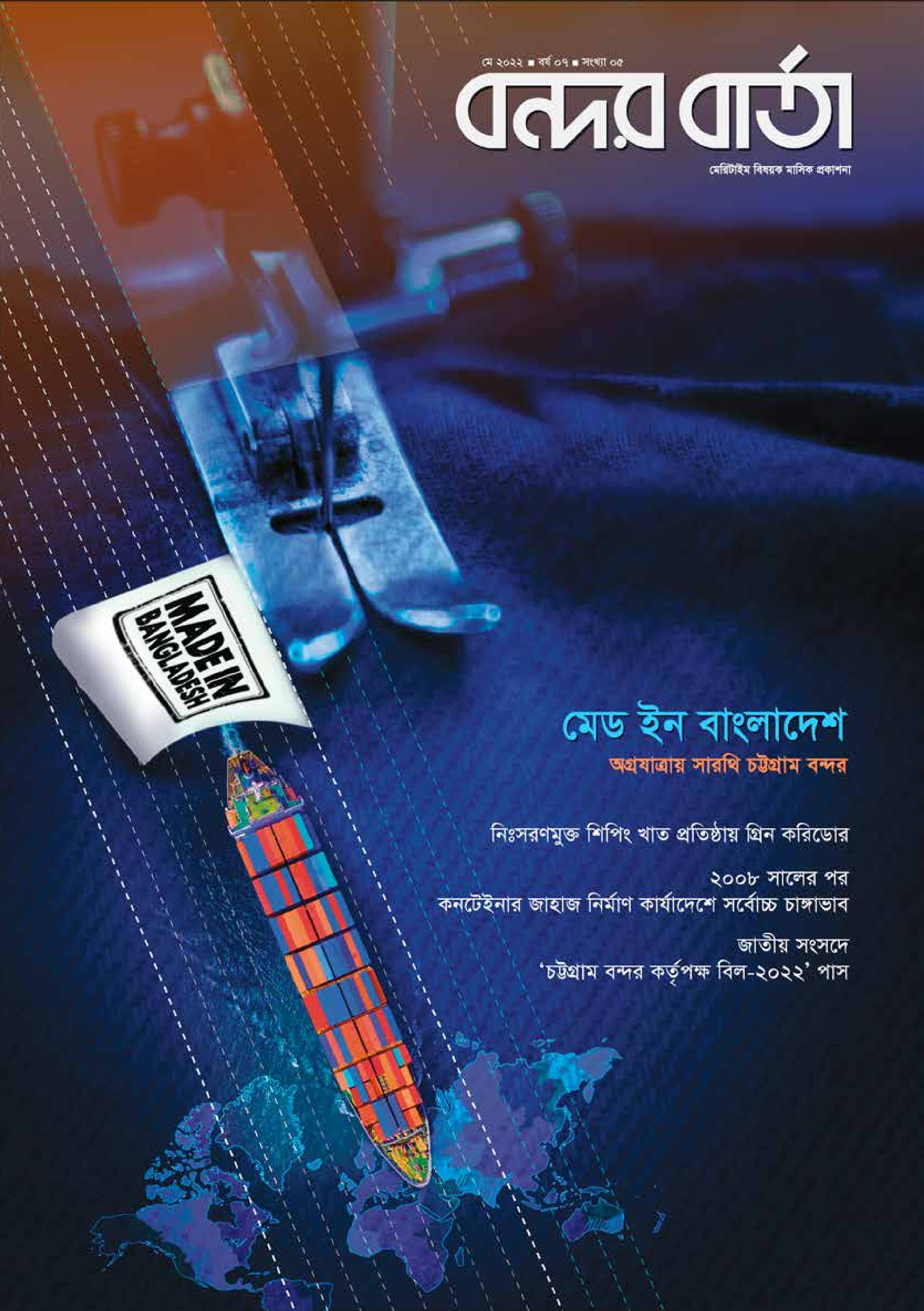
মে ২০২২ ■ বর্ষ ০৭ ■ সংখ্যা ০৫

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



মেড ইন বাংলাদেশ

অগ্রযাত্রায় সারথি চট্টগ্রাম বন্দর

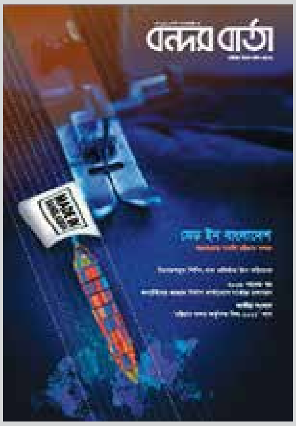
নিঃসরণমুক্ত শিপিং খাত প্রতিষ্ঠায় গ্রিন করিডোর

২০০৮ সালের পর
কনটেইনার জাহাজ নির্মাণ কার্যাদেশে সর্বোচ্চ চাঙ্গাভাব

জাতীয় সংসদে
'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২২' পাস

মে ২০২২
বর্ষ ০৭, সংখ্যা ০৫

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান,
এনপিপি, বিসিজিএমএস, এনডিসি, পিএসসি

সম্পাদক
জাফর আলম

সম্পাদনা পর্ষদ
রম্য রহিম চৌধুরী
মো. মমিনুর রশিদ
মো. ওমর ফারুক
মাহবুব মোরশেদ চৌধুরী

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
শরিফুল আলম শিমুল

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স
মির্জা নাঈম অলিউল্লাহ্

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

প্রকাশক চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ-এর পক্ষে
কনটেন্ট পরিকল্পনা ও প্রণয়ন,
ডিজাইন, প্রকাশনা:

ENLIGHTEN | VIBES

বাড়ি ০৬, সড়ক ০৩, সেক্টর ০৫
উত্তরা, ঢাকা-১২৩০
ফোন: ০২-৪৮৯৫৬৭৪৮
ইমেইল: enlightenvibes@gmail.com

সম্পাদকীয় যোগাযোগ
বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ
বন্দরভবন, ৩য় তলা, চট্টগ্রাম।
ফোন: ০২-৩৩৩৩৩০৮৬৯
ইমেইল: bandarbarta@gmail.com

সম্পাদকীয়

বাংলাদেশের তৈরি পোশাকশিল্পের অগ্রযাত্রায় সারথি চট্টগ্রাম বন্দর

বাংলাদেশের বৈশ্বিক ব্র্যান্ডিং এখন তৈরি পোশাক খাত। মেড ইন বাংলাদেশ বলতেই তাই বাংলাদেশের তৈরি পোশাকই সর্বাগ্রে আলোচনায় চলে আসে। বিশ্ববাণিজ্যে বাংলাদেশকে প্রতিনিধিত্ব করছে তৈরি পোশাকশিল্প। এই খাতটি এখন বাংলাদেশের সবচেয়ে বড় রপ্তানিমুখী শিল্প খাত। দেশের মোট রপ্তানি পণ্যের ৮০ শতাংশের অধিক তৈরি পোশাক। সময়ের ব্যবধানে বাংলাদেশি উদ্যোক্তারা অভিজ্ঞতায় সমৃদ্ধ হয়েছে এবং এই খাতের উন্নয়ন এখন বিস্ময়কর। বর্তমানে বাংলাদেশে অনেক বড় মাপ ও মানের ভার্টিক্যাল সেট-আপ কিংবা পূর্ণাঙ্গ পোশাককারখানা গড়ে উঠেছে। বিশ্বের ১৫০টির অধিক দেশ এখন বাংলাদেশ থেকে পোশাক আমদানি করে। পরিবেশবান্ধব পোশাকশিল্পের ক্ষেত্রেও এসেছে অভাবনীয় উন্নতি। দেশে বর্তমানে লিড সার্টিফাইড গ্রিন পোশাক কারখানার সংখ্যা প্রায় ১৬০টি। এর মধ্যে ৪৮টি প্ল্যাটিনাম মানের। বিশ্বের প্রথম সারির ১০০টি সবুজ কারখানার মধ্যে ৪০টিই বাংলাদেশে অবস্থিত। আরও প্রায় ৫০০টি কারখানা লিড সনদের জন্য আবেদন করেছে। দেশের মোট জিডিপিতে তৈরি পোশাকশিল্প খাতের অবদান প্রায় ১১ শতাংশ। এ খাতের সাথে প্রত্যক্ষভাবে জড়িয়ে আছে ৪০ লাখ লোকের কর্মসংস্থান। সাড়ে তিন হাজারের অধিক কারখানায় উদ্যোক্তাদের বিনিয়োগ ২০ বিলিয়ন ডলারের বেশি। চলতি অর্থবছরের প্রথম ১০ মাসেই পোশাক রপ্তানি আয় ৩৫ দশমিক ৩৬ বিলিয়ন ডলার ছাড়িয়েছে। পোশাক খাতের অপ্রতিরোধ্য প্রবৃদ্ধি বিশ্বের ১৬৭টি পোশাক রপ্তানিকারক দেশের মধ্যে বাংলাদেশকে দ্বিতীয় স্থানে নিয়ে এসেছে।

আর তৈরি পোশাকশিল্পের এই অগ্রযাত্রার প্রথম থেকেই সারথির ভূমিকায় ছিল চট্টগ্রাম বন্দর। এই রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় সবটুকুই পরিবাহিত হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে। বন্দর কর্তৃপক্ষ রপ্তানি খাতকে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দিয়ে শিপমেন্ট অর্ডার নেওয়ার ক্ষেত্রে কাট অব টাইম এবং বন্দরে পণ্য আনার সময়সীমার ক্ষেত্রে গেট ইন টাইম সুবিধা দিচ্ছে। এতে করে সাধারণ রপ্তানিকারকদের চেয়ে শিপমেন্ট অর্ডারে ২৪ ঘণ্টা এবং বন্দরে পণ্য আনার ক্ষেত্রে ৩ ঘণ্টা অতিরিক্ত সময় পাচ্ছেন পোশাক রপ্তানিকারকেরা। এছাড়া রপ্তানি পণ্যবাহী কনটেইনার সহজে পরিবহন ও জাহাজীকরণে চট্টগ্রাম বন্দরের দুটি টার্মিনাল (এনসিটি ও সিসিটি) ও জেনারেল কার্গো বার্থে ডেডিকেটেড ইয়ার্ড রয়েছে। এসব সুবিধা ছাড়াও দীর্ঘ সময় ধরে পোশাক খাতের উদ্যোক্তারা বন্দরের হ্যান্ডলিং চার্জ ও পণ্য সংরক্ষণ চার্জে ছাড় পেয়ে আসছে। যাতে আর্থিকভাবে লাভবান হচ্ছেন এ খাতের উদ্যোক্তারা। পোশাকশিল্পের মেড ইন বাংলাদেশ হয়ে ওঠা এবং তার নেপথ্যে চট্টগ্রাম বন্দরের ভূমিকা নিয়ে বিস্তারিত থাকছে এবারের প্রধান রচনায়।

বৈশ্বিক উষ্ণায়ন এখন বিশ্বনেতাদের মাথাব্যথার বড় কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। স্কটল্যান্ডের গ্লাসগোতে গত বছর অনুষ্ঠিত জাতিসংঘের জলবায়ু পরিবর্তন-বিষয়ক সম্মেলন কপ২৬-এ ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে স্বাক্ষর করে ২২টি দেশ। এর মধ্যে রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র, যুক্তরাজ্য, জার্মানি, জাপানের মতো শিল্পোন্নত দেশগুলো। এই ঘোষণার মূল লক্ষ্য সমুদ্র পরিবহন খাতে কয়েকটি গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠা। গ্রিন করিডোর হলো এমন একটি শিপিং রুট, যেখানে কোনো নিঃসরণ থাকবে না। এসব রুটে চলাচলকারী জাহাজগুলো ব্যবহার করবে সবুজ জ্বালানি। গ্রিন করিডোর আন্তর্জাতিকভাবে বাধ্যতামূলক কোনো পদক্ষেপ হবে না। দুই বা ততোধিক বন্দরের মধ্যে পারস্পরিক সমঝোতার ভিত্তিতে এসব করিডোর গড়ে উঠবে। বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধির ফলে সবচেয়ে ক্ষতিগ্রস্ত দেশের মধ্যে বাংলাদেশ অন্যতম। সাম্প্রতিককালে বাংলাদেশে যেসব বড় ধরনের প্রাকৃতিক দুর্যোগ দেখা গেছে, তাতে অনেকাংশে দায় রয়েছে জলবায়ু পরিবর্তনের। তাই গ্রিন করিডোরের সুফল পাবে বাংলাদেশও। বিস্তারিত রয়েছে 'পরিবেশ ও জলবায়ু' বিভাগের বিশেষ প্রতিবেদনে।

প্রিয় পাঠক, আমরা চাই এ দেশের মেরিটাইম চর্চাকে একটি সুদৃঢ় ভিত্তিতে দাঁড় করাতে। বৈচিত্র্যময় আঙ্গিকে, সমৃদ্ধ কলেবরে বন্দরবার্তার পথচলা বাংলাদেশের মেরিটাইম খাতের বিকাশে আরও সহায়ক হবে-সেই প্রত্যাশা। সবাইকে শুভেচ্ছা।

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

বৈশ্বিক বাজারে বাংলাদেশের সবচেয়ে বড় ব্র্যান্ডিং নিঃসন্দেহে তৈরি পোশাক খাত। দেশের মোট জিডিপিতে তৈরি পোশাকশিল্প খাতের অবদান প্রায় ১১ শতাংশ। বিশ্বের ১৫০টির অধিক দেশ বাংলাদেশ থেকে পোশাক আমদানি করে। পোশাক খাতের অপ্রতিরোধ্য প্রবৃদ্ধি বিশ্বের ১৬৭টি পোশাক রপ্তানিকারক দেশের মধ্যে বাংলাদেশকে দ্বিতীয় স্থানে নিয়ে এসেছে। এই অগ্রযাত্রার অন্যতম সারথি চট্টগ্রাম বন্দর।

সম্পাদকীয় ■ ০২

মুখর বন্দর ■ ১৯

- ভারতের সাথে যোগাযোগ বাড়ানোর ওপর গুরুত্বারোপ প্রধানমন্ত্রীর
- মার্চে রপ্তানি আয়ে প্রবৃদ্ধি ৫৫ শতাংশ
- সরকারের কূটনৈতিক তৎপরতায় আটকে পড়া নাবিকদের ফিরিয়ে আনা সম্ভব হয়েছে: নৌপ্রতিমন্ত্রী
- 'ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার' বাস্তবায়নে কর্মশালা
- ঈদের ছুটিতেও নিরবচ্ছিন্ন সেবা দিতে প্রস্তুত চট্টগ্রাম বন্দর
- ইউরোপের পর যুক্তরাজ্যের সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু হচ্ছে
- চট্টগ্রাম-ইউরোপ রুটে যুক্ত হচ্ছে আরও ৩ জাহাজ
- মাতারবাড়ী ও বে-টার্মিনালের কাজ শেষ হলে বন্দরের সক্ষমতা তিন থেকে চার গুণ বাড়বে
- চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ১৩৫তম 'বন্দর দিবস' উদ্‌যাপন
- বাংলাদেশের সাথে যোগাযোগ ও বাণিজ্য বৃদ্ধি করতে চায় থাইল্যান্ড: রাষ্ট্রদূত
- চট্টগ্রাম বন্দর থেকে সরাসরি চীনে কনটেইনার জাহাজ চালু করছে এমএসসি
- রপ্তানিতে অবদানের স্বীকৃতি পেল ৬৬ প্রতিষ্ঠান
- বে-টার্মিনাল প্রকল্পে পরামর্শক নিয়োগে মন্ত্রিসভা কমিটির অনুমোদন

খতিয়ান ■ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ■ ১৩

- ২০০৮ সালের পর কনটেইনার জাহাজ নির্মাণ কার্যাদেশে সর্বোচ্চ চাঙ্গাভাব: বিমকো
- কার্বনমুক্ত শিপিং খাত পেতে আরও উদ্যোগী হওয়ার আহ্বান বিমকোর
- বিশ্বের এক-পঞ্চমাংশ কনটেইনার জাহাজ বন্দরের জটে আটকা রয়েছে: উইন্ডওয়ার্ড
- বাজার নিয়ন্ত্রণে ফের জরুরি মজুদ থেকে জ্বালানি সরবরাহের উদ্যোগ আইইএর
- বাণিজ্যিক অপারেশনে বিশ্বের প্রথম স্বয়ংচালিত বৈদ্যুতিক কনটেইনার জাহাজ
- ভূমধ্যসাগরের প্রথম অফশোর প্রকল্প উদ্বোধন করল ইতালি
- মোম্বাসা পোর্ট চীনা ঋণের জামানত নয়: জন হপকিন্সের প্রতিবেদন
- প্রাকৃতিক গ্যাসের বৈশ্বিক চাহিদা কমতে পারে: আইইএ
- সিঙ্গাপুরে দূষিত জ্বালানি গ্রহণ করে বিপাকে বেশ কয়েকটি জাহাজ
- সোমালিয়ায় নতুন কাউন্টার-পাইরেসি সেন্টার চালু
- ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযানের প্রভাবে পতনমুখী বিশ্ববাণিজ্য: কিল ইনস্টিটিউট

বন্দর বিচিত্রা ■ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *মারিউপোল বন্দর*
গ্রন্থ পরিচিতি: *দ্য হিস্ট্রি অ্যান্ড লাইভস অব নটরিয়াস পাইরেটস অ্যান্ড দেয়ার ক্রুজ*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *লক সিস্টেম*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *ফার্দিনান্দ ম্যাগেলান*
মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

০৯

জলবায়ু

নিঃসরণমুক্ত শিপিং খাত প্রতিষ্ঠায় গ্রিন করিডোর

বৈশ্বিক উষ্ণায়ন কমাতে বিশ্বের বিভিন্ন দেশ পরিবেশবান্ধব শিপিং খাত গড়ে তুলতে বিভিন্ন উদ্যোগ নিচ্ছে। গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠা এই উদ্যোগেরই অংশ। স্কটল্যান্ডের গ্লাসগোতে গত বছর অনুষ্ঠিত জাতিসংঘের জলবায়ু পরিবর্তন-বিষয়ক সম্মেলন কপ২৬-এ ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশন ঘোষণা করা হয়। এ ঘোষণার মূল লক্ষ্য সমুদ্র পরিবহন রুটে গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠা। ২০২৫ সাল নাগাদ অন্তত ছয়টি গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠার কথা বলা হয়েছে ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে। এসব রুটে চলাচলকারী জাহাজগুলো ব্যবহার করবে সবুজ জ্বালানি। দুই বা ততোধিক বন্দরের মধ্যে পারস্পরিক সমঝোতার ভিত্তিতে এসব করিডোর গড়ে উঠবে।

১৫

আন্তর্জাতিক সংবাদ

নাবিকদের প্রসন্নতার সূচক আট বছরের সর্বনিম্নে

বহুমুখী প্রতিকূল পরিস্থিতির কারণে নাবিকদের প্রসন্নতার সূচক আট বছরের সর্বনিম্নে নেমে এসেছে। মিশন টু সিফেয়ারারসের সর্বশেষ প্রতিবেদনে সার্বিক প্রসন্নতার সূচক ৬ দশমিক ৪১ থেকে ৫ দশমিক ৮৫ পয়েন্টে নেমে এসেছে।

মিশন টু সিফেয়ারারসের জরিপভিত্তিক প্রতিবেদনে দেখা গেছে, প্রসন্নতা নির্ধারক সব ক্যাটাগরিতেই স্কোর নিম্নমুখী। নভেল করোনাভাইরাসের ওমিক্রন ভ্যারিয়েন্ট, ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান, কন্ট্রাকচুয়াল জটিলতাসহ বিভিন্ন কারণে গত কয়েক মাসে বেশ চ্যালেঞ্জিং সময় অতিবাহিত করতে হয়েছে নাবিকদের। এর প্রভাব পড়েছে প্রসন্নতার সূচকে।

১৯

'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২২' সংসদে পাস

জাতীয় সংসদে 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২২' পাস হয়েছে। বন্দর এলাকায় দূষণে জেল-জরিমানার বিধান রেখে নতুন আইন করা হয়েছে। এই আইনের অধীনে কোনো বিধান লঙ্ঘন করলে (যার শাস্তি উল্লেখ নেই এমন ক্ষেত্রে) সর্বোচ্চ ৬ মাসের শাস্তি এবং ২ লাখ টাকা জরিমানা বা উভয় দণ্ড হবে।

বাংলাদেশ থেকে প্রথম পোশাক রপ্তানি
হয় ১০ হাজার 'রিয়াজ শার্ট'
১৯৭৮ সালের ২৮ জুলাই

একই বছর প্রতিষ্ঠিত হয় 'দেশ গার্মেন্টস'
দেশের প্রথম ১০০% রপ্তানিমুখী
পোশাক কারখানা

মেড ইন বাংলাদেশ

অগ্রযাত্রায় সারথি চট্টগ্রাম বন্দর

তৈরি পোশাক খাত বাংলাদেশের সবচেয়ে বড় রপ্তানিমুখী শিল্প খাত। ষাটের দশকে শুরু হয়ে সত্তরের দশকের শেষার্ধে রপ্তানিমুখী শিল্প হিসেবে আবির্ভাব হওয়া এ খাত এখন বাংলাদেশের প্রধান রপ্তানি খাত। বিশ্ববাণিজ্যে বাংলাদেশকে প্রতিনিধিত্ব করছে তৈরি পোশাকশিল্প। আর এই অগ্রযাত্রার প্রথম থেকেই সারথির ভূমিকায় আছে চট্টগ্রাম বন্দর।

ওমর ফারুক ইমন

নভোযান অ্যাপোলো-১১ এ করে ১৯৬৯ সালের ২০ জুলাই চাঁদের বুকে প্রথমবারের মতো মানুষের পদচিহ্ন আঁকেন নিল আর্মস্ট্রং, মাইকেল কলিন্স ও এডউইন অলড্রিন। আর এতেই ইতিহাসের অবিচ্ছেদ্য অংশে পরিণত হন তাঁরা। পাঠ্যবই, অ্যাডভেঞ্চার কিংবা গবেষণাপত্র সবজায়গাতেই ঠাঁই করে নিয়েছেন। এই তিন নভোচারী বাংলাদেশে এসেছিলেন চন্দ্রাভিযানের কয়েক মাস পর অক্টোবরে। ওয়ার্ল্ড গুডউইল ট্যুরের অংশ হিসেবে তাঁদের বাংলাদেশে আসা। ঢাকায় হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে তিন নভোচারীর সম্মানে আয়োজন করা হয়েছিল নাগরিক সংবর্ধনার। শত শত উৎসুক মানুষের ভিড়ে পুরো হোটেলে তিল ধারণের ঠাঁই ছিল না। এই ভিড়ে রিয়াজউদ্দিন নামের একজন গার্মেন্টস ব্যবসায়ীও ছিলেন, যিনি নিজের দোকানে বানানো তিনটি শার্ট নিয়ে গিয়েছিলেন তিন নভোচারীকে শুভেচ্ছা উপহার হিসেবে দিতে। সেদিন রিয়াজউদ্দিনের উপহার সানন্দে গ্রহণ করেছিলেন তাঁরা এবং দিয়েছিলেন ধন্যবাদসমৃদ্ধ একটি চিঠিও। আর এতেই খুশি রিয়াজউদ্দিন।

সবাই যখন চাঁদে পদচিহ্ন এঁকে দেওয়া তিন নভোচারীকে নিজ চোখে দেখার খুশিতে উদ্বেল, তখন রিয়াজউদ্দিনের মনে ছিল অন্য চিন্তা। রিয়াজউদ্দিন স্বপ্ন দেখছিলেন নিজের ব্যবসাকে বিদেশের বাজারে ছড়িয়ে দেওয়ার। তিনি ভাবছিলেন, তিন আমেরিকান নভোচারী যদি তাঁর বানানো শার্টের প্রশংসা করতে পারেন, তাহলে তা হয়তো অন্য পশ্চিমা নাগরিকরাও পছন্দ করবে।

তিন নভোচারীর প্রশংসা পাওয়ার পর রিয়াজউদ্দিন বেশ কয়েকবার করাচিতে যান 'রিয়াজ শার্ট' রপ্তানি করা যায় কিনা, সে সুযোগ খুঁজে বের করতে। ১৯৭১ সালের মুক্তিযুদ্ধের কারণে তাঁর পরিকল্পনা থমকে যায়। তখন চকবাজারের অন্যসব দোকানের সাথে রিয়াজউদ্দিনের পোশাক সেলাইয়ের দোকান এবং কারখানাও পাকিস্তানি সেনাবাহিনী পুড়িয়ে দেয়।

স্বাধীনতার পর রিয়াজউদ্দিন নতুন করে ব্যবসা শুরু করেন ১৯৭৩ এ। তিনি এর নাম দেন রিয়াজ গার্মেন্টস লিমিটেড এবং স্বাধীন বাংলার প্রথম তৈরি পোশাক কারখানা হিসেবে স্বীকৃতি পান। প্রতিষ্ঠানের ব্যবস্থাপনা পরিচালক হিসেবে রিয়াজউদ্দিন তখন ব্যাংকিং ও বাজারজাতকরণ বিভাগ পরিচালনা শুরু করেন এবং উৎপাদন বিভাগের দায়িত্ব দেন ভাতিজা মাইজুদ্দিনকে। নতুন পদযাত্রায় তাঁরা বেছে

নেন এক সৃজনশীল বিজ্ঞাপন। নিজেদের 'মেড ইন বাংলাদেশ' ধারণাকে ছড়িয়ে দিতে রিয়াজ শার্ট একটি বাইসাইকেল রেসে অর্থায়ন করে। কলকাতার মোহনবাগান ক্লাবের খেলোয়াড়রা যখন বাংলাদেশে আসেন, তাদের রিয়াজ শার্ট উপহার দেওয়া হয়। মোহনবাগানের জনপ্রিয় খেলোয়াড চুনি গোস্বামীর ছবি ও তার প্রশংসাসংবলিত একটি পোস্টার তখন সংবাদপত্রে ছাপা হয়। নায়করাজ রাজ্জাক হিসেবে পরিচিত কিংবদন্তি অভিনেতা আবদুর রাজ্জাককে রিয়াজ শার্টের ব্র্যান্ড অ্যাম্বাসেডর করা হয়।

পরের বছর তৎকালীন টেক্সটাইল মন্ত্রণালয়ের সচিব ইদ্রিস রিয়াজউদ্দিনকে আশার আলো দেখান। তাঁর সহায়তায় রিয়াজ শার্টের নমুনা ফ্রান্সে পাঠান রিয়াজউদ্দিন। রিয়াজ শার্টের উন্নত মান দেখে তারা কিনতে আগ্রহী হন। এর পরই রিয়াজউদ্দিন উর্দু রোডে দেড় কাঠা জমির উপর তাঁর কারখানা সম্প্রসারণ করেন। সেলাই মেশিনের সংখ্যাও দ্বিগুণ হয় এবং নিতে হয় আরও কর্মী। ১৯৭৮ সালের ২৮ জুলাই রিয়াজউদ্দিন ১০ হাজার 'রিয়াজ শার্ট' ফরাসি ক্রেতা হলান্ডার ফ্রঁসের কাছে রপ্তানি করেন। শার্টের ওই চালানের দাম ছিল বাংলাদেশি টাকায় ৪ লাখ ২৭ হাজার টাকা। এটিই ছিল বাংলাদেশ থেকে প্রথম পোশাক রপ্তানি।

একই বছর রপ্তানির বিপুল সম্ভাবনা দেখে শিল্পপতি নুরুল কাদের খান এবং দক্ষিণ কোরিয়ার দাইয়ু কোম্পানির সাথে মিলে চট্টগ্রামের কালুরঘাটে প্রতিষ্ঠা করলেন দেশ গার্মেন্টস, যা ছিল দেশের প্রথম শতভাগ রপ্তানিমুখী পোশাক কারখানা। পরের দুই বছরে আরও তিনটি রপ্তানি অর্ডার পায় রিয়াজ গার্মেন্টস। এভাবেই বিশ্বের বাজারে জায়গা করে নিতে থাকে বাংলাদেশের তৈরি পোশাক।

বাংলাদেশই কেন

শুরুতে শতভাগ রপ্তানিমুখী এই শিল্প খাত আমদানীকৃত কাঁচামাল-নির্ভর ছিল পুরোপুরি। এই নির্ভরশীলতার কারণে পরিস্থিতি ছিল নাজুক। কিন্তু সময়ের ব্যবধানে বাংলাদেশি উদ্যোক্তারা অভিজ্ঞতায় সমৃদ্ধ হয়েছে এবং উন্নতি হয়েছে বিস্ময়কর। স্থানীয় উদ্যোক্তারা পশ্চাৎ-সংযোগ শিল্পের বিকাশ ঘটায় এবং স্থানীয়ভাবেই দক্ষতা বৃদ্ধি করে মানসম্পন্ন রপ্তানিযোগ্য সুতা ও কাপড় উৎপাদন শুরু করে। এ ছাড়া পোশাকশিল্প রং ও প্রক্রিয়াজাত করার পর কাপড় কেটে এবং সেলাই করে রপ্তানিযোগ্য পণ্যে রূপান্তর করার যোগ্যতা অর্জন করেছে অনেক আগেই। তৈরি পোশাক খাতের উদ্যোক্তাদের সংগঠন বিজিএমইএ বাংলাদেশে তৈরি পোশাক খাতের শক্তিশালী অবস্থানের পেছনে ১০টি কারণ দেখছেন। এগুলো হলো অভিজ্ঞতা, তুলনামূলক বাজারদর, আন্তর্জাতিক মান, নিবেদিত ও দ্রুত কৌশল আয়ত্ত করতে পারা জনবল, উন্নত দেশগুলোতে শুল্কমুক্ত প্রবেশাধিকার, অগ্রাধিকারমূলক বাণিজ্য চুক্তি, গ্রিন ফ্যাক্টরি ধারণার দ্রুত বাস্তবায়ন, কমিটমেন্ট, ভার্সালিটি ও ব্যাকওয়ার্ড লিংকেজ সুবিধা।

বর্তমানে বাংলাদেশে অনেক বড় মানের ভার্টিক্যাল সেট-আপ কিংবা পূর্ণাঙ্গ পোশাক কারখানা গড়ে উঠেছে। পোশাক তৈরিতে ব্যবহৃত সবকিছু এক স্থানেই উৎপাদন বা তৈরিকে আমরা ভার্টিক্যাল সেট-আপ কারখানা বলে থাকি। এ সমস্ত কারখানা তুলা থেকে সুতা, সুতা থেকে বুনন করে কাপড় তৈরি করা, কাপড় রং করা, নানা প্রকার ট্রিটমেন্ট করা, প্রক্রিয়াজাত করাসহ অন্যান্য সকল কাজ সম্পন্ন করে থাকে। তাছাড়া এই কারখানাগুলো রপ্তানিযোগ্য কাপড় ছাড়াও স্থানীয় দেশের চাহিদা মেটানোর কাজেও শক্ত অবস্থান দখল করেছে। এই কারখানাসমূহে বিদেশি ক্রেতাদের নকশাপত্র, চাহিদাপত্র, বিভিন্ন দেশের জন্য বিভিন্ন সাইজের পোশাক, সকল প্রকার ফরমায়েশ অনুযায়ী সেলাই করে, আন্তর্জাতিক মানের প্যাকিং করে দোরগোড়ায় পৌঁছে দেয়। আমাদের ব্যাকওয়ার্ড লিংকেজ গড়ে ওঠার ফলে প্রতিযোগিতামূলক বাজারে বাংলাদেশের অবস্থান পূর্বের তুলনায় আরও অনেক সুসংহত হয়েছে। বিশ্বের ১৫০টির অধিক দেশ এখন বাংলাদেশ থেকে পোশাক আমদানি করে।

বিগত অর্থবছরগুলোতে বাংলাদেশের মোট রপ্তানিতে পোশাক খাতের অবদান

মূল্য (মিলিয়ন ডলারে)

অর্থবছর	পোশাকশিল্প রপ্তানি	বাংলাদেশের মোট রপ্তানি	মোট রপ্তানিতে পোশাকশিল্পের %
১৯৮৩-৮৪	৩১.৫৭	৮১১.০০	৩.৮৯
১৯৮৪-৮৫	১১৬.২	৯৩৪.৪৩	১২.৪৪
১৯৮৫-৮৬	১৩১.৪৮	৮১৯.২১	১৬.০৫
১৯৮৬-৮৭	২৯৮.৬৭	১০৭৬.৬১	২৭.৭৫
১৯৮৭-৮৮	৪৩৩.৯২	১২৩১.২	৩৫.২৪
১৯৮৮-৮৯	৪৭১.০৯	১২৯১.৫৬	৩৬.৪৭
১৯৮৯-৯০	৬২৪.১৬	১৯২৩.৭০	৩২.৪৫
১৯৯০-৯১	৮৬৬.৮২	১৭১৭.৫৫	৫০.৪৭
১৯৯১-৯২	১১৮২.৫৭	১৯৯৩.৯০	৫৯.৩১
১৯৯২-৯৩	১৪৪৫.০২	২৩৮২.৮৯	৬০.৬৪
১৯৯৩-৯৪	১৫৫৫.৭৯	২৫৩৩.৯০	৬১.৪০
১৯৯৪-৯৫	২২২৮.৩৫	৩৪৭২.৫৬	৬৪.১৭
১৯৯৫-৯৬	২৫৪৭.১৩	৩৮৮২৪২	৬৫.৬১
১৯৯৬-৯৭	৩০০১.২৫	৪৪১৮.২৮	৬৭.৯৩
১৯৯৭-৯৮	৩৭৮১.৯৪	৫১৬১.২০	৭৩.২৮
১৯৯৮-৯৯	৪০১৯.৯৮	৫৩১২.৮৬	৭৫.৬৭
১৯৯৯-০০	৪৩৪৯.৪১	৫৭৫২.২০	৭৫.৬১
২০০০-০১	৪৮৫৯.৮১	৬৪৬৭.৩০	৭৫.১৪
২০০১-০২	৪৫৮৩.৭৫	৫৯৮৬.০৯	৭৬.৫৭
২০০২-০৩	৪৯১২.০৯	৬৫৪৮.৪৪	৭৫.০১
২০০৩-০৪	৫৬৮৬.০৯	৭৬০২.৯৯	৭৪.৭৯
২০০৪-০৫	৬৪১৭.৬৭	৮৬৫৪.৫২	৭৪.১৫
২০০৫-০৬	৭৯০০.৮০	১০৫২৬.১৬	৭৫.০৬
২০০৬-০৭	৯২১১.২৩	১২১৭৭.৮৬	৭৫.৬৪
২০০৭-০৮	১০৬৯৯.৮০	১৪১১০.৮০	৭৫.৮৩
২০০৮-০৯	১২৩৪৭.৭৭	১৫৫৬৫.১৯	৭৯.৩৩
২০০৯-১০	১২৪৯৬.৭২	১৬২০৪.৬৫	৭৭.১২
২০১০-১১	১৭৯১৪.৪৬	২২৯২৪.৩৮	৭৮.১৫
২০১১-১২	১৯০৮৯.৭৩	২৪৩০১.৯০	৭৮.৫৫
২০১২-১৩	২১৫১৫.৭৩	২৭০২৭.৩৬	৭৯.৬১
২০১৩-১৪	২৪৪৯১.৮৮	৩০১৮৬.৬২	৮১.১৩
২০১৪-১৫	২৫৪৯১.৪০	৩১২০৮.৯৪	৮১.৬৮
২০১৫-১৬	২৮০৯৪.১৬	৩৪২৫৭.১৮	৮২.০১
২০১৬-১৭	২৮১৪৯.৮৪	৩৪৬৫৫.৯০	৮১.২৩
২০১৭-১৮	৩০৬১৪.৭৬	৩৬৬৬৮.১৭	৮৩.৪৯
২০১৮-১৯	৩৪১৩৩.২৭	৪০৫৩৫.০৪	৮৪.২১
২০১৯-২০	২৭৯৪৯.১৯	৩৩৬৭৪.০৯	৮৩.০০
২০২০-২১	৩১৪৫৬.৭৩	৩৮৭৫৮.৩১	৮১.১৬

তথ্যসূত্র: বিজিএমইএ

জিডিপিতে অবদান ১১ শতাংশ

দেশের মোট জিডিপিতে তৈরি পোশাকশিল্প খাতের অবদান প্রায় ১১ শতাংশ। এ খাতের সাথে প্রত্যক্ষভাবে জড়িয়ে আছে ৪০ লাখ লোকের কর্মসংস্থান। সাড়ে তিন হাজারের অধিক কারখানায় উদ্যোক্তাদের বিনিয়োগ ২০ বিলিয়ন ডলারের বেশি। এ বিনিয়োগেই গত অর্থবছর (২০২০-২১) পোশাক রপ্তানি করেছে ৩১ বিলিয়ন ডলারের বেশি। আর চলতি অর্থবছরের প্রথম ১০ মাসেই এ পরিমাণ আগের পুরো অর্থবছরকে ছাড়িয়ে ৩৫ দশমিক ৩৬ বিলিয়ন ডলারে। পোশাক খাতের অপ্রতিরোধ্য প্রবৃদ্ধি বিশ্বের ১৬৭টি পোশাক রপ্তানিকারক দেশের মধ্যে বাংলাদেশকে দ্বিতীয় স্থানে নিয়ে এসেছে।

চলতি অর্থবছরের প্রথম ১০ মাসেই পোশাক রপ্তানি আয় ৩৫ দশমিক ৩৬ বিলিয়ন ডলার ছাড়িয়েছে

এ খাতের সাথে প্রত্যক্ষভাবে জড়িয়ে আছে ৪০ লাখ লোকের কর্মসংস্থান

বিজিএমইএ'র হিসাব অনুযায়ী দেশের পোশাক খাতে কর্মরত নারীর সংখ্যা প্রায় ২৫ লাখ। এই কর্মসংস্থান নারীদের দারিদ্র্য বিমোচন ও নারীর ক্ষমতায়নে প্রভাবক হিসেবে কাজ করছে

রপ্তানি আয়ে অংশীদারিত্ব

পাট ও পাটজাত দ্রব্য ১৯৮০ সাল পর্যন্ত মোট রপ্তানিতে ৫০ শতাংশ অবদান রেখে রপ্তানি আয়ে শীর্ষে ছিল। আশির দশকের শেষার্ধে পাট ও পাটজাত দ্রব্যের আয়কে অতিক্রম করে পোশাকশিল্প শীর্ষস্থান দখল করতে থাকে। ১৯৮৩-৮৪ সালে মোট রপ্তানি আয়ের পরিমাণ ছিল ৮১১ মিলিয়ন ডলার। এ সময় পোশাক রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩১ দশমিক ৫৭ মিলিয়ন ডলার, যা মোট রপ্তানি আয়ের মাত্র ৩ দশমিক ৮৯ শতাংশ। রপ্তানির পরিমাণ বৃদ্ধির সাথে সাথে এ অংশীদারিত্ব দ্রুত বাড়তে থাকে। আট বছর পরে ১৯৯০-৯১ অর্থবছরের মোট রপ্তানি আয়ের ৫০ দশমিক ৪৭ শতাংশ ছিল তৈরি পোশাক। ওই বছর ১ হাজার ৭১৭ দশমিক ৫৫ মিলিয়ন ডলার মোট রপ্তানিতে পোশাক রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৮৬৬ দশমিক ৮২ মিলিয়ন ডলার। ক্রমোন্নতির ধারাবাহিকতায় গত অর্থবছরে মোট রপ্তানির ৮১ দশমিক ১৬ শতাংশ ছিল তৈরি পোশাক। মোট ৩৮ হাজার ৭৫৮ দশমিক ৩১ মিলিয়ন ডলারের মোট রপ্তানিতে পোশাক খাতের অংশীদারিত্ব ছিল ৩১ হাজার ৪৫৬ দশমিক ৭৩ মিলিয়ন ডলার। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে দেশের মোট আয়ের সর্বোচ্চ অংশীদারিত্ব ছিল পোশাক খাতের। এ বছর মোট রপ্তানির ৮৪ দশমিক ২১ শতাংশ ছিল তৈরি পোশাক।

কোথায় রপ্তানি হয়

তৈরি পোশাক খাত বাংলাদেশের গতিশীল উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ 'প্রভাবক' হিসেবে কাজ করেছে এবং করছে। পোশাক রপ্তানির উপর ভর করে শক্ত ভিতে দাঁড়িয়েছে বাংলাদেশ। রপ্তানির পাশাপাশি 'মেড ইন বাংলাদেশ' ব্র্যান্ডকে প্রতিষ্ঠিত করেছে খাতটি। বিশ্বের ১৫০টির অধিক দেশে এখন 'মেড ইন বাংলাদেশ' পোশাকের টপ ব্র্যান্ড। দেশের পোশাক রপ্তানির সিংহভাগ যায় ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত দেশগুলোতে। ইউরোপীয় ইউনিয়নের ২৭টি দেশে মোট রপ্তানির প্রায় ৬২ শতাংশ রপ্তানি হয়। এরপরই রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র ও কানাডা, এ দুটি বাজারে মোট রপ্তানির পরিমাণ যথাক্রমে ১৯ ও ৩ শতাংশ।

গত অর্থবছরে (২০২০-২১) ইউরোপীয় ইউনিয়নের দেশগুলোতে রপ্তানি হয়েছে ১৯ হাজার ৪৩০ দশমিক ৫৩ মিলিয়ন ডলারের পণ্য। এর আগের দুই অর্থবছরে (২০১৯-২০ ও ২০১৮-১৯) রপ্তানি হয় ১৭ হাজার ১৪৬ দশমিক ১৮ মিলিয়ন এবং ২১ হাজার ১৩৩ দশমিক শূন্য ৮ মিলিয়ন ডলার। মোট পোশাক রপ্তানিতে এ অংশীদারিত্ব ৬১ দশমিক ৭৭, ৬১ দশমিক ৩৫ ও ৬১ দশমিক ৯১ শতাংশ।

একই সময় (২০২০-২১ থেকে ২০১৮-১৯) অর্থবছরে যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানি হয়েছে যথাক্রমে ৫ হাজার ৯৪৬ দশমিক ৪০ মিলিয়ন, ৫ হাজার ১৪৬ দশমিক ৫৩ মিলিয়ন এবং ৬ হাজার ১৩৩ দশমিক ৭২ মিলিয়ন ডলারের তৈরি পোশাক। যা মোট মোট রপ্তানির ১৮ দশমিক ৯০, ১৮ দশমিক ৪১ ও ১৭ দশমিক ৯৭ শতাংশ।

ইউরোপীয় ইউনিয়ন, যুক্তরাষ্ট্র ও কানাডা ছাড়া পোশাক রপ্তানির অন্য গন্তব্যগুলো 'নন-ট্র্যাডিশনাল মার্কেট' হিসেবে পরিচিত। এসব দেশের মধ্যে রয়েছে অস্ট্রেলিয়া, ব্রাজিল, চিলি, চীন, ভারত, জাপান, দক্ষিণ কোরিয়া, মেক্সিকো, রাশিয়া, দক্ষিণ আফ্রিকা, তুরস্কসহ বেশকিছু দেশ। সর্বশেষ অর্থবছরে সম্মিলিতভাবে এসব দেশে রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৫ হাজার ৮৪ দশমিক ২১ মিলিয়ন ডলার। যা মোট রপ্তানির প্রায় ১৬ দশমিক ১৬ শতাংশ। এর আগের দুই অর্থবছরে এ পরিমাণ ছিল যথাক্রমে ৪ হাজার ৭৮০ দশমিক ২০ ও ৫ হাজার ৬৮৭ দশমিক ১৭ মিলিয়ন ডলার। মোট রপ্তানিতে অংশীদারিত্ব ১৭ দশমিক ১০ ও ১৬ দশমিক ৬৬ শতাংশ।

চলতি অর্থবছরেও আগের অর্থবছরগুলোর ধারাবাহিকতা ধরে রেখেছে পোশাক খাত। অর্থবছরের ১০ মাসে (জুলাই-এপ্রিল) ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত দেশগুলোতে রপ্তানি করেছে ১৭ হাজার ৬৮৬ দশমিক ২৩ মিলিয়ন ডলারের পোশাক। যা গত বছরের একই সময়ের তুলনায় প্রায় ৩৪ শতাংশ বেশি। একই সময় যুক্তরাষ্ট্রে ৭ হাজার ৪৮২ দশমিক ১৬ মিলিয়ন, যুক্তরাজ্যে ৩ হাজার ৭৭৯ দশমিক ১৫ মিলিয়ন ডলার, কানাডায় ১ হাজার ৫৯ দশমিক ২৫ মিলিয়ন ডলারের পোশাক রপ্তানি হয়েছে। তিন দেশে পোশাক রপ্তানিতে গত বছরের তুলনায় প্রবৃদ্ধি হয়েছে যথাক্রমে ৫৫ শতাংশ, ৩০ শতাংশ ও ৩৩ শতাংশ। এ ছাড়া নন-ট্র্যাডিশনাল মার্কেটে মোট রপ্তানি হয়েছে ৫ হাজার ৩৫৫ দশমিক ৭৯ মিলিয়ন ডলারের পণ্য। এতে প্রবৃদ্ধি হয়েছে ২৫ দশমিক ৫৩ শতাংশ।

বেসরকারি একটি আইসিডিতে রপ্তানি পণ্য কনটেইনারে স্টাফিং করছেন শ্রমিকরা। এখান থেকে পণ্যবাহী কনটেইনার চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হবে জাহাজীকরণের জন্য

পোশাক খাতে
কর্মরত শ্রমিকদের
শতকরা ৬০ ভাগ নারী

এ খাতের ২০২৪ সালের মধ্যে
রপ্তানি আয়ের লক্ষ্যমাত্রা
৮০ বিলিয়ন ডলার

সবুজ বিপ্লব

পরিবেশবান্ধব পোশাক শিল্পের ক্ষেত্রেও এসেছে অভাবনীয় উন্নতি। বাংলাদেশে রয়েছে বিশ্বের সর্বোচ্চ সংখ্যক গ্রিন ফ্যাক্টরি। দেশে বর্তমানে লিড সার্টিফাইড গ্রিন পোশাক কারখানার সংখ্যা প্রায় ১৬০টি। এর মধ্যে ৪৮টি প্ল্যাটিনাম এবং ৯৮টি গোল্ড মানের। বিশ্বের প্রথম সারির ১০০টি সবুজ কারখানার মধ্যে ৪০টিই বাংলাদেশে অবস্থিত। আরও প্রায় ৫০০টি কারখানা লিড সনদের জন্য আবেদন করেছে।

নারীর ক্ষমতায়ন

বিজিএমইএ'র হিসাব অনুযায়ী দেশের পোশাক খাতে কর্মরত শ্রমিকদের শতকরা ৬০ ভাগ নারী। এদের অধিকাংশের বয়স ১৮-৩০ বছর। ফলে কর্মজীবী নারীরা শুধু পোশাক খাতের উন্নয়নে ভূমিকা রাখছে তা নয়। কর্মসংস্থান নারীদের দারিদ্র্য বিমোচন ও নারীর ক্ষমতায়নে প্রভাবক হিসেবে কাজ করছে। সামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় বাল্যবিবাহ রোধ ও অপ্রাপ্ত বয়সে গর্ভধারণ থেকে নারীদের বিরত রাখছে। এ ছাড়া নারীদের সিদ্ধান্ত গ্রহণ, উন্নত জীবনযাপন ও স্বাস্থ্যসচেতনতা তৈরিতে ভূমিকা রাখছে।

রপ্তানি লক্ষ্যমাত্র অর্জনে নজর দিতে হবে পোশাক খাতে

প্রণোদনা ও নীতিসহায়তা দিয়ে ব্যাকওয়ার্ড লিংকেজ ও ফরোয়ার্ড লিংকেজ প্রতিষ্ঠা এবং প্রচ্ছন্ন রপ্তানি খাতে দেশি-বিদেশি বিনিয়োগ আকৃষ্ট করে সার্কুলার ইকোনমি গড়ে তুলে ২০২৪ সালের মধ্যে ৮০ বিলিয়ন ডলার রপ্তানি আয়ের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়, যা চলতি অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় ৫৭ শতাংশ বেশি। চলতি অর্থবছরের শুরুতে অর্থনৈতিক বিষয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি যে 'রপ্তানিনীতি আদেশ ২০২১-২৪' নীতিগত অনুমোদন দিয়েছে; তাতে ৮০ বিলিয়ন ডলার রপ্তানি আয়ের লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে।

নতুন লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে হলে পোশাক খাতের রপ্তানির উপর সবচেয়ে বেশি গুরুত্ব দিতে হবে। এ লক্ষ্যমাত্রা অর্জনযোগ্য বলে রপ্তানিকারক ও অর্থনীতিবিদরা মনে করছেন। তাদের মতে, রপ্তানি বহুমুখীকরণ, ওয়ার্কিং ক্যাপিটালের সুদহার কমানো এবং দক্ষ মানবসম্পদ গড়ে তোলার পাশাপাশি পোশাক খাতের প্রবৃদ্ধি ধরে রেখে বাজার বিস্তৃত করতে হবে। আমাদের রপ্তানি খাত কাঁচামাল আমদানিনির্ভর, তাই ৮০ বিলিয়ন ডলার রপ্তানি আয় অর্জন করতে হলে আমদানি ব্যয়ও প্রায় ১০০ বিলিয়ন ডলারে পৌঁছবে। আমদানি ব্যয়ে লাগাম টানতে ব্যাকওয়ার্ড ও ফরোয়ার্ড লিংকেজ গড়ে তোলার যে লক্ষ্যের কথা বলা হয়েছে, তা বাস্তবায়নে গুরুত্ব দিতে হবে। এছাড়া হাইভ্যালু তৈরি পোশাক রপ্তানিতেও জোর দিতে হবে।

অপ্রতিরোধ্য অগ্রযাত্রার সাথি চট্টগ্রাম বন্দর

শত বছর ধরে এ অঞ্চলের প্রধান সমুদ্রবন্দর হিসেবে নিজের সামর্থ্যের সবটুকু ঢেলে দিয়ে অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার গতিকে সচল রেখেছে চট্টগ্রাম বন্দর। স্বাধীন বাংলাদেশের আগ থেকে স্বাধীনতা-পরবর্তী ও একুশ শতকের বাণিজ্যিক চাহিদার সবটুকু পূরণ করছে এই

বেসরকারি আইসিডি গোল্ডেন কনটেইনার্স লিমিটেডে আমদানি পণ্য আনস্টাফিং করছেন একজন ফর্কলিফট অপারেটর। চট্টগ্রাম বন্দরে ভিড়ানো জাহাজ থেকে ৩৭ ধরনের আমদানি পণ্যের কনটেইনার নামিয়ে বেসরকারি আইসিডিতে নিয়ে খালাস করা হয়

বন্দর। পাট থেকে পোশাক খাত। রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় সবটুকুই পরিবাহিত হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়েই। পরিসংখ্যান অনুযায়ী দেশের ৯০ শতাংশের অধিক বৈদেশিক বাণিজ্য পণ্য এবং কনটেইনারবাহী পণ্যের প্রায় ৯৮ শতাংশ পরিবহন করছে চট্টগ্রাম বন্দর। আমরা আমদানি-রপ্তানি পরিসংখ্যানে আগেই দেখেছি গত অর্থবছরে মোট রপ্তানির ৮১ শতাংশ ছিল তৈরি পোশাক। পোশাক রপ্তানির প্রায় সব পণ্যই কনটেইনারজাত হয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজীকরণ করা হয় এবং এখান থেকেই বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে ক্রেতাদের কাছে পৌঁছে যাচ্ছে।

পোশাকশিল্পের অগ্রযাত্রার শুরুতে এ খাতের ব্যাকওয়ার্ড লিংকেজ বা অন্যান্য সাপোর্ট শিল্প না থাকায় পণ্য উৎপাদনের প্রায় সব কাঁচামাল আমদানি করতে হতো। শ্রমঘন শিল্প হিসেবে দ্রুত বিস্তার পেতে থাকে পোশাক খাত। সময়ের ব্যবধানে এখন পোশাক খাতের উপর নির্ভর করে ব্যাকওয়ার্ড লিংকেজ গড়ে উঠেছে। তবে নির্ভরতা এখনো খুব বেশি কমেনি। পোশাক তৈরির কাপড়, রং, কেমিক্যালসহ বেশকিছু কাঁচামাল এখনো আমদানি করতে হয় চীনসহ বিশ্বের বিভিন্ন দেশ থেকে। অর্থাৎ যে পরিমাণ পোশাক রপ্তানি হয়, তা তৈরি করতে প্রায় সমপরিমাণ কাঁচামাল আমদানি করতে হয়। দেশে রপ্তানির বিপরীতে আমদানির পরিমাণ অনেক বেশি হওয়ায় আমদানিতে পোশাক খাতের অংশীদারিত্ব কতটুকু তা আলোচনায় থাকে না, একক পণ্য হিসেবে ৮১ শতাংশ রপ্তানি পণ্য হওয়ায় আলোচনায় থাকে পোশাক রপ্তানি।

আমরা এখন চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে পণ্য রপ্তানির পরিসংখ্যান দেখে নিই। সর্বশেষ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে পরিবাহিত হয়েছে ৩০ লাখ ৯৭ হাজার

বাংলাদেশে রয়েছে বিশ্বের সর্বোচ্চ সংখ্যক লিড সার্টিফাইড গ্রিন পোশাক কারখানা

সাধারণ রপ্তানিকারকদের চাইতে অতিরিক্ত ২৪ ঘণ্টা শিপমেন্ট অর্ডার নেওয়ার সুযোগ পান পোশাক রপ্তানিকারকরা

চট্টগ্রাম বন্দরের দুটি টার্মিনাল (এনসিটি ও সিসিটি) ও জেনারেল কার্গো বার্থে ডেডিকেটেড এক্সপোর্ট ইয়ার্ড রয়েছে

পোশাক তৈরির কাঁচামাল আমদানি ও তৈরি পোশাক রপ্তানি হয় কনটেইনারে। চট্টগ্রাম বন্দরের পরিবহনকৃত বেশিরভাগ কনটেইনারই এই খাত সংশ্লিষ্ট। কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে রয়েছে কি গ্যান্ট্রি ক্রেনসহ আধুনিক সব যন্ত্রপাতি

টিইইউ (প্রতিটি ২০ ফুট দৈর্ঘ্যের) কনটেইনার। এর মধ্যে রপ্তানি কনটেইনার ছিল ১৪ লাখ ৩৮ হাজার টিইইউ। অর্থাৎ চট্টগ্রাম বন্দরে বিশ্বের অন্য কোনো বন্দরের উদ্দেশে জাহাজীকরণ করা হয়েছে। কিছু সংখ্যক খালি কনটেইনার বাদ দিলে, অবশিষ্ট কনটেইনার পোশাক খাতের পণ্য বোঝাই হয়ে বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তের ক্রেতাদের দোরগোড়ায় পৌঁছেছে। বিগত বছরগুলোতেও মোট রপ্তানি কনটেইনারের বেশির ভাগ পোশাক খাতের পণ্য বোঝাই হয়ে চট্টগ্রাম বন্দর ছেড়েছে। ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৩০ লাখ ৪ হাজার একক কনটেইনারের মধ্যে ১৪ লাখ ৫৭ হাজার, ২০১৮-১৯ অর্থবছরে ২৯ লাখ ১৯ হাজার একক কনটেইনারের মধ্যে ১৪ লাখ ৫৩ হাজার এবং ২০১৭-১৮ অর্থবছরে ২৮ লাখ ৯ হাজার কনটেইনারের মধ্যে ১৩ লাখ ৯৪ হাজার একক কনটেইনার চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজীকরণ করা হয়েছে। যার বেশির ভাগ রপ্তানি পণ্য বোঝাই করা।

একই সময় আমরা যদি মোংলা বন্দরের দিকে তাকাই, তাহলে দেখা যাবে, গত অর্থবছর এ বন্দর ৪৩ হাজার ৯৫৯ টিইইউ কনটেইনার পরিবহন করেছে, যার মধ্যে রপ্তানি কনটেইনার ছিল ২২ হাজার ৫২০ টিইইউ। এর আগের ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৫৯ হাজার ৪৭৬ টিইইউ কনটেইনারের মধ্যে ২৯ হাজার ৩৬৩ টিইইউ, ২০১৮-১৯ অর্থবছরে ৫৭ হাজার ৭৩২ টিইইউ কনটেইনারের মধ্যে ২৯ হাজার ৬৮ টিইইউ এবং ২০১৭-১৮ অর্থবছরে ৪২ হাজার ৯৮৯ টিইইউ কনটেইনারের মধ্যে ২১ হাজার ২২৯ টিইইউ রপ্তানি কনটেইনার ছিল।

পোশাক খাতের উদ্যোক্তাদের অগ্রাধিকার সেবা

দেশের রপ্তানি পণ্য পরিবহনে চট্টগ্রাম বন্দর নেতৃত্ব দিচ্ছে, পরিসংখ্যান তা-ই বলছে। ক্রমবর্ধমান হারে রপ্তানি বৃদ্ধির ফলে সেবার মানও বাড়িয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। সরকারের রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা অর্জনকে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিয়ে এ খাতের উদ্যোক্তাদের সর্বোচ্চ সেবা দিচ্ছে কর্তৃপক্ষ। একক রপ্তানি খাত হিসেবে শুধু নয়, দেশের রপ্তানি বাণিজ্যের চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় চট্টগ্রাম বন্দর সামর্থ্যের সবটুকু বিলিয়ে সেবা দিয়ে যাচ্ছে। পোশাক খাতের উদ্যোক্তারা বন্দরে অন্যান্য সকল সেবা পাওয়ার পাশাপাশি অগ্রাধিকারমূলক যে সকল সেবা পাচ্ছেন, এবার তা জেনে নিই।

কাট অব টাইম

সকল রপ্তানিকারককে জাহাজে পণ্য বোঝাইয়ের জন্য সংশ্লিষ্ট জাহাজ জেটিতে ভেড়ার দিন শিপমেন্ট অর্ডার নিতে হয়। চট্টগ্রাম বন্দর জোয়ার-ভাটানির্ভর। তাই সকালের জোয়ারে জেটিতে আসা জাহাজের ক্ষেত্রে সকাল সাড়ে ৭টা এবং রাতের জোয়ারে আসা জাহাজের ক্ষেত্রে রাত ৮টার মধ্যে শিপমেন্ট অর্ডার নিতে হয়। এক্ষেত্রে ব্যতিক্রম পোশাক রপ্তানিকারকরা। পোশাক খাতের রপ্তানিকারকরা জাহাজ জেটিতে ভেড়ার পরবর্তী ২৪ ঘণ্টাও শিপমেন্ট অর্ডার নেওয়ার সুযোগ পান। সহজে বললে, সাধারণ রপ্তানিকারকদের চাইতে অতিরিক্ত ২৪ ঘণ্টা শিপমেন্ট অর্ডার নেওয়ার সুযোগ পান তারা।

গেট ইন টাইম

শিপমেন্ট অর্ডার নেওয়ার পর সংশ্লিষ্ট রপ্তানি পণ্য জাহাজ জেটি ছাড়ার নির্দিষ্ট সময় আগে বন্দরে নিয়ে আসার বাধ্যবাধকতা রয়েছে। এক্ষেত্রে সাধারণ রপ্তানিকারকদের জাহাজ ছাড়ার ৬ ঘণ্টা আগে পণ্য বন্দরে নিয়ে আসতে হয়। তবে পোশাক রপ্তানিকারকদের ক্ষেত্রে এ বাধ্যবাধকতা কিছুটা শিথিল। রপ্তানি পোশাক বোঝাই কনটেইনার জাহাজ ছাড়ার ৩ ঘণ্টা আগ পর্যন্ত বন্দরে নিয়ে আসতে পারেন। পোশাক রপ্তানিকে অগ্রাধিকার দিয়েই বন্দর কর্তৃপক্ষ এ সুবিধা দিয়ে থাকে।

কাট অব টাইম এবং গেট ইন টাইম–এ দুটি সুবিধা দিতে পোশাক খাতের উদ্যোক্তারা বরাবরই বন্দর কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ জানিয়ে আসছে। বন্দর কর্তৃপক্ষ রপ্তানি খাতকে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দিয়ে এ সুবিধা অব্যাহক রেখেছে।

ডেডিকেটেড এক্সপোর্ট ইয়ার্ড

রপ্তানি পণ্যবাহী কনটেইনার সহজে পরিবহন ও জাহাজীকরণে চট্টগ্রাম বন্দরের দুটি টার্মিনাল (এনসিটি ও সিসিটি) ও জেনারেল কার্গো বার্থে ডেডিকেটেড ইয়ার্ড রয়েছে। এতে করে বেসরকারি ডিপো থেকে রপ্তানি পণ্য কনটেইনারে স্টাফিং হওয়ার পর সহজেই তা বন্দরে নিয়ে এসে এসব ইয়ার্ডে সংরক্ষণ ও জাহাজের সময়সূচি অনুযায়ী এখান থেকে জাহাজীকরণ সম্ভব হচ্ছে। দুটি টার্মিনাল ও জেনারেল কার্গো বার্থ মিলিয়ে ৪ হাজারের অধিক কনটেইনার সংরক্ষণের সুবিধা রয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরে।

প্রায়োরিটি বার্থিং

চলতি বছরের ফেব্রুয়ারিতে ইউরোপের দেশ ইতালির সাথে চট্টগ্রাম বন্দরের সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু হয়েছে। মূলত তৈরি পোশাক রপ্তানির সময় এবং ব্যয় সাশ্রয়ে এ রুট চালু করা হয়েছে। ইতালির সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরুর মধ্য দিয়ে এ সেবা কার্যক্রম শুরু হলেও ইউরোপের আরও বেশ কয়েকটি দেশ সরাসরি জাহাজ চালু করতে আগ্রহ প্রকাশ করেছে। শুরু থেকেই সরাসরি জাহাজ চলাচল সেবায় অগ্রাধিকার সেবা দেওয়ার কথা বলে আসছিল বন্দর কর্তৃপক্ষ। এবং তা সরাসরি জাহাজ চলাচলের শুরু থেকেই প্রায়োরিটি বার্থিং (জাহাজ জেটিতে ভেড়ানোর অনুমতি) দিয়ে আসছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান আগ্রহী শিপিং লাইন ও সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলোর ফোরামে এ বিষয়টি জোরালোভাবে বলেছেন।

এসব সুবিধা ছাড়াও দীর্ঘ সময় ধরে পোশাক খাতের উদ্যোক্তারা বন্দরের হ্যান্ডলিং চার্জ ও পণ্য সংরক্ষণ চার্জে ছাড় পেয়ে আসছে। যাতে আর্থিকভাবে লাভবান হচ্ছেন এ খাতের উদ্যোক্তারা।

অব্যাহত থাকবে বন্দরের অগ্রাধিকার সেবা

চলতি বছরের শুরুতে ২০২৪ সালের মধ্যে ৮০ বিলিয়ন ডলার রপ্তানির যে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে সরকার, তার সিংহভাগই পূরণ করবে পোশাক খাত। স্বাভাবিকভাবেই এ পণ্য পরিবাহিত হবে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে। এতে বাড়বে পণ্য পরিবহনের চাপ। বিদ্যমান সক্ষমতায় সর্বোচ্চ সেবা প্রদানের পাশাপাশি সক্ষমতা বাড়াতে শিগগির বন্দরে যুক্ত হচ্ছে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল। যা বছরে প্রায় সাড়ে চার লাখ টিইইউ কনটেইনার পরিবহন সক্ষমতা বাড়াবে চট্টগ্রাম বন্দরের। এ ছাড়া ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার, পোর্ট কমিউনিটি সিস্টেমসহ তথ্যপ্রযুক্তি-নির্ভর সেবা চট্টগ্রাম বন্দরের সেবা প্রদানের ধারণাকে নিয়ে যাচ্ছে অন্য উচ্চতায়। উন্নয়ন প্রকল্প ও প্রযুক্তির উৎকর্ষের বাস্তবিক প্রয়োগে পোশাক খাতের উদ্যোক্তারা নিশ্চিতভাবেই উপকৃত হবেন।

ওমর ফারুক ইমন
প্রতিবেদক, বন্দরবার্তা

(এ লেখায় বিজিএমইএ, পোশাক খাত-সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞদের তথ্য ও পরিসংখ্যানের সহায়তা নেওয়া হয়েছে)

নিঃসরণমুক্ত শিপিং খাত প্রতিষ্ঠায়
গ্রিন করিডোর

বন্দরবার্তা ডেস্ক

স্কটল্যান্ডের গ্লাসগোতে গত বছর অনুষ্ঠিত জাতিসংঘের জলবায়ু পরিবর্তন-বিষয়ক সম্মেলন কপ২৬-এ ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে স্বাক্ষর করে ২২টি দেশ। এর মধ্যে রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র, যুক্তরাজ্য, জার্মানি, জাপানের মতো শিল্পোন্নত দেশগুলো। এই ঘোষণার মূল লক্ষ্য সমুদ্র পরিবহন খাতে কয়েকটি গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠা।

গ্রিন করিডোর কোনো বৈশ্বিক সমাধান নয়। তবে একটি-দুটি করে যখন বিশ্বের সব ট্রেডিং রুটই যখন গ্রিন করিডোর হয়ে যাবে, তখন সেটি নিঃসরণ কমানোর বৈশ্বিক উদ্যোগেরই অংশ হয়ে যাবে।

কেবল যে ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে স্বাক্ষরকারী দেশগুলোই গ্রিন করিডোরকে গুরুত্ব দিচ্ছে অথবা কেবল তারাই যে এর সুবিধাভোগী হবে, তা নয়। এই ঘোষণায় স্বাক্ষর না করলেও যুগোপযোগী ধারণাটির সঙ্গে একাত্মতা পোষণ করে গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠায় অগ্রণী অবস্থানে রয়েছে চীন। পরিকল্পনাধীন রয়েছে আরও কিছু করিডোর। আর এই ধরনের উদ্যোগের সংখ্যা বেশি হলে তার ফলাফল যে বিশ্বজনীন হবে, তা বলাই বাহুল্য।

নিঃসরণে বৈশ্বিক উদ্বেগ

বৈশ্বিক উষ্ণায়ন এখন বিশ্বনেতাদের মাথাব্যথার বড় কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। আর এই উষ্ণায়নের অন্যতম কারণ গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ। বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধির ফলে আবহাওয়া ও জলবায়ুতে অস্বাভাবিক পরিবর্তন আসছে। উষ্ণায়নের ফলে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বাড়ছে এবং বিশ্বকে প্রতিনিয়ত বিভিন্ন ধরনের প্রাকৃতিক দুর্যোগের মোকাবিলা করতে হচ্ছে।

গ্রিনহাউস গ্যাসের পরিমাণ যত বাড়বে, বায়ুমণ্ডল তত বেশি উষ্ণ হয়ে উঠবে। গ্রিনহাউস অ্যাফেক্টের কারণে সূর্য থেকে আসা তাপশক্তি ভূপৃষ্ঠকে উত্তপ্ত করে তোলে এবং ভূপৃষ্ঠ থেকে বিকিরিত তাপশক্তির বেশির ভাগই পুনরায় বায়ুমণ্ডলে ফিরে আসে।

অতিমাত্রায় জীবাশ্ম জ্বালানি দহন, নির্বিচারে বনাঞ্চল ধ্বংস, অপরিকল্পিত শিল্পায়নসহ বিভিন্ন কারণে কার্বন ডাই-অক্সাইড, মিথেন ও নাইট্রাস অক্সাইডের মতো গ্রিনহাউস গ্যাসের পরিমাণ আশঙ্কাজনক হারে বেড়ে গেছে। ফলে বায়ুমণ্ডলের তাপমাত্রাও বাড়ছে নিয়ন্ত্রণহীন গতিতে। ১৮৫০ থেকে ১৯৬০ সালের মধ্যে পৃথিবীর বায়ুমণ্ডলের তাপমাত্রা বেড়েছে প্রায় পাঁচ গুণ।

বাংলাদেশের ওপর উষ্ণায়নের প্রভাব

পরিবেশবিজ্ঞানীদের মতে, বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধির ফলে সবচেয়ে ক্ষতিগ্রস্ত দেশের মধ্যে বাংলাদেশ অন্যতম। সাম্প্রতিককালে বাংলাদেশে যেসব বড় ধরনের প্রাকৃতিক দুর্যোগ দেখা গেছে, তা মূলত জলবায়ু পরিবর্তনের কারণেই হয়েছে। বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধিই এ পরিবর্তিত জলবায়ুর জন্য দায়ী।

বৈশ্বিক উষ্ণায়ন প্রতিরোধ করা না গেলে

বাংলাদেশকে যেসব ভয়াবহ পরিণতি ভোগ করতে হবে, সেগুলোর মধ্যে প্রথমেই উল্লেখ করার যায় সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধির কথা। বায়ুমণ্ডলে তাপমাত্রা বেড়ে গেলে সমুদ্রের পানির উষ্ণতাও বেড়ে যাবে। সামুদ্রিত উষ্ণায়নের ফলে হিমবাহসহ বিভিন্ন পর্বতের বরফ গলে যাবে, যার ফলে সমুদ্রস্তরের উচ্চতা বৃদ্ধি পাবে। এর সঙ্গে উপকূলীয় এলাকায় বন্যার প্রকোপ তীব্র হবে।

বাংলাদেশ বিশ্বের বৃহত্তম বদ্বীপ। অসংখ্য নদী এই ভূখণ্ডের ওপর দিয়ে প্রবাহিত হয়ে বঙ্গোপসাগরে মিশেছে। গবেষণা বলছে, ভূমণ্ডলের তাপমাত্রা ১ ডিগ্রি সেলসিয়াস বৃদ্ধি পেলে বাংলাদেশের ১৯ শতাংশ ভূমি সমুদ্রগর্ভে বিলীন হয়ে যাবে। বাংলাদেশের উপকূলীয় এলাকায় ভূপৃষ্ঠের উচ্চততা বৃদ্ধির হার বছরে ৫-৬ মিলিমিটার, যেখানে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধি পাচ্ছে বছরে ৭ মিলিমিটার হারে। ইন্টারগভর্নমেন্টাল প্যানেল অব ক্লাইমেট চেঞ্জের (আইপিসিসি) এক সমীক্ষায় বলা হয়েছে, বর্তমান অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা প্রতি দশকে ৩ দশমিক ৫ মিলিমিটার থেকে ১৫ মিলিমিটার পর্যন্ত বাড়তে পারে। ২১০০ সাল নাগাদ তা ৩০-১০০ সেন্টিমিটারে উন্নীত হতে পারে। তাই বৈশ্বিক উষ্ণায়নের প্রভাবে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধি অব্যাহত থাকলে তা যে বাংলাদেশের জন্য ভয়াবহ বিপর্যয় সৃষ্টি করবে, তা আর বলার অপেক্ষা রাখে না।

জলবায়ু পরিবর্তনের আরেকটি প্রভাব হবে পানির লবণাক্ততা বৃদ্ধি। এছাড়া খরাপ্রবণতার কারণে দেশের উত্তর, উত্তর-পশ্চিম ও উত্তর-পূর্বাঞ্চলের নদ-নদীগুলোর পানির প্রবাহ কমে যাবে এবং এসব অঞ্চলে ভূগর্ভস্থ পানির স্তর অনেক নিচে নেমে যাবে। কৃষিপ্রধান বাংলাদেশের জন্য এ দুটি পরিবর্তনই উদ্বেগজনক। লবণাক্ততা বেড়ে গেলে উপকূলীয় কৃষি ক্ষতিগ্রস্ত হবে। আর মরুভূমির প্রবণতা তৈরি হলে উজানের জমিগুলো পানির অভাবে চাষযোগ্যতা হারাবে।

স্কটল্যান্ডের গ্লাসগোতে গত বছর অনুষ্ঠিত জাতিসংঘের জলবায়ু পরিবর্তন-বিষয়ক সম্মেলন কপ২৬-এ ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে স্বাক্ষর করে ২২টি দেশ। এর মধ্যে রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র, যুক্তরাজ্য, জার্মানি, জাপানের মতো শিল্পোন্নত দেশগুলো। এই ঘোষণার মূল লক্ষ্য সমুদ্র পরিবহন খাতে গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠা

বাংলাদেশের উপকূলী জনগোষ্ঠীকে প্রতি বছর যে বিষয়টির কারণে আতঙ্কের মধ্যে দিন কাটাতে হয়, তা হলো সামুদ্রিক ঝড় ও জলোচ্ছ্বাস। সাধারণত সামুদ্রিক ঝড় সৃষ্টি হয় উত্তপ্ত বায়ু ও ঘূর্ণিঝড় থেকে। ঘূর্ণিঝড় সৃষ্টির পেছনে আরও কয়েকটি প্রভাবক কাজ করলেও উষ্ণতা বৃদ্ধিই এর মূল কারণ। বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধির ফলে সমুদ্রের পানির তাপমাত্রাও ক্রমবর্ধমান হবে। স্বাভাবিকভাবেই সামুদ্রিক ঝড় ও জলোচ্ছ্বাসের তীব্রতাও বেড়ে যাবে।

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের জন্য দায়ী সমুদ্রশিল্পও

কেবল যে অপরিকল্পিত নগরায়ন, শিল্প-কারখানার ধোঁয়া, কয়লাভিত্তিক বিদ্যুৎকেন্দ্র, বনাঞ্চল উজাড় হওয়া ইত্যাদিই উষ্ণায়নের জন্য দায়ী, তা নয়। সমুদ্র পরিবহন খাতকেও এর দায় নিতে হবে। গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণে এই খাতের সংশ্লিষ্টতাও উপেক্ষা করা যাবে না। যদিও বৈশ্বিক নিঃসরণের সামান্য অংশই আসে সমুদ্রশিল্প থেকে। ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) হিসাব অনুযায়ী, জাহাজ চলাচলের কারণে প্রতি বছর ১০০ কোটি টন গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসৃত হয়, যা বৈশ্বিক নিঃসরণের প্রায় ৩ শতাংশ। তবে এখনই কোনো পদক্ষেপ গ্রহণ করা না হলে ২০৫০ সাল নাগাদ নিঃসরণের পরিমাণ ২০০৮ সালের চেয়ে ৩০ শতাংশ বেড়ে যাবে বলে আশঙ্কা করা হচ্ছে।

বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধি প্রতিরোধে জলবায়ু সম্পর্কিত প্যারিস চুক্তি একটি গুরুত্বপূর্ণ উদ্যোগ। তাপমাত্রা বৃদ্ধি যেন প্রাক-শিল্পায়ন যুগের চেয়ে ১ দশমিক ৫ ডিগ্রি সেলসিয়াসের বেশি হতে না পারে, সেই বিষয়ের ওপর জোর দেওয়া হয়েছে চুক্তিতে। তবে পরিবেশ আন্দোলনকর্মীরা বলছেন, আইএমও নিঃসরণ কমানোর যে লক্ষ্যমাত্রা বেঁধে দিয়েছে, তা প্যারিস চুক্তির উদ্দেশ্য পূরণের জন্য যথেষ্ট হবে না। আইএমওর বর্তমান লক্ষ্যমাত্রায় ২০৫০ সাল নাগাদ নিঃসরণের মাত্রা ২০০৮ সালের তুলনায় মাত্র ৫০ শতাংশ কমানোর কথা বলা হয়েছে। কিন্তু বিশেষজ্ঞরা বলছেন, প্যারিস চুক্তির লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য চলতি শতাব্দীর মাঝামাঝি নাগাদ বৈশ্বিক শিপিং খাতকে পুরোপুরি নিঃসরণমুক্ত হতে হবে।

গ্রিন করিডোর যখন আপাত সমাধান

নিঃসরণ প্রতিরোধে আইএমও এখন পর্যন্ত যেসব পদক্ষেপ নিয়েছে, তা পরিবেশ আন্দোলনকর্মীদের খুব একটা খুশি করতে পারেনি। বিভিন্ন প্রভাবকের কারণে আইএমওর সিদ্ধান্ত গ্রহণের প্রক্রিয়াটি ধীরগতির। এ কারণে বিশ্বের বিভিন্ন দেশ এখন নিজেরাই পরিবেশবান্ধব শিপিং খাত গড়ে তুলতে বিভিন্ন উদ্যোগ নিচ্ছে। গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠা এই উদ্যোগেরই অংশ।

গ্রিন করিডোর নামের মধ্যেই পরিবেশবান্ধবতার আভাস রয়েছে। এটি হলো এমন শিপিং রুট, যেখানে কোনো নিঃসরণ থাকবে না। এসব রুটে চলাচলকারী জাহাজগুলো ব্যবহার করবে সবুজ জ্বালানি। গ্রিন করিডোর আন্তর্জাতিকভাবে বাধ্যতামূলক কোনো পদক্ষেপ হবে না। দুই বা ততোধিক বন্দরের মধ্যে পারস্পরিক সমঝোতার ভিত্তিতে এসব করিডোর গড়ে উঠবে।

২০২৫ সাল নাগাদ অন্তত ছয়টি গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠার কথা বলা হয়েছে ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে। ২০৩০ সাল নাগাদ আরও কয়েকটি নিঃসরণমুক্ত রুট কার্যকর হবে বলে কপ২৬ সম্মেলনে আশা প্রকাশ করা হয়।

গ্রিন করিডোর কীভাবে উষ্ণায়ন প্রতিরোধে ভূমিকা রাখবে? আগেই বলা হয়েছে, এই করিডোর দিয়ে শীর্ষ শিপিং হাবগুলোর মধ্যে চলাচলকারী জাহাজে কেবল পরিবেশবান্ধব জ্বালানিই ব্যবহার করা হবে। আর এই রূপান্তরের জন্য আইনগত, অবকাঠামোগত ও প্রযুক্তিগত যা কিছু পরিবর্তন আনা দরকার, সংশ্লিষ্ট দেশগুলো তার উদ্যোগ নেবে।

বৈশ্বিকভাবে শিপিং খাতের বিভিন্ন নীতিনির্ধারণের দায়িত্ব যাদের কাঁধে, তাদের জন্য ভবিষ্যৎ করণীয় বিষয়ে গ্রিন করিডোর একটি ভালো উদাহরণ তৈরি করবে। এসব করিডোর সংশ্লিষ্ট দেশগুলোকে সিদ্ধান্ত গ্রহণে সাহায্য করবে যে, কোন পদক্ষেপ নিলে তা কার্বন নিঃসরণ কমানোর প্রচেষ্টায় ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে। আর এসব পদক্ষেপ কার্যকর হলে আইএমওর মতো নীতিনির্ধারক সংস্থাগুলোও ধারণা পাবে যে, কী ধরনের পরিবর্তন আনলে তা বাস্তবসম্মত হবে।

গ্রিন করিডোরের জন্য কিছু চ্যালেঞ্জ

সবুজ রূপান্তরের ক্ষেত্রে বর্তমানে শিপিং খাতের সামনে সবচেয়ে বড় যে চ্যালেঞ্জ রয়েছে, সেটি হলো পরিবেশবান্ধব জ্বালানিগুলো এখনো জীবাশ্ম জ্বালানির তুলনায় ব্যয়বহুল। যুক্তিসংগতভাবেই জাহাজের মালিক বা অপারেটররা এই বাড়তি ব্যয় বহন করতে আগ্রহী হবে না। অর্থাৎ গ্রহণযোগ্যতার প্রতিযোগিতায় প্রথমেই পিছিয়ে পড়বে সবুজ জ্বালানি।

প্রতিযোগিতা সক্ষমতার এই ফারাক দূর করতে কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারে কার্বন শুল্ক। ইউনিভার্সিটি কলেজ লন্ডনের (ইউসিএল) এনার্জি ইনস্টিটিউট ও ইউনিভার্সিটি মেরিটাইম অ্যাডভাইজরি সার্ভিসেসের (ইউএমএএস) একটি যৌথ গবেষণায় বলা হয়েছে, প্রতি টন কার্বন ডাই-অক্সাইড নিঃসরণের বিপরীতে গড়ে প্রায় ২০০ ডলার শুল্ক আরোপ করা হলে জীবাশ্ম জ্বালানি ও বিকল্প জ্বালানিতে ব্যয়ের এই অসামঞ্জস্যতা অনেকটাই লাঘব হবে।

বর্তমানে বিকল্প জ্বালানিতে রূপান্তর কিংবা নিঃসরণমুক্ত জাহাজ তৈরির ক্ষেত্রে কোনো ধরনের প্রণোদনা চালু নেই। ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনের মতো উদ্যোগ সেই ধরনের প্রণোদনার ক্ষেত্র তৈরি করবে। হয়তো তা সমুদ্র পরিবহন খাতকে নিঃসরণমুক্ত করার জন্য যথেষ্ট নয়। তবে নীতিনির্ধারণের পথকে মসৃণ করতে অবশ্যই এই ধরনের উদ্যোগ সহায়ক ভূমিকা রাখবে বলে মনে করছেন বিশেষজ্ঞরা।

গ্রিন করিডোরে দুটি জ্বালানিকে পরিবেশবান্ধব বিবেচনায় এগিয়ে রাখা হচ্ছে। এগুলো হলো–মিথানল ও গ্রিন অ্যামোনিয়া। নবায়নযোগ্য উৎস থেকে উৎপাদন হলে উভয় জ্বালানিই কার্বন নিঃসরণমুক্ত থাকে। অ্যামোনিয়া হলো নাইট্রোজেন ও হাইড্রোজেনের একটি যৌগ, যেটিতে কোনো কার্বন থাকে না। ফলে ইন্টারনাল কম্বাশন ইঞ্জিনে ব্যবহার করা হলে এটি কোনো কার্বন ডাই-অক্সাইড নিঃসরণ করে না। এদিকে মিথানলের সুবিধা হলো, এই জ্বালানিতে চালিত নতুন জাহাজ নির্মাণ অথবা জাহাজের বিদ্যমান জ্বালানি ব্যবস্থাকে পরিবর্তন করে মিথানলভিত্তিক করে গড়ে তুলতে খরচ হয় তুলনামূলক কম।

শিপিং খাতে সর্বত্র পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার বাধ্যতামূলক করার ক্ষেত্রে আরেকটি বড় চ্যালেঞ্জ হলো, অবকাঠামোগত অপ্রতুলতা। এসব জ্বালানির উৎপাদন ও মজুদের জন্য নতুন অবকাঠামো নির্মাণ

করতে হবে। এছাড়া জাহাজগুলো যেন বন্দরে রিফুয়েলিং সুবিধা পায়, সে বিষয়টিও নিশ্চিত করতে হবে। বর্তমানে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির উৎপাদন খুব কম। এখন বছরে ২০ লাখ টনের কম নবায়নযোগ্য মিথানল উৎপাদন হয়।

মিথানল ও অ্যামোনিয়া দুটোরই অন্যতম উপাদান হাইড্রোজেন। সুতরাং গ্রিন করিডোরের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট দেশগুলোকে ইলেক্ট্রোলাইজার, ব্যাটারি, নবায়নযোগ্য বিদ্যুৎ উৎপাদন সক্ষমতা বৃদ্ধি, হাইড্রোজেন স্টোরেজ ইত্যাদি খাতে বিনিয়োগ করতে হবে। আর যেহেতু হাইড্রোজেন এক স্থান থেকে অন্য স্থানে পরিবহন করা খরচসাপেক্ষ, সেহেতু সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো সুবিধাদি স্থাপন করতে হবে করিডোরের সঙ্গে যুক্ত বন্দরে অথবা বন্দরের নিকটবর্তী এলাকায়।

ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে না থাকলেও প্রথম করিডোরে যুক্ত চীন

বিশ্বের সর্ববৃহৎ জাহাজ নির্মাতা দেশ চীন। বিশ্বে সমুদ্রগামী পণ্যবাহী জাহাজের সবচেয়ে বড় বহরটিও তাদের। কিন্তু তারা গ্লাসগো কপ২৬ সম্মেলনে গৃহীত ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে স্বাক্ষর করেনি। বিষয়টি হতাশাজনক হলেও আশাব্যঞ্জক একটি খবরও রয়েছে। আর তা হলো বিশ্বের প্রথম গ্রিন করিডোরের সঙ্গে যুক্ত হচ্ছে চীন।

গ্রিন করিডোরের পক্ষে থেকেও চীন কেন ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে স্বাক্ষর করল না? এ বিষয়ে একটি সম্ভাব্য যুক্তি তুলে ধরেছেন ইন্টারন্যাশনাল কাউন্সিল অন ক্লিন ট্রান্সপোর্টেশনের (আইসিসিটি) মেরিন প্রোগ্রাম টিমের জ্যেষ্ঠ গবেষক শাওলি মাও। তিনি বলেন, চীন মনে করে, সমুদ্রশিল্পে নিঃসরণ কমাতে পরিকল্পনা গ্রহণের বিষয়টি ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) নিয়ন্ত্রণাধীন থাকা উচিত; কপ২৬ সম্মেলনের আহ্বায়ক ইউএন ফ্রেমওয়ার্ক কনভেনশন অন ক্লাইমেট চেঞ্জের নিয়ন্ত্রণে নয়।

২০২২ সালের শেষ নাগাদ একটি নিঃসরণমুক্ত শিপিং রুট প্রতিষ্ঠার বিষয়ে গত জানুয়ারিতে ঐকমত্যে পৌঁছায় বিশ্বের ব্যস্ততম সমুদ্রবন্দর সাংহাই এবং আমেরিকা'স পোর্ট হিসেবে খ্যাত লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দর। সবকিছু পরিকল্পনা অনুযায়ী এগুলে ট্রান্স-প্যাসিফিক করিডোর নামে পরিচিত ব্যস্ততম এই কার্গো রুটটি বিশ্বের প্রথম গ্রিন করিডোর হতে যাচ্ছে।

ট্রান্স-প্যাসিফিক করিডোরে কার্গো পরিবহন হয় লাইনার ট্রেডিং ব্যবস্থায়। লাইনার ট্রেডিং এমন একটি ব্যবস্থা, যেখানে একটি নির্দিষ্ট রুটে নিয়মিত শিডিউল ভিত্তিতে পণ্য পরিবহন করা হয়। এই রুটটি নিঃসরণমুক্ত হলে তা বৈশ্বিক সমুদ্র পরিবহন খাতের জন্য ইতিবাচক পরিবর্তন বয়ে আনবে। কারণ সমুদ্রপথে বৈশ্বিক পণ্য পরিবহনের বড় একটি অংশ সম্পন্ন হয় এই রুটে। ২০২০ সালে এই করিডোর দিয়ে মোট ৩ কোটি ১২ লাখ টিইইউ কনটেইনার পরিবহন হয়েছে, যা বিশ্বের মোট কনটেইনার পরিবহনের প্রায় ২১ শতাংশ।

শুধু সাংহাই-লস অ্যাঞ্জেলেসেই নয়, বরং চীন গ্রিন করিডোরের মাধ্যমে যুক্ত হতে পারে গুরুত্বপূর্ণ আরও একটি রুটে। সেটি হলো শেনঝেন-লং বিচ রুট। ট্রান্স-প্যাসিফিক করিডোরের চেয়ে এটি আরও দীর্ঘ রুট এটি। এই গ্রিন করিডোরটি প্রতিষ্ঠার বিষয়ে এরই মধ্যে কৌশলগত সম্ভাব্যতা যাচাই সম্পন্ন হয়েছে। এই সমীক্ষায় রুটটিতে ২০১৫ সালের শিপ ট্রাফিক পর্যালোচনা করা হয়েছে। এতে দেখা গেছে, ৯৯ শতাংশ যাত্রার ক্ষেত্রে জাহাজগুলোর জ্বালানিধারণ সক্ষমতা ও পরিচালন কার্যক্রমে সামান্য কিছু পরিবর্তন আনলেই সেগুলো হাইড্রোজেন জ্বালানি দিয়ে পরিচালনা সম্ভব।

বিশেষজ্ঞরা বলছেন, দীর্ঘ রুটে গ্রিন করিডোর স্থাপনের ক্ষেত্রে সবচেয়ে বড় যে চ্যালেঞ্জ রয়েছে, সেটি হলো জাহাজগুলোর রিফুয়েলিং সুবিধা নিশ্চিতকরণ। কারণ প্রথাগত জ্বালানি একবার ভর্তি করে যতটা পথ পাড়ি দেওয়া যায়, বিকল্প জ্বালানিগুলো দিয়ে সেটি সম্ভব নয়। ফলে গ্রিন করিডোরের সঙ্গে যুক্ত বন্দরগুলোকে অবশ্যই সুবিধাজনক রিফুয়েলিং পয়েন্ট স্থাপন করতে হবে। যেমন শেনঝেন-লং বিচ রুটের মাঝামাঝি স্থান আলাস্কা উপকূলের অ্যালিউশিয়ান আইল্যান্ড জাহাজগুলোর রিফুয়েলিং পয়েন্ট হিসেবে আদর্শ জায়গা হতে পারে।

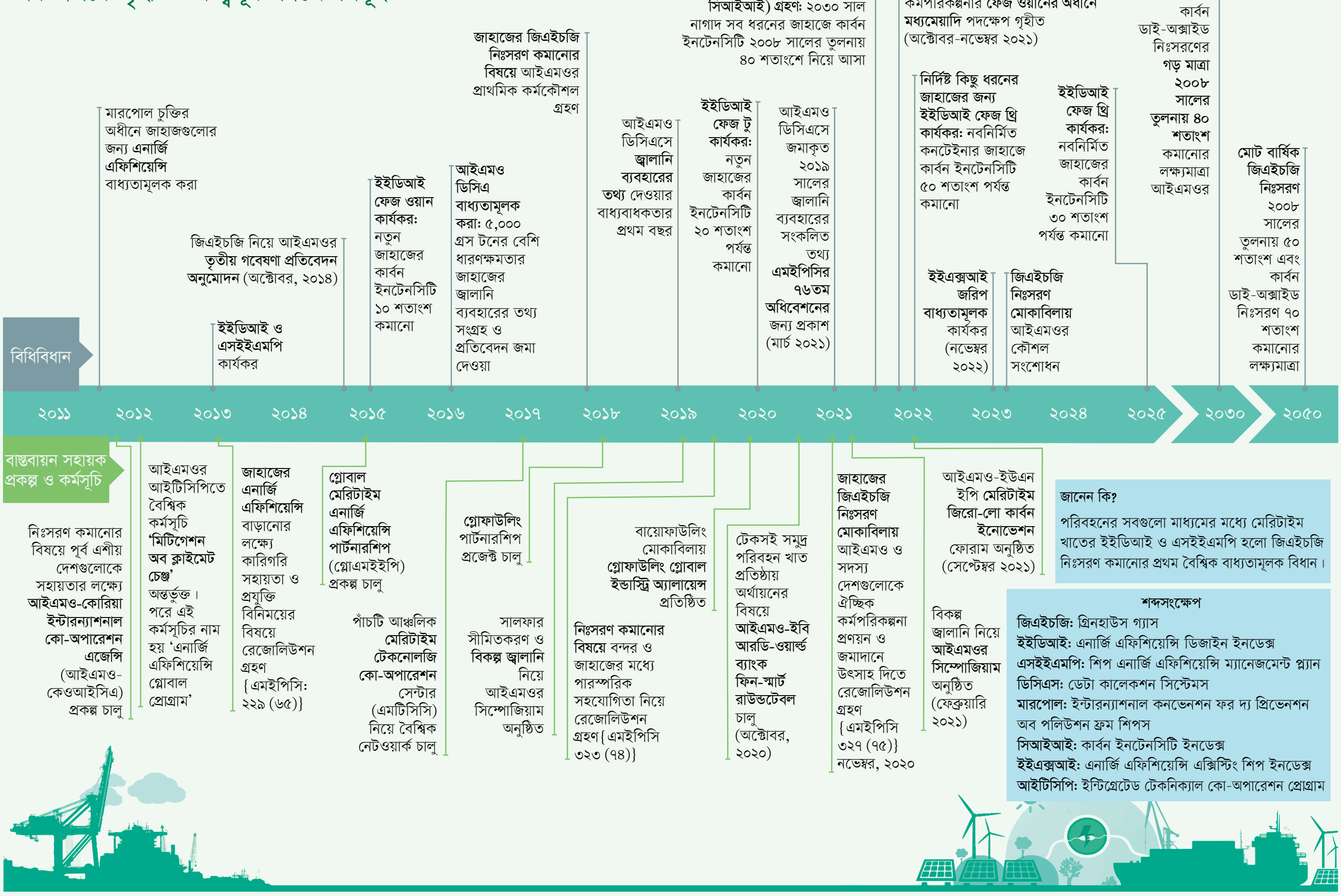
পরিকল্পনায় রয়েছে আরও করিডোর

গ্রিন করিডোর ধারণাটি এখনো নতুন। তবে এরই মধ্যে সম্ভাবনাময় আরও কয়েকটি করিডোর স্থাপনের কার্যক্রম চলমান। এর মধ্যে অস্ট্রেলিয়া-জাপান আয়রন ওর করিডোর ও এশিয়া-ইউরোপ কনটেইনার করিডোর অন্যতম।

অস্ট্রেলিয়া-জাপান সমুদ্রপথটি বিশ্বের অন্যতম বৃহৎ ড্রাই বাল্ক ট্রেড রুট। এই পথে প্রতি বছর দুই দেশের

২০২২ সালের শেষ নাগাদ একটি নিঃসরণমুক্ত শিপিং রুট প্রতিষ্ঠার বিষয়ে গত জানুয়ারিতে ঐকমত্যে পৌঁছায় বিশ্বের ব্যস্ততম সমুদ্রবন্দর সাংহাই এবং আমেরিকা'স পোর্ট হিসেবে খ্যাত লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দর। সবকিছু পরিকল্পনা অনুযায়ী এগুলে ট্রান্স-প্যাসিফিক করিডোর নামে পরিচিত ব্যস্ততম এই কার্গো রুটটি বিশ্বের প্রথম গ্রিন করিডোর হতে যাচ্ছে

জাহাজ থেকে জিএইচজি নিঃসরণ মোকাবিলায় এক দশকে গৃহীত গুরুত্বপূর্ণ পদক্ষেপসমূহ



মধ্যে প্রায় সাড়ে ছয় কোটি টন আকরিক লোহা পরিবহন হয়। অস্ট্রেলিয়া এরই মধ্যে হাইড্রোজেন জ্বালানি খাতে মোটা অংকের বিনিয়োগ শুরু করেছে। তারা ২০৩০ সাল নাগাদ ২৯ গিগাওয়াট ইলেক্ট্রোলাইজার ক্যাপাসিটি স্থাপনের পরিকল্পনার ঘোষণা দিয়েছে। এই ক্যাপাসিটির বেশির ভাগই থাকবে দেশটির গুরুত্বপূর্ণ বন্দরগুলোর নিকটবর্তী অবস্থানে।

এশিয়া-ইউরোপ করিডোর বিশ্বের দীর্ঘতম শিপিং রুটগুলোর একটি। বর্তমানে অন্য যেকোনো রুটের চেয়ে এই করিডোরে নিঃসরণ বেশি হয়। এই পথে সম্ভাবনাময় বেশ কয়েকটি রিফুয়েলিং পয়েন্ট রয়েছে, যা একে গ্রিন করিডোর হিসেবে প্রতিষ্ঠিত হতে সহায়তা করবে। ২০৩০ সাল নাগাদ এই করিডোরে ৬০ গিগাওয়াটের বেশি হাইড্রোজেন ইলেক্ট্রোলাইজার ক্যাপাসিটি প্রতিষ্ঠার ঘোষণা এরই মধ্যে দেওয়া হয়েছে।

এদিকে আগামী দশকের মধ্যেই আন্তঃইউরোপীয় কয়েকটি গ্রিন করিডোর চালু হবে বলে বিশ্লেষকরা আশা করছেন। ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ) এরই মধ্যে শিপিং খাতকে নিঃসরণমুক্ত করার জন্য বেশকিছু উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। এসব উদ্যোগের মধ্যে রয়েছে ইইউ অঞ্চলে টেকসই জ্বালানির ব্যবহার বাধ্যতামূলক করা এবং জোটটির এমিশন ট্রেডিং স্কিমে (ইটিএস) সামুদ্রিক নিঃসরণকে অন্তর্ভুক্ত করা।

আইএমও প্রসঙ্গ

দেশগুলো নিজস্ব উদ্যোগে নিঃসরণ কমানোর পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করছে। এ অবস্থায় আইএমও কি কেবল পার্শ্বচরিত্র হয়েই থাকবে? বিশেষজ্ঞরা বলছেন, গ্রিন করিডোরগুলো আইএমওর কাজে প্রতিবন্ধকতা তৈরি করবে না। বরং গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যে বৈশ্বিক শিপিং খাতকে নিয়ন্ত্রণ এবং দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা গ্রহণের ক্ষেত্রে এসব করিডোর আইএমওর জন্য সহায়ক উদ্যোগ হিসেবে কাজ করবে।

জাতিসংঘের সমুদ্রবিষয়ক সংস্থা আইএমও যেকোনো উদ্যোগ নিলে তা বাস্তবায়নের আগে সদস্য রাষ্ট্রগুলোর ঐকমত্যের প্রয়োজন হয়। এ কারণে সংস্থাটির কার্যক্রমের গতি একটু ধীর। বিশেষজ্ঞরা আশা করছেন, গ্রিন করিডোরগুলো আইএমওর সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও বাস্তবায়নের প্রক্রিয়াটি ত্বরান্বিত করবে। তারা বলছেন, যত বেশি গ্রিন করিডোর হবে, আইএমওর কর্মতৎপরতা তত বাড়বে। একই সঙ্গে কেন্দ্রীয় ও আঞ্চলিক সরকারগুলোও তত বেশি পরিবেশবান্ধব পরিকল্পনা নিয়ে অগ্রসর হবে। আসলে গ্রিন করিডোর ও আইএমও পৃথক কোনো সত্তা নয়, বরং একই বাস্তুতন্ত্রের অংশ।

উপসংহার

উষ্ণায়ন কোনো একটি দেশের বা অঞ্চলের সমস্যা নয়। এটি বৈশ্বিক সমস্যা। এ কারণে উষ্ণায়ন প্রতিরোধে কেবল একটি-দুটি দেশ উদ্যোগ নিলে চলবে না। জলবায়ু সুরক্ষার উদ্যোগগুলো হতে হবে সমন্বিত।

তবে বিভিন্ন কারণে বৈশ্বিক পেক্ষাপটে নীতিগত সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়। আইএমওকেও এই ধরনের জটিলতার মধ্য দিয়েই যেতে হয়। তাই নিঃসরণ কমানোর পদক্ষেপের জন্য কেবল বৈশ্বিক সংস্থাটির অপেক্ষায় বসে থাকলে চলবে না। বরং তারা পারস্পরিক সমঝোতার ভিত্তিতেও কিছু উদ্যোগ নিতে পারে। গ্রিন করিডোর এই বাস্তবতারই উদাহরণ হতে যাচ্ছে।

পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার নিশ্চিতের মাধ্যমে গ্রিন করিডোরগুলো নিঃসরণ কমাতে অনবদ্য ভূমিকা রাখবে। ভবিষ্যতে এই ধরনের করিডোরের সংখ্যা আরও বৃদ্ধি পেলে তখন শিপিং খাতকে নিঃসরণমুক্ত করা খুব একটা কঠিন হবে না।

২০০৮ সালের পর কনটেইনার জাহাজ নির্মাণ কার্যাদেশে সর্বোচ্চ চাঙ্গাভাব: বিমকো

বিশ্বজুড়ে জাহাজ নির্মাতাদের দারুণ সময় যাচ্ছে এখন। বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিলের (বিমকো) একটি হিসাব বলছে, গত দেড় বছরে মোট ৬৫ লাখ টিইইউর বেশি ধারণক্ষমতার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ এসেছে। গত ১৫ বছরের মধ্যে প্রথমবারের মতো অর্ডারবুক এই মাইলফলক ছাড়াল। এই ধারা চলতে থাকলে কনটেইনার জাহাজের অর্ডারবুক অতীতের সব রেকর্ড ভেঙে দিতে পারে বলে বিশ্লেষকরা মনে করছেন।

জাহাজ নির্মাণে এই চাঙ্গাভাবের নেপথ্যে রয়েছে দুটি বিষয়। প্রথমত, বাণিজ্য বৃদ্ধির কারণে কনটেইনার পরিবহনের চাহিদা এখন আকাশচুম্বী। ফলে নতুন নতুন সব কনটেইনার জাহাজের কার্যাদেশ দিচ্ছে শিপিং লাইনগুলো। দ্বিতীয়ত, পরিবেশ সুরক্ষার বিভিন্ন বিধিনিষেধের কারণে পুরনো জাহাজগুলোর বেশির ভাগই বাতিলের উপক্রম হয়ে গেছে। ফলে সেগুলোর স্থলাভিষিক্ত করার জন্য নতুন জাহাজ বহরে যোগ করার বিকল্প কোনো পথ খোলা নেই কোম্পানিগুলোর জন্য।

বিমকোর চিফ শিপিং অ্যানালিস্ট নিয়েলস রাসমুসেন জানান, 'মাত্র ১৮ মাসে নতুন কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ ৬০ লাখ টিইইউ ছাড়িয়েছে। অর্ডারবুকের এই স্ফীতি ২০০৮ সালের শেষের দিকের পর আর দেখা যায়নি।' বিমকো আরও জানিয়েছে, নতুন কার্যাদেশের এই পরিমাণ কনটেইনার পরিবহনের বিদ্যমান মোট সক্ষমতার প্রায় ২৬ শতাংশ, যা ২০১৪ সালের পর এবারই দেখা গেল।

করোনা মহামারির ধাক্কা কাটিয়ে জাহাজনির্মাণ শিল্প কতটা শক্তভাবে ফিরে এসেছে, তা বিমকোর একটি পরিসংখ্যানেই স্পষ্ট হয়ে ওঠে। সংস্থাটির হিসাব অনুযায়ী, ২০২০ সালের অক্টোবরে নতুন কনটেইনার জাহাজের অর্ডারবুক ছিল মাত্র ২০ লাখ টিইইউ। আর বর্তমানে তা ৬৫ লাখ টিইইউ ছাড়িয়ে গেছে।

এদিকে বিমকো জানিয়েছে, চলতি বছরের শুরু থেকে ২০২৪ সালের শেষ নাগাদ মোট ৬২ লাখ টিইইউ সক্ষমতার কনটেইনার জাহাজ হস্তান্তর করা হবে।

গত বছর শিপিং লাইনগুলোকে তাদের সক্ষমতা বাড়ানোর দিকে নজর দিতে দেখা গেছে। বিশেষ করে আল্ট্রা-লার্জ সেগমেন্টের কনটেইনার জাহাজ বহরে যোগ করতে তাদের তৎপরতা ছিল চোখে পড়ার মতো। এমএসসি, ওয়ান, এভারগ্রিনের মতো শীর্ষ ক্যারিয়ারদের মধ্যে ২৪ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার আল্ট্রা লার্জ কনটেইনার ভেসেল (ইউএলসিভি) সংগ্রহের প্রতিযোগিতা লেগে গেছে। মায়েরস্ক অবশ্য ১৫ হাজার থেকে ১৬ হাজার টিইইউ রেঞ্জের জাহাজ নিজেদের বহরে যুক্ত করাকেই বেশি লাভজনক মনে করছে।

বাজার নিয়ন্ত্রণে ফের জরুরি মজুদ থেকে জ্বালানি সরবরাহের উদ্যোগ আইইএর

রাশিয়া-ইউক্রেন চলমান উত্তেজনার কারণে জ্বালানির বাজারে যে অস্থিরতা তৈরি হয়েছে, তা নিয়ন্ত্রণে নতুন এক উদ্যোগ নিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সির (আইইএ) সদস্য দেশগুলো। ঘাটতি মোকাবিলা ও মূল্য নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে তারা তাদের জরুরি মজুদ থেকে বাজারে মোট ১২ কোটি ব্যারেল অপরিশোধিত তেল সরবরাহের সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

এ নিয়ে এক মাসের মধ্যে দ্বিতীয়বারের মতো মজুদ থেকে তেল সরবরাহের উদ্যোগ নিল আইইএ। জোটটির ইতিহাসে এটি হবে পঞ্চমবারের মতো মজুদ উন্মুক্তকরণ। প্রতিবারই জ্বালানি বাজারের সংকট মোকাবিলায় এ পদক্ষেপ নেওয়া হয়েছে। ১ এপ্রিল আইইএর সদস্য দেশগুলো সর্বসম্মতিক্রমে এই সরবরাহ চুক্তিতে স্বাক্ষর করে। যুক্তরাষ্ট্রসহ শিল্পোন্নত ৩১টি দেশ এই সংস্থার সদস্য। তবে রাশিয়া আইইএর সদস্য নয়।

বাণিজ্যিক অপারেশনে বিশ্বের প্রথম স্বয়ংচালিত বৈদ্যুতিক কনটেইনার জাহাজ

বিশ্বের প্রথম স্বয়ংচালিত বৈদ্যুতিক কনটেইনার ফিডার শিপ ঝি ফেই বাণিজ্যিক সেবা চালু করেছে। চীনের কর্মকর্তারা সম্প্রতি এ ঘোষণা দিয়েছেন। নিয়মিত বাণিজ্যিক যাত্রা শুরুর আগে জাহাজটিকে বেশ কয়েক দফার পরীক্ষা-নিরীক্ষার মধ্য দিয়ে যেতে হয়েছে।

প্রায় ৮ হাজার ডিডব্লিউটির ঝি ফেই ৩০০ টিইইউ কনটেইনার পরিবহন করতে সক্ষম। একে একটি ডেমোনস্ট্রেশন শিপ হিসেবে বিবেচনা করা হচ্ছে। জাহাজটি এই প্রযুক্তির ভবিষ্যৎ উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে বলে চীনা কর্মকর্তারা মনে করছেন।

৩৮৪ ফুট দীর্ঘ ও প্রায় ৩২ ফুট গভীরতার জাহাজটির প্রপালশনে ব্যবহার করা হয়েছে ডিসি ইলেকট্রিক সিস্টেম, যা দিয়ে ঘণ্টায় সর্বোচ্চ ১২ নটিক্যাল মাইল গতি তোলা যাবে। আর স্বাভাবিক অপারেশনে জাহাজটির গতি হবে ঘণ্টায় ৮ নটিক্যাল মাইল।

ভূমধ্যসাগরের প্রথম অফশোর প্রকল্প উদ্বোধন করল ইতালি

ইতালি সম্প্রতি ভূমধ্যসাগরের প্রথম গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্প উদ্বোধন করেছে। দেশটির আপুলিয়া অঞ্চলের তারান্তো বন্দরের নিকটবর্তী উপকূলীয় জলসীমায় উইন্ড প্রজেক্ট বেলিওলিসো উদ্বোধন করা হয়। এই প্রকল্পটির ডেভেলপার ও মালিক ইতালীয় কোম্পানি রেনেক্সিয়া।

বেলিওলিসো প্রকল্পটির আকার খুব বেশি বড় নয়। ৩ মেগাওয়াট সক্ষমতার মাত্র ১০টি বটম-ফিক্সড উইন্ড টার্বাইন নিয়ে প্রকল্পটি গড়ে উঠেছে।

৩০ মেগাওয়াট সক্ষমতার এই প্রকল্প থেকে প্রতি বছর ৫৮ হাজার মেগাওয়াট-আওয়ার বিদ্যুৎ উৎপাদন করা সম্ভব হবে, যা দিয়ে ২১ হাজার বাড়িতে বিদ্যুৎ সরবরাহ করা যাবে। ২০৪০ সাল নাগাদ অফশোর প্রকল্প থেকে ৫ গিগাওয়াটের বেশি বিদ্যুৎ উৎপাদনের লক্ষ্যমাত্রা রয়েছে ইতালির। বেলিওলিসো প্রকল্পটি হলো সেই লক্ষ্য পূরণের প্রথম পদক্ষেপ।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ প্রথম প্রান্তিকে ইইউর এলএনজি আমদানির অর্ধেক হয়েছে যুক্তরাষ্ট্র থেকে

চলতি বছরের প্রথম তিন মাসে সমুদ্রপথে ইউরোপের মোট এলএনজি আমদানির প্রায় ৪৭ শতাংশই এসেছে যুক্তরাষ্ট্র থেকে। এ সময়ে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ) মোট ২ কোটি ২১ লাখ টন এলএনজি সমুদ্রপথে আমদানি করেছে, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় প্রায় ৭৩ শতাংশ বেশি।

প্রথম প্রান্তিকে বিশ্বের শীর্ষ এলএনজি আমদানিকারক ছিল ইইউ। বৈশ্বিক আমদানিতে তাদের হিস্যা ২১ শতাংশ। ২০ শতাংশ আমদানি নিয়ে জাপান দ্বিতীয় ও ১৬ শতাংশ নিয়ে চীন তৃতীয় অবস্থানে রয়েছে।

➤ ওশান স্পার্কলকে কিনে নিচ্ছে আদানি হারবার সার্ভিসেস

ভারতের শীর্ষ থার্ড পার্টি মেরিন সেবাদাতা ওশান স্পার্কল লিমিটেডের (ওএসএল) শতভাগ শেয়ার কিনে নিচ্ছে আদানি হারবার সার্ভিসেস লিমিটেড। এটি আদানি পোর্টস অ্যান্ড স্পেশাল ইকোনমিক জোন লিমিটেডের একটি সাবসিডিয়ারি।

