

# এলডিসি থেকে উত্তরণ পেছানোর চিন্তা

■ মেসবাহুল হক

স্বল্পোন্নত দেশের (এলডিসি) তালিকা থেকে বাংলাদেশের উত্তরণের নির্ধারিত সময়সীমা পিছিয়ে দেওয়ার জন্য আবেদনের চিন্তাভাবনা করছে সরকার। তবে এখনই এ বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত না নিয়ে আরও কিছুদিন সার্বিক প্রস্তুতি পর্যালোচনা করা হবে। এর পর যদি সরকার মনে করে দেশের অর্থনীতির স্বার্থে এলডিসি থেকে উত্তরণের সময় পেছানো দরকার, তাহলে এ বিষয়ে উদ্যোগ নেওয়া হবে। সংশ্লিষ্ট একাধিক সূত্রে সরকারের এমন অবস্থানের কথা জানা গেছে।

সম্প্রতি এলডিসি থেকে বাংলাদেশের উত্তরণের নির্ধারিত সময়সীমা পিছিয়ে দেওয়ার জোর দাবি তুলেছেন ব্যবসায়ীরা। বিভিন্ন সভা-সেমিনারে ব্যবসায়ী নেতারা সরকারকে উত্তরণ পেছানোর উদ্যোগ নেওয়ার আহ্বান জানাচ্ছেন। তাদের দাবি, এই মুহূর্তে এলডিসি থেকে উত্তরণ হলে রপ্তানি খাতসহ নানা খাতে নেতিবাচক প্রভাব পড়বে। গণঅভ্যুত্থানের মাধ্যমে দেশে সরকার পরিবর্তন হয়েছে। সম্প্রতি যুক্তরাষ্ট্রের ঋড়তি শুল্ক আরোপ হয়েছে। সামনে নির্বাচন। নির্বাচন ঘিরে কোনো কারণে রাজনৈতিক অস্থিতিশীল পরিস্থিতি তৈরি হলে তখন অর্থনীতিতে নতুন সংকটের আশঙ্কা রয়েছে। সার্বিক বিবেচনায় তারা এলডিসি থেকে উত্তরণে আরও সময় নেওয়ার সুপারিশ করেছেন।

ব্যবসায়ীদের দাবির পরিপ্রেক্ষিতে পর্যালোচনা করছে সরকার



ড. সালেহউদ্দিন আহমেদ, অর্থ উপদেষ্টা

আমরা চিন্তাভাবনা করছি, তবে এখনই আবেদন করব না। এটি নির্ভর করবে প্রস্তুতির ওপর

ব্যবসায়ীদের দাবির পরিপ্রেক্ষিতে সরকারের পক্ষ থেকে সময় বৃদ্ধির আবেদন করা হবে কিনা, সরকার চাইলেই সময় পেছাতে পারবে কিনা— এমন প্রশ্ন সামনে এসেছে।

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 ১৫ মাস। অন্তর্বর্তী সরকার দায়িত্ব নেওয়ার পর এলডিসি উত্তরণ পেছানো নিয়ে আলোচনা শুরু হয়। তবে গত মার্চে অন্তর্বর্তী সরকারের উপদেষ্টা পরিষদ ২০২৬ সালেই এলডিসি থেকে উত্তরণের সিদ্ধান্ত নেয়।

এলডিসি থেকে উত্তরণ বিষয়ে সরকারের বর্তমান অবস্থান জানতে চাইলে গতকাল রোববার অর্থ উপদেষ্টা ড. সালেহউদ্দিন আহমেদ সমকালকে বলেন, ‘আমরা চিন্তাভাবনা করছি। তবে বাংলাদেশকে চ্যালেঞ্জগুলো নিতে হবে। অনেক সময় সিদ্ধান্ত নিলে প্রস্তুতি নিতে ভালো হয়। না হলে ব্যবসায়ীরা সব সময় বলে, প্রস্তুতি সম্পন্ন হয়নি। উত্তরণ থেকে পেছানোর জন্য জাতিসংঘে কোনো আবেদন করা হবে কিনা— জানতে চাইলে তিনি বলেন, ‘পেছাতে এখনই আমরা আবেদন করব না। এটি নির্ভর করবে প্রস্তুতির ওপর। কারণ ২০২৬ সালের নভেম্বর পর্যন্ত সময় রয়েছে।’

বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের একটি সূত্র জানিয়েছে, ইতোমধ্যেই অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ (ইআরডি) জাতিসংঘের সঙ্গে বিষয়টি নিয়ে আলোচনা করেছে। সরকারের পক্ষ থেকে জানানো হয়, আগেই মসৃণ উত্তরণ কৌশল গ্রহণ করেছিল সরকার। কিন্তু ছাত্র-জনতার গণঅভ্যুত্থান ও রাজনৈতিক পট পরিবর্তনে গত এক থেকে দেড় বছরে এ বিষয়ে ব্যবসায়ীদের

# সার্বিক আমদানি বাড়লেও মূলধনি পণ্যে কমেছে

■ বিশেষ প্রতিনিধি

গত ২০২৪-২৫ অর্থবছরে সামগ্রিক আমদানি ব্যয় বেড়েছে আড়াই শতাংশের মতো। ভোগ্যপণ্য এবং খাদ্যশস্যের আমদানি বেড়েছে। তবে কমেছে মূলধনি পণ্য আমদানি। গত অর্থবছরে মূলধনি পণ্যের আমদানি ১০ শতাংশ কমেছে। মূলধনি যন্ত্রপাতির আমদানি কমেছে ১৯ শতাংশের বেশি। রাজনৈতিক অস্থিরতাসহ বিভিন্ন কারণে বিনিয়োগে গতি না থাকা এর কারণ বলে মনে করছেন সংশ্লিষ্টরা।

বাংলাদেশ ব্যাংকের তথ্য অনুযায়ী, গত অর্থবছরে দেশে মোট ছয় হাজার ৮৩৫ কোটি ডলারের পণ্য আমদানি হয়েছে। আগের অর্থবছরে আমদানির পরিমাণ ছিল ছয় হাজার ৬৭২ কোটি ডলার। আমদানি বেড়েছে ১৬৩ কোটি ডলার, যা ২ দশমিক ৪৪ শতাংশ। ডলার সংকটসহ বিভিন্ন কারণে ২০২৩-২৪ অর্থবছর যেখানে আমদানি কমেছিল ১০ দশমিক ৬১ শতাংশ।

বাংলাদেশ ব্যাংকের সম্প্রতি প্রকাশিত পরিসংখ্যান অনুযায়ী, ২০২৪-২৫ অর্থবছরে চালের আমদানি সবচেয়ে বেড়েছে। গত অর্থবছর ৬৮ কোটি ২৪ লাখ ডলারের চাল আমদানি হয়েছে। আগের অর্থবছরের তুলনায় যা প্রায় ২৬ গুণ বেশি। এর আগের অর্থবছরে দুই কোটি ৫৪ লাখ ডলারের চাল আমদানি হয়। তবে গমের আমদানি ২০ শতাংশ কমে ১৬২ কোটি ডলারে নেমেছে। ভোজ্যতেলের আমদানি প্রায় ২৪ শতাংশ বেড়ে ২৭১ কোটি ডলার হয়েছে। ডালের আমদানি বেড়েছে ৩৪ শতাংশের বেশি। তবে মসলার আমদানি সাড়ে ৪ শতাংশ কমে ৪৬ কোটি ডলারে নেমেছে। চিনির আমদানিও সাড়ে ৪ শতাংশ কমে ১১০ কোটি ডলারে নেমেছে।

গত অর্থবছরে তৈরি পোশাকসংশ্লিষ্ট পণ্যের আমদানি ১০ শতাংশ বেড়ে এক হাজার ৮৪৪ কোটি ডলার হয়েছে। টেক্সটাইলসংশ্লিষ্ট কাঁচামালের আমদানি ১৬ শতাংশ বেড়ে ৮৯৬ কোটি ডলার হয়েছে। সূতা আমদানি ১২ দশমিক ৩০ শতাংশ বেড়ে ৩৬২ কোটি ডলার হয়েছে। তবে পেট্রোলিয়াম পণ্যের আমদানি ১৬ শতাংশ কমে ৫১৪ কোটি ডলারে নেমেছে। অপরিিশোধিত পেট্রোলিয়ামের আমদানি প্রায় ৩৪ শতাংশ কমে ৬২ কোটি ডলার হয়েছে। তুলা আমদানি ৪ দশমিক ৩০ শতাংশ কমে ৩৪৬ কোটি ডলারে নেমেছে। সব মিলিয়ে মধ্যবর্তী পণ্যের আমদানি বেড়েছে ২ দশমিক ৭০ শতাংশ।

ব্যাংকাররা জানান, রাজনৈতিক অস্থিরতা, বিদ্যুৎ-গ্যাসের সংকট, উচ্চ সুদসহ বিভিন্ন কারণে

অর্থবছর ২০২৪-২৫

- গত অর্থবছরে আমদানি ব্যয় বেড়েছে আড়াই শতাংশ, আগের অর্থবছরে যা ১১ শতাংশ কমে গিয়েছিল

আমদানিতে প্রবৃদ্ধি এখন কম। কেন্দ্রীয় ব্যাংক জিডিপি প্রবৃদ্ধি অর্জনের চেয়ে মূল্যস্ফীতি নিয়ন্ত্রণে বেশি জোর দিচ্ছে। যে কারণে মূল্যস্ফীতি দুই অঙ্কের ঘর থেকে এক অঙ্কের ঘরে নামলেও নীতি সুদহার ১০ শতাংশে অপরিবর্তিত রেখেছে। মূল্যস্ফীতি ৭ শতাংশের নিচে না নামা পর্যন্ত নীতি সুদহার কমানো হবে না বলে জানিয়ে দিয়েছেন গভর্নর। এ সময়ে ব্যাংক খাত সংস্কারের বিভিন্ন পদক্ষেপ নেওয়া হয়েছে। আবার অর্থ পাচারকারীদের চিহ্নিত করা এবং তা ফেরত আনতে কাজ করছে বর্তমান সরকার। বিগত সরকারের সময় অর্থ পাচারে শীর্ষ সন্দেহভাজন শেখ হাসিনা পরিবার ও ১০ ব্যবসায়ী গ্রুপের বিষয়ে যৌথ তদন্ত চলমান আছে। আমদানির আড়ালে অর্থ পাচার ঠেকাতে জোর তদারকি রয়েছে।

সংশ্লিষ্টরা জানান, ২০২০ সালের করোনা-পরবর্তী অর্থনীতিতে বাড়তি চাহিদা তৈরি হয়। এর পরই রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ শুরু হলে ব্যবসায়ীদের দাবির মুখে বিভিন্ন নীতিসহায়তা দেয় সরকার। আন্তর্জাতিক বাজারে সুদহার অনেক বাড়লেও দেশে ৯ শতাংশের সীমা রাখা হয়। ব্যবসায়ীদের দাবি মেনে কম সুদের ঋণসহ বিভিন্ন সুবিধা দেওয়া হয়। এতে করে দেশ থেকে অর্থ পাচার ব্যাপক বেড়ে যায়। যে কারণে ২০২১ সালের ৮৪ টাকা দরের ডলার উঠে যায় ১২২ টাকায়। আবার ওই সময়ে ৪৮ বিলিয়ন ডলারের ঘর ছাড়ানো বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ কমে গত বছরের জুলাইতে ২০ দশমিক ৪৮ বিলিয়নে নেমে আসে। তবে বর্তমান সরকার পতনের পর অর্থ পাচারের বিরুদ্ধে কড়াকড়ি আরোপ করেছে সরকার। এতে করে ডলারের দর স্থিতিশীল রয়েছে। বরং দাম কমে ১১৯ টাকা ৫০ পয়সায় নেমেছিল। কেন্দ্রীয় ব্যাংকের হস্তক্ষেপে তা ১২২ টাকা হয়েছে। আবার বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ বেড়ে বিপিএম-৬ অনুযায়ী রোববার ২৫ দশমিক ৮১ বিলিয়ন ডলার হয়েছে। গ্রস রিজার্ভ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৩০ দশমিক ৮১ বিলিয়ন ডলার।

# রপ্তানি প্রবৃদ্ধি টেকসই করতে লজিস্টিকস উন্নয়নের সুপারিশ

■ সমকাল প্রতিবেদক

অবকাঠামোগত দুর্বলতা, পরিবহন ব্যবস্থার সমন্বয়ের অভাব, গুদাম ও আধুনিক প্রযুক্তির ঘাটতি, জ্বালানি সংকট এবং প্রশাসনিক জটিলতা রপ্তানির খরচ বাড়িয়ে দিচ্ছে। এ অবস্থায় দেশের রপ্তানি প্রবৃদ্ধি টেকসই করতে এবং প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বাড়াতে বন্দর ও লজিস্টিকস খাতে অবিলম্বে সংস্কার ও উন্নয়ন জরুরি।

রোববার রাজধানীর লেকশোর হোটеле দ্য ফিন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস আয়োজিত গোলটেবিল আলোচনায় এমন মত দেন বক্তারা। আলোচনার বিষয় ছিল 'লজিস্টিকস খাতের চ্যালেঞ্জ ও সমাধান'। সভাপতিত্ব করেন দ্য ফিন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেসের সম্পাদক শামসুল হক জাহিদ।

পলিসি এক্সপের্ট বাংলাদেশের চেয়ারম্যান মসরুর রিয়াজ বলেন, বাংলাদেশ লজিস্টিকস খাতে অনেক পিছিয়ে আছে। যুক্তরাষ্ট্রের বাড়তি শুল্ক ও এলডিসি উত্তরণের চাপ মোকাবিলা করতে হলে এ খাতে দক্ষতা বাড়ানো ছাড়া বিকল্প নেই।

মূল প্রবন্ধে ইন্ডিপেন্ডেন্ট ইউনিভার্সিটির অধ্যাপক মামুন হাবিব বলেন, লজিস্টিকস খাতের উন্নয়নে অটোমেশন, নৈতিক চর্চা ও মানবসম্পদ উন্নয়ন করতে হবে। কাস্টমস, বন্দর কর্তৃপক্ষ, বিমান চলাচল ও নিয়ন্ত্রক সংস্থার মধ্যে সমন্বয় ছাড়া স্মার্ট ও টেকসই লজিস্টিকস ব্যবস্থা গড়ে তোলা সম্ভব নয়।

বিকেএমইএ সভাপতি মোহাম্মদ হাতেম বলেন, রপ্তানির লক্ষ্য পূরণ করতে হলে দ্রুত বে টার্মিনাল চালু করা, মোংলা ও পায়রা বন্দর পুরোপুরি ব্যবহার করা এবং বিদ্যুৎ-গ্যাসের সংকট সমাধান করতে হবে। আইনশৃঙ্খলা পরিস্থিতির উন্নয়নও জরুরি।

বিজিএমইএর সিনিয়র সহসভাপতি ইনামুল হক খান বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার খালাসে পাঁচ থেকে ছয় দিন সময় লাগে। এ কারণে প্রায়ই বিমানপথে পণ্য পাঠাতে হয়। এতে সমুদ্রপথের তুলনায় চার গুণ বেশি খরচ হয়।

বিজিএপিএমইএ সভাপতি এমডি শাহরিয়ার অভিযোগ করেন, রাজধানীতে প্রতিটি ট্রাককে ৫০ থেকে ২০০ টাকা পর্যন্ত ঘুষ দিতে হয় এবং বন্দরের বিলম্বের কারণে ট্রাকগুলোকে অতিরিক্ত তিন থেকে চার দিন অপেক্ষা করতে হয়।

বারভিডা সভাপতি আব্দুল হক বলেন, বাংলাদেশে অবকাঠামো খরচ বৈশ্বিক মানদণ্ডের তুলনায় অনেক বেশি।

গবেষণা প্রতিবেদনের তথ্য

# লজিস্টিকস সূচকে দক্ষিণ এশিয়ায় বাংলাদেশের অবস্থান সর্বনিম্ন

নিম্ন প্রতিবেদক ■

আন্তর্জাতিক লজিস্টিকস সূচকে সাম্প্রতিক সময়ে কিছুটা অগ্রগতি হলেও দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে এখনো সর্বনিম্ন অবস্থানে রয়েছে বাংলাদেশ। রাজধানীর একটি হোটেলে গতকাল দ্য ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস আয়োজিত 'চ্যালেঞ্জস, অপারচুনিটিজ অ্যান্ড ওয়ে ফরওয়ার্ড ইন শিপিং অ্যান্ড লজিস্টিকস ল্যান্ডস্কেপ' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে এক গবেষণা প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে আসে। অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের জ্যেষ্ঠ সচিব মোহাম্মদ ইউসুফ। বিশেষ অতিথি ছিলেন প্রধান উপদেষ্টার কার্যালয়ের মহাপরিচালক ড. আহমেদ উল্লাহ। দ্য ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেসের সম্পাদক শামসুল হক জাহিদের সভাপতিত্বে বৈঠকে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ইনডিপেন্ডেন্ট ইউনিভার্সিটি, বাংলাদেশের অধ্যাপক ড. মো. মামুন হাবিব।

অ্যাগিলিটি ইমার্জিং মার্কেটস লজিস্টিকস ইনডেক্স (এইএমএলআই) অনুযায়ী, লজিস্টিকস খাতে বাংলাদেশ ধারাবাহিকভাবে উন্নতি করেছে। ২০২২ সালে ৫০টি উদীয়মান দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ছিল ৩৯তম, যা ২০২৩ সালে ৩৫তম ও সর্বশেষ ২০২৪ সালে আরো দুই ধাপ এগিয়ে ৩৩তম স্থানে উন্নীত হয়।

গবেষণা প্রতিবেদনে আরো বলা হয়, বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিকস পারফরম্যান্স ইনডেক্স (এলপিআই) ২০২৩ অনুযায়ী, ১৩৯টি দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ৮৮তম, যেখানে স্কোর ছিল ৫-এর মধ্যে মাত্র ২ দশমিক ৬। তালিকায় ভারতের অবস্থান ৩৮ ও শ্রীলঙ্কার ৭৩। এছাড়া বিশ্বব্যাংক গ্রুপের কনটেইনার

পোর্ট পারফরম্যান্স ইনডেক্স (সিপিপিআই) ২০২৩ অনুযায়ী, শ্রীলঙ্কার কলম্বো বন্দর বিশ্বব্যাপী ৪০তম স্থানে রয়েছে। বিপরীতে বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থান ৩৩৯তম। এ সূচক বন্দরের কার্যক্ষমতা মূল্যায়নে ব্যবহৃত হয়, যেখানে জাহাজের আগমন, টার্নআরাউন্ড টাইম ও সামগ্রিক দক্ষতা বিবেচনা করা হয়।

লজিস্টিকস উন্নয়নে দেশ পাঁচ দশক পিছিয়ে রয়েছে উল্লেখ করে পলিসি এক্সচেঞ্জ বাংলাদেশের চেয়ারম্যান মাসরুর রিয়াজ বলেন, 'মার্কিন গুরু এবং এলডিসি থেকে উত্তরণের কারণে রফতানি ও উৎপাদন খরচ বৃদ্ধি পেলেও লজিস্টিকসের দক্ষতা বাড়িয়ে তা পুষিয়ে নেয়া সম্ভব।' এজন্য চট্টগ্রাম বন্দরকে বেসরকারি অপারেটরদের জন্য উন্মুক্ত করা জরুরি বলেও মন্তব্য করেন তিনি।

বাংলাদেশ নিটওয়ার ম্যানুফ্যাকচারার্স অ্যান্ড এক্সপোর্টার্স অ্যাসোসিয়েশনের (বিকেএমইএ) সভাপতি মোহাম্মদ হাতেম বলেন, 'বন্দর ব্যবস্থাপনায় দক্ষতা বাড়াতে বিদেশী অপারেটর নিয়োগের সিদ্ধান্ত সমর্থন করা উচিত। তারা বন্দর ব্যবস্থাপনার দক্ষতা বাড়াতে সাহায্য করতে পারে। এতে স্থানীয় কর্মীরা আধুনিক প্রযুক্তি ও আন্তর্জাতিক মানের অনুশীলন শিখতে

সক্ষম হবেন। ১০০ বিলিয়ন ডলারের রফতানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে দ্রুত বে টার্মিনাল চালু করা এবং মোংলা ও পায়রা বন্দরের সক্ষমতা পুরোপুরি ব্যবহার করা দরকার।'

চট্টগ্রাম বন্দরে হঠাৎ ৪০ শতাংশ চার্জ বৃদ্ধির বিষয়টি উল্লেখ করে তিনি বলেন, 'বন্দর একটি সেবাভিত্তিক সংস্থা। কোনো আলোচনা বা যৌক্তিক ব্যাখ্যা ছাড়া আকস্মিকভাবে চার্জ বৃদ্ধি অযৌক্তিক।'

বাংলাদেশ পোশাক প্রস্তুতকারক ও রফতানিকারক সমিতির জ্যেষ্ঠ সহসভাপতি ইনামুল হক খান বলেন, 'চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে বর্তমানে পাঁচ-ছয়দিন সময় লাগে, যেখানে বৈশ্বিক মান অনুযায়ী এক-দুইদিন লাগে। এছাড়া প্রায়ই ক্রেতাদের প্রতিশ্রুতি পূরণের জন্য আকাশপথে পণ্য পাঠাতে বাধ্য হই, যার খরচ সমুদ্রপথের চেয়ে চার গুণ বেশি।'

নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের জ্যেষ্ঠ সচিব মোহাম্মদ ইউসুফ বলেন, 'চট্টগ্রামের বে টার্মিনালে একটি মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস হাবের নির্মাণকাজ শিগগিরই শুরু হবে। পরিকল্পিত ব্যবস্থার মাধ্যমে রেল, সড়ক ও সমুদ্রপথে সমন্বয়

করে পরিকল্পিত ব্যবস্থাপনায় এটি সমন্বয় করা হবে। বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে বে টার্মিনাল ব্রেকওয়াটার প্রকল্পের কাজ এগিয়ে চলেছে। বে টার্মিনালের জন্য দরপত্র মূল্যায়ন এক-দুই মাসের মধ্যে সম্পন্ন হবে বলে আশা করা হচ্ছে। ২০৩৬ সালের মধ্যে বে টার্মিনাল ৫ দশমিক ৩৬ মিলিয়ন টিইইউ কনটেইনার পরিচালনা করতে সক্ষম হবে।

তিনি আরো বলেন, 'বে টার্মিনাল একটি পিপিপি মডেলে জিটুজি ভিত্তিতে বাস্তবায়ন হচ্ছে। ডিসেম্বরের মধ্যে অন্তত একটি বে টার্মিনাল ঠিকাদারের কাছে হস্তান্তর করা হবে। এছাড়া নিউ মুরিং কনটেইনার টার্মিনালও

একটি স্বচ্ছ চুক্তির মাধ্যমে অল্প সময়ের মধ্যে বৈশ্বিক অপারেটরের কাছে হস্তান্তর করা হবে।

জাতীয় লজিস্টিকস নীতি প্রসঙ্গে জ্যেষ্ঠ সচিব বলেন, 'এটি শিগগিরই সংশোধন করা হবে। এরই মধ্যে দুটি উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন কমিটি গঠন করা হয়েছে। এক মাসের মধ্যে এ নীতির অধীনে একটি কর্মপরিকল্পনা তৈরি করা হবে।'

অনুষ্ঠানে আরো উপস্থিত ছিলেন বাংলাদেশ ব্যাংকের পরিচালক মোহাম্মদ সাজ্জাদ হোসেন, বিওজিএসওএর সভাপতি আজম জে চৌধুরী, বিজিএমইএর সভাপতি মাহমুদ হাসান খান, অ্যামচেমের সভাপতি সৈয়দ এরশাদ আহমেদ, বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবি, বাংলাদেশ এমপ্লয়ার্স ফেডারেশনের সভাপতি ফজলী শামিম এহসান, বাংলাদেশ শিপিং এজেন্টস অ্যাসোসিয়েশনের চেয়ারম্যান সৈয়দ মোহাম্মদ আরিফ ও জ্যেষ্ঠ ভাইস চেয়ারম্যান সৈয়দ ইকবাল আলী শিমুল, বাংলাদেশ ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো অ্যাসোসিয়েশনের সাবেক সভাপতি নুরুল কাইয়ুম খান, বাংলাদেশ কনটেইনার শিপিং অ্যাসোসিয়েশনের সাধারণ সম্পাদক শামসুদ্দিন চৌধুরী ও সদস্য হারুন অর রশিদ এবং বিজিএপিএমইএর সভাপতি মো. শাহরিয়ার।

## কর্মক্ষমতায় চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থান ৩৩৯তম



একটি স্বচ্ছ চুক্তির মাধ্যমে অল্প সময়ের মধ্যে বৈশ্বিক অপারেটরের কাছে হস্তান্তর করা হবে।

জাতীয় লজিস্টিকস নীতি প্রসঙ্গে জ্যেষ্ঠ সচিব বলেন, 'এটি শিগগিরই সংশোধন করা হবে। এরই মধ্যে দুটি উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন কমিটি গঠন করা হয়েছে। এক মাসের মধ্যে এ নীতির অধীনে একটি কর্মপরিকল্পনা তৈরি করা হবে।'

অনুষ্ঠানে আরো উপস্থিত ছিলেন বাংলাদেশ ব্যাংকের পরিচালক মোহাম্মদ সাজ্জাদ হোসেন, বিওজিএসওএর সভাপতি আজম জে চৌধুরী, বিজিএমইএর সভাপতি মাহমুদ হাসান খান, অ্যামচেমের সভাপতি সৈয়দ এরশাদ আহমেদ, বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট নুসরাত নাহিদ বাবি, বাংলাদেশ এমপ্লয়ার্স ফেডারেশনের সভাপতি ফজলী শামিম এহসান, বাংলাদেশ শিপিং এজেন্টস অ্যাসোসিয়েশনের চেয়ারম্যান সৈয়দ মোহাম্মদ আরিফ ও জ্যেষ্ঠ ভাইস চেয়ারম্যান সৈয়দ ইকবাল আলী শিমুল, বাংলাদেশ ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো অ্যাসোসিয়েশনের সাবেক সভাপতি নুরুল কাইয়ুম খান, বাংলাদেশ কনটেইনার শিপিং অ্যাসোসিয়েশনের সাধারণ সম্পাদক শামসুদ্দিন চৌধুরী ও সদস্য হারুন অর রশিদ এবং বিজিএপিএমইএর সভাপতি মো. শাহরিয়ার।

THRUST ON LOGISTICS UPGRADE TOWARDS \$100B EXPORT

# Multimodal hub integrating rail, road, Ctg seaport in sight

Also planned 'port community system' interlocking three seaports on WB model, FE seminar told

## FE REPORT

A multimodal logistics hub integrating railway, road, and Chittagong seaport facilities will be developed near the Bay Terminal to boost Bangladesh's trade-facilitating efficiency, as efforts are geared towards US\$100-billion annual export earnings.

To this end, the World Bank-financed Bay Terminal Breakwater Project is moving ahead, with a subsidiary loan agreement to be signed today, following an earlier deal made between ERD and the Bank in Washington, said Senior Secretary, Shipping, Mohammed Yousuf at a roundtable organised by The Financial Express on Sunday in Dhaka.

The Financial Express organised the event with the support of Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA), Bangladesh Knitwear Manufacturers and Exporters Association (BKMEA), Conveyor Group, Bangladesh Shipping Agents Association (BSAA), Anchorage Container Depot Limited and Bangladesh Container Shipping Association (BCSA).

Three Bay Terminals will be developed by CPA, PSA Singapore, and DP World. Tender evaluation is expected within a month or two. By 2036, the Bay

## LOGISTICS UPGRADE

- ▶ Three Bay Terminals to be developed by CPA, PSA Singapore, DP World under PPP G-to-G model
- ▶ New-mooring Container Terminal to be handed over to a global operator by Oct
- ▶ At least one Dhaka-Ctg container train to be given over to private sector for faster freight

Higher export, production costs for US tariffs, BD's LDC graduation can be offset with greater logistics efficiency

Economist Masrur Reaz

Terminal is projected to handle 5.36 million TEUs, compared to Chittagong Port's current 2.86-million-TEU capacity, which is already overstretched handling 3.3 million TEUs annually. The project is being implemented under a PPP G-to-G model, requiring a transaction adviser. Foreign firm Ernst & Young has exited, and the ministry is in talks with the ADB to cut costs.

A TA report is expected by October, with at least one Bay Terminal likely to be handed over to a contractor by December, Yousuf said.

| SEE PAGE 7 COL 1

IPDC ডিপোজিট ৬১৬৫১৯



# Multimodal hub integrating rail, road

| FROM PAGE 1 COL 5

He also expressed the hope that the New-mooring Container Terminal (NCT) would be handed over to a global operator by October under a transparent agreement.

On the National Logistics Policy, Yousuf said it would be amended soon and that two high-powered committees -- led by the Chief Adviser and the Principal Secretary -- were already formed.

An action plan under the policy is expected within a month, incorporating inputs from the FE roundtable, the World Bank, and relevant ministries.

Mr Yousuf also announced plans for setting up a Port Community System integrating Chittagong, Mongla and Payra seaports, based on a World Bank design.

He urges businesses to move empty containers to off-docks or return them to ships to ease congestion at the Chittagong seaport.

The railway authority has agreed to hand over at least one Dhaka-Chittagong container train to the private sector. A Matarbari Phase-II master plan is also underway, including an LNG and LPG terminal and a new CPA dockyard.

The Finance Ministry-approved port tariffs will only be finalised after consultation with stakeholders. The CPA has emphasized raising revenue for infrastructure but assured that tariff hikes will not be forthcoming.

Some NCT equipment, installed in 2007, now requires replacement, while the NBR, the CPA, and the Shipping Ministry are

## Govt to hold 3

| FROM PAGE 1 COL 8

Rohingya influx, as the chief guest.

Following this, a high-level conference on the Rohingya issue will take place on 30 September in New York, alongside the United Nations General Assembly. Another international conference on the Rohingya issue is scheduled to be held in Doha,

coordinating on wider port reforms.

The official also conveyed the Chief Adviser's instructions for waiving the 7.5-percent VAT on ship imports to encourage investment, though the matter remains subject to IMF concurrence.

Despite progress in physical infrastructure, Yousuf notes, Bangladesh continues to lag behind India and Vietnam in attracting foreign direct investment (FDI), receiving just US\$3 billion in 2023, mostly from existing investors.

"Without reducing logistics costs, we will not be able to enhance export-competitiveness," he alerts.

Director-General at the Chief Adviser's Office Dr Ahmed Ullah told the meet that the chief adviser's office has decided to revisit the logistics policy. There are many issues yet unaddressed could be added to the policy.

"Reform is going on -- the government is trying its best, but it is slow," the DG said.

Terming the sector not-enough-recognised, Editor of The Financial Express Shamsul Huq Zahid said the financial daily would organise another seminar on a larger scale to give the trade-facilitating backbones a much-needed shot in the arm.

"With increased efficiency in the logistics sector, there is possibility of increase in export and decrease in the cost for end-consumer," he said.

He also said The Financial Express would prepare a set of recommendations for the policymakers on the basis of the inputs that came out from the roundtable.

Bangladesh Oceangoing Shipowners' Association (BOGSOA) President Azam J Chowdhury appeared critical of the government for not engaging the private sector in the decision-making process.

He said, "Developed logistics sector would be able bring increasing amounts of foreign currencies."

Addressing the event, Mohammad Hatem, president of Bangladesh Knitwear Manufacturers and Exporters Association (BKMEA), said foreign

energy supply, and improving the law-and-order situation are vital for boosting exports.

Other business leaders echoed similar concerns about inefficiencies at Chattogram Port -- Bangladesh's commercial lifeline, up till now -- and the need for international standards.

AmCham President Syed Ershad Ahmed notes that logistics industry in Bangladesh is still shaping.

"The country's infrastructures do not involve logisticians in the building process, which in turn, doesn't help the infrastructure to utilize."

Senior Vice President of BGMEA Inamul Haq Khan notes that container handling at the port takes 5 to 6 days, compared to the global standard of 1 to 2 days.

"Often, we are forced to send goods by air to meet buyers' commitments, which costs four times more than seaway shipments."

Former BFFA president Kabir Ahmed also urged the government to allow foreign operators, saying a "vested group" continues to oppose such moves.

He stressed the need for reforms at Biman and Hazrat Shahjalal International Airport, where all four EDS (Explosives Detection Systems) machines remain inactive.

He identified the National Board of Revenue (NBR) as the biggest challenge for logistics, urging policy measures to improve port efficiency and punish those causing delays.

MD Shahriar, president of BGAPMEA, said every truck in metropolitan areas is forced to pay Tk 50-200 in bribes, while port delays force trucks to stay an extra 3 to 4 days, raising exporters' costs.

He also alleged that the behaviour of Chattogram Port Authority officials "suggests they think they are running Singapore Port, while the reality is far worse".

Abdul Haque, president of Bangladesh Reconditioned Vehicles Importers and Dealers Association (BARVIDA), points out that Bangladesh's infrastructure costs are higher than global standards, while countries like Vietnam have lowered costs through reforms. He

The government has, meanwhile, said it is moving forward with infrastructure expansion.

Masrur Reaz, Chairman of Policy Exchange Bangladesh, finds the country "five decades behind" in developing logistics as a sector, as it was never recognised with proper policy, regulatory framework, or market development until the recent logistics policy framework was initiated.

He notes that higher export and production costs stemming from US tariffs and LDC graduation could be offset by greater logistics efficiency.

"Bangladesh could also benefit from shifts in global value chains and higher US tariffs on other countries, but only if its logistics system is upgraded."

Reaz criticised delays in enacting the National Logistics Policy, saying that Bangladesh is already a decade behind since its formulation.

Stressing the need for reform, he argues that Chittagong Port must be freed from exclusive government operation and opened to private operators to realise its full potential.

"There is no alternative to engaging a global operator at Chittagong port to raise efficiency," he told the seminar.

Delivering the keynote on 'Challenges, Opportunities and Way Forward in Logistics Landscape', Prof Md. Mamun Habib of the School of Business & Entrepreneurship at Independent University, Bangladesh, pointed out that Bangladesh continues to lag behind its South Asian peers in global logistics rankings.

In the World Bank's Logistics Performance Index (LPI), the country ranked 88th in 2023, compared to India at 38 and Sri Lanka at 73.

"We are consistently weakest in infrastructure and business fundamentals, which makes it difficult to compete globally," the academic observed.

Key challenges, he said, include poor integration of transport networks, inadequate warehousing and distribution facilities, and delays in implementing the long-awaited national

dockyard. The Finance Ministry-approved port tariffs will only be finalised after consultation with stakeholders. The CPA has emphasized raising revenue for infrastructure but assured that tariff hikes will not be forthcoming.

Some NCT equipment, installed in 2007, now requires replacement, while the NBR, the CPA, and the Shipping Ministry are

## Govt to hold 3

| FROM PAGE 1 COL 8

Rohingya influx, as the chief guest.

Following this, a high-level conference on the Rohingya issue will take place on 30 September in New York, alongside the United Nations General Assembly. Another international conference on the Rohingya issue is scheduled to be held in Doha, Qatar, on 6 December. The conference is expected to include foreign ministers from several countries, international envoys on the Rohingya issue, representatives from Bangladeshi missions abroad, and officials from various United Nations agencies.

[mirmostafiz@yahoo.com](mailto:mirmostafiz@yahoo.com)

## BB asks

| FROM PAGE 1 COL 2

"All finance companies are hereby directed to submit the Statement of Structural Liquidity Profile within the timeframe mentioned in DFIM Circular No 9 dated October 20, 2015, based on the amended input template uploaded in the Enterprise Data Warehouse (EDW) of Bangladesh Bank," it added.

[jasimharoon@yahoo.com](mailto:jasimharoon@yahoo.com)

arm. "With increased efficiency in the logistics sector, there is possibility of increase in export and decrease in the cost for end-consumer," he said.

He also said The Financial Express would prepare a set of recommendations for the policymakers on the basis of the inputs that came out from the roundtable.

Bangladesh Oceangoing Shipowners' Association (BOGSOA) President Azam J Chowdhury appeared critical of the government for not engaging the private sector in the decision-making process. He said, "Developed logistics sector would be able bring increasing amounts of foreign currencies."

Addressing the event, Mohammad Hatem, president of Bangladesh Knitwear Manufacturers and Exporters Association (BKMEA), said foreign operators could help raise management efficiency and allow local manpower to acquire modern technology and international-standard practices.

"A port is a service-oriented organisation. Such a steep rise in charges without any discussion or logical explanation is unjustified," he said, referring to a sudden 40-percent hike in charges at Chattogram Port.

Hatem shot a question as to why a government institution should aim to make excessive profits.

He stressed the need for operationalising the Bay Terminal quickly, while fully utilising the capacities of Mongla and Payra ports to help achieve the \$100-billion export target.

Also, he said, addressing the gas and electricity crises, ensuring uninterrupted

inactive. He identified the National Board of Revenue (NBR) as the biggest challenge for logistics, urging policy measures to improve port efficiency and punish those causing delays. MD Shahriar, president of BGAPMEA, said every truck in metropolitan areas is forced to pay Tk 50-200 in bribes, while port delays force trucks to stay an extra 3 to 4 days, raising exporters' costs. He also alleged that the behaviour of Chattogram Port Authority officials "suggests they think they are running Singapore Port, while the reality is far worse".

Abdul Haque, president of Bangladesh Reconditioned Vehicles Importers and Dealers Association (BARVIDA), points out that Bangladesh's infrastructure costs are higher than global standards, while countries like Vietnam have lowered costs through reforms. He laments "multiple transport ministries exist, but none effectively manages multimodal transformation".

Syed Mohammad Arif, chairman of Bangladesh Shipping Agents Association, criticised the recent port-charge hike imposed without stakeholder consultation, which has triggered a chain reaction of rate hikes across services.

Shamsuddin Chowdhury, general secretary of Bangladesh Container Shipping Association, told the meet that berth-operator appointments should be decided by container agents. He warns that Chattogram Port has already reached its maximum capacity and that alternative solutions are necessary to achieve the \$100-billion export target by 2030.

toled the seminar. Delivering the keynote on 'Challenges, Opportunities and Way Forward in Logistics Landscape', Prof Md. Mamun Habib of the School of Business & Entrepreneurship at Independent University, Bangladesh, pointed out that Bangladesh continues to lag behind its South Asian peers in global logistics rankings. In the World Bank's Logistics Performance Index (LPI), the country ranked 88th in 2023, compared to India at 38 and Sri Lanka at 73.

"We are consistently weakest in infrastructure and business fundamentals, which makes it difficult to compete globally," the academic observed.

Key challenges, he said, include poor integration of transport networks, inadequate warehousing and distribution facilities, and delays in implementing the long-awaited national logistics strategy.

Despite the constraints, Prof. Habib sees opportunities, including the recently-approved but yet-to-be-implemented national logistics strategy, growing private-sector interest in ICD investment, and the scope for automation, artificial intelligence, blockchain, and other digital technologies in supply chain management. "Bangladesh must embrace automation, ethical practices, and human-resource development to build a smart, resilient, and environmentally sustainable logistics ecosystem," he stressed, calling for greater coordination among port authorities, customs, civil aviation, and regulatory agencies.

[doulotakter11@gmail.com](mailto:doulotakter11@gmail.com),  
[newsmanjasi@gmail.com](mailto:newsmanjasi@gmail.com),  
[bdsmile@gmail.com](mailto:bdsmile@gmail.com)

18 AUG 2025

## Japan posts modest growth despite US tariffs

AFP, Tokyo

Japan eked out modest growth in the second quarter despite painful US tariffs, official data showed Friday, in welcome news to embattled Prime Minister Shigeru Ishiba.

A preliminary estimate showed gross domestic product (GDP) in the world's number four economy growing 0.3 percent in the three months to June, above market forecasts of 0.1 percent.

The cabinet office data also saw a revision upwards for its reading for the previous quarter to show an expansion of 0.1 percent.

On an annualised basis, GDP grew 1.0 percent, beating market forecasts of 0.4 percent and following 0.6 percent in the last quarter.

The previous estimate was for a contraction and, without the revision, a second negative reading would have put Japan in technical recession.

The new figures are a fillip for Ishiba, whose future has been uncertain since the disastrous upper house elections in July. With voters angry about the cost of living, his coalition lost its majority months after it suffered a similar catastrophe in the lower chamber.

An opinion poll this week by broadcaster NHK suggested, however, that more people want Ishiba to stay than to quit.

There is also no obvious successor to the 68-year-old leader, who took office in October, while the opposition is likely too fragmented to form an alternative government.