The Financial Express
SUNDAY, 10 MAY 2026

Poor logistics, weak coordination dent export competitiveness

Experts tell DCCI roundtable

FE REPORT

Inadequate infrastructure and weak institutional coordination are undermining Bangladesh's export competitiveness, leaving the country lagging behind regional peers, experts said at a roundtable on Saturday.

They pointed out that lengthy cargo clearance processes, high business costs and the absence of modern cold-chain logistics are stifling the country's trade ambitions.

The Dhaka Chamber of Commerce & Industry (DCCI) organised the roundtable titled "Integrated port and logistics development for a trade-driven Bangladesh" at its auditorium in the capital.

In his welcome remarks, Razeev H Chowdhury, Senior Vice President of DCCI, said infrastructural limitations and a lack of coordination among institutions are severely affecting the country's logistics efficiency.

"Lengthy cargo clearance procedures at ports, slow transportation through road and rail networks, and limitations in modern cold-chain logistics are making the overall supply chain costly and inefficient," he said.

As a result, Bangladesh is falling behind its competing nations, he added.

He stressed the need for an efficient sustainable logistics ecosystem through paperless automated systems at ports, infrastructure development under Public-Private Partnership (PPP) initiatives and increased investment in cold-chain facilities to attract both local and foreign investment.

Md. Salim Ullah, Director General of the Bangladesh Institute of Management (BIM), who attended as special guest, said the country remains significantly behind in managing integrated port and logistics systems efficiently, driving up the cost of doing business.

He underscored the importance of coordinated efforts among all stakeholders to achieve desired development in the sector.

In his keynote presentation, Dr. M. Masrur Reaz, Chairman and CEO of Policy Exchange of Bangladesh, said the manufacturing sector contributes nearly 25 per cent to the country's GDP -- higher than many neighbouring economies -- but weak logistics and high business costs hinder a trade-supportive environment.

He noted that reducing logistics costs by 25 per cent could boost exports by 20 per cent, while a 1 per cent cut in transportation costs could increase exports by 7.4 per cent.

Md Habibur Rahman, former member (Admin and Planning) of the Chittagong Port Authority, said expanding railway connectivity is the only viable long-term solution, as there is limited scope for further widening the Dhaka-Chattogram highway.

He proposed establishing rail links with ports to ensure faster and cheaper cargo movement.

Dr. Md. Shamsul Hoque, Professor, Department of Civil Engineering, Bangladesh University of Engineering and Technology (BUET), said development planning in the country often lacks practicality, hindering expected outcomes.

S.K. Masadul Alam Masud, Managing Director of Shahariar Steel Mills Ltd., said entrepreneurs remain reluctant to use Pangaon Inland Container Terminal due to the absence of adequate scanning facilities.

Nusrat Nahid Babi, Senior Transport Specialist at the World Bank, observed that customs clearance procedures in Bangladesh have yet to be fully simplified and modernised.

Humayun Kabir, Senior Project Officer (Transport), Transport Sector Office, Asian Development Bank, said the ADB is currently working on developing the Dhirashram Inland Container Depot and a multimodal logistics hub to improve the country's trade infrastructure.

Experts at a roundtable titled "Integrated port and logistics development for a trade-driven Bangladesh" organised by the DCCI at its auditorium in the capital on Saturday.

sajibur@gmail.com

The Daily Star
SUNDAY, 10 MAY 2026

Ports will play a crucial role in shaping Bangladesh's future export competitiveness, experts said, calling for paperless and automated port systems.
PHOTO: STAR/FILE

$100b export target at risk without logistics reforms

Warns an economist as Bangladesh still faces high trade costs, long cargo waiting times

STAR BUSINESS REPORT

Bangladesh's goal of reaching $100 billion in export earnings by 2030 may not be achievable without major improvements in trade facilitation, port efficiency and logistics capacity, economist M Masrur Reaz warned yesterday.

He said exports are currently around $55 billion, but Bangladesh still faces high trade costs, long cargo waiting times, congestion and weak logistics infrastructure compared with regional competitors such as Vietnam and India.

"Reaching $100 billion in exports by 2030 or even by 2033 with the current trade facilitation and logistics capacity will not be possible unless we significantly improve efficiency, reduce time and cut costs," said Reaz, chairman of Policy Exchange of Bangladesh.

He made the remarks at a roundtable titled "Integrated Port and Logistics Development for a Trade-Driven Bangladesh", organised by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI) in Dhaka.

Reaz said Bangladesh's export costs are about one and a half times higher than Vietnam's and, in some cases, nearly double those of India. He also noted that import processing takes significantly longer in Bangladesh.

He added that the country continues to lag in global competitiveness, logistics performance and productivity, which is weakening its ability to attract investment and integrate into global supply chains.

Comparing Bangladesh with Vietnam, he said Vietnam has increased its exports to nearly $400 billion through sustained reforms in trade facilitation and logistics. In contrast, Bangladesh remains at about $55 billion, even though both countries had similar export levels in the late 1990s.

Reaz said ports will play a crucial role in shaping Bangladesh's future export competitiveness, especially as global supply chains shift and China moves away from low-value garment production worth around $35 to $40 billion annually.

> **Bangladesh's export costs are about one and a half times higher than Vietnam's and, in some cases, nearly double those of India**
>
> **M Masrur Reaz**
> Chairman of PEB

Citing World Bank data, he noted that "cutting logistics costs by 25 percent could boost exports by 20 percent" and that "reducing port dwell time by just one day could increase exports by 7.4 percent."

However, he said, relying only on public funding for port development is no longer realistic due to limited government resources and fiscal pressure.

"Developing ports through a fully public-sector model is neither feasible nor desirable. We have to move toward public-private partnerships," he added.

Md Salim Ullah, director general of the Bangladesh Institute of Management (BIM), said Bangladesh is still far behind in managing integrated ports and logistics efficiently, which is keeping the cost of doing business high.

Md Habibur Rahman, former member (administration and planning) of the Chittagong Port Authority, said rail connectivity is the only long-term solution for cargo transport, as there is limited scope to further expand the Dhaka-Chattogram highway.

He also suggested involving the private sector in operating at least one seaport, saying it would improve competition, service quality and efficiency.

Razeev H Chowdhury, senior vice president of DCCI, said long cargo clearance procedures, slow transport systems and the lack of modern cold-chain facilities are making Bangladesh's supply chain costly and inefficient.

He called for paperless and automated port systems, infrastructure development through public-private partnerships, and higher investment in cold-chain logistics.

Md Shamsul Hoque, professor of Civil Engineering at BUET, criticised Bangladesh's fragmented infrastructure planning and called for an integrated multimodal transport system along with institutional reforms.

He said infrastructure development has mostly focused on passenger transport, while freight transport -- despite being more complex and economically important -- has been largely neglected.

He also pointed out the lack of integrated transport planning, noting that roads, railways, waterways and aviation are developed separately instead of as a unified system. Even when facilities are located close to each other, such as an airport and a railway station, there is still no seamless connectivity between rail, metro, road and air transport.

THE BUSINESS STANDARD

SUNDAY, 10 MAY 2026

Weak logistics, high business costs hurt trade competitiveness: Experts

BUSINESS – BANGLADESH

TBS REPORT

Weak logistics infrastructure and high cost of doing business are undermining the country's trade competitiveness and constraining export growth, economists and business leaders warned yesterday, calling for coordinated reforms in ports, transport and supply chain management to improve efficiency and attract investment.

They also observed that reducing logistics costs by 25% could increase exports by 20%, while a 1% reduction in freight transport costs could raise exports by 7.4%.

Manufacturing contributes around 40% to Bangladesh's GDP higher than many neighbouring countries, but attracting both local and foreign investment remains crucial for further expansion.

•••••

M MASRUR REAZ
CHAIRMAN AND CEO, POLICY EXCHANGE BANGLADESH

The observations came at a roundtable titled "Developing an Integrated Port and Logistics Sector for Trade-Dependent Bangladesh," organised by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry in Dhaka.

Speaking at the event, DCCI Senior Vice-President Rajib H Chowdhury said infrastructural limitations and lack of institutional coordination in the logistics sector are seriously hindering the country's export potential, causing Bangladesh to fall behind competing nations.

He said lengthy cargo clearance procedures at ports, slow transportation through road and rail networks, and limited modern cold-chain logistics facilities have made the overall supply chain system costly and inefficient.

To improve the investment climate and overall economy, Rajib stressed the need for paperless automated systems at ports, public-private partnership (PPP)-based infrastructure development, and expanded investment in modern cold-chain logistics.

Presenting the keynote paper, M Masrur Reaz, chairman and chief executive officer of Policy Exchange Bangladesh, said manufacturing contributes around 40% to Bangladesh's GDP higher than many neighbouring countries, but attracting both local and foreign investment remains crucial for further expansion.

He noted that although Bangladesh's exports have undergone significant transformation over the past four decades, export earnings are still concentrated in a limited number of products and markets, making diversification essential for sustainable economic growth.

Masrur also emphasised improving trade-related capabilities, infrastructure development and policy reforms. He identified weak logistics structures and high operational costs as key barriers to creating a trade-friendly environment.

He further said effective implementation of the national logistics policy, engagement of both international-standard foreign operators and domestic private firms in port management, reducing container clearance time at Chittagong Port Authority, and removing policy bottlenecks are essential for developing the logistics sector.

Bangladesh Institute of Management Director General Md Salim Ullah, who attended as a special guest, said the country remains significantly behind in ensuring efficient management of integrated ports and logistics services, which continues to increase business costs.

He called for coordinated efforts among all stakeholders to modernise the sector.

Additional Secretary and former member (Administration and Planning) of the Chittagong Port Authority Md Habibur Rahman said there is limited scope for expanding the Dhaka-Chattogram highway further, making rail connectivity the most viable solution for faster and cheaper cargo transportation.

He also proposed involving the private sector in operating at least one of the country's seaports, arguing that competition would improve service quality and potentially reduce existing tariffs.

Professor Md Shamsul Hoque of the Department of Civil Engineering at Bangladesh University of Engineering and Technology said unrealistic development planning has prevented Bangladesh from achieving desired outcomes, particularly in transport infrastructure.

He stressed that communication infrastructure must be integrated and coordinated to deliver positive economic impacts.

SK Masadul Alam Masud, managing director of Shahriar Steel Mills Ltd, said the absence of scanner machines at the Pangaon Inland Container Terminal discourages businesses from using the port.

He also noted that inadequate inland waterway infrastructure has increased industrial transportation costs instead of reducing them.

World Bank Senior Transport Specialist Nusrat Nahid Babi said customs clearance procedures in Bangladesh are yet to be sufficiently simplified and modernised, especially at land ports where digital systems remain absent. "As a result, delays in cargo clearance continue to raise business costs."

Asian Development Bank Senior Project Officer Humayun Kabir said the ADB is working on implementing the Dhirashram ICD container depot and a multimodal logistics hub project. He also stressed the importance of ensuring digital systems across all stages of logistics services.

Among others, Infrastructure Investment Facilitation Company Managing Director Md Moniruzzaman and representatives from logistics and business sectors also participated in the discussion.

NEW AGE
THE OUTSPOKEN DAILY
SUNDAY, 10 MAY 2026

Weak logistics, high business costs hinder trade growth: experts

Staff Correspondent

EXPERTS on Saturday said that weak logistics infrastructure and high business costs were among the key reasons behind Bangladesh's lack of a trade-supportive environment.

They stressed the importance of implementing the national logistics policy and engaging efficient foreign and domestic private-sector operators in port management, along with reducing container clearance time and removing policy barriers.

Dhaka Chamber of Commerce and Industry senior vice-president Razeev H Chowdhury and Policy Exchange Bangladesh chairman and chief executive officer M Masrur Reaz, among others, are present at a roundtable hosted by the chamber at its office in the capital on Saturday. — Press release

They were speaking at a roundtable titled 'Integrated Port and Logistics Development for a Trade-Driven Bangladesh', organised by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry at its office in the capital.

At the event, M Masrur Reaz, chairman and chief executive officer of Policy Exchange Bangladesh, presented the keynote.

He said that reducing logistics costs by 25 per cent could increase exports by 20 per cent, while a 1 per cent reduction in transportation costs could raise exports by 7.4 per cent.

He also said that exports would be increased by 7.4 per cent if dwell times could be reduced by 1 day at the Chattogram port.

Moreover, setting the minimum speed at 40 kilometres per hour at the national highways could also increase the exports by 3.7 per cent.

'If there were no congestion, the total costs borne by truck operators would be 35.5 per cent lower on average, along with 0.5 per cent reduction in carbon dioxide emission and an average 84 per cent decrease in in-transit inventory carrying costs,' he added.

Masrur Reaz said that Bangladesh lagged behind its competitors in various trade logistics indices.

'In Logistics Performance Index, Bangladesh ranked 88 while India's position was 38 and Vietnam's was 43,' he added, saying that in Trading Across Border index, Bangladesh's rank was 176, far behind India's 68 and Vietnam's 104.

Moreover, in Container Port Performance Index 2024, Chattogram ranked 356, where India's JNPT's rank was 23 and Vietnam's Haiphong secured 30th, he added.

He also said that Bangladesh had a lack of temperature-controlled logistics and adequate cold storage at both air and sea transport despite unpredictable weather, along with inefficient land port operations and partially functional National Single Window.

He stressed the importance of effective implementation of the national logistics policy, involving both international-standard foreign operators and domestic private sector companies in port management, reducing container clearance time at the Chattogram Port and removing policy-related barriers.

He emphasised enhancing trade-related capacity, improving infrastructure and modernising policies and regulations.

He also recommended an integrated logistics hub centred on Chattogram and Mongla ports to develop Bangladesh's coastal region for regional and global trade, along with modernised port infrastructure and multimodal transport networks, such as sea, road, rail and waterway.

He also suggested increasing deep seaport capacity, strengthening digital customs and trade facilitation, improving the supply chain and expanding modern warehousing and distribution centre facilities.

Md Salim Ullah, director general of the Bangladesh Institute of Management, said that Bangladesh remained significantly behind in the efficient management of integrated ports and logistics systems, thereby continuously increasing the cost of doing business.

He also stressed the importance of coordinated efforts among all stakeholders to achieve the desired development in the sector.

In his welcome speech, Razeev H Chowdhury, senior vice-president of the DCCI, said that Bangladesh's export competitiveness was being severely hampered by infrastructural limitations and a lack of institutional coordination in the country's logistics sector.

For this reason, Bangladesh is falling behind its competing nations, he added, noting that lengthy cargo clearance procedures at ports, slow transportation through road and rail networks, and limitations in modern cold-chain logistics were making the overall supply chain costly and inefficient.

He emphasised the need to ensure an efficient, sustainable and automated logistics ecosystem along with infrastructure development under public-private partnership initiatives.

SK Masadul Alam Masud, managing director of Shahariar Steel Mills Limited, said that entrepreneurs were reluctant to use the Pangaon Port due to the absence of necessary scanning devices.

He also pointed out that insufficient inland waterway infrastructure was increasing industrial transportation costs.

Nusrat Nahid Babi, senior transport specialist at World Bank Bangladesh, said that customs clearance procedures in Bangladesh had yet to be fully simplified and modernised.

Humayun Kabir, senior project officer (transport) at the Asian Development Bank, emphasised on ensuring digitisation and automation across all levels of logistics services.

the daily observer
We stand for people's rights
SUNDAY, 10 MAY 2026

Experts call for rail connectivity, private sector role in port management

Business Desk

Industry leaders, policymakers and development partners on Saturday stressed the urgent need for structural reforms, railway-port connectivity and private sector involvement in port operations to overhaul Bangladesh's costly and fragmented logistics system.

The call came at a roundtable titled 'Integrated Port and Logistics Development for a Trade-Driven Bangladesh,' organised by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI) at its auditorium in the capital, according to UNB report.

In his welcome address, DCCI Senior Vice President Razeev H Chowdhury said Bangladesh's export competitiveness is being severely undermined by infrastructural bottlenecks and poor institutional coordination in the logistics sector, leaving the country behind its regional rivals.

He pointed to lengthy cargo clearance procedures at ports, slow road and rail freight movement, and inadequate cold-chain infrastructure as key drivers of supply chain inefficiency.

He called for paperless automated port systems, PPP-based infrastructure investment and expanded cold-chain capacity to attract both local and foreign investment.

Md. Salim Ullah, Director General of Bangladesh Institute of Management (BIM), who attended as special guest, said the country remains significantly behind in integrated port and logistics management, with the gap continuously pushing up the cost of doing business.

He urged coordinated action among all stakeholders to accelerate sector development.

Md Habibur Rahman, Additional Secretary and former Member (Admin and Planning) of the Chittagong Port Authority, said there is little room left to expand the Dhaka-Chattogram highway and that railway connectivity is the only sustainable long-term solution.

He proposed dedicated rail links to ports for faster, lower-cost cargo movement and recommended allowing the private sector to operate at least one seaport, a move he said would inject competition into a government-dominated sector, raise service standards and potentially bring down tariffs.

Md. Shamsul Hoque, Professor of Civil Engineering at BUET, said development planning in Bangladesh often lacks practical grounding, preventing projects from delivering expected outcomes.

He stressed that communication infrastructure must be integrated rather than built in silos and called for deeper structural reforms within government institutions.

TRUE & IMPARTIAL
daily sun
SUNDAY, 10 MAY 2026

Logistics bottlenecks eroding export advantage: DCCI

Chamber urges integrated port, rail, digital logistics reforms to cut business costs

Daily Sun Report, *Dhaka*

The Dhaka Chamber of Commerce & Industry (DCCI) has warned that persistent weaknesses in Bangladesh's logistics and port management systems are eroding export competitiveness, inflating business costs and discouraging investment at a time when the country is striving to diversify its export base.

Business leaders, policymakers and development partners at a high-level roundtable on Saturday said Bangladesh could struggle to sustain trade growth momentum amid intensifying global competition unless it develops an integrated and efficient logistics ecosystem.

The observations came at a discussion titled "Integrated Port and Logistics Development for a Trade-Driven Bangladesh" organised by DCCI in Dhaka.

Addressing the event, DCCI Senior Vice President Razeev H Chowdhury said infrastructural bottlenecks, lengthy cargo clearance procedures and weak institutional coordination are significantly increasing the cost of doing business in Bangladesh.

"Bangladesh is falling behind competing countries due to inefficiencies in ports, transport connectivity and supply chain management," he said, adding that delays in road and rail transportation, alongside inadequate cold-chain logistics facilities, are undermining export efficiency.

He called for the rapid introduction of paperless and automated systems at ports, expansion of logistics infrastructure through Public-Private Partnership (PPP) initiatives and greater investment in modern cold-chain facilities to attract both local and foreign investment.

Presenting the keynote paper, Dr M Masrur Reaz, chairman and CEO of Policy Exchange Bangladesh, said Bangladesh's manufacturing sector contributes around 25% to GDP, yet export earnings remain heavily concentrated in a limited range of products and markets.

He noted that reducing logistics costs by 25% could boost exports by nearly 20%, while a 1% reduction in transport costs could increase exports by 7.4%.

"Export diversification will remain difficult without improving logistics efficiency, trade infrastructure and policy support," he observed.

Dr Reaz also stressed the need for effective implementation of the national logistics policy, faster container clearance at Chattogram Port and greater private sector participation in port management.

Special guest Md Salim Ullah, director general of the Bangladesh Institute of Management (BIM), said Bangladesh remains significantly behind in integrated logistics management, resulting in rising operational costs for businesses.

Former Chittagong Port Authority member Md Habibur Rahman said expanding railway connectivity with ports is the only sustainable long-term solution, as there is limited scope for further widening the Dhaka-Chattogram highway corridor.

Experts at the event also highlighted the need for structural reforms, digitisation of customs procedures and modernisation of inland waterway logistics to reduce delays and improve supply chain efficiency.

Nusrat Nahid Babi, senior transport specialist at the World Bank, said customs clearance systems, particularly at land ports, remain insufficiently modernised, contributing to prolonged cargo release times and higher logistics costs.

Meanwhile, Humayun Kabir, senior project officer (transport) at the Asian Development Bank, said the ADB is currently working on the development of the Dhirashram Inland Container Depot and a multimodal logistics hub project. He also emphasised the importance of ensuring digitisation and automation across all levels of logistics services.

Dhaka Tribune
SUNDAY, 10 MAY 2026

DCCI for building efficient, integrated logistics ecosystem to boost exports

Tribune Report

Businessmen, economists and infrastructure experts have called for building an efficient, integrated and modern logistics ecosystem in the country to increase export capacity and reduce the cost of doing business.

They also said that Bangladesh is lagging behind in international competition due to slow port management, lack of coordination, high transportation costs, and weak infrastructure.

These were said at a roundtable meeting titled "Development of Integrated Ports and Logistics Sector for Trade-Based Bangladesh" organized by the Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI) in the capital on Saturday (May 9).

Bangladesh Institute of Management (BIM) director general Md Selim Ullah was special guest at the event.

DCCI senior vice president Rajib H Chowdhury said that the infrastructural limitations and institutional lack of coordination in the country's logistics sector are severely hampering export capacity. The logistics system has become expensive and sluggish due to long delays in unloading goods at ports, slow transport systems on roads and railways, and lack of modern cold-chain facilities.

He said that it is important to introduce paperless and automated systems at ports to attract local and foreign investment, develop infrastructure based on public-private partnership (PPP), and increase investment in modern cold-chain logistics.

BIM DG Md Selim Ullah said that Bangladesh is still far behind in integrated port and logistics management. As a result, the cost of doing business is increasing. The government and the private sector will have to work together to develop this sector.

M Masrur Reaz, chairman and CEO of Policy Exchange of Bangladesh, presented the keynote speech at the event. He said that despite significant progress in Bangladesh's exports in the last four decades, exports are still limited to a few products and markets. There is no alternative to diversification for sustainable development of the economy. ●

DAILY TIMES
OF BANGLADESH
SUNDAY, 10 MAY 2026

DCCI calls for logistics reforms to enhance export potential

TIMES Report Dhaka

Cutting logistics costs by 25 per cent could increase Bangladesh's exports by 20 per cent, experts emphasised at a roundtable organised by the Dhaka Chamber of Commerce & Industry (DCCI) on Saturday.

The event "Integrated Port and Logistics Development for a Trade-Driven Bangladesh," highlighted the crucial role that an efficient logistics system plays in boosting exports and enhancing global competitiveness.

Policy Exchange of Bangladesh Chairman and CEO M Masrur Reaz, in his keynote speech, stressed the need for improved infrastructure, policies, and trade capacity to support the diversification of exports and long-term growth.

"Reducing logistics costs by 25 per cent could boost exports by 20 per cent," he said, urging Bangladesh to act swiftly in implementing the changes needed.

Bangladesh Post
a daily with a difference
SUNDAY, 10 MAY 2026

DCCI for ensuring efficient, integrated logistics ecosystem to boost exports

Staff Correspondent

Dhaka Chamber of Commerce & Industry (DCCI) organized a roundtable discussion on "Integrated Port and Logistics Development for a Trade-Driven Bangladesh" on Saturday at the DCCI Auditorium.

Md. Salim Ullah, Director General of Bangladesh Institute of Management (BIM), GoB graced the occasion as the Special Guest.

In his welcome remarks, Razeev H Chowdhury, Senior Vice President, DCCI stated that Bangladesh's export competitiveness is being severely hampered due to infrastructural limitations and lack of institutional coordination in the country's logistics sector. As a result Bangladesh is falling behind its competing nations.

He noted that lengthy cargo clearance procedures at ports, slow transportation through road and rail networks and limitations in modern cold-chain logistics are making the overall supply chain costly and inefficient.

Md. Salim Ullah, Director General of Bangladesh Institute of Management (BIM), GoBsaid that Bangladesh remains significantly behind in the efficient management of integrated ports and logistics systems, which is continuously increasing the cost of doing business.

He stressed the importance of coordinated efforts among all stakeholders to achieve the desired development in the sector.

In his keynote presentation Dr. M. Masrur Reaz, Chairman and CEO, Policy Exchange of Bangladesh noted that manufacturing sectors contribute nearly 25% to Bangladesh's GDP, which is considerably higher than many neighboring countries.

However, attracting more local and foreign investment is essential to further expand the contribution of manufacturing industries.

The New Nation
SUNDAY, 10 MAY 2026

Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI) organises a roundtable discussion, titled "Integrated port and logistics development for a trade-driven Bangladesh" at the chamber's auditorium in Motijheel in the city on Saturday.

DCCI calls for integrated logistics ecosystem to sustain exports

Business Report

Ensuring efficient and integrated logistics ecosystem urgently needed to enhance the country's export volumes alongside improving the overall business and investment climate, the Dhaka Chamber of Commerce and Industry (DCCI) said yesterday.

The trade body called for an integrated and efficient logistics ecosystem to support trade and investment at a roundtable titled "Integrated port and logistics development for a trade-driven Bangladesh" held at the DCCI auditorium on Saturday.

Md. Jafar Uddin, Director General of Bangladesh Institute of Management (BIM), spoke as special guest.

Md. Sabir Khan said that Bangladesh remains significantly behind in the efficient management of integrated ports and logistics systems, which is continuously increasing the cost of doing business. He stressed the importance of coordinated efforts among all stakeholders to achieve the desired development in the sector.

In his keynote presentation Dr. M. Masrur Reaz, Chairman and CEO, Policy Exchange of Bangladesh, noted that manufacturing sectors contribute nearly 25 per cent to Bangladesh's GDP, which is considerably higher than many neighbouring countries.

Drawing on comparative data, Dr Reaz warned that Bangladesh's overdependence on the readymade garment sector, which still accounts for 81.49 percent of total exports in FY2024-25, combined with a deteriorating logistics ecosystem, poses serious risks to the country's long-term economic resilience, particularly as it approaches LDC graduation.

'RMG exports have already declined 5.0 percent in July-March of FY2025-26' he said, underscoring vulnerability in the country's narrow export base.

On the logistics front, Reaz presented a stark picture.

Bangladesh ranks 88th on the World Bank's Logistics Performance Index, far behind India at 38th and Vietnam at 43rd, while Chattogram Port sits at 398th on the Container Port Performance Index, compared to Haiphong at 90th. Container dwell times at Chattogram remain critically high, with vessel turnaround averaging 3.11 days against just 0.86 days at Colombo.

He said Chattogram Port handles 92 percent of the country's maritime trade and 98 percent of containerised trade, yet operates under an outdated 'tool port' model, relies heavily on manual processes, and has a draft depth of only 9.5 meters insufficient for large vessels and forcing costly transshipment via third countries. Port tariffs have not been revised since 1986.

Citing World Bank research, Reaz said a 25 percent reduction in logistics costs could boost exports by 20 percent, while cutting container dwell time by just one day at Chattogram would increase exports by 7.4 percent.

প্রথম আলো
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

পরিবহনসহ আনুষঙ্গিক খরচ ২৫% কমালে রপ্তানি ২০% বাড়বে

নিজস্ব প্রতিবেদক, *ঢাকা*

দেশের পণ্য পরিবহন, সরবরাহ, জোগানসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক (লজিস্টিকস) খরচ ২৫ শতাংশ কমানো গেলে সার্বিক রপ্তানি ২০ শতাংশ বাড়ানো সম্ভব। আর বন্দরে পণ্যের কনটেইনার অবস্থানকাল এক দিন কমানো গেলে রপ্তানি বাড়বে ৭ শতাংশের বেশি। এ ছাড়া পণ্য পরিবহনে জাতীয় সড়কে গাড়ির গতি ঘণ্টায় ৪০ কিলোমিটার নিশ্চিত করা গেলেও দেশের রপ্তানি প্রায় ৪ শতাংশ বৃদ্ধির সম্ভাবনা রয়েছে।

গতকাল শনিবার রাজধানীর মতিঝিলে এক গোলটেবিল আলোচনার মূল প্রবন্ধে এ কথা বলেন গবেষণা সংস্থা পলিসি এক্সচেঞ্জ বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এম মাসরুর রিয়াজ। 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক এই গোলটেবিল আলোচনার আয়োজন করে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই)।

গোলটেবিলা আলোচনায় স্বাগত বক্তব্য দেন ঢাকা চেম্বারের সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী। বিশেষ অতিথি ছিলেন বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ।

প্যানেল আলোচক ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো.হাবিবুর রহমান, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যায়ের (বুয়েট) শিক্ষক মো. শামসুল হক, ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ফেসিলিটেশন কোম্পানির (আইআইএফসি) ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. মনিরুজ্জামান, শাহরিয়ার স্টিল মিলসের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এস কে মাসাদুল আলম, এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংকের (এডিবি) জ্যেষ্ঠ প্রকল্প কর্মকর্তা (পরিবহন) হুমায়ুন কবির ও বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের পরিবহনবিশেষজ্ঞ নুসরাত নাহিদ।

ভিয়েতনাম এগিয়ে কেন

মূল প্রবন্ধে এম মাসরুর রিয়াজ বলেন, বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিকস পারফরম্যান্স সূচক অনুযায়ী বাংলাদেশের অবস্থান ৮৮তম। যেখানে ভিয়েতনামের ৪৩তম ও ভারত ৩৮তম অবস্থানে রয়েছে। ভিয়েতনাম কয়েক বছর আগে তাদের শুল্কব্যবস্থা সহজ করা, ঝুঁকিব্যবস্থাপনা, বহুমাত্রিক (সড়ক, রেল, নৌ ও বিমান) পরিবহনব্যবস্থা ও অবকাঠামো উন্নয়নে বড় সংস্কার করে। ফলে দেশটির রপ্তানি এখন প্রায় ৩৭০ বিলিয়ন ডলার ছাড়িয়েছে। আর বাংলাদেশ এখন বছরে ৫৫ বিলিয়ন ডলারের কাছাকাছি রপ্তানি করছে।

এ সময় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান বলেন, আশির দশকে বাংলাদেশ রেলওয়ে চট্টগ্রাম বন্দরের প্রায় ৪০ শতাংশ পণ্য পরিবহন করলেও এখন তা ২ শতাংশের নিচে নেমে এসেছে। চট্টগ্রাম বন্দর ও ভবিষ্যতে মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরকে রেল এবং নৌপথের সঙ্গে সংযুক্ত না করলে কেবল বন্দরের সক্ষমতা বাড়িয়ে লাভ হবে না।

এডিবির জেষ্ঠ্য প্রকল্প কর্মকর্তা (পরিবহন) হুমায়ুন কবির বলেন, বর্তমান কাঠামোয় বিনিয়োগের দীর্ঘমেয়াদি নিশ্চয়তা ও চুক্তিগত স্বচ্ছতার ঘাটতির অভাবে বেসরকারি খাত বিনিয়োগে আকৃষ্ট হচ্ছে না। ফলে দীর্ঘমেয়াদি অর্থায়ন ও বিনিয়োগে বেসরকারি খাতের অনীহা তৈরি হচ্ছে।

বণিকবার্তা
রবিবার, ১০ মে ২০২৬ সমৃদ্ধির সহযাত্রী

রাজধানীতে গতকাল ডিসিসিআই আয়োজিত 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল আলোচনা সভা ছবি : ডিসিসিআই

ডিসিসিআইয়ের সভায় বক্তারা

সমন্বিত অবকাঠামোগত উন্নয়ন না হওয়ায় কার্যকর সুবিধা পাচ্ছে না বাংলাদেশ

নিজস্ব প্রতিবেদক ■

বিগত কয়েক দশকে দেশে বিভিন্ন ধরনের অবকাঠামোগত উন্নয়ন হয়েছে। তবে এসবের পুরোটাই হয়েছে খাতভিত্তিক। দেশে কোনো সমন্বিত অবকাঠামোগত উন্নয়ন হয়নি। ফলে এসব অবকাঠামোর কার্যকর সুবিধা নিতে পারেনি বাংলাদেশ। এতে ব্যাহত হয়েছে রফতানি কার্যক্রমও। তাই দেশকে এগিয়ে নিতে হলে লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতা দূর করা ছাড়া বিকল্প নেই।

রাজধানীর মতিঝিলে গতকাল এক গোলটেবিল আলোচনা সভায় এসব কথা বলেন বক্তারা। 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক এ সভার আয়োজন করে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই)।

সভায় বিশেষ অতিথির বক্তব্যে বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, 'সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি, যা ব্যবসা পরিচালনায় ক্রমাগত ব্যয় বাড়াচ্ছে। এ খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে সংশ্লিষ্ট সবাইকে একযোগে কাজ করা দরকার।'

অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ও প্রধান নির্বাহী ড. এম মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, 'গত চার দশকে বাংলাদেশের রফতানিতে আমূল ইতিবাচক পরিবর্তন এলেও তা মূলত গুটিকয়েক পণ্য ও বাজারের মধ্যে সীমাবদ্ধ। দেশে ব্যবসা পরিচালনার অন্যতম বাধা দুর্বল লজিস্টিকস কাঠামো।'

ড. মাসরুর রিয়াজ বিশ্বব্যাংকের বিশ্লেষণ তুলে ধরে জানান, ব্যবসা খাতে লজিস্টিক ব্যয় ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রফতানি প্রবৃদ্ধি বাড়তে পারে আরো ২০ শতাংশ। পরিবহন ব্যয় ১ শতাংশ কমলে পোশাক খাতের রফতানি বাড়বে ৭ দশমিক ৪ শতাংশ, বন্দরে অপেক্ষমাণ সময় একদিন কমলে রফতানি বাড়বে ৭ দশমিক ৪ শতাংশ। এছাড়া যানজট না থাকলে ট্রাক অপারেটরের খরচ কমবে ৩৫ দশমিক ৫ শতাংশ।

তিনি আরো বলেন, '২০০০ সালের দিকে ভিয়েতনাম ও বাংলাদেশের রফতানি আয় প্রায় একই ছিল। সেখান থেকে আমরা উন্নতি করেছি বটে। কিন্তু ভিয়েতনামের রফতানি আয় যেখানে ৪০০ বিলিয়ন ডলারে পৌঁছেছে, সেখানে আমরা এখনো ৫৫-৬৬ বিলিয়ন ডলারে আটকে আছি। বাণিজ্য সহায়ক পরিবেশ তৈরির মাধ্যমেই ভিয়েতনাম এ প্রবৃদ্ধি অর্জন করেছে। প্রতিযোগী দেশগুলোর সঙ্গে বিভিন্ন সূচক তুলনা করলেই তা আরো ভালোভাবে টের পাওয়া যাবে।'

ড. মাসরুর রিয়াজ বলেন, 'বন্দর ব্যবস্থাপনায়ও বাংলাদেশ অনেক পিছিয়ে। দেশ থেকে কোনো পণ্য রফতানি করতে সময় লাগে ৩১৫ ঘণ্টা। বিপরীতে ভিয়েতনাম ও ভারত থেকে লাগে যথাক্রমে ১০৫ ও ৬৪ ঘণ্টা। বাংলাদেশে যে পণ্য আমদানি করতে লজিস্টিকস ব্যয় হয় ১ হাজার ২৭০ ডলার, একই পণ্য আমদানি করতে ভারতে ব্যয় হয় ৩৬৬ ডলার ও ভিয়েতনামের ৫৫৬ ডলার।' এসব সমস্যা সমাধানে সরকারি-বেসরকারি অংশীদারত্বের ওপর জোর দেন তিনি।

অনুষ্ঠানে স্বাগত বক্তব্যে ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, 'লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতা দেশের রফতানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে। আমরা প্রতিনিয়ত প্রতিযোগী দেশগুলোর চেয়ে পিছিয়ে পড়ছি। বন্দরগুলোয় পণ্য খালাসে দীর্ঘ সময়, পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতা আমাদের সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাকে ব্যয়বহুল ও মন্থর করে তুলেছে।'

অনুষ্ঠানে বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক 'মাল্টিমোডাল' পরিবহন ব্যবস্থার গুরুত্ব তুলে ধরেন।

সভায় আরো বক্তব্য রাখেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান, ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ফ্যাসিলিটেশন কোম্পানির ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. মনিরুজ্জামান, শাহরিয়ার স্টিল মিলসের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এসকে মাসাদুল আলম মাসুদ, এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংকের সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির এবং বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী।

অসংকোচ প্রকাশের দুরন্ত সাহস
সমকাল
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

দুর্বল লজিস্টিকস কাঠামো ব্যবসার ব্যয় বাড়াচ্ছে

ঢাকা চেম্বারের সেমিনারে বক্তারা

> যোগাযোগ অবকাঠামো থেকে ইতিবাচক ফল পেতে হলে এটি অবশ্যই সমন্বিত হতে হবে। এর ব্যত্যয় হলে ক্রমাগত পিছিয়ে পড়তে হবে
>
> **ড. মো. শামসুল হক**
> অধ্যাপক, বুয়েট

সমকাল প্রতিবেদক

দেশে দুর্বল লজিস্টিকস কাঠামো ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় বাড়াচ্ছে। লজিস্টিকস খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতা রপ্তানি সক্ষমতার ওপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। ব্যবসা ও বিনিয়োগের সার্বিক অবস্থা উত্তরণে একটি দক্ষ এবং সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিত করতে হবে।

ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল আলোচনায় বক্তারা এমন মত দেন। ডিসিসিআই অডিটোরিয়ামে আলোচনায় বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বিশেষ অতিথি ছিলেন। ঢাকা চেম্বারের এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে এসব তথ্য জানানো হয়।

স্বাগত বক্তব্যে ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজীব এইচ চৌধুরী বলেন, লজিস্টিকস খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতা রপ্তানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে। এ কারণে বাংলাদেশ প্রতিনিয়ত প্রতিযোগী দেশগুলো থেকে পিছিয়ে পড়ছে। এ ছাড়া বন্দরে পণ্য খালাসে দীর্ঘ সময়, সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতার কারণে সামগ্রিক সরবরাহ চেইন ব্যয়বহুল ও মন্থর করে তুলছে।

তিনি আরও বলেন, বিনিয়োগ সম্প্রসারণের মাধ্যমে সামগ্রিকভাবে অর্থনীতিতে ইতিবাচক পরিবর্তন আনতে বন্দরগুলোতে পেপারলেস অটোমেটেড ব্যবস্থা চালু করতে হবে। পিপিপির মাধ্যমে অবকাঠামো খাতে উন্নয়ন এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসে বিনিয়োগের একটি দক্ষ ও টেকসই লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিত করতে হবে।

বিআইএমের মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনায় বাংলাদেশ বেশ পিছিয়ে রয়েছে, যা ব্যবসা পরিচালনায় ব্যয় ক্রমাগত বাড়াচ্ছে। এ খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে সবাইকে একযোগে কাজ করার ওপর তিনি জোরারোপ করেন।

মূল প্রবন্ধে পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এবং প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম মাসরুর রিয়াজ বলেন, বাংলাদেশের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫%, যা প্রতিবেশী দেশগুলোর তুলনায় বেশ পিছিয়ে। জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান বাড়াতে স্থানীয় ও বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে আরও জোর দিতে হবে।

তিনি উল্লেখ করেন, গত চার দশকে বাংলাদেশের রপ্তানিতে আমূল ইতিবাচক পরিবর্তন এলেও রপ্তানি গুটিকয়েক পণ্য ও বাজারের মধ্যে সীমাবদ্ধ। তাই সামগ্রিক অর্থনৈতিক কার্যক্রমে বহুমুখীকরণের কোনো বিকল্প নেই। তিনি বাণিজ্যবিষয়ক সক্ষমতা বাড়ানোর পাশাপাশি অবকাঠামো উন্নয়ন এবং নীতিবিষয়ক সংস্কার ও যুগোপযোগী করার ওপর গুরুত্ব দেন। তাঁর মতে, বাণিজ্য সহায়ক পরিবেশ না থাকার পেছনে দুর্বল লজিস্টিকস কাঠামো এবং ব্যবসা পরিচালনার উচ্চ ব্যয় অন্যতম কারণ।

মাসরুর রিয়াজ বলেন, লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি ২০ শতাংশ বাড়বে। কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে লজিস্টিকস নীতিমালার কার্যকর বাস্তবায়ন, বন্দর পরিচালনায় আন্তর্জাতিক মানের বিদেশি কোম্পানির পাশাপাশি দেশের বেসরকারি খাতের প্রতিষ্ঠানের সম্পৃক্ততা, চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার খালাসের সময়সীমা কমানো এবং সরকারি সহায়ক একান্ত অপরিহার্য। তিনি বলেন, রপ্তানি পণ্যের বহুমুখীকরণের পিছিয়ে পড়ার অন্যতম কারণ হলো সম্ভাবনাময় অন্যান্য খাতে আমাদের সক্ষমতা নেই। ব্যবসা ও বিনিয়োগের সার্বিক অবস্থা উত্তরণে একটি দক্ষ এবং সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিতের ওপর তিনি জোর দেন।

নির্ধারিত আলোচনায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক, আইআইএফসির ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. মনিরুজ্জামান, শাহরিয়ার স্টিল মিলসের এমডি এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ, এডিবির সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির এবং বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী অংশ নেন।

মো. হাবিবুর রহমান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম হাইওয়ে সম্প্রসারণের তেমন সুযোগ নেই। তাই রেলপথ একমাত্র ভরসা। বন্দরের সঙ্গে রেলপথের সংযোগ স্থাপন করতে হবে, যাতে স্বল্প সময় ও ব্যয়ে পণ্য পরিবহন সম্ভব হয়। তিনি দেশের সমুদ্রবন্দরগুলোর অন্তত একটি বেসরকারি খাতের মাধ্যমে পরিচালনার প্রস্তাব দেন।

ড. মো. শামসুল হক বলেন, উন্নয়ন পরিকল্পনা বাস্তবভিত্তিক না হওয়ায় কাঙ্ক্ষিত ফলাফল পাওয়া যাচ্ছে না। যোগাযোগ অবকাঠামো থেকে ইতিবাচক ফল পেতে হলে অবশ্যই সমন্বিত হতে হবে। এর ব্যত্যয় হলে ক্রমাগত পিছিয়ে পড়তে হবে। সরকারি সংস্থাগুলোর কাঠামোগত সংস্কারের কোনো বিকল্প নেই বলে তিনি মত দেন।

এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ জানান, স্ক্যানার মেশিন না থাকার কারণে উদ্যোক্তারা পানগাঁ বন্দর ব্যবহারে আগ্রহ দেখাচ্ছেন না। অভ্যন্তরীণ নদীপথের অবকাঠামোর স্বল্পতার কারণে শিল্প খাতের পণ্য পরিবহনে খরচ বাড়ছে।

নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনও সহজীকরণ এবং আধুনিকায়ন করা হয়নি। স্থল বন্দরগুলোর কার্যক্রম ডিজিটাল করা যায়নি। ফলে পণ্য খালাসের দীর্ঘসূত্রতা ব্যবসা পরিচালন ব্যয় বাড়াচ্ছে।

এডিবির সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির জানান, ধীরাশ্রম আইসিডি কনটেইনার ডিপো এবং 'মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস হাব' প্রকল্প বাস্তবায়নে এডিবি কাজ করে যাচ্ছে। লজিস্টিকস সেবার সব স্তরে ডিজিটাল ব্যবস্থা নিশ্চিতের ওপর তিনি জোর দেন।

দৈনিক ইত্তেফাক
প্রতিষ্ঠাতা তফাজ্জল হোসেন মানিক মিয়া
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

ঢাকা চেম্বারের বৈঠকে বক্তারা

বাণিজ্যসক্ষমতা বাড়াতে দক্ষ লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম গঠনের আহ্বান

■ ইত্তেফাক রিপোর্ট

দেশের বাণিজ্য সক্ষমতা বৃদ্ধি, রপ্তানি সম্প্রসারণ এবং ব্যবসা পরিচালনা ব্যয় কমাতে একটি দক্ষ ও সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম গড়ে তোলার আহ্বান জানিয়েছেন ব্যবসায়ী, নীতিনির্ধারক ও বিশেষজ্ঞরা। তারা বলেছেন, অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা, দুর্বল বন্দর ব্যবস্থাপনা, ধীর কাস্টমস কার্যক্রম এবং সমন্বয়হীন পরিবহন ব্যবস্থার কারণে বাংলাদেশ আন্তর্জাতিক প্রতিযোগিতায় পিছিয়ে পড়ছে। শনিবার ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'বাণিজ্য নির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে এসব কথা বলা হয়। ডিসিসিআই অডিটোরিয়ামে আয়োজিত এ অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্ট (বিআইএম)-এর মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ।

অনুষ্ঠানের স্বাগত বক্তব্যে ডিসিসিআইয়ের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, দেশের লজিস্টিকস খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রতিষ্ঠানগত সমন্বয়হীনতা রপ্তানি সক্ষমতাকে বাধাগ্রস্ত করছে। বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রিতা, সড়ক ও রেলপথে ধীরগতির পরিবহন ব্যবস্থা এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন সুবিধার অভাবে সরবরাহ ব্যবস্থা ব্যয়বহুল ও মন্থর হয়ে পড়ছে। তিনি বন্দর ব্যবস্থাপনায় পেপারলেস অটোমেশন, পিপিপির মাধ্যমে অবকাঠামো উন্নয়ন এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসে বিনিয়োগ বৃদ্ধির ওপর গুরুত্বারোপ করেন।

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস ব্যবস্থাপনায় বাংলাদেশ এখনো অনেক পিছিয়ে রয়েছে, যার প্রভাব ব্যবসা পরিচালনা ব্যয়ের ওপর পড়ছে। এ খাতের উন্নয়নে সরকারি-বেসরকারি সব পক্ষকে একযোগে কাজ করতে হবে বলে তিনি মন্তব্য করেন।

গোলটেবিলে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম. মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, দেশের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫ শতাংশ হলেও রপ্তানি এখনো সীমিত কয়েকটি পণ্য ও বাজারের ওপর নির্ভরশীল। রপ্তানি বহুমুখীকরণ ও বিনিয়োগ আকর্ষণে অবকাঠামো উন্নয়ন এবং নীতিগত সংস্কারের বিকল্প নেই বলেও তিনি উল্লেখ করেন।

ড. মাসরুর রিয়াজ বলেন, দেশের লজিস্টিকস ব্যয় ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি প্রায় ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়তে পারে। একইভাবে পণ্য পরিবহন ব্যয় ১ শতাংশ কমানো সম্ভব হলে রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ পর্যন্ত বৃদ্ধি পাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। তিনি কার্যকর লজিস্টিক নীতিমালা বাস্তবায়ন, আন্তর্জাতিক মানসম্পন্ন বন্দর ব্যবস্থাপনা, চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার খালাসের সময় কমানো এবং নীতিগত প্রতিবন্ধকতা দূর করার ওপর জোর দেন।

আলোচনায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব (সাবেক সদস্য, প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক সম্প্রসারণের সুযোগ সীমিত হওয়ায় পণ্য পরিবহনে রেলপথকে আরো কার্যকরভাবে ব্যবহার করতে হবে। তিনি দেশের অন্তত একটি সমুদ্রবন্দর পরিচালনায় বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্ত করারও প্রস্তাব দেন।

বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, বাস্তবভিত্তিক ও সমন্বিত উন্নয়ন পরিকল্পনার অভাবে কাঙ্ক্ষিত ফল পাওয়া যাচ্ছে না। যোগাযোগ অবকাঠামো উন্নয়নে সমন্বিত পরিকল্পনার কোনো বিকল্প নেই বলেও তিনি মত দেন।

শাহরিয়ার স্টিল মিলস লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ বলেন, পানগাঁও বন্দরে স্ক্যানার মেশিন না থাকায় উদ্যোক্তারা বন্দরটি ব্যবহারে আগ্রহ হারাচ্ছেন। এছাড়া অভ্যন্তরীণ নৌপথ অবকাঠামোর সীমাবদ্ধতায় শিল্প খাতের পরিবহন ব্যয়ও বাড়ছে।

বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স ব্যবস্থা এখনো পুরোপুরি আধুনিক ও সহজীকরণ করা হয়নি। বিশেষ করে স্থলবন্দরগুলোতে ডিজিটাল ব্যবস্থা চালু না থাকায় পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রিতা তৈরি হচ্ছে এবং ব্যবসা পরিচালনা ব্যয় বাড়ছে।

এডিবির সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির জানান, ধীরাশ্রম আইসিডি কনটেইনার ডিপো এবং একটি মাল্টিমোডাল লজিস্টিক হাব বাস্তবায়নে এডিবি কাজ করছে। পাশাপাশি লজিস্টিকস সেবার সব স্তরে ডিজিটাল প্রযুক্তির ব্যবহার নিশ্চিত করার ওপরও গুরুত্বারোপ করেন তিনি।

মুক্ত আলোচনায় ডিসিসিআই পরিচালক ইঞ্জি. এম এ ওয়াহাব, সাবেক পরিচালক এ কে ডি খায়ের মোহাম্মদ খান, ইএসজি প্রজেক্ট লজিস্টিকস (বিডি) লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. আবরারুল আলম এবং এএনবি লজিস্টিকসের প্রতিনিধি মোক্তার উদ্দিন মতি অংশ নেন। অনুষ্ঠানে ডিসিসিআই সহসভাপতি মো. সালিম সোলায়মান, পরিচালনা পর্ষদের সদস্য এবং সরকারি-বেসরকারি খাতের প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন।

কালের কণ্ঠ
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

লজিস্টিকস খরচ ২৫% কমলে রপ্তানি আয় বাড়বে ২০%

ডিসিসিআই আয়োজিত গোলটেবিল বৈঠকে বক্তারা

নিজস্ব প্রতিবেদক ▷

বিশ্ববাজারে রপ্তানি প্রতিযোগিতায় এগিয়ে যেতে বিভিন্ন দেশ অবকাঠামো উন্নয়নের পাশাপাশি লজিস্টিকস সক্ষমতা বাড়াচ্ছে। এতে তাদের খরচ কমে আসছে, রপ্তানিও বাড়ছে। অথচ এ ক্ষেত্রে প্রতিযোগীদের তুলনায় অনেকটাই পিছিয়ে বাংলাদেশ। বিশ্বব্যাংকের এক গবেষণার উদ্ধৃতি দিয়ে পলিসি এক্সচেঞ্জ বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ও সিইও ড. এম. মাসরুর রিয়াজ বলেন, 'লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ কমানো গেলে বাংলাদেশের রপ্তানি আয় প্রায় ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়তে পারে। এমনকি পণ্য পরিবহন ব্যয় মাত্র ১ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি বাড়তে পারে ৭.৪ শতাংশ।'

গতকাল শনিবার রাজধানীতে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপনকালে তিনি এসব কথা বলেন। ডিসিসিআই অডিটরিয়ামে আয়োজিত এ অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ।

অনুষ্ঠানে স্বাগত বক্তব্যে ডিসিসিআইয়ের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, 'দেশের লজিস্টিক খাতে অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা ও প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতা রপ্তানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে। বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘ সময়, সড়ক ও রেলপথে ধীরগতির পরিবহন ব্যবস্থা এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন সুবিধার অভাবে সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাপনা ব্যয়বহুল ও মন্থর হয়ে পড়েছে।'

তিনি আরো বলেন, 'স্থানীয় ও বিদেশি বিনিয়োগ সম্প্রসারণের মাধ্যমে অর্থনীতিতে ইতিবাচক পরিবর্তন আনতে হলে বন্দরে পেপারলেস ও অটোমেটেড ব্যবস্থা চালু, পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপের (পিপিপি) মাধ্যমে অবকাঠামো উন্নয়ন এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসে বিনিয়োগ বাড়াতে হবে।'

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে বিআইএম মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, 'সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস ব্যবস্থাপনায় বাংলাদেশ এখনো অনেক পিছিয়ে রয়েছে। ফলে ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় ক্রমাগত বাড়ছে। এ খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে সংশ্লিষ্ট সব পক্ষকে সমন্বিতভাবে কাজ করার আহ্বান জানান তিনি।

মূল প্রবন্ধে ড. মাসরুর রিয়াজ বলেন, 'বাংলাদেশের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫ শতাংশ, যা অনেক প্রতিবেশী দেশের তুলনায় বেশি। তবে উৎপাদনমুখী খাতের আরো সম্প্রসারণে স্থানীয় ও বিদেশি বিনিয়োগ বাড়ানো জরুরি।' তিনি বলেন, 'গত চার দশকে দেশের রপ্তানিতে ইতিবাচক পরিবর্তন এলেও তা এখনো সীমিত কয়েকটি পণ্য ও বাজারের মধ্যে আবদ্ধ। তাই অর্থনীতিতে বহুমুখীকরণের কোনো বিকল্প নেই।'

পরামর্শ

পরিবহন ব্যয় **১%** কমানো গেলে রপ্তানি বাড়বে **৭.৪%**

বন্দরে পণ্য খালাসে দীর্ঘ সময়, সড়ক ও রেলপথে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন সুবিধার অভাবে সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাপনা ব্যয়বহুল ও মন্থর

- বন্দরে পেপারলেস ও অটোমেটেড ব্যবস্থা চালু
- পিপিপি মাধ্যমে অবকাঠামো উন্নয়ন
- আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসে বিনিয়োগ বাড়ানো
- নীতিগত প্রতিবন্ধকতা দূর করা
- বন্দরের সঙ্গে রেল যোগাযোগ বাড়ানো

কালের কণ্ঠ

তিনি আরো বলেন, 'ব্যবসাবান্ধব পরিবেশের ঘাটতি, দুর্বল লজিস্টিকস কাঠামো এবং উচ্চ ব্যয় দেশের বাণিজ্য সক্ষমতাকে ক্ষতিগ্রস্ত করছে।' এ পরিস্থিতি উত্তরণে লজিস্টিক নীতিমালার কার্যকর বাস্তবায়ন, আন্তর্জাতিক মানের বিদেশি ও দেশীয় বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে বন্দর পরিচালনা, চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার খালাসের সময় কমানো এবং নীতিগত প্রতিবন্ধকতা দূর করার ওপর গুরুত্বারোপ করেন তিনি।

আলোচনায় অংশ নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব (প্রাক্তন সদস্য, প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমান বলেন, 'ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক সম্প্রসারণের সুযোগ সীমিত হওয়ায় রেলপথকে বিকল্প হিসেবে গুরুত্ব দিতে হবে। বন্দরের সঙ্গে রেল যোগাযোগ বাড়ানো গেলে কম সময় ও কম ব্যয়ে পণ্য পরিবহন সম্ভব হবে।' তিনি অন্তত একটি সমুদ্রবন্দর পরিচালনায় বেসরকারিখাতকে সম্পৃক্ত করার প্রস্তাবও দেন।

বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, 'বাস্তবভিত্তিক ও সমন্বিত উন্নয়ন পরিকল্পনার অভাবে কাঙ্ক্ষিত সুফল পাওয়া যাচ্ছে না।' একই সঙ্গে সরকারি সংস্থাগুলোর কাঠামোগত সংস্কারের ওপর গুরুত্ব দেন তিনি।

শাহরিয়ার স্টিল মিলস লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ বলেন, 'পানগাঁও বন্দরে স্ক্যানার না থাকায় উদ্যোক্তারা বন্দর ব্যবহারে আগ্রহ হারাচ্ছেন। এ ছাড়া অভ্যন্তরীণ নৌপথ অবকাঠামোর সীমাবদ্ধতায় শিল্পপণ্যের পরিবহন ব্যয় কমার পরিবর্তে বাড়ছে।'

বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, 'দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনো পুরোপুরি আধুনিক ও ডিজিটাল হয়নি। বিশেষ করে স্থলবন্দরগুলোতে ডিজিটাল ব্যবস্থা না থাকায় পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রতা তৈরি হচ্ছে এবং ব্যবসা পরিচালনায় ব্যয় বাড়ছে।'

এডিবির সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির জানান, ধীরাশ্রম আইসিডি কনটেইনার ডিপো ও একটি মাল্টিমোডাল লজিস্টিক হাব প্রকল্প বাস্তবায়নে এডিবি কাজ করছে। পাশাপাশি লজিস্টিকস সেবার প্রতিটি স্তরে ডিজিটাল প্রযুক্তি ব্যবহারের ওপর জোর দেন তিনি।

মুক্ত আলোচনায় ডিসিসিআই পরিচালক ইঞ্জি. এম এ ওয়াহাব, সাবেক পরিচালক এ কে ডি খায়ের মোহাম্মদ খান, ইএসজি প্রজেক্ট লজিস্টিকস (বিডি) লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. আবরারুল আলম এবং এএনবি লজিস্টিকসের প্রতিনিধি মোক্তার উদ্দিন মতি প্রমুখ অংশ নেন। অনুষ্ঠানে ডিসিসিআই সহসভাপতি মো. সালিম সোলায়মান, পরিচালনা পর্ষদের সদস্য এবং সরকারি-বেসরকারি খাতের প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন।

দৈনিক বাংলা
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

রপ্তানি সক্ষমতা বাড়াতে আধুনিক লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম গড়ার তাগিদ

নিজস্ব প্রতিবেদক

দেশের রপ্তানি বাণিজ্যকে আরও গতিশীল করতে এবং ব্যবসা পরিচালনার খরচ কমিয়ে আনতে একটি দক্ষ ও সমন্বিত লজিস্টিকস ব্যবস্থা গড়ে তোলা অপরিহার্য বলে মত দিয়েছেন দেশের শীর্ষস্থানীয় ব্যবসায়ী, অর্থনীতিবিদ ও বিশেষজ্ঞরা। তারা সতর্ক করে বলেছেন যে, বর্তমান বন্দর ব্যবস্থাপনার ধীরগতি, উচ্চ পরিবহন খরচ এবং দুর্বল অবকাঠামোর কারণে বাংলাদেশ আন্তর্জাতিক বাজারের প্রতিযোগিতায় পিছিয়ে পড়ার ঝুঁকিতে রয়েছে। গতকাল শনিবার রাজধানীর মতিঝিলে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত এক গোলটেবিল বৈঠকে এসব গুরুত্বপূর্ণ পর্যবেক্ষণ উঠে আসে। বৈঠকে ডিসিসিআই-এর সিনিয়র সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা ও বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের মধ্যে সমন্বয়হীনতা দেশের রপ্তানি বাণিজ্যকে সরাসরি বাধাগ্রস্ত করছে। পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রতা এবং আধুনিক পরিবহন সুবিধার অভাব সরবরাহ ব্যবস্থাকে মন্থর ও ব্যয়বহুল করে তুলেছে। তিনি বন্দরগুলোতে ডিজিটাল ও স্বয়ংক্রিয় ব্যবস্থা প্রবর্তন এবং সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্বের (পিপিপি) মাধ্যমে নতুন অবকাঠামো ও কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসে বিনিয়োগ বাড়ানোর ওপর বিশেষ গুরুত্বারোপ করেন।

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্ট-এর (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় কমাতে সরকার ও বেসরকারি খাতের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় লজিস্টিকস ব্যবস্থাপনার আধুনিকায়ন জরুরি। অন্যদিকে পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ড. এম মাসরুর রিয়াজ তার মূল প্রবন্ধে এক চাঞ্চল্যকর তথ্য দিয়ে জানান যে, লজিস্টিকস ব্যয় ২৫ শতাংশ কমানো গেলে দেশের রপ্তানি প্রায় ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়ানো সম্ভব। এছাড়া পণ্য পরিবহন ব্যয় মাত্র ১ শতাংশ কমানো গেলেও রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বৃদ্ধির সম্ভাবনা রয়েছে।