টোয়েজ, পাইলটেজ ও ড্রেজিংয়ের মতো সেবা দিয়ে থাকে ওএসএল। ১৯৯৫ সালে প্রতিষ্ঠিত কোম্পানিটির বর্তমান বাজারমূল্য ১ হাজার ৭০০ কোটি রুপি। অধিগ্রহণের পর কোম্পানিটির বর্তমান চেয়ারম্যান ও এমডি নতুন পর্ষদের চেয়ারম্যান হিসেবে দায়িত্ব পালন করবেন।

➤ নিঃসরণ মোকাবিলায় বাল্টিকে মোতায়েন হচ্ছে বিশেষ ড্রোন

বাল্টিক সাগরে বাণিজ্যিক জাহাজগুলোর সালফার নিঃসরণ পর্যবেক্ষণের জন্য উচ্চপ্রযুক্তির বিশেষায়িত এরিয়াল ড্রোন মোতায়েন করা হবে। চলতি মাসের শেষের দিকে বড় পরিসরের এই কার্যক্রম শুরু করবে জার্মানির ফেডারেল মেরিটাইম অ্যান্ড হাইড্রোগ্রাফিক এজেন্সি ও ইউরোপিয়ান মেরিটাইম সেফটি এজেন্সি (ইএমএসএ)।

তিন মাসের বেশি সময় ধরে ড্রোনগুলো বাল্টিক সাগরে টহল দেবে। বিশেষ সরঞ্জামে সজ্জিত দূরনিয়ন্ত্রিত এয়ারক্রাফটগুলো জার্মানির পূর্ব উপকূলীয় ফেহমান বেল্ট ও ক্যাদেত্রেনদেন অঞ্চলে চলাচলকারী জাহাজগুলোর ওপর নজর রাখবে।

➤ গিনি উপসাগরের চেয়ে বেশি ঝুঁকিপূর্ণ দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার জলসীমা: আইএমবি

বিভিন্ন উদ্যোগের কারণে গিনি উপসাগরে জলদস্যুতার ঝুঁকি বেশ খানিকটা কমেছে। এর সুবাদে অঞ্চলটি বিশ্বের সবচেয়ে বিপজ্জনক জলপথের তকমা ঝেড়ে ফেলতে সক্ষম হয়েছে। সেই জায়গা এখন দখল করেছে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার সমুদ্রপথ।

ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্সের (আইসিসি) ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) প্রতিবেদনে প্রতিবেদনে দেখা গেছে, চলতি বছরের প্রথম তিন মাসে বিশ্বে মোট ৩৭টি জলদস্যুতার ঘটনা ঘটেছে, যার ৪১ শতাংশই ঘটেছে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ায়। গিনি উপসাগরের ক্ষেত্রে এ হার ১৯ শতাংশ।

সংবাদ সংক্ষেপ

অপরিশোধিত পাম অয়েল রপ্তানি চালু রাখবে ইন্দোনেশিয়া

অভ্যন্তরীণ বাজারে সরবরাহ স্বাভাবিক রাখার স্বার্থে ইন্দোনেশিয়া সরকার সম্প্রতি পরিশোধিত পাম অয়েল রপ্তানির ওপর নিষেধাজ্ঞা আরোপ করেছে। তবে দেশটি অপরিশোধিত পাম অয়েল রপ্তানি চালু রাখবে।

ইন্দোনেশিয়ার কর্মকর্তারা জানিয়েছেন, ইন্দোনেশিয়ার হাইলি-রিফাইন্ড পাম অয়েল প্রডাক্ট আরবিডি পাম অলিনের রপ্তানিই কেবল স্থগিত করা হয়েছে। এর আগে গত ফেব্রুয়ারিতে ইন্দোনেশীয় উৎপাদকদের প্রতি জারিকৃত এক আদেশে তাদের রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রার অন্তত ২০ শতাংশ দেশীয় বাজারের জন্য বরাদ্দ রাখার নির্দেশ দিয়েছিল সরকার।

প্রথম ফ্ল্যাগ স্টেট হিসেবে পরিবেশবান্ধব প্রযুক্তিতে প্রণোদনা দেবে সিঙ্গাপুর

এখন থেকে সিঙ্গাপুরের নিবন্ধন গ্রহণকারী যেসব জাহাজ নিঃসরণ কমানোর ক্ষেত্রে আইএমওর মানদণ্ড পূরণ করতে সক্ষম হবে, সেসব জাহাজ উল্লেখযোগ্য আর্থিক প্রণোদনা পাবে। বিশ্বের প্রথম মেজর ফ্ল্যাগ স্টেট হিসেবে এই পদক্ষেপ নিয়েছে সিঙ্গাপুর।

এই কর্মসূচির অধীনে নিবন্ধনের প্রারম্ভিক ও বার্ষিক ফির ওপর ২০ শতাংশ থেকে শতভাগ ছাড়ের ঘোষণা দিয়েছে সিঙ্গাপুর। নিবন্ধন গ্রহণকারী নতুন ও বিদ্যমান সব জাহাজই পরিবেশবান্ধব জ্বালানি ব্যবহার করলে এই সুবিধার জন্য বিবেচিত হবে।

জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে প্রতি বছর ২ লাখ কোটি ডলার হারাবে যুক্তরাষ্ট্র

জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব প্রশমনে চলতি শতকের শেষ নাগাদ প্রতি বছর যুক্তরাষ্ট্রকে হারাতে হবে ২ লাখ কোটি ডলার, যা তাদের বর্তমান কেন্দ্রীয় বাজেটের প্রায় ৭ দশমিক ১ শতাংশ।

জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব নিয়ে সম্প্রতি এই মূল্যায়ন প্রতিবেদন তৈরি করেছে হোয়াইট হাউসের অফিস অব ম্যানেজমেন্ট অ্যান্ড বাজেট অ্যাসেসমেন্ট (ওএমবি)। তারা বলছে, উপকূলীয় দুর্যোগকালীন ত্রাণ বিতরণ, বন্যা বিমা, ফসল বিমা, স্বাস্থ্য বিমা, দাবানল দমন ইত্যাদি খাতে এই অতিরিক্ত ব্যয় হবে যুক্তরাষ্ট্রের।

লকডাউনে সাংহাইয়ের গুরুত্বপূর্ণ শিপইয়ার্ডগুলো সাময়িক বন্ধ ঘোষণা

চীনের সাংহাই শহরজুড়ে কোভিড-১৯ লকডাউন আরোপ করায় শিপিং খাতে নতুন করে উদ্বেগ তৈরি হয়েছে। লকডাউনের প্রভাব প্রকট হতে আরও কিছুদিন সময় লাগবে। তবে এরই মধ্যে একটি খাতে এর নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে। সেটি হলো জাহাজ নির্মাণ ও সংস্কার খাত।

সাংহাইয়ের লকডাউনের কারণে চীনের কয়েকটি শীর্ষ শিপইয়ার্ড সাময়িকভাবে বন্ধ ঘোষণা করা হয়েছে। আর এই ঘোষণা এসেছে একেবারেই হঠাৎ করে। ফলে প্রয়োজনীয় সংস্কারকাজের জন্য এসব শিপইয়ার্ডে আসা জাহাজগুলোকে বেকায়দায় পড়তে হয়েছে।

মোম্বাসা পোর্ট চীনা ঋণের জামানত নয়: জন হপকিন্সের প্রতিবেদন

২০১৮ সালের ডিসেম্বরে কেনিয়ার অডিটর জেনারেলের দপ্তর থেকে ইস্যুকৃত একটি চিঠি ফাঁস হয়ে যায়, যেটিতে কেনিয়ার একটি রেল প্রকল্পে চীনের ঋণসহায়তা পেতে মোম্বাসা পোর্টকে জামানত হিসেবে রাখার বিষয়ে উদ্বেগ জানানো হয়।

তবে জন হপকিন্স ইউনিভার্সিটি স্কুল অব অ্যাডভান্সড ইন্টারন্যাশনাল স্টাডিজের চায়না আফ্রিকা রিসার্চ ইনিশিয়েটিভ (সিএআরআই) প্রোগ্রামের সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, মোম্বাসা বন্দরকে জামানত হিসেবে ব্যবহারের বিষয়টি সঠিক নয়। আসলে ঋণচুক্তির শর্ত বুঝতে অডিটর জেনারেলের ভুল হওয়ার কারণে এই উদ্বেগজনক পরিস্থিতির তৈরি হয়েছে।

প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে, অডিটর জেনারেল কেনিয়া পোর্টস অথ রিটিকে (কেপিএ) এই ঋণের বরোয়ার অর্থাৎ ঋণগ্রহীতা হিসেবে জেনেছিলেন। কিন্তু কেপিএ হলো প্রকল্পের প্রধান গ্রাহক। আর ঋণগ্রহীতা হলো ন্যাশনাল ট্রেজারি। সুতরাং ঋণ পরিশোধের ভার কেপিএর ওপর বর্তায় না।

প্রাকৃতিক গ্যাসের বৈশ্বিক চাহিদা কমতে পারে: আইইএ

চলতি বছর প্রাকৃতিক গ্যাসের বৈশ্বিক চাহিদা কিছুটা কমে যাওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। এর প্রধান কারণ আকাশচুম্বী দাম ও ইউক্রেন-রাশিয়া যুদ্ধের প্রভাবে বাজারে সৃষ্ট নানামুখী প্রতিবন্ধকতা। নিজেদের সাম্প্রতিক ত্রৈমাসিক প্রতিবেদনে এ তথ্য জানিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সি (আইইএ)।

এর আগে গত জানুয়ারির প্রতিবেদনে জ্বালানি পণ্যটির চাহিদা ১ শতাংশ হারে বাড়ার পূর্বাভাস দিয়েছিল আইইএ। নতুন পূর্বাভাসে তারা জানিয়েছে, চলতি বছর প্রাকৃতিক গ্যাসের বৈশ্বিক চাহিদার পরিমাণ দাঁড়াবে ৫ হাজার কোটি ঘনফুট। গত বছর প্রাকৃতিক গ্যাসের বৈশ্বিক ব্যবহার বেড়েছিল ৪ দশমিক ৫ শতাংশ।

চলতি বছর ইউরোপে প্রাকৃতিক গ্যাসের ব্যবহার প্রায় ৬ শতাংশ কমে যাওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। তবে এশিয়ায় ব্যবহার ৩ শতাংশ বাড়ার সম্ভাবনা দেখছেন বিশ্লেষকরা। গত বছর অঞ্চলটিতে এই প্রবৃদ্ধি ছিল ৭ শতাংশ।

সিঙ্গাপুরে দূষিত জ্বালানি গ্রহণ করে বিপাকে বেশ কয়েকটি জাহাজ

সিঙ্গাপুরে বাংকারিংয়ের সময় দূষিত জ্বালানি গ্রহণ করায় অন্তত ১৪টি জাহাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। জ্বালানি পরীক্ষাকারী প্রতিষ্ঠান ভেরিতাস পেট্রোলিয়াম সার্ভিসেস (ভিপিএস) সম্প্রতি এই তথ্য জানিয়েছে।

কোম্পানিটি বলেছে, সিঙ্গাপুরের দুটি সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের কাছ থেকে এখন পর্যন্ত ৩৪টি জাহাজের দূষিত এইচএসএফও (হাই সালফার ফুয়েল অয়েল) নেওয়ার খবর পাওয়া গেছে। যত সময় যাচ্ছে, এই সংখ্যা ততই বাড়ছে। দুই মাস ধরে এই জ্বালানি সরবরাহ করা হয়েছে।

ভিপিএস জানিয়েছে, এই দূষিত জ্বালানি গ্রহণের ফলে জাহাজগুলোর অক্সিলারি ইঞ্জিনের ফুয়েল সিস্টেম বিকল হয়ে পড়ছে। ফলে জাহাজগুলো প্রয়োজনীয় শক্তি পাচ্ছে না, যা প্রপালশনের ওপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। উল্লেখ্য, বর্তমানে বিশ্বের শীর্ষ মেরিন রিফুয়েলিং বা বাংকারিং হাব হলো সিঙ্গাপুর।

সোমালিয়ায় নতুন কাউন্টার-পাইরেসি সেন্টার চালু

নিজেদের উপকূলীয় সীমানাজুড়ে জলদস্যুতার বিরুদ্ধে নজরদারি ক্রমেই বাড়িয়ে চলেছে সোমালিয়া। তাদের এই উদ্যোগকে সহায়তার লক্ষ্যে সম্প্রতি সোমালি পুলিশ ফোর্স (এসপিএফ) ডিপার্টমেন্ট অব কোস্ট গার্ডের জন্য নতুন একটি কাউন্টার-পাইরেসি সেন্টার চালু করা হয়েছে। ৩০ লাখ ডলারের এই নতুন ফ্যাসিলিটি নির্মাণ করেছে জাতিসংঘ। আর এতে তহবিল সহায়তা দিয়েছে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ)। এই সেন্টার চালু হওয়ার ফলে ভারত মহাসাগরে নিজেদের জলসীমায় জলদস্যুদের বিরুদ্ধে লড়াইয়ে সক্ষমতা বাড়বে এসপিএফের।

আন্তর্জাতিক শিপিং রুটে জলদস্যুতার ঝুঁকি নিরসনে নজরদারি জোরদার করার ক্ষেত্রে এসপিএফের জন্য অপারেশনাল বেইজ হিসেবে কাজ করবে এই সেন্টার। সেন্টারটিতে রয়েছে অত্যাধুনিক তথ্যপ্রযুক্তি সরঞ্জামে সুসজ্জিত একটি হেডকোয়ার্টারস ব্লক, একটি কারাগার, একটি ফ্লোটিং

কার্বনমুক্ত শিপিং খাত পেতে আরও উদ্যোগী হওয়ার আহ্বান বিমকোর

বৈশ্বিক উষ্ণায়ন প্রতিরোধে সমুদ্র পরিবহন খাতে নিঃসরণ কমানো যে জরুরি–সে বিষয়ে খাতসংশ্লিষ্টদের মধ্যে কোনো দ্বিমত নেই। তবে এই উদ্যোগের বাস্তবায়ন প্রক্রিয়া নিয়ে নিয়ে মতভেদ রয়েছে বেশ। এই অবস্থায় গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণের বিরুদ্ধে নিজেদের অবস্থান স্পষ্ট করেছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো)। একই সঙ্গে সংগঠনটি নিঃসরণ বন্ধে আরও উদ্যোগী হওয়ার জন্য অংশীজনদের প্রতি আহ্বান জানিয়েছে।

নিঃসরণ কমাতে আন্তর্জাতিকভাবে কিছু কঠোর বিধিনিষেধ আরোপের দাবি উঠছে বিভিন্ন মহল থেকে। এসব বিধিনিষেধ আরোপ হলে স্বাভাবিকভাবেই সাপ্লাই চেইনের ওপর প্রভাব পড়বে। শিপিং খাতকে এই সম্ভাব্য প্রভাবের বিষয়ে সতর্ক করে এখনই প্রস্তুতি গ্রহণের পরামর্শ দিয়েছে বিমকো।

এক বিবৃতিতে সংগঠনটি বলেছে, ২০৫০ সাল নাগাদ কার্বন নিঃসরণ শূন্যের কোঠায় নামিয়ে আনার লক্ষ্যমাত্রাকে সমর্থন করে তারা। এই লক্ষ্যমাত্রা পূরণে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) গৃহীত উদ্যোগগুলোর প্রতিও সমর্থন রয়েছে তাদের। তবে শুধু এসব উদ্যোগের মধ্যে সীমাবদ্ধ না থেকে আরও জোরদার পদক্ষেপ গ্রহণের প্রয়োজনীয়তার কথাও উল্লেখ করেছে বিমকো।

বিমকো আরও বলেছে, নিট জিরো উদ্যোগকে সফল করতে হলে অবশ্যই কার্বন কর আরোপ করতে হবে। আর এক্ষেত্রে বৈশ্বিক বাজারভিত্তিক কর হার নির্ধারণ করতে হবে। এ কাজে সামনে থেকে নেতৃত্ব দেওয়ার জন্য আইএমওর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে বিমকো।

সংগঠনটি বলেছে, যেহেতু জাহাজের রুট ও গতি নির্ধারণের মূল কাজটি করে থাকে শিপিং সার্ভিস নিয়ন্ত্রণকারী বাণিজ্যিক পক্ষগুলো, সেহেতু নিঃসরণ কমানোর ক্ষেত্রে তাদেরই মূল ভূমিকা রাখতে হবে।

নাবিকদের প্রসন্নতার সূচক আট বছরের সর্বনিম্নে

বহুমুখী প্রতিকূল পরিস্থিতির কারণে নাবিকদের প্রসন্নতার সূচক আট বছরের সর্বনিম্নে নেমে এসেছে। মিশন টু সিফেয়ারারসের সর্বশেষ প্রতিবেদনে সার্বিক প্রসন্নতার সূচক ৬ দশমিক ৪১ থেকে ৫ দশমিক ৮৫ পয়েন্টে নেমে এসেছে।

মিশন টু সিফেয়ারারসের জরিপভিত্তিক প্রতিবেদনে দেখা গেছে, প্রসন্নতা নির্ধারক সব ক্যাটাগরিতেই স্কোর নিম্নমুখী। নভেল করোনাভাইরাসের ওমিক্রন ভ্যারিয়েন্ট, ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান, কন্ট্রাকচুয়াল জটিলতাসহ বিভিন্ন কারণে গত কয়েক মাসে বেশ চ্যালেঞ্জিং সময় অতিবাহিত করতে হয়েছে নাবিকদের। এর প্রভাব পড়েছে প্রসন্নতার সূচকে।

করোনা মহামারি আঘাত হানার দুই বছর পেরিয়ে গেছে। এখনো নাবিকদের এর নেতিবাচক প্রভাবের মধ্য দিয়ে যেতে হচ্ছে। করোনার নতুন ভ্যারিয়েন্ট একের পর এক দেশে আঘাত হেনেছে, আর নাবিকদের সেসব দেশের বন্দরে বিভিন্ন ধরনের বিধিনিষেধের মুখে পড়তে হয়েছে। কিছু কিছু দেশে নাবিকদের বন্দরে নামতে দেওয়া হয়নি। আবার কোনো বন্দরে নামতে দিলেও নাবিকদের বিভিন্ন সুযোগ-সুবিধা স্থগিত করা হয়েছে। কিছু ক্ষেত্রে তো নাবিকরা মৌলিক সেবাগুলো থেকেও বঞ্চিত হয়েছেন।

এদিকে সাম্প্রতিক সময়ে সারা বিশ্বে সবচেয়ে বেশি যে বিষয় নিয়ে আলোচনা হচ্ছে, তা হলো ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান। সমুদ্র শিল্পেও এই অভিযানের নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে। যুদ্ধকালীন পরিস্থিতিতে ইউক্রেনের বন্দরগুলোয় আটকা পড়েছে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক বিদেশি জাহাজ। এসব জাহাজের কিছু নাবিককে সরিয়ে নেওয়া হলেও অনেকে এখনো সেখানে আটকা পড়েছেন। এসব নাবিকের সুরক্ষার বিষয়ে উদ্বেগ রয়েছে। এছাড়া রাশিয়া ও ইউক্রেনের যেসব নাবিক বর্তমানে জাহাজে রয়েছেন, তারাও তাদের পরিবারের নিরাপত্তা নিয়ে উদ্বিগ্ন।

জেটি ও বোট র‍্যাম্প এবং এসপিএফ সদস্যদের আবাসন ব্যবস্থা।

ইউক্রেনে আটকা পড়া নাবিকদের নিরাপত্তা নিয়ে উদ্বেগ আইএলওর

ফেব্রুয়ারির শেষের দিকে রাশিয়ার সামরিক অভিযান শুরুর পর ইউক্রেনে সহস্রাধিক নাবিক আটকা পড়েন। তাদের মধ্যে বেশির ভাগ নাবিককে নিরাপদে ইউক্রেন থেকে সরিয়ে নেওয়া হলেও একটি অংশ এখনো সেখানে আটকা রয়েছে। তাদের এবং হিসাবের বাইরে থেকে যাওয়া নাবিকদের নিরাপত্তা নিয়ে যথেষ্ট ঝুঁকি রয়েছে। সম্প্রতি বার্তা সংস্থা রয়টার্সকে এ উদ্বেগের কথা জানিয়েছেন আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (আইএলও) ও খাতসংশ্লিষ্ট সংগঠনগুলোর কর্মকর্তারা।

রাশিয়ার অভিযান শুরুর পরপরই উভয় পক্ষের গোলাবর্ষণের মধ্যে ইউক্রেনে আটকে যায় বেশ কয়েকটি বিদেশি কার্গো জাহাজ। জাতিসংঘের পক্ষ থেকে অন্তত ২০টি দেশের প্রায় ১ হাজার নাবিককে সুরক্ষা দেওয়ার জন্য দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান জানানো হয়। তবে আরও কিছু সংখ্যক নাবিক এই হিসাবের বাইরে থেকে যায়।

ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযানের প্রভাবে পতনমুখী বিশ্ববাণিজ্য: কিল ইনস্টিটিউট

ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযানের নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে বিশ্ববাণিজ্যে। চলমান উত্তেজনার প্রভাবে সাপ্লাই চেইনে সৃষ্ট প্রতিবন্ধকতার কারণে বিশ্বের শীর্ষ অর্থনীতিগুলোর বাণিজ্যে বড়সড় ধস নেমেছে। জার্মান গবেষণা প্রতিষ্ঠান কিল ইনস্টিটিউট ফর দ্য ওয়ার্ল্ড ইকোনমির সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ইউক্রেনে রুশ সামরিক অভিযান শুরুর এক মাসের মাথায় বিশ্ববাণিজ্যের ওপর এর নেতিবাচক প্রভাব স্পষ্ট হতে শুরু করেছে। প্রতিষ্ঠানটির অনুমান, ফেব্রুয়ারি থেকে মার্চ পর্যন্ত সময়ে বিশ্ববাণিজ্যের আকার কমেছে ২ দশমিক ৮ শতাংশ।

বিশ্বের ৭৫টি দেশের ৫০০টি বন্দরের ট্রাফিক ডেটা নিয়ে প্রস্তুতকৃত কিল ট্রেড ইন্ডিকেটরে দেখা গেছে, রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যকার যুদ্ধকালীন পরিস্থিতি প্রায় সব দেশের বাণিজ্যে বড় ধরনের নেতিবাচক প্রভাব ফেলেছে।

২০৫০ সাল নাগাদ কয়লা ব্যবহার কমতে পারে ৮৫-৯৬%

প্যারিস জলবায়ু চুক্তির শর্তগুলো সঠিকভাবে প্রতিপালন করা হলে ২০৫০ সাল নাগাদ বিশ্বে কয়লার ব্যবহার ৮৫-৯৫ শতাংশ কমে যাবে। ইন্টারগভর্নমেন্টাল প্যানেল অন ক্লাইমেট চেঞ্জের (আইপিসিসি) ষষ্ঠ মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওয়ার্কিং গ্রুপ থ্রির প্রধান লেখক এবং সেন্টার ফর এফিশিয়েন্ট ইউজ অব এনার্জির পরিচালক ইগোর বাশমাকোভ সম্প্রতি সাংবাদিকদের এমনটাই জানিয়েছেন।

তিনি বলেন, 'বৈশ্বিক জ্বালানি বাজারের বর্তমান যে অবস্থা, সেই প্রেক্ষাপটে বলা যায় যে ২০২৪ সাল পর্যন্ত কয়লা তার অবস্থান ধরে রাখবে। তবে এটি আর আগের বাজার ফিরে পাবে না। ইতিহাসের অংশে পরিণত হবে কয়লা।'

বাশমাকোভের বক্তব্য অনুসারে, বৈশ্বিকভাবে জ্বালানি তেলের ব্যবহার ৩০-৬০ শতাংশ কমতে পারে। এই হার নির্ভর করছে উষ্ণায়ন নিয়ন্ত্রণের যে লক্ষ্যমাত্রা বেঁধে দেওয়া হয়েছে, সেটি কতখানি অর্জন হচ্ছে তার ওপর।

কৃষ্ণ সাগরের মাইনের কারণে শস্য, তেলের সাপ্লাই চেইন বিপর্যস্ত হওয়ার আশঙ্কা

খাদ্যশস্য, জ্বালানি তেল ও তেলজাত পণ্যের অন্যতম প্রধান শিপিং রুট হলো কৃষ্ণ সাগর। তবে ভাসমান মাইনের কারণে এই সমুদ্রপথ এখন জাহাজ চলাচলের জন্য অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে। মাইন অপসারণের মাধ্যমে সেখানে একটি নিরাপদ প্যাসেজ তৈরি করা না গেলে সাপ্লাই চেইন বিপর্যস্ত হয়ে পড়তে পারে বলে খাতসংশ্লিষ্টরা আশঙ্কা করছেন।

কৃষ্ণ সাগরের বাণিজ্যপথ রাশিয়া ও ইউক্রেনের পাশাপাশি বুলগেরিয়া, রোমানিয়া, জর্জিয়া ও তুরস্কের

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ ভারতের শিপইয়ার্ডের দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ততা না থাকার দাবি বিডব্লিউ অফশোরের

অসলো-ভিত্তিক ফ্লোটিং প্রডাকশন স্টোরেজ অ্যান্ড অফলোডিং (এফপিএসও) ভেসেল লিজিং কোম্পানি বিডব্লিউ অফশোর দাবি করেছে, গত বছর ভারতের প্রিয়া ব্লু শিপইয়ার্ডে যে প্রাণঘাতী দুর্ঘটনা ঘটেছে, তার সঙ্গে কোম্পানিটির বাতিল ঘোষণাকৃত এফপিএসও ভেসেলের কোনো সম্পৃক্ততা নেই।

সম্প্রতি একটি প্রতিবেদনে বলা হয়, প্রিয়া ব্লু শিপইয়ার্ডে বিডব্লিউ অফশোরের একটি এফপিএসও রিসাইকেলের সময় নাইট্রোজেন ট্যাংকের বিস্ফোরণে প্রাণ হারিয়েছেন এক শ্রমিক, যা হংকং কনভেনশনের পরিপন্থী ঘটনা। তবে কোম্পানিটি জানিয়েছে, তাদের এফপিএসও রিসাইক্লিংয়ের সময় এই ঘটনা ঘটেনি।

➤ ভারতের অভ্যন্তরীণ জলপথে নিরাপত্তা বাড়াবে নতুন আইন

ভারতে ইনল্যান্ড ভেসেলস অ্যাক্ট ২০২১ নামে নতুন যে আইন চালু করা হয়েছে, তা দেশটির অভ্যন্তরীণ জলপথে চলাচলকারী নৌযানগুলোর নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে বলে মনে করছে ইন্ডিয়ান রেজিস্টার অব শিপিং (আইআরএস)।

সংস্থাটি বলছে, নতুন এই কেন্দ্রীয় আইন ভারতের সব অভ্যন্তরীণ নৌরুটে বিদ্যমান আইন ও মানদণ্ডের মধ্যকার অসামঞ্জস্যতা দূর করবে এবং নৌযান চলাচলের সমন্বিত ব্যবস্থা নিশ্চিত করবে। এই আইন দূষণ প্রতিরোধেও কার্যকর অবদান রাখবে বলে মনে করছে আইআরএস।

➤ সমুদ্র পরিবহন খাতের মানোন্নয়নে দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা ঘোষণা সিঙ্গাপুরের

সম্প্রতি অনুষ্ঠিত সিঙ্গাপুর মেরিটাইম উইকে নিজেদের দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা সি ট্রান্সপোর্ট ইন্ডাস্ট্রি ট্রান্সফর্মেশন ম্যাপ (আইটিএম) ২০২৫ ঘোষণা করেছে সিঙ্গাপুর। দেশটির উপপ্রধানমন্ত্রী ও কো-অর্ডিনেশন মিনিস্টার ফর ইকোনমিক পলিসিজ হেং সুয়ি কিট এই ম্যাপ উন্মোচন করেন। মেরিটাইম অ্যান্ড পোর্ট অথরিটি অব সিঙ্গাপুর (এমপিএ) এই অনুষ্ঠানটির আয়োজন করে।

আইটিএম হলো সিঙ্গাপুরের বন্দরসহ অন্যান্য সমুদ্র পরিবহন সেবার মানোন্নয়নে গৃহীত দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা। ২০১৮ সালে প্রথম এই মহাপরিকল্পনার ঘোষণা দেয় দেশটির সরকার।

➤ টেক্সাসে ইইউর প্রথম জাহাজের রিসাইক্লিং সম্পন্ন

যুক্তরাষ্ট্রের টেক্সাসের জাহাজভাঙা শিল্প সম্প্রতি নতুন এক মাইলফলক অর্জন করেছে। ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) কঠোর মানদণ্ড মেনে ব্রাউনসভিলে ইন্টারন্যাশনাল শিপব্রেকিং লিমিটেডের ইয়ার্ডে ইইউর একটি জাহাজ রিসাইক্লিং সম্পন্ন করা হয়েছে। এর মাধ্যমে জাহাজভাঙা শিল্পে বিকল্প গন্তব্য হিসেবে আত্মপ্রকাশে বড় অগ্রগতি অর্জন করল কোম্পানিটি।

ইইউর জাহাজমালিকরা এতদিন তুরস্কের ইয়ার্ডগুলোকেই প্রাধান্য দিয়ে এসেছে। অথবা তারা মধ্যস্থতাকারীদের সঙ্গে চুক্তি করেছে, যারা জাহাজ ভাঙার সময় ইইউর কঠোর মানদণ্ড প্রতিপালন নিশ্চিতকরণে কাজ করে।

সংবাদ সংকেত

➤ চেসাপিক বের ডুবোচরে এক মাসের বেশি সময় ধরে আটকে থাকার পর অবশেষে মুক্ত হয়েছে এভার ফরোয়ার্ড। প্রাথমিক পরীক্ষা-নিরীক্ষার পর জাহাজটির ক্লিন হেলথের সার্টিফিকেট মিলেছে।

➤ চলতি বছর কনটেইনার পরিবহনের চাহিদা ঊর্ধ্বমুখী থাকবে বলে ধারণা করছে মায়েরস্ক। কোম্পানিটি চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে (জানুয়ারি-মার্চ) প্রত্যাশাতীত মুনাফা অর্জন করেছে।

➤ নিষেধাজ্ঞার জেরে রাশিয়ার সঙ্গে সীমিত হয়েছে পশ্চিমা দেশগুলোর বাণিজ্য। এর ফলশ্রুতিতে চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে (জানুয়ারি-মার্চ) ইউরোপের বৃহত্তম বন্দর রটারডামে পণ্য হ্যান্ডলিং ১ দশমিক ৫ শতাংশ কমেছে।

➤ চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে (জানুয়ারি-মার্চ) ১৬৯ কোটি ডলার রাজস্ব আয় করেছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ। আগের বছরের একই সময়ের ১৪০ কোটি ডলারের তুলনায় তা প্রায় ২১ শতাংশ বেশি।

➤ তিউনিসিয়ার গেবস উপকূলের কাছে সম্প্রতি ১ হাজার টন জ্বালানি নিয়ে একটি বাংকার জাহাজ ডুবে গেছে। তিউনিসিয়ার নৌবাহিনী জাহাজটির সাতজন ক্রুর সবাইকে উদ্ধার করেছে।

➤ সাংহাই মার্চেন্ট শিপ ডিজাইন অ্যান্ড রিসার্চ ইনস্টিটিউটের ৭ হাজার সিইইউ কার ক্যারিয়ারের নকশায় নীতিগত অনুমোদন দিয়েছে ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি ডিএনভি। ক্যারিয়ারটি জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়া ব্যবহার করবে।

➤ ২৮ মার্চ থেকে ৩ এপ্রিল পর্যন্ত এক সপ্তাহে প্রমোদতরী সেবায় রেকর্ড বুকিং পেয়েছে কার্নিভাল করপোরেশন। এর মাধ্যমে করোনা মহামারির প্রভাব কাটিয়ে চাঙ্গা হতে শুরু করেছে যুক্তরাষ্ট্রের ক্রুজিং খাত।

➤ ১ জুন থেকে নিজেদের জাহাজে আর প্লাস্টিক বর্জ্য পরিবহন করবে না সিএমএ সিজিএম। ফরাসি কনটেইনার শিপিং লাইনটি সম্প্রতি এই ঘোষণা দিয়েছে।

➤ চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে (জানুয়ারি-মার্চ) নিজেদের বৈশ্বিক কার্যক্রমে মোট ১ কোটি ৯৩ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড। আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় তা ১ দশমিক ৭ শতাংশ বেশি।

➤ ২ লাখ লিটার জ্বালানি চোরাচালানের অভিযোগে সম্প্রতি পারস্য উপসাগর থেকে একটি বিদেশি জাহাজ আটক করেছে ইরানের রেভোল্যুশনারি গার্ডস। জাহাজটির আটজন ক্রুকে আইন প্রয়োগকারী কর্তৃপক্ষের কাছে হস্তান্তর করা হয়েছে।

➤ পরিবেশবান্ধব জ্বালানি-চালিত দুটি ভেরি লার্জ ক্রুড ক্যারিয়ার (ভিএলসিসি) নির্মাণের বিষয়ে সম্প্রতি লয়েড'স রেজিস্টার, স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ ও এমআইএসসির সাবসিডিয়ারি এটির মধ্যে একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর হয়েছে।

➤ গিনি উপসাগরে সম্প্রতি একটি বাল্কারে জলদস্যুদের অপতৎপরতা প্রতিহত করেছে ইতালীয় নৌবাহিনীর একটি ফ্রিগেট। উপসাগরে বাণিজ্যিক জাহাজগুলোকে সুরক্ষা দেওয়ার আন্তর্জাতিক প্রচেষ্টার অংশ হিসেবে ফ্রিগেটটি সেখানে টহল দিচ্ছিল।

জলসীমাতেও পড়েছে। এ কারণে মাইন অপসারণে এসব দেশের সরকারকেই ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। সাম্প্রতিক সময়ে তুরস্ক ও রোমানিয়ার সামরিক বাহিনীর ডুবুরি দল তাদের জলসীমায় থাকা ভাসমান মাইনগুলো অপসারণ করেছে। অন্যান্য দেশও জরুরি ভিত্তিতে এই পদক্ষেপ না নিলে সম্ভাব্য ক্ষয়ক্ষতির আশঙ্কায় জাহাজগুলো ওই রুট এড়িয়ে চলবে বলে সমুদ্র পরিবহন-সংশ্লিষ্ট একাধিক সংগঠন জানিয়েছে।

কেপটাউন এগ্রিমেন্ট বাস্তবায়নে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান আইএমও মহাসচিবের

মৎস্য আহরণকারী জাহাজগুলোর নিরাপত্তায় একটি আন্তর্জাতিক আইনি কাঠামো চালুর জন্য ২০১২ সালে উদ্যোগ নেওয়া হয় কেপটাউন ফিশিং ভেসেল সেফটি এগ্রিমেন্টের। তবে এখন পর্যন্ত চুক্তিটির বাস্তবায়ন হয়নি। এটি যেন দ্রুত কার্যকর করা হয়, সে বিষয়ে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য দেশগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছেন ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) মহাসচিব কিতাক লিম।

আইএমও বলছে, কেপটাউন চুক্তিটি মৎস্য আহরণ খাতকে আরও নিরাপদ ও টেকসই করবে এবং আইনি কাঠামোর আওতায় আনবে, যা ফলে মৎস্যজীবীদের সুরক্ষা বৃদ্ধিতে অবদান রাখবে।

কেপটাউন এগ্রিমেন্টের প্রতি এখন পর্যন্ত সমর্থন জানিয়েছে ১৭টি দেশ ও ১ হাজার ৯২৫টি জাহাজ। তবে অন্তত ২২টি দেশ ও ৩ হাজার ৬০০টি জাহাজ সমর্থন জানানোর ১২ মাস পর থেকে চুক্তিটি কার্যকর হবে।

এমএলওকে সমর্থনকারী ১০০-তে উন্নীত হওয়াকে স্বাগত জানিয়েছে আইএমও

আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থার (আইএলও) মেরিটাইম লেবার কনভেনশনের (এমএলসি) প্রতি সমর্থন জানানো দেশের সংখ্যা ১০০-তে উন্নীত হওয়ার বিষয়টিকে স্বাগত জানিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। ২০০৬ সালে স্বাক্ষরিত এমএলসির উদ্দেশ্য হলো নাবিকদের চাকরির অধিকার ও মানসম্মত কর্মপরিবেশ নিশ্চিত করা। গত ১১ এপ্রিল শততম দেশ হিসেবে এমএলসির প্রতি সমর্থন জানিয়েছে ওমান।

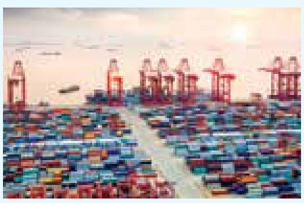
সমুদ্র পরিবহন খাতের মান উন্নত রাখার জন্য আন্তর্জাতিকভাবে কিছু নিয়ন্ত্রণমূলক আইনি কাঠামো মেনে চলা হয়। এমএলসিকে এই কাঠামোর চতুর্থ স্তম্ভ বিবেচনা করা হয়। বাকি তিনটি চুক্তি হলো আইএমও ট্রিটিজ অন সেফটি অব লাইফ অ্যাট সি (সোলাস), স্ট্যান্ডার্ডস অব ট্রেনিং, সার্টিফিকেশন অ্যান্ড ওয়াচকিপিং (এসটিসিডব্লিউ) ও দ্য ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন ফর দ্য প্রিভেনশন অব পলিউশন ফ্রম শিপস (মারপোল)।

রাশিয়া থেকে ৭ লাখ ব্যারেল তেল পরিবহন নিয়ে বিপাকে ওএনজিসি

রাশিয়ান ফার ইস্ট থেকে ৭ লাখ ব্যারেল অপরিশোধিত তেল পরিবহন নিয়ে বিপাকে পড়েছে ভারতের অয়েল অ্যান্ড ন্যাচারাল গ্যাস করপোরেশন (ওএনজিসি)। রাশিয়ার সবচেয়ে পুবের এই অঞ্চল থেকে তেল আনার জন্য কোনো জাহাজ খুঁজে পাচ্ছে না তারা। ইউক্রেনে সামরিক অভিযানের জেরে রাশিয়ার ওপর আরোপিত পশ্চিমা নিষেধাজ্ঞার প্রভাবে এই সংকট তৈরি হয়েছে।

রাশিয়ার সাখালিন ওয়ান প্রজেক্টে ২০ শতাংশ মালিকানা রয়েছে ওএসজিসির। তারা আন্তর্জাতিক টেন্ডারের মাধ্যমে সেখান থেকে সোকোল গ্রেডের অপরিশোধিত তেল রপ্তানি করে। কিন্তু এই তেল পরিবহনের জন্য বিশেষ ধরনের জাহাজ প্রয়োজন হয়, যেগুলো বরফ ভেঙে চলতে পারে। পশ্চিমা নিষেধাজ্ঞার কারণে রাশিয়া থেকে তেল আনতে গিয়ে কোনো জাহাজ ক্ষতিগ্রস্ত হলে সেটির বীমা সুবিধা পেতে অনেক ঝক্কি পোহাতে হবে। এই ভয়ে অনেক কোম্পানি তাদের জাহাজ দিতে চাচ্ছে না।

বিশ্বের এক-পঞ্চমাংশ কনটেইনার জাহাজ বন্দরের জটে আটকা রয়েছে: উইন্ডওয়ার্ড



গত বছর বিশ্বের শীর্ষ বন্দরগুলোয় কনটেইনারবাহী জাহাজের যে জট লেগেছিল, তা কাটিয়ে উঠতে শুরু করেছিল শিপিং খাত। কিন্তু চীনের গুরুত্বপূর্ণ বন্দরগুলোয় নতুন করে লকডাউনের বিধিনিষেধ আরোপের ফলে সেই সংকট আবার ফিরে এসেছে। চীনা বন্দরের কার্যক্রমে স্থবিরতার প্রভাব ছড়িয়ে পড়েছে বিশ্বের অন্যান্য প্রান্তে।

মেরিটাইম খাতে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা নিয়ে কাজ করা প্রতিষ্ঠান উইন্ডওয়ার্ডের প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, বিশ্বের মোট কনটেইনারবাহী জাহাজের এক-পঞ্চমাংশ এখন বন্দরের জটে আটকে রয়েছে। এর মধ্যে কেবল চীনের বন্দরগুলোতেই আটকে রয়েছে বৈশ্বিক বহরের প্রায় এক-চতুর্থাংশ জাহাজ। এই কারণে জাহাজগুলোকে তাদের শিডিউল রক্ষা করতে গিয়ে হিমশিম খেতে হচ্ছে। এর ফলশ্রুতিতে শিপিং খাতে শিডিউল রিলায়েবিলিটি সূচক নিচে নেমে গেছে।

গণমাধ্যমের বিভিন্ন প্রতিবেদনে জানানো হয়েছে, সাংহাইয়ের সাইহাইয়ে লকডাউনের কারণে সেখানকার কার্যক্রম বিঘ্নিত হচ্ছে। ফলে বিলম্ব এড়াতে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজ তাদের পোর্ট কল নিংবো-ঝৌশানসহ অন্যান্য বন্দরে সরিয়ে নিয়েছে। কিন্তু এসব বন্দরে চাপ বেড়ে যাওয়ায় সেখানেও পণ্যজট লেগে গেছে। ফলে জাহাজগুলোকেও বন্দরগুলোয় পণ্য খালাসের জন্য অতিরিক্ত সময় অপেক্ষা করতে হচ্ছে।

নিজেদের মেরিটাইম এআই প্লাটফর্মের তথ্য বিশ্লেষণ করে উইন্ডওয়ার্ড তাদের প্রতিবেদনে বলেছে, 'সাংহাইয়ে লকডাউন আরোপ করায় চীনের অন্যান্য বন্দরেও জট তৈরি হয়েছে। বর্তমানে এসব বন্দরে বার্থিংয়ের জন্য যে পরিমাণ জাহাজকে অপেক্ষমাণ থাকতে হচ্ছে, তার সংখ্যা ফেব্রুয়ারির তুলনায় ১৯৫ শতাংশ বেশি।'

বিশ্বের ব্যস্ততম কনটেইনার বন্দর সাংহাই। সেখানকার লকডাউনের কারণে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনে নেতিবাচক প্রভাব পড়ার আশঙ্কা প্রকাশ করেছেন বিশেষজ্ঞরা।

বন্দর পরিচিতি

মারিউপোল বন্দর

মারিউপোল বন্দর ইউক্রেনের উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলীয় উপকূলে তাগানরোগ উপসাগরের তীরে অবস্থিত। এই উপসাগর আবার আজোভ সাগরের সঙ্গে যুক্ত। ইউক্রেনিয়ান সি পোর্টস অথরিটির নিয়ন্ত্রণে বন্দরটি পরিচালিত হয়।

মারিউপোল বন্দরের যাত্রা হয় উনিশ শতকের দ্বিতীয়ার্ধে রাশিয়ান সাউথ অঞ্চলে শিল্প খাতের দ্রুত প্রসারের সময়ে। সে সময় কালমিউস নদীর তীরে পণ্য বোঝাই-খালাসের জন্য একটি নৌবন্দর ছিল। কিন্তু এর গভীরতা ছিল অনেক কম। ফলে শিল্পায়নের যুগে যখন বড় বড় জাহাজ চলাচলের প্রয়োজনীয়তা তৈরি হয়, তখন নৌবন্দরটি সেই সেবা দিতে পারছিল না। এ অবস্থায় একটি গভীর পানির বন্দর নির্মাণ অবশ্যম্ভাবী হয়ে পড়ে।

এই চাহিদার কথা মাথায় রেখেই ১৮৮৬ সালে মারিউপোল বন্দর নির্মাণের কাজ শুরু হয়। প্রাথমিক পরিকল্পনায় বন্দরটি পাঁচ বছরের মধ্যে নির্মাণের কথা বলা ছিল। কিন্তু শিল্পমালিকদের পক্ষ থেকে অব্যাহত চাপ আসতে থাকায় তিন বছরের মধ্যেই এর নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়। ১৮৮৯ সালের ২ সেপ্টেম্বর বন্দরটি উদ্বোধন করা হয়। ১৮টি রেলকারে করে বন্দরে কয়লা এনে সেগুলো জাহাজে ভর্তি করা হয়। ৩ সেপ্টেম্বর কয়লাগুলো নিয়ে নির্দিষ্ট গন্তব্যের উদ্দেশে যাত্রা করে স্টিমশিপ মেদভেদিস্তা। এই তারিখটিকে মারিউপোল বন্দরের কার্যক্রম শুরুর দিন হিসেবে উদ্‌যাপন করা হয়।

রাশিয়ান সাউথ অঞ্চলের শিল্পোন্নয়নে মারিউপোল বন্দর অসামান্য ভূমিকা রেখেছিল। কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের পরিমাণের দিক থেকে ১৮৬৭ থেকে ১৯০৪ সাল পর্যন্ত এটি ছিল রাশিয়ার তৃতীয় বৃহত্তম অসামরিক সমুদ্রবন্দর।

বন্দরটিতে বার্থ রয়েছে মোট ২২টি। এর বার্থিং লাইন ৩ দশমিক ৯ কিলোমিটার দীর্ঘ। সেখানকার পানির গভীরতা ৯ দশমিক ৭৫ মিটার। এই বন্দর কমপ্লেক্সে রয়েছে আজোভ সাগরের সবচেয়ে বড় রিপেয়ারিং ফ্যাসিলিটি।

বন্দরটিতে মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটির সুবিধা রয়েছে। বন্দরের পণ্য আনা-নেওয়ায় সুবিধার জন্য রয়েছে একটি সংযোগ রেলপথ ও একটি রেলস্টেশন। বন্দরের রেলপথের মোট দৈর্ঘ্য ২৭ দশমিক ১ কিলোমিটার। এছাড়া পাশেই রয়েছে একটি মহাসাড়ক, যার সঙ্গে যুক্ত রয়েছে বন্দর।

মারিউপোল বন্দরে রয়েছে আউটার ও ইনার রোড নেটওয়ার্ক এবং অ্যাপ্রোচ চ্যানেল। ইনার রোডের মাধ্যমে যুক্ত রয়েছে গ্রেইন হারবার, কোল হারবার ও ওয়েস্টার্ন হারবার। বাল্ক (কয়লা, আকরিক লোহা, খাদ্যশস্য), জেনারেল কার্গো (ইস্পাত পণ্য, মেশিনারি), কনটেইনার সবই হ্যান্ডলিং করা যায় এই বন্দরে।

প্রতি বছর আনুমানিক আড়াই হাজার জাহাজ, ১ কোটি ৭৫ লাখ টন কার্গো ও ১০ হাজার টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয় মারিউপোল বন্দরে। সেখানকার কি ও ওয়্যারহাউসে রয়েছে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক পোর্টাল ক্রেন, যেগুলো ৪০ টন পর্যন্ত কার্গো হ্যান্ডলিং করতে সক্ষম। এছাড়া ১০০ টন উত্তোলন সক্ষমতার ভাসমান ক্রেন, কোল লোডার, ভ্যাকুভেটরসহ কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্য পর্যাপ্ত যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম রয়েছে বন্দরে।

করোনা মহামারিসহ অন্যান্য সংকটের মধ্যেও মারিউপোল বন্দর ভালো পারফরম্যান্স দেখিয়েছে। ২০২১ সালে এ বন্দরের আয় হয়েছে ৪ কোটি ডলারের বেশি। আর নিট মুনাফা হয়েছে ৩২ লাখ ডলার।

মারিউপোল ইউক্রেনের প্রিয়াজোভি অঞ্চলের বৃহত্তম ও গুরুত্বপূর্ণ শিল্পনগরী। বন্দরের কাছেই রয়েছে ইউক্রেনের বৃহত্তম দুটি ইস্পাত কারখানা। দেশটির বৃহত্তম মেশিন নির্মাণকারী কোম্পানির অবস্থানও এই শহরে।

মারিউপোল বন্দরে সারা বছরই নেভিগেশন চালু থাকে। তবে এক থেকে তিন মাস বরফ জমাট বাঁধার সময়ে জাহাজ চলাচলের ক্ষেত্রে আইসব্রেকারের সহায়তা প্রয়োজন হয়। সাধারণত নভেম্বরের শেষ অথবা ডিসেম্বরের শুরুর দিকে বরফ জমাট বাঁধতে শুরু করে। মার্চের মাঝামাঝি সময়ে আবার তা গলতে শুরু করে। মার্চের শেষ অথবা এপ্রিলের শুরু নাগাদ তাগানরোগ উপসাগর মুক্তভাবে জাহাজ চলাচলের উপযোগী হয়।

মেরিটাইম ইভেন্টস

আইএমও এমইপিসি ৭৮তম সেশন

৬-১০ জুন, ভার্চুয়াল

২০৫০ সাল নাগাদ কার্বন নিঃসরণ ৫০ শতাংশ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা রয়েছে আইএমওর। এই লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে নিঃসরণ কমানোর ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে। এক্ষেত্রে পরিবেশবান্ধব জ্বালানি ব্যবহারের কোনো বিকল্প নেই। জ্বালানি রূপান্তরকে উৎসাহিত করতে কার্বন শুল্ক আরোপের প্রস্তাবনা আইএমওর কাছে জমা দিয়েছে বিভিন্ন দেশ ও সংগঠন। সংস্থাটির মেরিন এনভায়রনমেন্ট প্রটেকশন কমিটির (এমইপিসি) আসন্ন বৈঠকে প্রস্তাবনাগুলো পর্যালোচনা করা হবে। একই সঙ্গে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমানোর কৌশলও নির্ধারণ করবে কমিটি।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3tQ6k1S

গ্লোবাল অফশোর উইন্ড ২০২২

২১-২২ জুন, ম্যানচেস্টার, যুক্তরাজ্য

গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদনে এগিয়ে রয়েছে ইউরোপ। চীন, যুক্তরাষ্ট্রের মতো দেশগুলো এখন তাদের অফশোর প্রকল্পের সংখ্যা বাড়াচ্ছে। অন্যদিকে ইউরোপও নিজেদের অবস্থান আরও সুসংহত করার চেষ্টায় রয়েছে। বলা যায়, এই খাতে বৈশ্বিকভাবে সুস্থ প্রতিযোগিতা তৈরি হয়েছে। বলা হচ্ছে ২০২৬ সাল নাগাদ অফশোর উইন্ডের বৈশ্বিক বাজার দাঁড়াবে ৯৪ গিগাওয়াটের বেশি, ২০১৮ সালে যা ছিল মাত্র ২৩ দশমিক ১৪ গিগাওয়াট। ক্রমবর্ধিষ্ণু এই খাতের সর্বাধুনিক প্রযুক্তি, পণ্য ও সমাধান তুলে ধরা হবে এই আয়োজনে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3n106bl

ইউরোমেরিটাইম

২৮-৩০ জুন, মার্সেই, ফ্রান্স

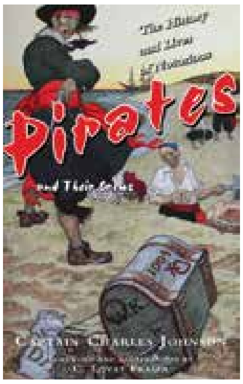
বর্তমান যুগ সুনীল অর্থনীতির। বৈদেশিক বাণিজ্য, নবায়নযোগ্য উৎস থেকে বিদ্যুৎ উৎপাদন, খনিজ সম্পদ আহরণ–সবকিছুতেই সমুদ্রের অংশীদারিত্ব বাড়ছে। উপকূলীয় দেশগুলোর জিডিপিতে সুনীল অর্থনীতির হিস্যা বড় হতে শুরু করেছে। স্বাভাবিকভাবেই তারা এ বিষয়ের ওপর বিশেষ গুরুত্ব দিচ্ছে। দেশে দেশে সমুদ্র অর্থনীতির উন্নয়নে যেসব পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে কিংবা নতুন নতুন যেসব প্রযুক্তি ব্যবহার করা হচ্ছে, সেসব জ্ঞান ও অভিজ্ঞতা বিনিময়ের জন্যই মূলত এই দ্বিবার্ষিক এই বৈঠক ও প্রদর্শনীর আয়োজন।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3xCgpk2

গ্রন্থ পরিচিতি

দ্য হিস্ট্রি অ্যান্ড লাইভস অব নটরিয়াস পাইরেটস অ্যান্ড দেয়ার ক্রুজ

চার্লস জনসন



সমুদ্র পরিবহন খাতে সর্বদাই যে বিষয়টি নাবিকদের মাথাব্যথার কারণ, সেটি হলো জলদস্যুতা। প্রাচীনকালে জলদস্যুদের কাছে রীতিমতো অসহায় ছিল সওদাগররা। আধুনিক যুগে সেই উৎপাত কিছুটা কমলেও বাণিজ্যিক জাহাজগুলোর ঝুঁকি পুরোপুরি নিরসন হয়নি। বরং কিছু অঞ্চল পাড়ি দেওয়ার সময় এখনো আতঙ্কে থাকেন নাবিকরা।

প্রাচীনকালে কিছু জলদস্যু রীতিমতো রাজত্ব করেছেন সাগর-মহাসাগরে। তাদের কারও কারও পরিচিতি ছড়িয়ে পড়েছিল বিশ্বজুড়ে। প্রতাপশালী প্রাচীন জলদস্যুদের নিয়ে গল্পও লেখা হয়েছে অনেক। উদ্দেশ্য হয়তো মহৎ ছিল না, কিন্তু তাদের বীরত্বগাথা মানুষের মুখে মুখে ফিরেছে যুগের পর যুগ ধরে।

জলদস্যুদের জীবন নিয়ে জানার আগ্রহ রয়েছে অনেকেরই। সেই মাথার খুলি আর হাড়ের ক্রস চিহ্নিত পতাকা তুলে কীভাবে তারা সাগর-মহাসাগরে দাপিয়ে বেড়িয়েছেন, সোনাদানা বা ধনরত্ন ছিনিয়ে নিয়ে সেগুলো তারা কী করতেন, দলের সদস্যরা তাদের নেতাকে কতটা মান্য ও অনুসরণ করতেন–এসব বিষয় নিয়ে গবেষণাও কম হয়নি।

জলদস্যুতার স্বর্ণযুগে অনেক কুখ্যাত সব চরিত্র তৈরি হয়েছে, যাদের রোমাঞ্চকর কাহিনীগুলো এই বইতে তুলে ধরা হয়েছে। আঠারো শতকের শুরুর দিকে যেসব জলদস্যু গভীর সাগরে ত্রাসের রাজত্ব কায়েম করেছিলেন, তাদের বিভিন্ন সফল ও ব্যর্থ অভিযানের ঘটনাপ্রবাহ বর্ণনা করা হয়েছে এতে। ক্যাপ্টেন স্প্রিগস, বার্থোলোমিউ রবার্টস, ব্ল্যাকবিয়ার্ড, ক্যাপ্টেন কিড–কেউই বাদ পড়েননি। কীভাবে প্রাইভেটিয়ার থেকে জলদস্যুতে পরিণত হলেন তারা, সেই রূপান্তরের গল্পও ফুটে উঠেছে বইটিতে। এটি প্রথম প্রকাশ হয় ১৭৩৫ সালে।

বইটির লেখকের প্রকৃত পরিচয় নিয়ে মতভেদ রয়েছে। তবে একটি বিষয়ে দ্বিমত নেই যে, তার এই বই আমাদের প্রাচীন জলদস্যুদের সম্পর্কে জানতে সহায়তা করেছে। জেএম ব্যারি, রাফায়েল সাবাতিনি, রবার্ট লুইস স্টিভেনসনের মতো লেখকরা পর্যন্ত দ্য হিস্ট্রি অ্যান্ড লাইভস অব নটরিয়াস পাইরেটস অ্যান্ড দেয়ার ক্রুজ বইটি দ্বারা প্রভাবিত হয়েছেন।

স্কাইহর্স পাবলিশিং থেকে বইটির পেপারব্যাক সংস্করণ প্রথম প্রকাশ হয় ২০১৫ সালের ২৭ জানুয়ারি। এর ভূমিকা লিখেছেন লোভাট ফ্র্যাজার। বইটির পৃষ্ঠা সংখ্যা ১৪৪। মূল্য প্রায় ১৫ ডলার।

আইএসবিএন-১০: ১৬২৯১৪৫৩৯৪

আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-১৬২৯১৪৫৩৯৬

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

লক সিস্টেম

জলপথ সমতলে হলে পানির প্রবাহ স্বাভাবিক থাকে। ফলে সে সময় নৌযান চলাচলে সমস্যা হয় না। কিন্তু অসমতল অঞ্চলের জলপথে নৌযান চলাচল করা সহজ নয়। একটা সময় ছিল, যখন নৌবাণিজ্য হতো অনেকটা পথ ঘুরে। ভূস্তরের উচ্চতার তারতম্যের কারণে প্রতিবন্ধকতা এড়িয়ে বাড়তি পথ পাড়ি দিতে হতো নৌযানগুলোকে। কিন্তু এখন আর এমনটি করা লাগে না। কারণ লক সিস্টেম এই সমস্যার কার্যকর সমাধান এনে দিয়েছে।

পানামা খাল সুপরিচিত একটি নৌরুট। আটলান্টিক ও প্রশান্ত মহাসাগরকে সংযোগকারী ৮২ কিলোমিটার দীর্ঘ এই খালের মাধ্যমে যুক্তরাষ্ট্রের পূর্ব ও পশ্চিম উপকূলের মধ্যে যোগাযোগ সহজ হয়েছে। তবে এই জলপথ নির্মাণে বড় একটি বাধা ছিল দুই মহাসাগরের পানির স্তরের উচ্চতার পার্থক্য। এক প্রান্তের পানির স্তরের উচ্চতা বেশি হলে স্বাভাবিকভাবেই পানি নিচের দিকে ধাবিত হবে। তখন স্রোতের বিপরীতে নৌযান চালানো অসম্ভব হয়ে পড়ে।

লক সিস্টেম এমন একটি ব্যবস্থা, যার মাধ্যমে এক প্রান্তের পানির স্তরের উচ্চতা কমানো-বাড়ানোর মাধ্যমে অন্য প্রান্তের উচ্চতার সমান পর্যায়ে নিয়ে যাওয়া হয়। সাধারণত একটি লক সিস্টেমে একাধিক কপাট থাকে। প্রথমে একটি লক চেম্বারে জাহাজ, নৌকা বা অন্যান্য নৌযান প্রবেশ করে। এরপর এর সামনে-পেছনের কপাটগুলো বন্ধ করে দেওয়া হয়। তারপর কৃত্রিম উপায়ে সেই চেম্বারের পানির স্তর পরের চেম্বারের পানির উচ্চতার সমান পর্যায়ে ওঠানো বা নামানো হয় এবং দুই চেম্বারের মাঝের কপাট খুলে দেওয়া হয়। জাহাজ পরবর্তী চেম্বারে প্রবেশের পর পেছনের কপাটটি বন্ধ করে দেওয়া হয়। যতক্ষণ না জাহাজ প্রয়োজনীয় উচ্চতায় উঠছে বা নামছে, ততক্ষণ এক বা একাধিক ধাপে এই প্রক্রিয়া অনুসরণ করা হয়।

লক সিস্টেম বেশ প্রাচীন একটি পদ্ধতি। হাজার বছর আগে চীনের সং রাজত্বকালে পাউন্ড লকের ব্যবহার ছিল। আর এখন বিশ্বের বিভিন্ন নদী ও খালে বিভিন্ন ধরনের লক সিস্টেমের দেখা মেলে। এগুলোর মধ্যে পানামা খালের লক সিস্টেম বিশ্ববিখ্যাত। মোট ছয় স্তরের লক রয়েছে সেখানে।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

ফার্দিনান্দ ম্যাগেলান

ফার্দিনান্দ ম্যাগেলান ছিলেন একজন পর্তুগিজ সমুদ্র অভিযাত্রী। ১৫১৯ সালে প্রশান্ত মহাসাগর পাড়ি দিয়ে ইস্ট ইন্ডিজে বাণিজ্যের নতুন একটি সমুদ্রপথ আবিষ্কারের লক্ষ্যে স্প্যানিশ অভিযানের পরিকল্পনাকারী ও নেতৃত্বদানকারী ছিলেন তিনি। এই অভিযানেই তিনি প্রথম আন্তঃমহাসাগরীয় রুট আবিষ্কার করেছিলেন। আটলান্টিক থেকে এশিয়ায় প্রথম ইউরোপীয় নেভিগেশনের কাণ্ডারি ছিলেন ম্যাগেলান। তবে এই অভিযান কাল হয়ে দাঁড়ায় তার জন্য। ১৫২১ সালে বর্তমান ফিলিপাইনের নিকটবর্তী স্থানে ম্যাকতানের যুদ্ধে প্রাণ হারান তিনি।

ইতিহাসখ্যাত এই অভিযাত্রীর জন্ম ১৪৮০ সালের ৪ ফেব্রুয়ারি। সম্ভ্রান্ত এক পর্তুগিজ পরিবারে জন্ম নেওয়া ম্যাগেলান খুব দ্রুতই দক্ষ নাবিক হয়ে ওঠেন। এশিয়ায় পর্তুগিজ রাজশাসনের অধীনে একজন নৌ-কর্মকর্তা হিসেবে খ্যাতি অর্জন করতেও সময় লাগেনি তার। এই সময়ে ম্যাগেলান মালুকু দ্বীপ অভিযানে যেতে চাইলে পর্তুগালের রাজা প্রথম ম্যানুয়েল সেই পরিকল্পনায় রাজি হননি। বরং তার বিরুদ্ধে কিছু ফৌজদারি অভিযোগ আনা হলে পর্তুগাল ছাড়েন তিনি। পরে স্পেনের রাজা প্রথম চার্লসের কাছে একই প্রস্তাব দিলে তিনি রাজি হয়ে যান।

পর্তুগালে ম্যাগেলানের পরিচিতি তৈরি হয় একজন বিশ্বাসঘাতক হিসেবে। এ কারণে তিনি আর জন্মস্থানে ফিরে যাননি। বরং স্পেনের সেভিয়ায় থিতু হয়ে সেখানেই বিয়ে করেন। হিস্পানিক রাজপরিবারের প্রতি আনুগত্যের স্বীকৃতি হিসেবে ১৫১৮ সালে স্প্যানিশ ফ্লিটের অ্যাডমিরাল নিযুক্ত হন। এছাড়া স্প্যানিশ রাজতন্ত্রের অন্যতম সর্বোচ্চ সামরিক পদবি কমান্ডার অব দ্য অর্ডার অব সান্তিয়াগো নিযুক্ত হন তিনি।

পর্তুগিজ নৌ-কর্মকর্তা থাকাকালে ম্যাগেলান পূর্ব দিক থেকে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার মালয় উপদ্বীপে পৌঁছেছিলেন। পরে স্প্যানিশ অভিযানের অধীনে তিনি পশ্চিম দিক থেকে একই অঞ্চল জয় করার চেষ্টা চালান। তবে তাতে সফল হতে পারেননি তিনি। ফলে প্রথমবারের মতো ভূপ্রদক্ষিণের ইতিহাস রচনার খুব কাছাকাছি গিয়েও ব্যর্থ হন ম্যাগেলান।

ভারতের পররাষ্ট্রমন্ত্রী এস জয়শংকর ২৮ এপ্রিল প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এ সময় প্রধানমন্ত্রী পারস্পরিক স্বার্থে দুই দেশের যোগাযোগ বৃদ্ধির ওপর গুরুত্বারোপ করেন

ভারতের সাথে যোগাযোগ বাড়ানোর ওপর গুরুত্বারোপ প্রধানমন্ত্রীর

প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে পারস্পরিক স্বার্থে যোগাযোগ বৃদ্ধির প্রয়োজনীয়তার ওপর গুরুত্বারোপ করে বলেছেন, 'দেশ দুটির মধ্যে ১৯৬৫ সালে বন্ধ হয়ে যাওয়া আন্তঃসীমান্ত রুটগুলো পুনরায় চালুর উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। আমাদের যোগাযোগ বাড়াতে হবে। যদি দুই দেশের মধ্যে যোগাযোগ বৃদ্ধি পায়, তবে ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় প্রদেশ আসাম ও ত্রিপুরা চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করতে পারবে।'

গত ২৮ এপ্রিল ভারতের পররাষ্ট্রমন্ত্রী এস. জয়শংকর গণভবনে সৌজন্য সাক্ষাৎ করতে এলে প্রধানমন্ত্রী এসব কথা বলেন। সাক্ষাতের পর প্রধানমন্ত্রীর প্রেস সচিব ইহসানুল করিম সাংবাদিকদের ব্রিফ করেন। বৈঠকে তাঁরা দেশ দুটির মধ্যে বিদ্যমান দ্বিপক্ষীয় সম্পর্কের বর্তমান অবস্থা নিয়ে সন্তোষ প্রকাশ করেন।

প্রধানমন্ত্রী বলেন, 'দেশগুলোর মধ্যে উচ্চপর্যায়ের সফর সম্পর্ককে এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার প্রেরণা জোগাবে।'

ভারতীয় পররাষ্ট্রমন্ত্রী বলেন, দুই দেশের মধ্যে দ্বিপক্ষীয় বিষয়গুলো পর্যালোচনা করা হচ্ছে এবং ভালোভাবে এগিয়ে যাচ্ছে।

পররাষ্ট্র সচিব মাসুদ বিন মোমেন, প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের সিনিয়র সচিব মো. তোফাজ্জেল হোসেন মিয়া এবং বাংলাদেশে নিযুক্ত ভারতের হাইকমিশনার বিক্রম কুমার দোরাইস্বামী এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২২' সংসদে পাস

জাতীয় সংসদে পাস হয়েছে 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২২'। বন্দর এলাকায় দূষণে জেল-জরিমানার বিধান রেখে নতুন আইন করা হয়েছে। এই আইনের অধীনে কোনো বিধান লঙ্ঘন করলে (যার শাস্তি উল্লেখ নেই এমন ক্ষেত্রে) সর্বোচ্চ ৬ মাসের শাস্তি এবং ২ লাখ টাকা জরিমানা বা উভয় দণ্ড হবে।

গত ৫ এপ্রিল সংসদে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২২' সংসদে পাসের প্রস্তাব করেন। পরে তা কণ্ঠভোটে পাস হয়। এর আগে স্পিকার শিরীন শারমিন চৌধুরী বিলের ওপর দেওয়া জনমত যাচাই, বাছাই কমিটিতে পাঠানো এবং সংশোধনী প্রস্তাবগুলোর নিষ্পত্তি করেন। ১৯৭৬ সালের চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ বাতিল করে নতুন করে বিলটি আনা হয়েছে।

গত বছরের ১৫ নভেম্বর বিলটি সংসদে তোলা হয়। পরে সেটি পরীক্ষা করে সংসদে প্রতিবেদন দেওয়ার জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটিতে পাঠানো হয়।

বিলে বলা আছে, বন্দরের ভাড়া ও টোল আদায়ের বিষয়ে সরকারের কাছ থেকে অনুমোদন নিয়ে তফসিল করতে হবে। ১ লাখ টাকা পর্যন্ত আদায়যোগ্য ভাড়া, টোল, রেট, ফি ও মাশুল মওকুফের ক্ষেত্রে অনুমোদন নিতে হবে না।

বন্দরের উন্নয়ন সম্প্রসারণে একটি তহবিল রাখা হয়েছে। একজন চেয়ারম্যানের নেতৃত্বে অনধিক চার সদস্যের একটি পরিচালনা প্রশাসন বোর্ড থাকবে। প্রতি দুই মাসে অন্তত একটি বোর্ডসভা করার বিধান রয়েছে।

বিলে বলা হয়েছে, বন্দর এলাকায় কোনো জাহাজ বা যান্ত্রিক উপকরণের কারণে বর্জ্য তৈরি হয়, তবে তার মালিককে বা মাস্টারকে বা প্রতিনিধিকে তা অপসারণ করতে হবে। অপসারণের সময়সীমা অতিক্রম করলে মাশুল দিতে হবে। বন্দর কর্তৃপক্ষ সেই বর্জ্য অপসারণ করবে। এর জন্য যে খরচ হবে, দায়ী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে তার দ্বিগুণ পরিশোধ করতে হবে।

কোনো ভাড়া, জরিমানা, ফি, টোল, মাশুল বা ক্ষতিপূরণ অনাদায়ী থাকলে বন্দর কর্তৃপক্ষ তার নিয়ন্ত্রণে থাকা পণ্য নিলাম করে অর্থ আদায় করতে পারবে বলে বিলে বলা হয়েছে।

এই বিলের অধীন অপরাধগুলো মোবাইল কোর্টে বিচার করা যাবে বলেও বিধান রাখা হয়েছে। বন্দর কর্তৃপক্ষের লিখিত অভিযোগ ছাড়া কোনো আদালত এই বিলের অধীনে সংঘটিত কোনো অপরাধ বিচারার্থে গ্রহণ করবে না।

কোনো জাহাজের মাস্টার বা জাহাজে কর্মরত কারও অবহেলার কারণে যদি ডক বা কোনো স্থাপনা বা কর্তৃপক্ষের কোনো ক্ষতি হয়, তাহলে ক্ষতিপূরণ আদায়ের বিধান রাখা হয়েছে বিলে।

মার্চে রপ্তানি আয়ে প্রবৃদ্ধি ৫৫ শতাংশ

রপ্তানি আয়ের ঊর্ধ্বমুখী ধারা বজায় রেখে গত মার্চ মাসে ৪৭৬ কোটি ২২ লাখ মার্কিন ডলারের পণ্য রপ্তানি করেছে দেশের উদ্যোক্তারা। প্রবৃদ্ধি হয়েছে আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় প্রায় ৫৫ শতাংশ। ৪ এপ্রিল রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি) এ তথ্য জানিয়েছে। প্রবৃদ্ধিতে বড় উল্লম্ফনের পাশাপাশি লক্ষ্যমাত্রার চেয়েও বেশি আয় এসেছে। ৩৫৪ কোটি ৮০ লাখ ডলারের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে রপ্তানি হয়েছে ৪৭৬ কোটি ২২ লাখ ডলারের পণ্য। গত বছরের মার্চে রপ্তানি আয় ছিল ৩০৭ কোটি ৬০ লাখ ডলার।

রপ্তানির এই প্রবৃদ্ধির পেছনে বড় অবদান রেখেছে তৈরি পোশাক খাত। চলতি অর্থবছরের জুলাই-মার্চ সময়ে ৩ হাজার ১৪২ কোটি ৮৪ লাখ ডলারের পোশাক রপ্তানি করেছে উদ্যোক্তারা। তাতে প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৩৩ দশমিক ৮১ শতাংশ। এর মধ্যে ওভেন পণ্য ছিল ১ হাজার ৪৩০ কোটি ৮৫ লাখ ডলারের এবং নিট পণ্য ছিল ১ হাজার ৭১২ কোটি ডলারের।

ইপিবির তথ্যমতে, চলতি অর্থবছরের জুলাই-মার্চ সময়ে রপ্তানি থেকে মোট আয় এসেছে ৩ হাজার ৮৫৬ কোটি ৫৬ লাখ ডলার, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৩৩ দশমিক ৪১ শতাংশ বেশি। বিগত অর্থবছরের একই সময়ে আয় ছিল ২ হাজার ৮৯৩ কোটি ৮৩ লাখ ডলার।

সরকারের কূটনৈতিক তৎপরতায় আটকে পড়া নাবিকদের ফিরিয়ে আনা সম্ভব হয়েছে: নৌপ্রতিমন্ত্রী

প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সফল কূটনৈতিক তৎপরতার কারণে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধে আটকে পড়া জাহাজের নাবিকদের দেশে ফেরত আনা সম্ভব হয়েছে বলে মন্তব্য করেছেন নৌপ্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী।

গত ২ এপ্রিল সকালে চট্টগ্রামে ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউটের ২৩তম ব্যাচ ও মাদারীপুর শাখার ১২তম ব্যাচের প্রশিক্ষণার্থী রেটিংসদের সমাপনী কুচকাওয়াজে প্রধান অতিথির বক্তব্যে তিনি এ মন্তব্য করেন।

নৌপ্রতিমন্ত্রী বলেন, আপনারা জানেন রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধে বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের একটি জাহাজ আক্রান্ত হয়েছে। সেখানে আমাদের একজন নাবিক শহীদ হয়েছেন। সরকারের কূটনৈতিক তৎপরতার কারণে জীবিত নাবিকদের দেশে ফেরত আনতে পেরেছি। যিনি মারা গেছেন, তাঁর মরদেহ দেশে এনে সম্মানজনকভাবে দাফনে সক্ষম হয়েছি। এটি দুরূহ ব্যাপার ছিল।

নৌপ্রতিমন্ত্রী রেটিংসদের উদ্দেশ্যে বলেন, তোমাদের ওপর নির্ভর করবে

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে পণ্য খালাসে শতভাগ ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার বাস্তবায়নে স্টেকহোল্ডারদের নিয়ে কর্মশালার আয়োজন করে বন্দর কর্তৃপক্ষ। গত ৫ এপ্রিল কর্মশালার উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান

পরবর্তী প্রজন্মের ভবিষ্যৎ। ইউক্রেন যুদ্ধে আটকা পড়া আমাদের জাহাজে এ রকম কঠিন সময়েও নাবিকরা মনোবল হারাননি। সেই সাহসিকতা নিয়ে তোমাদেরও দেশের জন্য কাজ করতে হবে।

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী বলেন, এনএমআইকে আধুনিক পাঠ্যসূচি প্রণয়ন করে যুগোপযোগী থাকতে হবে সবসময়। রেটিংসরা বিশ্ব দরবারে দেশের ভাবমূর্তি উজ্জ্বল করবে, এটাই আমাদের প্রত্যাশা।

অনুষ্ঠানের সম্মানিত অতিথি ছিলেন নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর আবু জাফর মো. জালাল উদ্দিন। স্বাগত বক্তব্য দেন এনএমআই অধ্যক্ষ ক্যাপ্টেন আতাউর রহমান।

এবার বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের সৌজন্যে স্বর্ণপদক পেয়েছেন অল রাউন্ড রেটিং ইমতিয়াজুল হক। মেসার্স হক অ্যান্ড সন্সের সৌজন্যে বেস্ট গ্রাউন্ড রেটিং মেডেল পেয়েছেন প্যারেড কমান্ডার ইসতিয়াক ইরফান জিহাদ। প্রশিক্ষণ কোর্সে ১২৭ জন অংশ নিয়েছিলেন।

‘ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার’ বাস্তবায়নে কর্মশালা

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে পণ্য খালাসে শতভাগ ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার বাস্তবায়নে কর্মশালার আয়োজন করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। গত ৫ এপ্রিল বন্দর প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউটে পণ্য খালাসের সাথে জড়িত শিপিং এজেন্ট, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট ও ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারদের অংশগ্রহণে এ কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। কর্মশালার উদ্বোধন করেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

কর্মশালায় ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডারের শতভাগ বাস্তবায়নে করণীয়, সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের ভূমিকা তুলে ধরা হয়। এ সময় ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার বাস্তবায়িত হলে কী কী সুবিধা পাওয়া যাবে এবং পণ্য খালাসে সময় সাশ্রয়ের বিষয়টি তুলে ধরা হয়। কর্মশালায় বলা হয়, ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার বাস্তবায়নের ফলে অধিক স্বচ্ছতার সাথে দ্রুত পণ্য খালাস সম্ভব হবে।

কর্মশালায় বন্দরের পরিবহন বিভাগ, নিরাপত্তা বিভাগ ও আইটি বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারীবৃন্দও উপস্থিত ছিলেন।

ঈদের ছুটিতেও নিরবচ্ছিন্ন সেবা দিতে প্রস্তুত চট্টগ্রাম বন্দর

পবিত্র ঈদুল ফিতরের ছুটিতেও পুরোদমে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম চলবে চট্টগ্রাম বন্দরে। গত ২৯ এপ্রিল স্থানীয় ও জাতীয় পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের মাধ্যমে সকল স্টেকহোল্ডারদের বিষয়টি জানিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়েছে, প্রতিবারের মতো এবারও ঈদের ছুটিতে চট্টগ্রাম বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম ২৪/৭ চালু থাকবে। আমদানি-রপ্তানিকারক, শিপিং এজেন্ট, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট, ফ্রেইট ফরোয়ার্ডিং এজেন্ট ও বেসরকারি আইসিডিসমূহকে এ সময় বন্দর থেকে কনটেইনার খালাস নেওয়ার অনুরোধ করা হয়েছে।

বিজ্ঞপ্তিতে ছুটিকালীন সময়ে কোনো সমস্যার সম্মুখীন হলে প্রয়োজনে যোগাযোগের জন্য সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের মোবাইল নম্বর দেওয়া হয়েছে।

ইউরোপের পর যুক্তরাজ্যের সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু হচ্ছে

ইউরোপের পর এবার যুক্তরাজ্যেও সরাসরি কনটেইনার জাহাজ চলাচল শুরু হচ্ছে। যুক্তরাজ্যের ফ্রেইট ফরোয়ার্ডিং ও শিপিং কোম্পানি অলসিজ গ্লোবাল লজিস্টিকস কোম্পানি এই সেবা চালু করতে যাচ্ছে।

বর্তমানে ইউরোপে একটি প্রতিষ্ঠানের সরাসরি জাহাজসেবা চালু রয়েছে। নতুন জাহাজসহ আরও দুটি প্রতিষ্ঠানের সরাসরি জাহাজসেবা চালু হবে শিগগির। এতে রপ্তানি পণ্য কম সময়ে ও তুলনামূলক কম খরচে বিদেশি ক্রেতাদের হাতে তুলে দেওয়া যাবে।

নতুন এই সেবার আওতায় চট্টগ্রাম থেকে রপ্তানি পণ্যবাহী কনটেইনার নিয়ে জাহাজ সুয়েজ খাল হয়ে প্রথমে নেদারল্যান্ডসের রটারড্যাম বন্দরে যাবে। সেখানে রপ্তানি পণ্য খালাস করে যুক্তরাজ্যের লিভারপুল বন্দরে পৌঁছাবে জাহাজটি। একইভাবে আমদানি পণ্যবাহী কনটেইনার নিয়ে চট্টগ্রামে ফিরবে।

অলসিজ গ্লোবাল লজিস্টিকস কোম্পানির জাহাজের স্থানীয় প্রতিনিধি ফনিক্স শিপিং লিমিটেড জানিয়েছে, নতুন সেবায় চট্টগ্রাম থেকে ২৩ দিনের মধ্যে যুক্তরাজ্যে পণ্য পৌঁছানো সম্ভব। এখন ঘুরপথে সিঙ্গাপুর ও কলম্বো বন্দর হয়ে যুক্তরাজ্যে যেতে ৩৫ থেকে ৪০ দিনের মতো সময় লাগছে।

গত ৭ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম থেকে প্রথমবার ইতালিতে সরাসরি কনটেইনার জাহাজে পণ্য পরিবহনে সেবা চালু হয়। ইতালির ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার প্রতিষ্ঠান রিফ লাইন এবং সহযোগী প্রতিষ্ঠান ক্যালিপসো কোম্পানিয়া ডি নেভিগেশন এই সেবা চালু করে।

সরাসরি জাহাজসেবা চালুর উদ্যোগে নীতিগত সহযোগিতা করছে চট্টগ্রাম বন্দর। সেজন্য একের পর এক প্রতিষ্ঠান এগিয়ে এসেছে। তাতে সিঙ্গাপুরের সিঙ্গাপুর ও শ্রীলংকার কলম্বো বন্দর হয়ে রপ্তানিতে নির্ভরশীলতা কমবে। কারণ বর্তমানে চট্টগ্রাম থেকে ইউরোপ-আমেরিকামুখী রপ্তানি পণ্যবাহী কনটেইনার প্রথমে ছোট আকারের কনটেইনার জাহাজে সিঙ্গাপুর, শ্রীলংকার কলম্বো, মালয়েশিয়ার পোর্ট কেলাং ও তানজুং পেলাপাস বন্দরে নেওয়া হয়। এই চার বন্দরে নামানোর পর বুকিং পেলে ইউরোপ-আমেরিকামুখী বড় জাহাজে তুলে দেওয়া হয়। এভাবে চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর বা শ্রীলংকার বন্দর ঘুরে ইউরোপের দেশে কনটেইনার পণ্য পরিবহনে স্বাভাবিকভাবে সময় লাগে ২৪-২৮ দিন। তবে করোনার পর থেকে সিঙ্গাপুর বা শ্রীলংকায় বড় জাহাজে বুকিং পেতে দেরি হওয়ায় কোনো কোনো ক্ষেত্রে এই সময় লাগছে ৩০ থেকে ৩৫ দিনের বেশি।

চট্টগ্রাম-ইউরোপ রুটে যুক্ত হচ্ছে আরও ৩ জাহাজ

চট্টগ্রাম থেকে সরাসরি ইউরোপে দীর্ঘ যাত্রার সাফল্য দেখে নতুন জাহাজ চালু করতে চায় সুইজারল্যান্ডের সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান কমোডিটি সাপ্লাইজ এজি। তারা দ্রুত চট্টগ্রাম থেকে স্পেন ও নেদারল্যান্ডসে সরাসরি কনটেইনারে পণ্য পরিবহনে তিনটি জাহাজ নামানোর পরিকল্পনা নিয়ে এগোচ্ছে।

তিনটি নতুন জাহাজ নামানোর সুবাদে চট্টগ্রাম থেকে কম সময়ে ও কম খরচে ইউরোপে রপ্তানি পণ্য পরিবহন যেমন সহজ হবে, তেমনি বৈশ্বিক প্রতিযোগিতায় বাংলাদেশের পোশাক খাত আরও একধাপ এগিয়ে যাবে বলে মনে করছেন তৈরি পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারক সমিতির (বিজিএমইএ) নেতারা।

বাংলাদেশের মোট পণ্য রপ্তানির ৪৫ শতাংশই রপ্তানি হয় ইউরোপের ২৭টি দেশে। গত ২০২০-২১ অর্থবছরে এসব দেশে ১ হাজার ৭৪৬ কোটি ডলার মূল্যের পণ্য রপ্তানি হয়েছিল। চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে রপ্তানি হওয়া মোট ৭ লাখ ২৯ হাজার একক কনটেইনারের মধ্যে ৩ লাখ কনটেইনারই নেওয়া হয়েছে ইউরোপে। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) সর্বশেষ তথ্য অনুযায়ী, বাংলাদেশ থেকে সর্বোচ্চ পরিমাণ পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে বর্তমানে স্পেন চতুর্থ ও নেদারল্যান্ডস অষ্টম স্থানে রয়েছে। চলতি ২০২১-২২ অর্থবছরের প্রথম ৯ মাস জুলাই-মার্চে স্পেনে রপ্তানি হয়েছে ২৩৮ কোটি ডলারের পণ্য। একই সময়ে নেদারল্যান্ডসে রপ্তানি হয়েছে ১৩১ কোটি ডলারের পণ্য। ইউরোপে রপ্তানি হওয়া পণ্যের সিংহভাগই তৈরি পোশাক। এ কারণে নতুন সেবা ইউরোপে পোশাক রপ্তানিতে বাংলাদেশকে আরও প্রতিযোগী করে তুলবে বলে মনে করা হচ্ছে।

এমন পরিস্থিতিতে ইতালির ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার প্রতিষ্ঠান রিফ লাইন ও তার সহযোগী প্রতিষ্ঠান ক্যালিপসো কোম্পানিয়া ডি নেভিগেশন গত ৭ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম থেকে ইতালিতে সরাসরি কনটেইনার জাহাজে পণ্য পরিবহনসেবা চালু করে।

মাতারবাড়ী ও বে-টার্মিনালের কাজ শেষ হলে বন্দরের সক্ষমতা তিন থেকে চার গুণ বাড়বে

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেছেন, বে-টার্মিনাল এবং মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনালের নির্মাণ কাজ শেষ হলে চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা তিন থেকে চার গুণ বেড়ে যাবে। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর হবে সাব রিজিওনাল হাব।

বন্দর দিবসের আগের দিন ২৪ এপ্রিল সাংবাদিকদের সাথে মতবিনিময়কালে বন্দর চেয়ারম্যান এসব কথা বলেন। প্রতি বছর ২৫ এপ্রিল বন্দর দিবস উদ্‌যাপন করা হয়।

বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, এখন আমরা কলম্বো, পোর্ট ক্ল্যাং ও সিঙ্গাপুর বন্দরের ওপর নির্ভরশীল। মাতারবাড়ী টার্মিনাল হলে তখন আর অন্যের মুখাপেক্ষী হয়ে থাকতে হবে না আমাদের।

তিনি বলেন, বে-টার্মিনালে ১২ মিটার ড্রাফটের (জাহাজের পানির নিচের অংশের গভীরতা) জাহাজ ভিড়বে। মাতারবাড়ীর গভীর সমুদ্রবন্দরে ১৮ মিটার ড্রাফট ও ৩০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ঢুকতে পারবে। এসব জাহাজে ১০ থেকে ১২ হাজার টিইইউএস কনটেইনার পরিবহন করা যাবে।

প্রকল্প দুটির উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি সম্পর্কে রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য ২৮৩ একর জমি কক্সবাজার জেলা প্রশাসনের পক্ষ থেকে বন্দর কর্তৃপক্ষকে বুঝিয়ে দেওয়া হয়েছে। নির্মাণকাজের জন্য দ্রুতই দরপত্র আহ্বান করা হবে।

এছাড়া বে-টার্মিনালের জন্য প্রকল্পের ৬৭ একর ব্যক্তিমালিকানাধীন জমির দখল বুঝিয়ে দেওয়া হয়েছে জানিয়ে তিনি বলেন, আরও ৮০৩ একর জমি নামমাত্র মূল্যে বন্দরের অনুকূলে বরাদ্দ দিতে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের মাধ্যমে ভূমি মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ জানানো হয়েছে।

বন্দর চেয়ারম্যানের বক্তব্যের পর বন্দরের কার্গো, কনটেইনার ও জাহাজ হ্যান্ডলিং এবং উন্নয়ন প্রকল্পের অগ্রগতি নিয়ে প্রতিবেদন উপস্থাপন করেন পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম।

মতবিনিময়কালে বন্দরের সদস্য (অর্থ) মো. কামরুল আমিন, সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান, সদস্য (প্রকৌশল) ক্যাপ্টেন মোহাম্মদ মাহবুবুর রহমানসহ বন্দরের পরিচালকগণ, সচিব, বিভাগীয় প্রধান ও উপবিভাগীয় প্রধানগণ উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ১৩৫তম ‘বন্দর দিবস’ উদ্‌যাপন

১৩৫তম ‘বন্দর দিবস’ উদ্‌যাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। গত ২৫ এপ্রিল সকালে বন্দর ভবন প্রাঙ্গণে জাতীয় পতাকা ও বন্দরের পতাকা উত্তোলনের মাধ্যমে দিবসটি উদ্‌যাপন শুরু হয়। বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান জাতীয় পতাকা ও পর্ষদ সদস্য (অর্থ) মো. কামরুল আমিন বন্দরের পতাকা উত্তোলন করেন। এ সময় বন্দরের পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, পরিচালকগণ, সচিব, বিভাগীয় প্রধানগণ, উপবিভাগীয় প্রধানগণ ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের ইতিহাস হাজার বছরের হলেও ১৮৮৭ সালের ২৫ এপ্রিল আনুষ্ঠানিকভাবে যাত্রা শুরু করে। এরপর পেরিয়েছে ১৩৫ বছর। শুরু থেকেই এ অঞ্চলের প্রধান বন্দর হিসেবে বৈদেশিক বাণিজ্যে নেতৃত্ব দিচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর। দেশের ক্রমবর্ধমান আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের সাথে বেড়েছে বন্দরের পরিসর। ভবিষ্যৎ চাহিদা সামাল দিকে মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনালের মতো মেগা প্রকল্প বাস্তবায়ন করছে কর্তৃপক্ষ। এ ছাড়া রয়েছে আরেক বড় প্রকল্প বে টার্মিনাল। বছরে প্রায় ৫ লাখ টিইইউ হ্যান্ডলিং সক্ষমতার পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণকাজ প্রায় শেষ। আগামী জুলাইয়ে এটি অপারেশনে যাবে বলে আশা করছে কর্তৃপক্ষ।

দিবসটি উপলক্ষে চট্টগ্রাম বন্দরের উন্নয়ন, অবদান ও গুরুত্ব নিয়ে জাতীয় ও স্থানীয় পত্রিকায় বিশেষ ক্রোড়পত্র প্রকাশ করেছে কর্তৃপক্ষ। এতে দিবসটি উপলক্ষে মহামান্য রাষ্ট্রপতি, মাননীয় প্রধানমন্ত্রী, নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত স্থায়ী কমিটির সভাপতি, নৌসচিব ও চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের বাণী রয়েছে।

বাংলাদেশের সাথে যোগাযোগ ও বাণিজ্য বৃদ্ধি করতে চায় থাইল্যান্ড: রাষ্ট্রদূত

শুধু তৈরি পোশাকশিল্পের ওপর নির্ভর না করে দেশের আয়ের উৎসকে বৈচিত্র্যময় করতে পারলে বাংলাদেশের অর্থনীতি আরও টেকসই হবে বলে জানিয়েছে থাইল্যান্ড। ঢাকায় নিযুক্ত থাই রাষ্ট্রদূত মাকাওয়াদি সুমিতমোর বলেন, দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার দেশটি বাংলাদেশের সঙ্গে সম্পর্ক বৃদ্ধি ও দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্যের মাধ্যমে অর্থনৈতিক সহযোগিতা বাড়াতেও আগ্রহী।

রাষ্ট্রদূত মাকাওয়াদি সুমিতমোর সম্প্রতি বার্তা সংস্থা ইউএনবিকে দেওয়া এক সাক্ষাৎকারে বলেন, ‘তৈরি পোশাকের ডিজাইনের বিষয়ে সক্ষমতা বৃদ্ধির মাধ্যমে এবং স্থানীয় ব্র্যান্ডগুলোকে বিশ্ব বাজারে প্রতিযোগিতা করার যোগ্য হিসেবে গড়ে তোলার জন্য প্রয়োজনীয় গবেষণা ও উন্নয়নের মাধ্যমে আরএমজি পণ্যের দাম বাড়ানোর কথাও বিবেচনা করা উচিত বাংলাদেশের।’

তিনি বলেন, দুই দেশই দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্যের পরিমাণ দুই বিলিয়ন মার্কিন ডলারে উন্নীত করার লক্ষ্য নির্ধারণ করেছে।

রাষ্ট্রদূত বলেন, গত পাঁচ দশকে বাংলাদেশ তার ক্রমবর্ধমান মাথাপিছু আয় দিয়ে ক্রমান্বয়ে দেশ গড়েছে। তৈরি পোশাক খাতে বাংলাদেশের সাফল্য মুগ্ধ করার মতো। নিজেদের এই অসাধারণ কাজের প্রমাণ বিশ্বের কাছে দিয়েছে বাংলাদেশ।

রাষ্ট্রদূত জানান, বাংলাদেশের সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ থাইল্যান্ডের সঙ্গে মুক্ত বাণিজ্য চুক্তির সম্ভাব্যতার বিষয়ে একটি সমীক্ষা চালাচ্ছে। যদি এ চুক্তিটি স্বাক্ষরিত হয়, তবে শুল্ক নিয়ে প্রতিবন্ধকতা হ্রাস পাবে এবং বাণিজ্যপ্রবাহ বৃদ্ধি করবে।

তিনি আরও বলেন, থাইল্যান্ড স্বল্পোন্নত দেশগুলোর (এলডিসি) জন্য শুল্কমুক্ত কোটা ফ্রি (ডিএফকিউএফ) প্রকল্প অনুমোদন করেছে। যার অর্থ বাংলাদেশ শুল্ক ছাড়াই থাইল্যান্ডে ৭ হাজার ১৮৭টি কৃষি ও শিল্পপণ্য রপ্তানি করতে পারবে।

থাই রাষ্ট্রদূত বলেন, বাংলাদেশ ও থাইল্যান্ডের মধ্যে দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য বৃদ্ধির একটি উপায় হচ্ছে সরাসরি সমুদ্র পরিবহন রুট স্থাপন করা। আমরা গত ডিসেম্বরে চট্টগ্রাম বন্দর এবং র‌্যানং বন্দরের মধ্যে সরাসরি শিপিং পরিষেবা চালু করার জন্য একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করেছি।

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে সরাসরি চীনে কনটেইনার জাহাজ চালু করছে এমএসসি

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে চীনে সরাসরি কনটেইনার জাহাজ সার্ভিস চালু করছে সুইস প্রতিষ্ঠান মেডিটেরিয়ানিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি)। এর মধ্য দিয়ে চীন থেকে সরাসরি কনটেইনারভর্তি পণ্য দেশে আনার সুযোগ তৈরি হবে, যাতে সময় লাগবে ১৩ দিন। বর্তমানে চীন থেকে পণ্য সিঙ্গাপুর ও কলম্বো ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হয়ে দেশে আসতে সময় লাগছে ২৬ দিন। নতুন সার্ভিসের নাম দেওয়া হয়েছে ‘বেঙ্গল এক্সপ্রেস’।

নতুন এই সার্ভিসের মাধ্যমে দেশের তৈরি পোশাকশিল্পই সবচেয়ে লাভবান হবে বলে আশা করছে এমএসসি। একই সঙ্গে আমদানি পণ্যও দ্রুত এবং সাশ্রয়ে দেশে আসার সুযোগ পাবে। সার্ভিসটি এমন সময়ে চালু করা হচ্ছে, যখন শ্রীলংকার কলম্বো বন্দর ঘিরে জাহাজজটের কবলে পড়েছেন দেশের ব্যবসায়ীরা। নতুন এই সার্ভিসে কলম্বো বন্দর এড়িয়ে সিঙ্গাপুর দিয়েই পণ্য রপ্তানি করার পরিকল্পনা করেছে শিপিং লাইনটি।

এমএসসির হেড অপারেশন অ্যান্ড লজিস্টিকস আজমীর হোসাইন চৌধুরী বলেন, ‘মোট ছয়টি জাহাজ দিয়েই আমরা সার্ভিস পরিচালনা করব। সপ্তাহে একটি করে জাহাজ চট্টগ্রাম বন্দরে ভিড়বে।’

তিনি আরও বলেন, দক্ষিণ চীনের বন্দরের সঙ্গে চট্টগ্রাম বন্দরের সরাসরি

জাতীয় পতাকা উত্তোলনের মাধ্যমে ২৫ এপ্রিল ১৩৫তম চট্টগ্রাম বন্দর দিবসের কর্মসূচির উদ্বোধন করেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান

২৭ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দরের নবনির্মিত এনসিটি স্পেশাল গেটের উদ্বোধন করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডরিমাল এম শাহজাহান। এ সময় বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

'ফরমুলেশন অ্যান্ড ইভালুয়েশন অব ট্যারিফ স্ট্রাকচার ফর চিটাগং পোর্ট অথরিটি' শীর্ষক এক কর্মশালা বন্দর ভবনে অনুষ্ঠিত হয়েছে ২৭ এপ্রিল। এতে প্রধান অতিথি ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান।

চট্টগ্রাম বন্দর দিবসকে সামনে রেখে গণমাধ্যমের প্রতিনিধিদের সাথে ২৪ এপ্রিল মতবিনিময় করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। এ সময় পর্ষদ সদস্যবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

১২ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দর অফিসার্স অ্যাসোসিয়েশনের ইফতার ও দোয়া মাহফিল অনুষ্ঠিত হয়েছে। এতে প্রধান অতিথি ছিলেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

গত ৪ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রধান অর্থ ও হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা মো. রফিকুল আলম অবসর গ্রহণ করেন। এ উপলক্ষে কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে বিদায় সংবর্ধনা দেওয়া হয়। অনুষ্ঠানে তাঁর হাতে শুভেচ্ছা উপহার তুলে দেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান।

পণ্য পরিবহন করা যাবে বেঙ্গল এক্সপ্রেস সার্ভিসে। আসার পথে সিঙ্গাপুরে থামবে যদি চট্টগ্রামমুখী পণ্য থাকে। না থাকলে সরাসরি চট্টগ্রাম চলে আসবে, যাতে সময় লাগবে ১৩ দিন। নতুন সার্ভিসের মাধ্যমে কম ভাড়ায় এবং কম সময়ে পণ্য পরিবহনের সুযোগ থাকছে। দেশের গার্মেন্টশিল্পের কাঁচামাল আমদানিতে এটি অনেক সুবিধা বয়ে আনবে।

৭ এপ্রিল এমএসসি কর্তৃপক্ষ নতুন রুট পরিচালনার ঘোষণা দেয়। বেঙ্গল এক্সপ্রেসের রুটটি হবে হংকং-চীনের ইয়ানতিয়ান-চীনের সেকু-সিঙ্গাপুর-তানজুম পেলিপাস-চট্টগ্রাম। ফিরতি পথে চট্টগ্রাম-সিঙ্গাপুর-হংকং পৌঁছাবে।

বর্তমানে চীন-চট্টগ্রাম রুটে তিনটি শিপিং কোম্পানি সরাসরি কনটেইনার জাহাজ সার্ভিস চালু রেখেছে। একটি হচ্ছে ড্যানিশ শিপিং কোম্পানি এমসিসি লাইন, সপ্তাহে তিনটি জাহাজ, হুন্দাই-সিনোকর সপ্তাহে পাঁচটি জাহাজ; এসআইটিসি-সিএমএ সপ্তাহে পাঁচটি জাহাজ পরিচালনা করছে। এমএসসি নতুন সার্ভিস চালু করায় প্রতিযোগিতায় পড়বে জাহাজ কোম্পানিগুলো, আর এতে লাভবান হবেন আমদানি-রপ্তানিকারকরা।

বর্তমানে এই রুটে সবচেয়ে কম সময়ে পণ্য পরিবহন করছে এমসিসি ও হুন্দাই-সিনোকর সার্ভিস। তাদের প্রতিটি জাহাজ চীন থেকে চট্টগ্রাম আসতে সময় লাগছে মাত্র ১১-১২ দিন। এমসিসি সার্ভিসও সরাসরি চীনের সাংহাই নিমবো থেকে সরাসরি চট্টগ্রামে পণ্য পরিবহন করছে।

রপ্তানিতে অবদানের স্বীকৃতি পেল ৬৬ প্রতিষ্ঠান

দেশের রপ্তানি খাতে অবদান রাখায় ২০১৭-১৮ অর্থবছরের জাতীয় রপ্তানি ট্রফি পেল ৬৬টি প্রতিষ্ঠান। ৭ এপ্রিল রাজধানীর র‍্যাডিসন ব্লু হোটেলে নির্বাচিত প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধিদের হাতে পুরস্কার তুলে দেওয়া হয়। অনুষ্ঠানে ভার্চুয়ালি সংযুক্ত হয়ে রাষ্ট্রপতি মো. আবদুল হামিদ প্রধান অতিথি হিসেবে বক্তব্য দেন। এ সময় সভাপতি হিসেবে বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশি বিজয়ীদের কাছে জাতীয় রপ্তানি ট্রফি তুলে দেন।

অনুষ্ঠানে সভাপতির বক্তব্যে বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশি বলেন, 'পাকিস্তান থেকে সরে আসার পর বাংলাদেশ আজ সব সূচকেই এগিয়ে। এটাই আমাদের গৌরব। দেশের উদ্যোক্তারাই আজ সফল করেছেন।'

তিনি বলেন, 'চলতি অর্থবছরে দেশের রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা ৫১ বিলিয়ন ডলার ধরা হয়েছে। আশা করছি সেটা পূরণ হবে।'

অনুষ্ঠানে আরও বক্তব্য দেন বাণিজ্য সচিব তপন কান্তি ঘোষ, এফবিসিসিআই সভাপতি মো. জসিম উদ্দিন এবং রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর ভাইস চেয়ারম্যান এ এইচ এ আহসান।

বে-টার্মিনাল প্রকল্পে পরামর্শক নিয়োগে মন্ত্রিসভা কমিটির অনুমোদন

চট্টগ্রাম বন্দরের 'বে-টার্মিনাল নির্মাণ' প্রকল্পে আন্তর্জাতিক পরামর্শক প্রতিষ্ঠান হিসেবে কোরিয়ার দুটি কোম্পানিকে নিয়োগ দিয়েছে সরকারি ক্রয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি। এতে ব্যয় হবে ১২৬ কোটি ৪৯ লাখ ৭৩ হাজার ৯৮৬ টাকা।

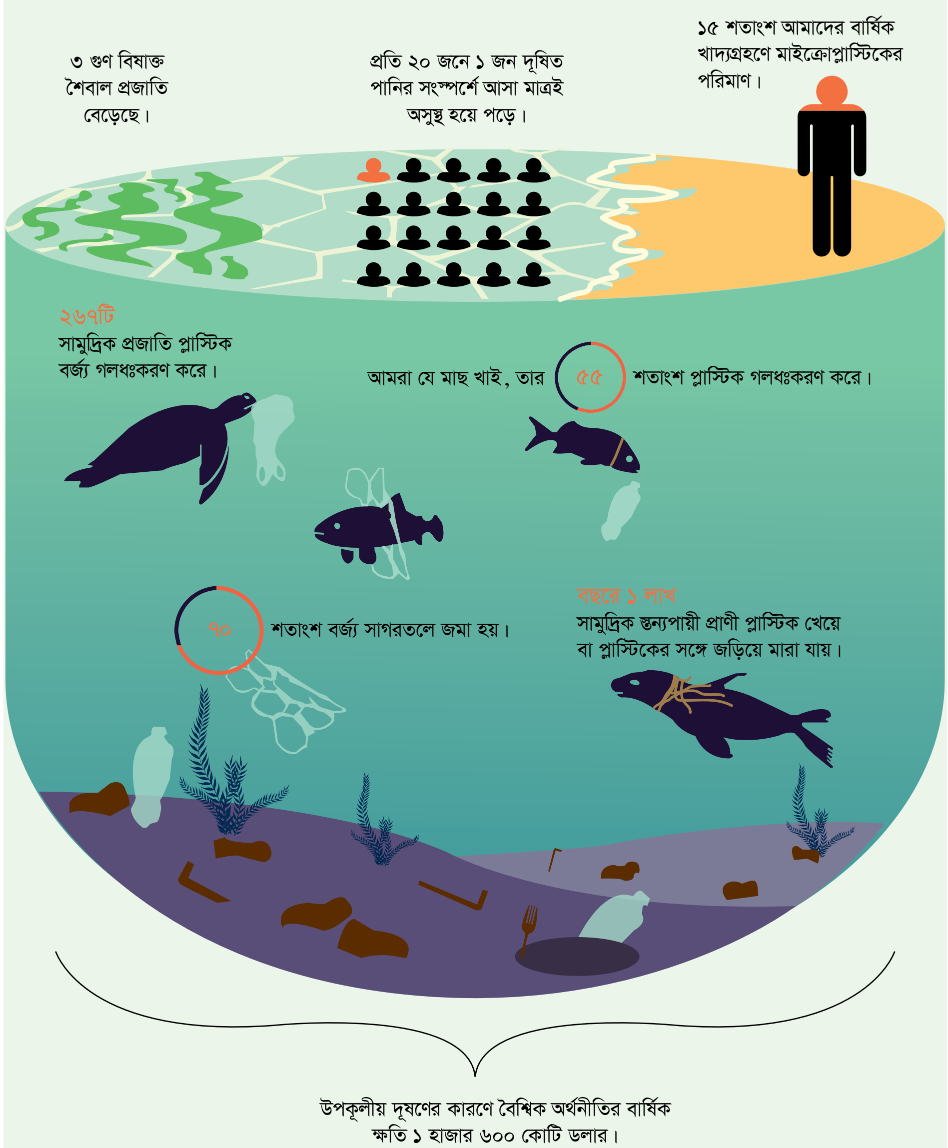
৭ এপ্রিল বিকেলে অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামালের সভাপতিত্বে ভার্চুয়ালি অনুষ্ঠিত সরকারি ক্রয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটিতে এ-সংক্রান্ত প্রস্তাবের অনুমোদন দেওয়া হয়।

সভা শেষে অর্থমন্ত্রী বলেন, আজকে অর্থনৈতিক বিষয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির দশম এবং সরকারি ক্রয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির ১২তম সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। অর্থনৈতিক বিষয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির অনুমোদনের জন্য ১টি এবং ক্রয় কমিটির অনুমোদনের জন্য ১১টি প্রস্তাব উত্থাপন করা হয়েছে। ক্রয়ের প্রস্তাবনাগুলোর মধ্যে শিল্প মন্ত্রণালয়ের ৩টি, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ২টি, কৃষি মন্ত্রণালয়ের ১টি, পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়ের ১টি, গৃহায়ণ ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়ের ১টি, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের ১টি, তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিভাগের ১টি এবং সেতু বিভাগের ১টি প্রস্তাবনা ছিল। এর মধ্যে ক্রয় কমিটির ১০টি প্রস্তাবের অনুমোদন দেওয়া হয়েছে।

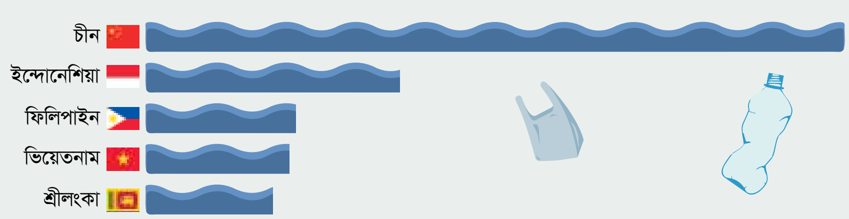
সভা শেষে অনুমোদিত প্রস্তাবগুলোর বিস্তারিত তুলে ধরে মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের অতিরিক্ত সচিব মো. জহিরুল ইসলাম জানান, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক চট্টগ্রামে 'বে-টার্মিনাল নির্মাণ' প্রকল্পে আন্তর্জাতিক পরামর্শক প্রতিষ্ঠান হিসেবে যৌথভাবে কাজটি পেয়েছে কোরিয়ার কুনওয়া ইঞ্জিনিয়ারিং অ্যান্ড কনসালটিং কোম্পানি লিমিটেড এবং ডাইইয়াং ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি লিমিটেড। এতে মোট ব্যয় হবে ১২৬ কোটি ৪৯ লাখ ৭৩ হাজার ৯৮৬ টাকা।

সুনীল অর্থনীতির এই যুগে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের সঙ্গে সাগরের সম্পৃক্ততা যেমন বাড়ছে, তার সঙ্গে পাল্লা দিয়ে বাড়ছে সামুদ্রিক দূষণ। মানুষের অসচেতনতার কারণে অস্তিত্ব-সংকটে পড়ছে জলজ বাস্তুসংস্থান। একটি গবেষণা বলছে, ২০৫০ সাল নাগাদ সাগরে মাছের চেয়ে প্লাস্টিকের পরিমাণ (ওজনের ভিত্তিতে) বেশি হবে। এই বিপর্যয় প্রতিরোধে কার্যকর পদক্ষেপ নিতে হবে এখনই।

সামুদ্রিক দূষণ

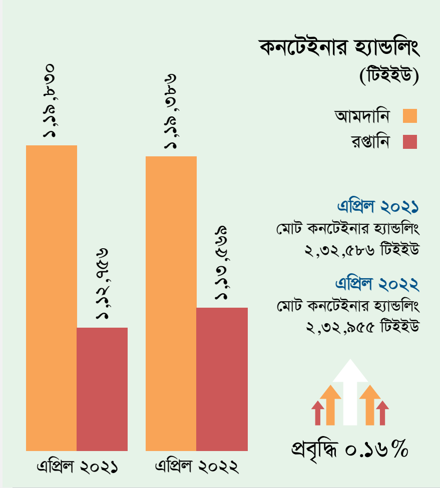


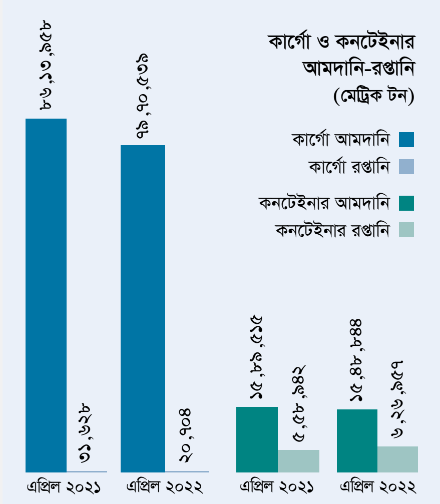
সাগর দূষণকারী শীর্ষ পাঁচ দেশ



সূত্র: ওয়ার্ল্ড ওশান নেটওয়ার্ক, ওয়ালস্ট্রিট জার্নাল

২০২১ ও ২০২২ সালের এপ্রিল মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ

১. **মাহমুদুল হাসান**
নিম্নমান বহিঃসহকারী

MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

Request for your hardcopy:
enlightenvibes@gmail.com
or find in online:
https://issuu.com/enlightenvibes

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority