

প্রবাহী ক্রান্তি

17 AUG 2025

আইবিএফবির সেমিনার
জাহাজ নির্মাণ শিল্পের
রফতানিমুখী বাণিজ্যে
কৌশলগত নীতি
প্রণয়নের তাগিদ

নিজস্ব প্রতিবেদক ■

দেশের জাহাজ নির্মাণ শিল্পের জন্য কৌশলগত নীতি প্রণয়নের তাগিদ দিয়েছেন বিশেষজ্ঞরা। রাজধানীর একটি হোটেলে গতকাল ইন্টারন্যাশনাল বিজনেস ফোরাম অব বাংলাদেশ (আইবিএফবি) আয়োজিত 'পরিবেশবান্ধব জাহাজ নির্মাণ: শিল্পায়নের এক নতুন সীমানা' শীর্ষক সেমিনারে এ-সংক্রান্ত পরামর্শ দেন গবেষক, অর্থনীতি, ব্যবসায়ী ও সরকারি কর্মকর্তারা। আইবিএফবির সাবেক সভাপতি হুমায়ুন রশীদের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান ড. জাইদি সাত্তার। তিনি তার 'বাংলাদেশের জাহাজ নির্মাণ শিল্প ও জাহাজ রফতানি: রফতানি বৈচিত্র্যের সীমান্তগুলো এগিয়ে নিয়ে যাওয়া' শীর্ষক প্রবন্ধ উপস্থাপনায় বলেন, 'চীন, দক্ষিণ কোরিয়া, জাপানসহ অনেক দেশ জাহাজ নির্মাণ শিল্পের উন্নয়নে কাজ করছে। বাংলাদেশেও এ শিল্প বিকাশের বিশাল সম্ভাবনা রয়েছে। এজন্য অন্যান্য রফতানি পণ্যের নীতির মতো স্বতন্ত্র নীতি প্রয়োজন।'

ড. জাইদি সাত্তার এ খাতের বাণিজ্য পরিসংখ্যান তুলে ধরে বলেন, 'বিশ্বব্যাপী বাণিজ্যিক জাহাজ নির্মাণ বাজারের আকার ১৫৫ বিলিয়ন ডলারের। ২০৩০ সালে এটি ১৯৩ দশমিক ৪ বিলিয়ন ডলারে পৌঁছাতে পারে। বিশাল এ বাণিজ্যের বড় অংশ দখল করে রেখেছে চীন, যা মোট বাণিজ্যের ৫৬ শতাংশ।' অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথির বক্তব্যে শিল্প উপদেষ্টা আদিলুর রহমান খান বলেন, 'আন্তর্জাতিক সামুদ্রিক সংস্থা (আইএমও) ২০৩০ সালের মধ্যে কার্বন নিঃসরণ ৪০ শতাংশ এবং ২০৫০ সালের মধ্যে ৭০ শতাংশ কমিয়ে আনার লক্ষ্য ঘোষণা করেছে। তাই যে দেশগুলো পরিবেশবান্ধব জাহাজ তৈরি ও রফতানি করতে পারবে, তারাই সামুদ্রিক অর্থনীতির নেতৃত্ব দেবে।'

জাহাজ নির্মাণ শিল্পে বাংলাদেশের ব্যাপক সম্ভাবনা রয়েছে জানিয়ে আইবিএফবির পরিচালক শাখাওয়াত হোসেন বলেন, 'এ শিল্পকে এগিয়ে নিতে একটি কৌশলগত নীতি তৈরি ও আর্থিক সহযোগিতা প্রয়োজন। আমরা যদি বৈশ্বিক বাণিজ্যের এক শতাংশও নিজেদের করে নিতে পারি তাহলে বছরে ২ বিলিয়ন ডলারের রফতানি বাণিজ্য করতে পারবো।'

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে প্রধান উপদেষ্টার অর্থবিষয়ক বিশেষ সহকারী আনিসুজ্জামান চৌধুরী বলেন, 'এ শিল্পের উন্নয়নে চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় ব্যাংক ঋণ সহজ করতে হবে। এছাড়া ব্যাংক খাতে রিফান্ড গ্যারান্টি ও বীমা নিশ্চিত করতে হবে।' সেমিনারে আইবিএফবির পরিচালক সভাপতি লুতফুন নিসা সৌদীয়া খান, অগ্রণী ব্যাংকের চেয়ারম্যান সৈয়দ আবু নাসের বখতিয়ার আহমেদ, সোনালী ব্যাংকের চেয়ারম্যান মোহাম্মদ মুসলিম চৌধুরী, আইবিএফবির সাবেক সভাপতি মাহমুদুল ইসলাম চৌধুরী ও হাফিজুর রহমান খানসহ বিভিন্ন শিল্প ও বাণিজ্য সংগঠনের প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন।

বাংলাদেশে চাল রপ্তানির তোড়জোড় ভারতীয় সরবরাহকারীদের

■ সমকাল প্রতিবেদক

বাংলাদেশ শুষ্কমুক্তভাবে পাঁচ লাখ টন চাল আমদানির অনুমতি দিতে যাচ্ছে— এ খবরে ছড়মুড় করে চাল রপ্তানির তোড়জোড় শুরু করেছেন ভারতীয় ব্যবসায়ীরা। ফলে কয়েক দিনের ব্যবধানে ভারতের খুচরা বাজারে চালের দাম অন্তত ১৪ শতাংশ বেড়েছে। ভারতীয় সংবাদমাধ্যম দ্য টাইমস অব ইন্ডিয়া এবং ফিন্যান্সিয়াল টাইমস এমন খবর প্রকাশ করেছে।

টাইমস অব ইন্ডিয়ার প্রতিবেদন অনুযায়ী, ঢাকা পাঁচ লাখ টন চাল আমদানির জন্য ২০ শতাংশ আমদানি শুল্ক প্রত্যাহার করেছে। সিদ্ধান্তটি বুধবার আনুষ্ঠানিকভাবে ঘোষণা হওয়ার পর রাত থেকেই ভারত থেকে ট্রাকভর্তি চাল পেট্রোপোল-বেনাপোল সীমান্ত দিয়ে প্রবেশ করতে শুরু করে। এ বিষয়ে সমকালের পক্ষ থেকে খোঁজ নিয়ে জানা যায়, চালের শুল্ক শূন্য করার কোনো আনুষ্ঠানিক প্রজ্ঞাপন জারি হয়নি।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, কলকাতা, উত্তর প্রদেশ ও দক্ষিণ ভারতের একাধিক ব্যবসায়ী জানান, আগে থেকেই খবর পেয়েছিলেন, বাংলাদেশ শুল্ক প্রত্যাহার করতে যাচ্ছে। তাই তারা সীমান্তে বিপুল পরিমাণ চাল মজুত রেখেছিলেন। সিদ্ধান্ত কার্যকর হতেই বাজারে ধাক্কা লাগে। খুচরা বাজারে স্বর্ণা জাতের চালের দাম কেজিতে ৩৪ টাকা থেকে বেড়ে ৩৯ রুপি, মিনিকেট ৪৯ থেকে ৫৫ রুপি, রত্না ৩৬-৩৭ থেকে ৪১-৪২ রুপি এবং সোনো মাসুরি ৫২ থেকে ৫৬ রুপিতে পৌঁছেছে।

