

Bhutan seeks FTA with Bangladesh

REFAYET ULLAH MIRDHA

Bangladesh has asked Bhutan to submit a proposal for a possible free trade agreement (FTA) after the Himalayan kingdom expressed interest in upgrading existing bilateral trade ties from the current preferential trade agreement (PTA).

Once the proposal arrives, it will be sent to the technical committee on trade for scrutiny before a final decision is taken, Commerce Secretary Mahbubur Rahman told The Daily Star yesterday.

The development came on the final day of a two-day visit to Dhaka by a commerce secretary-level delegation from Bhutan.

Tashi Wangmo, secretary of Bhutan's Ministry of Industry, Commerce and Employment, raised the proposal for an FTA during a meeting between the two sides at a hotel in Dhaka.

In December 2020, Bangladesh and Bhutan signed a PTA. Under the agreement, Bangladesh grants duty-free access to 34 Bhutanese products, while Bhutan allows duty-free entry for 100 Bangladeshi goods.

The deal marked Bangladesh's first bilateral trade agreement.

During yesterday's meeting, Bhutan also asked Bangladesh to expand the list of products eligible for duty-free access under the PTA from the current 34 items.

Moreover, the Bhutanese side proposed using Chattogram port for imports and exports, citing the country's landlocked geography, Rahman said.

He added that Bangladesh would allow Bhutan to use Pangaon port in Keraniganj and Khanpur river port in Narayanganj to transport goods. Dhaka will review Thimphu's request to use Chattogram port.

Recently, a shipment imported from Thailand by Bhutanese importers passed through Chattogram port as a trial run, Rahman said.

If the arrangement is approved, the ministries of road transport and highways and shipping, along with other relevant agencies, will determine the fee structure for Bhutan's use of Chattogram port, he added.



Exporters alarmed as energy costs dampen global demand

Iran war's ripple effect on Bangladesh industries

With rising fuel prices, transportation, production costs to rise

Grocery prices in Europe have increased
 ↳ Buyers to deprioritise clothing purchases

As a result

- Some RMG pre-order negotiations put on hold
- Orders cancelled in some non-RMG cases
- Unavailability of diesel to weaken exporters' competitiveness
- Order discussion also suspended in jute-based and lifestyle products
- Expected orders didn't come in leather and synthetic footwear

TBS Insights by **IPDC** FINANCE

TRADE - BANGLADESH

REYAD HOSSAIN

Bangladesh's exporters are increasingly concerned that the ongoing war in the Middle East could slow new export orders as rising fuel prices push up living costs in major consumer markets.

Industry leaders say higher energy costs are already driving up prices of essential goods such as groceries and transport in key destinations including Europe, the United States and Australia. As households spend more on necessities, exporters fear demand for

non-essential products such as ready-made garments (RMG) may weaken, potentially leading to fewer purchase orders.

Some European buyers have already postponed order plans, while others have cancelled orders, exporters said.

"We expected orders to increase after the national election, but that has not happened, largely because the war has begun," said Mohammad Hatem, president of the Bangladesh Knitwear Manufacturers and Exporters Association (BKMEA).

He said some buyers have recently put pre-order negotiations on hold.

Concerns spread beyond garments

The worries extend beyond the country's largest export sector, the RMG industry, which accounts for around 85% of Bangladesh's export earnings.

Exporters from other sectors say they are also seeing early signs of hesitation from overseas buyers.

Officials at Creations Private Limited, a major exporter of jute-based lifestyle products, said they had expected to finalise new orders with international buyers after attending the Ambiente consumer goods fair in Frankfurt two weeks ago.

Md Rashedul Karim Munna, managing director of



CONTINUED FROM PAGE 1

the company, said several buyers discussed potential orders, during the fair and negotiations were scheduled for this week.

"But after the war began, they suspended those discussions," he told The Business Standard.

"Not only have order plans been postponed, in some cases orders that had already been placed were cancelled."

Munna said rising energy costs across Europe are forcing buyers to reallocate budgets.

"As transportation and grocery prices rise, buyers are allocating more of their budgets to those sectors. As a result, demand for our exported products may decline," he said, warning that a prolonged conflict could significantly affect exports.

Footwear exporters also cautious
Exporters in the leather and synthetic footwear sector are also reporting uncertainty.

Tipu Sultan, managing director of

Bengal Leather Complex Limited and the newly elected president of the Bangladesh Tanners Association, said negotiations for new orders were expected to begin in April.

"But after the war started, those discussions have been temporarily suspended," he said.

"If the war drags on, we may fail to secure export orders."

Exporters had hoped that although 2025 was a difficult year, the formation of a new government following the national election would create a more favourable environment for trade and investment. However, industry leaders say global uncertainty is now overshadowing those expectations.

Freight delays and rising shipping costs

Exporters say logistics are also becoming more complicated as the conflict disrupts global energy supply routes.

Mohammad Hatem said freight costs have already started to rise and shipping times are getting longer.

Although buyers typically bear

freight costs under most export contracts, he said some of the increased expenses are eventually passed back to suppliers indirectly.

Officials at DBL Group, one of Bangladesh's largest exporters, also expressed concern.

MA Rahim Feroz, vice chairman of DBL Group, said grocery prices in Europe are already increasing.

"With rising fuel prices, transportation costs will also increase," he said.

"Since incomes cannot easily increase, consumers will prioritise spending on groceries and transport, pushing clothing purchases further down their list of priorities."

However, he added that buyers in Europe and the US have not yet sent any formal negative signals.

Export slump continues

Bangladesh's export performance has already been weakening in recent months. According to the Export Promotion Bureau (EPB), the country's exports have declined for seven consecutive months.

During the first eight months of the current 2025-26 fiscal year – from July to February – exports fell by 3.15% compared with the same period a year earlier. In February alone, exports dropped by more than 12%.

Exporters and analysts say the slowdown has been partly driven by reciprocal tariffs imposed by the Trump administration in mid-2025.

Diesel shortages raise fresh concerns

At the same time, industrialists warn that domestic fuel supply problems are emerging as the conflict disrupts oil shipments through the Strait of Hormuz.

Some factories have already reported difficulty obtaining diesel.

Minhazul Hoque, a director of BKMEA, said three member factories have reported shortages.

"If they cannot get diesel, it will be difficult to run factories, which could disrupt export shipments," he said.

Bangladesh's industries rely heavily on gas-based electricity gen-



PAGE 1

said several buyers potential orders during negotiations were scheduled.

he war began, they these discussions," he said.

ive order plans been some cases orders y been placed were

rising energy costs re forcing buyers to

ation and grocery yers are allocating budgets to those sec-

t, demand for our ts may decline," he

at a prolonged con- stantly affect exports.

ters also cautious eather and synthet- r are also reporting

anaging director of

Bengal Leather Complex Limited and the newly elected president of the Bangladesh Tanners Association, said negotiations for new orders were expected to begin in April.

"But after the war started, those discussions have been temporarily suspended," he said.

"If the war drags on, we may fail to secure export orders."

Exporters had hoped that although 2025 was a difficult year, the formation of a new government following the national election would create a more favourable environment for trade and investment. However, industry leaders say global uncertainty is now overshadowing those expectations.

Freight delays and rising shipping costs

Exporters say logistics are also becoming more complicated as the conflict disrupts global energy supply routes.

Mohammad Hatem said freight costs have already started to rise and shipping times are getting longer.

Although buyers typically bear

freight costs under most export contracts, he said some of the increased expenses are eventually passed back to suppliers indirectly.

Officials at DBL Group, one of Bangladesh's largest exporters, also expressed concern.

MA Rahim Feroz, vice chairman of DBL Group, said grocery prices in Europe are already increasing.

"With rising fuel prices, transportation costs will also increase," he said.

"Since incomes cannot easily increase, consumers will prioritise spending on groceries and transport, pushing clothing purchases further down their list of priorities."

However, he added that buyers in Europe and the US have not yet sent any formal negative signals.

Export slump continues

Bangladesh's export performance has already been weakening in recent months. According to the Export Promotion Bureau (EPB), the country's exports have declined for seven consecutive months.

During the first eight months of the current 2025-26 fiscal year – from July to February – exports fell by 3.15% compared with the same period a year earlier. In February alone, exports dropped by more than 12%.

Exporters and analysts say the slowdown has been partly driven by reciprocal tariffs imposed by the Trump administration in mid-2025.

Diesel shortages raise fresh concerns

At the same time, industrialists warn that domestic fuel supply problems are emerging as the conflict disrupts oil shipments through the Strait of Hormuz.

Some factories have already reported difficulty obtaining diesel.

Minhazul Hoque, a director of BKMEA, said three member factories have reported shortages.

"If they cannot get diesel, it will be difficult to run factories, which could disrupt export shipments," he said.

Bangladesh's industries rely heavily on gas-based electricity gen-

eration, but declining gas pressure and frequent power outages in recent years have forced many factories to rely on diesel-powered generators.

Spinning mills – a key backward linkage industry for garments – are particularly energy-intensive.

"Diesel is not available," Mohammad Hatem said. Nafis-Ud-Doula, a director of the Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA), said the issue has already been raised with the power, energy and mineral resources ministry.

"We have requested that a quota be allocated for industries in diesel distribution," he said.

Supply chain risks emerging

SM Khaled, managing director of Snowtex Group, said shipping schedules at ports have already become more complicated.

"Some buyers are asking suppliers to send goods to the port ahead of schedule," he said.

He added that rising oil prices could also increase the cost of fu-

el-based yarn and fabric, raising production costs for exporters.

Kazy Mohammad Iqbal Hossain, South Asia sustainability manager of Lindex HK Ltd, an EU-based brand, said the impact on Bangladesh's supply chain has so far been limited.

"However, if this war continues for two to three weeks, it will have a significant impact," he said, adding that vessel schedules could face disruptions.

Inflation risk for export markets

Economists say prolonged conflict could trigger inflation in Bangladesh's export destinations, further weakening demand. Dr Mohammad Abdur Razzaque, chairman of Research and Policy Integration for Development (RAPID), said rising energy prices would increase inflation in importing countries.

"As inflation rises, demand for the products Bangladesh mainly exports will decline," he said.

"At the same time, disruptions in supply chains and higher oil prices will increase the cost of doing business."



সংকটের মুখে পড়েছে দেশের রপ্তানি খাত

মধ্যপ্রাচ্যে যুদ্ধের প্রভাব



▶ রপ্তানি আদেশ স্থগিত করেছে
অনেক ব্র্যান্ড-ক্রোতা

▶ জরুরি এয়ারশিপমেন্ট প্রায় অচল
পণ্য পরিবহন ব্যয় বেড়েছে

▶ লোডশেডিংয়ে জেনারেটর
চালানোর ডিজেল মিলছে না

■ আবু হেনা মুহিব

ইরানে ইসরায়েল ও মার্কিন আত্মসনকে কেন্দ্র করে গোটা মধ্যপ্রাচ্যে ছড়িয়ে পড়া যুদ্ধের প্রভাবে বড় ধরনের সংকটের মুখে পড়েছে দেশের রপ্তানি খাত। মধ্যপ্রাচ্যের সব দেশে রপ্তানি সম্পূর্ণ বন্ধ। অন্যান্য দেশের সঙ্গেও আমদানি-রপ্তানি বিঘ্নিত হচ্ছে। জরুরি রপ্তানিতে উড়োজাহাজে রপ্তানি বা এয়ারশিপমেন্ট করতে হয়। এরকম জরুরি রপ্তানি প্রায় অচল। উড়োজাহাজে তৈরি পোশাকের রপ্তানি আদেশ প্রক্রিয়ায় স্যাম্পল আনা-নেওয়া ও ব্র্যান্ড-ক্রোতাদের সঙ্গে জরুরি কাগজপত্র গ্রহণ ও পৌঁছানো কঠিন হয়ে পড়েছে; যার প্রভাবে রপ্তানি আদেশ কমছে। বিকল্প পথে এসব পণ্য পৌঁছাতে বাড়ছে ব্যয়।

অন্যদিকে কারখানা পর্যায়েও উৎপাদন ব্যাহত হচ্ছে। লোডশেডিংয়ের মধ্যে ডিজেলের অভাবে কারখানায় জেনারেটর চালু রাখা যাচ্ছে না। এ কারণে কোনো কোনো এলাকায় দিনে গড়ে ৩ ঘণ্টার মতো উৎপাদন বন্ধ রাখতে হচ্ছে। প্রতি ঈদের লম্বা ছুটির আগে এই দিনগুলোতে পোশাক কারখানায় সাধারণত রাত-দিন উৎপাদন যজ্ঞ চলে।

রপ্তানিকারক উদ্যোক্তারা বলছেন, পরিস্থিতি দিনকে দিন বাজে আকার নিচ্ছে। কারখানায় উৎপাদন চালিয়ে নেওয়ার মতো ডিজলে অগ্রাধিকারের কথা জানিয়েছে বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশন (বিপিসি)। বাস্তবে পেট্রোল পাম্পগুলো সরকারের এই নির্দেশনা মানছে না। জ্বালানির ব্যবহারে শিল্প উৎপাদনের অগ্রাধিকার নিশ্চিত করার জন্য সরকারের সঙ্গে যোগাযোগ করছেন উদ্যোক্তারা।

তৈরি পোশাক উৎপাদন ও রপ্তানিকারক উদ্যোক্তাদের সংগঠন বিজিএমইএর সিনিয়র সহসভাপতি ইনামুল হক বাবলু গতকাল মঙ্গলবার সমকালকে বলেন, বাণিজ্যিক যোগাযোগে সাধারণত মধ্যপ্রাচ্যভিত্তিক এয়ারলাইন ব্যবহার করে থাকেন তারা। সংকটের কারণে এসব উড়োজাহাজে যোগাযোগ বন্ধ হয়ে গেছে। বাধ্য হয়ে

বিকল্প রুটের এয়ারলাইনের সঙ্গে যোগাযোগ করতে হচ্ছে। এতে বাড়তি যে সময় এবং অর্থ ব্যয় হয় তা শেষ পর্যন্ত বাণিজ্যিকভাবে আর লাভজনক নয়।

তিনি বলেন, জরুরি রপ্তানি এবং হায়ার-এন্ডের পণ্য রপ্তানিতে এয়ারশিপমেন্টের একটা উল্লেখযোগ্য ব্যবহার হয়ে থাকে। এছাড়া ব্র্যান্ড-ক্রোতা আর রপ্তানিকারক উদ্যোক্তা প্রতিষ্ঠানের মধ্যে পোশাকের স্যাম্পল, বিভিন্ন বিল ডকুমেন্টস আনা-নেওয়া করতে হয়। এসব যোগাযোগ ব্যাহত হওয়ায় অনেক ব্র্যান্ড-ক্রোতা প্রতিষ্ঠান রপ্তানি আদেশ স্থগিত করেছে। এরকম পরিস্থিতি নতুন রপ্তানি আদেশ আসার আশা কেউ করে না। এ পরিস্থিতি অবশ্য, আমাদের একার নয়, সারা বিশ্বের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য কম বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

বিজিএমইএ ও তৈরি পোশাকের নিট ক্যাটেগরির পণ্য উৎপাদন ও রপ্তানিকারক উদ্যোক্তাদের সংগঠন বিজিএমইএ সূত্রে জানা গেছে, পোশাক কারখানা সবচেয়ে বেশি গাজীপুরে। বিশেষ করে বড় কম্পোজিট কারখানা এখানে অবস্থিত। ঢাকা জেলার সাভার ও আশুলিয়ায় কয়েকশ বড় ও মাঝারি কারখানা রয়েছে। রানা প্লাজা ধসের পর শহরের শেয়ার বিল্ডিং থেকে পোশাক কারখানা সরিয়ে নেওয়া হয়। তবে এখনও রাজধানীর মিরপুর, কালশী ও বাজা এলাকায় অনেক কারখানা রয়েছে। অন্যদিকে নিট খাতের কারখানা সবচেয়ে বেশি নারায়ণগঞ্জে। পোশাক কারখানা অধ্যুষিত চারটি প্রধান এলাকায় খবর নিয়ে জানা গেছে, গত কয়েক দিন ধরে আশুলিয়া এলাকায় ৩

থেকে ৫ ঘণ্টা লোডশেডিং হচ্ছে। গাজীপুরে ২ থেকে ৩ ঘণ্টা ও টঙ্গীতে ৩ থেকে ৪ ঘণ্টা পর্যন্ত লোডশেডিং হচ্ছে। ঢাকায় কিছুটা কম হচ্ছে। নারায়ণগঞ্জে গড়ে ৩ ঘণ্টা লোডশেডিং হচ্ছে।

বিকেএমইএর সভাপতি মোহাম্মদ হাতেম সমকালকে বলেন, আমদানি-রপ্তানি তো কিছুটা বিঘ্নিত হচ্ছেই। তবে মধ্যপ্রাচ্যের জ্বালানি সংকটে এখন রপ্তানি খাতের সবচেয়ে বড় সমস্যা হচ্ছে উৎপাদন চালিয়ে নেওয়া। কারণ জ্বালানির অভাবে বিদ্যুতে লোডশেডিং অনেক বেড়েছে। কোনো কোনো এলাকায় ৫ ঘণ্টার মতো লোডশেডিং থাকে। গড়ে ৩ ঘণ্টা লোডশেডিং হয় এখন। বাধ্য হয়ে জেনারেটর চালাতে হয়। জেনারেটর চলে ডিজলে। অথচ ফিলিং স্টেশন থেকে ডিজেল পাওয়া যাচ্ছে না। এ কারণে লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী রপ্তানি আদেশের পণ্য উৎপাদন করা সম্ভব হচ্ছে না। পোশাক শ্রমিকরা সারা বছরের ছুটি নেন দুই ঈদে। এ কারণে ঈদের আগে রাত-দিন কাজ করেন শ্রমিকরা। এ রকম কাজের চাপের মধ্যেও উৎপাদন অন্তত ৩ ঘণ্টা বন্ধ রাখতে হচ্ছে।

জ্বালানি সংকট নিয়ে বিকেএমইএ সভাপতি বলেন, তাঁর সংগঠনের প্রায় সব সদস্য কারখানাগুলোর মালিকেরা তাঁকে জ্বালানির এই সংকটের কথা জানিয়ে ব্যবস্থা নেওয়ার অনুরোধ করেছেন। তিনি বিপিসি চেয়ারম্যানের সঙ্গে এ ব্যাপারে যোগাযোগ করেছেন। বিপিসি চেয়ারম্যান শিল্প কারখানাকে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে চাহিদামতো ডিজেল সরবরাহের নির্দেশ দিয়েছেন। অথচ বাস্তবে তার প্রতিফলন নেই। চাহিদামতো জ্বালানি পাচ্ছে না শিল্প কারখানা।

তিনি বলেন, হরমুজ প্রণালি দিয়ে জাহাজ যাতায়াত বন্ধ থাকার কারণে মধ্যপ্রাচ্যের দেশগুলোতে পোশাক রপ্তানি পুরোপুরি বন্ধ। তবে ইউরোপ-আমেরিকায় রপ্তানিতে তেমন কোনো সমস্যা হচ্ছে না। হরমুজ প্রণালির পরিবর্তে আটলান্টিক মহাসাগর হয়ে জাহাজ যাতায়াত করছে। এতে অবশ্য অতিরিক্ত ১০ দিনের মতো সময় লাগছে। তিনি বলেন, আমদানিতে কোনো সমস্যা হচ্ছে না। কারণ তৈরি পোশাকের প্রধান কাঁচামালের বড় অংশ চীন এবং ভারত থেকেই আসে।

কয়েকজন উদ্যোক্তা জানিয়েছেন, উৎপাদনের বাইরে আমদানি পণ্য চট্টগ্রাম বন্দর থেকে দেশের বিভিন্ন কারখানায় পৌঁছানো এবং রপ্তানির পণ্য বন্দরে পৌঁছাতেও পরিবহন সংকট ও ব্যয়ের বাড়তি চাপ তৈরি হয়েছে রপ্তানি খাতে।



ইউরোপে পণ্য পাঠাতে সংকটে পড়েছে বাংলাদেশী পোশাক রফতানিকারকরা ভারত ও পাকিস্তানের একই পরিস্থিতি

নিজস্ব প্রতিবেদক ■

মধ্যপ্রাচ্যে চলমান যুদ্ধের প্রভাব পড়তে শুরু করেছে বাংলাদেশের তৈরি পোশাক খাতে। আকাশপথে চলাচল ব্যাপক আকারে বিঘ্ন হওয়ায় জরুরি চালান আটকে পড়েছে বিমানবন্দরে। যুদ্ধের কারণে লোহিত সাগর ও সুয়েজ খালসহ উপসাগরীয় গুরুত্বপূর্ণ সামুদ্রিক রুটগুলো কার্যত বন্ধ হয়ে যাওয়ায় সমুদ্রপথে পরিবহন নিয়েও অনিশ্চয়তা তৈরি হয়েছে। ফলে দেশে রফতানি আয়ের অন্যতম উৎস পোশাক খাতে চাপ বাড়ার আশঙ্কা করছেন খাতসংশ্লিষ্টরা। তারা বলছেন, মধ্যপ্রাচ্যের যুদ্ধ এখন শুধু আঞ্চলিক নিরাপত্তা নয়, বাংলাদেশের রফতানিমুখী শিল্পের জন্যও ঝুঁকি তৈরি করেছে। বিশেষ করে আট মাস ধরেই রফতানি খাত নেতিবাচক প্রবৃদ্ধির চাপে রয়েছে, তার মধ্যে নতুন এ পরিস্থিতি অতিরিক্ত চাপ সৃষ্টি করবে বলে মনে করছেন তারা।

দক্ষিণ এশিয়া বিশ্ব পোশাক উৎপাদনের একটি গুরুত্বপূর্ণ কেন্দ্র। বাংলাদেশ, ভারত ও পাকিস্তানের কারখানাগুলো থেকে ইউরোপের ফ্যাশন ব্র্যান্ডগুলোর জন্য নিয়মিত পোশাক সরবরাহ করা হয়। এসব পণ্যের একটি বড় অংশই জরুরি সরবরাহের ক্ষেত্রে আকাশপথে ইউরোপ-ও অন্যান্য বাজারে পাঠানো হয়। কিন্তু বর্তমান পরিস্থিতিতে সে সরবরাহ শৃঙ্খলে বড় ধরনের বিঘ্ন তৈরি হয়েছে। সংঘাত শুরুর পর থেকে মধ্যপ্রাচ্যের বেশির ভাগ আকাশসীমা বন্ধ রয়েছে। ফলে বিশ্বের অন্যতম ব্যস্ত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর দুবাই কয়েক দিন কার্যত বন্ধ রাখতে বাধ্য হয়। পরিস্থিতির কারণে কাতার এয়ারওয়েজ, এমিরেটস ও ইতিহাদসহ উপসাগরীয় অঞ্চলের প্রধান বিমান সংস্থাগুলো বিপুলসংখ্যক যাত্রী ও

কার্গো ফ্লাইট বাতিল করে। আকাশপথে চলাচল ব্যাহত হওয়ায় ওই রুটে নির্ভরশীল পণ্য পরিবহন ব্যবস্থাতেও বড় ধরনের চাপ তৈরি হয়েছে।

দক্ষিণ এশিয়া থেকে পণ্য পরিবহনে উপসাগরীয় অঞ্চলের এয়ারলাইনসগুলোর ওপর বড় ধরনের নির্ভরতা রয়েছে। যাত্রীবাহী বাণিজ্যিক ফ্লাইটের কার্গো হোল্ডের পাশাপাশি বিশেষায়িত মালবাহী উডোজাহাজের মাধ্যমেও বিপুল পরিমাণ পণ্য পরিবহন করা হয়। বাংলাদেশের মোট এয়ার কার্গোর অর্ধেকেরও বেশি উপসাগরীয় হাব হয়েই পরিবাহিত হয়। ভারতের ক্ষেত্রে এ হাব প্রায় ৪১ শতাংশ। এর মধ্যে এমিরেটস ও কাতার এয়ারওয়েজ সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাহক। তাদের ফ্লাইট বাতিল হওয়ায় ইউরোপ ও অন্যান্য বাজারে পাঠানোর জন্য নির্ধারিত পোশাকের চালান এখন ঢাকাসহ দক্ষিণ এশিয়ার বিভিন্ন বিমানবন্দরে আটকে পড়েছে।

খাতসংশ্লিষ্টরা বলছেন, আকাশপথের পাশাপাশি সমুদ্রপথেও ঝুঁকি তৈরি হয়েছে। উপসাগরীয় রুটগুলো প্রায় বন্ধ হয়ে যাওয়ায় আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের গুরুত্বপূর্ণ এ রুটে অনিশ্চয়তা তৈরি হয়েছে। বাংলাদেশ থেকে ইউরোপগামী অধিকাংশ কনটেইনার জাহাজ সাধারণত লোহিত সাগর ও সুয়েজ খাল হয়ে যায়। কিন্তু মধ্যপ্রাচ্যে সংঘাত ছড়িয়ে পড়ায় ওই অঞ্চলের সামুদ্রিক রুটগুলো ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে এবং অনেক ক্ষেত্রে কার্যত বন্ধ হয়ে পড়েছে। ফলে জাহাজগুলোকে বিকল্প পথে ঘুরে চলাচল করতে হচ্ছে। এরই মধ্যে নিরাপত্তা ঝুঁকি, বীমা ব্যয় বৃদ্ধি এবং সময়সূচি অনিশ্চিত হয়ে পড়ায় অনেক শিপিং লাইন নতুন বুকিং নিতে সতর্ক অবস্থান নিয়েছে; কেউ কেউ সাময়িকভাবে বুকিং স্থগিত করেছে, এরপর ৯ পৃষ্ঠা ৯ কলাম ৪



মধ্যপ্রাচ্য যুদ্ধের কারণে লোহিত সাগর ও সুয়েজ খালসহ উপসাগরীয় গুরুত্বপূর্ণ সামুদ্রিক রুটগুলো কার্যত বন্ধ। ফলে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন নিয়ে অনিশ্চয়তা তৈরি হয়েছে। পাশাপাশি সংঘাতের কারণে আকাশপথে চলাচল ব্যাহত হওয়ায় ইউরোপের বাজারে পণ্য পাঠানোর ক্ষেত্রে সংকটে পড়েছে দেশের পোশাক রফতানিকারকরা

আবার কেউ বিকল্প ও দীর্ঘ রুটে ঘুরে চলাচলের কারণে ভাড়া বাড়িয়েছে। এতে রফতানিকারকদের জন্য কনটেইনার নিশ্চিত করা কঠিন হয়ে পড়ছে, একই সঙ্গে বাড়ছে পরিবহন ব্যয় ও পণ্য পৌঁছানোর সময়। সংশ্লিষ্টরা বলছেন, মধ্যপ্রাচ্যের সংঘাত যদি দীর্ঘায়িত হয়, তবে তা শুধু জ্বালানি বাজারেই নয়, বৈশ্বিক সরবরাহ শৃঙ্খলেও বড় ধরনের চাপ তৈরি করতে পারে। বিশেষ করে দ্রুত সরবরাহনির্ভর ফ্যাশন শিল্পে এর প্রভাব পড়বে আরো বেশি।

বাংলাদেশী পোশাক প্রস্তুতকারক স্প্যারো গ্রুপের ব্যবস্থাপনা পরিচালক শোভন ইসলাম বণিক বার্তাকে বলেন, 'বাংলাদেশের তৈরি পোশাকের প্রায় ১০ শতাংশ আকাশপথে এবং ৪০-৫০ শতাংশ জাহাজে করে উপসাগরীয় রুটে পরিবহন করা হয়। এ রুট ব্যবহার করলে দ্রুত তুলনামূলক কম পড়ে। বাংলাদেশের অন্যতম রফতানি গন্তব্য যেহেতু ইউরোপ তাই এটি আমাদের জন্য অন্যতম প্রধান রুট। এর বাইরে আমরা যে বিকল্প ট্রানজিট সবচেয়ে বেশি ব্যবহার করতাম, তা হলো ভারতের ট্রানজিট সুবিধা। ট্রাকে করে পণ্য ভারতের বিমানবন্দরে পাঠিয়ে সেখান থেকে ট্রানজিট করা হতো। এটি আমাদের জন্য তুলনামূলকভাবে সাশ্রয়ী ছিল। কিন্তু অন্তর্বর্তী সরকারের সময় সে সুবিধা বন্ধ হয়ে যায়। এখন মধ্যপ্রাচ্যের সংঘাতের কারণে গালফ রুটও কার্যত বন্ধ হয়ে পড়েছে। এখন আমাদের কার্যত ভরসা প্যাসিফিক রুট। কিন্তু এ রুটে পরিবহন খরচ বেশি, সময়ও বেশি লাগে। এছাড়া উল্লেখযোগ্য পরিমাণ পণ্য এয়ার কার্গোতেও যায়। অনেক ক্রেতা নিজেদের খরচে দ্রুত চালান নিয়ে থাকেন। সেখানেও এখন বড় ধরনের বিঘ্ন তৈরি হয়েছে। সব মিলিয়ে এটি আমাদের জন্য একটি বড় বিপর্যয়।' দেশের পণ্য রফতানি খাত এরই মধ্যে ধারাবাহিক চাপের মুখে রয়েছে।

ছিল ৩ হাজার ১৯০ কোটি ৫৭ লাখ ৯০ হাজার ডলার। গত অর্ধবছরের একই সময়ে রফতানি হয় ৩ হাজার ২৯৪ কোটি ২৬ লাখ ৬০ হাজার ডলারের। এ হিসাবেই রফতানি কমেছে ৩ দশমিক ১৫ শতাংশ। মাসভিত্তিক পরিসংখ্যান পর্যালোচনায় দেখা যায়, চলতি ২০২৫-২৬ অর্ধবছরের প্রথম মাস জুলাইয়ে বিশ্ববাজারে পণ্য রফতানিতে প্রবৃদ্ধি হয়েছিল ২৪ দশমিক ৯০ শতাংশ। আগের অর্ধবছরের একই সময়ের তুলনায় ইতিবাচক প্রবৃদ্ধি। কিন্তু এর পরের সাত মাসে টানা নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি হয়েছে দেশের রফতানি খাতে। জানুয়ারিতে (২০২৬) নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি হয়েছে দশমিক ৫০ শতাংশ। ইপিবি কর্তৃক প্রকাশিত প্রতিবেদন অনুযায়ী সর্বশেষ ফেব্রুয়ারিতে নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি হয়েছে ১২ দশমিক শূন্য ৩ শতাংশ। এদিকে এরই মধ্যে ক্রয়দেশ কমে যাওয়ারও ইঙ্গিত দেখা গেছে রফতানি ঋণপত্রের বিপরীতে ব্যাক টু ব্যাক ঋণপত্র খোলা ও নিষ্পত্তিতে। ১ মার্চ বাংলাদেশ ব্যাংক প্রকাশিত উইকলি সিলেকটেড ইকোনমিক ইন্ডিকেটসের তথ্য অনুযায়ী, চলতি অর্ধবছরের প্রথম সাত মাসে (জুলাই-জানুয়ারি) গত অর্ধবছরের একই সময়ের তুলনায় ব্যাক টু ব্যাক ঋণপত্র খোলা কমেছে ১০ দশমিক ৬৯ শতাংশ ও নিষ্পত্তি কমেছে ৬ দশমিক ৭৯ শতাংশ।

রফতানিকারকরা বলছেন, ধারাবাহিকভাবে নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি নিয়ে আগে থেকেই দুশ্চিন্তায় ছিলেন তারা। এখন নতুন উদ্বেগের কারণ হয়েছে মধ্যপ্রাচ্যে সংঘাত। পরিস্থিতি শান্ত না হলে পণ্য পরিবহন খরচ বেড়ে যাওয়াসহ ভবিষ্যৎ ক্রয়দেশে নেতিবাচক প্রভাব পড়বে অবধারিতভাবে। সব মিলিয়ে আগামী দিনগুলোতে রফতানির গতিপ্রকৃতি নিয়ে চরম উৎকণ্ঠা প্রকাশ করেছেন সংশ্লিষ্ট খাতের নেতারা।

ভারত ও পাকিস্তানের একই পরিস্থিতি

নিজস্ব প্রতিবেদক ■

মধ্যপ্রাচ্যে চলমান যুদ্ধের প্রভাব পড়তে শুরু করেছে বাংলাদেশের তৈরি পোশাক খাতে। আকাশপথে চলাচল ব্যাপক আকারে বিঘ্ন হওয়ায় জরুরি চালান আটকে পড়েছে বিমানবন্দরে। যুদ্ধের কারণে লোহিত সাগর ও সুয়েজ খালসহ উপসাগরীয় গুরুত্বপূর্ণ সামুদ্রিক রুটগুলো কার্যত বন্ধ হয়ে যাওয়ায় সমুদ্রপথে পরিবহন নিয়েও অনিশ্চয়তা তৈরি হয়েছে। ফলে দেশে রফতানি আয়ের অন্যতম উৎস পোশাক খাতে চাপ বাড়ার আশঙ্কা করছেন খাতসংশ্লিষ্টরা। তারা বলছেন, মধ্যপ্রাচ্যের যুদ্ধ এখন শুধু আঞ্চলিক নিরাপত্তা নয়, বাংলাদেশের রফতানিমুখী শিল্পের জন্যও ঝুঁকি তৈরি করেছে। বিশেষ করে আট মাস ধরেই রফতানি খাত নেতিবাচক প্রবৃদ্ধির চাপে রয়েছে, তার মধ্যে নতুন এ পরিস্থিতি অতিরিক্ত চাপ সৃষ্টি করবে বলে মনে করছেন তারা।

দক্ষিণ এশিয়া বিশ্ব পোশাক উৎপাদনের একটি গুরুত্বপূর্ণ কেন্দ্র। বাংলাদেশ, ভারত ও পাকিস্তানের কারখানাগুলো থেকে ইউরোপের ফ্যাশন ব্র্যান্ডগুলোর জন্য নিয়মিত পোশাক সরবরাহ করা হয়। এসব পণ্যের একটি বড় অংশই জরুরি সরবরাহের ক্ষেত্রে আকাশপথে ইউরোপ ও অন্যান্য বাজারে পাঠানো হয়। কিন্তু বর্তমান পরিস্থিতিতে সে সরবরাহ শৃঙ্খলে বড় ধরনের বিঘ্ন তৈরি হয়েছে। সংঘাত শুরুর পর থেকে মধ্যপ্রাচ্যের বেশির ভাগ আকাশসীমা বন্ধ রয়েছে। ফলে বিশ্বের অন্যতম ব্যস্ত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর দুবাই কয়েক দিন কার্যত বন্ধ রাখতে বাধ্য হয়। পরিস্থিতির কারণে কাতার এয়ারওয়েজ, এমিরেটস ও ইত্তিহাদসহ উপসাগরীয় অঞ্চলের প্রধান বিমান সংস্থাগুলো বিপুলসংখ্যক যাত্রী ও

কার্গো ফ্লাইট বাতিল করে। আকাশপথে চলাচল ব্যাহত হওয়ায় ওই রুটে নির্ভরশীল পণ্য পরিবহন ব্যবস্থাতেও বড় ধরনের চাপ তৈরি হয়েছে। দক্ষিণ এশিয়া থেকে পণ্য পরিবহনে উপসাগরীয় অঞ্চলের এয়ারলাইনসগুলোর ওপর বড় ধরনের নির্ভরতা রয়েছে। যাত্রীবাহী বাণিজ্যিক ফ্লাইটের কার্গো হোল্ডের পাশাপাশি বিশেষায়িত মালবাহী উডোজাহাজের মাধ্যমেও বিপুল পরিমাণ পণ্য পরিবহন করা হয়। বাংলাদেশের মোট এয়ার কার্গোর অর্ধেকেরও বেশি উপসাগরীয় হাব হয়েই পরিবাহিত হয়। ভারতের ক্ষেত্রে এ হার প্রায় ৪১ শতাংশ। এর মধ্যে এমিরেটস ও কাতার এয়ারওয়েজ সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাহক। তাদের ফ্লাইট বাতিল হওয়ায় ইউরোপ ও অন্যান্য বাজারে পাঠানোর জন্য নির্ধারিত পোশাকের চালান এখন ঢাকাসহ দক্ষিণ এশিয়ার বিভিন্ন বিমানবন্দরে আটকে পড়েছে।

খাতসংশ্লিষ্টরা বলছেন, আকাশপথের পাশাপাশি সমুদ্রপথেও ঝুঁকি তৈরি হয়েছে। উপসাগরীয় রুটগুলো প্রায় বন্ধ হয়ে যাওয়ায় আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের গুরুত্বপূর্ণ এ রুটে অনিশ্চয়তা তৈরি হয়েছে। বাংলাদেশ থেকে ইউরোপগামী অধিকাংশ কনটেইনার জাহাজ সাধারণত লোহিত সাগর ও সুয়েজ খাল হয়ে যায়। কিন্তু মধ্যপ্রাচ্যে সংঘাত ছড়িয়ে পড়ায় ওই অঞ্চলের সামুদ্রিক রুটগুলো ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে এবং অনেক ক্ষেত্রে কার্যত বন্ধ হয়ে পড়েছে। ফলে জাহাজগুলোকে বিকল্প পথে ঘুরে চলাচল করতে হচ্ছে। এরই মধ্যে নিরাপত্তা ঝুঁকি, বীমা ব্যয় বৃদ্ধি এবং সময়সূচি অনিশ্চিত হয়ে পড়ায় অনেক শিপিং লাইন নতুন বুকিং নিতে সতর্ক অবস্থান নিয়েছে; কেউ কেউ সাময়িকভাবে বুকিং স্থগিত করেছে, এরপর ৯ পৃষ্ঠা ৯ কলাম ৪



মধ্যপ্রাচ্য যুদ্ধের কারণে লোহিত সাগর ও সুয়েজ খালসহ উপসাগরীয় গুরুত্বপূর্ণ সামুদ্রিক রুটগুলো কার্যত বন্ধ। ফলে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন নিয়ে অনিশ্চয়তা তৈরি হয়েছে। পাশাপাশি সংঘাতের কারণে আকাশপথে চলাচল ব্যাহত হওয়ায় ইউরোপের বাজারে পণ্য পাঠানোর ক্ষেত্রে সংকটে পড়েছে দেশের পোশাক রফতানিকারকরা

আবার কেউ বিকল্প ও দীর্ঘ রুটে ঘুরে চলাচলের কারণে ভাড়া বাড়িয়েছে। এতে রফতানিকারকদের জন্য কনটেইনার নিশ্চিত করা কঠিন হয়ে পড়েছে, একই সঙ্গে বাড়ছে পরিবহন ব্যয় ও পণ্য পৌঁছানোর সময়। সংশ্লিষ্টরা বলছেন, মধ্যপ্রাচ্যের সংঘাত যদি দীর্ঘায়িত হয়, তবে তা শুধু জ্বালানি বাজারেই নয়, বৈশ্বিক সরবরাহ শৃঙ্খলেও বড় ধরনের চাপ তৈরি করতে পারে। বিশেষ করে দ্রুত সরবরাহনির্ভর ফ্যাশন শিল্পে এর প্রভাব পড়বে আরো বেশি।

বাংলাদেশী পোশাক প্রস্তুতকারক স্প্যারো গ্রুপের ব্যবস্থাপনা পরিচালক শোভন ইসলাম বণিক বার্তাকে বলেন, 'বাংলাদেশের তৈরি পোশাকের প্রায় ১০ শতাংশ আকাশপথে এবং ৪০-৫০ শতাংশ জাহাজে করে উপসাগরীয় রুটে পরিবহন করা হয়। এ রুট ব্যবহার করলে দূরত্ব তুলনামূলক কম পড়ে। বাংলাদেশের অন্যতম রফতানি গন্তব্য যেহেতু ইউরোপ তাই এটি আমাদের জন্য অন্যতম প্রধান রুট। এর বাইরে আমরা যে বিকল্প ট্রানজিট সবচেয়ে বেশি ব্যবহার করতাম, তা হলো ভারতের ট্রানজিট সুবিধা। ট্রাকে করে পণ্য ভারতের বিমানবন্দরে পাঠিয়ে সেখান থেকে ট্রানজিট করা হতো। এটি আমাদের জন্য তুলনামূলকভাবে সাশ্রয়ী ছিল। কিন্তু অন্তর্বর্তী সরকারের সময় সে সুবিধা বন্ধ হয়ে যায়। এখন মধ্যপ্রাচ্যের সংঘাতের কারণে গালফ রুটও কার্যত বন্ধ হয়ে পড়েছে। এখন আমাদের কার্যত ভরসা প্যাসিফিক রুট। কিন্তু এ রুটে পরিবহন খরচ বেশি, সময়ও বেশি লাগে। এছাড়া উল্লেখযোগ্য পরিমাণ পণ্য এয়ার কার্গোতেও যায়। অনেক ক্রেতা নিজেদের খরচে দ্রুত চালান নিয়ে থাকেন। সেখানেও এখন বড় ধরনের বিঘ্ন তৈরি হয়েছে। সব মিলিয়ে এটি আমাদের জন্য একটি বড় বিপর্যয়।'

দেশের পণ্য রফতানি খাত এরই মধ্যে ধারাবাহিক চাপের মুখে রয়েছে। চলতি অর্ধবছরের প্রথম আট মাসে (জুলাই-ফেব্রুয়ারি) গত অর্ধবছরের একই সময়ের তুলনায় বিশ্ববাজারে বাংলাদেশের পণ্য রফতানি কমেছে ৩ দশমিক ১৫ শতাংশ। এ সময়ে তৈরি পোশাক (আরএমজি) রফতানি হয়েছে ২ হাজার ৫৭৯ কোটি ৬১ লাখ ৩০ হাজার ডলারের, যা আগের বর্ষের একই সময়ের তুলনায় ৩ দশমিক ৭৩ শতাংশ কম। চলতি মাসে রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি) প্রকাশিত প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে।

ইপিবির তথ্য অনুযায়ী, চলতি অর্ধবছরের আট মাসে পণ্য রফতানির অর্থমূল্য

ছিল ৩ হাজার ১৯০ কোটি ৫৭ লাখ ৯০ হাজার ডলার। গত অর্ধবছরের একই সময়ে রফতানি হয় ৩ হাজার ২৯৪ কোটি ২৬ লাখ ৬০ হাজার ডলারের। এ হিসাবেই রফতানি কমেছে ৩ দশমিক ১৫ শতাংশ। মাসভিত্তিক পরিসংখ্যান পর্যালোচনায় দেখা যায়, চলতি ২০২৫-২৬ অর্ধবছরের প্রথম মাস জুলাইয়ে বিশ্ববাজারে পণ্য রফতানিতে প্রবৃদ্ধি হয়েছিল ২৪ দশমিক ৯০ শতাংশ। আগের অর্ধবছরের একই সময়ের তুলনায় ইতিবাচক প্রবৃদ্ধি। কিন্তু এর পরের সাত মাসে টানা নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি হয়েছে দেশের রফতানি খাতে। জানুয়ারিতে (২০২৬) নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি হয়েছে দশমিক ৫০ শতাংশ। ইপিবি কর্তৃক প্রকাশিত প্রতিবেদন অনুযায়ী সর্বশেষ ফেব্রুয়ারিতে নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি হয়েছে ১২ দশমিক শূন্য ৩ শতাংশ। এদিকে এরই মধ্যে ক্রয়দেশ কমে যাওয়ারও ইঙ্গিত দেখা গেছে রফতানি ঋণপত্রের বিপরীতে ব্যাক টু ব্যাক ঋণপত্র খোলা ও নিষ্পত্তিতে। ১ মার্চ বাংলাদেশ ব্যাংক প্রকাশিত উইকলি সিলেকটেড ইকোনমিক ইন্ডিকেস্টের তথ্য অনুযায়ী, চলতি অর্ধবছরের প্রথম সাত মাসে (জুলাই-জানুয়ারি) গত অর্ধবছরের একই সময়ের তুলনায় ব্যাক টু ব্যাক ঋণপত্র খোলা কমেছে ১০ দশমিক ৬৯ শতাংশ ও নিষ্পত্তি কমেছে ৬ দশমিক ৭৯ শতাংশ।

রফতানিকারকরা বলছেন, ধারাবাহিকভাবে নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি নিয়ে আগে থেকেই দুশ্চিন্তায় ছিলেন তারা। এখন নতুন উদ্বেগের কারণ হয়েছে মধ্যপ্রাচ্যে সংঘাত। পরিস্থিতি শান্ত না হলে পণ্য পরিবহন খরচ বেড়ে যাওয়াসহ ভবিষ্যৎ ক্রয়দেশে নেতিবাচক প্রভাব পড়বে অবধারিতভাবে। সব মিলিয়ে আগামী দিনগুলোতে রফতানির গতিপ্রকৃতি নিয়ে চরম উৎকর্ষা প্রকাশ করেছেন সংশ্লিষ্ট খাতের নেতারা।

এ বিষয়ে বাংলাদেশ নিটওয়ার ম্যানুফ্যাকচারার্স অ্যান্ড এক্সপোর্টার্স অ্যাসোসিয়েশনের (বিকেএমইএ) সভাপতি মোহাম্মদ হাতেম বণিক বার্তাকে বলেন, 'উদ্ভূত পরিস্থিতিতে সমস্যা ঘনীভূত হবে তো বটেই। রেড সির কারণেই এখন সুয়েজ খাল দিয়ে যাতায়াত বন্ধ হয়েছে। এর আগেও একবার এ পরিস্থিতি দেখা দিয়েছিল। তখন কেপটাউন দিয়ে ভারত সাগর হয়ে আটলান্টিক হয়ে ঘুরে যেতে হতো। ওই সময়ে ফ্রাইট চার্জ (পরিবহন খরচ) বেড়ে গিয়েছিল বহুগুণ। এখনো সে আশঙ্কা রয়েছে।'

