

Bangladesh should aim to join Asean

Says BGMEA chief as experts discuss logistics in cross-border trade

STAR BUSINESS REPORT

Bangladesh needs to join the Association of Southeast Asian Nations (Asean) in order to boost the country's trade as this single market will become the world's fourth largest economy by 2030 following the US, China and EU, according to Rubana Huq, president of the Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA).

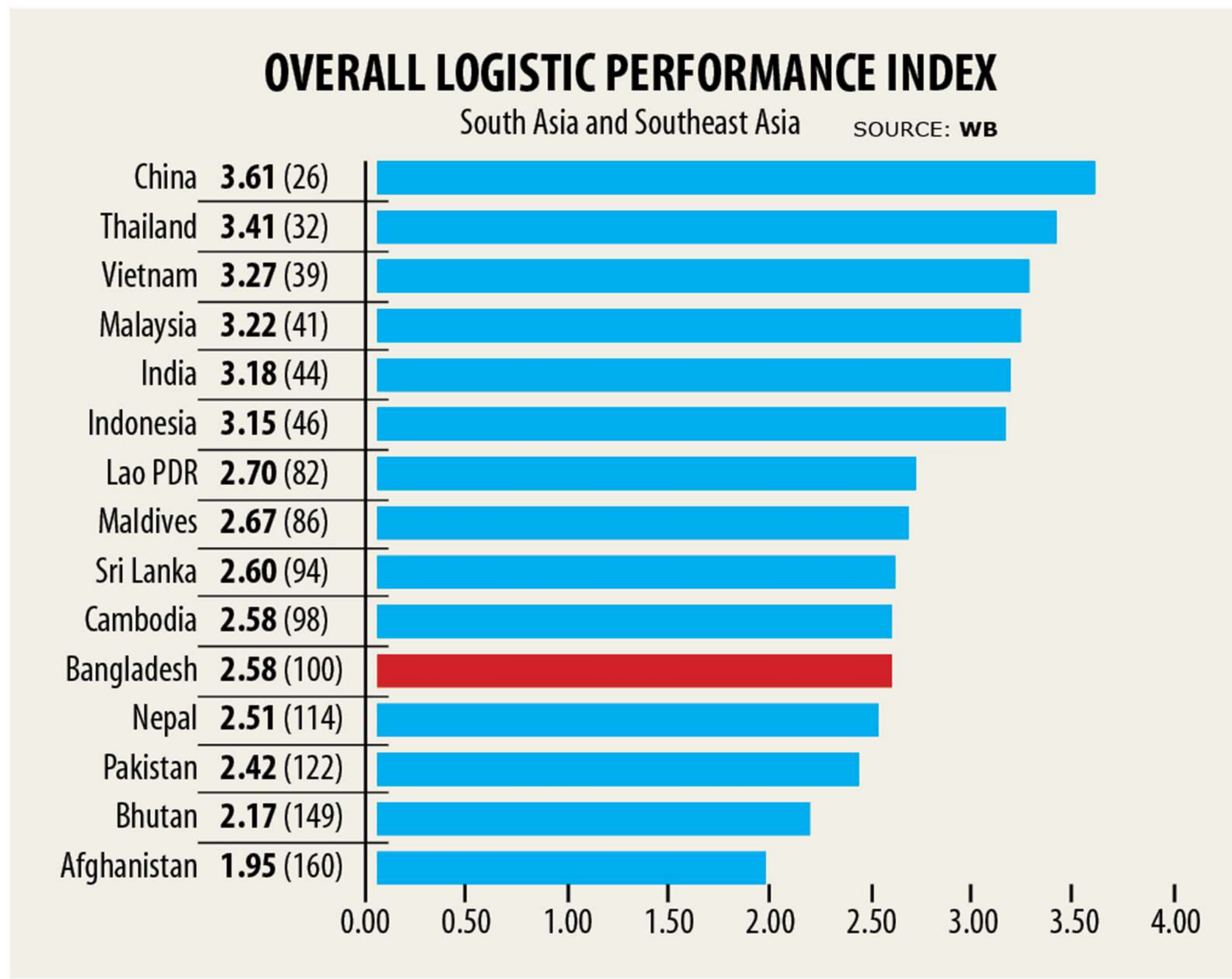
"Our trade will grow significantly if we join the Asean," Huq said yesterday while speaking at a virtual discussion on the 'logistics issues and challenges in cross border trade of Bangladesh', organised by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI).

Various government officials, exporters, researchers, trade body and business association representatives participated in the meeting.

In Bangladesh's context, joining the Asean would be greatly beneficial as a number of its member nations have turned into good destinations for raw materials sent to and from the country, she added.

Petrapole, the Indian side of the Petrapole-Benapole land port and Bangladesh's largest and most active border crossing, is a very important aspect of the country's trade, the BGMEA chief also said.

For instance, hundreds of trucks laden with goods were stranded at the Petrapole end for three days earlier this week, causing untold sufferings to the local businessmen



as shipment delays caused the products to deteriorate in quality over time.

And so, port activities need to be expedited a lot to improve trade, Huq said, adding

that certain initiatives have been taken to improve the ease of doing business and overall port performance but those measures do not get enough publicity either locally or

FROM PAGE B1

Therefore, the government should build a large truck terminal in Chattogram to house those carriers while being offloaded, he said, while suggesting that the construction of a bay terminal at Chattogram Port and upgrading the Dhaka-Chattogram highway to eight lanes should be completed as soon as possible.

In 2019, the country's premier port handled three million container units, up from two million in the previous year, said Md Zafar Alam, a member of the Chittagong Port Authority.

By this one can understand that although the port's container handling capacity has risen significantly in a short span of time, the handling facilities themselves have not improved as much, he added.

The government has already implemented up to 45 changes to the customs regulations in a bid to better facilitate trade.

However, customs officials need to remain vigilant in order to protect the interests of domestic industries, Alam said.

While delivering his keynote paper, Selim Raihan, executive director of the South Asian Network on Economic Model (SANEM), said Bangladesh ranks 100th on the global logistics performance index, which is the lowest among all its peer countries.

Tariff and para-tariff in trade, border issues, non-automation and customs issues are mainly responsible for Bangladesh's poor ranking in the index, said Raihan, also an economics professor at the University of Dhaka.

DCCI President Shams Mahmud, who moderated the discussion, said his organisation's recent study on Covid-19's impact on international trade found that 42 per cent of all local businesses now need over 15 days from start to finish to deliver their products for export to the sea port.

Similarly, 62 per cent of all businesses wait around 15 days to receive import shipments from the port.

The study also identified that container congestion, port demurrage charges, delays in the customs clearance process, a lack of port

internationally.

Therefore, strong inter-ministerial coordination among the finance, commerce, National Board of Revenue (NBR), port authorities and other related ministries is crucial to improve logistics services, Huq said.

While discussing the poor state of logistic support for trade growth, Masrur Reaz, chairman of the Policy Exchange, said the port charge for a single consignment in Bangladesh is \$408 while the rate in Vietnam is \$290 and \$211 in Indonesia.

Besides, these rates are declining in both Vietnam and Indonesia, he added.

It takes 168 hours to secure port clearance for a consignment in Bangladesh but in Vietnam, it takes just 55 hours, said Masrur, a former economist for the International Finance Corporation (IFC).

Meanwhile, the combined storage space of all warehouses across Bangladesh is currently about 4.2 million square feet, which is set to increase to around 6.7million square feet by 2022. Due to a lack of formal warehousing facilities in the country, most importers and exporters take it upon themselves to store their products, usually inside their own factories or other private property.

In other countries though, there are third party warehousing facilities, which provide a secured environment and a number of other services to maintain product quality.

These inefficiencies in the country's warehousing and logistics services are the

infrastructure, hinterland connectivity and high shipping costs are major bottlenecks for the import/export process, which end up increasing operation costs.

Goods shipments are 35 to 50 per cent slower than what they could be due to slow, expensive inland transportation, cumbersome customs and border management processes, inadequate consolidation of terminals, inland clearance depots, trade corridors and a lack of coordination among trade related agencies along the border, Mahmud said.

Abul Kasem Khan, chairperson of the Business Initiative Leading Development, proposed the formation of a separate ministry for logistics services as no particular government body is currently responsible for the industry's wellbeing.

Although, many international companies are trying to come to Bangladesh with investment proposals, they think about the lead time factor because of the poor logistics services available, said Sameer Sattar, a lawyer at the Supreme Court.

root cause of increased operation costs and extended lead times, which badly impacts a business's competitiveness, Masrur said.

Echoing the sentiment, Zaidi Sattar, chairman of the Policy Research Institute (PRI), said Bangladesh needs to expedite the development of logistics services.

Modernising the country's port customs services is also needed to facilitate trade growth but not as a means to solely increase revenue, he added. The PRI chief also said Bangladesh ships 1,400 various goods abroad each year while 100 new products are added to the export list annually.

"However, 80 different products are excluded from the export list as they cannot compete in the business. So, we need to incentivise the exporters of those goods so that they can sustain their businesses," Sattar said.

Of the country's total export basket, only 290 different products have a yearly export value of above \$1 million.

But the remaining goods are still very valuable for the economy and so, the government should facilitate their growth, he added.

Mahbubul Alam, president of the Chittagong Chamber of Commerce and Industry, said nearly 10,000 goods laden trucks from Dhaka enter Chattogram each day to offload export-oriented products.

However, since there is no truck terminal in the port city, mile-long tailbacks on the roads and highways of Chattogram always hamper the trade.

READ MORE ON B3

বন্দরে আসা পণ্য কারখানায় পৌঁছাতে লাগে ১৫ দিনের বেশি

প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় পিছিয়ে
থাকায় ব্যয় বাড়ছে ব্যবসায়ের

■ ইত্তেফাক রিপোর্ট

বন্দরে পণ্যবাহী জাহাজ আসার পর তা খালাস প্রক্রিয়া শেষ করে কারখানায় পৌঁছাতে সময় লাগে ১৫ দিনের বেশি। একইভাবে কারখানা থেকে পণ্য পাঠানোর পর জাহাজীকরণ পর্যন্তও ১৫ দিন সময় লাগে। ব্যবসায়ীদের সংগঠন ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির (ডিসিসিআই) সম্প্রতি করোনা মহামারির কারণে পণ্য আমদানি-রপ্তানি নিয়ে একটি জরিপ চালিয়েছে। তাতে এ তথ্য উঠে এসেছে। গতকাল মঙ্গলবার লজিস্টিকস বিষয়ে এক অনলাইন সেমিনারে (ওয়েবিনার) এ তথ্য জানান ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ। এ সময় আমদানি-রপ্তানিকারকদের শীর্ষস্থানীয় প্রতিনিধি ও অর্থনীতিবিদরা তাদের মতামত তুলে ধরেন। এতে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অধ্যাপক ও গবেষণা প্রতিষ্ঠান সানেমের নির্বাহী পরিচালক ড. সেলিম রায়হান।

মূলত আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের সঙ্গে সম্পৃক্ত বিভিন্ন কাজগুলো লজিস্টিকস হিসেবে পরিচিত। এর মধ্যে সড়ক ও নৌপরিবহন, শুল্ক ও বন্দর ইস্যু, পণ্য গুদামজাতকরণের মতো বিষয়গুলো রয়েছে। বক্তারা জানান, এসব ক্ষেত্রে বাংলাদেশ প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় বেশ পিছিয়ে রয়েছে। ডিসিসিআই সভাপতি জানান, মহামারির সময়ে অপরিপূর্ণ লজিস্টিক সুবিধার কারণে চলতি বছরে আমাদের রপ্তানি প্রায় ১৭ শতাংশ কমে গেছে। তিনি জানান, 'বৈশ্বিক লজিস্টিক সূচক ২০১৮' অনুযায়ী বাংলাদেশের অবস্থান ১০০ এবং এক্ষেত্রে আমাদের প্রতিযোগী এশিয়ার অন্যান্য দেশসমূহের তুলনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি।

ডিসিসিআইর ঐ জরিপে দেখা যায়, কোভিড মহামারির কারণে ৪২ শতাংশ মনে করেন, কারখানা থেকে সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে ১৫ দিনের বেশি সময় প্রয়োজন হয়। আর ৬২ শতাংশ উদ্যোক্তা জানিয়েছেন, সমুদ্রবন্দর থেকে কারখানা পর্যন্ত পণ্য আমদানিতে ১৫ দিনের বেশি সময় লেগেছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী উদ্যোক্তাদের বেশির ভাগই জানিয়েছেন,

বন্দরে কন্টেইনার জট, পোর্ট ডেমারেজ চার্জ, কাস্টমস ক্লিয়ারেন্সে দীর্ঘসূত্রিতা, অপরিপূর্ণ বন্দর অবকাঠামো সুবিধা ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনায় অন্যতম প্রতিবন্ধকতা হিসেবে নেতিবাচক ভূমিকা পালন করেছে।

বিশ্বব্যাংকের মতে, রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা উন্নয়ন করা গেলে ব্যবসা পরিচালনায় প্রায় ৭-৩৫ শতাংশ ব্যয় কমানো সম্ভব। বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশ সমুদ্রবন্দরের ওপর নির্ভরশীল হলেও আমাদের বন্দরগুলো এখনো পুরোনো প্রযুক্তি এবং ব্যবস্থাপনার ওপর নির্ভরশীল। এ সময় বক্তারা লজিস্টিকস নীতিমালা প্রণয়ন, সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য একক

