অক্টোবর ২০২১ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ১০

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

বাংলাদেশের
সমৃদ্ধি ও আত্মনির্ভরশীলতায়
বঙ্গোপসাগর

এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার পেলেন প্রধানমন্ত্রী

সমুদ্র পরিবহনে অতিজোয়ার
সুপার সাইকেলের ভাবনা ও বাস্তবতা

জাহাজ রপ্তানিতে সুদিন ফিরছে

দীর্ঘ হতে পারে সাপ্লাই চেইনের বিপর্যয়

অক্টোবর ২০২১
বর্ষ ০৬, সংখ্যা ১০

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান, এনপিপি,
বিসিজিএমএস, এনডিসি, পিএসসি, বিএন

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
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মো. শফিউল আজম খান
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

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: ০৩১-২৫১০৮৬৯
ইমেইল: bandarbarta@gmail.com

সম্পাদকীয়

বাংলাদেশের অর্থনীতি, নিরাপত্তা ও ভূরাজনীতির একটা গুরুত্বপূর্ণ অংশজুড়ে রয়েছে বঙ্গোপসাগর

বঙ্গোপসাগর। এর সাথে যে শুধু বাংলার নামই জড়িয়ে আছে তা নয়। এই গাঙ্গেয় বদ্বীপের জন্ম, বাণিজ্যিক উত্থান, রাজনৈতিক পটপরিবর্তনসহ ইতিহাসের বহু গুরুত্বপূর্ণ অধ্যায়ের সাক্ষী বঙ্গোপসাগর। মধ্যযুগে ইউরোপীয় বণিকদের সঙ্গে ভারতীয় উপমহাদেশের যে বাণিজ্যিক সংযোগ স্থাপন হয়েছিল, তাতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা ছিল এই জলধির।

বঙ্গোপসাগর দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া অঞ্চলে অবস্থিত। আর এই অঞ্চলের রয়েছে দুটি গুরুত্বপূর্ণ অর্থনৈতিক জোট সার্ক ও আসিয়ান। স্বাভাবিকভাবেই এই দুই জোটের কৌশলগত পরিকল্পনার বড় একটা অংশজুড়ে রয়েছে বঙ্গোপসাগর। চীনের দক্ষিণাঞ্চলীয় এবং ভারত ও বাংলাদেশের সমুদ্রবন্দরগুলোর ওপর এই সাগরের প্রভাব অপরিসীম। কলকাতা, চেন্নাই, বিশাখাপত্তনম, তুতিকোরিন, চট্টগ্রাম, মোংলা প্রভৃতি বন্দর এই সাগরের মাধ্যমে যুক্ত হয়েছে। আঞ্চলিক নিরাপত্তা ও ভূরাজনীতিরও একটা গুরুত্বপূর্ণ অংশজুড়ে রয়েছে বঙ্গোপসাগর।

বঙ্গোপসাগরের সুবিধাভোগী উপকূলবর্তী দেশগুলোর মধ্যে রয়েছে বাংলাদেশ, ভারতের পশ্চিমবঙ্গ, ওড়িশা (উড়িষ্যা), অন্ধ্র প্রদেশ ও তামিলনাড়ু রাজ্য, মিয়ানমার, ইন্দোনেশিয়া, শ্রীলংকা ও থাইল্যান্ড। আর স্থলবেষ্টিত দেশ ও অঞ্চলগুলোর মধ্যে রয়েছে ভুটান, নেপাল ও ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চল। বঙ্গোপসাগরের উপকূলবর্তী দেশগুলোর সম্মিলিত জিডিপি প্রায় সাড়ে ৭ লাখ কোটি ডলার। আর সুবিধাভোগী দেশগুলো জিডিপিতে যোগ করেছে ৮১ হাজার কোটি ডলারের বেশি। এই অঞ্চলের সার্কভুক্ত দেশগুলোর আন্তঃবাণিজ্য তাদের মোট আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের তুলনায় নগণ্য হলেও (মাত্র ৫ শতাংশ) আসিয়ানভুক্ত দেশগুলোর বাণিজ্য সেই তুলনায় অনেক ভালো অবস্থায় রয়েছে, ২৫ শতাংশ।

প্রাচীন গাঙ্গেয় বদ্বীপের বৈদেশিক বাণিজ্য প্রায় পুরোপুরি নির্ভর করত বঙ্গোপসাগরের ওপর। এখনো সেই নির্ভরতা এতটুকু কমেনি। দেশের মোট বৈদেশিক বাণিজ্যের ৮০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। সম্প্রতি দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম বন্দর ট্রান্সশিপমেন্ট ও ট্রানজিটের যুগে প্রবেশ করায় নেপাল, ভারত ও ভুটানে পণ্য পরিবহনে বাংলাদেশের ভৌগোলিক অবস্থানগত গুরুত্ব বেড়েছে। সমুদ্র বাণিজ্যের এই ক্রমবর্ধমান গুরুত্ব সরকার বেশ ভালোভাবেই অনুধাবন করতে পারছে। এ কারণেই চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের পাশাপাশি নির্মাণ করা হয়েছে দেশের তৃতীয় সমুদ্রবন্দর পায়রা। এছাড়া কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে নির্মাণ করা হচ্ছে দেশের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দর। এ কথা বলাই যায়, সমৃদ্ধ ও আত্মনির্ভরশীল বাংলাদেশ গঠনে এক গুরুত্বপূর্ণ নিয়ামক হয়ে দাঁড়াবে বঙ্গোপসাগর। বঙ্গোপসাগর ঘিরে বাংলাদেশের সম্ভাবনা নিয়েই সাজানো হয়েছে এবারের মূল আয়োজন।

কনটেইনার পরিবহনে ভরা জোয়ার চলছে এখন। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনার চাহিদায় এমন লাগামছাড়া ঊর্ধ্বগতি এর আগে কখনো দেখা যায়নি। এই চাহিদা এতটাই বেড়েছে যে, দেশে দেশে কনটেইনারের ঘাটতি দেখা দিয়েছে। কনটেইনারের বুকিং পেতে সরবরাহকারীদের দীর্ঘ সময় অপেক্ষা করতে হচ্ছে। এই বাড়তি চাহিদার কারণে কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া বেড়ে গেছে বহুগুণ। আবার ভোক্তাচাহিদা বেড়ে যাওয়ায় পণ্য পরিবহনও হচ্ছে আগের তুলনায় অনেক বেশি। এদিকে এরই মধ্যে চলতি বছর ড্রাই বাল্ক রেট গত এক দশকের মধ্যে সর্বোচ্চ অবস্থানে পৌঁছেছে। বাল্টিক এক্সচেঞ্জের প্রধান ড্রাই বাল্ক সি ফ্রেইট ইনডেক্স অন্তত এক যুগের বেশি সময়ের মধ্যে সর্বোচ্চ পয়েন্টে উন্নীত হয়েছে। গত ২৬ সেপ্টেম্বর এই সূচকের অবস্থান ছিল ৪ হাজার ৯৬২ পয়েন্টে, যা ২০০৮ সালের সেপ্টেম্বরের পর সর্বোচ্চ। প্রতি সপ্তাহেই ড্রাই বাল্ক পরিবহনে ভাড়া বাড়ছে। এই ট্রেন্ড দেখে অনেকেই আশাবাদী হয়ে উঠেছেন, তাহলে হয়তো ড্রাই বাল্ক পরিবহনে আবার ২০০৭-০৮ ফিরে আসছে। তবে বাস্তবতা হলো, এবার ড্রাই বাল্কে সুপার সাইকেল দেখতে পাওয়ার সম্ভাবনা খুবই ক্ষীণ।

২০০৭-০৮ সালের ড্রাই বাল্ক সুপার সাইকেলের মতো হোক আর না-ই হোক, ২০২১ সালটা যে কনটেইনার শিপের হতে যাচ্ছে, তা অনেকটাই পরিষ্কার। পুরো বছর শেষ হতে এখনো কয়েক মাস বাকি। এরই মধ্যে রেকর্ড ফ্রেইট রেট, রেকর্ড পরিমাণ কার্গো পরিবহন এবং রেকর্ডসংখ্যক নতুন কনটেইনারের কার্যাদেশ—এসব ঘটনাপ্রবাহ তারই প্রমাণ দিচ্ছে। সমুদ্র পরিবহনের অতিজোয়ার নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ প্রতিবেদনে।

প্রিয় পাঠক, আমরা চাই এ দেশের মেরিটাইমচর্চাকে 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

বিশ্বের সবচেয়ে বড় উপসাগর বঙ্গোপসাগর। গাঙ্গেয় বদ্বীপ তথা বাঙালি জাতির উদ্ভব, বাণিজ্যিক উত্থান, রাজনৈতিক পটপরিবর্তনসহ ইতিহাসের বহু গুরুত্বপূর্ণ অধ্যায়ের সাক্ষী বঙ্গোপসাগর। মধ্যযুগে ইউরোপীয় বণিকদের সঙ্গে ভারতীয় উপমহাদেশের যে বাণিজ্যিক সংযোগ স্থাপন হয়েছিল, তাতেও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা ছিল এই জলধির। সাম্প্রতিক সময়ে সমুদ্র অর্থনীতির জোয়ার ও ভূরাজনৈতিক পটপরিবর্তন এই গুরুত্ব আরও বাড়িয়ে দিয়েছে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- জাতিসংঘের এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার পেলেন প্রধানমন্ত্রী
- বাংলাদেশ শীর্ষ ৫ সহনশীল অর্থনীতির দেশের একটি
- নদীর প্রবাহ নিশ্চিত করাই নদী দিবসের অঙ্গীকার
- ৪৮ ঘণ্টার মধ্যে রিফার কনটেইনারের পণ্য খালাসের নির্দেশন
- মাতারবাড়ীতে উন্নয়ন প্রকল্প পরিদর্শনে উচ্চপর্যায়ের প্রতিনিধি দল
- জাহাজ চলাচল প্রক্রিয়া সহজীকরণে জোর দেবে বাংলাদেশ
- কনটেইনারবাহী জাহাজের অর্ধেকই জেটিতে ভিড়েছে অপেক্ষা ছাড়া
- চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রমে সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সন্তোষ
- মোংলা বন্দর ব্যবহার করতে চায় নেপাল
- জাহাজ রপ্তানিতে সুদিন ফিরছে
- প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিবের বে টার্মিনাল প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন
- বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রমকে জরুরি সেবায় অন্তর্ভুক্তের দাবি বিজিএমইএর
- পণ্য পরিবহনে লাইটার জাহাজের ভাড়া কমছে
- চট্টগ্রাম বন্দর কলেজে বঙ্গবন্ধু কর্নার উদ্বোধন
- রপ্তানি বাণিজ্যে গতি বাড়াবে অনলাইনে ইজিএম দাখিল
- কর্ণফুলীতে নতুন ৪৮ বয়া বসাচ্ছে বন্দর
- সমুদ্ররেখা নির্ধারণ নিয়ে ভারতের আপত্তি
- যমুনায় কর্ণফুলীর মতো টানেল হবে

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *কোলন বন্দর*
গ্রন্থ পরিচিতি: *বাংলাদেশ'স মেরিটাইম পলিসি: এনটুইনিং চ্যালেঞ্জস*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *ব্যালাস্ট ওয়াটার*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *এস্তেভ্যানিসিও (মুস্তাফা আজেমৌরি)*
মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- দীর্ঘ হতে পারে সাপ্লাই চেইনের বিপর্যয়
- ড্রাইবাল্ক সুপার সাইকেলের সম্ভাবনা ক্ষীণ
- ব্যালাস্ট ওয়াটার ব্যবস্থাপনায় ইবিপির মেয়াদ বাড়ানোর প্রস্তাব বিমকোর
- নর্দান সি রুটে জাহাজ চলাচল বেড়েছে
- সক্ষমতা ঘাটতিতে ভুগছে আফ্রিকার শিপিং লাইনগুলো
- অস্ট্রেলিয়ার ডকওয়ার্কারদের কর্মবিরতিতে সরবরাহসংকটের শঙ্কা
- পাকিস্তানের বন্দর প্রকল্পে ৩৫০ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে চীন
- যুক্তরাষ্ট্রে আদালতের রায় মেনে তেল-গ্যাসক্ষেত্র ইজারার নিলাম ডেকেছে সরকার
- পাইরিউস বন্দরের আরও ১৬% মালিকানা পাচ্ছে কসকো
- নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগকে সহায়তার লক্ষ্যে নতুন পোর্টাল চালু
- কলোম্ব বন্দরে টার্মিনাল নির্মাণ করবে ভারতের আদানি পোর্টস
- আগস্টে চীনের রপ্তানিতে অপ্রত্যাশিত প্রবৃদ্ধি
- সরকারি ভর্তুকিতে ৩০০টির বেশি জাহাজ নির্মাণ করবে রাশিয়া
- প্লাস্টিক বর্জ্য অপসারণে কঠিন বাস্তবতার মুখোমুখি ওশান ক্লিনআপ
- ৪৫ বছরে প্রথম নিজস্ব জাহাজে করে যুক্তরাষ্ট্রে পণ্য পাঠাচ্ছে ফিলিপাইন
- নিঃসরণের বিধিনিষেধ মেনে চলতে পারবে না এক-তৃতীয়াংশ জাহাজ

১৯

মুখর বন্দর

জাতিসংঘের এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার পেলেন প্রধানমন্ত্রী

'এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার' অর্জন করেছেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। জাতিসংঘের সাসটেইনেবল ডেভেলপমেন্ট সলিউশনস নেটওয়ার্ক (এসডিএসএন) পুরস্কারটি দেয়। দারিদ্র্য দূরীকরণ, বিশ্বের সুরক্ষা এবং সবার জন্য শান্তি ও সমৃদ্ধি নিশ্চিত করতে পদক্ষেপ গ্রহণের সর্বজনীন আহ্বানে সাড়া দিয়ে বাংলাদেশকে সঠিক পথে এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার জন্য এ পুরস্কার দেওয়া হয়েছে। ২০ সেপ্টেম্বর নিউইয়র্কে সাংবাদিকদের ব্রিফিংকালে পররাষ্ট্রমন্ত্রী এ কে আব্দুল মোমেন বলেন, 'মাননীয় প্রধানমন্ত্রী এ পুরস্কার গ্রহণ করে বাংলাদেশের জনগণকে এটি উৎসর্গ করেছেন।'

১০

বিশেষ রচনা

সমুদ্র পরিবহনে অতিজোয়ার: সুপার সাইকেলের ভাবনা ও বাস্তবতা

কনটেইনার পরিবহনে ভরা জোয়ার চলছে এখন। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনার চাহিদায় এমন লাগামছাড়া ঊর্ধ্বগতি এর আগে কখনো দেখা যায়নি। এই চাহিদা এতটাই বেড়েছে যে, দেশে দেশে কনটেইনারের ঘাটতি দেখা দিয়েছে। কনটেইনারের বুকিং পেতে সরবরাহকারীদের দীর্ঘ সময় অপেক্ষা করতে হচ্ছে। এই বাড়তি চাহিদার কারণে কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া বেড়ে গেছে বহুগুণ। আবার ভোক্তাচাহিদা বেড়ে যাওয়ায় পণ্য পরিবহনও হচ্ছে আগের তুলনায় অনেক বেশি। তবে বিশ্লেষকদের মতে, ২০০৭-০৮ সালের সুপার সাইকেল আবার ফিরে আসবে কিনা, সে বিষয়ে চূড়ান্ত উপসংহারে পৌঁছানোর সময় এখনো আসেনি।

১৯

জাহাজ রপ্তানিতে সুদিন ফিরছে

করোনায় ক্ষতিগ্রস্ত বাংলাদেশের জাহাজ রপ্তানি খাত নিয়ে সম্ভাবনার কথা জানিয়েছে চীনের জাহাজ নির্মাণশিল্প প্রতিষ্ঠানগুলোর সংগঠন চায়নিজ অ্যাসোসিয়েশন ফর দ্য ন্যাশনাল শিপ বিল্ডিং ইন্ডাস্ট্রি (সিএএনএসআই)।

সিএএনএসআই বলেছে, ২০২২ সালের মধ্যে বাংলাদেশ জাহাজ রপ্তানির জন্য ১৫০ কোটি ডলার অর্ডার পাবে

বর্তমান বিনিময় হার হিসাবে এই অর্থের পরিমাণ ১২,৭৯৫ কোটি টাকা

২০১৯-২০ অর্থবছরে জাহাজ রপ্তানি থেকে বাংলাদেশ ১,১৩,২০,০০০ ডলার আয় করেছিল

বিশ্ববাজারে ২০২০-২১ অর্থবছরে এক টাকার জাহাজও রপ্তানি করতে পারেনি রপ্তানিকারকরা

মহামারির বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে চলতি ২০২১-২২ অর্থবছরে নামমাত্র লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয় ২,০০০ ডলার

প্রায় ২ বছর ১০ মাস পর চট্টগ্রামের জাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান এফএমসি ডকইয়ার্ড সুদান থেকে জাহাজ রপ্তানির কার্যাদেশ পেয়েছে

শুধু এফএমসি ডকইয়ার্ড নয়, দেশের সবচেয়ে বড় জাহাজ নির্মাতা ও রপ্তানিকারক প্রতিষ্ঠান ওয়েস্টার্ন মেরিন, আনন্দ শিপইয়ার্ডসহ অন্য প্রতিষ্ঠানগুলোও কার্যাদেশ পাচ্ছে

ইভি ইনফোগ্রাফিক্স

মধ্যযুগে ইউরোপের সঙ্গে ভারতীয় উপমহাদেশের বাণিজ্যিক সংযোগ স্থাপনে ভূমিকা রেখেছিল বঙ্গোপসাগর

২১ লাখ ৭২ হাজার বর্গকিলোমিটার এলাকাজুড়ে বিস্তৃত বঙ্গোপসাগর। বিশ্বের সবচেয়ে বড় উপসাগর এটি

বাংলাদেশের সমৃদ্ধি ও আত্মনির্ভরশীলতায় বঙ্গোপসাগর

শরিফুল আলম শিমুল

গাঙ্গেয় বদ্বীপের জন্ম, বাণিজ্যিক উত্থান, রাজনৈতিক পটপরিবর্তনসহ ইতিহাসের বহু গুরুত্বপূর্ণ অধ্যায়ের সাক্ষী বঙ্গোপসাগর। কালের আবর্তে এই জলরাশির ভূরাজনৈতিক ও অর্থনৈতিক গুরুত্ব বেড়েছে বহুগুণ। সুনীল অর্থনীতির জোয়ার এসেছে বঙ্গোপসাগরেও। সমুদ্র বিজয়ের পর বাংলাদেশের জন্য সেই জোয়ারকে কাজে লাগানোর উপযুক্ত সময় এখনই।

বঙ্গোপসাগর: বাংলাদেশের অগ্রযাত্রা ও আত্মনির্ভরশীলতার অবলম্বন

বিশ্বের সবচেয়ে বড় উপসাগর বঙ্গোপসাগর। এই নামটা বাঙালিদের কাছে একটু গর্বের বইকি। বিপুল এই জলরাশির কোলে যে কেবল প্রাচীন বঙ্গ ও এখনকার বাংলাদেশের অবস্থান, তা কিন্তু নয়। বরং ভারতের পশ্চিমবঙ্গ, ওডিশা (সাবেক উড়িষ্যা), তেলেঙ্গানা, অন্ধ্র প্রদেশ ও তামিলনাড়ু রাজ্য কিংবা মিয়ানমারেরও (প্রাচীন বার্মা) হিস্যা রয়েছে এই উপসাগরের উপকূলীয় সীমানা নির্ধারণে। তা হলেও সাগরের নাম কিন্তু তাদের নামে রাখা হয়নি। হয়েছে বঙ্গ বা বাংলার নামে। আর ভৌগোলিক অবস্থানগত কারণে বঙ্গোপসাগর বাণিজ্যিক ও রাজনৈতিক প্রেক্ষাপটে অন্যান্য দেশের জন্যও অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। এ কারণে বিশ্ববাসীকে এই উপসাগরের নাম মাঝেমধ্যেই স্মরণ করতে হয়। আর সেই সঙ্গে অবধারিতভাবেই চলে আসে বঙ্গ বা বাংলা, তথা আধুনিক বাংলাদেশের নাম। কারণ ইংরেজিতে বঙ্গোপসাগরের নাম বে অব বেঙ্গল, যার আভিধানিক অর্থ করলে দাঁড়ায় বাংলার উপসাগর।

তবে বঙ্গোপসাগর ঘিরে বাঙালির আত্মতুষ্টি যে কেবল নামেই, তা কিন্তু নয়। বরং এই জাতির সমৃদ্ধি ও অগ্রযাত্রার আখ্যানের সঙ্গে ওতপ্রোতভাবে জড়িয়ে রয়েছে এই সাগরের নাম। মধ্যযুগে ইউরোপীয় বণিকদের সঙ্গে ভারতীয় উপমহাদেশের যে বাণিজ্যিক সংযোগ স্থাপন হয়েছিল, তাতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা ছিল এই জলধির। পরবর্তী সময়ে তো এই উপমহাদেশের রাজনৈতিক বিভিন্ন পটপরিবর্তনে নিয়ামক হয়ে দাঁড়িয়েছিলেন এই ইউরোপীয় বণিক ও তাদের উত্তরসূরিরা।

ব্রিটেনের সাবেক প্রধানমন্ত্রী উইন্সটন চার্চিল বলেছিলেন, ব্রিটেনকে যদি উন্মুক্ত সাগর ও ইউরোপ-এই দুয়ের মধ্যে যেকোনোর একটিকে বেছে নিতে বলা হয়, তাহলে ব্রিটেন অবশ্যই উন্মুক্ত সাগরকেই বেছে নেবে। চার্চিলের এই কথাতেই একটি দেশের ভূরাজনৈতিক বাস্তবতায় সমুদ্রের গুরুত্ব ফুটে ওঠে।

বাংলাদেশের জন্যও বঙ্গোপসাগরের গুরুত্ব কোনো অংশে কম নয়। সাম্প্রতিক সময়ে সমুদ্র অর্থনীতির জোয়ার ও ভূরাজনৈতিক পটপরিবর্তন এই গুরুত্ব আরও বাড়িয়ে দিয়েছে। আর অর্থনৈতিক গুরুত্বের কথা চিন্তা করলে দেখা যায়, বঙ্গোপসাগর শুধু ঐশ্বর্যমণ্ডিত এক বিশাল লবণাক্ত জলরাশিই শুধু নয়, ভবিষ্যৎ সমৃদ্ধির পথে এগিয়ে যাওয়ার ক্ষেত্রে বাংলাদেশের জন্য অন্যতম অবলম্বন হতে পারে এটি।

বঙ্গোপসাগরের নামকরণ

মিয়ানমার, আন্দামান দ্বীপপুঞ্জ, ইন্দোনেশিয়া, শ্রীলংকা, বাংলাদেশ ও দক্ষিণ ভারতের বিস্তীর্ণ ভূখণ্ডের মাঝে ২১ লাখ ৭২ হাজার বর্গকিলোমিটার এলাকাজুড়ে বিস্তৃত বঙ্গোপসাগর। সমুদ্রের মাঝখানে আন্দামান দ্বীপপুঞ্জ একটা আড়াল সৃষ্টি না করলে থাইল্যান্ড, মালয়েশিয়া, সিঙ্গাপুর পর্যন্ত জলের তালুক হতে পারত বঙ্গোপসাগরের। এখন আন্দামানের পূর্বের জলাধারের নাম আন্দামান সাগর।

প্রাচীন ও মধ্যযুগে বঙ্গোপসাগর কিন্তু এই নামে পরিচিত ছিল না। প্রাচীন সংস্কৃত ভাষায় রচিত সাহিত্যে এর নাম ছিল মহোদধি। জেবিবিডি এনভিল কর্তৃক ১৭৬২ সালে প্রণীত এবং লন্ডন থেকে ১৭৯৪ সালের প্রকাশিত প্রাচীন বিশ্বের মানচিত্রে এর নাম রয়েছে 'গ্যাঞ্জেটিকা সাইনাস' বা গঙ্গার সমুদ্র।

বঙ্গোপসাগরের নামকরণের পেছনের সুনির্দিষ্ট কোনো কারণ ইতিহাসের পাতায় পাওয়া যায় না। তবুও এই নামকরণের পেছনে তিনটি কারণ অনুমান করেন অনেকেই। প্রথমত, প্রাচীন বঙ্গ অঞ্চলের নামানুসারেই বঙ্গোপসাগর নামকরণ করা হয়েছে। দ্বিতীয়ত, ভারতের প্রাচীন গ্রন্থগুলোর কোনো বর্ণনা অনুসারে এ নামকরণ করা হয়েছে। তৃতীয়ত, প্রাচীন বঙ্গ অঞ্চলের মানুষের এমন কোনো বীরত্বগাথা ছিল, যার কারণে তাদের সম্মানার্থে বা প্রভাবে এই জলরাশির নাম বঙ্গোপসাগর রাখা হয়েছে।

সপ্তদশ ও অষ্টাদশ শতকে বাংলা ছিল একটি সমৃদ্ধিশালী জনপদ। ইতিহাসবেত্তা মাউন্ট স্টুয়ার্ট এলফিনেস্টন বলেন, প্রাচীনকাল থেকে আরব দেশগুলোর সঙ্গে ভারতের ব্যবসা-বাণিজ্যের সম্পর্ক ছিল সমুদ্রপথে। তখন চট্টগ্রাম ও সপ্তগ্রাম বা সাতগাঁও নামে বাংলায় দুটি বড় বন্দর ছিল। সপ্তগ্রাম থেকে সরে এসে বন্দরটি প্রথমে হুগলি ও পরে কলকাতায় থিতু হয়। অন্যদিকে চট্টগ্রাম বন্দর সেই একই জায়গায় রয়েছে। প্রাচীন আমল থেকে সমুদ্রগামী জাহাজে দক্ষিণ ভারতের অন্যান্য মানুষের সঙ্গে বাংলার খেটে খাওয়া মানুষও লস্করের কাজ করে এসেছে। এর প্রমাণ মেলে ব্রিটিশ নৌবাহিনীর জাহাজ ও বাণিজ্যিক জাহাজে হাজার হাজার বাঙালির কাজ করার সাক্ষ্য-প্রমাণ দেখে। বঙ্গোপসাগরের ইংরেজি নাম বে অব বেঙ্গল হওয়ার ক্ষেত্রে ইংরেজদের মননের ওপর তাদের জাহাজে কাজ করা বাঙালি লস্করদের যে প্রভাব ছিল, তা বললে বোধহয় ভুল হবে না। প্রথম দিকে এরাই ছিল ইংরেজের ঘনিষ্ঠজন, ঘরের লোক। ষোড়শ শতাব্দীতে তারা যখন এদেশে ব্যবসা করতে এসে বঙ্গোপসাগরের তীরে বাণিজ্যকুঠি স্থাপন করত, তখন তাদের জাহাজে কর্মরত এ দেশীয় লস্কররাই তাদের পথঘাট-জনপদ চিনিয়ে দিত।

প্রাচীন বাণিজ্য

বাংলায় ব্যবসা-বাণিজ্যের চল ছিল প্রাচীন যুগ থেকেই। এখানকার প্রাচীন জনপদ পুণ্ড্রবর্ধন, রাঢ়, বঙ্গ ও সমতট-হরিকেলে পাওয়া বিভিন্ন নিদর্শন যেমন মুদ্রা ও লিপি থেকে এ সম্পর্কে প্রমাণ মেলে। সে সময় এখানকার প্রধান বাণিজ্য পণ্য ছিল শস্য; বিশেষত ধান ও তিলের মতো দানাদার শস্য। আর এসব পণ্য পরিবহনে একমাত্র মাধ্যম ছিল নদীপথ। গাঙ্গেয় বদ্বীপে অবস্থিত বাংলার জন্য আশীর্বাদ ছিল প্রবাহমান অসংখ্য নদ-নদী। প্রাচীন জনপদগুলোও গড়ে উঠেছিল নদীকেন্দ্রিক যোগাযোগ ব্যবস্থার ওপর ভিত্তি করে। খ্রিষ্টীয় প্রথম শতকের শেষ ভাগে এক গ্রিক নাবিকের লেখা থেকে জানা যায়, গাঙ্গেয় বদ্বীপটির নিম্নভাগে উৎপাদিত তেজপাতা ও সুগন্ধি তেলের খুব কদর ছিল রোমের সম্ভ্রান্ত ও বিত্তবান গোষ্ঠীর কাছে।

