The Financial Express
20 DEC 2025

SECOND THOUGHTS ON GAINS FROM TRADE DEAL WITH A BIGGIE

Exports to Japan risk falling for privilege contraction

Some 20pc exportable in scant basket fated to fall out of DFQF facility

SYFUL ISLAM

Rules-of- origin criteria on all products under EPA more stringent than GSP rules for LDCs: Trade expert

Govt shouldn't consider request for petroleum, especially LNG, coal, fossil-fuel-driven cars, other vehicles from Japanese side, suggests CPD's Golam Moazzem

Update on EPA signing with Japan would be given in a day or two: Commerce adviser

Second thoughts on gains from trade deal with an economic biggie show Bangladesh's exports to Japan are destined to decline significantly for privilege contraction once the partnership pact takes effect shortly.

Insights find that after the bilateral Economic Partnership Agreement (EPA) enters into force, nearly 20 per cent of Bangladesh's products will fall out of the purview of duty-free and quota-free (DFQF) market-access privilege.

The deal is scheduled to be signed by the last week of this month, as expected by the two sides earlier. Commerce Adviser Sk Bashir Uddin is scheduled to have talks with foreign minister of Japan over telephone Monday on EPA signing and inform the media about the deal-making progress.

Officials say products like leather, leather-goods, and footwear, which constitute around 10 per cent of Bangladesh exports to Japan, would not be eligible for DFQF facility immediately after the EPA comes into force.

They say during the negotiations, Japan had offered Bangladesh DFQF facility on these products in phases.

However, Bangladesh side insisted on keeping the products in "renegotiation" category for further negotiation in a later stage of partnership.

Firoj Uddin Ahmed, a joint secretary at the ministry of commerce, at a recent workshop with representatives of different ministries said due to "sensitivity" with leather, leather-goods, and footwear in Japanese society, Tokyo never gave DFQF facility on these products immediately while signing EPA or FTA with any country.

However, a scrutiny reveals that out of 78 HS lines under chapters 41, 42 and 64, 65 HS lines are currently duty-free under several EPAs signed by Japan with countries like Mexico, Malaysia, Chile, Thailand, and Indonesia. Other lines will also be duty-free by 2034.

At the meeting, commerce secretary Mahbubur Rahman, replying to a query, said almost all countries have "sensitivity" on farm products. "However, commerce ministry will continue trying to get highest facilities in case of agri-products in the EPA."

Japan put products in 1259 HS Line on a 9-digit sensitive list while offered DFQF facility to products in 509 HS Line in 9-digit one in phases. Moreover, the East Asian nation put 206 HS Lines in renegotiation category and one HS Line under tariff-rate-quota (TRQ) category that means such products would not be eligible for DFQF facility just after the

Express: "We will get duty-free access of the entire products that presently enjoy the similar facility on the Japanese market."

However, a close examination of record of the workshop reveals that Bangladesh will enjoy DFQF market access on 78.9 per cent of products the day the treaty takes effect.

This means some 20-percent products will remain out of the purview of the DFQF facility now-a lapse that comes under critical scrutiny by experts.

"It is not clear why Bangladesh could not negotiate DFQF access on those products even though other countries could negotiate, and Bangladesh is currently enjoying DFQF market access under generalised system of preferences (GSP)," says a trade expert, preferring not to be quoted by name.

He is skeptical as to whether Bangladeshi manufacturers will be able to meet the rules-of-origin criteria on all products as negotiated under the EPA. He thinks the ROO criteria under the EPA are more stringent than GSP rules of origin for LDCs.

The expert mentions that Bangladesh has made commitment on 93 sectors in services sector. Questions are there whether Bangladesh is going to open these sectors and relax rules and regulations for all countries or only for Japan on the date of coming into force of the agreement. Contacted, Ayesha Akther, an additional secretary of the ministry of commerce, who led the EPA negotiation with Japan,

In the scanty export basket are mainly readymade garments, home textiles, leather and leather goods, footwear, and sea foods. On the other hand, Bangladesh mainly imports iron and steel, vehicles, mineral fuels, oils, distillation products, machinery, nuclear reactors, boilers, manmade staple fibers, optical, photo, technical, medical apparatus, manmade filaments, impregnated, coated or laminated textile fabrics, and electrical and electronic equipment, and plastics, among others.

Commerce Adviser Sk Bashir Uddin Thursday told The Financial Express over the telephone that an update on the signing of the EPA with Japan would be given in a day or two. He wouldn't give further details about the up-and-coming trade deal with the world's third-largest economy.

Dr Khondaker Golam Moazzem, Research Director at the Centre for Policy Dialogue (CPD), says Bangladesh needs to conduct a detailed analysis about how much it would benefit from Japan's request list and how much it would cost for Bangladesh.

"At the same time, Bangladesh needs to analyse how much Bangladesh's offer to Japan would have implications for other potential EPA partners, including China, India, Singapore, S. Korea, Malaysia, and other countries under different levels of discussion," he told the FE on Friday.

He suggests the government should not consider Japan's request for petroleum, especially LNG, coal,

Rules-of- origin criteria on all products under EPA more stringent than GSP rules for LDCs: Trade expert

Govt shouldn't consider request for petroleum, especially LNG, coal, fossil-fuel-driven cars, other vehicles from Japanese side, suggests CPD's Golam Moazzem

Update on EPA signing with Japan would be given in a day or two: Commerce adviser

Some 20pc exportable in scant basket fated to fall out of DFQF facility

SYFUL ISLAM

Second thoughts on gains from trade deal with an economic biggie show Bangladesh's exports to Japan are destined to decline significantly for privilege contraction once the partnership pact takes effect shortly.

Insights find that after the bilateral Economic Partnership Agreement (EPA) enters into force, nearly 20 per cent of Bangladesh's products will fall out of the purview of duty-free and quota-free (DFQF) market-access privilege.

The deal is scheduled to be signed by the last week of this month, as expected by the two sides earlier. Commerce Adviser Sk Bashir Uddin is scheduled to have talks with foreign minister of Japan over telephone Monday on EPA signing and inform the media about the deal-making progress.

Officials say products like leather, leather-goods, and footwear, which constitute around 10 per cent of Bangladesh exports to Japan, would not be eligible for DFQF facility immediately after the EPA comes into force.

They say during the negotiations, Japan had offered Bangladesh DFQF facility on these products in phases.

However, Bangladesh side insisted on keeping the products in "renegotiation" category for further negotiation in a later stage of partnership.

Firoj Uddin Ahmed, a joint secretary at the ministry of commerce, at a recent workshop with representatives of different ministries said due to "sensitivity" with leather, leather-goods, and footwear in Japanese society, Tokyo never gave DFQF facility on these products immediately while signing EPA or FTA with any country.

However, a scrutiny reveals that out of 78 HS lines under chapters 41, 42 and 64, 65 HS lines are currently duty-free under several EPAs signed by Japan with countries like Mexico, Malaysia, Chile, Thailand, and Indonesia. Other lines will also be duty-free by 2034.

At the meeting, commerce secretary Mahbubur Rahman, replying to a query, said almost all countries have "sensitivity" on farm products. "However, commerce ministry will continue trying to get highest facilities in case of agri-products in the EPA."

Japan put products in 1259 HS Line on a 9-digit sensitive list while offered DFQF facility to products in 509 HS Line in 9-digit one in phases. Moreover, the East Asian nation put 206 HS Lines in renegotiation category and one HS Line under tariff-rate-quota (TRQ) category that means such products would not be eligible for DFQF facility just after the deal enters into force.

Presently, Bangladesh, being a least-developed country (LDC), enjoys DFQF facility in case of 98.7 per cent of products on the Japanese marker. The commerce secretary recently told The Financial Express: "We will get duty-free access of the entire products that presently enjoy the similar facility on the Japanese market."

However, a close examination of record of the workshop reveals that Bangladesh will enjoy DFQF market access on 78.9 per cent of products the day the treaty takes effect.

This means some 20-percent products will remain out of the purview of the DFQF facility now-a lapse that comes under critical scrutiny by experts.

"It is not clear why Bangladesh could not negotiate DFQF access on those products even though other countries could negotiate, and Bangladesh is currently enjoying DFQF market access under generalised system of preferences (GSP)," says a trade expert, preferring not to be quoted by name.

He is skeptical as to whether Bangladeshi manufacturers will be able to meet the rules-of-origin criteria on all products as negotiated under the EPA. He thinks the ROO criteria under the EPA are more stringent than GSP rules of origin for LDCs.

The expert mentions that Bangladesh has made commitment on 93 sectors in services sector.

Questions are there whether Bangladesh is going to open these sectors and relax rules and regulations for all countries or only for Japan on the date of coming into force of the agreement. Contacted, Ayesha Akther, an additional secretary of the ministry of commerce, who led the EPA negotiation with Japan, declined to reply to a query on the opening of services sector and other DFQF issues.

In fiscal year 2024-25 the country exported goods worth $1.41 billion to Japan while imports came to around $1.51 billion.

In the scanty export basket are mainly readymade garments, home textiles, leather and leather goods, footwear, and sea foods. On the other hand, Bangladesh mainly imports iron and steel, vehicles, mineral fuels, oils, distillation products, machinery, nuclear reactors, boilers, manmade staple fibers, optical, photo, technical, medical apparatus, manmade filaments, impregnated, coated or laminated textile fabrics, and electrical and electronic equipment, and plastics, among others.

Commerce Adviser Sk Bashir Uddin Thursday told The Financial Express over the telephone that an update on the signing of the EPA with Japan would be given in a day or two. He wouldn't give further details about the up-and-coming trade deal with the world's third-largest economy.

Dr Khondaker Golam Moazzem, Research Director at the Centre for Policy Dialogue (CPD), says Bangladesh needs to conduct a detailed analysis about how much it would benefit from Japan's request list and how much it would cost for Bangladesh.

"At the same time, Bangladesh needs to analyse how much Bangladesh's offer to Japan would have implications for other potential EPA partners, including China, India, Singapore, S. Korea, Malaysia, and other countries under different levels of discussion," he told the FE on Friday.

He suggests the government should not consider Japan's request for petroleum, especially LNG, coal, and fossil-fuel-driven cars and other vehicles.

"Bangladesh should also build partnerships in trade in services, including temporary skilled migrations, as well as digital services."

syful-islam@outlook.com

The Business Standard

2 0 DEC 2025

National Logistics Policy 2025 a t move to strengthen export competi

Ferdaus Ara Begum
CEO, BUILD

As Bangladesh prepares for life beyond LDC status, the National Logistics Policy 2025 aims to cut costs, modernise supply chains and boost export competitiveness — but its success will depend entirely on effective implementation and political stability

In today's interconnected global economy, logistics forms the backbone of international trade. Supply chains now stretch across continents, where disruptions at any point swiftly reverberate throughout the system.

Countries that have successfully attracted investment and enhanced trade competitiveness share a common feature: an integrated, efficient and future-ready logistics ecosystem. Bangladesh lags behind in this regard; however, the recently announced National Logistics Policy (NLP) 2025 offers renewed hope for strengthening export competitiveness — provided it is implemented effectively.