বৈঠকে বক্তারা চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা বাড়ানো এবং রেলপথে পণ্য পরিবহনের সুযোগ বাড়ানোর বিষয়ে একমত পোষণ করেন। বন্দর ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা আনতে অন্তত একটি সমুদ্রবন্দর বেসরকারি খাতের মাধ্যমে পরিচালনার প্রস্তাব দেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রাক্তন কর্মকর্তা মো. হাবিবুর রহমান। বুয়েটের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক কাঠামোগত সংস্কারের ওপর জোর দিয়ে বলেন যে, দীর্ঘমেয়াদি সুফল পেতে বাস্তবভিত্তিক ও সমন্বিত উন্নয়ন পরিকল্পনার কোনো বিকল্প নেই।

বিশ্বব্যাংক এবং এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের (এডিবি) প্রতিনিধিরা কাস্টমস প্রক্রিয়া ডিজিটাল করা এবং মাল্টিমোডাল লজিস্টিক হাব তৈরির ওপর গুরুত্ব দেন। বিশেষ করে ধীরাশ্রম আইসিডি প্রকল্পের মতো বড় উদ্যোগগুলো সফলভাবে সম্পন্ন হলে দেশের বাণিজ্য সহায়ক পরিবেশ বহুগুণ উন্নত হবে বলে তারা আশাবাদ ব্যক্ত করেন।

আমরা জনগণের পক্ষে
বাংলাদেশ প্রতিদিন
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

ডিসিসিআই গোলটেবিলে বক্তারা

লজিস্টিকস খরচ কমলে বাড়বে রপ্তানি আয়

নিজস্ব প্রতিবেদক

বিশ্ববাজারের প্রতিযোগিতায় টিকে থাকতে এবং রপ্তানি আয় কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যে পৌঁছাতে লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন এখন সময়ের দাবি। পণ্য উৎপাদন থেকে শুরু করে বন্দর পর্যন্ত পৌঁছানোর প্রক্রিয়া সহজ এবং সাশ্রয়ী করতে পারলে রপ্তানি আয় বর্তমানের তুলনায় বহুগুণ বাড়ানো সম্ভব। গতকাল ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত বাণিজ্য নির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত 'বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে বক্তারা এসব কথা বলেন। অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এবং প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম. মাসরুর রিয়াজ। উপস্থিত ছিলেন বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ, ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্তি সচিব মো. হাবিবুর রহমান, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক, ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ফেসিলিটেশন কোম্পানির ব্যবস্থাপনা

পরিচালক মো. মনিরুজ্জামান, শাহরিয়ার স্টিল মিলস্ লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ, এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংকের সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির এবং বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী প্রমুখ। ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, আমাদের লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতার কারণে রপ্তানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে। আমরা প্রতিনিয়ত প্রতিযোগী দেশগুলো থেকে পিছিয়ে পড়ছি। এ ছাড়াও বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘসময়, সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতার কারণে আমাদের সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাকে ব্যয়বহুল ও মন্থর করতে তুলছে। বিআইএম-এর মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি, যা ব্যবসা পরিচালনায় ব্যয় ক্রমাগত বাড়াচ্ছে। এখাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়ন সংশ্লিষ্ট সবাইকে একযোগে কাজ করার ওপর তিনি জোরারোপ করেন। পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এবং প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম মাসরুর রিয়াজ বলেন, আমাদের বিদ্যমান লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি ২০ শতাংশ এবং পণ্য পরিবহন ১ শতাংশ কমানো সম্ভব হলে রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বাড়বে। আমাদের রপ্তানি পণ্যের বহুমুখীকরণের পিছিয়ে পড়ার অন্যতম কারণ হলো সম্ভাবনাময় অন্যান্য খাতে আমাদের সক্ষমতা নেই। ব্যবসা ও বিনিয়োগের সার্বিক অবস্থা উত্তরণে একটি দক্ষ এবং সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিত করা প্রয়োজন।

বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বলেন, দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনো সহজীকরণ এবং আধুনিকায়ন করা হয়নি, বিশেষকরে স্থলবন্দরগুলোর কার্যক্রম ডিজিটাল ব্যবস্থা চালু করা যায়নি, ফলে বিশেষকরে পণ্য খালাসের দীর্ঘসূত্রিতা আমাদের ব্যবসা পরিচালন ব্যয় ক্রমশ বৃদ্ধি করছে।

আজকের পত্রিকা
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

সড়কে গতি ঘণ্টায় ৪০ হলে রপ্তানি বাড়বে ৪ শতাংশ

নিজস্ব প্রতিবেদক, ঢাকা

দেশের ব্যবসা-বাণিজ্যে বিদ্যমান অস্বাভাবিক খরচের চাপ কমানোর জোরালো দাবি উঠেছে। একই সঙ্গে তুলে ধরা হয়েছে অযাচিত খরচের নমুনা। যেখানে বলা হয়েছে, পণ্য পরিবহন, সরবরাহ, জোগানসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক (লজিস্টিকস) খরচ দেশের ভেতর ২৫ শতাংশ কমানো গেলে জাতীয় রপ্তানি অন্তত ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়ানো সম্ভব। ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত এক গোলটেবিল আলোচনায় এমন মত ও দাবি উঠে এসেছে।

গতকাল শনিবার রাজধানীর মতিঝিলে অনুষ্ঠিত এই আলোচনায় দেশের বন্দর ব্যবস্থাপনা, পরিবহনকাঠামো ও লজিস্টিকস দক্ষতার ঘাটতিকে রপ্তানি বৃদ্ধির প্রধান বাধা হিসেবে চিহ্নিত করা হয়। আলোচনায় বক্তারা একমত হন যে রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য শুধু উৎপাদন নয়, বরং পরিবহন, বন্দর ব্যবস্থাপনা ও সরবরাহ ব্যবস্থার সমন্বিত সংস্কার জরুরি। না হলে ২০৩০ সালের ১০০ বিলিয়ন ডলারের রপ্তানি লক্ষ্য বর্তমান কাঠামোতে অর্জন কঠিন হয়ে পড়বে।

অনুষ্ঠানে বিষয়ের ওপর মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ড. এম মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, বন্দরে কনটেইনার অবস্থানকাল মাত্র এক দিন কমানো গেলে রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ৭ শতাংশের বেশি বাড়তে পারে। একইভাবে জাতীয় সড়কে যানবাহনের গড় গতি ঘণ্টায় ৪০ কিলোমিটার নিশ্চিত করা গেলে রপ্তানি প্রায় ৪ শতাংশ বৃদ্ধি সম্ভব। তাঁর মতে, বর্তমান কাঠামোতে লজিস্টিকস ব্যয় এবং সময় ব্যবস্থাপনার দুর্বলতা দেশের প্রতিযোগিতাকে পিছিয়ে দিচ্ছে।

ডিসিসিআইয়ের গোলটেবিল

» লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ কমলে রপ্তানি ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়ানো সম্ভব।

» বন্দরে কনটেইনার অবস্থানকাল এক দিন কমলে রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ৭ শতাংশের বেশি হতে পারে।

ড. এম মাসরুর রিয়াজ আরও জানান, লজিস্টিকস পারফরম্যান্স সূচকে বাংলাদেশের অবস্থান ৮৮তম, যেখানে ভিয়েতনাম ৪৩তম এবং ভারত ৩৮তম অবস্থানে রয়েছে।

কনটেইনার পোর্ট পারফরম্যান্স ইনডেক্সেও চট্টগ্রাম বন্দর ভিয়েতনামের হাইফং এবং ভারতের মুন্দ্রা ও জওহরলাল নেহরু বন্দরের তুলনায় প্রায় ২০০ থেকে ২৫০ ধাপ পিছিয়ে। তাঁর মতে, শুল্কপ্রক্রিয়া সহজীকরণ, বহুমাত্রিক পরিবহনব্যবস্থা এবং অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে ভিয়েতনাম যে অগ্রগতি অর্জন করেছে, বাংলাদেশেও একই ধরনের সংস্কার প্রয়োজন।

অনুষ্ঠানে ডিসিসিআইয়ের জ্যেষ্ঠ সহসভাপতি রাজীব এইচ চৌধুরী বলেন, দেশের লজিস্টিকস ব্যয় অনেক পণ্যের ক্ষেত্রে মোট বিক্রির প্রায় ৪৮ শতাংশ পর্যন্ত পৌঁছে গেছে, যা প্রতিবেশী দেশগুলোর তুলনায় অনেক বেশি। তিনি বলেন, অবকাঠামো ও প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়ের ঘাটতি রপ্তানি খাতকে প্রতিনিয়ত চাপের মধ্যে রাখছে।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান জানান, একসময় দেশের মোট পণ্য পরিবহনের প্রায় ৪০ শতাংশ রেলপথে সম্পন্ন হলেও এখন তা ২ শতাংশের নিচে নেমে এসেছে। তিনি বলেন, চট্টগ্রাম বন্দর ও ভবিষ্যতের মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরকে রেল ও নৌপথের সঙ্গে কার্যকরভাবে যুক্ত না করলে শুধু অবকাঠামো সম্প্রসারণে কাঙ্ক্ষিত ফল আসবে না।

আজকের পত্রিকা

নতুন ধারার দৈনিক
আমাদের সময়
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

ডিসিসিআই'র গোলটেবিল বৈঠকে বক্তারা

আধুনিক-সমন্বিত লজিস্টিকস ব্যবস্থা গড়ে তোলার আহ্বান

নিজস্ব প্রতিবেদক ●
অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা, বন্দর ব্যবস্থাপনায় ধীরগতি এবং সমন্বয়হীনতার কারণে বাংলাদেশ আন্তর্জাতিক প্রতিযোগিতায় পিছিয়ে পড়ছে বলে মন্তব্য করেছেন ব্যবসায়ী ও বিশেষজ্ঞরা। তাই, দেশের রপ্তানি সক্ষমতা বাড়াতে দক্ষ, আধুনিক ও সমন্বিত লজিস্টিকস ব্যবস্থা গড়ে তোলার ওপর গুরুত্বারোপ করেন তারা।

গতকাল শনিবার রাজধানীতে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'বাণিজ্য নির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে এসব কথা বলা হয়। অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি ছিলেন, বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ। স্বাগত বক্তব্যে ডিসিসিআইয়ের ঊর্ধ্বতন সহ-সভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রতা, সড়ক ও রেলপথে ধীরগতির পরিবহন ব্যবস্থা এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন সুবিধার অভাবে দেশের সরবরাহ ব্যবস্থা ব্যয়বহুল ও অকার্যকর হয়ে পড়ছে। তিনি বন্দরগুলোতে পেপারলেস ও অটোমেটেড ব্যবস্থা চালু, পিপিপিভিত্তিক অবকাঠামো উন্নয়ন এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসে বিনিয়োগ বাড়ানোর আহ্বান জানান। বিআইএম মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় বাংলাদেশ এখনও পিছিয়ে রয়েছে- যা ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় বাড়াচ্ছে। এ খাতের উন্নয়নে সংশ্লিষ্ট সব পক্ষকে সমন্বিতভাবে কাজ করতে হবে। অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন, পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, বাংলাদেশের রপ্তানিতে গত চার দশকে ইতিবাচক পরিবর্তন এলেও তা এখনও সীমিত কয়েকটি পণ্য ও বাজারের ওপর নির্ভরশীল। রপ্তানি বহুমুখীকরণ এবং বিনিয়োগ বাড়াতে কার্যকর লজিস্টিক ব্যবস্থার বিকল্প নেই।

তিনি জানান, দেশের লজিস্টিক ব্যয় ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়তে পারে। এ ছাড়া পণ্য পরিবহন ব্যয় ১ শতাংশ কমানো সম্ভব হলে রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বাড়ার সম্ভাবনা রয়েছে। এ জন্য লজিস্টিক নীতিমালার কার্যকর বাস্তবায়ন, চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার খালাসের সময় কমানো এবং আন্তর্জাতিক মানের বন্দর ব্যবস্থাপনা নিশ্চিতের ওপর জোর দেন তিনি। আলোচনায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক সম্প্রসারণের সুযোগ সীমিত হওয়ায় রেলপথভিত্তিক পণ্য পরিবহন জোরদার করতে হবে। একই সঙ্গে অন্তত একটি সমুদ্রবন্দর পরিচালনায় বেসরকারি খাতকে যুক্ত করার প্রস্তাব দেন তিনি। বুয়েটের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, বাস্তবভিত্তিক ও সমন্বিত উন্নয়ন পরিকল্পনার অভাবে কাঙ্ক্ষিত সুফল পাওয়া যাচ্ছে না। যোগাযোগ অবকাঠামো উন্নয়নে সমন্বিত পরিকল্পনা জরুরি। শাহরিয়ার স্টিল মিলস লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এসকে মাসাদুল আলম মাসুদ বলেন, পানগাঁও বন্দরে স্ক্যানার না থাকায় উদ্যোক্তারা বন্দরটি ব্যবহারে আগ্রহ হারাচ্ছেন। বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনও পুরোপুরি আধুনিক ও ডিজিটাল হয়নি। ফলে পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রতা ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় বাড়াচ্ছে। এডিবির সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির জানান, ধীরাশ্রম আইসিডি কনটেইনার ডিপো ও একটি মাল্টিমোডাল লজিস্টিক হাব প্রকল্প বাস্তবায়নে এডিবি কাজ করছে।

আমাদের সময়

আমার দেশ
স্বাধীনতার কথা বলে
THE DAILY AMAR DESH
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

গবেষণা প্রতিবেদনে তথ্য

রপ্তানি সক্ষমতা সূচকে ভারত ও ভিয়েতনামের চেয়ে পিছিয়ে বাংলাদেশ

অর্থনৈতিক রিপোর্টার

উচ্চ বাণিজ্য ব্যয়, ধীরগতির বন্দর কার্যক্রম ও দুর্বল লজিস্টিক অবকাঠামোর কারণে বৈশ্বিক প্রতিযোগিতায় বাংলাদেশ ক্রমেই পিছিয়ে পড়ছে। কাস্টমস জটিলতা, পণ্য পরিবহনে দীর্ঘসূত্রতা এবং আধুনিক সরবরাহ ব্যবস্থার ঘাটতিতে রপ্তানি সক্ষমতায় ভারত ও ভিয়েতনামের তুলনায় অনেক পিছিয়ে রয়েছে দেশটি। বিশেষজ্ঞদের মতে, দ্রুত সংস্কার, প্রযুক্তিনির্ভর বন্দর ব্যবস্থাপনা ও বেসরকারি বিনিয়োগ বাড়ানো না গেলে ভবিষ্যতে আন্তর্জাতিক বাজারে প্রতিযোগিতা ধরে রাখা কঠিন হয়ে পড়বে বাংলাদেশের জন্য।

গতকাল শনিবার রাজধানীর মতিঝিলে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত ‘বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন’ শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে এসব তথ্য তুলে ধরা হয়।

অনুষ্ঠানে জানানো হয়, বৈশ্বিক লজিস্টিক সক্ষমতা সূচকে বাংলাদেশের অবস্থান বর্তমানে ৮৮তম। একই সূচকে ভারতের অবস্থান ৩৮তম এবং ভিয়েতনামের ৪৩তম। শুল্ক কার্যক্রমে বাংলাদেশ রয়েছে ১০১তম স্থানে, যেখানে ভারত ও ভিয়েতনামের অবস্থান যথাক্রমে ৪৭ ও ৪৩তম। অবকাঠামোগত সক্ষমতায় বাংলাদেশের অবস্থান ১০৮তম, এখানে ভারতের ও ভিয়েতনাম ৪৭তম অবস্থানে। আন্তর্জাতিক পণ্য পরিবহনে যেখানে বাংলাদেশ ৯১তম অবস্থানে, সেখানে ভারতের ২২ ও ভিয়েতনাম ৩৮তম স্থানে। সময়নিষ্ঠতা ও ট্র্যাকিং ব্যবস্থাতেও প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় বাংলাদেশ অনেক পিছিয়ে রয়েছে। এখানে বাংলাদেশের অবস্থান ৮৭তম ও ১০৫তম। অন্যদিকে ভারত রয়েছে ৩৫তম ও ৪১তম অবস্থানে। ভিয়েতনাম আছে ৫৯তম ও ৪১তম অবস্থানে।

গবেষণা প্রতিবেদনের মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রধান চালিকাশক্তি এখন বাণিজ্য ও বিনিয়োগ। তবে বিদ্যমান লজিস্টিক কাঠামো এবং ব্যবসা পরিচালনার উচ্চ ব্যয় দেশের সম্ভাবনাকে সীমিত করে রাখছে।

তিনি বলেন, বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স ইনডেক্সে ১৩৯টি দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ১৩৭তম। যেখানে আন্তর্জাতিক মান অনুযায়ী বন্দরে পণ্য খালাসে এক থেকে তিনদিন সময় লাগে, সেখানে বাংলাদেশের বন্দরে গড়ে ১১ দিন পর্যন্ত অপেক্ষা করতে হয়। এতে উৎপাদন ব্যয় বাড়ছে এবং রপ্তানিকারকরা বৈশ্বিক বাজারে প্রতিযোগিতায় পিছিয়ে পড়ছেন।

তিনি আরো বলেন, দেশের লজিস্টিক ব্যয় ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি প্রায় ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়তে পারে। একইভাবে পণ্য পরিবহন ব্যয় ১ শতাংশ কমানো সম্ভব হলে রপ্তানি আয় ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বাড়ার সম্ভাবনা রয়েছে। বর্তমানে রপ্তানি আয়ের বড় অংশই তৈরি পোশাক খাতনির্ভর। নতুন বাজার ও বহুমুখী পণ্যে প্রবেশ ছাড়া দীর্ঘমেয়াদে টেকসই প্রবৃদ্ধি নিশ্চিত করা সম্ভব নয়।

ড. মাসরুর রিয়াজ বলেন, দেশের লজিস্টিকস খাতকে কার্যকর ও প্রতিযোগিতামূলক করতে হলে জাতীয় লজিস্টিক নীতিমালার দ্রুত বাস্তবায়নের বিকল্প নেই। একই সঙ্গে বন্দর পরিচালনায় আন্তর্জাতিক মানের বিদেশি প্রতিষ্ঠানের পাশাপাশি দেশীয় বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্ত করতে হবে। বিশেষ করে চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার খালাসের দীর্ঘসূত্রতা কমানো এবং বিদ্যমান নীতিগত প্রতিবন্ধকতা দূর করা জরুরি। ব্যবসা ও বিনিয়োগবান্ধব পরিবেশ নিশ্চিত করতে একটি দক্ষ, আধুনিক ও সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম গড়ে তোলার ওপরও জোর দেন তিনি।

অনুষ্ঠানের স্বাগত বক্তব্যে ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা ও প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতার কারণে দেশের সরবরাহ ব্যবস্থা ব্যয়বহুল ও ধীরগতির হয়ে উঠেছে। বন্দরে দীর্ঘসূত্রতা, সড়কপথে যানজট, রেলভিত্তিক পণ্য পরিবহনের স্বল্পতা এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন সুবিধার অভাব ব্যবসা পরিচালনায় বড় বাধা হয়ে দাঁড়িয়েছে।

তিনি বলেন, বর্তমানে দেশে পণ্যবাহী ট্রাকের গড় গতি ঘণ্টায় মাত্র ১৯ কিলোমিটার। অন্যদিকে রেলের মাধ্যমে পণ্য পরিবহনের হার মাত্র ৪ শতাংশ। ফলে সড়কপথের ওপর অতিরিক্ত চাপ তৈরি হচ্ছে। দ্রুত নষ্ট হওয়া কৃষি ও খাদ্যপণ্য পরিবহনে আধুনিক কোল্ড-চেইন নেটওয়ার্কের অভাবেও সরবরাহ ব্যয় বাড়ছে। দেশের বর্তমান ‘টুল পোর্ট’ মডেল থেকে দ্রুত ‘ল্যান্ডলর্ড পোর্ট’ ব্যবস্থায় যেতে হবে। এতে আন্তর্জাতিক মানের বেসরকারি প্রতিষ্ঠানকে সম্পৃক্ত করে বন্দরের পরিচালন দক্ষতা বাড়ানো সম্ভব হবে। পাশাপাশি এআই, ব্লকচেইন, পেপারলেস অটোমেশন ও ডিজিটাল কাস্টমস ব্যবস্থার মাধ্যমে পণ্য খালাসের সময় উল্লেখযোগ্যভাবে কমিয়ে আনা যাবে।

অনুষ্ঠানের বিশেষ অতিথি বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিক ব্যবস্থাপনায় বাংলাদেশ এখনো কাঙ্ক্ষিত দক্ষতা অর্জন করতে পারেনি। এর ফলে ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় ধারাবাহিকভাবে বাড়ছে এবং সামগ্রিক বাণিজ্য সক্ষমতা ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। এ খাতের টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করতে সরকারি-বেসরকারি সব অংশীজনকে সমন্বিতভাবে কাজ করতে হবে।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সাবেক সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক সম্প্রসারণের সুযোগ সীমিত। তাই রেলভিত্তিক পণ্য পরিবহন বাড়ানো ছাড়া বিকল্প নেই। বন্দরের সঙ্গে রেল সংযোগ জোরদার করা গেলে কম সময় ও কম খরচে পণ্য পরিবহন সম্ভব হবে।

বুয়েটের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, দেশের উন্নয়ন পরিকল্পনায় সমন্বয়ের অভাব রয়েছে। যোগাযোগ অবকাঠামো বাস্তবভিত্তিক ও সমন্বিত না হলে কাঙ্ক্ষিত সুফল মিলবে না। একই সঙ্গে সরকারি প্রতিষ্ঠানগুলোর কাঠামোগত সংস্কারের ওপরও গুরুত্বারোপ করেন তিনি।

দেশ রূপান্তর

রবিবার, ১০ মে ২০২৬

অদক্ষ ব্যবস্থাপনায় পিছিয়ে পড়ছে বাংলাদেশ

- ব্যবস্থাপনা ব্যয় ২৫ শতাংশ কমলে রপ্তানি বাড়বে ২০ শতাংশ
- বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স ইনডেক্সে ১৩৯ দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ১৩৭তম। বিশ্বমান অনুযায়ী বন্দরে পণ্য খালাসে যেখানে ১ থেকে ৩ দিন সময় লাগে, সেখানে বাংলাদেশের সময় লাগে ১১ দিন।

নিজস্ব প্রতিবেদক

দুর্বল অকাঠামো, ধীরগতির বন্দর ব্যবস্থাপনা এবং উচ্চ ব্যবসায়িক ব্যয়ের কারণে বৈশ্বিক প্রতিযোগিতায় পিছিয়ে পড়ছে বাংলাদেশ। রপ্তানি সক্ষমতা বাড়াতে তাই অবকাঠামোগত উন্নয়ন, নীতিগত সংস্কার এবং আধুনিক ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলার ওপর জোর দিয়েছেন অর্থনীতিবিদ ও বিশ্লেষকরা। গতকাল শনিবার ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল আলোচনায় তারা এমন মতামত দিয়েছেন। রাজধানীর মতিঝিল ঢাকা চেম্বার অডিটরিয়ামে এ সভা অনুষ্ঠিত হয়।

মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম. মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, দেশের লজিস্টিকস ব্যয় ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি প্রায় ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়তে পারে। এমনকি পণ্য পরিবহন ব্যয় মাত্র ১ শতাংশ কমানো সম্ভব হলেও রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বাড়ার সম্ভাবনা রয়েছে। তিনি বলেন, আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে টিকে থাকতে হলে শুধু উৎপাদন বাড়ালেই হবে না, পণ্য পরিবহন, বন্দর ব্যবস্থাপনা ও সরবরাহ শৃঙ্খলেও দক্ষতা বাড়াতে হবে। কিন্তু দুর্বল লজিস্টিকস কাঠামো ও উচ্চ ব্যবসায়িক ব্যয়ের কারণে দেশে এখনো কার্যকর বাণিজ্যসহায়ক পরিবেশ গড়ে ওঠেনি। মাসরুর রিয়াজ আরও বলেন, জাতীয় লজিস্টিক নীতিমালার কার্যকর বাস্তবায়ন ছাড়া এ খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়ন সম্ভব নয়। পাশাপাশি বন্দর পরিচালনায় আন্তর্জাতিক মানের বিদেশি প্রতিষ্ঠানের পাশাপাশি দেশীয় বেসরকারি খাতকেও সম্পৃক্ত করার আহ্বান জানান তিনি।

অনুষ্ঠানে স্বাগত বক্তব্যে ডিসিসিআইয়ের সিনিয়র সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, উচ্চ বাণিজ্য ব্যয়, অদক্ষ বন্দর ব্যবস্থাপনা এবং দুর্বল অবকাঠামোর কারণে আন্তর্জাতিক বাজারে বাংলাদেশের প্রতিযোগিতা সক্ষমতা ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। তিনি বলেন, দ্রুত সংস্কার, ডিজিটাল প্রযুক্তির ব্যবহার এবং বেসরকারি বিনিয়োগ বাড়ানো না গেলে ২০৩৫ সালের মধ্যে ১ ট্রিলিয়ন ডলারের অর্থনীতির লক্ষ্য অর্জন কঠিন হয়ে পড়বে।

বিশেষ অতিথি বিআইএমের মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস ব্যবস্থাপনায় বাংলাদেশ এখনো অনেক পিছিয়ে রয়েছে। ফলে ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় ক্রমাগত বাড়ছে। এ খাতের উন্নয়নে সংশ্লিষ্ট সব পক্ষকে সমন্বিতভাবে কাজ করার তাগিদ দেন তিনি।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক সম্প্রসারণের সুযোগ সীমিত হয়ে আসছে। তাই পণ্য পরিবহনে রেলপথকে গুরুত্ব দিতে হবে এবং বন্দরের সঙ্গে রেল সংযোগ জোরদার করতে হবে, যাতে কম সময় ও কম খরচে পণ্য পরিবহন সম্ভব হয়। তিনি দেশের অন্তত একটি সমুদ্রবন্দর পরিচালনায় বেসরকারি খাতকে যুক্ত করার প্রস্তাবও দেন।

বুয়েটের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, বাস্তবতাভিত্তিক পরিকল্পনার অভাবে দেশের উন্নয়ন প্রকল্পগুলো থেকে প্রত্যাশিত সুফল পাওয়া যাচ্ছে না। বিশেষ করে যোগাযোগ অবকাঠামো উন্নয়নে সমন্বিত পরিকল্পনা না থাকলে পরিস্থিতি আরও জটিল হবে বলে তিনি মন্তব্য করেন।

শাহরিয়ার স্টিল মিলস্ লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ জানান, পানগাঁর বন্দরের স্ক্যানার মেশিন না থাকার কারণে উদ্যোক্তারা বন্দরটি ব্যবহার আগ্রহ দেখাচ্ছেন না এবং অভ্যন্তরীণ নদীপথের অবকাঠমোর স্বল্পতার কারণে শিল্প খাতের পণ্য পরিবহনে খরচ বাড়ছে, যদিও খরচ হ্রাস পাওয়ার কথা ছিল।

বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনো সহজীকরণ এবং আধুনিকায়ন করা হয়নি, বিশেষ করে স্থলবন্দরগুলোর কার্যক্রম ডিজিটাল ব্যবস্থা চালু করা যায়নি, বিশেষ করে পণ্য খালাসের দীর্ঘসূত্রতা আমাদের ব্যবসা পরিচালন ব্যয় ক্রমশ বৃদ্ধি করছে। এডিবির সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির জানান, ধীরাশ্রম আইসিডি কনটেইনার ডিপো এবং একটি মাল্টিমোডাল লজিস্টিক হাব প্রকল্প বাস্তবায়নে এডিবি কাজ করে যাচ্ছে। সেই সঙ্গে লজিস্টিক সেবার সব স্তরের ডিজিটাল ব্যবস্থা ব্যবহার নিশ্চিতের পরামর্শ দেন। আলোচনায় জানানো হয়, বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিক পারফরম্যান্স ইনডেক্সে ১৩৯ দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ১৩৭তম। বিশ্বমান অনুযায়ী বন্দরে পণ্য খালাসে যেখানে ১ থেকে ৩ দিন সময় লাগে, সেখানে বাংলাদেশের বন্দরগুলোতে গড়ে সময় লাগে ১১ দিন। এতে ব্যবসার ব্যয় বাড়ছে এবং আন্তর্জাতিক বাজারে প্রতিযোগিতা কমছে।

গোলটেবিল আলোচনায় মাতারবাড়ি গভীর সমুদ্রবন্দরের সম্ভাবনার বিষয়টিও গুরুত্ব পায়। বক্তারা বলেন, এ বন্দরের পূর্ণ সক্ষমতা কাজে লাগানো গেলে বাংলাদেশ আঞ্চলিক বাণিজ্য ও ট্রানজিটের গুরুত্বপূর্ণ কেন্দ্রে পরিণত হতে পারে। মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটি নিশ্চিত করা গেলে দেশের রপ্তানি আয় ১৯ থেকে ২০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়তে পারে বলেও মত দেন তারা। একই সঙ্গে জাতীয় লজিস্টিক নীতি-২০২৪ দ্রুত বাস্তবায়নের আহ্বানও জানান তারা।

আলোচনায় দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে বেসরকারি খাতের অবদানের কথাও তুলে ধরা হয়। বক্তারা বলেন, ৮০ এর দশকে শুরুতে জিডিপিতে উৎপাদন খাতের অবদান ছিল মাত্র ৮ শতাংশ, যা বর্তমানে বেড়ে প্রায় ৩৫ শতাংশে পৌঁছেছে। গত চার দশকে দেশের রপ্তানি প্রবৃদ্ধি গড়ে ১০ শতাংশের বেশি ছিল। বর্তমানে তৈরি পোশাকসহ উৎপাদিত পণ্য মোট রপ্তানির প্রায় ৮৫ শতাংশ দখল করে আছে।

মুক্ত আলোচনায় ডিসিসিআই পরিচালক ইঞ্জিনিয়ার এম এ ওয়াহাব, প্রাক্তন পরিচালক এ কে ডি খায়ের মোহাম্মদ খান, ইএসজি প্রজেক্ট লজিস্টিকস (বিডি) লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. আবরারুল আলম এবং এএনবি লজিস্টিকসের প্রতিনিধি মোক্তার উদ্দিন, ডিসিসিআই সহ-সভাপতি মো. সালিম সোলায়মান, পরিচালনা পর্ষদের সদস্যসহ সরকারি-বেসরকারি খাতের প্রতিনিধিরা অংশগ্রহণ করেন।

দায়িত্বশীলদের দৈনিক
দেশ রূপান্তর

কালবেলা
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

বন্দর ব্যবস্থাপনায় ধীরগতির জন্য প্রতিযোগিতায় পিছিয়ে বাংলাদেশ

ডিসিসিআইর গোলটেবিল বৈঠক

কালবেলা প্রতিবেদক

লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতা দেশের রপ্তানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে। সেইসঙ্গে উচ্চ বাণিজ্য ব্যয়, ধীরগতির বন্দর ব্যবস্থাপনা এবং দুর্বল লজিস্টিক অবকাঠামোর কারণে বৈশ্বিক প্রতিযোগিতায় বাংলাদেশ পিছিয়ে পড়ছে। 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক এক গোলটেবিল বৈঠকে বক্তারা এমন অভিমত জানান। একই সঙ্গে রপ্তানি বাড়াতে দক্ষ ও সমন্বিত লজিস্টিকস ব্যবস্থা নিশ্চিতের আহ্বান জানান।

গতকাল শনিবার রাজধানীর মতিঝিল কার্যালয়ে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রিজ (ডিসিসিআই) গোলটেবিল বৈঠকের আয়োজন করে। এতে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এবং প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, 'আমাদের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫ শতাংশ, যেখানে প্রতিবেশী দেশগুলো বেশ পিছিয়ে রয়েছে। উৎপাদনমুখী খাতের অবদান আরও বাড়ানোর জন্য স্থানীয় ও বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে আরও জোর দেওয়া উচিত। গত চার দশকে বাংলাদেশের রপ্তানিতে আমূল ইতিবাচক পরিবর্তন এলেও আমাদের রপ্তানি মূল গুটিকয়েক পণ্য ও বাজারের মধ্যে সীমাবদ্ধ। তাই সামগ্রিক অর্থনৈতিক কার্যক্রমে বহুমুখীকরণের কোনো বিকল্প নেই। সেইসঙ্গে বাণিজ্যবিষয়ক সক্ষমতা বাড়ানোর পাশাপাশি অবকাঠামোর উন্নয়ন এবং নীতিবিষয়ক সংস্কার ও যুগোপযোগী করতে হবে।'

দেশের বাণিজ্য সহায়ক পরিবেশ না থাকার পেছনে দুর্বল লজিস্টিকস কাঠামো এবং ব্যবসা পরিচালনার উচ্চ ব্যয় অন্যতম কারণ বলে উল্লেখ করে মাসরুর রিয়াজ বলেন, 'আমাদের বিদ্যমান লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি ২০ শতাংশ বাড়বে এবং পণ্য পরিবহন ১ শতাংশ কমানো সম্ভব হলে রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বাড়ার সম্ভাবনা রয়েছে। তবে দেশের লজিস্টিকস খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে লজিস্টিক নীতিমালার কার্যকর বাস্তবায়ন, বন্দর পরিচালনায় আন্তর্জাতিক মানের বিদেশি প্রতিষ্ঠানের পাশাপাশি দেশীয় বেসরকারি খাতের প্রতিষ্ঠানের সম্পৃক্তকরণ, চট্টগ্রাম বন্দর কনটেইনার খালাসের সময়সীমা কমানো, সংশ্লিষ্ট সরকারি নীতিমালার প্রতিবন্ধকতা নিরসন একান্ত অপরিহার্য হয়ে পড়েছে। ব্যবসা ও বিনিয়োগের সার্বিক অবস্থা উত্তরণে একটি দক্ষ এবং সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিত করতে হবে।'

এর আগে স্বাগত বক্তব্যে ডিসিসিআইর সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, 'বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘসময়, সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতার কারণে আমাদের সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাকে ব্যয়বহুল ও মন্থর হয়ে পড়েছে। স্থানীয় ও বৈদেশিক বিনিয়োগ সম্প্রসারণের মাধ্যমে সামগ্রিকভাবে অর্থনীতিতে ইতিবাচক পরিবর্তন আনতে বন্দরগুলোতে পেপারলেস অটোমেটেড ব্যবস্থা চালু করা প্রয়োজন। সেইসঙ্গে পিপিপির মাধ্যমে অবকাঠামো খাতে উন্নয়ন এবং আধুনিক কোল্ড চেইন লজিস্টিকসে বিনিয়োগ সম্প্রসারণের মাধ্যমে একটি দক্ষ ও টেকসই লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিত করা প্রয়োজন।'

> বিদ্যমান লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ কমানো গেলে রপ্তানি ২০ শতাংশ বাড়বে এবং পণ্য পরিবহন ১ শতাংশ কমানো সম্ভব হলে রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বাড়ার সম্ভাবনা রয়েছে
>
> **ড. এম মাসরুর রিয়াজ**
> *চেয়ারম্যান, পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশ*

> বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘসময়, সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতার কারণে সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাকে ব্যয়বহুল ও মন্থর হয়ে পড়েছে
>
> **রাজিব এইচ চৌধুরী**
> *সহসভাপতি, ডিসিসিআই*

> ঢাকা-চট্টগ্রাম হাইওয়ে সম্প্রসারণের তেমন সুযোগ নেই; তাই আমাদের রেলপথ একমাত্র ভরসা এবং বন্দরের সঙ্গে রেলপথের সংযোগ স্থাপন করতে হবে, যেন স্বল্প সময় ও ব্যয়ে পণ্য পরিবহন সম্ভব হবে
>
> **মো. হাবিবুর রহমান**
> *অতিরিক্ত সচিব, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ*

> যোগাযোগ অবকাঠামো হতে ইতিবাচক ফল পেতে হলে তাকে অবশ্যই সমন্বিত হতে হবে, এর ব্যত্যয় হলে ক্রমাগত পিছিয়ে পড়তে হবে। সরকারি সংস্থাগুলোর কাঠামোগত সংস্কারের কোনো বিকল্প নেই
>
> **ড. মো. শামসুল হক**
> *অধ্যাপক, বুয়েট*

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, 'সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি, যা ব্যবসা পরিচালনায় ব্যয় ক্রমাগত বাড়াচ্ছে। এ খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে সংশ্লিষ্ট সবাইকে একসঙ্গে কাজ করতে হবে।'

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম হাইওয়ে সম্প্রসারণের তেমন সুযোগ নেই; তাই আমাদের রেলপথ একমাত্র ভরসা এবং বন্দরের সঙ্গে রেলপথের সংযোগ স্থাপন করতে হবে, যেন স্বল্প সময় ও ব্যয়ে পণ্য পরিবহন সম্ভব হবে।

বাংলাদেশ প্রকৌশল বিদ্যালয়ের (বুয়েট) অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, 'আমাদের উন্নয়ন পরিকল্পনায় বাস্তবভিত্তিক না হওয়ায় কাঙ্ক্ষিত ফল পাওয়া যাচ্ছে না, বিশেষ করে যোগাযোগ অবকাঠামো হতে ইতিবাচক ফল পেতে হলে তাকে অবশ্যই সমন্বিত হতে হবে, এর ব্যত্যয় হলে ক্রমাগত পিছিয়ে পড়তে হবে। সরকারি সংস্থাগুলোর কাঠামোগত সংস্কারের কোনো বিকল্প নেই।'

বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনো সহজীকরণ এবং আধুনিকায়ন করা হয়নি, বিশেষ করে স্থলবন্দরগুলোর কার্যক্রম ডিজিটাল ব্যবস্থা চালু করা যায়নি, ফলে পণ্য খালাসের দীর্ঘসূত্রতা আমাদের ব্যবসা পরিচালন ব্যয় বাড়ছে।

আলোচনায় লজিস্টিক সেবার সব স্তরের ডিজিটাল ব্যবস্থা ব্যবহার নিশ্চিতের ওপর জোরারোপ করেন এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংকের (এডিবি) সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির।

অনুষ্ঠানে ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ফ্যাসিলিটেশন কোম্পানির (আইআইএফসি) ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. মনিরুজ্জামান, শাহরিয়ার স্টিল মিলস লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ, ডিসিসিআই পরিচালক ইঞ্জিনিয়ার এম এ ওয়াহাব, ইএসজি প্রজেক্ট লজিস্টিকস (বিডি) লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. আবরারুল আলম এবং এএনবি লজিস্টিকসের প্রতিনিধি মোক্তার উদ্দিন মতিসহ অনেকে উপস্থিত ছিলেন।

মানবজমিন
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

ডিসিসিআই সেমিনারে বক্তারা

অবকাঠামোগত সমন্বয়হীনতায় রপ্তানি বাধাগ্রস্ত হচ্ছে

অর্থনৈতিক রিপোর্টার: লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতার কারণে রপ্তানি সক্ষমতা মারাত্মকভাবে বাধগ্রস্ত হচ্ছে বলে মনে করে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই)। শনিবার ডিসিসিআইয়ের কার্যালয়ে 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল আলোচনা সভায় এ কথা বলেন ঢাকা চেম্বারের উর্ধ্বতন সহ-সভাপতি রাজীব এইচ চৌধুরী।

অনুষ্ঠানের স্বাগত বক্তব্যে রাজীব এইচ চৌধুরী বলেন, আমাদের লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতার কারণে রপ্তানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধগ্রস্ত করছে, আমরা প্রতিনিয়ত প্রতিযোগী দেশগুলো হতে পিছিয়ে পড়ছি। এ ছাড়াও বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘসময়, সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতার কারণে আমাদের সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাকে ব্যয়বহুল ও মন্থর করতে তুলছে।

অনুষ্ঠানের বিশেষ অতিথি বিআইএমের মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি, যা ব্যবসা পরিচালনায় ব্যয় ক্রমাগত বাড়াচ্ছে। এখাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়ন সংশ্লিষ্ট সবাইকে একযোগে কাজ করার ওপর তিনি জোর দেন।

অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এবং প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম. মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, আমাদের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫ শতাংশ। উৎপাদনমুখী খাতের অবদান আরও বৃদ্ধির জন্য স্থানীয় ও বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে আরও গুরুত্বারোপ করা আবশ্যক। গত চার দশকে বাংলাদেশের রপ্তানিতে আমূল ইতিবাচক পরিবর্তন আসলেও আমাদের রপ্তানি মূল গুটিকয়েক পণ্য ও বাজারের মধ্যে সীমাবদ্ধ, তাই সামগ্রিক অর্থনৈতিক কার্যক্রমে বহুমুখীকরণের কোনো বিকল্প নেই। মাসরুর রিয়াজ জানান, আমাদের বিদ্যমান লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ হ্রাস করা গেলে রপ্তানি ২০ শতাংশ বাড়বে এবং পণ্য পরিবহন ১ শতাংশ হ্রাস করা সম্ভব হলে রপ্তানি ৭.৪ শতাংশ বৃদ্ধির সম্ভাবনা রয়েছে। দেশের লজিস্টিকস খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে লজিস্টিক নীতিমালার কার্যকর বাস্তবায়ন, বন্দর পরিচালনায় আন্তর্জাতিক মানের বিদেশি কোম্পানির পাশাপাশি দেশীয় বেসরকারি খাতের প্রতিষ্ঠানের সম্পৃক্তকরণ, চট্টগ্রাম বন্দর কন্টেইনার খালাসের সময়সীমা কমানো, সংশ্লিষ্ট সরকারি নীতিমালার প্রতিবন্ধকতা নিরসন একান্ত অপরিহার্য।

আলোচনায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব (সাবেক সদস্য, প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমান, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট)-এর সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক, ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ফ্যাসিলিটেশন কোম্পানি (আইআইএফসি)-এর ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. মনিরুজ্জামান, শাহরিয়ার স্টিল মিলস লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এস কে মাসাদুল আলম মাসুদ, এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংক (এডিবি)-এর সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির এবং বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী প্রমুখ অংশগ্রহণ করেন।

অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম হাইওয়ে সম্প্রসারণের তেমন সুযোগ নেই, তাই আমাদের রেলপথ একমাত্র ভরসা এবং বন্দরের সঙ্গে রেলপথের সংযোগ স্থাপন করতে হবে, যেন স্বল্প সময় ও ব্যয়ে পণ্য পরিবহন সম্ভব হয়। দেশের সমুদ্রবন্দরগুলোর অন্তত ১টি পরিচালনার জন্য বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্ত করার প্রস্তাব করেন, যার মাধ্যমে এ খাতে বর্তমানে নিয়োজিত সরকারি সংস্থাগুলো প্রতিযোগিতার মুখোমুখি পড়বে, ফলে সেবার মান বৃদ্ধির পাশাপাশি বিদ্যমান শুল্কহার কমার সম্ভাবনা তৈরি হবে।

বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, দেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনো সহজীকরণ এবং আধুনিকায়ন করা হয়নি। বিশেষ করে স্থলবন্দরগুলোর কার্যক্রম ডিজিটাল ব্যবস্থা চালু করা যায়নি। ফলে বিশেষ করে পণ্য খালাসের দীর্ঘসূত্রিতা আমাদের ব্যবসা পরিচালন ব্যয় ক্রমশ বাড়াচ্ছে।

বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, বাস্তবভিত্তিক ও সমন্বিত উন্নয়ন পরিকল্পনার অভাবে কাঙ্ক্ষিত সুফল পাওয়া যাচ্ছে না। যোগাযোগ অবকাঠামোর উন্নয়নকে সমন্বিত না করা গেলে দেশ পিছিয়ে পড়বে। পাশাপাশি সরকারি সংস্থাগুলোর কাঠামোগত সংস্কারও জরুরি বলে তিনি মত দেন।

এডিবি'র সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির জানান, ধীরাশ্রম আইসিডি কনটেইনার ডিপো এবং একটি মাল্টিমোডাল লজিস্টিক হাব প্রকল্প বাস্তবায়নে এডিবি কাজ করছে। একইসঙ্গে লজিস্টিক সেবার প্রতিটি স্তরে ডিজিটাল প্রযুক্তির ব্যবহার নিশ্চিত করার ওপর গুরুত্বারোপ করেন তিনি।

প্রতিদিনের বাংলাদেশ
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

ডিসিসিআইয়ের গোলটেবিল আলোচনায় বক্তারা

লজিস্টিকস ব্যয় ২৫% কমাতে পারলে রপ্তানি বাড়বে ২০%

প্রবা প্রতিবেদক

বাংলাদেশ বর্তমানে বিশ্ববাজারের এক উদীয়মান শক্তি হলেও অভ্যন্তরীণ লজিস্টিকস খাতের সীমাবদ্ধতা ও প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতা দেশের রপ্তানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে। দেশের বিদ্যমান লজিস্টিকস খরচ যদি মাত্র ২৫ শতাংশ হ্রাস করা সম্ভব হয়, তবে আন্তর্জাতিক বাজারে বাংলাদেশের রপ্তানি আয় এক লাফে ২০ শতাংশ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা সম্ভব। একই সঙ্গে পণ্য পরিবহন ব্যয় ১ শতাংশ কমাতে পারলে রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বাড়ার উজ্জ্বল সম্ভাবনা রয়েছে। গতকাল রাজধানীর মতিঝিলে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক এক গোলটেবিল আলোচনা সভায় বক্তারা এই তথ্য তুলে ধরেন।

ডিসিসিআইয়ের এই সভায় দেশের শীর্ষস্থানীয় অর্থনীতিবিদ, নীতি-নির্ধারক, অবকাঠামো বিশেষজ্ঞ এবং ব্যবসায়ী নেতারা অংশ নেন। সভায় বক্তারা দেশের ক্রমবর্ধমান অর্থনীতির সঙ্গে তাল মিলিয়ে একটি দক্ষ, আধুনিক ও সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম গড়ে তোলার ওপর বিশেষ গুরুত্বারোপ করেন। তাদের মতে, বিশ্ববাজারের প্রতিযোগিতায় টিকে থাকতে হলে প্রচলিত এনালগ ব্যবস্থা থেকে বেরিয়ে এসে দ্রুততম সময়ে বন্দর ও পরিবহন ব্যবস্থায় আধুনিক প্রযুক্তির সংযোগ ঘটাতে হবে।

অনুষ্ঠানের স্বাগত বক্তব্যে ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং বিভিন্ন সংস্থার মধ্যে সমন্বয়ের অভাব আমাদের লজিস্টিকস খাতকে দুর্বল করে দিচ্ছে। এর ফলে আমরা প্রতিবেশী ও প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় পিছিয়ে পড়ছি। তিনি অভিযোগ করেন, দেশের বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘ সময় ব্যয় হচ্ছে এবং সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনের গতি অত্যন্ত মন্থর। পাশাপাশি আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের অভাব আমাদের সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাকে যেমন ব্যয়বহুল করছে, তেমনই মন্থর করে দিচ্ছে। তিনি দেশের অর্থনীতিতে ইতিবাচক পরিবর্তনের লক্ষ্যে বন্দরগুলোতে অবিলম্বে পেপারলেস অটোমেটেড ব্যবস্থা চালু করা এবং পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপের (পিপিপি) মাধ্যমে অবকাঠামো উন্নয়নের আহ্বান জানান।

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের (বিআইএম) মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ লজিস্টিকস খাতের ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতার বিষয়টি সামনে আনেন। তিনি বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনার অভাব ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় ক্রমাগত বাড়িয়ে তুলছে। দেশের সামগ্রিক বাণিজ্যের স্বার্থে সংশ্লিষ্ট সব সরকারি ও বেসরকারি সংস্থাকে একযোগে কাজ করার কোনো বিকল্প নেই বলে তিনি মনে করেন।

অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম মাসরুর রিয়াজ। তিনি বাংলাদেশের অর্থনীতির একটি চিত্র তুলে ধরে বলেন, আমাদের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫ শতাংশ– যা প্রতিবেশী অনেক দেশের তুলনায় বেশি। তবে এই ধারা অব্যাহত রাখতে এবং বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণ করতে হলে অবকাঠামোগত সংস্কার জরুরি। তিনি উল্লেখ করেন, গত চার দশকে বাংলাদেশের রপ্তানি আমূল পরিবর্তন হলেও তা এখনও গুটিকয়েক পণ্য ও বাজারের মধ্যে সীমাবদ্ধ। রপ্তানি পণ্যের এই বহুমুখীকরণে পিছিয়ে থাকার অন্যতম কারণ হলো লজিস্টিকস খাতে আমাদের সক্ষমতার অভাব।

রাজধানীর মতিঝিলে শনিবার ডিসিসিআই আয়োজিত আলোচনা সভায় অতিথিরা | সংগৃহীত

ড. রিয়াজ আরও বলেন, দেশের লজিস্টিকস নীতিমালার কার্যকর বাস্তবায়ন এবং বন্দর পরিচালনায় আন্তর্জাতিক মানের বিদেশি কোম্পানির পাশাপাশি দেশীয় বেসরকারি প্রতিষ্ঠানকে সম্পৃক্ত করতে হবে। বিশেষ করে চট্টগ্রাম বন্দরে কন্টেইনার খালাসের সময়সীমা কমানো এবং সরকারি নীতিমালার আমলাতান্ত্রিক প্রতিবন্ধকতা দূর করা এখন সময়ের দাবি। তার মতে, দক্ষ লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিত করা না গেলে বিনিয়োগের সার্বিক পরিবেশ উন্নত করা সম্ভব নয়।

নির্ধারিত আলোচনায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান একটি গুরুত্বপূর্ণ দিক তুলে ধরেন। তিনি বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক আর সম্প্রসারণের সুযোগ খুব একটা নেই। তাই পণ্য পরিবহনে এখন রেলপথই একমাত্র টেকসই সমাধান। তিনি বন্দরের সঙ্গে সরাসরি রেলপথের সংযোগ স্থাপনের ওপর জোর দেন, যাতে স্বল্প সময় ও কম ব্যয়ে পণ্য পরিবহন নিশ্চিত করা যায়। তিনি আরও প্রস্তাব করেন, দেশের সমুদ্রবন্দরগুলোর অন্তত একটির পরিচালনার দায়িত্ব বেসরকারি খাতকে দেওয়া উচিত। এতে সরকারি সংস্থাগুলোর মধ্যে প্রতিযোগিতা তৈরি হবে এবং সেবার মান বৃদ্ধির পাশাপাশি শুল্কহারও কমে আসবে।

অন্যদিকে, অবকাঠামো বিশেষজ্ঞ ও বুয়েটের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক বলেন, বাংলাদেশের উন্নয়ন পরিকল্পনাগুলো প্রায়ই বাস্তবভিত্তিক হয় না, যার ফলে কাঙ্ক্ষিত ফলাফল মিলছে না। যোগাযোগ অবকাঠামো থেকে সুফল পেতে হলে একে অবশ্যই সমন্বিত হতে হবে। বিচ্ছিন্ন কোনো প্রকল্প দীর্ঘমেয়াদি সমাধান দিতে পারে না। তিনি সরকারি সংস্থাগুলোর কাঠামোগত সংস্কারের ওপর কঠোর তাগিদ দেন।

ব্যবসায়ীদের পক্ষে শাহরিয়ার স্টিল মিলস লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এসকে মাসাদুল আলম মাসুদ বন্দর ব্যবস্থাপনার সীমাবদ্ধতা নিয়ে কথা বলেন। তিনি জানান, পানগাঁও বন্দরে স্ক্যানার মেশিন না থাকার কারণে অনেক উদ্যোক্তা সেটি ব্যবহার করতে আগ্রহী হচ্ছেন না। এ ছাড়া অভ্যন্তরীণ নদীপথের অবকাঠামোর স্বল্পতার কারণে শিল্পপণ্যের পরিবহন খরচ কমার বদলে উল্টো বাড়ছে। এর ফলে সামগ্রিকভাবে দেশীয় পণ্য আন্তর্জাতিক বাজারে প্রতিযোগিতামূলক সক্ষমতা হারাচ্ছে।

বিশ্বব্যাংক ও এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের (এডিবি) প্রতিনিধিরাও এই আলোচনায় অংশ নেন। বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী বলেন, বাংলাদেশের কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স প্রক্রিয়া এখনও আধুনিকায়ন করা হয়নি। বিশেষ করে স্থলবন্দরগুলো ডিজিটাল না হওয়ায় পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রিতা তৈরি হচ্ছে, যা ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় বাড়িয়ে দিচ্ছে। এডিবির সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির জানান, ধীরাশ্রম আইসিডি কন্টেইনার ডিপো এবং একটি মাল্টিমোডাল লজিস্টিক হাব নির্মাণে এডিবি কাজ করছে। তিনি লজিস্টিক সেবার প্রতিটি স্তরে ডিজিটাল ব্যবস্থার প্রয়োগ নিশ্চিত করার পরামর্শ দেন।

মুক্ত আলোচনায় বক্তারা কোল্ড স্টোরেজে সুবিধা বাড়ানো, ডিজিটাল ট্র্যাকিং সিস্টেম এবং লজিস্টিকস নীতিমালা দ্রুত বাস্তবায়নের ওপর জোর দেন। বক্তারা একমত পোষণ করেন যে, লজিস্টিকস খাত এখন কেবল পণ্য পরিবহনের মাধ্যম নয়, বরং এটি দেশের অর্থনীতির মেরুদণ্ড।

The Daily Shomoyer Alo
সময়ের আলো
সত্য প্রকাশে আপোসহীন
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

ডিসিসিআইর গোলটেবিল বৈঠক

দক্ষ ও সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিতের আহ্বান

● নিজস্ব প্রতিবেদক

উচ্চ বাণিজ্য ব্যয়, ধীরগতির বন্দর ব্যবস্থাপনা এবং দুর্বল লজিস্টিক অবকাঠামোর কারণে বৈশ্বিক প্রতিযোগিতায় পিছিয়ে পড়ছে দেশ। এমন পরিপ্রেক্ষিতে রফতানি বাড়াতে দক্ষ ও সমন্বিত লজিস্টিকস ইকোসিস্টেম নিশ্চিতের আহ্বান জানিয়েছেন খাত-সংশ্লিষ্টরা। শনিবার ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে বক্তারা এ দাবি জানান।

অনুষ্ঠানের স্বাগত বক্তব্যে ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহ-সভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, আমাদের লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা ও প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতার কারণে রফতানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে। আমরা প্রতিনিয়ত প্রতিযোগী দেশগুলো থেকে পিছিয়ে পড়ছি। এ ছাড়া বন্দরগুলোতে পণ্য খালাসে দীর্ঘসময়, সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতা আমাদের সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থাকে ব্যয়বহুল ও মন্থর করে তুলছে।

অনুষ্ঠানের বিশেষ অতিথি বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব ম্যানেজমেন্টের মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি, যা ব্যবসা পরিচালনায় ব্যয় ক্রমাগত বাড়াচ্ছে। এ খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে সংশ্লিষ্ট সবাইকে একযোগে কাজ করার ওপর জোর দেন তিনি। অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এবং প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, আমাদের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫ শতাংশ, যেখানে প্রতিবেশী দেশগুলো বেশ পিছিয়ে রয়েছে। তবে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান আরও বৃদ্ধির জন্য স্থানীয় ও বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে আরও জোরারোপ করা আবশ্যক।

শেয়ার বিজ
The Daily Share Biz
সৃজনের পথে উন্নত স্বদেশ
রবিবার, ১০ মে ২০২৬

লজিস্টিক সংকটে বাধাগ্রস্ত রপ্তানি সক্ষমতা

—ডিসিসিআই

নিজস্ব প্রতিবেদক

লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা ও প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতার কারণে দেশের রপ্তানি সক্ষমতা মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত হচ্ছে বলে জানিয়েছে ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই)। সংগঠনটির মতে, টেকসই রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ধরে রাখতে হলে লজিস্টিক ব্যবস্থার আধুনিকায়ন ও সংশ্লিষ্ট খাতগুলোর মধ্যে কার্যকর সমন্বয় নিশ্চিত করা জরুরি।

গতকাল শনিবার ডিসিসিআইয়ের কার্যালয়ে 'বাণিজ্যনির্ভর বাংলাদেশের জন্য সমন্বিত বন্দর এবং লজিস্টিকস খাতের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল আলোচনা সভায় এ কথা বলেন ঢাকা চেম্বারের ঊর্ধ্বতন সহসভাপতি রাজিব এইচ চৌধুরী।

অনুষ্ঠানের স্বাগত বক্তব্যে রাজিব এইচ চৌধুরী বলেন, আমাদের লজিস্টিক খাতের অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতা এবং প্রাতিষ্ঠানিক সমন্বয়হীনতার কারণে রপ্তানি সক্ষমতাকে মারাত্মকভাবে বাধাগ্রস্ত করছে, আমরা প্রতিনিয়ত প্রতিযোগী দেশগুলো হতে পিছিয়ে পড়ছি। এছাড়া বন্দরগুলোয় পণ্য খালাসে দীর্ঘ সময়, সড়ক ও রেলপথে পণ্য পরিবহনে ধীরগতি এবং আধুনিক কোল্ড-চেইন লজিস্টিকসের সীমাবদ্ধতার কারণে সামগ্রিক সাপ্লাই চেইন ব্যবস্থা ব্যয়বহুল ও মন্থর হয়ে উঠছে।

অনুষ্ঠানের বিশেষ অতিথি বিআইএমের মহাপরিচালক মো. সলিম উল্লাহ বলেন, সমন্বিত বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে দক্ষ ব্যবস্থাপনায় আমরা বেশ পিছিয়ে রয়েছি, যা ব্যবসা পরিচালনায় ব্যয় ক্রমাগত বাড়াচ্ছে। এ খাতের কাঙ্ক্ষিত উন্নয়নে সংশ্লিষ্ট সবাইকে একযোগে কাজ করার ওপর তিনি জোর দেন।

অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের চেয়ারম্যান এবং প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. এম. মাসরুর রিয়াজ। তিনি বলেন, আমাদের জিডিপিতে উৎপাদনমুখী খাতের অবদান প্রায় ২৫ শতাংশ। উৎপাদনমুখী খাতের অবদান আরও বৃদ্ধির জন্য স্থানীয় ও বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে আরও জোর দেওয়া প্রয়োজন। গত চার দশকে বাংলাদেশের রপ্তানিতে ইতিবাচক পরিবর্তন এলেও তা এখনো গুটিকয়েক পণ্য ও বাজারের মধ্যে সীমাবদ্ধ।

তিনি জানান, লজিস্টিকস খরচ ২৫ শতাংশ হ্রাস করা গেলে রপ্তানি ২০ শতাংশ বাড়বে এবং পণ্য পরিবহন ব্যয় এক শতাংশ কমানো সম্ভব হলে রপ্তানি ৭ দশমিক ৪ শতাংশ বৃদ্ধি পেতে পারে।

আলোচনায় আরও উপস্থিত ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত সচিব মো. হাবিবুর রহমান, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের অধ্যাপক ড. মো. শামসুল হক, ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ফ্যাসিলিটেশন কোম্পানির ব্যবস্থাপনা পরিচালক মো. মনিরুজ্জামান, শাহরিয়ার স্টিল মিলসের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এসকে মাসাদুল আলম মাসুদ, এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংকের সিনিয়র প্রজেক্ট অফিসার হুমায়ুন কবির এবং বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবী।