

সমকাল
07 SEP 2026

বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানি ভিয়েতনামের অর্ধেক

■ সমকাল প্রতিবেদক

যুক্তরাষ্ট্রে তৈরি পোশাক রপ্তানিতে বাংলাদেশের প্রধান প্রতিদ্বন্দ্বী ভিয়েতনাম আরও বড় ব্যবধানে এগিয়েছে। ভলিউম ও পোশাকের ইউনিটপ্রতি মূল্য দুই দিক থেকেই এগিয়ে যাচ্ছে ভিয়েতনাম। কয়েক বছর ধরেই ক্রমে এ ব্যবধানের ফলে যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানি এখন বাংলাদেশের প্রায় দ্বিগুণ। তৈরি পোশাক দেশের প্রধান রপ্তানি পণ্য। মোট রপ্তানি আয়ের ৮৫ শতাংশই আসে এ পণ্য থেকে।

চলতি পঞ্জিকা বছরের প্রথম সাত মাস, অর্থাৎ গত জানুয়ারি থেকে জুলাই মাস পর্যন্ত সময়ে যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে গত বছরের একই সময়ের তুলনায় বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানি কমেছে সাড়ে ৬ শতাংশ। ভিয়েতনামের কমেছে মাত্র ১ শতাংশ। বাংলাদেশের রপ্তানি কমে ৪৬৬ কোটি ডলারে নেমে এসেছে। গত অর্থবছরের একই সময়ে যা ছিল ৪৯৮ কোটি ডলার। অর্থাৎ, সাত মাসের ব্যবধানে প্রধান বাজারে বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানি ৩২ কোটি ডলার।

অন্যদিকে জানুয়ারি-জুলাই সময়ে ভিয়েতনামের পোশাক রপ্তানি কম হয়েছে মাত্র ১১ কোটি ডলার। এ সময়ে যুক্তরাষ্ট্রে ৯৩৭ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি করেছে দেশটি। গত বছরের একই সময়ে যা ছিল ৯৪৬ কোটি ডলার। যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানিতে শীর্ষে রয়েছে ভিয়েতনাম। বাংলাদেশের অবস্থান দ্বিতীয়। যুক্তরাষ্ট্রের বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের অধীন সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠান অফিস অব টেক্সটাইল অ্যান্ড অ্যাপারেলের (অটেক্সা) সর্বশেষ প্রতিবেদন থেকে এ তথ্য পাওয়া গেছে।



অটেক্সার প্রতিবেদন অনুযায়ী, যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানিতে চীনের অবস্থান তৃতীয় প্রধান রপ্তানিকারক দেশের। গত আলোচ্য সাত মাসে যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে দেশটির পোশাক রপ্তানি কমেছে ৩৪ দশমিক ২১ শতাংশ। রপ্তানি হয়েছে প্রায় ৪৫৬ কোটি ডলারের, যা গত বছরের একই সময়ে ছিল ৬৯২ কোটি ডলার।

যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানিতে বাংলাদেশের অন্যান্য প্রতিদ্বন্দ্বী দেশের মধ্যে চতুর্থ অবস্থানে রয়েছে ইন্দোনেশিয়া। আলোচ্য সময়ে দেশটির রপ্তানি বেড়েছে ৩ শতাংশের মতো। রপ্তানি হয়েছে ২৭৪ কোটি ডলারের পোশাক, যা আগের বছরের একই সময়ে ছিল ২৬৭ কোটি ডলার। পঞ্চম অবস্থানে রয়েছে কম্বোডিয়া। রপ্তানি বেড়েছে সাড়ে ১০ শতাংশ। রপ্তানি হয়েছে ২৬২ কোটি ডলারের পোশাক, যা গত বছরের একই সময়ে ছিল ২৩৭ কোটি ডলার।

বছরের প্রথম সাত মাসে সারাবিশ্ব থেকে যুক্তরাষ্ট্রের

পোশাক আমদানি কমেছে ৯ শতাংশের মতো। মোট চার হাজার ১৮৩ কোটি ডলারের পোশাক আমদানি করেছে দেশটি। গত বছরের একই সময়ে যার পরিমাণ ছিল চার হাজার ৫৮০ কোটি ডলার। অটেক্সার তথ্য উপাত্ত বলছে, সাত মাসে যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে পোশাকের দর ইউনিটপ্রতি বেড়েছে শূন্য দশমিক ৮৪ শতাংশ। তবে বাংলাদেশের পোশাকের দর কমেছে ২ দশমিক ২৬ শতাংশ। ভিয়েতনামের পোশাকের কমেছে ১ দশমিক ৪৪ শতাংশ। চীনা পোশাকের কমেছে ১৩ দশমিক ২৪ শতাংশ। কেবল মেক্সিকো ও হন্ডুরাসের পোশাকের ইউনিটপ্রতি দর বেড়েছে ১৪ ও ৬ শতাংশ।

যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানিতে ভারতের অবস্থান ষষ্ঠ। সাত মাসে যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে দেশটির পোশাক রপ্তানি কমেছে ২৬ শতাংশের মতো। রপ্তানি হয়েছে ২৫৫ কোটি ডলারের পোশাক। গত বছরের একই সময়ে যা ছিল ৩৩০ কোটি ডলার।



সমকাল

07 SEP 2026

ইইউর সঙ্গে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তির আলোচনা শুরু শিগগির

■ সমকাল প্রতিবেদক

ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) সঙ্গে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তি (এফটিএ) নিয়ে শিগগির আলোচনা শুরু হতে যাচ্ছে। আনুষ্ঠানিক আলোচনা শুরুর আগে ইইউর সদস্য দেশগুলোর প্রয়োজনীয় সম্মতি নেওয়া হবে। এরপর দুপক্ষের কারিগরি বিশেষজ্ঞদের মধ্যে প্রাথমিক আলোচনা শুরু হবে।

গতকাল রোববার বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সম্মেলন কক্ষে আয়োজিত এক যৌথ সংবাদ সম্মেলনে বাণিজ্য ও শিল্পমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুক্তাদির এসব তথ্য জানান। তিনি বলেন, বাংলাদেশের সঙ্গে ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনার ক্ষেত্রে ইইউ শুল্কবহির্ভূত ৬১টি বাণিজ্য বাধা দূর করার প্রস্তাব দিয়েছিল। এর মধ্যে ৪৮টির সমাধান করেছে বাংলাদেশ। বাকি বিষয়গুলোও প্রক্রিয়াধীন। ইইউর সঙ্গে বাণিজ্য সম্পর্ক আরও জোরালো ও সহজ করতে এটিকে গুরুত্বপূর্ণ অগ্রগতি হিসেবে তুলে ধরেন তিনি।

সংবাদ সম্মেলনের আগে ইইউর প্রতিনিধিদের নিয়ে আয়োজিত অনুষ্ঠানে বাংলাদেশে নিযুক্ত ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূত ও হেড অব ডেলিগেশন মাইকেল মিলার, অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা রাশেদ আল মাহমুদ তিতুমীর, পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী শাখা ওবায়দ, পরিকল্পনা প্রতিমন্ত্রী জোনায়েদ আব্দুর রহিম সাকি এবং বাণিজ্য ও পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের উর্ধ্বতন কর্মকর্তা, ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত ২৭টি দেশের রাষ্ট্রদূত ও প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন।

বাণিজ্যমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুক্তাদির বলেন, সরকার দায়িত্ব গ্রহণের পর গত মার্চ মাসে ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূতের নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধি দল বাংলাদেশের সঙ্গে বাণিজ্য পরিচালনায় বিদ্যমান কিছু নির্দিষ্ট প্রতিবন্ধকতার বিষয় তুলে ধরে। এরপর জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর), কৃষি, মৎস্য ও প্রাণিসম্পদ এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়সহ সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের সমন্বিত উদ্যোগে দ্রুততম সময়ে এসব সমস্যার বড় অংশের সমাধান করা হয়েছে। এর মধ্য দিয়ে বাংলাদেশের বৃহত্তম রপ্তানি বাজার ইউরোপীয় ইউনিয়নের সঙ্গে আনুষ্ঠানিক মুক্ত বাণিজ্য চুক্তি (এফটিএ) এবং বিনিয়োগ সুরক্ষা চুক্তি নিয়ে প্রস্তুতিমূলক আলোচনা শুরু হতে যাচ্ছে।

তিনি জানান, যেসব সমস্যার সমাধান করা হয়েছে সেগুলোর মধ্যে রয়েছে— শতভাগ বিদেশি মালিকানাধীন লজিস্টিক কোম্পানির লাইসেন্স

সংবাদ সম্মেলনে
বাণিজ্যমন্ত্রী

শুল্কবহির্ভূত ৬১টি বাণিজ্য বাধা
দূর করার প্রস্তাব দিয়েছিল
ইইউ। এর মধ্যে ৪৮টির
সমাধান করেছে বাংলাদেশ।
বাকিগুলোও প্রক্রিয়াধীন

নবায়নসংক্রান্ত জটিলতা নিরসন, বাণিজ্যিক স্যাম্পল আমদানির বার্ষিক সীমা ১০ হাজার ডলার থেকে বাড়িয়ে ২০ হাজার ডলার করা, রপ্তানি পণ্যের ট্রেসিবিলিটি নিশ্চিত করতে ব্যবহৃত স্ক্যানিং স্মার্ট কার্ডের শুদ্ধায়ন জটিলতা দূর করা, যৌক্তিক মূল্য নির্ধারণ ইত্যাদি।

এদিকে এলডিসি থেকে উত্তরণ তিন বছর পেছানোর জন্য ইইউর সমর্থন আশা করছে বাংলাদেশ। এ বিষয়ে বাণিজ্যমন্ত্রী বলেন, জাতিসংঘের উন্নয়ন নীতি কমিটি ও অর্থনৈতিক ও সামাজিক পরিষদের সুপারিশ ইতিবাচকভাবে এসেছে। আগামী জাতিসংঘ সাধারণ পরিষদের ৮১তম অধিবেশনে বিষয়টি চূড়ান্ত সিদ্ধান্তের জন্য উপস্থাপন করা হবে। এ ক্ষেত্রে ইউরোপীয় ইউনিয়নের শক্তিশালী সমর্থন বাংলাদেশের জন্য গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। কারণ এটি ভোটাভুটির মাধ্যমেও হতে পারে, আবার ভোটাভুটি ছাড়াও পাস হতে পারে।

ইইউর রাষ্ট্রদূত মাইকেল মিলার বলেন, বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে মুক্ত বাণিজ্য ও বিনিয়োগ সুরক্ষা চুক্তির আনুষ্ঠানিক প্রস্তাব পাওয়ার পর ইউরোপীয় কমিশন ইতিবাচক সাড়া দিয়েছে। ইইউর সদস্য দেশগুলোর প্রয়োজনীয় অনুমোদন পাওয়া গেলে চলতি সপ্তাহ থেকেই এ বিষয়ে দুই পক্ষের কারিগরি আলোচনা শুরু হতে পারে।

মাইকেল মিলার বলেন, উভয় পক্ষের অর্থনৈতিক সহযোগিতা আরও গভীর করতে হলে একটি স্বচ্ছ, স্থিতিশীল ও প্রতিযোগিতামূলক ব্যবসায়িক পরিবেশ নিশ্চিত করা প্রয়োজন। সরকারি ক্রয় প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা ও ন্যায্য প্রতিযোগিতা বজায় থাকলে বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়ন উভয়ই লাভবান হবে।



ইইউ ও বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের বৈঠক

ইউরোপে বাণিজ্যে ৬১ সমস্যা, ৪৮টির সমাধান

কালবেলা প্রতিবেদক »

বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) মধ্যকার বাণিজ্য সম্পর্ক আরও শক্তিশালী ও সহজ করার লক্ষ্যে গুরুত্বপূর্ণ অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে জানিয়ে বাণিজ্যমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুক্তাদির বলেছেন, ইইউ কর্তৃক চিহ্নিত ৬১টি গুরুত্বহীন বাণিজ্য বাধার মধ্যে ৪৮টিরই সমাধান করেছে বাংলাদেশ। বাকি ১৩টি সমস্যা দ্রুত নিষ্পত্তির প্রক্রিয়ায় রয়েছে। এদিকে ইইউ রাষ্ট্রদূত মাইকেল মিলার বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বাংলাদেশকে 'লেবেল প্রেরিং ফিল্ড তৈরির' অনুরোধ জানিয়েছেন। রোববার বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে ইইউ প্রতিনিধিদলের এক বৈঠক শেষে যৌথ সংবাদ সম্মেলনে কথা বলেন তারা। বৈঠকে অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা রাশেদ আল মাহমুদ তিতুমীর, পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী শামা ওরায়েদ, পরিকল্পনা প্রতিমন্ত্রী জোনায়েদ আব্দুর রহিম সাকি উপস্থিত ছিলেন।

সংবাদ সম্মেলনে মাইকেল মিলার বলেন, মার্কিন প্রেসিডেন্ট ডোনাল্ড ট্রাম্পের চাওয়া অনুযায়ী যুক্তরাষ্ট্রের কোম্পানি বোয়িংয়ের উডোজাহাজ কেনার পর ইউরোপীয় ইউনিয়নের এয়ারবাস কেনার বিষয়টি গুরুত্ব সহকারে নেওয়া উচিত বাংলাদেশের। বাংলাদেশকে সবক্ষেত্রে 'লেবেল প্রেরিং ফিল্ড তৈরির' অনুরোধ জানিয়ে ইইউ রাষ্ট্রদূত বলেন, আমাদের দৃষ্টিতে, এয়ারবাসের একটি অবিস্বাস্য প্রতিযোগিতামূলক অফার রয়েছে। এটিকে খুব গুরুত্ব সহকারে নেওয়া উচিত এবং আমরা এয়ারবাস ও বিমানের মধ্যে খুব দ্রুত আলোচনা সমাপ্তির প্রত্যাশা করছি।

ইইউ রাষ্ট্রদূত মাইকেল মিলার বলেন, বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তি ও বিনিয়োগ সুরক্ষা চুক্তির আনুষ্ঠানিক প্রস্তাবের পর ইউরোপীয় কমিশন ইতিবাচক প্রতিক্রিয়া জানিয়েছে। ইউরোপীয় ইউনিয়নের সদস্য দেশগুলোর প্রয়োজনীয় অনুমোদন সম্পন্ন হলে চলতি সপ্তাহ থেকেই এ বিষয়ে যৌথ কারিগরি আলোচনা শুরু হতে পারে।

তিনি বলেন, উভয় পক্ষের অর্থনৈতিক সহযোগিতা আরও গভীর করতে হলে একটি

» প্রথম পৃষ্ঠার পর

স্বচ্ছ, স্থিতিশীল ও প্রতিযোগিতামূলক ব্যবসায়িক পরিবেশ নিশ্চিত করা প্রয়োজন। সরকারি ক্রয় প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা ও ন্যায্য প্রতিযোগিতা বজায় থাকলে বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়ন উভয়ই লাভবান হবে।

তিনি বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের মধ্যে বিমান চলাচল ও বাণিজ্য সহযোগিতা বৃদ্ধির অংশ হিসেবে এয়ারবাস ক্রয় সংক্রান্ত আলোচনা দ্রুত এগিয়ে নেওয়ার বিষয়েও আশাবাদ প্রকাশ করেন। সংবাদ সম্মেলনে বাণিজ্যমন্ত্রী বলেন, দায়িত্ব গ্রহণের পর গত মার্চ মাসে ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূতের নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধিদল বাংলাদেশের সঙ্গে বাণিজ্য পরিচালনায় বিদ্যমান কিছু নির্দিষ্ট প্রতিবন্ধকতার বিষয় তুলে ধরে। এরপর জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর), কৃষি, মৎস্য ও প্রাণিসম্পদ এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়সহ সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের সমন্বিত উদ্যোগে দ্রুততম সময়ে এসব সমস্যার বড় অংশের সমাধান করা হয়েছে।

সমাধান হওয়া গুরুত্বপূর্ণ বিষয়গুলোর মধ্যে অন্যতম হলো—শতভাগ বিদেশি মালিকানাধীন লজিস্টিক কোম্পানির লাইসেন্স নবায়ন সংক্রান্ত জটিলতা নিরসন; বাণিজ্যিক স্যাম্পল আমদানির বার্ষিক সীমা ১০ হাজার মার্কিন ডলার থেকে বৃদ্ধি করে ২০ হাজার মার্কিন ডলারে উন্নীতকরণ; রপ্তানি পণ্যের ট্রেসিবিলিটি নিশ্চিত করতে ব্যবহৃত

সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। এলএনজি ও খাদ্যশস্য আমদানির ক্ষেত্রে প্রতিযোগিতামূলক মূল্য, পণ্যের গুণগত মান এবং অপচয়ের হার বিশ্লেষণ করেই সরকারি ক্রয় কমিটি সিদ্ধান্ত অনুমোদন করে থাকে। বাংলাদেশের বাণিজ্যনীতি কোনো নির্দিষ্ট দেশের প্রভাব দ্বারা পরিচালিত নয়।

বিশ্লেষকদের মতে, ইউরোপীয় ইউনিয়নের সঙ্গে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তির আলোচনা শুরু হওয়া বাংলাদেশের রপ্তানি খাত, বিশেষ করে তৈরি পোশাক, কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য, ওষুধ ও অন্যান্য সম্ভাবনাময় শিল্পের জন্য নতুন সুযোগ সৃষ্টি করবে। একই সঙ্গে বাণিজ্য বাধাগুলো দূর হওয়ায় দ্বিপাক্ষিক বিনিয়োগ ও প্রযুক্তিগত সহযোগিতাও আরও সম্প্রসারিত হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের দীর্ঘদিনের বাণিজ্যিক সম্পর্কে আরও টেকসই ও পারস্পরিক লাভজনক অংশীদারত্বে রূপ দেওয়ার ক্ষেত্রে আজকের অগ্রগতি একটি গুরুত্বপূর্ণ মাইলফলক হিসেবে বিবেচিত হচ্ছে।

যুক্তরাষ্ট্রের সঙ্গে সই করা বাণিজ্য চুক্তি (এআরটি) কার্যকর হওয়ার আগেই সেখান থেকে এলএনজি, গম কেনার মতো সিদ্ধান্ত নিতে কোনো চাপ রয়েছে কি না—এমন প্রশ্নে বাণিজ্যমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুক্তাদির বলেছেন, 'ভালো অফার' বিবেচনায় সেসব কেনায় সরকার সায় দিয়েছে। এক্ষেত্রে তাৎক্ষণিক মূল্য বিবেচনার পাশাপাশি দীর্ঘমেয়াদি

সহজ করার লক্ষ্যে গুরুত্বপূর্ণ অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে জানিয়ে বাণিজ্যমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুক্তাদির বলেছেন, 'ইইউ কর্তৃক চিহ্নিত ৬১টি শুল্কবহির্ভূত বাণিজ্য বাধার মধ্যে ৪৮টিরই সমাধান করেছে বাংলাদেশ। বাকি ১৩টি সমস্যা দ্রুত নিষ্পত্তির প্রক্রিয়ায় রয়েছে। এদিকে ইইউ রাষ্ট্রদূত মাইকেল মিলার বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বাংলাদেশকে 'লেবেল প্রেইং ফিল্ড তৈরির' অনুরোধ জানিয়েছেন। রোববার বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে ইইউ প্রতিনিধিদলের এক বৈঠক শেষে যৌথ সংবাদ সম্মেলনে কথা বলেন তারা। বৈঠকে অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা রাশেদ আল মাহমুদ তিতুমীর, পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী শামা ওরোয়েদ, পরিকল্পনা প্রতিমন্ত্রী জেনারেল আব্দুর রহিম সাকি উপস্থিত ছিলেন।

সংবাদ সম্মেলনে মাইকেল মিলার বলেন, মার্কিন প্রেসিডেন্ট ডোনাল্ড ট্রাম্পের চাওয়া অনুযায়ী যুক্তরাষ্ট্রের কোম্পানি বোয়িংয়ের উডোজাহাজ কেনার পর ইউরোপীয় ইউনিয়নের এয়ারবাস কেনার বিষয়টি গুরুত্ব সহকারে নেওয়া উচিত বাংলাদেশের। বাংলাদেশকে সবক্ষেত্রে 'লেবেল প্রেইং ফিল্ড তৈরির' অনুরোধ জানিয়ে ইইউ রাষ্ট্রদূত বলেন, আমাদের দৃষ্টিতে, এয়ারবাসের একটি অবিস্বাস্য প্রতিযোগিতামূলক অফার রয়েছে। এটিকে খুব গুরুত্ব সহকারে নেওয়া উচিত এবং আমরা এয়ারবাস ও বিমানের মধ্যে খুব দ্রুত আলোচনা সমাপ্তির প্রত্যাশা করছি।

ইইউ রাষ্ট্রদূত মাইকেল মিলার বলেন, বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তি ও বিনিয়োগ সুরক্ষা চুক্তির আনুষ্ঠানিক প্রস্তাবের পর ইউরোপীয় কমিশন ইতিবাচক প্রতিক্রিয়া জানিয়েছে। ইউরোপীয় ইউনিয়নের সদস্য দেশগুলোর প্রয়োজনীয় অনুমোদন সম্পন্ন হলে চলতি সপ্তাহ থেকেই এ বিষয়ে যৌথ কারিগরি আলোচনা শুরু হতে পারে।

তিনি বলেন, উভয় পক্ষের অর্থনৈতিক সহযোগিতা আরও গভীর করতে হলে একটি

১১ প্রথম পৃষ্ঠার পর

স্বচ্ছ, স্থিতিশীল ও প্রতিযোগিতামূলক ব্যবসায়িক পরিবেশ নিশ্চিত করা প্রয়োজন। সরকারি ক্রয় প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা ও ন্যায্য প্রতিযোগিতা বজায় থাকলে বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়ন উভয়ই লাভবান হবে।

তিনি বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের মধ্যে বিমান চলাচল ও বাণিজ্য সহযোগিতা বৃদ্ধির অংশ হিসেবে এয়ারবাস ক্রয় সংক্রান্ত আলোচনা দ্রুত এগিয়ে নেওয়ার বিষয়েও আশাবাদ প্রকাশ করেন। সংবাদ সম্মেলনে বাণিজ্যমন্ত্রী বলেন, দায়িত্ব গ্রহণের পর গত মার্চ মাসে ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূতের নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধিদল বাংলাদেশের সঙ্গে বাণিজ্য পরিচালনায় বিদ্যমান কিছু নির্দিষ্ট প্রতিবন্ধকতার বিষয় তুলে ধরে। এরপর জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর), কৃষি, মৎস্য ও প্রাণিসম্পদ এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়সহ সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের সমন্বিত উদ্যোগে দ্রুততম সময়ে এসব সমস্যার বড় অংশের সমাধান করা হয়েছে। সমাধান হওয়া গুরুত্বপূর্ণ বিষয়গুলোর মধ্যে অন্যতম হলো—শতভাগ বিদেশি মালিকানাধীন লজিস্টিক কোম্পানির লাইসেন্স নবায়ন সংক্রান্ত জটিলতা নিরসন; বাণিজ্যিক স্যাম্পল আমদানির বার্ষিক সীমা ১০ হাজার মার্কিন ডলার থেকে বৃদ্ধি করে ২০ হাজার মার্কিন ডলারে উন্নীতকরণ; রপ্তানি পণ্যের ট্রেসিবিলিটি নিশ্চিত করতে ব্যবহৃত স্ক্যানিং স্মার্টকার্ডের শুদ্ধায়ন জটিলতা দূরীকরণ এবং যৌক্তিক মূল্য নির্ধারণ।

এলডিসি উত্তরণে ইইউর সহযোগিতা প্রত্যাশা করে মন্ত্রী বলেন, জাতিসংঘের উন্নয়ন নীতি কমিটি এবং অর্থনৈতিক ও সামাজিক পরিষদের সুপারিশ ইতিবাচকভাবে এসেছে। আগামী জাতিসংঘ সাধারণ পরিষদের ৮১তম অধিবেশনে বিষয়টি চূড়ান্ত সিদ্ধান্তের জন্য উপস্থাপন করা হবে। এ ক্ষেত্রে ইউরোপীয় ইউনিয়নের শক্তিশালী সমর্থন বাংলাদেশের জন্য গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

যুক্তরাষ্ট্র থেকে পণ্য আমদানির বিষয়ে এক প্রশ্নের জবাবে বাণিজ্যমন্ত্রী বলেন, বাংলাদেশ সবসময় জাতীয় স্বার্থ, অর্থনৈতিক যৌক্তিকতা এবং উন্নয়নের প্রয়োজন বিবেচনায় নিয়ে আমদানি

সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। এলএনজি ও খাদ্যশস্য আমদানির ক্ষেত্রে প্রতিযোগিতামূলক মূল্য, পণ্যের গুণগত মান এবং অপচয়ের হার বিশ্লেষণ করেই সরকারি ক্রয় কমিটি সিদ্ধান্ত অনুমোদন করে থাকে। বাংলাদেশের বাণিজ্যনীতি কোনো নির্দিষ্ট দেশের প্রভাব দ্বারা পরিচালিত নয়।

বিশ্লেষকদের মতে, ইউরোপীয় ইউনিয়নের সঙ্গে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তির আলোচনা শুরু হওয়া বাংলাদেশের রপ্তানি খাত, বিশেষ করে তৈরি পোশাক, কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য, ওষুধ ও অন্যান্য সম্ভাবনাময় শিল্পের জন্য নতুন সুযোগ সৃষ্টি করবে। একই সঙ্গে বাণিজ্য বাধাগুলো দূর হওয়ায় দ্বিপাক্ষীয় বিনিয়োগ ও প্রযুক্তিগত সহযোগিতাও আরও সম্প্রসারিত হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের দীর্ঘদিনের বাণিজ্যিক সম্পর্কে আরও টেকসই ও পারস্পরিক লাভজনক অংশীদারত্বে রূপ দেওয়ার ক্ষেত্রে আজকের অগ্রগতি একটি গুরুত্বপূর্ণ মাইলফলক হিসেবে বিবেচিত হচ্ছে।

যুক্তরাষ্ট্রের সঙ্গে সই করা বাণিজ্য চুক্তি (এআরটি) কার্যকর হওয়ার আগেই সেখান থেকে এলএনজি, গম কেনার মতো সিদ্ধান্ত নিতে কোনো চাপ রয়েছে কি না—এমন প্রশ্নে বাণিজ্যমন্ত্রী খন্দকার আব্দুল মুক্তাদির বলেছেন, 'ভালো অফার' বিবেচনায় সেসব কেনায় সরকার সাহায্য দিয়েছে। এক্ষেত্রে তাৎক্ষণিক মূল্য বিবেচনার পাশাপাশি দীর্ঘমেয়াদি মুনাফা ও অপচয়ের মতো বিষয় আমলে নেওয়া হয়েছে বলে দাবি করেছেন তিনি। তিনি বলেন, 'রিগার্ডলেস অব এআরটি (দ্বিপাক্ষীয় বাণিজ্য চুক্তি); এআরটি চুক্তি থাকুক বা না থাকুক, বাংলাদেশের এলএনজি প্রয়োজন। এলএনজির জন্য তো আমরা বিশ্বের সব জায়গায় সোর্স করি। আমেরিকান একটা কোম্পানি অফার করেছে ২০৩৮ সাল পর্যন্ত ১১৭টা কার্গো দেবে। এবং যেদিন আমরা ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটিতে এটি অনুমোদন দিয়েছি, সেই দিনের ইনডেক্স বেসিসে এই পুরো ১১৭ কনটেইনারের এভারেজ প্রাইস দাঁড়াত ৯ ডলার করে। তো আমাদের কাছে সেটা একটা ভালো অফার মনে হয়েছে, আমরা সেটা অনুমোদন করেছি।'