Recognising the importance of logistics development, many economies have established robust logistics frameworks tailored to their national priorities. Singapore launched its Integrated Logistics Hub in 2022 under the Future Economy Council (FEC), designed to strengthen national competitiveness and address emerging global challenges.

South Korea's Ministry of Land, Infrastructure and Transport implemented an ambitious master plan aimed at transforming the country into a global logistics powerhouse while promoting green growth. Malaysia issued its logistics industry development plan in March 2025 to elevate the global standing of its logistics sector, while Thailand launched its Logistics Development Plan, to be implemented by 2027, to enhance connectivity across ASEAN.

China's 14th Five-Year Plan for Modern Logistics — announced on 17 May 2022 — emphasises digital transformation, increased operational efficiency, and strengthened business competitiveness across the logistics sector.

The Fourth Industrial Revolution (4IR) has fundamentally reshaped logistics operations. Countries are increasingly adopting advanced digital systems, real-time documentation platforms, optimised transport models, and data-driven supply chain management.

South Korea's strategy focuses on innovative productivity technologies, digital integration, fusion technologies, and personalised logistics solutions. Malaysia's master plan similarly prioritises digital adoption, online documentation, and streamlined movement of goods.

In this global context, Bangladesh has introduced its logistics policy to enhance connectivity, improve supply chain efficiency, and reduce the cost of doing business. The timing is critical: as Bangladesh graduates from LDC status, it will face preference erosion, which could increase export prices. Enhancing logistics capabilities is therefore essential to maintaining and strengthening export competitiveness.

According to the World Bank's Logistics Performance Index (LPI) 2023, Bangla[d] ranked 88th, while Singapore topped global rankings. India stood at 38th, whil[e] donesia, Vietnam, and the Philippines ra[n] 61st, 34th, and 34th, respectively. Against backdrop, NLP 2025 sets a long-term visio[n] transforming Bangladesh into a regional c[om]merce and logistics hub by 2050.

Announced on 19 November 2025 — rep[lac]ing the earlier policy issued on 2 May — the new policy focuses on strengthen[ing] Bangladesh's trade capacity at every stag[e of] the supply chain.

Its objectives are to increase service [effi]ciency, reduce logistics-related costs, and [en]sure competitiveness in the post-LDC era. policy adopts a KPI-based framework, emp[ha]sising measurable progress across 21 logist[ics-]related sub-sectors identified in the Indust[rial] Policy 2022.

The policy underscores the importance [of] end-to-end supply chain management — fr[om] sourcing raw materials and procurement [to] storage, transport, marketing, and distri[bu]tion. Efficient and well-coordinated sup[ply] chain operations are essential to ensuring timely delivery of quality products at comp[eti]tive costs.

NLP 2025 incorporates multiple logis[tics] sub-sectors, including river logistics, temp[er]ature-controlled logistics, I SEE PAGE 14 C

The Business Standard

20 DEC 2025

National Logistics Policy 2025 a timely ove to strengthen export competitiveness

ɹs Ara Begum
CEO, BUILD

lesh prepares ɔnd LDC status, al Logistics ; aims to cut ernise supply boost export eness — but will depend effective ation and ıbility

In today's interconnected global economy, logistics forms the backbone of international trade. Supply chains now stretch across continents, where disruptions at any point swiftly reverberate throughout the system.

Countries that have successfully attracted investment and enhanced trade competitiveness share a common feature: an integrated, efficient and future-ready logistics ecosystem. Bangladesh lags behind in this regard; however, the recently announced National Logistics Policy (NLP) 2025 offers renewed hope for strengthening export competitiveness — provided it is implemented effectively.

Recognising the importance of logistics development, many economies have established robust logistics frameworks tailored to their national priorities. Singapore launched its Integrated Logistics Hub in 2022 under the Future Economy Council (FEC), designed to strengthen national competitiveness and address emerging global challenges.

South Korea's Ministry of Land, Infrastructure and Transport implemented an ambitious master plan aimed at transforming the country into a global logistics powerhouse while promoting green growth. Malaysia issued its logistics industry development plan in March 2025 to elevate the global standing of its logistics sector, while Thailand launched its Logistics Development Plan, to be implemented by 2027, to enhance connectivity across ASEAN.

China's 14th Five-Year Plan for Modern Logistics — announced on 17 May 2022 — emphasises digital transformation, increased operational efficiency, and strengthened business competitiveness across the logistics sector.

The Fourth Industrial Revolution (4IR) has fundamentally reshaped logistics operations. Countries are increasingly adopting advanced digital systems, real-time documentation platforms, optimised transport models, and data-driven supply chain management.

South Korea's strategy focuses on innovative productivity technologies, digital integration, fusion technologies, and personalised logistics solutions. Malaysia's master plan similarly prioritises digital adoption, online documentation, and streamlined movement of goods.

In this global context, Bangladesh has introduced its logistics policy to enhance connectivity, improve supply chain efficiency, and reduce the cost of doing business. The timing is critical: as Bangladesh graduates from LDC status, it will face preference erosion, which could increase export prices. Enhancing logistics capabilities is therefore essential to maintaining and strengthening export competitiveness.

According to the World Bank's Logistics Performance Index (LPI) 2023, Bangladesh ranked 88th, while Singapore topped the global rankings. India stood at 38th, while Indonesia, Vietnam, and the Philippines ranked 61st, 34th, and 34th, respectively. Against this backdrop, NLP 2025 sets a long-term vision of transforming Bangladesh into a regional commerce and logistics hub by 2050.

Announced on 19 November 2025 — replacing the earlier policy issued on 2 May 2024 — the new policy focuses on strengthening Bangladesh's trade capacity at every stage of the supply chain.

Its objectives are to increase service efficiency, reduce logistics-related costs, and ensure competitiveness in the post-LDC era. The policy adopts a KPI-based framework, emphasising measurable progress across 21 logistics-related sub-sectors identified in the Industrial Policy 2022.

The policy underscores the importance of end-to-end supply chain management — from sourcing raw materials and procurement to storage, transport, marketing, and distribution. Efficient and well-coordinated supply chain operations are essential to ensuring the timely delivery of quality products at competitive costs.

NLP 2025 incorporates multiple logistics sub-sectors, including river logistics, temperature-controlled logistics, I SEE PAGE 14 COL 1

The policy prioritises automation, digital certification and integrated trade facilitation reforms. A coordinated digital logistics platform will serve as the national data interface, aligned with National Data Governance Infrastructure (NDGI) standards. Internationally recognised cybersecurity protocols will ensure data security and build user confidence.

The Business Standard
20 DEC 2025

air freight stations, and urban logistics. It emphasises a coordinated institutional structure to ensure predictability, efficiency, and continuity of logistics services.

The policy also calls for the development of multimodal logistics infrastructure, global-standard tracking and tracing systems, and widespread digitalisation. Building a climate-resilient, secure, and skilled logistics ecosystem is another central objective.

Infrastructure and multimodal connectivity are the most critical prerequisites for effective logistics development. Recognising infrastructure as the backbone of logistics, the policy prioritises a Multimodal Coordinated Infrastructure Development Strategy.

Key areas include seamless integration among road, rail, air, and water-based transport networks, alignment with regional and international economic corridors, technology-enabled traffic and transport management, and policy incentives to attract private-sector infrastructure investment.

These approaches reflect a shift from isolated, project-specific initiatives towards a coordinated, multimodal development framework that can ease business operations and reduce transport time for goods and services.

To stimulate investment, the government is implementing a Multisectoral Logistics Master Plan. Priority projects will be selected from this master plan to accelerate investment in critical areas.

An accompanying investment guideline will support the attraction of both domestic and foreign investors. The investment strategy is built on three pillars: public investment, focused on large-scale infrastructure, port expansion, and digital backbone development; private investment, encouraged in warehousing facilities, inland container depots (ICDs), cold-chain logistics, and e-commerce distribution systems; and public–private partnership (PPP) investment, targeted at large-scale projects such as ports, logistics parks, multimodal hubs, and transport terminals.

Reducing the cost of doing business requires simplified processes and harmonised regulations. NLP 2025 prioritises automation, digital certification, and integrated trade facilitation reforms.

A coordinated digital logistics platform will serve as the national data interface, aligned with National Data Governance Infrastructure (NDGI) standards. Internationally recognised cybersecurity protocols will ensure data security and build user confidence.

Recognising that infrastructure alone is insufficient, the policy highlights the need for a highly skilled logistics workforce trained in modern technologies and operational standards. Safety, security, and regulatory compliance are positioned as integral pillars of sustainable logistics operations.

To ensure effective implementation, a three-tier institutional framework has been proposed. The National Council for Logistics Development (NLD), chaired by the Chief Adviser/Prime Minister, will provide political oversight and strategic direction. The National Logistics Development Coordination Committee (NLDCC), chaired by the Principal Secretary, will coordinate efforts across ministries and private-sector stakeholders.

A Logistics Monitoring Unit under the Prime Minister's Office (PMO) will be responsible for performance tracking through the digital logistics platform and the one-stop service system. Time-bound action plans for each ministry and agency have also been incorporated, aligning reforms with existing national policies.

The National Logistics Policy 2025 represents a significant milestone in Bangladesh's efforts to build a modern, efficient, and competitive logistics ecosystem. Its success will depend on effective implementation through timely master plans, clear investment guidelines, strong institutional coordination, and meaningful stakeholder engagement.

If operationalised as intended, NLP 2025 could significantly enhance Bangladesh's export competitiveness and support the country's transition to a dynamic, resilient post-LDC economy.

Political stability is crucial to realising the benefits of the policy. The logistics sector requires substantial public and private investment, and a safe and secure investment environment is a prerequisite for success. While the policy outlines an ambitious set of objectives, its implementation will ultimately depend on an enabling political and business environment.

FERDAUS ARA BEGUM IS CEO OF BUILD, A PUBLIC PRIVATE DIALOGUE PLATFORM THAT WORKS FOR PRIVATE SECTOR DEVELOPMENT.

Disclaimer: The views and opinions expressed in this article are those of the author and do not necessarily reflect the opinions and views of The Business Standard.

বাণিজ্য তথ্য কেন্দ্র
ঢাকা।
রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো

সমকাল
20 DEC 2025

যুক্তরাষ্ট্রের তুলনায় অন্য বাজারে প্রভাব বেশি

মার্কিন পাল্টা শুল্ক

বাংলাদেশের তৈরি পোশাক রপ্তানি
(জুলাই-নভেম্বর)

- যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে বেড়েছে ৩%
- ইউরোপীয় ইউনিয়নে কমেছে ১%
- অপ্রচলিত বাজারে কমেছে ৪%

যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানি আয় ও প্রবৃদ্ধি

মাস	রপ্তানি আয় (কোটি ডলার)	প্রবৃদ্ধি (শতাংশে)
জুলাই	৮০	+২৯
আগস্ট	৬৫	-৩
সেপ্টেম্বর	৫৬	+০.০৬
অক্টোবর	৫৮	–৫
নভেম্বর	৬৪	–৪.৬০

তথ্যসূত্র: ইপিবি, বিএই

- যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে উচ্চ শুল্কের কারণে চীন অত্যন্ত কম দামে ইইউর দেশগুলোতে রপ্তানি করছে। এ কারণে ইইউতে বাংলাদেশের রপ্তানি কমছে

মোহাম্মদ রাশেদ
সহসভাপতি, বিকেএমইএ

- নেভার আউট অব স্টক ক্যাটেগরির পণ্যের চাহিদা সারাবছর থাকে। এসব পণ্যে তাৎক্ষণিক দর কমিয়ে ইইউর বাজার দখলে নিচ্ছে চীন

এ বি এম শামসুদ্দিন আহমেদ
পরিচালক, বিজিএমইএ

- প্রথম ধাক্কার পর যুক্তরাষ্ট্রের বাজার ক্রমেই পুনরুদ্ধার হচ্ছে। আশা করা যায়, যুক্তরাষ্ট্রের বাজার নিয়ে অস্থিতিশীলতা থাকবে না

মহিউদ্দিন রুবেল
অতিরিক্ত ব্যবস্থাপনা পরিচালক, ডেনিম এক্সপার্ট

আবু হেনা মুহিব

ট্রাম্প প্রশাসনের আরোপ করা পাল্টা শুল্ক দেশের রপ্তানি খাতে এক রকম আতঙ্ক তৈরি করে। একক দেশ হিসেবে সবচেয়ে বড় বাজারটিতে রপ্তানি অনিশ্চয়তার মুখে পড়ে। যুক্তরাষ্ট্রের বদলে বিকল্প বাজারমুখী হওয়ার পরামর্শ আসে বাণিজ্য বিশ্লেষকদের পক্ষ থেকে। তবে বাড়তি শুল্ক আরোপের পরও যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে বাংলাদেশের প্রধান পণ্য তৈরি পোশাকের রপ্তানি

সিজন'। এ সময় সাধারণত পোশাকের চাহিদা কমই থাকে। আগামী জানুয়ারি পর্যন্ত এ অবস্থা চলতে পারে। আরেকটি কারণ হচ্ছে, সারা বিশ্ব থেকে আমদানি করা পণ্যে পাল্টা শুল্কের কারণে যুক্তরাষ্ট্রে পোশাকের দাম অনেক বেড়েছে; যার প্রভাব পড়েছে সাধারণ শ্রেণির ভোক্তার ওপর।

গত ২ এপ্রিল যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে প্রবেশে ৬০ দেশের পণ্যে সর্বোচ্চ ৫০ শতাংশসহ বিভিন্ন হারে শুল্ক

লাখ ডলার। বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানিতে যুক্তরাষ্ট্রের হিস্যা বেড়ে হয়েছে ১৯ দশমিক ৯৮ শতাংশ, যা আগের অর্থবছরের একই সময়ে ছিল ১৯ দশমিক ৪০ শতাংশ।

প্যাসিফিক সোয়েটার্সের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এবং বিকেএমইএর সহসভাপতি মোহাম্মদ রাশেদ সমকালকে বলেন, শুল্ক নিয়ে অনিশ্চয়তায় আগস্টে রপ্তানি কিছুটা কম ছিল। কারণ, তখন ক্রেতারা শুল্ক কাঠামো কী হবে সে বিষয়ে দোটানায় ছিলেন। এ

অনেক বেশি হারে। রপ্তানির পরিমাণ দাঁড়ায় ৮০ কোটি ডলার। তবে আগস্ট মাসে এসে রপ্তানি কমে যায় ৩ শতাংশ। রপ্তানি নেমে আসে ৬৫ কোটি ডলারে। সেপ্টেম্বরে রপ্তানি বাড়ে দশমিক শূন্য ৬ শতাংশ। রপ্তানি হয় ৫৬ কোটি ৪১ লাখ ডলারের পোশাক। অক্টোবরে আবার রপ্তানি কমে যায় ৫ শতাংশ। তবে সেপ্টেম্বর মাসের চেয়ে রপ্তানি বেশি হয় ২ কোটি ডলারের মতো। মোট রপ্তানি হয় ৫৮ কোটি ডলারের।

সর্বশেষ নভেম্বর মাসে রপ্তানি কমে ৪ দশমিক ৬০ শতাংশ। এ মাসেও আগের মাস অর্থাৎ অক্টোবর মাসের চেয়ে রপ্তানি বেশি হয় ৬ কোটি ডলারের মতো। মাসটিতে রপ্তানি হয় ৬৪ কোটি ডলারের পোশাক। সব মিলিয়ে অর্থবছরের গত ৫ মাসে গড়ে রপ্তানি আগের অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে ৩ দশমিক শূন্য ৬ শতাংশ বেশি। এই ৫ মাসে যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানি হয়েছে ৩ দশমিক ২২ বিলিয়ন ডলারের।

ইউরোপীয় ইউনিয়নে রপ্তানি পরিস্থিতি

ইপিবি এবং বিএইর তথ্য-উপাত্ত বলছে, যুক্তরাষ্ট্রে পাল্টা শুল্কের পরও অর্থবছরের ৫ মাসে যেখানে পোশাক রপ্তানি বাড়ল, সেখানে ইউরোপীয় ইউনিয়নে কমেছে ১ শতাংশেরও বেশি। রপ্তানি হয়েছে ৭৮৩ কোটি ডলারের পোশাক, যা আগের একই সময়ে ছিল ৭৯২ কোটি ডলারের মতো। বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানিতে ইইউর হিস্যাও কমেছে। ৪৯ দশমিক ১২ শতাংশ থেকে এ হার এখন ৪৮ দশমিক ৫৭ শতাংশ।

এ প্রসঙ্গে বিজিএমইএর পরিচালক ও হান্নান গ্রুপের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এ বি এম শামসুদ্দিন আহমেদ সমকালকে বলেন, ইইউতে রপ্তানি কমে যাবার প্রধান কারণ হচ্ছে সেখানে চীনের আগ্রাসী রপ্তানি বাণিজ্য। যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে চীনা পণ্য উচ্চ শুল্কের কারণে তারা অত্যন্ত কম দামে ইইউর দেশগুলোতে রপ্তানি করছে। এ কারণে সেখানে বাংলাদেশের রপ্তানি কমছে। তিনি জানান, তৈরি পোশাকের দুই ধরনে পণ্য রয়েছে। নেভার আউট অব স্টক (এনওএস) এবং ফ্যাশন পণ্য। এনওএস ক্যাটেগরির পণ্য সারাবছর চলে। এসব পণ্যে তাৎক্ষণিক দর কমিয়ে বাজার দখলে নেওয়া চীনের জন্য সহজ। কারণ তাদের নিজস্ব সব ধরনের কাঁচামাল আছে। অবশ্য যুক্তরাষ্ট্রে তাদের শুল্ক কমে আসার পর পরিস্থিতি হয়তো এ রকম থাকবে না।

	(কোটি ডলার)	(শতাংশে)
জুলাই	৮০	+২৯
আগস্ট	৬৫	-৩
সেপ্টেম্বর	৫৬	+০.০৬
অক্টোবর	৫৮	–৫
নভেম্বর	৬৪	–৪.৬০

তথ্যসূত্র: ইপিবি, বিএই

- নেভার আউট অব স্টক ক্যাটেগরির পণ্যের চাহিদা সারাবছর থাকে। এসব পণ্যে তাৎক্ষণিক দর কমিয়ে ইইউর বাজার দখলে নিচ্ছে চীন

এ বি এম শামসুদ্দিন আহমেদ
পরিচালক, বিজিএমইএ

- প্রথম ধাক্কার পর যুক্তরাষ্ট্রের বাজার ক্রমেই পুনরুদ্ধার হচ্ছে। আশা করা যায়, যুক্তরাষ্ট্রের বাজার নিয়ে অস্থিতিশীলতা থাকবে না

মহিউদ্দিন রুবেল
অতিরিক্ত ব্যবস্থাপনা পরিচালক, ডেনিম এক্সপার্ট

আবু হেনা মুহিব

ট্রাম্প প্রশাসনের আরোপ করা পাল্টা শুল্ক দেশের রপ্তানি খাতে এক রকম আতঙ্ক তৈরি করে। একক দেশ হিসেবে সবচেয়ে বড় বাজারটিতে রপ্তানি অনিশ্চয়তার মুখে পড়ে। যুক্তরাষ্ট্রের বদলে বিকল্প বাজারমুখী হওয়ার পরামর্শ আসে বাণিজ্য বিশ্লেষকদের পক্ষ থেকে। তবে বাড়তি শুল্ক আরোপের পরও যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে বাংলাদেশের প্রধান পণ্য তৈরি পোশাকের রপ্তানি বেড়েছে। অন্যদিকে জোটগত প্রধান বাজার ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ) ও অপ্রচলিত শ্রেণির অন্য সব বাজারে রপ্তানি কমছে। চলতি অর্থবছরের জুলাই থেকে নভেম্বর পর্যন্ত গত ৫ মাসে যুক্তরাষ্ট্রে বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানি বেড়েছে ৩ শতাংশের বেশি। অন্যদিকে ইইউ জোটে কমেছে ১ শতাংশ। অস্ট্রেলিয়া, জাপান, চীন ও ভারতের মতো অপ্রচলিত শ্রেণির অন্যান্য বাজারে রপ্তানি কমেছে ৪ শতাংশ।

এ বিষয়ে বেশ কয়েকজন রপ্তানিকারকের সঙ্গে কথা হয়। তারা বলেন, যুক্তরাষ্ট্র ৩৫ শতাংশ আরোপের পর তা কমানোর বিষয়ে দেশটির আলোচনা চলল। শুল্ক কমবে কিনা, কমলে কতটা কমতে পারে–এরকম একটা অনিশ্চয়তার মধ্যে যুক্তরাষ্ট্রের অনেক ব্র্যান্ড-ক্রেতাপ্রতিষ্ঠান তখন বাংলাদেশে রপ্তানি আদেশ স্থগিত রাখে। স্বাভাবিক অবস্থায় যে ভলিউম অর্থাৎ পরিমাণে পণ্য নেওয়া হয়, তার চেয়ে কম পণ্য নেয় কিছু ব্র্যান্ড-ক্রেতা। এসব কারণে যুক্তরাষ্ট্রে বাংলাদেশের পোশাকের রপ্তানি কিছুটা কমে যায়। শেষ পর্যন্ত গত ১ আগস্ট ২০ শতাংশ শুল্ক নির্ধারিত হওয়ার ঘোষণার পর অনিশ্চয়তা কিছুটা কেটে যায়। তখন থেকে স্থগিত রাখা রপ্তানি আদেশ আবার আসতে শুরু করে। প্রতিযোগী অন্য দেশের চেয়ে বাংলাদেশের পণ্যে কম শুল্ক আরোপের সুবিধায় নতুন ক্রেতারাও বাংলাদেশমুখী হয়। ফলে দেশটিতে বাংলাদেশের রপ্তানি আবার বাড়তে থাকে। এ সুবিধায় যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানি আরও বাড়ার আশা করা হচ্ছিল। সার্বিকভাবে এখন পোশাক রপ্তানির 'লিন সিজন'। এ সময় সাধারণত পোশাকের চাহিদা কমই থাকে। আগামী জানুয়ারি পর্যন্ত এ অবস্থা চলতে পারে। আরেকটি কারণ হচ্ছে, সারা বিশ্ব থেকে আমদানি করা পণ্যে পাল্টা শুল্কের কারণে যুক্তরাষ্ট্রে পোশাকের দাম অনেক বেড়েছে; যার প্রভাব পড়েছে সাধারণ শ্রেণির ভোক্তার ওপর।

গত ২ এপ্রিল যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে প্রবেশে ৬০ দেশের পণ্যে সর্বোচ্চ ৫০ শতাংশসহ বিভিন্ন হারে শুল্ক আরোপের ঘোষণা দেন প্রেসিডেন্ট ট্রাম্প। তখন বাংলাদেশের পণ্যে ৩৭ শতাংশ পাল্টা শুল্ক আরোপের কথা বলা হয়। এ হার পণ্যভিত্তিক শুল্কহারের অতিরিক্ত। বাংলাদেশ যে ধরনের পণ্য যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানি করে থাকে সে পণ্যে পণ্যভিত্তিক শুল্ককাঠামো সাড়ে ১৫ শতাংশ। অর্থাৎ তখন মোট শুল্কভার দাঁড়ায় ৫২ শতাংশ, যা কার্যকর হওয়ার কথা ছিল ৯ এপ্রিল। কার্যকরের দিন তিন মাসের জন্য দেশভিত্তিক বাড়তি শুল্ক আরোপের ঘোষণা স্থগিত করা হয়। তিন মাসের এ শুল্ক বিরতির সময়সীমা শেষ হওয়ার আগে গত ৯ জুলাই বাংলাদেশসহ ১৪ দেশের ওপর নতুন করে শুল্কহার পুনর্নির্ধারণ করেন প্রেসিডেন্ট ডোনাল্ড ট্রাম্প। এবার বাংলাদেশের পণ্যে পাল্টা শুল্ক ২ শতাংশ কমিয়ে ৩৫ শতাংশ করা হয়। ১ আগস্ট থেকে এই হার কার্যকর হওয়ার কথা ছিল। পরে সরকারের সঙ্গে দফায় দফায় আলোচনায় গত ১ আগস্ট বাংলাদেশের পণ্যে পাল্টা শুল্ক ২০ শতাংশে নামিয়ে আনা হয়, যা ওই দিন থেকেই কার্যকর হয়। অর্থাৎ যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে বাংলাদেশের পণ্যে চূড়ান্ত শুল্ক দাঁড়ায় ৩৫ শতাংশ।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি) এবং পোশাকশিল্পের নেটওয়ার্কিং প্ল্যাটফর্ম বাংলাদেশ অ্যাপারেল এক্সচেঞ্জের (বিএই) উপাত্ত বলছে, গত জুলাই থেকে নভেম্বর পর্যন্ত গেল চলতি ২০২৫-২৫ অর্থবছরের ৫ মাসে যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানি বেড়েছে আগের অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে ৩ দশমিক শূন্য ৬ শতাংশ। রপ্তানি হয়েছে ৩২২ কোটি ৩১ লাখ ডলারের। আগের অর্থবছরের একই সময়ে ছিল ৩১২ কোটি ৭৩ লাখ ডলার। বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানিতে যুক্তরাষ্ট্রের হিস্যা বেড়ে হয়েছে ১৯ দশমিক ৯৮ শতাংশ, যা আগের অর্থবছরের একই সময়ে ছিল ১৯ দশমিক ৪০ শতাংশ।

প্যাসিফিক সোয়েটার্সের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এবং বিকেএমইএর সহসভাপতি মোহাম্মদ রাশেদ সমকালকে বলেন, শুল্ক নিয়ে অনিশ্চয়তায় আগস্টে রপ্তানি কিছুটা কম ছিল। কারণ, তখন ক্রেতারা শুল্ক কাঠামো কী হবে সে বিষয়ে দোটানায় ছিলেন। এ কারণে কিছু রপ্তানি আদেশ স্থগিত করা হয়।

নিজের কারখানার উদাহরণ দিয়ে মোহাম্মদ রাশেদ বলেন, মার্কিন একটি বড় ব্র্যান্ডের রপ্তানি আদেশের ৬০ হাজার পিস টি-শার্টের কাজ চলছিল তাঁর কারখানায়। ৩৫ শতাংশ পাল্টা শুল্ক আরোপের ঘোষণা আসার পর ব্র্যান্ডটি রপ্তানি আদেশ বন্ধ রাখে। হঠাৎ উৎপাদন বন্ধ করে দিতে হয়। পাল্টা শুল্ক পুনর্নির্ধারিত হয়ে ২০ শতাংশ হওয়ার পর ওই ক্রেতা রপ্তানি আদেশটি পুনর্বহাল করে। শুল্ক কাঠামোর নতুন বাস্তবতায় ক্রেতা তাঁর সঙ্গে রপ্তানি আদেশ নিয়ে আলোচনা করেছে। আরও অনেক ক্রেতার সঙ্গে যোগাযোগ হয়েছে। তিনি আশাবাদী আগামীতেও যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানির গতি ধারা অব্যাহত থাকবে।

প্রায় একই রকম পর্যবেক্ষণ দিয়েছেন ডেনিম এক্সপার্টের অতিরিক্ত ব্যবস্থাপনা পরিচালক এবং বিজিএমইএর সাবেক পরিচালক মহিউদ্দিন রুবেল। **তিনি** সমকালকে বলেন, রপ্তানিপ্রবণতা বলছে–প্রথম **ধাক্কার** পর যুক্তরাষ্ট্রের বাজার ক্রমেই আবার পুনরুদ্ধার **হচ্ছে।** এই গতিপ্রবাহ অব্যাহত থাকলে যুক্তরাষ্ট্রের **বাজার** নিয়ে অস্থিতিশীলতা থাকবে না।

যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানিতে চলতি অর্থবছরের মাসভিত্তিক প্রবণতা বিশ্লেষণে দেখা যায়, জুলাই মাসে **রপ্তানি** বেড়েছে আগের বছরের জুলাইয়ের চেয়ে ২৯ **শতাংশ**। গত ১ আগস্ট থেকে কার্যকর হওয়া পাল্টা শুল্ক এড়াতে রপ্তানিকারক উদ্যোক্তাদের মধ্যে সমঝোতার ভিত্তিতে জুলাই মাসে কারখানাগুলোতে দিন-রাত উৎপাদন চলে। এ কারণে জুলাইয়ে রপ্তানি প্রবৃদ্ধি হয়

পাল্টা শুল্কের পরও অর্থবছরের ৫ মাসে যেখানে পোশাক রপ্তানি বাড়ল, সেখানে ইউরোপীয় ইউনিয়নে কমেছে ১ শতাংশেরও বেশি। রপ্তানি হয়েছে ৭৮৩ কোটি ডলারের পোশাক, যা আগের একই সময়ে ছিল ৭৯২ কোটি ডলারের মতো। বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানিতে ইইউর হিস্যাও কমেছে। ৪৯ দশমিক ১২ শতাংশ থেকে এ হার এখন ৪৮ দশমিক ৫৭ শতাংশ।

এ প্রসঙ্গে বিজিএমইএর পরিচালক ও হান্নান গ্রুপের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এ বি এম শামসুদ্দিন আহমেদ সমকালকে বলেন, ইইউতে রপ্তানি কমে যাবার প্রধান কারণ হচ্ছে সেখানে চীনের আগ্রাসী রপ্তানি বাণিজ্য। যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে চীনা পণ্য উচ্চ শুল্কের কারণে তারা অত্যন্ত কম দামে ইইউর দেশগুলোতে রপ্তানি করছে। এ কারণে সেখানে বাংলাদেশের রপ্তানি কমছে। তিনি জানান, তৈরি পোশাকের দুই ধরনে পণ্য রয়েছে। নেভার আউট অব স্টক (এনওএস) এবং ফ্যাশন পণ্য। এনওএস ক্যাটেগরির পণ্য সারাবছর চলে। এসব পণ্যে তাৎক্ষণিক দর কমিয়ে বাজার দখলে নেওয়া চীনের জন্য সহজ। কারণ তাদের নিজস্ব সব ধরনের কাঁচামাল আছে। অবশ্য যুক্তরাষ্ট্রে তাদের শুল্ক কমে আসার পর পরিস্থিতি হয়তো এ রকম থাকবে না।

অপ্রচলিত বাজার

ইইউর চেয়েও অপ্রচলিত শ্রেণির বাজারগুলোতেও রপ্তানি আরও বেশি হারে কমেছে। তথ্য-উপাত্ত বলছে, গত ৫ মাসে এসব বাজারে রপ্তানি কমেছে ৩ দশমিক ১৯ শতাংশ। রপ্তানি আয় কমে ২৬৭ ডলারে নেমেছে, যা আগের একই সময়ে ছিল প্রায় ২৭৬ কোটি ডলার। ফলে বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানিতে এসব বাজারের হিস্যা এখন ১৬ দশমিক ৫৭ শতাংশ, যা আগের অর্থবছরের একই সময় ছিল ১৭ দশমিক ১১ শতাংশ।

যুক্তরাষ্ট্র, ইইউ, কানাডার বাইরে বিশ্বের সব দেশ বাংলাদেশের তৈরি পোশাকের অপ্রচলিত বাজার। এসব বাজারের মধ্যে গত ৫ মাসে ভারতে পোশাক রপ্তানি কমেছে ৮ শতাংশেরও বেশি। অস্ট্রেলিয়ায় ১০ শতাংশের বেশি। কোরিয়ায় প্রায় ১২ শতাংশ। রাশিয়ায় ২৩ ও তুরস্কে ২৫ শতাংশ কমেছে।

নতুন বাজারে রপ্তানি কমে আসার কারণ সম্পর্কে মহিউদ্দিন রুবেল বলেন, চীনের আগ্রাসী রপ্তানি বাণিজ্যই নতুন বাজারেও বাংলাদেশের রপ্তানি কমে আসার বড় কারণ। এছাড়া সার্বিকভাবে এখন 'লিন সিজন'। এ সময় সাধারণত পোশাকের চাহিদা কমই থাকে। আগামী জানুয়ারি পর্যন্ত এ অবস্থা চলতে পারে।

প্রসঙ্গত, চলতি অর্থবছরের প্রথম মাস জুলাইয়ে সার্বিক পণ্য রপ্তানি বেড়েছে ২৫ শতাংশ। এরপর থেকে টানা চার মাস রপ্তানি কমছে। তবে প্রথম মাসে বেশি হারে রপ্তানির সুবাদে আগস্ট থেকে নভেম্বর পর্যন্ত গত ৫ মাসে রপ্তানিতে প্রবৃদ্ধি রয়েছে আগের অর্থবছরের চেয়ে ১ শতাংশের মতো।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো ★ তথ্য কেন্দ্র ★ ঢাকা।