

- यस कार्यक्रमका सभापति डा. पोष राज पाण्डेज्यू,
- मुख्य अतिथी उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति सचिव श्री मधुकुमार मरासिनीज्यू,
- नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ, नेपाल उद्योग परिसंघ, नेपाल चेम्बर अफ कमर्स, जिल्ला उद्योग वाणिज्य संघहरु, वस्तुगत संघहरु, नेपाल वैदेशिक व्यापार संघ, नेफा लगायत संघसंस्थाहरुबाट पाल्नु भएका प्रतिनिधीज्यूहरु,
- उद्योगी व्यवसायी मित्रहरु तथा अर्थविदज्यूहरु
- उपस्थित गन्यमान्य महानुभावहरु, महिला तथा सज्जन वृन्द
- मिडियाबाट पाल्नु भएका साथीहरु

नमस्कार

नेपाल र भारत बीचको युगौं देखीको आर्थिक, औद्योगिक, व्यापारिक, सांस्कृतिक र सामाजिक परम्परा, भाषामा समानता, धार्मिक मान्यता तथा पारिवारिक सम्बन्ध एवं खुला सिमाना, विना पासपोर्ट र भिषा एक अर्को देशमा हामी नागरिकहरुको निर्वाध आवतजावत, आपसी समझदारीका वारेका हामी सबै अवगत नै छौं । उपरोक्त सम्बन्धमा हामीले धेरै मञ्चहरुमा सघन छलफल गरिसकेका छौं । ती कुराहरुमा आज फेरी दोहर्न्याई रहन नपर्ला ।

हाल १५५ भन्दा बढी देश संग रहेको नेपालको कूल वैदेशिक व्यापारलाई हेर्दा नेपालको पूर्व, दक्षिण र पश्चिममा खुला सिमानाले जोडेको भारत संगको व्यापारमा आयात, निर्यात र व्यापारघाटा विगत २ दशकमा दुई तिहाईकै हाराहारीमा रहेको छ भने बांकी सम्पूर्ण देशहरु (पछिल्लो समय डेढ सय मुलुकहरु) संगको व्यापार आयात, निर्यात र व्यापारघाटा एक तिहाईको हाराहारीमा रही आएको छ । नेपालको लागि भन्नु पर्दा भारत संगको व्यापार खुला सीमा भएको सबै भन्दा सजिलो, जनसंख्याको हिसावले ठूलो रहेको भारत संगको व्यापारको महत्व कति रहेको छ, भन्ने तपाईं हामी सबैलाई विदितै छ । यही दुई पक्षीय व्यापारलाई अर्को पाटोबाट हेर्दा नेपाल पनि भारतको लागि Major Export Zone को रूपमा पुगिसकेको अवस्था छ । वैदेशिक लगानीको कोणबाट हेर्दा पनि भारत विगत ५ वर्ष अगाडी सम्म सधै पहिलो नम्बरमै रहेको र विगतका ५ वर्षमा पनि पहिलो ५ नम्बर भित्र रही आएको छ । पर्यटनको दृष्टिकोणबाट पनि सबैभन्दा बढी पर्यटक आउने भनेको भारतबाट नै हो । नेपालको कूल व्यापारको एक तिहाई तेश्रो मुलुक संग हुने गरेकोमा त्यसको ९० प्रतिशत बस्तु भारतीय भूमीको पारवहन मार्ग भएरै आउने हो । यति महत्वपूर्ण देश संगको वाणिज्य सन्धीको विषयमा आज हामी ७ वर्ष पछि फेरी एकपटक छलफलका लागि जुटेका छौं ।

भारतका तत्कालीन प्रधानमन्त्री महामहिम ईन्दर कुमार गुजरालज्यूको कार्यकालमा छिमेकी मुलुक नेपाललाई औद्योगिकरणमा सघाउ पुर्‍याउने र नेपालको व्यापारघाटालाई कम गर्ने, दुई देश बीचको व्यापार बढाउने उद्देश्यले सम्पन्न भएको र Gujral Doctrine को नामले चिनिएको नेपाल र भारत बीच सन् १९९६ मा सम्पन्न ऐतिहासिक वाणिज्य सन्धीका वारेका सावती (South Asia Watch on Trade, Economics and Environment) द्वारा आयोजना गरिएको आजको कार्यक्रममा छलफल गर्ने उद्देश्यले हामी यहाँ भेला भएका छौं ।

७ वर्षे उक्त वाणिज्य सन्धीको सन् २०१६ को अक्टोवर महिनामा समाप्त हुने र नविकरण हुने समय भन्दा अगावै उक्त सन्धीमा हुनुपर्ने समसामयिक वुंदाहरु कारण सहित अन्तरकृया गर्न ठ्याक्कै यही विषय बस्तुमा आधारित भएर नेपाल-भारत उद्योग वाणिज्य संघको सकृयतामा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघ, नेपाल उद्योग परिसंघ तथा

नेपाल चेम्बर अफ कमर्शको संयुक्त कार्यदल बनाएर अध्ययन गरी उपरोक्त चारै संस्था लगायत नेपाल सरकारको उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय समेतको संयुक्त आयोजनामा करिव ७ वर्ष अगाडी २०७३ साल जेष्ठ २४ गते अन्तरकृया कार्यक्रम गरेका थियौं (जसमा अन्तरराष्ट्रिय व्यापार विज्ञको रुपमा आजका यस कार्यक्रमका आयोजक सावतीका अध्यक्ष डा. पोषराज पाण्डेज्यूले पनि सारगर्भित प्रस्तुतीकरण गर्न भएको स्मरण गराउन चाहन्छौं ।)

सोही कार्यक्रम पछि छलफलमा उठेका विषयवस्तुहरु समेटेर तत्कालै यस संघले एक संयुक्त प्रतिवेदन तयार गरी उपरोक्त आयोजक संघसंस्थाहरु समेतको संयुक्त प्रतिनिधी मण्डलले वाणिज्य मन्त्रालयमा प्रस्तुत गरेका थियौं । तर त्यतिखेर मन्त्रालय समेत आयोजक भएर गरिएको उक्त कार्यक्रमको प्रतिवेदन एकातिर राखेर अन्ततः उक्त सन्धीमा कुनै संशोधन नगरी पछि Letter of Exchange को माध्यमबाट आवश्यकता अनुसार संशोधन गर्न सकिने भन्दै जस्ताको तस्तै नवीकरण भएको थियो । तर आज ७ वर्ष वितिसक्दा पनि र व्यापार व्यवसाय, पारवहन लगायत धेरै विषयवस्तुको परिस्थितिमा व्यापक परिवर्तन आईसक्दा पनि यो सन्धीको प्रावधानहरुमा कुनै सुधार हुन सकेको छैन, जस्ताको तस्तै रहेको अवस्था छ ।

वाणिज्य सन्धीको नवीकरणको कुरा गर्दाखेरी त्यसको प्रभाव के कस्तो रह्यो भनेर बुझ्न र बुझाउन तथ्यांककै आधार लिनुपर्ने हुन्छ । त्यतिखेर भंसार विभागको प्रज्ञापन पत्रमा आधारित नेपाल राष्ट्र बैंकको आ.व. सन् २०१५।१६ को तथ्यांक अनुसार भारत संगको नेपालको व्यापार घाटा पेट्रोलियम पदार्थको आयात समेत गरी ४ खर्ब ३८ अर्ब थियो भने त्यसको ६ वर्ष पछि आ.व. सन् २०२१।२२ मा उक्त घाटा पेट्रोलियम पदार्थको आयात समेत गरी करिव १४० प्रतिशतले बढेर १० खर्ब ४५ अर्ब पुगेको छ ।

भारत संगको नेपालको व्यापारघाटाको कुरा गर्दा सन् २००० सम्म तेश्रो मुलुकबाट आयात गर्ने गरेको र सन् २००१ देखी भारतमा प्रशोधन गरी आयात गर्ने गरेको पेट्रोलियम पदार्थको आयातको कुरा जोडिन आउने गरेको र त्यसलाई घटाएर हेरौं न भन्ने गरिन्छ । त्यसैले उपरोक्त व्यापारघाटामा पेट्रोलियम पदार्थको आयातको मुल्य आव २०१५।१६ मा ६५ अर्ब घटाउंदा ३ खर्ब ७२ अर्ब र ६ वर्ष पछि आव २०२१।२२ मा पेट्रोलियम पदार्थको आयातको मुल्य ३ खर्ब ३० अर्ब घटाउंदा नेपालको व्यापारघाटा ७ खर्ब १५ अर्ब हुन आउंछ । यसको अर्थ पेट्रोलियम पदार्थको आयातको हिसाव बाहेक पनि विगत ६ वर्षमा भारत संगको नेपालको व्यापारघाटा झण्डै डबल अर्थात ९२ प्रतिशतले बढेर ७ खर्ब १५ अर्ब पुगेको अवस्था छ ।

दुई देश बीचको विगतका व्यापारका तथ्यांक सहित यति कुरा भन्दै गर्दा २ वर्षे कोरोना महामारी पछि संसारले भोगेको अकल्पनीय विनासले प्रायः सबैजसो क्षेत्रमा तहसनहस पारेको अर्थ, उद्योग, व्यापार, व्यवसाय, लगानी, पर्यटन लगायतका क्षेत्रमा अर्बौं वर्षमा धेरै विषयवस्तुको परिस्थितिमा फेरी के कति परिवर्तन आउने हो, अहिले नवीकरणको संघारमा आईपुगेको सन्धीमा भएका प्रावधानहरुले विगतका दशकमै नेपाललाई निक्कै गाह्रो भईसकेको अवस्थामा अर्बौं व्यापार व्यवसायमा आउने परिवर्तनलाई ठेगन नसकिने अवस्थामा पुगिसकेको कुरामा दुईमत नहोला ।

विगत ३ दशकमा विश्वको अर्थ व्यवस्था, उत्पादन, विक्री र वितरणका मान्यता र शैली, भुक्तानीका शैली, पारवहन र यस संग सम्बन्धित भंसार, जांचपास, त्यसका लागि आवश्यक पर्ने कागजात सबै कुरामा मुलभूत रुपमा व्यापक परिवर्तन भैसकेको हामी सबैले देखेको, भोगेको र महशुस गरेका छौं ।

आज विश्वमा व्यापार व्यवसाय, पारवहन लगायतका पहिले कागजी प्रकृत्यामा जाने विषयवस्तुहरु विश्वका अधिकांश मुलुक Automation मा गईसकेको अवस्थामा पनि दुई देश बीचका यी सुल्झाउन पर्ने मामलाहरु र समस्याहरु थुप्रै वांकी छन् । दुई देश बीचका वाणिज्य सन्धीमा विगत १ दशक भन्दा वढी समय देखी नेपालले पुनरावलोकन गर्न चाहेका केही दफाहरु छन् । हालको सीमापार व्यापारको सन्दर्भमा Transit Cargo को सम्बन्धमा पनि थुप्रै समस्याहरु छन् । म पर्यटन व्यवसायी भएको नाताले भारत संग सुल्झाउन पर्ने विषयहरुमा पर्यटनसंग सम्बन्धित विषयहरु पनि राख्न चाहन्छु । नेपाल भ्रमण गर्ने देशहरु मध्ये भौगोलिक निकटता लगायत मैले शुरुमै उल्लेख गरेका

समानताहरूका कारण भारतबाट आउने पर्यटकको संख्या नै सधैँभरी पहिलो नम्बरमै आउने गरेको छ । कोरोना महामारी अगाडी ११ लाख नाघेको नेपालमा आउने पर्यटकका संख्या नेपाल पर्यटन बोर्डको पछिल्लो तथ्यांक अनुसार सन् २०२२ मा ६ लाख १४ हजार पुगेकोमा भारतबाट आउनेको संख्या २ लाख ७ हजार देखिन्छ । दुई देश बीचको घनिष्ठताको हिसावले यो संख्या वास्तवमा केही पनि होइन । डेढ अर्ब जनसंख्या भएको भारतबाट बर्सेनि ०.१ (सुन्य दशमलव एक) प्रतिशतले मात्र बर्षेनी भ्रमण गरे पनि बर्षमा १५ लाख भारतबाट मात्रै आउने हुनुपर्ने हो । नेपालबाट पनि व्यापार, व्यवसाय, पर्यटन लगायत विभिन्न उद्देश्यले भारतमा भ्रमण गर्नेहरूको संख्या पनि उतिकै छ । त्यसलाई अभिवृद्धि गर्नका लागि BBIN मा समेत व्यवस्था भएको Vehicle Movement र रेल सेवा नेपाल र भारत बीचको हकमा त भन्ने जरुरी भई सकेको अवस्था छ । त्यसका लागि दुई देश बीचको वाणिज्य सन्धीको वारेमा छलफल गर्दा क्षेत्रीय व्यापारलाई सरलीकृत गर्न हाल अस्तित्वमा रहेका SAFTA (South Asian Free Trade Area), Bangladesh, Bhutan, India, Nepal (BBIN) sub-regional initiative र BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation) का प्रावधानहरू संग पनि तादम्यता रहनु पर्ने हुन्छ । दुई देश बीचका साथै क्षेत्रीय व्यापार तथा पर्यटन प्रवर्द्धनका लागि Transit simplification हुनु अत्यन्तै जरुरी छ ।

हामीले अधिल्लो नविकरण अधि संयुक्त रुपमा प्रस्तुत गरेको प्रतिवेदनमा वाणिज्य सन्धीमा पुनरावलोकन गर्नु पर्ने बुंदाहरू थुप्रै छन् । त्यस मध्ये केही बुंदाहरू म यहाँ उल्लेख गर्न चाहन्छु । अक्टोबर २०२३ को अन्तिम हप्ता नविकरण हुनु भन्दा अगाडी समयानुकूल संशोधन गर्ने अवसर दुवै देशलाई छ र यो अवसरलाई दुवै देशको हीतमा हुनु आवश्यक छ ।

१) मुल्य अभिवृद्धि (Value Addition norms)

नेपालमा उत्पादन भई सुन्य भन्सार दरमा भारतमा बस्तु निर्यात गर्दा त्यसमा दुई देश बीच २७ बर्ष अघिको परिवेशमा सन् १९९६ मा भएको वाणिज्य सन्धी अनुसार नेपालमा ३० प्रतिशत मुल्य अभिवृद्धि (Value Addition) भएको हुनुपर्ने प्रावधान छ । यस सम्बन्धमा ३ वटा कुरामा नेपालमा Manufacturing व्यवसाय गरीरहनु भएका व्यवसायी मित्रहरूको गुनासो रही आएको देखिन्छ । जस्तै:

- प्रथमतः उपरोक्त सन्धी आज भन्दा करिव २७ बर्ष अघि तत्कालीन आवश्यकता अनुसार भएको र यसबीचमा वाणिज्य तथा पारवहनको क्षेत्र लगायत धेरै विषयबस्तुमा विश्वभर व्यापक परिवर्तन भईसकेको छ । त्यतिवेला भारतमा धेरै देशले नपाएको Preferential Access सन् २००८ देखी एशिया र अफ्रिकाका अन्य पचासौं मुलुकले एकै पटक पाए पछि दुई पक्षीय सन्धी अन्तर्गत नेपालले भारतको बजारमा प्राप्त गरेको प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता (Competitiveness) गुम्न पुगेको
- हाल दक्षिण एशियाली व्यापार संगठन साफटा (SAFTA – South Asian Free Trade Area) अन्तर्गत निकासी गर्दा २० प्रतिशत मुल्य अभिवृद्धि Value Addition भए पुग्ने व्यवस्था भएकोले बहुपक्षीय भन्दा दुई पक्षीय सन्धी अल्पविकशित मुलुकको लागि बढी सुविधाजनक हुनुपर्ने भएकोले दुई पक्षीय व्यवस्थामा पुनरावलोकन हुनु पर्ने,
- साथै तेश्रो मुलुकको कच्चा पदार्थ भारतीय भूमि हँदै नेपाल ल्याउंदा भारतीय भूमिमै खर्च भएको ढुवानी, वीमा, लोड अनलोड वापतको खर्च पनि तेश्रो मुलुककै बस्तुको खर्चमा जोडिन उपयुक्त नभएको हुंदा यसवारे पुनर्विचार हुनुपर्ने

यस सम्बन्धमा अर्थशास्त्री महानुभावहरूको धारणा देशमा जति बढी Value Addition हुन्छ, त्यतिनै देशको अर्थतन्त्रको लागि दीर्घकालीन फाईदा हुन्छ भन्ने रहेको पाईन्छ । तर व्यापार व्यवसायमा Cost effectiveness र

quality लाई प्राथमिकतामा राखिन्छ । परिस्थिति फेरिईसकेको छ । के गर्दा उचित होला आजको कार्यक्रममा छलफल गरौं ।

- २) हालको वाणिज्य सन्धी अनुसार तेश्रो मुलुकबाट आयात गरिएका वस्तुहरु नेपाल र भारत बीच एक अर्कोको देशमा पुनः निर्यात गर्न नपाईने व्यवस्था छ । शैद्धान्तिक रुपमा यो व्यवस्था दुवै देशका लागि ठिक छ । व्यावहारिक रुपमा पनि भारतका लागि यो व्यवस्था ठिकै होला । अहिलेको Globalized Trade र Economy मा नेपालको लागि अव्यवहारिक शिद्ध भएको अवस्था छ । नेपालको अर्थव्यवस्था छिमेकी मुलुकहरुको तुलनामा सानो छ । दुई तीन दशक पहिले नेपालले भारतमा नपाईने केही वस्तुहरु जस्तै Automotive, Heavy Equipment, त्यसका Spare parts, थोरै परिमाणमा आवश्यक पर्ने chemicals, Lifesaving medicines and equipment, तेश्रो मुलुकबाट थोरै परिमाणमा पनि आयात गरिन्थ्यो । तर अहिले परिस्थित निकै परिवर्तन भईसकेको छ । भारत अहिले संसारभरीका Multinational हरुको Hub भईसकेको हुनाले ठूला ठूला bonded warehouse भएको कारण नेपालका उद्योगहरु र व्यवसायीहरुले उपरोक्त वस्तुहरु तेश्रो मुलुकबाट मगाउन खोज्दा भारतै उनीहरुको regional hub छ त्यहीबाट किन्नु भन्छन् । तर केही गरी पठाईहाले समय पनि धेरै लाग्ने, थोरै परिमाणको उच्च transportation को कारण लागत महंगो पर्न जान्छ । वाणिज्य सन्धीको उक्त व्यवस्थामा पनि तेश्रो मुलुकको सामान एकतर्फी भए पनि भारतबाट नेपालमा आयात गर्न मिल्ने वातावरण बनाउनु जरुरी भैसकेको छ ।
- ३) हालको वाणिज्य सन्धीमा नेपालमा निकासी गर्ने निकासीकर्ताहरुलाई नेपालबाट आउने भुक्तानीको Modality र Currency को कारण उनीहरुले निकासी गर्दा पाउनु पर्ने कर, अन्तःशुल्क, छुट र अन्य सुविधामा वंचित गरिने छैन भनेर उल्लेख गरिए पनि व्यवहारमा त्यसो नहुनाले उनीहरुले पाउनु पर्ने सुविधा नपाउँदा त्यसको असर नेपालले आयात गर्ने वस्तुको मुल्यमा पर्ने गरेको र यसबाट नेपालमा उत्पादित वस्तुको Price competitiveness मा ठूलो असर परेको गुनासो रहेको हुँदा यस सम्बन्धमा पनि आजको कार्यक्रमको छलफलबाट निश्कर्ष निस्कने छ भन्ने विश्वास छ ।
- ४) यसवाहेक नेपाल र भारत बीचको वाणिज्य सन्धी र पारवहन सन्धीमा भएका प्रावधानहरुमा समन्वय नहुँदा Documentation मा कुन कुन कागज आवश्यक पर्ने, कुन कुन को सक्कलै पेश गर्नु पर्ने, भारतीय बन्दरगाहमा आएका सामान नेपालको सीमा सम्म transshipment हुँदा कुन कुन document वास्तवमा आवश्यक पर्ने हो, Automation को युगमा कुन कुन Document digitally पठाए पुग्ने हो, नेपाल भित्रिने र नेपालबाट वाहिरिने transit containers हरुलाई सहज पार्ने उद्देश्यले भंसार जांचपास, लोडअनलोड, transportation र transshipment मा सहज हुने र व्यापारको लागतमा कमी आउने भनिएकोमा ECTS (Electronic Cargo Tracking System) २०१८ बाट शुरुमा पाईलट प्रोजेक्टको रुपमा Ground Positioning System (GPS) मा आधारित उच्च सुरक्षा सहितको सीलको व्यवस्था नेपाली कार्गोलाई सुविधा दिने उद्देश्यले लागू गरिएको यो प्रणाली जुन ठाउँमा माल लोड भएको हो त्यहाँबाट नेपालको जुन ठाउँमा अनलोड गर्ने हो त्यहाँसम्म Tracking को व्यवस्था हुनुपर्नेमा नेपाल-भारत सीमा सम्म मात्र Tracking हुँदा यस्को प्रभावकारीता जति हुनुपर्ने हो त्यति नरहेको, container truck मा लगाउनु पर्ने सील लिक्मा हिंडने रेलमा लगाईएको र यस्को लागत बढेको जस्ता गुनासाहरु विभिन्न कार्यक्रमहरुमा सुनिने गरिएको हुँदा यस सम्बन्धमा नेपाल-भारत उद्योग वाणिज्य संघका व्यापार तथा पारवहन समितिका सभापति श्री राजन शर्माजी यसै कार्यक्रममा हुनुहन्छ । त्यसमा वहाँले प्रकाश पार्नु हुनेछ ।
- ५) साथै, पहिले कोलकाता बन्दरगाहबाट मात्र मालसामान आउने जाने गरेकोमा अब भिषाखापटन बन्दरगाहबाट पनि आउने जाने गरेको र निकटभविष्य अरु बन्दरगाह पनि थपिन सक्ने हुँदा कोलकाता स्थिति नेपाली वाणिज्य दूतावासको कार्यक्षेत्र पश्चिम बंगाल र विहार लगायत अन्य प्रदेशमा पनि विस्तार

गर्नु पर्ने अथवा अरु बैकल्पिक उपाय के हुन सकछ, ता कि नेपाल भित्रिने र नेपालवाट वाहिरिने मालवस्तुको ओसारपसारमा आउने समस्याहरुलाई सजिलै सम्बोधन गर्न सकियोस् ।

६) १९९६ मा सम्पन्न भई ७ वर्ष पछि सन् २००२ मा आंशिक संशोधन भएको हालको वाणिज्य सन्धीमा परिमाणात्मक बन्देजमा ४ वटा वस्तुहरु, बनस्पति घिउ, तामा र कांसका वस्तुहरु, एक्रेलिक यार्न र जिंक अक्साईड समावेश गरिए पछि ती मध्ये जिंक अक्साईड Anti-dumping Duty को कारण सन् २००३।०४ मै सबै उद्योगहरु बन्द भई निकासी पनि बन्द भएको, बनस्पति घिउ सन् २००६।०९ देखी निकासी बन्द भई सकेको, एक्रेलिक यार्न हाल २ उद्योगले निकासी गरी रहेको पछिल्लो ३ कोटा वर्षको निकासी कोटा परिमाणको ५० प्रतिशत भन्दा मुनी रहेको, र तामा र कांसका वस्तुहरु विगत ३ वर्षमा २ उद्योगले निकासी गरे पनि कोटा परिमाणको तुलनामा ६ प्रतिशत भन्दा बढी नरहेको अवस्था छ । यस्तो अवस्थामा यो व्यवस्थाको औचित्य के कति छ ? यो व्यवस्था खारेज गर्दा अलि अलि भए पनि भईरहेको निकासीमा अर्को समस्या नआओस् । सन २००२ देखी हाल सम्म नेपाल-भारत उद्योग वाणिज्य संघले Nodal Agency को रुपमा सरोकारवाला सबै निकाय संग समन्वय गर्दै नेपाल सरकारले निर्धारण गरेको Criteria भित्र रही निष्पक्ष रुपमा वाणिज्य विभागलाई कोटा सिफारिसको कार्य गर्दै आएको पनि जानकारी गराउन चाहन्छु ।

वाणिज्य सन्धी अनुसार ६।६ महिनामा हुनुपर्ने दुई देशका वाणिज्य सचिव स्तरीय वार्ता पनि २०१८ पछि हुन सकेको छैन । यसवाहेक दुई देश बीचको व्यापारमा समय र परिवेश अनुसार सुधार गर्नु पर्ने थुप्रै प्राविधिक विषयवस्तुहरु छन् जुन आजको कार्यक्रममा छलफल हुने नै छ । यस संघले पनि दुई देश बीचका वाणिज्य तथा पारवहन सन्धी, रेल सेवा सम्झौता लगायतमा सुधार र सम्बोधनलागि सरोकारवाला निकायहरुमा गर्नुपर्ने follow up गर्ने गरेका छौं र आजको यस कार्यक्रमवाट निस्कने निश्कर्षलाई व्यवहारमा उतार्ने हाम्रो प्रयास जारी नै रहनेछ । नेपाल-भारत मात्र हैन समग्र दक्षिण एशियाकै व्यापार, पारवहन, पर्यटनलाई सरलीकरण गर्नु आवश्यक छ । हालै यस संघले नेपाल र भारत बीच धार्मिक पर्यटनलाई प्रोत्साहन गर्न दुई देशका ५ वटा धार्मिक र आध्यात्मिक महत्वका रामायण, महाभारत, शिवशक्ति, बौद्ध तथा सिख सर्किटहरुको अध्ययन गराई Nepal-India Religious and Spiritual Circuits नामक Coffee Table Book प्रकाशित गरेको पनि यहाँहरुलाई जानकारी गराउन चाहन्छु ।

यति भन्दै यस कार्यक्रम नेपाल-भारत उद्योग वाणिज्य संघको अध्यक्षको नाताले सम्बोधन गर्ने अवसर दिनु भएकोमा आयोजक संस्था सावती र सावतीका अध्यक्षज्यूलाई हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्दै आजको कार्यक्रमवाट वाणिज्य सन्धीको सम्बन्धमा महत्वपूर्ण निष्कर्ष निस्कियोस भन्दै कार्यक्रमको सफलताको कामना सहित मेरो भनाई यही समापन गर्ने अनुमति चाहन्छु ।

धन्यवाद ।