আনুমানিক খ্রিষ্টীয় দ্বিতীয় শতকের মধ্যভাগে লিখিত একটি ঋণসংক্রান্ত চুক্তিপত্রে এই বিবৃতির চমকপ্রদ সমর্থন মিলবে। প্যাপিরাসের ওপর লিখিত এই চুক্তিপত্রে মালাবার উপকূলের বিখ্যাত বন্দর মুজিরিসে (বর্তমান ম্যাঙ্গালোর, কর্ণাটক) অপেক্ষমাণ বিদেশি জাহাজ হার্মোপোলনে প্রচুর পরিমাণে গ্যাঞ্জেটিক নার্ড বা গঙ্গাদেশের সুগন্ধি তেল বোঝাই করার কথা উল্লেখ রয়েছে। ওই সুগন্ধি তেল যে সমুদ্র ও স্থলপথে মিসরের প্রসিদ্ধ বন্দর আলেকজান্দ্রিয়ায় নিয়ে যাওয়া হবে, এই তথ্যটিও ঋণপত্রে উল্লেখ রয়েছে।

অবশ্য ওই গ্রিক লেখক তেজপাতা ও সুগন্ধি তেলকে গঙ্গাদেশের পণ্য বলে চিহ্নিত করলেও এগুলো আসলে নিম্ন গাঙ্গেয় বদ্বীপ অঞ্চলে উৎপন্ন পণ্য নয়। এগুলো বাংলার উত্তর-পূর্ব সীমান্তবর্তী অঞ্চলে উৎপাদিত হতো। এই তথ্য থেকে একটি বিষয় পরিষ্কার যে, উত্তর-পূর্ব ভারতের এই দুই গুরুত্বপূর্ণ সামগ্রী প্রথমে নদীপথে আসত গাঙ্গেয় বদ্বীপ এলাকায়, সেখান থেকে উপকূলীয় বাণিজ্যপথে যেত তামিলনাড়ু উপকূলে। সেখান থেকে আবার স্থলপথে মালাবারের বিখ্যাত বন্দর মুজিরিসে পণ্যগুলো আনা হতো এবং শেষ পর্যন্ত মুজিরিস থেকে তা পৌঁছত পূর্ব-ভূমধ্যসাগরীয় এলাকায়। অর্থাৎ প্রাচীন বাংলায় এখনকার মতো ব্যাপক পরিসরে না হলেও মাল্টিমোডাল পরিবহন ও ট্রান্সশিপমেন্ট ব্যবস্থা চালু ছিল।

মধ্যযুগে বাংলার মূল রপ্তানি পণ্য ছিল বস্ত্র ও চাল। ষোড়শ শতকের শেষদিকে চট্টগ্রাম ও সাতগাঁও থেকে সমুদ্রপথে বিভিন্ন অঞ্চলে চাল রপ্তানি হতো। সেই শতকের আশির দশকে বিখ্যাত ব্রিটিশ বণিক রালফ

শিল্পীর তুলিতে আঁকা মুঘল আমলে চট্টগ্রাম বন্দরে আসা একটি ডাচ্ জাহাজ

বঙ্গোপসাগরে যন্ত্রচালিত জাহাজের আবির্ভাব হয় **বিশ শতকের শুরুতে**। তার আগে পালতোলা জাহাজ চলত এখানে

গঙ্গা-ব্রহ্মপুত্র-মেঘনা মিলিতস্রোতধারা প্রতি বছর প্রায় **১০০ কোটি টন** পলিমাটি বঙ্গোপসাগরে নিয়ে ফেলে

ইউরোপ ও ভারতের মধ্যে প্রাচীন বাণিজ্যপথ (১০০০-১৪৯৭ খ্রিষ্টাব্দ)

ফিচ বাংলাকে বিশাল এক বস্ত্রভান্ডার বলে বর্ণনা করেছেন। তিনি লিখেছেন, বাংলা থেকে প্রচুর পরিমাণে কাপড় ও চাল সমগ্র ভারতবর্ষ, শ্রীলংকা, বার্মা, মালাক্কা, সুমাত্রা ও অন্যান্য স্থানে রপ্তানি হতো। এ সম্পর্কে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ তথ্য দিয়েছেন ফরাসি পরিব্রাজক পিরার্ড ডি লাভাল। ১৬০৭ খ্রিষ্টাব্দের দিকে চট্টগ্রাম সফর করে তিনি লেখেন, 'দেশের অভ্যন্তরীণ চাহিদা মেটানোর পর চট্টগ্রাম প্রচুর পরিমাণে চাল গোয়া, মালাবারসহ সমগ্র ভারতবর্ষ, সুমাত্রা, মালাক্কা ও সুন্দা দ্বীপে রপ্তানির অপেক্ষায় জমা (স্তূপীকৃত) রয়েছে।' মুগল শাসনামলেও এই উদ্বৃত্ত চাল রপ্তানি অব্যাহত থাকে এবং এর পরিমাণ বেড়ে যায়। ১৬২৯ খ্রিষ্টাব্দে পর্তুগিজ মিশনারি ও পর্যটক ফ্রে সেবাস্তিয়ান ম্যানরিক লিখেছেন, প্রতি বছর শত শত বড় নৌকাভর্তি চাল ও অন্যান্য খাদ্যদ্রব্য বাংলার বন্দর থেকে বিদেশে রপ্তানি হয়। কিন্তু সপ্তদশ শতকের সত্তরের দশকের দিকে বাংলা থেকে প্রাচ্যে চাল রপ্তানি কমে আসে।

মুগল আমলে এই বদ্বীপে অর্থকরী পণ্য বিশেষত কাপড় ও সিল্ক উৎপাদন বহুলাংশে বেড়ে যায়। ১৫৮৬ খ্রিষ্টাব্দে রালফ ফিচ মন্তব্য করেন, সোনারগাঁয়ে তুলা থেকে যে মসৃণ ও উন্নত মানের কাপড় উৎপাদিত হতো, তা ছিল সমগ্র ভারতবর্ষের মধ্যে শ্রেষ্ঠ। মুগল শাসনামলে রাজদরবারের বিলাসবহুল দ্রব্যসামগ্রী সরবরাহের জন্য বাংলা আকর্ষণীয় স্থান ছিল। বাংলার কৃষি ও কৃষিজ উৎপাদনের ব্যাপক সমৃদ্ধি যুগপৎভাবে এ অঞ্চলে মুগল শাসনকে সুসংহত করে এবং সমুদ্র ও বহির্বাণিজ্যের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক অর্থনীতির সঙ্গে বাংলার সম্পৃক্তি ঘটায়।

মুগলদের হাতে দিল্লির সুলতানি যুগের পতনের প্রথম পর্বে পর্তুগিজ বণিকরা বঙ্গোপসাগরের উপকূলবর্তী অঞ্চলে চলে আসে এবং ষোড়শ শতকের ত্রিশের দশকে বাংলার চট্টগ্রাম ও সাতগাঁওয়ে বাণিজ্যকেন্দ্র গড়ে তোলে। সেই শতকের শেষ দুই দশকে গাঙ্গেয় বদ্বীপের গভীর অভ্যন্তরে মুগলদের আগমন পর্যন্ত পর্তুগিজরা হুগলিতে বন্দর গড়ে তোলে ও চট্টগ্রামে তাদের সামাজিক প্রতিষ্ঠা ঘটায়। তবে তাদের চলাচল কেবল চট্টগ্রাম পর্যন্তই সীমাবদ্ধ থাকেনি। বরং তারা নদীপথে বাংলার বিভিন্ন অঞ্চলেও সওদার জন্য যেত। ঢাকা ও পার্শ্ববর্তী এলাকায় তাদের বাণিজ্য-বসতি স্থাপন সেটাই প্রমাণ করে।

বাংলায় পর্তুগিজ বাণিজ্যের বিস্তৃত বিবরণ ও নির্দেশনা পাওয়া যায় মানরিকের বিবরণে। পর্তুগিজ বণিকরা যেমন দক্ষিণ ভারত এমনকি চীন, সুমাত্রা, বোর্নিও, মালাক্কা প্রভৃতি অঞ্চল থেকে বাংলায় বিভিন্ন ধরনের পণ্য নিয়ে আসত, তেমনি তারা এখান থেকে বিভিন্ন পণ্য রপ্তানি করত। ভারতবর্ষের অন্যান্য অঞ্চলে এবং দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার বিভিন্ন অঞ্চল পর্তুগিজদের রপ্তানি করা চালের ওপর অনেকাংশে নির্ভরশীল ছিল। পিরার্ড ডি লাভাল এ বলেন, যখন চালভর্তি জাহাজগুলোর পথে বিলম্ব হতো কিংবা কোনো জাহাজ ডুবে যেত তখন সুমাত্রা, মালাক্কা প্রভৃতি অঞ্চলে দুর্ভিক্ষ দেখা দিত।

পর্তুগিজ বণিকরা বাংলায় কী পরিমাণ বাণিজ্য করত, তা তাদের দেওয়া বাণিজ্য শুল্কের পরিমাণ থেকেই আন্দাজ করা যায়। আমদানি-রপ্তানির ওপর ২ দশমিক ৫ শতাংশ হারে পর্তুগিজরা মুগল রাজশক্তিকে বছরে প্রায় এক লাখ টাকা শুল্ক প্রদান করত। অর্থাৎ তাদের বার্ষিক বাণিজ্যের আকার ছিল ৪০ লাখ টাকার মতো। তাই নিঃসন্দেহে বলা যায়, পর্তুগিজরা বাংলায় খুবই লাভজনক বাণিজ্য পরিচালনা করত এবং বাংলার সমুদ্র ও বহির্বাণিজ্যে তাদের একচেটিয়া প্রাধান্য ছিল।

সপ্তদশ শতকের মাঝামাঝি থেকে হুগলিতে কারখানা স্থাপন করে ব্রিটিশ ও ডাচ ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানি বাংলায় বাণিজ্য শুরু করে। ফরাসি ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানি পরে গঠিত হয়। সেই শতকেরই আশির দশকে তারা এই অঞ্চলে বাণিজ্য শুরু করে। প্রথমদিকে ইউরোপীয় বণিকদের মনোযোগ ছিল মসলা বাণিজ্যের দিকে। ইংরেজ ও ডাচরা দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার বিভিন্ন দ্বীপপুঞ্জ থেকে মসলা সংগ্রহ করত। বিনিময়ে তারা সেখানে মোটা সুতিবস্ত্র সরবরাহ করত। কিন্তু পরবর্তী সময়ে যুদ্ধ, দুর্ভিক্ষ, রাজনৈতিক অস্থিরতা প্রভৃতি কারণে সেখানে ইউরোপীয় বাণিজ্যে ভাটা পড়লে তারা বাংলার দিকে নজর দেয়। কোম্পানিগুলোর বাণিজ্য পরিচালনার জন্য বাংলা ছিল অধিকতর সুবিধাজনক এলাকা। এখানে অপেক্ষাকৃত কম খরচে উন্নত মানের মোটা সুতি কাপড় উৎপাদন হতো। বাংলার রেশমও ছিল তাদের কাছে লাভজনক পণ্য। উন্নত মান ও তুলনামূলকভাবে সস্তা হওয়ার কারণে সে সময়ে ইতালীয় ও পারস্যের সিল্কের পরিবর্তে ইউরোপে বাংলার সিল্কের চাহিদা ক্রমাগত বৃদ্ধি পাচ্ছিল।

এশীয় বাণিজ্যে বাংলার গুরুত্ব কোম্পানিগুলোর আনুপাতিক বাণিজ্যের হার লক্ষ করলেই বোঝা যায়। আঠারো শতকের শুরুতে এশিয়া থেকে নেদারল্যান্ডসে রপ্তানি করা মোট পণ্যসামগ্রীর ৪০ শতাংশই ছিল বাংলার। একই সঙ্গে এশিয়া থেকে সেখানে কাপড় রপ্তানিতে ৫০ শতাংশ হিস্যা ছিল বাংলার। ডাচ কোম্পানিগুলোর পাশাপাশি ব্রিটিশ ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানির ক্ষেত্রেও পরিস্থিতি একই ছিল।

প্রাচীন ও মধ্যযুগে ইউরোপ ও ভারতীয় উপমহাদেশের মধ্যে বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহনে কয়েকটি রুট ব্যবহার করা হতো। এর একটি হলো ইতালির ভেনিস থেকে ভূমধ্যসাগর হয়ে মিসরের আলেকজান্দ্রিয়া এবং পরবর্তীতে সেখান থেকে লোহিত সাগর হয়ে ভারতের পশ্চিম উপকূলের বোম্বে (বর্তমান মুম্বাই) পর্যন্ত। উল্লেখ্য, সে সময় সুয়েজ খাল না থাকায় এ পথে সরাসরি জাহাজ চলাচল করতে পারত না।

আরেকটি পথ ছিল ইতালির জেনোয়া বন্দর থেকে ভূমধ্যসাগর হয়ে কনস্ট্যান্টিনোপল (বর্তমান ইস্তাম্বুল) এবং সেখান থেকে কৃষ্ণসাগর, টাইগ্রিস-ইউফ্রেটিস (দজলা-ফোরাত) নদী ও পারস্য উপসাগর হয়ে ভারতীয় উপকূল পর্যন্ত। কনস্ট্যান্টিনোপল থেকে আরেকটি পথে ভারতে আসা যেত। সেটি হলো কৃষ্ণসাগর-কাস্পিয়ান সাগর-আমু দরিয়া নদী-সিন্ধু নদী রুট।

১৪৫৩ সালে তুর্কিরা কনস্ট্যান্টিনোপল ও পূর্ব-ভূমধ্যসাগর উপকূল দখল করে নিলে প্রাচীন বাণিজ্যপথগুলো অবরুদ্ধ হয়ে পড়ে। তখন ইউরোপের সঙ্গে ভারতীয় মহাদেশের সংযোগ ধরে রাখার জন্য বিকল্প পথ অনুসন্ধানের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়, যার ফল হলো ভাস্কো দা গামার আবিষ্কৃত পথ। পর্তুগালের লিসবন বন্দর থেকে এই পথটি আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ হয়ে দক্ষিণ ভারতের কালিকট বন্দরে এসে ঠেকেছে। কিন্তু এই রুটে আটলান্টিক ও ভারত মহাসাগরের বিস্তীর্ণ জলপথ পাড়ি দিতে হতো জাহাজগুলোকে। পরে এই ঘুরাপথের সমাধান এনে দেয় আজ থেকে দেড়শ বছর আগে খননকৃত সুয়েজ খাল।

এবার আসা যাক বঙ্গোপসাগরে জাহাজ চলাচল প্রসঙ্গে। বিশ শতকের শুরুতে যন্ত্রচালিত জাহাজের আবির্ভাবের আগে এ পথে পালতোলা জাহাজে সমুদ্র পাড়ি দেওয়া হতো। বঙ্গোপসাগরে চলাচলের ক্ষেত্রে দুটি মৌসুমি বায়ুপ্রবাহের ওপর নির্ভর করে বাণিজ্যিক জাহাজগুলো চলত। উত্তর-পূর্বমুখী মৌসুমি বায়ুনির্ভর জাহাজগুলো পশ্চিম বা দক্ষিণ থেকে দক্ষিণ-এশিয়া বা পূর্ব-এশিয়ায় আসত। আর ফিরতি পথে দক্ষিণ-পশ্চিমমুখী মৌসুমি বায়ুপ্রবাহ ব্যবহার করত তারা। পালতোলা জাহাজ দিয়েই ব্রিটিশ ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানি ভারত ও ইংল্যান্ডের মধ্যে যোগাযোগ ও বাণিজ্য সচল রেখেছিল।

বঙ্গোপসাগরের নদ-নদী

বাংলাদেশ ও ভারতের অনেক বড় নদী পশ্চিম থেকে পূর্বে প্রবাহিত হয়ে বঙ্গোপসাগরে পতিত হয়েছে। এর মধ্যে গঙ্গা, মেঘনা, ব্রহ্মপুত্র, মহানদী, গোদাবরী, কৃষ্ণা, ইরাবতী ও কাবেরী নদী উল্লেখযোগ্য। বিশ্বের ২৮তম দীর্ঘ নদী ব্রহ্মপুত্র নেপাল, চীন, ভারত ও বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে ২ হাজার ৯৪৮ কিলোমিটার পথ পাড়ি দিয়ে যমুনা, পদ্মা ও মেঘনার জলস্রোতের সঙ্গে মিশে বঙ্গোপসাগরে পড়েছে। আবার অনেক ছোট নদীও সরাসরি বঙ্গোপসাগরে পতিত হয়েছে। ৬৪ কিলোমিটার দীর্ঘ (৪০ মাইল) কৌম এগুলোর মধ্যে সবচেয়ে ছোট নদী।

ডেল্টা প্ল্যানে উপকূলীয় অঞ্চলে
বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও পানি ব্যবস্থাপনা
অগ্রাধিকারের তালিকায় রয়েছে

বঙ্গোপসাগরের উপকূলবর্তী
দেশগুলোর সম্মিলিত জিডিপি
প্রায় সাড়ে ৭ লাখ কোটি ডলার

যে অঞ্চল নিয়ে আজকের এই বাংলাদেশ, তার ভূমিরূপ গঠনেও গঙ্গা-ব্রহ্মপুত্র-মেঘনার সম্মিলিত স্রোতপ্রবাহ ও বঙ্গোপসাগরের অবদান অবিসংবাদিত। বিশ্বের সবচেয়ে বড় লোনাপানির বনাঞ্চল সুন্দরবনও এই গাঙ্গেয় পললভূমিরই একটি অংশ। গঙ্গা-ব্রহ্মপুত্র-মেঘনার মিলিত স্রোতধারা প্রতি বছর প্রায় ১০০ কোটি টন পলিমাটি সমুদ্রে নিয়ে ফেলে। এই পলিমাটিতে জন্ম বিশ্বের বৃহত্তম বদ্বীপ বাংলাদেশের।

আগেই বলা হয়েছে, বাংলার ব্যবসা-বাণিজ্যে বঙ্গোপসাগরের সঙ্গে সংযুক্ত নদীগুলোর বড় অবদান রয়েছে। এ অঞ্চলে এক সময়কার প্রধান দুই বন্দর চট্টগ্রাম ও সাতগাঁওয়ের অবস্থান নদীর তীরে। বর্তমানে বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রামের প্রাণভোমরা কর্ণফুলী নদী। আর এক সময়কার ব্যস্ত কিন্তু বর্তমানে বিলুপ্ত সাতগাঁও বন্দরের অবস্থান ছিল সরস্বতী নদীর ধারে। সেই সরস্বতী নদী প্রবাহ হারানোর সঙ্গে সঙ্গে সাতগাঁও তার জৌলুস হারাতে শুরু করে।

সাতগাঁও থেকে বন্দর সরে এসে বর্তমানে কলকাতার যে জায়গায় থিতু হয়েছে, সেটিও হুগলি নদীর পূর্ব তীরে অবস্থিত। এই বন্দরটি বঙ্গোপসাগর থেকে ২০৩ কিলোমিটার অভ্যন্তরে অবস্থিত। এটি ভারতের একমাত্র নদীকেন্দ্রিক বড় বন্দর। কলকাতা বন্দরের দুটি পৃথক ডক সিস্টেম রয়েছে। এর একটি কলকাতায়, আরেকটি হলদিয়ায়, যেটি আবার হুগলি নদীর মোহনার কাছে অবস্থিত।

মধ্যযুগে বাংলার বিভিন্ন জনপদ থেকে পণ্য প্রথমে নৌপথে উপকূলীয় বন্দরে আনা হতো এবং সেখান থেকে জাহাজে করে ইউরোপে পাঠানো হতো। মুগল আমলে যেমন বাংলার নৌপথ ছিল চলাচলের প্রধান মাধ্যম, তেমনি কোম্পানি যুগেও এদেশের নৌবন্দরগুলো যথেষ্ট সমৃদ্ধি অর্জন করেছিল। বর্তমানেও বাংলাদেশের সমুদ্রবন্দরগুলোর মাধ্যমে যে পণ্য আমদানি করা হয়, সেগুলো দেশের অভ্যন্তরে পৌঁছানোর ক্ষেত্রেও বড় ভূমিকা রয়েছে নদীর। ঢাকার দক্ষিণ কেরানীগঞ্জে রয়েছে দেশের প্রথম অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনাল, যেখান থেকে ঢাকা ও তার পার্শ্ববর্তী এলাকায় কনটেইনার পরিবহন করা হয়।

বঙ্গোপসাগরের দুঃখ

বছরের পর বছর ধরে বঙ্গোপসাগরে সৃষ্ট ঘূর্ণিঝড়ে ভারত, বাংলাদেশ, মিয়ানমারসহ এ অঞ্চল প্রভাবিত ও ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে আসছে। একের পর এক ভয়ংকর সব ঘূর্ণিঝড়ের কারণেই একটি সাধারণ প্রশ্ন এসে যায়-বঙ্গোপসাগরের ঘূর্ণিঝড়গুলো কি অন্য অঞ্চলের চেয়ে বেশি মারাত্মক?

আবহাওয়াবিদরা জানাচ্ছেন, বিশ্বের ইতিহাসে যে ১০টি ঘূর্ণিঝড় সবচেয়ে বেশি প্রাণঘাতী, তার আটটিরই উৎপত্তি বঙ্গোপসাগরে। যে ৩৬টি মারাত্মক ট্রপিক্যাল সাইক্লোনের রেকর্ড রাখা সম্ভব হয়েছে, তার ২৬টিও এই অঞ্চলেরই। গত দুই শতাব্দীতে বিশ্বের ট্রপিক্যাল সাইক্লোন সম্পর্কিত যত মৃত্যু ঘটেছে, তার ৪২ শতাংশ হয়েছে কেবল বাংলাদেশেই। সংখ্যায় এর পরিমাণ প্রায় ২০ লাখ। বিশ্বের ইতিহাসের সবচেয়ে ভয়াবহ যে সাইক্লোন, সেটিও বাংলাদেশের দক্ষিণ উপকূলেই আঘাত হেনেছিল। ১৯৭০ সালের ভোলা সাইক্লোন নামে পরিচিত সেই ঘূর্ণিঝড়ে তিন থেকে পাঁচ লাখ মানুষের মৃত্যু হয়।

খুলনা, বরিশাল ও চট্টগ্রাম বিভাগের মোট ১৪টি উপকূলীয় জেলায় বাংলাদেশের ২৫ শতাংশ মানুষের বাস। জাতীয় অর্থনীতিতে তাদের অবদান প্রায় এক-চতুর্থাংশ। অথচ অর্থনৈতিকভাবে গুরুত্বপূর্ণ হওয়া সত্ত্বেও এই অঞ্চল, এর অবকাঠামো ও বসবাসকারী জনগণের অর্থনৈতিক জীবন নানা প্রাকৃতিক দুর্যোগ-দুর্বিপাকে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের পরিসংখ্যান মতে, চলতি বছরের ২৬ মে প্রবাহিত ঘূর্ণিঝড় ইয়াসের প্রভাবে দেশের বিভিন্ন জেলার ১৫ লাখ মানুষ সরাসরি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এই ঘূর্ণিঝড়ের প্রভাবে বাংলাদেশের উপকূলীয় এলাকায় বাঁধ ও ঘরবাড়ি ভেঙে যায়। আসলে প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণে বাঁধ ভেঙে উপকূলীয় ফসলের ক্ষেতে লোনা পানি প্রবেশ করা ও মানুষের পানিবন্দি জীবন যেন নৈমিত্তিক ঘটনা হয়ে দাঁড়িয়েছে। বিশেষ করে খুলনা ও সাতক্ষীরার বিস্তীর্ণ অঞ্চলকে এই দুর্ভোগ প্রতি বছরই পোহাতে হয়। এর মধ্যে কিছু দুর্যোগের প্রভাব হয় দীর্ঘস্থায়ী।

উপকূলীয় অঞ্চলে প্রাকৃতিক দুর্যোগের অর্থনৈতিক প্রভাব সুদূরপ্রসারী। বাঁধ ভেঙে সাগরের লোনাপানি প্রবেশ করায় সেখানকার বিস্তীর্ণ জমিতে ফসল আবাদ করা সম্ভব হয় না। আবার এই অঞ্চলের অন্যতম অর্থকরী চিংড়ি চাষও ক্ষতিগ্রস্ত হয় এর কারণে। জলোচ্ছ্বাস ও জোয়ারের পানিতে ঘের তলিয়ে গেলে লাখ লাখ টাকার লোকসান হয় চিংড়িচাষিদের।

উপকূলীয় জনজীবন ও অর্থনীতির স্বার্থ রক্ষায় দীর্ঘমেয়াদি ও টেকসই পরিকল্পনা এখন সময়ের দাবি হয়ে দাঁড়িয়েছে। সরকারও এই প্রয়োজনীয়তা অনুধাবন করে শত বছরের মহাপরিকল্পনা ডেল্টা প্ল্যান বা বদ্বীপ পরিকল্পনা ২১০০-তে উপকূলীয় অঞ্চলকে অন্যতম হটস্পট হিসেবে চিহ্নিত করেছে এবং সেখানকার বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও পানি ব্যবস্থাপনাকে অগ্রাধিকারমূলক বিষয়ের তালিকায় রেখেছে।

কৌশলগত গুরুত্ব

বঙ্গোপসাগর দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ায় অবস্থিত। আর এই অঞ্চলে রয়েছে দুটি বিশাল অর্থনৈতিক জোট সার্ক ও আসিয়ান। স্বাভাবিকভাবেই এই দুই জোটের কৌশলগত পরিকল্পনার গুরুত্বপূর্ণ একটা অংশ জুড়ে রয়েছে বঙ্গোপসাগর। চীনের দক্ষিণাঞ্চলীয় এবং ভারত ও বাংলাদেশের সমুদ্রবন্দরগুলোর ওপর এই সাগরের প্রভাব অপরিসীম। কলকাতা, চেন্নাই, বিশাখাপত্তম, তুতিকোরিন, চট্টগ্রাম, মোংলা প্রভৃতি বন্দর এই সাগরের মাধ্যমে যুক্ত হয়েছে। আঞ্চলিক নিরাপত্তা ও ভূরাজনীতিরও একটা গুরুত্বপূর্ণ অংশজুড়ে রয়েছে বঙ্গোপসাগর।

চীন সম্প্রতি শ্রীলংকা, মিয়ানমার ও বাংলাদেশের সঙ্গে সম্পর্ক স্থাপনের মাধ্যমে এই অঞ্চলে প্রভাব বিস্তারের চেষ্টা চালাচ্ছে। যুক্তরাষ্ট্রও বাংলাদেশ, মালয়েশিয়া, সিঙ্গাপুর, থাইল্যান্ড ও ভারতের সঙ্গে সম্পর্কোন্নয়নের চেষ্টা চালাচ্ছে।

বঙ্গোপসাগরের সুবিধাভোগী উপকূলবর্তী দেশগুলোর মধ্যে রয়েছে বাংলাদেশ, ভারতের পশ্চিমবঙ্গ, ওডিশা (উড়িষ্যা), অন্ধ্র প্রদেশ ও তামিলনাড়ু রাজ্য, মিয়ানমার, ইন্দোনেশিয়া, শ্রীলংকা ও থাইল্যান্ড। আর স্থলবেষ্টিত দেশ ও অঞ্চলগুলোর মধ্যে রয়েছে ভুটান, নেপাল ও ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চল।

বঙ্গোপসাগরের উপকূলবর্তী দেশগুলোর সম্মিলিত জিডিপি প্রায় সাড়ে ৭ লাখ কোটি ডলার। আর সুবিধাভোগী দেশগুলো জিডিপিতে যোগ করেছে ৮১ হাজার কোটি ডলারের বেশি। এই অঞ্চলের সার্কভুক্ত দেশগুলোর আন্তঃবাণিজ্য তাদের মোট আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের তুলনায় নগণ্য হলেও (মাত্র ৫ শতাংশ) আসিয়ানভুক্ত দেশগুলোর বাণিজ্য সেই তুলনায় অনেক ভালো অবস্থায় রয়েছে (২৫ শতাংশ)।

বাংলাদেশের বাণিজ্য ও বঙ্গোপসাগর

সাম্প্রতিক বছরগুলোয় বঙ্গোপসাগরের ভূরাজনৈতিক গুরুত্ব বহুগুণে বৃদ্ধি পেয়েছে। বঙ্গোপসাগর ভারত মহাসাগরীয় অঞ্চলের একটি প্রধান অংশ। পাশাপাশি এটি ভারত মহাসাগর ও প্রশান্ত মহাসাগরের সংযোগকারী হওয়ায় আঞ্চলিক ও কৌশলগতভাবে এর গুরুত্ব অনেক। মালদ্বীপ, শ্রীলংকা, ভারত, বাংলাদেশ, মিয়ানমার, থাইল্যান্ড, মালয়েশিয়া, সিঙ্গাপুর, ইন্দোনেশিয়া এমনকি স্থলবেষ্টিত ভুটান ও নেপালও বাণিজ্যিকভাবে এই জলরাশির সুবিধাভোগী। বঙ্গোপসাগর শুধু একটি সাগর নয়; বরং এটি বাণিজ্যিক, অর্থনৈতিক ও করপোরেট স্বার্থের প্রাণভোমরাস্বরূপ।

১৯৭০ সালে ভোলা সাইক্লোন নামে পরিচিত ইতিহাসের সবচেয়ে ভয়াবহ ঘূর্ণিঝড়ে বিধ্বস্ত উপকূলীয় ঘরবাড়ি। প্রলয়ঙ্করী সেই ঝড়ে তিন থেকে পাঁচ লাখ মানুষ প্রাণ হারিয়েছিল

সমুদ্রসীমা বিরোধ নিষ্পত্তির পর থেকে
বাংলাদেশ বঙ্গোপসাগর থেকে বছরে
৯৬০ কোটি ডলারের সম্পদ আহরণ করছে

সামুদ্রিক সম্পদের মধ্যে কেবল
মাছ রপ্তানি থেকেই ১০-১২ হাজার
কোটি টাকা আয় করা সম্ভব

বঙ্গোপসাগরে এমনই ছোটবড় ৫০-৬০ হাজার ছোট নৌকা ও ট্রলারে করে মাছ ধরেন জেলেরা। বড় আকারের মাছ ধরার জাহাজ ব্যবহার করতে পারলে উৎপাদনশীলতা নিশ্চিতভাবেই বেড়ে যাবে। এজন্য এই খাতে আরও বিনিয়োগের প্রয়োজন রয়েছে

আগেই বলা হয়েছে, প্রাচীন গাঙ্গেয় বদ্বীপের বৈদেশিক বাণিজ্য প্রায় পুরোপুরি নির্ভর করত বঙ্গোপসাগরের ওপর। এখনো সেই নির্ভরতা এতটুকু কমেনি। দেশের মোট বৈদেশিক বাণিজ্যের ৮০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। বছরখানেক আগে দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম বন্দর ট্রান্সশিপমেন্ট ও ট্রানজিটের যুগে প্রবেশ করায় নেপাল, ভারত ও ভুটানে পণ্য পরিবহনে বাংলাদেশের ভৌগোলিক অবস্থানগত গুরুত্ব বেড়েছে। আর বঙ্গোপসাগর ছাড়া এই সম্ভাবনা কাজে লাগানো সম্ভব নয়।

সমুদ্র বাণিজ্যের এই ক্রমবর্ধমান গুরুত্ব দেশের সরকার বেশ ভালোভাবেই অনুধাবন করতে পারছে। এ কারণেই চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের পাশাপাশি নির্মাণ করা হয়েছে দেশের তৃতীয় সমুদ্রবন্দর পায়রা। এছাড়া কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে নির্মাণ করা হচ্ছে দেশের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দর।

সম্ভাবনাময় সমুদ্র অর্থনীতি ও বাংলাদেশ প্রেক্ষাপট

ব্লু-ইকোনমি বা সমুদ্র অর্থনীতি থেকে বিপুল আয়ের অপার সম্ভাবনা রয়েছে বাংলাদেশের। এ কথা ঠিক যে, এখন পর্যন্ত এই সম্ভাবনার পুরোটা কাজে লাগানো সম্ভব হয়নি। তবে সমুদ্রসম্পদের সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার কীভাবে করা যায়, সেই বিষয়ে কর্মপরিকল্পনা সাজানো হচ্ছে। সমুদ্র অর্থনীতির উন্নয়নে ২০১৭ সালে যাত্রা হয় বাংলাদেশ ওশানোগ্রাফিক রিসার্চ ইনস্টিটিউটের। তার আগে ২০১৫ সালে এ-সংক্রান্ত একটি আইন পাস হয়।

মিয়ানমার ও ভারতের সঙ্গে সমুদ্রসীমা বিরোধ নিষ্পত্তির পর থেকে বাংলাদেশ বঙ্গোপসাগর থেকে বছরে ৯৬০ কোটি ডলারের সম্পদ আহরণ করছে। যদিও সম্ভাবনা রয়েছে আরও বেশি সুফল ভোগের। কোনো কোনো পরিসংখ্যানে বছরে আড়াই লাখ কোটি ডলারের সম্পদ আহরণ সম্ভব বলে উল্লেখ করা হয়েছে।

কিছু সীমাবদ্ধতার কারণে এই ঘাটতিটা থেকে যাচ্ছে। এর মধ্যে বড় একটি সীমাবদ্ধতা হলো সমুদ্র খাতে সীমিত বিনিয়োগ। বিশেষজ্ঞরা বলছেন, কীভাবে আরও বেশি বিনিয়োগ আসবে, সেই উদ্যোগ সরকারকেই নিতে হবে। এ বিষয়ে আরও বেশি অনুকূল নীতিকাঠামো প্রণয়ন করা দরকার। বিশেষ করে কোভিড-১৯ পরিস্থিতিতে বিষয়টি খুবই গুরুত্বপূর্ণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। মহামারির কারণে মন্দার মুখে পড়া অর্থনীতিকে চাঙ্গা করতে সামুদ্রিক সম্পদ আহরণের প্রতি জোর দেওয়ার পরামর্শ দিয়েছেন বিশেষজ্ঞরা।

বিশ্বব্যাংকের তথ্য অনুযায়ী, বিশ্বের ধনী দেশগুলোর ৯০ শতাংশই ২০২২ সাল নাগাদ মহামারি-পূর্ব অর্থনৈতিক অবস্থায় ফিরে যাবে। তবে উন্নয়নশীল দেশগুলোর উত্তরণের গতি অনেক ধীর। ফলে মহামারি-পরবর্তী বিশ্বে ধনী ও উন্নয়নশীল দেশগুলোর মধ্যে বৈষম্য অনেক বেড়ে যাবে। এমন পরিস্থিতিতে বাংলাদেশের মতো দেশগুলোর জন্য সমুদ্রসম্পদ আহরণের পরিমাণ বৃদ্ধি করাটা মহামারির ক্ষতি কাটিয়ে ওঠায় সহায়ক ভূমিকা রাখবে বলে মনে করছেন বিশেষজ্ঞরা। তারা বলছেন, তৈরি পোশাক রপ্তানির মাধ্যমে বছরে ৪০ হাজার কোটি টাকার মতো আয় হয় বাংলাদেশের। আর সামুদ্রিক সম্পদের মধ্যে কেবল মাছ রপ্তানি থেকেই ১০-১২ হাজার কোটি টাকা আয় করা সম্ভব। অন্যান্য সম্পদ এর সঙ্গে যোগ হলে সম্ভাবনা বেড়ে যাবে।

বঙ্গোপসাগর জৈববৈচিত্র্যেপূর্ণ একটি বিশাল জলাধার। প্রবাল, মৎস্য প্রজনন অঞ্চল ও ম্যানগ্রোভ বনাঞ্চল এই বৈচিত্র্য আরও বাড়িয়ে দিয়েছে। বঙ্গোপসাগর বিশ্বের ৬৪টি বৃহৎ সামুদ্রিক বাস্তুসংস্থানের অন্যতম। বঙ্গোপসাগর বিভিন্ন প্রজাতির কচ্ছপ, তিমি, ডলফিন, ব্যারাকুডা, স্কিপজ্যাক টুনা, ইয়েলোফিন টুনা, ইত্যাদির আবাসস্থল। বাংলাদেশের লোনাপানির মৎস্যসম্পদের চাহিদা রয়েছে পুরো বিশ্বেই। বিশেষ করে এদেশের চিংড়ির কদর সর্বত্র। বাংলাদেশে মোট ৫৬টি প্রজাতির চিংড়ি শনাক্ত করা হয়েছে। এর মধ্যে ৩৭টিই লোনাপানির। এছাড়া ১২টি কম লবণাক্ত পানি ও সাতটি প্রজাতি স্বাদুপানির বাসিন্দা।

বিশ্বের অর্থনৈতিকভাবে অগ্রসর দেশগুলো আগেই সমুদ্র শিল্পের উন্নয়নে নজর দিয়েছে, যার ফল তারা এরই মধ্যে পেতে শুরু করেছে। বর্তমান সময়ে অস্ট্রেলিয়ার জিডিপিতে (মোট দেশজ উৎপাদন) সমুদ্র অর্থনীতির অবদান সাড়ে ৪ হাজার কোটি ডলার বা ৩ শতাংশের বেশি। দেশটি এরই মধ্যে ২০১৫-২৫ মেয়াদের জন্য ব্লু-ওইকোনমির দশক পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। সেই পরিকল্পনা অনুযায়ী ২০২৫ সাল নাগাদ অস্ট্রেলিয়ার অর্থনীতিতে সমুদ্র অর্থনীতির অবদান ১০ হাজার কোটি ডলার ছাড়িয়ে যাবে বলে আশা করা হচ্ছে।

সমুদ্র শিল্পে জোর দিয়েছে আধুনিক বিশ্বে অর্থনৈতিক উন্নয়নে চমক দেখানো চীনও। দেশটির অর্থনীতিতে সমুদ্র শিল্পের অবদান ১ লাখ ২০ হাজার কোটি ডলার, যা জিডিপির প্রায় ১০ শতাংশ। গত পাঁচ বছরে এ শিল্পে উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি অর্জন করেছে তারা। নিশ্চিতভাবেই সামনের বছরগুলোয় এই গতি আরও বাড়বে। ধারণা করা হচ্ছে, ২০৩৫ সাল নাগাদ জিডিপিতে সমুদ্র খাতের অবদান ১৫ শতাংশে উন্নীত হবে।

বিশ্বের শীর্ষ অর্থনীতি যুক্তরাষ্ট্রে ২০১৩ সালে ব্লু-ইকোনমির অবদান ছিল ৩৫ হাজার ৯০০ কোটি ডলার, যা জিডিপির ২ শতাংশ। দেশটির জাতীয় অর্থনীতিতে সমুদ্র শিল্পের এই হিস্যা দিন দিন বাড়ছে। এছাড়া ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) অর্থনীতিতে বার্ষিক জিভিএ (গ্রস ভ্যালু অ্যাডেড) হিসেবে ৫০ হাজার কোটি ইউরো যোগ করছে এই শিল্প।

বঙ্গোপসাগর বিশ্বের ৬৪টি বৃহৎ সামুদ্রিক বাস্তুসংস্থানের অন্যতম। বিভিন্ন প্রজাতির তিমি, ডলফিন, টুনা ইত্যাদির আবাসস্থল এই বিশাল জলরাশি

বাংলাদেশের জন্য সমুদ্র অর্থনীতির সম্ভাবনাময় বিভিন্ন খাত রয়েছে। এগুলো হলো মৎস্য আহরণ, জাহাজ চলাচল ও জাহাজ ব্যবস্থাপনা, বন্দর ও সামুদ্রিক অর্থনৈতিক ক্ষেত্রে সহায়ক পরিষেবা, সামুদ্রিক জৈবপ্রযুক্তি, খনিজ পদার্থ, সামুদ্রিক নবায়নযোগ্য শক্তি, সামুদ্রিক পণ্য, সামুদ্রিক পর্যটন ও অবকাশ, সামুদ্রিক স্থাপনা নির্মাণ, সামুদ্রিক বাণিজ্য, সামুদ্রিক তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি এবং শিক্ষা ও গবেষণা। এসব খাতের টেকসই উন্নয়নে সরকারকে উদ্যোগী তো হতে হবেই, পাশাপাশি সব স্টেকহোল্ডারকেই সহযোগিতামূলক মনোভাব নিয়ে এগিয়ে আসতে হবে।

প্রত্যাশা বাড়িয়েছে সমুদ্র বিজয়

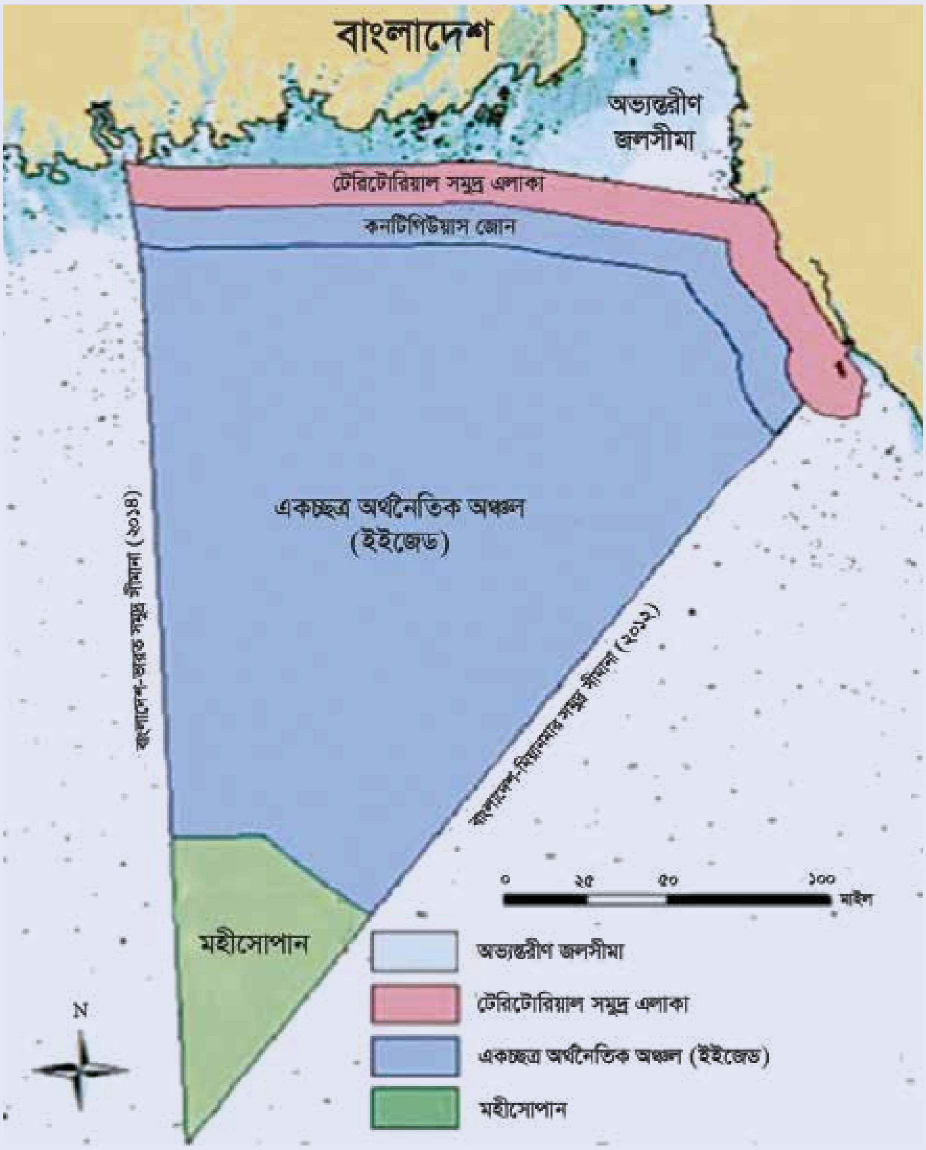
আন্তর্জাতিক আদালতে রায়ের মাধ্যমে ২০১২ সালে মিয়ানমার ও ২০১৪ সালে ভারতের সঙ্গে বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা চিহ্নিত হওয়ার ফলে ১ লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গকিলোমিটারের বেশি টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকা, ২০০ নটিক্যাল মাইল একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল (ইইজেড) এবং চট্টগ্রাম উপকূল থেকে ৩৫৪ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত মহীসোপানের তলদেশে অবস্থিত সব ধরনের প্রাণিজ ও অপ্রাণিজ সম্পদের ওপর বাংলাদেশের সার্বভৌম অধিকার প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। বঙ্গোপসাগরে মিয়ানমারের সঙ্গে বিরোধপূর্ণ ১৭টি ব্লকের মধ্যে ১২টির আইনগত অধিকার পেয়েছে বাংলাদেশ। অন্যদিকে ভারতের কাছ থেকে দাবিকৃত ১০টি ব্লকের সবগুলোই পাওয়া গেছে। সমুদ্রসীমা নির্ধারণের ফলে এই ব্লকগুলোয় গ্যাস অনুসন্ধানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

দুই বছরের ব্যবধানে আন্তর্জাতিক ট্রাইব্যুনাল প্রদত্ত এ রায় দুটিকে বাংলাদেশের জন্য 'সমুদ্র বিজয়' হিসেবে অভিহিত করা হচ্ছে। এই রায়ে বাংলাদেশের স্থলভাগের বাইরে জলসীমাতেও আরেক বাংলাদেশের অভ্যুদয় ঘটেছে। আর এই বিজয় সুনীল অর্থনীতিতে আরও এগিয়ে যাওয়ার ক্ষেত্র তৈরি করেছে।

বাংলাদেশের বার্ষিক বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশ বিশ্বের বিভিন্ন দেশ থেকে আসা আড়াই হাজারের মতো বাণিজ্যিক জাহাজের সাহায্যে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের মাধ্যমে সম্পন্ন হচ্ছে। বিদেশী জাহাজগুলোকে প্রায় ৬০০ কোটি ডলার ভাড়া পরিশোধ করতে হচ্ছে। সমুদ্রগামী দেশীয় বাণিজ্যিক জাহাজের সংখ্যা বৃদ্ধির মাধ্যমে এ ব্যয় কমানো সম্ভব।

বাংলাদেশের মিঠাপানিতে যেখানে ২৫০ প্রজাতির মাছ পাওয়া যায়, সেখানে বঙ্গোপসাগরে রয়েছে প্রায় ৪৭৫ প্রজাতির মাছ। এর মধ্যে ৩৬ প্রজাতির চিংড়ি রয়েছে। সামুদ্রিক মৎস্য আহরণের ওপর প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে নির্ভর করছে উপকূলীয় প্রায় ৩০ লাখ মানুষের জীবিকা। জেলেরা বঙ্গোপসাগরে ৫০ থেকে ৬০ হাজার ছোট নৌকা ও ট্রলার ব্যবহার করে মাছ ধরছেন। এ খাতে আরও বিনিয়োগের প্রয়োজন রয়েছে। বড় আকারের মাছ ধরার জাহাজ ব্যবহার করতে পারলে উৎপাদনশীলতা নিশ্চিতভাবেই বেড়ে যাবে।

বঙ্গোপসাগরের তীরবর্তী অঞ্চল থেকে প্রচুর লবণ উৎপাদন সম্ভব। বঙ্গোপসাগরে রয়েছে প্রচুর পরিমাণে গ্যাস হাইড্রেট, যা থেকে মিথেন গ্যাস উৎপাদন করা যায় । আরও রয়েছে পলিমেটালিক ম্যাঙ্গানিজ নডিউলস, যা থেকে কপার, ম্যাগনেশিয়াম, নিকেল, কোবাল্টসহ মূল্যবান ধাতু আহরণ করা যেতে পারে। এই গ্যাস হাইড্রেট, পলিমেটালিক ম্যাঙ্গানিজ নডিউলস ছাড়াও পলিমেটালিক সালফায়েড ও কোবাল্টসমৃদ্ধ ফেরোম্যাঙ্গানিজ ক্রাস্ট বাংলাদেশের ইইজেড ও মহীসোপানে পাওয়ার সম্ভাবনা আছে কিনা, তা যাচাই-বাছাইয়ের লক্ষ্যে উপযুক্ত পদক্ষেপ গ্রহণের সময় এসেছে। দেশের সমুদ্রসৈকতে জিরকন, ইলমেনাইট, ম্যাগনেটাইট, রুটাইলসহ বিভিন্ন মূল্যবান খনিজ সম্পদ পাওয়া গেছে। এসব খনিজ সম্পদের উত্তোলন ও ব্যবহার প্রয়োজন।



আন্তর্জাতিক আদালতের রায়ে মিয়ানমার ও ভারতের সঙ্গে বিরোধ নিষ্পত্তির পর বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা

উপসংহার

আন্তর্জাতিক আদালতের রায়ে সমুদ্রসীমায় নিরঙ্কুশ ও সার্বভৌম অধিকার তো মিলেছে। কিন্তু কেবল এই অর্জনে সন্তুষ্ট হয়ে বসে থাকলে চলবে না। এই অধিকার প্রাপ্তির সঙ্গে কিছু দায়বদ্ধতাও চলে আসে। বাংলাদেশকে এখন সামুদ্রিক মানচিত্র প্রণয়নের পাশাপাশি সমুদ্র জরিপ, মৎস্য ও খনিজ সম্পদ আহরণ, পর্যটন এবং নৌ-চলাচল ও সমুদ্র এলাকার নিরাপত্তার বিষয়টিকে গুরুত্ব দিয়ে কাজ শুরু করার পরিকল্পনা গ্রহণ করতে হবে। সামুদ্রিক সম্পদ আহরণ ও সংরক্ষণে অগ্রাধিকার দিয়ে 'ব্লু-ইকোনমি' বা সমুদ্র অর্থনীতিকে পরিপূরক মডেল হিসেবে নিয়ে অগ্রসর হতে হবে। এর মাধ্যমে দারিদ্র্য দূরীকরণসহ দেশে দীর্ঘমেয়াদি অর্থনৈতিক উন্নয়ন সম্ভব হবে।

শুধু স্থলভাগ নয়, বরং এর সঙ্গে সমুদ্রসম্পদের অধিকতর ব্যবহারকে একুশ শতকে অর্থনৈতিক উন্নয়নের বড় হাতিয়ার হিসেবে দেখা হচ্ছে। সমুদ্র ও সামুদ্রিক সম্পদের সদ্ব্যবহার বাংলাদেশের উন্নয়নেও যুগান্তকারী ভূমিকা রাখতে সক্ষম। এ বিষয়ে এখনই সময়োপযোগী পদক্ষেপ নিতে হবে। তা না হলে সমুদ্র বিজয়ের প্রকৃত সুফল থেকে বঞ্চিত হতে পারে বাংলাদেশ।

শরিফুল আলম শিমুল
প্রদায়ক, বন্দরবার্তা

সমুদ্র পরিবহনে অতিজোয়ার
সুপার সাইকেলের ভাবনা ও বাস্তবতা

২০০৭-০৮ সালে ড্রাই বাল্ক পরিবহনে রেকর্ড হয়েছিল, বিশ্ব দেখেছিল সুপার সাইকেল। এক যুগের বেশি সময় পর বাল্ক রেট ও কনটেইনার ফ্রেইট রেটের ঊর্ধ্বগতির কারণে আবার আলোচনায় এসেছে সুপার সাইকেল। কিন্তু একটি সুপার সাইকেলের জন্য পূরণ হতে হবে অত্যাবশকীয় কিছু শর্ত। কী বলছে এবারের বাস্তবতা?

বন্দরবার্তা ডেস্ক

সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনারের চাহিদা আগে থেকেই ঊর্ধ্বমুখী ছিল। বৈশ্বিক বাণিজ্যে মোট পণ্যের বড় একটা অংশ পরিবহন হয় সমুদ্রপথে, তার সিংহভাগ আবার পরিবহন হয় কনটেইনারে। বিশেষ করে নন-বাল্ক কার্গোর প্রায় ৯০ শতাংশ পরিবহন হয় কনটেইনারবাহী জাহাজে। সেই কনটেইনার পরিবহনে ভরা জোয়ার চলছে এখন। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনার চাহিদায় এমন লাগামছাড়া ঊর্ধ্বগতি এর আগে কখনো দেখা যায়নি। এই চাহিদা এতটাই বেড়েছে যে, দেশে দেশে কনটেইনারের ঘাটতি দেখা দিয়েছে। কনটেইনারের বুকিং পেতে সরবরাহকারীদের দীর্ঘ সময় অপেক্ষা করতে হচ্ছে।

এই বাড়তি চাহিদার কারণে কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া বেড়ে গেছে বহুগুণ। আবার ভোক্তাচাহিদা বেড়ে যাওয়ায় পণ্য পরিবহনও হচ্ছে আগের তুলনায় অনেক বেশি। তাহলে কি একে কনটেইনার পরিবহন খাতের সুপার সাইকেল বা চরম শিখর বলা যাবে? এর সঙ্গে আরেকটি প্রশ্নও চলে আসে– বাল্ক, কনটেইনার বা ট্যাংকার মিলিয়ে সমুদ্র পরিবহন খাতে এমন ভরা জোয়ার কি এবারই প্রথম?

উত্তর হলো, না। শিপিংয়ের ইতিহাসে এই উলম্ব উত্থান এবারই প্রথম নয়। যারা সমুদ্র পরিবহন খাতের দীর্ঘমেয়াদি খতিয়ান রাখেন, তারা নিশ্চয়ই ২০০৭-০৮ সালের ড্রাই বাল্কের সুপার সাইকেলের কথা ভুলে যাননি।

কী এই সুপার সাইকেল?

জাতিসংঘ সুপার সাইকেলের একটি সংজ্ঞা দিয়েছে এভাবে–চাহিদা বৃদ্ধির কারণে যখন বেশিরভাগ পণ্যের ভিত্তিমূল্যে দীর্ঘমেয়াদি ঊর্ধ্বমুখী প্রবণতা দেখা যায়, তখন তাকে সুপার সাইকেল বলা চলে। আর শিপিং খাতে সুপার সাইকেলের ক্ষেত্রে পণ্যের দামের পাশাপাশি জাহাজ ভাড়া ও সরবরাহের পরিমাণেও স্বাভাবিকের চেয়ে অনেক বেশি চাঙ্গাভাব থাকতে হবে। ২০০৭-০৮ সালে সেটাই হয়েছিল। সে সময় কমোডিটির মূল্য, সরবরাহ, ড্রাই বাল্কের পরিবহন ভাড়া, জাহাজ কোম্পানিগুলোর আয়–সবকিছুই আকাশছোঁয়া ছিল।

সেই জোয়ার আবার দেখা যাচ্ছে এখন। পার্থক্য একটাই, সেবার রেকর্ড ভাঙা ঊর্ধ্বগতি ছিল ড্রাই বাল্ক পরিবহনে। আর এবার কনটেইনার পরিবহনে; সঙ্গে ড্রাই বাল্কেও চাঙ্গাভাব দেখা যাচ্ছে বেশ। তাহলে আরেকবার সুপার সাইকেল দেখতে যাচ্ছি আমরা? আর যদি হয়, তাহলে দুটির মধ্যে কোনটির তীব্রতা বেশি?

২০০৭-০৮ সালের সুপার সাইকেল আবার ফিরে আসবে কিনা, সে বিষয়ে চূড়ান্ত উপসংহারে পৌঁছানোর সময় এখনো আসেনি। তবে বিশ্লেষকদের অনেকে এরই মধ্যে বলে দিয়েছেন, তেমনটি হওয়ার সম্ভাবনা নেই। যা-ই হোক, সুপার সাইকেলের বিষয়টি নিশ্চিত হতে গেলে আরও কিছুদিন অপেক্ষা করতে হবে। তবে এই দুই সময়ে বাজারধারার তুলনামূলক চিত্র এখনই টানা যায়। এতে ভবিষ্যৎ সম্পর্কে অনুমান করাটা সহজ হবে।

ড্রাই বাল্কে সুপার সাইকেল ফিরে আসছে না

চলতি বছর এরই মধ্যে ড্রাই বাল্ক রেট গত এক দশকের মধ্যে সর্বোচ্চ অবস্থানে পৌঁছেছে। বাল্টিক এক্সচেঞ্জের প্রধান ড্রাই বাল্ক সি ফ্রেইট ইনডেক্স অন্তত এক যুগের বেশি সময়ের মধ্যে সর্বোচ্চ পয়েন্টে উন্নীত হয়েছে। গত ২৬ সেপ্টেম্বর এই সূচকের অবস্থান ছিল ৪ হাজার ৯৬২ পয়েন্টে, যা ২০০৮ সালের সেপ্টেম্বরের পর সর্বোচ্চ। প্রতি সপ্তাহেই ড্রাই বাল্ক পরিবহনে ভাড়া বাড়ছে। এই ট্রেন্ড দেখে অনেকেই আশাবাদী হয়ে উঠেছেন, তাহলে হয়তো ড্রাই বাল্ক পরিবহনে আবার ২০০৭-০৮ ফিরে আসছে। এ নিয়ে চায়ের কাপে ঝড় কম বইছে না।

তবে বাস্তবতা হলো, এবার ড্রাই বাল্কে সুপার সাইকেল দেখতে পাওয়ার সম্ভাবনা খুবই ক্ষীণ। অথচ চলতি বছরের প্রথমার্ধে ফ্রেইট রেটের পাশাপাশি বিশ্বজুড়ে কমোডিটির দামও কয়েক বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ পর্যায়ে উন্নীত হয়েছে। তাহলে সুপার সাইকেল আসতে বাধা কোথায়?

এখানে একটা সূক্ষ্ম বিষয় রয়েছে। একটা বিষয় মাথায় রাখতে হবে যে, পণ্যের দাম বৃদ্ধি অথবা পরিবহনে ভাড়া বেড়ে যাওয়ার অর্থ শিপিংয়ে সুপার সাইকেল নয়। ড্রাই বাল্ক বা কনটেইনার-উভয় ক্ষেত্রেই এ কথা প্রযোজ্য। অর্থাৎ ড্রাই বাল্কে সুপার সাইকেল এসেছে কিনা, কেবল কমোডিটির দাম ও বাল্ক রেটের ওপর ভিত্তি করে তা বিচার করলে চলবে না। এর সঙ্গে কী পরিমাণ পণ্য পরিবহন হচ্ছে, সে বিষয়টিও বিবেচনায় নিতে হবে। পরিমাণের হিসাব ব্যতিরেকে সুপার সাইকেল নির্ধারণ করা সম্ভব নয়।

বিশ্লেষকরা বলছেন, চলতি বছরের প্রথম ছয় মাসে কমোডিটির দাম ও জাহাজভাড়ার পাশাপাশি ড্রাই বাল্ক পরিবহনের পরিমাণও বেড়েছে। তবে তা এমন পর্যায়ে যায়নি যে, একে সুপার সাইকেল বলা যাবে।

আবার সুপার সাইকেল তখনই দেখা যায়, যখন পণ্যের চাহিদা ও সরবরাহ লাগামহীনভাবে বেড়ে যায়। চলতি বছরের প্রথম ছয় মাসে আকরিক লোহা পরিবহন আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৪ দশমিক ২ শতাংশ বেড়ে ৭৭ কোটি ১০ লাখ টনে উন্নীত হয়েছে। যেকোনো বছরের প্রথমার্ধের হিসাবে পণ্যটি পরিবহনে এটাই সর্বোচ্চ প্রবৃদ্ধি। এর আগের রেকর্ড ছিল ২০১৮ সালে, শূন্য দশমিক ৩ শতাংশ। তবে এর অর্থ এই নয় যে, সরবরাহ লাগামছাড়াভাবে বেড়েছে। বরং আপাতদৃষ্টে মনে হচ্ছে, উচ্চমূল্য আকরিক লোহার চাহিদার রাশ টেনে ধরেছে। ফলে সরবরাহ যে উচ্চতায় উঠে যাওয়ার কথা ছিল, সেই পর্যায়ে যেতে পারছে না।

২০০৭-০৮ সালে আকরিক লোহার চাহিদা ঠিকই লাগামহীন ছিল। এই দুই বছরে চীনের আকরিক লোহা আমদানি যথাক্রমে ১৮ ও ১৬ শতাংশ বেড়েছিল।

একইভাবে বছরের প্রথম ছয় মাসে কয়লা পরিবহন ৩ দশমিক ৬ শতাংশ বাড়লেও তা ২০১৯ সালের একই সময়ের তুলনায় কম রয়েছে। সুতরাং দেখা যাচ্ছে, ফ্রেইট রেট কিংবা পণ্যের দাম বাড়লেও সরবরাহের পরিমাণ এখনো চূড়ায় পৌঁছাতে পারেনি। আর সুপার সাইকেল ঘোষণা দিতে গেলে পরিমাণ বৃদ্ধির বিষয়টি অপরিহার্য।

এবার আসা যাক ড্রাই বাল্ক পরিবহনের ব্যয় প্রসঙ্গে। বাল্টিক ড্রাই ইনডেক্স ১৩ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ পয়েন্টে উঠে গেলেও তা সর্বকালের সর্বোচ্চ অবস্থান থেকে ঢের দূরে রয়েছে। ২০০৮ সালের ২০ মে এই সূচকের মান ছিল ১১ হাজার ৭৯৩ পয়েন্ট। বিশ্লেষকরা বলছেন, বাল্টিক ড্রাই ইনডেক্স আবার ১০ হাজার পয়েন্টের ঘরে চলে যাবে, সেই সম্ভাবনা নেই। ঠিক একইভাবে এই সূচক ২ হাজারের নিচে নেমে আসবে, সেই আশঙ্কাও নেই। এটি মাঝামাঝি পর্যায়ে থাকার সম্ভাবনাই বেশি।

বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিলের (বিমকো) চিফ শিপিং অ্যানালিস্ট পিটার স্যান্ডের মতে, ভোগ্যপণ্যের দাম আবার বাড়তে শুরু করেছে এবং তা ২০০৭ ও ২০০৮ সালের সময়কার কাছাকাছি পৌঁছে গেছে। এ কারণে সবাই কমোডিটি সুপার সাইকেলের কথা বলছে। তবে বাস্তবতা হলো, ড্রাই বাল্ক পরিবহনে জাহাজভাড়া যতই গত ১০ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ অবস্থানে থাকুক না কেন, ২০০৭-০৮ সালের দিকে শিপিং কোম্পানিগুলোর যে আয় ছিল, তার চেয়ে ঢের পিছিয়ে রয়েছে। আর তা সেই পর্যায়ে যাবে, সে সম্ভাবনাও ক্ষীণ।

চলতি বছরের প্রথম সাত মাসে সব ধরনের ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ার দিনপ্রতি গড়ে ২০ হাজার ডলারের বেশি আয় করেছে। এর মধ্যে কেপসাইজ ক্যারিয়ারগুলোর প্রতিদিনের গড় ভাড়া ছিল ২৪ হাজার ৯৭০ ডলার। তবে তা ২০০৮ সালের ধারেকাছেও যেতে পারেনি। সে বছরের প্রথম সাত মাসে কেপসাইজ ক্যারিয়ারের গড় ভাড়া ছিল ১ লাখ ৪৭ হাজার ৪৭৫ ডলার। অন্যান্য সাইজের ক্যারিয়ারের ক্ষেত্রেও গড় আয় ২০০৮ সালের তুলনায় বেশ কম রয়েছে এখন।

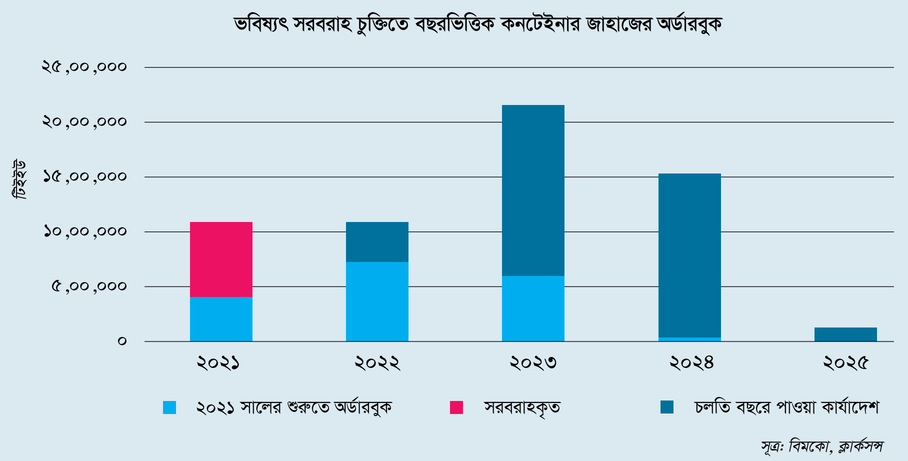
সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে ড্রাই বাল্ক, কনটেইনার অথবা ট্যাংকারের ভাড়া একটি অভিন্ন নিয়ম মেনে চলে। তা হলো, এই ভাড়া চরম মাত্রায় স্থিতিস্থাপক। অর্থাৎ পরিস্থিতি অনুযায়ী তা একেবারে পড়ে যেতে পারে, আবার সময় বুঝে চড়েও যেতে পারে। এখানে নির্দিষ্ট কোনো ভাড়ার বালাই নেই। যদি চাহিদার তুলনায় জাহাজের সংখ্যা কম থাকে, তখন সরবরাহকারীদের প্রফিট মার্জিন যতক্ষণ না একেবারে শূন্যের কোটায় নেমে আসছে, ততক্ষণ পর্যন্ত ভাড়া বাড়তেই থাকে। এ যেন গ্রিক প্রবাদেরই বাস্তব প্রতিফলন-'৯৮টি জাহাজ ও ১০১টি কার্গো, ভাড়া আকাশছোঁয়া। ৯৮টি কার্গো ও ১০১টি জাহাজ ভাড়া তলানিতে।'

আজকের ড্রাই বাল্কের বাজার আর চলতি সহস্রাব্দের প্রথম দশকের বাজারের ধরন এক নয়। সেই সময়ে বিশ্বের উদীয়মান এক বাজার ছিল চীন। আর তাদের কমোডিটি আমদানির পরিমাণও ছিল অভূতপূর্বভাবে বেশি। সুতরাং এখনকার চাহিদা বৃদ্ধিকে কোনোভাবেই সেই সময়ের সঙ্গে মেলানো সম্ভব নয়।

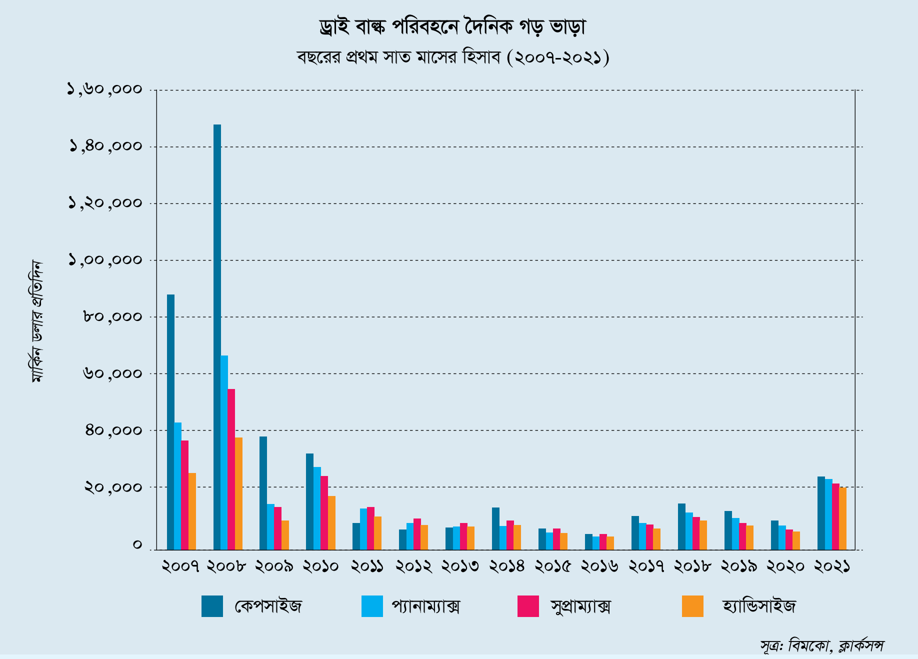
কনটেইনারে চাঙ্গাভাব, তবে...

পণ্য পরিবহনের ভাড়া কেবল চাহিদার ওপর নির্ভর করে না। এর সঙ্গে জোগানের বিষয়টিও চলে আসে। বর্তমানে কনটেইনার ভাড়ায় যে ঊর্ধ্বগতি, তা-ও কেবল চাহিদা বৃদ্ধির জন্য নয়। হ্যাঁ, যুক্তরাষ্ট্রে বর্তমানে কনটেইনারের চাহিদা আকাশছোঁয়া। কিন্তু বৈশ্বিক প্রেক্ষাপটে তা স্বাভাবিক গড়ের চেয়ে সামান্যই বেশি। কনটেইনার পরিবহনে এই অভূতপূর্ব ভাড়া বৃদ্ধির নেপথ্যে রয়েছে চাহিদার বিপরীতে কনটেইনার সরবরাহে ঘাটতি। এরই ফলশ্রুতিতে তৈরি হয়েছে কনটেইনার ও জাহাজজট। স্বাভাবিক সময়ের চেয়ে জাহাজগুলোকে একটি পোর্টকলে বেশি সময় ব্যয় করতে হচ্ছে। এই ক্ষতি পুষিয়ে নিতেই শিপিং কোম্পানিগুলো কনটেইনার পরিবহনে বাড়তি ভাড়া আদায় করছে।

সমুদ্রপথে নন-বাল্ক কার্গোর প্রায় ৯০ শতাংশ পরিবহন হয় কনটেইনারবাহী জাহাজে। নিরাপদ ও সুবিধাজনক মাধ্যম হওয়ায় বিশ্বের বড় বড় শিপিং কোম্পানিগুলো এখন ভোগ্যপণ্য পরিবহনে কনটেইনারকেই প্রাধান্য দিচ্ছে। ফলে বিশ্বজুড়ে কনটেইনারের চাহিদা ক্রমেই বাড়ছে। আর এই বাড়তি চাহিদা সামাল দিতে শিপিং কোম্পানি ও বন্দর কর্তৃপক্ষগুলো ধীরে ধীরে নিজেদের সক্ষম করে গড়ে তুলছিল। আর এমনই একসময়ে হানা দিল বৈশ্বিক মহামারি কোভিড-১৯। রাতারাতি পাল্টে গেল চিত্রপট। স্থবির হয়ে পড়ল বৈশ্বিক অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড। ধস নামল ভোক্তাচাহিদা ও শিল্পোৎপাদনে। ভেঙে পড়ল সাপ্লাই চেইন। এরপর হঠাৎই দৃশ্যপটে পরিবর্তন। গত বছরই প্রাথমিক ধাক্কা কাটিয়ে চীনের উৎপাদন তৎপরতা দেখা গেল। এছাড়া মহামারির প্রথম ঢেউ শেষে বিশ্ববাজারে, বিশেষ করে যুক্তরাষ্ট্রে ভোক্তাচাহিদায় হঠাৎ ঊর্ধ্বগতিও দৃশ্যমান হয়। বৈশ্বিক বাণিজ্যের এই দ্রুত পটপরিবর্তনের সঙ্গে ঠিক খাপ খাইয়ে নিতে পারেনি সমুদ্র পরিবহন খাত। এর সঙ্গে বিভিন্ন প্রভাবক যোগ হওয়ায় দেশে দেশে বন্দরগুলোয় দেখা দেয় কনটেইনার ও জাহাজজট। আবার চাহিদা অনুযায়ী সরবরাহ না থাকায় খালি কনটেইনারের যে স্বল্পতা দেখা দিয়েছে, তা-ও বন্দরের স্বাভাবিক কার্যক্রমকে বাধাগ্রস্ত করছে। এ দুই সংকট বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের জন্য বিশেষ মাথাব্যথার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। সাপ্লাই চেইন স্বাভাবিক রাখার স্বার্থে শিপিং কোম্পানিগুলো অতিরিক্ত কনটেইনার ও জাহাজ সংগ্রহের উদ্যোগ নিয়েছে। আর তাদের এই বিনিয়োগের প্রভাব পড়ছে কনটেইনার ভাড়ায়।



সূত্র: বিমকো, ক্লার্কসন্স



বিভিন্ন আকারের ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ারের ভাড়ার তুলনামূলক চিত্র

করোনার প্রাথমিক ধাক্কা কাটিয়ে বিশ্বের যেসব ভোক্তাবাজার পুনরায় চাঙ্গা হতে শুরু করেছে, যুক্তরাষ্ট্র তার অন্যতম। সামনে এ ব্যয় আরও বাড়বে বলে আশা করা হচ্ছে। চাহিদা বেড়ে যাওয়ায় সরবরাহ বৃদ্ধির প্রয়োজনীয়তাও দেখা দিয়েছে। এর ফলে দেশটিতে চীনা পণ্য আমদানিতে হঠাৎ করেই জোয়ার তৈরি হয়েছে।

একদিকে বাড়তি চাহিদা, অন্যদিকে কনটেইনার সংকট—এই দুয়ের প্রভাবে চীন থেকে যুক্তরাষ্ট্রে ৪০ ফুটের একেকটি কনটেইনার পরিবহন ব্যয় ২০ হাজার ডলার ছাড়িয়েছে। গত বছরের তুলনায় তা ৫০০ শতাংশ বেশি। রয়টার্সের একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, যুক্তরাষ্ট্রে কেনাকাটার মৌসুমের আগে খুচরা বিক্রেতাদের ক্রমবর্ধমান ক্রয়াদেশের কারণে এমনিতেই বৈশ্বিক সরবরাহ চেইনে চাপ সৃষ্টি হয়েছে। এখন আবার যুক্তরাষ্ট্রের কয়েকটি অঙ্গরাজ্যে সংক্রমণ বাড়ার কারণে খালাস কার্যক্রম ব্যাহত হচ্ছে। এতে কনটেইনারজট আরও প্রকট হচ্ছে। এসব কারণে কনটেইনার পরিবহন ব্যয় অত্যধিক বেড়ে গেছে।

পণ্য পরিবহন ট্র্যাকিং ফার্ম ফ্রেইটোস জানিয়েছে, বিশ্বের ব্যস্ততম পণ্য পরিবহন রুট চীন-যুক্তরাষ্ট্র। এ রুটে কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া অনেকটা বেড়েছে। বর্তমানে যুক্তরাষ্ট্রের পূর্ব উপকূলে প্রতিটি কনটেইনার পরিবহনে ব্যয় হচ্ছে ২০ হাজার ডলারের বেশি। অথচ গত ২৭ জুলাই এ হার ১১ হাজার ডলারের কম ছিল। চীন থেকে যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিম উপকূলে কনটেইনার পরিবহন ব্যয়ও ২০ হাজার ডলারের কাছাকাছি পৌঁছেছে। এছাড়া চীন-ইউরোপ রুটে এ ব্যয় প্রায় ১৪ হাজার ডলার।

কনটেইনার পরিবহনের এই ব্যয় বৃদ্ধির বোঝা গিয়ে পড়ছে সরবরাহকারী ও ক্রেতাদের ওপর। অন্যদিকে তা শিপিং কোম্পানিগুলোর জন্য আশীর্বাদ হয়েই এসেছে। পরিবহন ব্যয় বেড়ে যাওয়ায় তাদের পকেট ভারী হচ্ছে। ফরাসি শিপিং কোম্পানি সিএমএ সিজিএম কেবল চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে (জানুয়ারি-মার্চ) ২০০ কোটি ডলারের বেশি নিট মুনাফার কথা জানিয়েছে। আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় তা ৪০ গুণ বেশি। এর চেয়েও বেশি মুনাফা করেছে এপি মোলার-মায়েরস্ক। বছরের প্রথম তিন মাসে ২৭০ কোটি ডলার নিট মুনাফা অর্জন করেছে তারা, যা গত বছরের একই সময়ের চেয়ে ১৩ গুণ বেশি।

কনটেইনার সংকট, জট ও ফ্রেইট রেট বেড়ে যাওয়ার কারণে বৈশ্বিক শিপিং খাতের হালচালই পাল্টে গেছে। শিপিং কোম্পানিগুলো এখন কম লাভজনক রুট বাদ দিয়ে বেশি লাভজনক রুটে পণ্য পরিবহন করছে। কিছু কোম্পানি ট্রান্স-আটলান্টিক ও এশিয়ার মতো কম লাভজনক পথে জাহাজ কমিয়ে দিচ্ছে।

ড্রাই বাল্কের ক্ষেত্রে যে কথা বলা হয়েছিল, কনটেইনারের ক্ষেত্রেও সেই একই পূর্বাভাস দিচ্ছেন বিশ্লেষকরা। যদিও কনটেইনারের চাহিদা এরই মধ্যে রেকর্ড পর্যায়ে উন্নীত হয়েছে এবং ভাড়াও আগের সব রেকর্ড ছাড়িয়ে গেছে, তবুও এখনই সুপার সাইকেল দেখা যাবে না বলেই মনে করছেন তারা। এখানেও সেই পরিমাণের ইস্যুটি উঠে আসছে।

কনটেইনার পরিবহনের জট কাটাতে শিপিং কোম্পানিগুলো তাদের বহরে নতুন নতুন জাহাজ যোগ করার চেষ্টা চালাচ্ছে। বর্তমানে জাহাজ নির্মাতাদের রেকর্ড বুকে ৬১৯টি কনটেইনারবাহী জাহাজ রয়েছে। এর মধ্যে ৩৮১টি কেবল চলতি বছরের প্রথম আট মাসেই কার্যাদেশ দেওয়া হয়েছে। ধারণক্ষমতার বিচারে তা ৩৪ লাখ ৪০ হাজার টিইইউ। এত কম সময়ের মধ্যে এত বেশি সংখ্যক ও ধারণক্ষমতার জাহাজের কার্যাদেশ এর আগে কখনো দেখা যায়নি। এদিক থেকে কনটেইনার পরিবহনের বাজারকে বেশ চাঙ্গাই বলতে হয়। তবে এখানে একটি কিন্তু রয়েছে। মোট অর্ডার বুকের হিসাবে চলতি বছরটা এখনো পিছিয়ে রয়েছে। ২০০৮ সালের জুলাইয়ে মোট ৬৮ লাখ টিইইউ ধারণক্ষমতার কনটেইনার জাহাজ সরবরাহের অপেক্ষায় ছিল। এ বছরের আগস্ট পর্যন্ত তা ছিল ৫৩ লাখ টিইইউ। অর্থাৎ সক্ষমতা বৃদ্ধির ক্ষেত্রে ২০২১ সাল এখনো ২০০৮ সালের চেয়েও পিছিয়ে রয়েছে। এখানে একটা কথা উল্লেখ করা দরকার, ২০০৮ সালে কিন্তু কনটেইনার শিপিংয়ে সুপার সাইকেল ছিল না।

চলতি বছর এখন পর্যন্ত ভবিষ্যতে সরবরাহের চুক্তিতে কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশের চিত্রটি এমন—২০২৩ ও ২০২৪ প্রত্যেক বছরের জন্য ১৫ লাখ টিইইউ করে। আগের ও চলতি বছরের কার্যাদেশ মিলিয়ে ২০২৪ সালে মোট ২১ লাখ ৫০ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার জাহাজ সরবরাহের কথা রয়েছে। এমনটি হলে ২০২৪ সালে কনটেইনার জাহাজ সরবরাহে রেকর্ড হবে। এর আগে ২০১৫ সালে সর্বোচ্চ ১৬ লাখ ৬০ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার জাহাজ সরবরাহ করেছিল জাহাজ নির্মাতারা।

ক্রমবর্ধমান চাহিদা মেটাতে এই বাড়তি সক্ষমতা সহায়ক হবে অবশ্যই। কিন্তু শঙ্কার একটি জায়গা থেকেই যাচ্ছে। কারণ ইতিহাস বলছে, এর আগে কখনই নির্দিষ্ট সময়সূচি অনুযায়ী জাহাজ সরবরাহ করতে পারেনি নির্মাতারা। এবারও তার ব্যতিক্রম হবে না বলেই ধারণা করা হচ্ছে।

বিমকোর চিফ শিপিং অ্যানালিস্ট পিটার স্যান্ড বলেন, 'আমরা সবসময়ই দেখে এসেছি, জাহাজ সরবরাহের ক্ষেত্রে পূর্বনির্ধারিত সময়ের চেয়ে বিলম্ব হচ্ছে। এ কারণে আমরা ধারণা করছি ২০১৫ সালের সরবরাহের রেকর্ড সহসাই ভাঙছে না। শিপিং কোম্পানিগুলোও হয়তো সেটি বুঝে গেছে। এ কারণে তারা কনটেইনারবাহী জাহাজের কার্যাদেশ দিয়েই নিশ্চিত বসে থাকতে পারছে না। কিছু কোম্পানি স্বল্প ও দীর্ঘমেয়াদের জন্য এয়ার কার্গো সক্ষমতা বাড়ানোর দিকেও নজর দিয়েছে। আমার কাছে এটি একটি ইতিবাচক অগ্রগতি মনে হচ্ছে। এর মাধ্যমে প্রমাণ হয় যে, কোম্পানিগুলো যেকোনো উপায়ে রপ্তানিকারকদের পণ্য ক্রেতাদের কাছে পৌঁছে দিতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ।'

উপসংহার

২০০৭-০৮ সালের ড্রাই বাল্ক সুপার সাইকেলের মতো হোক আর না-ই হোক, ২০২১ সালটা যে কনটেইনার শিপের হতে যাচ্ছে, তা অনেকটাই পরিষ্কার। পুরো বছর শেষ হতে এখনো কয়েক মাস সময় বাকি। এরই মধ্যে রেকর্ড ফ্রেইট রেট, রেকর্ড পরিমাণ কার্গো পরিবহন এবং রেকর্ড সংখ্যক নতুন কনটেইনারের কার্যাদেশ—এসব ঘটনাপ্রবাহ তারই প্রমাণ দিচ্ছে।

২০০৭-০৮ সালের ড্রাই বাল্ক রেট ও এখনকার কনটেইনার রেটের এই ঊর্ধ্বগতির মধ্যে একটি জায়গায় মিল রয়েছে। সেটি হলো অননুমেয়তা। কোভিডকালীন সময়ে কনটেইনারের চাহিদা যে এতটা বেড়ে যাবে, তা খাতসংশ্লিষ্টদের কেউই ধারণা করতে পারেননি। ঠিক একইভাবে ২০০৭-০৮ সালের ভয়াবহ বৈশ্বিক অর্থনৈতিক মন্দার সময়েও ড্রাই বাল্ক পরিবহনে এতটা চাঙ্গাভাব থাকবে, তার পক্ষে বাজি ধরার জন্যও খুব বেশি কেউ ছিলেন না।

দীর্ঘ হতে পারে সাপ্লাই চেইনের বিপর্যয়

বর্তমানে সমুদ্র পরিবহন খাতের জন্য মাথাব্যথার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে জাহাজজট, পোর্টকলে বিলম্ব এবং সর্বোপরি সাপ্লাই চেইনে বিপর্যয়। বিশ্ববাণিজ্যের গতি স্বাভাবিক রাখার স্বার্থে এসব সমস্যা থেকে উত্তরণ খুবই জরুরি। তবে উদ্বেগের বিষয় হলো, সহসাই এই উত্তরণের সম্ভাবনা নেই। খোদ খাতসংশ্লিষ্ট ব্যক্তিরাই এমনটি মনে করছেন। শিপিং কোম্পানি ও বন্দর কর্তৃপক্ষগুলো বলছে, পণ্য পরিবহনের যে চাপ বর্তমানে রয়েছে, তা অব্যাহত থাকতে পারে। এর অর্থ হলো, চাহিদা অনুযায়ী পণ্য পরিবহন সক্ষমতার ঘাটতি এখনই শেষ হচ্ছে না।

সমুদ্রবাণিজ্যের যে দুটি রুটে বর্তমানে সবচেয়ে বেশি বিলম্ব হচ্ছে, সেগুলো হলো চীন-ইইউ ও চীন-যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিম উপকূল রুট। এর মধ্যে প্রথমটিতে শিডিউল বিপর্যয় সবচেয়ে বেশি। প্রজেক্ট ফরটি ফোরের কনটেইনার ট্র্যাকিং ডেটা বলছে, এই রুটে কিছু ক্ষেত্রে জাহাজগুলোকে ৩০ দিন পর্যন্ত অপেক্ষা করতে হচ্ছে বন্দরের কার্যক্রম শেষ করতে। চীন-যুক্তরাষ্ট্র রুটে গড়ে বিলম্ব হচ্ছে ২২ দিন। সাপ্লাই চেইন ডেটা প্লাটফর্মটির এক কর্মকর্তা বলেন, 'হলিডে মৌসুমের পর চাহিদায় বড় ধরনের কোনো ধস না নামলে শিপিং খাতে শিডিউল বিপর্যয়ের এই সমস্যার আশু কোনো সমাধান মিলবে না। আগামী কয়েক বছর এই স্থবিরতা চলতে থাকবে।'

বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় শিপিং কোম্পানি মায়েরস্ক এক পূর্বাভাসে বলেছে, চলতি বছরের পুরোটা সময়ে কনটেইনারের চাহিদায় প্রবৃদ্ধি ৬ থেকে ৮ শতাংশের মধ্যে থাকতে পারে। বিশ্বের প্রায় সব ক্যারিয়ারকেই এই বাড়তি চাহিদার চাপ সামাল দিতে হিমশিম খেতে হচ্ছে। শিডিউল বিপর্যয় এড়াতে মায়েরস্ক এরই মধ্যে কিছু কৌশলগত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে। পোর্ট কলের সংখ্যা কমিয়ে দেওয়া এর অন্যতম।

এদিকে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো) বলছে, নভেল করোনাভাইরাসের টিকা বণ্টনে অসমতার কারণে বিশ্বের কিছু অঞ্চলে উত্তরণ প্রক্রিয়ায় স্থবিরতা নেমে এসেছে। এই বিষয়টি সাপ্লাই চেইনের বিপর্যয় আরও বাড়িয়ে দিচ্ছে। এর ফলে যেসব দেশ টিকা প্রদানে এগিয়ে রয়েছে, তারাও ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে এবং তাদের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ব্যাহত হচ্ছে। বিমকোর মতে, বিশ্বায়নের এই যুগে কেউই একা স্বাভাবিক অবস্থায় ফিরে আসতে পারবে না, যতক্ষণ না সবাই স্বাভাবিকতায় ফিরতে পারছে।

সংস্থাটি বলেছে, গত বছরের মতো চলতি বছরটাও বৈশ্বিক অয়েল ট্যাংকার বাজারের জন্য খারাপ যাবে। করোনা মহামারি, সাপ্লাই চেইনে বিপর্যয়, জ্বালানি তেল উত্তোলন কমিয়ে দেওয়া ইত্যাদি কারণে এবারও ট্যাংকার কোম্পানিগুলোর আয় কম হবে বলে জানিয়েছে বিমকো।

সংবাদ সংক্ষেপ

কার্বন শুল্ক আরোপের প্রস্তাব আইসিএসের

কার্বন নিঃসরণ কমানোর প্রক্রিয়াকে আরও বেগবান করতে সমুদ্র পরিবহন খাতে কার্বন শুল্ক আরোপের প্রস্তাব করেছে জাহাজ পরিচালনাকারীদের বৈশ্বিক সংগঠন ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস)। তাদের এই প্রস্তাব বাস্তবায়িত হলে যেকোনো শিল্প খাতেই কার্বন শুল্কারোপের প্রথম ঘটনা হয়ে থাকবে এটি।

আইসিএস তাদের এই প্রস্তাবনা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) কাছে জমা দিয়েছে। এই শুল্ক প্রস্তাব অনুমোদিত হলে সেখান থেকে যে অর্থ আসবে, তা আইএমওর জলবায়ু তহবিলে জমা হবে।

মুন্দ্রা পোর্টে হেরোইনের বড় চালান জব্দ

আফগানিস্তান থেকে আসা প্রায় তিন টন হেরোইন জব্দ করেছেন ভারতীয় কর্মকর্তারা। এর আনুমানিক মূল্য ২৭২ কোটি ডলার। এ ঘটনায় দুজনকে আটক করা হয়েছে।

১৫ সেপ্টেম্বর গুজরাটের পশ্চিমাঞ্চলীয় মুন্দ্রা পোর্টে দুটি কনটেইনার আটক করেন ডিরেক্টরেট অব রেভিনিউ ইন্টেলিজেন্সের (ডিআরআই) কর্মকর্তারা। কনটেইনার দুটিতে মাদক রয়েছে—এমন গোয়েন্দা তথ্যের ভিত্তিতে এই অভিযান পরিচালনা করেন তারা। দক্ষিণ ভারতের উপকূলীয় শহর বিজয়াবাড়ার একটি প্রতিষ্ঠান এ দুটি কনটেইনার আমদানি করেছে।

গ্যাবনে ওএসভিতে সশস্ত্র হামলা: গুলিবিদ্ধ দুই, নিখোঁজ এক

গ্যাবনে একটি অফশোর সাপ্লাই ভেসেলে (ওএসভি) সম্প্রতি যে হামলার ঘটনা ঘটেছে, তা সাধারণ কোনো পাইরেসির ঘটনা নয় বলে ধারণা করা হচ্ছে। ওই হামলায় দুজন গুলিবিদ্ধ ও একজন নিখোঁজ রয়েছে।

মুম্বাইয়ের একটি কোম্পানি পরিচালিত ওএসভিটি ১৭ জন ভারতীয় ক্রু নিয়ে ক্যামেরুন থেকে দুবাই যাচ্ছিল। গ্যাবনের ওয়েন্দো অ্যাংকোরেজের কাছে জাহাজটির প্রপালশনে সমস্যা হলে সেটি সেখানে নোঙর করে। এরপর গ্যাবন থেকে তিনজনকে সার্ভিসের জন্য ভাড়া করা হয়। তারা হামলায় জড়িত থাকতে পারে বলে সন্দেহ করা হচ্ছে।

কার্নিভালের বুকিং করোনা-পূর্ব পর্যায়ে ফিরে এসেছে

করোনা মহামারিতে সবার আগে যে শিল্পে স্থবিরতা নেমে এসেছিল, সেটি হলো বৈশ্বিক ভ্রমণ খাত। আশার কথা হলো, সেই স্থবিরতা কাটিয়ে খাতটি আবার গতিশীল হতে শুরু করেছে। ব্রিটিশ-আমেরিকান ক্রুজ অপারেটর কার্নিভাল করপোরেশন জানিয়েছে, ২০২২ সালের দ্বিতীয়ার্ধের জন্য ক্রুজ বুকিং করোনা-পূর্ব মাত্রাকেও ছাড়িয়ে গেছে।

কার্নিভালের মোট ৯টি ব্র্যান্ডের মধ্যে আটটি এরই মধ্যে পুনরায় কার্যক্রম শুরু করেছে। কার্নিভাল আশা করছে, অক্টোবরের শেষ নাগাদ তাদের মোট ফ্লিট ক্যাপাসিটির অর্ধেকের বেশি যাত্রীসেবায় নিযুক্ত হবে।

সক্ষমতা ঘাটতিতে ভুগছে আফ্রিকার শিপিং লাইনগুলো

কোভিড-১৯ মহামারি পুরো বিশ্বের সমুদ্র পরিবহন খাতে যে চ্যালেঞ্জ তৈরি করেছে, আফ্রিকার শিপিং কোম্পানিগুলোকেও সেই একই চ্যালেঞ্জের মধ্য দিয়ে যেতে হচ্ছে। কনটেইনারসংকট, জাহাজজটের মতো বিষয়গুলো তাদের জন্য শিপিং কার্যক্রম পরিচালনা কঠিন করে তুলেছে।

আলফালাইনারের সাম্প্রতিক প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, কোভিডযুগে সাপ্লাই চেইনে যে স্থবিরতা তৈরি হয়েছে, তার কারণে সরবরাহকারীদের জাহাজ পেতে রীতিমতো সংগ্রাম করতে হচ্ছে। বর্তমানে চাহিদার তুলনায় জাহাজ মিলছে কম। এ অবস্থায় বৈশ্বিক বহরের বেশির ভাগই পূর্ব-পশ্চিম, ট্রান্সপ্যাসিফিক ও ট্রান্সআটলান্টিকের মতো তুলনামূলক লাভজনক রুটে চলাচল করছে। এতে বিপাকে পড়েছে আফ্রিকা রুটে পণ্য সরবরাহকারীরা। এই রুটে সেবাদানকারী শিপিং কোম্পানিগুলোর পরিবহনসক্ষমতা আগের বছরের তুলনায় ৬ দশমিক ৫ শতাংশ কমেছে।

অস্ট্রেলিয়ার ডকওয়ার্কারদের কর্মবিরতিতে সরবরাহসংকটের শঙ্কা

অস্ট্রেলিয়ার সমুদ্রবন্দরগুলো দিয়ে মোট যে পরিমাণ পণ্য আমদানি হয়, তার ৪০ শতাংশের বেশি হ্যান্ডলিং করে প্যাট্রিক টার্মিনালসের কর্মীরা। বেতন বাড়ানোর দীর্ঘদিনের দাবি আদায়ে তারা এবার কর্মবিরতির সিদ্ধান্ত নিয়েছে। এতে করে ব্যস্ত গ্রীষ্মকালীন ও আসন্ন ক্রিসমাস হলিডে মৌসুমের আগে দেশটিতে সরবরাহসংকট আরও ঘনীভূত হওয়ার আশঙ্কা তৈরি হয়েছে।

এই অচলাবস্থার জন্য প্যাট্রিক টার্মিনালস কর্তৃপক্ষ ও শ্রমিক ইউনিয়ন একে অপরের দোষারোপ করছে। ইউনিয়ন বলছে, দীর্ঘ দেড় বছর কর্তৃপক্ষের সঙ্গে আলোচনা করেও কোনো সমাধান পায়নি তারা। এ কারণে প্রতি সোম, বুধ ও শুক্রবার ১২ ঘণ্টা করে কর্মবিরতি পালন করবে তারা। অন্যদিকে প্যাট্রিক টার্মিনালস কর্তৃপক্ষ বলছে, দেড় বছরে তারা কর্মীদের বেতন যথেষ্টই বাড়িয়েছে। তারপরও অচলাবস্থা তৈরির লক্ষ্যেই কর্মীরা এই কর্মবিরতির ডাক দিয়েছে।

পাকিস্তানের বন্দর প্রকল্পে ৩৫০ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে চীন

পাকিস্তানের করাচি কোস্টাল কম্প্রিহেনসিভ ডেভেলপমেন্ট জোনে (কেসিসিডিজেড) ৩৫০ কোটি ডলার প্রত্যক্ষ বিনিয়োগ করবে চীন। অর্থাৎ এই অর্থ ঋণ হিসেবে প্রদান নয়, বরং নিজেরাই মূলধনি বিনিয়োগ করবে চীন। করাচি পোর্ট ট্রাস্টের অধীনে থাকা অব্যবহৃত জমিতে মাল্টিপারপাস আবাসিক/বাণিজ্যিক/বন্দর ভবন নির্মাণের কাজে এই বিনিয়োগের অংশবিশেষ কাজে লাগানো হবে। সম্প্রতি চায়না পাকিস্তান ইকোনমিক করিডোর (সিপিইসি) প্রকল্পের যৌথ বৈঠকে পাকিস্তানের সমুদ্রবিষয়ক মন্ত্রণালয়কে এই প্রস্তাব দিয়েছে চীন।

এক বিবৃতিতে মন্ত্রণালয় বলেছে, 'পাকিস্তানের সমুদ্র অর্থনীতির যে অংশটুকু এখনো উন্মোচিত হতে বাকি রয়েছে, সেই অংশের সম্ভাবনার দুয়ার খুলে দেবে কেসিসিডিজেড। এছাড়া ভ্রাতৃপ্রতিম দুই দেশের মধ্যকার উন্নয়ন ও শিল্প খাতের সহযোগিতামূলক সম্পর্কের উন্নয়নেও ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে এই প্রকল্প। এটি পাকিস্তানের

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ করোনার বাধা সত্ত্বেও ভিয়েতনামের বন্দরগুলোয় কার্গো হ্যান্ডলিং বেড়েছে

গত গ্রীষ্মজুড়েই লকডাউনের বিধিনিষেধের জালে আটকা পড়েছিল ভিয়েতনামের বন্দরগুলো। তারপরও চলতি বছরের প্রথম ৯ মাসে সেখানে ৫৩ কোটি ৭০ লাখ টনের বেশি পণ্য হ্যান্ডলিং হয়েছে, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৩ শতাংশ বেশি। ভিয়েতনাম মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশনের সর্বশেষ পরিসংখ্যানে এ তথ্য উঠে এসেছে।

ভিয়েতনামের বেশির ভাগ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয় দক্ষিণাঞ্চলীয় বন্দরগুলোয়। সেখানে গত ৯ মাসে হ্যান্ডলিং বেড়েছে ১৫ শতাংশ। রপ্তানি পণ্যের হ্যান্ডলিং বেড়েছে ১৩ শতাংশ, আর আমদানি পণ্যের ১৮ শতাংশ।

➤ কনটেইনার ম্যানুফ্যাকচারিং ব্যবসা বিক্রি করছে মায়েরস্ক

নিজেদের কনটেইনার ম্যানুফ্যাকচারিং ব্যবসা চায়না ইন্টারন্যাশনাল মেরিন কনটেইনারস লিমিটেডের কাছে বিক্রি করে দিচ্ছে এপি মোলার-মায়েরস্ক। উভয়পক্ষের দীর্ঘমেয়াদি কৌশলগত পরিকল্পনার অংশ হিসেবে এই লেনদেন সম্পন্ন করা হচ্ছে। মায়েরস্ক এখন পরিবহন ও লজিস্টিকস ব্যবসার দিকে বেশি নজর দিচ্ছে। অন্যদিকে কনটেইনার ম্যানুফ্যাকচারার হিসেবে বিশ্বে শীর্ষস্থানে যেতে চাইছে চীন।

এই অধিগ্রহণে মায়েরস্কের কনটেইনার ব্যবসার মূল্য ধরা হয়েছে ৯৮ কোটি ৭৩ লাখ ডলার। ২০২২ সাল অথবা এর আগেই লেনদেনটি সম্পন্ন হওয়ার আশা করা হচ্ছে।

➤ বাল্ক ক্যারিয়ার নিবন্ধনে শীর্ষে পানামা

জাহাজ নিবন্ধনে ১৯৯৩ সাল থেকেই শীর্ষে রয়েছে পানামা। বিশেষ করে বাল্ক ক্যারিয়ার নিবন্ধনে তারা অন্য ফ্ল্যাগ স্টেটগুলোর চেয়ে এগিয়ে রয়েছে। এই ক্যাটাগরির বৈশ্বিক বহরের ২২ শতাংশই পানামায় নিবন্ধিত। চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে আগস্ট–এই আট মাসে ২১৮টি নবনির্মিত জাহাজ পানামায় নিবন্ধন করেছে। এর মধ্যে ৬১টি জাহাজ বাল্ক ক্যারিয়ার সেগমেন্টের।

বিশ্বের ২৪টি বৃহদাকার কনটেইনার জাহাজ পানামা শিপ রেজিস্ট্রির পতাকা নিয়ে চলাচল করছে। এছাড়া পানামার পতাকাবাহী ফ্লিটে রয়েছে ৪২টি ক্রুজ শিপ।

➤ যুক্তরাষ্ট্রে কনটেইনার জাহাজের অপেক্ষায় রেকর্ড

যুক্তরাষ্ট্রের বন্দরগুলোয় জাহাজজটের সমস্যার সমাধান হবে কি, বরং তা আরও তীব্র হচ্ছে। গত ১৩ সেপ্টেম্বর রেকর্ড ৬০টি কনটেইনার জাহাজকে লস অ্যাঞ্জেলেস/লং বিচ পোর্টে বার্থিংয়ের জন্য স্যান পেদ্রো বে-তে অপেক্ষা করতে দেখা গেছে।

করোনা মহামারির তাণ্ডব এখনো পুরোপুরি শেষ হয়নি। তারপরও যুক্তরাষ্ট্রে ভোক্তা চাহিদায় যতটুকু ঊর্ধ্বগতি দেখা যাচ্ছে, তাতেই বন্দরগুলোর ওপর অতিরিক্ত চাপ তৈরি হয়েছে। যুক্তরাষ্ট্রে এশীয় পণ্যের প্রবেশদ্বার লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দরে এরই মধ্যে পণ্য হ্যান্ডলিং ৩০ শতাংশ বেড়েছে।

জন্য গেম চেঞ্জারের ভূমিকা পালন করবে।'

যুক্তরাষ্ট্রে আদালতের রায় মেনে তেল-গ্যাসক্ষেত্র ইজারার নিলাম ডেকেছে সরকার

জলবায়ুগত উদ্বেগ থেকে চলতি বছরের জানুয়ারিতে কেন্দ্রীয় নিয়ন্ত্রণাধীন স্থল ও জলসীমায় তেল ও গ্যাসক্ষেত্র ইজারা দেওয়া স্থগিত করেছিলেন নবনির্বাচিত মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেন। তবে গত জুনে লুইজিয়ানার একজন ফেডারেল বিচারক সরকারি স্থল ও জলসীমায় ইজারা পুনরায় শুরুর আদেশ দেন। আদালতের সেই রায় অনুযায়ী আগামী ১৭ নভেম্বর তেল ও গ্যাসক্ষেত্র ইজারার নিলাম আয়োজন করবে যুক্তরাষ্ট্রের ব্যুরো অব ওশান এনার্জি ম্যানেজমেন্ট (বিওইএম)।

সম্প্রতি এক বিবৃতির মাধ্যমে ইজারা নিলামের এই ঘোষণা দিয়েছে বিওইএম। আদালতের রায়ে নিলাম ডাকলেও সরকার কিন্তু এই বিষয়ে সতর্ক অবস্থান থেকে সরে আসেনি। ব্যুরো জানিয়েছে, যুক্তরাষ্ট্রের অফশোর ও অনশোর তেল ও গ্যাস লিজিং প্রোগ্রামগুলোয় যেসব সীমাবদ্ধতা রয়েছে, সেগুলো নিয়ে পর্যালোচনা অব্যাহত রেখেছে বাইডেন প্রশাসন।

পাইরিউস বন্দরের আরও ১৬% মালিকানা পাচ্ছে কসকো

গ্রিসের পাইরিউস পোর্ট অথরিটির (পিপিএ) আরও ১৬ শতাংশ শেয়ারের মালিকানা পাচ্ছে চীনের রাষ্ট্রায়ত্ত শিপিং জায়ান্ট কসকো। সম্প্রতি গ্রিক পার্লামেন্ট এ বিষয়ে একটি নতুন চুক্তি সম্পাদনের বিষয়ে অনুমোদন দিয়েছে। নতুন এই শেয়ার পেলে পিপিএতে কসকোর মোট মালিকানা দাঁড়াবে ৬৭ শতাংশ।

কসকোর সঙ্গে গ্রিক সরকারের প্রাথমিক চুক্তি হয় ২০১৬ সালে। সেই চুক্তি অনুসারে পাইরিউসের অবকাঠামোগত উন্নয়নে ২০২১ সাল নাগাদ ৩৪ কোটি ডলার বিনিয়োগের কথা ছিল কসকোর। বিনিময়ে ১০ কোটি ডলারে অতিরিক্ত শেয়ার ক্রয়ের সুযোগ পাবে তারা। তবে কসকো এই শেয়ার তখনই কিনতে পারবে, যখন তারা বিনিয়োগ প্রতিশ্রুতি পূরণ করতে পারবে।

কসকো নির্ধারিত সময়ের মধ্যে এই শর্ত পূরণ করতে পারেনি। তবে বাড়তি পাঁচ বছর সময়ে এই বিনিয়োগ সম্পন্নের প্রতিশ্রুতি সাপেক্ষে পার্লামেন্ট তাদের সবুজ সংকেত দিয়েছে।

নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগকে সহায়তার লক্ষ্যে নতুন পোর্টাল চালু

সমুদ্র পরিবহন খাতে কার্বন নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগকে গতিশীল করার জন্য যৌথভাবে একটি পোর্টাল চালু করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) ও সিঙ্গাপুর। এর নাম দেওয়া হয়েছে নেক্সটজেন। নিঃসরণ কমানোর ক্ষেত্রে কার্যকর নেটওয়ার্ক তৈরি, পারস্পরিক সহযোগিতা বৃদ্ধি ও সক্ষমতা গড়ে তোলায় সহায়ক ভূমিকা রাখবে এই পোর্টাল।

নেক্সটজেন নামের 'জেন' অংশটুকু এসেছে গ্রিন অ্যান্ড এফিশিয়েন্ট নেভিগেশন থেকে। আইএমও ও মেরিটাইম অ্যান্ড পোর্ট অথরিটি অব সিঙ্গাপুর (এমপিএ) সম্প্রতি এই অনলাইনভিত্তিক সহযোগিতামূলক প্লাটফর্মটির উদ্বোধন করেছে। এতে সমুদ্র পরিবহন খাতে নিঃসরণ কমানোর বিভিন্ন প্রকল্প-সংক্রান্ত তথ্য থাকবে। এর মাধ্যমে সরকারি বেসরকারি সব অংশীজনের জন্যই একটি ফোকাল পয়েন্ট ও রেফারেন্স টুল হিসেবে কাজ করবে নেক্সটজেন।

কলম্বো বন্দরে টার্মিনাল নির্মাণ করবে ভারতের আদানি পোর্টস

প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলে, বিশেষ করে শ্রীলংকার বন্দর কার্যক্রমে নিজেদের সম্পৃক্ততা এরই মধ্যে বাড়াতে শুরু করেছে চীন। এ অবস্থায় ভারতও চুপ করে বসে থাকতে রাজি নয়। কলম্বো বন্দরে একটি নতুন টার্মিনাল নির্মাণ ও পরিচালনার বিষয়ে একটি দীর্ঘমেয়াদি চুক্তির ঘোষণা দিয়েছে বেসরকারি খাতে ভারতের বৃহত্তম বন্দর পরিচালনাকারী কোম্পানি আদানি পোর্টস।

নতুন এই টার্মিনালটির নাম হবে ওয়েস্ট কনটেইনার টার্মিনাল। এটি কলম্বো ইন্টারন্যাশনাল কনটেইনার টার্মিনাল ও শ্রীলংকার দক্ষিণাঞ্চলীয় বন্দর হাম্বানটোটার সঙ্গে প্রতিযোগিতা

ড্রাইবাল্ক সুপার সাইকেলের সম্ভাবনা ক্ষীণ

ব্যবসা খাতে পরিবেশগত, সামাজিক ও করপোরেট সুশাসনের (ইএসজি) চাহিদা দিন দিন বাড়ছে। মুনাফাসক্ষমতা ও টেকসই সম্প্রসারণের নেপথ্যে এর যে বড় ভূমিকা রয়েছে, সেই বিষয়টি করপোরেট-বিশ্ব অনুধাবন করতে শুরু করেছে। এই দলে রয়েছে সমুদ্র পরিবহন খাতের অংশীজনরাও।

ইএসজি হলো, কোম্পানি পরিচালনার ক্ষেত্রে বেঁধে দেওয়া বিভিন্ন মানদণ্ডের সেট, যার বাস্তবায়ন অনুযায়ী সচেতন বিনিয়োগকারীরা ওই কোম্পানিতে সম্ভাব্য বিনিয়োগের বিষয়ে সিদ্ধান্ত নেন। সমুদ্র পরিবহন শিল্পের বিনিয়োগকারী, বিমাকারী, নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ, ক্রেতা, বিশ্বখ্যাত বিভিন্ন ব্র্যান্ড ও রিটেইলার (যেমন অ্যামাজন, ইউনিলিভার, এইচপি, আইকিয়া ইত্যাদি) এবং অন্য অংশীজনরা এই খাতেও ইএসজির চর্চা শুরুর জন্য অব্যাহত চাপ দিয়ে যাচ্ছে। এ অবস্থায় শিপিং কোম্পানিগুলোর জন্য বসে থাকার কোনো সুযোগ নেই আর। হয় তাদের কার্যকর ইএসজি কৌশল বাস্তবায়নের পথে হাঁটতে হবে, অথবা ব্যবসা থেকে ছিটকে যাওয়ার ঝুঁকিতে পড়তে হবে।

ইএসজিকে এখন আর হালকাভাবে নেওয়ার সুযোগ নেই। এই চর্চার আওতাধীন সম্পদের পরিমাণ দিন দিন বাড়ছে। ব্লুমবার্গ ইন্টেলিজেন্সের একটি উপাত্ত বলছে, সারা বিশ্বে মোট ১৪০ লাখ ৫০ হাজার কোটি ডলারের সম্পদ ইএসজির আওতায় আসবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। এর এক-তৃতীয়াংশের বেশি বা ৫৩ লাখ কোটি ডলারের সম্পদ ২০২৫ সালের মধ্যেই ইএসজির আওতায় আসবে।

বিনিয়োগকারী, ব্যাংক, ভোক্তা, এমনকি শিপিং খাতের কর্মীরাও কার্বন নিঃসরণ কমানো, মেধা ব্যবস্থাপনা, তথ্য সুরক্ষা, ক্রুদের স্বার্থ সংরক্ষণ, ব্যবসায়িক মূল্যবোধ ইত্যাদি বিষয়ে প্রকৃত, গ্রহণযোগ্য ও মানসম্পন্ন তথ্য সরবরাহের ওপর জোর দিচ্ছেন। ইএসজির আওতায় শিপিং কোম্পানিগুলো এসব তথ্য সরবরাহ করলে কার্যকর ও টেকসই মূল্যায়ন সম্ভব হবে বলে মনে করছেন তারা।

ব্যালাস্ট ওয়াটার ব্যবস্থাপনায় ইবিপির মেয়াদ বাড়ানোর প্রস্তাব বিমকোর

সমুদ্রগামী জাহাজের ব্যালাস্ট ওয়াটার ব্যবস্থাপনার (বিডব্লিউএম) বিষয়ে ২০০৪ সালে একটি আন্তর্জাতিক কনভেনশন গ্রহণ করে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। ২০১৭ সালের ৮ সেপ্টেম্বর কনভেনশনটি যখন কার্যকর হয়, তখন এক্সপেরিয়েন্স-বিল্ডিং ফেজ (ইবিপি) কর্মসূচিও গ্রহণ করা হয়। বিডব্লিউএম কনভেনশন বাস্তব জীবনে কীরূপ প্রভাব ফেলছে, সেই অভিজ্ঞতা অর্জনের জন্যই এই কার্যক্রম হাতে নেওয়া হয়। কিন্তু সেই তথ্য সংগ্রহের কাজ আশানুরূপ গতিতে এগোচ্ছে না। এ কারণে ইবিপির মেয়াদ অন্তত দুই বছরের জন্য বাড়ানোর প্রস্তাব দিয়েছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো)।

আগামী ২২ নভেম্বর আইএমওর মেরিন এনভায়রনমেন্ট প্রটেকশন কমিটির (এমইপিসি) ৭৭তম সেশনে বিমকোর এই প্রস্তাব উত্থাপন করা হবে। তারা খাতসংশ্লিষ্ট আরও কয়েকটি শীর্ষ সংগঠনের সঙ্গে মিলে এরই মধ্যে প্রস্তাবটি আইএমওর কাছে পাঠিয়ে দিয়েছে। এসব সংগঠনের মধ্যে রয়েছে ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি (আইএসিএস), ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), ইন্টারকার্গো ও ইন্টারট্যাংকো।

ইবিপির কার্যক্রমকে তিনটি পর্যায়ে ভাগ করা হয়েছে—তথ্য সংগ্রহ, তথ্য বিশ্লেষণ ও কনভেনশন পর্যালোচনা। ইবিপি শেষে বাস্তব তথ্যের ভিত্তিতে বিডব্লিউএম কনভেনশনটি পুনরায় পর্যালোচনা করা হবে এবং যদি কোনো সংশোধন আনার প্রয়োজন হয়, তবে তা আনা হবে। একটি সুনির্দিষ্ট কাঠামোর অধীনে তথ্য সংগ্রহের লক্ষ্যে আইএমও এরই মধ্যে গ্লোবাল ইনফরমেশন শিপিং ইনফরমেশন সিস্টেম (জিআইএসআইএস) প্লাটফর্মে একটি তথ্যভান্ডার স্থাপন করেছে।

কিন্তু বিডব্লিউএম কনভেনশন পর্যালোচনার জন্য তথ্য সংগ্রহ প্রক্রিয়ায় এখনো আশানুরূপ অগ্রগতি হয়নি উল্লেখ করে বিমকো ও সংশ্লিষ্ট অন্য সংগঠনগুলো ইবিপির মেয়াদ অন্তত দুই বছর অর্থাৎ ২০২৪ সাল পর্যন্ত বাড়ানোর প্রস্তাব করেছে।

করবে। এই দুটি বন্দরই পরিচালনা করে চায়না মারচেন্টস পোর্ট হোল্ডিংস।

এর আগে কলম্বোয় যৌথভাবে একটি টার্মিনাল স্থাপন করতে চেয়েছিল ভারত ও জাপান। কিন্তু শ্রীলংকার অভ্যন্তরীণ বিভিন্ন মহলের চাপ ও রাজনৈতিক বিবেচনায় চলতি বছরের শুরুতে সেই আলোচনা ভেস্তে যায়।

আগস্টে চীনের রপ্তানিতে অপ্রত্যাশিত প্রবৃদ্ধি

গত বছরের মাঝামাঝি থেকেই ঘুরে দাঁড়িয়েছিল চীনা অর্থনীতি। কোভিডের বিপর্যয় কাটিয়ে রেকর্ড প্রবৃদ্ধির দেখা পায় দেশটি। এরপর চলতি বছরের মাঝামাঝিতে আবারও ছড়িয়ে পড়ে কোভিডের অতি-সংক্রামক ডেল্টা সংস্করণ। এর প্রভাবে গত মাসে কয়েকটি কনটেইনার বন্দরের কার্যক্রম স্থগিত রাখতেও বাধ্য হয় দেশটি। ঝুঁকি তৈরি হয় বিশ্বের দ্বিতীয় বৃহত্তম অর্থনীতির পুনরুদ্ধারের গতি শ্লথ হওয়ার। তবে এমন পরিস্থিতিতেও অপ্রত্যাশিতভাবে আগস্টে চীনের রপ্তানি বেড়েছে।

চীনের শুল্ক বিভাগের তথ্য অনুযায়ী, আগস্টে চীনের রপ্তানি আয় দাঁড়িয়েছে ২৯ হাজার ৪৩০ কোটি ডলার। আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় তা ২৫ দশমিক ৬ শতাংশ বেশি। গত জুলাইয়ে দেশটির রপ্তানি আয়ে প্রবৃদ্ধি হয়েছিল ১৯ দশমিক ৩ শতাংশ। বিশ্বজুড়ে ভোক্তাবাজারে চাহিদা বৃদ্ধি চীনের এই প্রত্যাশাতীত রপ্তানি বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা রেখেছে।

সরকারি ভর্তুকিতে ৩০০টির বেশি জাহাজ নির্মাণ করবে রাশিয়া

২০৩২ সাল নাগাদ তিন শতাধিক জাহাজ নির্মাণ করবে রুশ সরকার। সাবসিডাইজড লিজিং প্রোগ্রামের অধীনে এসব জাহাজ নির্মাণের পরিকল্পনা হাতে নিয়েছে দেশটির শিল্প ও বাণিজ্য মন্ত্রণালয়।

সম্প্রতি এক অনুষ্ঠানে রাশিয়ার বাণিজ্য প্রতিমন্ত্রী ওলেগ রিয়াজান্তসেভ বলেন, 'সাবসিডাইজড লিজিং ছাড়া আমরা কোনো কর্মসূচিই বাস্তবায়ন করতে পারব না। এই প্রকল্পের জন্য ন্যাশনাল ওয়েলথ ফান্ড থেকে ১০ হাজার ৮০০ কোটি রুবল বরাদ্দ করেছেন প্রেসিডেন্ট ভ্লাদিমির পুতিন। আমরা, অর্থ মন্ত্রণালয় ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন মন্ত্রণালয় প্রেসিডেন্টের সেই নির্দেশনা অনুযায়ী কাজ করছি।' তিনি জানান, সরকারি তহবিল থেকে যে ভর্তুকি পাওয়া যাবে, তার প্রায় সমান অর্থ মূলধনি ঋণবাজার থেকে উত্তোলন করা হবে। এছাড়া ৪ হাজার কোটি রুবল সংগ্রহ করা হবে, স্টেট শিপবিল্ডিং ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রামের অধীনে।

প্লাস্টিক বর্জ্য অপসারণে কঠিন বাস্তবতার মুখোমুখি ওশান ক্লিনআপ

২০৪০ সাল নাগাদ বিশ্বের মহাসাগরগুলো থেকে ৯০ শতাংশ ভাসমান প্লাস্টিক অপসারণের লক্ষ্য নিয়ে যাত্রা করেছিল ওশান ক্লিনআপ। ২০১৩ সালে অলাভজনক এই প্রতিষ্ঠানটির যাত্রাটা ছিল আড়ম্বরপূর্ণ। কিন্তু বাস্তবে তাদের চলার পথটা মসৃণ নয়। উত্তর প্রশান্ত মহাসাগর থেকে বছরে ২০ হাজার টন প্লাস্টিক অপসারণের লক্ষ্য নিয়ে বর্তমানে কাজ করছে তারা। কিন্তু গত মাসে ১২০ ঘণ্টার অভিযানে অংশ নিয়ে তারা মাত্র ৮ দশমিক ২ টন অপসারণ করতে পেরেছে, যা একটি প্রমাণ সাইজের ময়লার ট্রাকের ধারণক্ষমতার চেয়েও কম।

সামনের দিনগুলোয় ওশান ক্লিনআপের জন্য নিশ্চিতভাবেই আরও কঠিন সময় অপেক্ষা করছে। বর্তমানে প্রতি বছর ১ কোটি টনের বেশি প্লাস্টিক বর্জ্য সাগরে ফেলা হচ্ছে। ২০৪০ সাল নাগাদ এর পরিমাণ তিন গুণ বেড়ে বছরে প্রায় ৩ কোটি টন দাঁড়াবে বলে ধারণা করা হচ্ছে।

৪৫ বছরে প্রথম নিজস্ব জাহাজে করে যুক্তরাষ্ট্রে পণ্য পাঠাচ্ছে ফিলিপাইন

গত সাড়ে চার দশকের মধ্যে প্রথমবারের মতো যুক্তরাষ্ট্রের পথে নিজস্ব শিপিং সার্ভিস চালু করেছে ফিলিপাইন। সম্প্রতি ফিলিপাইনে নিবন্ধিত একটি জাহাজ কনটেইনার ও অন্যান্য পণ্য নিয়ে যুক্তরাষ্ট্রের উদ্দেশে বিরতিহীন যাত্রা শুরু করেছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

বৃহৎ অফশোর উইন্ড পোর্ট হচ্ছে সালেম হারবার

যুক্তরাষ্ট্রের ম্যাসাচুসেটস অঙ্গরাজ্যের দ্বিতীয় বৃহত্তম অফশোর উইন্ড পোর্ট হতে যাচ্ছে সালেম হারবার। সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্বে সেখানে উন্নয়নকাজ চালানো হবে।

যুক্তরাষ্ট্রের প্রথম বাণিজ্যিক অফশোর উইন্ড ফার্ম হিসেবে এই প্রকল্পে কাজ করবে ভিনিয়ার্ড উইন্ড। সঙ্গে থাকবে ক্রাউলি মেরিটাইম করপোরেশন ও সিটি অব সালেম কর্তৃপক্ষ। আগামী বছর এই প্রকল্পের কাজ শুরু হবে। প্রকল্পটিতে কাজ শুরুর জন্য এরই মধ্যে ২৩০ কোটি ডলার ঋণের সংস্থান করেছে ভিনিয়ার্ড উইন্ড।

আটলান্টিকে শক্তিশালী হারিকেনের ভেতরে গিয়ে ভিডিও করেছে সেইলড্রোন

আটলান্টিক মহাসাগরে হারিকেনগুলোর স্বরূপ বুঝতে সেখানে পাঁচটি বিশেষ সেইলড্রোন দিয়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা চালাচ্ছে যুক্তরাষ্ট্রের ন্যাশনাল ওশেনিক অ্যান্ড অ্যাটমোসফারিক অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এনওএএ) ও সেইলড্রোন ইনকরপোরেশন। সম্প্রতি তাদের একটি আনম্যানড সারফেস ভেসেল (ইউএসভি) শক্তিশালী একটি হারিকেনের ভেতরে গিয়ে ভিডিও ফুটেজ সংগ্রহ করতে সক্ষম হয়েছে। এই ভিডিও এরই মধ্যে প্রকাশ করা হয়েছে।

ক্যাটাগরি ফোর হারিকেন স্যামের ভিডিও সংগ্রহ করতে গিয়ে সেইলড্রোন এক্সপ্লোরার এসডি ১০৪৫-কে ৫০ ফুট উচ্চতার ঢেউ ও ঘণ্টায় ১২০ মাইল গতিবেগের বাতাসের মোকাবিলা করতে হয়েছে।

আইএএলএর স্ট্যাটাস পরিবর্তনের পালে হাওয়া

কনভেনশন অন দ্য ইন্টারন্যাশনাল অর্গানাইজেশন ফর মেরিন এইডস টু নেভিগেশনের প্রতি সমর্থন জানাতে একটি আইনি প্রকল্প হাতে নিয়েছে ফিনল্যান্ডের পরিবহন মন্ত্রণালয়।

২০১৪ সালের মে মাসে সাধারণ অধিবেশনে নিজেদের স্ট্যাটাস পরিবর্তনের সিদ্ধান্ত নেয় ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব মেরিন এইডস টু নেভিগেশন অ্যান্ড লাইটহাউস অথ রিটিজ (আইএএলএ)। তাদের সুপারিশগুলো যেন আন্তর্জাতিকভাবে প্রভাব ফেলতে পারে, সেই লক্ষ্যেই মূলত আনুষ্ঠানিকভাবে আন্তর্জাতিক সংস্থা হিসেবে আত্মপ্রকাশের এই সিদ্ধান্ত। ফিনল্যান্ডের নতুন পদক্ষেপে তাদের সেই উদ্যোগ আরও সুসংহত হলো।

জার্মানির উত্তরাঞ্চলীয় বন্দরগুলো হবে হাইড্রোজেন হাব

পোর্ট অব রটারডাম থেকে গ্রিন হাইড্রোজেন আমদানির ক্ষেত্রে জার্মানির উত্তরাঞ্চলীয় রুয়ার অভ্যন্তরীণ বন্দরগুলোকে রিজিওনাল হাব হিসেবে গড়ে তোলার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। আর এই কাজে জার্মানির ডেল্টাপোর্টকে সহায়তা করবে রটারডাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

সম্প্রতি দুই পক্ষ এ বিষয়ে একটি ডিক্লারেশন অব ইন্টেন্ট-এ স্বাক্ষর করেছে। তারা ছাড়াও এই প্রকল্পে কাজ করবে জার্মানির থাইসেনগ্যাস, জ্বালানি কোম্পানি ইরন, কোল্ডস্টোর অপারেটর নর্ডফ্রস্ট ও রিজিওনাল ডেভেলপমেন্ট কোম্পানি ক্রেইস ওয়েসেল।

সংবাদ সংকেত

- স্মার্ট মেরিটাইম অটোনমাস ভেসেল (এসএমএভি) প্রকল্পে ব্যবহৃত কলিশন ডিটেকশন অ্যান্ড কলিশন অ্যাভয়ড্যান্স (সিডিসিএ) প্রযুক্তিতে নীতিগত অনুমোদন দিয়েছে মার্কিন মেরিটাইম ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি আমেরিকান ব্যুরো অব শিপিং (এবিএস)।
- জর্ডানের আকাবা বন্দরে দেশটির প্রথম ক্রুজ টার্মিনাল নির্মাণ ও পরিচালনা করবে আবুধাবি পোর্টস গ্রুপ। সম্প্রতি এ বিষয়ে উভয় পক্ষের মধ্যে একটি চুক্তি হয়েছে।
- সাইমা ক্যানেলের অবকাঠামোগত উন্নয়ন ও আধুনিকায়নের জন্য ৯ কোটি ইউরো বিনিয়োগ পরিকল্পনা হাতে নেওয়া হয়েছে। ক্যানেলটি ফিনল্যান্ডের সাইমা লেক ও রাশিয়ার ভাইবর্গের নিকটবর্তী গালফ অব ফিনল্যান্ডকে যুক্ত করেছে।
- পান্ডা ৯৩পি নামের বিশ্বের সবচেয়ে বড় ভিএলজিসিকে নভেল ডিজাইন অ্যাপ্রুভাল দিয়েছে ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি ব্যুরো ভেরিতাস (বিভি)। জাহাজটি ৯৩ হাজার ঘনমিটার এলপিজি পরিবহন করতে সক্ষম।
- উত্তর আমেরিকার সবচেয়ে বড় টার্মিনাল অপারেটর পোর্টস আমেরিকাকে অধিগ্রহণ করছে কানাডার সর্ববৃহৎ পেনশন ফান্ড কানাডা পেনশন প্ল্যান ইনভেস্টমেন্ট বোর্ড। এত দিন তারা পোর্টস আমেরিকার মাইনরিটি ইনভেস্টর ছিল।
- চীনের প্রথম বৃহদাকার প্রমোদতরী তার সমুদ্রযাত্রার পথে আরও একধাপ এগিয়ে গেল। সম্প্রতি জাহাজটির কাঠামোগত সংযোজনের কাজ শেষ হয়েছে। ২০২৩ সালে এর নির্মাণকাজ শেষ হওয়ার কথা।
- সিনোপেক করপোরেশন, কসকো শিপিং ও চায়না ইস্টার্ন এয়ারলাইনসের যৌথ সার্টিফিকেশন পেয়েছে চীনের প্রথম কার্বন নিরপেক্ষ ক্রুড অয়েল কার্গো শিপ। জাহাজটি ৩০ হাজার টন কার্গো পরিবহন করতে সক্ষম।
- বিশ্বজুড়ে ব্যবসা সম্প্রসারণের অংশ হিসেবে নতুন একটি সার্ভিস মার্কেটপ্লেস চালু করেছে সিএমএ সিজিএম। 'নেটওয়ার্কিং' নামের এই প্লাটফর্মটি ১৬০টি দেশে থাকা সিএমএ সিজিএমের গ্রাহকদের জন্য উন্মুক্ত করা হয়েছে।
- এশিয়া থেকে যুক্তরাষ্ট্র ও কানাডায় নিজেদের সাপ্লাই চেইন স্বাভাবিক রাখতে আগামী বছরের জন্য তিনটি জাহাজ ভাড়া করেছে রিটেইল জায়ান্ট কস্টকো হোলসেল করপোরেশন। এছাড়া কয়েক হাজার কনটেইনারও ভাড়া করেছে তারা।
- ভূমধ্যসাগরীয় উপকূলের হাইফায় নতুন একটি শিপিং পোর্ট চালু করেছে ইসরায়েল। ১৭০ কোটি ডলারে নির্মিত এই বে পোর্ট পরিচালনার দায়িত্বে রয়েছে সাংহাই ইন্টারন্যাশনাল পোর্ট গ্রুপ (এসআইপিজি)।
- জোতুনের তৈরি হাল পারফরম্যান্স সলিউশনস (এইচপিএস) ব্যবহারকারী জাহাজগুলোর কার্বন ইনটেনসিটি ২০ শতাংশ কম থাকে। সম্প্রতি ইউরোপিয়ান ইউনিয়ন মনিটরিং, রিপোর্টিং অ্যান্ড ভেরিফিকেশন ডেটায় এ তথ্য উঠে এসেছে।
- রাশিয়া এখন আর নর্দার্ন সি রুট ব্যবহারে অন্য দেশকে বাধা দেবে না। রুশ প্রেসিডেন্ট ভ্লাদিমির পুতিন সম্প্রতি এক ইকোনমিক ফোরামে এই ঘোষণা দিয়েছেন।

১৩ হাজার ৭৫০ টিইইউ কনটেইনারশিপ 'আইরিস পাওয়েই' পরিচালনার দায়িত্বে রয়েছে আইরিস লজিস্টিকস কোম্পানি। ম্যানিলা থেকে যাত্রা করে জাহাজটি ফিলিপাইনেরই সেবু ও দাভাও-তে অন্তর্বর্তী যাত্রাবিরতি দেবে। এরপর ২৭ দিনের নিরবচ্ছিন্ন যাত্রা শেষে ক্যালিফোর্নিয়ার লং বিচ বন্দরে পৌঁছাবে জাহাজটি। ২০০৬ সালে তৈরি জাহাজটি ১ হাজার ১০০ টিইইউ কনটেইনার পরিবহন করতে সক্ষম। বিদেশি জাহাজগুলোয় করে যুক্তরাষ্ট্রে পণ্য পাঠাতে ফিলিপাইনের অনেক বেশি খরচ হচ্ছিল। এছাড়া চলতি বছর জাহাজে স্থানসংকুলানও যেন সোনার হরিণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। এই সংকট কাটাতেই নিজস্ব শিপিং সার্ভিস চালু করেছে ফিলিপাইন।

নিঃসরণের বিধিনিষেধ মেনে চলতে পারবে না এক-তৃতীয়াংশ জাহাজ

বাণিজ্যিক জাহাজের বৈশ্বিক বহরের জন্য কার্বন ইনটেনসিটি ইনডিকেটর (সিআইআই) রেটিং প্রদর্শনের লক্ষ্যে প্রথমবারের মতো একটি স্বতন্ত্র তথ্যভান্ডার চালু করেছে জার্মানিভিত্তিক ক্রেডিট রেটিং ফার্ম স্কোপ ইএসজি অ্যানালাইসিস। তারা বলছে, শিপ রিভিউ নামের এই তথ্যভান্ডার জাহাজগুলোর পরিবেশবান্ধব ও টেকসই পারফরম্যান্স ও স্বচ্ছতা নিশ্চিত করতে সহায়ক ভূমিকা রাখবে।

শিপ রিভিউয়ে ৭০ হাজারের বেশি জাহাজের ইএসজি মূল্যায়নের তথ্য থাকবে। কার্বন ইনটেনসিটির বিভিন্ন মানদণ্ডের ওপর ভিত্তি করে এই মূল্যায়ন করা হয়েছে।

সমুদ্র পরিবহন খাতে কার্বন নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যে বিভিন্ন উদ্যোগ নেওয়া হচ্ছে। বিভিন্ন ধরনের বিধিনিষেধের আওতায় আসতে যাচ্ছে এই খাত। কিন্তু শিপ রিভিউ আশঙ্কা প্রকাশ করেছে, বিশ্বের মোট বহরের এক-তৃতীয়াংশের বেশি জাহাজ হয়তো এসব বিধিনিষেধ মেনে চলতে সক্ষম হবে না।

শিপিং খাতকে কার্বন নিঃসরণমুক্ত করতে পুনরায় জোরারোপ

২০৫০ সাল নাগাদ বৈশ্বিক শিপিং খাতকে পুরোপুরি কার্বন নিঃসরণমুক্ত করার ওপর আবারও জোর দিয়েছে বিশ্বের দেড় শতাধিক শীর্ষস্থানীয় কোম্পানি ও সংস্থা। তাদের মধ্যে বেশ কয়েকটি প্রথম সারির জ্বালানি কোম্পানি ও বন্দর কর্তৃপক্ষও রয়েছে। সম্প্রতি তারা বলেছে, অভীষ্ট সময়ের মধ্যে সমুদ্র পরিবহন খাতকে কার্বনমুক্ত করতে হলে সরকারগুলোকে এখনই পদক্ষেপ নিতে হবে। কারণ এর জন্য হাতে সময় রয়েছে খুব কম।

বিশ্বের প্রায় ৯০ শতাংশ বাণিজ্য সংঘটিত হয় সমুদ্রপথে। আর বিশ্বের মোট কার্বন ডাই-অক্সাইড নিঃসরণের ৩ শতাংশের জন্য দায়ী শিপিং খাত। এই নিঃসরণ পুরোপুরি বন্ধ করতে খাতসংশ্লিষ্টদের ওপর চাপ অব্যাহত হারে বাড়ছে। আইএমও এরই মধ্যে ২০৫০ সাল নাগাদ নিঃসরণের মাত্রা ২০০৮ সালের অর্ধেকে নামিয়ে আনার লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে।

সাগরের ঢেউ থেকে বিদ্যুৎ উৎপাদনে নতুন প্রযুক্তির প্রোটোটাইপ তৈরি

সাগরের ঢেউ থেকে আরও বেশি পরিমাণে বিদ্যুৎ উৎপাদনের লক্ষ্যে নতুন একটি প্রযুক্তির প্রোটোটাইপ তৈরি করেছেন অস্ট্রেলিয়ার মেলবোর্নের আরএমআইটি ইউনিভার্সিটির গবেষকরা। তাদের বিশ্বাস, এই প্রযুক্তির মাধ্যমে এখনকার চেয়ে দ্বিগুণ বিদ্যুৎ উৎপাদন করা সম্ভব হবে।

এরই মধ্যে ল্যাব টেস্টে দেখা গেছে, বিদ্যমান প্রযুক্তি সাগরের ঢেউ থেকে যে পরিমাণ শক্তি টানতে পারছে, আরএমআইটির প্রোটোটাইপ পারছে তার চেয়ে অনেকটা বেশি। সবচেয়ে বড় কথা হলো, এই প্রযুক্তি স্থাপনে খরচও আগের চেয়ে কমে যাবে এবং এটি স্থাপনের প্রক্রিয়াটিও তুলনামূলক সহজ। গবেষকরা মনে করছেন, পূর্ণাঙ্গ মডেল টেস্ট সফল হলে তাদের এই প্রযুক্তি সাগরের ঢেউ থেকে বাণিজ্যিক ভিত্তিতে বিদ্যুৎ উৎপাদনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে সক্ষম হবে।

নর্দার্ন সি রুটে জাহাজ চলাচল বেড়েছে

গত পাঁচ বছরে নর্দার্ন সি রুটে পণ্যবাহী জাহাজ চলাচল বেড়েছে পাঁচ গুণ। ২০১৯ সালে এই রুটে ৩৭টি যাত্রা সম্পন্ন করা হলেও ২০২০ সালে এই সংখ্যা বেড়ে দাঁড়ায় ৬৪-তে। সে বছর ৩ কোটি ৩০ লাখ টন পণ্য পরিবহন করা হয়েছে এই বাণিজ্যপথ দিয়ে। সার্বিকভাবে ২০১৩ থেকে ২০১৯ সাল পর্যন্ত ছয় বছরে আর্কটিক অঞ্চলে জাহাজ চলাচল বেড়েছে ২৫ শতাংশ।

২০১৯ সালে ৯৭৭টি জাহাজ আইএমওর আর্কটিক পোলার কোড এরিয়ায় প্রবেশ করেছিল। কানাডায় আকরিক লোহা উত্তোলন বেড়ে যাওয়ায় এই অঞ্চলে বাল্ক ক্যারিয়ারের চলাচল বেড়েছে সবচেয়ে উল্লেখযোগ্য হারে। ধারণা করা হচ্ছে, নর্দার্ন সি রুট দিয়ে পণ্য পরিবহন ২০৩০ সাল নাগাদ বেড়ে বার্ষিক ১০ কোটি টনে দাঁড়াতে পারে।

এই যে ক্রমশ প্রবৃদ্ধি, তা সম্ভব হচ্ছে সি আইসের পরিমাণ প্রতি বছর কমে যাওয়ার কারণে। ইউএস ন্যাশনাল স্নো অ্যান্ড আইস ডেটা সেন্টারের তথ্য বলছে, ২০১৯ সাল পর্যন্ত ১০ বছরে আর্কটিকে সি আইসের গড় বিস্তার ৬১ লাখ বর্গকিলোমিটার থেকে কমে ৪৩ লাখ বর্গকিলোমিটারে নেমে এসেছে।

এছাড়া গত মার্চে কনটেইনার জাহাজ এভার গিভেন আটকে যাওয়ার কারণে সুয়েজ খালে তৈরি জটও শিপিং কোম্পানিগুলোকে নর্দার্ন সি রুট ব্যবহারে উৎসাহিত করেছে। এ পথে এশিয়া থেকে ইউরোপে যেতে গেলে প্রথাগত রুটের চেয়ে ৪ হাজার নটিক্যাল মাইল পথ কম পাড়ি দিতে হয়।

নর্দার্ন সি রুটে জাহাজ চলাচল তুলনামূলক কম থাকার বেশকিছু কারণ রয়েছে। এর মধ্যে অন্যতম হলো জলবায়ু পরিবর্তনজনিত উদ্বেগ। পরিবেশগত প্রভাবের কারণে অনেকে এই রুট পারতপক্ষে এড়িয়ে চলার চেষ্টা করে।

বন্দর পরিচিতি

কোলন বন্দর

বিখ্যাত সমুদ্র অভিযাত্রী, আমেরিকার আবিষ্কারক হিসেবে পরিচিত ইতালীয় নাবিক ক্রিস্টোফার কলম্বাসের নামে পানামায় রয়েছে দুটি বন্দর। একটি ক্রিস্টোবাল, অন্যটি কোলন। একটু খটকা লাগছে? তাহলে বিষয়টি পরিষ্কার করা যাক। 'ক্রিস্টোবাল' হলো ক্রিস্টোফারের স্প্যানিশ রূপ; আর 'কোলন' কলম্বাসের। বন্দর দুটির মধ্যকার দূরত্ব খুব কম। মাত্র ১ নটিক্যাল মাইলের কিছু বেশি।

আটলান্টিক উপকূলে বে অব লিমনের তীরঘেঁষে কোলন শহরের অবস্থান। পানামার কোলন প্রদেশের রাজধানী শহর এটি। উনিশ শতকের মাঝামাঝি সময়ে শহরটির গোড়াপত্তন হলেও সেখানে উন্নতির ছোঁয়া লাগে পানামা খাল খনন প্রকল্প শুরুর পর। এই শহরেই কোলন বন্দরের অবস্থান।

পানামা খালের আটলান্টিক অংশের একেবারে প্রবেশমুখে বন্দরটি অবস্থিত। উত্তাল সাগরের ঢেউ থেকে বন্দরের 'কি'কে সুরক্ষিত রাখার জন্য এখানে নির্মাণ করা হয়েছে ব্রেকওয়াটার। এটি পানামা খালের আটলান্টিক অংশের প্রবেশপথেরও সুরক্ষা দেয়।

কোলন বন্দরে চারটি ডকে রয়েছে মোট ৯টি বার্থ। বন্দরটিতে প্রতি বছর প্রায় ১২০টি জাহাজ, ৩ লাখ ৮০ হাজার টন কার্গো ও ২০ লাখ ৫ হাজার টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করা হয়। এছাড়া বছরে প্রায় ১ লাখ ৬৬ হাজার যাত্রীকে সেবা দেয় এই বন্দর।

ব্রেক বাল্ক, ড্রাই বাল্ক ও কনটেইনার—সব ধরনের কার্গো ওঠানামা করার জন্য টার্মিনাল রয়েছে কোলন বন্দরে। এছাড়া প্রমোদতরীগুলোর জন্য রয়েছে পৃথক টার্মিনাল। আগেই বলা হয়েছে, কোলন বন্দরের অবস্থান পানামা খালের আটলান্টিক অংশের প্রবেশমুখে। এ কারণে আঞ্চলিক বাণিজ্যের ডিস্ট্রিবিউশন ও আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে এর চাহিদা অনেক। এই চাহিদা মেটাতেই কোলন বন্দরের মানজানিলো ইন্টারন্যাশনাল টার্মিনালকে একটি ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে নির্মাণ করা হয়েছে, যেখানে আমদানি ও রপ্তানি করা কনটেইনার, রো-রো ও ব্রেক বাল্ক কার্গো হ্যান্ডলিং করা হয়।

কোলন বন্দরের পাশেই কোকো সলো নর্থে রয়েছে বেসরকারি পরিচালনাধীন কোলন কনটেইনার টার্মিনাল (সিসিটি)। এভারগ্রিন গ্রুপ পরিচালিত টার্মিনালটিতে সর্বোচ্চ ১৪ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভিড়তে পারে। পানামার ভৌগোলিক অবস্থানগত সুবিধা কাজে লাগাতে ১৯৯৪ সালে দেশটির সরকারকে এই টার্মিনাল নির্মাণের প্রস্তাব দেয় এভারগ্রিন গ্রুপ। ১৯৯৭ সালে টার্মিনালটির কার্যক্রম শুরু হয়।

কোলন কনটেইনার টার্মিনালটি যে জায়গায় নির্মাণ করা হয়েছে, সেখানে আগে মার্কিন নৌবাহিনীর একটি ঘাঁটি ছিল। প্রথমে এই জায়গায় দুটি বার্থ নির্মাণ করা হয়। পরে সম্প্রসারণ প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে নির্মিত হয় আরও দুটি বার্থ। সম্প্রসারণের পর টার্মিনালটির আয়তন দাঁড়ায় ৭৪ দশমিক ৩ হেক্টর।

পানামার আঞ্চলিক সরবরাহ ও ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে এই টার্মিনালটি গুরুত্বপূর্ণ অবদান রেখে যাচ্ছে। পানামা খালের প্রবেশমুখে হওয়ায় দূরপ্রাচ্য থেকে ক্যারিবীয় অঞ্চল এবং উত্তর, দক্ষিণ ও মধ্য আমেরিকায় পণ্য সরবরাহের ক্ষেত্রে বড় একটি ট্রান্সপোর্ট হাব হিসেবে অবস্থান করে নিয়েছে কোলন কনটেইনার টার্মিনাল।

কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের উপযোগী আধুনিক সব সরঞ্জাম রয়েছে কোলন কনটেইনার টার্মিনালে। সেখানকার চারটি বার্থে ১১টি 'কি' গ্যান্ট্রি ক্রেন রয়েছে। ক্রমবর্ধমান চাহিদার সঙ্গে তাল মেলাতে কোলন কনটেইনার টার্মিনালে আরেক দফা অবকাঠামো উন্নয়নের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। সেখানে ৩০ হেক্টর জায়গাজুড়ে গড়ে তোলা হচ্ছে লজিস্টিকস পার্ক।

কোলনে রয়েছে একটি ক্রুজ পোর্ট। বিশ্বের দ্বিতীয় বৃহত্তম শুল্কমুক্ত বন্দর এটি। নতুন সহস্রাব্দের চাহিদার কথা মাথায় রেখে এই পোর্টে নির্মাণ করা হয় 'কোলন ২০০০ ক্রুজ টার্মিনাল'। দেড় কোটি ডলার ব্যয়ে নির্মিত বেসরকারি পরিচালনাধীন এই ক্রুজ টার্মিনালের যাত্রা হয় ২০০০ সালে। মধ্য আমেরিকার অন্যতম ব্যস্ত একটি ক্রুজ টার্মিনাল এটি। পরবর্তীতে ২০০৮ সালে কোলন ক্রুজ পোর্টে দ্বিতীয় আরেকটি টার্মিনাল নির্মাণ করা হয়।

মেরিটাইম ইভেন্টস

২০২১ মেরিটাইম রিস্ক সিম্পোজিয়াম

১-৫ নভেম্বর, ভার্চুয়াল

ইউনিভার্সিটি অব হিউস্টনের কলেজ অব টেকনোলজি ১২তম এই সিম্পোজিয়ামের আয়োজন করবে। এতে সহযোগিতা করবে ন্যাশনাল একাডেমি অব সায়েন্সেস। বিভিন্ন দেশের সরকার এবং মেরিটাইম খাতের শীর্ষ অংশীজন, বন্দর প্রতিনিধি, গবেষক ও সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠানগুলো এই সিম্পোজিয়ামে অংশ নেবে। কার্বন নিঃসরণ কমানো ও পরিবেশবান্ধব প্রযুক্তিতে রূপান্তর, অটোনমাস ভেসেল, মেরিটাইম সাইবার সুরক্ষা, সাপ্লাই চেইনের সুরক্ষা ইত্যাদি এজেন্ডা এবারের সিম্পোজিয়ামে বিশেষ গুরুত্ব পাবে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3oP1i43

ইউরোপোর্ট ২০২১

২-৫ নভেম্বর, রটারডাম, নেদারল্যান্ডস

মেরিটাইম খাতে দীর্ঘ সময় ধরে যত প্রদর্শনী হচ্ছে, তার অন্যতম হলো ইউরোপোর্ট। এ বছর এর ৪০তম আসর বসতে যাচ্ছে। তবে ইউরোপোর্ট এই অর্জনে তুষ্ট হতে চায় না। বরং এর লক্ষ্য হলো ভবিষ্যৎ উন্নয়ন। মেরিটাইম খাতের টেকসই ভবিষ্যতের পথ প্রদর্শন এই আয়োজনের মূল উদ্দেশ্য। সমুদ্র বাস্তুসংস্থানের চারটি প্রধান বিষয় এবারের ইউরোপোর্টের এজেন্ডায় বিশেষ গুরুত্ব পাবে—ডিজিটালাইজেশন, জ্বালানি রূপান্তর, পরবর্তী প্রজন্ম ও জাহাজ শিল্পে অর্থায়ন।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3ls2BDU

নেভিগেশন ২০২১

১৫-১৮ নভেম্বর, হাইব্রিড (অনলাইন/এডিনবার্গ, স্কটল্যান্ড)

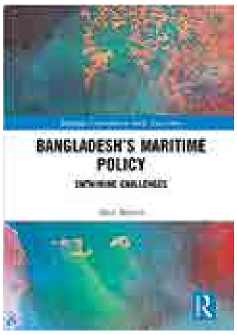
বর্তমান যুগে সময়ানুবর্তী ও কার্যকর নেভিগেশনের গুরুত্ব অপরিসীম। জাতিসংঘের টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি) অর্জনেও নেভিগেশন কমিউনিটি অনবদ্য অবদান রাখতে পারে। এই খাতে প্রযুক্তিগত উদ্ভাবনের পাশাপাশি বৈজ্ঞানিক গবেষণালব্ধ বিভিন্ন তথ্য তুলে ধরতেই এই কনফারেন্সের আয়োজন করা হয়েছে। দুটি সেশনে কনফারেন্সটি অনুষ্ঠিত হবে। একটি হলো ইউরোপিয়ান নেভিগেশন কনফারেন্স (ইএনসি), অন্যটি হলো ইন্টারন্যাশনাল নেভিগেশন কনফারেন্স (আইএনসি)।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3lsR7QC

গ্রন্থ পরিচিতি

বাংলাদেশ'স মেরিটাইম পলিসি: এনটুইনিং চ্যালেঞ্জস

আবুল কালাম



ভারত ও মিয়ানমারের সঙ্গে সমুদ্রসীমা নিয়ে বিরোধ নিষ্পত্তি বাংলাদেশ তো বটেই, এই সংক্রান্ত বিরোধ নিষ্পন্নের ক্ষেত্রে বৈশ্বিকভাবেও বড় ঘটনা। আন্তর্জাতিক আদালতের রায় বাংলাদেশের পক্ষে যাওয়ায় এটিকে 'সমুদ্র বিজয়' হিসেবে দেখা হচ্ছে। একাত্তরের স্বাধীনতা যুদ্ধে জয়ের পর এই সমুদ্র বিজয় বাংলাদেশের জন্য অনন্য অর্জন। এর মাধ্যমে সামুদ্রিক সম্পদের ন্যায়সঙ্গত মালিক হিসেবে আত্মপ্রকাশ করেছে এ দেশ। বিশাল টেরিটোরিয়াল সমুদ্রসীমা, সুবিস্তৃত কন্টিনেন্টাল শেলফ তো রয়েছেই, এর সঙ্গে বাংলাদেশ পেয়েছে বিশাল পরিসরের মেরিটাইম জোন, যা এর মোট স্থলসীমার প্রায় সমান।

এই প্রাপ্তি বাংলাদেশের জন্য বিপুল সম্ভাবনার দুয়ার খুলে দিয়েছে। এই সমুদ্রসম্পদ নিশ্চিতভাবেই দেশের উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা পূরণে সহায়ক হবে। তবে এই সম্ভাবনার সঙ্গে সঙ্গে বেশকিছু চ্যালেঞ্জও তৈরি হয়েছে। এর মধ্যে কিছু চ্যালেঞ্জ হবে নাছোড়বান্দা। এগুলো অতিক্রম করা খুব একটা সহজ হবে না।

বইটিতে বাংলাদেশের সমুদ্রকৌশল নিয়ে বিস্তারিত আলোচনা করা হয়েছে। স্বাধীনতার পর থেকে দেশের সমুদ্র অধিকার নিয়ে যত ঘটনা ঘটেছে, তা তুলে ধরা হয়েছে এতে। সঙ্গত কারণেই মিয়ানমার ও ভারতের সঙ্গে বিরোধের বিষয়টিও উঠে এসেছে।

যেকোনো অর্জনই আনন্দদায়ক। তবে তা তখনই ইতিবাচক ফল বয়ে আনে যখন তার সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার করা হয়। বাংলাদেশকেও এই নব্য অর্জিত সমুদ্রসীমার কার্যকর ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে। সামুদ্রিক সম্পদের অনুসন্ধান, আহরণ, নেভিগেশন ও সুরক্ষার ক্ষেত্রে দেশের স্বার্থ রক্ষায় সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দিতে হবে। বইটিতে লেখক সেই বিষয়ের ওপর বারবার গুরুত্বারোপ করেছেন।

সাম্প্রতিক সময়ে বিশ্বজুড়ে অন্যতম আলোচ্য বিষয় হলো সমুদ্র অর্থনীতি। সমুদ্র বিজয়ের পর বাংলাদেশের জন্যও এটি সমান গুরুত্বপূর্ণ ইস্যু হয়ে দাঁড়িয়েছে। এই খাতের টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে জাতীয় নীতিগত পরিকল্পনা কীরূপ হওয়া উচিত, সে বিষয়টিও উঠে এসেছে বইটিতে।

বাংলাদেশের সমুদ্রনীতি নিয়ে একটি পরিপূর্ণ গবেষণাপত্র বলা যেতে পারে বইটিকে। দক্ষিণ এশিয়া ও ভারত মহাসাগরীয় অঞ্চলের রাজনীতি নিয়ে যাদের আগ্রহ রয়েছে, তাদের জন্যও আকরগ্রন্থ হিসেবে বিবেচিত হতে পারে এটি। ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের সাবেক অধ্যাপক আবুল কালামের লেখা বইটির পৃষ্ঠা সংখ্যা ২৫২। এর পেপারব্যাক সংস্করণের মূল্য ৩৭ পাউন্ড। এটি প্রথম প্রকাশ হয় ২০২০ সালের ৩০ জুন রাউটলেজ থেকে।

আইএসবিএন: ৯৭৮০৩৬৭৫৮৬৩১৭

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

ব্যালাস্ট ওয়াটার

বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে পণ্য পরিবহনের জন্য জাহাজগুলোকে পাড়ি দিতে হয় উত্তাল সাগর। এ সময় বিশালাকার ঢেউয়ের আঘাতে ভারসাম্য হারিয়ে জাহাজের উল্টে যাওয়ার ঝুঁকি রয়েছে। তাই জাহাজ, ক্রু এবং কার্গো জাহাজের ক্ষেত্রে পণ্য ও ক্রুজার শিপগুলোর ক্ষেত্রে যাত্রীদের সুরক্ষা নিশ্চিত করা অত্যন্ত জরুরি।

উত্তাল সাগরে জাহাজের ভারসাম্য ধরে রাখার জটিল এই সমস্যার সমাধান এনে দিয়েছে ব্যালাস্ট ওয়াটার। এই আধুনিক নকশাগত কৌশলের কারণে জাহাজ চলাচল আগের চেয়ে অনেক বেশি নিরাপদ হয়েছে। তবে একই সঙ্গে জলজ বাস্তুসংস্থানের জন্যও তা উদ্বেগের কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে।

একটি জাহাজ একটি বন্দরে পণ্য খালাস করে ফিরে আসার সময় তার ব্যালাস্ট ট্যাংকে পানি ভর্তি করে। এরপর যে বন্দর থেকে পণ্য বোঝাই করবে, সেখানে এসে সেই ব্যালাস্ট ওয়াটার ফেলে দেয়। পণ্য বোঝাই-খালাস, জ্বালানির পরিমাণ কম-বেশি হওয়া ইত্যাদি কারণে জাহাজের ওজনের তারতম্য অনুযায়ী ব্যালাস্ট ওয়াটারের লেভেল নিয়ন্ত্রণ করা হয়। এই ব্যালাস্ট ওয়াটার জাহাজকে চারদিক থেকে ভারসাম্য ধরে রাখতে সাহায্য করে। এছাড়া জাহাজের হালের ওপর থেকে চাপ কমানো, প্রপালশন ব্যবস্থাকে আরও উন্নত করতে কার্যকর ভূমিকা রাখে ব্যালাস্ট ওয়াটার।

এবার আশা যাক জলজ বাস্তুসংস্থানগত ঝুঁকির বিষয়ে। কোনো একটি বন্দরে ব্যালাস্ট ট্যাংক ভর্তি করার সময় সেখানকার সামুদ্রিক জীব ও জীবাণু পানির সঙ্গে ট্যাংকে প্রবেশ করে। আবার ব্যালাস্ট ওয়াটার ডিসচার্জ করার সময় সেগুলো সম্পূর্ণ ভিন্ন এক জলজ পরিবেশে গিয়ে পড়ে। এতে করে বাস্তুসংস্থান ও সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য হুমকির মুখে পড়ে যায়। পাশাপাশি জনস্বাস্থ্য বিপর্যয়েরও আশঙ্কা রয়েছে এতে। এ কারণে এখন ব্যালাস্ট ওয়াটার ব্যবস্থাপনায় বিশেষ গুরুত্ব দেওয়া হচ্ছে। ২০১৭ সালে এ-সংক্রান্ত একটি আন্তর্জাতিক নীতিমালা কার্যকর হয়েছে। এছাড়া বিভিন্ন অংশীজনের তরফ থেকে ব্যালাস্ট ওয়াটার ব্যবস্থাপনার আধুনিকায়নের দাবিও জানানো হচ্ছে।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

এস্তেভ্যানিসিও (মুস্তাফা আজেমৌরি)

খুব অল্প সময় বেঁচে ছিলেন এস্তেভ্যানিসিও (মুস্তাফা আজেমৌরি)। ১৫০০ খ্রিষ্টাব্দে জন্ম তাঁর। মৃত্যু ১৫৩৯ সালে। সময়ের বিচারে ক্ষণজন্মা হলেও সমুদ্র অভিযানের ইতিহাসে তাঁর নাম চিরস্থায়ী। আয়ু স্বল্প হলেও জীবনের পটপরিবর্তনের অভিজ্ঞতা তাঁর কম হয়নি। তিনি 'আমেরিকায় পা দেওয়া প্রথম মহান আফ্রিকান'।

তাঁর জন্ম কিংবা বংশপরিচয় নিয়ে বেশি জানা যায় না। কেউ তাঁকে মুর জাতিগোষ্ঠীর বলে ধারণা করেন, কেউ তাঁকে নিখাদ আফ্রিকান নিগ্রো বলে থাকেন। কেউ আবার মনে করেন, তাঁর পূর্বপুরুষরা সাব-সাহারা আফ্রিকার অধিবাসী ছিল। যে ঘটনাপ্রবাহের দালিলিক প্রমাণ পাওয়া যায়, তা তাঁর তরুণ বয়সের পরবর্তী সময়ের।

১৫২২ সালের দিকে কোনো এক কারণে এস্তেভ্যানিসিও গ্রেপ্তার হন এবং তাকে মরক্কোর আজেমৌর শহরে এক বনেদি ব্যক্তির কাছে দাস হিসেবে বিক্রি করা হয়। সেই ব্যক্তি ছিলেন স্প্যানিশ। স্বভাবতই সমুদ্র অভিযানের নেশা ছিল তাঁর রক্তে। তাঁর একটি অভিযাত্রী দল ছিল, যেখানে দাস হিসেবে বিক্রি হওয়া সেই তরুণটিও যোগ দিতে চাইছিলেন। কিন্তু তিনি ছিলেন আফ্রিকান মুসলিম। আর স্পেনে তখনকার নিয়ম অনুযায়ী নন-ক্যাথোলিক কোনো ব্যক্তি নতুন বিশ্বের সন্ধানে অভিযানে যেতে পারত না। এ কারণে সেই তরুণটিকেও ধর্মান্তরিত হতে হয়। এ সময় তিনি সেই নাম গ্রহণ করেন, যা দিয়ে আজও বিশ্ব তাঁকে চেনে।

ধর্মান্তরিত হওয়ার পর সেই তরুণের স্প্যানিশ অভিযাত্রী দলটিতে যোগ দেওয়ার ক্ষেত্রে আর কোনো বাধা রইল না। এরপর তিনি যা করলেন, তা ইতিহাস। ১৫২৭ সালে প্রথম আফ্রিকান হিসেবে উত্তর আমেরিকায় পা রাখেন তিনি। 'লা ফ্লোরিডা' (বর্তমানের ফ্লোরিডা ও এর আশপাশের অনাবিষ্কৃত অঞ্চল) অভিযানের এই সাফল্য একজন আফ্রিকান দাসকে অমরত্ব দান করেছে।

জাতিসংঘের সাসটেইনেবল ডেভেলপমেন্ট সলিউশনস নেটওয়ার্কের (এসডিএসএন) 'এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার' পেয়েছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। সবার জন্য শান্তি ও সমৃদ্ধি নিশ্চিত করে বাংলাদেশকে সঠিক পথে এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার জন্য এ পুরস্কার দেওয়া হয়েছে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর এই অর্জন ও তাঁর ৭৫তম জন্মবার্ষিকী উদ্‌যাপন উপলক্ষে ২৮ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনাসমূহ ব্যানার ও ফেস্টুন দিয়ে সুসজ্জিত করা হয়।

জাতিসংঘের এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার পেলেন প্রধানমন্ত্রী

প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা 'এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার' পেয়েছেন। জাতিসংঘের সাসটেইনেবল ডেভেলপমেন্ট সলিউশনস নেটওয়ার্ক (এসডিএসএন) পুরস্কারটি দেয়। দারিদ্র্য দূরীকরণ, বিশ্বের সুরক্ষা এবং সবার জন্য শান্তি ও সমৃদ্ধি নিশ্চিত করতে পদক্ষেপ গ্রহণের সর্বজনীন আহ্বানে সাড়া দিয়ে বাংলাদেশকে সঠিক পথে এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার জন্য এ পুরস্কার দেওয়া হয়েছে। ২০ সেপ্টেম্বর নিউইয়র্কে সাংবাদিকদের ব্রিফিংকালে পররাষ্ট্রমন্ত্রী এ কে আব্দুল মোমেন বলেন, 'মাননীয় প্রধানমন্ত্রী এ পুরস্কার গ্রহণ করে বাংলাদেশের জনগণকে এটি উৎসর্গ করেছেন।' সহস্রাব্দের উন্নয়ন লক্ষ্যের (এমডিজি) বিভিন্ন ক্ষেত্রে সফলতা অর্জনের পর টেকসই উন্নয়নের লক্ষ্যে (এসডিজি) দ্রুত এগিয়ে চলার ক্ষেত্রে এ পুরস্কার পাওয়াকে দেশের সফলতার গুরুত্বপূর্ণ আন্তর্জাতিক স্বীকৃতি হিসেবে অভিহিত করেন পররাষ্ট্রমন্ত্রী আব্দুল মোমেন। বিশিষ্ট অর্থনীতিবিদ ও উন্নয়ন কৌশলবিদ অধ্যাপক জেফ্রি ডি স্যাকসের নেতৃত্বে জাতিসংঘ মহাসচিবের পৃষ্ঠপোষকতায় ২০১২ সালে এসডিএসএন প্রতিষ্ঠা করা হয়।

অনুষ্ঠানের সঞ্চালক জেফরি স্যাকস শেখ হাসিনাকে 'জুয়েল ইন দ্য ক্রাউন অব দ্য ডে' হিসেবে তুলে ধরেন। তিনি বিশ্বব্যাপী মহামারি করোনাভাইরাস চলাকালেও এসডিজি প্রচারণা কার্যক্রম চালাতে শেখ হাসিনার নেতৃত্বের প্রশংসা করেন। এ অনুষ্ঠানে স্যাকস বলেন, 'এ পুরস্কার হচ্ছে এসডিজির লক্ষ্য অর্জনের ক্ষেত্রে জোরালো দায়িত্ব পালনের একটি প্রমাণপত্র।'

বাংলাদেশ শীর্ষ ৫ সহনশীল অর্থনীতির দেশের একটি

মহামারির প্রতিকূলতার মধ্যেও বাংলাদেশ শীর্ষ পাঁচটি সহনশীল অর্থনীতির মধ্যে থাকার কথা জানিয়েছেন অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামাল। ১৩ সেপ্টেম্বর 'কমনওয়েলথ ট্রেড অ্যান্ড ইনভেস্টমেন্ট সামিট-২০২১' এ দেওয়া বক্তব্যে এই কথা জানান। একাধিক আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের জরিপে বাংলাদেশের অর্থনীতির এই অবস্থানে উঠে আসার তথ্য দেন তিনি।

অর্থমন্ত্রী বলেন, 'আইএমএফ'র ২০২০ সালের অক্টোবরের রিপোর্ট অনুযায়ী, বিশ্ব অর্থনীতিতে গড় ৪ দশমিক ৪ শতাংশের নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি দেখা যায়। এ সময় অতি অল্প কয়েকটি ইতিবাচক প্রবৃদ্ধির অর্থনীতির মধ্যে বাংলাদেশ অন্যতম।

অর্থমন্ত্রী আরও বলেন, 'আমরা সবাই জানি কোভিড-১৯ এর কারণে গত বছর বৈশ্বিক অর্থনীতি ৩ শতাংশ সংকুচিত হয়েছে। কমনওয়েলথভুক্ত দেশগুলোর অর্থনীতি সংকুচিত হয়েছে প্রায় ১০ শতাংশ, যা বৈশ্বিক বাণিজ্য ও বিনিয়োগ হ্রাসের অন্যতম প্রধান কারণ। জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়নবিষয়ক সংস্থা আঙ্কটাডের একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০২০ সালে বৈশ্বিক সরাসরি বৈদেশিক বিনিয়োগ কমেছে ৪২ শতাংশ। আর এশিয়া এবং প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের কমনওয়েলথ অর্থনীতি ৫০ শতাংশের বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

নদীর প্রবাহ নিশ্চিত করাই নদী দিবসের অঙ্গীকার: নৌ-প্রতিমন্ত্রী

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেছেন, 'নদীগুলো রক্ষা করে এর প্রবাহ নিশ্চিত করাই নদী দিবসের অঙ্গীকার। পঁচাত্তর-পরবর্তী দূষিত সমাজ ব্যবস্থার কারণে নদীগুলোও দখল ও দূষণের কবলে পড়েছে। বঙ্গবন্ধু নদী নিয়ে যে পদক্ষেপগুলো নিয়েছিলেন, তা তিনি বাস্তবায়ন করে যেতে পারেননি। পঁচাত্তরের পর বঙ্গবন্ধুর পরিবারের বিরুদ্ধে অপবাদ ও অপপ্রচার করা হয়েছে। এ জায়গা থেকে আমাদের নদীগুলোও রক্ষা পায়নি।'

২৬ সেপ্টেম্বর ঢাকায় জাতীয় ক্রীড়া পরিষদের শহীদ শেখ কামাল মিলনায়তনে মুজিব শতবর্ষ ও বিশ্ব নদী দিবস-২০২১ উপলক্ষে জাতীয় নদী রক্ষা কমিশন আয়োজিত 'বঙ্গবন্ধুর নদী ও পরিবেশ ভাবনা এবং আমাদের করণীয়' শীর্ষক সিম্পোজিয়ামে প্রধান অতিথির বক্তৃতায় তিনি এসব কথা বলেন।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, 'নদী দখলমুক্ত করতে গিয়ে সরকারকে অনেক চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হচ্ছে। পঁচাত্তরের পর একটি ধারা তৈরি হয়, মানুষ মনে করেছিল, অপরাধ করলে বিচার হবে না। নদী দখল করলে বিচার হবে না। অনেকে নদীর পাড়ে গিয়ে ঘর তুলেছে, অনেকে নদীর পাড়ে কলকারখানা গড়ে তুলেছে।'

জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের চেয়ারম্যান এ এস এম আলী কবীরের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে বক্তব্য রাখেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, কমিশনের সার্বক্ষণিক সদস্য কামরুন নাহার আহমেদ, কমিশনের ৪৮ নদী সমীক্ষা প্রকল্পের পরিচালক ইকরামুল হক এবং বাংলাদেশ নদী পরিব্রাজক দলের প্রতিষ্ঠাতা চেয়ারম্যান মুহাম্মদ মুনির হোসেন।

৪৮ ঘণ্টার মধ্যে রিফার কনটেইনারের পণ্য খালাসের নির্দেশনা

নৌপরিবহন ও বাণিজ্য মন্ত্রণালয় শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত (রিফার) কনটেইনার সংকটে পণ্য রপ্তানি ব্যাহত হওয়ায় পরিস্থিতি থেকে উত্তরণে নির্দেশনা দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরকে। এর পরিপ্রেক্ষিতে ইয়ার্ডে থাকা রিফার কনটেইনার পণ্য নামিয়ে ৪৮ ঘণ্টার মধ্যে বেসরকারি কনটেইনার ডিপোতে পাঠানোর নির্দেশনা দিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২০ সেপ্টেম্বর এক চিঠিতে সব আমদানিকারককে এ নির্দেশনা দেওয়া হয়।

রিফার কনটেইনারে সামুদ্রিক মাছ, মাংস, ফল আমদানি হয়। এই কনটেইনার সংকটে দেশ থেকে মাছ-মাংস রপ্তানি ব্যাহত হচ্ছে। পর্যাপ্ত রিফার কনটেইনার না থাকায় বিপাকে পড়েছেন বাংলাদেশি রপ্তানিকারকরা। পরিস্থিতি উত্তরণে বাণিজ্য ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় চট্টগ্রাম বন্দরকে পদক্ষেপ নেওয়ার জন্য চিঠি দেয়।

মাতারবাড়ীতে উন্নয়ন প্রকল্প পরিদর্শনে উচ্চপর্যায়ের প্রতিনিধি দল

কক্সবাজারের মহেশখালীতে মাতারবাড়ী তাপবিদ্যুৎ প্রকল্প ও গভীর সমুদ্রবন্দর এলাকা পরিদর্শন করেছে স্বরাষ্ট্রমন্ত্রী আসাদুজ্জামান খাঁন কামালের নেতৃত্বে সরকারের উচ্চপর্যায়ের প্রতিনিধি দল। ২৮ সেপ্টেম্বর প্রতিনিধি দল নিয়ে স্বরাষ্ট্রমন্ত্রী হেলিকপ্টারে ঢাকা থেকে মাতারবাড়ী তাপবিদ্যুৎ প্রকল্পের হেলিপ্যাডে অবতরণ করেন। পরে তাঁরা কোল পাওয়ার জেনারেশন কোম্পানি বাংলাদেশ লিমিটেডের মাতারবাড়ী প্রকল্প কার্যালয়ের সম্মেলন কক্ষে মতবিনিময় করেন। সভায় মাতারবাড়ীতে চলমান বিভিন্ন প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ও নিরাপত্তা নিয়ে আলোচনা হয়।

সভা শেষে স্বরাষ্ট্রমন্ত্রী আসাদুজ্জামান খাঁন বলেন, 'প্রধানমন্ত্রীর নেতৃত্বে বাংলাদেশ দুর্বার গতিতে এগিয়ে চলেছে। সারা বাংলাদেশে মেগা প্রজেক্ট হচ্ছে। আর মহেশখালীতেও অনেক মেগা প্রজেক্ট হচ্ছে। এসব প্রজেক্টের কাজ শেষ হলে এলাকার চেহারা পাল্টে যাবে।'

মতবিনিময় সভায় কক্সবাজার-২ আসনের সাংসদ আশেক উল্লাহ রফিক, মন্ত্রিপরিষদ সচিব খন্দকার আনোয়ারুল ইসলাম, স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের জননিরাপত্তা বিভাগের সিনিয়র সচিব মোস্তফা কামাল উদ্দিন,

প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ড. আহমদ কায়কাউস ২৪ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রাম বন্দরের বে টার্মিনালের প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন

জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ বিভাগের সিনিয়র সচিব মো. আনিছুর রহমান, নৌপরিবহন সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী, পুলিশের আইজি ড. বেনজীর আহমেদ, বিদ্যুৎ জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ হাবিবুর রহমান, বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশনের চেয়ারম্যান এ বি এম আজাদ, বিজিবি মহাপরিচালক মেজর জেনারেল মোহাম্মদ শাফিনুল ইসলাম, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, বাংলাদেশ নৌবাহিনীর কমান্ডার বিএন ফ্লিট রিয়ার অ্যাডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ, পেট্রোবাংলার চেয়ারম্যান এ বি এম আব্দুল ফাত্তাহ, চট্টগ্রামের বিভাগীয় কমিশনার, পুলিশের চট্টগ্রাম রেঞ্জের ডিআইজি, কক্সবাজারের জেলা প্রশাসক ও কোস্ট গার্ডের উপপরিচালক কমডোর এনামুল হক উপস্থিত ছিলেন।

জাহাজ চলাচল প্রক্রিয়া সহজীকরণে জোর দেবে বাংলাদেশ

বাংলাদেশ ও ভারতের নৌসচিব পর্যায়ের বৈঠক ১৮ থেকে ২২ অক্টোবর সুবিধাজনক সময়ে দিল্লিতে অনুষ্ঠানের প্রস্তাব দিয়েছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়। ভারতের পক্ষ থেকে ৪-৮ অক্টোবরের যেকোনো সময় এ বৈঠক করার প্রস্তাব করা হয়েছিল। এর প্রেক্ষিতে কিছুটা সময় হাতে রেখে নতুন তারিখ প্রস্তাব করল বাংলাদেশ।

দিল্লিতে অনুষ্ঠেয় বৈঠকে দুই দেশের মধ্যে বাণিজ্য বাড়াতে উপকূলীয় জাহাজ চলাচল প্রক্রিয়া আরও সহজ করা এবং স্থলবন্দরগুলোতে অবকাঠামো নির্মাণের ওপর জোর দেওয়ার প্রস্তুতি নিচ্ছে বাংলাদেশ।

বিদেশি জাহাজে চাকরি পাওয়া বাংলাদেশি নাবিক ও নৌপথের পর্যটকদের 'অন অ্যারাইভাল ভিসা' দেওয়ার বিষয়টি আবারও আলোচনার জন্য তোলা হবে। এসব বিষয়সহ মোট ২৯টি বিষয় (টকিং পয়েন্ট) আলোচনার জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ে প্রস্তাব পাঠিয়েছে ছয় সংস্থা। করোনাভাইরাস সংক্রমণ বেশি থাকায় দুই দেশের নৌসচিব পর্যায়ের বৈঠক স্থগিত হয়ে আছে।

সংক্রমণের হার কমতে থাকায় দুই দেশই এ বৈঠক আয়োজনের সম্ভাব্য সময় জানিয়ে চিঠি দিয়েছে। অভ্যন্তরীণ নৌ-প্রটোকল (পিআইডব্লিউটিঅ্যান্ডটি) এর আওতায় ২১তম স্ট্যান্ডিং কমিটির বৈঠক এবং চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে ভারতীয় পণ্য পরিবহন-সংক্রান্ত আন্তঃসরকার কমিটির (আইজিসি) সভাও অনুষ্ঠিত হবে। এর আগে ২০১৯ সালের ৪ ও ৫ ডিসেম্বর ঢাকায় এ তিনটি বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়।

প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিবের বে টার্মিনাল প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অন্যতম বৃহৎ উন্নয়ন প্রকল্প বে টার্মিনালের প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেছেন প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ড. আহমদ কায়কাউস। ২৪ সেপ্টেম্বর সকালে তিনি প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন। এ সময় নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী ও বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানসহ মন্ত্রণালয় ও চট্টগ্রাম কর্তৃপক্ষের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

ড. আহমদ কায়কাউস বলেন, 'মাননীয় প্রধানমন্ত্রী স্বপ্ন দেখেছেন বলেই বে টার্মিনাল বাস্তবায়ন হচ্ছে। রিং রোড বাস্তবায়নসহ বেশকিছু উন্নয়নের ফলে পুরো এলাকার চিত্র পাল্টে গেছে। এ রকম বড় বড় স্বপ্ন আগে কখনো কেউ দেখেনি।'

বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, 'বে টার্মিনাল মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর অগ্রাধিকার প্রকল্প। এটি বাস্তবায়নে প্রধানমন্ত্রীর চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত আমরা পেয়ে গেছি। এখন দ্রুততম সময়ে কনসালট্যান্ট নিয়োগ করে আমরা প্রকল্পের কাজ এগিয়ে নিয়ে যাব।'