প্রসঙ্গত দেশের চালের বাজার স্থিতিশীল রাখতে বেসরকারি পর্যায়ে চাল আমদানির অনুমতি প্রদানের সিদ্ধান্ত নেয় বাংলাদেশ সরকার। গত ১০ আগস্ট খাদ্য মন্ত্রণালয়ের বৈদেশিক সংগ্রহ শাখা ২৪২টি চাল আমদানিকারক প্রতিষ্ঠানকে মোট পাঁচ লাখ টন চাল আমদানির অনুমতি দেয়। এর মধ্যে সেক্স চাল চার লাখ ৬১ হাজার টন এবং আতপ চাল ৩৯ হাজার টন। অনুমতি পাওয়া আমদানিকারকদের আগামী ৩০ সেপ্টেম্বরের মধ্যে চাল আমদানি করতে হবে।

চালের বাজার স্থির রাখতে গত বছরের ২০ নভেম্বরে চালের আমদানি শুল্ক ১৫ শতাংশ এবং নিয়ন্ত্রণমূলক শুল্ক পাঁচ শতাংশ প্রত্যাহার করে সরকার।

চালকল মালিকদের সংগঠনের বাংলাদেশ অটো,

মজর অ্যান্ড হাসকিং মিল মালিক সমিতির সহসভাপতি শহিদুর রহমান পাটোয়ারী সমকালকে জানান, চাল আমদানির শুল্কহার পরিবর্তন নিয়ে সরকার থেকে এখনও কোনো সিদ্ধান্ত হয়নি। তিনি সমকালকে বলেন, ‘আমি নিজেও চাল আমদানির অনুমতি পেয়েছি। তবে

রপ্তানিকে কেন্দ্র করে ভারতের খুচরা বাজারে দাম বাড়ার খবর



শুল্কহার কত হবে, তা জানার পরই বুঝতে পারব আমদানি করে লাভ না ক্ষতি হবে। এ জন্য অপেক্ষা করছি। শুনেছিলাম গত বৃহস্পতিবার এ বিষয়ে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) এসআরও জারি করবে, শেষ পর্যন্ত করেনি। আমদানির অনুমতি পাওয়া সব ব্যবসায়ী এই এসআরও জারির অপেক্ষায় আছেন।’

ভারতের ব্যবসায়ীরা এতটা আগ্রহী হওয়ার কারণ জানতে চাইলে তিনি বলেন, বাংলাদেশের আমদানিকারকরা ভারতীয় সরবরাহকারীদের সঙ্গে যোগাযোগ করছেন। আবার শুল্ক বড় ছাড় পেলে বেশি লাভবান হওয়ার আশায় বাংলাদেশি কোনো কোনো ব্যবসায়ী একটু ঝুঁকি নিয়ে আগাম আমদানির আদেশ দিচ্ছেন। এরই মধ্যে কিছু চাল স্থলবন্দরে এসে পৌঁছেছে— এ কথা ঠিক। তবে এর পরিমাণ পাঁচ হাজার টন বা মোট আমদানির অনুমতির এক শতাংশও হবে না। তবে চাল এলেও শুল্কহার চূড়ান্ত না হওয়ায় কেউ খালাস করছেন না।

ভারতীয় গণমাধ্যমগুলোর প্রকাশিত খবরে বলা হচ্ছে, সে দেশের চাল রপ্তানিকারকরা পেট্রোপোল বন্দরের কাছে চাল মজুত করছেন। যেমন— রাইসভিলার প্রধান নির্বাহী সুরজ আগরওয়াল বলেন, লজিস্টিকস ও খরচের দিক থেকে পেট্রোপোল-বেনাপোল সীমান্ত দিয়েই রপ্তানি সবচেয়ে লাভজনক। ইতোমধ্যে উত্তর প্রদেশ ও দক্ষিণ ভারতের মিল মালিকরা এ পথে চাল পাঠাচ্ছেন।

৬০০

মানেই শক্ত ড্রিট

খরচ কম নিশ্চিত

GPH

ispat

17 AUG 2025

এক বিলিয়ন ডলারের রপ্তানি খাত হবে জাহাজশিল্প

সেমিনারে অভিমত

মূল প্রবন্ধে বলা হয়, বড় জাহাজের বাজারে বাংলাদেশ কম প্রতিযোগিতামূলক। কিন্তু ছোট ও মাঝারি জাহাজের বাজারে সম্ভাবনাময়।

নিজস্ব প্রতিবেদক, ঢাকা

বিশ্ববাজারে শক্ত অবস্থান তৈরি করতে হলে বাংলাদেশের জাহাজশিল্পকে পরিবেশবান্ধব করতে হবে। পাশাপাশি নিশ্চিত করতে হবে সঠিক কর্মপরিবেশ। এ ছাড়া এই শিল্পে নগদ সহায়তা, শুষ্কমুক্ত কাঁচামাল আমদানি সুবিধা, পশ্চাৎ সংযোগ শিল্পের উন্নয়ন, স্বল্প সুদে ঋণ, মূলধন জোগান, পণ্য উৎপাদনে বৈচিত্র্য আনতে হবে। এসব উদ্যোগ বাস্তবায়ন করা গেলে ৩ থেকে ৫ বছরের মধ্যে জাহাজ রপ্তানি শিল্প এক বিলিয়ন মার্কিন ডলারের রপ্তানি খাতে পরিণত হবে। সেই সঙ্গে এ সময়ের মধ্যে এই খাতে ১ লাখ নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি হবে।

ব্যবসায়ী সংগঠন ইন্টারন্যাশনাল বিজনেস ফোরাম অব বাংলাদেশ (আইবিএফবি) আয়োজিত 'পরিবেশবান্ধব জাহাজ নির্মাণ ও শিল্পায়ন' শীর্ষক এক সেমিনারে মূল প্রবন্ধে এই সম্ভাবনার কথা তুলে ধরেন অর্থনীতিবিদ জাইদি সাত্তার। গতকাল শনিবার সকালে রাজধানীর হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে এই সেমিনারের আয়োজন করা হয়। তাতে প্রধান অতিথি ছিলেন শিল্প এবং গৃহায়ণ ও গণপূর্ত উপদেষ্টা আদিলুর রহমান খান। বিশেষ অতিথি ছিলেন প্রধান উপদেষ্টার বিশেষ সহকারী (অর্থ মন্ত্রণালয়) আনিসুজ্জামান চৌধুরী।

মূল প্রবন্ধে গবেষণা সংস্থা পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের (পিআরআই) চেয়ারম্যান জাইদি সাত্তার বলেন, বড় জাহাজ তৈরির বাজারে বাংলাদেশ কম প্রতিযোগিতামূলক। বৈশ্বিক এই বাজার চীন, কোরিয়া ও জাপানের দখলে। তবে ছোট ও মাঝারি জাহাজের বাজারে বাংলাদেশের বড় সম্ভাবনা রয়েছে। ১২ হাজার ডিভার্সিটি ক্ষমতাসম্পন্ন মাল্টিপারপাস শিপ, ফিডার ভেসেল ও ফেরির বৈশ্বিক বাজার প্রায় ১১৫ বিলিয়ন ডলারের। যদি ২০২৭ সালের মধ্যে বাংলাদেশ ছোট ও মাঝারি জাহাজের বাজারের ১ শতাংশ দখলে নিতে পারে, তবে এই খাত থেকে বছরে ১ বিলিয়ন বা ১০০ কোটি ডলার আয় হবে। বর্তমানে বাংলাদেশের বার্ষিক নির্মাণক্ষমতা প্রায় ২০টি জাহাজ।

মূল প্রবন্ধে জাইদি সাত্তার আরও বলেন, 'বিশ্বের ৮০ শতাংশ বাণিজ্য সমুদ্রপথে হয়। জাহাজ নির্মাণের চাহিদা বিশ্ববাণিজ্যের ওপর নির্ভর করে। আন্তর্জাতিক বাণিজ্য বাড়লে জাহাজনির্মাণের চাহিদাও বাড়ে। বাংলাদেশে জাহাজনির্মাণ একটি শ্রমঘন ও সম্ভাবনাময় শিল্প। উৎপাদনে বৈচিত্র্য আনতে পারলে

২০২৭ সালের মধ্যে বাংলাদেশ যদি ছোট ও মাঝারি জাহাজের বৈশ্বিক বাজারের ১ শতাংশ দখলে নিতে পারে, তবে এই খাত থেকে বছরে ১০০ কোটি ডলার আয় হবে।

বাংলাদেশ ছোট ও মাঝারি জাহাজের বাজারে প্রতিযোগিতা করতে পারবে। প্রতি ১০ বছর পর এ খাতে চাহিদার উত্থান-পতন ঘটে। আর বর্তমানে আমরা এক উর্ধ্বমুখী চক্রে অবস্থান করছি। তাই এখনই এই শিল্পের ওপর গুরুত্ব দেওয়ার সঠিক সময়।'

সেমিনারে প্রধান অতিথির বক্তব্যে উপদেষ্টা আদিলুর রহমান খান বলেন, বিশ্ব এখন পরিবেশবান্ধব জাহাজ চায়। যেসব দেশ পরিবেশবান্ধব জাহাজ তৈরি করে জাহাজ রপ্তানি করতে পারবে, তারাই আগামী দিনের সামুদ্রিক অর্থনীতিকে নেতৃত্ব দেবে। শিপইয়ার্ডগুলোর জন্য বৈশ্বিক গ্রিন সনদ, নবায়নযোগ্য শক্তি ব্যবহার ও আন্তর্জাতিক বাজারের জন্য পরিবেশবান্ধব জাহাজ তৈরির ক্ষেত্রে শিল্প মন্ত্রণালয় কাজ করবে।

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে আনিসুজ্জামান চৌধুরী বলেন, 'শিল্পায়ন নতুন প্রযুক্তি আনতে সহায়তা করে। যেহেতু আমরা ভবিষ্যতে এলডিসি থেকে উত্তরণ প্রক্রিয়ায় আছি। তাই আমাদের রপ্তানি বৈচিত্র্যকরণে গুরুত্ব দিতে হবে। জাহাজভাঙা শিল্পে পরিবেশ ও স্বাস্থ্যঝুঁকি থাকলেও এর কিছু ইতিবাচক দিক রয়েছে। যেহেতু জাহাজশিল্প বিশ্ববাণিজ্যের উত্থান-পতনের ওপর নির্ভর করে, তাই এই শিল্পের অনিশ্চয়তা দূর করতে ব্যাংকের কাউন্টার রিফান্ড গ্যারান্টি ও বিমা নিশ্চিত করতে হবে।

সেমিনারে স্বাগত বক্তব্যে আইবিএফবির সভাপতি লুতফুন নিসা সৌদীয়া খান বলেন, 'দেশে তৈরি ৫০টির বেশি জাহাজ বিশ্বের ১৮টি দেশের বাণিজ্যের সঙ্গে যুক্ত। জাহাজশিল্পে আমাদের বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনের ব্যাপক সুযোগ রয়েছে। তবে এই খাতের উন্নয়নে ৫০ লাখ ডলারের তহবিল দরকার। পরিবেশবান্ধব অবকাঠামো উন্নয়নে স্বল্প সুদে দীর্ঘমেয়াদি অর্থায়ন সহায়তা দিতে হবে। সেই সঙ্গে জাহাজ রপ্তানিতে নগদ প্রণোদনা ৬ শতাংশ থেকে বাড়িয়ে ১২ শতাংশ করতে হবে। তাহলে ভারত ও ভিয়েতনামের মতো দেশের সঙ্গে প্রতিযোগিতা সহজ হবে।'

সেমিনারে আইবিএফবির পরিচালক শাখাওয়াত হোসেন বলেন, 'বাংলাদেশে এই শিল্পের ব্যাপক সম্ভাবনা রয়েছে। বাণিজ্যিক ক্ষেত্রে আমরা ভারত, ক্রোয়েশিয়ার মতো দেশগুলোর সঙ্গে প্রতিযোগিতা করছি। এ শিল্পকে এগিয়ে নিতে দরকার কৌশলগত নীতি ও ব্যাংকগুলো আর্থিক সহযোগিতা।'

সেমিনারে আরও বক্তব্য দেন আইবিএফবির সাবেক সভাপতি হুমায়ুন রশিদ ও প্রতিষ্ঠাতা মাহমুদুল ইসলাম চৌধুরী।

এলডিসি উত্তরণ পেছানো যাবে কি

ব্যবসায়ীদের দাবি

সময় পেছাতে হলে সুনির্দিষ্ট ও যৌক্তিক কারণ দেখিয়ে আবেদন করতে হবে। তবে বিশেষজ্ঞরা বলছেন, বাংলাদেশের পক্ষে সময় পেছানো এখন কঠিন।

জাহাঙ্গীর শাহ, ঢাকা

স্বল্পোন্নত দেশের (এলডিসি) তালিকা থেকে বাংলাদেশের উত্তরণের নির্ধারিত সময়সীমা পিছিয়ে দেওয়ার দাবি তুলেছেন ব্যবসায়ীরা। তাঁদের দাবি, এই মুহূর্তে এলডিসি থেকে উত্তরণ হলে রপ্তানি খাতসহ নানা খাতে নেতিবাচক প্রভাব পড়বে। সম্প্রতি এক সেমিনারে দেশের শীর্ষ ব্যবসায়ীরা এই দাবি করেন।

ব্যবসায়ীদের এই দাবির পর এলডিসি উত্তরণের বিষয়টি নতুন করে আবারও আলোচনায় এসেছে। এলডিসি উত্তরণের সময় পেছানো কতটা যৌক্তিক ও বাস্তবসম্মত, তা নিয়ে নানা মতামত দেখা দিয়েছে। সরকারের পক্ষ থেকে সময় বৃদ্ধির আবেদন করার জন্য কী কী যৌক্তিক কারণ আছে, সরকার চাইলেই কি সময় পেছাতে পারবে—এমন প্রশ্ন সামনে এসেছে। কারণ, গত মার্চে অন্তর্বর্তী সরকারের উপদেষ্টা পরিষদ ২০২৬ সালে এলডিসি থেকে উত্তরণের সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

গত আট বছরের নানা প্রক্রিয়া ও একাধিক মূল্যায়ন শেষে ২০২৬ সালের ২৪ নভেম্বর এলডিসি থেকে বের হবে বাংলাদেশ—এমন সিদ্ধান্ত জাতিসংঘের। সেই হিসাবে এলডিসি থেকে উত্তরণে বাংলাদেশের সামনে সময় আছে ১৫ মাসের কিছুটা বেশি। এই সময়ে এসে উত্তরণের সময় পিছিয়ে দেওয়ার দাবি উঠেছে।

তবে নির্ধারিত সময়েই এলডিসি উত্তরণ হবে বলে গতকাল প্রথম আলোকে জানিয়েছেন প্রধান উপদেষ্টার বিশেষ সহকারী (অর্থ মন্ত্রণালয়) আনিসুজ্জামান চৌধুরী। তিনি প্রথম আলোকে বলেন, 'এলডিসি থেকে উত্তরণ নির্ধারিত সময়েই হবে। ব্যবসায়ীদের সঙ্গে বছর বৈঠক করেছি। অনেকের কারখানা পরিদর্শনও করেছি। বৈঠক থেকে বেরিয়ে তাঁরা অন্য কথা বলেন। এখন প্রশ্ন হচ্ছে, তিন বছর পিছিয়ে গেলে এবং নির্বাচিত সরকার দায়িত্বে এলে কি বিদ্যুৎ সমস্যা, যানজট সমস্যা ইত্যাদি সমাধান হয়ে যাবে?'

জাতিসংঘের অর্থনৈতিক ও সামাজিক পরিষদের (ইকোসক) কমিটি ফর ডেভেলপমেন্ট পলিসিতে (সিডিপি) সদস্য হিসেবে দীর্ঘদিন ধরে কাজ করছেন গবেষণাপ্রতিষ্ঠান সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগের (সিপিডি) সম্মাননীয় ফেলো দেবপ্রিয় ভট্টাচার্য। তিনি বাংলাদেশের এলডিসি উত্তরণ প্রক্রিয়ার সঙ্গে নিবিড়ভাবে সম্পৃক্ত। এ বিষয়ে দেবপ্রিয় ভট্টাচার্য প্রথম আলোকে বলেন, 'এলডিসি উত্তরণের সময় পেছানোর জন্য বাংলাদেশের যৌক্তিক কারণ থাকতে হবে। আট বছর সময় পাওয়ার পরও প্রস্তুত নয়—এই কারণ দেখিয়ে সময় পেছানো যাবে না। সম্প্রতি এক সেমিনারে একজন বিশেষজ্ঞ অ্যাঙ্গোলা ও মিয়ানমারের এলডিসি উত্তরণ পেছানোর কারণ সম্পর্কে যথাযথ তথ্য দেননি। আসল তথ্য হলো—তেলের দাম পড়ে যাওয়ায় অ্যাঙ্গোলার আর্থসামাজিক সূচক পড়ে যায়। আর মিয়ানমারের উত্তরণ সিডিপি নিজেই পিছিয়ে দেয়। কারণ, এই সিদ্ধান্তের দুই সপ্তাহ

বাংলাদেশ ও এলডিসি উত্তরণ



- ১৯৭৫ » এলডিসি তালিকায় যুক্ত হয় বাংলাদেশ
- ২০১৮ » জাতিসংঘের ত্রিবার্ষিক মানদণ্ডের তিনটিতেই উত্তীর্ণ হয়
- ২০২১ » পরের ত্রিবার্ষিক মানদণ্ডের তিনটিতেই উত্তীর্ণ হয়
- ২০২১ » ২০২৪ সালে এলডিসি থেকে উত্তরণের চূড়ান্ত সুপারিশ
- ২০২৬ » করোনার কারণে এলডিসি উত্তরণ ২ বছর পেছানো হয়

সময় পেছাতে কী করতে হবে

২০১৮ সালে বাংলাদেশ এলডিসি থেকে উত্তরণপ্রক্রিয়ায় প্রবেশ করে। সাধারণত ৬ বছরে এ প্রক্রিয়া শেষ হয়। কিন্তু কোভিডের কারণে বাংলাদেশসহ অন্য দেশকে আরও দুই বছর সময় দেওয়া হয়। গত ১৩ মার্চ অন্তর্বর্তী সরকারের উপদেষ্টা পরিষদে সিদ্ধান্ত হয়, ২০২৬ সালে নির্ধারিত সময়েই বাংলাদেশের এলডিসি থেকে উত্তরণ ঘটবে। এ নিয়ে একটি কমিটিও গঠন করা হয়। এখন এলডিসি উত্তরণ পেছাতে হলে উপদেষ্টা পরিষদের সিদ্ধান্ত বদলাতে হবে।

জানা গেছে, এলডিসি উত্তরণ পেছানোর আবেদনের দুটি প্রক্রিয়া আছে। প্রথম প্রক্রিয়াটি হলো, সরকারপ্রধানকে সরাসরি ইকোসকের সিডিপির প্রধানের কাছে চিঠি লিখতে হবে। চিঠিতে যৌক্তিক কারণ দেখাতে হবে যে নির্দিষ্ট এক বা একাধিক নতুন ও অপ্রত্যাশিত কারণে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক ও সামাজিক সূচকগুলো নিয়ন্ত্রণের বাইরে চলে গেছে। এখন উত্তরণ পেছানো ছাড়া আর বিকল্প নেই। দ্বিতীয় উপায়টি হলো, বাংলাদেশ সরাসরি জাতিসংঘ সাধারণ পরিষদে আবেদন করতে পারে। তখন সাধারণ পরিষদই সিদ্ধান্ত নেবে। সে ক্ষেত্রে জাতিসংঘের সাধারণ পরিষদে ভূমিকা রাখতে পারে এমন শক্তিশালী দেশের সহায়তা লাগবে এবং যৌক্তিক কারণ দেখাতে হবে।

কোন দেশ কী কারণে পিছিয়েছে

এলডিসি উত্তরণের সময় পেছানোর আবেদন করে সফল হয়েছে সলোমন দ্বীপপুঞ্জ। ২০২৩ সালে দেশটির সরকার গৃহযুদ্ধ ও প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণ দেখিয়ে বাড়তি সময় চেয়ে সিডিপির কাছে আবেদন করে। সিডিপি মূল্যায়ন করে তিন বছর সময় বাড়িয়ে দেয়। কয়েক বছর আগে আফ্রিকার দেশ অ্যাঙ্গোলা এলডিসি উত্তরণ পেছানোর আবেদন করে। সব

প্রক্রিয়া শেষ হয়ে যাওয়ায় দেশটি সরাসরি জাতিসংঘের সাধারণ পরিষদে আবেদন করে। দেশটি কারণ দেখায়, তেলের দাম পড়ে যাওয়ায় তাদের অর্থনীতি ও সামাজিক খাতের সব সূচক পড়ে গেছে। জাতিসংঘের সাধারণ অধিবেশনে পর্তুগালের সহায়তায় তারা বাড়তি সময় পায়।

অন্যদিকে মিয়ানমার নিজে চেয়েছিল এলডিসি থেকে বের হতে। কিন্তু চার বছর আগে যখন দেশটি নিয়ে পর্যালোচনা হচ্ছিল, তার দুই সপ্তাহ আগে মিয়ানমারে সামরিক ক্যু হয়। রাজনৈতিক অস্থিরতায় পড়ে দেশটি। তাই ২০২৭ সাল পর্যন্ত দেশটির এলডিসি উত্তরণ পিছিয়ে দেয় সিডিপি।

এ ছাড়া সুনামির কারণে মালদ্বীপ এবং ভূমিকম্পের কারণে নেপালের এলডিসি উত্তরণ নির্ধারিত সময়ে হয়নি।

ব্যবসায়ীরা উদ্বিগ্ন কেন

পোশাক, ওষুধসহ রপ্তানির বিভিন্ন খাতের ব্যবসায়ীরা এলডিসি উত্তরণ ৩ থেকে ৬ বছর পেছানোর দাবি করছেন। গত বৃহস্পতিবার ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্স, বাংলাদেশের (আইসিসিবি) এক সেমিনারে তাঁরা এই দাবি জানান। সেমিনারে আইসিসিবি সভাপতি মাহবুবুর রহমান এলডিসি থেকে উত্তরণের সময় বাড়ানোর জন্য পাঁচটি কারণ বা যুক্তি তুলে ধরেন। সেগুলো হচ্ছে ১. ভালো বাণিজ্য দর-কষাকষির জন্য, ২. তৈরি পোশাকের বাইরে রপ্তানি বৈচিত্র্য আনা, ৩. শিল্প খাতে দক্ষ মানবসম্পদ গড়ে তোলা, ৪. বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণ ও ৫. প্রতিষ্ঠানের সক্ষমতা বাড়ানো ও জলবায়ু সহনশীলতা টেকসই করা।

যেভাবে উত্তরণ হয়

এলডিসি থেকে কোন দেশ বের হবে, সে বিষয়ে সুপারিশ করে সিডিপি। এ জন্য প্রতি তিন বছর পরপর এলডিসিগুলোর ত্রিবার্ষিক মূল্যায়ন করা হয়। মাথাপিছু আয়, মানবসম্পদ, জলবায়ু ও অর্থনৈতিক ভঙ্গুরতা—এই তিন সূচক দিয়ে একটি দেশ উন্নয়নশীল দেশ হতে পারবে কি না, সেই যোগ্যতা নির্ধারণ করা হয়। যেকোনো দুটি সূচকে যোগ্যতা অর্জন করতে হয় কিংবা মাথাপিছু আয় নির্দিষ্ট সীমার দ্বিগুণ হতে হয়। এই মানদণ্ড সময়ের সঙ্গে সঙ্গে পরিবর্তন হয়।

বাংলাদেশ ২০১৮ ও ২০২১ সালের ত্রিবার্ষিক মানদণ্ডের তিনটিতেই উত্তীর্ণ হয়। ২০২১ সালেই বাংলাদেশ চূড়ান্ত সুপারিশ পায় যে ২০২৪ সালে, এলডিসি থেকে বেরিয়ে যাবে বাংলাদেশ। কিন্তু করোনার কারণে প্রস্তুতির জন্য দুই বছর সময় বাড়িয়ে দেওয়া হয়। ১৯৭৫ সালে এলডিসি তালিকায় যুক্ত হয় বাংলাদেশ। এলডিসিভুক্ত দেশ হওয়ার কারণে পণ্য রপ্তানিতে শুল্কমুক্ত বাণিজ্য-সুবিধাসহ নানা সুবিধা পেয়েছে বাংলাদেশ।

আট দেশের এলডিসি উত্তরণ

বর্তমানে বিশ্বে ৪৪টি স্বল্পোন্নত দেশ রয়েছে। এলডিসি দেশগুলোও একধরনের উন্নয়নশীল দেশ। যেসব দেশের সক্ষমতা তুলনামূলক কম, তাদের এই তালিকায় রাখা হয়। আগামী পাঁচ বছরে এলডিসি তালিকা থেকে বের হতে অপেক্ষায় আছে ছয়টি দেশ। বাংলাদেশ ছাড়াও ২০২৬ সালে এলডিসি থেকে উত্তরণের তালিকায় লাওস ও নেপালও আছে।

১৯৭১ সালে প্রথম এলডিসি তালিকা করা হয়। এ পর্যন্ত সব মিলিয়ে আটটি দেশ এলডিসি থেকে বের হয়েছে। দেশগুলো হলো ভুটান, বতসোয়ানা, কেপ ভার্দে, ইকুয়েটোরিয়াল গিনি, মালদ্বীপ, সামোয়া, ভানুয়াতু, সাও টোমো অ্যান্ড প্রিন্সেপ।

16 AUG 2025



বাধার পরও ভারতে রপ্তানি বেড়েছে

রপ্তানি আয়

জুলাইয়ে ভারতে বাংলাদেশের মোট রপ্তানি বেড়েছে ৪%। পোশাক ভালো করছে। বিপাকে পাট ও খাদ্যপণ্য রপ্তানিকারকেরা।

মাসুদ মিলাদ, চট্টগ্রাম

ভারত নানা রকম বিধিনিষেধ আরোপ করার পরও দেশটিতে গত জুলাই মাসে বাংলাদেশের রপ্তানি আয় বেড়েছে। তবে একেক খাতের অবস্থা একেক রকম। তৈরি পোশাক, প্লাস্টিকসহ কয়েকটি পণ্যের রপ্তানি বেড়েছে। অন্যদিকে অনেকটাই কমেছে পাট ও পাটজাত পণ্য এবং খাদ্যপণ্য রপ্তানি।

জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) হিসাবে, গত জুলাইয়ে ভারতে মোট ১৪ কোটি ৯৪ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি করে বাংলাদেশ, যা আগের বছরের একই সময়ের চেয়ে ৪ শতাংশ বেশি।

স্থলবন্দর ব্যবহার করে বাংলাদেশের পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে ভারত বিধিনিষেধ আরোপ করেছিল। তখন আশঙ্কা করা হয়েছিল, দেশটির বাজারে বাংলাদেশের রপ্তানি কমে যাবে। কারণ, সমুদ্রপথ ব্যবহার করে ভারতে রপ্তানির ক্ষেত্রে সময় বেশি লাগবে। এখন দেখা যাচ্ছে, কয়েকটি খাতে এটার প্রভাব পড়েছে। তবে পোশাকসহ কয়েকটি খাতে তেমন প্রভাব পড়েনি।

ভারতের বাজারসহ বিভিন্ন দেশে পোশাক রপ্তানি করে এ কে এইচ গ্রুপ। এর উপব্যবস্থাপনা পরিচালক মোহাম্মদ আবুল কাশেম প্রথম আলোকে বলেন, 'আমাদের পোশাকপ্রতিষ্ঠানগুলোর সক্ষমতা বেশি। আর সমুদ্রপথে পোশাক নেওয়ার খরচ দেয় ভারতীয় ক্রেতারা। স্থলবন্দরের বিধিনিষেধে পোশাক রপ্তানি ক্ষতিগ্রস্ত হবে না।'

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) হিসাবে ২০২৪-২৫ অর্থবছরে ভারত ছিল বাংলাদেশের অষ্টম বড় রপ্তানি বাজার। দেশটিতে ওই অর্থবছরে ১৭৬ কোটি

ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়, যা আগের অর্থবছরের চেয়ে ১২ দশমিক ৪৩ শতাংশ বেশি। ভারত থেকে বাংলাদেশের মোট রপ্তানি আয়ের ৩ দশমিক ৬৫ শতাংশ আসে। ভারতের তুলনায় বাংলাদেশের বড় বাজারগুলো হলো যুক্তরাষ্ট্র, জার্মানি, যুক্তরাজ্য, স্পেন, ফ্রান্স, নেদারল্যান্ডস ও পোল্যান্ড।

বাণিজ্য বিশ্লেষকেরা বিভিন্ন সময় বলেছেন, বাংলাদেশের মোট রপ্তানি আয়ের (৪ হাজার ৮২৮ কোটি ডলার) তুলনায় ভারতে রপ্তানি অনেক বেশি নয়। তবে যেসব কারখানা ভারতের বাজারনির্ভর, তাদের জন্য বিধিনিষেধ বিপদের কারণ হবে। সেসব কারখানার শ্রমিকেরা চাকরি হারাতে পারেন।

অবশ্য সরকার বলছে, ভারতের বিধিনিষেধের কারণে সার্বিকভাবে বাংলাদেশের রপ্তানি খাত ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশঙ্কা কম। বাণিজ্য উপদেষ্টা শেখ বশিরউদ্দীন ১২ আগস্ট সচিবালয়ে সাংবাদিকদের বলেন, ভারতের সঙ্গে দ্বিপাক্ষিক বাণিজ্য সম্পর্ক এগিয়ে নিতে ভারতের বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ে চিঠি দেওয়া হলেও সাড়া পাওয়া যায়নি।

ভারতের বিধিনিষেধ

স্থলবন্দর দিয়ে বাংলাদেশি পণ্য রপ্তানিতে গত চার মাসে তিন দফায় বিধিনিষেধ দিয়েছে ভারত। গত ১৭ মে ও ২৭ জুন দুই দফায় পোশাক, খাদ্যপণ্য, পাটপণ্য, তুলা-সুতার বর্জ্য, প্লাস্টিকের পণ্য ও কাঠের আসবাব রপ্তানিতে বিধিনিষেধ দেওয়া হয়। তৃতীয় দফায় ১১ আগস্ট আরও কিছুসংখ্যক পাটপণ্যে বিধিনিষেধ দেয় দেশটি।

বিধিনিষেধ অনুযায়ী, পাট ও পোশাক পণ্য বাংলাদেশ থেকে স্থলবন্দর দিয়ে ভারতে রপ্তানি করা যাবে না। শুধু দেশটির মুম্বাইয়ের নভোসেবা বন্দর দিয়ে রপ্তানি করতে হবে। এর বাইরে খাদ্যপণ্য ও কোমল পানীয়, কাঠের আসবাব, তুলা-সুতার বর্জ্য, প্লাস্টিক পণ্যের ক্ষেত্রে বুড়িমারী ও বাংলাবান্ধা স্থলবন্দর ছাড়া শুধু ভারতের পশ্চিমবঙ্গের সঙ্গে যুক্ত স্থলবন্দরগুলো দিয়ে রপ্তানি করা যাবে। তবে বাংলাদেশ থেকে ভারতের আসাম, মেঘালয়, ত্রিপুরা

16 AUG 2025

বাধার পরও ভারতে রপ্তানি বেড়েছে

প্রথম পৃষ্ঠার পর

ও মিজোরামের স্থলবন্দর দিয়ে ওই পণ্যগুলো রপ্তানি করা যাবে না।

ভারতে বাংলাদেশ থেকে যা রপ্তানি আয় হয়, তার ৩৫ শতাংশের মতো আসে পোশাক খাত থেকে।

বিধিনিষেধের আগে বাংলাদেশ থেকে সমুদ্রপথে ভারতে রপ্তানি হতো ৩০ শতাংশ পোশাক। স্থলবন্দর দিয়ে রপ্তানি হতো ৬৯ শতাংশ। প্রায় ১ শতাংশের কাছাকাছি যেত আকাশপথে। বিধিনিষেধের পর এখন প্রায় সব পোশাকই যাচ্ছে সমুদ্রপথে।

এনবিআরের তথ্যে দেখা যায়, ভারতের বিধিনিষেধের দেড় মাস পর গত জুলাই মাসে বাংলাদেশের ৩২৪ রপ্তানিকারক প্রতিষ্ঠান দেশটিতে ৫ কোটি ২৮ লাখ ডলারের তৈরি পোশাক রপ্তানি করেছিল। এ বছর একই সময়ে ৩৮৮ প্রতিষ্ঠান রপ্তানি করেছে ৬ কোটি ২৮ লাখ ডলারের তৈরি পোশাক। এ হিসাবে রপ্তানি বেড়েছে ১৯ শতাংশ।

ভারতে বাংলাদেশি পোশাকের বেশির ভাগ কিনেছে এইচঅ্যাভএম, এমঅ্যাভএস, পুমা, ইউনিক্লো, ডিক্যাথেলন, পেপে জিন্স, ম্যাঙ্গে ফ্যাশন, বেস্টসেলারের মতো অন্তত ১৫টি বহুজাতিক প্রতিষ্ঠান। বাংলাদেশ থেকে পোশাক রপ্তানিতে ভালো করা ক্লিফটন গ্রুপের পরিচালক ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা (সিইও) এম ডি এম মহিউদ্দিন চৌধুরী প্রথম আলোকে বলেন, প্রতিযোগিতামূলক দামে পোশাক সরবরাহের কারণে দেশটিতে রপ্তানি বেড়েছে।

এনবিআরের তথ্যে দেখা যায়, গত বছরের জুলাই মাসের তুলনায় এ বছরের জুলাইয়ে প্লাস্টিক, কাঠের আসবাব ও তুলার বর্জ্য রপ্তানিও প্রায় ৫৩ লাখ ডলারের, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৯৫ শতাংশ বেশি।

ভারতে পাটপণ্য রপ্তানিতে বিপর্যয়

ভারতে বাংলাদেশি পাটপণ্য রপ্তানি হতো মূলত স্থলবন্দর দিয়ে। দু-একটি চালান যেত চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর দিয়ে। নতুন নিয়ম অনুযায়ী, এখন পাটপণ্য শুধু সমুদ্রপথে ভারতের মুম্বাইয়ের নভোসেবা বন্দর দিয়ে রপ্তানি করতে হবে।

এনবিআরের তথ্য অনুযায়ী, বিধিনিষেধের আগে গত বছরের জুলাইয়ে ভারতে পাটপণ্য রপ্তানি হয়েছিল ১ কোটি ২৯ লাখ ডলারের, যা ৭৪ শতাংশ কমে নেমেছে প্রায় ৩৪ লাখ ডলারে।

তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়, বিধিনিষেধের পর ৪৭টি প্রতিষ্ঠান একটি চালানও রপ্তানি করতে পারেনি। তিনটি প্রতিষ্ঠান নতুন করে রপ্তানি করেছে। কোনো চালান রপ্তানি করতে না পারা প্রতিষ্ঠানগুলোর একটি বগুড়ার কাহালুর হাসান জুট অ্যান্ড স্পিনিং মিলস লিমিটেড। একই মালিকানা

ভারতে বাংলাদেশি পোশাকের বেশির ভাগ কিনেছে এইচঅ্যাভএম, এমঅ্যাভএস, পুমা, ইউনিক্লো, ডিক্যাথেলন, পেপে জিন্স, ম্যাঙ্গে ফ্যাশন, বেস্টসেলারের মতো অন্তত ১৫টি বহুজাতিক প্রতিষ্ঠান।

বাংলাদেশ থেকে পোশাক রপ্তানিতে ভালো করা ক্লিফটন গ্রুপের পরিচালক ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা (সিইও) এম ডি এম মহিউদ্দিন চৌধুরী প্রথম আলোকে বলেন, প্রতিযোগিতামূলক দামে পোশাক সরবরাহের কারণে দেশটিতে রপ্তানি বেড়েছে।

থাকা হাসান জুট মিলস কিছু পণ্য রপ্তানি করেছে।

এই দুই প্রতিষ্ঠানের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এ টি এম শফিকুল হাসান প্রথম আলোকে বলেন, 'ভারতের বিধিনিষেধের পর পরীক্ষামূলকভাবে তিনটি চালান চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর দিয়ে রপ্তানি করেছি। এক মাস পরও চালানগুলো দেশটির নভোসেবা বন্দরে পৌঁছেনি।'

খাদ্যপণ্য এখন শুধু ভোমরা ও হিলি স্থলবন্দর দিয়ে রপ্তানির সুযোগ রেখেছে ভারত। সমুদ্রপথেও রপ্তানি করা যাবে। বাকি সব স্থলবন্দর দিয়ে রপ্তানিতে নিষেধাজ্ঞা রয়েছে। এনবিআরের তথ্যে দেখা যায়, বিধিনিষেধের আগে গত বছরের জুলাই মাসে বিস্কুট ও পানীয় রপ্তানি করেছিল ১৯টি প্রতিষ্ঠান। রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৪১ লাখ ডলার। বিধিনিষেধের পর রপ্তানি করতে পেরেছে ১৪টি প্রতিষ্ঠান। রপ্তানিও ১৭ শতাংশ কমে নেমেছে প্রায় ৩৪ লাখ ডলারে।

চট্টগ্রামের বিএসপি ফুড প্রোডাক্টস লিমিটেডের প্রধান বাজার ছিল আসাম ও ত্রিপুরা। এই দুই স্থলবন্দর দিয়ে এসব পণ্য রপ্তানির সুযোগ না থাকায় তারা একটি চালানও রপ্তানি করতে পারেনি। প্রতিষ্ঠানটির ব্যবস্থাপনা পরিচালক অজিত কুমার দাস বুধবার প্রথম আলোকে বলেন, কারখানার কর্মী সংখ্যা দেড় শ থেকে কমে এখন ৬০ জনে নেমেছে।

খাদ্যপণ্যের বড় রপ্তানিকারক প্রাণ-আরএফএল গ্রুপ। গ্রুপটি গত বছরের জুলাইয়ের তুলনায় এবার ভারতে ১৪ শতাংশ কম রপ্তানি

করেছে (৩১ লাখ ৪৫ হাজার ডলার)। আকিজ ফুড অ্যান্ড বেভারেজ, ইফাদ মাল্টি প্রোডাক্টস, টি কে ফুড প্রোডাক্টস, হাশেম ফুডস লিমিটেডের মতো প্রতিষ্ঠানেরও রপ্তানি কমেছে।

জানতে চাইলে প্রাণ-আরএফএল গ্রুপের বিপণন পরিচালক কামরুজ্জামান কামাল প্রথম আলোকে বলেন, ঘুরপথে পণ্য পাঠাতে ৮ থেকে ৯ শতাংশ খরচ বেড়েছে। এ পরিস্থিতিতে দ্বিপক্ষীয় আলোচনার মাধ্যমে সর্বাধিক গুরুত্ব দিয়ে এটা সমাধান করা উচিত।

চাপ বেড়েছে চট্টগ্রাম বন্দরে

গত অর্ধবছরে ভারতে মোট রপ্তানির ৮৩ শতাংশই করা হয় স্থলবন্দর দিয়ে। বাকি সাড়ে ১৬ শতাংশ নেওয়া হয় সমুদ্রবন্দর দিয়ে। বিধিনিষেধের পর চট্টগ্রাম বন্দরে চাপ বেড়েছে।

স্থলবন্দর দিয়ে রপ্তানির ক্ষেত্রে ভারতের বিধিনিষেধভুক্ত পণ্য যতটুকু রপ্তানি হয়েছে, জুলাইয়ে তার ৮৯ শতাংশ নেওয়া হয়েছে চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর দিয়ে। সমুদ্রবন্দর দিয়ে রপ্তানি বাড়তে থাকায় গত মাস থেকে বন্দরে কনটেইনারের চাপ বেড়েছে।

বিধিনিষেধের আওতায় থাকা পণ্য স্থলবন্দর দিয়ে রপ্তানি হয়েছে ১১ শতাংশ। এর মধ্যে খাদ্যপণ্য শুধু ভোমরা ও হিলি স্থলবন্দর দিয়ে যাচ্ছে। বেনাপোল ও সোনামসজিদ স্থলবন্দর দিয়ে প্লাস্টিক, আসবাব ও তুলার উপজাত রপ্তানি হচ্ছে। এ পরিস্থিতিতে নীলফামারীর চিলাহাটি, চুয়াডাঙ্গার দৌলতগঞ্জ ও রাজমাটির তেগামুখ স্থলবন্দর বন্ধের সিদ্ধান্ত নিয়েছে সরকার। হবিগঞ্জের বাঙ্গা স্থলবন্দরের কার্যক্রম স্থগিত করার কথা বলা হয়েছে। গত ২৮ জুলাই পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা ওয়াহিদুদ্দিন মাহমুদের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় এই সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়।

বাণিজ্যের 'বাধা দূর করতে হবে'

বাংলাদেশের সঙ্গে বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বিধিনিষেধ প্রথম আরোপ করে ভারত। গত ৮ এপ্রিল বাতিল করা হয় বাংলাদেশকে দেওয়া ট্রান্সিশিপমেন্ট সুবিধা, যার আওতায় ভারতের বিমানবন্দর ব্যবহার করে তৃতীয় দেশে পণ্য রপ্তানির সুবিধা পেত বাংলাদেশ। ১৫ এপ্রিল ভারত থেকে স্থলবন্দর দিয়ে সুতা আমদানি বন্ধ করে দেয় বাংলাদেশ।

বেসরকারি গবেষণা সংস্থা সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগের (সিপিডি) সন্মাননীয় ফেলো মোস্তাফিজুর রহমান প্রথম আলোকে বলেন, বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে সমঝোতার মাধ্যমে বাণিজ্যের বাধা দূর করা উচিত। দুই দেশের জন্যই এটা লাভজনক। তিনি বলেন, এক মাসের চিত্র দিয়ে বাণিজ্য পরিস্থিতি ভবিষ্যতে কোথায় দাঁড়াবে, তা নিশ্চিত করে বলা যাবে না।

