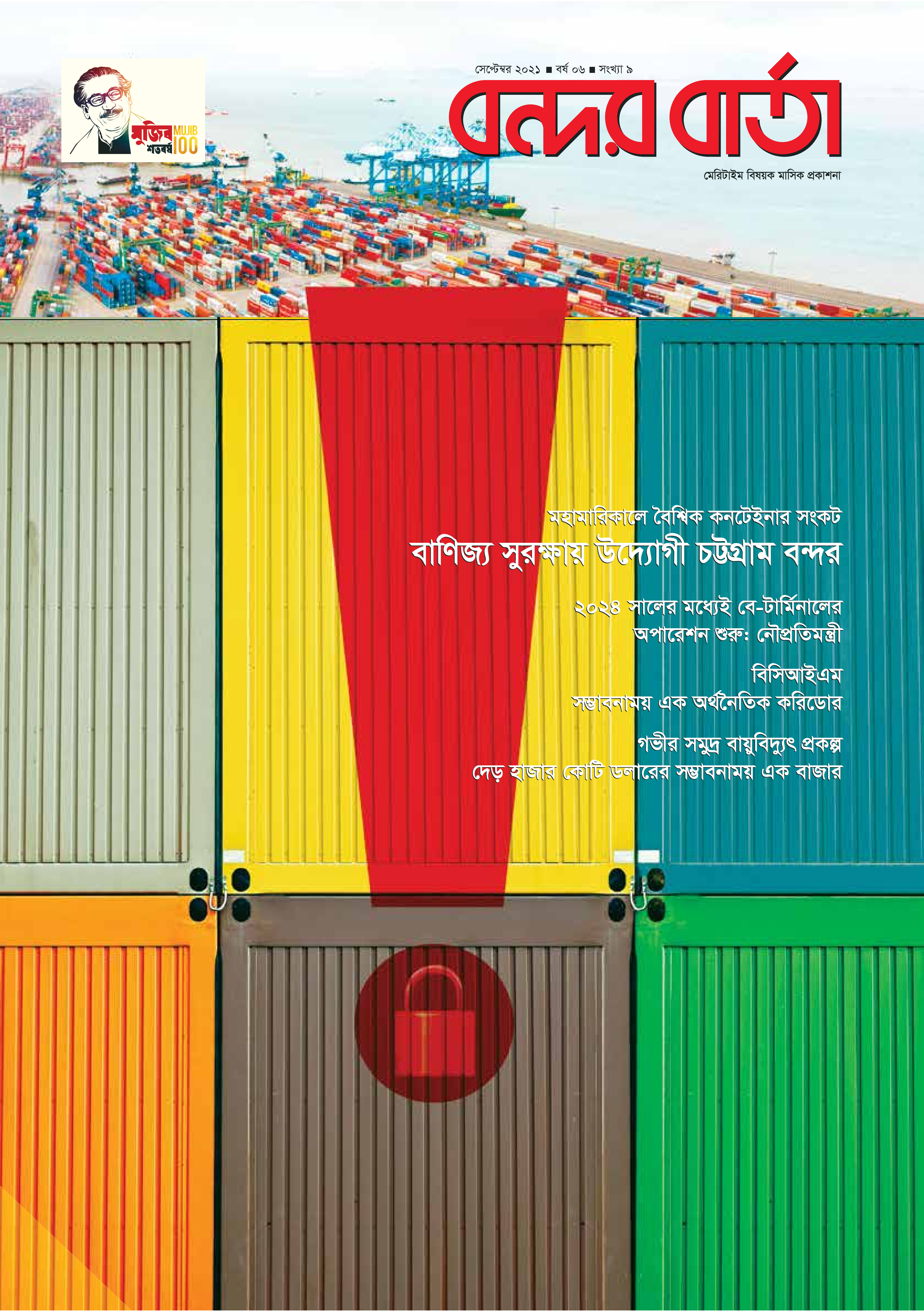


সেপ্টেম্বর ২০২১ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ৯

বন্দরবার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

মহামারিকালে বৈশ্বিক কনটেইনার সংকট

বাণিজ্য সুরক্ষায় উদ্যোগী চট্টগ্রাম বন্দর

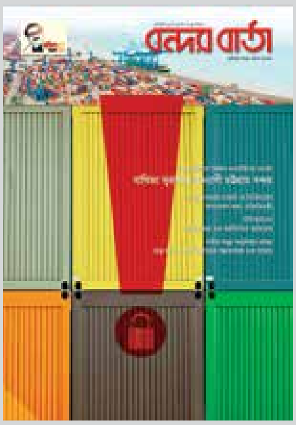
২০২৪ সালের মধ্যেই বে-টার্মিনালের
অপারেশন শুরু: নৌপ্রতিমন্ত্রী

বিসিআইএম
সম্ভাবনাময় এক অর্থনৈতিক করিডোর

গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্প
দেড় হাজার কোটি ডলারের সম্ভাবনাময় এক বাজার

সেপ্টেম্বর ২০২১
বর্ষ ০৬, সংখ্যা ০৯

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

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

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

বাড়ি ৬, সড়ক ৩, সেক্টর ৫
উত্তরা, ঢাকা-১২৩০
ফোন: ০২-৪৮৯৫৬৭৪৮
ইমেইল: enlightenvibes@gmail.com

সম্পাদকীয় যোগাযোগ
বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ
বন্দরভবন, ৩য় তলা, চট্টগ্রাম।
ফোন: ০৩১-২৫১০৮৬৯
ইমেইল: bandarbarta@gmail.com

সম্পাদকীয়

বৈশ্বিক কনটেইনার সংকট ও জটের প্রভাব কাটিয়ে উঠতে চট্টগ্রাম বন্দরের ফলপ্রসূ উদ্যোগ

চলমান করোনা মহামারি বিশ্ববাণিজ্য তথা সমুদ্রবন্দরগুলোকে নানা প্রতিকূলতার মুখোমুখি দাঁড় করিয়েছে। এসব প্রতিকূলতার মধ্যে অন্যতম কনটেইনার সংকট এবং কনটেইনারজট। যখন আমদানিকারকেরা নির্দিষ্ট সময়ে কনটেইনার খালাস করেন না, তখন বন্দরে কনটেইনারের সংখ্যা ধারণক্ষমতার চেয়ে বেশি হয়ে যায় এবং জটের সৃষ্টি হয়। আর এই কনটেইনারজট বন্দরের কাজের গতিশীলতা কমায়। অন্যদিকে যখন কোনো বন্দর দিয়ে পণ্য রপ্তানির জন্য পর্যাপ্ত সংখ্যক কনটেইনার পাওয়া যায় না, তখন সেই ঘাটতি রপ্তানি বাণিজ্যকে বাধাগ্রস্ত করে। কনটেইনারজট ও কনটেইনারস্বল্পতা-এ দুটোই এখন বৈশ্বিক সংকট হয়ে দাঁড়িয়েছে। ২০১৯ সালের তুলনায় ২০২০ সালে বিশ্বের ব্যস্ততম বন্দরগুলোয় জাহাজের অপেক্ষমাণ সময় বেড়েছে দ্বিগুণের বেশি। আর সেই প্রভাব পড়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের ওপর।

করোনার প্রথম ঢেউ সামাল দেওয়ার পর ভোক্তা চাহিদায় হঠাৎ উত্থানের কারণে দেশে দেশে আমদানি বেড়ে যাওয়া, শীর্ষ শিল্পোৎপাদক দেশগুলো পণ্য উৎপাদন ও সরবরাহ বাড়িয়ে দেওয়া, ই-কমার্সের জোয়ার, জাহাজের ব্ল্যাংক সেইলিং, একক দেশ হিসেবে চীনের বিপুল সংখ্যক ও দীর্ঘ সময়ের জন্য কনটেইনার বুকিং দেওয়া, নতুন কনটেইনার উৎপাদন কমে যাওয়াসহ আরও কিছু কারণে এই কনটেইনার সংকট তৈরি হয়েছে। এই সংকট বৈশ্বিক হওয়ার কারণে বাংলাদেশের একার পক্ষে তা দূর করা সম্ভব নয়। তবে এর প্রভাব যেন দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের ওপর কম পড়ে, তা নিশ্চিত করতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ এরই মধ্যে বেশকিছু উদ্যোগ বাস্তবায়ন করেছে।

চট্টগ্রাম বন্দর সংকট মোকাবিলায় সাতটি সুপারিশ বাস্তবায়নের ওপর জোর দিয়েছে। এগুলোর মধ্যে শ্রীলংকা ও সিঙ্গাপুরের হাইকমিশনারদের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে অনুরোধ করা, মেইন লাইন অপারেটর ও ফিডার ভেসেল অপারেটরদের মধ্যে কমন ক্যারিয়ার এগ্রিমেন্ট (সিসিএ) ও ডিরেক্ট ইন্টারচেঞ্জ (ডিআই) প্রথা চালু করা, বায়ার কর্তৃক নির্দিষ্ট শিপিং লাইন নির্ধারণ না করার অনুরোধ ও সরাসরি আমদানিকারকের দেশে জাহাজ পরিচালনার অনুরোধ করা ছিল অন্যতম। এছাড়া গত জুলাইয়ে এক জরুরি সভায় আরও কিছু গুরুত্বপূর্ণ সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়। এগুলোর মধ্যে কলম্বোগামী ফিডার ভেসেলকে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে বার্থিং দেওয়া, মায়েরস্ক শিপিং লাইনকে চট্টগ্রাম-কলম্বো রুটে ন্যূনতম তিনটি ফিডার ভেসেল চালুর জন্য প্রিন্সিপালের সঙ্গে সমন্বয় করা ও আগ্রহী নতুন ফিডার ভেসেল অপারেটরদের অগ্রাধিকার ভিত্তিতে অনুমোদন দেওয়া অন্যতম। এছাড়া নির্দিষ্ট শিপিং লাইন ও আইসিডি নির্ধারণ করে না দেওয়ার জন্য পুনরায় বায়ারদের সঙ্গে আলোচনার জন্য বিজিএমইএকে অনুরোধ করে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ঐকান্তিক প্রচেষ্টায় বন্দরের কনটেইনার ও জাহাজজট পরিস্থিতিতে অনেকটাই উন্নতি হয়েছে। বিশ্বের সেরা বন্দরগুলো যেখানে জাহাজজটের কারণে বার্থিংয়ে ১০ দিন পর্যন্ত সময় নিচ্ছে, সেখানে আগস্টের প্রথম ১৫ দিন অন অ্যারাইভাল বার্থিং (আসা মাত্রই জেটিতে ভিড়তে পারা) পেয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরে আসা কনটেইনারবাহী জাহাজ। মহামারিকালে বৈশ্বিক কনটেইনার সংকট এবং দেশের বাণিজ্য সুরক্ষায় চট্টগ্রাম বন্দরের উদ্যোগের বিস্তারিত রয়েছে প্রধান রচনায়।

বাংলাদেশের প্রতিবেশী ভারত এখন বৃহৎ অর্থনীতির দেশ। আর বিশ্বের দ্বিতীয় বৃহত্তম অর্থনৈতিক পরাশক্তি চীনও আমাদের কাছের দেশ। এ দুটি দেশ থেকে আমাদের প্রয়োজনীয় পণ্যের বেশির ভাগ আমদানি হয়। চীন থেকে বছরে প্রায় এক হাজার কোটি ডলার ও ভারত থেকে ৬০০ কোটি ডলারের পণ্য আসে বাংলাদেশে। বিপরীতে জনবহুল এ দেশ দুটিতে আমাদের জন্যও রয়েছে সম্ভাবনাময় বিশাল বাজার। বাংলাদেশ সেখানে প্রচুর পণ্য রপ্তানি করতে পারে। যদিও এখন পর্যন্ত দেশ দুটি থেকে আমদানির তুলনায় রপ্তানি অনেক কম। এক্ষেত্রে অবশ্যই কিছু প্রতিবন্ধকতা রয়েছে। তবে শুল্ক বাধার চাইতে অশুল্ক বাধাই অনেক বড়। সেটা দূর করা বড় চ্যালেঞ্জ। এই চ্যালেঞ্জ উতরাতে হলে আঞ্চলিক সংযোগ উন্নত করতে হবে। বাংলাদেশ-চীন-ভারত-মিয়ানমার (বিসিআইএম) অর্থনৈতিক করিডোর সেই সুযোগটাই করে দেবে। বিসিআইএম হলো বাংলাদেশ, চীন, ভারত ও মিয়ানমারকে নিয়ে একটি আঞ্চলিক অর্থনৈতিক করিডোর। এই করিডোর গঠনের প্রক্রিয়া প্রায় চূড়ান্ত। এটি বাস্তবায়ন হলে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সম্ভাবনার নতুন দ্বার খুলে যাবে বলে আশা করা হচ্ছে। বিসিআইএম নিয়ে রয়েছে বিশেষ প্রতিবেদন।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দরবার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

মহামারিকালে বৈশ্বিক কনটেইনার সংকট
বাণিজ্য সুরক্ষায় উদ্যোগী চট্টগ্রাম বন্দর

০৪

মহামারির প্রথম ঢেউ শেষে ভোক্তাচাহিদায় হঠাৎ উর্ধ্বগতির সাথে খাপ খাইয়ে নিতে পারেনি সমুদ্র পরিবহন খাত। এর সঙ্গে অন্যান্য প্রভাবক যোগ হওয়ায় দেশে দেশে বন্দরগুলোয় দেখা দেয় কনটেইনার ও জাহাজজট। আবার চাহিদা অনুযায়ী সরবরাহ না থাকায় খালি কনটেইনারের যে স্বল্পতা দেখা দিয়েছে, তাও বন্দরের স্বাভাবিক কার্যক্রমকে বাধাগ্রস্ত করছে। শুরু থেকেই এই সংকট মোকাবেলায় সচেষ্ট চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

সম্পাদকীয় ■ ০২

মুখর বন্দর ■ ১৯

- ২০২৪ সালের মধ্যেই বে-টার্মিনালের অপারেশন শুরু : নৌপ্রতিমন্ত্রী
- জাহাজমালিক শিল্পোদ্যোক্তাদের অর্ধেক পণ্য পরিবহন করতে হবে ভাড়া করা জাহাজে
- মাতারবাড়ীতে ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানোর সুযোগ
- চট্টগ্রাম বন্দরে জাতীয় শোক দিবস পালন
- বঙ্গবন্ধুর সাড়ে তিন বছরের শাসনামল উন্নয়নের এক বিস্ময়
- নির্দিষ্ট বন্দরের মাধ্যমে রাসায়নিক আমদানি-রপ্তানি চায় বিএনএসিডব্লিউসি
- অনলাইনে ফি দিয়ে বন্দরে ঢুকতে পারবে গাড়ি
- দ্রুত কনটেইনার খালাস নিলে বন্দরে জট হওয়ার কোনো শঙ্কাই নেই
- লয়েড'স লিস্টের শীর্ষ ১০০ বন্দরের তালিকা ২০২০ প্রকাশ
- শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরের সংখ্যা বাড়ানোর দাবি
- পুনঃতফসিলে ৪% সুদে ঋণ চান জাহাজ নির্মাতারা
- পায়রাতেও ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল করতে চায় সরকার
- করোনা আক্রান্ত নাবিক থাকায় জাহাজ কোয়ারেন্টিনে

খতিয়ান ■ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

বন্দর বিচিত্রা ■ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *কোবে বন্দর*
গ্রন্থ পরিচিতি: *মেরিটাইম নেটওয়ার্কস: স্পেইশাল স্ট্রাকচারস অ্যান্ড টাইম ডায়নামিকস*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *ট্রেভার্স বোর্ড*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *পিরি রেইস*
মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ■ ১৩

- দেড় হাজার কোটি ডলারের সম্ভাবনাময় এক বাজার
- ড্রাইবাল্ক সুপার সাইকেলের সম্ভাবনা ক্ষীণ
- জ্বালানি রূপান্তরের বিষয়ে বিচক্ষণ সিদ্ধান্ত গ্রহণের সময় এখনই: ডিএনভি
- শিপিং খাতে নতুন যুগের সূচনায় ভূমিকা রাখবে বাজার উপাত্ত
- দুঃসময় কাটিয়ে উঠছে জাহাজ ভাঙা শিল্প
- ভারত মহাসাগরে জলদস্যুতার উচ্চঝুঁকিপূর্ণ এলাকার ব্যাপ্তি কমেছে
- সংক্রামক ব্যাধি-সংক্রান্ত ধারা পর্যালোচনা করছে বিমকো
- নোঙরের সময় মনিটরিংয়ের অভাবে দেড় কোটি ডলারের ক্ষতি: এনটিএসবি
- তেল চুরির অভিযোগে ইন্দোনেশিয়ায় তেলবাহী ট্যাংকার আটক
- কার্যকর বায়োফাউলিং ব্যবস্থাপনা নিয়ে জরিপ চালাবে বিমকো
- সাপ্লাই চেইন স্বাভাবিক রাখতে সরকারের পদক্ষেপ চায় বিপিএ
- বছরের প্রথমার্ধে চীনের বন্দরগুলোয় কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে প্রবৃদ্ধি
- সাইবার হামলার ঝুঁকিতে মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রি
- ফ্রান্সে প্রথম অফশোর উইন্ড সাবস্টেশন স্থাপনের কাজ সম্পন্ন
- মিসিসিপিতে বন্দর কার্যক্রমে সহায়ক হবে রিভার ডেটো
- উন্নয়ন প্রকল্পে সক্ষমতা বেড়েছে সুয়েজ ক্যানেল কনটেইনার টার্মিনালের

১০

বিশেষ রচনা

বিসিআইএম : সম্ভাবনাময় এক অর্থনৈতিক করিডোর

বর্তমান যুগ যোগাযোগ বা কানেক্টিভিটির। যোগাযোগ খাতে অগ্রসর হতে পারলে ব্যবসার ব্যয় কমবে, বাড়বে উৎপাদন সক্ষমতা। এছাড়া বিশ্ববাজার ও একই সঙ্গে অভ্যন্তরীণ বাজারে প্রতিযোগিতা সক্ষমতাও বাড়বে। মুক্তবাজার অর্থনীতির যুগে অভ্যন্তরীণ বাজারে নিজ দেশের উৎপাদকের পাশাপাশি অন্য দেশের উৎপাদকের সঙ্গেও প্রতিযোগিতা করতে হয়। এই অঞ্চলে বাংলাদেশ-চীন-ভারত-মিয়ানমার (বিসিআইএম) অর্থনৈতিক করিডোর এক্ষেত্রে সহায়ক ভূমিকা রাখতে পারে। এটি বাস্তবায়ন হলে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সম্ভাবনার নতুন দ্বার খুলে যাবে বলে আশা করা হচ্ছে।

১৯

মুখর বন্দর

জাহাজমালিক শিল্পোদ্যোক্তাদের অর্ধেক পণ্য পরিবহন করতে হবে ভাড়া করা জাহাজে

কম সময়ে এবং কম খরচে আমদানি করা কাঁচামাল বন্দর থেকে নদীপথে কারখানায় নেওয়ার জন্য লাইটার জাহাজ কিনেছেন শিল্পোদ্যোক্তারা। প্রায় এক দশক আগে নিজস্ব লাইটার জাহাজে পণ্য পরিবহনে সুফল পাওয়ার পর একের পর এক শিল্প গ্রুপ এই খাতে বিনিয়োগ করেছে। তবে এখন আর নিজেদের আমদানি পণ্যের শতভাগ নিজেদের জাহাজে পরিবহন করতে পারবেন না শিল্পোদ্যোক্তারা। আমদানি পণ্যের ৫০ শতাংশ পরিবহন করতে হবে ভাড়া করা জাহাজে।

১৯

পায়রাতেও ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল করতে চায় সরকার

গ্যাসসংকট কাটাতে মহেশখালীর পর এবার পায়রাতেও ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল নির্মাণের উদ্যোগ নিয়েছে সরকার। সব মিলিয়ে প্রতিদিন এক হাজার মিলিয়ন ঘনফুট এলএনজি আমদানির জন্য দুটি টার্মিনাল বানানো হবে।

- ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল দুটির ক্ষমতা হবে ৫০০ মিলিয়ন ঘনফুট।
- পায়রাতে ৩ হাজার ৬০০ মেগাওয়াটের একটি বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণের পরিকল্পনা রয়েছে। কেন্দ্রটি আমদানি করা গ্যাস দিয়ে চালানো হবে।
- পায়রাতে নাব্য সংকটের কারণে বন্দর জেটি থেকে ৫৫ কিলোমিটার দূরে সাগরে থাকবে টার্মিনাল দুটি। সেখান থেকে সাগরের মাঝে পাইপলাইন দিয়ে জাতীয় গ্রিডে গ্যাস সরবরাহ করা হবে।

- বর্তমানে মহেশখালীতে দুটি ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল রয়েছে। প্রতিটি টার্মিনালে এলএনজিকে গ্যাসে রূপান্তরের ক্ষমতা রয়েছে ৫০০ মিলিয়ন ঘনফুট। সর্বোচ্চ ৯০০ মিলিয়ন ঘনফুট পর্যন্ত এলএনজি সরবরাহ করা হয়েছে।

ইভি ইনফোগ্রাফিক্স

পরিমাণের দিক থেকে বিশ্ববাণিজ্যের ৮০% সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে

নন-বাল্ক কার্গোর প্রায় ৯০% পরিবহন হয় কনটেইনারবাহী জাহাজে

মহামারিকালে বৈশ্বিক কনটেইনার সংকট

বাণিজ্য সুরক্ষায় উদ্যোগী চট্টগ্রাম বন্দর

ওমর ফারুক ইমন, শরিফুল আলম শিমুল

বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের প্রধান প্রবেশদ্বার চট্টগ্রাম বন্দর। দেশের মোট সমুদ্র বাণিজ্যের ৯০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় এ বন্দর দিয়ে। সুতরাং দেশের অর্থনীতির চাকা সচল রাখার ক্ষেত্রে চট্টগ্রাম বন্দরের গতিশীলতা বজায় রাখা অত্যন্ত জরুরি। বন্দর কর্তৃপক্ষ সেই কাজটি বেশ দক্ষতার সঙ্গেই করে চলেছে। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় লয়েড'স লিস্টে চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থানের ক্রমশ উন্নতি সেটাই প্রমাণ করে। কিন্তু সেই অগ্রযাত্রায় বাধা হয়ে দাঁড়িয়েছে করোনাজনিত নানা সংকট। বিশেষ করে বৈশ্বিক কনটেইনার সংকটের আঁচ লেগেছে চট্টগ্রাম বন্দরেও, যা প্রধানত দুভাবে বন্দরের কার্যক্রম বাধাগ্রস্ত করছে।

যখন কোনো বন্দরে কনটেইনারের সংখ্যা ধারণক্ষমতার চেয়ে বেশি হয়ে যায়, তখন তা জটের কারণ হয়ে দাঁড়ায়। আর এই কনটেইনারজট বন্দরের কাজের গতিশীলতা কমায়। অন্যদিকে যখন কোনো বন্দর দিয়ে পণ্য রপ্তানির সময় পর্যাপ্ত সংখ্যক কনটেইনার পাওয়া যায় না, তখন সেই ঘাটতি রপ্তানি বাণিজ্যকে বাধাগ্রস্ত করে। কনটেইনারজট ও কনটেইনারস্বল্পতা-এ দুটোই এখন বৈশ্বিক সংকট হয়ে দাঁড়িয়েছে। আর সেই প্রভাব পড়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের ওপর।

ভোক্তা চাহিদায় হঠাৎ উত্থানের কারণে দেশে দেশে আমদানি বেড়ে যাওয়া, শীর্ষ শিল্পোৎপাদক দেশগুলো পণ্য উৎপাদন ও সরবরাহ বাড়িয়ে দেওয়া, ই-কমার্সের জোয়ার, জাহাজের ব্ল্যাংক সেইলিং, নতুন কনটেইনার উৎপাদন কমে যাওয়াসহ আরও কিছু কারণে এই কনটেইনার সংকট তৈরি হয়েছে। এই সংকট বৈশ্বিক হওয়ার কারণে বাংলাদেশের একার পক্ষে তা দূর করা সম্ভব নয়। তবে এর প্রভাব যেন দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের ওপর কম পড়ে, তা নিশ্চিত করতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ এরই মধ্যে কিছু উদ্যোগ নিয়েছে।

বন্দর, কনটেইনার এবং বিশ্ববাণিজ্য

বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের একটি গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গ হলো সমুদ্রবন্দর। উৎপাদনকারীর কাছ থেকে পণ্য ব্যবহারকারীর কাছে পৌঁছে দেওয়ার ক্ষেত্রে ইন্টারমিডিয়েট পয়েন্ট হিসেবে কাজ করে বন্দর। বৈশ্বিক অর্থনীতিতেও বন্দরের গুরুত্ব অনেক। কোনো অঞ্চলের বন্দরের পণ্য হ্যান্ডলিং ১০ শতাংশ বাড়লে তা ওই অঞ্চলের জিডিপিতে ৬-২০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি এনে দিতে পারে।

আঙ্কটাডের একটি উপাত্ত বলছে, পরিমাণের দিক থেকে বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ৮০ শতাংশ ও মূল্যমানের দিক থেকে ৭০ শতাংশ সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। ২০১৭ সালের দিকে বিশ্ব অর্থনীতির পালে জোর হাওয়া লাগতে শুরু করলে এই সমুদ্র পরিবহনের গতিও উর্ধ্বমুখী হয়। আর এই উত্থানে সামনে থেকে নেতৃত্ব দিয়েছে সমুদ্রবন্দরগুলো।

বিশ্ববাণিজ্য কতটা গতিশীল থাকবে, তা অনেকটাই নির্ভর করে সমুদ্রবন্দরগুলোর কর্মদক্ষতার ওপর। এর পাশাপাশি চাহিদা, শিল্পোৎপাদন, ভোক্তাদের ব্যয় সক্ষমতা ইত্যাদি বিষয়গুলো তো রয়েছেই। বন্দরগুলো কতটা দ্রুত পণ্য বোঝাই-খালাস করতে

কনটেইনারজটের কারণে সমুদ্র পরিবহনের মোট সক্ষমতার ১০% অব্যবহৃত থাকছে

বৈশ্বিক জিডিপিতে চীনের হিস্যা ১৬%। রপ্তানি অংশীদারিত্বেও শীর্ষে রয়েছে দেশটি

পারছে, তার ওপর নির্ভর করে সমুদ্র পরিবহন ও বিশ্ববাণিজ্য কতটা মসৃণ গতিতে এগিয়ে যাবে। এ কারণে দেশে দেশে এখন বন্দর সক্ষমতা বাড়ানোর ওপর নজর দেওয়া হচ্ছে।

এই যে বৈশ্বিক বাণিজ্যে মোট পণ্যের বড় একটা অংশ পরিবহন হয় সমুদ্রপথে, তার সিংহভাগ আবার পরিবহন হয় কনটেইনারে। বিশেষ করে নন-বাল্ক কার্গোর প্রায় ৯০ শতাংশ পরিবহন হয় কনটেইনারবাহী জাহাজে। নিরাপদ ও সুবিধাজনক মাধ্যম হওয়ায় বিশ্বের বড় বড় শিপিং কোম্পানিগুলো এখন ভোগ্যপণ্য পরিবহনে কনটেইনারকেই প্রাধান্য দিচ্ছে।

কনটেইনার জাহাজের ইতিহাস খুব বেশি পুরনো নয়। গত শতকের পঞ্চাশের দশকের শুরুতে প্রথম মডেলের কনটেইনার জাহাজের যাত্রা হয়। এরপর গত ছয়-সাত দশকে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনারের চাহিদা ও জাহাজগুলোর বহন সক্ষমতা দুটোই বেড়েছে। এই যেমন ১৯৬৮ সালের তুলনায় বর্তমানের জাহাজগুলো ১ হাজার ২০০ শতাংশ বেশি কনটেইনার পরিবহন করতে পারে। অন্যদিকে সমুদ্র পরিবহন খাতে কনটেইনারের চাহিদা এখন আকাশচুম্বী। চলতি বছর এরই মধ্যে তা সর্বোচ্চ পর্যায়ে উন্নীত হয়েছে।

বিশ্বজুড়ে শিপিং কোম্পানি ও বন্দর কর্তৃপক্ষগুলো এই বাড়তি চাহিদা সামাল দিতে ধীরে ধীরে নিজেদের সক্ষম করে গড়ে তুলছিল। এমনই একসময়ে হানা দিল বৈশ্বিক মহামারি কোভিড-১৯। রাতারাতি পাল্টে গেল চিত্রপট। স্থবির হয়ে পড়ল বৈশ্বিক অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড। ধস নামল ভোক্তা চাহিদা ও শিল্পোৎপাদনে। ভেঙে পড়ল সাপ্লাই চেইন। এরপর দেখা গেল চীনের উৎপাদন তৎপরতা ও মহামারির প্রথম ঢেউ শেষে ভোক্তাচাহিদায় হঠাৎ ঊর্ধ্বগতি। বৈশ্বিক বাণিজ্যের এই দ্রুত পটপরিবর্তনের সঙ্গে ঠিক খাপ খাইয়ে নিতে পারেনি সমুদ্র পরিবহন খাত। এর সঙ্গে বিভিন্ন প্রভাবক যোগ হওয়ায় দেশে দেশে বন্দরগুলোয় দেখা দেয় কনটেইনার ও জাহাজজট। আবার চাহিদা অনুযায়ী সরবরাহ না থাকায় খালি কনটেইনারের যে স্বল্পতা দেখা দিয়েছে, তা-ও বন্দরের স্বাভাবিক কার্যক্রমকে বাধাগ্রস্ত করছে। এ দুই সংকট বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের জন্য বিশেষ মাথাব্যথার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে।

সাধারণত একটি দেশে আমদানি করা পণ্যবাহী কনটেইনার বন্দরে খালাস করে সেটি খালি ফেরত পাঠানো হয় না। সেই দেশ থেকে রপ্তানিমুখী পণ্য বোঝাই করে তবেই সেই কনটেইনার আবার জাহাজে তোলা হয়। এখন যদি কোনো দেশে আমদানির পরিমাণ হঠাৎ বেড়ে যায়, তবে সেখানে কনটেইনারের প্রবাহ বেড়ে যায়। কিন্তু সেই অনুযায়ী রপ্তানি না বাড়লে কনটেইনারগুলো সেখানে আটকে পড়ে। এতে করে একদিকে সেই দেশের বন্দরে যেমন কনটেইনারজট তৈরি হয়, অন্যদিকে অন্যান্য দেশের রপ্তানিকারকদের কনটেইনার সংকটে পড়তে হয়।

করোনাকালীন পরিস্থিতিতে সেটাই হচ্ছে। ধারণা করা হচ্ছে, কনটেইনার জট ও স্বল্পতার কারণে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের মোট বৈশ্বিক সক্ষমতার ১০ শতাংশ অব্যবহৃত থাকছে।