সংস্থা গঠন, বন্দরগুলোতে কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়ার অটোমেশন, বন্দরের সঙ্গে সড়ক, রেল ও নদীপথের যোগাযোগ উন্নয়নসহ উন্নত দেশগুলোর মতো 'লজিস্টিক ও ওয়ারহাউজ পার্ক' স্থাপনের আহ্বান জানান তারা।

আলোচনায় অংশ নিয়ে তৈরি পোশাক রপ্তানিকারকদের সংগঠন বিজিএমইএর সভাপতি ড. রুবানা হক লজিস্টিকস সেবাকে আরো সহজ করার ওপর গুরুত্ব দেন। একই সঙ্গে আন্তর্জাতিক যোগাযোগ বাড়ানোর কথাও বলেন। প্রসঙ্গক্রমে তিনি সম্প্রতি

বাংলাদেশ ভারতের একাধিক স্থলবন্দর পূর্ব ঘোষণা ছাড়াই হঠাৎ বন্ধ থাকায় ব্যবসায়ীদের ক্ষতির বিষয়টি তুলে ধরেন। তিনি আশিয়ান অঞ্চলের দেশগুলোর সঙ্গে সহযোগিতা আরো বাড়ানো এবং আশিয়ান প্লাস ওয়ান নীতিমালা প্রণয়নের আহ্বান জানান।

এ সময় অন্যদের মধ্যে বক্তব্য দেন গবেষণা প্রতিষ্ঠান পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সান্তার, পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান ড. মশরুর রিয়াজ, চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি মাহবুবুল আলম, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য মো. জাফর আলম, জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) প্রথম সচিব মো. আকবর হোসেন, বিন্ডের চেয়ারম্যান এবং ডিসিসিআইর সাবেক সভাপতি আবুল কাসেম খান প্রমুখ।



Experts, businesses for national logistics policy to improve business competitiveness

Staff Correspondent

EXPERTS and businesses on Tuesday urged the government to adopt a national logistics policy to increase the country's competitiveness in global trade and business saying that poor performance in the logistics index might impact exports negatively.

At a webinar organised by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry on 'Logistics - Issues and Challenges in Cross-Border Trade of Bangladesh', speak-

ers said that improvement in the Logistics Performance Index was crucial in increasing exports and a lower position in the logistics index might hurt the country's competitiveness.

Former DCCI president Abul Kasem Khan said that the government should formulate a comprehensive logistics policy under a single authority or ministry to supervise.

Requesting the government to declare logistics as a thrust sector, he said that logistics was a vast issue and

there was no single authority to look after it.

Citing an example of Vietnam, Kasem recommended that the common bonded warehousing system should be included in the logistic policy.

South Asian Network on Economic Modeling executive director Selim Raiha said that Bangladesh's progress in the Logistic Performance Index between 2007 and 2018 was not up to the expected level whereas China, Vietnam and Thailand had gained tremendous growth.

Continued from page 10
will get its real benefits,' he said.

Demanding incentives in export and domestic sales, Zaidi Sattar said that every year, 100 new products were added to the export basket but 80 per cent of them did not survive due to lack of incentives.

'We need to have an internal index of competitiveness which needs to be monitored regularly. We need to ensure the best utilisation of the full capacity of ports,' said Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association president Rubana Huq.

She said that in terms of improvement in the logistics

'A lower position in the LPI may hurt our competitiveness,' he added.

Besides, to increase export, improvement in the LPI is crucial, he said.

Selim suggested that the challenges of tariff and para-tariff issues, including customs modernisation, should be addressed and urged for full automation of port formalities, payment processes and harmonisation of HS code and customs formalities.

He also said that faster implementation of large infrastructure projects and up-

grading the railways, shipping and river connectivity could improve Bangladesh's position in the LPI.

Policy Research Institute chairman Zaidi Sattar said that the customs administration should play the role of a trade facilitator rather than that of a tax collector.

'If we can develop our port and custom infrastructures, our position in the LPI will improve, resulting in trade cost cuts. Through the improvement in the LPI score, the non-RMG sector

Continued on Page 11 Col. 4

performance, inward foreign direct investment and intra-regional trade were also important.

Regarding better coordination in the logistic sector, Rubana urged for the private sector's participation as all efforts were for the wellbeing of the country.

She also suggested that the ASEAN Plus One policy is adopted to connect Bangladesh with the trade of this region.

DCCI president Shams Mahmud said that despite remarkable economic progress, Bangladesh lagged behind competing countries in terms of logistics infrastructure competitiveness.

He said logistics costs

'Formulate National Logistics Policy'

Ibrahim Hossain Ovi

The country needs to formulate a national logistics policy and have enough investment in improving logistics infrastructure in order to enhance trade competitiveness, experts said yesterday.

They also emphasized allocating adequate land for the setting up of warehouses, especially in the newly established Special Economic Zones (SEZs).

Trade leaders and economists made the call at a webinar, entitled "Logistics: Issues and Challenges in cross-border trade of Bangladesh," organized by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI).

"Logistics facilitation of a country enhances its trade competitiveness through making on-time trading of goods and services with lower transaction costs. Efficient logistics enhances countries' competitive edge substantially by reducing the cost of



File photo of Chittagong port

DHAKA TRIBUNE

doing business," said DCCI president Shams Mahmud.

Efficient logistics management has a stronger effect on trade promotion than tariff cuts. Despite remarkable

economic progress, Bangladesh has lagged behind competing countries in terms of logistics infrastructure competitiveness, said the trade leader.

>> B2 COLUMN 2

<< B1 COLUMN 3

Therefore, developing adequate and diverse logistics infrastructure such as ports, multimodal sub-regional transport connectivity were key to improving trade competitiveness and securing low-cost trade potentials with South and South East Asian markets, he added.

Logistics and road transport costs in Bangladesh were higher than in many developing and developed countries, Shams added.

He recommended an automated customs clearance process, integrated port infrastructure with larger storage facilities and handling facilities.

He also urged a quicker implementation of WTO trade facilitation agreements.

BGMEA president Rubana Huq laid emphasis on the introduction of an internal index of competitiveness to monitor capacity.

"We need to have an internal index of competitiveness which

needs to be monitored regularly. Bangladesh needs to ensure the best utilization of the full capacity of ports," said Rubana Huq.

In terms of improvement in logistics performance, inward FDI and intra-regional trade were also important, said the trade leader.

Regarding better coordination in the logistics sector, she called for the private sector's participation as all efforts were for the well-being of the country. ●

Logistics infrastructure key to trade competitiveness

Speakers say at DCCI webinar

STAFF CORRESPONDENT

Development of adequate, diverse logistics infrastructure including ports, multimodal sub-regional transport connectivity is important to improve trade competitiveness and secure low-cost trade potentials with South and South East Asian markets, speakers said.

Discussants came up with the views at a virtual seminar organised by Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI) on Tuesday.

The Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA) President Rubana Huq joined the webinar as the guest of honour while DCCI President Shams Mahmud moderated the webinar.

Focusing on the best utilization of full capacity of ports, Rubana Huq said Bangladesh needs to have an internal index of competitiveness and it needs to be monitored regularly. In terms of improvement in logistics performance, inward FDI and intra-regional trade are also important, she said.

BGMEA president also suggested adopting ASEAN plus one policy to connect with the trade of this region.

Regarding pilferage in the bonded warehouse, she urged for ensuring punishment for the ill doers.

“Logistics facilitation enhances countries’ trade competitiveness through making on-time trading of goods and services with lower transaction costs. Efficient logistics enhances countries’ competitive edge substantially reducing cost of doing business,” said DCCI president Shams Mahmud.

The efficient logistics management has a stronger effect on trade promotion than tariff cuts. Despite remarkable economic progress, Bangladesh lags behind competing countries in terms of logistics infrastructure competitiveness, he added.

See page Biz-3

He also recommended for automated customs clearance process, integrated port infrastructure with larger storage facility, handling facility and terminal.

Among others, SANEM Executive Director Dr Selim Raihan, Policy Exchange Chairman Dr. M Masrur Reaz, and Chairman of the Policy Research Institute (PRI) Dr Zaidi Sattar also spoke on the occasion.

Businesses suffer on logistics shortcomings

BANGLADESH LOW AT COMPETITIVENESS



BUSINESS - BANGLADESH

TBS REPORT

Businesses demand a single authority to monitor all logistic supports to get competitive edge in the export markets

The kind of support that businesses get in Bangladesh is poorer than in competitor countries, they said.

The business leaders suggested formulating a comprehensive policy under which the single authority will operate.

DCCI President Shams Mahmud moderated the webinar, while Dr Selim Raihan, executive director at South Asian Network on Economic Modelling (Sanem), presented a keynote paper on Bangladesh's progress in Logistic Performance Index (LPI) between 2007 and 2018.

"Our progress in the index is not up to the mark compared to significant gains of China, Vietnam and Thailand. This lower position will hurt our competitiveness in the global market. So, the improvement in the Logistic support Index is crucial for our export boost," Dr Selim Raihan said.

Bangladesh scored 168 out of 190 in the 2020 Ease of Doing Business report and remained just ahead of war-torn Afghanistan in South Asia despite the improvement. Higher ranking (a low numerical value) indicates a better business environment.

Addressing the logistic performance situation, DCCI President Shams Mahmud said, "Bangladesh ranked 100th in the LPI 2018 and 105th in the Global Competitiveness Index. Logistic

SEE PAGE 2 COL 2

Bangladesh ranks 100th in Logistics Performance Index 2018

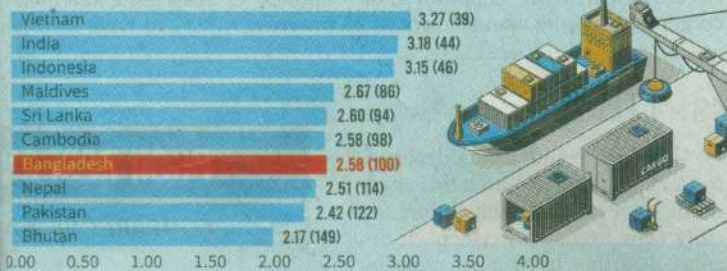
105th in the Global Competitiveness Index

Customs clearance performance worst among competitive countries

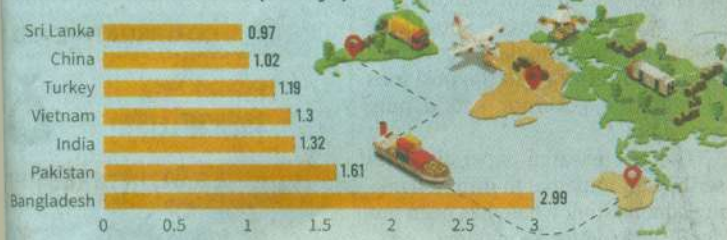
Bangladesh worst in Overall LPI growth among competitive countries

Delivery takes the most time at ports among Asian countries

Overall LPI: South Asia and South-East Asia



Port turnaround time (in days)



CONTINUED FROM PAGE 1

costs in Bangladesh are high in most sectors while road transport costs in Bangladesh are higher than in many developing and developed countries".

Development of adequate, diverse logistic infrastructure, including ports, multimodal sub-regional transport connectivity is important for improving our trade competitiveness and securing low-cost trade potentials in South and South East Asian markets, observed Shams Mahmud.

He also recommended an automated customs clearance process, integrated port infrastructure with larger storage facility and cargo handling facility at terminals.

He urged for a quicker implementation of the World Trade Organisation's trade facilitation agreements.

Dr Rubana Huq, president at Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association, said, "The World Bank's doing business index mostly depends on assumption, but we need to have an internal index of competitiveness which needs to be monitored regularly."

"We need to ensure best utilisation of full capacity of ports. In terms of improvement in logistics performance, inward foreign direct investment and intra-regional trade are also important."

Regarding better coordination in the logistic sector, she urged for the private sector's participation as all efforts are for the wellbeing of the country.

Another business leader of Bang-

ladesh, Abul Kasem Khan, chairperson of Business Initiative Leading Development (BUILD), said there is no single authority to look after logistics. "So, it is essential to formulate a comprehensive logistic policy under a single authority or a ministry to supervise those."

Mahbubul Alam, president at Chittagong Chamber of Commerce & Industry, said inter-ministerial coordination for logistic improvement is necessary. Chittagong Port has improved a lot but the logistic support for it is still lagging behind.

There needs to be a railway cargo connectivity with the Chittagong Port. Moreover, bay terminals and a cross-border link need to be developed, according to him.

Dr Zaidi Sattar, chairman at Policy Research Institute, (PRI) urged for customs modernisation.

"The customs administration should play a role of trade facilitator rather than being tax collector. If we can develop port and customs infrastructure, our position in the logistic performance index will improve resulting in a cut in trade costs. With the improvement in the index, the non-apparel sector will get its real benefits. Moreover, incentives should be given to exports and domestic sales," he added.

Zaidi Sattar claimed every year 100 new products are added to the export basket but 80% percent of those could not survive due to a lack of incentives.

Dr M Masrur Reaz, chairman at Policy Exchange, said, "There are third-party logistic service providers in different countries. But what we need is a logistic specific policy and a master plan, including land zoning."

Md Zafar Alam, member at Chittagong Port Authority, said the port cannot do everything for business logistical support. Customs clearance and road connectivity are two most important things for cargo delivery.

Next year, Bangladesh will see a notable improvement in the ease of doing business index, he said, adding that the government will build a bay terminal outside the city where an 18-meter draft vessel will be able to anchor. With the road connectivity, it will be in full function by 2025.

The Bangladesh Inland Water Transport Authority can establish small inland riverine barge ports across the country to lessen load on roads, he also said.

Mohammad Akbar Hossain, first secretary (Customs & VAT) at the National Board of Revenue (NBR), said Bangladesh Customs started its automation in 1994 but still there are bottlenecks and we have to eliminate these.

He also requested the trade bodies to create pressure on the NBR to implement all the measures of trade facilitation agreements. Soon an e-payment facility for the importers will be implemented, he informed. He underscored the importance of coordinated border management.

Speakers for master-plan under one specific observing authority

▶ AA Business Desk

Speakers at a webinar observed that adequate development, diverse logistics infrastructure, including ports and multimodal sub-regional transport connectivity are important to improve Bangladesh's trade competitiveness and secure low-cost trade potentials with South and South East Asian markets.

They made the observation at the webinar organised by Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI), said a press release. President of the Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA) Dr Rubana Huq joined the webinar as the guest of honour while DCCI President Shams Mahmud moderated the webinar. Rubana Huq said Bangladesh needs to have an internal index of competitiveness and which needs to be monitored regularly. "We need to ensure best utilization of full capacity of ports. In



terms of improvement in logistics performance, inward FDI and intra-regional trade are also important," she added. Regarding better coordination in the logistic sector, she urged for private sector's participation as all efforts are for the wellbeing of the country.

Shams Mahmud said logistics facilitation enhances countries' trade competitiveness through making on-time trading of goods and services with lower transaction costs.

"Efficient logistics enhances countries' competitive edge substan-

tially reducing the cost of doing business. The efficient logistics management has a stronger effect on trade promotion than tariff cuts. Despite remarkable economic progress, Bangladesh lags behind competing countries in terms of logistics infrastructure competitiveness," he added. Among others, SANEM Executive Director Dr Selim Raihan and Chairman of the Policy Research Institute (PRI) Dr Zaidi Sattar also spoke on the occasion.

Selim Raihan said Bangladesh's progress in Logistic Performance Index (LPI) between 2007 and 2018 is not up to the expected level whereas China, Vietnam, Thailand gained tremendous growth. "Lower position in LPI may hurt our competitiveness. Besides, to increase export, improvement in LPI is crucial," he added. He also emphasized on faster implementation of large infrastructure projects, upgradation of railways, shipping and river connectivity on the priority basis.



বন্দরে আসা পণ্য কারখানায় পৌঁছাতে লাগে ১৫ দিনের বেশি

প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় পিছিয়ে
থাকায় ব্যয় বাড়াচ্ছে ব্যবসায়ের

■ ইস্তেফাক রিপোর্ট

বন্দরে পণ্যবাহী জাহাজ আসার পর তা খালাস প্রক্রিয়া শেষ করে কারখানায় পৌঁছাতে সময় লাগে ১৫ দিনের বেশি। একইভাবে কারখানা থেকে পণ্য পাঠানোর পর জাহাজীকরণ পর্যন্তও ১৫ দিন সময় লাগে। ব্যবসায়ীদের সংগঠন ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) সম্প্রতি করোনা মহামারির কারণে পণ্য আমদানি-রপ্তানি নিয়ে একটি জরিপ চালিয়েছে। তাতে এ তথ্য উঠে এসেছে। গতকাল মঙ্গলবার লজিস্টিকস বিষয়ে এক অনলাইন সেমিনারে (ওয়েবিনার) এ তথ্য জানান ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ। এ সময় আমদানি-রপ্তানিকারকদের শীর্ষস্থানীয় প্রতিনিধি ও অর্থনীতিবিদরা তাদের মতামত তুলে ধরেন। এতে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অধ্যাপক ও গবেষণা প্রতিষ্ঠান সানেমের নির্বাহী পরিচালক ড. সেলিম রায়হান।

মূলত আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের সঙ্গে সম্পৃক্ত বিভিন্ন কাজগুলো লজিস্টিকস হিসেবে পরিচিত। এর মধ্যে সড়ক ও নৌপরিবহন, গুচ্ছ ও বন্দর ইস্যু, পণ্য গুদামজাতকরণের মতো বিষয়গুলো রয়েছে। বক্তারা জানান, এসব ক্ষেত্রে বাংলাদেশ প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় বেশ পিছিয়ে রয়েছে। ডিসিসিআই সভাপতি জানান, মহামারির সময়ে অপরিপূর্ণ লজিস্টিক সুবিধার কারণে চলতি বছরে আমাদের রপ্তানি প্রায় ১৭ শতাংশ কমে গেছে। তিনি জানান, 'বৈশ্বিক লজিস্টিক সূচক ২০১৮' অনুযায়ী বাংলাদেশের অবস্থান ১০০ এবং এক্ষেত্রে আমাদের প্রতিযোগী এশিয়ার অন্যান্য দেশসমূহের তুলনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি।

ডিসিসিআইর ঐ জরিপে দেখা যায়, কোভিড মহামারির কারণে ৪২ শতাংশ মনে করেন, কারখানা থেকে সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে ১৫ দিনের বেশি সময় প্রয়োজন হয়। আর ৬২ শতাংশ উদ্যোক্তা জানিয়েছেন, সমুদ্রবন্দর থেকে কারখানা পর্যন্ত পণ্য আমদানিতে ১৫ দিনের বেশি সময় লেগেছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী উদ্যোক্তাদের বেশির ভাগই জানিয়েছেন,

বন্দরে কন্টেইনার জট, পোর্ট ডেমারেজ চার্জ, কাস্টমস ক্লিয়ারেন্সে দীর্ঘসূত্রিতা, অপরিপূর্ণ বন্দর অবকাঠামো সুবিধা ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনায় অন্যতম প্রতিবন্ধকতা হিসেবে নেতিবাচক ভূমিকা পালন করছে।

বিশ্বব্যাংকের মতে, রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা উন্নয়ন করা গেলে ব্যবসা পরিচালনায় প্রায় ৭-৩৫ শতাংশ ব্যয় কমানো সম্ভব। বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশ সমুদ্রবন্দরের ওপর নির্ভরশীল হলেও আমাদের বন্দরগুলো এখনো পুরোনো প্রযুক্তি এবং ব্যবস্থাপনার ওপর নির্ভরশীল। এ সময় বক্তারা লজিস্টিকস নীতিমালা প্রণয়ন, সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য একক

সংস্থা গঠন, বন্দরগুলোতে কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়ার অটোমেশন, বন্দরের সঙ্গে সড়ক, রেল ও নদীপথের যোগাযোগ উন্নয়নসহ উন্নত দেশগুলোর মতো 'লজিস্টিক ও ওয়ারহাউজ পার্ক' স্থাপনের আহ্বান জানান তারা।

আলোচনায় অংশ নিয়ে তৈরি পোশাক রপ্তানিকারকদের সংগঠন বিজিএমইএর সভাপতি ড. রুবানা হক লজিস্টিকস সেবাকে আরো সহজ করার ওপর গুরুত্ব দেন। একই সঙ্গে আন্তর্জাতিক যোগাযোগ বাড়ানোর কথাও বলেন। প্রসঙ্গক্রমে তিনি সম্প্রতি

বাংলাদেশ ভারতের একাধিক স্থলবন্দর পূর্ব ঘোষণা ছাড়াই হঠাৎ বন্ধ থাকায় ব্যবসায়ীদের ক্ষতির বিষয়টি তুলে ধরেন। তিনি আশিয়ান অঞ্চলের দেশগুলোর সঙ্গে সহযোগিতা আরো বাড়ানো এবং আশিয়ান প্লাস ওয়ান নীতিমালা প্রণয়নের আহ্বান জানান।

এ সময় অন্যদের মধ্যে বক্তব্য দেন গবেষণা প্রতিষ্ঠান পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সান্তার, পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান ড. মার্শরুর রিয়াজ, চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি সভাপতি মাহবুবুল আলম, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য মো. জাফর আলম, জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) প্রথম সচিব মো. আকবর হোসেন, বিন্ডের চেয়ারম্যান এবং ডিসিসিআইর সাবেক সভাপতি আবুল কাসেম খান প্রমুখ।



প্রথম আলো

ব্যবসার খরচ ৭-৩৫% কমানো সম্ভব, যদি...

ঢাকা চেম্বারের আলোচনা

বন্দরে কনটেইনার-জট, ডেমারেজ চার্জ, কাস্টমস ছাড়পত্রে দীর্ঘসূত্রতা ও অপরিপাক্য অবকাঠামোর কারণে ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনায় প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করছে।

নিজস্ব প্রতিবেদক, ঢাকা

ঢাকা চেম্বারের সভাপতি শামস মাহমুদ বলেছেন, 'অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও অবকাঠামো খাতে অনেক অগ্রগতি হলেও দেশের লজিস্টিক (বাণিজ্য সহায়ক সুবিধা) ব্যবস্থাপনা বেশ পিছিয়ে রয়েছে। মহামারির সময় অপরিপাক্য লজিস্টিক সুবিধার কারণে আমাদের পণ্য রপ্তানি প্রায় ১৭ শতাংশ কমে গেছে।'

ঢাকা চেম্বারের সভাপতি বলেন, বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশ সমুদ্রবন্দরের ওপর নির্ভরশীল হলেও বন্দরগুলো পুরোনো প্রযুক্তি ও ব্যবস্থাপনার ওপর নির্ভরশীল। বন্দরে কনটেইনার-জট, ডেমারেজ চার্জ, কাস্টমস ছাড়পত্রে দীর্ঘসূত্রতা ও অপরিপাক্য অবকাঠামোর কারণে ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনায় প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করছে। এতে ব্যবসা পরিচালনা ব্যয় অনেক বাড়ছে। বিশ্বব্যাংকের বরাত দিয়ে তিনি বলেন, রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় উন্নতি করা গেলে ব্যবসা পরিচালনার খরচ ৭-৩৫ শতাংশ কমানো সম্ভব।

'লজিস্টিকস: বাংলাদেশের আন্তর্জাতিক বর্তমান প্রেক্ষিত ও চ্যালেঞ্জ' শীর্ষক অনলাইন আলোচনায় গতকাল মঙ্গলবার এসব কথা বলেন ঢাকা চেম্বারের সভাপতি শামস মাহমুদ। ঢাকা চেম্বার আয়োজনে এই সভায় প্রধান অতিথি ছিলেন তৈরি পোশাকশিল্প মালিকদের সংগঠন বিজিএমইএর সভাপতি রুবানা হক। মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন বেসরকারি গবেষণা প্রতিষ্ঠান সানেমের নির্বাহী পরিচালক সেলিম রায়হান।

আলোচনায় অংশ নিয়ে বিভিন্ন খাতের ব্যবসায়ীরা নেতারা সরকারের প্রতি একটি লজিস্টিক নীতিমালা প্রণয়নের আহ্বান জানান। এ ছাড়া কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়ার অটোমেশন, কনটেইনার ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি, গভীর সমুদ্রবন্দর স্থাপন, বন্দর কর্তৃপক্ষ ও বেসরকারি খাতের উদ্যোক্তাদের মধ্যে সমন্বয় বৃদ্ধি, উন্নত দেশের মতো লজিস্টিক এবং ওয়্যার হাউস পার্ক স্থাপন এবং আমদানি করা কাঁচামাল সংরক্ষণে বন্ডেড ওয়্যার হাউস স্থাপনের ওপর গুরুত্বারোপ করেন।



লজিস্টিক সেবা প্রদানে

মন্ত্রণালয়গুলোর মধ্যে সমন্বয়হীনতার কারণে বেসরকারি খাত ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

মাহবুবুল আলম, সভাপতি, চট্টগ্রাম চেম্বার

চট্টগ্রাম বন্দরে প্রতিদিন ৮-১০ হাজার পণ্যবাহী ট্রাক আসা-যাওয়া করে। তবে কোনো টার্মিনাল না থাকায় যত্রতত্র ট্রাক দাঁড়িয়ে থাকে। সে কারণে ভয়াবহ যানজট হয় বলে উল্লেখ করেন চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম। তিনি আরও বলেন, লজিস্টিক সেবা প্রদানে মন্ত্রণালয়গুলোর মধ্যে সমন্বয়হীনতার কারণে বেসরকারি খাত ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। বন্দর থেকে পণ্য পরিবহন সহজ করার জন্য রেলওয়ের কনটেইনার সেবা বাড়ানো প্রয়োজন বলে মনে করেন তিনি।

মূল প্রবন্ধে সেলিম রায়হান বলেন, লজিস্টিক সেবা প্রদানে প্রতিযোগী দেশগুলোর চেয়ে বেশ পিছিয়ে আছে বাংলাদেশ। রপ্তানি বহুমুখীকরণ প্রক্রিয়া মারাত্মকভাবে ব্যাহত হচ্ছে এ কারণে। তিনি বলেন, বৈদেশিক বিনিয়োগ আকর্ষণে লজিস্টিক মানদণ্ডে বাংলাদেশের অবস্থান উন্নতি করতে হবে।

লজিস্টিক সেবা নিশ্চিত করতে একটি মন্ত্রণালয়কে দায়িত্ব দেওয়া প্রয়োজন বলে মনে করেন বিস্তের চেয়ারম্যান আবুল কাসেম খান। তিনি আরও বলেন, দেশীয় ছোট ছোট প্রতিষ্ঠানের জন্য কাঁচামাল সরবরাহ নিশ্চিত করতে কেন্দ্রীয় বন্ডেড ওয়্যার হাউস করা যেতে পারে।

পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান জায়েদী সাত্তার বলেন, 'প্রতিবছর শতাধিক নতুন পণ্য আমাদের বাজারে এলেও প্রয়োজনীয় প্রণোদনা ও বাজার সম্প্রসারণ ব্যবস্থার অনুপস্থিতির কারণে প্রায় ৮০টি হারিয়ে যাচ্ছে। এ অবস্থা থেকে উত্তরণে নতুন পণ্য উৎপাদনকারী প্রতিষ্ঠানকে আর্থিক প্রণোদনা দিতে হবে।'

বিজিএমইএর সভাপতি রুবানা হক বলেন, 'ব্যবসা-বাণিজ্যে প্রয়োজনীয় লজিস্টিক সেবা নিশ্চিত করতে নিজস্ব মানদণ্ড থাকতে হবে।'

অনুষ্ঠানে আরও বক্তব্য দেন বেসরকারি গবেষণা প্রতিষ্ঠান পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান এম মাহবুবুল রিয়াজ, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম, জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) ফাস্ট সেক্রেটারি (কাস্টম অ্যান্ড ট্যাট) মো. আকবর হোসেন প্রমুখ।

সমকাল

লজিস্টিক সেবার তদারকিতে একক সংস্থা চান ব্যবসায়ীরা

■ সমকাল প্রতিবেদক

কভিড-১৯ মহামারির কারণে গত অর্ধবছরে রপ্তানি বড় ধরনের ধাক্কা খেয়েছে। এখন পরিস্থিতির উন্নতি হলেও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় পিছিয়ে থাকায় নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে রপ্তানির পাশাপাশি আমদানি কার্যক্রমেও। করোনাকালে সমুদ্রবন্দর দিয়ে পণ্য আমদানি ও রপ্তানিতে ১৫ দিন সময় লেগেছে। কাজক্ষিত অর্থনৈতিক উন্নয়ন নিশ্চিত করতে এ খাতে আরও দ্রুত সেবা দিতে হবে। এ জন্য অবিলম্বে লজিস্টিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা প্রণয়ন, সংশ্লিষ্ট সব স্টেকহোল্ডারের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য একক সংস্থা গঠন, বন্দরগুলোতে পুরোদমে স্বয়ংক্রিয় কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া চালু, বন্দরের সঙ্গে সড়ক, রেল, নদীপথের যোগাযোগ উন্নয়নসহ উন্নত দেশগুলোর মতো 'লজিস্টিক ও ওয়ারহাউস পার্ক' স্থাপন করতে হবে।

ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রিজ (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'লজিস্টিকস : বাংলাদেশের আন্তঃবাণিজ্যের বর্তমান প্রেক্ষিত ও চ্যালেঞ্জ' শীর্ষক এক ওয়েবিনারে গতকাল মঙ্গলবার এমন পর্যবেক্ষণ তুলে ধরেন ব্যবসায়ী ও অর্থনীতিবিদরা।

চেম্বারের সভাপতি শামস মাহমুদ বলেন, লজিস্টিক সেবা ব্যবসা-বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক উন্নয়নের অন্যতম নিয়ামক, যা বৈশ্বিক বাণিজ্যে সময়মতো এবং কম খরচে পণ্য ও সেবা সরবরাহ নিশ্চিত করতে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। এটির ওপর প্রতিযোগিতা সক্ষমতা নির্ভর করে। তিনি জানান, বৈশ্বিক লজিস্টিক সূচক ২০১৮ অনুযায়ী বাংলাদেশের অবস্থান ১০০। এক্ষেত্রে প্রতিযোগী ভিয়েতনাম বা ইন্দোনেশিয়াসহ অন্যান্য এশিয়ার দেশ অনেক এগিয়ে।

বিজিএমইএ সভাপতি ড. রুবানা হক বলেন, ব্যবসা-বাণিজ্যে প্রয়োজনীয় লজিস্টিক সেবা নিশ্চিত করতে একটি নিজস্ব মানদণ্ড করা উচিত। প্রতিনিয়ত এ কার্যক্রম নজরদারিতে রাখতে হবে।

মূল প্রবন্ধে গবেষণা প্রতিষ্ঠান সানেমের নির্বাহী পরিচালক অধ্যাপক ড. সেলিম রায়হান জানান, লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় যে দেশ যত বেশি উন্নত, তার জিডিপি তত বেশি। তিনি বলেন, লজিস্টিক সেবা প্রদানে বাংলাদেশ প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় বেশ পিছিয়ে আছে এবং এতে রপ্তানি বহুমুখীকরণ

অংশগ্রহণ নিশ্চিত করতে নীতিমালা করা প্রয়োজন। ভিয়েতনামের 'গ্লোবাল ডিস্ট্রিবিউশন সেন্টার'-এর আদলে 'কমন বডেড ওয়ারহাউজিং' স্থাপন করা যেতে পারে বলে তিনি উল্লেখ করেন।

চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা বাড়লেও বিশ্ব মানদণ্ডে এখনও পিছিয়ে। বন্দর থেকে পণ্য পরিবহনে সহজ করতে রেলওয়ের কনটেইনার সেবা বাড়ানোর ওপর গুরুত্ব আরোপ করেন তিনি।

পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সান্তার বলেন, প্রতিবছর নতুন ১০০ পণ্য বাজারে এলেও প্রয়োজনীয় প্রণোদনা ও বাজার সম্প্রসারণ ব্যবস্থার অনুপস্থিতির কারণে প্রায় ৮০টি হারিয়ে যাচ্ছে।

পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান এম মাহমুদ রিয়াজ জানান, ব্যবসায়ীদের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স পেতে গড়ে ১৬৭ ঘণ্টা সময় লাগে, যেখানে ভিয়েতনামের লাগে ৫৫ ঘণ্টা। বর্ডার ক্লিয়ারেন্সের জন্য বাংলাদেশে খরচ হয় প্রতি শিপমেন্টে ৪০৮ ডলার। যেখানে ভিয়েতনামে এ খরচ ২০৯ ডলার এবং ইন্দোনেশিয়ায় ২১১ ডলার। তিনি বলেন, এ তথ্য বলছে প্রতিযোগিতায় টিকে থাকতে আমাদের কী করতে হবে। সুপ্রিম কোর্টের আইনজীবী ব্যারিস্টার সামির সান্তার বলেন, দেশের বাণিজ্য সক্ষমতা উন্নয়নে লজিস্টিক খাতে যুগোপযোগী করার বিকল্প নেই।

বন্দরে সেবা প্রদানে সব সংস্থার মধ্যে সমন্বয় দরকার বলে মনে করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) ফাস্ট সেক্রেটারি (কাস্টমস অ্যান্ড ভ্যাট) আকবর হোসেন বলেন, 'এসআইকোডা ওয়ার্ল্ড' কার্যকরের মাধ্যমে দেশের বন্দরগুলোর কাস্টমস কার্যক্রম অনেকাংশেই অটোমেশনের আওতায় চলে এসেছে। 'ন্যাশনাল সিঙ্গেল উইন্ডো' প্রকল্পের বাস্তবায়ন হলে, বিদ্যমান সমস্যাগুলো কমবে।



ঢাকা চেম্বারের
ওয়েবিনারে
জাতীয়
নীতিমালা
করার তাগিদ



ক্রাউন রেডি মিক্স কংক্রিট
নিশ্চিত করে আপনার
স্থাপনার জন্য প্রয়োজনীয় ও
কাজক্ষিত Strength

প্রক্রিয়া ব্যাপকভাবে ব্যাহত হচ্ছে। বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে লজিস্টিক মানদণ্ডে বাংলাদেশের অবস্থানের উন্নতি করা দরকার। তিনি বলেন, লজিস্টিকে উন্নতি না করে মধ্যম আয়ের দেশে উন্নীত হওয়া কঠিন। বৈশ্বিক বাণিজ্যে যারা এগিয়েছে তারা এ খাতের ব্যবস্থাপনায় উন্নতি করেছে।

লজিস্টিককে থার্স্ট সেক্টর হিসেবে ঘোষণা করার প্রস্তাব করে বিল্ড চেয়ারম্যান আবুল কাসেম খান বলেন, লজিস্টিক সেবা প্রদানে একটি স্বতন্ত্র সংস্থা গঠন এবং একটি মন্ত্রণালয়ের অধীনে সব সংস্থার

দক্ষিণ এশিয়ায় বাংলাদেশের

বন্দরে সময়ক্ষেপণ সবচেয়ে বেশি

নিজস্ব প্রতিবেদক ■

বিশ্ববাজারে পোশাক রফতানিতে চীনের পরই অবস্থান বাংলাদেশের। পোশাকসহ দেশের পণ্য রফতানি ও আমদানির ৯০ শতাংশই হয় সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম দিয়ে। দক্ষিণ এশিয়ায় অন্যতম সক্রিয় এ বন্দরটিতে জাহাজ ভেরা, পণ্য ওঠা-নামা থেকে শুরু করে প্রতিটি কাজে অনেক সময় লাগে। বন্দর ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক সংস্থার তথ্য বলছে, দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে বাংলাদেশের বন্দরেই সময়ক্ষেপণ হয় সবচেয়ে বেশি।

গতকাল ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) 'লজিস্টিকস : বাংলাদেশের আন্তর্জাতিক বর্তমান প্রেক্ষিত ও চ্যালেঞ্জ' শীর্ষক ওয়েবিনার অনুষ্ঠিত হয়। ওয়েবিনারে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন বেসরকারি গবেষণা প্রতিষ্ঠান সানেমের নির্বাহী পরিচালক এবং ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অর্থনীতি বিভাগের অধ্যাপক ড. সেলিম রায়হান। মূল প্রবন্ধ উপস্থাপনায় বন্দরসংক্রান্ত আন্তর্জাতিক সংস্থার তথ্য-উপাত্তের বরাতে বিভিন্ন দেশের সঙ্গে বাংলাদেশের বন্দরের তুলনামূলক টার্নঅ্যারাউন্ড টাইমের বিষয়ে উল্লেখ করা হয়।

অনুষ্ঠিত ওয়েবিনারে সম্মানিত অতিথি হিসেবে যোগ দেন বাংলাদেশ পোশাক প্রস্তুতকারক ও রফতানিকারক সমিতির (বিজিএমইএ) সভাপতি ড. রুবানা হক। নির্ধারিত আলোচনায় বাংলাদেশ সুপ্রিম কোর্টের অ্যাডভোকেট ব্যারিস্টার সামির সাত্তার, পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান ড. এম মার্শরর রিয়াজ, পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সাত্তার, চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি মাহবুবুল আলম, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম এবং জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) ফাস্ট সেক্রেটারি (কাস্টম অ্যান্ড ভ্যাট) মো. আকবর হোসেন অংশগ্রহণ করেন। ওয়েবিনারে যুক্ত ছিলেন ডিসিসিআই উর্ধ্বতন সহসভাপতি এনকেএ মবিন, এফসিএ, এফসিএস।

ওয়েবিনারে উপস্থাপিত মূল প্রবন্ধে বলা হয়, শ্রীলঙ্কায় পোর্ট টার্নঅ্যারাউন্ড টাইম শূন্য দশমিক ৯৭ বা প্রায় একদিন। চীনে ১ দশমিক শূন্য ২ বা একদিনের কিছু বেশি। ভিয়েতনামে ১ দশমিক ৩ দিন। ভারতে ১ দশমিক ৩২ দিন এবং পাকিস্তানে ১ দশমিক ৬১ দিন। এদিকে বাংলাদেশের বন্দরে পোর্ট টার্নওভার টাইম ২ দশমিক ৯৯ বা প্রায় ৩ দিন। এ চিত্র অনুযায়ী দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে বাংলাদেশের পোর্ট টার্নঅ্যারাউন্ড টাইম সবচেয়ে বেশি।

অধ্যাপক ড. সেলিম রায়হান বলেন, বিশ্বব্যাপ্তির লজিস্টিক পারফরম্যান্স সূচকের প্রধানত কাস্টমস, অবকাঠামো, আন্তর্জাতিক শিপমেন্ট, লজিস্টিক মান ও দক্ষতা, ট্র্যাকিং অ্যান্ড ট্রেসিং এবং সময়োপযোগিতা এ ছয়টি বিষয়টিকে

বিবেচনা করা হয়। লজিস্টিক সেবা প্রদানে বাংলাদেশ প্রতিযোগী দেশগুলোর চেয়ে বেশ পিছিয়ে রয়েছে এবং লজিস্টিক সুবিধাপ্রাপ্তির অভাবে আমাদের রফতানি বহুমুখীকরণ প্রক্রিয়া মারাত্মকভাবে ব্যাহত হচ্ছে। এছাড়া এর ফলে জিডিপি প্রবৃদ্ধি এবং মাথাপিছু আয় বৃদ্ধিতে লজিস্টিক সুবিধা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে।

স্বাগত বক্তব্যে ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ বলেন, ডিসিসিআই পরিচালিত একটি জরিপে দেখা যায়, কভিড মহামারীর কারণে ৪২ শতাংশ মনে করেন, ফ্যাক্টরি থেকে সমুদ্রবন্দরের মাধ্যমে পণ্য রফতানির ক্ষেত্রে ১৫ দিনের বেশি সময় প্রয়োজন হয় এবং ৬২ শতাংশ উদ্যোক্তার সমুদ্রবন্দর থেকে কারখানা পর্যন্ত পণ্য আমদানিতে ১৫ দিনের বেশি সময় লেগেছে বলে মত প্রকাশ করেন।

ড. রুবানা হক বলেন, ব্যবসা-বাণিজ্যে প্রয়োজনীয় লজিস্টিক সেবা নিশ্চিতকরণে আমাদের একটি নিজস্ব মানদণ্ড থাকতে হবে এবং প্রতিনিয়ত তা নজরদারির

আওতায় রাখতে হবে। বাণিজ্য বিষয়ক সংস্কারকাজগুলো গুছিয়ে উপস্থাপনের জন্য আন্তর্জাতিক সংস্থার কমিটি প্রণয়ন করা আবশ্যিক। এছাড়া তিনি কাস্টমস প্রক্রিয়া সহজীকরণ, আশিয়ান অঞ্চলের দেশগুলোর সঙ্গে সহযোগিতা আরো বাড়ানো এবং আশিয়ান গ্লাস ওয়ান নীতিমালা প্রণয়নের আহ্বান জানান।

ড. এম মার্শরর রিয়াজ বলেন, লজিস্টিক সেবা নিশ্চিতকরণ ও অবকাঠামো খাত এবং সাপ্লাই

চেইনের উন্নয়ন খুবই গুরুত্বপূর্ণ। এ বিষয়ে একটি নীতিমালা প্রণয়ন এখন সময়ের দাবি। এছাড়া তিনি বন্ডেড ওয়্যারহাউজ স্থাপনে গুরুত্বারোপ করেন। লজিস্টিক সেবা প্রদানে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও সংস্থাগুলোর মধ্যে সমন্বয় বাড়ানো অত্যন্ত জরুরি উল্লেখ করে চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, এদের সমন্বয়হীনতার অভাবে দেশের বেসরকারি খাত মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

বর্তমানে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে ৩০ লাখ কন্টেইনার পরিবহন করা হচ্ছে জানিয়ে মো. জাফর আলম বলেন, বন্দরের সেবা প্রদানে সরকারের বেশকিছু সংস্থা জড়িত এবং সবার মধ্যকার সমন্বয় এখনো একান্ত অপরিহার্য।

মো. আকবর হোসেন তার বক্তব্যে বলেন, আমদানিকারকদের জন্য এনবিআর ইতোমধ্যে 'প্রি-অ্যারাইভাল' প্রক্রিয়ার কার্যক্রম চালু করেছে, ফলে বন্দরের কন্টেইনার জট কমবে ও পণ্য খালাস প্রক্রিয়া দ্রুততর হবে।

মুক্ত আলোচনায় বিস্তারিত চেয়ারম্যান এবং ঢাকা চেম্বারের সাবেক সভাপতি আবুল কাসেম খান বলেন, লজিস্টিক সেবা প্রদানে একটি স্বতন্ত্র সংস্থা স্থাপন এবং একটি মন্ত্রণালয়ের অধীনে সব সংস্থার অংশগ্রহণ নিশ্চিতকরণে সমন্বিত নীতিমালা প্রণয়ন করা প্রয়োজন বলে উল্লেখ করেন। এছাড়া তিনি লজিস্টিককে একটি থ্রাস্ট সেক্টর হিসেবে ঘোষণার প্রস্তাব করেন।



কালের বর্ধ

লজিস্টিক সেবায় পিছিয়ে বাংলাদেশ, ব্যয় বাড়ছে

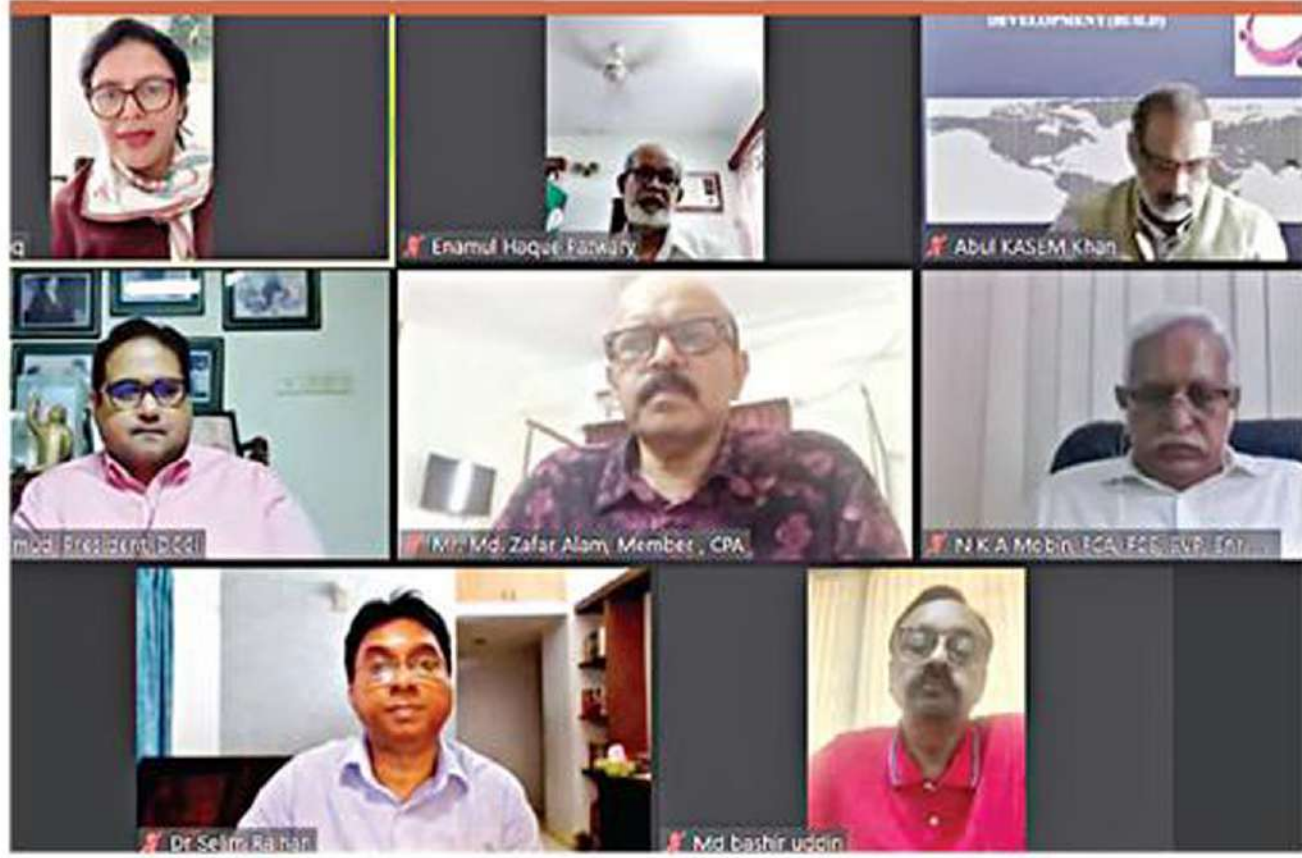
নিজস্ব প্রতিবেদক ▷

বন্দরে পণ্যবাহী জাহাজ আসার পর তা খালাস প্রক্রিয়া শেষ করে কারখানায় পৌঁছাতে সময় লাগে ১৫ দিন। একইভাবে কারখানা থেকে পণ্য পাঠানোর পর জাহাজীকরণ পর্যন্তও লাগে ১৫ দিন। ফলে প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় পিছিয়ে পড়ছে বাংলাদেশ, একই সঙ্গে ব্যবসায় ব্যয়ও বাড়ছে। ব্যবসায়ীদের সংগঠন ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির (ডিসিসিআই) এক জরিপে এ তথ্য উঠে এসেছে। সম্প্রতি করোনা মহামারির কারণে পণ্য আমদানি-রপ্তানিসংক্রান্ত এই জরিপটি করা হয়। গতকাল মঙ্গলবার লজিস্টিকস বিষয়ে এক অনলাইন সেমিনারে এ নিয়ে বিস্তারিত তথ্য জানান ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ। এ সময় আমদানি-রপ্তানিকারকদের শীর্ষস্থানীয় প্রতিনিধি ও অর্থনীতিবিদরা তাঁদের মতামত তুলে ধরেন। এতে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অধ্যাপক ও গবেষণা প্রতিষ্ঠান সানেমের নির্বাহী পরিচালক ড. সেলিম রায়হান।

মূলত আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের সঙ্গে সম্পৃক্ত বিভিন্ন কাজগুলো লজিস্টিকস হিসেবে পরিচিত। এর মধ্যে সড়ক ও নৌপরিবহন, শুল্ক ও বন্দর ইস্যু, পণ্য গুদামজাতকরণের মতো বিষয়গুলো রয়েছে। বক্তারা জানান, এসব ক্ষেত্রে বাংলাদেশ প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় বেশ পিছিয়ে রয়েছে।

ডিসিসিআই সভাপতি জানান, মহামারির সময় অপরিপূর্ণ লজিস্টিক সুবিধার কারণে চলতি বছরে আমাদের রপ্তানি প্রায় ১৭ শতাংশ কমে গেছে। 'বৈশ্বিক লজিস্টিক সূচক ২০১৮' অনুযায়ী বাংলাদেশের অবস্থান ১০০ এবং এ ক্ষেত্রে আমাদের প্রতিযোগী এশিয়ার অন্য দেশগুলোর তুলনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি।

ডিসিসিআইয়ের ওই জরিপে দেখা যায়, কভিড মহামারির কারণে ৪২ শতাংশ মনে করেন, কারখানা থেকে সমুদ্রবন্দরের মাধ্যমে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে ১৫ দিনের বেশি সময় প্রয়োজন হয়। আর ৬২ শতাংশ উদ্যোক্তা জানিয়েছেন, সমুদ্রবন্দর থেকে কারখানা পর্যন্ত পণ্য আমদানিতে ১৫ দিনের বেশি সময় লেগেছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী উদ্যোক্তাদের বেশির ভাগই জানিয়েছেন, বন্দরে কনটেইনার জট, পোর্ট ডেমারেজ চার্জ, কাস্টমস ক্লিয়ারেন্সে দীর্ঘসূত্রতা, অপরিপূর্ণ বন্দর



গতকাল লজিস্টিকস বিষয়ে এক অনলাইন সেমিনারে অতিথিরা

বিশ্বব্যাংকের মতে, রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা উন্নয়ন করা গেলে ব্যবসা পরিচালনায় ৭ থেকে ৩৫ শতাংশ ব্যয় কমানো সম্ভব

অবকাঠামো সুবিধা ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনায় অন্যতম প্রতিবন্ধকতা হিসেবে নেতিবাচক ভূমিকা পালন করছে।

বিশ্বব্যাংকের মতে, রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা উন্নয়ন করা গেলে ব্যবসা পরিচালনায় ৭ থেকে ৩৫ শতাংশ ব্যয় কমানো সম্ভব। বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশ সমুদ্রবন্দরের ওপর নির্ভরশীল হলেও আমাদের বন্দরগুলো এখনো পুরনো প্রযুক্তি এবং ব্যবস্থাপনার ওপর নির্ভরশীল। এ সময় বক্তারা লজিস্টিকস নীতিমালা প্রণয়ন, সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য একক সংস্থা গঠন, বন্দরগুলোতে কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়ার অটোমেশন, বন্দরের সঙ্গে সড়ক, রেল ও নদীপথের যোগাযোগ উন্নয়নসহ উন্নত দেশগুলোর মতো 'লজিস্টিক ও ওয়ারহাউস পার্ক' স্থাপনের আহ্বান জানান তাঁরা।

আলোচনায় অংশ নিয়ে তৈরি পোশাক রপ্তানিকারকদের সংগঠন বিজিএমইএর সভাপতি ড. রুবানা হক লজিস্টিকস সেবাকে আরো সহজ করার ওপর গুরুত্ব দেন। একই সঙ্গে আন্তর্দেশীয় যোগাযোগ বাড়ানোর কথাও বলেন। প্রসঙ্গক্রমে তিনি

সম্প্রতি বাংলাদেশ-ভারতের একাধিক স্থলবন্দর পূর্ব ঘোষণা ছাড়াই হঠাৎ বন্ধ থাকায় ব্যবসায়ীদের ক্ষতির বিষয়টি তুলে ধরেন। তিনি আশিয়ান অঞ্চলের দেশগুলোর সঙ্গে সহযোগিতা আরো বাড়ানো এবং আশিয়ান প্লাস ওয়ান নীতিমালা প্রণয়নের আহ্বান জানান। এ সময় অন্যদের মধ্যে বক্তব্য দেন গবেষণা প্রতিষ্ঠান পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সাত্তার। তিনি বলেন, মডার্ন কাস্টম সেবা হলো ট্রেড ফ্যাসিলিটেড করা-শুধু রাজস্ব আদায় করা নয়। এই বিষয়টিকে এখন আরো গুরুত্ব দেওয়ার সময় এসেছে। ফলে নতুন নতুন পণ্য রপ্তানির জন্য এলেও ইনসেন্টিভ না পাওয়ায় এসব পণ্য আবারও হারিয়ে যাচ্ছে।

পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান ড. মশরুর রিয়াজ, চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি মাহবুবুল আলম, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য মো. জাফর আলম, জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) প্রথম সচিব মো. আকবর হোসেন, বিশ্বের চেয়ারম্যান এবং ডিসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি আবুল কাসেম খান।

সীমান্ত বাণিজ্যে বড় বাধা আন্তঃমন্ত্রণালয়

যাযাদি রিপোর্ট

বাংলাদেশে অনেক ভালো কিছু হচ্ছে। কিন্তু এক মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে অন্য মন্ত্রণালয়ের ভালো যোগাযোগ না থাকায় সেটা সঠিকভাবে প্রচার হচ্ছে না। আন্তঃমন্ত্রণালয়ের এই সমস্যার অভাব সীমান্ত বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বড় নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে।

মঙ্গলবার ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'লজিস্টিকস ইস্যুস অ্যান্ড চ্যালেঞ্জ ইন ট্রান্স-বর্ডার ট্রেড অব বাংলাদেশ' শীর্ষক এক ভার্চুয়াল আলোচনা সভায় এসব কথা বলেন ব্যবসায়ীরা।

ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদের সঞ্চালনায় এতে বক্তব্য রাখেন বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক, পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সাজুর, এনবিআরের প্রথম সচিব (শুক গোয়েন্দা ও নিরীক্ষা) মোহাম্মদ আকবর হোসেন, চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম, ডিসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি আবুল কাশেম খান প্রমুখ।

আলোচনা সভার মূল শ্রবক তুলে ধরেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অর্থনীতির অধ্যাপক সেলিম রায়হান। এতে বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স ইনডেক্সসহ (এলপিআই) বিভিন্ন সূচকে বাংলাদেশের পিছিয়ে থাকার তথ্য তুলে ধরা হয়। আলোচনায় অংশ নিয়ে বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা

ডিসিসির আলোচনায় বক্তারা

হক বলেন, 'বিশ্বব্যাংকের ডুইং বিজনেসটা ধারণানির্ভর। আমরা হয়ত আমাদের জায়গাটাকে স্পষ্টভাবে তুলে ধরতে পারি না। কাজেই আমাদের অত্যন্তরূপ অবস্থানটা একটু শক্তিশালী করা দরকার। আমাদের নিজেদেরও একটি ইনডেক্স থাকা উচিত।' তিনি বলেন, 'চট্টগ্রাম বন্দরে ক্যাপিসিটি হলো ৪৯ হাজার ১৮টি কন্টেইনার। সেখানে ৩৩ হাজার ১৭টি হচ্ছে। সুতরাং, অতিরিক্ত ক্যাপিসিটি আছে। কিন্তু আমরা কলছি স্বল্পতা। আমরা শুধু বিশ্বব্যাংককে দোষ দেই কেন? আমরা নিজেরাই তো পারসেপশনের দোষে দোষী। প্রত্যেকটি কথায় আমরা নেগেটিভ খুঁজি। নেগেটিভ হওয়ার কোনো কারণ নেই।'

বিজিএমইএ সভাপতি বলেন, বহু ভালো কিছু হচ্ছে। কিন্তু সেটার কোনো প্রচার নেই। আমরা আত্মসমালোচনায় সারাক্ষণ এতবেশি জড়িয়ে থাকি, নিজেদের ভালোটা আমরা ঠিকমতো দেখি না।

তিনি বলেন, 'কাজ কিন্তু হচ্ছে। কাজটাকে জুড়িয়ে কলার মতো সেই মুখপাত্রটি নেই। অথবা আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয় নেই বলে আসলে এক মন্ত্রণালয় অন্য মন্ত্রণালয়ের কথা অত জুড়িয়ে কলছে না। একসঙ্গে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা এবং কমিটি করা খুব জরুরি।'

পিআরআইয়ের চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সাজুর বলেন, 'প্রতিবছর রপ্তানিতে ১০০টির মতো নতুন পণ্য যুক্ত হচ্ছে। কিন্তু পরবর্তীতে এর ৮০ শতাংশই হারিয়ে যাচ্ছে। মাত্র ২০ শতাংশের মতো টিকে থাকছে। এর কারণ হলো রপ্তানির ক্ষেত্রে যে ধরনের নীতি সহায়তা দরকার, এগুলো পাচ্ছে না।'

এনবিআরের প্রথম সচিব (শুক গোয়েন্দা ও নিরীক্ষা) মোহাম্মদ আকবর হোসেন বলেন, 'চট্টগ্রামে ৭-৮ কিলোমিটারের একটি বন্দর সন্ধ্যোগ রাস্তা করতে ৩-৪ বছর লেগে যাচ্ছে। একটা রাস্তা করতে এত সময় লাগছে, তাহলে আমাদের ট্রেড ক্যামিসিটি কী হবে?' চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, 'আমাদের সব থেকে বড় সমস্যা সমন্বয়ের অভাব। ব্যবসা-বাণিজ্যের ক্ষেত্রে যে মন্ত্রণালয়গুলো সম্পৃক্ত, এর একটির সঙ্গে আর একটির সমন্বয় নেই। মন্ত্রণালয়গুলোর মধ্যে সমন্বয় অত্যন্ত জরুরি।'

চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা অনেক বেড়েছে, কিন্তু লজিস্টিক সাপোর্ট অত্যন্ত কম জানিয়ে তিনি বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরে দ্রুত বের্টার্মিনাল চালু করতে হবে। 'সারাদেশ থেকে প্রতিদিন চট্টগ্রামে ৮-১০ হাজার ট্রাক আসে। অথচ চট্টগ্রামে একটিও ট্রাক টার্মিনাল নেই। ফলে ট্রাকগুলো যেখানে-সেখানে দাঁড়িয়ে থাকে। এতে চট্টগ্রামে যানজট সৃষ্টি হয়, পণ্য নিয়ে ট্রাক বের হতে অনেক সময় লেগে যায়।'

সংবাদ

বাংলাদেশের মুখপত্র

আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয়ের অভাব সীমান্ত বাণিজ্যে বড় বাধা : ডিসিসিআই

অর্থনৈতিক বার্তা পরিবেশক

দেশের এক মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে অন্য মন্ত্রণালয়ের মধ্যে ভালো যোগাযোগ নেই। এতে বাংলাদেশে কোন ভালো কাজ হলেও তা সঠিকভাবে প্রচার হচ্ছে না। আর আন্তঃমন্ত্রণালয়ের এই সমন্বয়ের অভাব সীমান্ত বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বড় নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। তাই একসঙ্গে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা এবং কমিটি করা খুব জরুরি।

গতকাল ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'লজিস্টিকস ইস্যুস অ্যান্ড চ্যালেঞ্জ ইন ক্রস-বর্ডার ট্রেড অব বাংলাদেশ' শীর্ষক এক ভার্সুয়াল আলোচনা সভায় এসব কথা বলেন ব্যবসায়ীরা। ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদের সঞ্চালনায় এতে বক্তব্য রাখেন বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক, পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সান্তার, এনবিআরের প্রথম সচিব (ডক্ট গ্যোয়েন্দা ও নিরীক্ষা) মোহাম্মদ আকবর হোসেন, চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম, ডিসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি আবুল কাশেম খান প্রমুখ। আলোচনা সভার মূল প্রবন্ধ তুলে ধরেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অর্থনীতির অধ্যাপক সেলিম রায়হান। এতে বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স ইনডেক্সসহ (এলপিআই) বিভিন্ন সূচকে বাংলাদেশের পিছিয়ে থাকার তথ্য তুলে ধরা হয়।

আলোচনায় অংশ নিয়ে বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক বলেন, দেশে বহু ভালো কিছু হচ্ছে। কিন্তু সেটার কোন প্রচার নেই। আমরা আন্তঃমালোচনায় সারাক্ষণ এতবেশি জড়িয়ে থাকি যে, নিজেদের ভালোটা আমরা ঠিকমতো দেখি না। কাজ কিন্তু হচ্ছে। কাজটাকে গুছিয়ে বলার মতো সেই মুখপত্রটি নেই। অথবা আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয় নেই বলে আসলে এক মন্ত্রণালয় অন্য মন্ত্রণালয়ের কথা অত গুছিয়ে বলছে না। একসঙ্গে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা এবং কমিটি করা খুব জরুরি। বিজিএমইএ সভাপতি আরও

বলেন, বিশ্বব্যাংকের ডুইং বিজনেসটা ধারণা-নির্ভর। আমরা হয়তো আমাদের জায়গাটাকে স্পষ্টভাবে তুলে ধরতে পারি না। কাজেই আমাদের অভ্যন্তরীণ অবস্থানটা একটু শক্তিশালী করা দরকার। আমাদের নিজেদেরও একটি সূচি থাকা উচিত। চট্টগ্রাম বন্দরে ক্যাপিসিটি হলো ৪৯ হাজার ১৮টি কন্টেইনার। সেখানে ৩০ হাজার ১৭টি

হচ্ছে। সুতরাং অতিরিক্ত ক্যাপিসিটি আছে। কিন্তু আমরা বলছি স্বল্পতা। আমরা শুধু বিশ্বব্যাংককে দোষ দেই কেন? আমরা নিজেরাই তো পারসেপশনের দোষে দোষী। প্রত্যেকটি কথায় আমরা নেগেটিভ খুঁজি। নেগেটিভ হওয়ার কোন কারণ নেই।

পিআরআইয়ের চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সান্তার বলেন, প্রতিবছর রপ্তানিতে ১০০টির মতো নতুন পণ্য যুক্ত হচ্ছে। কিন্তু পরবর্তীতে এর ৮০ শতাংশই হারিয়ে যাচ্ছে। মাত্র ২০ শতাংশের মতো টিকে থাকছে। এর কারণ হলো রপ্তানির ক্ষেত্রে যে ধরনের নীতি সহায়তা দরকার এগুলো পাচ্ছে না। এনবিআরের প্রথম সচিব (ডক্ট গ্যোয়েন্দা ও নিরীক্ষা) মোহাম্মদ আকবর হোসেন বলেন, 'চট্টগ্রামে ৭-৮ কিলোমিটারের একটি বন্দর সংযোগ রাস্তা করতে ৩-৪ বছর লেগে যাচ্ছে। একটা রাস্তা করতে এত সময় লাগছে তাহলে আমাদের ট্রেড ফ্যাসিলিটি কী হবে?'

চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, 'আমাদের সব থেকে বড় সমস্যা সমন্বয়ের অভাব। ব্যবসা-বাণিজ্যের ক্ষেত্রে যে মন্ত্রণালয়গুলো সম্পূর্ণ তার একটার সঙ্গে আর একটার সমন্বয় নেই। মন্ত্রণালয়গুলোর মধ্যে সমন্বয় অত্যন্ত জরুরি। চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা অনেক বেড়েছে, কিন্তু লজিস্টিক সাপোর্ট অত্যন্ত কম জানিয়ে তিনি বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরে দ্রুত বে-টার্মিনাল চালু করতে হবে। সারাদেশ থেকে প্রতিদিন চট্টগ্রামে ৮-১০ হাজার ট্রাক আসে। অথচ চট্টগ্রামে একটিও ট্রাক টার্মিনাল নেই। ফলে ট্রাকগুলো যেখানে সেখানে দাঁড়িয়ে থাকে। এতে চট্টগ্রামে যানজট সৃষ্টি হয়, পণ্য নিয়ে ট্রাক বের হতে অনেক সময় লেগে যায়।



ঢাকা চেম্বারের ওয়েবিনারে বক্তারা

আন্তঃমন্ত্রণালয়ের সমন্বয়হীনতা সীমান্ত বাণিজ্যে বড় বাধা

নিজস্ব প্রতিবেদক

বাংলাদেশে অনেক ইতিবাচক দিক আছে এবং ভালো ভালো কাজ হচ্ছে। কিন্তু এক মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে অন্য মন্ত্রণালয়ের ভালো যোগাযোগ না থাকায় তা সঠিকভাবে প্রচার হচ্ছে না। আন্তঃমন্ত্রণালয়ের এ সমন্বয়ের অভাব সীমান্ত বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বড় নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। গতকাল ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'লজিস্টিকস ইস্যুস অ্যান্ড চ্যালেঞ্জ ইন ক্রস-বর্ডার ট্রেড অব বাংলাদেশ' শীর্ষক এক ভারুয়াল আলোচনা সভায় এসব কথা বলেন ব্যবসায়ীরা। ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদের সঞ্চালনায় এতে বক্তব্য রাখেন বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক, পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সান্তার, এনবিআরের প্রথম সচিব (শুল্ক গোয়েন্দা ও নিরীক্ষা) মোহাম্মদ আকবর হোসেন, চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম, ডিসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি আবুল কাশেম খান প্রমুখ। আলোচনা সভার মূল প্রবন্ধ তুলে ধরেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অর্থনীতির অধ্যাপক সেলিম রায়হান। এতে বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স ইনডেক্সসহ

শেষ পৃষ্ঠার পর

তিনি বলেন, 'কাজ কিন্তু হচ্ছে। কাজটাকে গুছিয়ে বলার মতো সেই মুখপাত্রটি নেই। অথবা আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয় নেই বলে আসলে এক মন্ত্রণালয় অন্য মন্ত্রণালয়ের কথা অত গুছিয়ে বলছে না। একসঙ্গে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা এবং কমিটি করা খুব জরুরি।' পিআরআইয়ের চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সান্তার বলেন, 'প্রতি বছর রপ্তানিতে ১০০টির মতো নতুন পণ্য যুক্ত হচ্ছে। কিন্তু পরবর্তীতে এর ৮০ শতাংশই হারিয়ে যাচ্ছে। মাত্র ২০ শতাংশের মতো টিকে থাকছে। এর কারণ হলো রপ্তানির ক্ষেত্রে যে ধরনের নীতি সহায়তা দরকার এগুলো পাচ্ছে না।' এনবিআরের প্রথম সচিব (শুল্ক গোয়েন্দা ও নিরীক্ষা) মোহাম্মদ আকবর হোসেন বলেন, 'চট্টগ্রামে ৭-৮

(এলপিআই) বিভিন্ন সূচকে বাংলাদেশের পিছিয়ে থাকার তথ্য তুলে ধরা হয়। আলোচনায় অংশ নিয়ে বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক বলেন, 'বিশ্বব্যাংকের ডুইং বিজনেসটা ধারণা-নির্ভর। আমরা হয়তো আমাদের জায়গাটাকে স্পষ্টভাবে তুলে ধরতে পারি না। কাজেই আমাদের অভ্যন্তরীণ অবস্থানটা একটু শক্তিশালী করা দরকার। আমাদের নিজেদেরও একটি ইনডেক্স থাকা উচিত।' তিনি বলেন, 'চট্টগ্রাম বন্দরে ক্যাপিসিটি হলো ৪৯ হাজার ১৮টি কন্টেইনার। সেখানে ৩৩ হাজার ১৭টি হচ্ছে। সুতরাং অতিরিক্ত ক্যাপিসিটি আছে। কিন্তু আমরা বলছি স্বল্পতা। আমরা শুধু বিশ্বব্যাংককে দোষ দেয় কেন? আমরা নিজেরাই তো পারসেপশনের দোষে দোষী। প্রত্যেকটি কথায় আমরা নেগেটিভ খুঁজি। নেগেটিভ হওয়ার কোনো কারণ নেই।' বিজিএমইএ সভাপতি বলেন, বহু ভালো কিছু হচ্ছে। কিন্তু সেটার কোনো প্রচার নেই। আমরা আত্মসমালোচনায় সারাক্ষণ এতবেশি জড়িয়ে থাকি যে, নিজেদের ভালোটা আমরা ঠিকমতো দেখি না।

এরপর পৃষ্ঠা ২ কলাম ২

কিলোমিটারের একটি বন্দর সংযোগ রাস্তা করতে তিন-চার বছর লেগে যাচ্ছে। একটা রাস্তা করতে এত সময় লাগছে তাহলে আমাদের ট্রেড ফ্যাসিলিটি কী হবে?' চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, 'আমাদের সব থেকে বড় সমস্যা সমন্বয়ের অভাব। ব্যবসা-বাণিজ্যের ক্ষেত্রে যে মন্ত্রণালয়গুলো সম্পৃক্ত তার একটার সঙ্গে আর একটার সমন্বয় নেই। মন্ত্রণালয়গুলোর মধ্যে সমন্বয় অত্যন্ত জরুরি।' চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা অনেক বেড়েছে, কিন্তু লজিস্টিক সাপোর্ট অত্যন্ত কম জানিয়ে তিনি বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরে দ্রুত বে-টার্মিনাল চালু করতে হবে। সারা দেশ থেকে প্রতিদিন চট্টগ্রামে ৮-১০ হাজার ট্রাক আসে। অথচ চট্টগ্রামে একটিও ট্রাক টার্মিনাল নেই। ফলে ট্রাকগুলো যেখানে সেখানে দাঁড়িয়ে থাকে। এতে চট্টগ্রামে যানজট সৃষ্টি হয়, পণ্য নিয়ে ট্রাক বের হতে অনেক সময় লেগে যায়।

সময়ের আলো

সত্য প্রকাশে আপোসহীন

ডিসিসিআই ওয়েবিনারে বক্তারা

পণ্য রফতানিতে নীতি সহায়তা দরকার

● নিজস্ব প্রতিবেদক

দেশে প্রতিবছর ১০০টির মতো নতুন পণ্য রফতানিতে যুক্ত হচ্ছে। কিন্তু পরবর্তীতে এর ৮০ শতাংশই হারিয়ে যাচ্ছে। মাত্র ২০ শতাংশের মতো টিকে থাকছে। এর কারণ হলো রফতানির ক্ষেত্রে যে ধরনের নীতি সহায়তা দরকার এগুলো পাচ্ছে না। অর্থনৈতিক উন্নয়ন এবং অবকাঠামো খাতে উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি অর্জন করলেও বাংলাদেশ লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় বেশ পিছিয়ে রয়েছে। যার কারণে আমদানি-রফতানিতে সময় বেশি লাগছে। এতে অর্থনৈতিক ক্ষতি হচ্ছে। এ জন্য দেশের কাঙ্ক্ষিত অর্থনৈতিক উন্নয়ন নিশ্চিতকল্পে লজিস্টিক নীতিমালা প্রণয়ন, সংশ্লিষ্ট সকল স্টেকহোল্ডার কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য একক সংস্থা গঠন প্রয়োজন।

মঙ্গলবার ঢাকা চেম্বার আয়োজিত 'লজিস্টিকস : বাংলাদেশের আন্তঃবাণিজ্যের বর্তমান প্রেক্ষিত ও চ্যালেঞ্জ' শীর্ষক ওয়েবিনারে এসব তথ্য তুলে ধরা হয়। ওয়েবিনারে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন সানেমের নির্বাহী পরিচালক এবং ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অর্থনীতি বিভাগের অধ্যাপক ড. সেলিম রায়হান। ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ বলেন, লজিস্টিক ব্যবস্থাপনা আমাদের ব্যবসা-বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক উন্নয়নের অন্যতম নিয়ামক, যেটি বৈশ্বিক বাণিজ্যে সময়মতো এবং কম খরচে পণ্য ও সেবা সরবরাহ নিশ্চিতকল্পে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে।

তিনি বলেন, অর্থনৈতিক উন্নয়ন এবং অবকাঠামো খাতে উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি সাধন করলেও বাংলাদেশ লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় বেশ পিছিয়ে রয়েছে। কোভিড-১৯ মহামারির সময়ে অপরিপূর্ণ লজিস্টিক সুবিধার অভাবে চলতি বছরে আমাদের রফতানি প্রায় ১৭ শতাংশ কমে গেছে। যেখানে বৈশ্বিক বাণিজ্যে এর পরিমাণ প্রায় ২৮ শতাংশ।

বৈশ্বিক লজিস্টিক সূচক ২০১৮ অনুযায়ী বাংলাদেশের অবস্থান ১০০ এবং এক্ষেত্রে আমাদের প্রতিযোগী এশিয়ার অন্য দেশগুলোর তুলনায় বাংলাদেশ বেশ পিছিয়ে রয়েছে বলে তিনি জানান। ডিসিসিআইয়ের জরিপের তথ্য তুলে ধরে ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ বলেন, দেখা যায়, কোভিড মহামারির কারণে ৪২ শতাংশ মনে করেন, ফ্যাক্টরি থেকে সমুদ্রবন্দরের মাধ্যমে পণ্য রফতানির ক্ষেত্রে ১৫ দিনের বেশি সময় প্রয়োজন হয় এবং ৬২ শতাংশ উদ্যোক্তার সমুদ্রবন্দর থেকে কারখানা পর্যন্ত পণ্য আমদানিতে ১৫ দিনের বেশি সময় লেগেছে বলে মত প্রকাশ করেন। ডিসিসিআই সভাপতি উল্লেখ করেন, বিশ্বব্যাংকের তথ্য মতে রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা উন্নয়ন করা গেলে ব্যবসা পরিচালনায় ৭ থেকে ৩৫ শতাংশ ব্যয় হ্রাস করা সম্ভব। তিনি জানান, বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশ সমুদ্রবন্দরের ওপর নির্ভরশীল হলেও আমাদের বন্দরগুলো এখনও পুরনো প্রযুক্তি এবং ব্যবস্থাপনার ওপর নির্ভরশীল।

ঢাকা চেম্বারের সভাপতি দেশের কাঙ্ক্ষিত অর্থনৈতিক উন্নয়ন নিশ্চিতকল্পে দেশের বন্দরগুলোয় কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়ার

অটোমেশনসহ বন্দরে কন্টেইনার ধারণ সক্ষমতা বৃদ্ধি, গভীর সমুদ্রবন্দর স্থাপন, লজিস্টিক নীতিমালা প্রণয়নে সরকারি সংস্থা, বন্দর কর্তৃপক্ষ ও বেসরকারি খাতের মধ্যকার সমন্বয় বাড়ানো, উন্নত দেশগুলোর ন্যায্য লজিস্টিক ও ওয়ারহাউস পার্ক স্থাপন এবং আমদানিকৃত কাঁচামাল সংরক্ষণে বন্ডেড ওয়ারহাউস স্থাপনের ওপর গুরুত্বারোপ করেন।

ড. সেলিম রায়হান বলেন, বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স সূচকের প্রধানত কাস্টমস, অবকাঠামো, আন্তর্জাতিক শিপমেন্ট, লজিস্টিক মান ও দক্ষতা, ট্র্যাকিং অ্যান্ড ট্রেসিং এবং সময় উপযোগিতা- এ ছয়টি বিষয়টিকে বিবেচনা করা হয়। লজিস্টিক সেবা প্রদানে বাংলাদেশ প্রতিযোগী দেশগুলোর চেয়ে বেশ পিছিয়ে রয়েছে এবং লজিস্টিক সুবিধা প্রাপ্তির অভাবে আমাদের রফতানি বহুমুখীকরণ প্রক্রিয়া মারাত্মকভাবে ব্যাহত হচ্ছে। বিজিএমইএ সভাপতি ড. রুবানা হক বলেন, ব্যবসা-বাণিজ্যে প্রয়োজনীয় লজিস্টিক সেবা নিশ্চিতকরণে আমাদের একটি নিজস্ব মানদণ্ড থাকতে হবে এবং প্রতিনিয়ত তা নজরদারির আওতায় রাখতে হবে। ব্যবসা-বাণিজ্যে বহু ভালো কিছু হচ্ছে। কিন্তু সেটার কোনো প্রচার নেই। আমরা আত্মসমালোচনায় সারাক্ষণ এত বেশি জড়িয়ে থাকি যে নিজেদের ভালোটা আমরা ঠিকমতো দেখি

না। তিনি বলেন, কাজ কিন্তু হচ্ছে। কাজটাকে গুছিয়ে বলার মতো সেই মুখপাত্রটি নেই। অথবা আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয় নেই বলে

- বাংলাদেশ লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় বেশ পিছিয়ে
- বন্দরগুলো এখনও পুরনো প্রযুক্তি দিয়ে চলেছে
- মন্ত্রণালয়গুলোর মধ্যে সমন্বয় নেই

আসলে এক মন্ত্রণালয় অন্য মন্ত্রণালয়ের কথা অত গুছিয়ে বলছে না। একসঙ্গে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা এবং কমিটি করা খুব জরুরি। পিআরআইয়ের চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সান্তার বলেন, প্রতিবছর রফতানিতে ১০০টির মতো নতুন পণ্য যুক্ত হচ্ছে। কিন্তু পরবর্তীতে এর ৮০ শতাংশই হারিয়ে যাচ্ছে। মাত্র ২০ শতাংশের মতো টিকে থাকছে। এর কারণ হলো রফতানির ক্ষেত্রে যে ধরনের নীতি সহায়তা দরকার এগুলো পাচ্ছে না।

মুক্ত আলোচনায় বিশেষর চেয়ারম্যান এবং ঢাকা চেম্বারের প্রাক্তন সভাপতি আবুল কাসেম খান বলেন, লজিস্টিক সেবা প্রদানে একটি স্বতন্ত্র সংস্থা স্থাপন এবং একটি মন্ত্রণালয়ের অধীনে সকল সংস্থার অংশগ্রহণ নিশ্চিতকরণে সমন্বিত নীতিমালা প্রণয়ন করা প্রয়োজন। এ ছাড়াও তিনি লজিস্টিককে একটি প্লাস্ট সেক্টর হিসেবে ঘোষণা করার প্রস্তাব করেন। আবুল কাসেম খান আরও বলেন, ভিয়েতনামের মতো 'গ্লোবাল ডিস্ট্রিবিউশন সেন্টার'-এর আদলে 'কমন বন্ডেড ওয়ারহাউজিং' স্থাপন করা যেতে পারে যা আমাদের ছোট ছোট দেশীয় শিল্প প্রতিষ্ঠানের কাঁচামাল প্রাপ্তিতে সহায়ক হবে।

নির্ধারিত আলোচনায় বাংলাদেশ সুপ্রিমকোর্টের অ্যাডভোকেট ব্যারিস্টার সামির সান্তার, পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান ড. এম মাহমুদ রিয়াজ, পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জাহিদী সান্তার, চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি সভাপতি মাহবুবুল আলম, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম এবং জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) ফাস্ট সেক্রেটারি (কাস্টমস অ্যান্ড ভ্যাট) মো. আকবর হোসেন অংশগ্রহণ করেন।

ডিসিসিআই'র ভারুয়াল আলোচনায় ব্যবসায়ীরা

বাণিজ্য বৃদ্ধিতে বন্দরের

লজিস্টিক সাপোর্ট বাড়াতে হবে

● নিজস্ব প্রতিবেদক

অর্থনৈতিক গতি বাড়াতে লজিস্টিক সাপোর্ট খুবই গুরুত্বপূর্ণ। সড়ক, রেলের সক্ষমতা বাড়ানোর পাশাপাশি চট্টগ্রাম বন্দরের লজিস্টিক সাপোর্ট বৃদ্ধি এবং সীমান্ত বাণিজ্য বাড়াতে হবে। আন্তঃমন্ত্রণালয়ের সমন্বয়ের অভাব সীমান্ত বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বড় নেতিবাচক প্রভাব ফেলেছে বলে মনে করেন ব্যবসায়ীরা। গতকাল মঙ্গলবার ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'লজিস্টিকস ইস্যুস অ্যান্ড চ্যালেঞ্জ ইন ক্রস-বর্ডার ট্রেড অব বাংলাদেশ' শীর্ষক এক ভারুয়াল আলোচনা সভায় এসব কথা বলেন ব্যবসায়ীরা। ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদের সঞ্চালনায় এতে বক্তব্য রাখেন বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক, পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সান্তার, এনবিআরের প্রথম সচিব (শুদ্ধ গোয়েন্দা ও নিরীক্ষা) মোহাম্মদ আকবর হোসেন, চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম, ডিসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি আবুল কাশেম খান প্রমুখ।

আলোচনা সভার মূল প্রবন্ধ তুলে ধরেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অর্থনীতির অধ্যাপক সেলিম রায়হান। এতে বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স ইনডেক্সসহ (এলপিআই) বিভিন্ন সূচকে বাংলাদেশের পিছিয়ে থাকার তথ্য তুলে ধরা হয়। আলোচনায় অংশ নিয়ে বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক বলেন, বিশ্বব্যাংকের ডুইং বিজনেসটা ধারণানির্ভর আমরা হয়তো আমাদের জায়গাটাকে স্পষ্টভাবে তুলে ধরতে পারিনি। কাজেই আমাদের অভ্যন্তরীণ অবস্থানটা একটু শক্তিশালী করা দরকার। আমাদের নিজেদেরও একটি ইনডেক্স থাকা উচিত। চট্টগ্রাম বন্দরে ক্যাপাসিটি হলো ৪৯ হাজার ১৮টি কন্টেইনার। সেখানে ৩৩ হাজার ১৭টি হচ্ছে। সুতরাং অতিরিক্ত ক্যাপাসিটি আছে। আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয় নেই বলে আসলে এক মন্ত্রণালয় অন্য মন্ত্রণালয়ের কথা অত গুছিয়ে বলছে না। একসঙ্গে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা এবং কমিটি করা খুব জরুরি।

পিআরআইয়ের চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সান্তার বলেন, 'প্রতি বছর রপ্তানিতে ১০০টির মতো নতুন পণ্য যুক্ত হচ্ছে। কিন্তু পরবর্তী সময় এর ৮০ শতাংশই হারিয়ে যাচ্ছে। মাত্র ২০ শতাংশের মতো টিকে থাকছে। এর কারণ হলো রপ্তানির ক্ষেত্রে যে ধরনের নীতি সহায়তা দরকার এগুলো পাচ্ছে না।

চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, আমাদের সব থেকে বড় সমস্যা সমন্বয়ের অভাব। ব্যবসা-বাণিজ্যের ক্ষেত্রে যে মন্ত্রণালয়গুলো সম্পৃক্ত তার একটার সঙ্গে আর একটার সমন্বয় নেই। মন্ত্রণালয়গুলোর মধ্যে সমন্বয় অত্যন্ত জরুরি। চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা অনেক বেড়েছে, কিন্তু লজিস্টিক সাপোর্ট অত্যন্ত কম। চট্টগ্রাম বন্দরে দ্রুত বে-টার্মিটাল চালু করতে হবে।

গেতার কাগজ

‘অর্থনৈতিক উন্নয়নে লজিস্টিক সুবিধা বাড়াতে হবে’

কাগজ প্রতিবেদক : দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে লজিস্টিক সুবিধা বাড়ানোসহ দ্রুততম সময়ে লজিস্টিক নীতিমালা প্রণয়ন প্রয়োজন বলে মনে করেন দেশের বিশিষ্টজনেরা। এজন্য বাণিজ্য বিষয়ক সংস্কার কাজগুলো এগিয়ে নিতে একটি আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি করা যেতে পারে বলেও মনে করেন তারা।

গতকাল ঢাকা চেম্বার অব কমার্স এন্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত ‘লজিস্টিকস: বাংলাদেশের আন্তঃবাণিজ্যের বর্তমান প্রেক্ষিত ও চ্যালেঞ্জ’ শীর্ষক ওয়েবিনারে বক্তারা এসব কথা বলেন।

এছাড়া সব স্টেকহোল্ডার কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য একক সংস্থা গঠন, বন্দরসমূহে কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়ার অটোমেশন, বন্দরের সঙ্গে সড়ক, রেল ও নদীপথের যোগাযোগ উন্নয়নসহ উন্নতদেশসমূহের ন্যায় ‘লজিস্টিক ও ওয়ারহাউস পার্ক’ স্থাপন করা দরকার বলেও জানান তারা।

বিজিএমইএ সভাপতি ড. রুবানা হক বলেন, ব্যবসা-বাণিজ্যে প্রয়োজনীয় লজিস্টিক সেবা নিশ্চিতকরতে আমাদের একটি নিজস্ব মানদণ্ড থাকতে হবে এবং প্রতিনিয়ত তা নজরদারির আওতায় রাখতে হবে। বিনিয়োগ আকর্ষণের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট সেবাসমূহে আমাদের ইতিবাচক দিকগুলো তুলে ধরতে হবে, যার মাধ্যমে আন্তর্জাতিক মানদণ্ডে বাংলাদেশের অবস্থান আরো উন্নত করা সম্ভব।

স্বাগত বক্তব্যে ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ বলেন, লজিস্টিক আমাদের ব্যবসা-বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক উন্নয়নের অন্যতম নিয়ামক, যা বৈশ্বিক বাণিজ্যে সময়মত এবং কম খরচে পণ্য ও সেবা সরবরাহ নিশ্চিতকল্পে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। বিশ্বব্যাংকের তথ্যমতে রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা উন্নয়ন করা গেলে ব্যবসা পরিচালনায় প্রায় ৭-৩৫ শতাংশ ব্যয় কমানো সম্ভব।

অনুষ্ঠানে আরো বক্তব্য রাখেন বাংলাদেশ সুপ্রিম কোর্টের অ্যাডভোকেট ব্যারিস্টার সামির সান্তার, পলিসি এক্সচেঞ্জের চেয়ারম্যান ড. এম মাহবুবুর রিয়াজ, পলিসি রিসার্চ ইন্সটিটিউটের চেয়ারম্যান ড. জায়েদী সান্তার, চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স এন্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি মাহবুবুল আলম, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম এবং জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) ফাস্ট সেক্রেটারি (কাস্টম এন্ড ভ্যাট) মো. আকবর হোসেন।

দেশ রূপান্তর

বন্দর থেকে পণ্য কারখানায় আসতে লাগে ১৫ দিন

নিজস্ব প্রতিবেদক

বন্দরে পণ্যবাহী জাহাজ আসার পর তা খালাস প্রক্রিয়া শেষে কারখানায় পৌঁছাতে সময় লাগে ১৫ দিনের বেশি। একই ভাবে কারখানা থেকে পণ্য পাঠানোর পর জাহাজীকরণ পর্যন্তও ১৫ দিন সময় লাগে। ব্যবসায়ীদের সংগঠন ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) সম্প্রতি করোনার কারণে পণ্য আমদানি-রপ্তানি নিয়ে একটি জরিপ চালিয়েছে। তাতে এ তথ্য উঠে এসেছে। মহামারীর সময়ে অপরিপূর্ণ লজিস্টিক সুবিধার কারণে চলতি বছরে রপ্তানি প্রায় ১৭ শতাংশ কমে গেছে। গতকাল লজিস্টিকস বিষয়ে এক ওয়েবিনারে জানান ডিসিসিআই সভাপতি শামস মাহমুদ।

ওয়েবিনারে আমদানি-রপ্তানিকারকদের শীর্ষস্থানীয় প্রতিনিধি ও অর্থনীতিবিদরা তাদের মতামত তুলে ধরেন। এতে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের অধ্যাপক ও গবেষণা প্রতিষ্ঠান সানেমের নির্বাহী পরিচালক ড. সেলিম রায়হান।

মূলত আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের সঙ্গে সম্পৃক্ত বিভিন্ন কাজগুলো লজিস্টিকস হিসেবে পরিচিত। এর মধ্যে সড়ক ও নৌপরিবহন, শুল্ক ও বন্দর ইস্যু, পণ্য গুদামজাতকরণের মতো বিষয়গুলো রয়েছে। বস্তুরা জানান, এসব ক্ষেত্রে বাংলাদেশ প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় বেশ পিছিয়ে রয়েছে। ডিসিসিআই সভাপতি জানান, 'বৈশ্বিক লজিস্টিক সূচক ২০১৮' অনুযায়ী বাংলাদেশের অবস্থান ১০০ এবং এক্ষেত্রে আমাদের প্রতিযোগী এশিয়ার অন্যান্য দেশের তুলনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি।

ডিসিসিআইর ওই জরিপে দেখা যায়, কভিড মহামারীর কারণে ৪২ শতাংশ মনে করে, কারখানা থেকে সমুদ্রবন্দরের মাধ্যমে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে ১৫ দিনের বেশি সময় প্রয়োজন হয়। আর ৬২ শতাংশ উদ্যোক্তা জানিয়েছেন, সমুদ্রবন্দর থেকে কারখানা পর্যন্ত পণ্য আমদানিতে ১৫ দিনের বেশি সময় লেগেছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী উদ্যোক্তাদের বেশিরভাগ জানিয়েছেন, বন্দরে কন্টেইনার জট, পোর্ট ডেমারেজ চার্জ, কাস্টমস ক্রিয়ারেঙ্গে দীর্ঘসূত্রতা, অপরিপূর্ণ বন্দর অবকাঠামো সুবিধা ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনায় অন্যতম প্রতিবন্ধকতা হিসেবে নেতিবাচক ভূমিকা পালন করছে।

বিশ্বব্যাংকের মতে, রাস্তাঘাটে যানজট নিরসন ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা উন্নয়ন করা গেলে ব্যবসা পরিচালনায় প্রায় ৭-৩৫ শতাংশ ব্যয় কমানো সম্ভব। বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশ সমুদ্রবন্দরের ওপর নির্ভরশীল হলেও আমাদের বন্দরগুলো এখনো পুরনো প্রযুক্তি এবং ব্যবস্থাপনার ওপর নির্ভরশীল। এ সময় বস্তুরা লজিস্টিকস নীতিমালা প্রণয়ন, সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণের জন্য একক সংস্থা গঠন, বন্দরগুলোতে কাস্টমস ক্রিয়ারেঙ্গ প্রক্রিয়ার অটোমেশন, বন্দরের সঙ্গে সড়ক, রেল ও নদীপথের যোগাযোগ উন্নয়নসহ উন্নত দেশগুলোর মতো 'লজিস্টিক ও ওয়ারহাউজ পার্ক' স্থাপনের আহ্বান জানান তারা।

তৈরি পোশাক রপ্তানিকারকদের সংগঠন বিজিএমইএ সভাপতি ড. রুবানা হক লজিস্টিকস সেবাকে আরও সহজ করার ওপর গুরুত্ব দেন। একই সঙ্গে আন্তর্জাতিক যোগাযোগ বাড়ানোর কথাও বলেন। তিনি সম্প্রতি বাংলাদেশ ভারতের একাধিক স্থলবন্দর পূর্ব ঘোষণা ছাড়াই হঠাৎ বন্ধ থাকায় ব্যবসায়ীদের ক্ষতির বিষয়টি তুলে ধরেন। তিনি আসিয়ান অঞ্চলের দেশগুলোর সঙ্গে সহযোগিতা আরও বাড়ানো এবং আসিয়ান প্লাস ওয়ান নীতিমালা প্রণয়নের আহ্বান জানান।