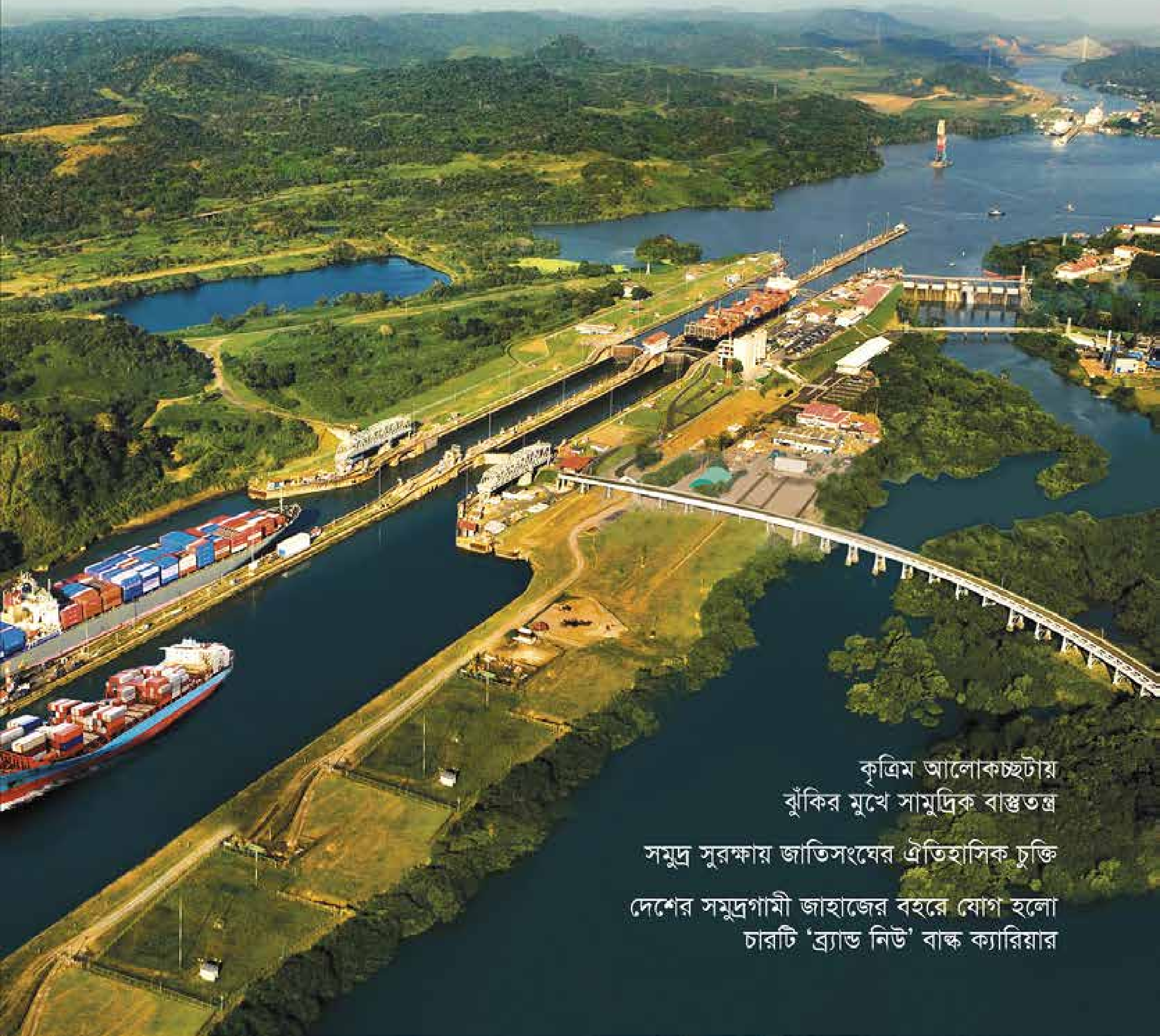
মার্চ ২০২৩ ■ বর্ষ ০৮ ■ সংখ্যা ০৩

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

সমুদ্রবাণিজ্যে ক্যানেল-প্রণালী

ভৌগলিক অধিকারের গণ্ডি পেরিয়ে বিশ্বজনীন



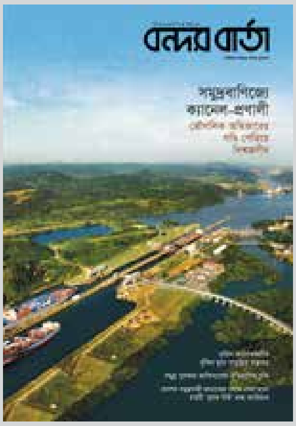
কৃত্রিম আলোকচ্ছটায়
ঝুঁকির মুখে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র

সমুদ্র সুরক্ষায় জাতিসংঘের ঐতিহাসিক চুক্তি

দেশের সমুদ্রগামী জাহাজের বহরে যোগ হলো
চারটি 'ব্র্যান্ড নিউ' বাল্ক ক্যারিয়ার

মার্চ ২০২৩
বর্ষ ০৮, সংখ্যা ০৩

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
মো. হাবিবুর রহমান

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
শরিফুল আলম শিমুল

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী
মোহাম্মদ তারেক

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

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

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রবহমানতা অনেকটাই নির্ভর করে শিপিং ক্যানেল-প্রণালীগুলোর স্বাভাবিকতা অক্ষুণ্ন রাখার ওপর

বৈশ্বিক নৌবাণিজ্যে ক্যানেল ও প্রণালীগুলোর গুরুত্বপূর্ণ ভূ-রাজনৈতিক ভূমিকা রয়েছে। পাশাপাশি ভৌগলিক সীমারেখা অতিক্রম করে এই নৌ প্যাসেজগুলো বৈশ্বিক বাণিজ্যের অংশীদার হিসেবে বিশ্বজনীন হয়ে উঠেছে। বাণিজ্যের প্রবহমানতা অনেকটাই নির্ভর করে শিপিং ক্যানেল-প্রণালীগুলোর স্বাভাবিকতা অক্ষুণ্ন রাখতে পারার ওপর। এগুলোর যেকোনো একটির গতিময়তা ব্যাহত হলে বিপর্যয়ের মুখে পড়বে পুরো বৈশ্বিক বাণিজ্য। এসব ক্যানেল-প্রণালীগুলো না থাকলে বাণিজ্যের বিশ্বায়ন এত দ্রুত সম্ভব হতো কিনা সন্দেহ। ভোক্তাবাজারও এতটা বিশ্বজনীন রূপ ধারণ করতে পারত না হয়তো। এগুলো জাহাজ চলাচলে পথের দূরত্ব কমিয়েছে। ফলশ্রুতিতে বিপুল পরিমাণ জ্বালানি ও অর্থের সাশ্রয় হচ্ছে। এ কারণে প্রভাব বিস্তারকারী দেশগুলো সবসময়ই এসব নৌ প্যাসেজের কৌশলগত নিয়ন্ত্রণ ধরে রাখতে তৎপর থাকে। বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ প্রণালীগুলোর মধ্যে রয়েছে জিব্রাল্টার, মালাক্কা, বসফরাস-দার্দানেলস, বেরিং, হরমুজ, পক, ডানকান, সুন্দা, ম্যাগেলান। আর ক্যানেলের মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ হলো সুয়েজ ক্যানেল, পানামা ক্যানেল, ইউরোপা ক্যানেল (রাইন-দানিউব), ভল্গা-ডন ক্যানেল, দানিউব-ব্ল্যাক সি ক্যানেল, কিল ক্যানেল, হিউস্টন শিপ ক্যানেল ও ম্যানচেস্টার শিপ ক্যানেল। বৈশ্বিক বাণিজ্যে এদের প্রত্যেকেরই রয়েছে গুরুত্বপূর্ণ প্রভাব।

বিশ্বব্যাপী প্রণালীগুলোর সার্বজনীন অধিকার সুরক্ষায় কাজ করে চলেছে জাতিসংঘের সমুদ্রবিষয়ক আইন। এই আইনে বলা হয়েছে, একটি প্রণালী দিয়ে সব ধরনের জাহাজ চলাচল করতে পারবে। এতে কেউ বাধা দিতে পারবে না। তবে একটি প্রণালী যদি গঠিত হয় একটি দেশের মূল ভূখণ্ড ও তাদের নিয়ন্ত্রণাধীন একটি দ্বীপের মধ্যবর্তী অঞ্চলকে নিয়ে এবং সেই দ্বীপের অন্য প্রান্তে যদি উন্মুক্ত সমুদ্র থাকে, সেক্ষেত্রে প্রণালীটি আন্তর্জাতিক ট্রানজিট প্যাসেজ হিসেবে কাজ করবে না। এটি তখন ওই দেশের আইন দ্বারা পরিচালিত হবে। একটি প্রণালী দিয়ে চলাচলের সময় জাহাজগুলোকে কিছু নিয়ম মেনে চলতে হবে। যেমন প্রণালীতে চলাচলের সময় কোথাও বিলম্ব করা যাবে না। এছাড়া প্রণালীর উপকূলীয় রাষ্ট্রের সার্বভৌমত্ব, আঞ্চলিক সংহতি এবং রাজনৈতিক স্বকীয়তা বিনষ্ট হয়, এমন কোনো কাজ জাহাজগুলো করতে পারবে না। জাহাজগুলোকে অবশ্যই সুরক্ষাবিষয়ক আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত সাধারণ চর্চাগুলো (যেমন ইন্টারন্যাশনাল রেগুলেশনস ফর প্রিভেন্টিং কলিশন অ্যাট সি) মেনে চলতে হবে। একই সঙ্গে তাদের দূষণ নিয়ন্ত্রণে প্রচলিত আন্তর্জাতিক বিধান ও চর্চাও অনুসরণ করতে হবে।

বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার প্রধান সারথি সমুদ্রবাণিজ্য। এই অগ্রযাত্রার পালে হাওয়া দিতে হলে বাংলাদেশকে বহুমাত্রায় স্বয়ংসম্পূর্ণ হতে হবে। আর সমুদ্রবাণিজ্যে স্বয়ংসম্পূর্ণ হতে গেলে সরাসরি জাহাজ যোগাযোগ নেটওয়ার্ক সম্প্রসারণ করতে হবে। ইউরোপ, আফ্রিকা বা আমেরিকার বাজারে বাংলাদেশের রপ্তানি পণ্য পৌঁছনোর ক্ষেত্রে সেগুলো প্রথমে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ফিডার জাহাজে করে শ্রীলংকার হাম্বানটোটা, সিঙ্গাপুর বন্দর অথবা মালয়েশিয়ার পোর্ট ক্ল্যাংয়ে নেওয়া হয়। সেখান থেকে বড় জাহাজে করে পণ্যগুলো নির্দিষ্ট গন্তব্যে যায়। এই ট্রান্সশিপমেন্ট সার্ভিসের ক্ষেত্রে বাংলাদেশের সমুদ্র বাণিজ্য মালাক্কা ও সিঙ্গাপুর প্রণালীর ওপর অনেকাংশে নির্ভরশীল। গত বছর স্বাধীনতার পাঁচ দশকের মাথায় অনন্য এক ঘটনার সাক্ষী হয় বাংলাদেশ। কনটেইনার বাণিজ্যে সরাসরি ইউরোপের সঙ্গে যুক্ত হয় চট্টগ্রাম বন্দর। এই রুটটি ব্যবহারের ক্ষেত্রে সুয়েজ খালের ভূমিকা রয়েছে অনবদ্য। স্বল্প পরিসরে হলেও এই সেবা চালুর মাধ্যমে সমুদ্র বাণিজ্যে স্বয়ংসম্পূর্ণতা অর্জনের পথে একধাপ এগিয়ে বাংলাদেশ। এছাড়া পায়রা বন্দরসহ মাতারবাড়ী ও বে টার্মিনালের নির্মাণকাজ শেষ হলে এসব বন্দরে ভিড়তে পারবে বৃহদাকার মাদার ভেসেলও। সেক্ষেত্রে অনেক ক্যানেল-প্রণালীই আমাদের আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে সরাসরি ভূমিকা রাখবে। বৈশ্বিক বাণিজ্যে ক্যানেল ও প্রণালীগুলোর অবদান নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে প্রধান রচনায়।

বিশ্বজুড়ে ক্রমবর্ধমান নগরায়ণের হাওয়া এসে লাগছে উপকূলীয় অঞ্চলগুলোতেও। রাতের আঁধার কাটাতে উপকূলবর্তী শহরগুলোতে ব্যবহার করা হচ্ছে কৃত্রিম আলো। গোটা বিশ্বের ১.৯ মিলিয়ন বর্গকিমি উপকূলীয় জলরাশি (এক মিটার গভীরতায়) আলো দূষণ দ্বারা প্রভাবিত হয়, যা বৈশ্বিক এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের (ইইজেড) প্রায় ৩.১ শতাংশ। গবেষকদের তথ্যমতে, উপকূলজুড়ে আলোকদূষণ ব্যাপকভাবে প্রসারিত হচ্ছে। এসব এলাকার উপকূলে চাঁদের প্রাকৃতিক আলোর পরিবর্তে কৃত্রিম আলোর প্রতিফলন ঘটে। উপকূলীয় কৃত্রিম আলোর তীব্রতা প্রাকৃতিক আলোর চেয়ে কয়েকগুণ বেশি। কৃত্রিম আলোতে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে উপকূলীয় জলজ প্রাণীদের জৈবিক এবং শারীরবৃত্তীয় প্রক্রিয়া; ঝুঁকির মুখে পড়েছে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র। উপকূলীয় এলাকায় কৃত্রিম আলোকচ্ছটার দূষণ নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে পরিবেশ ও জলবায়ু বিভাগে।

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

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

ক্যানেল ও প্রণালীগুলোর অবস্থান একটি নির্দিষ্ট অঞ্চলে হলেও এগুলোর প্রভাব কেবলই আঞ্চলিক নয়। বরং বাণিজ্য ও ভূরাজনৈতিক প্রেক্ষাপটে এগুলোর ভূমিকা বিশ্বজনীন। আন্তর্জাতিক শিপিং খাতের প্রবহমানতা অনেকটাই নির্ভর করে ক্যানেল-প্রণালীগুলোর স্বাভাবিকতা অক্ষুণ্ন রাখার ওপর। এই শিপিং প্যাসেজগুলোর যেকোনো একটির গতিময়তা ব্যাহত হলে বিপর্যয়ের মুখে পড়তে পারে পুরো বৈশ্বিক বাণিজ্য।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- দেশের সমুদ্রগামী জাহাজের বহরে যোগ হলো চারটি 'ব্র্যান্ড নিউ' বাল্ক ক্যারিয়ার
- শ্রমিকদের ছয় কোটি টাকা উৎসাহ বোনাস দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর
- চট্টগ্রাম বন্দরে আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবস পালন
- জুলাইয়ে মাতারবাড়ী বন্দরের জেটি ও কনটেইনার ইয়ার্ড নির্মাণ শুরু হবে
- রিজিওনাল হাব প্রতিষ্ঠায় স্টেকহোল্ডারদের সমন্বয়ে গুরুত্ব দিতে হবে
- গঙ্গা বিলাস ভারত-বাংলাদেশের বন্ধুত্বকে নেবে অনন্য উচ্চতায় : নৌপ্রতিমন্ত্রী
- জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন-সমন্বয় কমিটির প্রথম সভা
- পণ্য রপ্তানির আড়ালে অর্থ পাচারের চেষ্টায় ৯ চালান আটক
- মহাসড়কে রপ্তানি পোশাক চুরি ঠেকাতে বিজিএমইএ'র পাঁচ প্রস্তাব
- বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি হতে পারে ৫ দশমিক ৭ শতাংশ : দ্য ইকোনমিস্ট
- রপ্তানিমুখী পণ্য পরিবহনের নিরাপত্তায় মহাসড়কে বসছে ক্যামেরা
- পদ্মা সেতুর কারণে বাংলাদেশ-ভারতের বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

বাইক্যাচ : সামুদ্রিক মৎস্য আহরণে চ্যালেঞ্জ

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

সমুদ্র পর্যটন ▪ ১০

আইকন অব দ্য সিজ : সমুদ্র ভ্রমণে নতুন রোমাঞ্চ

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- অ্যান্টার্কটিকে ভাসমান বরফ রেকর্ড পরিমাণ কমেছে
- ২০২২ সালে সামুদ্রিক দুর্ঘটনার অর্ধেক ঘটেছে বন্দর এবং টার্মিনালে
- ইউক্রেনে আটকে পড়া নাবিকদের সরিয়ে নিতে জাতিসংঘের কাছে শিপিং কোম্পানিগুলোর আবেদন
- ২০২২ সালের প্রতি প্রান্তিকে কনটেইনারের শিডিউল রিলায়েবিলিটি বৃদ্ধি পেয়েছে
- বিদেশি জাহাজের অনিয়ন্ত্রিত মৎস্য আহরণে হুমকির মুখে দক্ষিণ আটলান্টিক হাই সি
- অবৈধ মাছ শিকারের বিরুদ্ধে একসাথে লড়বে থাইল্যান্ড-ভিয়েতনাম
- ক্রুড অয়েল ট্যাঙ্কারের শুল্ক ২৫% বাড়িয়েছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ
- জুন থেকে ভারতের এলএনজি টার্মিনালে কার্যক্রম শুরু করবে আদানি টোটাল

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি : *বার্সেলোনা বন্দর*
গ্রন্থ পরিচিতি : *দ্য ডকস*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট : *বাঙ্কারিং*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব : *কিথ ট্যান্টলিঞ্জার*
মেরিটাইম ইভেন্টস : *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

১২

পরিবেশ ও জলবায়ু

কৃত্রিম আলোকচ্ছটায় ঝুঁকির মুখে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র

বিশ্বজুড়ে বর্তমানে নগরায়ণের জোয়ার বইছে। ক্রমবর্ধমান নগরায়ণের হাওয়া এসে লাগছে উপকূলীয় অঞ্চলগুলোতেও। রাতের আঁধার কাটাতে উপকূলবর্তী শহরগুলোতে ব্যবহার করা হচ্ছে কৃত্রিম আলো। আলোর ব্যাপক ব্যবহার মানুষের জীবন থেকে রাতের অন্ধকার দূর করলেও এতে দূষিত হচ্ছে প্রকৃতি ও পরিবেশ। কৃত্রিম আলোতে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে উপকূলীয় জলজ প্রাণীদের জৈবিক এবং শারীরবৃত্তীয় প্রক্রিয়া; ঝুঁকির মুখে পড়েছে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র। জনবহুল উপকূলীয় শহরগুলোতে এই দূষণের মাত্রা ভীষণ তীব্র।

১৩

আন্তর্জাতিক সংবাদ

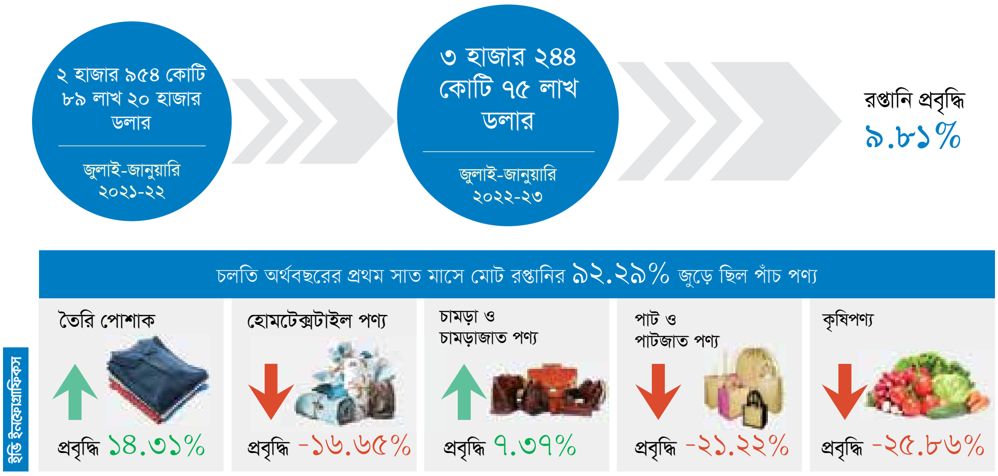
সমুদ্র সুরক্ষায় জাতিসংঘের ঐতিহাসিক চুক্তি

দীর্ঘ দেড় দশকের আলোচনা শেষে সাগর-মহাসাগর সুরক্ষায় প্রথম আন্তর্জাতিক চুক্তির ব্যাপারে ঐকমত্যে পৌঁছেছে জাতিসংঘের সদস্য রাষ্ট্রগুলো। 'হাই সিজ ট্রিটি'র আওতায় ২০৩০ সাল নাগাদ পৃথিবীর ৩০ শতাংশ মহাসাগর সংরক্ষিত ঘোষণা করা হবে। ২০ ফেব্রুয়ারি থেকে ৩ মার্চ পর্যন্ত নিউইয়র্কে জাতিসংঘের সদর দপ্তরে সমুদ্র সুরক্ষা চুক্তি বিষয়ক চূড়ান্ত আলোচনা অনুষ্ঠিত হয়। আন্তর্জাতিক জলসীমায় সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য সুরক্ষায় ২০০৭ সাল থেকে এ পর্যন্ত একাধিকবার আলোচনায় বসেও ব্যর্থ হন জাতিসংঘের সদস্যদেশের প্রতিনিধিগণ। এ কারণে সদস্য দেশগুলোর ঐকমত্যে পৌঁছানোকে একটি ঐতিহাসিক মুহূর্ত হিসেবে গণ্য করা হচ্ছে।

২১

চলতি অর্থবছরের সাত মাসে পণ্য রপ্তানি ৩২ বিলিয়ন ডলার ছাড়িয়েছে

চলতি অর্থবছরের প্রথম সাত মাসে (জুলাই থেকে জানুয়ারি) বাংলাদেশ থেকে বিশ্ববাজারে ৩ হাজার ২৪৪ কোটি ৭৫ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। আগের অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে রপ্তানি বেড়েছে ৯ দশমিক ৮১ শতাংশ। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) পরিসংখ্যান থেকে এ তথ্য পাওয়া গেছে।



সমুদ্রবাণিজ্যে ক্যানেল-প্রণালী

ভৌগোলিক অধিকারের গণ্ডি পেরিয়ে বিশ্বজনীন

বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সমৃদ্ধির গতিপথ নির্ভর করে বাণিজ্যিক গতিশীলতার ওপর। আর আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের কাণ্ডারি হলো সমুদ্র পরিবহন ব্যবস্থা। আন্তর্জাতিক শিপিং খাতের প্রবাহ কেমন, সেটি পর্যালোচনা করলেই বৈশ্বিক অর্থনীতির হালচাল বোঝা যায়। আর এই প্রবহমানতা অনেকটাই নির্ভর করে শিপিং প্যাসেজগুলোর স্বাভাবিকতা অক্ষুণ্ন রাখার ওপর। ক্যানেল-প্রণালীগুলোর ক্ষেত্রে এ কথা আরও বেশি প্রযোজ্য। এগুলোর যেকোনো একটির গতিময়তা ব্যাহত হলে বিপর্যয়ের মুখে পড়বে পুরো বৈশ্বিক বাণিজ্য।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বর্তমান সময়ে একজন মার্কিন অথবা ইউরোপীয় ক্রেতা যদি অ্যামাজন বা অন্য কোনো ই-কমার্স সাইট থেকে কোনো ইলেকট্রনিকস, পোশাক বা অন্য কোনো ভোগ্য কেনেন, সেটি তাদের নিজ দেশে উৎপাদিত না হওয়ার সম্ভাবনা খুব বেশি। বস্তুত একুশ শতকে এসে বৈশ্বিক বাণিজ্য তথা উৎপাদন ও বিপণন ব্যবস্থার ধারা অনেকটাই বদলে গেছে। প্রযুক্তিগত উৎকর্ষের আশীর্বাদে অনলাইন বিপণনের জোয়ার তৈরি হয়েছে। নামিদামি অনেক ব্র্যান্ডই এখন তাদের পণ্যগুলো ক্রেতাদের কাছে পৌঁছে দিতে ই-কমার্সের শরণাপন্ন হচ্ছে।

অনলাইনে একজন ক্রেতা কোনো ভোগ্যপণ্যের অর্ডার করলে সরবরাহকারীদের ওপর দায়িত্ব বর্তায় সেটি যত দ্রুত সম্ভব তার ঠিকানায় পৌঁছে দেওয়ার। ক্রেতা ও উৎপাদক একই দেশের হলে এই দ্রুত সরবরাহের বিষয়টি সহজ হয়ে যায়। কিন্তু দুই পক্ষের অবস্থান ভিন্ন দেশে হলে? সেক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক পণ্য পরিবহন খাতের ওপর নির্ভর করা ছাড়া কোনো বিকল্প থাকে না।

এ কথা অজানা নয় যে, আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ৮০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। ই-কমার্সের যুগেও এই হিস্যা একটুকুও কমেনি। বরং অনলাইন কেনাকাটার চাহিদা যত বেড়েছে, শিপিং খাতের ওপর চাপও সমানুপাতিকভাবে বেড়েছে। অনলাইন অর্ডারের পণ্য এক দেশ থেকে অন্য দেশে সমুদ্রপথে দ্রুত পাঠানো এখন সাপ্লাই চেইনের জন্য বড় একটি চ্যালেঞ্জিং বিষয় হয়ে দাঁড়িয়েছে। এক্ষেত্রে সমুদ্র বাণিজ্যের আন্তর্জাতিক রুটগুলো গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। আর এই রুটগুলোকে সময়সাশ্রয়ী করার ক্ষেত্রে সবচেয়ে বড় অবদান রয়েছে বিভিন্ন শিপিং ক্যানেল ও প্রণালীর।

বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ প্রণালীগুলোর মধ্যে রয়েছে জিব্রাল্টার, মালাক্কা, বসফরাস-দার্দানেলস, বেরিং, হরমুজ, পক, ডানকান, সুন্দা, ম্যাগেলান। আর ক্যানেলের কথা বলতে গেলে উঠে আসে সুয়েজ খাল, পানামা খাল, ইউরোপা ক্যানেল (রাইন-দানিয়ুব), ভল্গা-ডন ক্যানেল, দানিউব-ব্ল্যাক সি ক্যানেল, কিল ক্যানেল, হিউস্টন শিপ ক্যানেল, ম্যানচেস্টার শিপ ক্যানেল ইত্যাদির নাম।

ক্যানেল ও প্রণালীর দুটোরই উপযোগিতা এক। উভয়েই অপেক্ষাকৃত দুটি বড় নৌপথকে যুক্তকারী সংকীর্ণ প্যাসেজ হিসেবে কাজ করে। তবে তাদের মধ্যে মৌলিক কিছু পার্থক্য রয়েছে। প্রণালীগুলো প্রাকৃতিকভাবে সৃষ্ট। সাধারণত দুটি সাগরকে যুক্ত করে এগুলো। কোনো কোনো প্রণালী বেশ প্রশস্ত, কোনোটি আবার সংকীর্ণ। প্রণালীগুলোর অবস্থান কোনো দেশের মূল ভূখণ্ডের মধ্যে নয়। ফলে এগুলোর ওপর একচ্ছত্র নিয়ন্ত্রণও নেই কোনো দেশের। আন্তর্জাতিক আইনে প্রণালীগুলো দিয়ে জাহাজের বাধামুক্ত চলাচলের অধিকার নিশ্চিত করা হয়েছে। অবশ্য সংশ্লিষ্ট দেশের সার্বভৌমত্বে কোনো ধরনের ঝুঁকি তৈরি হলে কেবল তখনই জাহাজ চলাচল নিয়ন্ত্রণ করার অধিকার রয়েছে তার।

অন্যদিকে ক্যানেল বা খাল হলো কৃত্রিমভাবে মানুষের তৈরি। যখন একটি দেশ যদি তাদের কোনো একটি ইসমাসের (দুটি ভূখণ্ডের সংযোজক সরু স্থলভাগ) দুই পাশে থাকা প্রাকৃতিক দুই নৌ-চ্যানেলকে যুক্ত করতে ক্যানেল নির্মাণ করে, তবে সেটির নিয়ন্ত্রণ পুরোপুরি তাদের হাতে থাকবে। শুধু তা-ই নয়, এসব খাল ব্যবহার করতে গেলে জাহাজকে নির্দিষ্ট অংকের ট্যারিফও দিতে হয়।

বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় কোনো প্রণালী বা ক্যানেল না থাকলেও আমাদের রপ্তানি বাণিজ্য তাদের কয়েকটির ওপর অনেকখানি নির্ভরশীল। প্রচলিত ও সম্ভাবনাময়

সব রুটেই আমাদের সমুদ্র বাণিজ্যের গতিশীলতা নির্ভর করছে এসব ক্যানেল-প্রণালীর ওপর।

বাণিজ্যিক ও ভূরাজনৈতিক কৌশলগত গুরুত্ব

ক্যানেল ও প্রণালীগুলোর অবস্থান একটি নির্দিষ্ট অঞ্চলে হলেও এগুলোর প্রভাব কেবলই আঞ্চলিক নয়। বরং বাণিজ্য ও ভূরাজনৈতিক প্রেক্ষাপটে এগুলোর ভূমিকা বিশ্বজনীন। বৈশ্বিক সমুদ্র বাণিজ্যের গতিশীলতায় ক্যানেল বা প্রণালীর মতো শিপিং প্যাসেজের গুরুত্ব কতখানি, তা বছর দুয়েক আগের একটি ঘটনার উদাহরণেই স্পষ্ট হবে। ঘটনাটি ২০২১ সালের মার্চ মাসের। মালয়েশিয়ার তেনজুং পেলেপাস বন্দর থেকে নেদারল্যান্ডসের রটারডাম বন্দরের উদ্দেশে যাচ্ছিল তাইওয়ানিজ কোম্পানি এভারগ্রিন মেরিনের মালিকানাধীন জাহাজ এভার গিভেন। যাত্রাপথে ২৩ মার্চ সুয়েজ খাল অতিক্রমের সময় তীব্র বাতাস আর ধূলিঝড়ের কবলে পড়ে নিয়ন্ত্রণ হারায় ২০ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার কনটেইনার জাহাজটি। খালের উত্তরমুখী কনভয়ের পঞ্চম জাহাজ ছিল এভার গিভেন। নিয়ন্ত্রণ হারিয়ে জাহাজটি আড়াআড়িভাবে খালে আটকে যায়। এতে করে প্যাসেজটি পুরোপুরি ব্লক হয়ে যায় এবং উভয়মুখী জাহাজ চলাচল বন্ধ হয়ে যায়। ফলে দুই পাশে আটকা পড়ে অন্তত দুইশ জাহাজ। মাত্র ছয় দিন আটকে ছিল এভারগিভেন। কিন্তু তাতেই শিপিং খাতে শত শত কোটি ডলারের লোকসান হয়। এছাড়া চোখের পলকে আন্তর্জাতিক বাজারে জ্বালানি তেলের দাম বেড়ে যায়।

ক্যানেল-প্রণালীগুলো না থাকলে বাণিজ্যের বিশ্বায়ন এত দ্রুত সম্ভব হতো কিনা সন্দেহ। ভোক্তাবাজারও এতটা বিশ্বজনীন রূপ ধারণ করতে পারত না হয়তো। এগুলো জাহাজ চলাচলে পথের দূরত্ব কমিয়েছে। ফলশ্রুতিতে বিপুল পরিমাণ জ্বালানি ও অর্থের সাশ্রয় হচ্ছে।

ভূরাজনৈতিকভাবেও এসব ক্যানেল-প্রণালী গুরুত্ববহ। এ কারণে প্রভাব বিস্তারকারী দেশগুলো সবসময়ই এসব নৌ প্যাসেজের কৌশলগত নিয়ন্ত্রণ ধরে রাখতে তৎপর থাকে। যেমনটি দেখা গিয়েছিল টার্কিশ স্ট্রেইটস সংকটের সময়। শীতল যুদ্ধের সময়কার এই আঞ্চলিক বিরোধের প্রধান দুই বিবদমান পক্ষ ছিল সোভিয়েত ইউনিয়ন ও তুরস্ক। আর ইস্যু ছিল বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালীর নিয়ন্ত্রণ। দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের বেশিরভাগ সময়ই তুরস্কের অবস্থান ছিল নিরপেক্ষ। যুদ্ধ শেষে সোভিয়েত সরকার চেয়েছিল টার্কিশ স্ট্রেইটে যেন তুরস্কের পাশাপাশি তাদেরও সামরিক নিয়ন্ত্রণ থাকে। কিন্তু তুর্কি সরকার তাদের সেই চাওয়া মেনে নেয়নি। এই ঘটনার পরিপ্রেক্ষিতে তুরস্ক ও সোভিয়েত ইউনিয়নের মধ্যে ক্ষমতার দ্বন্দ্ব তৈরি হয়, যেখানে একসময় যুক্তরাষ্ট্রের প্রভাব বিস্তারও দৃশ্যমান হয়।

নিয়ন্ত্রণ নিয়ে বিভিন্ন দেশের তৎপরতা দেখা গেছে সুয়েজ খালের ক্ষেত্রেও। মার্কিন সামরিক বাহিনীর জন্য সুয়েজ খাল কৌশলগত দিক থেকে বেশ গুরুত্বপূর্ণ। কারণ এই ক্যানেলটি বিমানবাহী রণতরীগুলোর চলাচলের উপযোগী। ফলে মধ্যপ্রাচ্যসহ অন্যান্য অঞ্চলে প্রতিপত্তি বজায় রাখার কাজে সামরিক শক্তি পাঠানোর ক্ষেত্রে যুক্তরাষ্ট্রের হাজার হাজার কোটি ডলার সাশ্রয় করে খালটি।

অর্থনৈতিকভাবে চাপে পড়ে ১৮৭৫ সালে খালের কিছু শেয়ার যুক্তরাজ্যের কাছে বিক্রি করে দিতে বাধ্য হয় ফ্রান্স-মিশর। অবশ্য এরপরও খালের বেশিরভাগ মালিকানা থেকে যায় ফ্রান্সেরই হাতে। ১৮৮২ সালে অ্যাংলো-মিশরীয় যুদ্ধ শুরু হয় এবং শেষ পর্যন্ত মিশর ব্রিটিশ সাম্রাজ্যভুক্ত হয়। বিশাল ব্রিটিশ সাম্রাজ্যের বাণিজ্যিক ও সামরিক স্বার্থে সুয়েজ খালের গুরুত্ব ছিল অপরিসীম। ফলে ১৯২২ সালে মিশর স্বাধীন হয়ে গেলেও সুয়েজ খালের নিয়ন্ত্রণ ছাড়েনি ব্রিটিশরা। ১৯৩৬ সালে ব্রিটেন ও মিশর অ্যাংলো-মিশরীয় চুক্তি নামে একটি চুক্তিতে স্বাক্ষর করে। এই চুক্তিতে সুয়েজ খাল নিয়ন্ত্রণে ব্রিটিশ সৈন্যদের সেই অঞ্চলে থাকার সুযোগ রাখা হয়েছিল। ১৯৫৬ সাল পর্যন্ত ব্রিটিশ সেনারা সুয়েজ খাল নিয়ন্ত্রণ করেছে। তবে আধুনিক স্বাধীন মিশরের দ্বিতীয় প্রেসিডেন্ট জামাল আবদেল নাসের ১৯৫৪ সালে ক্ষমতায় এসেই সুয়েজ খালের নিয়ন্ত্রণ গ্রহণের উদ্যোগ নেন। ১৯৫৬ সালের জুলাই মাসে তিনি খালটি জাতীয়করণ করেন। সে সময় যুক্তরাজ্য ও মিশরের সম্পর্কের অবনতি হয় এবং গোটা মধ্যপ্রাচ্যে এর প্রভাব পড়েছিল।

১৯৫৬ সালে ইসরায়েল সুয়েজের নিয়ন্ত্রণ হাতে নিতে ব্রিটেন ও ফ্রান্সের সমর্থন নিয়ে মিশরের বিরুদ্ধে যুদ্ধ পর্যন্ত করেছিল। তবে তৎকালীন সোভিয়েত ইউনিয়ন এই ঘটনায় কড়া প্রতিক্রিয়া দেখায় এবং মিশর থেকে সেনা প্রত্যাহার করা না হলে ইউরোপে হামলার হুমকি দেয়। এদিকে যুক্তরাষ্ট্রও মিশর থেকে সেনা প্রত্যাহার করা না হলে তিন দেশের ওপর অর্থনৈতিক নিষেধাজ্ঞা আরোপের হুমকি দেয়।

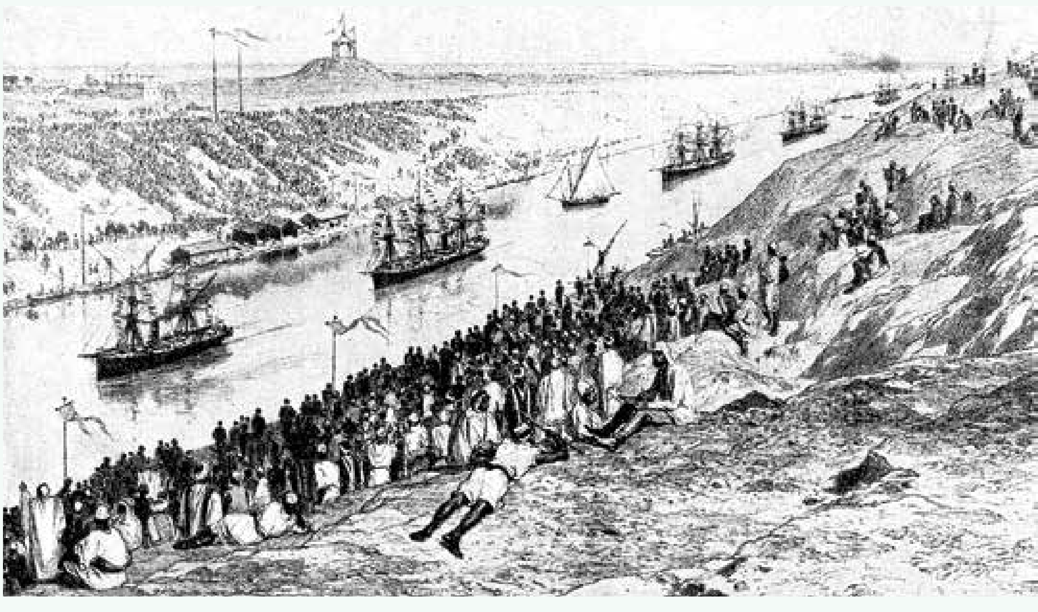
এমন পরিস্থিতিতে কানাডার তৎকালীন পররাষ্ট্রমন্ত্রী লেস্টার বি. পিয়ারসন গুরুত্বপূর্ণ এই জলপথে সংঘাত এড়িয়ে সবার অধিকার নিশ্চিত করতে জাতিসংঘকে শান্তিরক্ষা বাহিনী গঠন ও সেখানে মোতায়েনের প্রস্তাব করেন ১৯৫৬ সালের ৪ নভেম্বর জাতিসংঘ পিয়ারসনের প্রস্তাব গ্রহণ করে। এরপর গঠন হয় জাতিসংঘ শান্তিরক্ষা বাহিনী। ১৯৫৭ সালে বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহারের জন্য খালটি ফের খুলে দেওয়া হয়। বর্তমানে সুয়েজ খাল মিশরের নিয়ন্ত্রণে রয়েছে এবং এটি পরিচালনা করছে সুয়েজ ক্যানেল অথরিটি। ১৯৫৬ সালে না পারলেও অর্থনৈতিক ও ভূরাজনৈতিকভাবে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ এই জলপথের ওপর নিয়ন্ত্রণ নেওয়ার আকাঙ্ক্ষা ইসরায়েল কখনই ত্যাগ করেনি।

আমেরিকায় পানামা খাল খননের নেপথ্যে ছিল যুক্তরাষ্ট্রের রাজনৈতিক-অর্থনৈতিক কূটকৌশল ও অভিলাষ। বিশ শতকের শুরু থেকেই মেরিটাইম খাতের পরাশক্তি হয়ে উঠতে চাইছিল তারা। সেই সময়ে সামরিক প্রতিপত্তি বিস্তারের ক্ষেত্রে সমুদ্র খাতে শক্তিমত্তা অর্জন কৌশলগত দিক থেকে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ছিল। কারণ তখন আকাশপথে যোগাযোগ ব্যবস্থা মাত্রই চালু হয়েছে। সম্প্রসারণমূলক নীতি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে এই মাধ্যমের ওপর খুব বেশি নির্ভর করার সুযোগ সে সময় ছিল না। যুক্তরাষ্ট্র বর্তমানে পানামা খাল প্রধানত বাণিজ্যিক কাজে ব্যবহার করলেও এটি দেশটির সামরিক কৌশল বাস্তবায়নে আজও সহায়ক ভূমিকা রেখে যাচ্ছে। নির্ধারিত আকারের সীমার মধ্যে থাকলে যুক্তরাষ্ট্রের সামরিক জাহাজ এখনও পানামা খাল ব্যবহার করতে পারে।

বিশ্বজনীন অধিকারের সুরক্ষায় আনক্লস

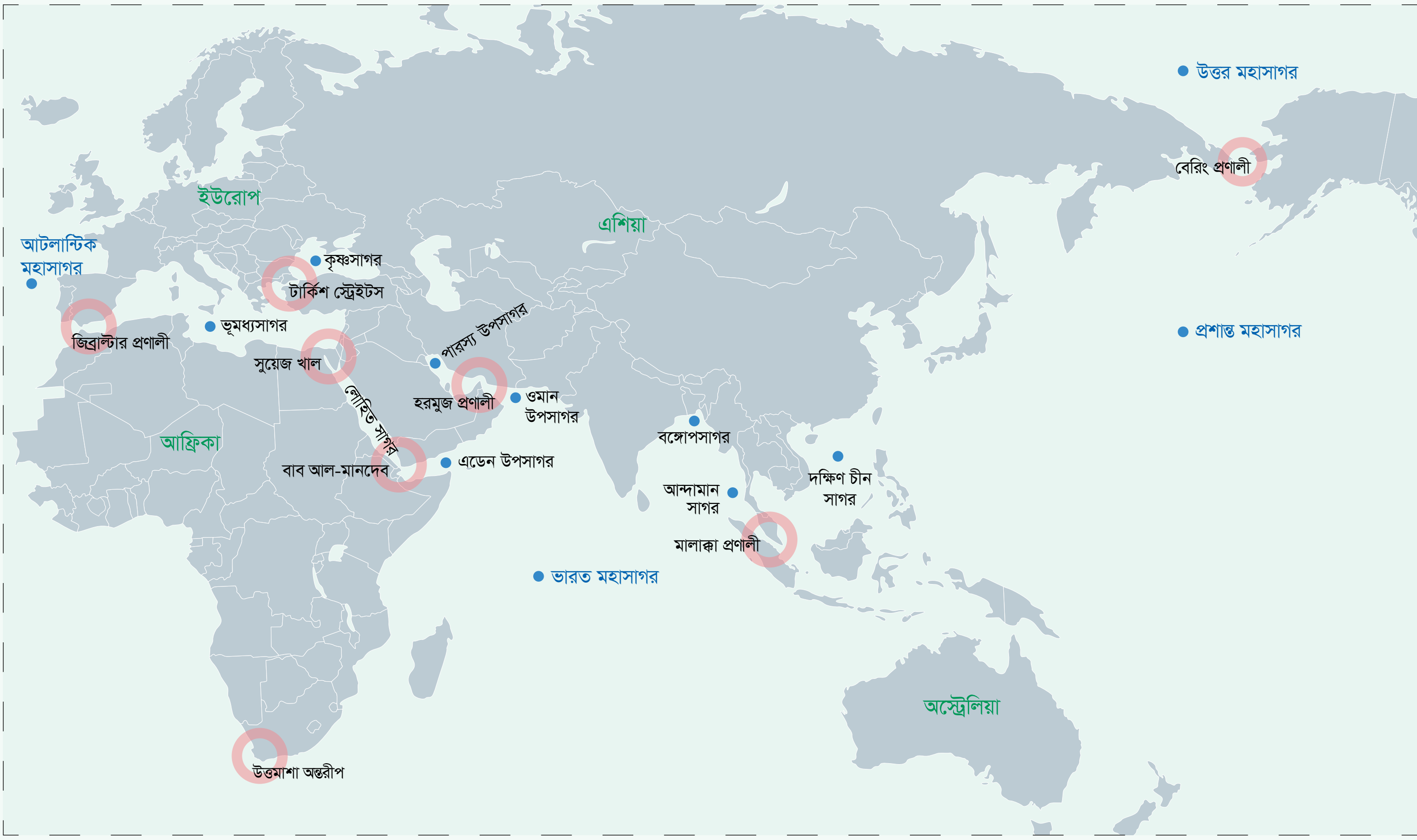
ক্যানেল ও প্রণালী বিষয়ে বিস্তারিত আলোচনার আগে আন্তর্জাতিক জলসীমা সম্পর্কে ধারণা লাভ করা দরকার। আন্তর্জাতিক জলসীমার ধারণাটি প্রথম সামনে আসে জাতিসংঘ কর্তৃক ১৯৮২ সালে প্রণীত ইউএন কনভেনশন অন দ্য ল' অব দ্য সির (আনক্লস) মাধ্যমে। এই আন্তর্জাতিক আইন অনুসারে, একটি দেশ তার উপকূলীয় ও টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকা (তটরেখা থেকে ১২ নটিক্যাল মাইল গভীর পর্যন্ত) নিয়ন্ত্রণ করতে পারে। এছাড়া ১২-২৪ নটিক্যাল মাইল এলাকাজুড়ে বিস্তৃত কন্টিগিউয়াস জোনে যেকোনো অনৈতিক কার্যক্রম বা অপরাধ দমনে খড়গহস্ত হওয়ার ক্ষমতাও রয়েছে তাদের। কন্টিগিউয়াস জোনের পরই রয়েছে একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল বা এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোন (ইইজেড)। এই অঞ্চলের বিস্তৃতি সমুদ্রের সর্বোচ্চ ২০০ নটিক্যাল মাইল গভীর পর্যন্ত।

১৮৬৯ সালের ১৭ নভেম্বর জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করে দেওয়ার পর এশিয়া-ইউরোপ সমুদ্রবাণিজ্যের গতিশীলতায় যুগান্তকারী পরিবর্তন এনেছে সুয়েজ খাল



আন্তর্জাতিক জলসীমার সঙ্গে সংযুক্ত প্রণালী, খাল ও নদী আন্তর্জাতিক নৌপথ হিসেবে বিবেচিত হয়

১৮৬৯ সালের ১৭ নভেম্বর সুয়েজ খাল খুলে দেওয়া হয়। বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ১২% পণ্য পরিবহন হয় খালটি দিয়ে



সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র এই অঞ্চলের মৎস্যসম্পদ ব্যবস্থাপনা এবং সেখানকার বাতাস ও পানি কাজে লাগিয়ে বিদ্যুৎ উৎপাদনের পূর্ণ অধিকার রাখে।

কৌশলগত দিক থেকে আন্তর্জাতিক জলসীমা শুরু হয় কন্টিগিউয়াস জোন থেকে। একটি দেশের কন্টিগিউয়াস জোন থেকে আরেকটি দেশের কন্টিগিউয়াস জোন শুরু পর্যন্ত অঞ্চল আন্তর্জাতিক জলসীমার মধ্যে পড়ে। অর্থাৎ এই অঞ্চল দিয়ে বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচল করতে পারবে। সংশ্লিষ্ট দেশ এতে বাধা দিতে পারবে না।

আন্তর্জাতিক আইন অনুসারে আন্তর্জাতিক জলসীমার সঙ্গে সংযুক্ত প্রণালী, খাল ও নদী আন্তর্জাতিক নৌপথ হিসেবে বিবেচিত হবে। এই নৌপথগুলো বৈশ্বিক বাণিজ্যের জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। ফলে একক কোনো দেশ এসব আন্তর্জাতিক নৌপথ নিয়ন্ত্রণ করলে বৈশ্বিক বাণিজ্যের ওপর এর নেতিবাচক প্রভাব পড়বে।

জাতিসংঘের সমুদ্রবিষয়ক আইনে বলা হয়েছে, একটি প্রণালী দিয়ে সব ধরনের জাহাজ চলাচল করতে পারবে। এতে কেউ বাধা দিতে পারবে না। তবে একটি প্রণালী যদি গঠিত হয় একটি দেশের মূল ভূখণ্ড ও তাদের নিয়ন্ত্রণাধীন একটি দ্বীপের মধ্যবর্তী অঞ্চলকে নিয়ে এবং সেই দ্বীপের অন্য প্রান্তে যদি উন্মুক্ত সমুদ্র থাকে, সেক্ষেত্রে প্রণালীটি ট্রানজিট প্যাসেজ হিসেবে কাজ করবে না।

একটি প্রণালী দিয়ে চলাচলের সময় জাহাজগুলোকে কিছু নিয়ম মেনে চলতে হবে। যেমন প্রণালীতে চলাচলের সময় কোথাও বিলম্ব করা যাবে না। এছাড়া প্রণালীর উপকূলীয় রাষ্ট্রের সার্বভৌমত্ব, আঞ্চলিক সংহতি এবং রাজনৈতিক স্বকীয়তা বিনষ্ট হয়, এমন কোনো কাজ জাহাজগুলো করতে পারবে না। জরুরি পরিস্থিতি তৈরি না হলে বা কারও কাছ থেকে সাহায্য চেয়ে বার্তা না পেলে একটি জাহাজের নিরবচ্ছিন্ন চলার জন্য যেসব কার্যক্রম পরিচালনা করা দরকার, কেবল সেগুলোই করতে পারবে তারা। এর বাইরে অন্য কোনো কার্যক্রম চালাতে পারবে না জাহাজগুলো।

একটি প্রণালীতে চলাচলের ক্ষেত্রে জাহাজগুলোকে অবশ্যই সুরক্ষাবিষয়ক আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত সাধারণ চর্চাগুলো (যেমন ইন্টারন্যাশনাল রেগুলেশনস ফর প্রিভেন্টিং কলিশন অ্যাট সি) মেনে চলতে হবে। একই সঙ্গে তাদের দূষণ নিয়ন্ত্রণে প্রচলিত আন্তর্জাতিক বিধান ও চর্চাও অনুসরণ করতে হবে। এছাড়া কোনো বিদেশি জাহাজ (সমুদ্রবিজ্ঞান নিয়ে গবেষণা ও হাইড্রোগ্রাফিক জরিপে নিয়োজিত জাহাজসহ) সংশ্লিষ্ট উপকূলীয় দেশের অনুমতি না নিয়ে প্রণালীতে গবেষণা অথবা জরিপ কার্যক্রম চালাতে পারবে না।

কেবল জাহাজগুলোর জন্যই যে নির্দেশনা রয়েছে আনক্লসে, তা নয়। সংশ্লিষ্ট উপকূলীয় দেশগুলোর করণীয়ও তুলে ধরা হয়েছে এতে। যেমন প্রণালীতে চলাচলকারী জাহাজগুলোর নিরাপদ নেভিগেশনের জন্য প্রয়োজনীয় আইন ও বিধিবিধান কার্যকর করতে হবে তাদের। প্রণালীতে পরিবেশ দূষণ প্রতিরোধ, কমানো ও নিয়ন্ত্রণের জন্য প্রচলিত আন্তর্জাতিক বিধিবিধানের প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে এবং মৎস্য আহরণের কাজে নিয়োজিত ভেসেলগুলোর কার্যক্রম নিয়ন্ত্রণের মধ্যে রাখতে হবে। উল্লেখ্য, এসব নিয়ন্ত্রণমূলক কার্যক্রম পরিচালনা করতে গিয়ে সংশ্লিষ্ট উপকূলীয় দেশগুলো অন্য কোনো দেশের প্রতি যেন বৈষম্যমূলক আচরণ করতে না পারে, সেই বিষয়টির ওপর জোর দেওয়া হয়েছে আনক্লসে।

বৈশ্বিক নিয়ামক ক্যানেল ও প্রণালীসমূহ

সুয়েজ খাল : উনিশ শতকের মাঝামাঝিতে ইউরোপীয় ঔপনিবেশিক শাসনের ভরা জোয়ারের সময়ে ভূমধ্যসাগর ও লোহিত সাগরের মধ্যে একটি সংযোগ স্থাপনের পরিকল্পনা করে ফ্রান্স। মিশরীদের সঙ্গে তাদের সমঝোতার ভিত্তিতে ১৮৫৯ সালে শুরু হয় সুয়েজ খালের খননকাজ। ১৮৬৯ সালের ১৭ নভেম্বর খালটি জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করে দেওয়া হয়। ১২০ মাইল দীর্ঘ খালটির পূর্বে রয়েছে মিশর। আর পশ্চিম প্রান্তে রয়েছে সিনাই উপত্যকা।

বিশ্বের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্যিক রুট এই সুয়েজ খাল। বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ১২ শতাংশ পণ্য পরিবহন হয় ক্যানেলটি দিয়ে। ইউরোপ, আফ্রিকা, মধ্যপ্রাচ্য ও এশিয়ার মধ্যে সমুদ্র বাণিজ্যের প্রধান অবলম্বন এটি। সুয়েজ খাল খননের ফলে ইউরোপের লন্ডন থেকে এশিয়ায় ভারতের মুম্বাই পর্যন্ত জাহাজ চলাচলে দূরত্ব প্রায় সাত হাজার কিলোমিটার কমেছে। আগে এশিয়া থেকে ইউরোপমুখী জাহাজগুলোকে দক্ষিণ আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ হয়ে ঘুরে যেতে হতো। এতে জাহাজগুলোর দীর্ঘ পথ পাড়ি দিতে বাড়তি সময় লাগত ও জ্বালানি বাবদ ব্যয়

পানামা প্রজাতন্ত্রের জিডিপির এক-তৃতীয়াংশ আসে পানামা খালে টোল বাবদ আদায়কৃত রাজস্ব থেকে

বৈশ্বিক বাণিজ্যের ৪০ শতাংশের বেশি চাপ সামলাতে হয় মালাক্কা প্রণালীকে বার্ষিক জাহাজ চলাচল এক লাখের বেশি

আন্তর্জাতিক সমুদ্র পরিবহনে প্রভাব বিস্তারকারী ক্যানেল-প্রণালীসমূহ

পানামা খাল
আমেরিকার পূর্ব ও পশ্চিমাঞ্চলীয় বন্দরগুলোর মধ্যে দূরত্ব কমিয়েছে
সংযোগ : আটলান্টিক মহাসাগর-প্রশান্ত মহাসাগর
দৈর্ঘ্য : ৮২ কিমি
ট্রাফিক : ২০২২ সালে রেকর্ড ১৪,২০০টি জাহাজ, ↑৬.৭২%

সুয়েজ খাল
এশিয়া ও ইউরোপের মধ্যে সমুদ্র যোগাযোগ সহজ করেছে
সংযোগ : ভূমধ্যসাগর-লোহিত সাগর
দৈর্ঘ্য : ১৯৩ কিমি
ট্রাফিক : ২০২২ সালে ২৩,৫৮৩টি জাহাজ, ↑১৫%

জিব্রাল্টার প্রণালী
বিশ্বের ব্যস্ততম প্যাসেজের একটি
সংযোগ : আটলান্টিক মহাসাগর-ভূমধ্যসাগর
সর্বনিম্ন প্রশস্ততা : ১৩ কিমি
বার্ষিক ট্রাফিক : ১ লাখ (মোট আন্তর্জাতিক ট্রাফিকের ১০%)

টার্কিশ স্ট্রেইটস (বসফরাস-দার্দানেলস)
জাহাজ চলাচলকারী বিশ্বের সবচেয়ে সরু প্রণালী
সংযোগ : বসফরাস প্রণালী : মর্মর সাগর-কৃষ্ণসাগর
দার্দানেলস : মর্মর সাগর-এজিয়ান/ভূমধ্যসাগর
বসফরাস সর্বোচ্চ প্রশস্ততা : ৭০০ মিটার
দার্দানেলস সর্বনিম্ন প্রশস্ততা : ১.২ কিমি
ট্রাফিক : ২০২২ সালে ৩৫,১৪৬টি জাহাজ, ↓৮.৮%

হরমুজ প্রণালী
কৌশলগত গুরুত্বপূর্ণ চেকপয়েন্ট, সমুদ্রপথে জ্বালানি পরিবহনের ৩০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয়
সংযোগ : পারস্য উপসাগর-ওমান উপসাগর
দৈর্ঘ্য : ১৬৭ কিমি, প্রস্থ : ৩৯-৯৬ কিমি
দৈনিক জ্বালানি তেল পরিবহন : ২ কোটি ব্যারেলের বেশি

মালাক্কা প্রণালী
ভারত ও প্রশান্ত মহাসাগরের মধ্যকার প্রধান শিপিং চ্যানেল
সংযোগ : আন্দামান সাগর-দক্ষিণ চীন সাগর
দৈর্ঘ্য : ৮০০ কিমি, প্রশস্ততা : ৬৫-২৫০ কিমি
ট্রাফিক : ২০২২ সালে ৮২,৮১৯টি জাহাজ, ↑৫.৭%

বেরিং প্রণালী
জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে আর্কটিক শিপিং লেন উন্মুক্ত হওয়ার ফলে গুরুত্ব বাড়ছে
সংযোগ : প্রশান্ত মহাসাগর-উত্তর মহাসাগর
সর্বনিম্ন প্রশস্ততা : ৮৩ কিমি
ট্রাফিক : ২০২১ সালে রেকর্ড ৫৫৫টি জাহাজ

বাব আল-মানদেব
পেট্রোলিয়াম পণ্য ও জ্বালানি তেল পরিবহনের গুরুত্বপূর্ণ চেকপয়েন্ট।
সংযোগ : লোহিত সাগর-এডেন উপসাগর
সর্বোচ্চ দৈর্ঘ্য : ৫০ কিমি, সর্বনিম্ন প্রস্থ : ২৬ কিমি
দৈনিক জ্বালানি তেল পরিবহন : ৬০ লাখ ব্যারেলের বেশি

বেশি হতো। সুয়েজ খাল খননের পর এই দুটি সমস্যা থেকেই কিছুটা পরিত্রাণ মিলেছে। এদিক থেকে বলা যায়, এই খাল এশিয়া-ইউরোপ সমুদ্র বাণিজ্যের গতিশীলতায় যুগান্তকারী পরিবর্তন এনেছে।

প্রতিদিন প্রায় ৫০টি জাহাজ সুয়েজ খাল পাড়ি দেয়। পরিবহন করা হয় কফি বিন, অপরিশোধিত জ্বালানিসহ অন্যান্য পণ্য। কনটেইনার জাহাজ, ট্যাংকারের পাশাপাশি সামরিক জাহাজও চলাচল করে এই নৌপথে।

মিশরের জাতীয় অর্থনীতিতে সুয়েজ খালের গুরুত্ব অপরিসীম। এই খালে চলাচলরত জাহাজগুলোর কাছ থেকে শুল্ক আদায় হিসেবে বছরে প্রায় ৬০০ কোটি ডলার আয় করে মিশর, যা তাদের জিডিপির তৃতীয় বৃহত্তম উৎস। ফলে এই আয় বৃদ্ধিতে মিশর ট্যারিফ বৃদ্ধিসহ বিভিন্ন উদ্যোগ গ্রহণ করেছে।

একটা সময় ছিল যখন সুয়েজ খাল দিয়ে জাহাজগুলো কেবল একমুখী চলাচল করত। অর্থাৎ একটি নির্দিষ্ট সময়ে পণ্যভর্তি জাহাজগুলো একদিকে যেত। আবার আরেকটি নির্দিষ্ট সময়ে উল্টো দিকে চলত। এই অপেক্ষার কারণে খালের দুই প্রান্তে অপেক্ষমাণ জাহাজের জট লেগে যেত। এই সমস্যা দূর করার জন্য সুয়েজ খাল সম্প্রসারণ প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান চ্যানেলের সমান্তরালে আরেকটি খাল খনন করা হয়েছে। পাশাপাশি পুরনো চ্যানেলের গভীরতা ও প্রশস্ততাও বাড়ানো হয়েছে। ২০১৫ সালের ৬ আগস্ট এই সম্প্রসারিত খাল উন্মুক্ত করে দেওয়ার পর থেকে পণ্যবাহী জাহাজ দুই দিকেই চলাচল করতে পারছে।

পানামা খাল : বিশ শতকের শুরুর দিকে নিজেদের থেকে তিন হাজার মাইল দূরে পানামা প্রজাতন্ত্রের বুক চিরে একটি কৃত্রিম নৌপথ তৈরির উদ্যোগ নেয় যুক্তরাষ্ট্র। তৎকালীন মার্কিন প্রেসিডেন্ট থিওডর রুজভেল্ট এই পানামা খাল খননে তহবিল বরাদ্দ করেন। ক্যানেলটি ১৯১৪ সালে জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করে দেওয়া হয়। ৫১ মাইল দৈর্ঘ্যের পানামা খাল আমেরিকার দুই প্রান্তের আটলান্টিক ও প্রশান্ত মহাসাগরের মধ্যে জাহাজ চলাচলের দূরত্ব সাত হাজার কিলোমিটারের বেশি কমিয়েছে। একইভাবে যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিমাঞ্চলীয় বন্দরগুলোয় যাওয়ার ক্ষেত্রে এশিয়া, ইউরোপ ও অস্ট্রেলিয়ার জাহাজগুলোর পথ সাড়ে তিন হাজার কিলোমিটার কমিয়ে দিয়েছে।

১৯৯৯ সালে যুক্তরাষ্ট্র আনুষ্ঠানিকভাবে খালটির নিয়ন্ত্রণ পানামা প্রজাতন্ত্রের হাতে তুলে দেয়। অবশ্য তারপরও পানামা খালের নিয়ন্ত্রণ কিছুটা মার্কিনদের হাতে রয়েই গেছে। কারণ যুক্তরাষ্ট্রের সব সামরিক ও বাণিজ্যিক জাহাজ পানামা খালের ওপর অনেকাংশে নির্ভরশীল। পানামা প্রজাতন্ত্র পানামা খাল থেকে বছরে ৭০-৮০ কোটি ডলার রাজস্ব আয় করে, যা তাদের জিডিপির প্রায় এক-তৃতীয়াংশ।

প্রতি বছর প্রায় ১৪ হাজার জাহাজ এই খাল দিয়ে চলাচল করে। তাদের মধ্যে বেশিরভাগই যুক্তরাষ্ট্র, চীন, জাপান ও দক্ষিণ আমেরিকার জাহাজ। প্রধানত তিন ধরনের জাহাজ পানামা খাল ব্যবহার করে-কনটেইনার জাহাজ, তরলীকৃত পেট্রোলিয়াম গ্যাস (এলপিজি) ক্যারিয়ার ও তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) ক্যারিয়ার। একটি পরিসংখ্যান অনুযায়ী, যুক্তরাষ্ট্রগামী প্রায় ৫৫ শতাংশ জাহাজ পানামা খাল দিয়ে চলাচল করে। বিশ্ববাণিজ্যের ৫ শতাংশ সম্পন্ন হয় এই পথে।

পানামা খালকে জলপ্রকৌশল খাতের এক বিস্ময় বিবেচনা করা হয়। একে তো খালটির দুই প্রান্তের পানির স্তরের উচ্চতা সমান নয়। তাছাড়া সমুদ্রপৃষ্ঠ থেকে প্রায় ৮৫ ফুট উঁচু একটা খাল দিয়ে দুই পাশের সাগরে জাহাজ পারাপার করানো মোটেও সহজ বিষয় নয়। পানামা খালে পানির স্রোত বজায় রাখা থেকে শুরু করে জাহাজ পারাপার পর্যন্ত সমস্ত কার্যক্রমই যান্ত্রিক পদ্ধতিতে নিয়ন্ত্রণ করা হয়। খালে মোট ১২টি লকের মাধ্যমে পানি প্রবাহের লেভেল নিয়ন্ত্রণ করা হয়।

মালাক্কা প্রণালী : মালাক্কা প্রণালী দক্ষিণ চীন সাগরের সঙ্গে আন্দামান সাগরকে যুক্ত করেছে। এর অবস্থান মালয়েশিয়া ও ইন্দোনেশিয়ার মধ্যবর্তী অঞ্চলে। বিশ্বের ব্যস্ততম শিপিং রুটের একটি হলো এই মালাক্কা প্রণালী। বৈশ্বিক বাণিজ্যের ৪০ শতাংশের বেশি চাপ সামলাতে হয় প্রণালীটিকে। প্রতি বছর এক লাখের বেশি জাহাজ মালাক্কা প্রণালী দিয়ে চলাচল করে। আফ্রিকান ও পারস্য উপসাগরীয় দেশগুলো থেকে এশিয়ার বাজারে জ্বালানি তেল সরবরাহের সংক্ষিপ্ততম রুট হলো মালাক্কা প্রণালী।

এশিয়ার দেশগুলো, বিশেষ করে চীনের জন্য ভূরাজনৈতিক দিক থেকে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ এই প্রণালী। মধ্যপ্রাচ্য থেকে মোট যে পরিমাণ জ্বালানি

ইউরোপ ও উত্তর আফ্রিকার দেশগুলোর কাছে ভূরাজনৈতিক দিক থেকে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ জিব্রাল্টার প্রণালী

বসফরাস ও দার্দানেলস দিয়ে বাণিজ্যিক জাহাজের নিরবচ্ছিন্ন চলাচল নিশ্চিতে ১৯৩৬ সালে গ্রহণ করা হয় মন্ট্রো কনভেনশন

বর্তমানে বাংলাদেশের রপ্তানি পণ্য প্রথমে ফিডার জাহাজে করে শ্রীলংকার হাম্বানটোটা, সিঙ্গাপুর বন্দর অথবা মালয়েশিয়ার পোর্ট ক্ল্যাংয়ে নেওয়া হয়। সেখান থেকে বড় জাহাজে করে পণ্যগুলো নির্দিষ্ট গন্তব্যে যায়। তবে বাংলাদেশ থেকে সরাসরি রপ্তানি গন্তব্যে পণ্য পাঠানোর ভালো সম্ভাবনা রয়েছে।

তেল আমদানি করে চীনে, তার ৭০-৮৫ শতাংশ পরিবহন হয় নৌরুটটি দিয়ে।

মালাক্কা প্রণালীর জন্য বড় এক আপদের নাম হলো জলদস্যুতা। সরু চ্যানেল হওয়ার কারণে জলদস্যুরা সহজে ও দ্রুত ধাওয়া করে চলাচলরত জাহাজের কাছে পৌঁছে যেতে পারে। জাহাজ চলাচলের ট্রাফিক বেশি থাকার কারণে জলদস্যুদের একটি আকর্ষণীয় টার্গেট হলো মালাক্কা-সিঙ্গাপুর প্রণালী। এছাড়া কালোবাজারির আন্তর্জাতিক হাব হিসেবেও দুর্নাম রয়েছে এই অঞ্চলের।

জাহাজগুলোর পাশাপাশি উপকূলীয় দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পূর্ব এশীয় দেশগুলোর জন্য দুশ্চিন্তার আরেক নাম মালাক্কা প্রণালী। দক্ষিণ চীন সাগর ঘিরে বিরোধের জের ধরে চীন ও যুক্তরাষ্ট্রের মধ্যে বাণিজ্যিক বিবাদের রেশ গিয়ে পড়ে এসব দেশের ওপরও।

কয়েকটি সম্ভাব্য পরিস্থিতির কথা চিন্তা করলেই মালাক্কা প্রণালীর বাণিজ্যিক গুরুত্ব অনুধাবন করা যাবে। যদি চীন ও ভারত পরস্পরের সঙ্গে যুদ্ধে জড়িয়ে পড়ে, তাহলে তাদের মধ্যে যেকোনো একজন কয়েক দিনের মধ্যে মালাক্কা প্রণালী ব্লক করে দেওয়ার সক্ষমতা রাখে। আর এমনটি হলে বিশ্বে জ্বালানি তেলের দাম হু-হু করে বেড়ে যাবে। এছাড়া গুরুত্বপূর্ণ এই শিপিং রুটে জাহাজ চলাচল ব্যাহত হলে শিপিং অপারেটরগুলোকে বিকল্প দীর্ঘতর রুট দিয়ে জাহাজ পরিচালনা করতে হবে। এতে করে উৎপাদিত পণ্য গ্রাহকদের হাতে পৌঁছতে সময় ও খরচ দুটোই বাড়বে। এর চাপ শেষ পর্যন্ত ভোক্তা মূল্যস্ফীতি তথা জাতীয় অর্থনীতির ওপর গিয়ে পড়বে।

দক্ষিণ চীন সাগরের যেকোনো প্রতিবন্ধকতার চড়া মাশুল দিতে হবে যুক্তরাষ্ট্রকে। মালাক্কা ও হরমুজ প্রণালী দিয়ে বিশ্বের যে ৬১ শতাংশ জ্বালানি পরিবহন হয়, তার বড় একটি অংশই যায় যুক্তরাষ্ট্রে। ফলে মালাক্কা প্রণালী বন্ধ হয়ে গেলে যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে তেলের দাম বেড়ে যেতে পারে।

জিব্রাল্টার প্রণালী : আটলান্টিক মহাসাগর ও ভূমধ্যসাগরকে যুক্তকারী জিব্রাল্টার প্রণালী ইউরোপ ও উত্তর আফ্রিকার দেশগুলোর কাছে ভূরাজনৈতিক দিক থেকে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। কারণ এসব দেশ তাদের সমুদ্র বাণিজ্যের জন্য সর্বোতভাবে ভূমধ্যসাগরের ওপর নির্ভরশীল। আটলান্টিক থেকে যেসব জাহাজ সুয়েজ খালে যেতে চায়, তাদের জন্য আশীর্বাদ হিসেবে কাজ করে জিব্রাল্টার প্রণালী। এটি ছাড়া আটলান্টিকের তীরবর্তী বন্দরগুলো থেকে মধ্যপ্রাচ্য ও এশিয়ার কিছু অংশে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে জাহাজগুলোকে সেই দক্ষিণ আফ্রিকা উপকূল ঘুরে আসা লাগত।

জিব্রাল্টার প্রণালী দিয়ে প্রতি বছর প্রায় ১ লাখ জাহাজ চলাচল করে, যা মোট আন্তর্জাতিক ট্রাফিকের প্রায় ১০ শতাংশ। প্রণালীটি দিয়ে প্রধানত যেসব পণ্য পরিবহন হয়, সেগুলো হলো–কনটেইনার, জ্বালানি তেল, তেলজাত পণ্য, শস্য, খনিজ পণ্য, ইস্পাত ইত্যাদি। এসব পণ্যের বেশিরভাগই উত্তর ও দক্ষিণ আমেরিকা, ইউরোপ এবং মধ্যপ্রাচ্য থেকে শিপমেন্ট হয়।

জিব্রাল্টার প্রণালীর জন্য বড় এক সমস্যার নাম হলো অবৈধ অভিবাসনপ্রত্যাশীদের ঢল। মরক্কো ও স্পেনের মধ্যবর্তী জায়গায় জিব্রাল্টার প্রণালী বেশ সরু। এর সুযোগ নিয়ে মরোক্কসহ আফ্রিকার বিভিন্ন দেশের নাগরিকরা উন্নত জীবনের প্রত্যাশায় ঝুঁকিপূর্ণ উপায়ে প্রণালী পাড়ি দিয়ে ইউরোপে প্রবেশের চেষ্টা করে। আপাতদৃষ্টে আট মাইলের এই পথ পাড়ি দেওয়াটা খুব বেশি কঠিন মনে না হলেও তীব্র প্রতিকূল আবহাওয়া ও উত্তাল জলরাশির কারণে হাজার হাজার অভিবাসনপ্রত্যাশীর সলিল সমাধি হয়েছে এই প্রণালীতে।

জিব্রাল্টার প্রণালীর মরক্কান অংশে স্পেনের দুটি স্বায়ত্তশাসিত ভূখণ্ড রয়েছে। অভিবাসনপ্রত্যাশীরা সেখানে অনুপ্রবেশের চেষ্টা চালাতে পারে–এই শঙ্কা থেকে স্পেন দুটি স্বায়ত্তশাসিত অঞ্চলেই কড়া পাহারা মোতায়েন রেখেছে।

টার্কিশ স্ট্রেইটস : টার্কিশ স্ট্রেইটস হলো দুটি প্রণালীকে নিয়ে গড়ে ওঠা আন্তর্জাতিকভাবে গুরুত্বপূর্ণ একটি সমন্বিত শিপিং প্যাসেজ। প্রণালী দুটি হলো বসফরাস ও দার্দানেলস। প্রথমটি মর্মর সাগরের সঙ্গে কৃষ্ণসাগর এবং দ্বিতীয়টি মর্মর সাগরের সঙ্গে এজিয়ান সাগর তথা বৃহদার্থে ভূমধ্যসাগরকে যুক্ত করেছে। অর্থাৎ এই দুটি প্রণালীর মাধ্যমে ভূমধ্যসাগর-এজিয়ান সাগর-মর্মর সাগর-কৃষ্ণ সাগর জাহাজ চলাচলের সুযোগ তৈরি হয়েছে।

বসফরাস ও দার্দানেলসের অবস্থান মর্মর সাগরের দুই প্রান্তে। এই দুটি প্রণালী ও মর্মর সাগর তুরস্কের সার্বভৌম টেরিটোরিয়াল সি এরিয়ার অন্তর্গত। আবার জাহাজ চলাচলের দিক থেকে একে আন্তর্জাতিক জলসীমার আওতায় ফেলা হয়েছে। টার্কিশ স্ট্রেইটস ইউরোপ ও এশিয়াকে বিভক্ত করেছে। এছাড়া তুরস্কের এশীয় ও ইউরোপীয় অংশও বিভক্ত হয়েছে এর মাধ্যমে।

তিনদিকে সমুদ্র পরিবেষ্টিত তুরস্ক সমুদ্র পরিবহন শিল্পের দিক থেকে গুরুত্বপূর্ণ অবস্থানে রয়েছে। এর উত্তরে কৃষ্ণসাগর, দক্ষিণে ভূমধ্যসাগর এবং পশ্চিমে মর্মর সাগর ও এজিয়ান সাগর অবস্থিত।

ভৌগোলিকভাবে যদি তুরস্ক বাদে কৃষ্ণসাগর তীরবর্তী অন্য রাষ্ট্রগুলো যেমন রাশিয়া, ইউক্রেন, রুমানিয়া, জর্জিয়া ও বুলগেরিয়ার জাহাজ ভূমধ্যসাগরে পৌঁছতে চায়, সেক্ষেত্রে তাদের বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালীদ্বয় অতিক্রম করতে হবে। অন্যদিকে কৃষ্ণসাগরের তীরে অবস্থিত নয়, এমন কোনো রাষ্ট্র যদি কৃষ্ণসাগরে তাদের জাহাজ পাঠাতে চায়, সেক্ষেত্রে তাদেরও প্রাণালী দুটি অতিক্রম করতে হবে।

এই অবস্থানগত গুরুত্বের কারণেই বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালী দুটিতে বাণিজ্যিক জাহাজের নিরবচ্ছিন্ন চলাচল অব্যাহত রাখা জরুরি। কোনো দেশ যেন একচ্ছত্র নিয়ন্ত্রণ নিয়ে এই চলাচল বাধাগ্রস্ত করতে না পারে, সেই লক্ষ্যে ১৯৩৬ সালে গ্রহণ করা হয় মন্ট্রো কনভেনশন। এ অনুযায়ী, বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালী দুটির সামরিক কর্তৃত্ব তুরস্কের ওপর ন্যস্ত। যুদ্ধকালীন সময়ে দেশটি প্রণালী দুটিতে বিদেশি যুদ্ধজাহাজের প্রবেশ নিষিদ্ধ করতে পারে। শুধু তা-ই নয়, কোনো রাষ্ট্র তুরস্কের বিরুদ্ধে যুদ্ধে লিপ্ত হলে সেক্ষেত্রে তুরস্ক প্রণালী দুটিতে সেই রাষ্ট্রের বাণিজ্যিক জাহাজ প্রবেশের ওপরও নিষেধাজ্ঞা জারি করতে পারে। অবশ্য কনভেনশনের শর্তাবলি অনুসারে, শান্তিপূর্ণ সময়ে বিদেশি বেসামরিক জাহাজ বিনা শুল্কে প্রণালী দুটি অতিক্রম করতে পারে।

প্রতি বছর ৪৬ হাজার বাণিজ্যিক জাহাজ বসফরাস প্রণালী অতিক্রম করে, যা সুয়েজ খাল দিয়ে অতিক্রমকারী জাহাজসংখ্যার তিন গুণ ও পানামা খাল দিয়ে অতিক্রমকারী জাহাজের প্রায় চার গুণ। সুয়েজ খাল ও পানামা খালের শিপিং ট্রাফিক থেকে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ বেশ ভালো পরিমাণে রাজস্ব আয় করলেও বসফরাস প্রণালী থেকে সেই সুবিধা পায় না তুর্কি সরকার। ফলে এই প্রণালী বাণিজ্যিকভাবে তাদের জন্য লাভজনক কোনো খাত নয়।

বেরিং প্রণালী : উত্তর আমেরিকা ও এশিয়া মহাদেশকে পৃথককারী এবং উত্তর মহাসাগর ও প্রশান্ত মহাসাগরকে সংযোগকারী প্রণালী হলো বেরিং প্রণালী। এর উপকূলবর্তী দুটি দেশ রাশিয়া ও যুক্তরাষ্ট্র হওয়ায় ভৌগোলিক ও রাজনৈতিকভাবে এই প্রণালীর গুরুত্ব অনেক বেশি। পাশাপাশি জলবায়ু পরিবর্তন সাম্প্রতিক বছরগুলোয় শিপিং প্যাসেজ হিসেবে এই প্রণালীর গুরুত্ব ও চাহিদা বাড়িয়েছে।

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের কারণে আর্কটিকে বরফ গলে নতুন শিপিং রুট তৈরি হয়েছে এবং তা দীর্ঘতম সময় ধরে উন্মুক্ত থাকছে। ফলে সেখানে জাহাজে করে পণ্য ও জ্বালানি তেল পরিবহনে নতুন সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে। আর এই সম্ভাবনা কাজে লাগানোর ক্ষেত্রে কৌশলগত গুরুত্বপূর্ণ অবস্থানে রয়েছে বেরিং প্রণালী।

প্রণালীটির সর্বনিম্ন প্রশস্ততা ৮৩ কিলোমিটার। এর গভীরতা ৩০-৫০ মিটার। সাম্প্রতিক সময়ে প্রণালীটি দিয়ে জাহাজ চলাচল বেড়েছে। ২০২১ সালে রেকর্ড ৫৫৫টি জাহাজ বেরিং প্রণালী পাড়ি দিয়েছে।

হরমুজ প্রণালী : বিশ্ব অর্থনীতিতে সর্বাধিক গুরুত্ব রাখা অন্যতম একটি প্রণালী হলো হরমুজ প্রণালী। এটি পারস্য উপসাগর ও ওমান উপসাগরকে সংযুক্ত করেছে, আর ইরানকে পৃথক করেছে আরব উপদ্বীপ থেকে। জ্বালানি তেল পরিবহনের ক্ষেত্রে প্রণালীটি একটি গুরুত্বপূর্ণ চেকপয়েন্ট। সমুদ্রপথে জ্বালানি তেল পরিবহনের ৩০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় এই প্রণালী দিয়ে। এই তেলের বেশিরভাগই এশিয়া, পশ্চিম ইউরোপ ও যুক্তরাষ্ট্রে। চীন ও জাপানের মতো শিল্পোন্নত দেশগুলোর তেলের চাহিদার বেশিরভাগ পূরণ হয় হরমুজ প্রণালী দিয়ে আসা তেলের মাধ্যমে।

হরমুজ প্রণালীর দৈর্ঘ্য ১৬৭ কিলোমিটার ও প্রস্থ ৩৯-৯৬ কিলোমিটার। দৈনিক ২ কোটি ব্যারেলের বেশি জ্বালানি তেল পরিবহন হয় প্রণালীটি দিয়ে।

বাংলাদেশের সম্ভাবনাময় সমুদ্র বাণিজ্যে যেভাবে অবদান রাখতে পারে

দীর্ঘদিন ধরে বাংলাদেশের আন্তর্জাতিক সমুদ্র বাণিজ্য বিদেশি বন্দরের ওপর নির্ভরশীল রয়েছে। ইউরোপ, আফ্রিকা বা আমেরিকার বাজারে বাংলাদেশের রপ্তানি পণ্য পৌঁছনোর ক্ষেত্রে সেগুলো প্রথমে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ফিডার জাহাজে করে শ্রীলংকার হাম্বানটোটা, সিঙ্গাপুর বন্দর অথবা মালয়েশিয়ার পোর্ট ক্ল্যাংয়ে নেওয়া হয়। সেখান থেকে বড় জাহাজে করে পণ্যগুলো নির্দিষ্ট গন্তব্যে যায়। তবে এই প্রক্রিয়া কিছুটা সময় ও ব্যয়সাপেক্ষ। ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরগুলো ঘুরে ইউরোপ-আমেরিকার বাজারে পণ্য যেতে এক মাস বা এর বেশি সময় লেগে যায়। এই ট্রান্সশিপমেন্ট সার্ভিসের ক্ষেত্রে বাংলাদেশের সমুদ্র বাণিজ্য মালাক্কা ও সিঙ্গাপুর প্রণালীর ওপর অনেকাংশে নির্ভরশীল। সিঙ্গাপুর হয়ে পণ্য ঘুরে যাওয়ার ক্ষেত্রে এই রুটের কোনো বিকল্প নেই বাংলাদেশের জন্য।

গত বছর স্বাধীনতার পাঁচ দশকের মাথায় অনন্য এক ঘটনার সাক্ষী হয় বাংলাদেশ। কনটেইনার বাণিজ্যে সরাসরি ইউরোপের সঙ্গে যুক্ত হয় অর্থনৈতিক উত্তরণের ট্রানজিশনাল সময় অতিক্রমকারী এই দেশ। ২০২২ সালের ৭ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ৯৫২ একক কনটেইনার তৈরি পোশাক নিয়ে সরাসরি ইতালির উদ্দেশে যাত্রা করে এমভি সোঙ্গা চিতা জাহাজ। স্বল্প পরিসরে হলেও এই সেবা চালুর মাধ্যমে সমুদ্র বাণিজ্যে স্বয়ংসম্পূর্ণতা অর্জনের পথে একধাপ এগিয়ে যায় বাংলাদেশ।

এমভি সোঙ্গা চিতা কর্ণফুলী ছেড়ে বঙ্গোপসাগর হয়ে শ্রীলংকার হাম্বানটোটা বন্দরের সামনে দিয়ে যায়। এরপর ভারত মহাসাগর, আরব সাগর, এডেন উপসাগর, লোহিত সাগর, সুয়েজ খাল ও ভূমধ্যসাগর হয়ে পৌঁছে ইতালির রেভেনা বন্দরে। এই রুটটি ব্যবহারের ক্ষেত্রে সুয়েজ খালের ভূমিকা রয়েছে অনবদ্য।

সুয়েজ খাল না থাকলে জাহাজকে দক্ষিণ আফ্রিকা উপকূল ঘুরে জিব্রাল্টার প্রণালী হয়ে ভূমধ্যসাগরে প্রবেশ করে ইতালি পৌঁছতে হতো। এতে দীর্ঘ পথ পাড়ি দিতে হতো। তাতে করে সরাসরি পণ্য পাঠানোর নেপথ্যে যে উদ্দেশ্য, সেই ব্যয় ও সময় সাশ্রয়ের লক্ষ্য আর পূরণ হতো না।

ইতালির বন্দরে পণ্য পাঠানোর মাধ্যমে অনেক সম্ভাবনার সূচনা করেছে বাংলাদেশ। এখন আমরা ইউরোপের অন্যান্য গন্তব্য ও আমেরিকায় সরাসরি পণ্য পাঠানোর সাহস করতে পারছি। বিশেষ করে কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর চালু হলে সেই সম্ভাবনা আরও বেড়ে যাবে।

ইউরোপ বাংলাদেশের জন্য বড় রপ্তানি বাজার। দেশের মোট রপ্তানি পণ্যের ৫০ শতাংশের বেশির গন্তব্য সেখানে। ফলে কেবল ইতালি নয়, পশ্চিম ও উত্তর-পশ্চিম ইউরোপের বাজারেও সরাসরি পণ্য পাঠানো যায় কিনা, সে বিষয়ে ভেবে দেখতে পারি আমরা। সেক্ষেত্রে আমাদের সুয়েজ খাল তো বটেই, ব্যবহার করতে হবে জিব্রাল্টার প্রণালীও। যুক্তরাষ্ট্রের পূর্ব উপকূলীয় বন্দরগুলোয় সরাসরি পণ্য পাঠানোর ক্ষেত্রেও এর কোনো বিকল্প নেই।

গত বছর ইউরোপের পাশাপাশি চীনেও সরাসরি কনটেইনারবাহী জাহাজ শুরু হয়েছে চট্টগ্রাম থেকে। মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানির (এমএসসি) পরিচালনায় এই রুটের প্রথম জাহাজ গত বছরের ২৪ মে চট্টগ্রাম বন্দর ছেড়ে যায়। জাহাজটি যাত্রাপথে সিঙ্গাপুর থেকে কিছু কনটেইনার নেয়। তারপর সেটি হংকং যায়। ফিরতি পথে হংকং বন্দর থেকে যাত্রা শুরু করে চীনের ইয়ানতিয়ান ও সেকু বন্দরে কনটেইনার পণ্য বোঝাই করে এবং তারপর সিঙ্গাপুর ও মালয়েশিয়ার বন্দরে থেকে আরও কনটেইনার বোঝাই করে চট্টগ্রামে ফেরে। এরপর চট্টগ্রাম থেকে জাহাজটির আবার উল্লিখিত বন্দরগুলো হয়ে চীনে সেবা দেওয়ার শিডিউল ঠিক করে এমএসসি। সাপ্তাহিক এই সেবায় শুরুতে চারটি জাহাজ যুক্ত হলেও পরবর্তীতে আরও দুটি জাহাজ যুক্ত করার কথা জানায় সুইজারল্যান্ডভিত্তিক শিপিং কোম্পানিটি। চীনের সঙ্গে চট্টগ্রামের সরাসরি এই সংযোগ স্থাপনে সহায়ক ভূমিকা রেখেছে মালাক্কা-সিঙ্গাপুর প্রণালী।

পরিশেষে

বৈশ্বিক বাণিজ্যের কল্যাণ যেসব ফ্যাক্টরের ওপর নির্ভর করছে, ক্যানেল-প্রণালীগুলো তার অন্যতম। বিশেষ করে যখন প্রযুক্তিগত উৎকর্ষের যুগে ই-কমার্সের চাহিদা দিন দিন বাড়ছে, তখন এগুলো আরও বেশি প্রাসঙ্গিক হয়ে উঠছে। সাশ্রয়ী ভাড়ায় উৎপাদিত পণ্য দ্রুত গ্রাহকের কাছে পৌঁছে দেওয়ার ক্ষেত্রে মহৌষধ হিসেবে কাজ করে ক্যানেল-প্রণালী। হ্যাঁ, আকাশপথে হয়তো দ্রুত পৌঁছানো যায়, তবে তাতে খরচ অনেক বেশি হয়। আবার সমুদ্রপথে ক্যানেল-প্রণালীগুলো প্যাসেজ হিসেবে ব্যবহার করা না গেলে অনেকটা ঘোরা পথ ব্যবহার করতে হতো। তাতে খরচ ও সময় দুটোই বেশি লাগত।

বাস্তবতার নিরিখে ক্যানেল ও প্রণালীগুলোর ব্যবহার বিশ্বজনীন। তাই ভৌগোলিকভাবে কোনো একটি দেশের সমুদ্রসীমায় থাকলেও সেগুলোর সর্বজনীন ব্যবহার নিশ্চিত করা অত্যন্ত জরুরি। জাতিসংঘের সমুদ্রবিষয়ক আইন আনক্লসে সেটাই করা হয়েছে। এই আইনের আওতায় ক্যানেল-প্রণালীগুলো ভৌগোলিক অধিকারের গণ্ডি পেরিয়ে বিশ্বজনীন হয়ে উঠেছে।

বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার প্রধান সারথি সমুদ্রবাণিজ্য। এই অগ্রযাত্রার পালে হাওয়া দিতে হলে বাংলাদেশকে বহুমাত্রায় স্বয়ংসম্পূর্ণ হতে হবে। আর সমুদ্রবাণিজ্যে স্বয়ংসম্পূর্ণ হতে গেলে সরাসরি জাহাজ যোগাযোগ নেটওয়ার্ক সম্প্রসারণ করতে হবে। ইউরোপ-আমেরিকার বিভিন্ন বন্দরে সরাসরি পণ্য পাঠাতে পারলে আমাদের রপ্তানি আয় গতিশীল হবে। এক্ষেত্রে বিভিন্ন ক্যানেল ও প্রণালীর নির্বিঘ্ন প্রবেশাধিকার নিশ্চিত করতে হবে।

আইকন অব দ্য সিজ
সমুদ্র ভ্রমণে নতুন রোমাঞ্চ

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বাচ্চা থেকে বুড়ো, সব প্রজন্মের বিনোদনের খোরাক জোগাতে যাত্রা করছে বিশ্বের সবচেয়ে বড় প্রমোদতরী আইকন অব দ্য সিজ। পুরো পরিবার নিয়ে আনন্দে মেতে ওঠার সকল সুযোগ-সুবিধা রয়েল ক্যারিবিয়ান কোম্পানির তৈরি প্রমোদতরীটিতে রয়েছে।

দীর্ঘ পনেরো বছর পর ক্রুজ ইন্ডাস্ট্রিতে নতুন ক্লাসের প্রমোদ তরীর আবির্ভাব ঘটেছে। আইকন অব দ্য সিজ, রয়েল ক্যারিবিয়ানের প্রথম আইকন-ক্লাস প্রমোদতরী। এরপর আরও একটি আইকন-ক্লাস প্রমোদতরী বানাবে রয়েল ক্যারিবিয়ান। আইকন অব দ্য সিজ এর যাত্রা শুরুর গল্পটা ভীষণ মজার। রয়েল ক্যারিবিয়ানের সাবেক চেয়ারম্যান রিচার্ড ফেইন একটি পেপার ন্যাপকিনে প্রথমে আইকন অব দ্য সিজ এর অ্যাকোয়াডোমের ছবি এঁকেছিলেন। আঁকা শেষে ফিনল্যান্ডের মেয়ার তুর্কু শিপইয়ার্ডে গিয়ে জাহাজটি বানিয়ে দেওয়ার ফরমাশ জারি করেন তিনি। তার নির্দেশে সাদা ন্যাপকিনে আঁকা এক টুকরো ছবি থেকে ভোজবাজির মতো তৈরি হয়ে যায় আইকন অব দ্য সিজ।

৩৬৫ মিটার লম্বা (১১৯৮ ফুট) আইকন অব দ্য সিজ এর গ্রস টনেজ ২৫০,৮০০। এতে করে ওয়ান্ডার অব দ্য সিজকে (গ্রস টনেজ ২৩৬,৮৫৭) টপকে সর্ববৃহৎ প্রমোদতরীর তালিকায় নাম লেখায় আইকন অব দ্য সিজ। সর্বোচ্চ ৭,৬০০ জন যাত্রী এবং ২,৩৫০ জন ক্রু বহন করতে সক্ষম প্রমোদতরীটি ২০২৪ এর জানুয়ারিতে আনুষ্ঠানিকভাবে যাত্রা করবে। অবকাশ যাপনের জন্য মিয়ামি থেকে ক্যারিবিয়ানের উদ্দেশে যাত্রা করবে আইকন অব দ্য সিজ। একই গন্তব্যে চারটি ভিন্ন ভিন্ন রুটে চলাচল করবে তরীটি। প্রতিবার ভ্রমণ সম্পন্ন করতে সময় লাগবে এক সপ্তাহ।

মাল্টি-জেনারেশনাল হলিডে ডেস্টিনেশন

সাম্প্রতিক সময়ে মহামারিতে বিশ্ববাসী নানাভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। পারিবারিক সম্পর্কও এর দ্বারা প্রভাবিত হয়েছে। মহামারি-পরবর্তী 'ক্রুজ ট্রেন্ড' অনুসরণ করে রয়েল ক্যারিবিয়ান এমন একটা প্রমোদতরী তৈরি করতে চেয়েছে, যাতে গোটা পরিবারের সব প্রজন্মের জন্য বিনোদনের ব্যবস্থা মজুদ থাকে। রয়েল ক্যারিবিয়ানের ভাষ্যমতে, 'মাল্টি-জেনারেশনাল হলিডে' চাহিদা মেটাতেই নতুন ধরনের প্রমোদতরী আইকন অব দ্য সিজ এর অবতারণা।

সব প্রজন্মের কথা বিবেচনা করে প্রমোদতরীটির নকশায় বেশকিছু নতুনত্ব এনেছে রয়েল ক্যারিবিয়ান। অভ্যন্তরীণ অ্যাকোয়াডোমসহ মোট পাঁচটি নতুন নকশা এতে যুক্ত হয়েছে। এছাড়া তরীটিতে ১৫টি রেস্টুরেন্টসহ রয়েল প্রমনেড, সেন্ট্রাল পার্ক এবং এ যাবৎকালের সবচেয়ে বড় স্যুট নেবারহুড রয়েছে।

আইকন অব দ্য সিজতে অ্যাকোয়াডোমের পাশপাশি থ্রিল আইল্যান্ড, চিল আইল্যান্ড, সার্ফসাইড এবং হাইডআউট এর মতো নতুন নতুন বিষয় যুক্ত হয়েছে। শিশু, কিশোর, বাবা-মা এবং পরিবারের বয়স্ক সদস্য; সবার চাহিদা মেটাতে ভিন্ন ভিন্ন জোনের নকশা করা হয়েছে। এমনকি প্রমোদতরীটিতে পাঁচ সদস্যের বড় পরিবারের জন্যও স্টেটরুমের ব্যবস্থা রয়েছে।

রয়েল ক্যারিবিয়ান গ্রুপের বর্তমান সিইও এবং প্রেসিডেন্ট জ্যাসন লিবার্টি জানান, অতিথিদের মনোরঞ্জন করাই রয়েল ক্যারিবিয়ানের মূল লক্ষ্য। তাদের পছন্দ এবং চাহিদা অনুযায়ী নিত্যনতুন বৈশিষ্ট্য জাহাজগুলোতে যুক্ত করা হয়। রয়েল ক্যারিবিয়ানের জাহাজগুলোকে এমনভাবে তৈরি করা হয় যেন সেটা অতিথিদের অবকাশ যাপনের আগের সব অভিজ্ঞতাকে ছাড়িয়ে যায়। রয়েল ক্যারিবিয়ানের নতুন জাহাজে ভ্রমণের সময় অতিথিরা এক অনন্য অভিজ্ঞতার মধ্য দিয়ে যায়। প্রতিটি নতুন জাহাজ বাজারে ছাড়ার সাথে সাথে ভ্রমণ শিল্পের মান আরেক ধাপ বাড়িয়ে দেয় ক্রুজ কোম্পানিটি। এরই ধারাবাহিকতায় অত্যাধুনিক সুযোগ-সুবিধা যুক্ত করে আইকন অব দ্য সিজকে এক অনন্য উচ্চতায় নিয়ে গেছে রয়েল ক্যারিবিয়ান। লিবার্টির মতে, আইকন অব দ্য সিজ বর্তমানে পারিবারিক অবকাশ যাপনের 'আল্টিমেট ডেস্টিনেশন'।

অ্যাকোয়াডোম

জাহাজের অগ্রভাগে থাকা কাচঘেরা অত্যাধুনিক অ্যাকোয়াডোমটি আইকন অব দ্য সিজ এর অনন্য বৈশিষ্ট্য। আইকন অব দ্য সিজ এর অ্যাকোয়াডোম আধুনিক ইঞ্জিনিয়ারিংয়ের এক চমৎকার নিদর্শন। এর নকশা এবং নির্মাণকাজ শেষ হতে বেশ কয়েক মাস সময় লেগে যায়। কাচ ও ইস্পাতের তৈরি এত বিশাল অবকাঠামো এর আগে অন্য কোনো প্রমোদতরীতে প্রতিস্থাপন করা হয়নি। স্থাপনাটির নির্মাণকাজ যখন শেষ হয়, ততক্ষণে জাহাজ মেয়ার তুর্কু শিপউয়ার্ডের পানিতে ভাসছে। পানিতে ভাসমান জাহাজের স্থিতিশীলতাকে প্রভাবিত না করে অক্ষত অবস্থায় অবকাঠামোটি প্রতিস্থাপন করা বেশ চ্যালেঞ্জিং ছিল। অবকাঠামোটি জাহাজে স্থানান্তরের জন্য ১৫৪-টনের রিগ বসানো হয়েছিল। কর্মীদের তথ্যমতে, নির্ভুলভাবে অবকাঠামোটির শেষ কয়েক ফুট বসাতেই ছয় ঘণ্টার বেশি সময় লেগেছিল। দিনের বেলা ৩৬৩ টন ওজনের বিশাল অ্যাকোয়াডোম থেকে দিগন্ত বিস্তৃত নীল সাগর দেখা যাবে এবং রাতে ঝলমলে আলোয় ভরে উঠবে গোটা এলাকা।

অ্যাকোয়াডোমটিতে রয়েছে রয়েল ক্যারিবিয়ানের আইকনিক অ্যাকোয়া থিয়েটার। থিয়েটারের বিশাল বড় পুল, চারটি রোবোটিক আর্মস এবং চারপাশের ফোয়ারাগুলোকে দেখলে মনে হবে যেন ভবিষ্যতের দুনিয়ায় চলে এসেছি। ৫৫ ফুট লম্বা জলপ্রপাত থেকে পুলের ওপর নানা আকৃতির জলরাশি ঝরে পরবে। শুধু তা-ই নয়, অতিথিদের বিনোদনের জন্য রয়েল ক্যারিবিয়ানের হাই-ডাইভিং অ্যাথলেট এবং স্টান্ট আর্টিস্টরা পুলের মাঝে নানা রকম পারফরম্যান্সের আয়োজন করবে। রয়েল ক্যারিবিয়ান ক্রুজ লাইনের অন্যতম প্রধান আকর্ষণ এর অ্যাকোয়া শো। বছরের পর বছর প্রমোদতরীগুলোতে সফলভাবে বিনোদনমূলক এই অনুষ্ঠানের আয়োজন করছে রয়েল ক্যারিবিয়ান। প্রোগ্রামটি সবসময় জাহাজের উন্মুক্ত অংশে আয়োজন করায় এর সাফল্য ব্যর্থতা

অনেকটাই আবহাওয়ার ওপর নির্ভরশীল ছিল। এই প্রতিবন্ধকতা কাটাতে অ্যাকোয়াডোমটিকে এবার জাহাজের অভ্যন্তরে নিয়ে এসেছে রয়েল ক্যারিবিয়ান। যাতে করে অতিথিরা পরিবার নিয়ে নির্বিঘ্নে অ্যাকোয়া শোগুলো উপভোগ করতে পারে।

সার্ফসাইড

পরিবারের সবাই মিলে দিনভর সময় কাটানোর জন্য আদর্শ স্থান হলো সার্ফসাইড। এখানে বাচ্চাদের জন্য রঙ-বেরঙের স্লাইডসহ একটা স্প্ল্যাস পুল রয়েছে। পুল সাইডে বড়দের জন্য বসার ব্যবস্থা রয়েছে, যেখান থেকে বাবা-মায়েরা সমুদ্র দেখার পাশাপাশি সন্তানদের ওপর নজর রাখতে পারবেন। একদম ছোট্ট শিশু ও টডলারদের খেলার জন্য সার্ফসাইডে প্লে এরিয়া রাখা হয়েছে। কিশোর-কিশোরীদের জন্য আছে সোশ্যাল০২০ জোন। এসবের পাশাপাশি সার্ফ সাইডে বিভিন্ন ধরনের মুখরোচক খাবার খাওয়ার বন্দোবস্ত রয়েছে।

থ্রিল আইল্যান্ড

কিশোর-কিশোরীদের কথা মাথায় রেখে সাজানো হয়েছে থ্রিল আইল্যান্ড। এ যাবৎকালের সবচেয়ে বড় এবং অত্যাধুনিক ওয়াটার পার্কটি রয়েছে এই থ্রিল আইল্যান্ডে। ওয়াটার পার্কটিতে মোট ছয়টি স্লাইড রয়েছে। রয়েল ক্যারিবিয়ানের তথ্যমতে, ক্রুজ ইন্ডাস্ট্রির ইতিহাসে এই প্রথম কোনো প্রমোদতরীতে ফ্রি ওপেন ফল ওয়াটার স্লাইডটি সংযুক্ত করা হয়েছে। এছাড়া রয়েছে প্রেশার ড্রপ, হ্যারিকেন হান্টার, স্ট্রম চেজার রাইড। গোটা পরিবারের উপযোগী করে হ্যারিকেন হান্টার রাইডটি ডিজাইন করা হয়েছে। একটি র‍্যাফটে করে চারজন রাইডার একসঙ্গে এই রাইডটি উপভোগ করতে পারবে। অন্যদিকে স্ট্রম চেজার রাইডে রয়েছে ডুয়েল ম্যাট-রেসার স্লাইড, এতে একসঙ্গে দুজন রাইডার রেসিং করতে পারবে। ক্রাউন'স এজে একই সঙ্গে স্কাইওয়াক, সুইং এবং দড়ির সাহায্যে রয়েল ক্যারিবিয়ানের বিশাল আকৃতির (১৫৪ ফুট) লোগোতে রক ক্লাইম্বিংয়ের ব্যবস্থা রয়েছে।

চিল আইল্যান্ড

জাহাজের মাঝখানে তিনটি ডেকজুড়ে চিল আইল্যান্ড তৈরি করা হয়েছে। জাহাজের মোট সাতটি সুইমিং পুলের চারটিই এখানে রয়েছে। এখানে অতিথিরা সাগরের বুকে সবচেয়ে বড় পুল 'রয়েল বে' উপভোগ করতে পারবে। রয়েল ক্যারিবিয়ানের মতে, পুলটি প্রায় ৪০ হাজার গ্যালন পানি ধারণ করতে পারে। চিল আইল্যান্ডে একটি অ্যাডাল্ট-ওনলি' পুলও রয়েছে; সেখানে ১৬ বছরের কম বয়সী কারো প্রবেশ নিষেধ।

দ্য হাইডঅ্যাওয়ে

অন্যদিকে বিচ ক্লাবের আদলে তৈরি 'দ্য হাইডঅ্যাওয়ে' রয়েল ক্যারিবিয়ানের আরেকটি নতুন সংযোজন। প্রমোদতরীর ইতিহাসের প্রথম সাসপেন্ডেড ইনফিনিটি পুল এই অংশে রয়েছে। এছাড়া এখানে ডবল-বেড-সাইজ সানবেড, ওয়ার্লপুল এবং ডিজের ব্যবস্থাও করা হয়েছে। রয়েল ক্যারিবিয়ান ক্রুজ লাইনের প্রথম সুইম আপ বার সুইম অ্যান্ড টনিক। দ্য হাইডঅ্যাওয়ের ইনফিনিটি অ্যাজ কোভ পুল, ক্লাউড সেভেনটিন এবং রেসিডেন্ট ডিজে আইকন অব দ্য সিজ এর যাত্রীদের একদম লাস ভেগাসের আবহ দেবে।

রয়েল অ্যাপ

অতিথিদের নির্বিঘ্ন ভ্রমণ এবং সময়ের সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করতে 'রয়েল অ্যাপ' তৈরি করেছে ক্রুজ কোম্পানিটি। রয়েল অ্যাপ ব্যবহার করে জাহাজ ছাড়ার ২৪ ঘণ্টা আগে অতিথিরা চেক-ইন করতে পারবে। নিরাপত্তা এবং স্বাস্থ্য সংক্রান্ত সকল প্রশ্নের উত্তর তারা অ্যাপের মাধ্যমেই দিতে পারবেন। এছাড়া অনলাইন কেনাকাটার জন্য অ্যাপে ক্রেডিট কার্ড রেজিস্টার করার পাশাপাশি রেস্টুরেন্ট, ওয়াটার পার্ক, অ্যাকোয়া থিয়েটার বা অন্য কোনো পরিষেবার বুকিং দিতে পারবেন অতিথিরা। সময়ের অপচয় রোধে অ্যাপটিতে রিয়েল-টাইম অ্যাক্টিভিটি ক্যালেন্ডার এবং ইন-অ্যাপ চ্যাট সুবিধা দেওয়া আছে।

পরিবেশবান্ধব ভ্রমণ

আইকন অব দ্য সিজ রয়েল ক্যারিবিয়ানের সবচেয়ে টেকসই জাহাজ। প্রথমবারের মতো কোনো প্রমোদতরীতে জ্বালানি হিসেবে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) ব্যবহার করছে রয়েল ক্যারিবিয়ান। এলএনজির পাশাপাশি আইকন অব দ্য সিজতে ফুয়েল সেল টেকনোলজিও যুক্ত থাকবে। জাহাজ চালানোর জন্য এলএনজি চালিত ছয়টি ইঞ্জিন মোট ৬৭,৫০০ কিলোওয়াট শক্তি উৎপাদন করবে। এছাড়া একটি ডিস্যালিনেশন প্ল্যান্ট ব্যবহার করে মিঠাপানির চাহিদার ৯০ শতাংশ জাহাজেই উৎপাদন করা হবে।

জাহাজজুড়ে শক্তির পুনর্ব্যবহার নিশ্চিত করতে হিট রিকভারি সিস্টেম চালু করেছে রয়েল ক্যারিবিয়ান। শক্তি সংরক্ষণের উদ্দেশ্যে অতিথিদের কক্ষে ইন-রুম স্মার্ট প্রযুক্তি বসানো হচ্ছে। প্রযুক্তিটির মাধ্যমে আইকন অব দ্য সিজ এর প্রতিটি কক্ষে তাপ নিয়ন্ত্রণের জন্য 'ইকো মোড' দেওয়া আছে। অতিথি রা কক্ষ থেকে বের হওয়া মাত্র ইকো মোড সচল হয়ে যাবে এবং তারা ফেরত আসলে ইকো মোডটি বন্ধ হবে। অতিথিরা ফিরে আসার পর কামরায় 'কাঙ্ক্ষিত তাপমাত্রা' নিশ্চিত করতে কাজ করবে ইকো মোড।

ভ্রমণ ব্যয়

প্রমোদতরীর ইতিহাসে সবচেয়ে অত্যাধুনিক আইকন অব দ্য সিজ এর ভ্রমণ ব্যয় স্বভাবতই আগের সব রেকর্ডকে ছাড়িয়ে যাবে। চাহিদা এবং ভ্রমণের সময় অনুযায়ী টিকিটের দাম ওঠানামা করবে। আইকন অব দ্য সিজ এর উদ্বোধনী সফর সবচেয়ে ব্যয়বহুল হলেও ইতিমধ্যে সব টিকিট বিক্রি হয়ে গেছে। ব্যালকোনিসহ কেবিনগুলোতে জনপ্রতি ভাড়া ৩,২৯৯ ডলার এবং স্যুটসগুলোতে জনপ্রতি ভাড়া ১৩,৯৫৮ ডলার থেকে শুরু হয়েছে। তবে টিকিটের দামের মধ্যে সব ধরনের খরচ অন্তর্ভুক্ত করা নেই। মূল ডাইনিং রুম, বুফে এবং অল্প কিছু রেস্টুরেন্ট; কিডস ক্লাবসহ বেশিরভাগ বিনোদনমূলক কার্যক্রম; চা, কফি, দুধ এবং ফলের রসের মতো সাধারণ কিছু পানীয় এবং সকালের নাশতা টিকিটের সাথে কমপ্লিমেন্টারি হিসেবে থাকবে। এক্সক্লুসিভ রেস্টুরেন্ট, স্পা বা অন্য কোনো বিশেষ পরিষেবা নিতে হলে তার জন্য অতিথিদের আলাদা খরচ করতে হবে।

২০২৪ সালের জানুয়ারিতে মিয়ামি থেকে ক্যারিবিয়ানের উদ্দেশে আনুষ্ঠানিক যাত্রা শুরু করবে আইকন অব দ্য সিজ

কৃত্রিম আলোকচ্ছটায় ঝুঁকির মুখে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বিশ্বজুড়ে বর্তমানে নগরায়ণের জোয়ার বইছে। ক্রমবর্ধমান নগরায়ণের হাওয়া এসে লাগছে উপকূলীয় অঞ্চলগুলোতেও। রাতের আঁধার কাটাতে উপকূলবর্তী শহরগুলোতে ব্যবহার করা হচ্ছে কৃত্রিম আলো। আলোর ব্যাপক ব্যবহার মানুষের জীবন থেকে রাতের অন্ধকার দূর করলেও এতে দূষিত হচ্ছে প্রকৃতি ও পরিবেশ। কৃত্রিম আলোতে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে উপকূলীয় জলজ প্রাণীদের জৈবিক এবং শারীরবৃত্তীয় প্রক্রিয়া; ঝুঁকির মুখে পড়েছে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র। জনবহুল উপকূলীয় শহরগুলোতে এই দূষণের মাত্রা ভীষণ তীব্র।

উজ্জ্বল উপকূল

গোটা বিশ্বের ১.৯ মিলিয়ন বর্গকিমি উপকূলীয় জলরাশি (এক মিটার গভীরতায়) আলো দূষণ দ্বারা প্রভাবিত হয়, যা বৈশ্বিক এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের (ইইজেড) প্রায় ৩.১ শতাংশ। গবেষকদের তথ্যমতে, উপকূলজুড়ে আলোকদূষণ ব্যাপকভাবে প্রসারিত হচ্ছে। সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রে আলোকদূষণের প্রভাব পরিমাপ করতে ২০২০ সালে সাতটি উপকূলীয় শহরে (টাকিও, সাংহাই, মুম্বাই, নিউইয়র্ক, বুয়েন্স আয়ার্স, লাগোস ও লস অ্যাঞ্জেলেস) গবেষণা চালায় স্ট্রাটচক্লাইড বিশ্ববিদ্যালয় এবং প্লেমথ মেরিন ল্যাবরেটরির একদল গবেষক।

জনবসতিপূর্ণ সাতটি শহরের ১০ মিলিয়ন জনসংখ্যা প্রচুর পরিমাণে কৃত্রিম আলো ব্যবহার করে। যার ফলে এসব এলাকার উপকূলে চাঁদের প্রাকৃতিক আলোর পরিবর্তে কৃত্রিম আলোর প্রতিফলন ঘটে। উপকূলীয় কৃত্রিম আলোর তীব্রতা প্রাকৃতিক আলোর চেয়ে ছয়গুণ বেশি। কেবল পূর্ণিমার তিনদিন চাঁদের আলো এসব কৃত্রিম আলোকে ছাড়িয়ে যেতে পারে। বিভিন্ন মৌসুমে এবং জোয়ার-ভাটার সময় চাঁদের আলো, কৃত্রিম আলোর পাশাপাশি দিনের আলো এবং গোধূলির নরম আলো কীভাবে এবং কতটা প্রভাব বিস্তার করে সেটাও খতিয়ে দেখে গবেষক দল। সাতটি শহরের সমুদ্রপৃষ্ঠ এবং ইন্টারটাইডাল (জোয়ারের পানিতে যেই অংশ নিমজ্জিত হয়) জোনে পনেরো মিনিট অন্তর এসব আলোর তীব্রতা পরিমাপ করা হয়। জোয়ার-ভাটার উচ্চতা, জলের স্বচ্ছতা এবং কৃত্রিম আলোর তীব্রতা– এ তিন বিষয়ের পারস্পরিক মিথস্ক্রিয়ার ওপর সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রের ঝুঁকির মাত্রা নির্ভর করে। জলের স্বচ্ছতা বেশি থাকলে কৃত্রিম আলো সেখানে অনেক দূর পর্যন্ত পৌঁছে যায়। টানা এক বছরের গবেষণায় দেখা যায়, পাঁচটি শহরের (লস অ্যাঞ্জেলেস, নিউইয়র্ক, বুয়েন্স আয়ার্স, সাংহাই ও মুম্বাই) সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র সবচেয়ে বেশি ঝুঁকির মুখে রয়েছে।

এর আগে ২০০১ থেকে ২০২০ সাল পর্যন্ত ইংল্যান্ডের পশ্চিমাঞ্চলীয় উপকূলীয় শহর প্লেমথে গবেষণা চালায় প্লেমথ মেরিন ল্যাবরেটরি। জোয়ার ও চন্দ্রচক্রের (অমাবস্যা-পূর্ণিমার চক্র) পরিবর্তনশীলতা বোঝার জন্য প্রাকৃতিক এবং কৃত্রিম আলোর বিভিন্ন উৎস নিয়ে গবেষণা করা হয়। মাঠপর্যায়ের এই গবেষণার ওপর ভিত্তি করেই পরবর্তীতে সফলভাবে উপকূলীয় সাতটি শহরের সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রের ক্ষয়ক্ষতি পরিমাপ করা হয়।

সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রে আলোকদূষণের প্রভাব

পৃথিবীর সূচনালগ্ন থেকে রাতের অন্ধকারে আলোর একমাত্র প্রাকৃতিক উৎস হলো চাঁদ। চন্দ্রচক্র অনুযায়ী অর্থাৎ অমাবস্যা-পূর্ণিমায় চাঁদের আলো কমে-বাড়ে। যার কারণে আলোর প্রাকৃতিক উৎসের একটি ঋতুচক্র থাকে। সেই ঋতুচক্রকে কেন্দ্র করে গোটা প্রকৃতির বাস্তুতন্ত্র আবর্তিত হয়। অন্যদিকে শীত, গ্রীষ্ম, বর্ষা সব ঋতুতে কৃত্রিম আলোর তীব্রতা একই থাকে; কোনো অবস্থাতেই এর হেরফের হয় না। বৈজ্ঞানিক গবেষণায় দেখা গেছে, কৃত্রিম আলো চাঁদের প্রাকৃতিক চক্রকে ম্লান করে দেয়, ফলে উপকূলীয় জীববৈচিত্র্য ব্যাপকভাবে প্রভাবিত হয়। স্থানীয়, আঞ্চলিক এবং বৈশ্বিক পর্যায়ে এই প্রভাবের মাত্রা ওঠানামা করে।

প্রবাল দ্বীপ থেকে শুরু করে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রের সকল জীব শারীরবৃত্তীয় এবং জৈবিক প্রক্রিয়া সম্পাদনের জন্য প্রাকৃতিক আলোকচক্রের ওপর নির্ভরশীল। বেশ কয়েকটি প্রবাল প্রজাতি চন্দ্রচক্র অনুযায়ী একই সাথে তাদের প্রজনন কোষগুলো (গেমেটস) নিষ্কাশন করে। এ ছাড়া সিম্বিওসিসের (যে প্রক্রিয়ার মাধ্যমে প্রবাল সৃষ্টি হয়) মতো প্রবাল রক্ষণাবেক্ষণের মূল প্রক্রিয়াগুলোও কৃত্রিম আলোতে ক্ষতিগ্রস্ত হয়।

রাতের বেলা (লাল, নীল, সবুজ) কৃত্রিম আলোর বর্ণালি ছটা উপকূলজুড়ে এক অপ্রাকৃতিক আবহ তৈরি করে। যার ফলে সমুদ্রপৃষ্ঠের যেসব জীব দৃষ্টিশক্তি ব্যবহার করে শারীরবৃত্তীয় কাজ করে, তাদের স্বাভাবিক জৈবিক প্রক্রিয়া ব্যাহত হয়। যেসব প্রাণী আগে কেবল দিনের আলোয় শিকার করত, কৃত্রিম আলোর ঝলকানিতে তারা রাতের বেলায়ও শিকার করতে পারছে। যার ফলে সামুদ্রিক শামুকের মতো রাতের আঁধারে শারীরবৃত্তীয় কাজ সম্পন্ন করা প্রাণীদের জীবন হুমকির মুখে পড়েছে। রাতের বেলা উপকূলীয় এলাকা আলোকিত থাকলে অনেক প্রাণীর স্বাভাবিক শারীরিক কার্যকলাপ ব্যাহত হয়। কৃত্রিম আলোর প্রভাবে মাছেদের প্রজনন প্রক্রিয়া মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। রাতের বেলা সমুদ্রতট আলোকিত থাকলে সামুদ্রিক কচ্ছপের ডিম পাড়া এবং হ্যাচিং প্রক্রিয়া বাধাপ্রাপ্ত হয়। তার চেয়েও দুর্ভাগ্যজনক বিষয় হলো, ডিম ফুটে বের হওয়া কচ্ছপ ছানারা কৃত্রিম আলোতে বিভ্রান্ত হয়ে যায়। যার ফলে অনেক সময় তারা নিরাপদে সাগরে পৌঁছতে ব্যর্থ হয়। এছাড়া সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রের অনেক জীব হালকা আলোতেও ক্ষতিগ্রস্ত হয়। সামুদ্রিক খাদ্যশৃঙ্খলের অন্যতম প্রধান উপাদান জুপ্ল্যাংকটনের দৈনন্দিন স্থানান্তর প্রক্রিয়া কৃত্রিম আলোতে বাধাপ্রাপ্ত হয়। উত্তর মেরুতে পরিচালিত এক গবেষণায় দেখা গেছে, জাহাজের কৃত্রিম আলো থেকে বাঁচতে জুপ্ল্যাকটন সাগরের অন্তত ২০০ মিটার গভীরে চলে যায়।

সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র কৃত্রিম আলোর দ্বারা নানাভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হলেও প্রকৃতিতে আলোকদূষণের সঠিক মাত্রা নিরূপণ করা বেশ কঠিন। এসব প্রতিবন্ধকতা দূর করতে হলে আলোকদূষণের পরিবেশগত প্রভাব সম্পর্কে ভালোভাবে গবেষণা করতে হবে। এ ধরনের গবেষণা সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র রক্ষার পাশাপাশি নগর পরিকল্পনাবিদদের উপকূলীয় নগর উন্নয়ন-সংক্রান্ত প্রয়োজনীয় তথ্য সরবরাহ করবে।

সমুদ্র সুরক্ষায় জাতিসংঘের ঐতিহাসিক চুক্তি

দীর্ঘ দেড় দশকের আলোচনা শেষে সাগর-মহাসাগর সুরক্ষায় প্রথম আন্তর্জাতিক চুক্তির ব্যাপারে ঐকমত্যে পৌঁছেছে জাতিসংঘের সদস্য রাষ্ট্রগুলো। 'হাই সিজ ট্রিটি'র আওতায় ২০৩০ সাল নাগাদ পৃথিবীর ৩০ শতাংশ মহাসাগর সংরক্ষিত ঘোষণা করা হবে।

২০ ফেব্রুয়ারি থেকে ৩ মার্চ পর্যন্ত নিউইয়র্কে জাতিসংঘের সদর দপ্তরে সমুদ্র সুরক্ষা চুক্তি বিষয়ক চূড়ান্ত আলোচনা অনুষ্ঠিত হয়। সফল আলোচনা শেষে সম্মেলনের সভাপতি রেনা লি বলেন, 'অবশেষে আমাদের আলোচনা ফলপ্রসূ হলো'। আন্তর্জাতিক জলসীমায় সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য সুরক্ষায় ২০০৭ সাল থেকে এ পর্যন্ত একাধিকবার আলোচনায় বসেন জাতিসংঘের সদস্যদেশের প্রতিনিধিগণ। গত বছর আগস্টে কোনো ধরনের চুক্তি ছাড়াই পঞ্চম ধাপের আলোচনা সমাপ্ত হয়। যে কারণে সদস্য দেশগুলোর ঐকমত্যে পৌঁছানোকে একটি ঐতিহাসিক মুহূর্ত হিসেবে গণ্য করা হচ্ছে। গ্রিন পিসের পরামর্শক লরা মেলার বলেন, 'জীববৈচিত্র্য সংরক্ষণে এটি একটি ঐতিহাসিক দিন। প্রতিনিধিদের সফল আলোচনা প্রমাণ করে যে, ভেদাভেদে ভরা এই পৃথিবীতে ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্ব ভুলে প্রকৃতির রক্ষণাবেক্ষণে মানুষের প্রচেষ্টাই জয়ী হতে পারে।'

দুই সপ্তাহের প্রগাঢ় আলোচনা শেষে মার্চের ৩-৪ তারিখে টানা ৩৮ ঘণ্টা বৈঠক করেন অংশগ্রহণকারী দেশের প্রতিনিধিরা। বৈঠক শেষে একটি চূড়ান্ত সিদ্ধান্তে পৌঁছান তারা। চুক্তিতে স্বাক্ষর করায় প্রতিনিধিদের সাধুবাদ জানান জাতিসংঘের মহাসচিব আন্তোনিও গুতেরেস। আলোচনায় কী কী বিষয়ে সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে তা এখনো লিখিত আকারে প্রকাশ করা হয়নি। লরা জানান, আইনজীবীরা চুক্তিটি যাচাই-বাছাই করে দেখবেন। জাতিসংঘের ছয়টি দাপ্তরিক ভাষায় অনুবাদের পর চুক্তিটি আনুষ্ঠানিকভাবে গৃহীত হবে। আনুষ্ঠানিকভাবে গৃহীত হওয়ার পর চুক্তিটি পুনরালোচনার তেমন কোনো সুযোগ থাকবে না বলে জানান তিনি।

উল্লেখ্য, উপকূল থেকে ৩২০ কিলোমিটার বা ২০০ মাইল-পরবর্তী সমুদ্রকে হাই সিজ বলা হয়। বিশ্বের মহাসাগরের ৬০ শতাংশ এবং ভূপৃষ্ঠের প্রায় অর্ধেক হাই সির অন্তর্ভুক্ত। বিশাল এই এলাকা কোনো দেশের এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের আওতাভুক্ত না হওয়ায় সমুদ্রের এই অংশে বিশ্বের সব দেশের মাছ শিকার, জাহাজ চলাচল এবং গবেষণার অধিকার রয়েছে। অন্যদিকে যেহেতু আন্তর্জাতিক জলসীমার কোনো মালিকানা নেই, সেহেতু এর রক্ষণাবেক্ষণের দায়ভারও কোনো একক দেশের ওপর বর্তায় না। যে কারণে বিস্তৃত হাই সিজ এলাকার মাত্র ১.২ শতাংশ সুরক্ষিত আছে। এমতাবস্থায়, নতুন চুক্তি কার্যকর হলে আন্তর্জাতিক জলসীমায় সামুদ্রিক জীব এবং জীববৈচিত্র্য সুরক্ষার জন্য নির্দিষ্ট এলাকা গড়ে তোলা সম্ভব হবে।

২০২২ সালের প্রতি প্রান্তিকে কনটেইনারের শিডিউল রিলায়েবিলিটি বৃদ্ধি পেয়েছে

মেরিটাইম ডেটা অ্যানালিসিস কোম্পানি সি ইন্টেলিজেন্সের তথ্য অনুযায়ী, ২০২২ এর জানুয়ারিতে গ্লোবাল শিডিউল রিলায়েবিলিটি ছিল ৩১.৮ শতাংশ যা বছর শেষে ৫৬.৬ শতাংশে উন্নীত হয়।

২০২২ সালে বছরজুড়ে দেরিতে জাহাজ পৌঁছানোর প্রবণতা ধারাবাহিকভাবে কমেছে। গত বছর শুরুতে জাহাজ বন্দরে পৌঁছতে মাসে গড়ে আটদিন দেরি হতো, কমতে কমতে ডিসেম্বরে সেটা (মাসিক গড় বিলম্ব) ৫.৪৩ দিনে নেমে আসে।

অন্যদিকে ৬৩.৩ শতাংশ শিডিউল রিলায়েবিলিটি নিয়ে ২০২২ সালের নির্ভরযোগ্য ১৪টি ক্যারিয়ার কোম্পানির তালিকায় শীর্ষস্থানে আছে এমএসসি এবং দ্বিতীয় স্থানে মায়েরস্ক (৬০.১%)। তালিকায় ৫০ শতাংশের কম শিডিউল রিলায়েবিলিটি আছে কেবল ইয়াং মিং এবং জিমের। যথাক্রমে ৪৭.৭ শতাংশ এবং ৪৭.২ শতাংশ শিডিউল রিলায়েবিলিটি নিয়ে তালিকার একদম শেষে আছে ইয়াং মিং এবং জিম।

বিদেশি জাহাজের অনিয়ন্ত্রিত মৎস্য আহরণে হুমকির মুখে দক্ষিণ আটলান্টিক হাই সি

সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্যে ভরপুর দক্ষিণ আটলান্টিকের হাই সিতে অনিয়ন্ত্রিতভাবে মৎস্য আহরণ করছে একাধিক দেশের শত শত জাহাজ। এতে ঝুঁকির মুখে পড়েছে সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য এবং আঞ্চলিক জেলেদের জীবন ও জীবিকা।

আর্জেন্টিনার এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের (ইইজেড) বাইরে 'মাইল ২০১' এলাকায় অনিয়ন্ত্রিত মৎস্য আহরণের পরিমাণ সবচেয়ে বেশি। চীন, দক্ষিণ কোরিয়া, তাইওয়ান, স্পেনসহ অনেক দেশের জাহাজ এ এলাকা থেকে ব্যাপক পরিমাণে মাছ শিকার করছে।

২০১৮-২১ সাল পর্যন্ত আটশর বেশি মাছ ধরা জাহাজ আর্জেন্টিনার ইইজেডের বাইরের হাই সিতে প্রায় নয় লাখ ঘণ্টা মাছ শিকার করেছে। অনিয়ন্ত্রিত মাছ শিকার বন্ধ না হলে অচিরের এ অঞ্চলের অনেক মাছ বিশেষ করে স্কুইড এবং হেকের পরিমাণ আশঙ্কাজনক হারে হ্রাস পাবে।

অবৈধ মাছ শিকারের বিরুদ্ধে একসাথে লড়বে থাইল্যান্ড-ভিয়েতনাম

অবৈধ, অসুরক্ষিত এবং অনিয়ন্ত্রিত মাছ শিকারের বিরুদ্ধে একসাথে লড়াই করবে থাইল্যান্ড ও ভিয়েতনাম। এ লক্ষ্যে নতুন একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করেছে দেশ দুটি।

সমঝোতা স্মারক অনুযায়ী জলজ প্রাণী, অবৈধ মাছ শিকার এবং বন্দরে আসা ট্রান্সশিপমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য বিনিময়, ট্রেসেবিলিটি এবং ক্যাচ সার্টিফিকেট যাচাইকরণে ভিয়েতনাম ও থাইল্যান্ড একে অন্যকে সহযোগিতা করবে। এছাড়া অবৈধ মাছ শিকারের বিরুদ্ধে আইন প্রয়োগ করতে এক অপরকে জনশক্তি, আর্থিক এবং প্রযুক্তিগত সহায়তা প্রদান করবে।

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ায় অবৈধ, অসুরক্ষিত এবং অনিয়ন্ত্রিত মাছ শিকারের

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ মন্ট্রিয়ল বন্দরে গ্রিন শিপিং করিডোর সক্ষমতা তৈরি করবে জিএসটিএস

গ্রিন শিপিং করিডোর সক্ষমতা তৈরিতে মন্ট্রিয়ল বন্দর কর্তৃপক্ষকে (এমপিএ) সহযোগিতা করবে মেরিটাইম ইন্টেলিজেন্স কোম্পানি গ্লোবাল স্পেশিয়াল সলিউশনস (জিএসটিএস)।

জিএসটিএসের কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা (এআই) প্ল্যাটফর্ম ওশিয়ানা ব্যবহার করে গ্রিন শিপিং করিডোর সক্ষমতা তৈরি করা হবে। বন্দরের গ্রিন শিপিং করিডোর জাহাজগুলোর কার্বন নির্গমন কমাতে সাহায্য করবে। এতে রুট দিয়ে বন্দরে প্রবেশ ও নোঙর করে রাখার সময় জাহাজগুলো প্রাথমিক পর্যায়ে কম এবং একসময় জিরো-কার্বন নির্গমন করে।

➤ হামবুর্গ বন্দরে হাইড্রোজেন ফিলিং স্টেশন তৈরি করবে লিন্ড ইঞ্জিনিয়ারিং

লিন্ড ইঞ্জিনিয়ারিংকে হামবুর্গ বন্দরে হাইড্রোজেন ফিলিং স্টেশন তৈরির দায়িত্ব দিয়েছে হামবুর্গার হাফেন উন্ড লগিস্টিক এজি (এইচএইচএলএ)।

কার্বন ব্যবহার কমাতে এবং হাইড্রোজেনচালিত পোর্ট লজিস্টিক সরঞ্জাম পরীক্ষার জন্য ক্লিন পোর্ট অ্যান্ড লজিস্টিক (সিপিএল) নামক ইনোভেশন ক্লাস্টার শুরু করেছে এইচএইচএলএ। এর অংশ হিসেবে বন্দরের টলারর্ট কনটেইনার টার্মিনালে ফিলিং স্টেশনটি তৈরি করা হবে। চলতি বছর কার্যক্রম শুরু পর স্টেশনে স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার, এম্পটি কনটেইনার স্ট্যাকার, টার্মিনাল ট্রাক্টর এবং ট্রাকের মতো ভারী যন্ত্রগুলোতে হাইড্রোজেন রিফুয়েলিং করা হবে।

➤ ২০৭০ সাল নাগাদ জিরো-কার্বন নির্গমন লক্ষ্যমাত্রা পূরণে ভারতের প্রয়োজন 'গ্রিন শিপিং রোডম্যাপ'

২০৩০ সাল নাগাদ ডিকার্বোনাইজেশন লক্ষ্যমাত্রা এবং ২০৭০ সাল নাগাদ জিরো-কার্বন নির্গমন লক্ষ্যমাত্রা পূরণ করতে হলে ভারতের নৌপরিবহন খাতে 'গ্রিন শিপিং রোডম্যাপ' একান্ত প্রয়োজন।

ভারতের নৌপরিবহনমন্ত্রী সর্বানন্দ সনোয়াল বলেন, কার্বনের ব্যবহার হ্রাস করে সুপরিকল্পিত সবুজায়ন এবং সবুজ রূপান্তর নিশ্চিত করতে পরিকল্পনা মাফিক এগোতে হবে। নৌপরিবহন খাতে দূষণের মাত্রা কমিয়ে, নবায়নযোগ্য জ্বালানি এবং গ্রিন হাইড্রোজেনের ব্যবহার বৃদ্ধি করতে হবে। পাশাপাশি প্রযুক্তিগত পরিবর্তনের ওপর গুরুত্বারোপ করতে হবে।

➤ বন্দর অবকাঠামো উন্নয়নে ৬৬২ মিলিয়ন ডলার ব্যয় করবে এমএআরএডি

পোর্ট ইনফ্রাস্ট্রাকচার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রামে (পিআইডিপি) ৬৬২ মিলিয়ন ডলার তহবিল বরাদ্দ করেছে ইউএস ডিপার্টমেন্ট অব ট্রান্সপোর্টেশন'স মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এমএআরএডি)। এ লক্ষ্যে একটি নোটিস অব ফান্ডিং অপরচুনিটি (এনওএফও) ঘোষণা করে এমএআরএডি।

পিআইডিপি প্রোগ্রাম বন্দর আধুনিকীকরণ, নিরাপদ, কার্যকর এবং নির্ভরযোগ্য বন্দর নির্মাণ, সাপ্লাই চেইন জোরদার, শিপিং সময় ও ব্যয়হ্রাস এবং অর্থনৈতিক উন্নয়নে কার্যকর ভূমিকা পালন করবে। উল্লেখ্য, প্রেসিডেন্টের ইনফ্রাস্ট্রাকচার প্যাকেজ পিআইডিপি প্রোগ্রামে বার্ষিক ৪৫০ মিলিয়ন ডলার তহবিল সরবরাহ করে।

সংবাদ সংক্ষেপ

ভারতের দীনদয়াল বন্দরে মেগা কনটেইনার টার্মিনাল তৈরির অনুমোদন পেয়েছে ডিপি ওয়ার্ল্ড

বিল্ড-অপারেট-ট্রান্সফার (বিওটি) ভিত্তিতে দীনদয়াল বন্দরে মেগা কনটেইনার টার্মিনাল সম্প্রসারণ, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের অনুমোদন পেয়েছে ডিপি ওয়ার্ল্ড।

চুক্তির আওতায় পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপের ভিত্তিতে টুনা-টেকরায় একটি মেগা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ করবে ডিপি ওয়ার্ল্ড। ১,১০০ মিটার লম্বা বার্থযুক্ত অত্যাধুনিক টার্মিনালটি ১৮,০০০ টিইইউ বহনকারী জাহাজ পরিচালনা করতে সক্ষম। টার্মিনালটির ধারণক্ষমতা ২.১৯ মিলিয়ন টিইইউ। উল্লেখ্য, গত বছর বিশ্বব্যাপী কনটেইনার টার্মিনালগুলোতে মোট ৭৯ মিলিয়ন টিইইউ হ্যান্ডেল করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড।

কিং আব্দুলআজিজ বন্দরে লজিস্টিক সেন্টার তৈরি করবে ইউনাইটেড ইলেকট্রনিক্স

দাম্মামের কিং আব্দুলআজিজ বন্দরে লজিস্টিক সেন্টার তৈরি করবে ইউনাইটেড ইলেকট্রনিক্স কোম্পানি (এক্সট্রা)।

লজিস্টিক সেন্টার তৈরির জন্য সৌদি বন্দর কর্তৃপক্ষের সঙ্গে ৯.৩ মিলিয়ন ডলারের বিনিয়োগ চুক্তি স্বাক্ষর করেছে এক্সট্রা। সৌদি বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রেসিডেন্ট ওমর হারিরি এবং এক্সট্রার প্রেসিডেন্ট মোহাম্মদ আব্দুলজব্বার দশ বছর মেয়াদি চুক্তিতে স্বাক্ষর করেছেন। ৩২ হাজার বর্গমিটার এলাকাজুড়ে তৈরি লজিস্টিক সেন্টারের গুদাম এবং স্টোরেজ ইয়ার্ডের মাধ্যমে বিভিন্ন ব্র্যান্ডের পণ্য এবং যন্ত্রপাতি আনা-নেওয়া করবে এক্সট্রা।

চলতি মাসে বার্দিং শুরু করতে যাচ্ছে ভারতের গভীরতম বন্দর ভিরেন্নম

চলতি মাস থেকে বার্দিং কার্যক্রম শুরু করবে ভারতের সবচেয়ে গভীর বন্দর ভিরেন্নম।

আদানি পোর্ট কেরালার ভিরেন্নম বন্দরের নির্মাণের দায়িত্বে রয়েছে। কেরালার বন্দরমন্ত্রী জানান, প্রাথমিক পর্যায়ে ২০১৮ সালের সেপ্টেম্বরে ভিরেন্নম বন্দরের বার্দিং কার্যক্রম শুরু হওয়ার কথা থাকলেও নির্মাণকাজ সম্পন্ন না হওয়ায় সেটা সম্ভবপর হয়ে ওঠেনি। আশা করা যাচ্ছে, ২০২৩ সালের ভেতর বন্দরের প্রথম ধাপের কার্যক্রম শুরু হবে। উল্লেখ্য, ভারতের ট্রান্সশিপমেন্টের ৮০ শতাংশ ভিরেন্নম বন্দরে ট্রানজিট করবে।

ইউরোপ-এশিয়া রুটে পরিষেবা চালু করছে সৌদি কোম্পানি বাহরি

ইউরোপ-এশিয়া রুটে নতুন মালবাহী পরিষেবা চালুর করছে সৌদি আরব। এক যৌথ ঘোষণায় এ কথা জানায় সৌদি বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং সৌদি শিপিং জায়ান্ট বাহরি।

নতুন পরিষেবার আওতায় জাহাজগুলো ইউরোপের ব্রেমারহেভেন, এন্টওয়ার্প এবং মন্টোয়ার বন্দর থেকে রওনা করে সৌদির জেদ্দা বন্দর হয়ে ভারতের এন্নোর এবং চীনের তাইচাং এবং সাংহাই বন্দরে পৌছবে। নতুন রুটটি বাহরির শিপিং নেটওয়ার্ট কভারেজ বাড়াতে এবং আন্তর্জাতিক সাপ্লাই চেইন শক্তিশালী করতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

কারণে বছরে আনুমানিক ৬ বিলিয়ন ডলার অর্থনৈতিক ক্ষতি সাধিত হয়। আসিয়ানভুক্ত দেশগুলোর সচেতন অবস্থানের কারণে প্রতিটি দেশের আঞ্চলিক জলসীমায় এ ধরনের কার্যক্রম ঠেকানো গেলেও এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোন এবং আন্তর্জাতিক জলসীমায় অবৈধ মাছ শিকার ঠেকাতে বহুপক্ষীয় সহযোগিতার প্রয়োজন।

ক্রুড ওয়েল ট্যাঙ্কারের শুল্ক ২৫% বাড়িয়েছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ

এক ধাক্কায় ক্রুড ওয়েল ট্যাঙ্কারের শুল্ক ২৫ শতাংশ বাড়িয়েছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ (এসসিএ)। অন্যান্য সময় ক্রুড অয়েল ট্যাঙ্কারের শুল্ক ১০ শতাংশ বৃদ্ধি পেলেও এবার এক লাফে সেটা ২৫ শতাংশ এ পৌছে গেছে। অন্যদিকে খালি ট্যাঙ্কারের শুল্ক বেড়েছে ১৫ শতাংশ। কর বৃদ্ধির কারণ হিসেবে বৈশ্বিক বাণিজ্য বৃদ্ধির পাশাপাশি নৌ-অর্থনীতির প্রবৃদ্ধি এবং সামুদ্রিক রুটের উন্নয়নকে দায়ী করে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ। এসসিএ প্রধান ওসামা রাবি বলেন, মূল্যস্ফীতির কারণে শুল্ক বৃদ্ধি 'অপরিহার্য' হয়ে গেছিল।

এর আগে ২০২২ সালের মার্চে জাহাজগুলোতে নতুন সারচার্জ ধার্য করে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ। চলতি বছর এপ্রিল থেকে এসব শুল্ক কার্যকর করা হবে। তবে নেভিগেশন মার্কেটের ক্রমাগত পরিবর্তনের সঙ্গে পাল্লা দিয়ে শুল্কের হার ওঠানামা করবে। উল্লেখ্য, ২০২২ সালে সুয়েজ খালের মোট রাজস্বের প্রায় ৮ শতাংশ এসেছে ট্যাঙ্কার থেকে।

জুন থেকে ভারতের এলএনজি টার্মিনালে কার্যক্রম শুরু করবে আদানি টোটাল

চলতি বছর এপ্রিলে ভারতের পূর্ব উপকূলের ধামরা টার্মিনালে আদানি টোটালের প্রথম লিকুইড ন্যাচারাল গ্যাসের (এলএনজি) কার্গো এসে পৌছবে। শিপমেন্ট পাওয়ার এক থেকে দেড় মাসের ভেতর বাণিজ্যিকভাবে কার্যক্রম শুরু করবে আদানি।

ভারতে জ্বালানি খাতে ন্যাচারাল গ্যাসের ব্যবহার ৬ শতাংশ থেকে ১৫ শতাংশে উন্নীত করার লক্ষ্যে বার্ষিক ৫ মিলিয়ন টন এলএনজি আমদানির এই প্রকল্প নেওয়া হয়েছে। আদানি গ্রুপের প্রথম এলএনজি ইম্পোর্ট টার্মিনাল ভারতের পূর্বাবাঞ্চলে প্রাকৃতিক গ্যাসের ব্যবহার বাড়াতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে। আদানি টোটালের ৫০ শতাংশ স্টেকহোল্ডার ফরাসি কোম্পানি টোটালএনার্জিস এসই জানায়, ইতোমধ্যে তারা টার্মিনালে কার্যক্রম পরিচালনার অনুমোদন পেয়েছেন।

আশা করা যাচ্ছে, ২০২৪ সালের মার্চ নাগাদ ২.২ মিলিয়ন টন এলএনজি আমদানি করবে আদানি টোটাল।

আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সেন্টারে রূপান্তরিত হতে ২.৫ মিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ করবে হংকং

আঞ্চলিক প্রতিযোগিতার দৌড়ে এগিয়ে থাকতে মেরিটাইম খাতে ২.৫ মিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ করবে হংকং। প্রস্তাবিত বাজেট হংকংকে একটি আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সেন্টারে রূপান্তরিত করবে।

ট্রান্সপোর্ট অ্যান্ড লজিস্টিক ব্যুরোর অধীনে হংকং মেরিটাইম অ্যান্ড পোর্ট বোর্ডের সদস্য এবং সামুদ্রিক পরিষেবা প্রদানকারীদের নিয়ে একটি টাস্কফোর্স গঠন করা হবে। প্রস্তাবিত বাজেটে জাহাজ ব্যবস্থাপনা, সামুদ্রিক বীমা, মেরিটাইম আরবিট্রেশন, জাহাজ অর্থায়নের মতো কৌশলগত বিষয়ে গুরুত্বারোপ করা হয়েছে। টাস্কফোর্সের প্রাথমিক লক্ষ্য হলো, কৌশলগত বিষয়গুলোর ভিত্তিতে চলতি বছরের শেষ নাগাদ একটি কর্মপরিকল্পনা তৈরি করা। পাশাপাশি সামুদ্রিক খাতে ডিজিটালাইজেশন এবং কার্বন-নির্গমন রোধের ওপরও গুরুত্বারোপ করা হবে। কৌশলগত পরিকল্পনার আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ দিক হলো গ্রেটার বে এরিয়ায় (জিবিএ) প্রতিবেশীদের সঙ্গে মিত্রতা জোরদার করা। জিবিএ এবং বৈশ্বিক পর্যায়ে প্রতিদ্বন্দ্বীদের সঙ্গে সহযোগিতা বৃদ্ধি করতে ২০ মিলিয়ন হংকং ডলার বরাদ্দ করা হয়েছে।

অ্যান্টার্কটিকে ভাসমান বরফ রেকর্ড পরিমাণ কমেছে

অ্যান্টার্কটিকে সমুদ্রপৃষ্ঠে ভাসমান বরফের আচ্ছাদন রেকর্ড পরিমাণ কমেছে। ফেব্রুয়ারির শুরুতে অ্যান্টার্কটিক সাগরে ভাসমান বরফের পরিমাণ ছিল সাড়ে আট লাখ বর্গমাইল, যা চল্লিশ বছরের ইতিহাসে সর্বনিম্ন।

জার্মানির আলফ্রেড ওয়েগনার ইনস্টিটিউটের প্রফেসর ক্রিস্টিয়ান হাস জানান, গ্রীষ্মকাল এখনো পুরোপুরি অতিবাহিত না হওয়ায় আগামী কিছুদিন বরফ গলা অব্যাহত থাকবে। এমতাবস্থায় এই রেকর্ড কোথায় গিয়ে দাঁড়াবে সেটা এখনই বলা মুশকিল। বিগত ছয় বছরে অ্যান্টার্কটিকের বরফ উল্লেখযোগ্য হারে গলেছে। অন্যদিকে এর আগের পঁয়ত্রিশ বছরে এই অঞ্চলের ভাসমান বরফের পরিমাণ তেমন একটা কমেনি বললেই চলে।

সমুদ্রে ভেসে থাকা বরফ গলে গেলে পানির স্তরে তেমন কোনো পরিবর্তন হয় না। তবে মৌসুমি এসব বরফ অ্যান্টার্কটিকের বিশাল বিশাল হিমবাহগুলোর ওপর একটা সুরক্ষা আচ্ছাদন প্রদান করে। তাই সুরক্ষা স্তর গলে গেলে হিমবাহগুলো উত্তাল সাগরের স্রোত এবং তীব্র ঢেউয়ের মুখোমুখি হয়। যার ফলে অতি দ্রুত হিমবাহগুলো ভেঙে যায় বা ক্ষয় হয়ে যায়।

পশ্চিম অ্যান্টার্কটিকের উপকূলরেখা বরাবর বিস্তীর্ণ এলাকার বরফ সম্পূর্ণ গলে গেছে। অত্র এলাকার বেলিংশাউসেন সাগর ইতিহাসে প্রথমবারের মতো বরফমুক্ত অবস্থায় রয়েছে। দীর্ঘ ত্রিশ বছর ধরে অ্যান্টার্কটিক নিয়ে গবেষণা করছেন প্রফেসর কারস্টেন গোহল। তিনি বলেন, 'আয়তনে জার্মানির সমান বড় একটি কন্টিনেন্টাল শেলফ বর্তমানে একবারে বরফশূন্য অবস্থায় রয়েছে। এই অঞ্চলে এত তীব্র বরফশূন্যতা এর আগে কখনো পরিলক্ষিত হয়নি।' গবেষকদের মতে, অ্যান্টার্কটিকের পশ্চিম এবং পূর্ব উপকূলে বায়ুর তাপমাত্রা গড় তাপমাত্রার চেয়ে বেশি হওয়ায় এবং দক্ষিণ মহাসাগরের গভীর জলে সৃষ্ট চক্রাকার ঘূর্ণির কারণে ভাসমান বরফের স্তরগুলো অতি দ্রুত গলে গেছে।

২০২২ সালে সামুদ্রিক দুর্ঘটনার অর্ধেক ঘটেছে বন্দর এবং টার্মিনালে

বিগত বছরের মোট সামুদ্রিক দুর্ঘটনার অর্ধেক সংঘটিত হয়েছে বন্দর এবং টার্মিনালে। যার অধিকাংশ বন্দরের বিভিন্ন পরিষেবা গ্রহণের সময় ঘটেছে।

সমুদ্রপথে চলাচলকারী জাহাজের দুর্ঘটনার ধরন বোঝার জন্য ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন, পোর্ট স্টেট কন্ট্রোল (পিএসসি), একাধিক সমিতি, জাহাজ মালিক, ম্যানেজার এবং ফ্ল্যাগশিপ স্টেটগুলোর কাছ থেকে তথ্য সংগ্রহ করেছে রাইটশিপ। রাইটশিপের তথ্য অনুযায়ী, ২০২২ সালে ২৪০০টি সামুদ্রিক দুর্ঘটনার সময় জাহাজের অবস্থান লিপিবদ্ধ করা হয়েছিল। সেসব তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, মোট দুর্ঘটনার অর্ধেক বন্দর এবং টার্মিনালে সংঘটিত হয়েছে। যার ভেতর ৮১৩টি দুর্ঘটনা জাহাজ বন্দরে নোঙর করা অবস্থায় ঘটেছে। রাইটশিপের পোর্ট এবং টার্মিনাল ম্যানেজার ইউসেল ইলদিজ জানান, বড় বড় বন্দরগুলো প্রতিদিন বিভিন্ন ধরনের জাহাজ পরিচালনা এবং আদর্শ মান অনুযায়ী নিরাপত্তা প্রদান করতে সক্ষম। তারপরও বন্দরের সীমানায় প্রবেশের পর জাহাজগুলোকে বেশকিছু ঝুকির সম্মুখীন হতে হয়। আমরা যা ধারণা করেছিলাম এসব ঝুঁকির পরিমাণ তার চেয়েও বেশি। যার ফলে বন্দরগুলোকে সবসময় ঝুঁকি মোকাবিলার জন্য প্রস্তুত থাকতে হবে। সেসঙ্গে দুর্ঘটনা মোকাবিলার সময় বন্দরের স্বাভাবিক কার্যক্রম যেন সচল থাকে সেই বিষয়টিও নিশ্চিত করতে হবে।

রাইটশিপ জানায়, দুর্ঘটনার কারণে জাহাজ চলাচলে বিলম্ব, মালামালের ক্ষয়ক্ষতি এবং দূষণের সৃষ্টি হতে পারে। এতে বন্দরের বাণিজ্যিক কার্যক্রম ব্যাহত হয়। জাহাজ বন্দরে নোঙর করার আগে সম্ভাব্য ঝুঁকিগুলো পর্যালোচনা করলে এবং জাহাজ আসা-যাওয়ার তথ্য নথিভুক্ত রাখলে ঝুঁকি মোকাবিলায় কার্যকর পরিকল্পনা করা সম্ভব।

বন্দর উন্নয়নে ১৩২ মিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ করবে শ্রীলংকা

বন্দর উন্নয়ন প্রকল্পে ১৩২ মিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ করবে শ্রীলংকা সরকার। বন্দর কার্যক্রম থেকে প্রাপ্ত রাজস্ব দিয়ে উন্নয়ন প্রকল্পের তহবিল গঠন করা হবে। আশা করা যাচ্ছে, প্রকল্পগুলো এই অঞ্চলের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিকে আরও গতিশীল করে তুলবে। প্রকল্পের আওতায় শ্রীলংকা বন্দর কর্তৃপক্ষের মালিকানাধীন ইস্টার্ন কনটেইনার টার্মিনাল ১০০ মিলিয়ন এবং জয়া কনটেইনার টার্মিনাল ৩২ মিলিয়ন ডলার বরাদ্দ পাবে। এছাড়া বাল্ক কার্গো কার্যক্রম চালানোর জন্য ত্রিনকোমালে হারবার এবং পর্যটনের উদ্দেশে গল হারবার উন্নয়নের পরিকল্পনা করেছে সরকার। গল হারবারে ইয়ট পরিষেবা এবং বড় জাহাজ রাখার সুবিধা চালু করা হবে।

অর্থনৈতিক কার্যক্রম বৃদ্ধির পাশাপাশি ভারত সাগরের লজিস্টিক এবং ট্রান্সপোর্ট হাব হিসেবে নিজেকে প্রতিষ্ঠিত করতে চায় শ্রীলংকা।

জাহাজের অর্থায়ন এবং অধিগ্রহণ আইন জোরদার করবে ভারত

ভারতের জাহাজ অর্থায়ন, অধিগ্রহণ এবং লিজিং জোরদারে ব্যবস্থা গ্রহণ করবে ইন্টারন্যাশনাল ফিন্যান্সিয়াল সার্ভিসেস সেন্টারস অথরিটি (আইএফএসসিএ)। এ লক্ষ্যে একটি কমিটি গঠন করেছে আইএফএসসিএ। আইএফএসসিএ এর মতে, সুনির্দিষ্ট কয়েকটি রেগুলেটরি এবং লিগ্যাল প্রভিশন পরস্পরবিরোধী। একই সঙ্গে এসব রেগুলেটরি এবং লিগ্যাল প্রভিশন জাহাজ লিজিং, অর্থায়ন এবং অধিগ্রহণ প্রক্রিয়ার সাথে সম্পৃক্ত ভিন্ন ভিন্ন শিপ ফিন্যান্সিং মেথডের সাথেও সাংঘর্ষিক। যার ফলে নতুন একটি ফ্রেমওয়ার্ক তৈরি করা হলে শিপ ফিন্যান্সিংও এভিয়েশন ফিন্যান্সিং এর মতো চাঙ্গা হয়ে উঠবে বলে মনে করে আইএফএসসিএ।

আইএফএসসিএ কমিটি শিপ অ্যাকুইজিশন ফিন্যান্সিং অ্যান্ড লিজিং বা এসএএফএএল শিরোনামে একটি রিপোর্ট দাখিল করেছে। ইতিমধ্যে সুনির্দিষ্ট কিছু ক্ষেত্রে রিপোর্টি বাস্তবায়ন করছে ভারত সরকার।

ড্রাইডক এবং শিপ রিপেয়ার ইয়ার্ড চালু করছে জ্যামাইকা

চলতি বছরের শেষে কার্যক্রম শুরু করবে জ্যামাইকার 'জার্মান শিপ রিপেয়ার জ্যামাইকা শিপইয়ার্ড'। জার্মান কোম্পানি হ্যারেন অ্যান্ড পার্টনার গ্রুপ এবং ক্লোস্কা গ্রুপের যৌথ অংশীদারিত্বে শিপইয়ার্ডটি তৈরি করা হয়েছে।

২০ হাজার টন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন ড্রাইডকটি বিভিন্ন ধরনের মেইনটেন্যান্স পরিষেবা প্রদান করবে। এছাড়া ইয়ার্ডে আনুমানিক ৭০৫ ফুট লম্বা জাহাজ হ্যান্ডল করার মতো বার্থ স্পেস থাকবে। প্রথম পর্যায়ে ইয়ার্ডের ভাসমান ড্রাইডক জেএএম-ডক ১ কার্যক্রম শুরু করবে। কার্যক্রম শুরুর পর প্রথম গ্রাহক হিসেবে শিপইয়ার্ড থেকে মেইনটেন্যান্স পরিষেবা গ্রহণ করবে মেক্সিকান জায়ান্ট (৬,৭০০ডিডব্লিউটি)।

জ্যামাইকা ক্যারিবিয়ান, মধ্য আমেরিকা এবং পানামা খালের মতো গুরুত্বপূর্ণ রুটগুলোর কাছাকাছি অবস্থান করছে। যার ফলে এসব রুটে চলাচলকারী জাহাজগুলো সহজেই এই শিপইয়ার্ড থেকে পরিষেবা গ্রহণ করতে পারবে।

নবায়নযোগ্য শক্তি হিসেবে টাইডাল পাওয়ার ব্যবহারে আগ্রহী চীন

কার্বনের ব্যবহার কমাতে নবায়নযোগ্য শক্তির অন্যতম প্রধান উৎস ওশান এনার্জি তথা টাইডাল পাওয়ারের দিকে ঝুঁকছে চীন।

ওশান এনার্জির বিভিন্ন ধরন নিয়ে কাজ করছে চীন। যার ভেতর টাইডাল ব্যারেজের বাণিজ্যিক ব্যবহার ইতিমধ্যে শুরু হয়ে গেছে। টাইডাল স্টিম জেনারেশন বাণিজ্যিকীকরণের প্রাথমিক পর্যায়ে রয়েছে এবং ওয়েভ পাওয়ার ইন্সটলেশনের সি ট্রায়াল চলছে। প্রতিটি ক্ষেত্রেই বিদ্যুৎ উৎপাদনে বিশ্বের সবচেয়ে সেরা প্রযুক্তি ব্যবহার করছে চীন।

২০১৮ সালের শেষে চীনের সমুদ্রভিত্তিক বিদ্যুৎ উৎপাদন ক্ষমতা ছিল ৭.৪ মেগাওয়াট এবং সেখান

সংবাদ সংক্ষেপ

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুটে যাত্রা শুরু করছে মায়েরস্কের নতুন নেটওয়ার্ক

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুটে নতুন নেটওয়ার্ক চালু করছে ডেনিশ কোম্পানি মায়েরস্ক। মায়েরস্কের ১৬টি জাহাজ দ্য গ্রেটার অস্ট্রেলিয়া কানেক্ট (জিএসি), দ্য ইস্টার্ন অস্ট্রেলিয়া কানেক্ট (ইএসি) এবং দ্য ওয়েস্টার্ন অস্ট্রেলিয়া কানেক্ট (ডব্লিউএসি) এই তিনটি পরিষেবা প্রদান করবে। সংশোধিত নেটওয়ার্কটি অস্ট্রেলিয়ার প্রধান পাঁচটি বন্দর অ্যাডিলেড, ব্রিসবেন, ফ্রিম্যান্টল, মেলবোর্ন এবং সিডনিকে মালয়েশিয়ার তানজুং পেলেপাস এবং সিঙ্গাপুরের বন্দরগুলোর মাধ্যমে গোটা বিশ্বের সাথে সংযুক্ত করবে।

দুটি পৃথক রুটে কার্যক্রম বাড়াচ্ছে জিম

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুট এবং এশিয়া-ইউএস ইস্ট কোস্ট রুটে কার্যক্রম বাড়াচ্ছে জিম ইন্টিগ্রেটেড শিপিং সার্ভিসেস (জিম)।

সম্প্রতি এশিয়া মহাদেশ-ইউএস ইস্ট কোস্ট রুটে সেবা প্রদানকারী জেডএক্সবি সার্ভিসে বড় ধরনের পুনর্গঠনের ঘোষণা দিয়েছে জিম। দ্রুততম সময়ে সংযোগ স্থাপন করতে এই রুটে বেশকিছু পরিবর্তন আনা হয়েছে। অন্যদিকে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুটের গুরুত্বপূর্ণ বন্দরগুলোর মধ্যে সংযোগ স্থাপন করতে থাইল্যান্ড ফ্রিম্যান্টল এক্সপ্রেস (টিএফএক্স) চালু করেছে জিম।

বিশ্বের প্রথম লিকুইড হাইড্রোজেনচালিত স্বয়ংক্রিয় জাহাজ নির্মাণে ৩.৮ মিলিয়ন ইউরো ব্যয় করবে যুক্তরাজ্য

বিশ্বের প্রথম লিকুইড হাইড্রোজেনচালিত স্বয়ংক্রিয় জাহাজ নির্মাণে একটি কনসোর্টিয়ামকে ৩.৮ মিলিয়ন ইউরো প্রদান করেছে যুক্তরাজ্য সরকার।

পোর্ট অব অ্যাবারডিন, জিরো ইমিশনস মেরিটাইম টেকনোলজিস, ইউনিভার্সিটি অব সাউদাম্পটন, ন্যাশ মেরিটাইম, ট্রিডেন্ট মেরিন ইলেকট্রনিক্যাল, অ্যান্ড কম্পোজিট ম্যানুফ্যাকচারার অ্যান্ড ডিজাইন 'হাইড্রোজেন ইনোভেশন-ফিউচার ইনোভেশন অ্যান্ড ভেসেল ইভ্যালুয়েশন অ্যান্ড ডেমনস্ট্রেশন' (হাই-ফাইভড) কনসোর্টিয়ামের সদস্য। কনসোর্টিয়ামের সদস্যরা মিলিতভাবে লিকুইড হাইড্রোজেনচালিত এমন একটি স্বয়ংক্রিয় জাহাজ এবং বাঙ্কারিং ইনফ্রাস্ট্রাকচার নির্মাণ করতে যাচ্ছে, যেটা সামুদ্রিক শিল্পে কার্বন ব্যবহার বন্ধে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

ভ্যাঙ্কুবার বন্দরে নতুন টার্মিনাল নির্মাণের কাজে অগ্রগতি

ভ্যাঙ্কুবার বন্দরের রবার্টস ব্যাংক টার্মিনাল ২ প্রকল্পটি অনুমোদিত করেছেন কানাডার পরিবেশ ও জলবায়ু পরিবর্তনমন্ত্রী স্টিভেন গিলবু।

প্রকল্পটি মৎস্যসম্পদ, মাছের আবাসস্থল, লবণাক্ততা এবং স্থানীয় আদিবাসী গোষ্ঠীদের ওপর কোনো ধরনের নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে না। পরিবেশবান্ধব উপায়ে প্রকল্প পরিচালনার বিষয়টি নিশ্চিত করার পরই সরকারি অনুমোদন পাওয়া গেছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে কানাডার ওয়েস্ট কোস্ট কনটেইনার টার্মিনালের ধারণক্ষমতা ৩০ শতাংশ বৃদ্ধি পাবে, যা দেশটির ক্রমবর্ধমান বাণিজ্যিক চাহিদা মিটিয়ে অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি অর্জনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

সংবাদ সংকেত

➤ সাময়িক স্থগিতাবস্থা কাটিয়ে বসফরাস প্রণালীতে পুনরায় জাহাজ চলাচলা শুরু হয়েছে। বিকল জাহাজের উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা করায় বসফরাস প্রণালীতে এক সপ্তাহের মধ্যে টানা দ্বিতীয়বার জাহাজ চলাচল বন্ধ ছিল।

➤ ভিয়েতনামে মুখোমুখি সংঘর্ষে দুটি কনটেইনার জাহাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। লং তাও নদী পারাপারের সময় সিঙ্গাপুরী জাহাজ ওয়ান হাই ২৮৮ এবং বাহামিয়ান জাহাজ রিসার্জেন্সের ভেতর সংঘর্ষের ঘটনা ঘটে।

➤ ২০২২ সালে যুক্তরাজ্যের দুটি বন্দরে ডিপি ওয়ার্ল্ডের কার্যক্রম ৫ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। লন্ডন গেটঅ্যাওয়ে এবং সাউদ্যাম্পটন টার্মিনালে রেকর্ড পরিমাণ (৩,৮৫০,০০ টিইউ) কনটেইনার বাণিজ্য পরিচালনা করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড।

➤ প্যাসিফিক কোবাল্ট জাহাজে ভ্যালু মেরিটাইমসের (ভিএম) ফিল্টি সিস্টেম ইনস্টল করেছে ইস্টার্ন প্যাসিফিক শিপিং (ইপিএস)। ফিল্টি সিস্টেমটি সালফার এবং ৯৯ শতাংশ পার্টিকুলেট ম্যাটার (বস্তুকণা) ফিল্টার করতে সক্ষম।

➤ কার্বনের ব্যবহার রোধে নয়টি মেন্থলচালিত কনটেইনার জাহাজ তৈরি করছে এইচএমএম। এ লক্ষ্যে হুন্দাই শামহো হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ (এইচএসএইচআই) এবং হানজিন শিপবিল্ডিং এন্ড কনস্ট্রাকশনের (এইচজেএসসি) সঙ্গে নির্মাণ চুক্তি স্বাক্ষর করেছে এইচএমএম।

➤ নির্ধারিত সময় এবং বাজেটের মধ্যে প্রথম ধাপের ড্রেজিং (বলিভার রোড থেকে রেডফিশ পর্যন্ত) সম্পন্ন করেছে হিউস্টন বন্দর। উপসাগরের ১১.৫ মাইল খনন করায় নিরাপত্তা ব্যবস্থা জোরদারের পাশাপাশি যানজট কমবে।

➤ জানুয়ারি মাসে ধীরগতিতে (৫৭৩,৭৭২ টিইইউ) কার্যক্রম পরিচালনা করেছে লং বিচ বন্দর। আমদানি (৩২.৩%), রপ্তানি (১৪.২%) এবং খালি কনটেইনার পরিবহন (২৯%) হ্রাস পাওয়ায় এই মন্দাভাব দেখা দিয়েছে।

➤ কনটেইনার জাহাজ এভার গিভেনের বিরুদ্ধে মামলা করেছে মায়েরস্ক। ২০২১ সালের মার্চে ছয়দিনের জন্য সুয়েজ খাল অবরুদ্ধ রাখায় কোম্পানিটির কাছে ৪৩ মিলিয়ন ডলার ক্ষতিপূরণ দাবি করেছে মায়েরস্ক।

➤ দ্বিতীয় দফা যৌথ ক্রাইসিস ম্যানেজমেন্ট ড্রিল শেষ করেছে ওশান নেটওয়ার্ক এক্সপ্রেস (ওয়ান) এবং সিস্প্যান করপোরেশন। ফায়ার ড্রিলে সিঙ্গাপুর, রিচমন্ড এবং ভ্যাঙ্কুবারে ওয়ান এবং সিস্প্যানের ৭০ জনের অধিক কর্মী অংশগ্রহণ করেন।

➤ রটারডাম বন্দরে কনটেইনার চলাচল ৫.৫ শতাংশ কমেছে। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ এবং নিষেধাজ্ঞার কারণে বিশ্বজুড়ে জ্বালানি আমদানি-রপ্তানির ধরন পরিবর্তন এবং জ্বালানির দাম বৃদ্ধি পাওয়ায় কনটেইনার পরিবহনে স্থবিরতা এসেছে।

➤ জানুয়ারিতে সাভানা বন্দরের পণ্যবাহী কনটেইনার রপ্তানি ২১ শতাংশ (১১০,৩০৫ টিইইউ) বৃদ্ধি পেয়েছে। জর্জিয়া বন্দর কর্তৃপক্ষের মতে, ইউরোপ ও ভূমধ্যসাগরের মধ্যকার বাণিজ্য ব্যাপক বৃদ্ধি পাওয়ায় কনটেইনার রপ্তানি উর্ধ্বমুখী হয়েছে।

থেকে এ পর্যন্ত ২৩৪ গিগাওয়াট ঘণ্টা বিদ্যুৎ উৎপাদিত হয়েছে। গত বছরের মে মাসে চীনের প্রথম সম্মিলিত টাইডাল এবং সোলার পাওয়ার স্টেশন গ্রিডে বিদ্যুৎ সরবরাহ শুরু করে। সেখানে উৎপাদিত বিদ্যুৎ তিন হাজার বাড়িতে সরবরাহ করা যাবে।

ইতালীয় বন্দরে এফএসআরইউ নির্মাণ ঠেকাতে মামলা করেছে গ্রিনপিস

ইতালির পিওম্বিনো বন্দরে ফ্লোটিং স্টোরেজ রিগ্যাসিফিকেশন ইউনিট (এফএসআরইউ) স্থাপন করছে রাষ্ট্রায়ত্ত গ্যাস কোম্পানি স্নাম। সামুদ্রিক পরিবেশ এবং স্থানীয় অ্যাকুয়াকালচারের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ হওয়ায় এফএসআরইউ স্থাপনে বাধা দিয়ে মিলিতভাবে মামলা করেছে গ্রিনপিস এবং ওয়ার্ল্ড ওয়াইল্ডলাইফ ফেডারেশন।

প্রাকৃতিক গ্যাস আমদানিতে রুশনির্ভরশীলতা কমাতে বিকল্প উৎস খুঁজছে ইতালি। শীত আসার আগেই যুক্তরাষ্ট্র, কাতার এবং আফ্রিকার মতো উৎস থেকে প্রাথমিকভাবে আট বিলিয়ন ঘনমিটার প্রাকৃতিক গ্যাস আমদানি করতে চায় ইতালি। সেই উদ্দেশ্যে পিওম্বিনো বন্দরে নতুন এফএসআরইউ স্থাপন করছে স্নাম।

তবে যথাযথভাবে পরিবেশগত ঝুঁকি বিশেষ করে কার্বন নির্গমন এবং দূষণের মাত্রা পরিমাপ না করায় এবং নিরাপত্তা নিশ্চয়তা উপেক্ষা করায় এর বিরুদ্ধে আইনি লড়াইয়ে নেমেছে পিওম্বিনোর মেয়র, গ্রিনপিস, ডব্লিউডব্লিউএফ এবং ইতালিয়ান ট্রেড ইউনিয়ন।

সামুদ্রিক খাতে কার্বন ব্যবহার রোধে ৯২.৮৭ মিলিয়ন ডলার প্রণোদনা দেবে যুক্তরাজ্য

সামুদ্রিক খাতে কার্বন ব্যবহার বন্ধে 'জিরো ইমিশন ভেসেলস অ্যান্ড ইনফ্রাস্ট্রাকচার' (জেডইভিআই) প্রতিযোগিতা শুরু করেছে যুক্তরাজ্য। প্রতিযোগিতায় বিজয়ী প্রতিষ্ঠানে ৯২.৮৭ মিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ করবে দেশটির সরকার।

প্রতিযোগিতায় অংশগ্রহণকারী সংস্থাগুলোকে সমুদ্রতীরে অবস্থিত অবকাঠামো এবং সমুদ্রপথে চলমান নৌযান; উভয় ক্ষেত্রেই ডিকার্বনাইজেশন প্রযুক্তি প্রয়োগ করতে হবে। সেসঙ্গে কার্বন-নির্গমন হ্রাসে দীর্ঘমেয়াদি প্রভাব বিস্তার এবং যুক্তরাজ্যের প্রধান বন্দরগুলোতে কার্যক্রম পরিচালনার জন্য ২০২৫ সাল নাগাদ একটি জিরো-ইমিশন ভেসেল চালু করার সক্ষমতা থাকতে হবে।

প্রতিযোগিতার বিজয়ী নির্ধারণে যুক্তরাজ্যের পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সাথে মিলিতভাবে কাজ করবে ইনোভেট ইউকে। দূষণমুক্ত পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা, পরিবেশবান্ধব পর্যটন শিল্প এবং কার্বনমুক্ত সামুদ্রিক খাত সৃষ্টিতে যে প্রকল্প সবচেয়ে বেশি অবদান রাখতে পারবে সেটাকে পুরস্কৃত করা হবে।

পনেরো বছরে সর্বনিম্ন স্তরে নেমেছে ভেনিসের পানি

প্রতিনিয়ত জোয়ারের কারণে সৃষ্ট বন্যার সাথে যুঝতে থাকা ভেনিস নগরী সম্প্রতি এক বিপরীতমুখী সমস্যার সম্মুখীন হয়। ভাটার সময় পানির স্তর স্বাভাবিকের চেয়ে অনেক নিচে নেমে যাওয়ায় ভেনিসজুড়ে ব্যাহত হয় যান চলাচল।

ভূমধ্যসাগরের ওপর বিদ্যমান অ্যান্টিসাইক্লোন বায়ুপ্রবাহ, ভাটা এবং স্রোতের সম্মিলিত প্রভাবে ভেনিসের খালগুলোর পানি স্বাভাবিকের চেয়ে ২৬ ইঞ্চি নিচে নেমে যায়। পনের বছরের মধ্যে এই প্রথম পানির স্তর এতটা নিচে নেমে যাওয়ায় এবং দীর্ঘ সময় এই অবস্থা বিরাজ করায় জনজীবনে ভোগান্তির সৃষ্টি হয়। যাত্রীবাহী নৌকা, ওয়াটার এম্বুলেন্স চলাচল বন্ধ হওয়ার পাশাপাশি নানা লজিস্টিক সমস্যা দেখা দেয়।

আবহাওয়াবিদদের মতে, সাম্প্রতিক সময়ে ইউরোপের আবহাওয়ায় ব্যাপক পরিবর্তন আসায় বিশেষত উচ্চমাত্রার বায়ুচাপের কারণে এ ঘটনা ঘটেছে।

ইউক্রেনে আটকে পড়া নাবিকদের সরিয়ে নিতে জাতিসংঘের কাছে শিপিং কোম্পানিগুলোর আবেদন

ইউক্রেনে আটকে পড়া জাহাজ এবং নাবিকদের দ্রুত সেখান থেকে সরিয়ে নিতে জাতিসংঘের কাছে আবেদন জানিয়েছে ত্রিশটির অধিক মেরিটাইম কোম্পানি এবং অর্গানাইজেশন। জাতিসংঘের মহাসচিব আন্তোনিও গুতেরেস বরাবর লেখা খোলা চিঠিতে এ আহ্বান জানান তারা।

রাশিয়া-ইউক্রেন দ্বন্দ্বের জেরে এক বছর ধরে কৃষ্ণসাগর এবং আজোভ সাগরে মোট ৩৩১ জন নাবিক এবং ৬২টি জাহাজ আটকা পড়ে আছে। খোলা চিঠিতে শিপিং কোম্পানিগুলো জানায়, 'ইউক্রেন-রাশিয়া যুদ্ধের এক বছর হতে চলেছে, সময়জুড়ে ৩৩১ জন নাবিক কৃষ্ণসাগর এবং আজোভ সাগরে আটকা পড়ে আছে। কূটনৈতিক প্রভাব খাটিয়ে জরুরিভিত্তিতে সমস্যাটির সমাধান করার জন্য আমরা জাতিসংঘের কাছে আবেদন করছি। সেখানে আটকে পড়া সমস্ত জাহাজ এবং নাবিকদের দ্রুত সরিয়ে নেওয়ার আহ্বান জানাচ্ছি। ১২ মাস ধরে তারা এমন একটা সংকটের ভেতর দিয়ে যাচ্ছে যেটা নিয়ন্ত্রণ করা তাদের ক্ষমতার বাইরে। পেশাদারি দায়িত্ব পালন করতে তাদের ঝুঁকির মুখে পড়েছে, যেটা কোনোভাবেই কাম্য নয়।'

শিপিং কোম্পানিগুলো আরও জানায়, নাবিক এবং জাহাজগুলো সরিয়ে নেওয়ার সময় নানা প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হতে হবে। তবে যত প্রতিবন্ধকতাই থাকুক না কেন, সর্বোচ্চ অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে এই সমস্যার সমাধান করা উচিত। এই সমস্যা সমাধানে বিলম্ব করা মানে নাবিকদের জীবন ঝুঁকিতে ফেলা, যা কোনো অবস্থাতেই গ্রহণযোগ্য নয়।

উল্লেখ্য, বাহামাস শিপওনারস অ্যাসোসিয়েশন, বিমকো, সাইপ্রাস শিপিং চেম্বার, ডেনিশ শিপিং, আইসিএস, আইসিএমএ, আইএমইসি, আইএফএসএমএ, আইএমএইচএ, সেইলরস সোসাইটিসহ মোট বত্রিশটি শিপিং কোম্পানি চিঠিটিতে স্বাক্ষর করেছে।

বন্দর পরিচিতি

বার্সেলোনা বন্দর

বার্সেলোনা বন্দর স্পেনের অন্যতম প্রধান একটি বন্দর। এর অবস্থান দেশটির স্বায়ত্তশাসিত অঞ্চল কাতালোনিয়ার রাজধানী বার্সেলোনায়। ১০ দশমিক ৬৫ বর্গকিলোমিটার এলাকাজুড়ে বিস্তৃত বন্দর কমপ্লেক্স তিনটি জোনে বিভক্ত। এগুলো হলো– পোর্ট ভেল বা ওল্ড পোর্ট, ইন্ডাস্ট্রিয়াল পোর্ট এবং লজিস্টিকস পোর্ট বা বার্সেলোনা ফ্রি পোর্ট। বন্দর পরিচালনার দায়িত্বে রয়েছে বার্সেলোনা পোর্ট অথরিটি, যেটির মালিক রাষ্ট্রায়ত্ত প্রতিষ্ঠান পোর্টস অব দ্য স্টেট।

স্পেনের তৃতীয় বৃহত্তম বন্দর হলো বার্সেলোনা। ইউরোপে এর অবস্থান নবম। কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের পাশাপাশি এটি ক্রুজার পোর্ট হিসেবেও ব্যবহৃত হয়। ভূমধ্যসাগরীয় বন্দরগুলোর মধ্যে সবচেয়ে বেশি যাত্রী পরিবহন হয় এই বার্সেলোনাতেই।

২০২২ সালে বার্সেলোনা বন্দরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ৩৫ লাখ টিইইউ, যা ২০২১ সালের হ্যান্ডলিংয়ের চেয়ে সামান্য কম। মোট টনেজের ভিত্তিতে গত বছর বন্দরে হ্যান্ডলিং হয়েছে ৭ কোটি ৯ লাখ টন, যা আগের বছরের চেয়ে ৬ দশমিক ৯ শতাংশ বেশি। লয়েড'স লিস্টের ২০২২ সালের সেরা ১০০ কনটেইনার পোর্টের তালিকায় বার্সেলোনা বন্দরের অবস্থান ৫৪তম।

বার্সেলোনা বন্দরের পোর্ট ভেলে রয়েছে দুটি মেরিনা বা ইয়ট হারবার, একটি ফিশিং পোর্ট, বালিয়ারিক আইল্যান্ডসসহ ভূমধ্যসাগরীয় অন্যান্য অঞ্চলের সঙ্গে সংযোগকারী ফেরির জন্য একটি মেরিটাইম স্টেশন এবং প্রমোদতরীর জন্য ল্যান্ডিং এরিয়া। বিনোদনের জন্য পোর্ট ভেলের কেন্দ্রীয় অংশে রয়েছে একটি শপিং মল ও নাইটলাইফ কমপ্লেক্স, একটি মাল্টিপ্লেক্স ও একটি লার্জ-ফরম্যাট সিনেমা কমপ্লেক্স এবং বিশালাকার একটি অ্যাকুরিয়াম।

পোর্ট ভেলের ঠিক পাশেই রয়েছে ইন্ডাস্ট্রিয়াল পোর্ট। সেখানে রয়েছে একটি শুল্কমুক্ত ইন্ডাস্ট্রিয়াল পার্ক, যেটি জোনা ফ্র্যাঙ্কা হিসেবে পরিচিত। পশ্চিম ইউরোপের আরও অনেক দেশের মতো স্পেনের ঐতিহ্যবাহী কিছু শিল্পের উদ্যোক্তারা বৈদেশিক প্রতিযোগিতায় টিকে থাকতে না পেরে তাদের কারখানা বন্ধ করতে বাধ্য হন। এসব কারখানার পরিত্যক্ত জমি ও শ্রমিক কলোনিতে সরকার পরবর্তীতে শুল্কমুক্ত শিল্পাঞ্চল গড়ে তোলে। ব্যবসায়ীরা সেখানে অফিস ও বন্ডেড ওয়্যারহাউস ভাড়া নেওয়ার সুযোগ পান। আবার কিছু ক্ষেত্রে তারা সেখানে জমি কিনে নিজস্ব ভবন নির্মাণেরও অনুমতি পান।

বন্দরের লজিস্টিকস অ্যাক্টিভিটি জোন প্রতিষ্ঠিত হয় ১৯৯৩ সালে। এটি একটি মাল্টিমোডাল ট্রান্সপোর্ট সেন্টার, যেটি মোট ২১১ হেক্টর জায়গার ওপর অবস্থিত। ১৯৯৯ সালে সেখানে একটি ওয়ার্ল্ড ট্রেড সেন্টার উদ্বোধন করা হয়।

১৯৭৮ সালে স্পেনের গণপূর্ত মন্ত্রণালয় দেশটির চারটি বন্দর বিলবাও, হুয়েলভা, ভ্যালেন্সিয়া ও বার্সেলোনাকে স্বায়ত্তশাসিত বন্দর ঘোষণা করে। সেই থেকে বার্সেলোনা বন্দরের পরিচিতি হয় অটোনমাস পোর্ট অব বার্সেলোনা হিসেবে। সে সময় একটি রাষ্ট্রায়ত্ত সত্তা হওয়ার পরও এটি বেসরকারি কোম্পানি আইনের আওতায় একটি বাণিজ্যিক এন্টারপ্রাইজ হিসেবে কাজ করতে পারত। ১৯৯২ সালের নভেম্বরে স্পেনের বন্দরগুলো পরিচালনার জন্য কেন্দ্রীয় সংস্থা পোর্টস অব দ্য স্টেট প্রতিষ্ঠা করা হয়। এর মাধ্যমে অটোনমাস পোর্ট অব বার্সেলোনাও বিলুপ্ত হয়। তখন থেকে বার্সেলোনা পোর্ট অথরিটি বন্দর পরিচালনা করে আসছে।

২০০১ থেকে ২০০৮ সালের মধ্যে বন্দরের ব্যাপক সম্প্রসারণমূলক কাজ করা হয়। এর মাধ্যমে বন্দর এলাকার বিস্তৃতি প্রায় দ্বিগুণ হয়। বন্দরের ওয়্যারহাউস এরিয়া প্রায় ৫২ লাখ ২৭ লাখ ২৬৮ বর্গমিটার জায়গাজুড়ে বিস্তৃত। এর মধ্যে শেড রয়েছে ২ লাখ ৩ হাজার ৩০৪ বর্গমিটারে। আর বাকি জায়গায় রয়েছে উন্মুক্ত ওয়্যারহাউস।

বার্সেলোনা বন্দরের হোয়ার্ফ ও বার্থের মোট দৈর্ঘ্য ২৩ হাজার ১৮৩ কিলোমিটার। হোয়ার্ফে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্য ক্রেন রয়েছে ২৯টি। বন্দরে কনটেইনার ও মাল্টিপারপাস টার্মিনাল রয়েছে তিনটি। লিকুইড বাল্কের জন্য রয়েছে নয়টি ও ড্রাই বাল্কের জন্য পাঁচটি টার্মিনাল। এছাড়া প্রমোদতরীর জন্য সাতটি, ফেরির জন্য তিনটি, গাড়ির জন্য দুটি এবং কফি ও কোকোয়া হ্যান্ডলিংয়ের জন্য একটি টার্মিনাল রয়েছে।

মেরিটাইম ইভেন্টস

আইএমও ওয়ার্কশপ অন ২০১০ কনভেনশন অন হ্যাজার্ডাস অ্যান্ড নকশাস সাবস্ট্যানসেস (এইচএনএস)

৩-৪ এপ্রিল, আইএমও হেডকোয়ার্টারস লন্ডন ও অনলাইন

সমুদ্র বাণিজ্যের বড় একটি অংশজুড়ে রয়েছে এইচএনএস পরিবহন। ঝুঁকিপূর্ণ রাসায়নিক পণ্য পরিবহনের সময় জাহাজ দুর্ঘটনায় পড়লে দেখা দেয় পরিবেশগত বিপর্যয়। এই ঝুঁকি যতটা সম্ভব কমানোর লক্ষ্যে ২০১০ সালে এইচএনএস কনভেনশন গ্রহণ করে আইএমও, যেটি প্রকৃতপক্ষে তাদেরই ১৯৯৬ সালের অনুরূপ একটি কনভেনশনের সংশোধনী। ২০১০ এইচএনএস কনভেনশন এখনও কার্যকর হয়নি। বর্তমানে এটি আইএমওর সদস্য দেশগুলোর অনুমোদনের অপেক্ষায় রয়েছে। এই অনুমোদন প্রক্রিয়া ত্বরান্বিত করতেই সদস্য রাষ্ট্রগুলোর প্রতিনিধিদের নিয়ে কর্মশালাটির আয়োজন করেছে আইএমও।

বিস্তারিত : https://bit.ly/41aAXh8

অফশোর উইন্ড সামিট

১৮ এপ্রিল, আমস্টারডাম, নেদারল্যান্ডস

নবায়নযোগ্য শক্তির উৎস হিসেবে গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুতের চাহিদা দিন দিন বাড়ছে। এই খাতে বিনিয়োগও বাড়ছে জ্যামিতিক হারে। বিশেষ করে ইউরোপ এক্ষেত্রে অনেকটাই এগিয়ে রয়েছে। অফশোর উইন্ড খাতে এখন পর্যন্ত মার্কেট লিডার তারা। তাদের সেই সাফল্যের মূলমন্ত্র সম্পর্কে জানার সেরা সুযোগ অফশোর উইন্ড সামিট। অফশোর উইন্ডের খাতের গুরুত্বপূর্ণ বিষয়গুলো (যেমন ট্রান্সপোর্ট, সাপোর্টিং ভেসেল, পোর্ট অ্যাকসেস, চরম প্রতিকূল আবহাওয়া ইত্যাদি) নিয়ে অভিজ্ঞতা, প্রযুক্তি ও জ্ঞান বিনিময়ের সুযোগ করে দেবে এই সামিট।

বিস্তারিত : https://bit.ly/3UFoolf

সি এশিয়া

২৫-২৭ এপ্রিল, সিঙ্গাপুর

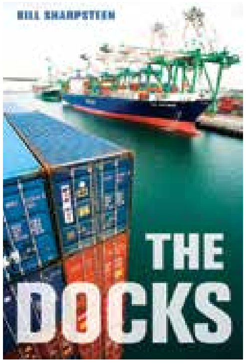
মেরিটাইম খাতে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মধ্যে পারস্পরিক যোগাযোগ, ব্যবসায়িক সম্ভাবনা অনুসন্ধান, সর্বাধুনিক প্রযুক্তি ও জ্ঞানের বিনিময়, নতুন নতুন পণ্য ও সেবার সোর্সিং ইত্যাদির জন্য আদর্শ একটি প্লাটফর্ম হলো সি এশিয়া। বিশ্বের ৭০টির বেশি দেশ থেকে প্রায় ১৫ হাজার অংশগ্রহণকারী গত আসরে উপস্থিত ছিলেন। চার শতাধিক প্রদর্শক তাদের পণ্য ও সেবা তুলে ধরেছিলেন দর্শনার্থীদের সামনে। আন্তর্জাতিক এই আয়োজনের মাধ্যমে মেরিটাইম খাতের উদ্যোক্তারা বৈশ্বিক মার্কেট লিডার ও নীতিনির্ধারকদের সংস্পর্শে আসার সুযোগ পাবেন।

বিস্তারিত : https://bit.ly/3E6CABb

গ্রন্থ পরিচিতি

দ্য ডকস

বিল শার্পস্টিন



যুক্তরাষ্ট্রের বৃহত্তম বন্দর লস অ্যাঞ্জেলেস। দেশটির অর্থনৈতিক কার্যক্রমের একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশীদারও বটে। বৈশ্বিক সমুদ্র পরিবহন কার্যক্রমে বড় একটি হিস্যা রয়েছে এই বন্দরের। সর্বশেষ লয়েড'স লিস্টে বিশ্বের শীর্ষ ১০০ কনটেইনার পোর্টের তালিকায় এর অবস্থান ১৬তম। যুক্তরাষ্ট্রের মোট সমুদ্র বাণিজ্যের ৪০ শতাংশ এবং এশিয়া থেকে মোট আমদানির ৭০ শতাংশ সম্পন্ন হয় এই বন্দর দিয়ে।

লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দরের কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের অবিরাম কর্মযজ্ঞ অনেকের কাছে অবিশ্বাস্য ও পাগলাটে মনে হতে পারে। বিশ্বের শীর্ষ অর্থনীতির অন্যতম প্রধান এই বন্দরটির অনেক তথ্যই বাইরের মানুষের কাছে অজানা। দ্য ডকস বইটির মাধ্যমে লেখক সেই অজানা তথ্যগুলোই পাঠকের সামনে তুলে ধরার চেষ্টা করেছেন। তার ঔপন্যাসিকসুলভ বর্ণনা আর প্রাসঙ্গিক সব ছবির মাধ্যমে লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দরের কর্মচাঞ্চল্য প্রাণবন্তভাবে ফুটে উঠেছে।

বিল শার্পস্টিন তার বইতে সেই সব মানুষের কথা তুলে ধরেছেন, যাদের অক্লান্ত পরিশ্রমে এই বন্দর তৈরি হয়েছে। জাহাজ নিরাপদে বন্দরের জেটিতে ভেড়ানোর কাজে নিয়োজিত পাইলট, অন্যতম প্রথম নারী ডকার, ইউনিয়নের কর্মকর্তা, শ্রমিক, 'ডিজেল ডেথ জোন'-এ বায়ুদূষণের বিরুদ্ধে আন্দোলনকারী একজন পরিবেশবাদী থেকে শুরু করে বন্দরের নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের মতো প্রায় অসম্ভব কাজকে সম্ভব করা নিরাপত্তাকর্মী–সবার কথাই উঠে এসেছে এই বইতে।

বলা যায়, দ্য ডকস বইটিতে লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দরের শ্রম, পরিবেশ ও নিরাপত্তা-সংক্রান্ত প্রায় সব বিষয়ই সম্মিলিতভাবে নিখুঁত গাঁথুনিতে তুলে ধরা হয়েছে। অবশ্য পাঠকরা চাইলে অন্যান্য বন্দরের সঙ্গেও এই চিত্র মিলিয়ে নিতে পারেন। অর্থাৎ দ্য ডকস বইটি বৈশ্বিক অর্থনীতির প্রাণভোমরা সমুদ্রবন্দরগুলোর অভিন্ন আখ্যান বললে অত্যুক্তি হবে না।

বিল শার্পস্টিন নিজে একজন লেখক ও চিত্রগ্রাহক। এ কারণে তার বইতে শাব্দিক বর্ণনার পাশাপাশি ছবির ব্যবহার রয়েছে প্রচুর। শার্পস্টিন একজন পুরস্কারপ্রাপ্ত ডকুমেন্টারি প্রডিউসারও বটে। স্বাভাবিকভাবে দ্য ডকস পড়লে মনে হবে যেন একটি সচিত্র ডকুমেন্টারিকে বইয়ের পাতায় ফুটিয়ে তোলা হয়েছে।

ইউনিভার্সিটি অব ক্যালিফোর্নিয়া প্রেস থেকে প্রকাশিত ৩২৮ পৃষ্ঠার বইটির হার্ডকভার সংস্করণের মূল্য ৮৫ ডলার। আর সুলভ পেপারব্যাক সংস্করণের মূল্য ৩০ ডলার।

আইএসবিএন-১০ : ০৫২০২৭১৩৫১
আইএসবিএন-১৩ : ৯৭৮-০৫২০২৭১৩৫৭

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

বাঙ্কারিং

বাঙ্কারিং হলো জাহাজে জ্বালানি সরবরাহ প্রক্রিয়া। লোডিং থেকে শুরু করে ডিস্ট্রিবিউশন–জাহাজে জ্বালানি রিফুয়েলিংয়ের সব ধরনের লজিস্টিকস সার্ভিস এই প্রক্রিয়ার অন্তর্ভুক্ত। জাহাজে যে জ্বালানি ভর্তি করা হয়, তাকে বলা হয় বাঙ্কার। বর্তমানে বিশ্বে সবচেয়ে বড় বাঙ্কারিং পোর্ট হলো সিঙ্গাপুর।

বাঙ্কারিং শব্দটির উৎপত্তি বাষ্পীয় জাহাজের সময়। তখন জাহাজের জ্বালানি কয়লা রাখা হতো বাঙ্কারে। সেই থেকে জাহাজের জ্বালানি বাঙ্কার হিসেবে পরিচিত হয়ে আসছে।

শিপ বাঙ্কারিংয়ের ক্ষেত্রে কিছু আন্তর্জাতিক চর্চিত নিয়ম রয়েছে। বেশির ভাগ মেরিটাইম কন্ট্রাক্টেই (যেমন চার্টার, পণ্য পরিবহনের চুক্তি, বীমা পলিসি ইত্যাদি) জাহাজমালিক বা অপারেটরকে একটা বিষয় নিশ্চিত করতে হয় যে, জাহাজটি সাগরে চলাচলের উপযুক্ত। এই উপযুক্ততার অর্থ কেবল এই নয় যে, জাহাজটি গঠনগত দিক থেকে ত্রুটিবিহীন অথবা তাতে পর্যাপ্ত সংখ্যক ক্রু রয়েছে। বরং যাত্রার শুরুতে এর ট্যাংকটি জ্বালানিভর্তিও হতে হবে। যদি অপারেটর মনে করে যে যাত্রাপথের কোনো এক জায়গা থেকে জাহাজে জ্বালানি রিফুয়েলিং করবে, তাহলে সেই বিষয়টি আগেভাগেই চুক্তিপত্রে উল্লেখ করতে হবে।

যদি কোনো জাহাজ যাত্রার মাঝপথে জ্বালানিশূন্য হয়ে পড়ে, তখন সেটি চুক্তির লঙ্ঘন হিসেবে বিবেচিত হয়। সেক্ষেত্রে বীমাকারী পক্ষ সেই যাত্রার বীমা পলিসি বাতিল করে দিতে পারে এবং চুক্তিবদ্ধ প্রেরক চাইলে তার পণ্যের ক্ষতির বিপরীতে কার্গো ক্লেইম করতে পারে।

বাঙ্কারিংয়ের সময় কিছু নৈতিক বিষয়ের দিকেও খেয়াল রাখতে হয়। জাহাজের ট্যাংক কেবল জ্বালানি দিয়ে ভর্তি করলেই চলবে না। সেই জ্বালানি যেন পরিচ্ছন্ন হয়, সেই বিষয়টাও মাথায় রাখতে হবে। অনেক সময় বাঙ্কারিং চলাকালে দুর্ঘটনা ঘটে, যার ফলশ্রুতিতে পানিতে তেল ছড়িয়ে পড়তে পারে। এটি জলজ বাস্তুতন্ত্রের মারাত্মক ক্ষতি সাধন করতে পারে। ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) বাঙ্কারিং-সংশ্লিষ্ট পরিবেশ দূষণ সীমিত রাখতে 'মারপোল অ্যানেক্স সিক্স' শীর্ষক নীতিমালা প্রণয়ন করেছে, যেটি ২০২০ সালের ১ জানুয়ারি কার্যকর হয়েছে।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

কিথ ট্যান্টলিঞ্জার

কিথ ওয়াল্টন ট্যান্টলিঞ্জার ছিলেন একজন যন্ত্রপ্রকৌশলী ও উদ্ভাবক। গত শতকের মাঝামাঝি সময়ে মাল্টিমোডাল কনটেইনার পরিবহনের মাধ্যমে শিপিং খাতে যে বিপ্লবের সূচনা হয়েছিল, তাতে এই মার্কিনের দারুণ অবদান রয়েছে। ফ্রুহফ ট্রেইলার করপোরেশনের ভাইস প্রেসিডেন্ট থাকা অবস্থায় তিনি এমন কিছু উদ্ভাবনী কাজ করেছিলেন, যেটি কনটেইনারাইজেশন প্রক্রিয়ার আধুনিকীকরণে বড় ভূমিকা রেখেছিল।

ট্যান্টলিঞ্জারের জন্ম ১৯১৯ সালের ২২ মার্চ, ক্যালিফোর্নিয়ার অরেঞ্জ শহরে। ১৯৪১ সালে তিনি বার্কেলের ইউনিভার্সিটি অব ক্যালিফোর্নিয়া থেকে যন্ত্রপ্রকৌশলে ব্যাচেলরস ডিগ্রি অর্জন করেন। দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধ চলাকালে তিনি ডগলাস এয়ারক্রাফট কোম্পানিতে চাকরিরত অবস্থায় বি-১৭ বোম্বার তৈরিতে ব্যবহৃত কিছু টুলসের নকশা করেছিলেন।

১৯৫০-এর দশকে ট্যান্টলিঞ্জার সি-ল্যান্ড কোম্পানির সঙ্গে যুক্ত ছিলেন। কোম্পানিটি ফ্রুহফের কাছ থেকে কনটেইনার বানিয়ে নিত। ফ্রুহফের প্রেসিডেন্ট রয় ফ্রুহফের কাছে কনটেইনারাইজেশনের আইডিয়াটি বেশ চমকপ্রদ মনে হয়েছিল। তিনি সি-ল্যান্ডের জন্য কনটেইনার তৈরির পাশাপাশি এগুলো স্থলপথে পরিবহনের জন্য ট্রেইলার চেসিস তৈরির ওপর জোর দেন। এই কনটেইনার ও চেসিস যেন সি-ল্যান্ড কেনে, সেই লক্ষ্যে প্রতিষ্ঠানটিকে অর্থায়নও শুরু করে ফ্রুহফ।

১৯৫৮ সালে ট্যান্টলিঞ্জার সি-ল্যান্ড ছেড়ে ফ্রুহফে চিফ ইঞ্জিনিয়ার হিসেবে যোগ দেন। এ সময় তিনি কনটেইনারের স্ট্যান্ডার্ড সাইজ, ট্রেইলার চেসিস থেকে কনটেইনার বিচ্ছিন্ন করার উপায়, স্ট্রং কর্নার ও একটির ওপর আরেকটি সাজিয়ে রাখার উপযোগী কনটেইনার নির্মাণ, ইন্টারমোডাল কনটেইনারগুলোকে পরস্পর আটকে রাখার জন্য টুইস্ট লক ইত্যাদির নকশা করেন। তার এসব কাজ কনটেইনারাইজেশন সিস্টেমের উন্নয়নে বড় ভূমিকা রেখেছে। ২০১১ সালের ২৭ আগস্ট মৃত্যুবরণ করেন ট্যান্টলিঞ্জার।

দেশের সমুদ্রগামী জাহাজের বহরে যোগ হলো চারটি 'ব্র্যান্ড নিউ' বাল্ক ক্যারিয়ার

২৬ ফেব্রুয়ারি মেঘনা গ্রুপের মালিকানাধীন চারটি ব্র্যান্ড নিউ আল্ট্রাম্যাক্স ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ারের উদ্বোধন করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী এমপি। এ সময় চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান ও মেঘনা গ্রুপের চেয়ারম্যান মোস্তফা কামালসহ অতিথিবৃন্দ সাথে ছিলেন

দেশের পতাকাবাহী সমুদ্রগামী জাহাজের বহরে নাম লেখাল আরও চারটি ব্র্যান্ড নিউ আল্ট্রাম্যাক্স ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ার। মেঘনা গ্রুপ অব ইন্ডাস্ট্রিজের (এমজিআই) মালিকানায় যোগ হয়েছে এই জাহাজগুলো। এগুলো হলো, এমভি মেঘনা ভিক্টোরি, এমভি মেঘনা প্রেস্টিজ, এমভি মেঘনা হোপ এবং এমভি মেঘনা প্রগ্রেস।

২৬ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের নবনির্মিত পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে আনুষ্ঠানিকভাবে জাহাজ চারটির উদ্বোধন করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী এমপি। অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

প্রধান অতিথির বক্তব্যে খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী বলেন, বাংলাদেশের মেরিটাইম সেক্টর আবার ঘুরে দাঁড়িয়েছে। মেঘনা গ্রুপ ২০১১ সালে জাহাজের ব্যবসা শুরু করেছে। এগারো বছরে ২২টি জাহাজের গর্বিত অংশীদার হয়েছে তারা। এটা সম্ভব হয়েছে বর্তমান সরকারের পদক্ষেপের কারণে। আমরা এ পথ আরও সুগম করে দিতে চাই, ব্যবসাবান্ধব করে দিতে চাই।

নৌপ্রতিমন্ত্রী বলেন, মেরিটাইম সেক্টরে যে সম্ভাবনা আছে, আমরা সেটিকে পুরোপুরি কাজে লাগাতে চাই। চট্টগ্রাম বন্দরের জন্য বে টার্মিনাল নির্মাণ করছি। শিগগির আমরা এর কাজ শুরু করে দিতে পারব। মাতারবাড়ীতে ইতিমধ্যে ১১৭টি জাহাজ এসেছে। ২০২৬ সালে আমরা সেখানে অপারেশন শুরু করতে পারব। পায়রা বন্দরের কারণে পুরো দক্ষিণাঞ্চলের চেহারা পরিবর্তন হয়ে গেছে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর চিন্তা ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ তৈরি শুধু নয়, ডেল্টা প্ল্যান অনুযায়ী নদী-নালা, খাল-বিল সবকিছু প্রবহমান রাখতে হবে।

বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, ব্লু ইকোনমির গুরুত্বপূর্ণ অংশ হলো পোর্ট অ্যান্ড শিপিং। এখানে যে সম্পদ রয়েছে, এটি ব্যবহার করতে পারলে আমাদের আর পেছন ফিরে তাকাতে হবে না। আমাদের গত বছর মেরিটাইম ট্রেডে আমদানি-রপ্তানির ভলিউম ছিল ১২০ বিলিয়ন ডলার। এর মাত্র ১০ শতাংশও যদি ফ্রেইট (জাহাজ ভাড়া) হয়ে থাকে, তাহলে প্রায় ১২ বিলিয়ন ডলার পরিশোধ করেছি ফ্রেইট হিসেবে। কনটেইনারবাহী পণ্যের মাত্র ২ শতাংশ আমরা পরিবহন করি বাংলাদেশি ৭টি জাহাজের মাধ্যমে। আর বাল্ক কার্গোর ৮ শতাংশ পরিবহন করে বাংলাদেশি জাহাজ। গড় হিসাব করলে উভয় খাতে আমাদের অংশীদারিত্ব মাত্র ৫ শতাংশ।

তিনি আরও বলেন, ডব্লিউটিও'র লাইনার সার্ভিসের রেগুলেশন অনুযায়ী পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে আমদানিকারক এবং রপ্তানিকারক দেশ ৪০ শতাংশ করে পণ্য পরিবহন করবে। বাকি ২০ শতাংশ অবশিষ্ট দেশ পরিবহন করবে। আমাদের পোশাক খাতের হিসেবে আমরাই আমদানিকারক এবং আমরাই রপ্তানিকারক। এ হিসেবে ৮০ শতাংশ পণ্য আমাদের জাহাজের মাধ্যমে পরিবহনের সুযোগ রয়েছে আন্তর্জাতিক রেগুলেশন অনুযায়ী। আমাদের যে পরিমাণ কার্গো ভলিউম আছে, সেটার জন্য আমাদের ৫০০ জাহাজের প্রয়োজন। সেখানে আমাদের মাত্র ৯৬টি জাহাজ আছে। তাতেই বোঝা যায় এ খাত কতটা সম্ভাবনাময়।

অনুষ্ঠানে মেঘনা গ্রুপের চেয়ারম্যান ও ব্যবস্থাপনা পরিচালক মোস্তফা কামালের সভাপতিত্বে আরও বক্তব্য দেন নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর মো. নিজামুল হক, এইচএসবিসি বাংলাদেশের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা মো. মাহবুব উর রহমান, চট্টগ্রাম চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি মাহবুবুল আলম ও এনআরবি গ্লোবাল ব্যাংকের চেয়ারম্যান মাহতাবুর রহমান।

শ্রমিকদের ছয় কোটি টাকা উৎসাহ বোনাস দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর

২০২১ সালের চট্টগ্রাম বন্দরের কনটেইনার হ্যান্ডলিং লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হওয়ায় বার্থ অপারেটর, টার্মিনাল অপারেটর ও শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরদের অধীনে নিয়োজিত ৬ হাজার ৬৯০ জন শ্রমিককে ৬ কোটি ২ লাখ ১০ হাজার টাকা উৎসাহ বোনাস দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২৬ ফেব্রুয়ারি নবনির্মিত পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে শ্রমিকদের হাতে বোনাসের চেক তুলে দেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী এমপি। অনুষ্ঠানে সভাপতিত্ব করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরের পরিধি যত বাড়ছে, শ্রমজীবী মানুষের পরিধিও তত বাড়ছে। আমাদের সরকারের দৃষ্টিভঙ্গি হলো, শ্রমিকরাও একসময় মালিক হবে। বর্তমান সরকারের ধারাবাহিকতা যদি থাকে, তাহলে শ্রমিকরা প্রণোদনা নেবে তা শুধু নয়, প্রণোদনা দেবে, প্রধানমন্ত্রীর দৃষ্টিভঙ্গি হলো সেটাই।

এ সময় শ্রমিক-কর্মচারীদের কল্যাণে বেশকিছু সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধির ঘোষণা দেন প্রতিমন্ত্রী। এর মধ্যে রয়েছে, কোনো শ্রমিক মৃত্যুবরণ করলে ৪৮ দিনের সমপরিমাণ যে অর্থ প্রাপ্য হন, তা ৫২ দিনে উন্নীত করা, বহির্নোঙরে পণ্য খালাসে নিয়োজিত শ্রমিকদের জন্য বিশ্রামাগার নির্মাণ এবং শ্রমিক স্বাস্থ্য সেবা কেন্দ্রের চিকিৎসা সেবার সুযোগ-সুবিধা আরও বৃদ্ধি করা।

সভাপতির বক্তব্যে বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, করোনাকালের কঠিন সময়ে শ্রমিক-কর্মচারীদের নিরলস পরিশ্রমের কারণেই আমরা চট্টগ্রাম বন্দরের হ্যান্ডলিং কার্যক্রম স্বাভাবিক রাখতে পেরেছিলাম। আমরা সবসময় শ্রমিকদের কল্যাণে কাজ করছি, সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধি করছি। আগামীতে কীভাবে শ্রমিকদের কল্যাণে আরও বেশি সুযোগ-সুবিধা দেওয়া যায়, সে পরিকল্পনা আমাদের রয়েছে।

এ সময় তিনি করোনাকালে মৃত্যুবরণকারী বন্দরের সকল কর্মকর্তা-কর্মচারী ও শ্রমিকদের আত্মার মাগফিরাত কামনা করেন।

চট্টগ্রাম বন্দরে আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবস পালন

দিনব্যাপী নানা কর্মসূচির মধ্য দিয়ে শহীদ দিবস ও আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবস পালন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২১ ফেব্রুয়ারি দিনের শুরুতে বন্দর কর্তৃপক্ষ উচ্চ বিদ্যালয়ের শহীদ মিনারে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে ভাষাশহীদদের প্রতি শ্রদ্ধা জানান কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ। এরপর চট্টগ্রাম বন্দর অফিসার্স অ্যাসোসিয়েশন, সিবিএ, মুক্তিযোদ্ধা কমান্ড ও বন্দর পরিচালিত শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানসমূহ পুষ্পস্তবক অর্পণ করে।

পুষ্পস্তবক অর্পণের পর শহীদ মো. ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবসের তাৎপর্য বিষয়ে আলোচনা অনুষ্ঠান এবং ছাত্র-ছাত্রীদের অংশগ্রহণে অনুষ্ঠিত রচনা ও সুন্দর হস্তাক্ষর প্রতিযোগিতায় বিজয়ীদের মধ্যে পুরস্কার বিতরণ করা

হ্যান্ডলিং লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হওয়ায় ২৬ ফেব্রুয়ারি টার্মিনাল অপারেটর, বার্থ অপারেটর ও শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরদের অধীনে চট্টগ্রাম বন্দরে কর্মরত শ্রমিকদের হাতে উৎসাহ বোনাসের অর্থ তুলে দিচ্ছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি। চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এ সময় সাথে ছিলেন

হয়। অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান।

বন্দর চেয়ারম্যান তার বক্তব্যে হাজার বছরের শ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানকে গভীর শ্রদ্ধার সাথে স্মরণ করে বলেন, ১৯৫২ এর ভাষা আন্দোলন থেকে শুরু করে ১৯৭১ সালের মহান মুক্তিযুদ্ধে বঙ্গবন্ধুর অসামান্য অবদান রয়েছে। একমাত্র বাঙালি জাতি ছাড়া পৃথিবীর অন্য কোনো জাতি ভাষার জন্য রক্ত দেয়নি।

তিনি আরও বলেন, ২১ শে ফেব্রুয়ারি আমাদের ভাষার সুরক্ষা দিয়েছে এবং তারই সূত্র ধরে ক্রমান্বয়ে এসেছে স্বাধীনতা।

এ সময় বন্দর চেয়ারম্যান বঙ্গবন্ধুর সুদূরপ্রসারী চিন্তার সাথে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার চিন্তা-ভাবনার সামঞ্জস্য তুলে ধরেন এবং উপস্থিত সকলকে ২১ এর চেতনায় উজ্জীবিত হয়ে বঙ্গবন্ধুর স্বপ্নের সোনার বাংলা বিনির্মাণে অবদান রাখার আহ্বান জানান।

আলোচনা ও পুরস্কার বিতরণ শেষে কলেজ, বিদ্যালয় ও মাদ্রাসার ছাত্র-ছাত্রীদের অংশগ্রহণে মনোজ্ঞ সাংস্কৃতিক অনুষ্ঠান পরিবেশিত হয়। এ সময় দিবসটি উপলক্ষে চলচ্চিত্র ও প্রকাশনা অধিদপ্তর প্রকাশিত প্রামাণ্যচিত্র প্রদর্শন করা হয়। এছাড়া বন্দর কেন্দ্রীয় জামে মসজিদে দোয়া মাহফিল অনুষ্ঠিত হয়।

জুলাইয়ে মাতারবাড়ী বন্দরের জেটি ও কনটেইনার ইয়ার্ড নির্মাণ শুরু হবে

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেছেন, ২০২৬ সালে মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম শুরু হবে। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর দৃশ্যমান হয়ে গেছে। আগামী জুলাই নাগাদ জেটি ও কনটেইনার ইয়ার্ড নির্মাণ কাজ শুরু হবে। এখানে বড় ফিডার ভেসেল আসবে। অর্থ ও সময় বাঁচবে। যা অর্থনীতিতে সুপ্রভাব ফেলবে।

১৯ ফেব্রুয়ারি প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনকালে প্রতিমন্ত্রী এসব কথা বলেন। শিপিং রিপোর্টার্স ফোরাম অব বাংলাদেশের (এসআরএফবি) একটি প্রতিনিধিদল এবং চট্টগ্রামের সাংবাদিকদের একটি দল পরিদর্শনকালে প্রতিমন্ত্রীর সাথে ছিলেন।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, মাতারবাড়ী বন্দর বাণিজ্যিক হাব হবে। চট্টগ্রাম বন্দর অর্থনীতির লাইফ লাইন, মাতারবাড়ী বন্দরও প্যারালাল লাইফ লাইন হবে। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে ২০৪১ সাল নাগাদ উন্নত ও স্মার্ট বাংলাদেশ এখনকার স্মার্ট দেশ সিঙ্গাপুরকে ছাড়িয়ে যাবে।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, দেশের প্রথম এবং একমাত্র গভীর সমুদ্রবন্দর স্থাপনের জন্য ১৭ হাজার ৭৭৭ কোটি ২০ লাখ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। ১৪ দশমিক ৩০ কিলোমিটার দীর্ঘ অ্যাপ্রোচ চ্যানেলের নির্মাণকাজ সম্পন্ন হয়েছে। এছাড়া অ্যাপ্রোচ চ্যানেলের উত্তর পাশে ২ হাজার ১৫০ মিটার দীর্ঘ ও দক্ষিণ পাশে ৬৭০ মিটার দীর্ঘ ব্রেক ওয়াটার (ঢেউ নিরোধক বাঁধ) নির্মাণের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

পরিদর্শনকালে স্থানীয় সংসদ সদস্য আশেক উল্লাহ রফিক, চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, পর্ষদ সদস্যবৃন্দ ও প্রকল্প পরিচালক উপস্থিত ছিলেন।

রিজিওনাল হাব প্রতিষ্ঠায় স্টেকহোল্ডারদের সমন্বয়ে গুরুত্ব দিতে হবে

মেরিটাইম ওয়ার্ল্ডে দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দরের অবস্থান আরও উজ্জ্বলতর করতে চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা বাড়ানো, রিজিওনাল হাব হিসেবে প্রতিষ্ঠায় সকল স্টেকহোল্ডারদের সমন্বয়ের ওপর গুরুত্ব দিতে হবে। ২০ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের শহীদ মুন্সী মো. ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে 'ডেভেলপমেন্ট ইমপারেটিভস অ্যান্ড ইন্টিগ্রেটি চ্যালেঞ্জেস ইন পোর্ট অব বাংলাদেশ' শীর্ষক সেমিনারে বক্তারা এসব কথা বলেন। চট্টগ্রাম বন্দর, মেরিটাইম অ্যান্টি-করাপশন নেটওয়ার্ক (এমএসিএন) ও গ্লোবাল কমপ্যাক্ট নেটওয়ার্ক বাংলাদেশ এ সেমিনারের আয়োজন করে। এতে প্রধান অতিথি ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরের মূল জেটিতে জাহাজ আসা-যাওয়া জোয়ার ভাটার ওপর নির্ভর করে। নানা সীমাবদ্ধতার মধ্যেও চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা প্রতিনিয়ত বাড়ছে। বন্দরের সার্বিক কার্যক্রম ডিজিটালাইজ করা হয়েছে। ইউরোপের কয়েকটি দেশে শুরু হয়েছে সরাসরি জাহাজ চলাচল। সম্প্রতি বন্দরে ১০ মিটার ড্রাফট এবং ২০০ মিটার লম্বা জাহাজ ভেড়ানো শুরু হয়েছে। গ্যান্ট্রি ক্রেন সংখ্যা বাড়ানো হয়েছে। আরও ইকুইপমেন্ট কেনার পরিকল্পনা আছে।

তিনি মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর, বে টার্মিনাল ইত্যাদি প্রকল্পের নির্মাণকাজ শেষে মেরিটাইম ওয়ার্ল্ডে চট্টগ্রাম বন্দর রিজিওনাল হাব হিসেবে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে জানিয়ে বলেন, তখন মোংলা, পায়রাসহ প্রতিবেশী দেশগুলোর বন্দরের সাথে ফিডার সার্ভিস চালু হবে।

সেমিনারে প্যানেল আলোচক হিসেবে বক্তব্য দেন চট্টগ্রাম চেম্বারের সিনিয়র সহসভাপতি তরফদার মো. রুহুল আমিন, বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স অ্যাসোসিয়েশনের সভাপতি কবির আহমেদ, বাংলাদেশ শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের সিনিয়র ভাইস চেয়ারম্যান সৈয়দ ইকবাল আলী শিমুল, বন্দরের সদস্য (হারবার অ্যান্ড মেরিন) কমডোর এম ফজলার রহমান, এমএসিএনের প্রতিনিধি কমডোর (অব.) সৈয়দ আরিফুল ইসলাম ও গ্লোবাল কমপ্যাক্ট নেটওয়ার্ক বাংলাদেশের নির্বাহী পরিচালক শাহমিন এস জামান।

গঙ্গা বিলাস ভারত-বাংলাদেশের বন্ধুত্বকে নেবে অনন্য উচ্চতায় : নৌপ্রতিমন্ত্রী

ভারতীয় মালিকানাধীন প্রমোদতরী গঙ্গা বিলাস ৪ ফেব্রুয়ারি মোংলা বন্দরের জেটিতে পৌঁছে। এ উপলক্ষে পর্যটকদের অভ্যর্থনা ও আলোচনা অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন নৌপ্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, বাংলাদেশে পর্যটন শিল্পের বিকাশে অগ্রণী ভূমিকা পালন করবে এ নৌ ভ্রমণ। এ ভ্রমণের মধ্য দিয়ে দুই দেশের বন্ধুত্বের গল্প ছড়িয়ে পড়বে দেশের প্রতিটি এলাকায়। সেই সাথে এটি আগ্রহী করে তুলবে পশ্চিমা দেশের পর্যটকদেরও। কারণ এ প্রমোদতরীতে যারা রয়েছেন তারা প্রায় সবাই বিদেশী।

পাঁচ তারকা মানের প্রমোদতরী গঙ্গা বিলাস মোংলায় পৌঁছলে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর সাথে ভারতীয় হাইকমিশনার প্রণয় ভার্মা, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল মীর এরশাদ আলী, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক, বাগেরহাটের জেলা প্রশাসক মোহাম্মদ আজিজুর রহমানসহ পদস্থ কর্মকর্তারা পর্যটকদের ফুল দিয়ে অভ্যর্থনা জানান। আগত অতিথিদের সম্মানে এক আলোচনা সভার আয়োজন করে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ। এ সময় গঙ্গা বিলাসের আদলে তৈরি করা বিশালাকৃতির এক কেক কাটেন প্রতিমন্ত্রীসহ অতিথিবৃন্দ।

জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন-সমন্বয় কমিটির প্রথম সভা

জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন ও সমন্বয় কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। লজিস্টিকস সাপোর্ট সহজীকরণ এবং উন্নয়নের করণীয় নির্ধারণে বাংলাদেশে এটিই প্রথম উচ্চপর্যায়ের সভা। ২ ফেব্রুয়ারি প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের সভাকক্ষে এ সভা অনুষ্ঠিত হয়।

জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন নীতি প্রণয়ন, বিদ্যমান নীতি কাঠামো সহজীকরণ, বিদেশি বিনিয়োগ বৃদ্ধি ইত্যাদি বিষয়ে এই কমিটি কাজ করবে বলে সভায় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। এছাড়া দেশের ব্যবসা-বাণিজ্যের জন্য অনুকূল পরিস্থিতি তৈরি এবং লজিস্টিকস খাতকে আন্তর্জাতিক মানে উন্নীত করার জন্য বিভিন্ন করণীয় বিষয়ে সভায় আলোচনা হয়।

সভায় জানানো হয়, বাংলাদেশে বর্তমানে লজিস্টিকস পরিষেবার ব্যয়

খাতভেদে ৪.৫ শতাংশ থেকে ৪৮ শতাংশ পর্যন্ত হয়ে থাকে। যা হ্রাস করা গেলে সার্বিক বাণিজ্য সম্প্রসারণ, রপ্তানি বহুমুখীকরণ, দেশি-বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণ ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনে ইতিবাচক প্রভাব পড়বে।

২০২৬ সালে স্বল্পোন্নত দেশ (এলডিসি) হতে উত্তরণের ফলে একদিকে আন্তর্জাতিক বিনিয়োগ ও বাণিজ্যে বাংলাদেশের সক্ষমতা বৃদ্ধি পাবে। অন্যদিকে কিছু কিছু ক্ষেত্রে বর্তমানে প্রাপ্ত বিভিন্ন শুল্ক সহায়তা, ট্রেড রিলেটেড সাপোর্ট মেজারস, স্পেশাল অ্যান্ড ডিফারেনশিয়াল ট্রিটমেন্ট এবং অনেকগুলো রিডাকশন কমিটমেন্টের আওতা সংকুচিত হবে। এই নেতিবাচক প্রভাব নিরসনে একটি উন্নত ও দক্ষ লজিস্টিকস ব্যবস্থা স্থাপন করার বিষয়ে সভায় গুরুত্বপূর্ণ সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।

এর আগে প্রধানমন্ত্রীর নির্দেশনায় দেশের জাতীয় প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা অর্জন, রপ্তানি সক্ষমতা বৃদ্ধি, বিনিয়োগ আকর্ষণ ও ব্যাপক কর্মসংস্থানের লক্ষ্যে প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব তোফাজ্জল হোসেন মিয়াকে সভাপতি করে গত ২২ জানুয়ারি এই কমিটি গঠন করা হয়। ২৯ সদস্যবিশিষ্ট এই জাতীয় কমিটি সরকারি, বেসরকারি ও উন্নয়ন সহযোগী সংস্থাকে নিয়ে কাজ করে থাকে।

জাতীয় প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা অর্জন, বাণিজ্য ও বিনিয়োগে সক্ষমতা বৃদ্ধি, দক্ষ পণ্য পরিবহন ও সেবা নিশ্চিতকল্পে লজিস্টিকস খাতের সার্বিক উন্নয়নের জন্য কাজ করছে কমিটি।

পণ্য রপ্তানির আড়ালে অর্থ পাচারের চেষ্টায় ৯ চালান আটক

পণ্য রপ্তানির আড়ালে অর্থ পাচারের চেষ্টাকালে ২ লাখ ৮৩ হাজার ডলারের ৯টি চালান আটক করেছে কাস্টমস গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তর। একই কায়দায় ৮৫টি চালানে ২১ লাখ ডলারের পণ্য ইতিমধ্যে রপ্তানি হয়ে গেছে বলে জানিয়েছে সংস্থাটি। চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে রপ্তানি পণ্য পাঠানো হয় মালয়েশিয়া, সুদান, সংযুক্ত আরব আমিরাত, ত্রিনিদাদ ও টোবাগোয়। রপ্তানির কাজে জাল দলিল ব্যবহার করা হয়েছে। ৩১ জানুয়ারি প্রথম জালিয়াতি শনাক্ত করার পরপরই সংশ্লিষ্ট সাবিহা সাইকি ফ্যাশন ঢাকার উত্তরা পশ্চিম থানায় সাধারণ ডায়েরি করে। এই চালানটি রপ্তানিকারকের প্রতিনিধি হিসেবে কাস্টমস এজেন্ট ছিল লিমাক্স শিপার্স লিমিটেড।

কাস্টমস গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তর জানায়, ৩১ জানুয়ারি পতেঙ্গার একটি বেসরকারি ডিপোতে অভিযান পরিচালনা করে তাদের একটি দল। জালিয়াতির অভিযোগে সেখানে ২ লাখ ৮৩ হাজার ডলারের ৯টি চালানের রপ্তানি স্থগিত করা হয়। রপ্তানিকারকের ব্যাংক হিসেবে নাম ছিল অগ্রণী ব্যাংক। সে অনুযায়ী অগ্রণী ব্যাংকের কাছে তথ্য চাইলে তারা গোয়েন্দা কর্মকর্তাদের জানায়, নথিগুলো অন্য রপ্তানিকারকের নামে ইস্যু করা হয়েছে। অর্থাৎ অন্য রপ্তানিকারকের বিক্রয় চুক্তি কিংবা ঋণপত্রের মাধ্যমে এসব পণ্য রপ্তানি হয়েছে।

কাস্টমস গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তরের মহাপরিচালক মোহাম্মদ ফখরুল আলম বলেন, এসব চালান জালিয়াতির মাধ্যমে রপ্তানি হয়েছে। এতে রপ্তানির বিপরীতে বিদেশি মুদ্রা বৈধভাবে দেশে আসার সুযোগ নেই। রপ্তানির টাকা মূলত পাচার হয়ে গেছে।

জালিয়াতির এই অভিযোগ খতিয়ে দেখতে চট্টগ্রাম আঞ্চলিক কার্যালয়ের যুগ্ম পরিচালক মো. সাইফুর রহমানকে আহ্বায়ক করে আট সদস্যের একটি তদন্ত কমিটি গঠন করেছে অধিদপ্তর।

মহাসড়কে রপ্তানি পোশাক চুরি ঠেকাতে বিজিএমইএ'র পাঁচ প্রস্তাব

ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে পোশাক শিল্পের শত শত কোটি টাকার রপ্তানি পণ্য পরিবহনের সময় চুরি হয়েছে। এ অভিযোগে চুরি ঠেকাতে চালক ও হেলপারদের ডেটাবেজ তৈরিসহ পাঁচটি প্রস্তাব জানিয়েছে বাংলাদেশ পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারক সমিতি (বিজিএমইএ)। ৭ ফেব্রুয়ারি রাজধানীর উত্তরার দিয়াবাড়িতে বিজিএমইএ ভবনে আয়োজিত এক সংবাদ সম্মেলনে এসব প্রস্তাব দেন সংগঠনটির সভাপতি ফারুক হাসান।

ফারুক হাসান বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে পরিবহনকালে পোশাক শিল্পের শত কোটি টাকার রপ্তানি পণ্য কাভার্ড ভ্যান থেকে চুরি হয়ে যায়। প্রায় দেড় যুগ ধরে বিশ্বের বিভিন্ন দেশে রপ্তানির সময় ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে দুই হাজারেরও বেশি কাভার্ড ভ্যান থেকে শত শত কোটি টাকার রপ্তানিযোগ্য তৈরি পোশাক চুরি করেছে একটি চক্র। ২০২২ সালেই প্রায় ২০-২২টি চুরির ঘটনা ঘটেছে।

বিজিএমইএ'র পাঁচটি প্রস্তাবের মধ্যে রয়েছে, ১. ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে সিসি ক্যামেরা স্থাপনের চলমান কাজ দ্রুত সম্পন্ন করা, ২. এ কর্মকাণ্ডের সাথে জড়িতদের গ্রেপ্তার করে শাস্তি নিশ্চিত করা। প্রয়োজনে আইন সংশোধন করে কঠোর শাস্তি নিশ্চিত করা, ৩. কতিপয় নামসর্বস্ব কোম্পানি এসব চুরির মালামাল ক্রয় করে স্টকলট হিসেবে বিভিন্ন দেশে রপ্তানি করে। স্টকলট রপ্তানির ক্ষেত্রে মালের উৎস নিশ্চিত করা, প্রয়োজনে বিজিএমইএ-বিকেএমইএ থেকে সনদপত্র গ্রহণের মাধ্যমে রপ্তানির অনুমোদন দেওয়া ৪. চোর ধরতে পুলিশের পাশাপাশি গোয়েন্দাদেরও কাজে লাগানো ৫. কাভার্ড ভ্যান মালিক সমিতি, ট্রান্সপোর্ট এজেন্সি মালিক সমিতি, কাভার্ড ভ্যান চালক এবং হেলপারদের ডেটাবেজ প্রস্তুত করে সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের সাথে শেয়ার করা।

অর্থবছরের সাত মাসে পণ্য রপ্তানি ৩২ বিলিয়ন ডলার ছাড়িয়েছে

চলতি অর্থবছরের প্রথম সাত মাসে (জুলাই থেকে জানুয়ারি) বাংলাদেশ থেকে বিশ্ববাজারে ৩ হাজার ২৪৪ কোটি ৭৫ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। আগের অর্থবছরের একই সময়ে রপ্তানি হয়েছিল ২ হাজার ৯৫৪ কোটি ৮৯ লাখ ২০ হাজার ডলারের পণ্য। এ হিসাবে রপ্তানি বেড়েছে ৯ দশমিক ৮১ শতাংশ। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) পরিসংখ্যান থেকে এ তথ্য পাওয়া গেছে।

বাংলাদেশ থেকে রপ্তানি হওয়া শীর্ষ পাঁচ পণ্য হলো পোশাক, হোমটেক্সটাইল, চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য, কৃষিপণ্য এবং পাট ও পাটজাত পণ্য। পরিসংখ্যান অনুযায়ী, চলতি অর্থবছরের প্রথম সাত মাসে দেশের মোট রপ্তানির ৯২ দশমিক ২৯ শতাংশ জুড়েই ছিল এ পাঁচ পণ্য। ২০২১-২২ অর্থবছরের প্রথম সাত মাসের তুলনায় চলতি অর্থবছরের একই সময়ে পোশাক রপ্তানি বেড়েছে ১৪ দশমিক ৩১ শতাংশ। তবে হোমটেক্সটাইল পণ্য রপ্তানি ১৬ দশমিক ৬৫ শতাংশ কমেছে। চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য রপ্তানি বেড়েছে ৭ দশমিক ৩৭ শতাংশ। পাট ও পাটজাত পণ্য রপ্তানিও কমেছে ২১ দশমিক ২২ শতাংশ এবং কৃষিপণ্য রপ্তানি ২৫ দশমিক ৮৬ শতাংশ কমেছে।

বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি হতে পারে ৫ দশমিক ৭ শতাংশ : দ্য ইকোনমিস্ট

২০২৩ সালে বাংলাদেশের জিডিপি বা মোট দেশজ উৎপাদনের প্রবৃদ্ধি হতে পারে ৫ দশমিক ৭ শতাংশ। যুক্তরাজ্যের সাময়িকী দ্য ইকোনমিস্টের 'ইকোনমিস্ট ইন্টেলিজেন্স ইউনিটের' সমীক্ষা থেকে এ তথ্য পাওয়া গেছে। শুধু বাংলাদেশ নয়, চলতি বছর বিশ্বের বিভিন্ন দেশের অর্থনীতির কী পরিস্থিতি হতে পারে, তা নিয়ে পূর্বাভাস দিয়েছে ইন্টেলিজেন্স ইউনিট। বাংলাদেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধির হিসাব করা হয় অর্থবছরের সাপেক্ষে, পঞ্জিকা বছরের সাপেক্ষে নয়। কিন্তু প্রতিবেদনে বিষয়টি পরিষ্কার করা হয়নি, এই হিসাব পঞ্জিকা বছরের, নাকি অর্থবছরের।

প্রতিবেদনে বাংলাদেশ সম্পর্কে আরও বলা হয়েছে, ২০২৩ সালেও মূল্যস্ফীতির কারণে দেশের মানুষ ভুগবে। কিন্তু অবকাঠামো খাতে সরকারের বিনিয়োগের কারণে তা কিছুটা প্রশমিত হবে।

ইন্টেলিজেন্স ইউনিট বলছে, এ বছর বড় অর্থনীতিগুলোর মধ্যে ভারতের প্রবৃদ্ধি হতে পারে ৫ দশমিক ১ শতাংশ। এ ছাড়া চীনের ৪ দশমিক ৭ ও মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রের শূন্য দশমিক ৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হতে পারে। যুক্তরাজ্যের শূন্য দশমিক ৮ শতাংশ সংকোচন হতে পারে।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী এমপি ১৯ ফেব্রুয়ারি মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন। এ সময় স্থানীয় সংসদ সদস্য আশেক উল্লাহ রফিক, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও সাংবাদিকবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন

ছবিতে সংবাদ

২১ ফেব্রুয়ারি আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবসে শহীদ মিনারে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে ভাষাশহীদদের প্রতি শ্রদ্ধা নিবেদন করছেন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ

বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন বোর্ডের চেয়ারম্যান লোকমান হোসেন মিয়ার নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধিদল ১৫ ফেব্রুয়ারি মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন

২২ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের বার্ষিক ক্রীড়া প্রতিযোগিতা অনুষ্ঠিত হয়েছে। প্রতিযোগিতার উদ্বোধনী ও পুরস্কার বিতরণী অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান

চট্টগ্রাম বন্দর প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউটে ১ ফেব্রুয়ারি সিনিয়র স্টাফ কোর্সের প্রশিক্ষণ অনুষ্ঠিত হয়েছে। এতে বিভিন্ন সরকারি দপ্তরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা অংশ নেন

পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের অপারেটর নিয়োগের ট্রানজেকশন অ্যাডভাইজার ইন্টারন্যাশনাল ফাইন্যান্স করপোরেশনের (আইএফসি) এক ওয়ার্কশপ ২৩ ফেব্রুয়ারি বন্দর ভবনের সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত হয়েছে

রপ্তানিমুখী পণ্য পরিবহনের নিরাপত্তায় মহাসড়কে বসছে ক্যামেরা

রপ্তানিমুখী পণ্য পরিবহন নিরাপদ করতে জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কগুলোকে ভিডিও সার্ভিলেন্সের আওতায় নিয়ে আসছে সরকার। এ উদ্যোগ সফল হলে পণ্য পরিবহন ছাড়াও মহাসড়কে ডাকাতি, চুরিসহ অন্যান্য অপরাধও নিয়ন্ত্রণে চলে আসবে বলে মনে করেন সংশ্লিষ্টরা। ইতিমধ্যে রাজধানীর নিকটবর্তী ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের সাইনবোর্ড এলাকা থেকে চট্টগ্রামের সিটি গেট পর্যন্ত প্রায় আড়াইশ কিলোমিটারজুড়ে ক্যামেরা বসানোর কাজ শুরু হয়েছে, যা নিয়ন্ত্রিত হবে মেঘনা ঘাটে স্থাপিত হাইওয়ে পুলিশের কমান্ড ও মনিটরিং সেন্টার থেকে। সেখানে ডেটা সেন্টারের কাজও শেষ পর্যায়ে।

প্রকল্পের আওতায় ২৫০ কিলোমিটারে ৪৫০টি ক্যামেরা পুলে প্রায় দেড় হাজার ক্যামেরা বসানো হবে। ফেনী পর্যন্ত মাটির নিচে অপটিক্যাল ফাইবার বসানো হয়েছে। আগামী জুনের মধ্যে সবগুলো ক্যামেরা চালুর লক্ষ্যে কাজ করছে সরকার। এজন্য সরকারের খরচ হবে ১২৯ কোটি টাকা।

পদ্মা সেতুর কারণে বাংলাদেশ-ভারতের বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে

বাংলাদেশে নিযুক্ত ভারতীয় হাইকমিশনার প্রণয় ভার্মা বলেছেন, পদ্মা সেতুর সাথে বেনাপোল স্থলবন্দর যুক্ত হওয়ায় বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে। বিশেষ করে ভারতের কলকাতার সাথে যোগাযোগ ও বাণিজ্য সম্প্রসারণের লক্ষ্যে পদ্মা সেতুর সাথে সংযোগকারী সড়কটি জরুরি ভিত্তিতে প্রশস্ত হওয়া জরুরি। পাশাপাশি বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়ন ঘটাতে হবে। তবেই বন্দরের সুফল পাবে দুই দেশের ব্যবসায়ী ও বন্দর ব্যবহারকারীরা।

২৩ ফেব্রুয়ারি ঢাকা থেকে পদ্মা সেতু হয়ে বেনাপোল স্থলবন্দর পরিদর্শন শেষে বন্দর অডিটোরিয়ামে প্রশাসন ও বন্দর ব্যবহারকারী বিভিন্ন সংগঠনের কর্মকর্তার সাথে মতবিনিময় সভায় তিনি এসব কথা বলেন।

ভারতীয় হাইকমিশনার বেনাপোল বন্দরের চলমান বিভিন্ন উন্নয়নমূলক কাজ পরিদর্শন করেন এবং পেট্রাপোল ইমিগ্রেশনে বিএসএফ ও ইমিগ্রেশন পুলিশ দ্বারা যাত্রী হয়রানি, আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে বিভিন্ন প্রতিবন্ধকতাসহ বিভিন্ন বিষয়ে পাওয়া অভিযোগের দ্রুত সমাধান করবেন বলে আশ্বস্ত করেন।

পরিদর্শনকালে স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান আলমগীর হোসেন, যুগ্ম পরিচালক সরোয়ার হোসেন, হাইকমিশনারের স্ত্রী মনু ভার্মা, উপহাইকমিশনার ইন্দ্রজিৎ সাগরসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

বাণিজ্য সম্প্রসারণে বাংলাদেশ-ভারতের যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের তাগিদ

বাংলাদেশ-ভারতের ভৌগোলিক এবং অর্থনৈতিক সাদৃশ্য ও সম্পর্ককে কাজে লাগাতে পারলে দুই দেশের ব্যবসা-বাণিজ্য সম্প্রসারণ হবে। এক্ষেত্রে দ্বিপক্ষীয় সড়ক, রেল ও বিমান যোগাযোগ বাড়ানো প্রয়োজন বলে মনে করছেন ব্যবসায়ী নেতারা। ১৮ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম চেম্বারের সাথে ভারতীয় বেঙ্গল চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি সুবির চক্রবর্তী নেতৃত্বাধীন ১৬ সদস্যবিশিষ্ট বাণিজ্য প্রতিনিধিদলের বৈঠকে এসব কথা উঠে আসে। বৈঠকে সভাপতিত্ব করেন চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম।

চট্টগ্রাম চেম্বারের সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, ভৌগোলিক ও অর্থনৈতিকভাবে দুই দেশের মধ্যে অনেক সাদৃশ্য ও গভীর সম্পর্ক রয়েছে, যা আমাদের ব্যবসায়িক সম্পর্ক সম্প্রসারণে ভূমিকা রাখবে। সেজন্য আমাদের সড়ক, রেল ও বিমান যোগাযোগ বাড়ানো প্রয়োজন।

বেঙ্গল চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি সুবির চক্রবর্তী বলেন, চট্টগ্রাম বন্দর শুধু বাংলাদেশের গেটওয়ে না, এটা গেটওয়ে অব ইস্ট। তার সাথে ভারতের সেভেন সিস্টারসসহ পার্শ্ববর্তী অঞ্চলগুলোকে যুক্ত করে ইস্টার্ন রিজিয়ন কানেক্টিভিটি বৃদ্ধি করে উভয় দেশ লাভবান হতে পারে।

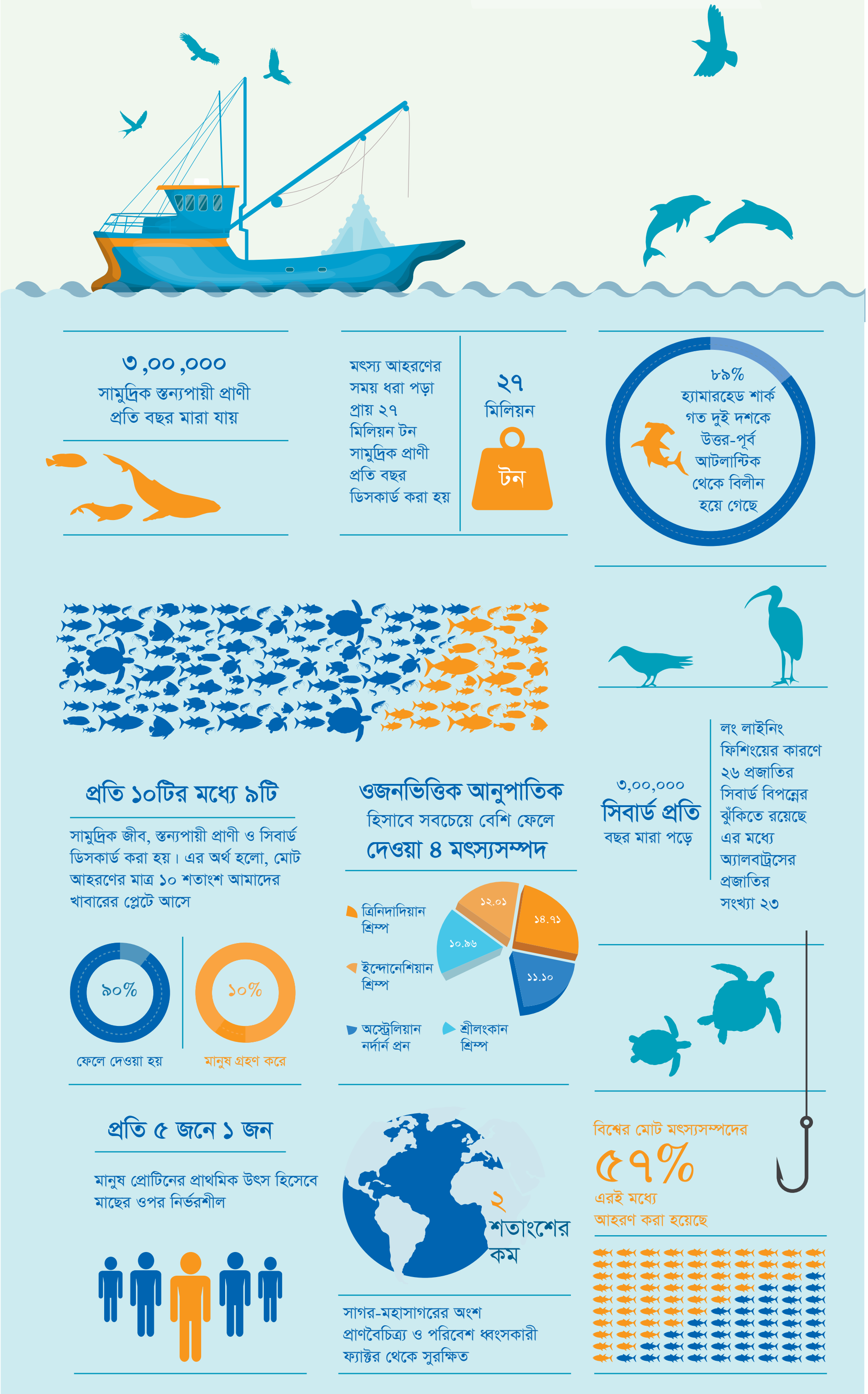
তিন স্থলবন্দর ব্যবহার করে বাণিজ্য বাড়াতে চায় ভুটান

নাকুগাঁও, কড়ইতলী ও গোবরাকুড়া এই তিন স্থলবন্দর দিয়ে বাংলাদেশের সাথে চলমান আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম আরও বাড়াতে চায় ভুটান। ১৩ ফেব্রুয়ারি শেরপুরের নালিতাবাড়ী উপজেলার নাকুগাঁও স্থলবন্দর পরিদর্শনকালে বাংলাদেশে নিযুক্ত ভুটানের রাষ্ট্রদূত রিনচেন কুইন্ডসিল এ আগ্রহের কথা জানান।

রিনচেন কুইন্ডসিল বলেন, বাংলাদেশের সাথে ভুটানের বাণিজ্যিক সম্পর্ক অত্যন্ত ভালো। সৌহার্দপূর্ণ এ সম্পর্ক আরও গতিশীল করতে বাংলাদেশের তিনটি স্থলবন্দর দিয়ে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম শুরু করতে চায় ভুটান। ভারতের ট্রানজিট ব্যবহারের অনুমতি পেলেই কাজটি শুরু হবে।

বাইক্যাচ : সামুদ্রিক মৎস্য আহরণে চ্যালেঞ্জ

বাণিজ্যিক মৎস্য আহরণের সময় যেসব সামুদ্রিক প্রাণী অপ্রত্যাশিতভাবে ধরা পড়ে, সেগুলোকে বাইক্যাচ বলে। আর ধরা পড়া প্রাণিজসম্পদ খাদ্য হিসেবে গ্রহণ না করে ফেলে দেওয়াকে বলা হয় ডিসকার্ড করা।

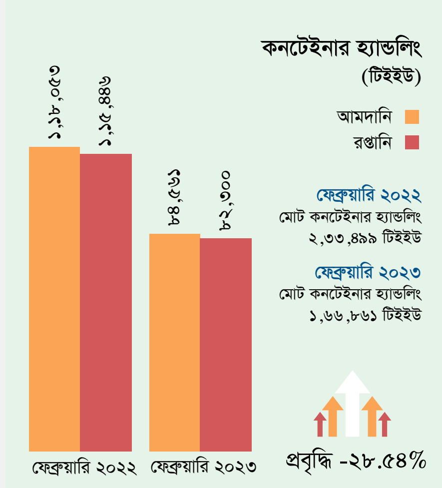


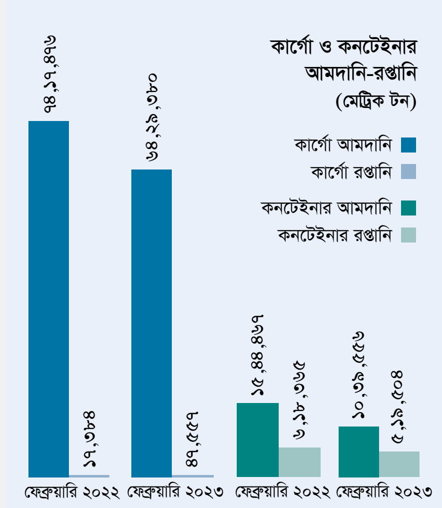
সূত্র : ন্যাশনাল ওশানোগ্রাফিক সেন্টার-ন্যাশনাল এনভায়রনমেন্ট রিসার্চ কাউন্সিল, এফএও, দ্য রয়েল সোসাইটি ফর দ্য প্রটেকশন অব বার্ডস

খতিয়ান

বন্দরের কার্গো ও কনটেইনার ওঠানামার মাসিক পরিসংখ্যান

২০২২ ও ২০২৩ সালের ফেব্রুয়ারি মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ

১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বহিঃসহকারী

MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority