

इसके विपरीत चीन, वियतनाम और बांग्लादेश के श्रम कानूनों में लचीलापन है।

लॉजिस्टिक का ऊँचा खर्च -

- विदेशी शिपिंग कंपनियों पर निर्भरता के कारण माल की आवाजाही पर खर्च बढ़ जाता है।
- भारतीय बंदरगाहों पर पानी इतना गहरा नहीं कि बड़े जहाज वहाँ खड़े हो सकें।
- देश के भीतर माल ढुलाई की लागत सड़क परिवहन और कस्टम मंजूरी में देरी के कारण बढ़ जाती है।

हम इसीलिए असेंबलिंग (मोबाइल आदि) पर अधिक ध्यान देते हैं। 90% पुर्जे आयात करते हैं। ऊँची लागत और कारोबारी सुगमता की कमी भी परिधान, समुद्री उत्पादों तथा रत्नाभूषण जैसे अधिक श्रम वाले निर्यात को हानि पहुँचाती है।

आगे की राह -

- हमें कच्चे माल और ऊर्जा लागत कम करने के साथ श्रम कानूनों में सुधार करना होगा।
- कच्चे माल की लागत कम करने के लिए 'की स्टार्टिंग मटीरियल्स' पर लगने वाले आयात शुल्क और एंटी डंपिंग शुल्क पर विचार करना होगा।
- कागजी इंज़रट के बिना यदि एक जगह 'नेशनल ट्रेड नेटवर्क' स्थापित हो जाए, तो छोटे कारोबारी नियामक द्वारा मांगे जाने वाले सभी दस्तावेज ऑनलाइन ही दाखिल कर देंगे। इससे MSME's भी निर्यातक बन सकेंगे।
- हमें ऐसी नीतियाँ बनानी चाहिए जो किफायती और उत्पाद पर केंद्रित आपूर्ति श्रंखला बनाएं, जिससे कच्चा माल हासिल करना, माल की आवाजाही करना और सीमा शुल्क मंजूरी मिलना सुगम हो जाएं।