ভারতের সঙ্গে বাংলাদেশের বাণিজ্য ঘাটতির একটি অংশ আসলে বাংলাদেশের রফতানি অর্থনীতির সঙ্গে যুক্ত

ড. মোস্তাফিজুর রহমান

অর্থনীতিবিদ ও সম্মাননীয় ফেলো, সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগ (সিপিডি)

বাংলাদেশ ও ভারতের সম্পর্ক নিয়ে আলোচনা হলেই সাধারণত রাজনীতি, সীমান্ত, পানি বন্টন কিংবা ভূরাজনীতির প্রসঙ্গ সামনে আসে। কিন্তু এ সম্পর্কের আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ ভিত্তি হলো অর্থনীতি। দুই দেশের ভৌগোলিক নৈকট্য, বিশাল বাজার, দীর্ঘদিনের বাণিজ্যিক যোগাযোগ এবং পারস্পরিক অর্থনৈতিক নির্ভরতা—সব মিলিয়ে বাংলাদেশ-ভারত অর্থনৈতিক সম্পর্কে আলাদা গুরুত্ব দিয়েছে। বাংলাদেশের আর্থসামাজিক উন্নয়ন এবং ভবিষ্যৎ অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার ক্ষেত্রেও এ সম্পর্কের গুরুত্ব কম নয়। কারণ ভারত শুধু বাংলাদেশের প্রতিবেশী নয়, বিশ্বের অন্যতম বৃহৎ ও দ্রুত সম্প্রসারণশীল বাজার। চীনের পর ভারত আমাদের গুরুত্বপূর্ণ দ্বিপাক্ষীয় বাণিজ্য অংশীদার। ফলে স্বাভাবিকভাবেই একটি প্রশ্ন তৈরি হয়, ভারতের এ বৃহৎ বাজার থেকে বাংলাদেশ কতটা সুবিধা আদায় করতে পারছে আর ভবিষ্যতেও তা কতটা সম্প্রসারিত করবে। ২০২৫-২৬ অর্থবছরের হিসাবে দুই দেশের মধ্যে দ্বিপাক্ষীয় বাণিজ্যের পরিমাণ প্রায় ১ হাজার ২৩৬ কোটি ডলার। এর মধ্যে বাংলাদেশের আমদানি প্রায় ১ হাজার ৫৮ কোটি ডলার আর রফতানি প্রায় ১৭৮ কোটি ডলার। অর্থাৎ দ্বিপাক্ষীয় বাণিজ্যের ক্ষেত্রে আমাদের ৮৮০ কোটি ডলারের একটি ঘাটতি রয়েছে। বাণিজ্য ঘাটতির এ পরিমাণ দেখে স্বাভাবিকভাবেই কিছুটা উদ্বেগ তৈরি হতে পারে। তবে বাণিজ্য ঘাটতির হিসাব



বাড়ানো কঠিন নয়। কিন্তু রফতানি আয় যদি বাড়তেই হয়, তৈরি পোশাক খাতের ওপর অতিনির্ভরতা কমিয়ে রফতানি পণ্য বৈচিত্র্যকরণের দিকে এগোতে হবে। বাংলাদেশ এমন অনেক পণ্য বিশ্বের বিভিন্ন দেশে রফতানি করে যেগুলো ভারত অন্য বাজার থেকে আমদানি করে। এখানেই আমাদের বড় সুযোগ। অর্থাৎ ভৌগোলিক অবস্থানের বিচারে ভারত আমাদের জন্য এমন একটি বাজার যেখানে বাংলাদেশের উৎপাদন সক্ষমতা আছে, আবার ভারতেরও চাহিদা আছে। কিন্তু সমস্যা হলো দুই দেশের মধ্যে কার্যকর বাণিজ্য সংযোগ তৈরি হয়নি। ভারতের বাজারে চাহিদা রয়েছে এমন পণ্য চিহ্নিত করে তা সরবরাহ সক্ষমতা ও প্রতিযোগিতা শক্তি বাড়াতে পারলে রফতানি আয় বাড়ার নতুন সুযোগ তৈরি হতে পারে। তবে শুধু পণ্য উৎপাদন করলে হবে না, ভারতের মতো বড় বাজারে প্রবেশ করতে হলে প্রতিযোগিতামূলক মূল্যে পণ্য সরবরাহ করতে হবে। আর এখানেই বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ অর্থনৈতিক বাস্তবতা গুরুত্বপূর্ণ হয়ে ওঠে। কারণ বর্তমান ব্যাংক খাতের দুর্বলতা, জ্বালানি সংকট, উচ্চ উৎপাদন ব্যয় এবং ব্যবসা পরিচালনার ব্যয় বাংলাদেশের প্রতিযোগিতা সক্ষমতার ওপর প্রভাব ফেলছে। তাই একজন উদ্যোক্তা কম খরচে উৎপাদন করতে না পারলে শুধু বাজার থাকলেও সুযোগ কাজে লাগানো সম্ভব হবে না। বাংলাদেশের এক্ষেত্রে মূল কাজ হলো তুলনামূলক সুবিধাকে প্রতিযোগিতা সক্ষমতার

ধরনের যন্ত্রপাতির একটি উল্লেখযোগ্য অংশ ভারত থেকে আসে। বাংলাদেশ এসব কাঁচামাল ব্যবহার করে তৈরি পোশাক উৎপাদন করে ইউরোপ ও যুক্তরাষ্ট্রসহ বিশ্বের বিভিন্ন দেশে রফতানি করে। অর্থাৎ ভারতের সঙ্গে বাংলাদেশের বাণিজ্য ঘাটতির একটি অংশ আসলে বাংলাদেশের রফতানি অর্থনীতির সঙ্গে যুক্ত। ভারত থেকে কাঁচামাল আমদানি করে বাংলাদেশ তা মূল্য সংযোজনের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক বাজারে বিক্রি করছে। সেই অর্থে আমদানির একটি অংশ বাংলাদেশের উৎপাদন ও রফতানি সক্ষমতা বাড়াতে ভূমিকা রাখছে। আবার ভারত থেকে শুধু রফতানিমুখী শিল্পের কাঁচামালই আসে না। বিভিন্ন মধ্যবর্তী পণ্য, যন্ত্রপাতি ও শিল্পের প্রয়োজনীয় উপকরণও আসে। এসব পণ্য দেশের শিল্পায়ন এবং আমদানি বিকল্প শিল্প গড়ে তুলতে সহায়তা করে। অন্যদিকে চূড়ান্ত ভোগ্যপণ্য আমদানি দেশের ভোক্তাদের চাহিদা পূরণেও ভূমিকা রাখে। এর পরও ভারতের বৈচিত্র্যময় পণ্যবাজারে আমরা কতটা প্রবেশ করতে পেরেছি এ প্রশ্নটি থেকে যায়।

ভারতের আমদানি বাজার বিশাল। দেশটির মোট আমদানি বাজার ৯০ হাজার কোটি

রফতানি আয় অতিক্রম করতে আমাদের অনেকদিন সময় লেগেছিল। কিন্তু পরবর্তী কয়েক বছরের মধ্যে তা ২০০ কোটি ডলারের কাছাকাছি পৌঁছে যায়। অর্থাৎ সঠিক নীতি, বাজার সংযোগ, প্রতিযোগিতা ও উৎপাদন সক্ষমতা থাকলে ভারতের বাজারে রফতানি বাড়ানো কঠিন নয়

ডলারের। এর মধ্যে পণ্য আমদানির বাজার ৬৯ হাজার কোটি ডলারের। সেখানে আমরা মাত্র ১৭৮ কোটি ডলারের পণ্য রফতানি করে থাকি। এ ব্যবধান আমাদের জন্য সবচেয়ে বড় প্রশ্ন, আবার একই সঙ্গে বড় সম্ভাবনা। কারণ ভারতীয় বাজারে রফতানি না বাড়ার যুক্তিযুক্ত কারণ নেই। বরং অভিজ্ঞতার নিরিখে বলা যায়, সম্ভাবনা ব্যাপক। ভারতের বাজারে ১০০ কোটি ডলারের রফতানি আয় অতিক্রম করতে আমাদের অনেকদিন সময় লেগেছিল। সঠিক নীতি, বাজার সংযোগ, প্রতিযোগিতা ও উৎপাদন সক্ষমতা থাকলে ভারতের বাজারে রফতানি

হয়েছে। তাছাড়া অতীতে মিসরাইসহ বিভিন্ন অর্থনৈতিক অঞ্চলে ভারতীয় বিনিয়োগ আকর্ষণের পরিকল্পনা ছিল। এ ধারণা তখন বেশ গুরুত্বপূর্ণ ছিল। ভারতীয় বিনিয়োগকারীরা বাংলাদেশে উৎপাদন করবেন এবং সেই পণ্য ভারতের বাজারসহ অন্যান্য দেশে রফতানি করবেন। এভাবে বিনিয়োগ, উৎপাদন ও বাণিজ্যের মধ্যে একটি কার্যকর সংযোগ তৈরি হতে পারত। কিন্তু প্রকৃতভাবে এ সম্ভাবনাকে আমরা পুরোপুরি কাজে লাগাতে পারিনি। কাজে লাগাতে পারিনি বাংলাদেশের বিনিয়োগ পরিবেশের কারণে। ব্যবসা পরিচালনার ব্যয়, ব্যবসা সহজীকরণ, প্রশাসনিক ও কাঠামোগত বিভিন্ন জটিলতার কারণে ভারত,তো বটেই, অন্য অনেক দেশ থেকেও প্রত্যাশিত পরিমাণে বৈদেশিক বিনিয়োগ আকর্ষণ করা যায়নি।

ভারতের সঙ্গে দ্বিপাক্ষীয় বাণিজ্যের ক্ষেত্রে আরেকটি বিষয় গুরুত্বপূর্ণ। ২০১১ সাল থেকে ভারত অধিকাংশ পণ্যের জন্য শূন্য শুল্ক সুবিধা দিচ্ছে। এভাবে ভারতের বাজারে প্রবেশে বড় সুযোগ আমাদের তৈরি হয়ে আছে। এ সুবিধা থেকে কিছুটা লাভও আমাদের হয়েছে। কিন্তু ভারতীয় বাজারের আকার বিবেচনায়, এরপর ৯ পৃষ্ঠা ৪

ভারতের সঙ্গে বাংলাদেশের বাণিজ্য

৩ পৃষ্ঠার পর

এ সম্ভাবনার তুলনায় অর্জন এখনো সীমিত। বাংলাদেশকে উৎপাদন কেন্দ্র হিসেবে গড়ে তোলার কার্যকর কৌশল নেয়া গেলে ভবিষ্যতে ভারতীয় বিনিয়োগ আকর্ষণ হতে পারে। ভারতীয় বিনিয়োগকারীরা এখানে কারখানা গড়ে তাদের দেশের বাজারে ওই পণ্য রফতানি করতে পারবেন। এজন্য বাংলাদেশে ব্যবসার পরিবেশ আরো উন্নত করা জরুরি।

বাংলাদেশ-ভারত বাণিজ্য সম্পর্কের ক্ষেত্রে এলডিসি উত্তরণের চ্যালেঞ্জটিও গুরুত্বপূর্ণ। বাংলাদেশ এলডিসি থেকে উত্তরণের পর বিভিন্ন বাজারে বিদ্যমান বাণিজ্য সুবিধার পরিবর্তন ঘটতে পারে। ফলে ভারতের শূন্য শুল্ক সুবিধা ভবিষ্যতে কতটা এবং কতদিন অব্যাহত থাকবে, তা নিয়ে আগেভাগেই আলোচনা করা প্রয়োজন। বাংলাদেশের উচিত ভারতের সঙ্গে এ বিষয়ে কূটনৈতিক ও অর্থনৈতিক আলোচনা শুরু করা। কারণ বাজার সুবিধা ধরে রাখা বাংলাদেশের রফতানি সক্ষমতার জন্য গুরুত্বপূর্ণ। তবে শুধু শুল্ক সুবিধা থাকলেই বাণিজ্য বাড়বে না। বাজারে পণ্য পৌঁছানোর পথও সমান গুরুত্বপূর্ণ। সাম্প্রতিক সময়ে দুই দেশের মধ্যে কিছু বাণিজ্যিক প্রতিবন্ধকতা তৈরি হয়েছে। এর পেছনে নানা কারণ রয়েছে। ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলে বাংলাদেশের পণ্য রফতানির ক্ষেত্রে স্থলবন্দর ব্যবহারে সীমাবদ্ধতা তৈরি করেছে। এজন্য পণ্য পাঠাতে অনেক ক্ষেত্রে দীর্ঘ পথ ব্যবহার করতে হচ্ছে। পরিবহন ব্যয় বাড়ছে, পণ্য সরবরাহে বিলম্ব পণ্যের প্রতিযোগিতা সক্ষমতাও কমিয়ে দিচ্ছে। অন্যদিকে বাংলাদেশও ভারত থেকে কিছু পণ্য স্থলপথে আমদানির ক্ষেত্রে সীমাবদ্ধতা আরোপ করেছে। অর্থাৎ দুই পক্ষই কিছু ক্ষেত্রে বাণিজ্যিক প্রতিবন্ধকতা তৈরি করেছে। এমনটি দীর্ঘমেয়াদে কোনো পক্ষের জন্যই ভালো কিছু দেবে না।

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ভৌগোলিক নৈকট্য একটি বড় সুবিধা। অথচ সীমান্তে দীর্ঘ সময়, পরিবহন ব্যয় ও প্রশাসনিক জটিলতার কারণে অনেক সময় এ সুবিধা পুরোপুরি কাজে লাগানো যায় না। এ কারণেই 'বিবিআইএন মোটর ডেইকল এগ্রিমেন্ট' গুরুত্বপূর্ণ ছিল। বাংলাদেশ, ভুটান, ভারত ও নেপালকে নিয়ে করা এ চুক্তির উদ্দেশ্য ছিল আঞ্চলিক যোগাযোগ সহজ করা এবং সীমান্ত পারাপারের সময় ও ব্যয় কমানো। চুক্তিটি পুরোপুরি কার্যকর করা গেলে দক্ষিণ এশিয়ায়

বাণিজ্যে বড় পরিবর্তন আসতে পারত। সীমান্তে সময়ক্ষেপণে আমদানি ব্যয় বাড়ে। এতে উৎপাদক ও ভোক্তা উভয়েই ক্ষতিগ্রস্ত হয়। আবার রফতানি ব্যয় বাড়লে আন্তর্জাতিক বাজারে বাংলাদেশের পণ্যের প্রতিযোগিতা সক্ষমতা কমে যায়। অর্থাৎ যোগাযোগ ব্যবস্থা ও বাণিজ্য সুবিধা অর্থনৈতিক প্রতিযোগিতার সঙ্গে সরাসরি সম্পর্কিত।

বাংলাদেশ-ভারত সম্পর্ক শুধু দ্বিপাক্ষীয় বাণিজ্যের মধ্যেই সীমাবদ্ধ নয়। এর সঙ্গে আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক সহযোগিতারও বড় সম্ভাবনা রয়েছে। নেপাল থেকে বাংলাদেশে বিদ্যুৎ আমদানির বিষয়টি এর একটি ভালো উদাহরণ। ভারতের বিদ্যুৎ গ্রিড ব্যবহার করে নেপাল থেকে বাংলাদেশে বিদ্যুৎ আনা হচ্ছে। এটি দেখায় যে আঞ্চলিক সহযোগিতা কার্যকর হলে একাধিক দেশ একই সঙ্গে লাভবান হতে পারে। ভবিষ্যতে নেপালের জলবিদ্যুৎ খাতে বাংলাদেশ বিনিয়োগ করতে পারে। উৎপাদিত বিদ্যুৎ বাংলাদেশে আনতে ভারতের গ্রিড ব্যবহার করা যেতে পারে। এ ধরনের উদ্যোগ দ্বিপাক্ষীয়, ত্রিপাক্ষীয় ও বহুপাক্ষীয় সহযোগিতার নতুন দিগন্ত খুলতে পারে।

দক্ষিণ এশিয়ায় আঞ্চলিক সহযোগিতার সম্ভাবনা দীর্ঘদিন ধরেই আলোচিত। কিন্তু রাজনৈতিক বাস্তবতায় অনেক উদ্যোগ কার্যকর হয়নি। সার্ক বর্তমানে কার্যত নিষ্ক্রিয়। তবে দ্বিপাক্ষীয় ও উপ-আঞ্চলিক সহযোগিতার মাধ্যমে দক্ষিণ এশিয়ার অর্থনৈতিক সম্ভাবনাকে কাজে লাগানো সম্ভব। বিবিআইএন তার একটি উদাহরণ হতে পারে। ভবিষ্যতে বাংলাদেশ ও ভারত আরো বিস্তৃত অর্থনৈতিক অংশীদারত্বের দিকেও যেতে পারে। কম্প্রিহেনসিভ ইকোনমিক পার্টনারশিপ এগ্রিমেন্ট (সেপা) নিয়ে দুই দেশের মধ্যে আগে আলোচনা হয়েছে। এ ধরনের চুক্তি শুধু পণ্য বাণিজ্যের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকবে না। বিনিয়োগ, সেবা, যোগাযোগ ও অর্থনৈতিক সহযোগিতার বিভিন্ন ক্ষেত্রও এর অন্তর্ভুক্ত হতে পারে।

বাংলাদেশ এরই মধ্যে জাপান ও দক্ষিণ কোরিয়ার সঙ্গে অর্থনৈতিক অংশীদারত্বমূলক চুক্তির দিকে এগিয়েছে। ভারতের সঙ্গেও একটি বিস্তৃত অর্থনৈতিক অংশীদারত্বের সম্ভাবনা ভবিষ্যতে বিবেচনা করা যেতে পারে। তবে যেকোনো বড় অর্থনৈতিক চুক্তির আগে বাংলাদেশের নিজের প্রস্তুতি নিশ্চিত করতে হবে। জ্বালানি নিরাপত্তা, শক্তিশালী অর্থনৈতিক করিডোর, দক্ষ বন্দর এবং

কম ব্যবসা পরিচালনা ব্যয়—এসব বিষয় উন্নত না হলে শুধু চুক্তি করলেই প্রত্যাশিত ফল পাওয়া যাবে না। বাংলাদেশ যদি উৎপাদনের ব্যয় কমাতে পারে এবং বিনিয়োগের পরিবেশ উন্নত করতে পারে, তাহলে ভারতসহ বিভিন্ন দেশের বিনিয়োগকারীরা বাংলাদেশে উৎপাদনে আগ্রহী হতে পারেন। বাংলাদেশের অবস্থান তখন শুধু একটি বাজার হিসেবে নয়, একটি উৎপাদন ও রফতানি কেন্দ্র হিসেবেও গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠতে পারে।

সব মিলিয়ে বাংলাদেশ-ভারত অর্থনৈতিক সম্পর্কের সম্ভাবনা অনেক বড়। এ সম্পর্ককে কেন্দ্র করে বাংলাদেশের রফতানি বাড়ানো সম্ভব, নতুন বাজার তৈরি করা সম্ভব, পণ্যের বৈচিত্র্য আনা সম্ভব এবং শিল্পায়নের গতি বাড়ানো সম্ভব। অবশ্যই দুই দেশের মধ্যে বিভিন্ন জটিল বিষয় রয়েছে। পানি বন্টন, ভূরাজনীতি এবং অন্যান্য দ্বিপাক্ষীয় ইস্যু রয়েছে। এসব প্রশ্নকে এড়িয়ে যাওয়ার সুযোগ নেই। তবে অর্থনৈতিক সম্পর্ককে এগিয়ে নেয়ার ক্ষেত্রেও এসব সমস্যাকে অমীমাংসিত অবস্থায় স্থায়ী বাধা হিসেবে রেখে দেয়া উচিত নয়।

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে এমন অনেক ক্ষেত্র রয়েছে যেখানে উভয় দেশই লাভবান হতে পারে। এ 'উইন-উইন' ক্ষেত্রগুলো চিহ্নিত করে এগিয়ে যাওয়াই হতে পারে ভবিষ্যতের সবচেয়ে কার্যকর কৌশল। ভারতের বিশাল বাজার বাংলাদেশের সামনে রয়েছে। কিন্তু বাজারের আকার বড় হলেই সুযোগ কাজে লাগানো যায় না। সেই সুযোগ নিতে হলে উৎপাদন সক্ষমতা বাড়তে হয়, প্রতিযোগিতা শক্তি তৈরি করতে হয়, বিনিয়োগ আকর্ষণ করতে হয় এবং বাণিজ্যের প্রতিবন্ধকতা কমাতে হয়। সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বিষয় হলো বাংলাদেশের নিজের প্রস্তুতি। বাংলাদেশ-ভারত সম্পর্কের ভবিষ্যৎ তাই শুধু কূটনীতির প্রশ্ন নয়; এটি বাংলাদেশের রফতানি, উৎপাদন, বিনিয়োগ ও কর্মসংস্থানের প্রশ্নও।

সঠিক পরিকল্পনা ও বাস্তবসম্মত প্রস্তুতির মাধ্যমে দ্বিপাক্ষীয় অর্থনৈতিক সম্পর্ককে আরো গভীর করা গেলে তা উভয় দেশের জন্যই লাভজনক হতে পারে। বিশেষ করে বাংলাদেশের জন্য ভারতের ক্রমবর্ধমান বাজার নতুন রফতানি, নতুন বিনিয়োগ এবং নতুন শিল্পায়নের সুযোগ তৈরি করতে পারে। সেই সুযোগ আছে। এখন সবচেয়ে বড় প্রশ্ন—বাংলাদেশ কি সেই সুযোগ কাজে লাগানোর জন্য যথেষ্ট প্রস্তুত?



07 SEP 2026

EU seeks fairer trade terms in Bangladesh

The bloc calls for a level playing field for its businesses and investors

PROGRESS IN ADDRESSING EU CONCERNS

- 48 of 61 EU-identified trade barriers resolved
- 13 issues remain at various stages of resolution



REMAINING HURDLE

50% of Bangladesh's imports and exports must be carried by Bangladeshi-owned vessels

ISSUES	BANGLADESH'S RESPONSE
Foreign-owned logistics firms	Licence-renewal restrictions removed
Import of samples	Annual limit doubled to \$20,000
Traceability smart cards	Customs valuation revised
Flag-vessel protection	Still unresolved

FE REPORT

The European Union has called for a level playing field for its businesses and investors in Bangladesh, highlighting the proposed purchase of Airbus aircraft as an example, as Dhaka reported progress in resolving trade barriers raised by the bloc. An EU delegation raised the issue with ministers and senior officials at a meeting at the Ministry of Commerce on Sunday, when the Bangladesh side briefed 27 EU representatives on progress in addressing the non-tariff

barriers (NTBs).

The two sides also discussed a free trade agreement and EU support for Bangladesh's request to defer its LDC graduation.

"We have so far addressed 48 of the 61 identified non-tariff barriers (NTBs), while 13 remain at various stages of resolution," Commerce Minister Khandakar Abdul Muktedir told a joint press briefing following the meeting.

The two sides also discussed a free trade agreement and EU support for Dhaka's request to defer its LDC

graduation.

State Minister for Planning Jonaed Abdur Rahim Saki, Ambassador and Head of the EU Delegation to Bangladesh Michael Miller, NBR Chairman Ahsan Habib and Commerce Secretary Md Ataur Rahman Khan were also present at the press briefing.

Adviser to the Ministry of Finance and Planning Rashed Al Mahmud Titumir, State Minister for Foreign Affairs Shama Obaed, Finance Secretary Md Khairuzzaman Mozumder and senior officials from the ministries of

commerce and foreign affairs were present at the meeting with the EU delegation.

The commerce minister said Bangladesh had already resolved 48 of the 61 trade barriers identified by the EU, while the remaining 13 were at different stages of resolution. He said the government had worked with several ministries and agencies, including the National Board of Revenue (NBR) and the ministries of agriculture, fisheries and livestock, and shipping, to address the EU's concerns over the NTBs.

The minister said Bangladesh was also preparing to begin negotiations with the EU for a free trade agreement (FTA), describing the issue as strategically important as the EU is Bangladesh's largest export market. He also sought EU support for Bangladesh's request to defer its LDC graduation by three years. Bangladesh has already secured recommendations from the UN Committee for Development Policy (CDP) and the Economic and Social Council (ECOSOC), and the matter is expected to be placed before the 81st session of the UN General Assembly, he said.

SEE PAGE 7 COL 5

FROM PAGE 8 COL 5

"EU support is very important for us in this process," he said, adding that strong support from the European Union would play an important role for Bangladesh.

Explaining some of the measures taken to remove the trade barriers, he said restrictions on the renewal of licences for 100-per-cent foreign-owned logistics companies had been removed.

The annual limit for the import of samples by exporters and businesses had also been doubled to \$20,000 from \$10,000 through the latest Import Policy Order, he added. The government had also revised the customs valuation of smart cards used for product traceability, introducing two categories based on their actual value instead of applying duties to an artificially higher value, according to the minister. However, the requirement to obtain a government no-

objection certificate (NOC) 15 days before importing or exporting goods under the country's flag-vessel protection law remains unresolved.

The law requires 50 per cent of Bangladesh's imports and exports to be carried by Bangladeshi-owned vessels. The minister said Bangladesh currently had around 122 vessels, including seven operated by Bangladesh Shipping Corporation and about 115 privately owned vessels, which were insufficient to carry half of the country's roughly \$130 billion annual two-way trade. He said the government would seek to resolve the issue by amending the relevant law.

EU envoy Michael Miller said the EU wanted to further deepen economic and political relations with Bangladesh.

He stressed the need to ensure a level playing field for EU businesses and investors operating in Bangladesh, citing the

proposed purchase of Airbus aircraft as an example.

He also highlighted the first round of negotiations on a Bangladesh-EU FTA as an important step in strengthening bilateral economic ties.

The EU ambassador called for greater cooperation in areas including border management, intellectual property rights and human rights.

Replying to questions on Bangladesh's trade relations with the United States, the commerce minister said the government evaluated purchases from different countries on their own merits, rather than solely on the basis of headline prices. He cited Bangladesh's planned purchase of LNG from a US company as an example, saying the company had offered 117 cargoes through 2038 at an average price of around \$9 per unit, based on the index applicable when the cabinet committee approved the deal.

He also said Bangladesh

imported wheat from the US because its wastage rate was lower than that of wheat sourced from some other countries, making it economically beneficial when the full cost was considered. "We try to apply our best judgement based on the merits of each purchase, whether it is from the US, the EU, China, India, or elsewhere," he said. The EU is Bangladesh's largest trading partner, with bilateral trade in goods reaching €23.3 billion in 2025.

Currently, Bangladesh enjoys a substantial trade surplus with the bloc, largely driven by garment exports. The EU imported nearly 94 per cent of its goods from Bangladesh in textiles in 2025. As an LDC, Bangladesh currently enjoys duty-free and quota-free market access to the EU under the Everything But Arms (EBA) scheme, a key advantage for the country's export-oriented economy.

rezamumu@gmail.com