প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনের পর বে টার্মিনালের হাইড্রোগ্রাফিক তথ্য, জমি অধিগ্রহণ ও ডিটেইল ডিজাইন তুলে ধরেন চিফ হাইড্রোগ্রাফার কমান্ডার এম আরিফুর রহমান, উপব্যবস্থাপক (ভূমি) জিল্লুর রহমান ও নির্বাহী প্রকৌশলী রাফিউল আলম।

এর আগে ১ সেপ্টেম্বর নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপির সভাপতিত্বে মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের বে টার্মিনাল নির্মাণ প্রকল্পের অগ্রগতি পর্যালোচনা-সংক্রান্ত এক সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। এ সময় নৌপরিবহন সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী ও বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানসহ ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

কনটেইনারবাহী জাহাজের অর্ধেকই জেটিতে ভিড়েছে অপেক্ষা ছাড়া

বন্দর জলসীমায় পৌঁছার পর পণ্যভর্তি একটি কনটেইনার চট্টগ্রাম বন্দর জেটিতে ভিড়তে দুই থেকে তিনদিন সময় লাগত আগে। করোনার ধকল কাটিয়ে ধীরে ধীরে পুরোনো চেহারায় ফিরেছে চট্টগ্রাম বন্দর। আগস্ট মাসে জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ে উল্লেখযোগ্য উন্নতি হয়েছে। এ মাসের ২৯ দিনে চট্টগ্রাম বন্দরে আমদানি পণ্যভর্তি কনটেইনারবাহী জাহাজ এসেছে ১৬৮টি। এসব জাহাজের ৪৭ শতাংশই ভিড়েছে দিনে দিনেই। অর্থাৎ বহির্নোঙরে বা বন্দর জলসীমায় পৌঁছার পর অপেক্ষা ছাড়াই জাহাজ জেটিতে ভিড়তে পেরেছে। ৩৬ শতাংশ জাহাজ জেটিতে ভিড়েছে একদিন অপেক্ষার পর। প্রায় ১২ শতাংশ জাহাজ ভিড়েছে দুদিনে। আর তিনদিন অপেক্ষার পর জেটিতে ভিড়েছে মাত্র ৪ শতাংশ জাহাজ।

সাইফ মেরিটাইম লিমিটেডের প্রধান নির্বাহী আবদুল্লাহ জহীর বলেন, 'একটি জাহাজ বহির্নোঙরে পৌঁছার পর তিনদিন অপেক্ষা শেষে বন্দর জেটিতে ভিড়বে আমাদের কাছে এটাই স্বাভাবিক।'

আবদুল্লাহ জহীরের মতে, তিন কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের এই বড় ধরনের অগ্রগতি হয়েছে। সেগুলো হচ্ছে, চট্টগ্রাম বন্দরের পারফরম্যান্স, পণ্য ডেলিভারি স্বাভাবিক করা এবং বেসরকারি কনটেইনার ডিপোতে আমদানি পণ্য স্থানান্তর করা।

চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রমে সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সন্তোষ

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সভায় কাস্টমস থেকে আটককৃত চট্টগ্রাম বন্দর অভ্যন্তরে পড়ে থাকা নিলামযোগ্য গাড়ির নিলামের ব্যবস্থা নেওয়ার সুপারিশ করা হয়েছে। কমিটির সভাপতি মেজর (অব.) রফিকুল ইসলাম, বীর উত্তমের সভাপতিত্বে সংসদ ভবনে অনুষ্ঠিত সভায় এ সুপারিশ করা হয়।

সভায় মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২১, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের জুলাই-২০১৬ থেকে জুন-২০২০ পর্যন্ত নেয়া উন্নয়ন প্রকল্পের আর্থিক ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতিসহ বন্দরের বর্তমান কার্যক্রম, সমস্যা এবং সমাধান নিয়ে আলোচনা করা হয়।

সভায় ইতিপূর্বে জাতীয় সংসদে উত্থাপিত এবং কমিটিতে প্রেরিত 'মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২১ অধিকতর পরীক্ষা-নিরীক্ষা ও যাচাই-বাছাইয়ের জন্য পুনরায় মন্ত্রণালয়ে পাঠানোর সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়। এ সময় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সার্বিক কার্যক্রমে সন্তোষ প্রকাশ করে স্থায়ী কমিটি।

কমিটির সদস্য নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, রনজিত কুমার রায়, মাহফুজুর রহমান, ডা. সামিল উদ্দিন আহমেদ শিমুল, মো. আছলাম হোসেন সওদাগর এবং এস এম শাহজাদা সভায় অংশগ্রহণ করেন।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, লেজিসলেটিভ ও সংসদবিষয়ক মন্ত্রণালয়ের যুগ্ম সচিব, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় এবং সংসদ সচিবালয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ সভায় উপস্থিত ছিলেন।

মোংলা বন্দর ব্যবহার করতে চায় নেপাল

দেশের দ্বিতীয় সমুদ্রবন্দর মোংলাকে ব্যবহার করতে চায় প্রতিবেশী রাষ্ট্র নেপাল। এরই অংশ হিসেবে ৮ সেপ্টেম্বর মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের সঙ্গে মতবিনিময় করেছে নেপালের একটি প্রতিনিধি দল। বাংলাদেশে নিযুক্ত নেপাল হাইকমিশনের ডেপুটি চিফ অব মিশন কুমার রাইয়ের নেতৃত্বে দুই সদস্যের প্রতিনিধি দল বন্দরে আসে।

এরপর বন্দরের পক্ষ থেকে প্রতিনিধি দলকে বন্দরের নানা সুবিধা সম্পর্কে অবহিত করা হয়। পরে প্রতিনিধি দলের সদস্যরা জেটিসহ বন্দর এলাকা ঘুরে দেখেন। এ সময় তাঁরা বন্দরের সম্প্রসারণসহ নানা সুযোগ-সুবিধা দেখে সন্তোষ প্রকাশ করেন।

জাহাজ রপ্তানিতে সুদিন ফিরছে

করোনায় ক্ষতিগ্রস্ত বাংলাদেশের জাহাজ রপ্তানি খাত নিয়ে সম্ভাবনার কথা জানিয়েছে চীনের জাহাজ নির্মাণশিল্প প্রতিষ্ঠানগুলোর সংগঠন চায়নিজ অ্যাসোসিয়েশন ফর দ্য ন্যাশনাল শিপ বিল্ডিং ইন্ডাস্ট্রি (সিএএনএসআই)। সংগঠনটি বলেছে, ২০২২ সালের মধ্যে বাংলাদেশ জাহাজ রপ্তানির জন্য ১৫০ কোটি (১.৫ বিলিয়ন) ডলার অর্ডার পাবে। বর্তমান বিনিময় হার হিসাবে (প্রতি ডলার ৮৫ টাকা ৩০ পয়সা) টাকার অঙ্কে এই অর্থের পরিমাণ ১২ হাজার ৭৯৫ কোটি টাকা। ২০১৯-২০ অর্থবছরে জাহাজ রপ্তানি থেকে বাংলাদেশ ১ কোটি ১৩ লাখ ২০ হাজার ডলার আয় করেছিল। বিশ্ববাজারে ২০২০-২১ অর্থবছরে এক টাকার জাহাজও রপ্তানি করতে পারেনি রপ্তানিকারকরা। এ কারণে চলতি ২০২১-২২ অর্থবছরে লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয় মাত্র ২ হাজার ডলার। মহামারির বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে নামমাত্র এই লক্ষ্য ধরে সরকার। হাল ছেড়ে দিয়েছিলেন এ খাতের রপ্তানিকারকরাও। তবে করোনা পরিস্থিতি স্বাভাবিক হয়ে আসায় সুদিন ফিরছে। অন্যান্য পণ্যের মতো জাহাজের চাহিদাও বাড়ছে ব্যাপকভাবে। প্রায় ২ বছর ১০ মাস পর জাহাজ রপ্তানির কার্যাদেশ পেয়েছে বাংলাদেশ। চট্টগ্রামের জাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান এফএমসি ডকইয়ার্ড সুদান থেকে এই কার্যাদেশ পেয়েছে। নেদারল্যান্ডস, চীন, তুরস্ক ও ভারতের সঙ্গে দরপত্রে প্রতিযোগিতা করেই এই কার্যাদেশ পেয়েছে প্রতিষ্ঠানটি। এর মাধ্যমে জাহাজ রপ্তানিতে দীর্ঘ সময়ের খরা কাটতে শুরু করেছে। শুধু এফএমসি ডকইয়ার্ড নয়, দেশের সবচেয়ে বড় জাহাজ নির্মাতা ও রপ্তানিকারক প্রতিষ্ঠান ওয়েস্টার্ন মেরিন, আনন্দ শিপইয়ার্ডসহ অন্য প্রতিষ্ঠানগুলোও কার্যাদেশ পাচ্ছে।

বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রমকে জরুরি সেবায় অন্তর্ভুক্তের দাবি বিজিএমইএর

বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম সংশ্লিষ্ট সেবাকে অত্যাবশ্যকীয় ও জরুরি সেবা হিসেবে অন্তর্ভুক্ত করার দাবি জানিয়েছে বিজিএমইএ। একই সঙ্গে বন্দর ও কাস্টমসসংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পরিবহন সংগঠনের ধর্মঘটের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম ব্যাহত করার অপচেষ্টা বন্ধের আহ্বান জানানো হয়।

২৫ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রামে বিজিএমইএ ভবনের সম্মেলন কক্ষে সাংবাদিকদের সঙ্গে মতবিনিময়কালে বিজিএমইএ নেতারা এ আহ্বান জানান।

বিজিএমইএর ভারপ্রাপ্ত সভাপতি সৈয়দ নজরুল ইসলাম বলেন, 'আশির দশকে চট্টগ্রাম থেকে পোশাকশিল্পের যাত্রা শুরু হয়ে এক দশক আগেও জাতীয় রপ্তানি ও প্রবৃদ্ধিতে চট্টগ্রামের পোশাকশিল্পের যে অবদান ছিল, তা আজ ক্রমান্বয়ে নিম্নমুখী। চট্টগ্রামে বন্দর ও কাস্টমসের বিশেষ সুবিধা থাকার পরও পোশাকশিল্পসহ অন্যান্য সেক্টরে কেন বিনিয়োগ বাড়ছে না, তা গভীরভাবে পর্যালোচনার দাবি রাখে।'

পণ্য পরিবহনে লাইটার জাহাজের ভাড়া কমছে

লাইটার জাহাজ কিনে সাত বছর আগে নিজেদের পণ্য পরিবহন শুরু করেন সিমেন্টসহ বিভিন্ন শিল্পকারখানার উদ্যোক্তারা। লাইটার জাহাজ পরিচালনাকারী সংস্থা ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল থেকে চাহিদামতো ভাড়া না পাওয়া এবং অতিরিক্ত ভাড়ার কারণে এই খাতে বিনিয়োগ করতে শুরু করেন উদ্যোক্তারা। এভাবে নিজেদের বহর বাড়াতে থাকেন তারা। একপর্যায়ে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল থেকে জাহাজ ভাড়া নেওয়ার হার কমে যায়। এ পরিস্থিতিতে এখন বাধ্য হয়ে জাহাজ ভাড়া কমাচ্ছে সংস্থাটি।

আমদানিকারকের প্রতিনিধি হিসেবে পণ্য পরিবহনের ঠিকাদারদের সঙ্গে কয়েক দফা সভা করে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল নতুন ভাড়ার খসড়া চূড়ান্ত করেছে। আগামী ডিসেম্বর পর্যন্ত, অর্থাৎ চার মাসের জন্য ভাড়া কমানো হচ্ছে।

ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের যুগ্ম আহ্বায়ক নুরুল হক বলেন, 'করোনা মহামারি বিবেচনায় ভাড়া কমানো হয়েছে। আগামী ডিসেম্বরে আবার পর্যালোচনা করা হবে।'

খসড়া অনুযায়ী, চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর থেকে ঢাকা অঞ্চলে নদীপথে পণ্য পরিবহনের ভাড়া টনপ্রতি ৫৪৮ টাকা। এই ভাড়া ১৩৩ টাকা কমিয়ে নতুনভাবে নির্ধারণ করা হয়েছে ৪১৫ টাকা। সিমেন্ট ক্লিংকার ছাড়া এই ভাড়ার সঙ্গে ২৬টি নির্ধারিত পণ্যের জন্য বাড়তি ভাড়া দিতে হতো। পণ্যভেদে তা ছিল ২২ থেকে ১৮৫ টাকা। সেটিও গড়ে ১০ শতাংশ কমানো হয়েছে। ঢাকা অঞ্চল ছাড়াও চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর থেকে সারা দেশের আরও ৩৩টি স্থানে নদীপথে পণ্য পরিবহনের এই ভাড়া কমানো হয়।

চট্টগ্রাম বন্দর নিরাপত্তা উপদেষ্টা কমিটির সভা

চট্টগ্রাম বন্দর নিরাপত্তা উপদেষ্টা কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে ২১ সেপ্টেম্বর। বন্দর ভবনের সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত সভায় বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান সভাপতিত্ব করেন। এতে বাংলাদেশ নৌবাহিনী, কোস্ট গার্ড, পুলিশ, র‍্যাব, নৌপরিবহন অধিদপ্তর, চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস, শিপিং এজেন্টস অ্যাসোসিয়েশন, সিঅ্যান্ডএফ অ্যাসোসিয়েশনের প্রতিনিধিসহ কমিটির সদস্যরা অংশ নেন।

সভার শুরুতে চট্টগ্রাম বন্দরের সর্বোচ্চ নিরাপত্তা নিশ্চিতে কর্তৃপক্ষের চলমান কার্যক্রম সম্পর্কে বিস্তারিত তুলে ধরেন নিরাপত্তা বিভাগের পরিচালক লে. কর্নেল মোস্তফা আরিফ-উর রহমান খান। এরপর সমুদ্রপথ ও বন্দর এলাকায় সংঘটিত অপরাধ নিয়ে কাজ করা আন্তর্জাতিক সংগঠন রিক্যাপের প্রতিবেদনে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর জাহাজ চলাচল ও অবস্থানের নিরাপদ সমুদ্র এলাকা হিসেবে প্রতিফলিত হওয়ায় সংশ্লিষ্ট সকল প্রতিষ্ঠানকে ধন্যবাদ জানান চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, 'রিক্যাপের প্রতিবেদনে আন্তর্জাতিক অঙ্গনে চট্টগ্রাম বন্দরের ভাবমূর্তি উজ্জ্বল হয়েছে। বাংলাদেশ নৌবাহিনী ও কোস্ট গার্ডসহ সংশ্লিষ্ট সবার আন্তরিক প্রচেষ্টার ফলেই বহির্নোঙরে সর্বোচ্চ নিরাপত্তা নিশ্চিত করা সম্ভব হয়েছে। এতে জাহাজের বিমা প্রিমিয়াম কমে আসবে বলে আশা করি, যা কস্ট অব ডুয়িং বিজনেস কমাতেও ভূমিকা রাখবে।'

বর্ধিত বহির্নোঙর এলাকার নিরাপত্তা আরও জোরদার, বিপজ্জনক পণ্য পরিবহনে যথাযথ প্রক্রিয়া অনুসরণ, ইয়ার্ডে প্রবেশে পরিবহনের অনলাইন পেমেন্ট শতভাগ বাস্তবায়ন, দ্রুততম সময়ে স্ক্যানার স্থাপন নিশ্চিত করা, অকশন গোলায় ডাম্পিং করা পণ্য দ্রুত বন্দর কর্তৃক নির্মিত নতুন অকশন শেডে স্থানান্তরসহ বেশকিছু বিষয়ে সভায় গুরুত্বপূর্ণ আলোচনা হয়। এসব বিষয়ে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানকে দ্রুত ব্যবস্থা নিতে নির্দেশনা দেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। এ সময় তিনি সভায় উপস্থাপিত সব প্রস্তাব ও মতামত গুরুত্ব দিয়ে তা বাস্তবায়নে বন্দর কর্তৃপক্ষ সর্বোচ্চ সহায়তা করবে বলে সংশ্লিষ্টদের জানান।

চট্টগ্রাম বন্দর কলেজে বঙ্গবন্ধু কর্নার উদ্বোধন

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের জন্মশতবার্ষিকী ও বাংলাদেশের স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী উপলক্ষে চট্টগ্রাম বন্দর কলেজে স্থাপিত বঙ্গবন্ধু কর্নারের উদ্বোধনী অনুষ্ঠান ২০ সেপ্টেম্বর কলেজ সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত হয়েছে। এতে প্রধান অতিথি ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও কলেজের নির্বাহী কমিটির সভাপতি রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। বিশেষ অতিথি ছিলেন যুগ্ম সচিব ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম, সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান ও সচিব মো. ওমর ফারুক।

এ সময় বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, হাজার বছরের শ্রেষ্ঠ বাঙালি, জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের

চট্টগ্রাম বন্দর কলেজে ২০ সেপ্টেম্বর বঙ্গবন্ধু কর্নারের উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান

আদর্শ চর্চা, জীবনী অধ্যয়ন, ধারণ ও অনুশীলন আমাদের জাতীয় চেতনার জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। বঙ্গবন্ধুর স্বপ্ন বাস্তবে রূপ দিতে তাঁর আদর্শকে ব্যাপকভাবে জানা প্রয়োজন।'

রপ্তানি বাণিজ্যে গতি বাড়াবে অনলাইনে ইজিএম দাখিল

ডিজিটালাইজড হচ্ছে দেশের রপ্তানি কার্যক্রম। অনলাইনে বিল অব এন্ট্রি থেকে শুরু করে কনটেইনারের যাবতীয় তথ্যসংবলিত এক্সপোর্ট জেনারেল মেনিফেস্ট (ইজিএম) দাখিল শুরু হয়েছে। দেশের বেসরকারি আইসিডিগুলো থেকে ইজিএমের যাবতীয় তথ্য শিপিং এজেন্টের কম্পিউটার ঘুরে ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারের হাতে পৌছাতে আট-দশদিনের স্থলে এখন মাত্র আট-দশ ঘণ্টা সময় লাগছে। এতে করে দেশের রপ্তানি কার্যক্রমে অভাবনীয় গতিশীলতা সৃষ্টি হয়েছে। আগামী নভেম্বর মাসের মধ্যে দেশের ১৯টি বেসরকারি আইসিডি অনলাইনে ইজিএম জমা দেওয়ার প্রক্রিয়া সম্পন্ন করবে। এখন স্বল্প পরিসরে কিছু আইসিডিতে অনলাইনে ইজিএম দাখিল শুরু হয়েছে।

বেসরকারি আইসিডিগুলোর সংগঠন (বিকডা) সচিব রুহুল আমিন সিকদার বলেন, 'বিষয়টি খুবই জরুরি এবং গুরুত্বপূর্ণ। ডিজিটাল বাংলাদেশের একটি ডিজিটাল উদ্যোগ। এর ফলে দেশের রপ্তানি বাণিজ্যের কার্যক্রমে বড় ধরনের গতিশীলতা তৈরি হবে।'

অনলাইনে কমলাপুর আইসিডির বিল আদায়ে সোনালী ব্যাংকের সঙ্গে চুক্তি

কমলাপুর আইসিডির পোর্ট বিল আদায়ের লক্ষ্যে সম্প্রতি সোনালী ব্যাংক লিমিটেড ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ডেপুটি ট্রাফিক ম্যানেজারের দপ্তরের মধ্যে একটি চুক্তি হয়েছে। ব্যাংকের প্রধান কার্যালয়ের সম্মেলন কক্ষে আয়োজিত অনুষ্ঠানে সোনালী ব্যাংকের জেনারেল ম্যানেজার সুভাষ চন্দ্র দাস এবং আইসিডি কমলাপুরের ডেপুটি ট্রাফিক ম্যানেজার আহমেদুল করিম চৌধুরী চুক্তিতে সই করেন।

কর্ণফুলীতে নতুন ৪৮ বয়া বসাচ্ছে বন্দর

কর্ণফুলী নদীর শাহ আমানত সেতু থেকে কালুরঘাট অংশ পর্যন্ত অন্তত আরো ১০০ লাইটার জাহাজ নোঙর করার সুবিধা দিতে নতুন ৪৮টি বয়া বসাচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। দুটি ব্লকে ভাগ করে এসব বয়া বসানো হবে, যার মধ্যে ১৬টি বয়া বসানো শুরু হয়েছে। বাকিগুলোও পর্যায়ক্রমে বসানো হবে। নতুন বয়া বসানোর ফলে ঘূর্ণিঝড়ের মতো প্রাকৃতিক বিপর্যয় থেকে জাহাজগুলোকে নিরাপদে রাখা সম্ভব হবে।

কর্ণফুলী নদীতে বঙ্গবন্ধু টানেল, কোস্টগার্ডের নতুন স্থাপনা, নৌবাহিনীর নতুন বেইস স্টেশনের জন্য বেশ কয়েকটি বয়া তুলে ফেলতে হয়েছে। এতে করে নদীতে জাহাজ রাখার স্থান কমেছে। এই পরিস্থিতি থেকে উত্তরণে বয়া স্থাপনের উদ্যোগ নেওয়া হয়।

সমুদ্ররেখা নির্ধারণ নিয়ে ভারতের আপত্তি

ভারত নিজের সমুদ্রসীমা নির্ধারণের জন্য যে উপকূলীয় ভিত্তিরেখা বা বেসলাইন ব্যবহার করেছে, এর একটি অংশ বাংলাদেশের সমুদ্রসীমার ভেতরে পড়েছে। সাত বছর ধরে বিষয়টি দ্বিপক্ষীয়ভাবে সমাধানের চেষ্টা করে বাংলাদেশ ব্যর্থ হয়েছে। এর পরিপ্রেক্ষিতে ভারতের অবস্থানের বিষয়টি অবহিত করে বাংলাদেশ ১৩ সেপ্টেম্বর জাতিসংঘ মহাসচিবের কাছে একটি কূটনৈতিক চিঠি পাঠিয়েছে। নিউইয়র্কে জাতিসংঘ সদর দপ্তরে বাংলাদেশ স্থায়ী মিশন থেকে মহাসচিবের কাছে ওই চিঠি পাঠানো হয়েছে। জাতিসংঘের ওয়েবসাইটে এরই মধ্যে ওই চিঠিটি প্রকাশ করা হয়েছে। বঙ্গোপসাগরে মহীসোপানের দাবির বিষয়ে বাংলাদেশের যুক্তির বিপক্ষে আপত্তি জানিয়ে ভারত গত এপ্রিলে জাতিসংঘকে একটি চিঠি দিয়েছিল। ভারতের এই চিঠির প্রেক্ষিতেই ১৩ সেপ্টেম্বর চিঠি দেয় বাংলাদেশ। চিঠিতে বাংলাদেশ বলেছে, ২০১৪ সালে আন্তর্জাতিক সালিসি আদালত যে রায় দিয়েছেন, তা অনুসরণ করেই মহীসোপানের দাবি নির্ধারণ করেছে ঢাকা।

পায়রা বন্দরের ৩০৪ কোটি টাকা রাজস্ব আয়

দেশের তৃতীয় সমুদ্রবন্দর পায়রা থেকে সরকারের রাজস্ব আয় হয়েছে ৩০৪ কোটি টাকা। বন্দরটি চালু হওয়ার পর থেকে এ পর্যন্ত গত পাঁচ বছরে পাকাপোক্তভাবে দেশীয় অর্থনীতিতে অংশীদারিত্ব করছে। পায়রা বন্দরে মোট ১৫০টি পণ্যবাহী জাহাজ পণ্য খালাস করেছে। এতে শুরু থেকে ২০২১ সালের ৩১ আগস্ট পর্যন্ত এ বন্দর থেকে সরকারের রাজস্ব আয় হয়েছে ৩০৪ কোটি টাকা।

যমুনায় কর্ণফুলীর মতো টানেল হবে

যমুনা নদীতে কর্ণফুলীর মতো আরেকটি টানেল নির্মাণে সমীক্ষা চলছে বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী। ১৫ সেপ্টেম্বর সচিবালয়ে সেক্রেটারিয়েট রিপোর্টার্স ফোরাম (বিএসআরএফ) আয়োজিত সংলাপ অনুষ্ঠানে একথা বলেন তিনি।

নৌ-প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ বলেন, 'বঙ্গবন্ধু সেতুর বিকল্প একটি সেতুর প্রয়োজন আছে, দ্বিতীয় একটি টানেলের সমীক্ষা কার্যক্রম চলছে। সমীক্ষার সঠিক ফলাফল যদি আসে, তাহলে ভবিষ্যতে সেখানে একটি টানেল নির্মাণ করা হবে। সরকারের এ ধরনের একটি চিন্তা-ভাবনার কথা জেনেছি। এটি বাস্তবায়িত হলে কর্ণফুলীর পর যমুনায় হবে দেশের দ্বিতীয় টানেল।'

খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, 'যমুনা নদী অর্থনৈতিক করিডোর। এ নদীতে তিস্তার মতো প্রকল্প হাতে নেওয়া হয়েছে। এতে ভাঙনের হাত থেকে জমি রক্ষা এবং নদীর পানিকে ব্যবহার করে কৃষি অর্থনীতিকে শক্তিশালী করা যাবে।'

অনুষ্ঠানে বিএসআরএফের সভাপতি তপন বিশ্বাস সভাপতিত্ব করেন। সঞ্চালনা করেন সংগঠনের সাধারণ সম্পাদক মাসউদুল হক।

ছবিতে সংবাদ

৩০ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রাম বন্দরে আন্তর্জাতিক নৌ দিবস উদ্‌যাপনের কর্মসূচির উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। এ সময় বিভাগীয় প্রধানগণ ও নৌবিভাগের বিভিন্ন স্তরের কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

স্বরাষ্ট্রমন্ত্রী আসাদুজ্জামান খাঁন কামালের নেতৃত্বে সরকারের উচ্চ পর্যায়ের একটি প্রতিনিধি দল ২৮ সেপ্টেম্বর মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরসহ কক্সবাজারের বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্প পরিদর্শন করেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তা উপদেষ্টা কমিটির সভা ২১ সেপ্টেম্বর বন্দর ভবনের সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত হয়েছে। এতে সভাপতিত্ব করেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

২৯ সেপ্টেম্বর থাইল্যান্ডের রাষ্ট্রদূত মাকাওয়াদি বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এ সময় বন্দর সচিব ওমর ফারুক উপস্থিত ছিলেন।

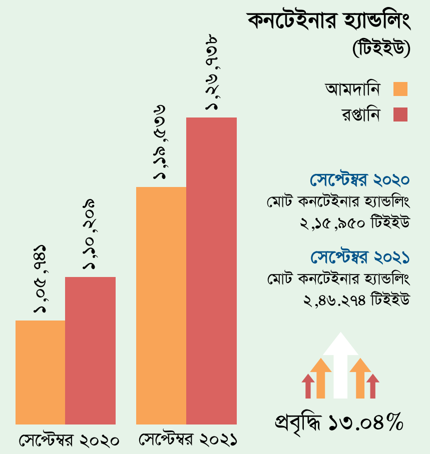
পাঁচ দশকে কনটেইনারবাহী জাহাজের সক্ষমতার বিবর্তন

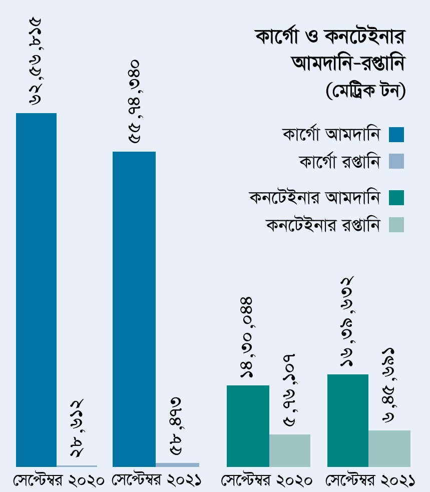
কনটেইনার জাহাজের ইতিহাস খুব বেশি পুরনো নয়। গত শতকের পঞ্চাশের দশকের শুরুতে প্রথম মডেলের কনটেইনার জাহাজের যাত্রা হয়। এরপর গত ছয়-সাত দশকে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনারের চাহিদা যেমন বেড়েছে, তেমনি বেড়েছে জাহাজগুলোর সক্ষমতাও।

পাঁচ দশকে কতটা বড় হয়েছে কনটেইনার শিপ

১৯৬৮ সালের তুলনায় কনটেইনার পরিবহন সক্ষমতা বেড়েছে প্রায় ১,৫০০%। আর গত এক দশকে এ সক্ষমতা দ্বিগুণ হয়েছে।

২০২০ ও ২০২১ সালের সেপ্টেম্বর মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ

১. *মো. নজরুল ইসলাম*
পরিবহন পরিদর্শক, অপারেশন শাখা, পরিবহন বিভাগ

২. *মো. কামরুল আহসান*
উচ্চ হিসাব সহকারী, বাজেট শাখা, অর্থ ও হিসাব বিভাগ

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
Chattogram Port Authority