिलेख हेरी भन्सार महसुल र कर निर्धारण स्वयंले गर्न सक्ने व्यावस्था आदि रहेको छ ।

WTO Trade Facilitation Agreement बमोजिम Authorized Operator

विश्व व्यापार संगठन व्यापारले तयार पारेको व्यापार सहजीकरण सम्झौता २०१७ बाट कार्यान्वयनमा आएको हो । यसले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सहजीकरणका लागि विभिन्न प्रावधानहरू राखेको छ । यो सम्झौताको Article ७.७ मा Trade Facilitation Measures of Authorized Operator को व्यवस्था रहेको छ । यो सम्झौताको Authorized Operator को प्रावधान सदस्य राष्ट्रहरूद्वारा कार्यन्वयनको लागि बाध्यात्मक व्यवस्था हो ।

यस प्रावधान अन्तर्गत Authorized Operator हरुका लागि प्रत्येक सदस्य राष्ट्रले व्यापार सहजीकरणका लागि आयात/निर्यात, पारवहन र अन्य भन्सार प्रक्रियामा अतिरिक्त सहजीकरण गर्नु पर्ने उल्लेख छ । यो सम्झौताले Authorized Operator हरुका लागि भन्सार कानूनको परिपालना बढाउने एवं पालना नहुने जोखिम घटाउने निम्न मापदण्ड तोकेको छ:

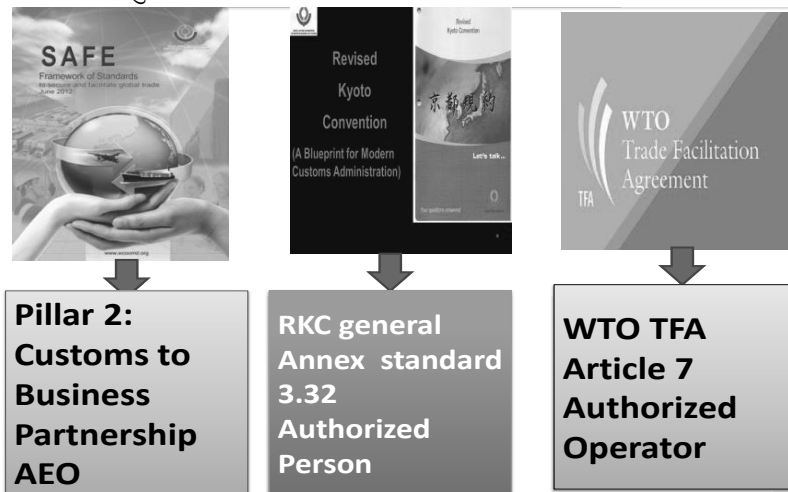
- ✓ भन्सार एवं अन्य सम्बन्धित कानूनहरूको पूर्ण रूपमा परिपालना गरेको ।
- ✓ आवश्यक आन्तरिक नियन्त्रणका लागि अभिलेख व्यवस्थित गरी राखेको ।
- ✓ वितीय रूपमा स्वस्थ भएको, पर्याप्त मात्रामा सुरक्षण (Security or guarantee) राख्न सक्ने ।
- ✓ आपूर्ति प्रक्रिया (Supply Chain)मा सुरक्षित रूपमा कार्य गरेको ।
- ✓ तर Authorized Operator का लागि कुनै पनि भन्सार प्रशासनले निम्न मापदण्ड बनाउन नपाइने व्यवस्था गरेको छ:

- Authorized Operator हुन कुनै अतिरिक्त लगानी वा कृत्रिम एवं अन्य विभेद हुने खालका मापदण्ड तय गर्ने ।
- साना तथा मध्यमस्तरीय व्यवसायीलाई रोकावट गर्ने वा सहभागी नगराउने ।

WTO TFA को प्रावधानबमोजिम Authorized Operator हरुलाई कुनै पनि देशको भन्सार प्रशासनले निम्न मध्ये कम्तिमा ३ वटा व्यापार सहजीकरणका सुविधा दिनुपर्ने हुन्छ:

- ✓ भन्सार जाँचपासमा कम कागजात वा तथ्यांकको अनिवार्यता गर्ने ।
- ✓ भौतिक निरीक्षण एवं जाँचलाई घटाउने वा कम दरमा गर्ने ।
- ✓ भन्सार जाँचपास शीघ्र गर्ने ।
- ✓ भन्सार महसुल, कर, शुल्क आदि बुझाउने समय सीमालाई निश्चित दिन पछि समेत तिर्न सक्ने गरि म्याद थप गर्ने ।

- ✓ संयुक्त वा कम सुरक्षण (Comprehension or reduced guarantee) राखी भन्सारमा जाँचपास गर्न सक्ने ।
- ✓ निश्चित समयका लागि आयात/निर्यातमा एकल भन्सार घोषणा गर्न सक्ने ।
- ✓ जाँचपासका लागि Authorized Operator को परिसर वा भन्सारले तोकेको अन्य कुनै स्थानमा गई वस्तु तथा सामानको जाँच गर्न सक्ने ।



Authorized Economic Operator के हो ?

वस्तु तथा सामानको अन्तर्राष्ट्रिय आयात निर्यातमा सहभागी हुने WCO ले तोकेको वा यस्तै सम्पूर्ण व्यावसायिक सुरक्षाका मापदण्ड पूरा गरेको सम्बन्धित देशको भन्सार प्रशासनले स्वीकृत गरेको व्यवसायी वा पार्टी नै AEO हो । कुनै व्यवसायी AEO हुनका लागि भन्सार कानूनको पूर्ण अनुपालनाकासाथै कुनै पनि वस्तुको उत्पादन, सञ्चय, पारवहन, वितरण लगायतका सबै पक्षहरूमा तोकिएको सुरक्षण मापदण्ड पूरा गरेको हुनुपर्दछ । यस्तो मापदण्ड पूरा गर्ने उत्पादक, आयातकर्ता, निर्यातकर्ता, भन्सार एजेन्ट, carrier, मध्यस्तकर्ता (Intermediates), Port, Airport, Terminal Operator, Warehouse, Distributers, freight forwarder आदि सबै AEO मा रहन सक्दछन् ।

यसै गरी Authorized operator वा Trusted traders हरूका लागि तोकिएबमोजिमका कानूनी मापदण्ड र आधार पूरा गर्नुपर्ने भएता पनि AEO का लागि जस्तो सुरक्षा (कर्मचारी, बाहन, कम्पनीको क्षेत्र, इन्टीलिजेन्स अभिलेख लगायत हरेक तहमा) मापदण्ड भने पूरा गर्न बाध्यात्मक बनाइएको हुँदैन । यसकारण Authorized operator तथा Trusted trader हरू अन्य देशहरूसँग गर्ने Mutual Recognition Agreement मा भाग लिन र सुविधा पाउन सक्दैनन् । यिनीहरूलाई आफ्नो देशभित्र राष्ट्रिय कानूनले तोके बमोजिमका सुविधा मात्र दिन सकिन्छ ।

पूर्वशर्तहरू

कुनै पनि व्यवसायी AEO/AO/AP को लागि योग्य हुनका लागि सर्वप्रथम त यसको अवधारणाबमोजिम मापदण्ड पूरा गर्नुपर्दछ । जुन WCO SAFE Framework, RKC र WTO TFA ले अलग अलग व्यवस्था गरेको छ । यो कार्यक्रम लागू गर्न कुनै पनि देशको भन्सार कानूनले आधार र मापदण्ड तोक्नु पर्ने हुन्छ र त्यस्तो मापदण्ड वा आधार पूरा गर्ने आयात/निर्यातकर्ता र अन्य Logistic Operator मात्र AEO/AO/AP का लागि योग्य मानिन्छ । यस्ता आधारहरू निम्न हुन सक्दछन:

- भन्सार कानूनको पूर्ण परिपालना गरेका (वर्गीकरण, मूल्यांकन तथा उत्पत्ति सिद्धान्त)
- निश्चित समयसम्म भन्सार तथा अन्य प्रचलित कानूनको उल्लङ्घन गरी जरिवाना वा सजाय नभोगेको
- आयात निर्यात तथा अन्य व्यावसायिक तथ्यांक व्यवस्थित भएको
- कानूनले तोकेबमोजिम अभिलेखमा भन्सार प्रशासनको निर्वाध पहुँच हुन सक्ने व्यवस्था गरेको ।
- कर्मचारी व्यवस्थापन र सूचना प्रणालीको उचित व्यवस्थापन र सुरक्षित गरेको ।
- वित्तीय विवरणहरू, कर विवरणहरू र बैंक विवरणहरूको अभिलेख व्यवस्थित गरी राखेको
- सूचना व्यवस्था प्रभावकारी भएको ।

AEO/AO को फाइदा तथा महत्व

Authorized Economic operator/Authorized operator कार्यक्रम लागू गर्न यसमा संलग्न व्यवसायीलाई कम्तीमा ३ वटा सुविधा रूपमा दिनुपर्ने हुन्छ । AEO लागू भएका देशमा यस्ता व्यवसायीले MRA अन्तर्गत अन्य देशमा पनि सुविधा पाउन सक्दछन् । सम्बन्धित देशको भन्सार प्रशासन देहाएका सुविधाहरू मध्ये कुनै वा सबै सुविधाहरू दिन सक्ने गरी कानून बनाउन वा प्रवन्ध गर्न सक्दछ ।

- भन्सार जाँचपास गर्दा शीघ्र जाँचपास गर्ने ।
- भौतिक रूपमा सामानको जाँच नै नगरी जाँचपास गर्ने ।
- भन्सार जाँचपासमा कम कागजात तथा सूचना माग गर्ने ।
- व्यवसायीको आफ्नै स्थान वा भन्सारले तोकेको निश्चित स्थानमा गई वस्तुको जाँच गर्ने
- नियमानुसार तिर्न वा बुझाउन पर्ने महसुल/कर तिर्ने समय थप गरिदिन सक्ने ।
- एउटै घोषणाबाट पटकपटक सामान आयात गर्न दिने ।
- यस्ता व्यवसायीलाई हवाईजहाज, बैंक, अध्यागमन आदिमा विशेष प्राथमिकता दिने ।
- AEO मा रहेका व्यावसायिक संस्थाका प्रमुखलाई VIP सरहको स्कर्टिड सुविधा दिने ।
- भन्सारमा राख्नुपर्ने धरौटी कम गर्न सक्ने ।
- महसुल फिर्ता पाउनु पर्ने अवधि घटाउने ।

- बैकहरुसँग समन्वय गरी त्यस्ता व्यवसायीलाई छिटो ऋण लगानी गर्ने तथा व्याजदर कम गर्न सक्ने ।
- कुनै काममा नविकरण गर्दा शुल्क नलिने, कम लिने वा एकै पटक धेरै अवधिको लागि नविकरण गर्न सक्ने ।

Mutual Recognition Agreements

Authorized Economic Operator लागू भएका देशहरुबीचमा Authorized Economic Operator हरुलाई दुबै देशका भन्सार विन्दुमा आयात निर्यात गर्दा समान रूपमा सुविधा दिने गरि गरिने सम्झौता नै Mutual Recognition Agreements हो । यस्तो Agreements भएका मुलुकमा आयात निर्यातकर्ताले आफ्नो देशमा पाए सरहको भन्सार जाँचपास सुविधा अन्य देशमा समेत पाउँदछन् ।

यस्तो सम्झौता गर्न सम्बन्धित देशका भन्सार प्रशासनबीचमा Negotiation हुने गर्दछ । उक्त Negotiation मा AEO लागू भएको देशको मापदण्डहरु, सुरक्षाको व्यवस्था, पारदर्शिता, सूचना प्रविधि आदिको तुलना हुन्छ । त्यसैगरिसम्बन्धित देशहरुले उक्त देशको AEO कार्यान्वयन गर्दा सबै मापदण्ड पूरा भएको विवरण भएमा मात्र सम्झौता अगाडी बढाउने गर्दछन् । MRA ले दुबै देशबीच भन्सार जाँचपासलाई सहज बनाउँछ अर्थात् एउटा देशले उक्त देशको विश्वसनीयताको आधारमा आयात गर्ने देशमा वस्तुको भौतिक जाँच नगरी शीघ्र जाँचपास गर्दछ ।

केही देशहरुको AEO कार्यान्वयनको अवस्था

हाल विश्वका करीब ८० र एसिया प्यासिफिकका १५ राष्ट्रहरुले AEO कार्यान्वयन गरिसकेका छन् । केही देशहरुको AEO कार्यान्वयन सम्बन्धी अवस्था यस प्रकार रहेको छ ।

भारत: भारतले २००५ देखि नै व्यापार सहजीकरणका लागि Accredited Client Programme (ACP) कार्यक्रम लागू गरी ACP मा रहेका व्यवसायी (Client) लाई टोकिएबमोजिम सुविधा दिएको थियो । सन् २०११ मा WCO SAFE Frameworkबमोजिम AEO कार्यक्रम विकास गरी लागू गरेको थियो । सन् २०१६ बाट मात्र ACP र AEO लाई एकीकृत (merge) गरी वास्तविक रूपमा पूर्ण AEO programme लागू गरेको छ ।

भारतमा हाल AEO हरु ३ तहका (Tier १, Tier २, Tier ३) र Logistic Operator हरु समेत गरी तहगत प्रणाली अवलम्बन गरेको छ, Tier २ र Tier ३ मा रहेका AEO हरुले मात्र सबै प्रकारका सुविधा पाउने र MRA मा भाग लिन पाउँदछ भने Tier १ AEO लाई सुरक्षा मापदण्ड अनिवार्य नगरी भन्सार कानूनको पालना (compliance) मा मात्र जोड दिइएको छ । यस्ता AEO हरुलाई केही सीमित सुविधा मात्र दिइएको छ भने MRA मा भाग लिन पाउँदैनन् ।

थाइल्याण्ड: थाइल्याण्डमा २००७ बाट AEO सम्बन्धी कार्यको शुरुआत भएता पनि २०११ मा मात्र pilot को रूपमा कार्यान्वयन भएको थियो । सन् २०११ मा Exporter का लागि शुरु गरिएको AEO programme, २०१३ देखि Importer, Customs Border समेतमा लागू गरिएको थियो । हाल Department of Customs अन्तरगत AEO Standard Division रहेको छ भने २०१५ बाट MRA समेत शुरु भैसकेको छ । हाल करीब ४०० वटा AEO हरू रहेका छन् । हङकङ, कोरिया, मलेशिया, अष्ट्रेलिया र जापानसँग MRA भइ सकेको छ ।

कोरिया: कोरियामा AEO कार्यक्रम २००९ बाट लागू भएको हो । कोरियाले International Supply chain मा रहेका यी सबै exporter, importer, Customs broker (bonded), warehouse operator (bonded), transporter, freight forwarders, sea carriers हरूलाई AEO मा समावेश गरेको छ । कोरियाको भन्सार ऐनमा नै AEO को व्यवस्था रहेको छ । केन्द्रीय निकायमा AEO authorization and management team रहेको छ । AEO को छुट्टै Logo तयार गरिएको छ, जून व्यावसायिक क्षेत्रमा सम्मानजनक मानिन्छ । प्रत्येक वर्ष AEO हरू grading समेत गरिन्छ । उच्चतहको compliance नगर्ने र security पूरा नगर्ने AEO हरूको degrade गर्ने तथा सुविधा समेत हटाइन्छ । AEO मा रहेका Samsung तथा LG जस्ता कम्पनीहरूको सामान भन्सारमा भौतिक जाँच गरिँदैन । कोरियामा हाल करीब ८०० AEO हरूको माध्यमबाट ७०% आयात निर्यात व्यापार हुन्छ । भन्सारका अतिरिक्त अन्य निकाय, बैंक, कर, वाणिज्य समेतले यस्ता AEO लाई विशेष सुविधा उपलब्ध गराएको पाइन्छ । यसै गरी कोरियाले अधिकांश ठूला व्यावसायिक साझेदार देशहरूसँग MRA समेत सम्पन्न गरिसकेको छ ।

चीन: चीनमा AEO को शुरुआत २००८ बाट भएको हो भने AEO तथा MRA २०१२ बाट मात्र शुरु भएको हो । चीनमा सन् २०१४ बाट मात्र पूर्णरूपमा AEO कार्यान्वयन भएको देखिन्छ । चीनमा General Certified Enterprises (GCE) र Advanced Certified Enterprise (ACE) गरी दुई प्रकारका AEO रहेका छन् । ACE मात्र MRA प्रक्रियामा सहभागी हुन सक्दछन् । हाल चीनमा करीब ३००० AEO हरू रहेका छन् भने ३५ वटा देशहरूसँग MRA सम्पन्न भइ सकेको छ । चीनमा AEO कार्यान्वयन भइ सकेपछि भन्सार जाँच दरमा ५० प्रतिशत तथा जाँचपासमा ३० प्रतिशत सुधार आएको तथ्यांक रहेको छ ।

मलेशिया: मलेशियामा pilot को रूपमा AEO २०११ म शुरुआत भइ २०१५ मा मात्र पूर्ण रूपमा AEO र MRA कार्यान्वयन भएको पाइन्छ । हाल मलेशियामा ५४ वटा AEO हरू रहेका छन् । मलेशियाले जापान, हङकङ लगायतका देशहरूसँग MRA गरिसकेको छ ।

Traders Incentive Programme

AEO कार्यान्वयनको लागि पूर्ण तयारी नभएका र तत्काल कार्यान्वयन सम्भव नभएका देशहरूमा Traders incentive र Traders Facilitation सम्बन्धी विभिन्न कार्यक्रमहरू लागू भएका

हुन् । व्यापार सहजीकरणको दिशामा यी अभियानले AEO कार्यान्वयनको आधार तय गर्दछन् । AEO कार्यान्वयन भएका देशमा समेत यस्तै pilot programme बाट नै AEO कार्यान्वयन भएको देखिन्छ । केही देशहरूको यस सम्बन्धी दृष्टान्त यस प्रकार रहेको छः

फिजीमा Gold Card System को नामबाट Customs र Tax कानूनको highly compliance गर्ने ठूला करीब ८० व्यवसायीलाई Gold Card System कार्यान्वयन गरिएको छ । Gold card प्राप्त व्यवसायीलाई अतिरिक्त सुविधा र आयात निर्यातमा सहजीकरण गरिएको छ । यिनै gold card व्यवसायी नै भविष्यमा AEO को pilot को रूपमा प्रयोग हुने योजना रहेको छ । हाल त्यहाँ AEO कार्यान्वयनको अन्तिम तयारी रहेको छ ।

कोलम्बियामा Best Traders Incentive Mechanism (BTIM) कार्यक्रम लागू गरिएको छ । यस कार्यक्रम अन्तरगत Authorized Operators हरूलाई आवश्यक पर्ने शर्त पूरा गरेका व्यवसायीलाई import/export मा विशेष सुविधा दिइएको छ । यिनै व्यवसायीलाई AEO को रूपमा विकास गर्ने योजना रहेको छ । कोलम्बियामा हाल केही ठूला व्यवसायीहरूलाई मात्र यस कार्यक्रममा समावेश गरेको पाइन्छ ।

पपुवा न्युगिनीमा Importer Trusted Trader Programme लागू गरिएको छ । यो कार्यक्रम अन्तरगत आयातकर्तालाई मात्र trusted traders का लागि मापदण्ड तोकी विशेष सुविधा दिइएको छ । बंगलादेशमा हालै pilot को रूपमा AEO कार्यक्रम शुरुआत हुने चरणमा रहेको छ भने म्यानरमा केही निश्चित व्यवसायीहरूलाई मात्र AEO लागू भएको छ ।

नेपालको अवस्था

नेपाल Revised Kyoto Convention र WTO Trade Facilitation Agreement को पक्षराष्ट्र बनेसँगै व्यापार सहजीकरणको लागि Authorized Operator/Authorized Person कार्यान्वयन गर्नुपर्ने नेपालको दायित्व रहेको छ । यसको कार्यान्वयन गर्ने समयावधि बाँकी रहेको भए तापनि कार्यान्वयन भने गर्नु पर्दछ । नेपालले WCO SAFE Framework, २००५ कार्यान्वयन गर्ने विषय WCO मा जानकारी गराको भए तापनि Authorized Economic Operator को कार्यान्वयन कानूनी रूपमा बाध्यात्मक (Legal Binding) भने रहेको छैन । अतः तत्काल नै नेपालले AEO कार्यान्वयन गर्नुपर्ने बाध्यात्मक अवस्था भने छैन ।

भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण रणनीति एवं कार्ययोजना (२०१७-२०२१) ले २०२० July सम्म Trusted Trader Programme कार्यान्वयन गर्ने र २०२० मा मात्र AEO को सम्भाव्यता अध्ययन (feasibility Study) गर्ने योजना राखेको छ । त्यसै गरी SASEC Customs Reform and Modernization for Trade Facilitation कार्यक्रम अन्तरगत २०१९ भित्रमा यस सम्बन्धी नेपालको कानूनमा रहेको अन्तर विश्लेषण (Gap Analysis) गर्ने योजना छ ।

हाल नेपालको भन्सार सम्बन्धी कानूनमा AEO, authorized operator तथा trusted traders सम्बन्धी कुनै व्यवस्था रहेको छैन । नेपालको भन्सार प्रशासनले यस सम्बन्धी कानूनी

अन्तर विश्लेषण सम्पन्न गरेको छ । Authorized Operator सम्बन्धी व्यवस्था समावेश गरी Authorized Operator का लागि भन्सार तथा अन्य कानूनको अनुपालना गरेको, विगत ३ वर्षमा कुनै Customs Offences नगरेको, स्वस्थ वित्तीय विवरण रहेको, आन्तरिक नियन्त्रण प्रभावकारी भएको जस्ता आधार राखी मौजुदा कानून परिमार्जन गर्नुपर्ने देखिन्छ । जसमा त्यस्तो मापदण्ड पूरा गर्ने आयात तथा निर्याकर्तालाई Authorized Operator को सूचीमा समावेश गर्नुपर्दछ । हाल नेपालमा यो कार्यक्रमलाई Trusted Trader Programme को नामबाट सञ्चालन गर्ने लक्ष्य लिइएको छ । Trusted Trader को लागि तोकेको मापदण्ड पूरा गर्ने अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रक्रियामा रहेका आयात निर्यातकर्ता र Logistic Operator लाई केन्द्रीय रूपमा विभागले Authorization गर्ने, यस्तो कार्यक्रम Phasewise रूपमा कार्यान्वयन गर्न उपयुक्त हुने देखिन्छ । यसरी सरकारी संस्थान, बहुराष्ट्रिय कम्पनी, निश्चित प्रकृतिका उद्योगहरू, राम्रो व्यावसायिक वातावरण भएका र उच्च तहको अनुपातमा भएका ठूला व्यवसायी, भन्सार एजेन्ट, पारवहन र साना तथा घरेलु उद्योगलाई समावेश गर्नु प्रभावकारी हुन्छ । किनकि हामी अन्य देशमा समेत विभिन्न तह (Tier) वा नमूना (Pilot) को रूपमा यस्तो कार्यक्रम सञ्चालन गरेको तथ्यांक पाउँदछौं ।

यस्ता Trusted Trader हरूलाई भन्सार बिन्दुमा वस्तुको भौतिक जाँच नगरी भन्सार जाँचपास गर्ने, कम दरमा भौतिक जाँच गर्ने, व्यवसायीलाई तोकिएको निश्चित क्षेत्र वा उसको आफ्नै स्थानमा गई वस्तुको जाँच गर्ने, EXIM Code नविकरणमा शुल्क नलिने वा कम लिने, एकै पटक धेरै वर्ष का लागि नविकरण गर्ने, कम कागजात माग गर्ने, आन्तरिक पारवहनको सुविधा दिने, महसुल फिर्ता प्रक्रियामा त्यस्ता व्यवसायीलाई प्राथमिकता दिने जस्ता सुविधा दिन सकिन्छ ।

दोस्रो तहमा अन्य व्यवसायसम्बद्ध निकायसँग समन्वय गरी trusted व्यवसायीलाई आन्तरिक कर दाखिलामा समेत सहूलियत दिन सक्ने, कम्पनी वा वाणिज्यसम्बन्धी सुविधा दिने, बैंकले ऋण लगानी र व्याजदरमा विशेष सहूलियत दिन सक्ने व्यवस्था समेत गर्न सकिन्छ ।

यो कार्यक्रम कार्यान्वयनका लागि सर्वप्रथम राजनीतिक रूपमा प्रतिबद्धता र प्रशासनिक तत्परता अपरिहार्य हुन्छ । व्यापार सहजीकरण गर्ने, व्यवसायीलाई विश्वास गर्ने, व्यवसायमा लाग्ने व्यवसायीको लागत कम गर्ने, सरकारी लागत समेत कम गर्ने, समय (Doing Business Time) घटाउने यो कार्यक्रमको महत्वपूर्ण आयाम हो । यो व्यवस्था कार्यान्वयनका लागि भन्सार विभागमा सम्पर्क बिन्दु (Contact Point), यस्ता कार्यक्रम हेर्ने शाखा र कार्य समूह (Task Team) आवश्यक हुन जाने देखिन्छ । त्यसैगरि सरोकारवाला समक्ष अन्तरक्रिया र उच्च तहमा राष्ट्रिय सेमिनार, व्यावसायिक क्षेत्रसँग अन्तरक्रिया र भन्सार कर्मचारीका लागि तालिम समेत आवश्यक हुन्छन् । यो कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्न सबैभन्दा बढी महत्वपूर्ण भूमिका निजी क्षेत्रको हुन्छ । निजी क्षेत्रको उच्च तहको कानूनको अनुपालना, भन्सारसम्बन्धी कुनै कारवाहीमा नपरेको, आन्तरिक नियन्त्रण प्रणाली राम्रो भएको हुनु पर्दछ । त्यसका साथै वस्तुको तथा सामानको जाँचपास व्यवसायीको विश्वसनीयताका आधारमा गरिने भएकोले व्यावसायिक नैतिकता र

इमान्दारिता रहनु पर्दछ । यसको जोखिम कम गर्न यस्तो trusted व्यवसायी भएको जाँचपासमा PCA गर्दा फरक देखिएमा ५००% सम्म जरिवाना र Trusted Trader बाट degrade गर्ने कानूनी व्यवस्था समेत गर्नु पर्ने देखिन्छ ।

नेपालको सन्दर्भमा यिनै Trusted Trader हरुलाई नै उच्चतहको सुरक्षा प्रबन्ध गर्न सक्ने व्यवसायीमार्फत Authorized Economic Operator को रूपमा विकास गर्न सकिन्छ । सफल रूपमा AEO कार्यान्वयन भएपश्चात मात्र सम्भावित ठूला व्यावसायिक सम्बन्ध भएका देशहरूसँग MRA को ढोका खुल्दछन् ।

निष्कर्ष

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारमा Free Trade Agreement (FTA) र Authorized Economic Operator का आयामहरु कार्यान्वयन भएका छन् । SAFTA, BIMSTEC जस्ता FTA मा भन्सार महसुल कम गर्ने (reducing duty) विषयमा केन्द्रित छन् भने Authorized Economic Operator सुरक्षित अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको माध्यमबाट व्यापार व्यवसायमा लाग्ने समय घटाउने (Secure Business for reducing time) मा केन्द्रित छ । अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यास हेर्दा समेत यस्तो कार्यक्रम चरणगत रूपमा कार्यान्वयन भएको देखिन्छ । यसरी अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सहजीकरणका लागि RKC र WTO TFAबमोजिम Authorized Operator/Authorized Person को कार्यान्वयन हुन सकेमा भन्सार जाँचमा लाग्ने समय र लागत दुवै घट्ने देखिन्छ । जसले भन्सार जाँचपासमा समेत सुधार ल्याउँदछ, जोखिममा केन्द्रित गर्न समय एवं सहयोग पुग्ने देखिन्छ । यसले प्रतिस्पर्धी र सम्मानजनक व्यवसायी हुन सकारात्मक उत्प्रेरणा प्रदान गर्नेछ । अब यसको कार्यान्वयन सरोकारवाला निकायको इच्छाशक्ति र कार्यान्वयन गर्ने निकायको तत्परतामा निर्भर गर्दछ ।

संघीयतामा भन्सार र सुधारका पक्ष

✍ निरज राई*

आयातमा निर्भर हुँदै गएको नेपाल जस्तो मुलुकमा राजस्वको मुख्य स्रोत नै भन्सारबाट उठ्ने राजस्व हुने गर्दछ । नेपालको भन्सार प्रशासनले विभिन्न भन्सार बिन्दुहरुबाट भन्सार महसुल, मूल्य अभिवृद्धि कर, अन्तःशुल्क तथा अन्य करहरु असुल गरी कुल राजस्वको ४४ प्रतिशत तथा कर राजस्वको ५० प्रतिशत हिस्सा उठाउने गर्दछ । नेपालको कुल कर सम्बन्धी राजस्वमा २० प्रतिशत हिस्सा भन्सार महसुलको मात्र रहेको छ ।

देश संघीयतामा गएसँगै देशमा तीन तहको सरकार गठन भएको छ । स्थानीय तह र प्रदेशलाई धेरै क्षेत्रमा कर उठाउने अधिकार दिइएपनि भन्सार राजस्वको पूर्ण अधिकार भने केन्द्र सरकारले नै राखेको छ । अहिले वीरगञ्ज, भैरहवा, विराटनगर र काँकडभिट्टा भन्सारबाट देशमा बढी सामान आयात हुँदै आएको छ भने २०७२ सालको भूकम्पपश्चात तातोपानी भन्सार बन्द भई चीनबाट सामान आयात गर्नका लागि केरुङ नाका सञ्चालनमा आएको छ । देश संघीयतामा गएपनि सबै प्रदेशमा भन्सारको राम्रो पहुँच छैन । अहिले भन्सार राजस्वको सबैभन्दा बढी हिस्सा विरगञ्ज भन्सारले उठाउँदै आएको छ । अबका दिनमा सरकारले हरेक प्रदेशमा भन्सारलाई स्थापना गर्दै लैजानुपर्ने देखिन्छ । आयातमा निर्भर भएको मुलुकमा जुन नाकाबाट बढी मालसामान भित्रिन्छ सोही क्षेत्रमा बढी पूर्वाधार विकास हुन्छ । बढी भन्सार चहलपहल हुने नाकामा सडक पूर्वाधार, भन्सारको सुदृढीकरण, बैंक, वित्तीय संस्थाको स्थापना तथा अन्य किसिमका विकासहरु बढी हुने गर्छ । देशको संघीय संरचनाअनुसार अबका दिनमा सबै क्षेत्रको समान विकासका लागि पनि सोहीअनुरूप सबै प्रदेशमा भन्सार नाका विस्तार गरी पूर्वाधार विकास गर्नु जरुरी छ । जुन नाकामा भन्सार तथा पूर्वाधार सुविधा बढी हुन्छ व्यवसायीहरुले सोही नाकाबाट मालसामान ढुवानी गर्छन् । तसर्थ स्थानीय वा सम्बद्ध प्रदेशको विकासका लागि भन्सार नाका सुदृढ र विकास गर्नु जरुरी छ । हाम्रो भन्सार नीति, प्रणाली र पूर्वाधारहरु पनि समयानुकूल, आधुनिक, प्रविधियुक्त र अन्तर्राष्ट्रियस्तरको बनाईनुपर्छ ।

भन्सार भनेको राजस्व उठाउने थलो मात्रै होइन । व्यापारलाई सहजीकरण गर्न तथा लागत घटाउन सोहीअनुरूपका पूर्वाधारको पनि विकास गर्नुपर्छ । देशमा ७ वटा प्रदेश भएपनि सीमितप्रदेशबाट मात्र व्यवसायीहरु मालसामान आयात निर्यात गर्न बाध्य छन् । हाम्रो व्यापारको सबैभन्दा ठूलो चुनौती र समस्या भनेको नै पूर्वाधार अभाव हो । भन्सार नाकामा हाम्रा पूर्वाधार कमजोर छन् । दक्षिणतर्फको ठीकै भएपनि उत्तरतर्फको स्थिति अझ बढी नाजुक छ । चीनसँग भएको पारवहन सम्झौतासँगै नेपालका लागि सम्भावित ७ वटा नाका खोल्न दिने सहमति भएको छ । अबका दिनमा त्यसलाई पनि सरकारले कार्यान्वयनमा ल्याउन सक्नुपर्छ । दक्षिणतर्फ अहिले वीरगञ्जमा एकीकृत भन्सार जाँच चौकी निर्माण

* सभापति, भन्सार समिति, नेपाल चेम्बर अफ कमर्स

भएर सञ्चालनमा आएको छ । विराटनगरमा निर्माण भइरहेको छ । तर, भैरहवा नेपालगञ्ज लगायत ठाउँमा निर्माण नै शुरु भएको छैन । हामीलाई यस्ता आइसीपी अत्यावश्यक छन् । भन्सार जाँचपास सहज र सरल तरिकाले गर्न आइसीपी अनिवार्य जस्तै बनिसकेको छ । अबका दिनमा सबै प्रदेशमा भएको भन्सार नाकाबाट सहज रूपमा मालसामान ढुवानी गर्नका लागि पनि आइसीपी निर्माण गर्नु जरुरी छ ।

चीनबाट मालसामान ढुवानी गर्ने मुख्य नाकाको रूपमा केरुङ विकास भएको छ । सो क्षेत्रमा पनि जतिसक्दो चाँडो आइसीपी बनाउनुपर्छ । चीनले हिल्सालगायतका नाका पनि खोल्ने भनेर पूर्वाधार निर्माण थालेको छ । हामीले पनि त्यहाँसम्म पुग्ने पूर्वाधार बनाउन जोड दिनुपर्छ । यसले मुलुकको समग्र विकासमा समेत सघाउँछ । व्यापारिक र रणनीतिक हिसावले महत्वपूर्ण मानिने यस्ता परियोजनाका लागि सरकारले पनि बजेट अभाव हुन दिनुहुँदैन । भन्सारमा जति बढी समय लाग्छ, त्यति हाम्रो व्यापार लागत बढ्छ । कुनै सामान भन्सारमा समय नलगाएर छिटो बजारमा आयो भने उपभोक्ताले पनि सस्तोमा पाउँछन् । हाल विश्व बैंक, एशियाली विकास बैंक लगायत दातृ निकायले पनि भन्सार सहजीकरणमा सरकारलाई सघाइरहेका छन् । हाम्रो भन्सार प्रणाली आसिकुडा वर्ल्डमा गईसकेका छन् ।

पूर्वाधार भनेको भन्सारको भवन मात्रै होइन आवतजावत गर्ने बाटो, पार्किङ, भन्सार भएर गन्तव्यसम्म पुग्ने बाटो, पुललगायत पनि पर्छन् । जुन प्रदेशको भन्सारमा बढी सुविधायुक्त छ व्यवसायीले सोही भन्सारबाट मालसामान ढुवानी गर्छ भने सोही अनुपातमा सो क्षेत्रको आर्थिक क्रियाकलाप पनि बढी चलायमान हुन्छ । आयातउन्मुख हुँदै गएको देशमा यदि सरकारले सबै प्रदेशलाई समान विकासको गतिमा लैजाने हो भने सोहीअनुरूपको भन्सार पूर्वाधार निर्माण गर्नु जरुरी छ । भारत र चीन दुवै मुलुकले नेपालको पूर्वाधार विकासमा सघाउने भनिरहेका छन् । सम्झौताहरू पनि भएका छन् । तर, त्यसको कार्यान्वयनमा विकासमा ढिलाई भइरहेको छ । चीन र भारतले तदारुकता देखाए पनि कतिपय अवस्थामा नेपालले नै अग्रसरता नदेखाएको जस्तो देखिन्छ । भन्सारले राजस्वमा मात्र उठाउने नभई आयात निर्यातलाई नियमन पनि गर्छ । कस्ता वस्तु आयात वा निर्यात हुन दिने, कस्ता वस्तुलाई रोक्ने, के कति आयात निर्यात भयो त्यसको अभिलेख राख्ने लगायत काम पनि भन्सारले नै गर्छ । त्यसैले, भन्सारमा राजस्व मात्रै उठाएर हुँदैन, यसले अवैधानिक मालवस्तुको आयातलाई रोक्न सक्नु पर्दछ

हामी ग्लोबल भिलेजमा प्रवेश गरेका छौं । सोहीअनुरूप भन्सार प्रणालीमा पनि विकास हुनु जरुरी छ । अहिले भन्सार प्रशासनले पनि समयसापेक्ष आफूलाई परिमार्जन गर्दै लगेको छ । त्यसको केही महसुसव्यवसायीहरूले पनि गर्न पाएका छन् । तर जति विकास र सुविधा दिनुपर्ने हो त्यो हुन सकिरहेको छैन । नेपालको मुख्य भन्सार बिन्दु वीरगञ्जमा एकीकृत भन्सार जाँच चौकी (आइसीपी) बनिसकेको छ । विराटनगरमा निर्माणधीन छ । थुप्रै भन्सारमा आसिकुडा वर्ल्ड सफ्टवेयर राखिएको छ । तर, त्यसलाई त्यतिमा मात्र सीमित राख्न हुँदैन । अबका दिनमा वीरगञ्ज मात्र होइन सातवटै प्रदेशमा आधुनिक र सुविधायुक्त भन्सार बनाई प्रमुख नाकाको रूपमा विस्तार गरिनुपर्छ । जसले गर्दा सबै क्षेत्रलाई समानरूपमा विकासको गतिमा अघि बढाउन मद्दत पुग्छ ।

अहिले भन्सार प्रशासनले पाँचौँ कार्ययोजना अन्तरगत १० ओटा मुख्य भन्सार कार्यालयहरूमा ४ वर्ष कार्ययोजना शुरू गरेको छ । त्यसैगरी पूर्वाधार विकास पनि प्राथमिकतामा राखेको देखिन्छ । अहिले रसुवा र तातोपानीको लार्चामा इनल्याण्ड कण्टेनर डिपो (आईसीडी) निर्माण निर्माण भई सञ्चालनमा आउने क्रममा छ । सरकारले भद्रपुर, सिरहाको ठाँडी, परासीको महेशपुर, कपिलवस्तुको सुठौली र कैलालीको सत्यवतीमा नयाँ भन्सार कार्यालय खोलेको छ । तर ती नाकामा भन्सार खोलेर मात्र पुग्नै नसक्ने त्यसलाई सोहीअनुरूप पूर्वाधार विकास गरी आधुनिक र व्यवसायीमैत्री बनाउन सक्नुपर्छ । पूर्वाधार विकास अभावकै कारण अहिले व्यवसायीलाई सीमितभन्सार नाकामात्र प्रयोग गर्नुपर्ने बाध्यता छ । जसले गर्दा ढुवानी खर्च बढ्नुका साथै लामो समय लाइनमा बस्नुपरेको छ ।

अबका दिनमा सरकारले विभिन्न नाकामा रहेको भन्सार बिन्दुलाई समान रूपमा विकास गर्नुका साथै सोहीअनुरूप भन्सारदरमा पनि परिमार्जन गर्नु जरुरी छ । हामीले विश्व व्यापार संगठन (डब्ल्यूटीओ)मा हस्ताक्षर गरेका छौं । त्यसले गरेको प्रावधान अनुसार हामीले निश्चित समयसम्म हाम्रा भन्सारका दरहरूलाई घटाउँदै लैजान पर्ने हुन्छ । यसका लागि हामी निजीक्षेत्रले पनि सरकारसँग माग गर्दै आएका छौं । तर, हाम्रो माग तथा सुझाव अनुसार भन्सारका दर घटाउँदै लैजाने काम प्रभावकारी हुन सकेको छैन ।

कतिपय अवस्थामा कच्चापदार्थ र तयारी वस्तुको भन्सार दर उस्तै छ । उच्च भन्सार हुँदा बजारमा वस्तुको मूल्य उच्च छ जसको असर उपभोक्तामा परिरहेको छ । भन्सार उच्च हुँदा बजारमा अवैध सामग्रीले प्रश्रय पाइरहेको छ । खुला सीमाका कारण नेपालमा अवैधरूपमा सामग्री भित्रिरहेको हुन्छ, भन्सार नतिरी भित्रिने यस्ता वस्तु तुलनात्मक रूपमा सस्ता हुन्छन् जसले गर्दा वैधानिक माध्यमबाट भित्रिएका वस्तुले प्रतिस्पर्धा गर्न सक्दैनन् । व्यापार भनेको पानी जस्तो हो जता होचो भयो त्यतै बग्ने । त्यसैले, यस्ता तस्करी रोक्न पनि हामीले भन्सारका दरहरूमा समयानुकूल परिमार्जन गर्न सक्नुपर्छ । सन्दर्भ मूल्य सूचीलाई पनि समयानुकूल र यथार्थपरक बनाईनुपर्छ ।

अर्को कुरा भन्सार अधिकृतको तजविजीमा भन्सार मूल्य तय गर्ने व्यवस्थालाई पनि खारेज गरिनुपर्छ भने न्यूनबीजकीकरणलाई रोक्न पनि सोहीअनुरूपको संयन्त्र परिचालन गर्नुपर्छ । न्यूनबीजकीकरण र मूल्यांकनमा भन्सार अधिकृतको तजविजी अधिकारका कारण कतिपय व्यवसायी समस्यामा परेका छन् भने केहीलाई फाइदा पुगेको छ । यसलाई छुट्टै नियमन गरी पूर्ण रूपमा निरुत्साहित गर्नु जरुरी छ । अर्कोतर्फ भन्सारमा सरकारी अधिकृत, एजेण्ट, फरवार्डर र आयातकर्ताबीच समन्वय आवश्यक हुन्छ ।

वैदेशिक व्यापारमा बाटो खर्चको सकस

✎ गणेशप्रसाद लाठ

एकताका नेपालका प्रतिष्ठित अर्थविद् तथा व्यवसायीहरूबीच चियागफ हुँदै गर्दा अर्थविद्ले प्रश्न तेस्र्याए -के हाम्रा नेपाली उत्पादन गुण र मूल्य मापदण्डमा विश्वबजारका उत्पादन अगाडी टिक्न सक्छन्? लगत्तै व्यवसायीहरूले ठोक्नुवा गरे- हाम्रा प्रायः उत्पादनलाई आफ्नै बजारमा आयातीत मालसामान अगाडी टिक्न धौधौ परेको छ । विश्वबजारको कुरो त नगर्दा पनि भो । व्यवसायीहरूको टिप्पणी साह्रै नकारात्मक थियो । तर खै के गर्ने, तितो भए पनि एक हदसम्म सत्य नै थियो, कसैले काट्न सकेन । पछि एकजना व्यवसायीले चीन र नेपालबीचको वैदेशिक व्यापारको उदाहरण दिएर प्रष्ट्याए पनि ।

चीनमा वृहद् परिमाणमा उत्पादन र विक्रीको नीति अख्तियार गरिएको छ । हाम्रा देशको स्थानीय उद्योगले जुन कच्चापदार्थ बडो आँट देखाएर एक कन्टेनरको मात्रामा आयात गर्न खोजेका हुन्छ, त्यही कच्चापदार्थ उही प्रकृतिको वस्तु उत्पादन गर्ने भारतीय उद्योगले २० कन्टेनरको मात्रामा आयात गरिराखेको हुन्छ । 'एक त नेपाल आफैमा करीब ३ करोड जनसंख्या भएको देश, त्यसमा पनि ठूलो संख्या वैदेशिक रोजगारमा हिँडेका । त्यही कारणले हो, जति ठूलो बजार, त्यही अनुरूप खरीददारी र त्यही अनुरूप मोलभाउ गर्ने सामर्थ्य । परिणामस्वरूप हाम्रो खरीददारी भारतीयहरूको तुलनामा महँगो हुने भयो । अर्थात्, भारतीय उत्पादन हाम्रा उत्पादनको तुलनामा बढी प्रतिस्पर्धी हुने भए ।

ती व्यवसायीको कुरोमा सबैले समर्थन जनाए । तथापि अर्का एक जना व्यवसायीले थपे, "आन्तरिक बजार सानो हुँदा हरेस खानु भएन, विदेशी बजारलाई समेत लक्षित गरी वृहद् उत्पादनको योजनासहित उद्योग चलाउन सक्नु पर्‍यो । अधिकतम मूल्य अभिवृद्धि हुनसक्ने नयाँ नौला प्रविधिका उद्योगहरू छानेर ल्याउन सक्नु पर्‍यो । " उनले यसो कुरो राख्न पाएका थिएनन्, अन्य सबै व्यवसायी उनीउपर खनिए । 'एक त समुद्रपारिको कुनै पनि मुलुकबाट सामान झिकाउँदा समुद्रमै एक महिनादेखि दुई महिना औसत लाग्ने भयो । मालसामान कोलकाता अथवा विशाखापटनम बन्दरगाह आइपुगेपछि आफ्नो अन्तिम गन्तव्यसम्म ल्याउन पारवहन तथा भन्सार निकासीको थप सकसपूर्ण श्रृंखला भोग्नु परेको हुन्छ । समयको गणना गर्दा हाम्रो कुल वार्षिक आयातको चौथाई भाग जहिले पनि मध्य बाटोमै रहेको हुन्छ । अनि आयात लागतलाई कुन जुक्तिले घटाएर प्रतिस्पर्धाको बजारमा आफूलाई उभ्याउनु?'

व्यवसायीहरूको पीडामा समर्थन जनाउँदै अर्थविद्ले पीडा ब्यक्त गरे - हामीहरू सपनाको हवाइजहाजमा जतिसुकै उचाइमा उडे पनि यथार्थको धरातल स्पष्ट छ । वैदेशिक व्यापारको लागि

* कार्यकारिणी समिति सदस्य, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ

भारतीय अथवा चिनिया सडक मार्गलाई माध्यम बनाउनु बाहेक हामीसँग कुनै विकल्प नै छैन । विडम्बना नै भन्नुपर्ला, सयकडौं खोलानालाले धनी नेपालको सम्पूर्ण जल गंगा नदी हुँदै अथाह समुद्रमा प्रवाहित हुने गरेको भएता पनि हामीसँग आफ्नो समुद्री मार्ग नै छैन । मित्रराष्ट्र भारतले द्विराष्ट्रिय पारवहन सम्झौता अन्तर्गत नेपाललाई समुद्री मार्गद्वारको रूपमा कलकत्ता/हल्दिया बन्दरगाह प्रदान गर्दै आएको छ । र, अब विशाखापटनम बन्दरगाह पनि प्रयोगमा आएको छ ।

वैदेशिक व्यापारमा कलकत्ता बन्दरगाहको प्रयोग गरौं भने १३५ वर्ष अगाडी स्थापित कलकत्ता बन्दरगाहको भौतिक संरचना जीर्ण/अपर्याप्त भएका देखिन्छन् । ठूला जहाजहरू छिनै सक्दैनन् । सदैव कुनै न कुनै समस्या/बखेडा प्रेतात्मा झैं खडा भइरहन्छन् । परिणामस्वरूप वैदेशिक व्यापारमा समय व्यवस्थापन असफल भइदिइन्छ । सिपिङ्ग कम्पनीका डिटेन्सन, डेमरेज आदि जोडेर पारवहन लागत पनि निकै बढ्दछ ।

कलकत्ता बन्दरगाहलाई बेवास्ता गरेर विशाखापटनमको शरणमा जाने हो, त्यो पनि कलकत्ताको तुलनामा दोब्बरभन्दा बढी दूरीमा अवस्थित छ । बाटो खर्च त त्यता पनि बढी नै लाग्दो हो । हल्दिया बन्दरगाह जाने हो भने त्यहाँ नेपालको लागि रेल्वे ढुवानीको सुविधा शुरू गरिएको छैन । भौतिक संरचना पनि आधा अपूरा छन् । अर्थात् जता पुगे पनि कानै चिरेका जोगी । समग्रमा, हामीले आफ्नो थाप्लोमा थोरै अवसर र धेरै चुनौती लेखाएर आएका छौं ।

ती चियागफ समूहमा पंक्तिकार स्वयं पनि सामेल थियो । पंक्तिकारले आफ्नो तलबल थाम्न नसकेर सोध्यो, 'होइन, त्यो चीनबाट सिगात्से-केरुङ्ग हुँदै काठमाडौं आउने मालवाहक ट्रेनको कुरो कतासम्म पुग्यो सर, त्यो पनि शुरू भइदिएको भए चीनबाट आउने मालसामानको पारवहन समस्यामा एक हदसम्म सहजता आउने थियो कि?' अर्थविद्ले जवाफ फर्काए- 'समाचारपत्रमा आएजस्तो सजिलो कहाँ छ र? हामीलाई चाहिएका सबैथोक कुनै विदेशीले बनाई देओस् भन्ने मानसिकतामा बाँचेका मान्छे हौं हामी । चीन सरकारले प्रथम चरणमा सिगात्सेदेखि केरुङ्ग हुँदै प्रस्तावित सुक्खा बन्दरगाह- टिमुरेसम्म रेल्वे लाइन ओछ्याइदिने बचन दिएको छ । दोस्रो चरणमा त्यही रेल्वे लाइन काठमाडौंसम्म ल्याउने समेत योजना छ रे । '

समुद्री सतहभन्दा झण्डै ८००० फिटमाथि रेल्वे लाइन ओछ्याउनु र रेल सेवा शुरू गर्नु आफैमा चुनौतीपूर्ण र असाध्यै महँगो लागतको काम त छँदैछ । अन्य समस्या पनि छन् । भूगर्भ विशेषज्ञका अनुसार केरुङ्ग-रसुवागढी क्षेत्र मुख्य केन्द्रीय दबाव (Main Central Thrust) क्षेत्रभित्र पर्छ । अर्थात् यो क्षेत्र इन्डियन प्लेट एशियन प्लेटलाई तलतिरबाट जहिले पनि धक्का दिइराखे मुख्य केन्द्रबिन्दु भएको क्षेत्र हो । त्यही भएर होला, यो क्षेत्रमा जहिले पनि पहिरो जाने समस्या भइरहन्छ । यस्तो भौगोलिक विकटता भएको स्थानमा रेल मार्गको सम्भाव्यता फेरि पनि सम्भव छ । तथापि सडक मार्गको योजना व्यावसायिक दृष्टिकोणले खासै फलदायी देखिँदैन । यसर्थ, चीन र नेपालबीच मालवाहक रेल्वे ढुवानी सेवा शुरू गर्न सकियो भने गजब नै हुने छ । तथापि

अर्को प्रश्न पनि तेर्स्याइएको छ, 'त्यति महँगो र महत्वकांक्षी परियोजनामा चीन सरकारले अग्रसरता देखाउला त? त्यसो गरेर चीनले कति नै अतिरिक्त व्यापार पाउने हो र?'

चीनबाट नेपालसम्म आउने मालवाहक रेल फर्किँदा के बोकेर लैजाने ? भनेर पनि जिज्ञासाको विषय भएको छ । कथमकदाचित फिर्ती रेलमा मालसामान हाल्न सकिएन भने काठमाडौँबाट सिगात्सेसम्मको ७२५ कि.मि.को यात्रा खर्च आयातीत वस्तुको पारवहन लागतमै थपिने छ । तथापि केही आशावादीहरूको ठम्याई छ, सिगात्सेबाट काठमाडौँ पस्ने मालवाहक रेलको पहुँच वीरगञ्जको सुक्खा बन्दरगाहसम्म गर्न सकियो भने भारत र चीनबीचको वैदेशिक व्यापारमा त्यो नेपाल भित्रिने चिनिया मालवाहक रेलको सदुपयोग गर्न सकिन्छ । यो पनि दिवा सपना नै हो । हेरौं, विपनामा परिवर्तन हुन्छ कि हुँदैन ।

अर्थविद्को जवाफ सुनेर पंक्तिकारले भन्यो, 'छोडौं अन्य देशका कुरा । जुन कुरा आफ्नो अधीनमै छैन, त्यसको कुरो कति गर्नु । बरू हाम्रा नेपाली भन्सार बिन्दुमा देखापरेका समस्याहरूउपर चर्चा गरौं । त्यस्ता समस्याउपर ध्यान दिइयो भने पनि वैदेशिक व्यापारमा आयात लागत घटाउन सकिन्छ । 'अर्थविद्ले हाँस्दै समर्थन जनाए - हामीले आफ्नो अख्तियारीमा भएका कुराहरूउपर आफ्नो ध्यान केन्द्रित गर्न सके पनि थुप्रै समाधान निस्कने छन् । भन्सार प्रक्रियाको कुरा गरौं भने विगतको एक दशकमा नेपालको भन्सार प्रक्रियामा थुप्रै सुधारमुखी पाइला चालिएका छन् । भन्सार कार्यालयहरूको आधुनिकीकरण गरिनु, असाध्यै समय लाग्ने तथा झंझटिलो कागजी प्रक्रियाहरूको ठाँउमा आसिकुडाजस्ता कम्प्युटरकृत प्रक्रिया लागू गरिनु, भन्सारका कर्मचारीलाई विभिन्न प्रशिक्षणमा पठाउनु र भन्सार व्यवस्थापनलाई नै व्यापारमैत्री बनाउनु जस्ता राम्राराम्रा प्रयास भएकै छन् ।

पंक्तिकारले आफ्नो पक्ष राख्यो, 'होइन सर ! सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाहको अवस्था हेर्नेस् । त्यहाँको अवस्था दिनानुदिन भद्रगोल हुँदै गएको छ । तत्कालको आवागमनको चाप थग्न हालका रेल्वे ट्रयाक नपुग भएका छन् । उपकरणहरूसमेत अपर्याप्त छन् । प्लेटफर्म र गोदामको व्यवस्थापन पनि दुर्बल नै छ । सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाहको परिसरभित्र मालसामान लोडअनलोड र ढुवानी भाडामा एक प्रकारले माफियातन्त्र हावी भएको छ । सामान्य दरभन्दा दोब्बर खर्च व्यहोर्नु पर्छ । पर्याप्त प्रयोगशाला नभएर आयातीत मालसामान अनावश्यक रूपमा थन्किन्छन् । मालसामान जाँचपड्ताल गर्ने स्क्यानर मेशिन पनि त्यतिकै थन्काइएको छ । समस्याहरू त छन् नि । '

लगत्तै अर्का व्यवसायीले आफ्नो पक्ष राखे, 'हालसालै सञ्चालनमा आएको एकीकृत भन्सार जाँच चौकी (Integrated Check Post) को कुरो गरौं । त्यहाँ उठाइने पार्किङ शुल्क र मालसामान तौल शुल्कको चर्चा गरौं । बजारको चलनचल्ती दरसँग त्यहाँ कायम गरिएका दरको तुलना गरेर हेरौं । दोब्बरको फरक भेट्नु हुन्छ । अर्को विडम्बना, मालसामानको तौल भारतीय नाका र नेपाल नाकामा दुबैमा गराउनु पर्ने, दुबैतिर शुल्क तिर्नु पर्ने रे । पार्किङ शुल्क बढीभन्दा

बढी उठाउने मनसायले गाडीलाई अनावश्यक रूपमा थन्काइन्छ रे । यदि त्यस्तो गरिन्छ भने त्यो गलत हो कि होइन?’

लगत्तै अर्का व्यवसायी जुर्मुराए, 'हजुरले भन्नु होला, यी सबै झिनामसिना खर्चहरू छन्, धेरै टाउको दुखाई किन गर्नु? हिसाब जोडेर हेर्ने, गन्तीमा करोडौंमा पुग्नेछ । तैपनि प्रसङ्गबस नै भन्नु पर्ला, भारतीय भन्सारले सम्बन्धित मालको बिल अफ एक्सपोर्ट जारी नगरुन्जेलसम्म नेपाली भन्सारले जाँचपास गर्न मिल्दैन रे । गाडी त चारपाँच दिन त्यतिकै थन्किएर रहेको हुन्छ । अर्थात् अनावश्यक रूपमा सम्बन्धित ट्रान्सपोर्ट कम्पनीलाई विलम्ब शुल्क तिर्नु पर्ने भयो । वीरगञ्ज आइसीपीमा गोदामको व्यवस्था पनि नभएकै जस्तो छ । केहीगरी जाँचपास प्रक्रियामा अतिरिक्त समय लाग्ने अवस्था आयो भने प्रतिदिनको हिसाबले ट्रान्सपोर्ट कम्पनीलाई विलम्ब शुल्क बुझाई राख्नु पर्ने हुन्छ । त्यो पनि साह्रै पीडादायी अपव्यय भयो ।

चियागफमा चिया सेलाए पनि वातावरण तात्तातो भएको थियो । अर्थविद्ले समेत आफ्नो पक्ष राखे, 'तपाईंहरू डस्टी कार्गो र लिक्विड कार्गोको कुरो किन झिक्नु हुन्न ? रक्सौल अथवा मुजफ्फपुर अथवा अन्य कुनै भारतीय रेल्वे यार्डमा आफ्नो डस्टी कार्गो अनलोड गरेर कति दिनसम्म सडक मार्ग भएर मालसामान नेपालमा भित्र्याउनु हुन्छ? त्यसो गर्दा तपाईंहरूको ढुवानी खर्चमा अपव्यय हुँदैन - लिक्विड कार्गो त खैर अहिलेसम्म रेलमार्गबाट आउने सकेको छैन । त्यसको व्यवस्थापन गर्न सकियो भने कल्पना गर्नेस, तपाईंहरूको पारवहन लागतमा कति सहजता आउने थियो । '

पंक्तिकारले एक सम्भावनाउपर चर्चा झिक्थे - वीरगञ्जको सुक्खा बन्दरगाह र एकीकृत भन्सार जाँच चौकीकै नजीक एक विशाल ट्रान्सपोर्ट नगरको स्थापना गरिनु पर्छ । त्यसो गरिएपछि थुप्रै समस्याहरूको समाधान स्वतःस्फूर्त रूपमा निस्कने छ । त्यपछि चियागफको विषय ट्रान्सपोर्ट नगरमा केन्द्रित भयो । सबैले आ-आफ्ना पक्ष राखे । गफको अन्तसम्म ट्रान्सपोर्ट नगरको सम्बन्ध निकै परिपक्व अवधारणा निम्नबमोजिम आइसकेको थियो:

नेपालको वैदेशिक व्यवसायमा पारवहन सुव्यवस्था र लागतले निर्णायक भूमिका खेल्दै आएको कुरो सर्वविदितै छ । कुन विधि अपनाउँदा हालसम्म उपलब्ध असहज पारवहन व्यवस्थालाई सहज गर्न सकिन्छ - कुन जुत्ती अपनाउँदा आकाशिनै पारवहन लागतलाई न्यून गर्न सकिन्छ? यावत कुरोमा नेपालका निजी क्षेत्र तथा अर्थविद्हरूको ठूलो टाउको दुखाई रहँदै आएको छ । यस सम्बन्धमा पर्सा बारा क्षेत्रका उद्योगहरूले भोग्दै आएका पारवहनसित सम्बन्धित समस्याबारे समेत गहन चिन्तन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

समुद्रपारिको व्यवसायको निमित्त कोलकत्ता/हल्दिया बन्दरगाहबाट सबैभन्दा कम दूरी भएको नेपाली सिमाना पर्सा बारा क्षेत्र नै भएको तथा आन्तरिक पारवहनको दृष्टिले समेत पर्सा बारा क्षेत्र नै सर्वाधिक सहज एवं मितव्ययी भएको हुनाले पर्सा बारा क्षेत्र सबैभन्दा बढी आवागमन हुने क्षेत्रको रूपमा विकसित हुँदै आएको छ । वैदेशिक कारोबारको निमित्त आयात निर्यातको

मुख्य नाका रहेको, देशको सबैभन्दा ठूलो औद्योगिक क्षेत्र रहेको तथा आन्तरिक बजारमा समेत मुख्य आपूर्तिस्थलको रूपमा स्थापित भएको यस पर्सा बारा क्षेत्रमा ट्रान्सपोर्ट व्यवसाय पनि सामानन्तर रूपमा विकसित भएको देखिन्छ । राज्यको कुनै विशेष पहल अथवा अनुदान नभए पनि स्वःस्फूर्त रूपमा फष्टाएको यहाँको ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको घनत्वलाई मध्यनजर राख्दै यस क्षेत्रलाई अनौपचारिक शब्दमा ट्रान्सपोर्ट नगरसमेतभन्दा अतिशयोक्ति हुने छैन ।

राष्ट्रको प्रगतिमा यातायातले आधारभूत भूमिका निर्वाह गरेको हुन्छ भने यातायातको विकासको निमित्त ट्रान्सपोर्ट व्यवसायलाई उचित संरक्षण प्रदान गर्नुको कुनै विकल्प नै हुँदैन । तर वर्तमानको परिप्रेक्ष्यमा ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको अवस्था सन्तोषजनक देखिँदैन । पर्सा बारा क्षेत्रमा अवस्थित ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको अवस्था झनै दयनीय छ । थुप्रै विकृति, विसंगति एवं चुनौतीहरूको सामना गर्दै आएका यहाँका ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको निमित्त उचित भौतिक संरचनाको कुरो त परै जाओस्, हालसम्म गाडी पार्किङ, कार्यालय, गोदाम, कारोबार स्थल इत्यादिको निमित्त राज्यकोतर्फबाट कुनै स्थानसम्म तोकिएको छैन । यसर्थ ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको उचित संरक्षणको निमित्त पब्लिक प्राइभेट पार्टनरशिप योजना अर्न्तगत सरोकारवालाले नै थालनी गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

पर्सा बारा क्षेत्रमा पथलैया गण्डक औद्योगिक कारिडोर, ड्राईपोर्ट पोखरिया खाद्यान्न औद्योगिक कारिडोर, अलौ एकीकृत भन्सार जाँच चौकी तथा सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह तथा आदर्शनगर ट्रान्सपोर्ट एरिया नै सर्वाधिक मालवाहक गाडीहरूको आवागमन हुने स्थानहरू हुन् । दिनहुँ हजारौं मालवाहक गाडीहरू लोड/अनलोड तथा आवागमन हुने यी स्थानहरूमा समयानुकूल मालसामान ढुवानी व्यवस्थापनको निमित्त हालसम्म कुनै पहल नभएको हुनाले एकातिर यस क्षेत्रको सहरी स्थानहरूमा समेत प्रदूषण बढ्दै गएको, अर्कोतिर सँधैभरि यातायात अवरुद्ध भइराख्ने समस्याले भयावह रूप लिन थालेको छ ।

वीरगञ्ज महानगरपालिकाको मुटुमा रहेको आदर्शनगर क्षेत्रमा सबैभन्दा विकराल परिस्थिति देखा परेको छ । नगर सभागृह, आदर्शनगर रंगशाला, वीरगञ्ज स्विमिंग पुल परिसर, नेपाल राष्ट्र बैंक लगायत दर्जनौं बैंकहरू, ठाकुरराम कलेज लगायत दर्जनौं शिक्षण संस्थानहरू, अस्पताल, हजारौं कार्यालय तथा आवासीय घरहरू भएका हुनाले आदर्शनगर क्षेत्रलाई भीआईपी क्षेत्र भनेर सम्बोधन गरिन्छ । तर, सँधैभरि ट्रकको धुँवाले हुने प्रदूषण, थेग्न नसक्ने सवारीको चाप, सँधैभरि बाटो अवरुद्ध हुने, ट्रान्सपोर्ट कार्यालय तथा गोदामघरहरूमा रातभरि हुने हो हल्लाले गर्दा यस क्षेत्रमा थुप्रै समस्याहरू उत्पन्न भएका छन् । समयानुकूल यातायात व्यवस्थापनतिर कसैको ध्यान नपुग्दा यस क्षेत्रका बासिन्दा मात्र होईन ट्रान्सपोर्ट व्यवसाय समेतले ठूलो घाटा व्यहोर्नु परेको छ । आदर्शनगर क्षेत्र आफैमा महँगो क्षेत्र भएको हुनाले यस क्षेत्रमा संकुचित ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको निमित्त पाउने गोदाम घरहरू समेत सोही अनुपातमा एकातिर महँगो भएका छन् भने अर्कोतिर ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको बिस्तार अपेक्षा गरेअनुसार हुन सकिराखेको छैन ।

त्यसै प्रकार सिमेन्ट, फलाम, पशुआहाराजस्ता उद्योगलाई चाहिने कच्चापदार्थ निकै ठूलो मात्रामा रेल मार्ग भएर आयात गरिनु पर्दो रहेछ । यस्ता कच्चापदार्थमध्ये धुलाम्मे मालवस्तुको श्रेणीमा गनिएका क्लिङकर, कोइला र फलाई एसजस्ता कच्चापदार्थ नेपाली भूभागमा सोझै अनलोड गर्न सकिने व्यवस्था अझै हुन सकेको छैन । त्यस्ता सामग्री नजीकको भारतीय सिमाना रक्सौल र मुजफ्फर क्षेत्रमा अनलोड गरेर ट्रक ढुवानीमार्फत नेपाली सीमामा भित्र्याउनु पर्ने बाध्यता छ । फलस्वरूप पारवहन लागत हात्तै बढेको छ । सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाह हुँदै आएको मालवाहक रेललाई प्रस्तावित ट्रान्सपोर्ट नगरसम्म ल्याउन सकियो भने पारवहन लागत उल्लेखनीय मात्रामा न्यून हुनेछ । त्यस्ता धुलाम्मे मालवस्तु अनलोड लोड र सुरक्षणको व्यवस्था गर्न सकियो भने राष्ट्रको अबौं रुपैयाँ जोगाउन सकिन्थ्यो ।

त्यसै अवस्था विदेशबाट आउने क्रुड आयल, फर्निश आयल र औद्योगिक केमिकल जस्ता तरल कच्चापदार्थको पनि छ । त्यस्ता तरल पदार्थहरू समुद्रपारिका देशबाट ठूला-ठूला ट्यांकीमा निकै ठूलो परिमाणमा प्याक भएर आउने गरेका छन् । त्यस्ता ठूला परिमाणमा आउने तरल पदार्थ हल्दिया पोर्टमा अवस्थित सुरक्षण ट्यांकीहरूमा खन्याइने गरिन्छ । ततपश्चात ती तरल पदार्थलाई पुनः स-साना व्यारेलमा खन्याएर नेपाल भित्र्याइन्छ । पारवहन लागत त बढ्ने भयो । बरु त्यस्ता तरल पदार्थलाई हल्दियाको सुरक्षण ट्यांकीमा नखन्याई मालवाहक रेल्वेको ट्यांकीमा खन्याए हुन्थ्यो । त्यस्ता ट्यांकीहरू रेल ढुवानीमार्फत सोझै सिर्सिया सुक्खा बन्दरगाहसम्म ल्याउन पाए हुन्थ्यो ।

सुक्खा बन्दरगाह परिसरभित्र अथवा प्रस्तावित ट्रान्सपोर्ट नगरको परिसरभित्र समेत हल्दिया पोर्टमा भएजस्तै ट्यांकीहरू जडान भइदिएको खण्डमा रेल ढुवानीमार्फत ट्यांकीमा आएका ती तरल पदार्थ सोझै स्थानीय सुरक्षण ट्यांकीमा खन्याउन सकिन्थ्यो । यसरी गर्न सकियो भने तरल पदार्थको ढुवानीमा भइराखेको विशाल सकसबाट उन्मुक्ति पाइन्थ्यो । पारवहन लागतमा त गजबकै कटौती हुने थियो ।

यसर्थ, यस्ता पारवहनजस्ता समस्याहरूको उचित निराकरण तथा ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको उचित विकासको निमित्त एक अत्याधुनिक ट्रान्सपोर्ट नगरको अवधारणालाई जीवन्त रूप दिनु पर्ने देखिन्छ । सो ट्रान्सपोर्ट नगर सुक्खाबन्दरगाह/एकीकृत भन्सार जाँच चौकीदेखि परवानीपुरसम्मको छ लेन सडक क्षेत्र अथवा हुलाकी सडक मार्ग क्षेत्रमा कम्तीमा २०० बिगाह जग्गामा फैलिएको सो ट्रान्सपोर्ट सिटी निम्नलिखित सुविधायुक्त हुनु जरुरी छः

- क) सुक्खा बन्दरगाहबाट यो प्रस्तावित ट्रान्सपोर्ट नगरसम्म रेल्वे ढुवानीको पर्याप्त र नियमित सुविधा ।
- ख) यस ट्रान्सपोर्ट नगरको परिसरभित्र धुलाम्मे मालसामान, तरल मालसामान, ठूला आयतन भएका मालसामान समेत अनलोड/लोड र सुरक्षणको समुचित व्यवस्था ।

- ग) सम्पूर्ण ट्रान्सपोर्ट व्यवसायको कार्यालय, गोदाम, सरोकार भएका अन्य संस्थाहरू (जस्तै बीमा कम्पनी एवं ढुवानी साधन धनी) को सम्पर्क कार्यालयको एउटै थलोमा उपलब्धता ।
- घ) सो ट्रान्सपोर्ट सिटीमा तौल, पैकिंग एवं लोडअनलोड गर्ने अत्याधुनिक उपकरणहरूको व्यवस्था ।
- ङ) चारैतिरबाट पर्खालले घेरिएको सो ट्रान्सपोर्ट सिटीमा २४ घण्टा शान्ति सुरक्षा एवं वैकल्पिक बिजुलीको व्यवस्था ।
- च) सो स्थानमा लामो अवधिको निमित्त मालसामान सुरक्षित राख्न ठूला ठूला भाडाका गोदाम घरहरूको व्यवस्था ।
- छ) सो सिटीका सदस्य एवं सेवाग्राहीहरूले नियमित छलफल एवं बैठक गर्न कार्यालय एवं बैठक कक्षको व्यवस्था ।
- ज) कथमकदाचित कुनै दुर्घटना भएमा प्राथमिक उपचारको निमित्त उचित हेल्थ पोष्टको व्यवस्था ।
- झ) पब्लिक प्राइभेट पार्टनरशिप अवधारणा अन्तर्गत नेपाल सरकार एवं सम्बन्धित ट्रान्सपोर्ट व्यवसायीहरूको साझा पहलबाट सो ट्रान्सपोर्ट सिटी निर्माण एवं सञ्चालन ।
- ञ) सबै लगानीकर्ताको आपसी समझदारी अन्तर्गत सम्बन्धित व्यक्तिहरूबाट नै सञ्चालित सो ट्रान्सपोर्ट नगरलाई पूर्ण रूपमा व्यावसायिक ढङ्गबाट सञ्चालन ।

यस्तो महत्वकांक्षी परियोजना सबैको समन्वयबाट मात्र सम्भव छ । यसमा राज्यको सम्बन्धित निकाय, सरोकारवाला व्यवसायीहरू, व्यवसायीहरूको प्रतिनिधिमूलक संघ संस्था तथा निजी उद्यमीहरूको सक्रिय सहभागिता जरुरी छ । यसर्थ, सर्वप्रथम सबै सरोकारवाला पक्षहरूलाई सामेल गरी एक सहकारी संस्था अथवा व्यावसायिक कम्पनी (सम्भवतः पर्सा बारा ट्रान्सपोर्ट नगर सञ्चालन समिति अथवा संघ अथवा कम्पनी) स्थापित गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

यस परियोजनालाई सम्भाव्य बनाउन घनाबस्ती अथवा महँगा भाउ भएका क्षेत्रभन्दा अलि भित्र गई सस्तोमा जग्गा खरीद गरी विकसित गर्दा उपयुक्त हुनेछ । वीरगञ्ज महानगरपालिकाभित्र अथवा छेउछाउको क्षेत्रमा सार्वजनिक अथवा निजीमध्ये कुनै पायक पर्ने जग्गा उपलब्ध गराउन सकिएमा सो जग्गा खरीद गरी अथवा निश्चित अवधिको लागि लिजमा लिएर पनि यो कार्य गर्न सकिन्छ । जग्गा खरीदको निमित्त सार्वजनिक निजी साझेदारीको अवधारणालाई अवलम्बन गर्न सकिन्छ ।

पूर्वाधारहरूको निर्माणको निमित्त ट्रान्सपोर्ट नगरको मास्टर प्लान तयार गर्ने तथा सो मास्टर प्लानभित्र कम्पाउन्डवाल, बाटो, कार्यालय, गोदाम घर, फोहर बिर्सजन व्यवस्था, अग्नि समनको व्यवस्था, शान्ति सुरक्षाको व्यवस्था, फोहर बिर्सजनको व्यवस्था, सरोकारवाला अन्य

संस्थाहरूको व्यवस्था प्रष्ट पाउँ परल मूल्यमा उपयुक्त मुनाफासहित विभिन्न इच्छुक व्यक्ति वा संस्थालाई जग्गा उपलब्ध गराउने । जग्गा उपलब्ध गराउँदा बिक्री गर्ने, लिजमा दिने अथवा भाडामा दिने अथवा सबै विकल्प खुल्ला राख्ने जस्ता सुविधाहरू आपसी निर्णयबाट लागू गर्न सकिन्छ ।

सञ्चालन प्रक्रियाको निमित्त ट्रान्सपोर्ट नगर परियोजना तयार गर्ने संस्था, राज्यको तर्फबाट सरोकारवाला निकायको प्रतिनिधि, निर्माण कार्यमा सलग्न निजी संस्थाका प्रतिनिधि, लगानीकर्ताका प्रतिनिधि तथा सो ढुवानी व्यवसाय गर्ने व्यवसायीहरूको प्रतिनिधिहरू सम्मिलित भएको एक सञ्चालक समितिको गठन गरिनेछ । सो समितिले एक निश्चित कार्यविधि एवं आचारसंहिता अन्तर्गत कार्यसम्पादन गर्नेछ । यो समिति एक निश्चित कार्य अवधि पश्चात पुनर्गठित हुनेछ ।

ट्रान्सपोर्ट नगरबारे उपर्युक्त अवधारणाउपर छलफल गर्दै चियागफको समय टुङ्गियो । आजको चियागफ उत्पादनमूलक रह्यो, सबैले आआफ्नो तर्फबाट प्रयास गर्नुपर्छ भन्दै सबैजना आ-आफ्ना गन्तव्यतिर लागे ।

भन्सार विभाग: वैदेशिक व्यापार तथा राजस्व संकलन स्थिति

राम वाग्ले *

परिचय

नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालयअन्तर्गत कानूनद्वारा स्थापित एउटा भन्सार विभाग रहेको छ । यस अन्तर्गत रहने गरी भन्सार ऐन, २०६४ को दफा ४ अनुसार भन्सार क्षेत्रमा रहने गरी देशभर सीमा नाका, विमानस्थल अथवा बन्दरगाहमा भन्सार कार्यालयहरू स्थापना हुने व्यवस्था रहेको छ । यसैका आधारमा हाल नेपालमा सीमा नाकाहरूमा रहने गरी ३४ वटा प्रमुख भन्सार कार्यालय स्थापित छन् । यी मध्ये नेपाल भारत सीमामा २५ वटा र नेपाल चीन सीमामा ९ वटा रहेका छन् । नेपाल भारत सीमामा यी प्रमुख भन्सार कार्यालय अन्तर्गत रहने गरी १३५ वटा छोटो भन्सार कार्यालय रहेका छन् । यी भन्सार कार्यालयहरूको अलावा भन्सार जाँचपास परीक्षण कार्यालय र त्रिभुवन विमानस्थल भन्सार कार्यालय (जस अन्तर्गत वैदेशिक हुलाक कार्यालय रहेको छ) रहेका छन् । भन्सार राजस्वमा विचलन हुन नदिन र जाँचपासको निरन्तर अनुगमन गर्न प्रमुख भन्सार कार्यालयहरूलाई भन्सार विभागसँग विस्तृत सूचना सञ्जालबाट जोडिएको छ । भन्सार विभागले यी भन्सार कार्यालयहरूबाट हुने गरेका मालवस्तुको वैदेशिक व्यापारको राजस्वसम्बन्धी विवरणहरू नियमित रूपमा प्राप्त गरी तथ्यांक राख्ने गर्दछ । भन्सार विभागको तथ्यांक विश्लेषण शाखाबाट भन्सार कार्यालयहरूमार्फत् संकलन गरी तयार गरिने यस्ता संक्षिप्त विवरणहरू खासगरी दैनिक राजस्व विवरण, मासिक राजस्व विवरण पर्दछन् । भन्सार राजस्वका प्रमुख तीन अंगहरू (components) भन्सार महसुल, मूल्य अभिवृद्धि कर र अन्तःशुल्कको राजस्व संकलनलाई आधार मानिएको छ । आशिकुडा वर्ल्ड शुरुमा २६ जुन २०१६ मा लागू भएपछि र त्यसपछि क्रमशः थप भन्सार कार्यालयहरूमा विस्तार हुँदै हाल २१ वटा भन्सार कार्यालयहरूमा लागू भएको छ । आशिकुडा सिस्टमबाट केन्द्रीय सर्भरमा प्राप्त हुने वैदेशिक व्यापार सम्बन्धी विस्तृत विवरणहरू प्रशोधन गरी तथ्यांकीय रूपमा प्रयोगमा ल्याउने गरिएको छ । यसरी तयार गरिएको तथ्यांक नियमित रूपमा भन्सार विभागको वेबसाइटमा समेत राख्ने गरिएको छ । यसमा राखिने विवरणमा राजस्व विवरणका साथै मालवस्तुहरूको आयात निर्यातको परिमाण तथा मूल्य आदि विस्तृत विवरण अलग रूपमा तथा समष्टिगत रूपमा राख्ने गरिएको छ । तथ्यांक विश्लेषण शाखाले केही वर्ष अघिदेखि वैदेशिक व्यापार तथ्यांक सम्बन्धमा विस्तृत विवरण सहितको पुस्तक वार्षिक रूपमा प्रकाशन पनि गर्दै आएको छ ।

* तथ्याङ्क अधिकृत, तथ्याङ्क विश्लेषण शाखा, भन्सार विभाग

वैदेशिक व्यापार: प्रमुख सूचकहरूको स्थिति

वैदेशिक व्यापारमा आयाततर्फ गत आ.व. २०७४/७५ मा भएको रु. १२ खर्ब ४५ अर्ब १० करोडको आयात आ.व. २०७३/७४ को रु. ९ खर्ब ८४ अर्ब ३० करोड आयातको तुलनामा २६.५ प्रतिशतले वृद्धि भएको थियो । आ.व. २०७३/७४ मा आ.व. २०७२/७३ को तुलनामा २७.१ प्रतिशतले वृद्धि भएको थियो भने आ.व. २०७२/७३ मा आ.व. २०७१/७२ को तुलनामा आयात १.५ प्रतिशतले हास आएको देखिन्छ । यसै गरी निर्याततर्फ गत आ.व. २०७४/७५ मा भएको रु. ८१ अर्ब ३६ करोडको निर्यात आ.व. २०७३/७४ को रु. ७३ अर्ब ४ करोडको तुलनामा ११.४ प्रतिशतले वृद्धि भएको थियो । आ.व. २०७३/७४ मा आ.व. २०७२/७३ को तुलनामा ४ प्रतिशतले वृद्धि भएको तथा आ.व. २०७२/७३ मा आ.व. २०७१/७२ को तुलनामा १७.५ प्रतिशतले हास आएको थियो ।

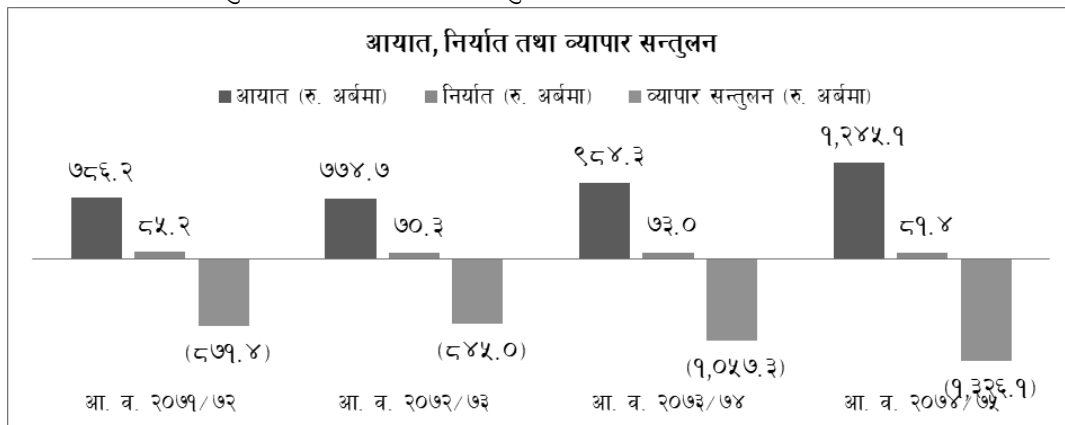
तालिका १: प्रमुख सूचकहरूको स्थिति

व्यापार सूचकहरू	अर्थिक वर्ष अनुसार सूचकहरूको मान				आ.व. अनुसार सूचकहरूमा प्रतिशत घट(-) बढ(±)		
	२०७१/७२	२०७२/७३	२०७३/७४	२०७४/७५	२०७२/७३	२०७३/७४	२०७४/७५
आयात (रु. अर्बमा)	७८६.१९	७७४.७१	९८४.३०	१,२४५.१०	(१.५)	२७.१	२६.५
निर्यात (रु. अर्बमा)	८५.१९	७०.२५	७३.०४	८१.३६	(१७.५)	४.०	११.४
व्यापार घाटा (रु. अर्बमा)	७०१.००	७०४.४६	९११.२७	१,१६३.५१	०.५	२९.४	२७.७
कुल वैदेशिक व्यापार (अर्बमा)	८७१.३९	८४४.९७	१,०५७.३४	१,३२६.१२	(३.०)	२५.१	२५.४
आयात/निर्यात अनुपात	९.२	११.०	१३.५	१५.३	१९.५	२२.२	१३.५
कुल वैदेशिक व्यापारमा निर्यातको हिस्सा प्रतिशत	९.८	८.३	६.९	६.१	(१५.०)	(१६.८)	(११.७)
कुल वैदेशिक व्यापारमा आयातको हिस्सा प्रतिशत	९०.२	९१.७	९३.१	९३.९	१.६	१.५	०.९

श्रोत: भन्सार विभाग

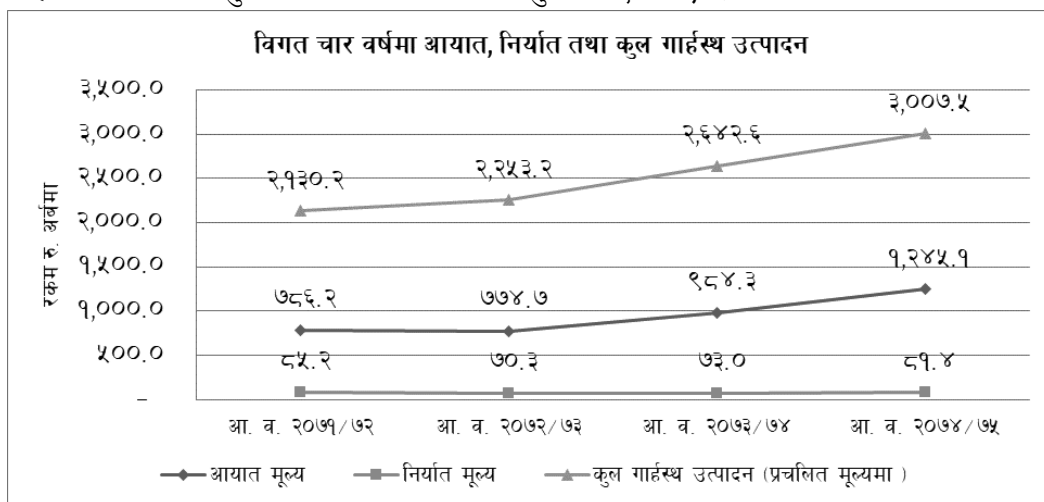
वैदेशिक व्यापारमा व्यापार घाटाको मात्रा गत वर्ष पनि उच्च रहेको देखिन्छ । आ.व. २०७३/७४ मा व्यापार घाटा रु. ९ खर्ब ११ अर्ब २७ करोड भएकोमा त्यसमा २७.७ प्रतिशतले उच्च रूपमा वृद्धि भई आ.व. २०७४/७५ मा रु. ११ खर्ब ६३ अर्ब ५१ करोड पुगेको थियो । आ.व. २०७३/७४ मा पनि व्यापार घाटामा अघिल्लो वर्षको तुलनामा २९.४ प्रतिशतले वृद्धि भएको थियो । आ.व. २०७२/७३ मा व्यापार घाटामा नगण्य रूपमा ०.५ प्रतिशतले वृद्धि भएको थियो । कुल वैदेशिक व्यापारमा आ.व. २०७४/७५ र आ.व. २०७३/७४ मा अघिल्ला वर्षको तुलनामा करीब २५ प्रतिशत हाराहारीले वृद्धि भएको छ, आ.व. २०७२/७३ मा अघिल्लो वर्षको तुलनामा ३ प्रतिशतले हास आएको थियो । आयात/निर्यात अनुपात आ.व. २०७१/७२, २०७२/७३ र २०७३/७४ मा क्रमशः १९.५, २२.२ र १३.५ हुनुले क्रमशः निर्यातको तुलनामा आयातमा खासै कमी आउन नसकेको संकेत गर्दछ । जुन कुरा वैदेशिक व्यापारमा भएको निर्यातको हिस्साको ऋणात्मक वृद्धिदरले पनि देखाएको छ । कुल

वैदेशिक व्यापारमा आयातको हिस्सा प्रतिशत विगत ३ वर्षमा थोरै मात्राले भएपनि क्रमशः घट्टदै गएको संकेत देखिन्छ । विगत ४ वर्षको समग्र रूपमा मुख्य ३ सूचकहरू आयात, निर्यात तथा वैदेशिक व्यापार सन्तुलनलाई तल ग्राफमा प्रस्तुत गरिएको छ ।



श्रोत: भन्सार विभाग

यसै गरी कुल गार्हस्थ उत्पादनसँग आयात तथा निर्यातलाई तुलना गरी हेर्दा आयात मूल्य कुल गार्हस्थ उत्पादन बढेको वर्ष सोही अनुपातमा बढेको देखिन्छ भने निर्यात मूल्य तुलनात्मक रूपमा स्थिर रहेको देखिन्छ । गत आ.व. २०७४/७५ मा कुल गार्हस्थ उत्पादन (प्रचलित मूल्यमा) रु. ३,००७ अर्ब रहको थियो भने मालवस्तुको कुल आयात मूल्य रु. १,२४५ अर्ब तथा निर्यात मूल्य रु. ८१ अर्ब रहेको थियो । विगत चार वर्षहरूको आयात, निर्यात तथा कुल गार्हस्थ उत्पादनको तुलात्मक स्थिति ग्राफमा प्रस्तुत गरिएको छ ।



श्रोत: भन्सार विभाग तथा केन्द्रीय तथ्यांक विभाग

वैदेशिक व्यापार: निर्यात

आ.व.२०७४/७५ लाई आधार मानी मूल्य अनुसार सबैभन्दा बढी निर्यात हुने दश वस्तुहरूको तथ्यांक तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ । विगत चार वर्षहरूमा यी दश वस्तुहरू एकआपसमा निर्यात मूल्य अनुसार वरियतामा केही तल माथि भए तापनि प्रमुख निर्यात भएका वस्तुहरू उही नै रहेका छन् ।

आ.व.२०७४/७५ मा सबैभन्दा बढी मूल्यको निर्यात भएको वस्तु अन्तर्गत कफी तथा चिया प्रमुख थियो जसको निर्यात मूल्य रु. ९ अर्ब २० करोड थियो । उक्त वर्ष आ.व.२०७३/७४ को तुलनामा ३१ प्रतिशतको वृद्धि भएको थियो । आ.व.२०७३/७४ मा भने १२.६ प्रतिशतले हास आएको थियो र यसैकारणले हुनसक्छ केही बढी नै वृद्धि देखिएको छ । दोस्रो बढी मूल्यको निर्यात भएको वस्तु मानव निर्मित प्रमुख रेशा (स्टेपल फाईबर्स) थियो जसको निर्यात मूल्य रु. ८ अर्ब ४३ करोड थियो । यस वर्ष आ.व.२०७३/७४ को तुलनामा २०.७ प्रतिशतको वृद्धि भएको थियो जबकि आ.व.२०७३/७४ मा ३०.३ प्रतिशतले वृद्धि भएको थियो । त्यस अघिको वर्षमा १९.६ प्रतिशत ले वृद्धिमा हास आएको थियो । यसका पछिल्ला वर्षहरूको वृद्धिदर हेर्दा सकारात्मक देखिन्छ ।

गलैँचा तथा कार्पेटको निर्यात वृद्धिदरमा उतारचढाव आएको देखिन्छ । पछिल्ला दुई वर्षहरूमा यसको निर्यातमा केही हास आएको छ । फलाम तथा इस्पात निर्यात वृद्धिदर पनि गत वर्ष उच्च (३०.९ प्रतिशत) रह्यो ।

तालिका २ प्रमुख निर्यात भएका वस्तुहरू, निर्यात मूल्य तथा वृद्धिदर (रु अर्बमा)

क्र.सं.	भाग	विवरण	आ.व. २०७१/७२	आ.व. २०७२/७३	वृद्धि	आ.व. २०७३/७४	वृद्धि	आ.व. २०७४/७५	वृद्धि
१	०९	कफी, चिया	६.६४	८.०३	२०.९	७.०२	-१२.६	९.२०	३१.०
२	५५	मानव निर्मित प्रमुख रेशा (स्टेपल फाईबर्स)	६.६६	५.३६	-१९.६	६.९८	३०.३	८.४३	२०.७
३	५७	गलैँचा (कार्पेट) तथा फ्लोर कभरिङ	६.९९	८.१५	१६.५	७.६३	-६.३	७.३८	-३.३
४	६२	सलाई वा कुरुशले नबुनिएका पोशाक र परिधान सहायक वस्तुहरू	५.८३	६.६६	१४.४	६.११	-८.४	६.२८	२.८
५	७२	फलाम तथा इस्पात	६.८७	३.६१	-४७.५	३.९४	९.३	५.१६	३०.९
६	२०	वनस्पति, फलफूल, नट्सबाट तयार गरिएका परिकारहरू	४.८१	३.२४	-३२.७	५.११	५८.०	४.७७	-६.७
७	६३	पुराना लुगाफाटा र पुराना कपडाका वस्तुहरू	४.२३	३.४०	-१९.५	३.०९	-९.३	३.५५	१५.१
८	२३	खाद्य उद्योगबाट प्राप्त अवशेष र जीवजन्तुका आहार	१.७०	१.९७	१५.९	२.८८	४६.३	३.२०	११.१
९	५४	मानव निर्मित कृत्रिम तन्तुहरू (फिलामेन्टस्)	५.१२	३.३९	-३३.९	३.२५	-४.०	३.१९	-१.८
१०	५३	कपास बाहेक अन्य कपडाका रेशाहरू (भेक्टिबल फाईबर्स)	१.४९	१.९६	३१.४	२.१८	११.५	३.०८	४१.३

श्रोत: भन्सार विभाग

निर्यातित वस्तुहरुबीचको मूल्यमा खासै उच्च भिन्नता भएको भन्ने देखिँदैन । गत वर्ष प्रमुख निर्यात भएको कफी तथा चियाको हिस्सा कुल निर्यातमा ११.३२ प्रतिशत मात्र रहेको थियो भने दोस्रो स्थानमा रहेको मानव निर्मित प्रमुख रेशा (स्टेपल फाईबर्स) अन्तर्गतका वस्तुको निर्यातको हिस्सा कुल निर्यातमा १०.३६ प्रतिशत रहेको थियो । त्यस्तै तेस्रोमा रहेको गलैँचा तथा कार्पेटको निर्यात हिस्सा ९.०७ प्रतिशत रहेको देखिन्छ । यी तिनवटै शीर्षकका वस्तुहरुको कुल निर्यातमा रहेको हिस्सा विगत वर्षहरुको तुलनामा करीब स्थिर वा केही बढेको देखिन्छ ।

तालिका ३ प्रमुख निर्यात भएका वस्तुहरु तथा कुल निर्यातमा योगदान (रु अर्बमा)

क्र.सं.	भाग	विवरण	आ.व. २०७१/७२		आ.व. २०७२/७३		आ.व. २०७३/७४		आ.व. २०७४/७५	
			निर्यात	कुल निर्यातमा हिस्सा	निर्यात	कुल निर्यातमा हिस्सा	निर्यात	कुल निर्यातमा हिस्सा	निर्यात	कुल निर्यातमा हिस्सा
१	०९	कफी, चिया	६.६४	७.८०	८.०३	११.४३	७.०२	९.६२	९.२०	११.३२
२	५५	मानव निर्मित प्रमुख रेशा (स्टेपल फाईबर्स)	६.६६	७.८२	५.३६	७.६३	६.९८	९.५६	८.४३	१०.३६
३	५७	गलैँचा (कार्पेट) तथा फ्लोर कभरिङ	६.९९	८.२१	८.१५	११.५९	७.६३	१०.४५	७.३८	९.०७
४	६२	सलाइ वा कुरुशले नबुनिएका पोशाक र परिधान सहायक वस्तुहरु	५.८३	६.८४	६.६६	९.४९	६.११	८.३६	६.२८	७.७२
५	७२	फलाम तथा इस्यात	६.८७	८.०६	३.६१	५.१३	३.९४	५.४०	५.१६	६.३५
६	२०	वनस्पति, फलफूल, नट्सबाट तयार गरिएका परिकारहरु	४.८१	५.६४	३.२४	४.६१	५.११	७.००	४.७७	५.८६
७	६३	पुराना लुगाफाटा र पुराना कपडाका वस्तुहरु	४.२३	४.९६	३.४०	४.८४	३.०९	४.२३	३.५५	४.३७
८	२३	खाद्य उद्योगबाट प्राप्त अवशेष र जीवजन्तुका आहार	१.७०	१.९९	१.९७	२.८०	२.८८	३.९४	३.२०	३.९४
९	५४	मानव निर्मित कृत्रिम तन्तुहरु (फिलामेन्ट्स)	५.१२	६.०१	३.३९	४.८२	३.२५	४.४५	३.१९	३.९३
१०	५३	कपास बाहेक अन्य कपडाका रेशाहरु (भेविटेबल फाईबर्स)	१.४९	१.७५	१.९६	२.७८	२.१८	२.९८	३.०८	३.७९
प्रमुख १० वस्तुहरुको जम्मा			५०.३४	५९.०९	४५.७६	६५.१३	४८.१९	६५.९९	५४.२४	६६.७१
कुल निर्यात			८५.१९	१००	७०.२५	१००	७३.०४	१००	८१.३१	१००

श्रोत: भन्सार विभाग

वैदेशिक व्यापार: आयात

विगत चार वर्षहरुमा भएको आयात रकमका हिसाबले प्रमुख १० आयात भएका वस्तुहरुको तुलनासाथ तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ । आ.व. २०७४/७५ का प्रमुख आयातीत वस्तुहरुलाई आधार लिइएको छ । समीक्षा वर्षहरुमा प्रमुख आयात भएको वस्तुमा पेट्रोलियम

पदार्थ रहेको छ भने दोस्रो, तेस्रोमा क्रमशः फलाम तथा इस्पात र मेशिनरी र तिनका पार्टस् रहेका छन् । यी पहिलो, दोस्रो र तेस्रो स्थानका प्रमुख आयातीत वस्तुहरूको आयात मूल्य पनि उच्च दरले वृद्धि भएको छ । तालिकामा दिईएका प्रमुख दश आयातीत मालवस्तुहरूको मूल्यमा एक आपसमा केही तल माथि भए पनि विगत वर्षहरूमा यिनै वस्तुहरू प्रमुख आयात हुने वस्तुमा रहेका छन् । चौथो स्थानमा रहेको सवारी साधनको आयात वृद्धि भए पनि वृद्धिदर विगत वर्षमा तुलनामा केही घट्दै गएको छ । आ.व.२०७३/७४ मा यसको आयात मूल्यमा वृद्धिदर २०.०८ प्रतिशत रहेकोमा आ.व.२०७४/७५ मा ८.५७ प्रतिशत मात्रले वृद्धि भएको छ ।

खाद्यान्न आयातमा आ.व.२०७२/७३, आ.व.२०७३/७४ र आ.व.२०७४/७५ मा क्रमशः ९.४१, २.८८ र १३.११ प्रतिशतले वृद्धि हुँदै गएको छ । प्लाष्टिकका सामान आयातमा पनि क्रमशः वृद्धि हुँदै गएको छ । आ.व.२०७४/७५ मा यसको वृद्धिदर २६.७९ प्रतिशत रहेको छ ।

तालिका ४ प्रमुख आयातको विगत वर्षहरूको वृद्धि तुलना

क्र.सं.	भाग	विवरण	आ.व. २०७१/७२	आ.व. २०७२/७३	वृद्धि	आ.व. २०७३/७४	वृद्धि	आ.व. २०७४/७५	वृद्धि
१	२७	पेट्रोलियम पदार्थ	१२६.५६	८५.११	(३२.७६)	१४०.०५	६४.५६	१९७.८६	४१.२८
२	७२	फलाम र स्पात	७६.६३	६८.९३	(१०.०४)	९३.७२	३५.९५	१२५.८८	३४.३२
३	८४	मेशिनरी र तिनका पार्टस्	५०.७५	५६.५९	११.५०	८२.१६	४५.१७	१२४.५७	५१.६३
४	८७	सवारी साधन	४९.५२	६६.२१	३३.७०	७९.५०	२०.०८	८६.३२	८.५७
५	८५	इलेक्ट्रिक मेशिनरी उपकरण	५३.३८	५७.९६	८.५७	७०.०६	२०.८८	७८.३०	११.७६
६	१०	खाद्यान्न	३५.६७	३९.०३	९.४१	४०.१५	२.८८	४५.४१	१३.११
७	३९	प्लाष्टिक तथा यसका सामान	३०.१४	३१.०९	३.१४	३५.१५	१३.०७	४४.५७	२६.७९
८	७१	बहुमूल्य पत्थर तथा धातु	३९.८८	२४.३०	(३९.०८)	३२.१४	३२.२८	४४.३३	३७.९१
९	२५	सिमेण्ट	१५.५६	१६.३९	५.३५	३१.१३	८९.९१	३८.३५	२३.१९
१०	१५	जीवजन्तु र वनस्पतिका बोसो र तेल	२१.०४	२१.२३	०.९२	२८.८४	३५.८१	२९.७३	३.०९

श्रोत: भन्सार विभाग

प्रमुख आयातीत वस्तुहरूबीचको मूल्यमा विगतको तुलनामा केही अन्तर देखिए पनि उल्लेख्य भिन्नता भएको भन्ने देखिँदैन । गत आ.व. २०७४/७५ मा प्रमुख आयात भएको शीर्षक पेट्रोलियम पदार्थको हिस्सा कुल १५.९ प्रतिशत रहेको थियो भने दोस्रो र तेस्रो स्थानमा रहेका फलाम र इस्पात तथा मेशिनरी र तिनका पार्टस् शीर्षक अन्तर्गतका वस्तुको आयातको हिस्सा कुल आयातमा क्रमशः १०.१ र १०.० प्रतिशत रहेको थियो । यी तीन प्रमुख आयातीत वस्तुहरूको कुल आयातमा रहेको हिस्सा वर्षैपिच्छे क्रमशः थोरै प्रतिशतले नै किन नहोस बढ्दै गएको देखिन्छ ।

तालिका ५ प्रमुख आयात भएका वस्तुहरू तथा कुल आयातमा योगदान

क्र.सं.	भाग	विवरण	आ.व. २०७१/७२		आ.व. २०७२/७३		आ.व. २०७३/७४		आ.व. २०७४/७५	
			आयात	कुल आयातमा हिस्सा	आयात	कुल आयातमा हिस्सा	आयात	कुल आयातमा हिस्सा	आयात	कुल आयातमा हिस्सा
१	२७	पेट्रोलियम पदार्थ	१२६.५६	१६.१	८५.११	११.०	१४०.०५	१४.२	११७.८६	१५.९
२	७२	फलाम र इस्पात	७६.६३	९.७	६८.९३	८.९	९३.७२	९.५	१२५.८८	१०.१
३	८४	मेशिनरी र तिनका पार्टस्	५०.७५	६.५	५६.५९	७.३	८२.१६	८.३	१२४.५७	१०.०
४	८७	सवारी साधन	४९.५२	६.३	६६.२१	८.५	७९.५०	८.१	८६.३२	६.९
५	८५	इलेक्ट्रिक मेशिनरी उपकरण	५३.३८	६.८	५७.९६	७.५	७०.०६	७.१	७८.३०	६.३
६	१०	खाद्यान्न	३५.६७	४.५	३९.०३	५.०	४०.१५	४.१	४५.४१	३.६
७	३९	प्लाष्टिक तथा यसका सामान	३०.१४	३.८	३१.०९	४.०	३५.१५	३.६	४४.५७	३.६
८	७१	बहुमूल्य पत्थर तथा धातु	३९.८८	५.१	२४.३०	३.१	३२.१४	३.३	४४.३३	३.६
९	२५	सिमेण्ट	१५.५६	२.०	१६.३९	२.१	३१.१३	३.२	३८.३५	३.१
१०	१५	जीवजन्तु र वनस्पतिका बोसो र तेल	२१.०४	२.७	२१.२३	२.७	२८.८४	२.९	२९.७३	२.४
प्रमुख १० वस्तुहरूको जम्मा आयात			४९९.१४	६३.४९	४९९.१४	६३.५	४६६.८३	६०.३	६३२.८९	६४.३
कुल आयात			७८६.१९	१००	७८६.१९	१००	७७४.७१	१००	९८४.३०	१००

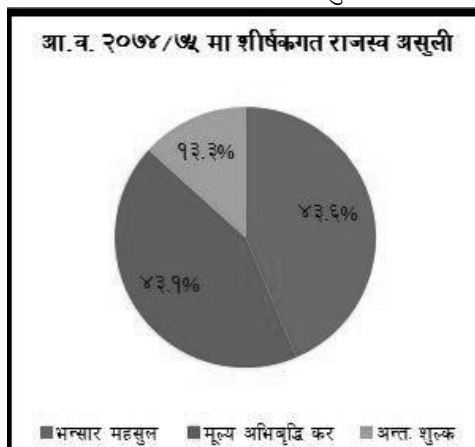
श्रोत: भन्सार विभाग

वैदेशिक व्यापार अन्तर्गत राजस्व संकलनको स्थिति

भन्सार विभागले देशको राजस्व परिचालनमा महत्वपूर्ण जिम्मेवारी निर्वाह गर्दै आएको छ । आ.व. २०७४/७५ मा रु. ३२५.७२ अर्ब राजस्व संकलन गर्ने विभागको लक्ष्य रहेकोमा रु. ३१६.६६ अर्ब राजस्व संकलन गरी लक्ष्यको तुलनामा ९७.२२ प्रतिशत असुली गरेको छ । यसरी संकलित राजस्व अघिल्लो वर्षको तुलनामा २४.४० प्रतिशतले बढी हो । जुन नेपालको कुल कर राजस्व असुलीको ४८.०२ प्रतिशत हुन आउँछ* । भन्सार विभाग अन्तर्गत संकलन गरिने राजस्वका तीन मुख्य शीर्षक भन्सार महसुल, मू.अ.कर र अन्तःशुल्कमध्ये भन्सार महसुलको योगदान सबैभन्दा बढी रहेको छ । आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा भन्सार विभाग अन्तर्गत संकलित राजस्व मध्ये भन्सार महसुलको हिस्सा ४३.६ प्रतिशत, मूल्य अभिवृद्धि करको हिस्सा

* भन्सार विभाग २०७४/७५ को जम्मा राजस्व असुली तथा नेपाल राष्ट्र बैंक, STATISTICAL TABLES 2017-18 अनुसार भन्सार विभाग वा अन्तर्गतको राजस्व असुली र कुल कर राजस्वको अनुपात

४३.१ प्रतिशत र बाँकी हिस्सा (१३.३ प्रतिशत) अन्तःशुल्कको रहेको छ । चालू आर्थिक वर्ष २०७५/७६ मा विभागगत लक्ष्य विभाजन अन्तर्गत संकलन हुनुपर्ने कुल कर राजस्व रु. ८३८ अर्ब ३४ करोडमध्ये भन्सार विभागबाट संकलन गरिने राजस्व लक्ष्य रु. ४१८ अर्ब ५ करोड रहेको छ । जुन कुल कर राजस्वको ४९.८७ प्रतिशत हुन आउँछ ।



राजस्व शीर्षकको सालवसाली वृद्धिदरलाई विश्लेषण गर्दा मू.अ.कर तर्फको वृद्धिदर आ.व. २०७३/७४ को तुलनामा सबैभन्दा उच्च (२९.५२ प्रतिशत) रहेको थियो । पैठारी भन्सार महसुल २३.५० प्रतिशतले वृद्धि हुन पुग्यो भने अन्तःशुल्कमा १२.६६ ले वृद्धि हुन गयो । कर राजस्वका अलावा यस विभागले सडक सुधार शीर्षक अन्तर्गत आ.व. २०७४/७५मा रु ५ अर्ब १२ करोड २९ लाख ३२ हजार असुली गरेको छ जुन गत आ. व. को तुलनामा ३१.६६ प्रतिशतले बढी हुन आउँछ ।

तालिका ६: विगत ४ वर्षमा राजस्व शीर्षक अनुसार राजस्व असुली तथा वृद्धिदर (रु करोडमा)

सि.नं.	राजस्व शीर्षक	आ.व. २०७१/७२		आ.व. २०७२/७३		आ.व. २०७३/७४		आ.व. २०७४/७५	
		असुली	वृद्धि%	असुली	वृद्धि%	असुली	वृद्धि%	असुली	वृद्धि%
१	भन्सार महसुल	७,४७०.६	१०.०६	८,३६८.७	१२.०२	११,१८४.९	३३.६५	१३,८१३.६	२३.५०
२	मु.अ.कर	७,८९३.५	६.९	७,७९३.५	-१.२७	१०,५३४.५	३५.१७	१३,६४४.४	२९.५२
३	अन्तःशुल्क	२,२४७.३	२४.७९	३,३२६.१	४८	३,७३५.०	१२.२९	४,२०७.९	१२.६६
कुल जम्मा		१७,६११.३	१०.२६	१९,४८८.३	१०.६६	२५,४५४.४	३०.६१	३१,६६५.९	२४.४०
सडक सुधार		२४२.८	१२.०९	२५०.१	३.०१	३८९.१	५५.५५	५१२.३	३१.६६

श्रोत: भन्सार विभाग

राजस्व शीर्षक अनुसार विगत ४ वर्षको लक्ष्य, असुली तथा प्रत्येक वर्षमा भएको राजस्व संकलनको प्रगतिको सारांश देहायको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ७: विगत ४ वर्षमा राजस्व शीर्षक अनुसार लक्ष्य, असुली र प्रगतिको सारांश (रु अर्बमा)

राजस्व शीर्षक	आ.व. २०७१/७२			आ.व. २०७२/७३			आ.व. २०७३/७४			आ.व. २०७४/७५		
	लक्ष्य	असुली	प्रगति %	लक्ष्य	असुली	प्रगति %	लक्ष्य	असुली	प्रगति %	लक्ष्य	असुली	प्रगति %
भन्सार महसुल	७१	७४.७१	१०५.२	८३.२९	८३.६९	१००.५	१०४.७४	१११.८५	१०६.८	१३७.३	१३८.१४	१००.६
मू.अ.कर	७४	७८.९३	१०६.७	९२.७१	७७.९३	८४.१	१०५.३९	१०५.३४	९९.९	१४२.१	१३६.४४	९६.०
अन्तःशुल्क	२४	२२.४७	९३.६	२९.८७	३३.२६	१११.४	३५.९२	३७.३५	१०४.०	४६.३	४२.०८	९०.९
कुलजम्मा	१६९	१७६.११	१०४.२	२०५.८७	१९४.८८	९४.७	२४६.०५	२५४.५४	१०३.५	३२५.७	३१६.६६	९७.२

श्रोत: भन्सार विभाग

उपरोक्त तालिका विश्लेषण गर्दा आ.व २०७१/७२ मा समग्र राजस्व असुली लक्ष्यको तुलनामा १०४.२ प्रतिशत भएको छ भने आ.व २०७२/७३ मा लक्ष्यको तुलनामा ९४.७ प्रतिशत तथा आ.व २०७३/७४ मा १०३.५ प्रतिशत भएको देखिन्छ । त्यसैगरी भन्सार महसुल मात्रको विश्लेषण गर्दा आ.व २०७१/७२ मा राजस्व असुली लक्ष्यको तुलनामा १०५.२ प्रतिशत भएको थियो । आ.व २०७२/७३ मा भन्सार महसुल लक्ष्यको अनुपातमा करीब लक्ष्य अनुसार नै संकलन भएको थियो । आ.व २०७३/७४ मा भन्सार महसुल राजस्व लक्ष्यको अनुपातमा १०६.८ प्रतिशत प्रगति भएको छ भने आ.व २०७४/७५ मा भन्सार महसुल करीब राजस्व लक्ष्य अनुसार नै संकलन भएको छ । मूल्य अभिवृद्धि कर तथा अन्तःशुल्क तर्फको लक्ष्य तथा असुलीको प्रगति पनि तालिकामा दिइएको छ ।

कार्यालय अनुसार राजस्व लक्ष्य तथा असुलीको पछिल्लो तुलनात्मक विवरण

कार्यालयहरूतर्फको राजस्व संकलनको आँकडा अध्ययन गर्दा आ. व.२०७४/७५ मा सबैभन्दा बढी हिस्सा वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयको रहेको छ । उक्त कार्यालयको योगदान कुल संकलित राजस्वको करीब ४०.५ प्रतिशत रहेको छ । त्यसपछि, भैरहवा, विराटनगर, र सुक्खाबन्दरगाह भन्सार कार्यालयहरूको कुल राजस्वमा क्रमशः २२.६, १०.४ र ८.६ प्रतिशतको योगदान रहेको छ भने अन्य कार्यालयहरूको करीब १८ प्रतिशत हिस्सा रहेको छ ।

आर्थिक वर्ष २०७४/७५ को राजस्व लक्ष्य र प्रगतिका सम्बन्धमा देशभर रहेका प्रमुख भन्सार कार्यालयहरूका लागि तोकिएको लक्ष्य तथा ती कार्यालयहरूको प्रगति प्रतिशत तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ । सबैभन्दा बढी लक्ष्य तोकिएको वीरगञ्ज भन्सारको ९५.५ तथा दोस्रो बढी लक्ष्य तोकिएको भैरहवा भन्सार कार्यालयको असुली ८७.७ प्रतिशत हुनुले आ. व. २०७४/७५ को राजस्व लक्ष्य हासिल हुनमा बाधा पुगेको छ । त्यस्तै चौथो लक्ष्य तोकिएको सुक्खा बन्दरगाहको असुली प्रतिशत ९६.६ रहेको छ भने तेस्रो लक्ष्य तोकिएको विराटनगर लगायत अन्य भन्सार कार्यालयहरूले सामान्यतया लक्ष्य अनुसारको प्रगति हासिल गरेका वा सोभन्दा बढी नै प्रगति गरेको देखिन्छ ।

तालिका ८: कार्यालयअनुसार राजस्व लक्ष्य तथा असुलीको पछिल्ला दुई वर्षको तुलनात्मक विवरण

भन्सार कार्यालय	आ.व. २०७३/७४		आ.व. २०७४/७५		आ.व. ०७४/७५ कुल असुलीमा हिस्सा (प्र.)	लक्ष्यमा असुली (प्र.)
	लक्ष्य (रू. अर्बमा)	असुली (रू. अर्बमा)	लक्ष्य (रू. अर्बमा)	असुली (रू. अर्बमा)		
वीरगञ्ज	१०५.८१	१०५.८३	१३४.३९	१२८.३९	४०.५	९५.५
भैरहवा	६०.१५	६३.३३	८१.४४	७१.४४	२२.६	८७.७
विराटनगर	२४.३०	२४.३५	३१.२४	३२.८१	१०.४	१०५.०
सुक्खा बन्दरगाह	२१.०४	२१.५९	२८.२९	२७.३४	८.६	९६.६
त्रि.वि. स्थल	१४.१९	१४.२१	१८.०८	१८.१०	५.७	१००.१
मेची	६.१८	७.०४	९.२१	९.८८	३.१	१०७.३
नेपालगन्ज	५.२१	६.८९	८.३८	९.८२	३.१	११७.३
कृष्णनगर	२.६२	३.०२	४.१३	६.३१	२.०	१५२.८
रसुवा	२.४२	२.९२	३.६३	४.४६	१.४	१२२.८
कैलाली	२.०७	२.९९	३.८८	४.२१	१.३	१०८.५
अन्य	२.०४	२.३८	३.०५	३.८९	१.२	१२७.३
जम्मा	२४६.०५	२५४.५४	३२५.७२	३१६.६६	१००.०	९७.२

श्रोत: भन्सार विभाग

आ. व. २०७५/७६ को प्रथम पाँच महिना र आ. व. २०७४/७५ को प्रथम पाँच महिनाको राजस्व लक्ष्य र प्रगतिको तुलनात्मक विवरण तालिकामा देखाइएको छ । सबैभन्दा बढी लक्ष्य तोकिएको वीरगञ्ज भन्सार कार्यालय (जसले गत वर्षको असुलीको तुलनामा २९.९ प्रतिशत वृद्धि गरेको छ) र भैरहवा भन्सार कार्यालय (जसले गत वर्षको असुलीको तुलनामा २५.१ प्रतिशत वृद्धि गरेको छ) को प्रथम पाँच महिनासम्मको राजस्व असुली क्रमशः ९९.९४ र ९९.९७ प्रतिशत पुगेको छ भने तेस्रो ठूलो लक्ष्य तोकिएको विराटनगर भन्सार कार्यालयले गत वर्षको असुलीको तुलनामा ४४.८९ वृद्धि गरी लक्ष्यमा १०१.५ प्रतिशत प्रगति गरेको छ । समष्टिगत रूपमा भन्नुपर्दा आ. व. २०७५/७६ को प्रथम पाँच महिनाको राजस्व असुली लक्ष्यको तुलनामा ९९.७९ प्रतिशत प्रगति हासिल भएको छ ।

तालिका ९ पछिल्ला दुई समीक्षा अवधि (मंसिर महिनासम्म)मा राजस्व असुलीको तुलनात्मक विवरण

(रू अर्बमा)

सि.नं.	भन्सार कार्यालय	आ.व. २०७४/७५		आ.व. २०७५/७६		वृद्धि प्रतिशत	कुल असुलीमा कार्यालयगत हिस्सा (प्र.)	आ.व.२०७५/७६ मंसिरसम्म लक्ष्यमा प्रगति (प्र.)
		लक्ष्य	असुली	लक्ष्य	असुली			
१	वीरगञ्ज	५१.०७	५०.१७	६५.२१	६५.१७	२९.९०	४०.९७	९९.९४
२	भैरहवा	३०.९५	२८.५३	३५.७०	३५.६९	२५.१०	२२.४४	९९.९७
३	विराटनगर	११.८७	११.३२	१६.१६	१६.४०	४४.८९	१०.३१	१०१.५०
४	सुक्खा बन्दरगाह	१०.७५	९.६९	१३.७४	१३.५९	४०.२४	८.५४	९८.९१
५	त्रि.वि. स्थल	६.८७	७.२५	८.७६	८.०६	११.२७	५.०७	९२.०१

६	नेपालगन्ज	३.५०	३.२०	४.६९	५.०३	५.७०५	३.९६	१०७.३९
७	रसुवा	३.९८	१.१७	३.२०	४.७४	३०६.६०	२.९८	१४७.९६
८	मेची	१.५७	३.२९	४.८७	४.९९	२७.२९	२.६४	८६.०१
९	कृष्णनगर	१.४७	१.९५	३.०८	२.२२	१४.०७	१.४०	७२.२१
१०	कैलाली	१.३८	१.४५	२.००	१.९६	३५.०९	१.२३	९८.३९
११	अन्य कार्यालय	१.१६	१.५२	१.९८	२.००	३१.६१	१.२५	१००.७५
१२	जम्मा	१२३.७७	११९.५४	१५९.४०	१५९.०७	३३.०७	१००.००	९९.७९

श्रोत: भन्सार विभाग

राजस्व (भन्सार महसुल, मू.अ.कर र अन्तःशुल्क) असुली कार्यालयगत विवरण

आ.व. २०७१/७२ देखि आ.व. २०७४/७५ सम्मको १० प्रमुख भन्सार कार्यालयहरूको तुलनात्मक राजस्व (भन्सार महसुल, मू.अ.कर र अन्तःशुल्क) असुली विवरण तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ । सबैभन्दा बढी राजस्व संकलन गर्ने वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयमा आ.व. २०७३/७४ को तुलनामा आ.व. २०७४/७५ मा २१.३२ प्रतिशतले वृद्धि भएको देखिन्छ । कुल राजस्व भने २४.४० प्रतिशतले वृद्धि भएको छ । गत वर्ष सबैभन्दा बढी राजस्व संकलनमा वृद्धि भएका कार्यालयहरूमा कृष्णनगर (१०९.१७), रसुवा (५२.६४), नेपालगञ्ज (४२.५४), कैलाली (४०.८०), मेची (४०.५०) रहेका छन् । विगत ४ वर्षमा भएको प्रत्येक वर्षको तथा कार्यालयगत राजस्व संकलन र वृद्धि सँगैको तालिकामा दिइएको छ ।

तालिका १० प्रमुख कार्यालयहरूको राजस्व (भन्सार महसुल, मू.अ.कर र अन्तःशुल्क) असुली विवरण (रु अर्बमा)

सि. नं.	भन्सार कार्यालय	२०७१/७२ मा असुली	वृद्धि %	२०७२/७३ मा असुली	वृद्धि %	२०७३/७४ मा असुली	वृद्धि %	२०७४/७५ मा असुली	वृद्धि %
१	वीरगञ्ज	८९.९६	१५.५७	५७.३२	-३६.२८	१०५.८३	८४.६२	१२८.३९	२१.३२
२	भैरहवा	२५.८३	१५.५९	६२.०८	१४०.३४	६३.३३	२.०२	७१.४४	१२.८१
३	विराटनगर	१७.८९	११.३	२४.९३	३९.३२	२४.३५	-२.३	३२.८१	३४.७४
४	सुक्खा बन्दरगाह	१५.७३	१२.११	१७.२०	९.३१	२१.५९	२५.५४	२७.३४	२६.६२
५	त्रि.वि. स्थल	१०.६७	५.८७	११.७५	१०.०६	१४.२१	२०.९२	१८.१०	२७.४३
६	मेची	४.९७	१०.७२	६.९०	३८.८४	७.०४	१.९	९.८८	४०.५०
७	नेपालगन्ज	३.६७	१.६४	५.३९	४६.६८	६.८९	२७.८९	९.८२	४२.५२
८	कृष्णनगर	१.१८	-५.८	२.६२	१२१.८५	३.०२	१५.२४	६.३१	१०९.१७
९	कैलाली	१.५३	-३.५४	३.१७	१०७.४१	२.९९	-५.७	४.२१	४०.८०
१०	रसुवा	०.२४	५८०.४५	२.०४	७५१.१	२.९२	४२.९	४.४६	५२.६४
	अन्य	४.४३	-३३.८९	१.४८	-६६.५४	२.३८	६०.५८	३.८९	६३.३५
	जम्मा	१७६.११	११.४२	१९४.८८	१०.६६	२५४.५४	३०.६१	३१६.६६	२४.४०

श्रोत: भन्सार विभाग

प्रमुख आयातीत वस्तुहरूबाट संकलित राजस्व तथा भन्सार राजस्वमा ती वस्तुहरूको योगदान

आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा भन्सार राजस्वमा योगदान गर्ने प्रमुख १० आयातीत वस्तुहरूलाई आधार मानी हेर्दा विगत ४ वर्षमा ती वस्तुहरूबाट संकलित राजस्व रकम तथा भन्सार राजस्वमा योगदानको अंश (प्रतिशतमा) यस प्रकार रहेको छ ।

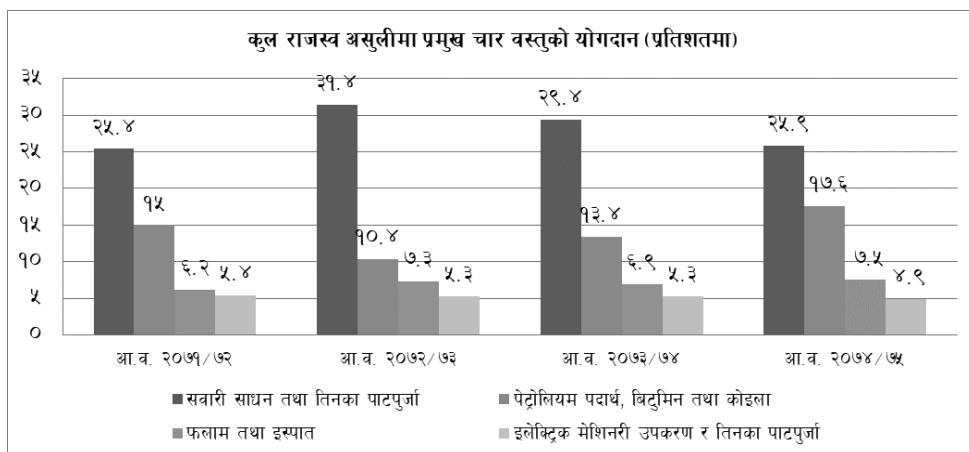
तालिका ११: प्रमुख १० आयातीत वस्तुहरूको विगत ४ वर्षमा संकलित राजस्व रकम तथा भन्सार राजस्वमा योगदान (रु अर्बमा)

क्र.सं.	वस्तुको शीर्षक	आर्थिक वर्ष									
		२०७१/७२		२०७२/७३		२०७३/७४		२०७४/७५		२०७५/७६संसीर सम्म	
		राजस्व रकम	हिस्सा %	राजस्व रकम	हिस्सा %	राजस्व रकम	हिस्सा %	राजस्व रकम	हिस्सा %	राजस्व रकम	हिस्सा %
१	सवारी साधन तथा पार्टपुर्जा	४३.६	२५.४	६०.५	३१.४	७१.७	२९.४	८०.२	२५.९	४३.१	२७.६
२	पेट्रोलियम, बिटुमिन, कोइला	२५.८	१५	२०.१	१०.४	३२.८	१३.४	५४.७	१७.६	२५.२	१६.१
३	फलाम र स्पात	१०.६	६.२	१४	७.३	१६.८	६.९	२३.३	७.५	१२.३	७.८
४	इलेक्ट्रिक उपकरण र पार्टस्	९.४	५.४	१०.३	५.३	१२.९	५.३	१५.२	४.९	७.७	४.९
५	सिमेण्ट	६.१	३.६	७.५	३.९	१२.१	५.०	१५.०	४.८	४.३	२.८
६	प्लाष्टिक तथा यसका सामान	६.४	३.७	८.६	४.५	९.५	३.९	११.६	३.७	६.०	३.८
७	मेशिनरी र तिनका पार्टस्	५.५	३.२	६.२	३.२	८.८	३.६	१२.४	४.०	५.८	३.७
८	पेय पदार्थ, स्पिरिट, भेनेगार	३	१.७	४	२.१	५.५	२.२	५.७	१.८	२.५	१.६
९	जीवजन्तु र वनस्पतिका बोसो र तेल	३.४	२	३.८	२	४.५	१.९	५.३	१.७	३.०	१.९
१०	बहुमूल्य पत्थर तथा धातु	१.२	०.७	२.६	१.४	३.३	१.३	४.२	१.४	२.२	१.४

श्रोत: भन्सार विभाग

भन्सार राजस्व संकलनमा पहिलो स्थानमा रहेको सवारी साधन तथा तिनका पार्टपुर्जाको कुल भन्सार राजस्वमा योगदानको प्रतिशत आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा संकलित कुल राजस्वको २५.४ प्रतिशत रहेकोमा आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा २७.६ प्रतिशत रहेको देखिन्छ । पेट्रोलियम पदार्थ शीर्षकको कुल राजस्व संकलनको हिस्सा तत् तत् वर्षहरूमा क्रमशः १५ प्रतिशत र १७.६ प्रतिशत रहेको देखिन्छ ।

विगत ४ वर्षको भन्सार राजस्वबाट संकलित रकम हेर्दा ४ प्रमुख वस्तुहरू सवारी साधन तथा तिनका पार्टपुर्जा, पेट्रोलियम, बिटुमिन तथा कोइला, फलाम र स्पात र इलेक्ट्रिक मेशिनरी उपकरण र तिनका पार्टस्बाट हुने राजस्व संकलन अग्रस्थानमा नै रहेको देखिन्छ । यी शीर्षकका वस्तुहरूको कुल भन्सार राजस्वमा योगदान (प्रतिशतमा) यस प्रकार ग्राफमा चित्रण गरिएको छ:



श्रोत: भन्सार विभाग

प्रमुख आयातीत वस्तुहरूबाट संकलित राजस्व वृद्धिको प्रवृत्ति

भन्सार राजस्व रकम संकलनको दृष्टिले पहिलो स्थानमा रहिआएको सवारी साधन तथा तिनका पार्टपुर्जाको राजस्व रकम संकलनमा आर्थिक वर्ष २०७१/७२, २०७२/७३, २०७३/७४ र २०७४/७५ मा क्रमशः ३०.६, ३८.६४, १८.६ र ११.९ प्रतिशतले वृद्धि भएको देखिन्छ भने दोस्रो स्थानमा रहेको पेट्रोलियम पदार्थबाट संकलित राजस्व रकम आर्थिक वर्ष २०७१/७२ र २०७२/७३ मा क्रमशः ८.५ र २२.३ प्रतिशतले हास आएको छ तर आर्थिक वर्षहरू २०७३/७४ र २०७४/७५ मा क्रमशः ६३.३ र ६६.९ प्रतिशतले भारी वृद्धि भएको देखिन्छ ।

तालिका १२: प्रमुख आयातीत वस्तुहरूको विगत ५ वर्षमा संकलित राजस्व रकम तथा वृद्धि (रु अर्बमा)

क्र.सं.	वस्तुको शीर्षक	आर्थिक वर्षहरू							
		आ.व. २०७१/७२		आ.व. २०७२/७३		आ.व. २०७३/७४		आ.व. २०७४/७५	
		राजस्व	वृद्धि प्रतिशत	राजस्व	वृद्धि प्रतिशत	राजस्व	वृद्धि प्रतिशत	राजस्व	वृद्धि प्रतिशत
१	सवारी साधन	४३.६१	३०.६	६०.४६	३८.६४	७१.६८	१८.६	८०.२४	११.९
२	पेट्रोलियम पदार्थ	२५.८३	-८.५	२०.०७	-२२.३	३२.७७	६३.३	५४.६८	६६.९
३	फलाम र स्पात	१०.६	-१६	१३.९५	३१.६	१६.७६	२०.१	२३.३२	३९.२
४	इलेक्ट्रिक मेशिनरी उपकरण	९.३५	९.६	१०.२७	९.८४	१२.८६	२५.२	१५.२२	१८.४
५	सिमेण्ट	६.१	-१२	७.५	२२.९५	१२.१४	६१.९	१५.०३	२३.८
६	प्लाष्टिक तथा यसका सामान	६.४२	-२२	८.५६	३३.३३	९.४५	१०.४	११.६१	२२.९
७	मेशिनरी र तिनका पार्टस्	५.४९	१५.१	६.२२	१३.३	८.७९	४१.३	१२.३८	४०.८

श्रोत: भन्सार विभाग

त्यस्तै, तेस्रो स्थानमा रहेको फलाम र इस्पात आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा ३९.२ प्रतिशतले तथा सातौँ स्थानको मेशिनरी र तिनका पार्टस्को राजस्व संकलन वृद्धि आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा अघिल्ला वर्षहरूको तुलनामा उल्लेख्य वृद्धि (४०.८ प्रतिशत)ले भएको देखिन्छ ।

भन्सार महसुल दर अनुसार राजस्व संकलनको अवस्था

आ. व. २०७४/७५ मा भन्सार महसुल दर अनुसार आयात भन्सार महसुल संकलनको आँकडा विश्लेषण गर्दा सर्वैभन्दा वढी ३० प्रतिशत भन्सार दरबन्दी समूहबाट २७.५१ प्रतिशत राजस्व संकलन भएको थियो भने यही दरबन्दीबाट आ. व. २०७३/७४ मा गत वर्ष २३.७२ प्रतिशत राजस्व संकलन भएको थियो । त्यसैगरी, दोस्रो स्थानमा आ. व. २०७४/७५ मा १५ प्रतिशत भन्सार दरबन्दी समूहबाट करीब १८.३४ प्रतिशत राजस्व संकलन भएको थियो भने यही दरबन्दीबाट आ. व. २०७३/७४ मा गत वर्ष १६.७४ प्रतिशत राजस्व संकलन भएको थियो । अन्यमा उल्लेख भएको दरमा परिमाणात्मक रूपले भन्सार दर लाग्ने वस्तुहरु जस्तै मदिरा, वीयर, वाइन रहेका छन् ।

तालिका १२: आ.व. २०७३/७४ र २०७४/७५ मा भन्सार दरबन्दी दर अनुसार आयात भन्सार महसुल संकलन (रु अर्बमा)

क्र.सं.	वस्तुको शीर्षक	वार्षिक वर्षहरू							
		आ.व. २०७१/७२		आ.व. २०७२/७३		आ.व. २०७३/७४		आ.व. २०७४/७५	
		राजस्व	वृद्धि प्रतिशत	राजस्व	वृद्धि प्रतिशत	राजस्व	वृद्धि प्रतिशत	राजस्व	वृद्धि प्रतिशत
१	सवारी साधन	४३.६१	३०.६	६०.४६	३८.६४	७१.६८	१८.६	८०.२४	११.९
२	पेट्रोलियम पदार्थ	२५.८३	-८.५	२०.०७	-२२.३	३२.७७	६३.३	५४.६८	६६.९
३	फलाम र स्पात	१०.६	-१६	१३.९५	३१.६	१६.७६	२०.१	२३.३२	३९.२
४	इलेक्ट्रिक मेशिनरी उपकरण	९.३५	९.६	१०.२७	९.८४	१२.८६	२५.२	१५.२२	१८.४
५	सिमेण्ट	६.१	-१२	७.५	२२.९५	१२.१४	६१.९	१५.०३	२३.८
६	प्लाष्टिक तथा यसका सामान	६.४२	-२२	८.५६	३३.३३	९.४५	१०.४	११.६१	२२.९
७	मेशिनरी र तिनका पार्ट्स	५.४९	१५.१	६.२२	१३.३	८.७९	४१.३	१२.३८	४०.८

श्रोत: भन्सार विभाग

सन्दर्भ सामग्री

- भन्सार विभाग तथ्यांक विश्लेषण शाखाबाट तयार गरिने राजस्व सम्बन्धी वार्षिक रिपोर्टहरू
- भन्सार विभाग तथ्यांक विश्लेषण शाखाबाट प्रकाशित पुस्तक: Nepal Foreign Trade Statistics fiscal years 2014/15, 2015/16, 2016/17, 2017/18
- केन्द्रीय तथ्यांक विभागको वेबसाइट <https://www.cbs.gov.np>
- भन्सार विभागको वेबसाइट (<https://www.customs.gov.np>)
- नेपाल राष्ट्र बैंकको वेबसाइट <https://www.nrb.org.np>
- भन्सार ऐन, २०६४
- भन्सार विभागबाट प्रकाशित पुस्तक: भन्सार स्मारिका, २०७४

EXIM CODE कार्यान्वयनको वर्तमान अवस्था र आगामी कार्यदिशा

दिपेन्द्र कुमार झा *

पृष्ठभूमि

वैदेशिक व्यापार प्रवर्द्धन गरी निकासी पैठारी कार्यलाई पारदर्शी, व्यवस्थित र सरलीकृत बनाई, व्यावसायिक कारोबारमा प्रयोग हुने कागजातहरूको संख्यालाई घटाएर अस्वस्थ वा अनधिकृत व्यापारिक क्रियाकलापहरूलाई निरुत्साहित गर्ने उद्देश्यकासाथ नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सम्बन्धी अद्यावधिक अभिलेख राख्ने प्रयोजनका लागि संसारका धेरै देशहरू जस्तै प्रत्येक व्यवसायलाई एक विशेष प्रकारमा पहिचान नम्बर दिने गरिन्छ, जसलाई निकासी पैठारी संकेत नम्बर (Export/Import Code) भनिन्छ । हाम्रा दुई छिमेकी मुलुकहरू चीन र भारतले पनि यस्तो कारोबारलाई विशेष प्रकारको नम्बर प्रदान गर्ने कार्य यसअघि नै गरिसकेका छन् ।

तेस्रो मुलुकसँगको व्यापारमा नेपालले पैठारी गर्ने मालवस्तुको ओसारपसारमा भारतीय भन्सार प्रशासनद्वारा जारी हुने Customs Transit Declaration (CTD) को Automation गर्ने कार्यको लागि सन् २०१२ को जनवरीमा नेपाल र भारतको सहसचिवस्तरीय अन्तरसरकारी समिति (Inter Governmental Committee- IGC) को बैठक बसी CTD Automation गर्ने सहमति र १२ मार्च, २०१५ मा South Asia Subregional Economic Cooperation (SASEC) program अन्तर्गत Customs Subgroup Meeting को फलस्वरूप Exim Code कार्यान्वयनका लागि सहमति बन्दै गएको पाइन्छ ।

वर्तमान अवस्था

भन्सार ऐन, २०६४ को दफा ९३ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी विभागका महनिर्देशकबाट २०७३ साल माघ ३ गते निकासी पैठारी संकेत नम्बर प्रदान गर्ने सम्बन्धी कार्यविधि, २०७३ जारी गरियो र ६५ औं भन्सार दिवसको अवसर पारेर २०१७ जनवरी २६ मा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सको २ जना पदाधिकारीहरूलाई प्रदान गरी २०७४ साल श्रावण १ गतेदेखि निकासी पैठारी कारोबारमा Exim Code नम्बर अनिवार्य गरियो । जसको फलस्वरूप २०७५ मंसिर मसान्तसम्म करीब २२९०९ संख्यामा निकासी पैठारी कारोबार गर्ने व्यक्तिहरू आवद्ध भैसकेका छन् ।

Exim Code प्रदान गर्ने प्रयोजनका लागि भन्सार विभागबाट web मा आधारित Exim Code System तयार पारी लागू गरिएको छ । निकासी पैठारी कार्यमा आवद्ध निकायहरू जस्तै, कारोबार गर्ने व्यक्ति, भन्सार विभाग, वाणिज्य विभाग, केन्द्रीय तथा वाणिज्य बैंकहरू र कलकत्तास्थित नेपाली वाणिज्य दूतावासकाबीच एकै प्रणालीमा Log In गरी Exim Code Number

* शाखा अधिकृत, भन्सार विभाग

राखी ASYCUDA World प्रणालीमार्फत् प्रज्ञापनपत्र भर्ने, केन्द्रीय बैंकबाट LC को विवरण यसै प्रणाली मार्फत् प्रविष्ट गर्ने, वाणिज्य विभागले Draft, IT र DAP लगायतका विवरण प्रविष्टि गरी हाल कलकत्तास्थित नेपाली महावाणिज्य दूतावासमा Manual पत्र पठाउने लगायतको सम्पूर्ण कामहरूलाई online मार्फत् प्रक्रिया सरलीकृत गरी कारोबारमा लाग्ने समय र लागत कम गर्ने उद्देश्यबाट यो प्रणाली अभिप्रेरित छ ।

२०७५ साल मंसिर मसान्तसम्म यस प्रणालीमा आवद्ध कारोबारहरूको विवरण यसप्रकार रहेको छः

कारोबारको प्रकार	संख्या
प्रोपाईटरशिप फर्म	११६७५
प्रा.लि. कम्पनी	७३८९
पार्टनरशिप फर्म	८९९
पब्लिक लि. कम्पनी	१४३
अन्य नखुलेको	४६८
नवीकरण भएको	११७४१
कारोबार बन्द भएको	३५७

Exim Code System मा रहेको registration portal र Exim portal को माध्यमबाट Exim Code registration मार्फत् निवेदन दिने र निवेदन verification गरी Exim code number प्राप्त गर्ने, System बाट नै print गर्ने, भन्सार विभागमा System बाट नै mail पठाउने, निवेदनमा आफूले प्रयोग गरेको user तथा password परिवर्तन गर्न सकिने र ASYCUDA World System मा Exim Code number का आधारमा पहुँच हुने अवस्थाको शुरुआत २०७४ साल श्रावण १ गते देखि नै निकासी पैठारी कारोबारमा Exim Code को प्रयोग अनिवार्य गरिएसँगै दुवै प्रणालीहरूकाबीच interface भैसकेको अवस्था छ ।

आगामी कार्यदिशा

Exim Code System मा बाँकी रहेका bank portals, Department of Commerce portal र consulate portal कार्यान्वयनमा नआएसम्म Exim Code System ले पूर्ण रूपमा कार्य गर्ने अवस्था आउँदैन । तसर्थ, यसको पूर्ण कार्यान्वयनको लागि System मा रहेको features का बारेमा कार्यगत एवं प्राविधिक विषयमा जानकारी दिने उद्देश्यका साथ वाणिज्य विभाग र नेपाल राष्ट्र बैंक र नेपाली महावाणिज्यदूतावास कलकत्ताका सम्बन्धित कर्मचारीहरूलाई तालिम दिने कार्य सम्पन्न भइसकेको छ, भने विशाखापटनम बन्दरगाहको प्रयोग भई पैठारी हुने मालसामानको लागि यस्तै प्रकृतिको तालिम नयाँदिल्लीस्थित नेपाली दूतावासमा सञ्चालन गर्न बाँकी छ । त्यसपछि Exim Code का सबै portals को प्रयोग भई यस प्रणालीले पूर्णता पाउनेछ । त्यसैगरी Import

को हकमा विभिन्न बैकबाट प्राप्त हुने LC को विवरण नेपाल राष्ट्र बैकबाट तयार पारी कार्यान्वयनमा ल्याउन लागिएको online प्रणालीले पूर्णता पाउनेछ ।

त्यसैगरी import को हकमा विभिन्न बैकबाट प्राप्त हुने LC को विवरण नेपाल राष्ट्र बैकबाट तयार पारी कार्यान्वयनमा ल्याउन लागिएको online प्रणालीबाट सोझै यस प्रणालीमा upload गर्ने कार्य भन्सार विभाग र राष्ट्र बैकको प्राविधिक कर्मचारीहरूकोबीचमा अन्तरक्रिया एवं छलफल भइरहेको छ । प्राविधिक प्रक्रिया सफल भएपछि दुवै निकायबीच सहमतिपत्रमा हस्ताक्षर गरी अन्तरनिकायका सूचना र जानकारी आपसी हितमा उपयोगमा ल्याउने बाटो खुल्ला हुनेछ । पैठारी कारोबारमा बैकले जारी गर्ने विदेशी विनियम नियन्त्रण फाराम (वि.वि.नि. फाराम) समेत System मा नै verify हुने अवस्थाको शुरुआत हुनेछ । यसबाट कारोबारमा लागत र समयको बचत भई हस्तलिखित रूपमा प्रयोग हुने कागजातको संख्या र झन्झटलाई कम गर्न सकिनेछ ।

निकासीको हकमा, विगतमा नेपालको आफ्नै मौलिक उत्पादनहरू रसिया लगायत यूरोपीय मुलुकहरूमा निकासी गर्दा code को अभावमा भारतकै उत्पादनको रूपमा निकासी गर्नुपर्ने बाध्यताको अन्त्य Exim code को पूर्ण कार्यान्वयन पश्चात हुन जानेछ । जसबाट नेपालले आफ्नो पहिचान पाउनुको साथै (GSP) अन्तर्गतको व्यवस्था अनुसार निकासीकर्ताले पाउने सुविधामा हुने झन्झटबाट मुक्ति पाउने छन् । यसका साथै निकासीकर्ताको सुविधाको लागि व्यापार तथा निकासी प्रवर्द्धन केन्द्रले एउटा छुट्टै पहिचान नम्बर REX को उपयोग गर्ने तयारी गरिरहेको छ । यसमा Exim Code को १३ वटा अंकलाई input system को रूपमा उपयोग गरी निकासीकर्ताको बारेमा system मा रहेको एक आपसमा सूचना आदानप्रदान गर्नको लागि केन्द्र र भन्सार विभागबिच MoU गर्न यथाशीघ्र गृहकार्य अगाडी बढाउन अपरिहार्य देखिएको छ ।

Exim Code System लाई पूर्णता दिन बाँकी रहेको portals हरूलाई कार्यान्वयनमा ल्याइसकेपछि भारतीय पक्षसँग customs transit declaration (CTD) को Automation गर्ने बाटो पूर्ण रूपमा खुल्ला भई हाल भारतीय भन्सार प्रशासनद्वारा जारी हुने ६ प्रति CTD फारामका कारण हुने झन्झटबाट निकास पाउन र भन्सार प्रक्रियालाई सूचना र प्रविधिको उपयोगमार्फत् प्रक्रिया सरलीकृत गर्न दुवै पक्षलाई दबाव परेको छ ।

Exim Code कार्यान्वयनको सम्बन्धमा देखिएका समस्याहरू

- आन्तरिक राजस्व विभागको Integrated Tax System नै Exim Code दर्ताको प्रमुख आधार हो । तसर्थ विभागको System मा कतिपय करदाताहरूको अंग्रेजी नाम update गर्नुपर्ने देखिन्छ । Nepali name ठीक भएपनि ASYCUDA World System ले English name नै लिनुपर्ने भएकोले गलत नाम copy हुने र व्यक्तिको गलत नामबाट प्रज्ञापनपत्र जारी हुन जान्छ । त्यसैगरी करदाताको English name खाली रहेको अवस्थामा EXIM

CODE System भित्र Access नै गर्न नमिल्ने हुँदा आन्तरिक राजस्व विभागबाट करदाताको अन्य प्रमाणको आधारमा आफैले update गरिदिनुपर्ने देखिन्छ ।

- EXIM CODE मा दर्ता हुन कर चुक्ताको प्रमाणपत्र अनिवार्य हुने भएकोले मू.अ. करको पछिल्लो महिनाको विवरण हेर्न र Non filer बारे जानकारी लिन आन्तरिक राजस्व विभागको System मा गई EXIM CODE verification गर्ने अधिकृतहरूले हेर्न र जानकारी लिन सक्ने गरी user उपलब्ध गराउनु पर्ने देखिन्छ ।
- Exim Code दर्ता कार्यविधिमा दर्ता हुनको लागि चुक्ता पूँजी रु. १० लाख हुनुपर्ने प्रावधान रहेको छ तर वाणिज्य विभागले आयात-निर्यात इजाजत दिन घटीमा २० लाख पूँजी हुनुपर्ने प्रावधान रहेकोले दुविधा उत्पन्न भई Exim Code कार्यान्वयनमा समस्या आइरहेकोले भन्सार विभाग र वाणिज्य विभागबीच थप छलफल र अन्तरक्रिया गरी पूँजीमा एकरूपता कायम गर्न जरुरी देखिन्छ ।
- EXIM code को कार्यान्वयनलाई अझ बढी प्रभावकारी बनाउन भन्सार विभाग र बैंकहरूकोबीच आ-आफ्नो प्रणालीमा रहेको सूचना र जानकारीको उपयोग गर्ने विषयमा समझदारी पत्र (MoU) गर्ने दिशामा पहल गर्न आवश्यक देखिन्छ ।
- Exim Code लिँदा पैठारीकर्ताहरूले रु. ३ लाखको घटीमा १ वर्ष अवधि रहेको बैंक जमानत पेश गर्ने व्यवस्था कार्यविधिमा रहेकोले वाणिज्य बैंकहरूले बैंक जमानत जारी गर्दा आफूखुशी शुल्क असुल गरी रहेको गुनासोका सम्बन्धका बैंकहरूबीच अन्तरक्रिया र छलफल गरी यस्तो शुल्कमा सकभर एकरूपता कायम गराउने दिशामा थप प्रयास गर्नु सान्दर्भिक देखिन्छ ।
- Exim Code सम्बन्धमा bank portal को सम्बन्धमा Central Bank का कर्मचारीहरू मात्र प्रशिक्षित छन् । तसर्थ प्रतीतपत्र (LC) खेल्ने सबै बैंकको कर्मचारीहरूलाई राष्ट्र बैंकले तालिम दिई सबै बैंकहरूलाई यस प्रणालीमा आवद्ध गराउने खालको वातावरण निर्माण गर्न जरुरी देखिन्छ ।

निष्कर्ष

माथि उल्लेखित समस्याहरूको समाधान गर्दै यस प्रणालीमा बाँकी रहेको bank portal, Department of Commerce portal र consulate portal कार्यान्वयनमा ल्याउने उद्देश्यका साथ यस प्रणालीमा रहेका features का बारेमा कार्यगत तथा प्राविधिक विषयमा जानकारी दिलाउने उद्देश्यकासाथ, राष्ट्र बैंक, वाणिज्य विभाग र कलकत्तास्थित महावाणिज्यदूतावासका कर्मचारीहरूलाई तालिम दिने कार्य सम्पन्न भई सकेको र विशाखापटनम बन्दरगाहको प्रयोग गरी पैठारी हुने मालवस्तुको जाँचपासको हकमा यसै प्रकृतिको तालिम नयाँ दिल्लीस्थित नेपाली दूतावासका कर्मचारीहरूलाई दिने काम निकट भविष्यमा सम्पन्न गरी Exim Code को सबै portal को प्रयोग

गरी चाँडै पूर्णरूपमा कार्यान्वयनमा ल्याइसकेपछि Customs Transit Declaration (CTD) को automation गर्ने बाटो खुल्ला भई भारतीय भन्सार प्रशासनबाट जारी हुने छ प्रति CTD फारामका कारण भइरहेको प्रक्रियागत झन्झटको अन्त्य हुने, कारोबारमा प्रयोग हुने कागजातको संख्या घट्ने, प्रक्रियागत सरलीकरण गर्न सकिने र व्यापार सहजीकरण थप टेवा पुग्न जाने देखिन्छ । अतः Exim Code को सम्पूर्ण सरोकारवालाहरूले कार्य योजनासहित आ-आफ्नो क्षेत्राधिकारभित्रको गृहकार्य चाँडै पूरा गरी पूर्ण कार्यान्वयनमा जोड दिनु अत्यावश्यक देखिएको छ ।

तसर्थ, अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको लागि राष्ट्रिय एकद्वार प्रणालीको विकास गर्ने दिशामा Exim Code को प्रयोगको माध्यमबाट प्रणालीमा आवद्ध गर्दै कागजातहरू र प्रक्रियाको दोहोरोपन हटाई व्यापारको समय र लागत घटाउनु अर्को महत्वपूर्ण पक्ष रहेको छ । अतः Exim Code को माध्यमबाट सुरक्षित व्यावसायिक वातावरण निर्माण हुन गई व्यवसायको विकास र विस्तारमा सहयोग पुग्ने र देशको आर्थिक विकासमा समेत योगदान पुग्ने देखिन्छ ।

एकीकृत जाँच चौकी (Integrated Check Post) सञ्चालन तथा व्यवस्थापन

प्रकाश पोखरेल *

पृष्ठभूमि

भन्सारमा वस्तु निकासी वा पैठारी गर्दा भन्सार महसुल संकलन गरिन्छ । क्योटो महासन्धिले गरेको परिभाषाअनुसार भन्सारसम्बन्धी कानूनको प्रशासन गर्ने र भन्सार महसुल, कर, शुल्क एवं दस्तुरहरू संकलन गर्ने सरकारी सेवा नै भन्सार हो । भन्सार महसुल तोकिएको बिन्दुहरूमा संकलन गरिन्छ त्यस्तो बिन्दु भन्सार कार्यालय हो । नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालयअन्तर्गत रहेको भन्सार विभाग मातहत भारत र चीन दुबैसँगको सिमानामा जम्मा ३४ वटा मूल भन्सार कार्यालय र एउटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल भन्सार कार्यालय सञ्चालनमा रहेका छन् । पर्सा जिल्लामा रहेको वीरगञ्ज भन्सार कार्यालय देशकै सबैभन्दा धेरै राजस्व संकलन गर्ने मुख्य भन्सार कार्यालय हो । वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयको कार्यबोझ, यसबाट हुने कारोबार तथा समग्र राष्ट्रको supply chain लाई नियमित र व्यवस्थित गरी अन्तर्राष्ट्रियस्तरको आधुनिक भन्सार कार्यालय स्थापना गरी नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारलाई प्रोत्साहन गर्न एकीकृत जाँच चौकीको स्थापना गरी सञ्चालनमा ल्याइएको हो ।

परिचय

एकीकृत भन्सार जाँच चौकी (ICPs) आयात निर्यात तथा सीमा व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित सबै निकायहरू अध्यागमन, भन्सार, क्वारेन्टाइन, सीमा सुरक्षाबल आदिलाई एकै स्थानमा ल्याइ मालवस्तुको निकासी पैठारी तथा यात्रुहरूको आवागमनमा सहजता ल्याउने, व्यापारमा सहजीकरण गर्दै वैदेशिक व्यापारको लागत घटाउने, व्यापार प्रवर्द्धन गर्ने, सामाजिक सुरक्षा गर्ने, समग्र आयात निर्यात प्रक्रियालाई सरलीकृत गर्ने कार्यको लागि बैंक, पार्किङ, सेड, गोदाम, चमेनागृह, तौल मेशिन, शीतगृह, सिसिटिभि निगरानी, प्राथमिक उपचार केन्द्र आदि विभिन्न सुविधाकासाथ स्थापित खुला, फराकिलो तथा सुविधासम्पन्न एकीकृत सेवा केन्द्र हो ।

यो नयाँ अवधारणामा आधारित भन्सार जाँच चौकी हो । दुई मुलुकको सीमामा भन्सारसँग सम्बन्धित सबै सुविधा एकै ठाउँमा उपलब्ध गराउने अवधारणामा आधारित यो आधुनिक मोडेलमा बनेको छ । यसबाट दुई मुलुकबीचको व्यापार सहजीकरण हुने त छँदैछ, यसले दुवै देशका खुला नाकामा हुनसक्ने राजस्व चुहावट, अवैध निकासी पैठारी तथा आपराधिक गतिविधि नियन्त्रणमा समेत सहयोग गर्ने विश्वास गर्न सकिन्छ । यसको सञ्चालनपश्चात वीरगञ्ज र रक्सौल भन्सार नाकामा देखिने मालवाहक सवारीसाधनको हप्तौंको जाम समाप्त भएको छ ।

* भन्सार अधिकृत, वीरगञ्ज भन्सार कार्यालय

आइसिपीलाई नै लक्षित गरेर वीरगञ्ज-पथलैया सडक पनि ६ लेनको बन्ने क्रममा धमाधम काम भैरहेको छ ।

नेपाल र भारतबीच हुने मालसामानको आयात-निर्यातलाई सहज बनाइ द्विपक्षीय व्यापारलाई प्रोत्साहन गर्न तथा सीमा पार गर्ने यात्रुहरूको सुविधाको लागि भारत सरकारको लगानीमा पर्सा जिल्लाको वीरगञ्ज महानगरपालिकास्थित अलौ र सिसिया तथा सीमावर्ती भारतको विहार राज्यको पूर्वीचम्पारणमा रहेको शहर रक्सौलमा दुवैतिर एकै प्रकारको भौतिक संरचनामा एकीकृत जाँच चौकी निर्माण गरिएको छ । नेपाल सरकारले आइसीपी निर्माणका लागि करीब ११५ विगाहा जमिन अधिग्रहण गरी उपलब्ध गराएको थियो । कुल ७३० वर्ग मिटर क्षेत्रफलमा फैलिएको ICP मा ५ वटा ठूला गोदाम, २ ठूला सेड, कार्यालय सञ्चालन भवन, भन्सार कार्यालयको भवन, भन्सार एजेन्टको लागि स्थान, उपचार केन्द्र भवन, खाजा तथा खाना घर, बैंक तथा वित्तीय संस्थाको भवन, सुरक्षाकर्मीको भवन, पर्खाल लगायतका संरचना निर्माण भएका छन् भने थप गोदाम तथा यार्ड निर्माणको कार्य समेत शुरू भै सकेको छ ।

नेपाल र भारत सरकारबीच नेपाल भारत सिमानाका विभिन्न चार स्थानमा आईपीसीको निर्माणको लागि सन् २००५ मा सम्झौतापत्रमा हस्ताक्षर भएकोमा पहिलो चरणमा रक्सौल-वीरगञ्ज र जोगवनी-विराटनगरमा ICP को निर्माण शुरू गरिएको थियो । रक्सौल-वीरगञ्ज ICP २०७४ चैत्र ११ (March 25) गते भारत सरकारले नेपाल सरकारलाई एक कार्यक्रमकाबीच हस्तान्तरण गरी ICP को सम्पूर्ण जिम्मा नेपाल सरकारलाई दिएकोमा नेपाल तथा भारतका सम्माननीय प्रधानमन्त्रीहरूद्वारा २०७४ साल चैत्र २५ गते संयुक्त रूपमा उद्घाटन गरी ICP बाट आयात निर्यातको काम विधिवत सुचारु गरिएको थियो । हाल, एकीकृत जाँच चौकी (ICP) को सञ्चालन, रेखदेख तथा व्यवस्थापनको कार्य नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समिति (NITDB) ले गर्दै आएको छ । NITDB ले Entry तथा Exit Gate व्यवस्थापन, Parking व्यवस्थापन, Warehousing, ढुवानीका साधनहरूको Lane व्यवस्थापन, सरसफाइ, मर्मतसम्भार लगायतका कार्यहरू गरिरहेको छ ।

नेपाल भारत सिमानामा निर्माण भएका र प्रस्तावित एकीकृत जाँच चौकीहरू

	Name	Border	Location
1	ICP Birgunj (Raxual)	India - Nepal	Bihar (East Champaran) - Pradesh 2 (Parsa)
2	ICP Biratnagar (Jogbani)	India - Nepal	Bihar(Arariya)- Pradesh 1 (Morang)
3	ICP Bharahawa (Sunauli)	India - Nepal	Uttarpradesh (aharajganj) - Pradesh 5 (Rupandehi)
4	ICP Nepalgunj (Rupaidiya)	India - Nepal	Uttar Pradesh (Bahraich) - Pradesh 5 (Banke)

ICP वीरगञ्जमा उपलब्ध सुविधाहरू

- | | |
|--------------------------|---------------------------------------|
| # भन्सार जाँचपास कक्ष | # शीत घर |
| # तौल मेशीन | # पशु, प्लान्ट तथा खाद्य क्वारेन्टाइन |
| # यात्रु टर्मिनल | # Isolation Bay and Footpath |
| # भन्सार प्रयोगशाला | # प्राथमिक उपचार केन्द्र |
| # सिसिटिभी निगरानी तथा | # बैंक |
| # Inspection Shed | # कार्गो टर्मिनल भवन |
| # भन्सार सुरक्षा बल | # पार्किङ क्षेत्र तथा यार्ड |
| # आयात तथा निर्यात गोदाम | # अध्यागमन |
| # पानी तथा विद्युत | # सार्वजनिक उपयोगको क्षेत्र |
| # इन्टरमोडल कार्यालय | # Fire Fighting System |
| # Animal Sheds | # चमेना गृह |
| # Charging Station | |

एकीकृत जाँच चौकी किन?

- ICP मा सबै नियामक निकायहरू अध्यागमन, भन्सार, क्वारेन्टाइन, सीमा सुरक्षा बल लगायतले एकै स्थानमा रही एउटै छानामुनिबाट सेवा प्रवाह गर्दै आयात निर्यात प्रक्रिया सरल बनाउन ।
- वैधानिक व्यापारलाई प्रोत्साहन गर्न तथा नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको समय र लागत दुबै घटाउन ।
- ICP मा बैंक, गोदाम, सेड, पार्किङ, चमेनागृह जस्ता विभिन्न सुविधाहरू एकै स्थानमा प्राप्त हुने हुनाले मालवस्तुको जाँचपास तथा यात्रुहरूको आवतजावतमा सहजता ल्याउन ।
- विभिन्न निकायबीचको प्रभावकारी समन्वय तथा सूचना तथा जानकारी आदानप्रदान सहज भई समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापनको उद्देश्य प्राप्त गर्न ।
- भन्सार कार्यालयले अपनाएको Computerized System (ASYCUDA World- NECAS) को पूर्ण कार्यान्वयन गरी आधुनिक सेवा सुविधा तथा नयाँ प्रविधिको प्रयोगबाट भन्सार जाँचपासको कार्य छिटो छरितो तथा प्रभावकारी बनाउन ।
- भन्सार जाँचपासलाई स्वचालित प्रणालिमा आधारित बनाउने तथा self-compliance लाई प्रोत्साहन गर्दै जाँचपासमा सरलता, मितव्ययिता तथा पारदर्शिता ल्याइ जोखिम बिहीन आधुनिक भन्सारको स्थापना गर्न ।

हालको अवस्था

- तेस्रो मुलुकबाट आउने मालवस्तुको करीब ९८ प्रतिशत र भारतबाट आउने मालवस्तुहरूको करीब ४० प्रतिशत व्यापार हाल एकीकृत जाँच चौकीबाट हुँदै आएको छ ।
- विशेष गरी भारतबाट आउने Bulk Cargos, एजेन्सीमार्फत हुने पैठारी तथा भारतको बरौनीबाट लोड हुने ईन्धन र निकासी हुने अधिकांश मालवस्तु एकीकृत जाँच चौकीबाटै जाँचपास हुने गरेका छन् ।
- ICP मा NECAS को Gate Entry Module लागू गरी काम शुरू गरिसकिएकोले भन्सार जाँचपासको सम्पूर्ण प्रक्रिया Full Automation मा पुगेको छ ।
- वीरगञ्ज तथा एकीकृत जाँच चौकीबाट जाँचपास भएका प्रज्ञापनपत्र र संकलन भएको राजस्वको तुलना तल प्रस्तुत तालिकामा गरिएको छ ।

आर्थिक वर्ष २०७५/७६ को पौष १९ गते सम्मको विवरण

विवरण	वीरगञ्ज (BRJ०१)	ICP (BRJ03)	यानु शाखा वीरगञ्ज
पैठारी प्रज्ञापनपत्र संख्या	57326	29513	51102
निकासी प्रज्ञापनपत्र संख्या	1120	3878	
Green Channel %	29%	66%	
Yellow Channel %	6%	9%	
Red Channel %	64%	25%	
राजस्व रकम (रु. अर्वमा)	34.78	38.62	
कुल राजस्वमा प्रतिशत	47%	53%	

श्रोत: भन्सार कार्यालयको अभिलेख

माथिको तालिका हेर्दा के देखिन्छ भने एकीकृत जाँच चौकी सञ्चालनमा आएको झन्डै एक वर्ष हुँदासम्म पनि वीरगञ्ज भन्सारको सम्पूर्ण कारोबार ICP मार्फत हुन सकेको छैन । राजस्वको हिसाबले आधाभन्दाबढी ICP बाट संकलन भएको पाइए तापनि प्रज्ञापनपत्रको हिसाबले एकीकृत जाँच चौकीको कारोबार वीरगञ्ज भन्सारकोभन्दा आधाजस्तो मात्र छ । भारतबाट आउने खुद्रा मालवस्तु तथा नजीकको बजारबाट आउने कुनै पनि ससाना परिमाणका मालवस्तु ICP बाट आएका छैनन् । त्यस्तै जोखिम मूल्यांकनको हिसाबले ICP मा न्यून जोखिम र वीरगञ्ज भन्सारमा हुने कारोबारमा उच्च जोखिम रहेको मालवस्तु जाँचपासमा प्रयोग भएको देखिन्छ ।

नेपाल तथा भारतीय ICP मा Port Handling Operator हरूले लगाउने विभिन्न शुल्कहरूको तुलनात्मक अवस्था

नेपालको Nepal Intermodal Transport Development Board (NITDB) तथा भारतको Land Port Authority of India (LPAI) दुबैले आफ्नो क्षेत्र (ICP) मा प्रवेश गर्ने ढुवानीका साधन तथा मालवस्तुहरूमा विभिन्न प्रकार र आधारमा शुल्कहरू लिने गर्दछन् ।

नेपालमा इन्टरमोडल यातायात विकास बोर्डले ICP मा प्रवेश गर्ने ढुवानी साधन तथा मालवस्तुहरूको प्रवेश शुल्क, पार्किङ शुल्क, वजन शुल्क, गोदाम शुल्क, लोडअनलोड शुल्क जस्ता विभिन्न शुल्कहरू लिँदै आएको छ । भारततर्फ तथा नेपालतर्फ लिईने शुल्कको विवरण निम्न बमोजिम रहेको छ:

Approved Tariff of ICP, Raxual, India

Entry cum Parking Fee			Weighment Charges	
Vehicles	Charges in INR		Charges in INR	
For light vehicle upto 5 MT (4-6 Wheelers)	100	Per Day or part therof	40	Per Vehicle/Truck
For Commercial Vehicle upto 15 MT (6-10 wheelers)	200	Per Day or part therof	50	Per Vehicle/Truck
For Commercial Vehicle more than 15 MT (Trailors & 10 -more wheelers)	400	Per Day or part therof	100	Per Vehicle/Truck
For Chassis	250	Per Day or part therof	100	Per Vehicle/Truck

* 24 HOURS FROM ENTRY TIME

Source: <http://www.lpai.gov.in/>

Approved Tariff of ICP, Birgunj, Nepal

Entry Charge		Parking Charge		Weighment Charges
Vehicle Type	Charge Rs.	2 - 7 day*s Charge	8 - More day*s Charge	Charges/Times
40'CONTAINER TRAILOR	643.08	428.71	643.08	Loaded Vehicles Rs. 214.37 per Vehicle/Truck
ATRICULATED 20' VEHICLE	643.08	428.71	643.08	
ATRICULATED 40' VEHICLE	643.08	428.71	643.08	
20" CONTAINERTRAILOR	428.71	321.54	428.71	
BULLOCK CART	107.18	321.54	428.71	
CAR	107.18	321.54	428.71	
FIXED CONTAINER / C-TRUCK	321.54	321.54	428.71	
HAND-CART	32.18	321.54	428.71	
JEEP	107.18	321.54	428.71	
LP GAS FEU (40)	643.08	428.71	643.08	
LP GAS TEU (20)	428.71	321.54	428.71	
ON TEST-TRACTOR	214.37	321.54	428.71	
RICKSHAW	32.18	321.54	428.71	
TANKER	214.37	321.54	428.71	
TEMPO	107.18	321.54	428.71	
TRACTOR-TRAILOR	214.37	321.54	428.71	
TRAILOR	214.37	321.54	428.71	
TRUCK	214.37	321.54	428.71	

* 24 HOURS FROM ENTRY TIME

Source: <http://nitdb.gov.np>

माथि प्रस्तुत नेपाल तथा भारतीय Port Handling Authority हरूले लिने शुल्क समान्यतया केही महँगो जस्तो देखिएको छ । अझ तालिकामा उल्लेख भएको प्रवेश तथा पार्किङ शुल्कलाई तुलना गर्ने हो भने नेपाल पक्षको आईसीपी भारतीय आईसीपीभन्दा महँगो देखिएको छ । मालवस्तु चेकजाँचको लागि लामो समयसम्म रहनु पर्ने, कागजात तथा अन्य कुनै कारणले रोकिनु पर्ने अवस्थामा पार्किङ लगायतका शुल्क निकै महँगो पर्ने देखिन्छ । यसले समग्र मालवस्तुको लागत बढाउँछ । उदाहरणको लागि मानौं कुनै ४० फुटे कन्टेनर भारतीय ICP बाट प्रवेश गरी सोही दिन नेपाल प्रवेश गर्‍यो र त्यसको भोलिपल्ट ICP वीरगञ्जबाट निस्क्यो भने भन्सारमा लाग्ने महसुल, डिटेन्सन, लोड अनलोड बाहेक नेपाली रुपैया करीब २३०० (कर बाहेक) तिर्नु पर्ने देखिन्छ ।

आर्थिक वर्ष २०७४।७५ को श्रावण महिनादेखि पौष २२ गते सम्म ICP मा प्रवेश गरेका सवारी साधनहरूको विवरण

Vehicle Type	Number of Vehicles	Import / Export Status
{40' CONTAINER} TRAILOR	12833	Import Vehicles 66180 and Export Vehicles 4513
{ATRICULATED} 20' VEHICLE	68	
{ATRICULATED} 40' VEHICLE	6659	
20'{CONTAINER}TRAILOR	3030	
BULLOCK CART	0	
CAR	474	
FIXED CONTAINER / C-TRUCK	4328	
HAND-CART	2	
JEEP	173	
LP GAS FEU (40)	6590	
LP GAS TEU (20)	11	
ON TEST-TRACTOR	107	
RICKSHAW	20	
TANKER	16274	
TEMPO	8	
TRACTOR-TRAILOR	20	
TRAILOR	106	
TRUCK	19990	
TOTAL	70693	

Source: NITDB, ICP Birgunj Record

आर्थिक वर्ष २०७५।७६ को पौष २२ सम्मको अभिलेख हेर्दा वीरगञ्ज आईसीपीमा प्रति महिना १२३३० र प्रतिदिन ४११ विभिन्न यातायातका साधनहरूको आवतजावत भएको पाइयो । अहिलेकै अवस्थामा पनि आईसीपीमा पार्किङ तथा यार्डको समस्या भइरहेकोमा संरचनामा सुधार तथा पूर्वाधार विकास नगरी वीरगञ्ज भन्सारबाट दैनिक कारोबार हुने ४००भन्दा बढी ढुवानीका

साधनहरू, निजी सवारी साधन, साइकल, मोटरसाइकल, ठेला टाँगाको व्यवस्थापन गर्न सकिने अवस्था देखिँदैन ।

समस्याहरू

- भौतिक पूर्वाधार सँग सम्बन्धित समस्याहरू
 - यार्ड, सेड, गोदाम, पर्याप्त नहुँदा मालवस्तु चेकजाँच तथा ढुवानीका साधनहरूको पार्किङको ठाउँ अभाव भई यार्ड तथा गोदाम व्यवस्थापनमा कठिनाइ हुनु ।
 - ICP मा छुट्टै आवासको व्यवस्था नहुँदा कर्मचारीहरूलाई समय व्यवस्थापन गर्न कठिनाई हुनु तथा पुराना सवारी साधनका कारण वीरगञ्ज भन्सारबाट ICP नियमित जाने आउने कार्यमा समस्या हुनु
 - ICP प्रवेश द्वारबाट ड्राईपोर्ट वाइपाससम्मको करीब ७०० मिटर बाटो फराकिलो बनाउने कार्य अझै सम्पन्न नहुनु ।
 - ICP को संरचनात्मक layout नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार र भन्सारको कार्य प्रक्रियासँग मिल्ने खालको नहुनु ।
 - हाल वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयको यार्डबाट मात्र दैनिक करीब ५०० ढुवानीका साधनहरू (ट्रक, कन्टेनर, ट्याङ्कर, ठेला टायर) तथा त्यति नै मात्रामा निजी सवारीसाधन, टेम्पु, रिक्सा, टाँगा आवतजावत गरिरहेको सन्दर्भमा यही संरचनामा सम्पूर्ण कारोबार ICP बाट सञ्चालन गर्न कठिनाइ हुने ।
 - ICP सञ्चालनमा आएको १ वर्ष पनि नपुग्दै यसका भौतिक पूर्वाधारहरू भवन, बाटो, यार्ड, फूटपाथ भत्किन थाल्नु तथा शौचालय तथा धारा, पानी बिग्रिन हराउन थाल्नु ।
- शुल्क सम्बन्धी समस्या
 - नेपाल तथा भारतका दुबै ICP मा Parking, Weighing, Handling तथा अन्य विविध शुल्कहरू तिर्नु पर्ने कारणले व्यापारीहरू ICP बाट ढुवानीका साधन ल्याउन प्रोत्साहित नहुनु ।
 - नेपाल तथा भारतका दुबै ICP ले लिने शुल्क महँगो हुँदा वीरगञ्ज भन्सारमा मालवस्तु पैठारीको चाप अझै रहनु ।
 - ICP ले लिने शुल्क महँगो भएको कारणले चमेनागृह सञ्चालन हुन नसक्नु ।
 - व्यवस्थापकीय तथा जनशक्ति व्यवस्थापन सम्बन्धी समस्या
 - वीरगञ्ज भन्सार तथा ICP दुबैतर्फ कार्यालय सञ्चालन गर्नुपर्ने हुँदा कर्मचारी खटनपटन तथा आवतजावतमा असुविधा हुनु ।

- दुईतिर कार्यालय सञ्चालन हुँदा भन्सार एजेन्ट, प्रतिनिधिहरू तथा उनिहरूका कर्मचारीसमेत वीरगञ्ज भन्सार, Dryport हुँदै अनिमात्र ICP पुग्ने हुँदा समयमा काम नहुने तथा रातिसम्म काम गर्नुपर्ने बाध्यता रहनु ।
- ICP को सरसफाइ, भएका चल अचल सम्पत्तिको संरक्षण, वृक्षारोपण गरिएका बोटविरुवाको रेखदेख, विग्रिएका भाँचिएका संरचनाहरूको मर्मत सम्भार हुन नसक्नु ।
- नीतिगत तथा प्रक्रियागत समस्या
 - वीरगञ्ज भन्सार तथा ICP एउटा र सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालय छुट्टै भएको अवस्थामा मूल्यांकन, वर्गीकरण तथा जाँचपासमा एकरूपता कायम हुन नसकेको अवस्थामा व्यापारी तथा व्यवसायीहरूले खेल्ने मौका पाउनु ।
 - भारतीय ICP, भारतीय ल्यान्ड कष्टम, नेपाल तर्फको ICP, नेपाल भन्सार सबैको आ-आफ्ना software, प्रक्रिया, नियम आदिले गर्दा व्यवसायीहरूको समय, लागत बढ्नुका साथसाथै प्रक्रियागत झन्झट व्यहोर्नु ।
 - भारत तथा नेपालमा विभिन्न निकायहरूको चेक जाँच, शुल्क, जरिवाना, Entry, Exit जस्ता विविध झन्झटले गर्दा सवारी चालकहरू सकेसम्म ICP को बाटो प्रयोग गर्न नरुचाउनु ।
 - भारतीय भन्सारबाट Bill of Export जारी गर्न समय लाग्ने, ढुवानीको साधन पार्किङ स्थानमा नभेटिने, भन्सार कार्यालय, भन्सार एजेन्ट, सवारी चालक, Intermodal वा अन्य कसैको कारणले पनि गाडी रोकिएमा ICP मा लाग्ने पार्किङ लागायतका विभिन्न शुल्क थपिँदै जाने हुनाले पनि व्यवसायी ICP मा आउन प्रोत्साहित नहुनु ।
- अन्तरनिकाय समन्वयमा समस्या
 - एकीकृत जाँच चौकीमा रहेका विभिन्न निकायहरू फरक फरक ऐन, नियम, कानूनबाट स्थापित तथा निर्देशित रहेका तथा फरक फरक मन्त्रालय तथा विभाग मातहत रहने हुँदा समन्वय प्रभावकारी नहुनु ।
 - कुनै काम एकभन्दा बढी निकायको कार्यक्षेत्रमा पर्न सक्ने देखिएमा कार्यक्षेत्रको विवाद रहनु (जस्तै: पैठारी हुने मकैको गुणस्तर परीक्षणमा खाद्य, पशु तथा प्लान्ट क्वारेन्टाइन कसले परीक्षण गर्ने भन्ने विवाद)
 - कार्यक्षेत्रको विवाद (जस्तै: भन्सार जाँचपास भएका प्रज्ञापनपत्र प्रहरी वा अन्य निकायले हेर्ने, मालवस्तुको परिमाण, मूल्य, गुणस्तरका विषयमा सोधपुछ गर्ने, खानतलासी गर्ने जस्ता कार्य)
 - एकीकृत जाँच चौकीमा भएका स्रोत साधनको प्रयोगको विषय

- भारतीय भन्सार, भारतीय Port Handling Office, Nepal Intermodal, Nepal Customs तथा अन्य निकायहरूबीचको द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय समन्वय प्रभावकारी नहुनु ।

आगामी कार्यदिशा

- भौतिक पूर्वाधारको विकासमा जोड दिइ ICP मा थप यार्ड, सेड तथा गोदाम, यात्रुको लागि अलगगै मार्गको निर्माण तथा अन्य संरचनात्मक सुधार तथा मर्मत सम्भार कार्यलाई नियमितता दिनुपर्ने ।
- ICP प्रवेश गर्ने प्रवेशद्वार देखि Dry Port Bypass सम्मको करीब ७०० मिटर सडक विस्तारको कार्य चाँडो सम्पन्न गर्नुपर्ने ।
- ICP को प्रभावकारी व्यवस्थापनको लागि भन्सार प्रशासन, Intermodal, सुरक्षा निकाय, क्वारेन्टाइन लगायत अन्य सबै सरोकारवाला निकायहरूबीच नियमित छलफल, बैठक हुनुपर्ने तथा एक अर्को निकायहरूबीच सूचना आदानप्रदान गरी समन्वयात्मक तवरले कार्य गर्ने ।
- नेपाल तथा भारत दुबैतर्फका ICP मा लिइँदै आएको विभिन्न शुल्कका दरहरू पुनरावलोकन गरी शुल्कहरू केही घटाइ ICP मार्फत हुने कारोबारलाई प्रोत्साहन गर्नुपर्ने तथा ICP मा रहेको चमेना गृह सञ्चालनको लागि शुल्कको पुनरावलोकन गरी तत्काल सञ्चालनमा ल्याउनु पर्ने ।
- ICP बाट आफ्ना सम्पूर्ण मालवस्तु ल्याउन उद्योगी, व्यापारीहरूलाई प्रोत्साहन गर्नुका साथै तत्कालै रक्सौलबाट लोड हुने बाहेकका मालवस्तुहरूलाई अनिवार्य ICP बाट ल्याउन लगाउनु पर्ने ।
- वीरगञ्ज भन्सार कार्यालय सहसचिवको नेतृत्वमा आइसकेको अवस्थामा वीरगञ्ज भन्सार कार्यालय (ICP समेत) र सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयलाई एउटै कार्यालय बनाउन उपयुक्त हुने ।
- नेपाल भन्सार, इन्टरमोडल, भारतीय भन्सार तथा LPAI ले प्रयोग गरीरहेका आ-आफ्ना सफ्टवेयरबीच Interlinked गर्दै data sharing गरी प्रक्रियागत झन्झटलाई कम गर्ने ।
- हाल वीरगञ्ज भन्सार तथा आइसिपी दुबै स्थानबाट भन्सार जाँचपासको कार्य भै रहँदा कर्मचारी व्यवस्थापन सवारी साधन व्यवस्थापन तथा समग्र कार्यालय व्यवस्थापन नै निकै कठिन भएकोले वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयबाट हुने हुने सम्पूर्ण काम ICPमार्फत मात्र हुने व्यवस्था लागू गरी हालको वीरगञ्ज भन्सारलाई यात्रु आवतजावत लागि मात्र खुला राख्ने व्यवस्था लागू गर्नुपर्ने ।

सन्दर्भ सामग्री

- भन्सार ऐन, २०६४ तथा नियमावली, २०६४
- www.customs.gov.np
- <http://nitdb.gov.np/>
- <http://www.lpai.gov.in>
- विभिन्न पत्र पत्रिका तथा अनलाइन पोर्टलहरु
- भन्सार कार्यालयका अभिलेख तथा प्रकाशनहरु
- नेपाल इन्टरमोडल यातायात विकास समितिका प्रकाशनहरु

नेपालको भन्सार प्रशासनमा भन्सार मूल्यांकन सम्बन्धी जानकारी

✍ टिकाराम पौडेल *

राज्यको उत्पत्ति भएदेखि नै सिमानामा लाग्ने कर, शुल्क तथा दस्तुरहरूको संकलनसम्बन्धी कार्य भन्सार प्रशासनले गर्दै आएको पाइन्छ । नेपालको भन्सार प्रशासनको इतिहास खोतल्दै जाँदा लिच्छविकालसम्म पुग्न सकिन्छ । त्यसैले नेपालको भन्सार प्रशासनलाई प्राचीन प्रशासनहरू मध्येकै एक हो भनेर भन्ने गरिन्छ । यसरी भन्सार बिन्दुहरूमा कानूनमा तोकिएबमोजिम भन्सार महसुलका अतिरिक्त मूल्य अभिवृद्धि कर, अन्तःशुल्क लगायतका करहरू संकलन गर्ने जस्ता प्रशासनिक क्रियाकलाप भन्सार प्रशासनले गर्दै आएको छ ।

भन्सार जाँचपास प्रयोजनको लागि कुनै पनि मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण गर्ने कार्य नै भन्सार मूल्यांकन हो, जुन नियम कानूनमा आधारित रहेर प्रक्रियागत तवरबाट हुने गर्दछ । भन्सार मूल्यांकनलाई बुझ्नुभन्दा पहिले भन्सार मूल्यलाई बुझ्नु जरुरी छ । भन्सार मूल्य भन्नाले भन्सार महसुल निर्धारण गर्ने प्रयोजनको लागि निकासी वा पैठारी गरिने मालवस्तुको कानूनबमोजिम निर्धारण गरिएको मूल्य सम्झनुपर्छ । भन्सार मूल्य निर्धारण सम्बन्धमा भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३ र दफा १६ मा व्यवस्था गरिएको छ, जुन भन्सार मूल्यांकनको प्रमुख कानूनी आधार हो ।

पैठारी हुने मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण

पैठारी हुने मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण गर्दा विश्व व्यापार संगठनको भन्सार महसुल तथा व्यापारसम्बन्धी सामान्य सम्झौता (General Agreement on Tariffs and Trade) १९९४ को धारा ७ कार्यान्वयन गर्नको लागि सम्पन्न भएको सम्झौतामा उल्लेखित भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी नियमहरू, अनुसूची र व्याख्या अवलम्बन गर्नुपर्ने कानूनी व्यवस्था रहेको छ, जुन निम्नानुसार छन्-

(क) मालवस्तुको कारोवार मूल्यको आधारमा (Transaction Value Basis):

पैठारीकर्ताले आफूले पैठारी गरेको मालवस्तुको मूल्य प्रमाणित गर्ने विवरण र कागजात संलग्न गरी भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३ को उपदफा (३)बमोजिम घोषणा गरेको कारोवार मूल्यमा भाडा, बीमा तथा अन्य सम्बद्ध खर्च समावेश नगरेको भएमा समावेश गरी त्यस्तो कारोवार मूल्यको आधारमा मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण गरिन्छ । पैठारीकर्ताले घोषणा गरेको मूल्य भन्सार अधिकृतलाई शंकास्पद लागेमा कारोवार मूल्यलाई पुष्ट्याई गर्ने थप कागजात माग गरी अध्ययन गरिन्छ । यस आधारमा

* शाखा अधिकृत, भन्सार विभाग

मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण हुन नसकेमा त्यसको कारण सहितको सूचना भन्सार अधिकृतले सम्बन्धित पैठारीकर्तालाई दिनु पर्दछ ।

(ख) समरूपको वस्तुको कारोवार मूल्यको आधारमा (Transaction Value of Identical Goods Basis):

कारोवार मूल्यको आधारमा मालवस्तुको मूल्य निर्धारण हुन नसकेमा त्यस्तो मालवस्तुको भन्सार मूल्य त्यस्तो मालवस्तु पैठारी हुनुभन्दा पहिले नेपालमा पैठारी भैसकेका बनोट, गुण, प्रकृति र विशेषता लगायत सम्पूर्ण कुरा एकै किसिमको भएको समरूपको मालवस्तुको कारोवार मूल्यको आधारमा निर्धारण गरिन्छ ।

(ग) मिल्दोजुल्दो वस्तुको कारोवार मूल्यको आधारमा (Transaction Value of Similar Goods Basis):

समरूपको मालवस्तुको कारोवार मूल्यको आधारमा पैठारी हुने मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण हुन नसकेमा नेपालमा पहिले पैठारी भएको सबै कुरामा उस्तै नभएका तर उस्तै बनोट, सामग्रीको अंश र उस्तै उस्तै विशेषताको कारणले गर्दा उस्तै काम गर्नसक्ने र व्यापारिक रूपमा साटफेर हुनसक्ने मिल्दोजुल्दो मालवस्तुको कारोवार मूल्यको आधारमा त्यस्तो मालवस्तुको मूल्य निर्धारण गरिन्छ ।

(घ) घटाउ विधिको आधारमा (Basis of Deductive Value Method):

मिल्दोजुल्दो वस्तुको कारोवार मूल्यको आधारमा भन्सार मूल्य कायम गर्न नसकिएमा त्यस्तो मालवस्तु अधि नै नेपालमा पैठारी भई बजारमा पैठारीकर्तासँग असम्बन्धित व्यक्तिलाई बिक्री भएको रहेछ भने त्यसरी बिक्री भएको अधिकतम इकाइको प्रति इकाइ बिक्री मूल्यमा नेपालमा लागेको कर, महसुल, अन्य सम्बद्ध खर्च र मुनाफा कटाई त्यस्तो मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण गरिन्छ ।

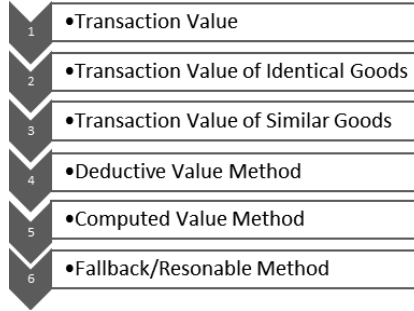
(ङ) जोड विधिको आधारमा (Basis of Computed Value Method):

घटाउ विधिको आधारमा भन्सार मूल्य निर्धारण हुन नसकेमा त्यस्तो मालवस्तु उत्पादन वा निर्माण गर्न लागेको खर्च र सो मालवस्तु पैठारीकर्तालाई बिक्री गर्दा विक्रेताले लिएको वा लिनसक्ने मुनाफासमेत गणना गरी भन्सार मूल्य निर्धारण गरिन्छ । तर पनि पैठारीकर्ताले अनुरोध गरेमा Deductive Value Methodभन्दा पहिले Computed Value Method को आधारमा भन्सार मूल्य निर्धारण गर्न सक्ने व्यवस्था रहेको छ ।

(च) मनासिव आधारमा (Fallback/Reasonable Basis):

जोड विधिको आधारमा समेत भन्सार मूल्य निर्धारण गर्न नसकिएमा माथिका आधारहरू विपरीत नहुने गरी भन्सार अधिकृतले मनासिव आधारमा पैठारी हुने मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण गर्ने गर्दछ ।

Fig 1. Basis for Determination of Customs Value of Goods to be Imported In Nepal



माथि उल्लेख भए अनुसार तोकिएका ६ वटा विधिहरूलाई क्रमिक रूपमा अवलम्बन गर्नुपर्ने हुन्छ तर व्यवहारिक रूपमा यस अभ्यासको कमी देखिएको छ ।

अस्थायी रूपमा भन्सार मूल्य निर्धारण

पैठारीकर्ताले मनासिव कारण देखाई मालवस्तुको मूल्यांकनको लागि आवश्यक पर्ने कागजात तथा अन्य जानकारी तत्काल उपलब्ध गराउन नसक्ने व्यहोराको निवेदन दिएमा वा मालवस्तु प्रयोगशाला परीक्षण वा अन्य जाँच गरेपछि मात्र भन्सार मूल्य निर्धारण गर्नुपर्ने वा गर्न सकिने भएमा वा पैठारीकर्ताले उपलब्ध गराएको कागजात र जानकारीका सम्बन्धमा थप जाँचबुझ गर्नुपर्ने देखिएमा भन्सार अधिकृतले मालवस्तुको मनासिव अस्थायी भन्सार मूल्य निर्धारण गर्न सक्ने व्यवस्था रहेको छ । अस्थायी भन्सार मूल्य निर्धारण भएपछि पैठारीकर्ताले त्यस्तो मालवस्तुमा लाग्ने महसुल धरौटीमा राखी मालवस्तु छुटाउन चाहेमा भन्सार अधिकृतले त्यस्तो मालवस्तु जाँचपास गरिदिनेछ, तर यसरी अस्थायी मूल्य निर्धारण भएको मितिले तीस दिनभित्र भन्सार अधिकृतले भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३बमोजिम भन्सार मूल्य निर्धारण गर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ ।

निकासी गरिने मालवस्तुको भन्सार मूल्य निर्धारण

निकासीकर्ताले घोषणा गरेको बीजक मूल्य नै निकासी गरिने मालवस्तुको भन्सार मूल्यको रूपमा मानिने कानूनी व्यवस्था रहेको छ । सोहीअनुरूप नै भन्सार मूल्य निर्धारण गरिँदै आएको पाइन्छ । नेपाल सरकारले आवश्यक ठानेमा भन्सार मूल्य नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरी निर्धारण गर्नसक्ने व्यवस्था समेत रहेको छ ।

मूल्यांकन पुनरावलोकन तथा पुनरावेदन

भन्सार अधिकृतले भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३ ले गरेको भन्सार मूल्य निर्धारणको निर्णय वा आदेशउपर चित्त नबुझ्ने व्यक्तिले पुनरावलोकनको लागि भन्सार मूल्य निर्धारणको निर्णय वा आदेश भएको मितिले ३० दिनभित्र मूल्यांकन पुनरावलोकन समितिसमक्ष निवेदन दिनसक्ने

व्यवस्था रहेको छ । मूल्यांकन पुनरावलोकन समितिले मूल्यांकन कायम गर्दा, बदर गर्दा, मूल्यांकन गर्दा वा पुनः मूल्यांकनको लागि आदेश दिँदा स्पष्ट कारण र आधारसमेत खुलाउनु पर्नेछ । मूल्यांकन पुनरावलोकन समितिले गरेको निर्णयउपर चित्त नबुझेमा निर्णय भएको मितिले ३५ दिनभित्र राजस्व न्यायाधीकरणमा पुनरावेदन दिनसक्ने व्यवस्था रहेको छ ।

मूल्यांकन पुनरावलोकन समिति

राजस्व प्रशासनसम्बन्धी ज्ञान र अनुभव भएको निजामती सेवाको कम्तिमा राजपत्रांकित प्रथम श्रेणीको अधिकृत एकजना अध्यक्ष र भन्सार प्रशासनसम्बन्धमा राजपत्रांकित पदमा कम्तिमा तीनवर्षको अनुभवप्राप्त रा.प.द्वितीय श्रेणीको व्यक्ति वा सोही अनुभव प्राप्त गरी सोही श्रेणीको पदबाट अवकासप्राप्त व्यक्ति एकजना तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सम्बन्धमा राजपत्रांकित पदमा कम्तिमा तीनवर्षको अनुभवप्राप्त कम्तिमा रा.प.द्वितीय श्रेणीको बहालवाला व्यक्ति एकजना सदस्य रहने गरी अध्यक्षसहित तीनजना सदस्य रहने कानूनी व्यवस्था रहेको छ ।

मूल्यांकन पुनरावलोकन समितिमा दिनुपर्ने निवेदनको ढाँचा

अनुसूची-८ (नियम ४१ को उपनियम (१) सँग सम्बन्धित)	
मिति:	
श्री मूल्यांकन पुनरावलोकन समिति, त्रिपुरेश्वर, काठमाडौं ।	
विषय:- मूल्यांकन पुनरावलोकन गरिपाउँ ।	
प्रस्तुत विषयमा निवेदकले पैठारी गरी ल्याएको देहाय बमोजिमको मालवस्तुमा..... भन्सार कार्यालयका भन्सार अधिकृतले देहायबमोजिम कायम गरेको भन्सार मूल्यमा मेरो चित्त नबुझेको हुँदा निम्न तथ्य र प्रमाणका आधारमा सो निर्णय पुनरावलोकन गर्न सम्बन्धित प्रज्ञापनपत्र तथा सोसाथ संलग्न गरी भन्सार कार्यालयमा पेश गरेका सम्पूर्ण कागजातहरूको प्रतिलिपि र भन्सार अधिकृतले दिएको लिखित सूचनाको प्रतिलिपि संलग्न गरी यो निवेदन गरेको छु ।	
१. आपूर्तिकर्ताको नाम ठेगाना:	
२. प्रतीतपत्र/बैङ्क ड्राफ्ट/टी.टी./डी.ए.पी.नम्बर र मिति:	
३. बीजक नम्बर र मिति:	
४. प्रज्ञापनपत्र दर्ता नम्बर र मिति:	
५. मालवस्तु जाँचपास भएको मिति:	
६. मालवस्तुको विवरण (पूरा स्पेशिफिकेशन खुलाउने)	
७. घोषित जम्मा मूल्य:	
८. भन्सार अधिकृतले कायम गरेको जम्मा मूल्य:	
९. घोषित मूल्य पुष्टि गर्ने संलग्न प्रमाण (केहि भए उल्लेख गर्ने)	
१०. भन्सार अधिकृतले कायम गरेको भन्सार मूल्यमा चित्त नबुझनाको कारण र आधार: (यो स्थान अपर्याप्त भएमा छुट्टै पाना संलग्न गर्न सकिनेछ)	
छाप	निवेदकको दस्तखत नाम: पान नं.

नेपालमा भन्सार मूल्यांकन सम्बन्धमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीहरू:

- पूर्ण रूपमा वास्तविक कारोबार मूल्यमा आधारित घोषणा हुन नसकेको ।
- सम्पूर्ण कारोबार बैकिङ्ग प्रणालीबाट हुन नसकेको ।
- हुण्डी लगायतका गैरकानूनी कारोबार पूर्ण रूपमा बन्द हुन नसकेको ।
- बढी भन्सार महसुल लाग्ने मालवस्तुमा न्यून बीजकीकरण र कम भन्सार महसुल लाग्ने मालवस्तुमा अधिक बीजकीकरण गर्ने प्रवृत्ति देखिएको ।
- Valuation Database बैज्ञानिक रूपमा अद्यावधिक हुन नसकेको तथा system मा Auto Catch System लागू हुन नसकेको ।
- भन्सार कार्यालयहरूमा भन्सार मूल्यांकन गर्दा WTO Valuation Method का पद्धतिहरूलाई क्रमशः अवलम्बन गर्नुपर्नेमा सो हुन नसकेको ।
- अन्तर- भन्सार सूचना आदानप्रदान तथा समन्वयको अभाव देखिएको ।
- सम्पूर्ण कर्मचारीहरूमा पूर्ण सदाचारिता कायम हुन नसकेको ।
- जाँचपास पछिको परीक्षण कार्यले न्यूनबीजकीकरण भई आयात भएका मालवस्तु सम्बन्धमा प्रभावकारी परीक्षण गरी असुलउपर गर्न नसकेको ।
- देशको आन्तरिक बजारमा बिल बीजकमा आधारित कारोबार हुन नसक्नाले भन्सारमा हुने न्यून तथा अधिक बीजकीकरणको समस्या कायमै रहेको ।
- भन्सार मूल्यांकनका कानूनी विधि र प्रक्रियाहरू पूरा नगरी मूल्यांकन गर्ने प्रवृत्तिले मूल्यांकनसम्बन्धी अधिकांश मुद्दामा भन्सार कार्यालयको पक्षमा फैसला नहुने गरेको ।
- भारततर्फ खुला सिमाना हुनाको कारणले तथा धेरै भन्सार नाका हुनाले मूल्य बढ्ने संकेत भएमा नाका परिवर्तन गरी मालवस्तु जाँचपास गर्ने प्रवृत्ति देखिएको ।
- मूल्यांकन पुनरावलोकन समितिले माग गरेका कागजातहरू भन्सार कार्यालयहरूले समयमा उपलब्ध नगराउँदा मूल्यांकन पुनरावलोकन सम्बन्धी निर्णय हुन धेरै समय लाग्न गई त्यसको असर भन्सार मूल्यांकनमा समेत देखिएको ।
- कर्मचारीहरूमा भन्सार मूल्यांकनसम्बन्धी ज्ञान तथा दक्षताको अभाव देखिएको ।

नेपालमा भन्सार मूल्यांकन सम्बन्धमा देखिएका समस्या समाधानका उपाय तथा सुझावहरू

- भन्सार विभागको वार्षिक कार्ययोजनामासमेत रहेको मूल्यांकनसम्बन्धी Tariff Specification Code तयार गरी यथासक्य लागू गर्नु पर्दछ ।
- भन्सार ऐन, २०६४ को दफा १३ मा उल्लेखित भन्सार मूल्यांकनका पद्धतिहरूलाई क्रमिकरूपमा अवलम्बन गरी भन्सार मूल्य निर्धारण गर्नुपर्दछ ।
- उच्च महसुल दर, महसुल माफी तथा शून्य महसुल दर, न्यून महसुल दर भएका मालवस्तुको मूल्यलाई विशेष ध्यान दिई भन्सार मूल्य निर्धारण गर्नुपर्दछ ।

- मन्त्रालयबाट स्वीकृत Master List मा पैठारी हुने मालवस्तु, SAFTA सुविधामा पैठारी हुने मालवस्तु, कूटनीतिक निकायहरूले पैठारी गर्ने मालवस्तु तथा सरकारी निकाय आफैले पैठारी गर्ने मालवस्तु आदिसँग व्यापारिकरूपमा पैठारी हुन लागेका मालवस्तुको तुलनात्मक अध्ययन गरी मालवस्तुको मूल्य निर्धारण गर्नुपर्दछ ।
- सूचना मूल्य सूचीलाई बैज्ञानिक तरिकाले अद्यावधिक गरी त्यसलाई आशिकुडा प्रणालीमा आवद्ध गर्नुपर्दछ ।
- सम्पूर्ण कारोवारलाई बैकिङ्ग प्रणालीमा लैजानु पर्दछ ।
- भन्सार मूल्यांकनलाई राजस्व असुलीको दृष्टिकोणबाट मात्र हेरिनु हुँदैन ।
- भन्सार मूल्यांकनका कानूनी विधि तथा प्रक्रिया पूरा गरी भन्सार मूल्य निर्धारण गर्नु पर्दछ ताकि अदालतबाट कार्यालयको पक्षमा फैसला हुन सकोस ।
- भन्सार मूल्यांकन कार्यमा संलग्न हुने सम्पूर्ण कर्मचारीहरूलाई समय समयमा उचित तालिमको व्यवस्था हुनु पर्दछ ताकि सन्दर्भ मूल्यमामात्र आधारित नभई सृजनशील भएर मूल्य निर्धारण कार्यमा लाग्न सक्ने क्षमताको विकास होस ।
- अन्तर- भन्सार समन्वय तथा सूचना आदानप्रदान कार्यलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।
- मूल्यांकन पुनरावलोकन समितिलाई स्थायी प्रकृतिको बनाई सो समितिमा भन्सार विभागको महानिर्देशकको समेत आवद्धता हुनु पर्दछ ।
- मूल्यांकन पुनरावलोकन समितिलाई पर्याप्त जनशक्ति र स्रोत साधनयुक्त बनाई समितिबाट हुने कार्यलाई छिटो छरितो र प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।

निष्कर्ष

भन्सार मूल्यांकन आफैमा जटिल विषय हो । यो मालवस्तुको कारोबार मूल्य यति नै हो भनी किटान गर्न क्रेता र विक्रेताबाहेक अन्यलाई निकै कठिन हुन्छ । तसर्थ सबैभन्दा बढी इमान्दार आयातकर्ता र निर्यातकर्ता हुनु पर्दछ । मालवस्तुको मूल्य घोषणाकर्ताले सही घोषणा गरेमा भन्सार मूल्यांकन स्वतः यथार्थपरक र प्रभावकारी हुन जान्छ । नेपाल WTO को सदस्य भैसकेको हुँदा भन्सार मूल्यांकनमा कारोबार मूल्यलाई मान्यता नदिनुको विकल्प छैन । तर नेपालमा सबै आयातकर्ता तथा निर्यातकर्ताहरू इमान्दार छैनन् । त्यसैले भन्सार अधिकारीहरू यसप्रति बढी चनाखो र सचेत हुनु जरुरी छ । जसको लागि विशेषतः भन्सार बिन्दुमा हुने न्यूनबीजकीकरणको समस्यालाई हल गरी अस्वस्थ प्रतिस्पर्धात्मक व्यापारलाई स्वस्थ प्रतिस्पर्धात्मक बजारमा रुपान्तरण गर्न माथी उल्लेख गरिएका सुझावलाई पूर्णरूपमा कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिन्छ । साथै, भन्सार प्रशासनमा काम गर्ने कर्मचारीहरूलाई समयानुकूल तालिम दिई दक्षता अभिवृद्धि गर्नुपर्ने कुरा पनि उत्तिकै महत्वपूर्ण छ । जाँचपास कार्यलाई छिटो छरितो बनाई व्यापार सहजीकरण गर्नु पनि उत्तिकै जरुरी छ । त्यसैले जाँचपासपछिको परीक्षण कार्यमार्फत कारोबार मूल्यलाई यथार्थपरक बनाउनु निकै आवश्यक देखिन्छ । भन्सार मूल्यांकनलाई

यथार्थपरक र प्रभावकारी बनाउन सम्पूर्ण आयातकर्ता निर्यातकर्ता, भन्सार एजेन्ट तथा कर्मचारीहरू सबै जिम्मेवार र इमान्दार हुनुको साथै ग्राहक, उपभोक्ता, सञ्चार माध्यम तथा सरोकारवाला सबैको सहयोग हुनु जरुरी देखिन्छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू

- नेपाल सरकार (२०७२) "नेपालको संविधान २०७२" काठमाण्डौ: कानून किताब व्यवस्था समिति ।
- नेपाल सरकार (२०६४) भन्सार ऐन तथा नियमावली २०६४ काठमाण्डौ: कानून किताब व्यवस्था समिति ।
- www.customs.gov.np

भन्सार जाँचपास प्रक्रियामा आर्थिक ऐन, २०७५ को अनुसूची -१ को दफा १८ को प्रयोग र वर्तमान अवस्था

भीमराज आडदेम्बे *

विषय प्रवेश

भन्सार जाँचपास प्रक्रिया एक जटिल कार्य हो । डाक्टरले विरामीको रोग पत्ता लगाएर उपचार गरेझैं पैठारीकर्ताले घोषणा गरेको मालवस्तु ठीक छ/छैन भनी भौतिक रूपमा परीक्षणगरेर राजस्व चुहावट भा छ/छैन भनी सूक्ष्म रूपमा अध्ययन गरी भन्सार कार्यालयमा जाँचपाससँग सम्बन्धित कर्मचारीले निर्णय लिनुपर्ने हुन्छ, तसर्थ मालवस्तु चेक जाँच गर्ने सम्बन्धमा भन्सारका कर्मचारी जसरी भए पनि डाक्टर बन्न सक्नुपर्ने अवस्था छ । मालवस्तु जाँचपास गर्ने सन्दर्भमा कर्मचारीले व्यापार सहजीकरण, तोकिएको राजस्व असुली र राजस्व चुहावट नियन्त्रण यी मुख्य तीन खम्बाहरुलाई कादापि भुल्नु हुँदैन । पैठारीकर्ताले भन्सार कार्यालयमा घोषणा गरेको मालवस्तु भौतिक रूपमा परीक्षण गरिसकेपछि घोषणा गरेबमोजिम ठीक छ भने उक्त मालवस्तुको यथासक्दो चाँडो जाँचपास गर्नुपर्ने हुन्छ । तर घोषणा गरेभन्दा फरक मालवस्तु पाइएको सन्दर्भमा भन्सार ऐन, २०६४ को दफा ५७ मा व्यवस्था भएबमोजिमको दण्ड सजाय गर्नुपर्ने हुन्छ । भन्सार कार्यालयहरुले पनि उक्त ऐनको दफा प्रयोग गरिरहेको देखिन्छ । तर दण्ड सजायका सन्दर्भमा आर्थिक ऐन २०७५ को अनुसूची -१ को दफा १८ मा उल्लेखित व्यवस्थाको प्रयोग अत्यन्तै न्यून भएको देखिन्छ । उक्त ऐनमा भएको व्यवस्थाको प्रयोग कम हुनु भन्सार प्रशासनको लागि त्यति सुखद पक्ष देखिँदैन । कि त पैठारीकर्ताले मालवस्तुको स्पष्ट घोषणा गरेको छ भन्नुपर्ने हुन्छ । भन्सार महसुल छुट भएका मालवस्तुहरुको हकमा पल्टाइने आर्थिक ऐनलाई भन्सार जाँचपासको दण्ड सजायको प्रक्रियामा पनि पल्टाउन जरुरी छ । व्यापार सहजीकरण र राजस्व चुहावट नियन्त्रण दुवै पक्षलाई टेवा पुग्नेगरी व्यवस्था गरिएको आर्थिक ऐनको अनुसूची -१ को दफा १८ लाई भन्सार कार्यालयमा कार्यरत कर्मचारीहरुले नजर अन्दाज गर्नु हुँदैन ।

अर्थ मन्त्रालय र भन्सार विभागले भन्सार कार्यालयहरुलाई मासिक रूपमा उक्त ऐनको अनुसूची -१ को दफा १८ मा उल्लेखित कारवाहीको विवरण माग गरेको देखिन्छ । अर्थ मन्त्रालयबाट भन्सार विभागलाई तोकिएको चालू आर्थिक वर्ष २०७५/७६ का लागि राजस्व न्यूनतम रु. ४ खर्ब १८ अर्ब ५ करोड रकम संकलन गर्नुपर्ने हुन्छ । चालू आर्थिक वर्षको मंसिर मसान्तसम्ममा तोकिएको लक्ष्य १ खर्ब ५९ अर्ब ४० करोड असुली गर्नुपर्नेमा भन्सार कार्यालयहरुबाट प्राप्त २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण हेर्दा रु. १ खर्ब ५९ अर्ब ६ करोड ८५ लाख असुली भएको देखिन्छ । उक्त राजस्व रकम भनेको तोकिएको लक्ष्यको

* शाखा अधिकृत, भन्सार विभाग

९९.७९ प्रतिशत मात्र हो । भन्सार विभागले तोकिएको राजस्व लक्ष्य भेट्न सकिनेको देखिँदैन । तसर्थ तोकिएको राजस्व लक्ष्य प्राप्तिको लागि भन्सार विभागले भन्सार जाँचपास प्रक्रियामा भन्सार ऐन, २०६४ तथा भन्सार नियमावली, २०६४ मा भएको व्यवस्थाका अतिरिक्त आर्थिक ऐन २०७५ को अनुसूची - १ को दफा १८ मा उल्लेखित व्यवस्थालाई पनि कडा रूपमा कार्यान्वयन गर्न मातहतका कार्यालयहरूलाई निर्देशन दिनुपर्ने हुन्छ ।

आर्थिक ऐन, २०७५ को अनुसूची-१ को दफा १८ उल्लेखित व्यवस्था

- **मालवस्तुको स्पष्ट घोषणा गर्नुपर्ने:-** नेपालभित्र प्रतीतपत्रद्वारा पैठारी हुने मालवस्तुको हकमा प्रतीतपत्र खोल्दाकै अवस्थामा र अन्य वैकिङ्ग प्रणालीमार्फत भुक्तानी हुने गरी पैठारी भएको मालवस्तुहरूको हकमा प्रोफर्मा इन्भ्वाइस तथा तिनका बीजकमा मालवस्तुको किटानी (स्पेसिफिक) विवरण, वस्तु वर्गीकरण शीर्षक, प्रत्येक वस्तुको प्रतिइकाई मूल्य र परिमाण, उत्पत्तिको मुलुक एवं यथासम्भव मालवस्तुको प्रकृतिअनुसार मोडेल नम्बर र कम्पनी समेत खुलाउनु पर्नेछ । साथै मालवस्तु धनी वा भन्सार एजेन्टले पैठारी गर्ने मालवस्तुको घोषणा गर्दा बीजकमा उल्लिखित मालवस्तुलाई प्रज्ञापनपत्रमा अलग अलग घोषणा (सिङ्गल इन्ट्री) गर्नु पर्नेछ । साथै उल्लेख गरिए बमोजिम अलग अलग घोषणा (सिङ्गल इन्ट्री) गरेको नपाइएमा वा प्रतीतपत्र, प्रोफर्मा इन्भ्वाइस तथा तिनका बीजकमा मालवस्तुको किटानी (स्पेसिफिक) विवरण, वस्तु वर्गीकरण शीर्षक, प्रत्येक वस्तुको प्रतिइकाई मूल्य, परिमाण, उत्पत्तिको मुलुक, मालवस्तुको प्रकृति अनुसारको मोडेल नं. र कम्पनी जस्ता विवरण उल्लेख गरेको नपाइएमा भन्सार अधिकृतले सो बमोजिमक घोषणा गर्न लागाई त्यस्ता मालवस्तुमा भन्सारले निर्धारण गरेको मूल्यको दुई प्रतिशत र महसुल नलाग्ने मालवस्तु भएमा मूल्यको एक प्रतिशत थप रकम असुल गरी जाँचपास गर्न सक्नेछ ।

यस दफाका साथै उल्लिखित व्यवस्थाहरू कार्यान्वयन गर्ने सम्बन्धमा बाधा अड्काउ परी सरलीकरण गर्नुपर्ने देखिएमा भन्सार विभागले कार्यविधि बनाई लागू गर्न सक्नेछ ।

आर्थिक ऐन, २०७५ को अनुसूची -१ को दफा १८ को कारवाहीको विवरण

अर्थ मन्त्रालय र भन्सार विभागले प्रत्येक महिना भन्सार कार्यालयहरूको मासिक प्रगति विवरण माग्ने गर्दछ । भन्सार कार्यालयहरूले पनि मासिक रूपमा विभागलाई कार्यालयहरूको मासिक प्रगति विवरण पठाउने गर्दछन् । उक्त प्रगति विवरण हेर्दा भन्सार जाँचपास प्रक्रियामा आर्थिक ऐन, २०७५ को भन्सार सम्बन्धी अनुसूची -१ को दफा १८ को कारवाहीको विवरण त्यति प्रयोग भएको देखिँदैन । जसका कारण प्रत्येक दिन भन्सार कार्यालयबाट राजस्व चुहावट

हुने जोखिम रहिरहन्छ । उक्त ऐनको दफा १८ को कारवाहीको विवरण मुख्य-मुख्य भन्सार कार्यालयहरूको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण हेर्दा देहायबमोजिम रहेको देखिन्छ ।

सि.नं.	कार्यालय	आ.व. २०७४/७५ (रकम रु. हजारमा)				आ.व. २०७५/७६ (रकम रु. हजारमा)			
		मंसिर महिनाको		मंसिर महिना सम्मको		मंसिर महिनाको		मंसिर महिना सम्मको	
		कारवाही संख्या	प्राप्त राजस्व	कारवाही संख्या	प्राप्त राजस्व	कारवाही संख्या	प्राप्त राजस्व	कारवाही संख्या	प्राप्त राजस्व
१	भैरहवा भन्सार कार्यालय	१२	४८३२६	३५	१४९०८४	६८१	४२७५७९	२१८७	१८३६१६६
२	विराटनगर भन्सार कार्यालय	१	५४९८	५	५३७७८	१९	९८४२६	२७	१३२५५९
३	वीगंज भन्सार कार्यालय	३२	०.८०	९२	२.५१	९५	१.५८	३३३	१६.४२
४	रसुवा भन्सार कार्यालय	०	०	०	०	१२	७०	१५	९१
५	कृष्णनगर भन्सार	०	०	०	०	१	२७	२	४८
६	सुनसरी भन्सार कार्यालय	०	०	०	०	०	०	०	०
७	सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालय	०	०	२७	९३६०।६१	०	०	३	१६९।५७
८	मेची भन्सार कार्यालय	०	०	३६	१७९३९३	०	०	७३	१२२८४१८

मुख्य समस्याहरू

माथि उल्लेखित तथ्यांक विश्लेषण गर्दा भन्सार जाँचपास प्रक्रियामा आर्थिक ऐन २०७५ को अनुसूची-१ को दफा १८ को प्रयोग नगण्य रूपमा भएको देखिन्छ । अर्थशास्त्रिय दृष्टिकोणबाट उक्त दफाको प्रयोगलाई सकरात्मक पक्षको रूपमा लिन सकिएतापनि हाम्रो सन्दर्भमा यसलाई सहज रूपमा लिनु हुँदैन । विभिन्न संचारमाध्यमहरूबाट नेपालमा Customs point बाटै illegal trade बढिरहेको आरोप आइरहेको छ । यी आरोपहरूलाई भन्सार प्रशासनले चिर्नुपर्दछ ।

जसका लागि उक्त ऐनको दफा १८ को प्रयोग हुन जरुरी छ । उक्त दफा प्रयोग गर्नलाई पनि विभिन्न समस्याहरु देखापरेका देखिन्छन् । मुख्य-मुख्य समस्याहरु देहाय बमोजिम रहेको देखिन्छः

- अन्तर विभाग सरुवा प्रणाली मुख्य समस्याको रूपमा देखिन्छ । भन्सार कार्यालयहरुमा कर्मचारीहरुको सरुवा गर्दा Right man in Right Place को सिद्धान्त प्रयोग भएको देखिँदैन । भन्सार जाँचपासमा अनुभवी कर्मचारीहरुलाई कर कार्यालयमा र कर प्रशासनमा अनुभवि कर्मचारीहरुलाई भन्सार कार्यालयमा सरुवा गर्ने प्रचलन हुँदा कर कार्यालयबाट भन्सार कार्यालयमा सरुवा हुने कर्मचारी भन्सार प्रशासनको लागि नयाँ हुन जान्छ । जसका कारण मालवस्तु जाँचपास सम्बन्धी उक्त ऐनको दफा १८ मा उल्लिखित व्यवस्थाको ज्ञानको कमि हुन जान्छ ।
- भन्सार कार्यालयहरुबीच समन्वयको अभाव छ । एउटै प्रकृतिका मालवस्तुहरुको जाँचपास फरक फरक वस्तु वर्गीकरणको शीर्षकबाट जाँचपास भएको कुरा महालेखा परीक्षकको परीक्षण प्रतिवेदनबाट देखिन्छ । अर्को तर्फ नाका परिवर्तनको समस्या देखिन्छ । एउटै कार्यालयमा कार्यरत कर्मचारीहरुबीच पनि जाँचपासको समयमा समन्वय भएको पाइँदैन ।
- धेरै भन्सार कार्यालयहरुमा सुविधासम्पन्न प्रयोगशालाको अभाव छ । पैठारीकर्ता वा भन्सार एजेन्टले घोषणा गरेको सबै मालवस्तु आँखाले हेरेको भरमा भन्सार जाँचपास गर्नुपर्ने अवस्था विद्यमान छ । कतिपय मालवस्तु ल्याव टेष्ट नगरी वस्तु वर्गीकरण शीर्षक थाहा हुँदैन ।
- भन्सार कार्यालयहरुमा कार्यरत कर्मचारीहरुमा तालिमको अभाव छ । प्रत्येक वर्ष भन्सार विभागले आशिकुडा, मूल्यांकन, वस्तु वर्गीकरण, Risk management सम्बन्धी धेरै तालिमहरु संचालन गरेको देखिन्छ । तर आर्थिक ऐनको अनुसूची -१ को दफा १८ को सम्बन्धमा कहिल्यै तालिमको व्यवस्था गरेको देखिँदैन ।

समाधानका उपायहरु

जुनसुकै समस्याहरुको समाधानका उपायहरु हुन्छन् । समस्या समाधानका लागि विभिन्न विकल्पहरु मध्ये उत्तम विकल्प छनौट गर्नुपर्दछ । भन्सार विभागले आर्थिक ऐन २०७५ को अनुसूची -१ को दफा १८ को प्रयोग गर्नलाई भन्सार कार्यालयहरुमा देखिएका समस्याहरुको समाधानका लागि देहाय बमोजिमका उपायहरु अवलम्बन गर्न उपयुक्त देखिन्छः

- भन्सार कार्यालयहरुमा कर्मचारीहरुको सरुवा गर्दा Right man in Right Place को सिद्धान्त प्रयोग गर्न जरुरी छ । अन्तर विभाग सरुवा प्रणाली रोक्नुपर्छ । जसका कारण भन्सार जाँचपासमा अनुभवी कर्मचारीहरुमात्र कार्यालयमा रहने हुँदा उक्त ऐनको दफा १८ को कारवाहीको प्रयोग प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन हुन जान्छ ।

- भन्सार कार्यालयहरूबीच समन्वय हुन नितान्त जरुरी छ । एउटै प्रकृतिका मालवस्तुहरूको हकमा एउटै वस्तु वर्गीकरण शीर्षकबाट जाँचपास गर्नु पर्दछ । जुन कार्यका लागि भन्सार विभागले अन्तर कार्यालयहरूबीच समन्वय गर्न भन्सार कार्यालयहरूलाई कडा निर्देशन दिनुपर्दछ । नाका परिवर्तनलाई निरुत्साहित गर्नुपर्दछ । एउटै कार्यालयमा कार्यरत कर्मचारीहरूबीच पनि जाँचपासको समयमा समन्वय गर्नु जरुरी देखिन्छ ।
- प्रत्येक भन्सार कार्यालयहरूमा सुविधासम्पन्न प्रयोगशालाको स्थापना गर्नुपर्दछ । प्रयोगशाला परीक्षणबाट वस्तुको स्पष्ट पहिचान गर्न र वस्तु वर्गीकरण शीर्षक पत्ता लगाउन सहज हुने देखिन्छ ।
- भन्सार कार्यालयमा कार्यरत कर्मचारीहरूलाई विज्ञ टोलीद्वारा आर्थिक ऐन २०७५ को अनुसूची -१ को दफा १८ को कारबाही सम्बन्धी Field Level मा on the spot तालिम दिनु जरुरी देखिन्छ ।

उपसंहार

भन्सार प्रशासनको मुख्य ध्येय व्यापार सहजीकरण नै हो । यसको साथै भन्सार प्रशासनमा कार्यरत कर्मचारीहरूले राज्यले तोकेको राजस्व असुलीको लक्ष्य पूरा गर्नु महत्वपूर्ण कर्तव्य हुन जान्छ । तोकेको लक्ष्य असुली गर्नलाई राजस्व चुहावट हुने ठाउँहरू पत्ता लगाई निराकरण गर्नुपर्ने हुन्छ । भन्सार विभागले २०७५ मंसिर मसान्तसम्ममा मंसिर मसान्तसम्म तोकिएको लक्ष्यको ९९.७९ प्रतिशतमात्र राजस्व असुली गर्न सकेको सन्दर्भमा राजस्व चुहावट नियन्त्रण गर्नलाई बनाइएको आर्थिक ऐनको अनुसूची - १ को दफा १८ मा उल्लेखित व्यवस्थालाई भन्सार जाँचपास प्रक्रियामा आवश्यकता अनुसार प्रयोग गर्नुपर्दछ । उक्त दफाको प्रयोग गरेमा बदनियतपूर्वक मालवस्तुको अस्पष्ट घोषणा गर्ने पैठारीकर्ता वा एजेन्ट र अज्ञानताका कारण मालवस्तुको अस्पष्ट घोषणा गर्ने पैठारीकर्ता वा एजेन्ट दुवैलाई बीजकमा उल्लिखित मालवस्तुलाई प्रज्ञापनपत्रमा अलग अलग घोषणा (सिङ्गल इन्ट्री), (स्पेसिफिक) विवरण, वस्तु वर्गीकरण शीर्षक, प्रत्येक वस्तुको प्रतिइकाई मूल्य, परिमाण, उत्पत्तिको मुलुक, मालवस्तुको प्रकृति अनुसारको मोडेल नं. र कम्पनी जस्ता विवरण उल्लेख गरी सो बमोजिमक घोषणा गर्न लगाई भन्सार अधिकृतले त्यस्ता मालवस्तुमा भन्सारले निर्धारण गरेको मूल्यको दुई प्रतिशत र महसुल नलाग्ने मालवस्तु भएमा मूल्यको एक प्रतिशत थप रकम असुल गरी जाँचपास गर्नेछ । जसका कारण अर्को पटक बदनियतपूर्वक मालवस्तुको अस्पष्ट घोषणा गर्ने पैठारीकर्ता वा एजेन्ट र अज्ञानताका कारण मालवस्तुको अस्पष्ट घोषणा गर्ने पैठारीकर्ता वा एजेन्ट दुवैले भन्सार कार्यालयमा मालवस्तुहरूको स्पष्ट घोषणा गर्दछन् । भन्सार कार्यालयमा हुने न्यूनबीजकीकरणका समस्याहरू समेत हल भई राजस्व असुलीमा समेत वृद्धि हुन जान्छ । जसका कारण भन्सार प्रशासनको छविमा समेत सुधार आउने देखिन्छ । अर्को तर्फ उक्त ऐनको दफा १८ को प्रयोग

गर्ने सन्दर्भमा मालवस्तुको स्पष्ट घोषणा गर्ने पैठारीकर्ता वा भन्सार एजेन्टलाई अनावश्यक दुःख भन्ने दिनु हुँदैन ।

सन्दर्भ सामग्री

- भन्सार ऐन २०६४
- आर्थिक ऐन २०७५
- भन्सार विभागको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- भैरहवा भन्सार कार्यालयको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- विराटनगर भन्सार कार्यालयको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- वीगंज भन्सार कार्यालयको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- रसुवा भन्सार कार्यालयको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- कृष्णनगर भन्सारको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- सुनसरी भन्सार कार्यालयको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण
- मेची भन्सार कार्यालयको २०७५ मंसिर मसान्तसम्मको प्रगति विवरण

समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापन

ओपेन्द्रबहादुर हमाल*
सूर्यबहादुर थापा*

परिचय/पृष्ठभूमि

समन्वयात्मक सीमा व्यवस्थापन भन्नाले आपसी सहयोग, सहकार्य र सहमतिमा गरिने व्यवस्थापन भन्ने बुझिन्छ । अतः सीमामा दुई देशकाबीच हुने रणनीतिक योजना, सहमति तथा सम्झौता जसले ती दुई बीचको भूराजनीतिक रेखांकनलाई निश्चित गर्न सकोस् । नेपाल भारतको दशगजा, चीन भारतबीचको मेकमोहन लाइन, भारत पाकिस्तानको रेडक्लिफ लाइन, अफगानिस्तान भारतको ड्युरेन्ड लाइन, पोल्यान्ड र जर्मनीबीचको हिन्डेनवर्ग लाइन, रुस र फिनल्यान्डबीचको मेनरेहम लाइन तथा उत्तर र दक्षिण कोरियाबीचको ३९ प्यारालल विभिन्न देशका सिमानाका रूपमा लिन सकिन्छ । कुनै निश्चित भूगोलभित्र शासन र प्रशासन सञ्चालन गरी सार्वजनिक सेवा प्रवाह गर्न भनौं या देशलाई गतिशील रूपमा विकास र समृद्धिको दिशामा निर्देशित गर्न प्रथमतः राज्यको स्वतन्त्र अस्तित्व कायम हुन जरूरी छ र यसलाई सुनिश्चित गर्ने प्रमुख आधारको रूपमा भू-राजनीतिक सीमा रहन्छ । राष्ट्रिय सरोकारको एक प्रमुख बिषय हो सीमा सुरक्षा । जसरी पानीले झरनाको आकार लिन उचाई र गहिराईको धरातल मिलेको हुनपर्छ त्यसैगरी कुनै भूगोलले त्यतिखेर मात्र राज्यको आकार लिन्छ जतिखेर सिमानाको विभाजन सर्वमान्य र कानूनी धरातल मिलेर राज्यको पहिचान हुन्छ । १,४७,१८१ वर्गकिलोमिटर क्षेत्रफलमा फैलिएको स्वतन्त्र नेपाल राज्य उत्तरी सिमाना गणतन्त्र चीनको स्वशासित राज्य तिब्बत र अरु तीन दिशातर्फ स्वतन्त्र भारतका उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड, बिहार, पश्चिम बंगाल र सिक्किम प्रदेशसँग जोडिएको छ । दुई ठूलो भू-राजनीति, आर्थिक तथा वैज्ञानिक अवस्था रहेका चीन र भारतबीचको एउटा फूलबारीको रूपमा नेपाल देश रहेको छ । भूगोलले विश्वको ९० औं स्थानमा पर्ने हामी भाषिक, जातीय, सांस्कृतिक र प्राकृतिक विविधताले युक्त छौं । ८८४८ मिटर उचाईको सगरमाथा, र समुद्री सतहदेखि मात्रै ५९ मिटर उचाईको मुशहरनियाबाट हामी दुनियामा प्रतिनिधित्व गर्छौं, हामी दलाईट अफ एशिया गौतम बुद्ध र शान्तिको देशको रूपमा प्रतिनिधित्व गर्छौं । १२५ जातिभित्र पनि १२३ भाषाभाषीमार्फत हामी विश्वमा चिनिन्छौं । विश्वकै गहिरो गल्छी उपत्यका, माछा पौडिने सबैभन्दा उच्च भूभागको रारा ताल अर्थात स्वर्गकी अप्सरा हामीमाझ छिन् ।

२०६३ जेष्ठ ४ गते लोकतन्त्र स्थापना भयो । २०६५ जेष्ठ १५ गते गणतन्त्र स्थापना गर्दै संविधानसभामार्फत संविधान जारी गरी देशमा समाजवादउन्मुख संघीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रात्मक शासन व्यवस्था कायम गर्ने नेपाली जनताको महत्वकांक्षी सपना पनि २०७२

* शाखा अधिकृत, राजापुर भन्सार कार्यालय

* ना.सु. राजापुर भन्सार कार्यालय

असोज ३ गते साकार भयो । यसरी हामी भोगाई र अनुभवले विभिन्न आरोहअवरोह र अभ्यास गर्दै विश्व सामु छिपिएकै छौं । हामीसँग रहेका यस्ता पहिचान र योगदानहरू विश्वसामु गर्वका साथ जोगाई राख्दै राष्ट्रियतालाई मजबुत बनाउन तथा स्वाधिनतालाई बचाई राख्न, आफ्नो स्वाभिमान र ईज्जतलाई शिरमा राखी परिवर्तित परिवेशमा विश्वसँग डटेर सामना गर्न सीमा सुरक्षा अपरिहार्य छ । नेपालको कुल अन्तर्राष्ट्रिय सिमानाको १६९० किलोमिटर लम्बाई भूभाग भारतसँग जोडिएको छ भने चीनसँग १२३६ किलोमिटर भूभाग सिमाना जोडिएको छ । धेरै सिमाना भारतसँगै जोडिएको छ र भूगोल मात्र जोडिएको छैन, यहाँनेर रोटीको सम्बन्ध जोडिएको छ । यस्तो भनिरहँदा भारत र नेपालबीचमा हाम्रो रगत र भावनाको दुबै सम्बन्ध छ । अधिकांश नेपालीले बोल्ने सरकारी कामकाजको नेपाली भाषा र भारतको राष्ट्रभाषा हिन्दी भारोपेली भाषा परिवारमा पर्नु, क्षेत्री, ब्राह्मण, ठकुरी, राजपूत आदि जातिगत समानता हुनु, ८१.३ प्रतिशत हिन्दू नेपाली, तथा हिन्दुराष्ट्र भारतमा रहेका अरु धर्म पनि लगभग एउटै हुनु, नेपाली चेली भारतको बुहारी हुनु, भारतीय मुलको एकजना राजपूत केटो नेपाली ज्वाइँ हुनुले पनि नेपाल र भारतबीचको सम्बन्धलाई अटुट र अबिछिन्न बनाएको छ । मानौं कि हामीबीच युगौँदेखिको सम्झौता, हातेमालो, सहयोग र समन्वय भइआएको छ । यस्ता भाषिक, जातीय र सांस्कृतिक समानता र समन्वय सँगसँगै हामीबीचको अर्को महत्वपूर्ण बिषय छ सीमा समन्वय ।

नालापानीमा नेपालका तर्फबाट कमाण्डर बलभद्र कुँवर, अंग्रेजका तर्फबाट जिलेस्पी, देउथलमा सरदार भक्ति थापाको नेतृत्वसहित टमसन नेतृत्वका अंग्रेजहरू, मलाउमा अमरसिंह थापासहितको नेपाली टोलीले अक्टोरलोनि नेतृत्वका अंग्रेजहरू, तथा जीतगढीमा उजिरसिँड थापा नेतृत्वले विपक्षी उड अंग्रेज समूहका विपक्षीहरूलाई परास्त गर्दै नेपालको सिमाना पूर्वमा टिस्टादेखि पश्चिम काँगडासम्म कायम गरेका थिए । उतिखेरको विशाल नेपालको सिमाना २,०४,९१७ वर्गकिलोमिटर क्षेत्रफलमा कायम गर्न वीर बहादुर नेपालीको महत्वपूर्ण योगदान रहेको थियो । गोर्खालीको वीरता र ज्यानको बलिदानीले अर्जेको मुलुकलाई जोगाईराख्न हाम्रो दायित्व हुन्छ, कर्तव्य हुन्छ ।

समस्या खण्ड

नेपाल भूपरिवेष्टित मुलुक भएको हुँदा समुद्री मार्गको प्रयोग गर्न तेस्रो मुलुकसँग समन्वय गर्नुपर्ने अवस्था रहेको छ । अतः वैदेशिक व्यापारको करीब दुई तिहाई अर्थात ६६ प्रतिशत भारतले ओगटेको तथ्यांक छ । हाम्रो सीमा व्यवस्थापनको प्रमुख समस्या नै खुला सिमाना हो । खुला सिमाना हुनाले हत्या हिंसा, लुटपाट, सीमा मिच्ने समस्या त छन् नै, खुला सिमानाबाट निम्तिने अर्को प्रमुख समस्या भनेको अबैध भन्सार चोरी पैठारी र चोरी निकासी हो । हाम्रो देशको कुल राजस्वमा ४४ प्रतिशत योगदान भन्सार राजस्वबाट हुने गरेको छ जुन जम्मा कर राजस्वको ५० प्रतिशत पनि हो । भन्सार महसुल एकलैले कर राजस्वको २० प्रतिशत स्थान ओगटेको हाम्रो देशको प्रमुख राष्ट्रिय आयस्रोत भनेको भन्सार राजस्व नै हो । यद्यपि उत्पादन र

आयकरबाट कममात्र राजस्व उठाउने हाम्रो देशमा अर्थतन्त्रको मेरुदण्ड नै भन्सार हो भन्दा कुनै फरक नपर्ला । अतः वर्तमान परिस्थितिमा देशको आर्थिक, राजनीतिक, सामाजिक तथा वैज्ञानिक विकास गर्दै राजस्व संकलनमार्फत राष्ट्रिय अर्थतन्त्रलाई गतिशील राख्न सीमा सुरक्षा र समन्वय नितान्त जरूरी छ ।

सीमा सुरक्षाको जिम्मेवारी पाएका निकायहरू सशस्त्र प्रहरी बल नेपाल प्रहरी र भन्सार प्रशासनकाबीचमा आ-आफ्नो अख्तियारी र जिम्मेवारीको सुमधुर तालमेल हुन नसक्दा सीमा व्यवस्थापन पनि कमजोर भएको छ । सिमानामा हत्या हिंसा लुटपाट, चोरी डकैतीका घटना दिनानुदिन सुनिन्छन् र पढिन्छन् । पूर्वी नेपालको सिमानामा रहेका सीमास्तम्भहरू बाढीले बगेका छन् । त्यहाँ कुन नेपाल, कुन भारत हो छुट्याउनै गाह्रो हुने परिस्थिति आयो । खुला र अव्यवस्थित सिमाना भएकै कारणले सिमाना नजीकमा भारतीय फिरन्ते बस्ती बस्ने र उनीहरूको रोग, भोक, र शोकसमेत नेपाली समुदायमा सल्काउने र कालान्तरमा नागरिकता जस्तो गरिमामय विषयमासमेत पटक पटक विरोध र विवाद हुने अवस्था सिर्जना हुने गरेको छ । यसर्थ पनि सीमा सुरक्षाको विषय असुरक्षित हुन पुगेको छ । त्यसैले सीमा व्यवस्थापनलाई नीतिगत र संस्थागत दुवैतर्फबाट गम्भीर रूपमा लिईनुपर्छ, नीतिगत र संस्थागत सुधार र समन्वय उत्तिकै महत्वपूर्ण विषय हुन् ।

सीमा व्यवस्थापन हुन नसकेमा उल्लिखित समस्याका साथसाथै देशको अर्थतन्त्रको प्रमुख स्रोतको रूपमा योगदान रहने भन्सार राजस्व संकलनमा समेत विभिन्न कठिनाईहरू आउने गरेका छन् । बाटैबाटै र नाकैनाकाहरूको सिमाना भएकोले ठूलो संख्यामा नेपाली जटामसी, पाँचऔंले, सर्पगन्धा र यार्सागुम्बा जस्ता जडीबुटी र मूल्यवान वन पैदावारहरू भूसको मूल्यमा अबैधरूपमा चोरी निकासी हुने सम्भावना व्यापक हुन्छ । नेपालमा उत्पादित वस्तु तथा सेवाहरू विदेशमा निर्यात गरी निकासी प्रवर्द्धनमार्फत विदेशी मुद्रा आर्जन गर्ने सरकारको रणनीति रहेको र निकासीजन्य सामग्रीमा भन्सार महसुल माफी हुने गरेको छ, तापनि खुला सिमानाकै कारण मूल्यवान कृषि तथा वन पैदावार औद्योगिक कच्चापदार्थ तथा पुराना ब्याट्रीहरू समेत भूसको मूल्यमा चोरी निकासी हुने र सुनको भाउमा पैठारी हुने गरेका उदाहरण हामीमाझ छन् । चालू आ.व.को २०७५/०७६ को असोज महिनामा वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयमा लक्ष्यको १३५ प्रतिशत राजस्व उठेको र रसुवा भन्सार कार्यालयबाट लक्ष्यको ४०६ प्रतिशत राजस्व उठेको देखिएको छ । भन्सार लक्ष्य प्राप्ति मात्र नभईकन भारतीय सिमानाभन्दा चिनियाँ सीमामा विवाद समेत कमै मात्रामा हुने गरेको छ । आर्थिक वर्ष २०७३/०७४ को कुल ९ खर्ब ११ अर्ब १६ करोड ५७ लाख ४ हजार रुपैयाँ व्यापार घाटाको तुलनामा २०७४/०७५ मा २७.५३ प्रतिशतले व्यापार घाटा बढेर ६२ अर्ब १० करोड रुपैयाँ पुगेको देखिएको छ । कुल वैदेशिक व्यापारमा आयात निर्यात अनुपात ९३.९:६.१ रहेको देखिन्छ अर्थात् करीब ९४ रुपैयाँको वस्तु तथा सेवाको आयात भएकामा ६ रुपैयाँ बराबरको निर्यात भएको थियो । यसरी दिनानुदिन

नेपालको व्यापार सन्तुलनको अवस्था घाटामा भई एकदमै नाजुक अवस्थामा गएको देखिन्छ । सीमाविद् बुद्धिनारायण श्रेष्ठज्यूका अनुसार नारायणी नदीले नेपाल र भारतबीच २४ किलोमिटरको सीमाको काम गरेको छ । सुगौली सन्धिमा नारायणी बगेको ठाउँ पत्ता लगाएर खम्बा गाड्नुपर्ने नेपालको धारणा छ । भारत भने अहिलेको नारायणीलाई सिमाना मान्नुपर्ने अडानमा छ । जबकि सन्धि भएपछि २०० वर्षमा जमीन कटान गर्दै नारायणी नेपालतर्फ धेरै पसिसकेको छ । नेपाल भारत सीमा क्षेत्रमा धेरै किसिमका गैरजिम्मेवार, सन्धि सम्झौता विपरीत तथा राष्ट्रिय अन्तराष्ट्रिय कानून विपरीतका कार्य हुने गरेको छ । नाकाबन्दी र पारवाहन समस्याहरू हामीले बेला बेलामा भोग्दै आएका छौं । त्यसमा सीमा मिच्ने, सीमा क्षेत्रमा बसोबास गर्नेलाई डर, धाक धम्की देखाउने, महिलालाई अभद्र व्यवहार गर्ने, सीमा भएर आवतजावत गर्ने यात्रु र व्यापारीलाई भन्सार तथा अन्य काममा दुःख दिने आदि पर्छन् ।

समाधान / निष्कर्ष खण्ड

सीमा व्यवस्थापनका निमित्त पटकपटक नेपाल भारत संयुक्त सीमा कार्यादल बैठक बस्ने, प्रवृद्ध समूहको बैठक बस्ने गरेको छ, यद्यपि ठोस प्रगति भने भएको छैन । आधुनिक सीमास्तम्भ बन्नुअघि नदी, पानीढलो, पहाडी श्रृंखला आदिलाई सीमा मानिन्थ्यो । आवादी बढ्न थालेपछि त्यस्ता प्राकृतिक तत्व नभएको ठाउँमा देउराली बनाए जसरी ढुंगा थुप्रो लगाएर सिमाना कायम गर्न थालियो । जनसंख्या वृद्धि, सभ्यताको विकास र पल्टनको जन्मपछि सिमानामा खम्बा गाड्न थालियो । त्यो चलन बेलायतले शुरू गरेको थियो । जंगबहादुर राणाले अंग्रेजलाई खुशी पारेर बाँके, बर्दिया, कैलाली र कञ्चनपुर फिर्ता लिने क्रममा खम्बा नगाडी लिन भनेपछिसम्म कचपच नपरोस् भनेर उनले त्यसो भनेको कारण त्यसबेला जंगबहादुरको अड्डाबाट गाडिएका खम्बाहरूलाई पछि जंगे खम्बा भनियो । नेपाल र चीनबीच सीमा सन्धि १९६१ मा भयो । १९६१/१९६२ मा खम्बा गाड्ने काम सम्पन्न भयो । नेपाल चीन सीमामा ७९ वटा खम्बा गाडिएका छन् । खम्बा गाड्न नमिल्ने हिमालमा चुलीलाई नै सिमाना मानिएको छ । भारतले सीमा क्षेत्रमा ४५ हजार एसएसबी परिचालन गरेको छ भने नेपालले जम्मा ६ हजार ३०० मात्र सशस्त्र प्रहरी । अर्थात् नेपाल भारत सीमामा प्रति किमी ३ जना सशस्त्र प्रहरी र २४ जना एसएसबी तैनाथ छन् । भारतसँग सिमाना जोडिएका २७ जिल्लामध्ये धनुषा, बैतडी र डडेल्धुरामा बाहेक २४ जिल्लाका ७१ वढी स्थानमा सीमा विवाद छ । नेपाल भारतबीच तीन प्रतिशत दशगजा अंकन गरिएको छैन भने ५४ कि.मी. सीमांकन भएको छैन । दार्चुलाको कालापानी, लिम्पियाधुरा, लिपुलेक आदि यसैभित्र पर्दछन् ।

प्रहरी प्रशासन र नागरिक समाज भन्सार प्रशासनकाबीच प्रभावकारी कार्यगत समन्वय हुन नसक्दा चोरी निकासी तथा पैठारी फष्टाएर राजस्व चुहावट भएको अनुभूति हुन्छ । भन्सार नाकाहरूलाई एकीकृत गर्दै निकासी पैठारीमा एकद्वार प्रणाली लागू गर्ने, भन्सार कार्यालयहरू सिमानामै स्थापना गरिनुपर्छ र पर्याप्त जनशक्तिको दरबन्दी सिर्जना गरी दरबन्दी अनुसारको

जनशक्ति परिचालन गरिनुपर्दछ । सीमानमा शसस्त्र प्रहरी बलको संख्यात्मक सहभागिता वृद्धि गर्दै ज्ञान सीप र तालिममार्फत गुणात्मक बनाइनुपर्छ । सशस्त्र प्रहरी बल नेपाल सीमा सुरक्षाको लागि भारतीय सिमाना जस्तो हरेक ३ किलोमिटरमा पर्याप्त सशस्त्र बल तैनाथ गरिनुपर्दछ । सुरक्षा गणहरू सिमानाको नजिकै स्थापना गरिनुपर्छ । पूर्वाधारले युक्त प्रशासनिक भवन, आवास र भौतिक संरचना बनाइनु पर्छ । पुराना र मर्मत गर्नुपर्ने सीमास्तम्भलाई पुनर्निर्माण गर्नुपर्छ, नभएका ठाउँमा बलिया र दिगो हुने गरी सीमा स्तम्भहरू तीब्र गतिमा स्थापना गरिनुपर्दछ । अन्तराष्ट्रिय अभ्यासको समेत स्थानीयकरण गर्न जरुरी छ । सीमा सुरक्षाका विषयमा एकले अर्कोलाई आरोप प्रत्यारोप र विरोध गरेर यो समस्या समाधान हुन्न । मुद्दालाई अन्तराष्ट्रियकरण नगरी स्थानीयस्तरमै दुवै पक्षबीच आपसी समझदारी र संस्थागत समन्वय जरुरी हुन्छ । दुवै पक्षको नियमित बैठक तथा संयुक्त अनुगमनको व्यवस्था गरिनुपर्छ । स्थानीय र संस्थागत तहमा नसुल्झिने समस्याका लागि नेपाल सरकारले एउटा विशेष विज्ञ टोली सधैं सक्रिय राख्नुपर्छ । यसको काम समस्याको अनुगमन र पहिचान गर्ने अनि निराकरणका लागि नेपाल सरकारको सम्बन्धित निकायमार्फत भारतीय समकक्षीको ध्यान अविलम्ब आकृष्ट गराउन कूटनीतिक पहल गराउने । बेला बखतमा राष्ट्रियस्तरमा मात्र नभईकन सीमापारीका सरोकारवाला निकायहरू एसएसबी, कष्टम कर्मचारी अनुसन्धान ब्युरोहरू बिचमा सूचना र जानकारीको आदानप्रदान गर्दै आपसी समन्वय र मेलमिलाप गर्नुपर्छ ।

अमेरिका र मेक्सिकोबीच पर्खाल राख्नुपर्छ भन्ने कदमले पनि ठूला अर्थतन्त्र भएका विकसित देशहरूले समेत सीमा व्यवस्थापनलाई प्रमुख चासोको विषयको रूपमा लिएको अनुभव हुन्छ । दुई देशको रेखांकन मात्र होईन सीमा देशको पहिचान, परिचय दिने शुरूआती महत्वपूर्ण स्थान पनि हो, विदेशी पाहुना, पर्यटकहरूलाई आफ्नो देशको परिचयको शुरूआत सीमामा हुन्छ । नेपाल भारतका सीमा विज्ञ समूहको आपसी समन्वयमार्फत तराईका जिल्लाहरूमा देखिएका सीमा समस्याहरू यथाशीघ्र समाधान गर्न जोडदार पहल गर्नुपर्छ । सिमानाले पहिचान दिन्छ र अस्तित्वलाई जोगाइ राख्छ । हाम्रो पहिचानलाई सगरमाथाकै उचाईमा चुल्याउन र नेपाली हुनमा गर्वित तुल्याउन सीमा सुरक्षा गर्न आजैबाट र आफैबाट शुरूआत गर्नुपर्छ । जसको सरल बाटो भनेकै समन्वय र मेलमिलाप हो ।

सन्दर्भ सामग्री

नेपालको बजेट, आर्थिक वर्ष २०७४।७५ र २०७५।७६
सीमा लेख (बुद्धिनारायण श्रेष्ठ, सीमाविद्)

भन्सार प्रशासनमा मालवस्तु कब्जा, जफत र लिलाम बिक्री सम्बन्धी कानूनी व्यवस्था र कार्यान्वयनको अवस्था

✎ उत्तम गौतम *

विषय प्रवेश

राज्य सञ्चालन गर्न सरकारलाई आर्थिक स्रोतको खाँचो पर्दछ । भन्सार प्रशासनको नियमन र व्यवस्थापनका लागि, आर्थिक विकासका लागि सुरक्षित व्यावसायिक वातावरण भन्ने उद्देश्यकासाथ भन्सार विभाग अगाडी बढीराखेको पाउन सकिन्छ । यस विभागले कार्यान्वयन गर्ने कानून मूलतः भन्सार ऐन (सातौँ संशोधन सहित), २०६४ को परिच्छेद -९ मालवस्तु कब्जा, जफत तथा लिलाम सम्बन्धी व्यवस्था दफा ४४-५० सम्म गरिएको छ । भन्सार नियमावली (नवौँ संशोधन), २०६४ को परिच्छेद- ७ मा नियम अर्न्तगत ३२-३६ सम्म यस सम्बन्धी व्यवस्था गरिएको छ ।

कुनै पनि मालवस्तु जफत हुने देखेमा वा पत्ता लागेमा भन्सार प्रशासन वा नेपाल सरकारबाट अधिकारप्राप्त कर्मचारीले जुनसुकै ठाउँमा र जहिलेसुकै पनि त्यस्तो मालवस्तु कब्जामा लिन सक्नेछ । त्यसरी कब्जामा लिनु परेको कारण र विवरण खोलिएको फेहरिस्त सहितको निस्सा बढीमा तीन दिनभित्र सम्बन्धित मालवस्तु धनीलाई दिनुपर्नेछ । उक्त फेहरिस्तका एक प्रति यथाशीघ्र भन्सार अधिकृत समक्ष बुझाउनुपर्नेछ भन्ने व्यवस्था ऐनमा गरिएको छ ।

यसरी दाखिला भएका मालवस्तु भन्सार अधिकृतले कानूनबमोजिम कब्जा गर्नु पर्ने हो वा होइन भन्ने कुराको जाँचबुझ गर्नुपर्ने हुन्छ । बिनाकारण कब्जामा लिएको वा कब्जामा लिनु नपर्ने देखिएमा निजले तुरुन्त सम्बन्धित धनीलाई सो मालवस्तु फिर्ता दिनुपर्ने कानूनी प्रावधान छ । तर कानूनबमोजिम जाँचबुझ गर्दा मालवस्तु जफत हुने देखिएमा भन्सार अधिकृतले त्यस्तो मालवस्तुकोसम्बन्धमा भन्सार ऐन, २०६४बमोजिम कारबाही चलाउनु पर्नेछ ।

गोदाम सन्दर्भमा कानूनी व्यवस्था

भन्सार गोदाममा रहेको मालवस्तु सन्दर्भमा कुरा गर्दा गोदाममा दाखिला भएको मितिले साठी दिनभित्र सम्बन्धित मालवस्तु धनीले जाँचपास गराई छुटाउनुपर्नेछ । तर कुनै मालवस्तु स्वास्थ्यका लागि हानिकारक, छिटो नाश हुने, भन्सार गोदाममा राखिरहन उपयुक्त नहुने वा स्थानको अभावले गर्दा सो म्यादसम्म राखिरहन नसकिने अवस्थाको भएमा भन्सार कार्यालयको प्रमुखले सो म्याद समाप्त हुनुअगावै पनि त्यस्तो मालवस्तु जाँचपास गराई लैजान मनासिव समय दिई मालवस्तु धनीलाई सूचना दिन सक्नेछ । त्यस्तो सूचनाको म्यादभित्र मालवस्तु धनीले मालवस्तु जाँचपास गराई नलगेमा कार्यालय प्रमुखले सात दिनको सार्वजनिक सूचना प्रकाशित

* कानून अधिकृत, भन्सार विभाग

भएपछि पनि छुटाई लैजान नसकेको मनासिव कारण सहितको निवेदन भन्सार कार्यालयमा दिएमा, कारण मनासिव देखिएमा, भन्सार अधिकृतले लाग्ने महसुल लिई छुटाई लैजान अनुमति दिन सक्नेछ । यसरी पनि छुटाई नलगेमा उक्त सामान जफत गरी नेपाल सरकारले आफ्नो स्वामित्वमा लिनेछ । यसरी जफत गरेको मालवस्तुको जानकारी सम्बन्धित निकासीकर्ता वा पैठारीकर्तालाई दिनुपर्नेछ । जफत भएका मालवस्तु नेपाल सरकारले आफैले प्रयोग गरेकोमा बाहेक सम्बन्धित भन्सार अधिकृतले कानूनबमोजिम लिलाम बिक्री गर्न सक्नेछ भन्ने व्यवस्था नियमावलीमा गरिएको पाइन्छ ।

सुन, चाँदीको (बहुमूल्य खनिज पदार्थ) हकमा ऐनमा भएको व्यवस्था हेर्दा जफत भई भन्सार कार्यालयबाट छुटाई नलगी नेपाल सरकारको हुन आएको सुन, चाँदी, जवाहरात, अमूल्य खनिजपदार्थ वा यस्ताबाट बनेका गहना तथा अन्य वस्तुहरू नेपाल राष्ट्र बैंकले खरीद गर्ने भएमा सो बैंकमा दाखिला गर्न पठाई प्रचलित मूल्यबमोजिम बिक्री गनुपर्ने, नेपाल राष्ट्र बैंकले खरीद नगरेमा वा आंशिक रूपमा मात्र खरीद गरी बाँकी रहेमा त्यस्ता वस्तुहरू भन्सार विभागको स्वीकृत लिई भन्सार नियमावलीबमोजिम कायम भएको मूल्यका आधारमा एक लाख रूपैयाँसम्म भएमा डाँक बढाबढद्वारा र एक लाख रूपैयाँभन्दा बढी मूल्यको भएमा बोलपत्र माध्यममा कानूनबमोजिम इजाजत लिएरमात्र बिक्री गर्न पाउने मालवस्तु लिलाम बिक्री गर्दा त्यस्तो इजाजतवाला व्यक्तिलाई मात्र लिलाम बिक्री गर्नु पर्नेछ भन्ने व्यवस्था छ ।

तुरुन्त लिलामी बिक्री गर्ने मालवस्तु सम्बन्धी व्यवस्था

कब्जा भएका मालवस्तु सड्ने, गल्ने वा पुरानो भई मूल्य घट्न जाने वा गोदाम वा स्थानको अभावले राख्न बाधा पर्न लागेमा वा जीवजन्तु रहेछ भने भन्सार अधिकृतले त्यस्तो मालवस्तु कानूनबमोजिम तुरुन्त लिलाम गर्न सक्नेछ । यसरी लिलाम बिक्रीबाट प्राप्त रकम भन्सार कार्यालयले धरौटी खातामा आम्दानी बाँध्नुपर्छ र पछि मालधनीलाई नै फिर्ता दिनुपर्ने ठहरेमा त्यस्तो लिलाम बिक्रीबाट प्राप्त हुन आएको रकम मात्र निजलाई फिर्ता दिनुपर्नेछ तर त्यस्तो रकममा कुनै कर, शुल्क वा अन्य दस्तुर वा रकम लाग्ने रहेछ भने त्यस्तो रकम कटाएर बाँकी रहेको रकम मात्र निजलाई उपलब्ध गराइनेछ । सड्ने, गल्ने वा पुरानो भई मूल्य घट्न जाने वा उपभोग्य मिति तीन महिनाभन्दा कम भएका मालवस्तु वा गोदाम वा स्थान अभावले सुरक्षित राख्न नसकिने अवस्थाका मालवस्तु वा जीवजन्तु रहेछ भने भन्सार अधिकृतले कार्यालयको सूचनापाटीमा सूचना टाँस गरी त्यस्तो मालवस्तु आफूकहाँ दाखिला भएको दिन वा भोलिपल्ट लिलाम गर्न सक्नेछ । यस लिलाम गर्दा लिलाम बढाबढमा जे जति अधिकतम मूल्य प्राप्त हुन्छ सोही मूल्यको लिलाम भन्सार अधिकृतले स्वीकृत गर्न सक्ने प्रावधान छ ।

सवारी साधनको हकमा कानूनी व्यवस्था

भन्सार कार्यालयमा दाखिला हुन आएको चोरी पैठारी वा चोरी निकासी गरेको मालवस्तु हुवानी गर्न प्रयोग भएको सवारी साधन स्थानाभाव वा संरक्षण गर्न नसकिने कारणले सो कार्यालयमा राखिराख उपयुक्त नदेखिएमा सम्बन्धित भन्सार अधिकृतले तोकिएको समितिबाट त्यस्तो साधनको मूल्य कायम गराई सो मूल्यमा कानूनबमोजिम लिलाम बिक्री गर्न सक्नेछ । तर पनि यसरी कायम मूल्य तथा सो मूल्यमा प्रचलित कानूनबमोजिम लाग्ने कर, शुल्क समेत थप गरी हुन आउने रकम नगद धरौटी राखी सो सवारी साधन छुटाई लान निवेदन दिन सक्ने व्यवस्था छ ।

त्यसरी निवेदन परेकोमा भन्सार अधिकृतले त्यस्तो धरौटी रकम लिई सो सवारी साधन निजलाई नै फिर्ता दिन सक्नेछ र त्यसउपर कारबाही र किनारा हुँदा सो सवारी साधन जफत हुने ठहरेमा भन्सार कार्यालयले सवारी साधनको धनीले त्यसरी रोखेको धरौटी रकम सदरस्याहा गरी सो सवारी साधनको धनीलाई नै दिनसक्ने प्रावधान छ । त्यस्तो साधन जफत नहुने भई धनीले फिर्ता पाउने निर्णय भएमा निजले राखेको धरौटी रकम कानूनबमोजिम फिर्ता दिइनेछ । यसरी प्रचलित कानूनबमोजिम लिलाम बिक्री हुन नसकेको वा कुनै किसिमले प्रयोगमा ल्याउन नसकिने मालवस्तु भन्सार अधिकृतले कानूनबमोजिम सडाउन, गलाउन वा नष्ट गर्ने सक्नेछ भन्ने उल्लेख छ ।

कुनै मालवस्तु लिलाम बिक्री गर्नुअघि भन्सार अधिकृतको लिखित आदेश चाहिने साथै सो मालवस्तुको न्यूनतम मूल्य कायम गर्नुपर्नेछ । सो सम्बन्धमा समितिबाट हुने हकमा समितिबाट सो बाहेकका हकमा भन्सार कार्यालयमा दाखिला हुँदाका बखत उल्लेख भएको मूल्यलाई नै न्यूनतम मूल्य कायम गर्नुपर्नेछ भन्ने व्यवस्था गरिएको छ ।

लिलाम बिक्री गर्ने प्रक्रिया सम्बन्धी व्यवस्था

एक लाख रूपैयाँभन्दा बढी न्यूनतम मूल्य भएका सवारी साधन वा भारी यन्त्र उपकरण लिलाम बिक्री गर्न भन्सार कार्यालयले २१ दिने म्याद दिई कानूनबमोजिम तोकिएका शर्तहरू कुराहरू समेत खुलाई राष्ट्रियस्तरका दैनिक पत्रिकामा सूचना प्रकाशन गरी बोलपत्र आह्वान गर्नुपर्नेछ । यस बाहेक अन्यको हकमा १५ दिनको म्याद दिई तोकिएका कुराहरू समेत खुलाई सम्बन्धित भन्सार कार्यालयको सूचनापाटीमा सूचना प्रकाशन गरी सिलबन्दी दरभाउपत्र वा खुला बोल कबोल आह्वान गर्नुपर्नेछ । त्यस्तो सूचना सम्बन्धित जिल्ला प्रशासन कार्यालय, मालपोत कार्यालय, गाउँपालिका वा नगरपालिका, कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय र उद्योग वाणिज्य संघको कार्यालय गरी ५(पाँच) स्थानमा समेत टाँस गर्न पठाउनुपर्नेछ । न्यूनतम मूल्यमा नघट्ने गरी आफूले कबोल गरेको रकमको दश प्रतिशतले हुने रकम भन्सार कार्यालयले तोकेको बैंक खातामा जम्मा गरेको सक्कल भौचर संलग्न गर्नुपर्नेछ । यसरी सूचनामा उल्लेखित स्थान र

समयमा खोली सम्बन्धित भन्सार अधिकृतले कबोल रकमको तुलनात्मक विवरण वा खुला बोलकबोलद्वारा डाँक बढाबढ भएकोमा सोको मुचुल्का तयार गर्नुगाराउनु पर्नेछ ।

न्यूनतम मूल्यभन्दा बढी कबोल गर्ने व्यक्ति एकभन्दा बढी भएमा सबैभन्दा बढी अंक कबोल गर्नेको कबोल अंक स्वीकृत भएपछि सात दिनभित्र बाँकी रकम भुक्तानी गरी मालवस्तु उठाई लैजान सूचना दिनुपर्नेछ । यस प्रकारले म्यादभित्र बाँकी रकम भुक्तान गरी मालवस्तु उठाई नलगेमा निजको धरौटी जफत गरी न्यूनतम मूल्यभन्दा बढी कबोल गर्ने क्रमशः दोस्रो, तेस्रो वा चौथो घट्टिवालाको कबोल अंक स्वीकृत गर्न सकिनेछ । यसरी घट्टिवालाको कबोल अंक स्वीकृत गर्दा पनि लिलाम बिक्री हुन नसकेमा धरौटी जफत गरी पुनः लिलाम गर्नुपर्नेछ ।

पुनः लिलाम बिक्री गर्ने अवस्था

दोस्रो पटक सूचना प्रकाशन गर्दा ७ (सात) दिनको म्याद दिई सूचना प्रकाशन गर्न सकिनेछ । यसरी पनि कसैले लिलाम सकार गर्न नआएमा नियम ५४ बमोजिमको समितिबाट पुनः मूल्यांकन गराई संशोधित न्यूनतम मूल्य कायम गरी नियम ३५ बमोजिम सूचना प्रकाशन गरी लिलाम बढाबढ गराउनुपर्नेछ । यसरी पुनः मूल्यांकन गरिएको मूल्यमा पनि लिलाम बढाबढ हुन नसकेमा भन्सार अधिकृतले सम्बन्धित जिल्ला प्रशासन कार्यालय र कोष तथा लेखा नियन्त्रक कार्यालय (कोलेनिका) को प्रतिनिधिको रोहवरमा मूल्यांकन गरी सिधै बिक्री गर्न सक्नेछ भन्ने कानूनी प्रावधान छ ।

मालवस्तु नष्ट गरी लगत कट्टा गर्ने अवस्था

यसरी सिधै बिक्रीबाट समेत लिलाम हुन नसकेका मालवस्तुको हकमा महानिर्देशकको स्वीकृती लिई त्यस्तो मालवस्तुको लगत कटा गरी २ वटा कार्यालयका प्रतिनिधि, उपलब्ध भएसम्म स्थानीय उद्योग वाणिज्य संघको प्रतिनिधि र भन्सार अधिकृतको रोहवरमा मुचुल्का खडा गरी सार्वजनिक रूपले हटाउने वा नष्ट गर्ने कार्य गराउन पर्नेछ । यसरी कार्य पूरा भएपछि भन्सार प्रमुखले सो व्यहोरा प्रमाणित गरी सोको जानकारी भन्सार विभागलाई दिनुपर्नेछ भन्ने व्यवस्था गरिएको छ । जनस्वास्थ्य वा वातावरणीय प्रतिकूल असर पर्ने मालवस्तु वा विषादी वा भारी यन्त्र उपकरण वा सवारी साधन नष्ट गर्दा विभागले तोकेबमोजिम गर्नुपर्नेछ भन्ने व्यवस्था छ ।

सवारी साधन बाहेक पचास हजार मूल्यसम्मका मालवस्तुहरू लिलाम बिक्री गर्ने प्रयोजनका निमित्त मालवस्तुको भौतिक अवस्था, स्थानीय माग, उपयोगिता, प्रयोग गर्न सकिने अवधि, हासकट्टी, अवशेषमूल्य र बजारमूल्य समेत विचार गरी मूल्य कायम गर्ने शर्तहरूको अधीनमा रही भन्सार अधिकृतले सिधै मूल्य कायम गर्न सक्नेछ । प्रतिवेदन मूल्य अस्वाभाविक रूपमा बढी भएको भन्सार अधिकृतलाई लागेमा मूल्यांकन समितिबाट शुरुको अवस्थामा नै मूल्य कायम गरी सो मालवस्तुको लिलाम बिक्री गर्न सकिनेछ ।

नेपालको भन्सार प्रशासनमा चोरी पैठारी गर्दाको अवस्थामा मालवस्तु र सवारी साधन पक्राउ गरी भन्सार कार्यालयमा बुझाउने गरिन्छ । भन्सार कार्यालय समेत नेपाल प्रहरी र सशस्त्र प्रहरी र अन्य निकायले अवैध रूपमा निकासी पैठारी हुन लागेका मालवस्तु पक्राउ गरी बुझाउने कानूनी व्यवस्था छ ।

भन्सार विभाग र अन्तर्गतका चोरी पैठारी सम्बन्धी मुद्दा वि.स. २०७५ कार्तिकसम्म जम्मा मुद्दा सख्या ४,६९२ (चार हजार छ सय बयानब्वे) रहेका छन् । चालू आ.व. को मुद्दा सख्या २,४३९(दुई हजार चार सय उनन्चालीस मात्र) पुगेका छन् । जसमध्ये गत आ.व. को मुद्दा सख्या १,८७१(एक हजार आठ सय एकहत्तर) सरिआएका छन् । हालसम्म फछ्यौट भएको मुद्दा सख्या १,६१२ (एक हजार छ सय बाह) रहेको छ । नेपालको भन्सार प्रशासनले लिलामी प्रक्रियाबाट पनि राजस्व संकलन गर्दछ । यस वर्ष फछ्यौट भएको मुद्दाको प्रतिवेदन मूल्य ३८,८४,६८,६८८ (अठ्तीस करोड चौरासी लाख अठ्ठी हजार छ सय अठासी मात्र) पुगको अवस्था छ ।

भन्सार कार्यालयमा चोरी पैठारी निकासीको अभियोगमा पक्राउ परेका मालवस्तु, सवारी साधन, जीवजन्तुको लिलाम प्रक्रिया बोझिलो छ । यन्त्र उपकरण सवारी साधनको प्राविधिकबाट परीक्षण गराई मात्र लिलामी प्रक्रियामा जानुपर्ने भएकोले लिलामी प्रक्रिया छिटो र सरल छैन ।

भन्सारको मुद्दा तथा लिलामी प्रक्रियामा संलग्न कर्मचारीको पेशागत दक्षतामा अभिवृद्धि गर्दै मनोबल बढाउँदै जानु जरुरी छ । लिलामी प्रक्रियालाई पनि भन्सार प्रशासनले प्राथमिकताकासाथ लिई तदारुकता देखाउनु जरुरी छ । लिलामी प्रक्रियाबाट पनि सरकारले अरबौं रूपैयाँको राजस्व संकलन पनि गर्दछ । सुखी नेपाली समृद्ध नेपालको परिकल्पनामा सघाउ पुऱ्याउन भन्सार प्रशासनसँग सरोकार राख्ने सम्पूर्ण समन्वय र सहकार्यकासाथ अगाडी बढ्नु आजको आवश्यकता हो ।

सन्दर्भ सामग्री

१. भन्सार ऐन, २०६४
२. भन्सार नियमावली, २०६४
३. भन्सार विभागको वार्षिक प्रगति विवरण, २०७४/७५

भन्सार प्रशासनमा जनशक्ति व्यवस्थापनको विद्यमान अवस्था

✎ गौरव पन्थी *

पृष्ठभूमि

नेपालमा भन्सार प्रशासनको अस्तित्व प्राचीन कालदेखि नै कुनै न कुनै रूपमा भएको तथ्य ईतिहासका ग्रन्थहरूमा पाइन्छ । लिच्छविकाल, मल्लकाल एवं राणाकालमा विभिन्न सनद ईस्तिहारबाट सञ्चालन हुँदै आएको हाम्रो भन्सार प्रशासनले भन्सार ऐन, २०१९ र भन्सार नियमावली, २०२६ जारी भएपश्चात कानूनी आधार प्राप्त गरेको हो । पछिल्लो समयमा अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा भएको व्यापारिक कारोबारको वृद्धि, विभिन्न द्विपक्षीय र बहुपक्षीय सन्धि सम्झौता, विश्व व्यापार प्रक्रियामा आएको परिवर्तन आदि समेतलाई ध्यानमा राखी भन्सारसम्बन्धी कानूनलाई समसामयिक बनाई २०६५ वैशाख १५ देखि भन्सार ऐन, २०६४ र भन्सार नियमावली, २०६४ लागू गरिएको हो । नेपाल सरकार (कार्यविभाजन) नियमावली, २०७४ अनुसार अर्थ मन्त्रालयले सम्पादन गर्नुपर्ने भन्सार सम्बद्ध कार्यहरू तथा भन्सार ऐन तथा नियमावलीले तोकेका कार्यहरू भन्सार विभाग र मातहतका निकायबाट सम्पादन हुँदै आएको छ । उल्लेखित कार्य सम्पादन गर्नका लागि सोहीअनुरूपको संगठन संरचना र जनशक्ति व्यवस्थापन समेत गरिएको छ । प्रस्तुत लेखन भन्सार प्रशासनमा जनशक्ति व्यवस्थापनको विद्यमान अवस्थाको विश्लेषणमा केन्द्रित रहेको छ ।

कार्यबोझ विश्लेषण

हाम्रो भन्सार प्रशासन राजस्व प्रशासनको एक अभिन्न अंग हो । यस प्रशासनले भन्सार महसुलका साथै पैठारीमा आधारित मूल्य अभिवृद्धि कर, अन्तःशुल्क लगायतका विभिन्न करहरूको प्रशासन गर्दछ । यस प्रशासनले भन्सार ऐन र नियम, मूल्य अभिवृद्धि कर ऐन र नियम, अन्तःशुल्क ऐन र नियम तथा आर्थिक ऐन अनुसार भएका व्यवस्थाहरू कार्यान्वयन गर्दछ । साथै यात्रु जाँचपास, पैठारी जाँचपास, निकासी जाँचपास, वैधानिक व्यापारलाई सहजीकरण गर्ने, अवैध व्यापार एवं चोरी निकासी-पैठारी नियन्त्रण गर्ने, निषेधित एवं प्रतिबन्धित मालवस्तुको ओसारपसारमा रोक लगाउने, सीमामा अनुशासन कायम गरी सामाजिक सुरक्षाको प्रत्याभूति दिलाउने र राजस्व परिचालनमा ठोस योगदान पुऱ्याउने कार्यहरू सम्पादन गर्दछ । यसकासाथै भन्सार ऐन तथा नियमावली, भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण कार्ययोजना, विश्व व्यापार संगठन, विश्व भन्सार संगठन, साफ्टा, विमस्टेक तथा अन्य क्षेत्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रिय मूल्य मान्यतामा आधारित भएर भन्सार सम्बन्धी सेवा सञ्चालन गर्नुपर्ने हुन्छ । साथै, व्यापार सहजीकरणका लागि विभिन्न नीतिगत तथा कानूनी सुधार, संशोधन र नयाँ नीति निर्माणको लागि सुझाव एवं सिफारिश समेत गर्नुपर्ने

* शाखा अधिकृत, भन्सार विभाग

हुन्छ । भन्सार कार्यालयहरूबाट जारी भएका प्रज्ञापनपत्रको संख्या, राजस्व संकलनको आधार, पछिल्ला वर्षहरूमा राजस्व संकलनमा भएको औसत वृद्धिदर लगायतका तथ्यहरूले भन्सार प्रशासनको कार्यबोझ दिनानुदिन बढ्दै गएको संकेत गर्दछ ।

संगठन संरचना र उपलब्ध मानवस्रोतको वर्तमान अवस्था

हाल भन्सार प्रशासन अन्तर्गत केन्द्रीय तह अर्थात् नीति निर्माण तथा समन्वय इकाईका रूपमा भन्सार विभाग र सो मातहतमा भन्सार जाँचपास परीक्षण कार्यालय १, मूल भन्सार कार्यालय ३५ र छोटी भन्सार कार्यालय १३५ रहेका छन् । जसमध्ये नेपाल चीन सीमामा सञ्चालनमा रहेका नौवटा मूल भन्सार कार्यालयहरूमध्ये पनि लार्के, लामावगर र ओलाडचुङगोलाबाट भन्सारसम्बन्धी कुनै पनि कारोबार भएको देखिँदैन । त्यसैगरी छोटी भन्सार कार्यालयहरूमध्ये ५९ वटा सञ्चालनमा छन् भने अन्य लामो समयदेखि बन्द रहेका छन् ।

जनशक्तिको हिसावले हेर्दा भन्सार प्रशासनका लागि राजपत्रांकित २६६, राजपत्र अनंकित कर्मचारी ४६० र श्रेणी बिहीन कर्मचारी ४०४ गरी कुल जम्मा स्वीकृत दरबन्दी ११३० रहेको छ । स्वीकृत दरबन्दीमध्ये राजस्व समूहर्तर्फ ५७० र अन्य सेवा समूहको ५६० दरबन्दी रहेको छ । हाल कार्यरत जनशक्ति संख्यात्मक हिसावले १२०१ देखिएतापनि राजस्व समूहर्तर्फ राजपत्रांकित ४२ र नायब सुब्बा ३७ गरी जम्मा ७९ पद रिक्त अवस्थामा छ भने अन्य सेवा समूहका १३३ र राजस्व समूहका खरिदार ३२ गरी जम्मा १६५ जनशक्ति फाजिलमा कार्यरत रहेका छन् । कार्यालयगत रूपमा कार्यरत जनशक्तिको विवरण हेर्ने हो भने फाजिलको संख्या अझ वृद्धि हुने देखिन्छ ।

भन्सार विभागको संगठन संरचना हेर्दा विगतमा एक महानिर्देशक र दुई उपमहानिर्देशकसहित १२ वटा शाखामा कुल १३४ कर्मचारीको दरबन्दी रहेको थियो । नेपाल सरकार संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन मन्त्रालयबाट मिति २०७५/०१/२१ मा स्वीकृत भएको नयाँ संगठन संरचना अनुसार विभागमा एक महानिर्देशक, दुई उपमहानिर्देशकसहित विभिन्न सेवा समूहका विभिन्न पदका १११ जनशक्ति सहितको संगठन संरचना कार्यान्वयनमा आएको छ । उक्त संगठन संरचनामा उपमहानिर्देशक (सञ्चालन महाशाखा) अन्तर्गत भन्सार सुधार तथा आधुनिकीकरण शाखा, भन्सार मूल्यांकन शाखा, जोखिम व्यवस्थापन तथा अनुसन्धान शाखा, प्रयोगशाला शाखा, अनुसन्धान शाखा र स्वचालन तथा प्रणाली विकास शाखा समेत गरी छ वटा शाखा र उपमहानिर्देशक (नीति तथा व्यवस्थापन महाशाखा) अन्तर्गत योजना तथा अनुगमन शाखा, नीति महसुल तथा वर्गीकरण शाखा, सूचना प्रविधि शाखा, तथ्यांक विश्लेषण शाखा, प्रशासन शाखा, आर्थिक प्रशासन शाखा र कानून शाखा समेत गरी सातवटा शाखा रहेका छन् । विगतमा छोटी भन्सार कार्यालयका रूपमा रहेका भद्रपुर, ठाँडी, महेशपुर, सुठौली र सती छोटी भन्सार कार्यालयलाई मूल भन्सार कार्यालयको रूपमा स्तरोन्नति गरिएको छ । परिवर्तित सन्दर्भ र कार्य प्रकृतिलाई समेत ध्यानमा राखी भन्सार विभाग र मातहतका कार्यालयको संगठन संरचना र

दरबन्दीमा पुनरावलोकन गरिएको छ । आगामी दिनमा भन्सार प्रशासनले नयाँ संगठन संरचनाबमोजिम लक्षित उद्देश्य हासिल गर्ने गरी कार्य सम्पादन गर्ने अपेक्षा लिन सकिन्छ ।

मानव संशाधन व्यवस्थापनमा देखिएका समस्याहरू

संगठन अमूर्त संस्था हो, संगठनको अमूर्ततामा जनशक्तिको क्रियाशीलतामार्फत मूर्तता हासिल हुन्छ । मूलतः संगठनलाई जीवन्तता प्रदान गर्ने, त्यसका लक्षित उद्देश्य हासिल गर्ने एवं संगठनको साख तथा छविलाई वृद्धि गर्दै निरन्तरता प्रदान गर्ने सबैभन्दा महत्वपूर्ण तत्व भनेकै संगठनमा क्रियाशील जनशक्ति हो । त्यसैले जनशक्तिलाई कुनै पनि संगठनको आत्मा भन्ने गरिन्छ । जनशक्ति अर्थात कर्मचारीको कार्यसम्पादनमा संगठनको प्रभावकारीता निर्भर हुन्छ । संगठनमा कार्यरत यिनै कर्मचारीको शक्ति र क्षमताको पूर्ण उपयोग गर्नु नै यथार्थमा जनशक्ति व्यवस्थापन हो । जनशक्ति व्यवस्थापनको सैद्धान्तिक आधारहरू जनशक्ति प्राप्ति, विकास, उपयोग र अनुरक्षणभिन्न रही नेपालको भन्सार प्रशासनको मानव संशाधन व्यवस्थापनमा देखिएका समस्याहरूलाई देहाय अनुसार औल्याउन सकिन्छः

- राजस्व समूह आफैमा सानो छ । त्यसमा पनि भन्सार प्रशासनमा काम गर्ने जनशक्ति दरबन्दी ११३० मात्र रहेको छ । यति सानो आकारको जनशक्तिको प्राप्ति, विकास, सुरुवा, बढुवा, तालिम लगायतका कार्यलाई अनुमानयोग्य, पारदर्शी, वस्तुनिष्ठ एवं आवश्यकतामा आधारित बनाउन सकिने पर्याप्त आधार र सम्भावना भए तापनि त्यसतर्फ ध्यान पुग्न सकेको छैन । साथै अन्य देशहरूमा छुट्टै समूह वा Revenue Authority समेत रहेकोमा हाम्रोमा नेतृत्व नै समूहीकृत छैन ।
- निजामती सेवा ऐनले प्रत्येक संगठनको कार्यक्रम, कार्यबोझ, कार्यप्रकृति तथा दरबन्दी थप गर्नुपर्ने कारण र सोको औचित्य र उपलब्ध मानवस्रोत समेतको आधारमा संगठन तथा व्यवस्थापन सर्भेक्षण गर्नुपर्ने र प्रत्येक कर्मचारी/पदको काम, कर्तव्य, उत्तरदायित्व, अधिकार र योग्यतासमेत स्पष्ट तोकिएको कार्यविवरण लागू गर्ने र सोही कार्यविवरणका आधारमा कर्मचारीको कार्यसम्पादन मूल्यांकन गर्ने व्यवस्था गरेको छ । तर व्यवहारमा केन्द्रीय तहबाट हतार हतारमा कार्यसञ्चालनस्तरका कार्यालयको संगठन तथा व्यवस्थापन सर्भेक्षण गर्दा वस्तुपरक रूपमा कार्यवस्तुतीकरण, कार्यविवेक्षण र कार्य मूल्यांकन हुन सकेको देखिँदैन ।
- भन्सार प्रशासनमा रिक्त रहेका धेरै पदहरू पूर्ति हुन सकेका छैनन् । राजस्व समूहतर्फका कुल राजपत्रांकित पदमध्ये ४२ र नायव सुब्बा ३७ रिक्त रहेको छ । त्यसैगरी खरिदार पदको दरबन्दी कटौतीले गर्दा ३२ जना तथा अन्य सेवा समूहका १३३ गरी १६५ जना कर्मचारी फाजिलमा कार्यरत छन् । जसको उचित व्यवस्थापन गर्न सकिएको छैन । एकातिर दरबन्दीभन्दा बढी कर्मचारी खटाउने र अर्कोतर्फ तिनै कर्मचारीको अभावमा करारमा नियुक्त गर्ने विकृति समेत बढेर गएको देखिन्छ । यसरी एकातर्फ Core Function मा काम

गर्नुपर्ने पदहरू रिक्त हुनु र अर्कोतर्फ Non Core Function का पदहरू फाजिलमा हुनु पनि समस्याकै रूपमा रहेको छ ।

- नयाँ भर्ना भएका कर्मचारीलाई व्यवस्थापकीय हिसावले उचित ठाउँमा पदस्थापन गर्न सकिएको छैन । कार्यालयगतरूपमा कार्यचाप, कार्य जटिलता एवं चुनौतीको सही विश्लेषण गर्न सकिएको छैन । बढी संवेदनशील एवं चुनौतीपूर्ण कार्यसम्पादन गर्नुपर्ने कार्यालयहरूमा कर्मचारीको रुची घटेर गएको छ । सामान्यरूपमा दैनिक कार्य सम्पादन गर्ने कर्मचारी र बढी चुनौतीपूर्ण स्थानमा कार्यसम्पादन गर्ने कर्मचारीबीच फरक छुट्याउने गरिएको छैन । निगरानी गर्ने निकाय र कतिपय विद्यमान कानूनले पनि बढी संवेदनशील एवं चुनौतीको सामना गरी कार्यसम्पादन गरेका कर्मचारीमाथि न्यायिक मनको प्रयोग गर्न नसक्दा त्यस्ता स्थानमा कर्मचारीहरू बस्न रुचाएको देखिँदैन । पछिल्लो समयमा त्यस्ता स्थानहरूमा प्रायशः नयाँ भर्ना भएका कर्मचारीहरूलाई पदस्थापन गर्ने गरिएको पाइन्छ । यसले संगठनको साख र नतिजा दुवैमा नकारात्मक प्रभाव पर्ने देखिन्छ ।
- हाम्रो भन्सार प्रशासनको कार्य प्रकृति, कार्य संस्कृति, कार्य वातावरण, मूल्य मान्यता अनुरूप नयाँ भर्ना भएका कर्मचारीहरूलाई सामाजिकीकरण गर्न सकिएको छैन । साथै पुराना जनशक्तिलाई समेत नवीन मूल्य मान्यता, विधि, प्रक्रिया र राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय कानून, सन्धि सम्झौतासँग अभ्यस्त तुल्याउन सकिएको छैन ।
- सेवा प्रवेश गर्ने क्रममा राजस्व समूहमा प्रवेश गर्न कर्मचारी जति उत्प्रेरित छन्, सेवा प्रवेशपछि क्रमशः निराश बन्दै गएको देखिन्छ । विगतमा प्रदान गरिँदै आएको प्रोत्साहन सुविधाको कटौती, दैनिक १२ घण्टाभन्दा बढी कार्य गर्नुपर्ने अवस्था, भन्सार कार्यालय एवं यार्डहरू मानवीय स्वास्थ्य अनुकूलको नभएको, कतिपय निकासी तथा पैठारी गरिने मालवस्तु चेकजाँचमा मानवीय स्वास्थ्यको हिसावले जोखिम रहेको, निगरानी निकाय निकायहरूको बहुहस्तक्षेप एवं वृत्ति विकासका ढोकाहरू साँघुरो भएको कारण भन्सार प्रशासनमा कार्यरत जनशक्तिको उत्प्रेरणा एवं मनोबलको घट्दै गएको देखिन्छ । भन्सार प्रशासनले आफ्ना सेवा एवं कार्यहरूको बजारीकरण गर्न नसक्दा समग्र भन्सार प्रशासनलाई समाजले हेर्ने दृष्टिकोणसमेत सकारात्मक बन्न सकिको छैन ।
- कर्मचारीको कार्य सम्पादन मूल्यांकनको कुरा गर्नुपर्दा समग्र निजामती प्रशासन नै सबैलाई पूर्णांक दिने अविवेकी उदारताबाट ग्रसित छ । विभागीय कारवाहीमा परेको व्यक्ति समेत पदोन्नति हुने अवस्थाले गर्दा यसको औचित्य पुष्टि गर्न सकिएको छैन । राजस्व समूह (सानो समूह) मा कार्यरत कर्मचारीहरूको कार्यसम्पादनलाई वस्तुनिष्ठ बनाउने पर्याप्त आधार भएपनि त्यसलाई व्यवहारमा कार्यान्वयन गर्ने सिलसिलामा उदासिनता देखिन्छ । काम गर्ने र नगर्ने, दक्षता र निकम्मापन, सदाचार र भ्रष्ट आचरणबीच भेद गर्न सकिएको छैन । राम्रोलाई पुरस्कार र नराम्रोलाई दण्ड भन्ने व्यवस्थापनको सिद्धान्तलाई व्यवहारमा कार्यान्वयन गर्न

नसक्दा कर्मचारीको मनोबल गिरेर गएको छ । साथै अनुशासन, नैतिकता, आचरणका कुराहरु ओझेल पर्दै गएका छन् । कार्यालयमा उपस्थिति, समयको पालना, विभागीय निर्णयको कार्यान्वयन उत्साहप्रद देखिँदैन ।

समस्या समाधानको भावी कार्यदिशा

जनशक्ति संगठनका लक्ष्य तथा उद्देश्य प्राप्तिका लागि अन्य साधनहरुलाई समेत चलायमान बनाउने महत्वपूर्ण साधन र साध्य दुवै हो । सैद्धान्तिक धरातलमा उभिएर मात्र जनशक्ति व्यवस्थापनको कार्यले गति लिन सक्दैन किनकि यो सैद्धान्तिकभन्दा मनोवैज्ञानिक र व्यवहारिक पक्षसँग बढी सम्बन्धित हुने गर्दछ । त्यसैले यो आफैमा जटिल र चुनौतीपूर्ण छ । जनशक्तिको उचित व्यवस्थापनबाट मात्र लक्षित नतिजा हासिल गरी गन्तव्यमा पुग्न सकिन्छ । भन्सार प्रशासनको जनशक्ति व्यवस्थापन विभिन्न समस्याले जेलिएको छ जसको चर्चा माथि गरिएको छ । उल्लेखित समस्या मात्र होईन यहाँ विभिन्न सम्भावना पनि रहेका छन् । जसको उचित सम्बोधन गरेर भावी कार्यदिशा देहायबमोजिम निर्धारण गर्न सकिन्छ:

- राजस्व समूलाई जुन उद्देश्य र महत्वकासाथ समूहगत रूपमा विशिष्टीकरण गरिएको छ त्यसैगरी जनशक्ति विकास योजना समेत गर्नुपर्ने थियो । तर समूहगत विशिष्टीकरण अनुरूप जनशक्ति विकासमा ध्यान दिन सकिएको छैन । लोक सेवा आयोगबाट सिफारिश भएका उम्मेदवारहरुमध्ये अधिकांश उम्मेदवारको पहिलो आकर्षण राजस्व समूहमा रहेको छ । सिफारिश योग्यताक्रममा अग्र स्थानमा भएका प्रतिभाशाली उम्मेदवारको आकर्षण हुनु आफैमा सकारात्मक पक्ष हो । तापनि अधिकृतस्तरका कर्मचारीहरुको कर प्रशासनमा आकर्षण बढ्ने र भन्सार प्रशासनमा घट्दै जाने तथा सहायक कर्मचारीहरुको कर प्रशासनमा आकर्षण घट्ने र भन्सार प्रशासनमा बढ्ने क्रम देखिएको छ । भन्सार प्रशासनको कार्य विशिष्ट प्रकारको रहेको र वस्तु मूल्यांकन, वर्गीकरण लगायतका कार्यसम्पादन गर्न प्राविधिक ज्ञान एवं विज्ञता आवश्यक पर्ने तथा छुट्टै प्रकारले कर्मचारीको क्षमता एवं विज्ञता विकास गर्न अपरिहार्य भएको हुँदा कर्मचारीहरुलाई भन्सार र कर समूहभित्र समूहीकृत गर्न उपयुक्त हुन्छ ।
- संरचनागतरूपमा अस्पष्ट कार्यविवरण, ठूलो र स्थूल संरचना एवं कार्यविश्लेषण नगरी दरबन्दी सिर्जना गर्ने परिपाटीको अन्त्य गर्नुपर्दछ । आवश्यकता र औचित्यको आधारमा मात्र संगठन संरचना र सो अनुरूपको दरबन्दी सिर्जना गर्नुपर्छ, विभागीय उपस्थितिका लागि मात्र होइन । परिवर्तित सन्दर्भअनुरूप सिर्जना गर्नुपर्ने दरबन्दी सिर्जना गर्ने, खारेज वा कटौती गर्दै जानुपर्ने दरबन्दी कटौती गर्ने र फाजिलमा रहेका अन्य सेवा समूहका कर्मचारीलाई सम्बन्धित सेवा समूहमा नै कार्य गर्नेगरी व्यवस्थापन गर्न नीतिगत रूपमा पहल गर्नुपर्छ । साथै कतै अनावश्यक जनशक्ति थुप्रिने र कतै अभाव हुने परिपाटीको अन्त्य गर्न जरुरी छ ।
- भन्सार प्रशासनबाट सम्पादन हुने कार्यलाई आधुनिक, व्यवस्थित एवं प्रभावकारी बनाई उत्कृष्ट कार्य सम्पादनमार्फत नतिजा हासिल गर्नका निमित्त कार्यमूलक एवं अधिकृतमूलक संगठन

संरचना तयार गर्ने । जसका लागि हाल अधिकृतस्तरको दरबन्दी २३.५० प्रतिशत र अन्य ७६.५० प्रतिशत रहेको दरबन्दीलाई पुनरावलोकन गर्ने तथा चुस्त, छरितो एवं सूचना प्रविधिमैत्री बनाउन विद्यमान मानव संसाधनको क्षमता विकास अभिवृद्धि सम्बन्धी क्रियाकलापहरू सञ्चालन गर्ने । कार्य प्रकृतिको आधारमा कर्मचारीको क्षमता विकासमार्फत विज्ञताको विकास गर्ने ।

- पेशागत विशिष्टीकरणका लागि छुट्टै राजस्व समूह गठन गरी त्यसका लागि छुट्टै शैक्षिक योग्यता समेत निर्धारण गरिएको भए तापनि भन्सार प्रशासनभित्र अन्य सेवा समूहका कर्मचारीको वाहुल्यता रहेको छ । खुला प्रवेशका लागि सबै सेवा समूहका लागि एउटै शैक्षिक योग्यता र आन्तरिक प्रतिस्पर्धाका लागि राजस्व समूहमा फरक शैक्षिक योग्यता निर्धारण गरिएको छ । साथै एक वा दुई संकायबाट उत्तीर्ण भएका बाहेक अन्य सबै संकायको शैक्षिक योग्यतालाई पूर्ण मानेर राजस्व समूहको विशिष्टीकरण गर्न खोजिएको छ जुन आफैमा त्रुटिपूर्ण छ । अतः पेशागत विशिष्टीकरणका लागि राजस्व समूहको शैक्षिक योग्यतालाई पुनर्विचार गर्नुपर्ने देखिन्छ ।
- कर्मचारीको पदस्थापना, सरुवा, बढुवा, तालिम, वैदेशिक अध्ययन भ्रमणलाई कार्यसम्पादनसँग आवद्ध गरी वस्तुपरक र निष्पक्ष विश्लेषण सहित गर्ने । वैदेशिक तालिम, भ्रमण र सेमिनारलाई पनि भाग पुऱ्याउने भन्दा पनि विषयविज्ञता र कार्यक्षेत्रको आधारमा मनोनयन हुन मनासिव देखिन्छ ।
- सञ्चालनमा रहेका अधिकांश छोटो भन्सारमा कार्यचाप, निकासी पैठारी र यात्रु जाँचपास नगन्य रहेको छ । ती बिन्दुबाट सीमावर्ती अर्को मुलुकमा सो सम्बन्धी कार्य गर्ने कुनै पनि निकाय छैन । अन्तर्राष्ट्रिय मूल्य मान्यताअनुरूप भन्सार बिन्दु दुवै देशतर्फ रही वैध व्यापारलाई सहजीकरण गर्नुपर्ने हुन्छ । तर हाम्रा छोटो भन्सार यो मूल्य र मान्यता अनुरूप स्थापित नदेखिएकोले छोटो भन्सार कार्यालयको सञ्चालन सम्बन्धमा नीतिगत रूपमै पुनर्विचार गर्नुपर्ने आवश्यकता देखिएको छ ।
- वृत्ति विकासको पक्षबाट हेर्दा राजस्व समूहको वृत्ति विकास अन्य सेवा समूहको तुलनामा अत्यन्त साँघुरो रहेको देखिन्छ । अन्य सेवा समूहमा ७/८ वर्षमा पदोन्नति हुने गरेकोमा यस समूहमा औसतमा १२ वर्षमा पदोन्नति हुने गरेको देखिन्छ । पछिल्लो समयमा कुनै वर्ष ठूलो संख्यामा भर्ना भएका कर्मचारीहरूमा कुनै शुरूमा पदोन्नति हुने र कतिपय कर्मचारी पदोन्नति नभई अवकाश हुने अवस्था देखिएको छ । यस सम्बन्धमा संगठनको कार्यचापलाई मध्यनजर गरी नयाँ दरबन्दी पुनरावलोकन गर्न आवश्यक रहेको देखिन्छ ।
- अन्तर्राष्ट्रिय मूल्य र मान्यताअनुरूप अबको भन्सार प्रशासन केन्द्रीय जाँचपास प्रणालीद्वारा सञ्चालन गर्नुपर्ने हुन्छ । केन्द्रीय जाँचपास प्रणालीमा जाँदा हालको ६५ प्रतिशत रेडलेनबाट हुने गरेको जाँचपासलाई ८० प्रतिशत ग्रीनलेनमा पुऱ्याउनु पर्ने हुन्छ । यस्तो ग्रीनलेनबाट

भएको जाँचपासको जोखिम कम गर्नका लागि भन्सार जाँचपास परीक्षण कार्यालय र कार्यरत जनशक्तिको क्षमता विकास गर्ने र सोअनुरूप दरबन्दी पुनरावलोकन गर्न जरूरी छ ।

- मुलुक संघीयतामा प्रवेश गरेको छ । सातवटा प्रदेश सरकार रहेका छन् । तर भन्सार प्रशासन संघीय सरकार मातहत हुने हुँदा प्रदेश सरकारसँग कुनै सम्बन्ध देखिँदैन । तापनि प्रदेश सरकार र प्रदेशभित्र रहेका भन्सार कार्यालयहरूबीच आवश्यक समन्वय र सहकार्य गर्न र अवैध व्यापार नियन्त्रण र नियमन गर्न क्षेत्रगत रूपमा भन्सार कार्यालय स्थापना गर्न उपयुक्त देखिन्छ । साथै उक्त कार्यालयमा भन्सार जाँचपास पछिको परीक्षण सम्बन्धी कार्य गर्न भन्सार जाँचपास परीक्षण कार्यालयको सम्पर्क बिन्दु वा इकाई समेत राख्न उपयुक्त हुन्छ ।

निष्कर्ष

विश्वव्यापी रूपमै भन्सार प्रशासन अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको सहजीकरण, सीमा व्यवस्थापन र समाजको सुरक्षाको लागि स्थापना गरिएको हो । यसकासाथै मुलुकको राजस्व असुलीमा ठोस योगदान पुऱ्याउने उद्देश्यसमेत भन्सार प्रशासनको रहेको देखिन्छ । उल्लेखित विश्वव्यापी मान्यतासँग नेपालको भन्सार प्रशासनले पनि आफूलाई अभ्यस्त बनाउँदै लगेको छ । उद्देश्य तथा कार्य भूमिकामा जतिसुकै परिवर्तन आए तापनि विश्वव्यापी रूपमा वढ्दो व्यापार र विश्व आर्थिक परिदृष्यको मुख्य पाटो व्यापार भएकोले भन्सार प्रशासनको अपरिहार्यता झनै बढेर गएको देखिन्छ । विश्वव्यापीरूपमा भन्सार प्रशासनमा भएको सुधार तथा आधुनिकीकरणले गर्दा नेपालको भन्सार प्रशासनलाई पनि दवाव सिर्जना गरेको छ । जसअनुरूप कानूनी सुधार, भन्सार प्रक्रियामा सरलीकरण, स्वचालन प्रणाली विकास लगायतका सुधार कार्यहरू भइरहेका छन् । प्रस्तुत सन्दर्भमा अपुग भएको संगठन संरचना तथा दरबन्दी पुनरावलोकन गरी मानव संशाधन विकास गर्न आवश्यक रहेको छ । मुलुक संघीयतामा प्रवेश गरेको सन्दर्भमा हिजोको एकात्मक राज्य संरचनामा स्थापना गरिएका हाम्रा संरचना, तिनको भूमिका र जनशक्ति व्यवस्थापनलाई पुनःपरिभाषित र व्यवस्थित गर्नुपर्ने हुनसक्छ । अतः संघीयताको मर्म, मुलुकको आवश्यकता र विश्व व्यापारको परिवेशलाई समेत ध्यान दिई नेपालको भन्सार प्रशासनलाई आधुनिकीकरण गर्नुपर्ने भएको छ ।

सन्दर्भ सामग्री

- अग्रवाल डा. गोविन्दराम, नेपालमा मानव संशाधन व्यवस्थापन, २०६९, एम.के. पब्लिसर्स डिस्ट्रिब्युटर्स, काठमाडौं ।
- अग्रवाल डा. गोविन्दराम, व्यवस्थापनका सिद्धान्तहरू, २०७३, एम.के. पब्लिसर्स डिस्ट्रिब्युटर्स, काठमाडौं ।

- तिवारी मधुनिधि, नेपालको निजामती सेवामा जनशक्ति व्यवस्थापन, २०६१, श्रीमती कान्ति तिवारी डिल्लीबजार, काठमाडौं ।
- उच्चस्तरीय कर प्रणाली पुनरावलोकन आयोग, २०७१ को प्रतिवेदन ।
- नेपाल राजपत्र, मिति २०७५/०८/०३, मुद्रण विभाग सिंहदरबार, काठमाडौं ।
- निजामती सेवा ऐन, २०४९ र नियमावली, २०५०, कानून किताब व्यवस्था समिति ।
- नेपाल सरकार (सचिवस्तर) को मिति २०७२/०१/२१ को निर्णयानुसार गठित संक्षिप्त संगठन तथा व्यवस्थापन सर्भेक्षण समितिले तयार पारेको प्रतिवेदन २०७४ (स्वीकृत नभएको) ।
- अर्थ मन्त्रालय अन्तर्गतका कार्यालयहरूको संगठन तथा व्यवस्थापन सर्भेक्षण प्रतिवेदन, संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन मन्त्रालय, संगठन तथा व्यवस्थापन सर्भेक्षण समिति, सिंहदरबार, काठमाडौं, २०७५ ।

निजी क्षेत्रले चाहेको भन्सार

✎ मदन मित्तल*

दरबारमार्गका केही आउटलेटमा पाँचसय रुपैयाँमा किनेको सामान २० हजारमा बिक्री हुने गरेको खबर सार्वजनिक हुँदा जनसाधारणलाई लाग्यो, व्यापारीहरू त बदमास । त्यसताका सामाजिक सञ्जालमार्फत व्यक्त प्रतिक्रिया पनि यस्तै थिए । कसैले कालाबजारिया भने, कसैले ठग । कसैले नैतिकता हराएका असामाजिक प्राणी ।

तर यथार्थ सर्वसाधारणले बुझेभन्दा फरक छ । दरबारमार्गका व्यापारीले साँच्चिकै पाँच सय रुपैयाँमा किनेको सामान २० हजारमा बेचेका होइनन् । यदि त्यस्तो हुन्थ्यो भने दरबारमार्गका बिक्री हुने ब्रान्डेड वस्तु अरु मुलुकका ठूला शहरमा काठमाडौँमाभन्दा निकै सस्तोमा पाइनुपर्ने, तर पाइँदैन । अरु त अरु ती सामान उत्पादन गर्ने प्लान्ट रहेका मुलुकका ठूला शहरमा पनि तिनको मूल्य लगभग उस्तै पर्छ । सामान्य तलमाथि हुन सक्ला जुन स्वाभाविक हो । समुद्रले नजोडिएको नेपालमा अन्यत्रको तुलनामा ढुवानी भाडाकै कारण पनि केही बढी पर्न जान्छ ।

अन्य मुलुकका ठूला शहरमा किनमेल गर्ने मौका नपाएका सर्वसाधारणलाई यो कुरा थाहा हुँदैन । त्यसैले अस्वाभाविक मूल्यमा सामान बेचेको खबर सार्वजनिक हुँदा उनीहरूले व्यापारीलाई कटाक्ष गर्छन्, अर्को नजरले हेर्छन् । भारतको नयाँ दिल्लीस्थित कन्नट प्लेस, महाराष्ट्रको मुम्बई, हडकड, बैंकक, बेइजिङ, कतारको दोहा जस्ता ठूला शहरमा ब्रान्डेड सामान किन्ने मौका पाएको व्यक्तिले यो कुरा सहजै बुझ्छ । र त दरबारमार्गमा किनमेल गर्ने ग्राहकलाई तुलनात्मक रूपमा गुणस्तरीय सामानको कारोबार गर्ने त्यहाँका आउटलेटले अस्वाभाविक नाफा लिए जस्तो लाग्दैन र बारम्बार त्यहीँ गएर सामान किन्छन् ।

सर्वसाधारणले व्यापारीलाई अनैतिक देख्ने अस्वाभाविक नाफाको घटनाको अर्को पाटो त्योभन्दा कैयौँ गुणा डरलाग्दो देखिन्छ जसमा न्यून बीजकीकरण, कर छली, गैरजिम्मेवारी र अनुचित व्यापारिक अभ्यासको अखण्ड शृंखला जोडिन्छ । लामो समयदेखि सरकारी निकाय, कानून कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवारीमा रहेका अधिकारीदेखि कानूनसम्मत कारोबार गरिरहेका उद्यमी, व्यापारीसम्मको टाउको दुखाइको विषयको रूपमा त्यही रहेको छ । करछली, तस्करी, न्यून बीजकीकरणको विषय उठ्न थालेको अहिले होइन, निकै लामो समय भइसकेको छ । र त्यस्ता अभ्यास नरोकिनुमा एउटा पक्षमात्र होइन सबै उत्तिकै जिम्मेवार छन् -हाम्रा व्यापारिक अभ्यास, निकाय र अधिकारीहरू सबै ।

भन्सार विभागको ताजा तथ्यांक अनुसार चालू आर्थिक वर्ष २०७५/०७६ को पहिलो पाँच महिनामा ६ खर्ब ६ अर्ब ९९ करोड रुपैयाँभन्दा बढी मूल्यका सामान विदेशबाट आयात भएको छ । यो तथ्यांकले सो अवधिमा नेपालभित्र आयात भएका सम्पूर्ण विदेशी वस्तुको मूल्य समेट्दैन । खुला

* सभापति, भन्सार समिति, नेपाल समुद्रपार निकासी पैठारी संघ

सिमानाबाट अनधिकृत रूपमा भित्रिने र वैधानिक नाकाबाट अर्कै वस्तुको नाममा वा भन्सारको अभिलेखमा नरहने गरी भित्रिएका सामानको मूल्य यसमा जोडिएको छैन ।

नेपालमा छायाँ अर्थतन्त्रको आकार निकै ठूलो छ । बहुचर्चित ३३ किलो सुन त्रिभुवन विमानस्थलबाट सजिलै बाहिरिएको र गत जेठमा छाला भन्दै वीरगञ्ज भन्सार कटाएर दशगजा पुर्याइएको १२० क्विन्टल कालो मरिच बरामद भएको घटना नेपालमा हुने अवैध व्यापारको आकार अनुमान गर्न काफी छान् । अझ डरलाग्दो पक्ष त के भने ३३ किलो सुन र मरिच अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार नियमन गर्नेमध्येको एक निकाय भन्सार क्षेत्र हुँदै बाहिरिएका थिए । राजस्व अनुसन्धान विभागमा पुगेका केही मुद्दाको प्रकृतिले पनि अवैध धन्दाको अनुमान गर्न मद्दत गर्छन् । बजारियाले ग्राहकलाई उसले पैसा तिरेर किनेको सामानको कर बीजक दिँदैन । अचेल त गौरकानूनी र अनुचित व्यापारिक अभ्यासको उदाहरण दिनु पर्दा 'नेपालमा बेबी ब्रा पनि आयात हुन्छ' भन्न थालिएको छ । शक्तिकेन्द्रको आशीर्वादमा अनधिकृत आयात मौलाइरहेको विषय पनि बेलाबेलामा चर्चामा आउँछ । यी सब मिलेमतो र आँखा छलेर हुने अवैध व्यापारजन्य विषयवस्तु हुन् ।

अवैध व्यापार अपेक्षाकृत नियन्त्रणमा आउन नसक्नुमा दक्षिणतर्फको १८ सय किलोमिटर लामो खुला सिमाना र उत्तरको बन्द सिमानाबाट हुने अवैध धन्दालाई दोष दिइन्छ । तर, यति भनेर पन्छिन मिल्ने अवस्था छैन । पछिल्लो समय व्यापक प्रयोग हुने गरेको शब्द सेटिङ्ग र फितलो निगरानीले पनि अवैध व्यापारलाई झन् धेरै मलजल गरिरहेको छ । खुला सिमाना र लुकाईछिपाई हुने कारोबार रोक्न समय लागे पनि सेटिङ्ग र निगरानीको अभावमा हुने कारोबार सानो प्रयासले नै रोक्न सकिन्छ । त्यसमा हामी चुकेका छौं ।

अनधिकृत व्यापार राजस्व उठाउने र कानून कार्यान्वयन गर्ने सरकारी निकायका लागि मात्र टाउको दुखाइको विषय होइन, कानूनसम्मत व्यापार गर्ने उद्यमी, व्यापारीका लागि झन् ठूलो समस्याको रूपमा छ । तयारी कपडाको अवैध आयातका कारण अबैँ लगानीका स्वदेशी कपडा उद्योग चल्ने नसक्ने अवस्थामा पुगेको भन्दै सम्बद्ध व्यवसायीले सरकारको ध्यानाकर्षण गराइरहेका छन् । अनधिकृत कारोबारले वैधानिक रूपमा व्यवसाय गर्ने उद्यमी, व्यापारीलाई कारोबारै छाडेर भागनुपर्ने अवस्थामा पुर्याएको छ । गुणस्तर परीक्षणबिना आयात हुने अवैध सामानबाट उपभोक्ता ठगिएका छन् । यसखाले अनधिकृत व्यापार न्यूनीकरणमा भन्सारको भूमिका केन्द्रित हुनु जरुरी देखिएको छ । अनधिकृत व्यापारलाई वैधानिक च्यानलमा ल्याउन सक्दा राजस्व आफैँ बढ्छ ।

विश्व व्यापार संगठन महसुल र व्यापारसम्बन्धी सामान्य सम्झौतालाई नेपालले सिद्धान्ततः स्वीकार गरे पनि व्यवहारमा लागू भएको छैन । कारोबार मूल्यका आधारमा महसुल असुलनुपर्नेमा सन्दर्भ मूल्य (डाटाबेस) हेर्ने चलन छ । तर, यो परिपाटी वस्तुको कारोबार मूल्यलाई भन्सार मूल्यको प्राथमिक आधार मात्रै, स्वविवेकी वा काल्पनिक भन्सार मूल्यको प्रयोगलाई निषेध गर्ने र भन्सार प्रयोजनको लागि सामानको मूल्यांकनमा स्वच्छ, एकरूप एवं तटस्थ प्रणालीको आवश्यकतामा जोड दिने विश्व व्यापार संगठन महसुल र व्यापारसम्बन्धी सामान्य सम्झौताको भावना विपरीत छ । परिणामस्वरूप मूल्यांकनको

सिलसिलामा आयातकर्ता व्यापारीहरू अझै पनि अनावश्यक शंका उपशंकाको शिकार भइरहेका छन् । जसले राजस्वमा सबभन्दा बढी योगदान दिने आयात व्यापारमा लागेका व्यापारीको आत्मसम्मानमा समेत चोट पुर्याउँछ । अनधिकृत व्यापार न्यूनीकरणको सन्दर्भमा उच्च महसुल दरले पनि यस्तो व्यापारलाई प्रोत्साहन गर्ने तथ्यमा ध्यान दिनुपर्ने हुन्छ ।

भन्सारको सूचना प्रणाली जमानानुसार चुस्त दुरुस्त नहुँदा एउटै वस्तुलाई भन्सारपिच्छे फरक वर्गीकरणमा राखेर महसुल लगाउने गरेको गुनासो व्यापक छ । अनधिकृत व्यापार निरूपणमा भूमिका खेल्न सक्ने जाँचपासपछि लेखापरीक्षणलाई कडाईकासाथ लागू गर्नु पनि अनधिकृत व्यापार नियन्त्रणका लागि जरुरी छ ।

मूल्यांकनसम्बद्ध समस्या विगतको तुलनामा निकै कम भइसके पनि कारोबार मूल्यका आधारमा भन्सार महसुल असुल गरिनुपर्ने मान्यताले मूर्त रूप लिन बाँकी छ । बजार मूल्य स्थिर नभई चलायमान हुन्छ भन्ने तथ्य सम्बद्ध अधिकारीहरूले स्वीकार्ने हो भने यो समस्या निकै हदसम्म समाधान हुन्छ । सूचना प्रविधिको यो युगमा मिनेटमिनेटमा विश्व बजारको मूल्य थाहा पाउन सकिन्छ त्यसतर्फ किन ध्यान नदिने?

भन्सार प्रशासन व्यापारको सहजकर्ता पनि हो । यो भूमिकामा भन्सारलाई बलियो रूपमा उभ्याउन बदलिँदो परिस्थिति भन्सार दरबन्दी समायोजन गर्नु आवश्यक छ ।

नेपालजस्ता कम विकसित मुलुकमा राजस्वको मुख्य स्रोत आयात महसुल र यससँग सम्बन्धित करहरू (मूल्य अभिवृद्धिकर, अन्तःशुल्क आदि) लाई मानिने तथा भन्सारहरूको मुख्य ध्यान राजस्व संकलनमै केन्द्रित हुने हुँदा यसलाई धेरैले सरकारी राजस्व संकलन गरिदिने निकायको रूपमा बुझ्छन् । जबकि भन्सारको भूमिका यतिमा मात्रै सीमित छैन । विकसित मुलुकहरूमा झैं नेपालमा पनि भन्सारहरूलाई सीमा नियन्त्रण र नियमनमा केन्द्रित गराउन सके अवैध ओसारपसार निराकरणमा ठूलो योगदान हुन्छ । पछिल्लो समयमा बढ्दो अन्तर्राष्ट्रिय आतंकवादको सन्दर्भमा पनि यो आवश्यक छ ।

भन्सार अधिकारीहरूको भूमिका व्यापार सहजीकरणतर्फ लक्षित हुनुपर्नेमा जोड दिन थालिएको बेला नेपालको भन्सार प्रशासनबाट पनि यसको विश्वव्यापी परिभाषा, काम, कर्तव्य र अधिकार अनुरूपको भूमिका अपेक्षा गर्दा अन्यथा हुने छैन । भन्सार महसुल दरका सन्दर्भमा नेपालले विश्वसामु व्यक्त गरेको प्रतिबद्धता पनि पूरा हुन बाँकी छ ।

भन्सार प्रयोजनको लागि कायम भएको मूल्यमा जरिवाना गर्ने व्यवस्था पनि व्यापार सहजीकरणको बाटोमा अवरोधको रूपमा छ । धरौटी राखेर भन्सारसँग मुद्दा लड्दा व्यापारीले मुद्दा जितेको अवस्थामा सो धरौटी रकम ब्याजसहित फिर्ता दिने व्यवस्था हुनु प्राकृतिक न्यायका दृष्टिले समेत आवश्यक भएकोले यसतर्फ पनि भन्सार प्रशासनको ध्यान जानुपर्छ ।

राजस्वमा फरक नपर्ने अवस्थामा बीजक र सामानमा असावधानीवश केही फरक पर्न गएमा लाग्ने जरिवाना खारेज गरिए व्यापारिक समुदायले भन्सारलाई साँच्चिकै सहजकर्ता ठान्ने छ । ग्रे प्रोडक्ट तथा गुणस्तरहीन वस्तुको आयात रोक्न पनि भन्सारकै भूमिका अगाडी आउँछ । राजस्व नोक्सानी,

जनस्वास्थ्यमा हानि र स्वच्छ व्यवसायमा अवरोध सबै दृष्टिले गुणस्तरहीन र नक्कली वस्तुको आयात ठप्पै रोकिनु जरूरी हुन्छ ।

व्यापारिक समुदायले वस्तुको आयात र निर्यातको सन्दर्भमा सदैव सरल, छिटो र कम खर्चिलो र विश्वासिलो बाटो खोजिरहेको हुन्छ । सरकारी प्रक्रियाहरू चुस्त, पारदर्शी र छरिता होऊन् भन्ने निजी क्षेत्रको चाहनालाई अन्यथा ठान्नु पनि हुँदैन । समाज र राष्ट्रको आवश्यकता अनुसार सञ्चालित व्यापारिक क्षेत्रले व्यापारको कम खर्चिलो र सजिलो बाटो खोज्नु न्यायोचित पनि हो ।

००००

कुरियर सेवा, क्रमशः सहजीकरण तर्फ

✍ कुमार थापा *

विकासको माहोल कुनै एउटा विषयमा मात्र सीमित हुन पटकै सक्दैन । एक क्षेत्रमा भएको विकासले अर्को क्षेत्रलाई तुरुन्तै प्रभावको अधोषित अर्को पक्ष भनेको जागृत हुनु र जुर्मुँराउनु भन्ने सन्देश पनि हो । यसरी हेर्दा यातायात, सञ्चार, विज्ञान, प्रविधि र व्यापार आदि यस्ता विषयहरू हुन, जसका बीचमा विकास र विस्तारको व्यापक र तीव्र किसिमको प्रतिस्पर्धा भइरहेको छ । एकले अर्कोलाई एकछिन सुस्ताउनेसम्मको फुर्सद दिनसक्ने अवस्था अहिले छैन । जसले गर्दा सिंगो विश्व नै आज एउटा साह्रै व्यस्त गाउँजस्तो देखिन गएको छ । यस किसिमको विश्वव्यापी माहोलमा आफूलाई समाहित गर्न नसक्ने देश-समाज निश्चय पनि पछाडि पर्छ भने कुनै एक विषयमा देखिएको त्यो समाजको कमजोरीले स्वतः अरु क्षेत्रमा पनि असर पुर्याएको हुन्छ । यस परिप्रेक्षमा हेर्दा कुरियर सेवा पनि वर्तमान विश्वको एउटा अभिन्न अंगको रूपमा स्थापित र परिचित भइसकेको छ । तर हाम्रो देशको सन्दर्भमा भन्ने हो भने विगत केही वर्षदेखि कुरियर सेवा चलनचल्तिमा रहे तापनि यो व्यवसाय अझै पनि अन्यौल र अस्पष्टतामै रुमल्लिइरहेजस्तो देखिएको छ । सुरक्षित वर्तमान र सुनिश्चित भविष्यको गोरेटोमा कुरियर सेवा अघि बढ्दैछ भन्ने कुरामा ढुक्क हुनसक्ने वातावरणको निर्माण यति बेलासम्म हुन सकिरहेको देखिँदैन ।

यसमा दुईमत छैन कि, कुरियर सेवा भनौ वा कुरियर व्यवसाय शुरुआतको प्रेरणा हुलाक सेवाबाट नै प्राप्त भएको हो । हुलाक सेवाको शुरुआत कसरी हुन गयो, त्यो छुट्टै अध्ययनको विषय हो । सञ्चारका अरु साधनहरूको आविस्कार र विस्तार धेरै पछि मात्र भएकाले शुरुशुरुका दिनहरूमा मानिसहरूलाई जब जरुरी खबरहरूको आदानप्रदान गर्नुपन्थो त्यसबेला हुलाक सेवाको शुरुआत र त्यस किसिमको सञ्जालको पनि विस्तार नभएको अवस्थामा हुलाकीको रूपमा परेवालाई प्रयोग गरियो । तालिमप्राप्त परेवाहरूले खुट्टामा झुण्ड्याएर एक ठाउँका चिठी-पत्रहरू अर्को ठाउँमा पुर्याउने गर्थे । कतिपय सिनेमाहरू बनाउँदा परेवालाई सफल सन्देशवाहकको रूपमा प्रस्तुत गरेर यो काम सम्भव थियो भन्ने कुरालाई प्रमाणित गरिएको पाइन्छ । त्यति मात्र होइन आज पनि कतिपय ठाउँहरूमा परेवालाई चिठी-पत्र ओसारपसारमा लगाइएको कुरा सुन्नमा आउँछ । त्यसैले यसो भन्न सकिन्छ कि हुलाक सेवाको पहिलो र भरपर्दो माध्यम भनेको परेवा नै थियो ।

शुरु शुरुको अवस्थामा परेवाले काम चलाए तापनि पछि गएर हुलाक सेवा स्थापना र त्यसलाई परिचालन गर्न एक किसिमको सञ्जालको आवश्यकता महसुस हुन गयो र त्यसले साकार रूप लिँदै गयो । हाम्रो देशको सन्दर्भमा बाटोघाटो निर्माणको प्रेरणास्रोत पनि हुलाक नै हो भन्ने कुरा प्रमाणित हुन्छ । किनकि अहिले पनि कतिपय ठाउँमा हुलाकी बाटाहरू छँदैछन् भने कतिपय ठाउँमा नयाँ निर्माणले ऐतिहासिक वा श्रुती परम्परामा तिनिहरूको अस्तित्व अझै पनि छ । त्यसबेला हुलाक सञ्जालनका निम्ति

* कुरियर संघको मार्गदर्शक, सिपिङ्ग सर्भिस तथा लजस्टिक काउन्सिलको अध्यक्ष

एकठाउँबाट अर्को ठाउँमा आवतजावत गर्न हुलाकी बाटाहरू निर्माण भएका थिए । ती बाटाहरू सिधा, फराकिला एवं सुविधाजनक थिए । तराईका कैयौं जिल्लाहरूमा त अहिले तिनै हुलाकी बाटाहरूलाई राजमार्ग र चक्रेटोका रूपमा उपयोग गरिएको छ । यसबाट के स्पष्ट हुन्छ भने समाज विकासको क्रममा अन्य कुराहरूभन्दा पहिले हुलाकको आवश्यकतालाई महसुस गरिएको रहेछ ।

यसरी हेर्दा हुलाक सेवा सबैभन्दा पुरानो भए पनि यसको शुरुआत तिथिमितिमा भने एकमत हुन गारहो पर्ने देखिन्छ । नेपाल एकीकरणको सन्दर्भ र त्यसपछिका केही सनदहरूमा हुलाकको प्रसंग उठेको छ । त्यस्तै राणाकालका सनदहरूमा पनि हुलाकको चर्चा छ । जे होस् वि.सं. १९३५ मा भेटिएको "पोष्ट मार्क" का आधारमा हाम्रो हुलाक कार्यालयले वि.सं. २०३५ चैत्र २० गते आफ्नो स्थापनाको शतवार्षिकोत्सव मनाएको हुँदा सोही मितिलाई अधिकारिक मान्नुपर्ने हुन्छ ।

आज सम्भवतः विश्वमा कुनै त्यस्तो समाज छैन होला जो हुलाक सेवाबाट अपरिचित र बञ्चित हुनुपरेको होस् । तर अन्य क्षेत्रमा भएको द्रुततर गतिको विकासले गर्दा हुलाक सेवा मात्र अधुरो सावित हुन गयो । सञ्चारको विकासले गर्दा एक ठाउँको उत्पादन, आविस्कार आदिको तत्कालै अर्को ठाउँमा हुने जानकारीका कारण मानिसहरू त्यसको प्रयोगका निम्ति आतुर देखिन थाले । चिठी-पत्रहरूको आदानप्रदान छिटोभन्दा छिटो होस् भन्ने चाहना बढ्न थाले । रोजगारका अवसरहरूलाई उपयोग गर्ने प्रवृत्तिमा वृद्धि हुन गयो । यी र यस्तै अन्य कारणहरूले गर्दा हुलाक सेवा अपर्याप्त सावित हुन गयो र समयको आवश्यकताले गर्दा कुरियर सेवाको जन्म हुन गयो । जसरी उद्योग, व्यापार, सञ्चार, यातायात जस्ता क्षेत्रहरूमा निजी क्षेत्रको महत्व र भूमिकालाई विश्वले आत्मासात गर्दै गयो त्यसरी नै चिठी-पत्र र सामानहरूको ओसारपसारमा पनि कुरियर सेवाहरूको प्रभुत्व दिनदिनै बढ्दै गयो । त्यसैको फलस्वरूप विकसित मुलुकहरूमा व्यापक पूँजी लगानी र विश्वव्यापी सञ्जालका साथ कुरियर कम्पनीहरू स्थापना भए । आज ती कम्पनीहरूले रातदिन खटेर ठूलो प्रतिस्पर्धात्मक वातावरणमा काम गरिरहेका छन् ।

विश्व समुदायसँगको सम्पर्क, सम्बन्ध र पर्यटकले मन पराएको मुलुकको रूपमा परिचय बढ्दै गएपछि नेपालमा पनि अन्तराष्ट्रिय कुरियर सेवाको आवश्यकता महसुस हुन गयो । फलस्वरूप सन् १९८१ मा अन्नपूर्ण ट्राभल्स एण्ड टुर्सले अन्तराष्ट्रिय कुरियर कम्पनीको स्वीकृतिबाट सो सेवाको शुरुआतका साथै तत्कालिन स्वीफ्ट एयर कार्गो सर्भिसमार्फत टी.एन.टी. तथा नेपाल एयर कुरियरमार्फत युनाइटेड पार्सल सर्भिस र नेपाल ट्राभल्स एजेन्सीमार्फत फेडरल एक्सप्रेस, ट्रान्स हिमालय ट्राभल्समार्फत ओ.सि.एन. र सरकारी कुरियर एक्सप्रेस मेल सर्भिस आदि ठूला अन्तराष्ट्रिय कुरियर सेवाहरू शुरु भएका छन् । त्यसरी नै आन्तरिक रूपमा कुरियर सेवाको आवश्यकतालाई महसुस गरेर काठमाडौं ट्राभल्स एजेन्सीले काठमाडौं-विराटनगर-काठमाडौं चिठी-पत्र र साना पोकापन्तरा सामानहरू ल्याउने लैजाने गरे पश्चात् वि.सं. २०४२ सालमा एक्सप्रेस डेलिभरी सर्भिसले कुरियर सेवा शुरु गर्‍यो । कुरियर सेवाको क्षेत्रमा आन्तरिक र अन्तराष्ट्रिय दुवै कुरियर सेवाको त्यतिकै महत्व रहेको छ । हुलाक सेवा पुरानो र देशव्यापी रूपमा सञ्जाल फैलिएको संस्थाको रूपमा स्थापित भए तापनि कतिपय काम विशेषहरू यस्ता हुन्छन्, जसका निम्ति समय ज्यादै कम हुन्छ । त्यसका निम्ति आजको व्यस्त समयमा मानिसहरू हुलाक

सेवाले लगाउने समयलाई पर्खेर बस्न सक्दैनन् । त्यसरी नै सबैले अनुभव गरेको र स्वीकारेको हुलाक सेवाको अर्को कमजोर पक्ष भनेको विश्वसनीयताको अभाव हो । त्यसले गर्दा मानिसहरूको आकर्षण दिन प्रतिदिन कुरियर सेवातर्फ बढिरहेको छ । यति मात्र होइन अन्तर्राष्ट्रिय कुरियर सेवाले ग्राहकहरूलाई सुलभ, सुनिश्चित र सुरक्षित सेवा पुर्याउने कुरा छँदैछ । त्यसबाहेक अर्को मुलुकसँगको सम्पर्क र सम्बन्धलाई पनि सुमधुर बनाउने अप्रत्यक्ष कार्य पनि गरिरहेका हुन्छन् । जुन देशमा अन्तर्राष्ट्रिय कुरियर सेवाका प्रतिष्ठित कम्पनीहरूको सेवा उपलब्ध छ त्यहाँ स्वतः आयात निर्यात र प्रवर्द्धनका सम्भावनाहरू थपिँदै जान्छन् । यो सुविधाले पर्यटकहरूलाई पनि त्यतिकै आकर्षण गरेको हुन्छ । त्यसले गर्दा स्वाभाविक रूपमा उत्पादन र विदेशी मुद्रा आर्जनमा पनि वृद्धि हुन्छ । अतः आजको युगमा अन्तर्राष्ट्रिय कुरियर सेवा कुनै पनि मुलुक व्यापार-व्यवसाय वा अर्थतन्त्र विकासका लागि आधारभूत शर्तजस्तै सावित हुन गएको छ ।

यति हुँदाहुँदै पनि नेपालका कुरियर सेवाहरूले ढुक्कसँग काम गर्नसक्ने वातावरण भने अझै बन्न सकेको छैन । कुरियर कम्पनीहरू सेवामूलक व्यवसायमा लागेका छन् भन्ने कुरालाई अहिलेसम्म पनि सरकारी पक्षले आत्मसात गर्न सकेको देखिँदैन तापनि हुलाक ऐन २०१९ को चौथो संशोधनमा निजी क्षेत्रलाई हुलाक सेवा सञ्चालन गर्न इजाजत दिन सकिने भनेर ऐनमा व्यवस्था गरी प्राईभेट क्षेत्रले पनि कुरियर सेवा सञ्चालन गर्न सकिने व्यवस्थाको दियो जलाई दिएको छ । त्यसले गर्दा कुरियर सेवाका कम्पनीहरूले पनि सरकारको कुरियर व्यवसायप्रति सकारात्मक दृष्टिकोण छ भन्ने कुरा महसुस गर्न सकिन्छ । सानो प्रयासले समाधान हुनसक्ने थुप्रै समस्याहरू ती वर्षौँदेखि यथावतै रहेका छन् । आन्तरिक कुरियरको सबभन्दा ठूलो समस्या भनेको आपसको अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा हुन गएको छ । त्यसलाई दीर्घकालिन ढंगबाट समाधान गर्ने सोच र समझदारीपट्टी कोही अग्रसर हुन सकिरहेको छैन । यहाँ सरकारले मात्र कुरियर व्यवसायको पक्षमा केही गरेन भनेर पूर्वाग्रही बन्नुभन्दा कुरियर व्यवसायीहरूको तर्फबाट पनि आफ्ना समस्या समाधानका निम्न प्रभावकारी पहल हुन सकेन भन्ने कुरालाई पनि इमान्दारीताकासाथ स्वीकार्नु पर्दछ । अरु व्यवसायीहरूका पेशागत संगठनहरूले छोटो अवधिमै पनि आफूहरूले भोग्नुपरेका कठिनाईहरू हटाउन धेरै प्रयत्न गरेका उदाहरणहरूबाट सिक्नुपर्ने अवस्था पनि रहेको छ ।

यसरी हेर्दा परेवाको माध्यमबाट चिठी-पत्रहरूको ओसारपसारबाट शुरु भएको कुरियर सेवा व्यवसाय आज आधुनिक युगको एउटा महत्वपूर्ण अंग बन्न पुगेको छ । आज अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रमा प्रतिष्ठित एउटै कुरियर कम्पनीसँग सैयौं जेट प्लेनहरू रहेका छन् । त्यसरी नै कुरियर सेवा व्यवसाय देशको विकसित अवस्था सँगसँगै फस्टाउँदै पनि गएको छ । कुरियर व्यवसायीले पनि व्यवसायसँग सम्बन्धित समस्याहरूलाई समाधान गर्दै र सरकारको पनि सकारात्मक दृष्टिकोण एवं सदासयता प्राप्त गर्दै जानु आजको आवश्यकता हो ।

विश्वव्यापीकरण, खुलाबजार व्यवस्था, माग र आपूर्तिमा भएको वृद्धि, सूचना प्रविधिको पहुँच जस्ता कुराले भन्सार एजेन्ट सेवालालाई पनि थप व्यस्त बनाएको र बनाउँदै लगेको छ । भन्सार प्रशासन

सहज, सरल र पारदर्शी र सरोकारवालाहरुको पहुँचगम्य हुनुपर्ने यथार्थ पनि आफ्ना ठाउँमा छँदैछ । भन्सार प्रक्रिया प्रभावकारी, राजस्व संकलनको मामलामा चुस्तदुरुस्त र आर्थिक अपचलन नियन्त्रण गर्न सक्षम हुनु जरुरी छ । नीतिगत र प्रक्रियागत पक्षहरुमा समय अनुकूल सुधार र संशोधन हुँदै जानु पर्ने हुन्छ । यही अभ्यास अन्तर्गत हामीकहाँ आर्थिक ऐन २०७४ को अनुसुची १ को दफा २१ अनुसार निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित कुरियर सेवा सम्बन्धमा निम्न अनुसारको व्यवस्था लागू गरिएको छः

निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित कुरियरबाट हुने निकासी पैठारी सम्बन्धी व्यवस्था

निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित कुरियरहरुमार्फत हुने निकासी पैठारीका सम्बन्धमा देहायका व्यवस्थाहरु लागू हुनेछन्ः

- (१) देहायका मालवस्तु कुरियरबाट पैठारी गर्न पाइने छैनः
 - (अ) एक पोकामा ७० किलोग्रामभन्दा बढी तौल भएको ।
 - (आ) जनावर तथा तिनका अङ्गहरु ।
 - (इ) वनस्पति र तिनका अङ्गहरु ।
 - (ई) जुनसुकै स्वरूपका सुन, चाँदी तथा गरगहना ।
 - (उ) बहुमूल्य तथा अर्ध बहुमूल्य पत्थर
 - (ऊ) प्रचलित कानूनबमोजिम पैठारीको लागि प्रतिबन्ध लगाइएका अन्य मालवस्तुहरु
- (२) देहायका मालवस्तु कुरियरबाट निकासी गर्न पाइने छैनः
 - (अ) निकासी महसुल लाग्ने मालवस्तु ।
 - (आ) वण्डेड वेयरहाउस तथा पासबुक सुविधा उपभोग गरेका उद्योगहरुले निकासी गर्ने मालवस्तु ।
 - (इ) प्रचलित कानून बमोजिम निकासीको लागि प्रतिबन्ध लगाइएका अन्य मालवस्तु
- (३) कुरियर कम्पनीले आफ्नो कुरियरमार्फत हुने पैठारी वा निकासीको कन्सोलिडेटेड मेनिफेस्ट अग्रिम रुपमा भन्सार कार्यालयमा प्रस्तुत गर्नुपर्नेछ । भन्सार कार्यालयले मालवस्तु जाँचपास गर्दा प्रमाण पत्रकासाथ त्यस्तो मेनिफेस्टको प्रतिलिपि अनिवार्य रुपमा संलग्न गर्नुपर्नेछ ।
- (४) नमूना (स्याम्पल) वा निशुल्क उपहारको रुपमा एक कन्साइन्मेन्टमा अमेरिकी डलर २०० मूल्यसम्मको मालवस्तु भुक्तानी प्रक्रियाबिना पैठारी गर्न सकिनेछ । व्यापारिक प्रयोजनका हकमा अधिकतम अमेरिकी डलर ५००० मूल्यसम्मको मालवस्तु स्वीकृत बैंकिङ्ग प्रणाली अन्तर्गत भुक्तानी हुने गरी पैठारी गर्न सकिने छ र यसरी हुने पैठारीका हकमा सामान्य भन्सार प्रक्रिया अवलम्बन गर्नुपर्नेछ ।

- (५) नमूना (स्याम्पल) वा निःशुल्क उपहारको रूपमा एक कन्साइन्मेन्टमा अमेरिकी डलर ५०० मूल्यसम्मको मालवस्तु भक्तानी प्रक्रियाबिना निकासी गर्न सकिनेछ । व्यापारिक प्रयोजनका हकमा अधिकतम अमेरिकी डलर ५००० मूल्यसम्मको मालवस्तु स्वीकृत बैकिङ्ग प्रणाली अन्तर्गत भुक्तानी हुने गरी निकासी गर्न सकिनेछ र यसरी हुने निकासीका हकमा सामान्य भन्सार प्रक्रिया अवलम्बन गर्नुपर्नेछ ।
- (६) निकासी वा पैठारी गर्दा प्रेषकले प्रत्येक पोकामा रहेको मालवस्तुको तौल समेतको विवरण र मूल्य खुलेको फाराम वा कन्सोलिडेटेड मेनिफेष्ट प्रत्येक पोकामासँगै पठाउनु पर्नेछ ।
- (७) निकासी पैठारी हुने मालवस्तु जाँचपास गर्दा प्रज्ञापनपत्रकासाथ उपदफा (६) बमोजिमको फाराम वा मेनिफेष्टको प्रतिलिपि संलग्न गर्नुपर्नेछ ।
- (८) नेपाल सरकारको स्वीकृति लिई निकासी वा पैठारी हुने मालवस्तु तथा डाक्टरको प्रेस्क्रिप्सनका आधारमा पैठारी हुने औषधिको हकमा उपदफा (३) र (४) बमोजिमको मूल्यको बन्देज लागू हुने छैन ।
- (९) उपदफा (३) र (४) बमोजिम निकासी वा पैठारी हुने नमूना वा उपहारका हकमा अन्य आवश्यक कागजातका अतिरिक्त उपदफा (६) बमोजिमको फाराम वा मेनिफेस्ट संलग्न गरी सम्बन्धित कुरियर कम्पनीकै नाममा प्रज्ञापनपत्र भरी जाँचपास गर्न सकिनेछ ।
- (१०) यस दफामा उल्लिखित व्यवस्था जुनसुकै मुलुकबाट हुने पैठारी वा जुनसुकै मुलुकमा हुने निकासीका हकमा लागू हुनेछ ।
- (११) यस दफाको कार्यान्वयनमा कुनै बाधा अड्काउ परेमा महानिर्देशकले त्यस्तो बाधा अड्काउ फुकाउन वा यस दफामा उल्लिखित प्रक्रियालाई आवश्यकता अनुसार सहजीकरण गर्न सक्नेछ ।

उल्लिखित कुराहरु आर्थिक ऐन, २०७४ का समसामयिक भए तापनि उपरोक्त ऐन पनि आगामी दिनहरुमा संशोधन गर्नु पर्ने देखिन्छ । कुरियरको प्याकेटहरु छुटाउन वा पठाउन भन्सार क्लियरेन्स "अथोराइज्ड कुरियर"मार्फत मात्र छुटाउनु पर्ने हुन्छ र संसारका मुलुकहरुमा कस्टम ब्रोकरहरुले नछुटाई अथोराइज्ड कुरियरबाट मात्र छुटाउने व्यवस्था छ । त्यस्तै कुरियर प्याकेटहरुको भन्सार शुल्क अन्य देशहरुमा डलर ५००, डलर ८०० तथा भारतमा आइसी ५,००० सम्मका मूल्यलाई भन्सार नलाग्ने व्यवस्था गरिएको पाइन्छ । तर नेपालमा डकुमेन्ट बाहेक सबै प्रकारमा तौल र मूल्यका सामानलाई भन्सार लगाउने व्यवस्था आर्थिक ऐनले गरेको छ ।

कुरियर सेवाको समानुकूल व्यवस्थापन गरिएमा भन्सारहरुको प्रभावकारिता बढ्ने र कुरियर व्यवसायीमा मर्यादाको विकास भई अन्ततः अर्थतन्त्रमा नै यथोचित विकास हुन गई सिंगो मुलुक नै लाभान्वित हुने हुँदा सरोकारवाला सबैको यस सम्बन्धी कानूनमा प्रयासबाट संशोधन हुनु उचित हुनेछ ।

नेपालमा वैदेशिक रोजगार र विप्रेषणको अवस्था

✎ जीवन नेपाल *

बिषय प्रवेश

वैदेशिक रोजगार आय आर्जनका लागि आफ्नो देशभन्दा बाहिर गई शारीरिक अथवा मानसिक श्रम गर्ने रोजगारी हो । विश्व बजारमा वैदेशिक रोजगारीका लागि विभिन्न देशका जनशक्तिहरू खपत हुने गर्दछन् । वैदेशिक रोजगारी विश्वव्यापीकरणको अभिन्न अंग बन्दै गर्दा यसबाट प्राप्त विप्रेषण विश्वका अधिकांश मुलुकमा जीवनयापनको आधार बन्दै गएको छ । World Bank बाट प्रकाशित प्रतिवेदन अनुसार आजका दिनमा झण्डै २४ करोड ७० लाखभन्दा बढी मानिस विदेशमा काम गरेर स्वदेशमा आफ्नो परिवारको दैनिकी सञ्चालनमा सहयोग पुऱ्याई रहेका छन् । तथापि, यसरी वैदेशिक रोजगारबाट प्राप्त आयलाई आयात र उपभोगमा मात्रै खर्च गर्नभन्दा उत्पादनमुखी क्षेत्रमा परिचालन तथा उपभोग गर्नु उपयुक्त मानिन्छ ।

नेपालमा वैदेशिक रोजगारीको अवस्था

नेपालको जनसंख्या संरचना अनुसार प्रतिवर्ष करीब ५ लाख जनशक्ति श्रम बजारमा प्रवेश गर्दछन् । जसमा करीब १ लाख जनशक्तिले स्वदेशमै रोजगारीका अवसर प्राप्त गर्दछन् भने बाँकी जनशक्तिको आधार र आकर्षणको माध्यम वैदेशिक रोजगारी भएको छ । हाल करीब ४३ लाख युवा औपचारिक तथा अनौपचारिक माध्यमबाट वैदेशिक रोजगारमा गएका छन् । दैनिक करीब एक हजार नेपाली युवाहरू वैदेशिक रोजगारीको सिलसिलामा विदेशिने गरेका छन् । वैदेशिक रोजगारमा गएकामध्ये दक्ष कामदार १.५ प्रतिशत, अर्धदक्ष २४ प्रतिशत र अदक्ष ७४.५ प्रतिशत रहेका छन् । पछिल्लो श्रम सर्वेक्षण अनुसार नेपालमा बेरोजगारी दर २.३ प्रतिशत र अर्धबेरोजगारी दर ३० प्रतिशत रहेको छ ।

त्यसैगरी, संस्थागत रूपमा ११० वटा देशलाई वैदेशिक रोजगारीका लागि खुल्ला गरिएको छ । यद्यपि व्यक्तिगत रूपमा वैदेशिक रोजगारमा जाने प्रयोजनको लागि भने १६७भन्दा बढी देशहरू खुल्ला गरिएका छन् । त्यस्तै, चालू आर्थिक वर्षमा मलेसिया, जोर्डन लगायतका देशहरूसँग दोहोरो श्रम सम्झौता पनि भएको छ । साउदी अरेबिया, कतार, कुवेत, संयुक्त अरब इमिरेट्समा सुरक्षित गृह सेवा सञ्चालन गरिएको छ । त्यस्तै वैदेशिक रोजगारमा जान Free Visa, Free Ticket निर्णय कार्यान्वयनमा अघि बढाइएको छ । विदेशबाट फर्केका युवाहरूको सीप परीक्षण गरी उद्यम गर्न चाहने श्रमिकलाई १० लाख रूपियाँसम्मको सहूलियत ऋण उपलब्ध गराउने सरकारको कार्य निकै महत्वपूर्ण मानिन्छ ।

* ना.सु., भन्सार विभाग

त्यस्तै नीतिगत, कानूनी, संस्थागत रूपमा पनि वैदेशिक रोजगारलाई उत्तिकै महत्वकासाथ लिएको पाइन्छ । नेपालको मूल कानून संविधानको धारा ५१ मा रहेको राज्यका मार्गदर्शक नीतिमा वैदेशिक रोजगारीलाई शोषणमुक्त, सुरक्षित र व्यवस्थित गर्न तथा श्रमिकको रोजगारी र अधिकारको प्रत्याभूति गर्न यस क्षेत्रको नियमन र व्यवस्थापन गर्ने कुरा उल्लेख छ । त्यसैगरी वैदेशिक रोजगारबाट आर्जन भएको पूँजी सीप, प्रविधि र अनुभवलाई स्वदेशमा उत्पादनमूलक क्षेत्रमा ल्याउन प्रोत्साहन गर्ने कुरा उल्लेख छ ।

आवधिक योजनामा पनि वैदेशिक रोजगारीलाई सुरक्षित, मर्यादित, भरपर्दो र प्रतिफलयुक्त बनाउने कुरा उल्लेख छ । वैदेशिक रोजगार ऐन, २०६४, वैदेशिक रोजगारीमा घरेलु कामदार पठाउने सम्बन्धी निर्देशिका, २०६८, वैदेशिक रोजगार नीति, २०७४, वैदेशिक रोजगार सम्बन्धी मागपत्र जाँच निर्देशिका, २०७५ लगायतका नीतिगत, कानूनी व्यवस्थाहरूमा पनि सुरक्षित, सहज वैदेशिक रोजगारको सम्बन्धमा चर्चा गरिएको छ ।

त्यस्तै श्रम मन्त्रालय, परराष्ट्र मन्त्रालय, विभागहरू, वैदेशिक रोजगार प्रवर्द्धन बोर्ड, वैदेशिक रोजगार न्यायाधिकरण लगायतका संस्थागत व्यवस्थाहरू वैदेशिक रोजगारको लागि कार्यरत छन् । यसरी वैदेशिक रोजगारलाई व्यवस्थित, मर्यादित, सहज बनाउन विविध प्रयासहरू भए तापनि अपेक्षित रूपमा वैदेशिक रोजगार सहज, सुरक्षित नभएको, वैदेशिक रोजगारमा जाने अधिकांश महिलाहरू बेचबिखन तथा यौन शोषणमा पर्ने गरेको, ठगीको प्रवृत्ति हावी भएको, तोकिएको शर्त बमोजिमको पारिश्रमिक प्राप्त नभएको, अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा माग भए अनुसारको योग्यता, क्षमता, दक्षता भएको श्रमशक्ति आपूर्ति गर्न नसकिएको, न्यून ज्यालामा काम गर्न बाध्य भएको, रोजगारी सम्बन्धी शिक्षा, सूचना प्रवाह हुन नसकेको, वैदेशिक रोजगारबाट प्राप्त आय उत्पादनशील क्षेत्रमा खर्च हुन नसकेको, आयात र उपभोगमुखी संस्कृति बढाएको लगायतका गुनासाहरू सुन्नमा आउँछन् ।

नेपालमा विप्रेषण आयको अवस्था

सामान्य भाषामा वैदेशिक रोजगारबाट प्राप्त हुने आयलाई विप्रेषण भनिन्छ । तथापि बृहत अर्थशास्त्रको परिभाषालाई बिश्लेषण गर्दा स्वदेशी नागरिकले विदेशमा गएर काम गरेपश्चात प्राप्त गरेको Net Factor Income from Abroad जसलाई Gross National Income गणना गरिन्छ, त्यसलाई विप्रेषण भनिन्छ । अर्थात् $Gross Domestic Income + Net Factor Income From Abroad = Gross National Income$. नेपालको अर्थतन्त्रमा पछिल्ला दिनहरूमा कुल राष्ट्रिय आयमा विप्रेषणको आप्रवाह बढेको देखिन्छ । आर्थिक वर्ष २०७४/७५ को प्रथम आठ महिनामा विप्रेषण आप्रवाह ४.९ प्रतिशतले वृद्धि भई रु. ४ खर्ब ७१ अर्ब ८६ करोड पुगेको छ । जबकि अघिल्लो वर्षको सोही अवधिमा विप्रेषण आप्रवाहमा ५.३ प्रतिशतले वृद्धि भई ६ खर्ब ९५ अर्ब ५ करोड पुगेको थियो । कतारमा भएको रोजगारीमा कटौती लगायतका कारणले अघिल्लो वर्षको तुलनामा चालू आ.व.मा वृद्धिदर घटेको अनुमान गर्न सकिन्छ । त्यस्तै, कुल गार्हस्थ्य उत्पादनमा

विप्रेषणको योगदान २६.३ प्रतिशत रहेको छ । विप्रेषण आयले अर्थतन्त्रमा गरेको योगदानबाट विगत लामो समयदेखि नेपालको विदेशी मुद्राको सञ्चिति मजबुत भएको विश्वास गर्न सकिन्छ । तथापि विप्रेषणलाई उत्पादनमुखी क्षेत्रमा परिचालन तथा उपभोग गर्न भने सकिएको छैन । जसलाई बढ्दो आयातमुखी अर्थतन्त्र, उपभोगमुखी संस्कृति, शहरीकरण आदि कारणहरूबाट पनि पुष्टि गर्न सकिन्छ ।

अर्थतन्त्रमा विप्रेषणको सकारात्मक प्रभाव

वैदेशिक रोजगारले अर्थतन्त्रमा खेलेको सकारात्मक भूमिका भन्नु नै विप्रेषणको अर्थतन्त्रमा देखिएको सकारात्मक प्रभाव हो । आज नेपाली अर्थतन्त्रले रु. ७ खर्ब १३ अर्ब ९४ करोडको व्यापार घाटा व्यहोरिरहेको अवस्थामा विदेशी मुद्राको सञ्चितिको प्रमुख आधार विप्रेषण भएको छ ।

वि.स. २०५२ सालमा ४२ प्रतिशतमा रहेको गरिबीको रेखामुनी रहेका नेपालीको संख्या २०७३ सालमा आधाले घट्नुको मुख्य कारण विप्रेषण नै रहेको अध्ययनहरूले देखाएका छन् । अर्कोतर्फ विगत २ दशक यता शहरी गरिबीभन्दा ग्रामिण गरिबीमा उल्लेख्य गिरावट आउनुले पनि विप्रेषणले नेपालको ग्रामिण अर्थतन्त्रमा पारेको सकारात्मक प्रभाव थप पुष्टि गर्न सकिन्छ । यसरी विप्रेषणबाट प्राप्त आम्दानीले समष्टिगत अर्थतन्त्र तथा व्यक्तिगत परिवार दुबैलाई फाइदा पुगेको छ । एकातर्फ आम सर्वसाधारणमा बैङ्क तथा वित्तीय पहुँच, बैकिङ्ग बानीको विकास भएको छ भने अर्कोतर्फ गाँउ गाँउमा खोलिएका बैक तथा वित्तीय संस्थाका शाखाहरू एवं सहकारीहरू यसैका कारण धानिएका छन् । त्यस्तै नेपालको विदेशी मुद्राको सञ्चितिमा विप्रेषणको ठूलो योगदान छ । फलस्वरूप १० वर्षको अवधिमा नेपालको विदेशी मुद्रा सञ्चितिमा ठूलो मात्रामा वृद्धि भई २०७४ आषाढ मसान्त सम्ममा रु. १० खर्ब ७९ अर्ब पुगेको छ । विदेशबाट विभिन्न माध्यमबाट प्राप्त विदेशी मुद्रा केन्द्रीय बैकिङ्ग प्रणालीमा सञ्चित भई नेपाली मुद्रा मात्र बजारमा जाने भएकोले यस्तो सञ्चिति रकम विभिन्न प्रयोगका लागि खर्च गर्ने बलियो आधार भएको छ ।

नेपालले वस्तु तथा सेवा आयात गर्न, वैदेशिक ऋणको साँवा एवं ब्याज भुक्तानी गर्न, नेपाली सर्वसाधारणको शिक्षा, स्वास्थ्य, भ्रमण आदिका लागि हुने विदेशी मुद्राको माग व्यवस्थापन गर्न लगायतका पक्षमा विप्रेषण आयकै कारण सहजता भएको छ । अर्को Foreign Direct Investment, Foreign Debt आदि प्राप्त गर्ने क्षमताको विकास विप्रेषणबाट भएको छ ।

यसरी विप्रेषण आयका विविध सकारात्मक प्रभाव हुँदाहुँदै पनि यसको सदुपयोग उत्पादनशील कार्यमा गर्नुपर्ने विषय आजको टड्कारो रूपमा उठेका छन् र नेपालमा समेत यस्तै प्रयोजनका प्रयासहरू समेत थालिएका छन् । तसर्थ विप्रेषण रकम प्राप्त गर्ने घरपरिवारमा यसको प्रयोग केमा र कसरी गरेमा बढी लाभ हुन्छ भन्ने कुरामा सम्बन्धित पक्षले ध्यान दिन सकेमा विप्रेषणको प्रभावकारीता बढाउन सकिने विश्वास गर्न सकिन्छ ।

वैदेशिक रोजगार तथा विप्रेषणबीचको सम्बन्ध

वैदेशिक रोजगार र विप्रेषणबीच सिधा र सकारात्मक सह-सम्बन्ध छ । As foreign employment increases remittance also increases and vice-versa. तसर्थ, बढ्दो वैदेशिक रोजगारीसँगै विप्रेषण आप्रवाह पनि बढ्ने हुँदा वैदेशिक रोजगारी विप्रेषण आयको महत्वपूर्ण अवयव हो भन्न सकिन्छ ।

वर्तमान समयमा आर्थिक विकासका प्रमुख पक्षहरू कृषि, उद्योग, पर्यटन, व्यापार लगायतका क्षेत्रहरूको विकास अपेक्षित रूपमा हुन नसकेको, आर्थिक विकासको प्रमुख चालक निजी क्षेत्र अपेक्षित रूपमा क्षमतावान हुन नसकेको अवस्थामा वैदेशिक रोजगार आर्थिक विकासको अल्पकालीन समस्या समाधानको स्रोत हुन सक्छ । तथापि, राज्यको दिगो आर्थिक विकासको लागि भने वैदेशिक रोजगारीबाट प्राप्त विप्रेषण आय उपयुक्त नहुन सक्छ भन्न सकिन्छ । अर्थात् अल्पकालमा विप्रेषणले राज्यको राजस्वमा बढोत्तरी ल्याउने हुँदा यसको Gross National Income मा योगदान बढेको देखिन्छ, तथापि यसलाई उत्पादनमूलक पूँजी निर्माणमा लगानी गरी भविष्यमा विप्रेषण ल्याउन नपर्ने अवस्थाको सिर्जना गर्नुपर्छ ।

अबको बाटो

माथि उल्लेखित नेपाली अर्थतन्त्रमा विप्रेषणको सकारात्मक प्रभावलाई बिक्षेपण गर्दा अल्पकालमा मुलुकको आर्थिक विकासको एउटा आधार वैदेशिक रोजगारी हो भन्न सकिन्छ । तसर्थ, वैदेशिक रोजगारलाई सुरक्षित, सहज, व्यवस्थित, मर्यादित र प्रभावकारी बनाउन सम्बन्धित सरोकारवाला निकायहरूले निम्न पक्षहरूमा जोड दिनुपर्छ:

पूर्व रोजगारीको अवस्था (Pre-Employment Phase)

- अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा आवश्यक पर्ने जनशक्ति कस्तो योग्यता, क्षमता, उमेर समूहको हुने हो सोको बजार सर्वेक्षण गर्ने ।
- अन्तर्राष्ट्रिय आवश्यकता र माग अनुसारको जनशक्ति उत्पादन गर्न आवश्यक शिक्षा, तालिम, सीप विकास गर्ने ।
- वैदेशिक रोजगारीमा जान आवश्यक पर्ने खर्च रकम सहूलियत व्याजदरमा उपलब्ध गराउने व्यवस्था मिलाउने ।
- रोजगारीमा जान आवश्यक कागजात ठीक छु छैन सोको परीक्षण गर्ने ।
- कुन देशमा कस्तो रोजगारीको आवश्यकता पर्ने हो सो सम्बन्धी सूचना अध्यावधिक गर्ने र सूचनाको प्रवाह गर्ने आदि ।

रोजगारीको अवस्था (Employment Phase)

- रोजगारीमा रहेकाबखत आइपने समस्या निराकरणको लागि वैदेशिक रोजगार संघ, संस्था, कूटनीतिक नियोग लगायतका सम्बन्धित पक्षहरु संवेदनशील रही समस्याको समाधानमा पहल गर्ने ।
- कामदारहरुको स्वास्थ्य, सुरक्षाबीमाको प्रबन्ध नभएमा सोको लागि कूटनीतिक पहल गर्ने ।
- कुनै समस्यामा परी उद्धार गर्नुपने अवस्थामा Quick response गर्ने गरी कूटनीतिक क्षमता बढाउने ।
- वैदेशिक रोजगारमा रहेका व्यक्तिले स्वदेशमा पठाउने विप्रेषणलाई पूँजी निर्माण तथा परिचालनका कार्यहरुमा उपयोग गर्ने कुरामा सचेत बनाउने ।

रोजगारी पश्चातको चरण (Post Employment Phase)

- रोजगारी सकेर स्वदेश फर्केका व्यक्तिको ज्ञान, सीप, क्षमता र दक्षताको प्रभावकारी रूपमा उपयोग गर्ने गरी उद्योग व्यवसायको सञ्चालन तथा विकास गर्ने ।

निष्कर्षमा, विश्वव्यापीकरण, खुल्ला अर्थव्यवस्था, आर्थिक उदारीकरण लगायतका सिद्धान्तको सन्दर्भमा नेपालले विश्वबाट लिएको फाइदामध्ये वैदेशिक रोजगारी नै प्रमुख रहेको मानिन्छ । तसर्थ, यसको प्रभावकारीता अभिवृद्धिमा जोड दिनुपर्दछ भन्न सकिन्छ । तथापि राज्यको दिगो आर्थिक विकासको स्रोत भने वैदेशिक रोजगार नहुन सक्छ ।

सन्दर्भ सामग्रीहरु:

नेपालको संविधान, २०७२

आर्थिक सर्वेक्षणहरु आ.व. २०७३/२०७४ र २०७४/२०७५

चौधौं आवधिक योजना आ.व.२०७३/७४-२०७५/७६

समसामयिक विषय- सुरेश अधिकारी

Legal Provisions and Procedures for Post Clearance Audit (PCA) in Promoting Compliance with Customs in Nepal

✉ Kishor Joshi *

Customs Post Clearance Audit (PCA) is a method of compliance management, whereby a customs administration may release the majority of consignments at the time of their arrival and conduct an audit of selected traders at a later time at premises other than the border. The World Trade organization (WTO's) Trade Facilitation Agreement (TFA), which came into force in February 2017, focuses mainly on customs administrative processes in order to speed up the movement, release and clearance of goods. The agreement also aims to increase cooperation measures between customs and other authorities to better facilitate the movement of goods. One of these processes is the PCA. PCA, according to UNCTAD and World Customs Organization (WCO), means audit-based Customs control performed subsequent to the release of the cargo from Customs' custody. The purpose of such audits is to verify the accuracy and authenticity of declarations and covers the control of traders' commercial data, business systems, records, books and ensures if they are in compliance with customs requirements while facilitating international trade. Together with the risk assessment process, PCA enables facilitation of international trade, better understanding of customs procedures and requirements for the business community and encourages the traders to enhance their compliance with customs. PCA process helps the traders assess the level of compliance with Customs Legislation and in doing so Customs can provide the traders with assistance on specific Customs programs or specialization to increase compliance.

As per Revised Kyoto Convention "The Post-Clearance Audit (PCA) process can be defined as the structured examination of a business' relevant commercial systems, sales contracts, financial and non-financial records, physical stock and other assets as a means to measure and improve compliance". Post-clearance audit is a critical control methodology for Customs and other border regulatory authorities as it enables them to apply a multi-layered risk-based control approach by moving from a strictly transaction-based control environment to a stronger audit-based administration. Transaction-based controls are those controls applied to each individual shipment at the time of crossing the border, such as physical examination,

* *Chief Customs Audit Administrator, Post Clearance Audit Office*

verification of value, origin and classification of goods, sampling, verification of certificates, licenses and permits, etc.

With the objective of strengthening GATT Valuation System and implementing Customs Reform and Modernization Implementation Action Plan, in Sept 21, 2009 (Aswin 5, 2066 BS) Nepal Government established a separate PCA Office under Department of Customs. There is only one office located in Kathmandu. As per the Nepalese Customs Act, PCA is a process which enables Customs Auditors to verify the accuracy of declarations through examination of the books, records, business system and all relevant commercial data held by exporters/importers. It is one of the customs control measures. It is conducted, after customs clearance, to confirm the accuracy of declared value and all provisions stipulated in the Customs Act. Thus, the effective implementation of PCA is necessary to secure the customs revenue and other taxes while facilitating the customs clearance at border.

Legal Provision of PCA in Nepal:

Customs Act 2007 Section 34 Power to make post clearance audit:

- (1) In order to ascertain whether the goods cleared by the Customs Office are the same as declared by an exporter/importer or confirm to the declaration made by the exporter/importer or not, the Director General or Customs Auditor may audit, inter alia, the exporter/importer's books relating to the purchase, import or sale of goods, records, books of accounts or similar other documents, bank records, computer system and all records related to his or her business.
- (2) If, upon audit made pursuant to sub-section (1), it is found that the goods exported/imported by the exporter/importer are different than those declared by the exporter/importer or are inconsistent with the declaration made by the exporter/importer or the transaction value or the quantity of the goods has been declared less and by virtue thereof lesser duty has been recovered, the Customs Auditor shall immediately recover from the exporter/importer the duty chargeable on such less value or quantity at the time of export/import and take action against such exporter/importer for the declaration of less transaction value or quantity, pursuant to this Act.
However, when less transaction amount is declared hundred percent of the duty chargeable will be collected as fine.

- (3) If, upon audit made pursuant to sub-section (1), it appears that less duty has been recovered by the reason of difference in sub-heading of commodity classification, the PCA Office shall recover such shortfall amount of duty and fine equivalent to that of shortfall amount from the exporter/importer.
- (4) The Director General or the Custom Auditor while taking action pursuant to this section, shall use and follow the power and procedure with respect to it, to collect additional amount pursuant to existing laws, summon the concerned person, take his or her deposition, examine the evidence, require the submission of documents, issue notice.
- (5) If, upon audit made pursuant to this section, the exporter/importer does not appear within the given time or does not submit the document and evidence, the Director General or the Customs Auditor shall audit on the basis of available documents and evidence, by imposing a fine pursuant to Sub-section (15a.) of Section 57 and withholding the import export transactions.
However, if additional document evidence is found with respect to the importer after audit is made pursuant to this section, this section shall not be deemed to prohibit conducting re-audit based on such additional documents.
- (6) While determining duty pursuant to this section, concerned person shall be provided fifteen days' time to submit the clarification.
- (7) The duty and fine amount determined under this section shall be deposited within thirty-five days from receiving the order to deposit the amount by the person so ordered. Duty and fine amount not paid within mentioned time shall bear interest at the rate of fifteen percent annually for the period beginning with the date of order and ending with the date on which the payment is made.
- (8) If, any exporter/importer does not deposit the amount that should be deposited pursuant to sub-section (7), Customs Auditor shall freeze moveable or immoveable property of such exporter/importer and collect such amount from the said property.
- (9) If any amount cannot be collected pursuant to subsection (8), the due amount shall be collected as government debt.
- (10) Pursuant to this section, the Director General or the Customs Auditor shall, if necessary, require submission of documents relating to the exporter/importer, businesses owned by the exporter/importer, payment of goods, bank accounts, profit and loss statement, tax details, invoices or other such required

documents from concerned bank or Financial institution, and any other organization or individual related to exporter/importer' business. When asked upon, the organization or individual should compulsory furnish the documents as required.

- (11) The audit referred to in this Section may be made until four years after the date of clearance of goods.

However, if the exporter/importer found paying lesser duties by submitting false and fake documents Customs Auditor, with the acceptance of Director General, may audit beyond the four years' time.

Customs Act 2007 Section 57 Punishment: (15a) If the documents required for audit according to section 34 are not presented within stipulated time, Director General or Customs Auditor can determine a penalty of Rs. 10,000 each time from the importer.

Customs Act 2007 Section 62 Appeal

- (1) A person who is not satisfied with the customs duty determined by the Customs Auditor may make an appeal to the Revenue Tribunal within thirty-five days after the date of the determination of such customs duty or the imposition of punishment or the making of decision.
- (2) A person who files an appeal pursuant to sub-section (1) may make such appeal by making payment of or furnishing a deposit of the duty and amount of fine and penalty chargeable pursuant to that decision or order against which such appeal is to be made, to PCA office.
- (3) A person who files an appeal pursuant to sub-section (1) shall give a copy of such appeal to the PCA Office no later than seven days after the filing of such appeal.

Custom rules 2007 rule 26-28 Arrangement for Post Clearance Audit

i) Rule 26. Exporters/Importers need to keep the documents safely

In accordance with section 34 of the Act, the exporters/importers should keep the following documents and papers relating to the export/import for the purpose of post clearance audit for four years from the date of import:

- (a) Import Declaration form, customs receipt, and purchase document;
- (b) Sales invoice and sales document;
- (c) Stock list with specific amount;

- (d) Banking transaction relating to import and sales of goods;
- (e) Balance Sheet and Profit and loss account and relating document;
- (f) If the transaction is done through computer system, such a system;
- (g) Any other documents relating to import, export and sales

ii) Rule 27. Other provisions for post clearance audit

- (1) For the purpose of sub section (2) of section 34 of the Act, in order to determine whether the transaction value of the goods as declared by the exporter/importer is realistic or not, the value may be determined through the application of the all or any methods as stipulated in section 13 of the Act.
- (2) For the purpose of sub section (2) of section 34 of the Act, in order to determine whether the quantity of the goods as declared by the exporter/importer is correct or not, the quantity may be determined by physical verification of the stock.
- (3) In order to determine the reality of the value as declared in the customs office at the time of import, the ledger of transaction may be checked from the sales of the product up to the retail level.
- (4) In order to do post clearance audit, the Director General or the Customs Auditor should notify the concerned exporter/importer about the date and time of audit in advance, to the extent practicable.

iii) Rule 28. Power to demand documents

- (1) The Director General or the Customs Auditor may ask for the documents as required, for the purpose of auditing from the bank, financial institution, any person or institution relating to the exporter/importer business transaction or goods regarding the payment, Bank deposit, profit and loss account, tax returns, invoices, and other documents etc.
- (2) It is the duty of the concerned bank, financial institution or other agencies to make available the documents as per sub-rule (1).

PCA Process

Audit will be performed by PCA office only. Audit Targets of number of consignments/firms /products as well as additional duty assessment shall be fixed by Department of Customs. Selection for PCA shall be based on single consignments or particular firms (period basis) or particular products (period basis) of the

exporter/importer. Fifty percent of targeted exporter/importer shall be selected by selection committee and rest of exporter/importer shall be selected by PCA office. Two separate committees will be formed for selection exporters/importers for PCA as well as policy feedback for selection one in the Department and another in the PCA office. Selection could be done through selectivity module of ASYCUDA World based on the various risk indicators as specified in the PCA working procedure.

Documents required during PCA

In accordance with the Customs Act, the exporters/importers should keep the following documents and papers relating to the export/import for the purpose of post clearance audit for four years from the date of clearance:

- Import Declaration form, customs receipt, and purchase document;
- Sales invoice and sales document;
- Stock list with specific amount;
- Banking transaction relating to import and sales of goods;
- Balance Sheet and Profit and loss account and relating document;
- If the transaction is done through computer system, such a system;
- Bank Statement & Bank Transfer Advices & any other relevant Books of Accounts;
- Costing Records; and
- Any other documents relating to import, export and sales etc.

Audit Cycle:

- The notification letter is sent requiring documents for an audit;
- The systems review is performed and if necessary data files are requested;
- Proprietors or Company officials are contacted and the initial meeting date is agreed upon;
- If necessary interrogations will be conducted, samples will be requested;
- The review is performed and an Interim Report is issued; and
- Response to the Interim Report is received from the traders/company and incorporated into the Final Report and the Final Report is issued etc.
- Reporting to Department in DOC within 2 days of the end of the month. Outcome of the audit is also shared with respective customs and Inland Revenue Offices and other agencies-i.e. DRI, DMLI, if necessary.

Rights & Obligations of Auditees

Auditees have the right to see the Customs Auditors' identification and authorization at any time. They also have the right to expect professional and ethical behavior from all Customs Auditors, right to appeal and the right to expect Customs to maintain the confidentiality of the company's information.

Auditees are required under the relevant laws to provide Customs Auditors with reasonable assistance and cooperation to conduct the audit. This includes the submission of all required trade documents in a timely fashion and the duty to ensure that all information provided is true and accurate. Exporters/importers are also reminded that they are required to retain for 4 years' documents pertaining to import, export and transshipment of goods.

Importance of complying during the PCA process:

It is important to note that Customs processes rely to a certain extent on voluntary compliance. In order for this to work, exporters/importers must be shown that compliance is a good business decision. The exporter/importer is responsible for the accuracy and completeness of the export/import declarations submitted to Customs.

The Post Clearance Audit is done in an open and transparent manner. Communication and co-operation between Customs and the exporter/importer is very important if the audit is to be successful. The exporter/importer will be kept informed on a regular basis during the audit process and the exporters/importers response in terms of cooperation and attitude during the audit are also included in the final report. Customs will provide client assistance helping the exporter/importer to comply and promote the benefits of a good compliance record.

Establishing or improving public-private dialogue is also critical to making the change required by a PCA program. If both embrace voluntary compliance they can move from an adversarial to a cooperative relationship.

Every exporter/importer dealing with Customs has a chance of being audited. If exporters/importers make false or misleading statements to Customs will face the prospect of the imposition of sanctions, of law. So it will be wise decision for the exporter/importer to comply correctly during the initial customs clearance process.

Conclusion:

A Customs Post Clearance Audit is an evaluation of company practices and records. The audit assists in judging the integrity of information supplied under self-assessment and the level of compliance with legislative requirements. Exporters/importers are legally responsible for the accuracy of information supplied to Customs, even though they may use a Customs Agents to prepare and lodge their declarations. For the exporter/importer's own benefit it is advised that to ensure the correctness of the declarations each and every exporter/importer examine and retain all documents supplied to Customs, check them for accuracy, and advise agent of any errors. Post Clearance Audit process helps the exporter/importer assess the level of compliance with Customs Legislation and in doing so Customs can provide the exporters/importers with assistance on specific Customs programs or specialization to increase compliance. The exporter/importer will be provided with a report of the Audit, a description of the errors found along with requirements and recommendations which will help to assist in correcting these errors.

A properly trained and motivated workforce with the right tools to conduct post clearance audit is the most essential component of PCA Office Department of Customs Nepal. Therefore, resource development of PCA needs to be given high priority to create professional and efficient audit teams for PCA. Preparation of well trained and motivated manpower and implement retention of trained staffs and improve ability to analyze and identify risks is necessary. Study tours to developing and developed countries will help Customs Auditors and officials to gain from experiences of such countries. Performance based incentive and reward system needs to be restored in PCA for achieving more tangible results in detecting escaped revenues and plugging revenue leakages.

References

1. Government of Nepal, Law Book Publishing Committee 2064. "Customs Act 2064" and "Customs Rules 2064 with amendment 2075.
2. Government of Nepal, Department of Customs. "Post Clearance Audit Working Procedure (updated) 2075"
3. World Customs Organization. "Guidelines for Post Clearance Audit (PCA) Volume I" (updated in June 2018) and Volume II"
4. The World Bank.2011. "Post Clearance Audit: Reference and Implementation Guide", Washington DC.

SMART BORDERS

✍ Ramchandra Man Singh*

Context

International Customs Day (ICD)- 26 January, which is renowned around the globe by the Customs community to honor the first session of Customs Cooperation Council (CCC) in 1953, is an important event that brings together different parties and stakeholders who are responsible for societal protection and smooth conduct of legitimate economic activities. WCO (World Customs Organization) members celebrate this day as a magnificent reminder to play a vital role to the customs bodies all over the world. It is evident that WCO plays an important role in the growth of legitimate trade as the health of international trade is very much dependent on the contributions made by WCO. Thus, to keep the health of international trade sound, one must improve overall trade environment and reduce trade cost. To enhance legitimate trade and protect society from unlawful activities. WCO designates particular theme for each year's ICD, highlighting its significances. It contributes in many areas such as trade supply chain security, worldwide customs growth, enhancing business standards, public-private partnership, role of different actors in international trade, coordinated approach etc.

Significance of 2019 Theme

The theme of this year 2019- "SMART borders for Seamless Trade, Travel and Transport" is of great significance. With this designated theme, it has been emphasized that customs, no doubt plays a pivotal role in facilitating trade and travel but, other agencies involved in movement of goods and people across the border are also responsible in this regard. Today's supply chains are incredibly complex, cross functional and global; hence it requires the combined effort and efficiency of a number of government agencies as well as other stakeholders including private parties and individuals. Taking these realities into consideration, customs need to take lead in consolidating and further simplifying the ongoing efforts to ease the flow of goods and people across the borders. With these initiatives, WCO commits to promote the transformation of frontiers into SMART Borders with customs acting as central connecting and coordinating hub.

* *Former Secretary, Government of Nepal*

Global Context

In recent years, in an even more connected world, there have been drastic increases in the rate of movement of people and goods, ultimately pushing governments to reform their border management to address the issue so that the population travelling and the goods flowing are in much more effective and efficient manner. We are in a modern society where the scale, scope, and complexity of transformation to this extent was not experienced before. Also, technology has and will continue to revolutionize the way we live, work and connect with one another posing new challenges. Thus, the new global context is critical for the cross-border movement of people and goods.

The new global landscape has significant implications for the movement of people across borders and specifically the travel and tourism industry which takes responsibilities for safe travels through the skies of over 8 million people daily. International arrivals increased from 25 million in 1950s to 1.2 billion in 2015 and are expected to reach 1.8 billion by 2030. It is the challenge of the border agencies to enable secure and seamless, movement of legitimate travelers

Likewise, the global commerce was worth over \$300 billion in 2015. The interlinked and international nature of this economy makes exponential growth quite lucrative, yet this economy also becomes increasingly susceptible to a range of risks from organized crime and other fraudulent activities. As a consequence, governments around the world face the dilemma: how to facilitate legitimate movement of people and goods while protecting their borders and international supply chain from organized crime and illegal or misused emerging technologies. It is thus even more important for sound border management to contribute to the economic development and competitiveness.

Customs' Role

Customs, working with other agencies at the border play a central role in facilitating trade and travel, simplifying, standardizing and harmonizing border procedures and securing the border. With the emerging complexities in the global context, customs can not only accomplish the desired goal. So, it should take the lead in coordinating with other border agencies to ease the flow of goods and people across the border.

Today's modern production and delivery system linked new forms of electronic commerce make swift and predictable customs clearance an important prerequisite for national prosperity. With ever growing international trade and transportation systems, with the emergence of new commercial standards, practices and with the demands of an electronic age, customs have to reengineer their clearance procedures to meet these challenges.

A custom that is modernized, facilitative, automated and consistent with such standards can be a competitive advantage in the global economy ultimately leading to increased prosperity.

Innovative Measures: SMART Borders

The rapid pace of globalization in recent years has reshaped international trade scenario and demands for innovative approaches with new policies and business practices related to movement of goods and people to remain competitive in this new global order. So, governments seeking to encourage the success of their citizen and business should consider some new and innovative measures for their frontiers, to which concept of "SMART Borders" has been suggested. It is a border security and management paradigm that can create safer, more standard and effective demarcations.

The Smart borders, in a broader term, encompasses a vast range of national security, economic, and socio-political functions, that can create safer, more standard and cost-effective demarcations. To accommodate these wide range of functions, cooperation and coordination of different agencies at the border is vital. In this regard, the evolving international economic and security environment demands need for increased intelligence cooperation.

In order to accomplish goals of Smart borders to secure and manage borders, governments can apply following principles;

1. Make a safer border by employing risk-based decisions.
2. Improve standardization by normalizing data requirements and partnership across border.
3. Increase cost savings by consolidating government functions at the border.
4. And innovate at the border by enabling the ecosystem to bring commercial and community solution.

SMART Borders and Customs

While declaring this year's theme, WCO has clarified that the core values of customs including compliance, enforcement and facilitation efforts need to be ensured to follow guiding principles of SMART i.e. Secure, Measurable, Automated, Risk Management-based and Technology-driven. Also, for each of these, it has also been suggested to apply related instruments developed by WCO.

Thus, concentrating on the role of customs in the backdrop of smart borders concept, Customs, partner government agencies and economic operators need to pursue the common objective of enhancing supply-chain security and efficiency based on mutual trust and transparency. SAFE Package 2018 will be instrumental for ensuring security and safety.

Regarding Measurable component, measuring the actual performance of Customs in facilitating trade and controlling the borders, and evaluating the overall organizational performance are the two major pillars at the heart of sound decision-making processes for Customs administrations. For this, Time Release Study (TRS) is of great value.

Automation underpins every aspect of a modern customs administration. In an era characterized by rapid digitalization, shared economy, e-commerce, the demarcation between physical, digital and biological components is fading, Customs should strengthen measures to exploit cutting-edge technologies to improve its processes, services and overall performance.

An intelligence-driven and data-enabled risk management framework allows customs administrations to be more effective at all levels, especially decision-making and targeted intervention. Risk Management based interventions are key elements in Smart borders.

Digital disruption has brought about new opportunities and challenges for Customs and partner government agencies, which triggers the need to explore the use of other information and communication technologies.

Conclusion

Governments around the globe have noticed that fast economic development is not possible in an environment where cross border regulatory procedures with customs procedures in priority are ineffective and burdensome. These realities force government and other related agencies to rethink about policies and business

practices related to the movement of goods and people to remain competitive in this new global order. For this, governments will have the opportunity to realize smart borders - a border security and management paradigm that can create safer, more standard and cost-effective demarcations.

WCO Secretary General Kunio Mikuriya's following statement regarding this year's theme of ICD gives clear vision to member administrations. "Working smartly means being prepared to reengineer business processes while applying new technologies, and achieving an interconnected global value chain that fosters economic growth in an inclusive manner. Customs should be the central connecting and coordinating hub to ensure that Trade, Travel and Transport become seamless and legitimate trade is facilitated and the borders secured."

To conclude, it is important to note that the 21st century will require customs and border management services to be more flexible and responsive to world events and technological advances. In addition to the management of the organization, its personnel also need new approaches to cope with new external drivers and the pace of changes.

References

- Deloitte : Smart Borders
Increasing security, without sacrificing mobility.
- Kioes. G. et al
(Deloitte) : Smart Borders
A paradox: How to facilitate movement of people and goods without compromising security?
- Singh, R.M. : Customs Administration: Theory and Practice with reference to Nepal, Nhooja Guthi, 2010, Kathmandu.
- WCO : News dated 15 November 2018 (WCO dedicates 2019 to transforming frontiers into SMART borders) and other publications.
- World Economic Forum : Digital Borders:
Enabling a secure, seamless and personalized journey (white paper).
: Other related documents from internet.

Excessive Trade Deficit Throttles Nepal's Economy: What Are the Diagnoses and the Remedies?

✉ Tula Raj Basyal *

1. Need for this Study

Nepal, one of the least developed country (LDC), is characterized by inadequate physical infrastructure and weaker investment climate, resulting in lower levels of production, productivity, employment, per capita income, and standard of living, despite the nation embarking on planning and budgeting exercises as well as implementing other host of initiatives meant for socio-economic development during the period spanning almost seven decades. Modest efforts toward socio-economic upliftment have met little success, as evidenced by the exodus of millions of Nepalese youth in search of low-paying jobs in foreign countries. Consequently, in terms of the percent of gross domestic product (GDP), Nepal became the fifth largest recipient of remittances in 2017 (among 167 countries for which the data were available), with 28.31 percent compared to 8.25 percent in Sri Lanka, 6.46 percent in Pakistan, 5.41 percent in Bangladesh, and 2.66 percent in India. As the Nepalese people were long denied even a bare minimum of development outcomes, there has been an unprecedented level of expectations and aspirations of people that have yet to be genuinely and effectively reciprocated by the governments in power. To address such legitimate development demands, serious, and sincere efforts including visionary outlook and credible action plans from all levels of government (federal, state, and local) have been urgently called for.

All these make the need of expediting Nepal's pace of socio-economic development ever more urgent. There should not be any fear to objectively assess the performance of the beaten development approaches of the past so that useful lessons could be derived to enable us to choose the policy paradigms which could be successfully implemented for the eventual benefit of current and future generations alike. One such area in need of deeper introspection for arriving at suitable corrective measures is trade policy Nepal has been pursuing.

* *Former Executive Director, Nepal Rastra Bank, Research Department, and Former Senior Economic Advisor, Government of Nepal, Ministry of Finance*

2. Trade Balance as a Component of GDP

Imports are goods and services produced in a foreign country and purchased by residents of the home country. Exports are goods and services produced in the home country and purchased by residents of the foreign countries. According to the World Bank, exports of goods and services represent the value of all goods and other market services provided to the rest of the world. They include the value of merchandise, freight, insurance, transport, travel, royalties, license fees, and other services, such as communication, construction, financial, information, business, personal, and government services. Likewise, imports of goods and services represent the value of all goods and other market services received from the rest of the world. They include the value of merchandise, freight, insurance, transport, travel, royalties, license fees, and other services, such as communication, construction, financial, information, business, personal, and government services (<http://data.worldbank.org/indicator>). Total production of an economy (or GDP) denotes the total market value of all the final goods and services produced within an economy in a given time period. It may be noted that intermediate goods (goods used in the production process) are not considered a final good or service so that double counting is avoided. Economists and the concerned policy makers divide GDP into four broad categories, namely, consumption expenditures, private investment expenditures, government expenditures, and net exports (net purchases by the foreign sector, i.e., domestic exports minus domestic imports.)

Consumption, investment, and government purchases (in Nepal's case, all three levels of governments) represent the corresponding purchases by consumers, firms, and the government, whether or not the goods were produced in the home country or abroad. Total purchases or total expenditure by the residents is also called absorption. If we deduct exports from absorption, we arrive at the GDP. Net exports equal the foreign purchases of domestically produced goods (exports) minus the domestic purchases of foreign goods (imports). Since imports are included in consumption, investment, and government purchases but do not represent spending on domestic production, they must be subtracted. When a household, firm, or government buys a good or service from abroad, the purchase reduces net exports, but because it also raises consumption, investment, or government purchases, it does not affect the total though the opportunity cost of resources used for imports in terms of lost domestic output could be very heavy for the domestic economy.

Thus, we could measure the domestic output correctly by adding exports and subtracting imports, i.e., by including net exports as a component of GDP. If income created from exports is greater than income spent on imported goods, the net effect is a higher level of domestic production and income. In contrast, if income created from exports is lower than income spent on imported goods, the net effect is a lower level of domestic production and income. Net exports or trade balance could either be surplus or deficit. A trade surplus occurs when our exports exceed imports. When we buy more goods and services from abroad than we sell, we run a trade deficit. The equation showing GDP (Y) as the sum of consumption (C), investment (I), government expenditure (G), and net exports (X-M) is termed as the national income accounts identity ($Y=C+I+G+X-M$.) In Nepal, the Nepal Rastra Bank compiles and publishes balance of payments (BOP) statistics based on the information provided by the Customs Department under the Ministry of Finance while the Central Bureau of Statistics under the National Planning Commission Secretariat compiles and publishes national accounts statistics.

3. The Indicators

Since the systematic compilation and publication of the data on the BOP started in 1974/75, there has occurred trade deficit every year. During the last 43 years (1975/76-2017/18), the average annual rise of import of goods and services recorded 11.8 percent compared to the 9.0 percent rise of export of goods and services. As a result, the net export of goods and services (viz., trade deficit) marked an average annual climb of 13.2 percent. Nepal's export/import ratio has continuously eroded over the years, with the ratio plummeting to 18.3 percent in 2017/18 from its level of 76.0 percent in 1975/76. The export/import ratio descended from 58.0 percent in 1974/75 to 19.4 percent in 2017/18, exhibiting an average annual deceleration of 2.5 percent during the 43 years. Similarly, the ratio of net exports of goods and services (trade balance) to GDP averaged -12.4 percent during the period, with such ratio averaging -7.7 percent during the first 25 years (1975/76-1999/2000) and -16.2 percent during the latter 18 years (2000/01-2017/18). This ratio was in double-digits in a total of 26 years (viz., 1982/83, 1988/89-1990/91, 1994/95-1997/98, and 2000/01-2017/18.) while the ratio stood at a single digit in the remaining 17 years (viz., 1975/76-1981/82, 1983/84-1987/88, 1991/92-1993/94, and 1998/99-1999/2000). The ratio of trade deficit to GDP has been continuously in the

double-digits every year since 2000/01, evidencing the deteriorating situation of trade deficit since the onset of the new millennium. Trade deficit/GDP ratio increased to 36.7 percent in 2017/18 from the trade deficit/GDP ratio at 3.9 percent in 1974/75, representing an average annual increase of 5.4 percent.

In 2017, private consumption as percent of GDP in Nepal was 78 percent, higher than 56 percent in European Union, and 71 percent in the LDCs as a whole, 69 percent in Bangladesh, 38 percent in China, 59 percent in India, and 62 percent in Sri Lanka. Similarly, in 2017, trade balance (external balance on goods and services) was -32.3 percent in Nepal, compared to -5.2 percent in Bangladesh, -2.9 percent in India, 1.7 in China, -9.3 percent in Pakistan, and -7.2 percent in Sri Lanka. Nepal's private consumption/GDP ratio and external balance (deficit) on goods and services/GDP ratio were among the highest in the world.

During the 43 years, Nepal's GDP growth annually averaged 4.3 percent (agriculture 2.8 percent, industry and services 5.6 percent each), with the growth averaging 4.4 percent during the first 25 years (1975/76-1999/2000) and 4.2 percent during the latter 18 years (2000/01-2017/18). The structure of GDP also saw a massive change during the period, with the agriculture, industry, and services respectively representing 27.6 percent, 14.8 percent, and 57.6 percent of GDP in 2017/18 compared to their respective shares at 71.6 percent, 8.2 percent, and 20.2 percent of GDP in 1974/75. This shows that as the share percent of GDP, agriculture contracted by 44.4 percentage points which was made up by an increase of 6.6 percentage points in the industry and an increase of 37.8 percentage points in the services during the period. On an annual average basis, the share of agricultural GDP contracted by 2.2 percent while the shares of industrial GDP and services GDP increased by 1.4 percent and 2.5 percent respectively. Thus, the gain of services GDP by 37.8 percentage points and the gain of industrial GDP by 6.6 percentage points entirely came from the 44.4 percentage points loss in the agricultural GDP.

As the development paradigm then pursued could not make significant dent on the poverty, a large number of populations still remains below the absolute poverty line. By the end of the 13th Plan (2013/14-2015/16), the ratio of population living below the absolute poverty line remained at 21.6 percent compared to the Plan target of bringing the ratio to 18.0 percent. The 14th Plan (2016/17-2018/19) has targeted to reduce this ratio to 17.0 percent. Further, there is the promise of doubling the per capita income in five years' time which is only possible when Nepal maintains

average economic growth at 16.42 percent during the period, assuming Nepal's annual average population growth at 1.35 percent. Besides, Nepal is committed to achieve the 17 Sustainable Development Goals (SDGs) endorsed by 193 countries in September 2015 as the over-arching policy framework through 2030 under the auspices of the United Nations. Further, the 14th Plan envisages to raise Nepal's position to that of a middle-income country by 2030.

4. The Diagnosis

The Nepalese economy has been excessively import-dependent and the dependence has been growing, evidencing that a substantial share of domestic output has been allocated for acquiring foreign output. It is a pity that we are mute spectators when our economy is hemorrhaging massively every passing day. The reduced incentive for investment in agriculture and industrial enterprises in general and export-oriented industries in particular remained the major factors for the surge in import-based consumption, which not only deteriorated the domestic saving but also increased risks and vulnerabilities in the macroeconomic performance and stability. Greater allocation of resources for consumption at the cost of productive investments reduced the productive base of the economy, thereby further constraining the future growth potential and prospect of the economy. Heavy imports of agricultural products aggravated trade deficit besides causing under-utilization of nation's agricultural endowments. Agriculture as the single largest sector of the economy, which also employed 63 percent of economically active population, was further weakened. Besides, Nepal's rank in ease of doing business at 107th out of 190 economies, lower than the 77th position of India, portrays that Nepal needs to improve a lot on a number of business-related variables, according to the World Bank Report on Doing Business 2019.

As reflected in the weak economic outcomes, resources available in the economy could not be optimally utilized due to managerial inefficiencies, dearth of application of innovative ideas, and inadequacy of institutional measures for tapping the available resources for productive pursuits in the economy. Wastage and misutilization of resources adversely affecting the long-term productive use has built up risks in the economy. The resources have been used for excessive import financing and large expansion of non-tradable sector. Use of resources for industrial purposes and agricultural pursuits has been declining due to cheaper imports as well as

increasing costs in the economy. Foreign employment has reduced the availability of labor and has increased labor costs for agricultural and industrial activities. Exodus of labor to foreign job markets has shrunk the scope of domestic productive activities, further increasing the reliance on the imports. As investment promotion, domestic production, and employment generation momentum has been adversely affected, the self-sustained economic development process has been undermined and economic development goals are unattainable. As a result, the long-term and broad-based economic development trajectory has been badly affected and the future potential and prospects of the economy are in jeopardy. While the old pattern of using and investing resources has been inadequate and insufficient, new vision and ideas to mobilize and utilize the resources commensurate with their growing volume and needs of the economy are not forthcoming. New capacity and skills in productively and appropriately utilizing the available resources have been not been encouraged as expected. Emerging trends and volumes in the resource flow have not been matched by arrangements of optimally utilizing them, which has resulted in unproductive use and inefficiency. The nation's capacity to productively channel and utilize the increasing level of resources to foster production, productivity, employment, and broad-based and inclusive development has not been augmented to a satisfactory extent.

The Nepalese economy has long been suffering from the weakening exports, surging imports, and ballooning trade deficit while the economic growth is staggering around the lower single digit for a considerable length of time. The economy is characterized by structural problems, trade-related risks, and associated vulnerabilities which undermined the economic growth and overall development process of the country. Nepal's perennial unfavorable trade outcomes themselves are the causes leading to economic slowdowns, unemployment, uncertainty, instability, and misallocation of resources. The trade-related indicators reflect misalignment of the resource allocative efficiency and imbalance in the macroeconomic performance. As an instance, the economic policymakers constantly encounter challenges for making the trade performance better and current account and BOP situation improved and stable. If such indicators are not constantly tracked and monitored and, based on such assessment, appropriate mitigation measures are not adopted in time, there will be serious damage to the economy as a whole. For example, there is around 45 days' time lag in collection, compilation, processing, and publication of

external sector data. This is a considerable period of time lag within which the economy could be hurt massively due to unaddressed economic indicator. One of such indicators is the sharp loss of official foreign exchange reserve. The presently depleting level of official foreign exchange reserve calculated in terms of the equivalent months of imports which is attributed to the widening trade deficit that the Nepalese economy has been experiencing over the years needs to be stabilized. As the timely availability of emerging current account and BOP statistics along with regular updating of the foreign exchange data give considerable clues to the problem building up in the economy, there is the need for considerably reducing the time lag through the application of suitable IT systems. Same is true for the other economic indicators. Such mechanism will timely help in mitigating the risk factors building in the economy.

So, the factors responsible for making the economy inefficient and unproductive need effective solutions. Excessive production cost should be controlled and productivity enhanced to make the economy competitive and strong. For making the economy productive and employment-oriented, export-led strategy should be adopted and the same sincerely implemented. Likewise, the exchange rate and salary and wage rate mechanism should support export initiatives instead of discouraging it. Supply chain should move uninterruptedly and price stability should remain the major priority consideration. Productive investment should be fostered on a wider scale. Reducing trade deficit should be the biggest priority for which appropriate export promotion strategy including building sound environment for better allocation of resources serve as the prerequisites. The data analysis, reporting, and monitoring structure should be made sound, quick, and responsible.

5. Lessons for Nepal

To increase production, productivity, and employment by improving allocation of resources and maintaining trade balance at a favorable level, there is need for refining and revising the policy paradigms as per changing needs and conditions of the day. For emergence of such environment, incentives need to be created to facilitate switching of resources from consumption and unproductive uses toward employment-generating and other productive investments. There is the urgency especially for substantially narrowing the wide gap between exports and imports for which excessive consumption and unnecessary imports should be discouraged.

Although consumption is generally thought of as an indicator of improved living conditions, the increased consumption should largely come from the domestic production instead of the imports if our objective is bringing better living conditions on a sustainable basis. The government policies and other arrangements should help ensure favorable framework and incentives so that the resources are efficiently allocated and productively utilized. Fostering an investor-friendly environment is crucial not only to promote domestic investment and increase foreign direct investment but also to discourage the possibility of disinvestment, deindustrialization, and capital flight. In this context, measures like reducing consumption and increasing saving in addition to utilizing the available resources in sectors and activities that have the potential of transforming the production possibilities on a most productive and sustained basis would be crucial even for successfully tapping the opportunities available or emerging in the economy. The investment should become productive enough to raise economic growth, generate employment, optimally utilize domestic resources, and improve the competitive position of the economy. Mere pronouncements of good policies would not be desirable unless prerequisites and incentives for ensuring matching productive investments are in place.

In addition to the contributory role of policies, regulatory mechanisms, and operating procedures in the area of fiscal, monetary, foreign exchange, financial sector, capital markets, public debt management, foreign investment, etc., the policies, arrangements, mechanisms, and systems applicable in the agricultural, industrial, commercial, and other productive sectors of the economy would remain pivotal in raising productivity, increasing the competitive position of the economy, and attaining the economic development goals. Fostering such enabling framework would be important especially in raising confidence and trust among the investors and ensuring an investment-friendly climate that becomes instrumental for rapid economic growth and development on a sustained basis. As around two-thirds merchandise trade and trade deficit occur in Nepal's trade relations with India, any success in addressing the trade imbalance with India would turn out to be of immense help for correcting Nepal's overall trade imbalance. Similarly, Nepal's trade deficit with the rest of the world has also been galloping, which needs to be timely addressed for containing the external sector imbalance. So, in the coming days, allocating more resources toward productive pursuits and exports instead of toward

consumption and imports as practiced today would determine the pace and vibrancy of Nepal's growth momentum. The macroeconomic policy regime should be evaluated, reshaped, and implemented with this consideration in mind. Such a paradigm would be a prerequisite for attaining speedier economic growth, generating employment opportunities, and ensuring a broad-based economic development trajectory.

It is a foregone conclusion that higher levels of (a) human resources, (b) natural resources, (c) capital, and (d) technological change and innovation be mobilized and their effective utilization ensured so as to accelerate the economic development process of the country. In addition to more inputs of labor, capital, and technology, there should be sincere efforts to improve the social infrastructure to raise efficient investment and accelerate economic growth in Nepal. The social infrastructure comprises the economy's laws, government policies, and institutions. These elements of Nepal should become favorable for increased investment, growth, and other economic development outcomes. Essentially, pragmatic vision, effective strategy, relevant skills, and improved capacity to maneuver the economy along the projected trajectory are expected to make Nepal's development outcomes satisfactory, economic conditions better, and development outlook strong. If the Nepalese economy continues to be denied the attention, care, and priority that it deserves, the future economic condition of the country and countrymen is bound to worsen.

6. Conclusion

Nepal ranks as one of the countries having one of the world's highest private consumption/GDP ratio and external deficit on goods and services/GDP ratio. Due to increasing reliance on imports for meeting the ever-widening consumption need, domestic production has been discouraged. So, for attaining higher growth, an urgent need and necessity has arisen for ensuring the optimal utilization of domestic resources. Presently, the high level of deficit on external balance of goods and services has remained unsustainable which needs to be reduced to bring the ratio consistent with the global prudent level. Likewise, for higher economic growth, increasing imports for consumption needs to be controlled while utilizing imports for investment purposes. Bringing the consumption ratio within the prudent levels is required, also for releasing more resources for fixed capital formation as also

stabilizing the external balance on goods and services. So, reducing the high ratio of consumption/GDP and external deficit on goods and services/GDP for bringing them to manageable level constitutes an essential development strategy.

For macroeconomic risk mitigation and economic restructuring, corrective measures should be brought out without further loss of time. Otherwise, external sector vulnerability and risks could trigger macroeconomic instability and chaos, which would severely undermine the process of sustained high economic growth and development. To make the macroeconomy and economic development process sound and stable, bringing into implementation workable and innovative measures and adequate risk mitigation strategies are of immense value. The productivity level and competitiveness of the economy should not be allowed to diminish so as to ensure better macroeconomic performance based on healthy and robust external sector fundamentals. As a country in the lower rungs of LDCs, Nepal's economic problems and challenges vis-à-vis the countries in South Asia are naturally daunting, which urgently requires bitter pills of stringent measures for initiating the economic transformation of the country.

Problems and challenges facing the economy and economic management exercises have received scant attention from the side of implementation. Commitments and capabilities to steer the economy for meeting the development needs, aspirations, and challenges could not be adequately visualized as evidenced by the cool response to promises of rejuvenating and fast transforming the economy, depriving the people in general of even the basic economic development outcomes. So, an objective assessment and review of the foreign trade regime pursued by Nepal over the years, particularly in relation to its impact and implications on Nepal's economic development process, needs to be made. From the viewpoint of maintaining external sector stability and providing a favorable framework for economic development, the imports should not at least discourage domestic investment and production; rather, the imports should contribute to the process of higher and self-sustained growth and development. In other words, the imports should facilitate and assist the economic growth environment by acting as the positive link in the chain connecting higher levels of investment, production, employment, government revenue, social welfare, and overall prosperity. Hence, expanding production possibilities frontier, accelerating growth, and generating additional employment opportunities by making optimal use of domestic as well as

available external resources should constitute the priority agenda of the nation. Economic activities need to be fostered by encouraging the private sector. The government role and frontier toward transformation of the economy needs to be reviewed and mainly focused on maintaining sound governance, implementing regulatory framework, providing social welfare, and ensuring adequate and reliable infrastructure. The critical constraints to higher economic growth should be tackled while frontiers of output and employment growth should be continuously expanded for the emergence of sustainable economic development framework. Economic development agenda should receive the topmost priority so as to build solid foundation for the sustainable economic development and all-round prosperity of the nation. The development prospects and opportunities available throughout the length and breadth of the nation should be efficiently and effectively tapped in the nation's best interest. The need is revisiting the policy paradigms that have throttled Nepal's aspiration for higher growth trajectory and pursuing pragmatic policy measures that have globally proved instrumental in structurally transforming the economy, especially through building a stable, competitive, and capable external sector of the economy. Drastically reducing the excessive import-based consumption as well as the unsustainable level of trade deficit would be the initial departure points for embarking on such trajectory.

References

- Cecchetti, Stephen G., 2012, Money, Banking, and Financial Markets, Second Edition, Tata McGraw-Hill Education Private Limited, New Delhi, India.
- Gillis, Malcolm, Dwight H. Perkins, Michael Roemer, and Donald R. Snodgrass, 1996, Economics of Development, Fourth Edition, W. W. Norton & Company Inc., New York, USA.
- Government of Nepal, Ministry of Finance, 2018, Economic Survey 2017/18, Kathmandu, Nepal.
- Government of Nepal, Ministry of Finance, 1997, Economic Survey 1996/97, Kathmandu, Nepal.
- Government of Nepal, National Planning Commission, 2016, Fourteenth Plan 2016/17-2018/19, Kathmandu, Nepal.
- Government of Nepal, National Planning Commission, 2014, Thirteenth Plan 2013/14-2015/16, Kathmandu, Nepal.

Hinkle, Lawrence E. And Peter J. Montiel, 1999, Exchange Rate Misalignment, World Bank/Oxford University Press, New York, USA.

International Monetary Fund, October 2018, World Economic Outlook Database, Washington, DC, USA.

Mankiew, N. Gregory, 2015, Principles of Macroeconomics, Seventh Edition, Cengage Learning, Delhi, India.

Mandel, Michael, 2013, Economics-The Basics, Second Edition, McGraw Hill Education (India) Private Limited, New Delhi, India.

Mankiew, N. Gregory, 2003, Macroeconomics, Fifth Edition, Worth Publishers, New York, USA.

Mishkin, Frederic S., 2017, Second Edition, Pearson India Education Services Pvt. Ltd., Noida, India.

Nepal Rastra Bank, 2018, Current Macroeconomic and Financial Situation 2017/18, Kathmandu, Nepal.

Nepal Rastra Bank, Mid-April 2018, Quarterly Economic Bulletin, Volume 52, No.3, Kathmandu, Nepal.

Nepal Rastra Bank, April 26, 1981, Nepal Rastra Bank: Twenty-Five Years (1956-1981), Silver Jubilee Souvenir, Kathmandu, Nepal.

O'Sullivan, Arthur, Steven Sheffrin, and Stephen Perez, 2014, Macroeconomics-Principles, Applications, and Tools, Eighth Edition, Dorling Kindersley India Pvt. Ltd., Noida, India.

Sancheti, D. C. and V K. Kapoor, 1979, Statistics, Sultan Chand and Sons, New Delhi.

World Bank, 2018, Doing Business Report, New York, USA.

Google.com, <https://data.worldbank.org>, www.imf.org, www.mof.gov.np,
www.nrb.org.np

Wikipedia.

Customs Management System in Nepal: Contemporary Issues and Ways Forwards

Gautam Maharjan (PhD)*

Abstract

The main objective of this study is to examine the issues associated with customs management in Nepal. The study uses questionnaire survey among the respondents selected based on judgmental sampling techniques to record the opinion. Total 819 respondents including 421 from business communities and 398 from government officials are taken as a sample for this study. Percentage analysis method has been employed to measure the opinion survey data. Despite of the efforts made by government of Nepal, study results reveal that respondents are unsatisfied with the improvement of customs management system. The study results also show that around 64 percent of respondents do agree with the 'difficulties in managing open border'. On the other hand, around 49 percent of respondents do agree with the issue on 'poor technology adoption'. The observations also show that about 49 to 64 percent of the total respondents did not notice the improvement in customs management. The results from the ranking analysis conclude that respondents are more serious in issue of 'difficulties in managing open border', 'ambiguous customs policy' and 'poor infrastructure and inconvenient location'. However, they seem to have become less serious in the issue of 'poor technology adoption'. The result of this study is expected to be a good impetus for the policy-maker to improve customs policy.

Key Words: Customs management, open border, customs policy, technology

1. Introduction

Customs management is a system which is designed to support import and export processes, speed up transactions and reduce the costs involved in international trade. It helps the import and export processes in coordination with customs authorities. It improves compliance with the legal requirements that govern international trade, and facilitate greater cooperation in customs processing, transit and presentation, classification, and electronic communication and document printing.

**Dr. Maharjan is a Faculty Member at Public Youth Campus, Tribhuvan University. He is the first to commence PhD dissertation regarding Customs Topics. This article is a short extract from the dissertation. He can be reached at maharjanguautam@gmail.com*

The implementation of customs management system simplifies and accelerates customs clearance and administration and thereby increasing revenue for the nation more effectively. However, an automated system alone does not guarantee the elimination of procedural bottlenecks, lack of transparency and inconsistent clearing processes. Therefore, the main objective of this paper is to measure the issues of customs management in Nepal. The other specific objective of this study is to analyze the efforts made for improvement of customs management in Nepal.

2. Issues Related to Customs Management

It has been well understood that weakness of customs management negatively affects the customs revenue. The most common problem in a developing country like Nepal is the difficulty in achieving the desired economic growth primarily due to the lack of adequate revenue generation. The basic issues associated with customs management system are as follows:

Poor technology adoption (PTA): The technology and the computer system are a fast and reliable means for the collection of the customs duty. Poor technology adoption leads to more time-consuming processing and may cause tax evasion. Therefore, for the development of technology, details of description through electronic medium should be managed according to Section 19, Chapter 4, Customs Regulation 2007.

Political disturbance (PD): Economic activities cannot be developed and regulated properly due to political disturbance. In a politically disturb environment, attempts are made to get unseen benefits. As a result, customs revenue cannot be collected as expected.

Difficulties in managing open border (OB): Nepal-India open border is one of the problems in customs management system. Due to the open border, people cross the border easily. In exercise of the powers conferred by subsection 3 of section 9 of the Customs Act 2007, the government of Nepal has applied the “Baggage Rules”. It is found that goods have been brought in or taken out of Nepal using this facility of free passage. It seems that equal treatment is not meted out to the people at the customs point. This affects revenue collection.

Poor human resource base (PHR): It is essential to mobilize competent officials at the customs point. If skilled employees are not mobilized, problems will be created in revenue collection. So, it is necessary to recommend competent employees in customs points. Lack of competent officials affects the revenue generation.

Ambiguous customs policy (ACP): Any rules, policy and law should be simple and easy to understand for all the people. The Custom Act 2007 (with second amendment) and Customs Regulation 2007 (with Fifth Amendment) have been enacted with many provisions. However, the implementation part has been noticed very weak leading to evasion.

Poor infrastructure and inconvenient location (PIIL): Location of customs point affects the import and export of goods. If customs point is not located at the appropriate place, there will be difficulty in the collection of customs duties. The poor customs infrastructure also leads to customs evasion.

Lengthy customs clearance procedure (LCCP): There are various rules and process for importing goods from abroad. Importers have to attach various documents with the declaration form for import and export. The section 9 of chapter 3 and section 21 of chapter 4, respectively in Customs Regulation 2007 (with fifth amendment) mention about arrangements for the license of the Bonded Warehouse and attachment of the documents with the declaration form.

3. Efforts for Improving Customs Management System

Nepal completed thirteen periodic development plans with focus on poverty alleviation in the few recent periodic. Both internal and external resources were mobilized to implement all periodic plans. Customs revenue has always been an important source of revenue. However, the share of customs revenue has declined from 33.83 % of total tax revenue in 1992/93 to 19.51 in 2015/16.

a. Customs Regulations

In the process of improving customs management, various efforts have been made in the area of customs regulations, administrative reforms and institutional strengthening to improve customs revenue collection. The major attempt in the

area of regulation is that there is a replacement of Customs Act 2062 by Customs Act 2007 and Customs Regulation 2007. With the changes and amendments of regulations, a lot of improvements have been noticed in the customs offices, department and ministry. The changed regulations are helping to speeding export/import clearance, maximizing collection of customs revenues, reducing costs involved in customs procedure, improving transparency in international trade, and facilitating greater cooperation in the customs procedure.

The Customs Act 2007 is the land mark Act with regard to customs valuation. It sets a base for trade procedures and development of new transit system. A lot of simplification has been reported in customs. The tariff rate has been reduced drastically from 25.5 percent to 15.4 percent in 1981/82, 11 percent in 1996/97 and 8 percent in 2005/06.

b. Harmonized Commodity Description and Coding System

The Harmonized Commodity Description and Coding System has been introduced from 1992/93 and updated time and again. There are 21 sections and 97 chapters (See Appendix 38). Internationally, the classification has 6-digit codes, however, the customs use 8-digit codes, remaining two representing national code. Every 5 years, the WCO reviews the system and incorporates new commodities, if any (Bhatta, 2014).

c. Customs Valuation System

A lot of improvements have also been experienced in the customs valuation. The Customs Act, 2007 opened the modern valuation system in import and export business. The procedural formalities and the submission of documents have been made simple. There was a need for the submission of the documents relevant to the goods to be taxed and the tax would be determined based on the bill amount. If the documents could not be submitted, 5 percent would be added to the market price, upon which the taxes would be levied. This provision has been removed. In FY 1997/98, the government of Nepal promulgated 7th edition of the Act, which would be used for valuation and customs duty. The current provisions on customs valuation in Nepal is based on the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), 1994 with WTO.

d. Database Management of Customs Revenue

The manual filing system of maintaining data of customs clearance has been replaced by Automated System of Customs Data (ASYCUDA) since 1996. The ASYCUDA is a computerized system where the record of imported/exported goods, their verification, valuation and customs duty paid are recorded in the digital system. The system is reported as designed by UNCTAD to administer a country's customs. The business persons fill up the documents and submit them to customs office, which are later entered in the database. In the customs offices where the computerized system is not introduced, the documents are sent to the DoC to be entered into the system. Since January 2016, ASYCUDA World, a web-based system, has been introduced. Compared to the previous versions, this system is easier. Since this is a web-based system, the database is centralized instead of individual servers in every customs office thereby reducing tedious paperwork (Chonbang, 2017).

e. Post Clearance Audit (PCA)

Post Clearance Audit is taken as a tool to ensure facilitation of export/import and consistency in valuation. The business persons submit the details of goods, price, amount and applicable tariff in the Declaration Form. The Customs Office clear the goods based on the declaration, with improvisation, if required. The PCA is an auditing of the details mentioned in the Declaration Form and confirming its accuracy and reliability after the clearance. Despite the tool being implemented in the international arena since long, it was officially introduced in the Nepalese Customs since FY 2003/04. The PCA office was established in 20 September 2009 (Sharma, 2010).

The provision of PCA is in accordance to the clause 34 and 57 of the Customs Act 2007. The clause 34 gives authority to the customs officials to audit the cleared goods and penalize the businessperson if they have attempted to evade the tax or collect the remaining tax if the valuation has been lower than the actual tax. The Customs Auditor has the right to demand the documents if necessity is felt till 4 years of transaction. In case of non-response, the Customs Auditor can fine NRs. 5,000 every time the call is not responded. The business communities should keep the documents safe for 4 years after the transaction. There are 6

methods of customs audit, viz, Verification, Consignment, Form-based Audit, Periodic Audit, and Commodity based Audit and Joint Audit (K.C., 2015).

f. Customs Risk Management

The clause 8 of GATT 1994 spells Fees and Formalities connected with Importation and Exportation. It mentions minimization of procedural complications and required documentation in export and import, as well as simplifying the documentation process in customs. The effect of globalization can be observed in trade as well, along with the international commutation of people. Globally, voices are being raised for simplification of international travel and trade, including minimization of risks associated with it. In this context, it is a vital responsibility of customs points to manage the risks associated with international trade, to facilitate international trade (Siwakoti, 2011). In customs management, risk is defined as the chance of incidents of law breaking. Risk is resulted from uncertainty. The risk can be categorized in customs as revenue related and non-revenue related. Revenue related risk includes customs, tax, tariff and evasion of duties. Non-revenue related risks include export/import of banned/illegal goods, such as, drugs, weapons, arms and ammunitions and duplicate goods (Dahal, 2008).

g. Border Management

Border management refers to regulation and facilitation of cross border movement of goods, people and transport vehicles at the border posts designated by the sovereign authorities. Illegal trafficking of goods and restricted materials, such as drugs, weapons and contraband goods can be minimized or even completely eliminated through proper management of border (Ojha, 2015).

Ojha (2015) reveals poor physical infrastructures as one of the major factors towards hindrance to cross border trade traffic, which include inadequate parking space, narrow road and bridges, lack of proper warehousing facilities and customs examination bay, causing unnecessary delay and hassles.

The border with India in East, South and West is quite tough to manage, as the countries do not have distinct separating features. Hence the people can travel back and forth through the forests and plains, far from the customs points. However, the rugged mountainous border in the North does not provide similar

facility in Nepal-China border. The people using the northern border have to depend on the very few passes, most of which contain customs point. There are 26 road crossing and one railway crossing designated for bilateral trade, of which, 15 are used as transit routes for overseas trade of Nepal. Sometimes, the arrangements for crossing the borders are so complicated and restrictive that the traders prefer taking informal channel to clearing the customs.

The necessity of improved border facilities was realized in mid-1980s, when the International Organization for Standardization (ISO) containers started entering with traded goods, which called for the loading/unloading and parking facilities as vital part of border management system, hence the concept of Inland Container Depot was initiated. The Nepal Multi-modal Transit and Trade Facilitation Project (NMTTFP) successfully created three Inland Clearance Depots (ICDs) at Birgunj, Biratnagar and Bhairahawa, as modern facilities to serve bilateral and transit trade of Nepal. To simplify the process, modernize and automate it, and make it consistent, some important steps were taken. This includes customs automation, which remains a hallmark of customs reform (Ojha, 2015).

Adequacy of physical infrastructures has now been widely accepted as the minimum condition for facilitation of international trade. The government of Nepal has started developing such facilities at various border posts. Kakarbhitta Inland Clearance Depot (ICD) was brought to operation in 2011. Two ICDs are being developed in the northern borders, Tatopani and Rasuwagadhi. Kanchanpur ICD is also being planned.

Development of first three ICDs and their successful operation under the multi-modal project, provided impetus to the development of additional infrastructural facilities at major border posts between Nepal and India. Thus, the governments of Nepal and India took the initiatives of developing the Integrated Check Posts (ICPs) at the border crossings of (i) Birgunj-Raxaul (ii) Biratnagar-Jogbani (iii) Bhairahawa-Sunouli and (iv) Nepalgunj-Rupaidiha. The objectives of development of these border posts were; to address the infrastructural gaps at the land border stations and provide mirroring facilities such as, warehouses, parking lots, banking, immigration, quarantine and inspections facilities under a single roof and make available effective and efficient services to the passengers, goods and vehicle passing through the borders. The financing agreement for

development of these facilities was concluded in 2009 as a turnkey project being funded by the Government of India under the bilateral cooperation framework. This project has immense importance in terms of facilitating cross border trade between Nepal and India and the third country trade transited through the territory of India. It has been assumed that the international trade of Nepal will get a boost.

In the light of above discussions, it is clear that CBM is an important component in connecting different stakeholders by narrowing the infrastructure gaps as well as minimizing the institutional deficiencies.

h. Provision of Bonded Warehouse

Bonded warehouse is the warehouse used to store two types of materials. First is the imported raw material, auxiliary raw material or packing material unavailable in Nepal to be used for manufacturing goods to export or to sell in the country in foreign currencies. Second is the goods imported to be sold in duty free shops. The bank guarantee from the banks or financial institutions approved by NRB is required for such imports (Adhikari, 2010; Dhungana, 2015).

i. Exim (Export-Import) Code

Exim Code is a coding system developed to register the exporters and importers through the scientific coding system. Since the implementation of Exim Code Procedure 2017 (FY 2017/18), it is mandatory for exporters who conduct transactions above NPR 500,000 and for importers above NPR 50,000 and to receive an Exim Code to continue their businesses. Nevertheless, if a businessperson has obtained the Exim Code, it has to be indicated regardless of the amount of transaction (Exim Code Procedure, 2017). Till the date, six thousand exporters/importers have registered for Exim code (Chhahajarleliye, 2017).

However, the Exim Code will not be necessary for one time import towards donations, support, gift, and purposes other than business. Also, the necessity of the Code is waived for the government agencies, public organizations, government projects and diplomatic agencies and missions for non-business purposes (DoC, 2017). This is meant for discouraging illegal foreign trade.

4. Results and Discussion

Ranking in order of seriousness of the problems, seven issues of customs management [*i.e.*, poor technology adoption (10), political disturbance (06), difficulties in managing open border (06), poor human resource base (10), ambiguous customs policy (10), poor infrastructure and inconvenient location (10), and lengthy customs clearance procedure (11)] are evaluated for perception analysis. Total 819 respondents, including 421 from business communities and 398 from government officials, are taken as a sample for this study. Data was collected from major customs points and concerned stakeholders of different places of Nepal through questionnaires. The responses are measured in a 5-point Likert scale for various sorts of problem statements. The scale of responses is numbered as 1 for 'strongly disagree', 2 for 'disagree', 3 for 'fairly agree', 4 for 'agree', and 5 for 'strongly agree'. Number of responses by scales for each problem statements are converted into percentage. The percentage of responses are also distributed and ranked as per scale of responses. The percentage distribution of responses is presented with customs management related issues. Percentage analysis method was employed to measure the opinion survey data.

Responses were collected from the opinion survey. The opinion survey of various stakeholders (government officials related to customs revenue and business communities) shows the percentage of responses on seven different issues. Table 1 shows that percentage distribution of respondents and ranking in various scale of responses obtained in various categories of issues. Each of the issue categories contains six to eleven statements. All issues depict that the respondents express their responses on scale of 'agree' with rank first but the respondents ranked fifth (last) is the scale of 'strongly disagree'. The result shows that the respondents are feeling more problems on the seven different issues.

Table 1**Rank of Respondents' Responses on the Basis of Percentage Distribution of Various Scales Obtained in Various Categories of Issues**

No. of State-ments	Issues		Respondents' Responses				
			Strongly Disagree	Disagree	Fairly Agree	Agree	Strongly Agree
10	Poor technology adoption	%	10.31	16.79	23.77	32.61	16.52
		Rank	5	3	2	1	4
06	Political disturbance	%	8.49	11.18	23.59	31.38	25.36
		Rank	5	4	3	1	2
06	Difficulties in managing open border	%	4.53	9.47	22.26	37.82	25.91
		Rank	5	4	3	1	2
10	Poor human resource base	%	5.00	10.70	25.42	39.14	19.74
		Rank	5	4	2	1	3
10	Ambiguous customs policy	%	4.53	10.75	21.66	39.85	23.22
		Rank	5	4	3	1	2
09	Poor infrastructure and inconvenient location	%	4.03	9.71	23.73	42.12	20.41
		Rank	5	4	2	1	3
11	Lengthy customs clearance procedure	%	5.27	11.45	23.70	39.73	19.85
		Rank	5	4	2	1	3

Source: Appendix 1

Summing up the two scales of 'agree' and 'strongly agree', the averages of the statements under various categories are presented in Table 2 which shows that the percentage of respondents who considers issues constitutes 49.06 percent in poor technology adoption to 63.71 percent in difficulties in managing open border. Similarly, when adding the two other scales of 'strongly disagree' and 'disagree', the responders considers only 13.75 percent of respondents (poor infrastructure and inconvenient location) to 27.14 percent of respondents (poor technology adoption). From the table, the respondents who do not see improvement in customs management still constitute a large size.

Table 2**Summary of Respondents' Responses in Various Categories of Issues**

No. of State-ments	Issues	Strongly disagree	Fairly Agree	Agree + Strongly Agree	
		+Disagree		%	Rank
		%	%		
10	Poor technology adoption	27.14	23.8	49.0649	7
06	Political disturbance	19.69	23.6	56.7157	6
06	Difficulties in managing open border	14.00	22.28	63.7164	1
10	Poor human resource base	15.70	25.42	58.8859	5
10	Ambiguous customs policy	15.30	21.67	63.0363	2
09	Poor infrastructure and inconvenient location	13.75	23.74	62.5263	3
11	Lengthy customs clearance procedure	16.73	23.72	59.5560	4

Source: Author's calculation from Table 1

Out of 819, on an average 49 percent of the respondents pointed out in the agreement of poor technology adoption. Likewise, on an average 64 percent of respondents are not satisfied with open border management. Similarly, around 63 percent of respondents agree with the ambiguous customs policy, and poor infrastructure and inconvenient location. Ranking the total scales of 'agree' and 'strongly agree', Table 2 shows that the issues on 'difficulties in managing open border', 'ambiguous customs policy' and 'Poor infrastructure and inconvenient location' are ranked first, second and third respectively. It reveals that these three issues are the major problem in customs management. But the issue on 'poor technology adoption' is ranked seventh (last). This issue is the least important problem in customs management compared to previous three issues.

In this way, about 49 to 64 percent of the total 819 respondents agree with the statement of problems under different categories of the issues during the study period. They do not notice improvement in customs management.

5. Conclusion

Different views were received from the stakeholders (government officials related to customs revenue and business communities) on issues related to customs management system. From the average view of the respondents on each issue related to customs management, the most respondents are observed with "agree"

scale. But the respondents with “strongly disagree” are nominal. This indicates that most respondents consented with the statements under each issue related to difficulties in customs management system. It was also observed that issues on 'difficulties in managing open border', 'ambiguous customs policy' and 'poor infrastructure and inconvenient location' are seen to be the major serious issues in customs management but respondents are seen to be less serious in the issue of 'poor technology adoption'.

Ranking the seven issues, the study concluded that difficulties in managing open border, ambiguous customs policy, and poor infrastructure and inconvenient location are major problems in customs management whereas issue on 'poor technology adoption' is ranked seventh (last). Due to the difficulties in managing open border which ranked first, the border management agencies should develop a common vision and an inter-agency approach for implementation of the service delivery. They should work together and integrate their respective information seamlessly within the requirements of data protection and privacy legislation. However, the concerned department of government sector, policy maker and planner should pay attention to these major issues to make a good decision for the improvement in customs management system.

6. Recommendations

On the basis of the findings, the major areas of recommendations are as follows:

- Formulation of proper policy and law, backed by strong implementation and monitoring are strongly recommended for controlling the customs duty evasion. The government should also give attention in order to enhance practices in these cases.
- Change in regulations, administrative reforms and institutional strengthening should be brought in order to improve customs management.
- Border management agencies should develop a *common vision and an inter-agency approach* for the implementation of the service delivery.
- When regular control and facilitation activities are distributed across multiple agencies, all of their functions and organizations should be aligned around the *same mission*. They should work together to achieve the *same goal*, and should integrate their respective information seamlessly within the requirements of data protection and privacy legislation.

Bibliography

- Adhikari, S. (2010). Bonded warehouse sambandhi vyavastha: Ekvivechana (Nepali). In S. Dahal, A. Siwakoti, K. Jnawali, N. Regmi, & D. Prajapati (Eds.), *Bhansar Smarika* (pp. 126-132). Kathmandu: Department of Customs.
- Bhatta, D. (2014). Vastu vargikaran ra bhansar mahasul dar (Nepali). In L. Poudel. D. Lamichhane, R. Sharma-Poudel. S. Dahal, G. Bhattarai, H. Bhandari, P. Jha, & N. Mainali (Eds.), *Bhansar Smarika* (pp. 57-62). Kathmandu: Department of Customs.
- Chhahajarleliyeayat-niryat code* (Nepali). (2017, July 27). *Kantipur*, p. 15.
- Chonbang, M. K. (2017). Bhansar Jaanchpaasma ASYCUDA World Pranali (Nepali). In S. Nepal, A. Siwakoti, K. Jnawali, M. Adhikari, & A. Guragain (Eds.), *Bhansar Smarika* (pp. 100-106). Kathmandu: Department of Customs.
- Dahal, S. (2008). Bhansar mulyankan ma jokhimka kshetraharuko pahichaan (Nepali). In S. P. Adhikari, L. Dhakal, R. Dahal, K. Jnawali, & A. Shiwakoti (Eds.), *Bhansar Smarika* (pp. 91-102). Kathmandu: Department of Customs.
- Department of Customs (DoC). (1962). *Customs Act 1962 (2019 BS)*. Kathmandu: Government of Nepal (GoN).
- Department of Customs (DoC). (2007). *Customs Act 2007 (2064 BS)*. Kathmandu: Government of Nepal (GoN).
- Department of Customs (DoC). (2007). *Customs Regulation 2007 (2064 BS)*. Kathmandu: Government of Nepal (GoN).
- Department of Customs (DoC). (2017). *ExIm code procedure 2017*. Kathmandu: Department of Customs, GoN.
- Dhungana, U. (2015). Bonded warehouseko subidha ra yasaka bibidh pakshyharu (Nepali). In D. Regmi, A., S. Dahal, & G. Bhattarai (Eds.), *Bhansar Smarika* (pp. 169-175). Kathmandu: Department of Customs.
- Ojha, P. (2015). Integrated border management: Challenges and opportunities. In D. Regmi, A., S. Dahal, & G. Bhattarai (Eds.), *Bhansar Smarika* (pp. 192-199). Kathmandu: Department of Customs.
- Sharma, D. (2010). Bhansar jaanchpaas parikshan karyalayako sthapana: Adhunikikaranma thap prayaas (Nepali). In S. Dahal, A. Siwakoti, K. Jnawali, N. Regmi, & D. Prajapati (Eds.), *Bhansar Smarika* (pp. 68-74). Kathmandu: Department of Customs.

Appendices

Appendix 1: Distribution of Total Respondents' Responses in Various Scales Obtained in Various Categories of Issues

No. of State-ments	Issues		Respondents' Responses					
			Strongly Disagree	Disagree	Fairly Agree	Agree	Strongly Agree	Total
10	Poor technology adoption	Number	828	1,348	1,908	2,618	1,326	8,028
		%	10.31	16.79	23.77	32.61	16.52	100
06	Political disturbance	Number	416	548	1,156	1,538	1,243	4,901
		%	8.49	11.18	23.59	31.38	25.36	100
06	Difficulties in managing open border	Number	221	462	1,086	1,845	1,264	4,878
		%	4.53	9.47	22.26	37.82	25.91	100
10	Poor human resource base	Number	409	876	2,081	3,204	1,616	8,186
		%	5.00	10.70	25.42	39.14	19.74	100
10	Ambiguous customs policy	Number	370	878	1,769	3,255	1,897	8,169
		%	4.53	10.75	21.66	39.85	23.22	100
09	Poor infrastructure and inconvenient location	Number	296	714	1,744	3,096	1,500	7,350
		%	4.03	9.71	23.73	42.12	20.41	100
11	Lengthy customs clearance procedure	Number	473	1,028	2,128	3,567	1,782	8,978
		%	5.27	11.45	23.70	39.73	19.85	100

Note: Respondents' Responses = No. of respondents × No. of question-answers (only responses)

Source: Survey 2015

Trade in Globalized Era and Need of SMART Customs

✍ Bal Krishna Basnet *

Ancient trade and trade routes

In old age, Greek was a central point and trade was fundamental aspect of the ancient Greek. Trade was increased due to territorial expansion and increased movements of population. Goods could be bought, sold and exchanged in the part of Mediterranean which had their origin in a completely different and far distance. Food, raw material, pottery, gold, copper, ivory, wine and olives were traded at that time. The trade helped to spread Greek culture to the wider world. The Minoan and Mycenaean civilization were a prominent business era. After the decline of this civilization, the Phoenicians carried out the international trade. They were very clever and they invented alphabets. They extracted purple dye from snails which was used to color garments at that time. Except these they traded wood, slaves, glass, gold, copper with Greeks.

In the old days doing trade was vulnerable due to lack of transportation, communication and safety. The most important trade routes were:

- **The silk Route** - It was a network of caravan path leading from central China to Rome via Mediterranean Sea. Silk was chiefly traded through this route along with other commodities.
- **Incense Route** - This route was famous for incense trade. Despite incense spices and other precious stones were traded from India to east-Asia and rest of the world. Resins were collected from the incense trees, dried up and transported. The trade was boomed in 15th century B.C. It was used in churches, temples, in-burial and rituals. The central point of this trade was Doffer in Oman.
- **Salt Route**- Salt was extracted from the mines and transported through these routes to German and Austria. Salt was the most valuable preserving agent at that time. The most famous salt route was named as "Via Salaria" ran from Sahara to Rome. Salt was given as wages in ancient Rome that was called "Salarium".
- **Spice Route**- Rome, Spain and Portugal established a direct trade route for spices via red sea to India.

* *Executive Member, Federation of Customs Agent Nepal
President, Birgunj Custom Agent Association*

- **The Amber Route** - Amber (a fossilized resin) was traded through this route leading from Baltic sea to Italy.

Except those route Tea route, Tin route and the famous sub-Saharan routes were also in existence.

Doing business in the old age was not so easy. The countries of the world were quite remote from each other in those days. The trade path was in the formidable mountains, seas, vast forest and deserts. Means of transportation were animal driven caravan, a small wooden boat or used to be self-borne. In the lack of communication, trade was not done directly by the buyers and sellers rather it was done by - regional and frontier middle men of a particular junctions. Doing trade was very risky as some of the trade caravan were lost in the dense forest, deserts and even fallen down from the slippery slope of the mountain and almost lost.

There was a fear of theft and robbery. The traders who were on the trade path died of disease and hunger due to meager ration. There were no proper means of communication for sharing information except making noise and creating smokes by burning fires. They also used to use Nagaras (A bowel shaped drum) for information. There was almost a horror and terror circumstances on the trade path in old age. So, the trade was not easy for a common people.

Advantage and Disadvantage of Globalization

The 21st century is known as the age of globalization. The countries of the world are brought closer to each other. The improved means of transport and communication has made the world much manageable. Goods consumed by the people of one continent, the same is consumed by the people of another continents. The model car driven in UK is driven in Nepal also. The goods produced in Japan can be bought, the next day, in Nepal. The technology, information and incidents are shared immediately between the people of whole world as soon as it occurs. Globalization has increased free trade between nations. Globalization has increased investment in least developing countries by the developed countries. The life style of the people of the world has become similar; it has helped to reduce poverty, disease, illiteracy by the collaborative approach of the countries.

But globalization has multiple aspects of merit and demerits as it has increased competition between the countries of the world for better and cheaper products. The opponents of globalization worry that the race for cheaper products

may lead to production madness in poor countries that may cause environmental degradation. Globalization has made the whole world an open field where the powerful nation vies for their self-interest that can violet the social, cultural, economic and religious environment of the poor countries because it does not seem to insure a level playing field for all countries yet. It has been evident that powerful nation pursues its hegemony over the weak nations. Globalizations may exploit the workers in the less developing countries. Small companies have to go out of business because they can't compete with the multinational companies, because the big companies are the only winners in globalization.

Globalization also increases gap between have and have-not. Globalization has paved the way for trade war between the countries of the world that has become a matter of sorrow for the poor nation as we see trade war between China and USA in recent years.

Challenges of Modern Customs

It is said that customs have to watch and examine even a shadow that passes across the border, for the safety of people and nation. In this age of Globalization customs have to do much to promote trade, travel and transport, also customs have to mitigate threats inherent to cross border flows of goods, people and means of transportation. Customs is not only to collect the revenue as like in our countries perspectives rather it is a border regulating agency which may have so many challenges such as: cross border crime, funding for international terrorism through trade activities, shipment of illicit goods that could affect people's health and environment, smuggling, violation of intellectual property right, money laundering, challenge to manage huge traffic of cargo people and transport at the customs yards, risk management, finding out low invoicing and over invoicing, challenge to boost indigenous production, prevent the entrance of arms and hazardous chemicals.

The above challenge could not be over looked quiescently by the border regulating agency, the "Customs". To cope with above challenges which are apparent or maybe hushed up, WCO is encouraging its member countries to make their border smart and has developed tools, instruments and has taken initiatives to promote the border into a smart agency that will support seamless supply chain of travel and transportation fostering the legitimate trade, human and nations' security. Smart boarder may develop participation with border agencies and cross border agencies. It

will play an important role to prevent going out of our natural resources, historical artifacts having archeological importance. Smart border may stride forward to reduce compliance cost for legitimate trade. So, it has become a fierce urgency to promote our customs in to a smart agency which is not a never-ending uphill task.

Measures to enhance the SMART border

To achieve the goal, WCO commits to promote the transformation of frontiers into "Smart Border" with secure, measurable, automated and technically driven components.

To make the border smart and seamless we must follow these measures:

- Develop coordination within border agencies.
- Digitalization of customs equipped with modern internet devices through skilled operator engaged in data collection and analysis which will detect illicit consignments and irregularities in imports and exports.
- Engagement with stakeholders will be a progressive approach.
- Promoting paperless and single window system.
- Better exchange of information within border agencies with collaborative spirit.
- Sincere application of Revised Kyoto Convention.
- Standardizing and harmonizing border procedure.
- Promoting measures to exploit cutting edge technology to improve its efficiency.
- Practical use of geospatial technology.
- Providing proper training to the Customs Agent.

The most important above all is there should be sincere and devoted officials to facilitate trade, travel and transport with cooperative spirit and with Bonhomie appearance which may also reveal the smartness of the customs. They must have good vision, mission and core values which may contrive for future innovations.

Future Hope

Department of Customs has implemented "ASYCUDA WORLD" in the customs offices. A web based customs management system that supports paperless cargo submission system (Online System) in which exporter and Importer, customs Agent need not to go within customs premises to register the declarations. They can submit

e-copies of necessary documents from any place convenient to them and may make e-payments. It will reduce time and compliance cost of traders.

The newly operated ICP in Birgunj seems to be an example of single window system because customs, Food, Animal, Plant quarantine, bank and immigration lies together in integrated manner, there.

Government of Nepal has started operating electronic container tracking systems (Under SASEC Program) to a few extents for third country goods that enables real time tracking of cargo from the point of loading to the point of discharge that will be beneficial to facilitate trade having following benefits:

- a) Ability to monitor the movement of cargo in transit.
- b) It may save money of Nepalese traders avoiding heavy demurrage.
- c) It may prevent pilferage.
- d) Avoid multiple check point in India in pretend of security checks.

Nepal jumps ten spots in logistic performance index (LPI) according to Biennial Survey of World Bank since 2017. Out of 167 countries Nepal's position has been improved in the LPI along with an improvement in e-procedure, trade logistics quality system, tracking system and timelines of delivery. This time, Nepal landed on 8th position of the top of 10 good performing low income economies. Rwanda is among the top performer in the group of 10. Those activities have opened prospects for better future.

Conclusion

Smart border is essential specially for our country Nepal which does not have access to sea nor does it have its own railway cargo system or efficient airports. So, its performance in international trade gets adversely affected.

If we want our trade transport and travel may flourish, we must promote our customs into a smart agency that would facilitate trade and play an important role to all round development of the country. Thus, we can uplift our nation from the quicksand of corruption poverty, inefficiency and decadency.

Indeed, A Smart border will bring an upbeat atmosphere for legitimate trade in future.

References

- World Encyclopedia
- Kathmandu post April 20 2018
- Kathmandu post July 25 2018

Nepal Customs Automation: In the scale of 'Info' to 'Intel'

✉ Ashim Lama *

1. Nepal customs' automation in retrospect

Every customs reform and modernization program identify introduction of Information and Communications Technologies (ICT) in customs processing and administration. Enhancement in trade facilitation requires process of customs automation in a comprehensive, planned and integrated manner. Business process reengineering (BPR) of the old methodology and introduction of innovative ways of doing business has expedited the customs clearance. With the introduction of automatic customs clearance system in 90's, which was decentralized, local managed customs system, Nepal customs started its journey toward automation. Until 2016, Nepal Customs were using legacy software built in Pascal and C, Informix as back-end database in a different server in every customs point. That obviously resulted in tedious installation, update of software/customs reference data in different servers as opposed to centralized where such modification and maintenance is one. Data fetching for intelligence required WAN connection to the local offices and real-time data consolidation for statistics was nearly impossible or hefty. Also, required experts in each customs office who knows business logic and IT to update software so as to reflect running fiscal year business rules and tariff.

Establishment of centralized customs clearance system and its own data center in 2016, Nepal Customs has laid foundation for central clearance and ease IT management substantially.

2. What is in our disposal?

Software:

Customs clearance software, that is being used, complies the international codes and standards developed by ISO (International Organization for Standardization), WCO (World Customs Organization) for example Data Model, and the United Nations. It can be configured to suit the national characteristics of individual Customs regimes, National Tariff & legislation. Electronic Data Interchange (EDI) between stakeholders and Customs are accomplished using standards like XML.

* *Computer Officer, Department of Customs*

The software is open-source i.e. the source-code is maintained in-house in local repository with latest version used in live system. ASYCUDA World as customs clearing software is 100% Java technology, Operating system, relational database & hardware independent, N-tier architecture & modular design [1]. From data perspective, it is production unit not the customs analytics. For business analytics, as accepted practice, report server is maintained. Monitoring system of network, server hardware and application is maintained. Different sub-systems software is designed, developed, prototyped and deployed as demanded by the customs business.

Others are the mixture of proprietary, open-source and free software in middle-ware, application and in database which are needed to be reviewed strategically so as to be confident that over vendor dependency over some software will not affect the usages of those software down the road.

Hardware infrastructure

Current infrastructure is of hybrid nature i.e. physical plus virtualized. For resiliency, high-availability has been maintained as network failover, application continuity and servers' availability.

3. Odyssey

Infrastructure

Current trends are such that hardware is being miniaturized, virtualized and moving towards clouds. Given their almost zero downtime, they are the hot spots where infrastructures are transferring. Cloud hosting can provide us redundancy to alternate availability zones and regions with geographically distributed load balancing, multiple clustered databases on the backend, and multiple webservers load balanced.

Precise security policies should be applied and should do constant review of those policies so that we don't have to compromise in Quality of Service (QoS). Trade-off between (QoS) and filtering must be calibrated well. Critical assets like customs data must require customized security policy within IT policy of Nepal Customs. Access, modification, and its logging for future audit must be the integral part of that policy.

Hire the smarts and retain them

The recruitment or placement of qualified information technology staff presents many problems but it enables work on the project to get under way

relatively quickly. Nepal Customs is one of the good examples of this. An appropriate policy will be needed to prevent the drain of this expensive expertise to other organizations. Salary scales or incentives will need to be at a level that will attract personnel of the right caliber. Training of existing officials as computer systems analysts, programmers and operators may offer a better solution because of their Customs background to better deal with the problems they will encounter.

A possibility is to contract a firm of external consultants for advice and assistance in feasibility studies, equipment selection and systems design and programming as a last resort. Administrations with their own specialized IT staff may call for tenders to supply hardware, systems software and communications but could prefer to develop their own application software. [2]

Teamwork and its integrity, developers' productivity, group dynamics, organizational factors affecting the overall psychology of human involved should be seriously taken. As hardware, "*peopleware*" needs proper technical direction.

Create "intelligent project"

Fresh intelligence, gathered by Customs, can be fed into the clearance system to supplement in compliance check and guide selectivity and targeting. Such systematic, accurate and timely analysis of huge data can greatly increase Customs chances of detecting and repressing fraudulent practices. [3]

Neighboring country China has already leveraged the state-of-art technology of Artificial Intelligence(AI) like Big-Data, Deep Learning with agenda of data-driven smart customs. Like with the help of precise targeting using Big-Data, intelligent risk control and revenue collection has been developed. Their statistics shows noticeable improvement over convention way of doing customs business [4].

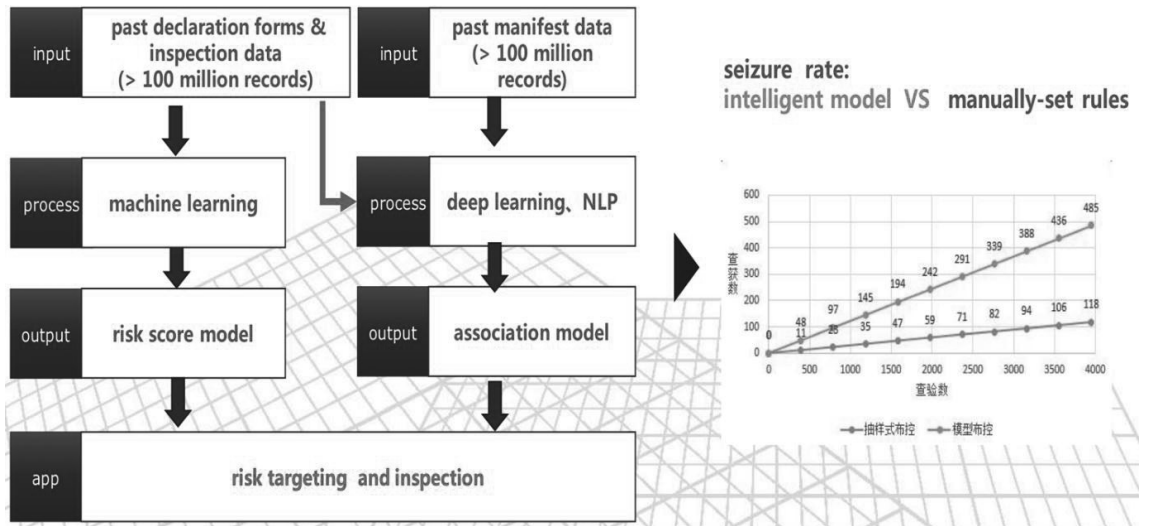


Fig: Chinese Customs approach to risk targeting and inspection

This can even go beyond our current expectations. For instance, data in the form of XML or e-mail are generally perceived as semi-structured data. The realm of ‘multimedia data’ which includes text, audio, video, animation etc., which we encounter during customs processing like handwritten labels, captured pictures, the Big Data and Computer Visions can consider them as other normal data and thus can classify. Customs administrations thus need to build capabilities of receiving, storing and processing such heterogeneous forms of data, which could subsequently be amalgamated for analytical purposes [2].

4. Idiosyncrasies Vs Efficiency

Reforms in Nepal Customs are remarkable compared to recent past but rudimentary from the perspective of 21st century technology integration. Still we are out of the smart domain of AI. To start with, Nepal Customs should incorporate goods (X-Ray) scanning and image recognition. Play with data we collect statistically and value them as an asset. Consult or prepare data scientists with-in house and built customized learning algorithms for learning the patterns of trade, forgery, revenue leaks and conniving. In the era of intelligent systems, let the system mine the data and determine for us the possible solutions to tackle the problems. Academia is the best resource to consult on this kind of venture.

Data: Poor Vs. Valuable

Error-free, timely data to Customs is pre-requisite of good data analysis. Data originators like traders, shippers, agent are the responsible stakeholders in this concern. Data validation and credibility checks at capture enable Customs to resolve discrepancies while goods are still under their direct control and ensure the reliability of the basic raw data entering the Customs computer system for all subsequent purposes. Once invalid data enter the system, the results of any further processing are worthless and associated investment, financial and other resources is wasted. [3]

Blatant Negligence

The information technology's integration to the strategy, mission, and goals of any organization is very essential. Such alignment often termed as Business-IT alignment has transformed many businesses. This should start with comprehensive IT policy and strategic guidelines for IT. For example, even to conduct a project of create one central data warehouse of all the departments related to revenues like IRD, DoC and other related organizations there should exists top level policy beforehand to integrated IT as other key components of that endeavor. This requires suitable authorization and/or authority delegation to IT management from draft, design, procurement to execution of the project. Circumventing IT's integration will delay the project leading to bad Return-On-Investment (RoI).

Also, rotation and mingling of both IT and business professionals in cross-sections of department and job functions is must to have the knowledge and experience of both sides of the business i.e. IT and Business. Disjoint business and IT can not deliver in fullest. This will yield good RoI and management must not be myopic in this matter.

Though not desirable, business and IT professionals sometimes experience conflict as lack of mutual understanding and the fail to produce desired results leading to blaming and mistrust. Besides, organizations must create a respectful and inclusive culture to ripe the collective effort's benefits. B/I alignment establishes trust between these two groups and a mechanism for consensus in decision-making. If it is very hard to change the current modus operandi for whatever reasons, we should stop faking efficiency.

Acronyms:

Inland Revenue Department (**IRD**)

Department of Customs (**DoC**)

Return-On-Investment (**RoI**)

eXtensible Mark-up Language (**XML**)

Business Process Re-engineering(**BPR**)

Electronic Data Interchange (**EDI**)

Information (**Info**)

Intelligence (**Intel**)

Quality of Service (**QoS**)

Artificial Intelligence (**AI**)

Wide Area Network (**WAN**)

References:

1. *ASYCUDA World official website, www.asycuda.org*
2. *Implications of Big Data for Customs - How It Can Support Risk Management Capabilities, Yotaro Okazaki, 2017.*
3. *Application of Information and communication Technology, General annex guideline, chapter 7, Kyoto Convention.*
4. *Exploration of Data-Driven Intelligent Customs, Mr. Wu youyi, WCO IT Conference, Tbilisi, 2017.*