

01 AUG 2026

Logistics woes stand in way of Ctg export hub

Economic, free trade zones, terminals, deep-sea port are reshaping region

MOHAMMAD SUMAN

Bangladesh is betting on the Chattogram coast to power its next phase of export-led growth, with a wave of public and private investment reshaping the region into the country's largest industrial corridor.

Once centred around Dhaka and Gazipur, industrialisation is now spreading across the two banks of the Karnaphuli and the coastal belt from Patenga and Anwara to Mirsharai and Matarbari.

While efforts are underway to attract more investment by expanding port operations, experts say the region continues to face broader infrastructure and logistics challenges, including poor road and rail connectivity, limited multimodal transport, inadequate logistics infrastructure and delays in completing supporting projects.

Government plans envision Chattogram as an integrated industrial-export corridor by 2031, supporting Bangladesh's ambition to raise annual exports to more than \$110 billion by then and over \$300 billion by 2041.

That vision runs through the Perspective Plan of Bangladesh 2021-2041, the Export Policy 2024-27, and the development blueprints of the Bangladesh Economic Zones Authority (BEZA), Bangladesh Export Processing Zones Authority (BEPZA), and Chittagong Port Authority (CPA).



Logistics woes stand in way of Ctg export hub

FROM PAGE 1

The Export Policy has set an interim export target of \$67 billion for FY2026-27, but the longer-term strategy hinges on building a seamless production ecosystem where imported raw materials move quickly from port to factory and finished goods flow back to the port for export.

Economists and business leaders say the challenge now is no longer attracting factories alone, but ensuring the logistics system can keep pace.

"If industrial expansion continues to outpace logistics development, Bangladesh's next major economic challenge will not be production capacity, it will be logistics bottlenecks," said Dr Moinul Islam, former professor of economics at the University of Chittagong.

Once dominated by the Chattogram EPZ and Karnaphuli EPZ, the region has evolved into Bangladesh's most diversified manufacturing base.

According to BEPZA, Chattogram EPZ has exported more than \$47 billion worth of goods since its establishment in 1983, while Karnaphuli EPZ has contributed nearly \$14 billion since 2006.

In FY2024-25, Bangladesh's eight EPZs and the BEPZA Economic Zone exported \$8.22 billion, with industries in the Chattogram region accounting for the largest share.

Outside the EPZs, Chattogram has also emerged as one of the country's largest industrial clusters. Data from garment and knitwear exporters' bodies and other associations suggest the region hosts around 350 to 400 export-oriented garment factories and more than 1,200 to 1,500 medium and large industrial establishments engaged in steel, cement, shipbuilding, textiles, cables, plastics, edible oil, pharmaceuticals, paper and food processing.

Combined, industries in the EPZs, the Korean EPZ and other export-oriented factories generate an estimated \$15 billion to \$18 billion in annual exports, roughly one-third of Bangladesh's total export earnings, data from BEPZA and exporters' associations showed.

150KM CORRIDOR IN THE MAKING

At the centre of the transformation is a nearly 150-kilometre industrial belt stretching from Mirsharai to Matarbari — an unprecedented concentration of industry along the

trade zone in Anwara, designed not only for manufacturing but also for international warehousing, re-export, value addition and regional logistics services. Another free trade zone is planned around the upcoming Matarbari Deep-Sea Port.

Industrial expansion in Anwara is already moving beyond the government-planned CEIZ and proposed free trade zone. Anticipating the area's emergence as a major manufacturing and logistics hub, private investors have begun acquiring land for factories and industrial facilities.

BOTTLENECKS

- Karnaphuli Tunnel's feeder roads incomplete
- Dhaka-Ctg highway upgrade still underway
- Freight still road-heavy
- Rail-based container transport limited
- No integrated truck terminals or logistics parks
- Rising truck traffic risks congestion and higher costs

The Karnaphuli Tunnel, together with the CEIZ project, has boosted investor confidence and accelerated private investment on the southern bank of the Karnaphuli.

"Around 100 small and large enterprises have already purchased land in Anwara outside the designated economic zone to develop manufacturing units and other industrial ventures," Mohammad Mohsin Ul Alam Swapan, vice-president of the Chittagong Chamber of Commerce and Industry (CCCI), told The Daily Star.

"The growing private-sector response reflects strong business confidence in Anwara's long-term potential as a major industrial, logistics and export hub."

The government also plans to build a 150-kilometre coastal marine drive along the same shoreline, a project that could further strengthen connectivity across what is fast emerging as the country's largest economic corridor.

Chattogram Port.

According to the port authority, the country's busiest seaport handled a record 34 lakh TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit containers), 13.8 lakh tonnes of cargo and 4,324 vessels in FY26. It now processes around 92 percent of Bangladesh's seaborne trade and 98 percent of containerised cargo.

But its annual container handling capacity stands at only around 37 lakh TEUs, meaning utilisation has already reached about 95 percent, above the level at which ports often begin to face vessel delays, yard congestion and rising logistics costs.

To ease the pressure, the government is relying on several major projects.

The Bay Terminal is expected to add around 30 lakh TEUs of annual handling capacity and accommodate larger mother vessels carrying 8,000 to 12,000 TEUs, reducing Bangladesh's dependence on transshipment through Singapore, Colombo and Port Klang.

The proposed Laldia Container Terminal would add another 8,00,000 to 9,00,000 TEUs, potentially lifting Chattogram Port's capacity to around 75 lakh to 76 lakh TEUs.

Meanwhile, the Matarbari Deep-Sea Port, under construction in Cox's Bazar, will feature a 16-metre-deep navigation channel capable of handling large ocean-going vessels of up to 80,000 deadweight tonnes. Its first phase is expected to become operational around 2029-30.

BOTTLENECKS BEYOND PORT

Experts, however, say expanding port capacity alone will not be enough.

The Karnaphuli Tunnel has created direct road connectivity between Chattogram city and Anwara, the China Economic Zone, the Korean EPZ, the Bay Terminal and Matarbari, laying the foundation for industrial expansion south of the Karnaphuli. But many connecting roads and internal transport networks around the tunnel remain incomplete.

Likewise, although plans are underway to upgrade the Dhaka-Chattogram highway into a controlled six-lane expressway, freight transport still depends heavily on roads. Rail-based container transport remains limited, and Bangladesh still lacks integrated truck terminals, freight villages and large logistics parks around the port.

As industrial production expands, thousands more container trucks will enter and leave Chattogram every

ensuring the logistics system can keep pace.

"If industrial expansion continues to outpace logistics development, Bangladesh's next major economic challenge will not be production capacity, it will be logistics bottlenecks," said Dr Moinul Islam, former professor of economics at the University of Chittagong.

Once dominated by the Chattogram EPZ and Karnaphuli EPZ, the region has evolved into Bangladesh's most diversified manufacturing base.

According to BEPZA, Chattogram EPZ has exported more than \$47 billion worth of goods since its establishment in 1983, while Karnaphuli EPZ has contributed nearly \$14 billion since 2006.

In FY2024-25, Bangladesh's eight EPZs and the BEPZA Economic Zone exported \$8.22 billion, with industries in the Chattogram region accounting for the largest share.

Outside the EPZs, Chattogram has also emerged as one of the country's largest industrial clusters. Data from garment and knitwear exporters' bodies and other associations suggest the region hosts around 350 to 400 export-oriented garment factories and more than 1,200 to 1,500 medium and large industrial establishments engaged in steel, cement, shipbuilding, textiles, cables, plastics, edible oil, pharmaceuticals, paper and food processing.

Combined, industries in the EPZs, the Korean EPZ and other export-oriented factories generate an estimated \$15 billion to \$18 billion in annual exports, roughly one-third of Bangladesh's total export earnings, data from BEPZA and exporters' associations showed.

150KM CORRIDOR IN THE MAKING

At the centre of the transformation is a nearly 150-kilometre industrial belt stretching from Mirsharai to Matarbari — an unprecedented concentration of industry along the Chattogram coast.

The National Special Economic Zone (NSEZ), formerly the Mirsharai Economic Zone, is the country's largest planned industrial hub. Spread across parts of Mirsharai and Sitakunda in Chattogram and Sonagazi in Feni, the zone is being developed by BEZA over nearly 30,000 acres, with long-term plans for 400 to 500 industries.

Further south, the China Economic and Industrial Zone (CEIZ) in Anwara is expected to attract around \$1.5 billion in foreign investment and create employment for nearly 2,00,000 people.

The government has also approved Bangladesh's first free

hub, private investors have begun acquiring land for factories and industrial facilities.

BOTTLENECKS

- **Karnaphuli Tunnel's feeder roads incomplete**
- **Dhaka-Ctg highway upgrade still underway**
- **Freight still road-heavy**
- **Rail-based container transport limited**
- **No integrated truck terminals or logistics parks**
- **Rising truck traffic risks congestion and higher costs**

The Karnaphuli Tunnel, together with the CEIZ project, has boosted investor confidence and accelerated private investment on the southern bank of the Karnaphuli.

"Around 100 small and large enterprises have already purchased land in Anwara outside the designated economic zone to develop manufacturing units and other industrial ventures," Mohammad Mohsin Ul Alam Swapan, vice-president of the Chittagong Chamber of Commerce and Industry (CCCI), told The Daily Star.

"The growing private-sector response reflects strong business confidence in Anwara's long-term potential as a major industrial, logistics and export hub."

The government also plans to build a 150-kilometre coastal marine drive along the same shoreline, a project that could further strengthen connectivity across what is fast emerging as the country's largest economic corridor.

PORT UNDER PRESSURE

Chattogram's geographical advantage is central to the government's export strategy. It combines the country's largest seaport, international airport, industrial zones and manufacturing base within a single corridor.

"Geography has already given Chattogram a competitive edge," said M Masrur Reaz, chairman and chief executive officer of Policy Exchange Bangladesh. "The challenge now is institutional efficiency. If transport, customs, ports and logistics are not modernised together, higher industrial investment alone will not translate into globally competitive exports."

That challenge is already visible at

lakh TEUs, meaning utilisation has already reached about 95 percent, above the level at which ports often begin to face vessel delays, yard congestion and rising logistics costs.

To ease the pressure, the government is relying on several major projects.

The Bay Terminal is expected to add around 30 lakh TEUs of annual handling capacity and accommodate larger mother vessels carrying 8,000 to 12,000 TEUs, reducing Bangladesh's dependence on transshipment through Singapore, Colombo and Port Klang.

The proposed Laldia Container Terminal would add another 8,00,000 to 9,00,000 TEUs, potentially lifting Chattogram Port's capacity to around 75 lakh to 76 lakh TEUs.

Meanwhile, the Matarbari Deep-Sea Port, under construction in Cox's Bazar, will feature a 16-metre-deep navigation channel capable of handling large ocean-going vessels of up to 80,000 deadweight tonnes. Its first phase is expected to become operational around 2029-30.

BOTTLENECKS BEYOND PORT

Experts, however, say expanding port capacity alone will not be enough.

The Karnaphuli Tunnel has created direct road connectivity between Chattogram city and Anwara, the China Economic Zone, the Korean EPZ, the Bay Terminal and Matarbari, laying the foundation for industrial expansion south of the Karnaphuli. But many connecting roads and internal transport networks around the tunnel remain incomplete.

Likewise, although plans are underway to upgrade the Dhaka-Chattogram highway into a controlled six-lane expressway, freight transport still depends heavily on roads. Rail-based container transport remains limited, and Bangladesh still lacks integrated truck terminals, freight villages and large logistics parks around the port.

As industrial production expands, thousands more container trucks will enter and leave Chattogram every day. Without adequate truck holding yards and multimodal logistics facilities, congestion and transport costs could rise sharply even if port capacity increases.

"Bangladesh is entering a new phase of industrialisation, and logistics must be treated as a national competitiveness issue," said Mohammed Amirul Haque, president of CCCI.

"Timely completion of the Bay Terminal, Matarbari Port, logistics parks, customs digitalisation and better road and rail connectivity will determine whether exporters can fully benefit from the country's growing manufacturing base."



01 AUG 2026

Export freight costs double, lead time rises as shipping lines trim Bangladesh bookings

ROUGH WATERS FOR EXPORTERS



IMPACTS ON SHIPPING

- Container bookings down from 2,000 to 1,500
- Container space takes up to 2 weeks to secure
- DDP exporters bear biggest financial impact
- US freight rate jumps from \$5,000 to \$11,400
- Germany freight rises from \$2,500 to \$6,000

IMPACTS ON TRADE

- Exporters may have to switch to costly air freight
- Delays risk buyer confidence and future orders
- Higher export costs, longer transit times
- Buyers may shift to rival sourcing countries

TBS Insights by
IPDC
FINANCE

EXPORT - BANGLADESH

REYAD HOSSAIN

Shipping companies have sharply reduced bookings for export containers from Bangladesh, creating fresh uncertainty for exporters and freight forwarders.

Representatives of importers, buying houses, shipping agents, and exporters said even when bookings are accepted, lead times have increased by up to three weeks in some cases, while freight rates have more than doubled. Freight to the USA has jumped from \$4,500 per container a month ago to more than \$11,000.

They alleged that shipping companies – also known as mainline operators (MLOs) – are deliberately creating an artificial shortage of container space to drive up freight rates.

Industry insiders warn that if the situation continues, exporters may have to switch to air freight, driving up logistics costs further. Over time, the added burden could fall on exporters and erode Bangladesh's competitiveness by prompting buyers to shift orders elsewhere.

MLO representatives, however, say the disruption is caused by shipping disruptions linked to tensions in the Middle East. Exceptionally strong demand from China is also leaving fewer booking slots for other countries, including Bangladesh, they add.

The major MLOs serving Bangladesh include Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA CGM, Hapag-Lloyd, COSCO, Evergreen Line, and OOCL.

DDP exporter suffering directly

The crisis is hitting exporters shipping under

Delivered Duty Paid (DDP) terms directly as they bear freight costs until goods reach buyers' warehouses. Those exporting under Free on Board (FOB) terms are less directly affected because overseas buyers pay the ocean freight.

Shovon Islam, managing director of Sparrow Group, a leading garment exporter that ships under DDP, said most Bangladeshi exporters shipping under such terms are facing challenges.

"We are struggling to secure bookings for US-bound containers and are having to pay significantly higher freight rates," he told The Business Standard.

"Delayed shipments damages reputation and increases the risk of losing future orders. Besides, higher freight costs are pushing up our production costs," he said.

Neither the Bangladesh | SEE PAGE 2 COL 3



Export freight costs double, lead time rises as shipping lines

CONTINUED FROM PAGE 1

Garment Manufacturers and Exporters Association nor the Bangladesh Knitwear Manufacturers and Exporters Association has data on how many Bangladeshi exporters use the DDP model.

Freight cost doubles in a month

The Dhaka liaison office of US-based buying house Liang Fashion has spent nearly two weeks trying to secure bookings for 10 garment-laden containers bound for the US, despite approaching several MLOs, including Hapag-Lloyd and MSC.

Last week, the MSC informed the company by email: "Sorry we are unable to accept your booking currently. Our vessels have been fully booked for the next few weeks."

A senior Liang Fashion official, speaking on condition of anonymity, said the company eventually had to accept sharply higher freight rates for its 10 containers to secure space.

"Freight to New York has jumped from \$4,500-\$5,000 per container a month ago to as much as \$11,400," he said. "Our containers will reach buyers two to three weeks late. That could hurt future orders, while our logistics costs are also rising."

He said most container shipments from Bangladesh to the US and Europe are facing booking delays and exorbitant freight rates.

Kabir Ahmed, managing director of Conveyor Logistics, said freight to Hamburg, Germany, has risen from about

\$2,500 a month ago to nearly \$6,000 per container.

Kazi Iftequer Hossain, former president of the Bangladesh Garment Buying House Association, warned that the disruption could further weaken Bangladesh's exports.

"Bangladesh's exports are already under pressure. This latest crisis will further lengthen container transit times, hurting the country's export competitiveness," he said.

No industry body, however, could provide data on the number of exporters or containers affected, or the additional costs incurred.

Finger pointed at MLOs

Conveyor Logistics MD Kabir Ahmed alleged that MLOs have created an artificial shortage. "We believe they are acting in concert to reduce booking and drive up freight rates."

A senior executive at a Bangladesh-based shipping agency, speaking on condition of anonymity, echoed the claim. "Whenever the MLOs want to raise freight rates, they create this kind of artificial shortage," he told TBS.

Other industry insiders said container bookings from China have surged in recent weeks, prompting shipping lines to allocate more capacity there.

They explained that Bangladesh does not typically receive direct calls from mother vessels, and export containers are first shipped by feeder vessels to transshipment hubs such as

Colombo, Port Klang, and Singapore, where they are transferred to larger vessels bound for Europe and North America.

With more capacity being allocated to Chinese cargo, less space is available for containers from Bangladesh and other countries at these hubs. As a result, MLOs have reduced booking allocations from Chattogram.

Industry sources alleged that shipping lines are prioritising Chinese cargo because it generates higher returns, leaving fewer slots for Bangladesh and other countries.

MLOs deny allegations

A senior MSC official in Dhaka, speaking on condition of anonymity, acknowledged that booking allocations for Bangladesh had reduced, but said the cut was modest. "If we previously accepted bookings for around 2,000 containers, we are now taking about 1,500."

He said the disruption is caused by the conflict in the Middle East and continued disruptions in the Red Sea. "This is not a Bangladesh-specific problem; it is affecting global shipping."

The official also admitted that shipping lines are allocating more capacity to China because it is commercially more attractive. "Cargo from Bangladesh must first be transported by feeder vessels to transshipment ports, where additional loading, storage and handling costs are incurred. Those costs do not apply to cargo shipped directly from China," he said.

A senior official at Hapag-Lloyd's Bangladesh office also confirmed that freight rates from Bangladesh had surged because of the shortage of shipping space.

Crisis could worsen, adding pressure on exporters

Stakeholders warn the container space shortage could worsen in the coming months. While DDP exporters are bearing the immediate impact, they said even FOB exporters could eventually face pressure as higher logistics costs ripple through the supply chain.

A senior Hapag-Lloyd official in Bangladesh said the shortage is likely to intensify.

"If the situation worsens, we will have to revise our freight quotations. Eventually, part of the additional cost could be passed on to factories," he said.

Kabir Ahmed said exporters could increasingly be forced to use air freight, further raising costs.

A senior executive at a Dhaka-based buying house said sustained increases in freight costs would ultimately be passed on to suppliers. "We cannot absorb these additional costs indefinitely. Eventually, they will have to be reflected in product prices," he said.

He warned that if Bangladeshi exporters are unwilling or unable to absorb the higher shipping costs, international buyers could shift orders to competing sourcing destinations.

রপ্তানিতে মন্দায়ও উচ্চাকাঙ্ক্ষী লক্ষ্যমাত্রা, অর্জন নিয়ে সংশয়

বড় বাধা জ্বালানি সংকট

রেজাউল রেজা »

দেশের রপ্তানি আয় নেতিবাচক ধারায় থাকলেও চলতি অর্থবছর ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির প্রত্যাশা করছে সরকার। গত ২০২৫-২৬ অর্থবছরে পণ্য রপ্তানি করে যেখানে আয় হয়েছে ৪৮ বিলিয়ন মার্কিন ডলার, সেখানে চলতি ২০২৬-২৭ অর্থবছরের জন্য লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে ৫৫ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলার। আর সেবা খাত মিলিয়ে লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে মোট ৬৩ দশমিক ৪ বিলিয়ন ডলার। নানা প্রতিবন্ধকতা থাকলেও ব্যবসা সহায়ক পরিবেশ তৈরি, ব্যবসা সহজ করা এবং রপ্তানি বাজারগুলোর সঙ্গে দ্বিপাক্ষীয় সহযোগিতার মাধ্যমে এ লক্ষ্যমাত্রা অর্জন সম্ভব হবে বলে মনে করছে সরকার। কিন্তু রপ্তানিকারকরা বলছেন, জ্বালানির ঘাটতিসহ দেশে বিদ্যমান নানা সংকট এবং বৈশ্বিক অনিশ্চয়তায় ভালো নেই রপ্তানি খাত। রপ্তানির গতি ধরে রাখাই এখন চ্যালেঞ্জিং হয়ে পড়েছে। এমন পরিস্থিতিতে রপ্তানি হঠাৎ অনেকখানি বৃদ্ধি পাবে—এমন সম্ভাবনা দেখছেন না তারা। বিশেষজ্ঞরাও মনে করছেন, বাস্তবতার নিরিখে ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির উচ্চাকাঙ্ক্ষী লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করা দুর্কর হবে। গত ২৬ জুলাই সচিবালয়ে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সম্মেলন কক্ষে ২০২৬-২৭ অর্থবছরের রপ্তানি

আগের চেয়ে চলতি
অর্থবছর ৭.২ বিলিয়ন
ডলার বেশি পণ্য
রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা
নির্ধারণ



বর্তমানে শিল্প-কারখানাগুলো জ্বালানি সংকটে ধুকছে। রপ্তানির প্রধান বাজারগুলোতে চাহিদার সংকোচন ঘটেছে। এমন বাস্তবতায় রপ্তানি আয় ১৫ শতাংশের প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা বাস্তবতাবিবর্তিত

অধ্যাপক মোস্তাফিজুর রহমান
সম্মাননীয় ফেলো, সিপিডি

লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ বিষয়ক সভা শেষে বাণিজ্যমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুজাদ্দির জানান, চলতি অর্থবছরে পণ্য ও সেবা মিলিয়ে মোট রপ্তানি আয় ৬৩ দশমিক ৪ বিলিয়ন ডলার নির্ধারণ করা হয়েছে। এর মধ্যে পণ্য রপ্তানি থেকে ৫৫ দশমিক ২ বিলিয়ন এবং সেবা রপ্তানি থেকে ৮ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলার আয়ের লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে। এর

- ১ সদ্য সমাপ্ত অর্থবছরে লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হয়নি, আগের অর্থবছরের চেয়েও কম আয় হয়েছে
- ২ প্রধান রপ্তানি খাত পোশাক শিল্পের উদ্যোক্তারা বড় প্রবৃদ্ধির সম্ভাবনা দেখছেন না



বর্তমানে জ্বালানি সংকট তীব্র হওয়ায় উৎপাদন ৩০ থেকে ৪০ শতাংশ কমে গেছে। সরকার রপ্তানি আয় ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা ধরলেও ১০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জনই কঠিন হবে

মাহমুদ হাসান খান
সভাপতি, বিজিএমইএ

আগে সদ্য বিদায়ী ২০২৫-২৬ অর্থবছরের জন্য সাড়ে ৬৩ বিলিয়ন ডলারের পণ্য ও সেবা রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল। অথচ অর্থবছর শেষে যা অর্জন করা যায়নি। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) পরিসংখ্যান

» এরপর পৃষ্ঠা ২ » কলাম ১

» শেষ পৃষ্ঠার পর

পর্যালোচনা করে দেখে গেছে, ২০২৫-২৬ অর্থবছরের বেশিরভাগ সময়ই রপ্তানি আয় নেতিবাচক ধারা ছিল। সদ্য সমাপ্ত এ অর্থবছরে দেশের পণ্য রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জন দূরে থাক আগের অর্থবছরের আয়কেও ছুঁতে পারেনি। গত জুন মাসে ২৫ দশমিক ৯১ শতাংশ বেশি রপ্তানির পরও ঋণাত্মক প্রবৃদ্ধি নিয়ে শেষ হয় বিদায়ী অর্থবছর। ২০২৫-২৬ অর্থবছরে পণ্য রপ্তানি আয় আগের বছরের তুলনায় শূন্য দশমিক ৫৮ শতাংশ কমে দাঁড়ায় ৪৮ বিলিয়ন ডলারে। যেখানে পণ্য রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৫৫ বিলিয়ন ডলার। অর্থাৎ লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে ৭ বিলিয়ন ডলার কম আয় হয়েছে। এমন প্রেক্ষাপটে চলতি অর্থবছরের জন্য ৫৫ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলারের পণ্য রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে সরকার, যা গত অর্থবছরের রপ্তানি আয়ের চেয়ে ৭ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলার বেশি। অভ্যন্তরীণ ও বৈশ্বিক নানামুখী সংকটে রপ্তানি আয়ের এত বড় প্রবৃদ্ধি অর্জন করা কঠিন হবে বলে মনে করছেন বিশেষজ্ঞরা। এ বিষয়ে বেসরকারি গবেষণা প্রতিষ্ঠান সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগের (সিপিডি) সম্মাননীয় ফেলো অধ্যাপক মোস্তাফিজুর রহমান কালবেলাকে বলেন, গত অর্থবছর রপ্তানি আয় ঋণাত্মক প্রবৃদ্ধি নিয়ে শেষ হয়েছে। বর্তমানে শিল্প-কারখানাগুলো জ্বালানি সংকটে ধুকছে। বিনিয়োগেও চাপুলা নেই। অন্যদিকে বৈশ্বিক অস্থিরতা কাটেনি। রপ্তানির প্রধান বাজারগুলোতে চাহিদার সংকোচন ঘটেছে। এমন বাস্তবতায় রপ্তানি আয় ১৫ শতাংশের প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা 'বাস্তবতাবিবর্তিত', এটি অর্জন করা দুর্কর হবে। বাণিজ্যমন্ত্রী জানিয়েছেন, ব্যবসা-সহায়ক পরিবেশ, ব্যবসা সহজ করা এবং রপ্তানি গন্তব্যের দেশের সঙ্গে দ্বিপাক্ষীয় সহযোগিতার মাধ্যমে রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হবে। তিনি জানান, এ বছর বেশ কয়েকটি দেশের সঙ্গে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তি স্বাক্ষর হবে। আরও

দেশের রপ্তানি আয়ের ৮৫ শতাংশই আসে পোশাক খাত থেকে। গত অর্থবছরে তৈরি ও নিট পোশাক দুই খাতেই রপ্তানি আয় কমেছে। এ খাতসংশ্লিষ্টরা বলেন, শুধু আগের বছরের প্রবৃদ্ধির ধারাবাহিকতা ধরে একটি বড় লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করলেই হবে না। বৈশ্বিক চাহিদা, বাংলাদেশের বাজার অংশীদারত্ব, আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের প্রবণতা ও প্রতিযোগী দেশগুলোর অবস্থান—এসব বিষয়ও বিবেচনায় নিতে হবে।

এ বিষয়ে তৈরি পোশাক শিল্প মালিকদের সংগঠন বাংলাদেশ তৈরি পোশাক প্রস্তুত ও রপ্তানিকারক সমিতির (বিজিএমইএ) সভাপতি মাহমুদ হাসান খান বলেন, বর্তমানে বড় সমস্যা জ্বালানি সংকট। সম্প্রতি এটা তীব্র আকার ধারণ করায় উৎপাদন মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত, ৩০ থেকে ৪০ শতাংশ কমে গেছে। সরকার রপ্তানি আয় ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করলেও জ্বালানি পরিস্থিতি ঠিকঠাক থাকলে আমাদের পক্ষ থেকে ১০ শতাংশের কথা বলেছিলাম। এই ১০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জন করাই কঠিন হবে।

এ লক্ষ্যমাত্রা 'বাস্তবসম্মত' নয় বলে মনে করছেন বাংলাদেশ নিট পোশাক প্রস্তুত ও রপ্তানিকারক সমিতির (বিজিএমইএ) সভাপতি মোহাম্মদ হাতেম। তিনি বলেন, সদ্য সমাপ্ত অর্থবছরে যেখানে রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়নি, গত এক বছরের মধ্যে প্রায় ১০ মাসই কমেছে। সেখানে এমন কিছু ঘটেনি যে, এক লাফে রপ্তানি ১৫ শতাংশ বেড়ে যাবে। গ্যাস সংকটে অর্থবছরের শুরুতেই বিশাল উৎপাদন ঘাটতি দেখা দিচ্ছে। বিশ্ববাজারে রপ্তানি আদেশ কম এবং দেশের অনেক কারখানা বন্ধ হয়ে যাচ্ছে; এই পরিস্থিতিতে ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জন অসম্ভব; ৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হওয়াও অনেক বড় বিষয়। তিনি আরও বলেন, প্রধান বাজার ইউরোপীয় ইউনিয়নে (ইইউ) রপ্তানি ধারাবাহিকভাবে কমেছে।

দেশের রপ্তানি আয় নেতিবাচক ধারায় থাকলেও চলতি অর্থবছর ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির প্রত্যাশা করছে সরকার। গত ২০২৫-২৬ অর্থবছরে পণ্য রপ্তানি করে যেখানে আয় হয়েছে ৪৮ বিলিয়ন মার্কিন ডলার, সেখানে চলতি ২০২৬-২৭ অর্থবছরের জন্য লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে ৫৫ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলার। আর সেবা খাত মিলিয়ে লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে মোট ৬৩ দশমিক ৪ বিলিয়ন ডলার। নানা প্রতিবন্ধকতা থাকলেও ব্যবসা সহায়ক পরিবেশ তৈরি, ব্যবসা সহজ করা এবং রপ্তানি বাজারগুলোর সঙ্গে দ্বিপক্ষীয় সহযোগিতার মাধ্যমে এ লক্ষ্যমাত্রা অর্জন সম্ভব হবে বলে মনে করছে সরকার। কিন্তু রপ্তানিকারকরা বলছেন, জ্বালানির ঘাটতিসহ দেশে বিদ্যমান নানা সংকট এবং বৈশ্বিক অনিশ্চয়তায় ভালো নেই রপ্তানি খাত। রপ্তানির গতি ধরে রাখাই এখন চ্যালেঞ্জিং হয়ে পড়েছে। এমন পরিস্থিতিতে রপ্তানি হঠাৎ অনেকখানি বৃদ্ধি পাবে—এমন সম্ভাবনা দেখছেন না তারা। বিশেষজ্ঞরাও মনে করছেন, বাস্তবতার নিরিখে ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির উচ্চাকাঙ্ক্ষী লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করা দুর্কহ হবে। গত ২৬ জুলাই সচিবালয়ে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সম্মেলন কক্ষে ২০২৬-২৭ অর্থবছরের রপ্তানি

ডলার বেশি পণ্য রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ



বর্তমানে শিল্প-কারখানাগুলো জ্বালানি সংকটে ঝুঁকছে। রপ্তানির প্রধান বাজারগুলোতে চাহিদার সংকোচন ঘটেছে। এমন বাস্তবতায় রপ্তানি আয়ে ১৫ শতাংশের প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা বাস্তবতাবির্জিত

অধ্যাপক মোস্তাফিজুর রহমান
সম্মাননীয় ফেলো, সিপিডি



বর্তমানে জ্বালানি সংকট তীব্র হওয়ায় উৎপাদন ৩০ থেকে ৪০ শতাংশ কমে গেছে। সরকার রপ্তানি আয়ে ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা ধরলেও ১০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জনই কঠিন হবে

মাহমুদ হাসান খান
সভাপতি, বিজিএমইএ

লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ বিষয়ক সভা শেষে বাণিজ্যমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুক্তাদির জানান, চলতি অর্থবছরে পণ্য ও সেবা মিলিয়ে মোট রপ্তানি আয় ৬৩ দশমিক ৪ বিলিয়ন ডলার নির্ধারণ করা হয়েছে। এর মধ্যে পণ্য রপ্তানি থেকে ৫৫ দশমিক ২ বিলিয়ন এবং সেবা রপ্তানি থেকে ৮ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলার আয়ের লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে। এর

আগে সদ্য বিদায়ী ২০২৫-২৬ অর্থবছরের জন্য সাড়ে ৬৩ বিলিয়ন ডলারের পণ্য ও সেবা রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল। অথচ অর্থবছর শেষে যা অর্জন করা যায়নি। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) পরিসংখ্যান

১৫ এরপর পৃষ্ঠা ২ কলাম ১

শেষ পৃষ্ঠার পর

পর্যালোচনা করে দেখে গেছে, ২০২৫-২৬ অর্থবছরের বেশিরভাগ সময়ই রপ্তানি আয়ে নেতিবাচক ধারা ছিল। সদ্য সমাপ্ত এ অর্থবছরে দেশের পণ্য রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জন দূরে থাক আগের অর্থবছরের আয়কেও ছুঁতে পারেনি। গত জুন মাসে ২৫ দশমিক ৯১ শতাংশ বেশি রপ্তানির পরও ঋণাত্মক প্রবৃদ্ধি নিয়ে শেষ হয় বিদায়ী অর্থবছর। ২০২৫-২৬ অর্থবছরে পণ্য রপ্তানি আয় আগের বছরের তুলনায় শূন্য দশমিক ৫৮ শতাংশ কমে দাঁড়ায় ৪৮ বিলিয়ন ডলারে। যেখানে পণ্য রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৫৫ বিলিয়ন ডলার। অর্থাৎ লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে ৭ বিলিয়ন ডলার কম আয় হয়েছে। এমন প্রেক্ষাপটে চলতি অর্থবছরের জন্য ৫৫ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলারের পণ্য রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে সরকার, যা গত অর্থবছরের রপ্তানি আয়ের চেয়ে ৭ দশমিক ২ বিলিয়ন ডলার বেশি। অভ্যন্তরীণ ও বৈশ্বিক নানামুখী সংকটে রপ্তানি আয়ের এত বড় প্রবৃদ্ধি অর্জন করা কঠিন হবে বলে মনে করছেন বিশেষজ্ঞরা। এ বিষয়ে বেসরকারি গবেষণা প্রতিষ্ঠান সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগের (সিপিডি) সম্মাননীয় ফেলো অধ্যাপক মোস্তাফিজুর রহমান কালবেলাকে বলেন, গত অর্থবছর রপ্তানি আয়ে ঋণাত্মক প্রবৃদ্ধি নিয়ে শেষ হয়েছে। বর্তমানে শিল্প-কারখানাগুলো জ্বালানি সংকটে ঝুঁকছে। বিনিয়োগেও চাঞ্চল্য নেই। অন্যদিকে বৈশ্বিক অস্থিরতা কাটেনি। রপ্তানির প্রধান বাজারগুলোতে চাহিদার সংকোচন ঘটেছে। এমন বাস্তবতায় রপ্তানি আয়ে ১৫ শতাংশের প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা 'বাস্তবতাবির্জিত', এটি অর্জন করা দুর্কহ হবে। বাণিজ্যমন্ত্রী জানিয়েছেন, ব্যবসা-সহায়ক পরিবেশ, ব্যবসা সহজ করা এবং রপ্তানি গন্তব্যের দেশের সঙ্গে দ্বিপক্ষীয় সহযোগিতার মাধ্যমে রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হবে। তিনি জানান, এ বছর বেশ কয়েকটি দেশের সঙ্গে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তি স্বাক্ষর হবে। আরও অনেকগুলো দেশের সঙ্গে আলোচনা চলছে। তবে রপ্তানিকারকরা বলছেন, একদিকে দেশে ব্যাংকের উচ্চ সুদের হার, গ্যাস সংকট, ব্যাংক খাতের দুর্বল দশার কারণে অর্থায়নে সমস্যা রয়েছে। অন্যদিকে ইরান যুদ্ধের কারণে নতুন করে জ্বালানি সংকটের আশঙ্কা রয়েছে। দেশে এরই মধ্যে গ্যাসের সংকট নতুন করে তীব্র হয়েছে। উৎপাদন খরচ বাড়ছে, বড় বাজারগুলোতে চাহিদা কমেছে। তার ওপর যুক্তরাষ্ট্রের শুল্কের প্রভাব রয়েছে। এমন পরিস্থিতিতে রপ্তানি খুব একটা বাড়ার সম্ভাবনা দেখছেন না তারা।

দেশের রপ্তানি আয়ের ৮৫ শতাংশই আসে পোশাক খাত থেকে। গত অর্থবছরে তৈরি ও নিট পোশাক দুই খাতেই রপ্তানি আয় কমেছে। এ খাতসংশ্লিষ্টরা বলছেন, শুধু আগের বছরের প্রবৃদ্ধির ধারাবাহিকতা ধরে একটি বড় লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করলেই হবে না। বৈশ্বিক চাহিদা, বাংলাদেশের বাজার অংশীদারত্ব, আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের প্রবণতা ও প্রতিযোগী দেশগুলোর অবস্থান—এসব বিষয়ও বিবেচনায় নিতে হবে।

এ বিষয়ে তৈরি পোশাক শিল্প মালিকদের সংগঠন বাংলাদেশ তৈরি পোশাক প্রস্তুত ও রপ্তানিকারক সমিতির (বিজিএমইএ) সভাপতি মাহমুদ হাসান খান বলেন, বর্তমানে বড় সমস্যা জ্বালানি সংকট। সম্প্রতি এটা তীব্র আকার ধারণ করায় উৎপাদন মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত, ৩০ থেকে ৪০ শতাংশ কমে গেছে। সরকার রপ্তানি আয়ে ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করলেও জ্বালানি পরিস্থিতি ঠিকঠাক থাকলে আমাদের পক্ষ থেকে ১০ শতাংশের কথা বলেছিলাম। এই ১০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জন করাই কঠিন হবে।

এ লক্ষ্যমাত্রা 'বাস্তবসম্মত' নয় বলে মনে করছেন বাংলাদেশ নিট পোশাক প্রস্তুত ও রপ্তানিকারক সমিতির (বিজিএমইএ) সভাপতি মোহাম্মদ হাতেম। তিনি বলেন, সদ্য সমাপ্ত অর্থবছরে যেখানে রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়নি, গত এক বছরের মধ্যে প্রায় ১০ মাসই কমেছে। সেখানে এমন কিছু ঘটেনি যে, এক লাফে রপ্তানি ১৫ শতাংশ বেড়ে যাবে। গ্যাস সংকটে অর্থবছরের শুরুতেই বিশাল উৎপাদন ঘাটতি দেখা দিচ্ছে। বিশ্ববাজারে রপ্তানি আদেশ কম এবং দেশের অনেক কারখানা বন্ধ হয়ে যাচ্ছে; এই পরিস্থিতিতে ১৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জন অসম্ভব; ৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হওয়াও অনেক বড় বিষয়।

তিনি আরও বলেন, প্রধান বাজার ইউরোপীয় ইউনিয়নে (ইইউ) রপ্তানি ধারাবাহিকভাবে কমেছে। যুক্তরাষ্ট্রেও গত কয়েক মাস ধরে পরিস্থিতি ভালো নয়। এই বড় দুই বাজার বাদ দিয়ে বিশ্বের বাকি সব দেশে যদি ১০০ শতাংশ হারেও রপ্তানি বাড়ে, তাহলেও এত বড় লক্ষ্যমাত্রা অর্জনযোগ্য নয়।

লেদার গুডস অ্যান্ড ফুটওয়্যার এক্সপোর্টার্স অ্যাসোসিয়েশনের (বিএফএলএলএফইএ) চেয়ারম্যান মো. টিপু সুলতানও জানান, চামড়া পণ্যের বড় গন্তব্য যুক্তরাষ্ট্রে ক্রয়াদেশ কমেছে। তিনি বলেন, যুক্তরাষ্ট্রের নতুন শুল্কের তেমন প্রভাব পড়বে না। কিন্তু যুক্তরাষ্ট্রে চাহিদা কমেছে। চামড়ার জুতা ও ব্যাগ আইটেমে ভালো করলেও চামড়া রপ্তানি নিয়ে অনিশ্চয়তা রয়েছে।



create employment for nearly 2,00,000 people.

The government has also approved Bangladesh's first free

translate into globally competitive exports."

That challenge is already visible at

will determine whether exporters can fully benefit from the country's growing manufacturing base."