এখন আলস্য

16 AUG 2025

ইউএসডিএর প্রতিবেদন বিশ্বব্যাপী তুলা উৎপাদন ও মজুদ কমার আশঙ্কা

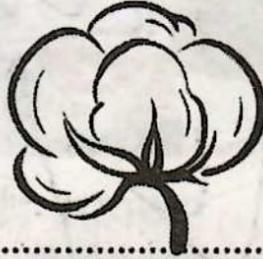
বণিক বার্তা ডেস্ক ■

২০২৫-২৬ মৌসুমে বিশ্বব্যাপী তুলা উৎপাদন, ব্যবহার ও আমদানি-রফতানি কমে পারে। চলতি মাসে প্রকাশিত যুক্তরাষ্ট্রের কৃষি বিভাগের (ইউএসডিএ) বৈশ্বিক সরবরাহ ও চাহিদা প্রাক্কলন (ডব্লিউএসডিই) প্রতিবেদনে এমন পূর্বাভাস দেয়া হয়েছে। এছাড়া এ মৌসুমে প্রারম্ভিক ও সমাপনী মজুদ কমার পূর্বাভাসও দিয়েছে সংস্থাটি। খবর ফাইবার টু ফ্যাশন।

ইউএসডিএর হিসাব অনুযায়ী, ২০২৫-২৬ মৌসুমে বিশ্বব্যাপী তুলা উৎপাদন হতে পারে ১১ কোটি ৬৬ লাখ ২০ হাজার বেল (প্রতি বেল ৪৮০ পাউন্ড বা ২০৮ দশমিক ৬৫ কেজি)। সে অনুযায়ী, চলতি মৌসুমে বিশ্বব্যাপী পণ্যটির উৎপাদন কমেবে ২০২৪-২৫ মৌসুমের তুলনায় ১২ লাখ বেল। এটি জুলাইয়ে দেয়া পূর্বাভাসের তুলনায় ১৮ লাখ বেল কম। এ সময় বিশ্বব্যাপী ১১ কোটি ৮৪ লাখ ২০ হাজার বেল তুলা উৎপাদন হতে পারে বলে জানিয়েছিল সংস্থাটি।

খাতসংশ্লিষ্টরা জানিয়েছেন, চলতি মৌসুমে চীনে উৎপাদন কিছুটা বাড়লেও যুক্তরাষ্ট্র, সুদান, উজবেকিস্তান ও মালিতে উৎপাদন হ্রাস বিশ্বব্যাপী মোট তুলা উৎপাদন কমার পেছনে ভূমিকা রাখবে।

২০২৫-২৬ মৌসুমে ভারত, বাংলাদেশ ও তুরস্কের কারখানাগুলোয় তুলার ব্যবহার কমে পারে বলে জানিয়েছেন সংশ্লিষ্টরা। এমন প্রেক্ষাপটে বিশ্বব্যাপী তুলা ব্যবহার ১১ কোটি ৭৯ লাখ ৯০ হাজার বেল নেমে যেতে পারে। এটি জুলাইয়ে দেয়া পূর্বাভাস ১১ কোটি ৮১ লাখ ২০ হাজার বেলের তুলনায় এক



২০২৫-২৬ মৌসুমে
বিশ্বব্যাপী তুলা উৎপাদন
হতে পারে ১১ কোটি ৬৬
লাখ ২০ হাজার বেল।
এটি জুলাইয়ে দেয়া
পূর্বাভাসের তুলনায় ১৮
লাখ বেল কম

লাখ বেল কম।

বৈশ্বিক তুলা আমদানি-রফতানির পূর্বাভাস ১১ লাখ বেল কমে দাঁড়িয়েছে ৪ কোটি ৩৫ লাখ ৯০ হাজার বেল। এর আগে দেয়া পূর্বাভাসে যা ছিল ৪ কোটি ৪৬ লাখ ৯০ হাজার বেল। এ সময় যুক্তরাষ্ট্র, সুদান ও মালি থেকে রফতানি কমার পাশাপাশি আরো কয়েকটি দেশের তুলা আমদানি-রফতানি তথ্যে কিছুটা পরিবর্তন আসতে পারে।

২০২৫-২৬ মৌসুমের প্রারম্ভিক মজুদ আগের বছর শুরুর সময়কার তুলনায় ১৭ লাখ ৩০ হাজার বেল কমে দাঁড়িয়েছে ৭ কোটি ৫০ লাখ ৫০ হাজার বেল। ২০২৪-২৫ মৌসুমে চীন ও ব্রাজিলে ব্যবহার বৃদ্ধি চলতি মৌসুমের প্রারম্ভিক মজুদ কমার পেছনে ভূমিকা রেখেছে। এ মৌসুমে সমাপনী মজুদ ৭ কোটি ৩৯ লাখ ১০ হাজার বেল হতে পারে বলে পূর্বাভাস দিয়েছে ইউএসডিএ।

এদিকে ইউএসডিএ আগস্টে দেয়া প্রতিবেদনে যুক্তরাষ্ট্রে তুলা উৎপাদন, প্রারম্ভিক ও সমাপনী মজুদসহ আমদানি-রফতানি কমার পূর্বাভাস দিয়েছে। দেশটির ন্যাশনাল এগ্রিকালচারাল স্ট্যাটিস্টিকস সার্ভিস (এনএএসএস)

অনুযায়ী, দেশটিতে চলতি মৌসুমে মোট আবাদযোগ্য জমির পূর্বাভাস ৮ শতাংশ কমে ৯৩ লাখ একরে দাঁড়াতে পারে।

চলতি মৌসুমে যুক্তরাষ্ট্রে তুলা উৎপাদন হতে পারে ১ কোটি ৩২ লাখ বেল, যা গত মাসে দেয়া পূর্বাভাসের তুলনায় প্রায় ১৪ লাখ এবং আগের মৌসুমের তুলনায় ১২ লাখ বেল কম। এছাড়া ২০২৫-২৬ মৌসুমে যুক্তরাষ্ট্রে তুলার সমাপনী মজুদ দাঁড়াবে ৩৬ লাখ বেল। এটি গত মাসে দেয়া প্রাক্কলনের তুলনায় ১০ লাখ বেল কম।

17 AUG 2025

Shipbuilding export goal of \$4b by 2026 termed unrealistic

STAR BUSINESS REPORT

The export target of ships set in the 2021 Shipbuilding Industry Development Policy is too ambitious to achieve, said an economist yesterday.

The policy aims to turn the sector into a \$4 billion export industry by 2026 but Zaidi Sattar, chairman of the Policy Research Institute of Bangladesh (PRI), said the goal is "unrealistic", given the current context.

A more achievable milestone, he argued, would be \$1 billion in ship exports within three to five years. Bangladesh could reach that figure by capturing just 1 percent of the \$115 billion global market for small and medium-sized vessels.

Sattar made the remarks presenting a paper on the shipbuilding industry and ship exports at a seminar hosted by the International Business Forum of Bangladesh (IBFB) at the InterContinental Dhaka yesterday.

He said shipbuilding could become the country's "next frontier" in export diversification if supported with stronger financing and policy consistency.

The sector faces significant challenges. These include the absence of long-term financing, high costs due to weak local supply chains, and limited access to advanced design and engineering technologies. Global shocks like Covid-19 have also slowed growth.

While the 2021 policy promised cash incentives, tax breaks, and low-interest loans, implementation has been patchy, Sattar noted.

READ MORE ON B3