করোনায় বন্দর কার্যক্রমে সংকট: চীন ও বৈশ্বিক প্রেক্ষাপট

সাম্প্রতিক বছরগুলোয় ভোগ্যপণ্যের বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের পাওয়ার হাউস হয়ে উঠেছে চীন। বিশ্ব অর্থনীতির দ্বিতীয় বৃহত্তম এই পরাশক্তির রয়েছে বৈশ্বিক জিডিপিতে ১৬ শতাংশে হিস্যা। আর বৈশ্বিক অর্থনীতির ধসের জন্য কারণ যে নভেল করোনাভাইরাস, তার উৎপত্তি সেই চীনেই। করোনার কারণে চলতি বছর বৈশ্বিক অর্থনীতিতে ১৩-৩৩ শতাংশ সংকোচন দেখা যেতে পারে বলে আশঙ্কা করা হচ্ছে।

বিশ্ববাণিজ্যে গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার হওয়ার কারণে চীনের অর্থনৈতিক কার্যক্রমে যেকোনো সংকট তৈরি হলে তার রেশ টানতে হয় পুরো বিশ্বকে। সমুদ্র পরিবহনের ক্ষেত্রেও একই কথা প্রযোজ্য। চীনা সমুদ্রবন্দরগুলোর কার্যক্রমে যেকোনো প্রতিবন্ধকতা তৈরি হলে বৈশ্বিক আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে তার নেতিবাচক প্রভাব পড়ে। সাম্প্রতিক সময়ে চীনের গুরুত্বপূর্ণ দুটি বন্দরে করোনাজনিত স্থবিরতা সেটাই চোখে আঙুল দিয়ে দেখিয়ে দিয়েছে। গত মে মাসে শেনঝেনের ইয়ানতিয়ান পোর্টের কার্যক্রম বন্ধের কারণে সাংহাই ও হংকং বন্দরে জট লেগে যায়। এছাড়া জুনের বেশির ভাগ সময়েই চীনের গুরুত্বপূর্ণ এই এক্সপোর্ট হাবের মোট সক্ষমতার মাত্র ৩০ শতাংশ কার্যক্রম চালু ছিল। পরবর্তী সময়ে সেই জট ধীরে ধীরে কাটিয়ে উঠতে না উঠতেই নতুন করে চিন্তার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে বিশ্বের তৃতীয় ব্যস্ততম কনটেইনার পোর্ট নিংবোর সংকট। একজন ডকওয়ার্কার করোনা পজিটিভ শনাক্ত হওয়ার পর ১১ আগস্ট থেকে এক সপ্তাহের জন্য বন্দরটির আংশিক কার্যক্রম বন্ধ ঘোষণা করে কর্তৃপক্ষ। এতে বন্দরটি ঘিরে এক ধরনের অনিশ্চয়তা তৈরি হয়, যা চীনের অন্য বড় বন্দরগুলোর ওপরও চাপ তৈরি করেছে।

কোভিড-১৯ কোনো আঞ্চলিক সংকট নয়। বৈশ্বিক বাণিজ্যের হালচালই পাল্টে দিয়েছে এ মহামারি, যার প্রভাব পড়েছে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন ব্যবস্থার ওপর। এর কিছু স্বল্পমেয়াদি, কিছু আবার নৌপরিবহন ও বন্দর খাতে দীর্ঘমেয়াদি পরিবর্তন আনতে পারে

খাত	স্বল্পমেয়াদি পরিবর্তন	দীর্ঘমেয়াদি/কাঠামোগত সম্ভাব্য পরিবর্তন
নৌপরিবহন ও লজিস্টিকস	▫ সমুদ্রবাণিজ্য কমে যাওয়া ▫ ব্ল্যাংক সেইলিংয়ের মতো ফ্লিট অ্যাডজাস্টমেন্টের কারণে কম পণ্য হ্যান্ডলিং হয় এমন বন্দরগুলো অস্তিত্ব ঝুঁকিতে পড়ে যাওয়া ▫ শুল্কায়ন ও পোর্ট ক্লিয়ারেন্সে বিলম্ব জাহাজের অপেক্ষমাণ থাকার সময় বেড়ে যাওয়া ও ক্রু পরিবর্তনে বিলম্ব ▫ ফ্রেইট রেট তুলনামূলক বেশি হওয়া। ▫ সক্ষমতার সীমাবদ্ধতা এবং চাহিদা ও সরবরাহের অসামঞ্জস্যতা অব্যাহত থাকলে এই রেট আরও বাড়তে পারে	▫ ডিজিটালাইজেশনের পথ আরও সুগম হওয়া ▫ ঝুঁকি ব্যবস্থাপনার খরচ বেড়ে যাওয়া ▫ অধিগ্রহণ ও একীভূতকরণ (এমঅ্যান্ডএ) এবং কোম্পানিগুলোর মধ্যে প্রতিযোগিতা বেড়ে যাওয়া ▫ ডিজিটাল জ্ঞানসম্পন্ন ও দক্ষ পেশাজীবীর চাহিদা বৃদ্ধি পাওয়া ▫ সাপ্লাই চেইনে পরিবর্তন
বন্দর	▫ কোয়ারেন্টিন ও স্বাস্থ্য সতর্কতামূলক পদক্ষেপের কারণে ওয়ার্কলোড বেড়ে যাওয়া ▫ পোর্ট ভলিউম ভোলাটিলিটি বেড়ে যাওয়া ▫ জটের কারণে কনটেইনার রাখার স্থান সংকট ▫ বন্দরভিত্তিক অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের গতি শ্লথ হওয়া ▫ অভ্যন্তরীণ পণ্য পরিবহণ ও হিন্টারল্যান্ড কানেকশনে প্রতিবন্ধকতা তৈরি হওয়া ▫ পোর্ট কল ও পোর্ট কানেক্টিভিটিতে পরিবর্তন ▫ পিক পোর্ট কলের কারণে ইয়ার্ডের কার্যক্রম ব্যাহত হওয়া ▫ স্টোরেজ ও ওয়্যারহাউজ সক্ষমতার সীমাবদ্ধতা তৈরি হওয়া	▫ স্মার্ট ও অটোমেটেড বন্দর গঠনে প্রযুক্তি ও ডিজিটাল টুলসের ব্যবহার বেড়ে যাওয়া ▫ ভবিষ্যতে মহামারির মতো ঝুঁকি মোকাবেলার সক্ষমতা অর্জনের প্রস্তুতি নেওয়া ▫ বন্দরের সুরক্ষা ও নিরাপত্তার দিকে নজর দেওয়া ▫ সমন্বিত ও অভ্যন্তরীণ পরিবহন সেবার সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার ▫ সাপ্লাই চেইনে কাঠামোগত পরিবর্তন, যা পোর্ট নেটওয়ার্ক কাঠামোতেও পরিবর্তন আনতে পারে

কনটেইনার জাহাজগুলোর গড় অপেক্ষার সময় ২০১৯ সালের তুলনায় বেড়ে দ্বিগুণ

১৪ দিনের বাধ্যতামূলক কোয়ারেন্টিনের কারণে বন্দরের স্বাভাবিক কার্যক্রম ব্যাহত হয়েছে

করোনার প্রাথমিক ক্ষতি পুষিয়ে নিতে চান্দ্র নববর্ষের ছুটির মধ্যেও শিল্পোৎপাদন চালু রেখেছিল চীন। এই বাড়তি উৎপাদিত পণ্য পরিবহনের জন্য কনটেইনারের চাহিদা বেড়ে যায়

সাংহাই ও হংকংয়েও নতুন করে জট তৈরি হচ্ছে।

যুক্তরাষ্ট্রের সমুদ্রবাণিজ্যের প্রধান দুটি গেটওয়ে হলো পোর্ট অব লস অ্যাঞ্জেলেস ও পোর্ট অব লং বিচ। কোভিড-১৯ মহামারির শুরুর দিকে এই দুই বন্দরে বার্থিং স্পেসের জন্য স্যান পেড্রো বে-তে অপেক্ষারত জাহাজের সংখ্যা রেকর্ড পর্যায়ে পৌঁছায়। এখন পরিস্থিতি আবার সেদিকেই এগোচ্ছে। গত জুলাইয়ের মাঝামাঝি সময়ে এ দুই বন্দরে বার্থিংয়ের জন্য অপেক্ষারত কনটেইনার জাহাজের সংখ্যা ২০ ছাড়িয়ে যায়। জুনে এ সংখ্যা ছিল ১০।

মূলত ২০২০ সালের শেষ ও চলতি বছরের শুরুর দিকে তীব্র জট দেখতে শুরু করে যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিম উপকূলীয় বন্দরগুলো। এর প্রধান তিনটি কারণ হলো:

- ই-কমার্সের উত্থান ও ভোগ্যপণ্যের আমদানি বৃদ্ধি
- চীনের উৎপাদন কার্যক্রমে ঊর্ধ্বগতি ও চান্দ্র নববর্ষের ছুটির মধ্যেও কারখানায় উৎপাদন চালু রাখা
- করোনার কারণে বন্দরে কর্মীর স্বল্পতা তৈরি হওয়া। এর ফলে মেরিন টার্মিনাল প্রডাক্টিভিটির গতি শ্লথ হয়ে পড়ে।

মহামারির প্রভাব কাটিয়ে যুক্তরাষ্ট্রে ভোক্তা ব্যয় আবার চাঙ্গা হতে শুরু করেছে। বিশেষ করে শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান পুনরায় খুলতে শুরু করায় সামনে এ ব্যয় আরও বাড়বে বলে আশা করা হচ্ছে। চাহিদা বেড়ে যাওয়ায় সরবরাহ বৃদ্ধিরও প্রয়োজনীয়তা দেখা দিয়েছে। এর ফলে দেশটিতে চীনা পণ্য আমদানিতে হঠাৎ করেই জোয়ার তৈরি হয়েছে। আর এই চাপ গিয়ে পড়েছে কনটেইনার পোর্টগুলোর ওপর।

করোনার কারণে কেবল চীন বা যুক্তরাষ্ট্রই নয়, বরং বন্দর কার্যক্রমে অচলাবস্থা তৈরি হয়েছে বিশ্বের প্রায় সব প্রান্তেই। গত মার্চে সিঙ্গাপুর বন্দরে ১৮ হাজার টিইইউ অথবা এর চেয়ে বেশি ধারণক্ষমতার আল্ট্রা-লার্জ কনটেইনার জাহাজের অপেক্ষমাণ থাকার সময় দাঁড়ায় পাঁচ থেকে সাত দিন, যেখানে বন্দরটিতে জাহাজের স্বাভাবিক টার্ন-অ্যারাউন্ড সময় দুদিন। মেরিন ইন্টেলিজেন্স সার্ভিস ইইসির তথ্য অনুযায়ী, জুলাইয়ে হংকং বন্দরে জাহাজের ওয়েটিং রেশিও ছিল ৬৭ শতাংশ। ওকল্যান্ড, স্যাভানাহ, সিয়াটল ও ভ্যাঙ্কুভার বন্দরেও ওয়েটিং রেশিও ছিল ৬৫ শতাংশের ওপরে।

এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের সব দেশই আকাশ ও সমুদ্রপথে পরিবহনের মাধ্যমে বহির্বিশ্বের সঙ্গে সংযুক্ত। মহামারির শুরুর দিকে এসব দেশ করোনাভাইরাস ছড়িয়ে পড়া প্রতিরোধে চলাচলে নিষেধাজ্ঞা আরওপ করে। এতে আকাশ ও সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের বেশির ভাগ কার্যক্রমই স্থবির হয়ে পড়ে।

করোনার কারণে এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় দেশগুলোর সতর্কতামূলক পদক্ষেপও ছিল কঠোর। অনেক দেশেই বহিরাগতদের জন্য ১৪ দিনের কোয়ারেন্টিন বাধ্যতামূলক করা হয়। এই নিয়মের কারণে এসব দেশে পণ্যবাহী জাহাজের স্বাভাবিক কার্যক্রম ব্যাহত হয়। এই প্রতিবন্ধকতার কারণে কিছু শিপিং কোম্পানি তাদের শিডিউল ও রুট পরিবর্তন করে। আবার যারা শিডিউল অপরিবর্তিত রেখেছে, তাদের কেউ কেউ গ্রাহকদের কাছ থেকে কোয়ারেন্টিন সারচার্জ নিয়েছে। কেউ আবার কোয়ারেন্টিনজনিত বিলম্বের ক্ষতি পুষিয়ে নিতে সংশ্লিষ্ট দেশের সরকারের কাছ থেকে আর্থিক সহায়তা দাবি করেছে।

মহামারির কারণে এশিয়া-প্যাসিফিক দেশগুলোর ভোক্তাবাজারে আমূল পরিবর্তন ঘটেছে। অতিমারির শুরুর দিকে ভোক্তা চাহিদায় ধস নামলেও প্রথম প্রবাহ শেষে তা হঠাৎ বেড়ে যায়।

কোভিড-১৯ মহামারির কারণে সারা বিশ্বেই অর্থনৈতিক মন্দা নেমে এসেছে। এই মন্দার কারণে বৈশ্বিক শিল্পোৎপাদন ও ম্যানুফ্যাকচারিং কার্যক্রমে স্থবিরতা নেমে আসে। পরিবর্তন এসেছে ভোক্তা ব্যয় ও চাহিদার প্যাটার্নে। আসলে এই মহামারি ব্যবসায়িক পরিবেশেই পরিবর্তন এনেছে। এর প্রত্যক্ষ প্রভাব পড়েছে শিপিং ও লজিস্টিকস মার্কেটেও। বৈশ্বিক অর্থনীতির নিম্নগামিতায় মেরিটাইম ট্রেড ও পোর্ট ট্রাফিকও পতনমুখী হয়েছে।

জাহাজের অপেক্ষার সময় ২০১৯ সালের তুলনায় দ্বিগুণ

নভেল করোনাভাইরাসের প্রথম প্রবাহের স্থবিরতা কাটিয়ে ভোক্তা চাহিদা ফের চাঙ্গা হতে শুরু করায় পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থায় তৈরি হয়েছে বাড়তি চাপ। সেই চাপ সামলাতে রীতিমতো হিমশিম খাওয়ার জোগাড় বৈশ্বিক শিপিং খাতের। বাণিজ্য বেড়ে যাওয়ায় বন্দরগুলোয় পণ্য ও জাহাজজটের ঘটনা বেড়েছে। চলতি বছর এখন পর্যন্ত ব্যস্ততম বন্দরগুলোর নিয়মিত চিত্র এটি। আইএইচএস মার্কিটের বিশ্লেষণ বলছে, বর্তমানে কনটেইনার জাহাজগুলোকে বার্থিংয়ের জন্য গড়ে যতটা সময় অপেক্ষা করতে হচ্ছে, ২০১৯ সালের তুলনায় তা দ্বিগুণের বেশি।

আইএইচএস মার্কিট বলছে, ভোক্তা চাহিদা বেড়ে যাওয়া, যন্ত্রপাতির সংকট ও মহামারির অন্যান্য প্রভাবের কারণেই মূলত বন্দরে জাহাজগুলোর বার্থিংয়ে বিলম্ব হচ্ছে। বিশ্ববাণিজ্যের পুনরুদ্ধারের গতি আরও ত্বরান্বিত হওয়া এবং এর ব্যাপকতা বেড়ে যাওয়ায় বন্দরের এই জটিলতা আরও কিছুদিন অব্যাহত থাকবে বলে মনে করছে প্রতিষ্ঠানটি।

আইএইচএস মার্কিটের পোর্ট পারফরম্যান্স ডাটা বলছে, চলতি বছরের মে মাসে উত্তর আমেরিকার বন্দরগুলোয় জাহাজগুলোকে গড়ে সবচেয়ে বেশি ৩৩ ঘণ্টা সময় অ্যাংকরিংয়ে কাটাতে হয়েছে, ২০১৯ সালের একই সময়ে যা ছিল মাত্র আট ঘণ্টা। পোর্ট অব লং বিচ ও লস অ্যাঞ্জেলেসের বন্দরগুলোয় বিলম্ব সবচেয়ে বেশি হয়েছে। আইএইচএস মার্কিট বলছে, উত্তর আমেরিকার এই বন্দরগুলোর মতো অবস্থা বিশ্বের প্রায় সব শীর্ষ বন্দরেরই।

সংকটের নেপথ্যে...

বৈশ্বিক রপ্তানি বাণিজ্যে চীনের একক অংশীদারত্ব ১৪ দশমিক ৭ শতাংশ, যা সর্বোচ্চ। ৮ দশমিক ১ শতাংশ অংশীদারত্ব নিয়ে দ্বিতীয় অবস্থানে রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র। ২০১৯ সালে চীনের রপ্তানি বাণিজ্যের পরিমাণ ছিল ১৭ লাখ ২৩ হাজার কোটি ইউয়ান। ২০২০ সালে সেটি বেড়ে দাঁড়িয়েছে ১৭ লাখ ৯৩ হাজার কোটি ইউয়ানে।

২০১৯ সালের প্রথম ছয় মাসে চীনের রপ্তানি বাণিজ্যের পরিমাণ ছিল ৭ লাখ ৯৫ হাজার কোটি ইউয়ান। ২০২০ সালের প্রথমার্ধে তা কমে দাঁড়ায় ৭ লাখ ৭১ হাজার কোটি ইউয়ানে। তবে চলতি বছরের প্রথম ছয় মাসে চীনা রপ্তানি আগের দুই বছরের তুলনায় বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৯ লাখ ৮৫ হাজার কোটি ইউয়ান। অর্থাৎ করোনার উৎপত্তিস্থল হলেও প্রাথমিক ধাক্কা সামলে ফের চাঙ্গা হতে শুরু করেছে চীনের রপ্তানি বাণিজ্য।

করোনা প্রতিরোধে টানা ৭৬ দিন লকডাউনের বিধিনিষেধ কার্যকর রাখার পর ২০২০ সালের এপ্রিলে সংক্রমণ কিছুটা নিয়ন্ত্রণে আসায় কিছু শর্ত জুড়ে দিয়ে জনসাধারণকে বাইরে চলাচলের অনুমতি দেয় চীন। জুলাইয়ে শর্ত তুলে নিলে শিল্পকারখানা পুরোদমে উৎপাদন শুরু করে। তখনো বিশ্বের অধিকাংশ দেশ করোনাভাইরাস সংক্রমণের কঠিন সময় পার করছিল। এ সময়ে যুক্তরাষ্ট্র, ইউরোপীয় ইউনিয়ন

(ইইউ) ও অন্যান্য দেশে সুরক্ষা ও চিকিৎসাসামগ্রীর চাহিদা বেড়ে যায়। ফলে চীন থেকে প্রচলিত রপ্তানি পণ্যের বাইরে চিকিৎসাসামগ্রী রপ্তানির সুযোগ তৈরি হয়। এছাড়া অক্টোবরে প্রজাতন্ত্র দিবসের ছুটির আগে বড়দিনকে কেন্দ্র করে উত্তর আমেরিকার দেশগুলোর বাড়তি চাহিদা পূরণের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করে চীন। শ্লথ হয়ে আসা রপ্তানি বাণিজ্য পুনরুদ্ধারের এই সুযোগ ব্যবহারে দেশটি পুরোদমে কাজে নেমে পড়ে। চীনের রপ্তানি বাণিজ্যের অন্যতম অংশীদার যুক্তরাষ্ট্র ও ইইউভুক্ত দেশগুলোয় আগস্ট থেকে ক্রমান্বয়ে রপ্তানি অস্বাভাবিক হারে বাড়তে শুরু করে। অন্যদিকে অভ্যন্তরীণ পরিবহন সক্ষমতা কমিয়ে আনা, স্বল্প জনবলে বন্দর ও আইসিডি পরিচালনা, সংক্রমণ রোধে জাহাজের কোয়ারেন্টিন নিশ্চিত করার কারণে যুক্তরাষ্ট্র ও ইইউ দেশগুলোর বন্দরে জাহাজ ভিড়তে দীর্ঘ সময় অপেক্ষা করতে হয়েছে। এতে জাহাজজট দেখা দেয়। এছাড়া করোনার আগে যেখানে রপ্তানি করা কনটেইনারের পণ্য খালাস করে বন্দরে ফেরত আনতে এক থেকে দুদিন সময় লাগত, সেখানে এক সপ্তাহের বেশি সময় লেগেছে পণ্য আনস্টাফিংয়ে জনবল ও পরিবহন সংকটের কারণে। বিশ্বের অন্যতম প্রভাবশালী ম্যাগাজিন ফোর্বস বলছে, জাহাজজটে কনটেইনার টার্ন-অ্যারাউন্ড টাইম (আমদানিকারকের দেশে পণ্য খালাস করে আবার রপ্তানিকারক দেশে ফেরত আসার গড় সময়) ৬০ দিন থেকে বেড়ে ১০০ দিনে গিয়ে দাঁড়ায়। ফলে বিপুল পরিমাণ পণ্যবাহী কনটেইনার জাহাজে আটকে থাকায় সংকট দেখা দেয়, বেড়ে যায় কনটেইনার ভাড়া।

রপ্তানি বাণিজ্যে নিজেদের অবস্থান ধরে রাখতে এ সময় আরেকটি পন্থা অবলম্বন করে চীন। দেশটি কনটেইনার দ্রুত ফিরিয়ে আনার জন্য শিপিং লাইনগুলোকে বাড়তি ভাড়া দেওয়া শুরু করে। অর্থাৎ রপ্তানিকৃত পণ্য খালাসের পর কিছুদিন অপেক্ষা করে পণ্যভর্তি কনটেইনার চীনে ফেরত পাঠানোর চেয়ে দ্রুত খালি কনটেইনার পাঠানো অধিক লাভজনক হয়ে ওঠে। এছাড়া কিছু ক্ষেত্রে দীর্ঘ সময়ের জন্য কনটেইনার বুকিং নেয় চীন। ফলে শিপিং লাইনগুলো অধিক লাভ নিশ্চিত করতে অন্য রুটে কনটেইনার বুকিং উল্লেখযোগ্য হারে কমিয়ে দেয়। কারণ শিপিং কোম্পানিগুলো স্বাভাবিকভাবেই কনটেইনার বুকিংয়ে মুনাফা ও কৌশলগত গুরুত্বের ওপর জোর দিয়েছে। এই সময় চীনের আমদানি-রপ্তানি কনটেইনারের অনুপাত গিয়ে দাঁড়ায় ১:৩। অর্থাৎ তিন কনটেইনার পণ্য রপ্তানির বিপরীতে আমদানি হতো এক কনটেইনার পণ্য। ফলে অন্যান্য রপ্তানিকারক দেশ চাহিদা অনুযায়ী কনটেইনার বুকিং পায়নি। একদিকে লকডাউনের কারণে বিশ্বের বিভিন্ন বন্দর থেকে কনটেইনার পরিবহন বন্ধ থাকা; অন্যদিকে চীনের রপ্তানি বাণিজ্যে অংশীদারিত্ব ধরে রাখার অদমনীয় প্রবণতার কারণেই মূলত কনটেইনার সংকটের সূত্রপাত।

তবে কনটেইনারজটের জন্য চীনকে এককভাবে দায়ী করা মোটেই সমীচীন হবে না। কারণ কনটেইনার পরিবহন ব্যবস্থার দুর্বলতা আগে থেকেই ছিল। চীন সেটিকে সামনে এনেছে মাত্র। কনটেইনারজটের ক্ষেত্রে আরও বেশ কয়েকটি প্রভাবক কাজ করেছে। যেমন-

ব্ল্যাংক সেইলিং: একটি শিপিং লাইন যখন তার নিয়মিত রুটে জাহাজ চলাচল বন্ধ করে দেয়, চলাচল কমিয়ে আনে বা যাত্রাপথে রুটের কোনো একটি বা একাধিক বন্দরে নোঙর না করে ফিরে আসে, তখন সেটিকে ব্ল্যাংক সেইলিং বলে। করোনা সংক্রমণ চীন থেকে বিশ্বের অন্যান্য দেশে ছড়িয়ে পড়া শুরু করলে প্রত্যাশিত পণ্য পরিবহন না হওয়ায় শিপিং কোম্পানিগুলো ব্ল্যাংক সেইলিং শুরু করে। এতে বিপাকে পড়ে পণ্য রপ্তানিকারকরা। জাহাজের ধারণক্ষমতার অত্যধিক খালি থেকে গেলে বা স্ট্রিংস (একটি শিপিং কোম্পানি নিয়মিত রুটে সপ্তাহে বা মাসে কয়বার জাহাজ পরিচালনা করবে, তার শিডিউল) কমিয়ে আনলে ব্ল্যাংক সেইলিং হয়। করোনার কারণে এই দুটিই হয়েছে। বাণিজ্যবিষয়ক পরিসংখ্যান নিয়ে কাজ করা স্ট্যাটিস্টার তথ্যমতে, করোনা সংক্রমণের শুরুর দিকে ২০২০ সালের মার্চে ইউরোপ-এশিয়া রুটে ব্ল্যাংক সেইলিং হয়েছে ২৯টি। প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলে হয়েছে ৪৮টি, যা করোনা সংক্রমণ শুরুর পর থেকে এক মাসে সর্বোচ্চ। গত বছরের জানুয়ারি থেকে চলতি বছরের এপ্রিল পর্যন্ত মোট ৯১৯টি ব্ল্যাংক সেইলিং হয়েছে। মহামারির প্রাথমিক ধাক্কা কাটিয়ে বিশ্বের রপ্তানিমুখী দেশগুলো যখন বাণিজ্য পুনরুদ্ধারে তৎপর হয়ে উঠেছে, তখনো শিপিং কোম্পানিগুলো নিয়মিত রুটগুলোয় জাহাজ পরিচালনা বাড়ায়নি। ফলে জাহাজে পণ্য পরিবহনে কাঙ্ক্ষিত হারে স্পেস বরাদ্দ পায়নি রপ্তানিকারকরা। এ কারণে তাদের পণ্য রপ্তানিতে দীর্ঘ সময় অপেক্ষা করতে হয়েছে।

নতুন কনটেইনার উৎপাদন কমে যাওয়া: কনটেইনার সংকটের আরেকটি কারণ হিসেবে আন্তর্জাতিক গণমাধ্যমগুলো জানিয়েছে, গত কয়েক বছরের তুলনায় ২০২০ সালে নতুন কনটেইনার উৎপাদন কমেছে। এক বছরে ব্যবহার অনুপযোগী কনটেইনারের (স্ক্র্যাপ ঘোষিত) সংখ্যার চেয়ে উৎপাদনের পরিমাণ কম হওয়াকে সংকটের একটি কারণ হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে। আলফা লাইনার, ক্লার্কসন ও আইএমএফের সূত্র উল্লেখ করে একটি পরিসংখ্যান দেওয়া হয়েছে গণমাধ্যমগুলোয়। এতে দেখা যায়, ২০১৮ সালে ২৫ লাখ কনটেইনার স্ক্র্যাপ ঘোষণা করা হয়, বিপরীতে উৎপাদন হয় ৪৪ লাখ। ২০১৯ সালে ১৪ লাখ কনটেইনার স্ক্র্যাপের বিপরীতে ২৫ লাখ নতুন কনটেইনার উৎপাদন হয়েছে। এই দুই বছরে স্ক্র্যাপ ঘোষণার তুলনায় উৎপাদনের পরিমাণ বেশি ছিল। তবে গত বছর অর্থাৎ ২০২০ সালে ৩৪ লাখ কনটেইনার স্ক্র্যাপ ঘোষণার বিপরীতে উৎপাদিত হয়েছে ২০ লাখ কনটেইনার। ফলে কনটেইনারের বৈশ্বিক বহরের আকার হ্রাস পেয়েছে। গত বছরের শেষের দিকে নতুন কনটেইনারের চাহিদা বেড়ে যাওয়ায় দামও বেড়ে যায়।

বিশ্ববাণিজ্যে একক অংশীদারিত্বে শীর্ষে রয়েছে চীন। ফলে দেশটির যেকোনো ঘটনা অথবা নীতিগত সিদ্ধান্ত বৈশ্বিক সমুদ্র পরিবহনে ব্যাপক প্রভাব ফেলে। নিংবো পোর্টে কার্যক্রম আংশিক বন্ধ থাকায় জট তৈরি হয়েছে এশিয়ার প্রায় সব বন্দরেই

বন্দর	দেশ	অ্যাংকরেজে থাকা মোট জাহাজ	অপেক্ষমাণ জাহাজ	জাহাজ বন্দরে আছে	জট (%)	নিট পরিবর্তন (%)
শিয়ামেন	চীন	৫৩	২৪	১৪	৬৩.২	+৩১.৯
হো চি মিন/ ভুং তাউ	ভিয়েতনাম	৩৪	৯	১০	৪৭.৪	+২৭.৪
সুরাবায়া	ইন্দোনেশিয়া	৩১	৮	৪	৬৬.৭	+১৮.২
পোর্ট ক্ল্যাং	মালয়েশিয়া	৩৬	১৪	১৫	৪৮.৩	+১৪.৯
ব্যাংকক/ ল্যাম চাবাং	থাইল্যান্ড	৪১	১২	২০	৩৭.৫	+১২.৫
সাংহাই/নিংবো	চীন	৩৩৯	১১৪	৯৭	৫৯.২	+৮.৮
বুসান	দক্ষিণ কোরিয়া	৬২	৮	৩৭	১৭.৮	+৩.৯
হংকং/শেনঝেন/ পিআরডি	চীন	১৮৬	৪১	৬১	৪০.২	+১.৩
তানজুং প্রিয়ক	ইন্দোনেশিয়া	৪৩	১০	১৬	৩৮.৫	-৫.০
কাওসিউং	তাইওয়ান	৩৭	১	২৬	৩.৭	-৭.৭
সিঙ্গাপুর	সিঙ্গাপুর	৬০	১৩	৩৯	২৫.০	-১৪.১

- আগস্টের তৃতীয় সপ্তাহের তথ্য।
- জট হিসাব করা হয়েছে নোঙরকৃত জাহাজের সংখ্যাকে নোঙরকৃত ও ম্যুরিংকৃত জাহাজের সংখ্যার যোগফল দিয়ে ভাগ করে।
- নিট পরিবর্তন হিসাব করা হয়েছে বর্তমান মান থেকে গত এপ্রিল-আগস্ট গড় মান বিয়োগ করে।
- অ্যাংকরেজে থাকা মোট জাহাজের সংখ্যা নির্ধারণে ট্রানজিটে থাকা জাহাজগুলোকেও বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে।

সূত্র: ব্লুমবার্গ/আইএইচএস মার্কিট/জেনস্কেপ

সুয়েজ খালে আটকা পড়া দানবীয় কনটেইনার জাহাজ এভার গিভেন। গত মার্চের সেই ঘটনায় ব্যস্ততম রুটটিতে টানা ছয়দিন জাহাজ চলাচল বন্ধ ছিল। ফলে তা বৈশ্বিক পণ্য পরিবহনে সংকট তৈরী করে

সুয়েজ খালে প্রতিবন্ধকতা: বিশ্বের অন্যতম ব্যস্ততম বাণিজ্যপথ সুয়েজ খালে চলতি বছরের মার্চে বড় ধরনের অচলাবস্থা তৈরি হয়। দানবাকার কনটেইনার জাহাজ এভার গিভেন আটকে যায় সেখানে। এর ফলে টানা ছয়দিন ব্যস্ততম এই রুটে জাহাজ চলাচল বন্ধ ছিল। এই অচলাবস্থা করোনাসৃষ্ট সংকটকে আরও প্রকট করেছে। ছয়দিন সুয়েজ খালে জাহাজ চলাচল বন্ধ থাকায় খালের দুই পাশে ৪৫০টি জাহাজ পারাপারের অপেক্ষায় ছিল। ফলে পণ্য পৌঁছাতে জাহাজগুলোর ১১ দিন পর্যন্ত বেশি সময় লেগেছে। একইভাবে যুক্তরাষ্ট্র ও ইউরোপ থেকে এশিয়ার বন্দরগুলোয় খালি কনটেইনার আসা বাধাগ্রস্ত হয়েছে। ফলে কনটেইনার সংকটের তীব্রতা বেড়েছে। পরিসংখ্যান বলছে, প্রতি ১০ কনটেইনার রপ্তানির বিপরীতে উত্তর আমেরিকা ও ইউরোপীয় দেশগুলো থেকে মাত্র চারটি কনটেইনার ফেরত এসেছে এই সময়ে। জটের কারণে কিছু শিপিং কোম্পানি তাদের ভাড়া ৪৭ শতাংশ পর্যন্ত বাড়িয়েছে। সুয়েজ খালের দুর্ঘটনা কনটেইনার প্রাপ্তির সময়কে প্রলম্বিত করেছে।

সংকটের বাইরে নয় বাংলাদেশও

তৈরি পোশাকনির্ভর রপ্তানি বাণিজ্যে বাংলাদেশের বড় ক্রেতা যুক্তরাষ্ট্র, যুক্তরাজ্যসহ ইইউ দেশগুলো। রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় শতভাগ পণ্য পরিবহন হয় চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে। কনটেইনার সংকট কিংবা কনটেইনারজট যেটিই হোক না কেন, প্রথমেই আলোচনায় আসে চট্টগ্রাম বন্দর। পণ্য আমদানি-রপ্তানির অন্যতম নিয়ন্তা হিসেবে যেকোনো সংকট সামনে থেকে সামাল দিতে হয় চট্টগ্রাম বন্দরকে।

কনটেইনার হ্যান্ডলিং সক্ষমতার ঘাটতি আর কনটেইনারজটের বিষয় দুটিকে এক করে দেখলে চলবে না। আমদানিকারকরা যখন বন্দর থেকে নির্দিষ্ট সময় পণ্যভর্তি কনটেইনার খালাস নেন না, তখন বন্দরের ইয়ার্ডে কনটেইনারের সংখ্যা দ্রুত বাড়তে থাকে। এ সংখ্যা যখন ধারণক্ষমতার কাছাকাছি চলে যায়, তখন জাহাজ থেকে কনটেইনার খালাস করে রাখার জায়গাস্বল্পতায় জটের সৃষ্টি হয়। কারণ কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের যন্ত্রপাতি চলাচলের জন্য ইয়ার্ডের ৩০ শতাংশ জায়গা খালি রাখতে হয়। করোনা মহামারি শুরুর পর সাধারণ ছুটিতে গত বছরের এপ্রিলে ও চলতি বছরের জুলাইয়ে কনটেইনারজটের সৃষ্টি হয়। জট নিরসনে প্রথমে কনটেইনারের ভাড়া মওকুফ ও পরে নির্দিষ্ট সময়ে পণ্য খালাস না করলে জরিমানা আরোপের মতো পদক্ষেপ নেওয়া হলেও প্রথম দফা সাধারণ ছুটিতে কনটেইনারের জট কমানো যায়নি। পরে জট কমাতে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সুপারিশে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) বন্দর থেকে সব ধরনের পণ্য বেসরকারি আইসিডিতে সরিয়ে নেওয়া ও খালাসের অনুমোদন দেয় নির্দিষ্ট সময়ের জন্য। এতে পরিস্থিতির উন্নতি হয়। চলতি বছরের জুলাইয়ে পূর্ব অভিজ্ঞতাকে কাজে লাগিয়ে বন্দর কর্তৃপক্ষ ঈদের ছুটির আগে আমদানি-সংশ্লিষ্ট সব পক্ষকে নির্দিষ্ট সময়ে কনটেইনার খালাস নেওয়ার অনুরোধ করে চিঠি দেয়। আগাম সতর্কতা হিসেবে কর্তৃপক্ষের এমন পদক্ষেপে আমদানিকারকরা সায় দেয়নি। ফলে ২৩ জুলাই থেকে শুরু হওয়া লকডাউনে পণ্য খালাস একেবারে কমে যায়। গড়ে তিন হাজারের অধিক কনটেইনার থেকে দুই অংকের ঘরে নেমে আসে কনটেইনার খালাসের সংখ্যা। বাধ্য হয়ে পুরনো পথে হাঁটতে হয়েছে কর্তৃপক্ষকে। এনবিআরের অনুমোদনে আবারও আমদানি করা পণ্যবাহী কনটেইনার বেসরকারি আইসিডিতে নিয়ে খালাসের নির্দেশনা দেওয়া হয়। এছাড়া বন্দর কর্তৃপক্ষের ফোর্স লোডিংয়ের কারণেও বন্দরের ইয়ার্ডে কনটেইনারের সংখ্যা কমেছে।

চলতি বছরের দ্বিতীয় প্রান্তিকে কনটেইনার সংকট প্রকট হয়েছে পণ্য রপ্তানির জন্য পর্যাপ্ত কনটেইনার বুকিং না পাওয়ার কারণে। এক্ষেত্রে চীনের একচেটিয়া কনটেইনার বুকিং, ব্ল্যাংক সেইলিং ও নতুন কনটেইনারের সংখ্যা হ্রাস পাওয়াকে কারণ হিসেবে দেখা যেতে পারে। এছাড়া অধিক মুনাফার আশায় শিপিং কোম্পানিগুলো চীন-ইউরোপ ও চীন-যুক্তরাষ্ট্র রুটে অধিক সংখ্যক জাহাজ পরিচালনা করার ফলে আফ্রিকা, অস্ট্রেলিয়া ও নিউজিল্যান্ডসহ বেশকিছু দেশে বিপুল সংখ্যক কনটেইনার অলস পড়ে আছে দীর্ঘদিন, যা সংকটকে দীর্ঘায়িত করেছে।

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে মূলত ফিডার ভেসেল (মাঝারি আকারের জাহাজ) পণ্যবাহী কনটেইনার নিয়ে ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরে যায়। সেখান থেকে কনটেইনার পুনরায় বড় জাহাজে বোঝাই করে যুক্তরাষ্ট্র ও ইউরোপের দেশগুলোয় নিয়ে যাওয়া হয়। বাংলাদেশ থেকে রপ্তানি হওয়া ৪৪ শতাংশ পণ্য সিঙ্গাপুর বন্দর, ৩৭ শতাংশ শ্রীলংকার কলম্বো বন্দর, ১২ শতাংশ তানজুং বন্দর ও অবশিষ্ট ৭ শতাংশ পণ্য পোর্ট ক্ল্যাং হয়ে রপ্তানি হয়। চীন থেকে যুক্তরাষ্ট্র ও ইইউ দেশগুলোয় পণ্য রপ্তানি বৃদ্ধি, এককভাবে চীন কর্তৃক বিপুল সংখ্যক কনটেইনার বুকিং করে রাখা ও ব্ল্যাংক সেইলিংয়ের কারণে ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরগুলোয় বড় জাহাজে বুকিং পেতে দীর্ঘ সময় অপেক্ষা করতে হয়েছে। এছাড়া ক্রেতা দেশের বন্দরগুলোয় জটের কারণে খালি কনটেইনার ফেরত আসতেও আগের চেয়ে বেশি সময় লাগছে।

গত বছরের নভেম্বর থেকে বাংলাদেশ থেকে রপ্তানি ও বাংলাদেশমুখী আমদানি পণ্য পরিবহনে ফিডার ভেসেল অপারেটররা সাময়িক সারচার্জ (বাড়তি ভাড়া) আরওপ করে। এর কারণ হিসেবে তারা বলেছে, কলম্বো বন্দরে বার্থিং পেতে দুদিন ও সিঙ্গাপুর বন্দরে বার্থিং পেতে পাঁচদিন পর্যন্ত অপেক্ষা করতে হয়েছে, যা বড় জাহাজে কনটেইনার বোঝাইয়ের বুকিং পেতে অনিশ্চয়তার সৃষ্টি করেছে। সিঙ্গাপুরভিত্তিক শিপিং লাইন ফার শিপিং ১৫ নভেম্বর থেকে চট্টগ্রাম-কলম্বো রুটে পণ্যবাহী কনটেইনারের ওপর অতিরিক্ত ৭৫ ডলার ও খালি কনটেইনার পরিবহনে ৩৭ দশমিক ৫ ডলার সারচার্জ আরওপ করে। ট্রান্সওয়ার্ল্ড ফিডার সার্ভিসও চট্টগ্রাম-কলম্বো ও চট্টগ্রাম-পোর্ট ক্ল্যাং-সিঙ্গাপুর রুটে সারচার্জ কার্যকর করে ২০ নভেম্বর থেকে।

আগে থেকেই এশিয়ার দেশগুলো কনটেইনার সংকটে থাকলেও চলতি বছরের জুন থেকে বাংলাদেশের কনটেইনার স্বল্পতার সংকট প্রকট আকার ধারণ করে। করোনা সংকটের মধ্যে দেশের পোশাক খাত ঘুরে দাঁড়ানো শুরু করে গত বছরের জুলাই থেকে। চলতি বছরের শুরু থেকেই ক্রয়াদেশ বৃদ্ধি পাওয়ায় রপ্তানিও বেড়েছে। পণ্য পরিবহনের এই বাড়তি চাপ মোকাবেলায় চট্টগ্রাম বন্দর পুরোদমে প্রস্তুত থাকলেও কনটেইনার সংকট ও জাহাজে বুকিং না পাওয়ায় কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন সম্ভব হয়নি। স্বাভাবিক সময়ে যে পরিমাণ পণ্যবাহী কনটেইনার জাহাজীকরণ হতো, এ সময় তা উল্লেখযোগ্য হারে কমে আসে। এতে রপ্তানিমুখী পণ্য হ্যান্ডলিং করা ১৯টি বেসরকারি আইসিডিতে পণ্যের স্তূপ জমে যায়। ফলে পণ্য ক্রেতার হাতে পৌঁছাতে ২০ থেকে ২৫ দিন

বাড়তি সময় লেগেছে। অতিমারির সংকট কাটিয়ে ব্যবসায়ীরা যখন কিছুটা স্বস্তি বোধ করছিলেন, তখনই কনটেইনারজটের এ সংকট দুশ্চিন্তার উদ্রেক করে। ৫ জুলাই পর্যন্ত ১৪ হাজারের বেশি কনটেইনারের পণ্য আইসিডিগুলোয় জমেছিল।

৪০ ফুট দৈর্ঘ্যের কনটেইনার সংকট

বাংলাদেশে আমদানি করা পণ্যের অধিকাংশ আসে চীন থেকে। পোশাক তৈরির কাঁচামাল, ইলেকট্রনিকস পণ্য, প্রসাধনী, ফল, মসলা, ছোট যন্ত্রপাতিসহ বেশকিছু পণ্য আমদানি হয় কনটেইনারে। শিপিং কোম্পানিগুলোর তথ্যমতে, ২০ ফুট ও ৪০ ফুট দৈর্ঘ্যের প্রায় সমান সংখ্যক কনটেইনার ব্যবহার হয় পণ্য আমদানিতে। অন্যদিকে বাংলাদেশ থেকে ইউরোপ ও আমেরিকায় পোশাক রপ্তানিতে ৪০ ফুট দৈর্ঘ্যের কনটেইনারকে প্রাধান্য দেন ক্রেতারা। জাহাজ ভাড়া, কনটেইনার হ্যান্ডলিং চার্জ ও অভ্যন্তরীণ পরিবহন খরচ সাশ্রয়ে ক্রেতারা এমন নির্দেশনা দিয়ে আসছেন অনেক আগে থেকেই। ফলে যে পরিমাণ ৪০ ফুট দৈর্ঘ্যের কনটেইনার দেশে আসে, তার চেয়ে বেশি কনটেইনারের চাহিদা থাকে সবসময়। এছাড়া বিশ্বের নামিদামি পোশাকের ব্র্যান্ডগুলো পণ্য দ্রুততম সময়ে পাওয়ার জন্য যেসব জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠান চট্টগ্রাম থেকে বেশি সংখ্যক জাহাজ পরিচালনা করে, তাদের মাধ্যমে পণ্য পরিবহনের ওপর জোর দেয়। এতে নির্দিষ্ট কিছু প্রতিষ্ঠানের ওপর নির্ভরশীলতা তৈরি হয়েছে।

সংকট কাটাতে সচেষ্ট চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

ওপরের আলোচনা থেকে এটা স্পষ্টতই প্রতীয়মান হয় যে, চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনারজটের জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষ দায়ী নয়। বন্দরের হ্যান্ডলিং সক্ষমতা পর্যাপ্ত না থাকায় যে এমনটি হচ্ছে, তা কিন্তু নয়। বরং বৈশ্বিক বিভিন্ন প্রভাবকের কারণেই এই সংকট তৈরি হয়েছে। নিজেদের দায় না থাকলেও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য স্বাভাবিক রাখার স্বার্থে নিজেদের অবস্থান থেকে সম্ভাব্য সব চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে।

আমদানি-রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং ও নির্দিষ্ট সময়ের জন্য সংরক্ষণ করা চট্টগ্রাম বন্দরের মূল কাজ। পণ্যের শুল্কায়ন ও ছাড়পত্র নিতে হয় কাস্টমস কর্তৃপক্ষ ও সংশ্লিষ্ট দপ্তর থেকে। এছাড়া পণ্য খালাস ও জাহাজীকরণে ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট ও শিপিং এজেন্টদের কাজের মধ্যে সমন্বয় থাকতে হয়। রপ্তানি পণ্যের প্রায় শতভাগ কনটেইনারে বোঝাই করা হয় বেসরকারি আইসিডিগুলোয়। আইসিডি থেকে বন্দরের ইয়ার্ডে আনার পর কনটেইনার নির্দিষ্ট সময়ে জাহাজীকরণের কাজটি করে কর্তৃপক্ষ। কনটেইনার সংকট প্রকট আকার ধারণ করলে রপ্তানিকারকদের সংগঠনগুলো উদ্ভূত পরিস্থিতিতে সরকারের সহযোগিতা চায়। চট্টগ্রাম বন্দর স্বপ্রণোদিত হয়ে সংকট মোকাবেলায় সাতটি সুপারিশ বাস্তবায়নের ওপর জোর দেয়। এগুলোর মধ্যে শ্রীলংকা ও সিঙ্গাপুরের হাইকমিশনারদের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে অনুরোধ করা, মেইন লাইন অপারেটর ও ফিডার ভেসেল অপারেটরদের মধ্যে কমন ক্যারিয়ার এগ্রিমেন্ট (সিসিএ) ও ডিরেক্ট ইন্টারচেঞ্জ (ডিআই) প্রথা চালু করা, বায়ার কর্তৃক নির্দিষ্ট শিপিং লাইন নির্ধারণ না করার অনুরোধ ও সরাসরি আমদানিকারকের দেশে জাহাজ পরিচালনার অনুরোধ করা ছিল অন্যতম। এছাড়া গত জুলাইয়ে এক জরুরি সভায় আরও কিছু গুরুত্বপূর্ণ সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়। এগুলোর মধ্যে কলম্বোগামী ফিডার ভেসেলকে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে বার্থিং দেওয়া, মায়েরস্ক শিপিং লাইনকে চট্টগ্রাম-কলম্বো রুটে ন্যূনতম তিনটি ফিডার ভেসেল চালুর জন্য প্রিন্সিপালের সঙ্গে সমন্বয় করা ও আগ্রহী নতুন ফিডার ভেসেল অপারেটরদের অগ্রাধিকার ভিত্তিতে অনুমোদন দেওয়া অন্যতম। নির্দিষ্ট শিপিং লাইন ও আইসিডি নির্ধারণ করে না দেওয়ার জন্য পুনরায় বায়ারদের সঙ্গে আলোচনার জন্য বিজিএমইএকে অনুরোধ করে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানগুলো বলছে, সংকট কাটাতে সিসিএ বাস্তবায়নে চট্টগ্রাম বন্দরের প্রস্তাব প্রশংসনীয়। এতে জাহাজে পর্যাপ্ত জায়গা থাকা সাপেক্ষে একটি শিপিং লাইনে অন্য শিপিং লাইনের কনটেইনার পরিবহনের সুযোগ তৈরি হয়। তবে ডিআই বাস্তবায়ন করা কঠিন হবে বলছে শিপিং কোম্পানিগুলো। তাদের মতে, এ প্রথা অনুযায়ী একটি প্রতিষ্ঠানের কনটেইনার অপর একটি প্রতিষ্ঠানকে ভাড়া দিলে তা কীভাবে ও কত সময়ের মধ্যে ফেরত দেওয়া হবে, সে বিষয়ে অনিশ্চয়তা থেকে যায়। ফলে নিজেদের পণ্য পরিবহন ব্যাঘাত ঘটার আশঙ্কায় ডিআইপ্রথা অনুসরণ করতে চায় না প্রতিষ্ঠানগুলো।

সহসাই সমাধান হচ্ছে না বৈশ্বিক সংকটের

জাহাজ পরিচালনাকারী ও কনটেইনার লিজিং প্রতিষ্ঠানগুলোর বরাত দিয়ে আন্তর্জাতিক সংবাদমাধ্যম বলছে, কনটেইনারের এই সংকট সহসাই কাটছে না। কারণ এখনো অনেক দেশ করোনার কারণে সীমিত জনবল দিয়ে বন্দর, আইসিডি ও পণ্য পরিবহন চেইন চালু রেখেছে। এতে কনটেইনার খালাসের গতি কমেছে, পণ্য পরিবহনে সময় লাগছে এবং অসম বাণিজ্যের কারণে কনটেইনার পরিবহন বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। সেই সঙ্গে পাল্লা দিয়ে ভাড়া বাড়ছে। বাংলাদেশ থেকে জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানগুলো ৫০ থেকে ৭০ শতাংশ পর্যন্ত ভাড়া বাড়িয়েছে। এছাড়া নতুন কনটেইনারের উৎপাদন আগের ছন্দে ফিরে আসতে সময় লাগবে। ফলে আগামী বছর পর্যন্ত কনটেইনারের সংকট থাকবে বলে আভাস দিচ্ছেন মেরিটাইম-সংশ্লিষ্ট এজেন্সিগুলো।

সর্বোচ্চ সেবা দিতে প্রস্তুত চট্টগ্রাম বন্দর

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ঐকান্তিক প্রচেষ্টায় বন্দরের কনটেইনার ও জাহাজজট পরিস্থিতিতে অনেকটাই উন্নতি হয়েছে। রটারডাম, অ্যান্টওয়ার্প, সিঙ্গাপুর ও পোর্ট ক্ল্যাংয়ের মতো বন্দরগুলো যেখানে জাহাজজটের কারণে বার্থিংয়ে ১০ দিন পর্যন্ত সময় নিচ্ছে; সেখানে আগস্টের প্রথম ১৫ দিনের পরিসংখ্যানে দেখা গেছে, চট্টগ্রাম বন্দরে এখন কনটেইনারবাহী জাহাজ একদিনেই বার্থিংয়ের সুযোগ পেয়েছে। এছাড়া তিনটি শিফটে পুরোদমে হ্যান্ডলিং চালু থাকায় জাহাজের টার্নঅ্যারাউন্ড সময়ও কমে এসেছে, যা করোনাকালীন পরিস্থিতিতেও সন্তোষজনক বলছে আন্তর্জাতিক গণমাধ্যম।

ওমর ফারুক ইমন
প্রতিবেদক, বন্দরবার্তা

শরিফুল আলম শিমুল
প্রদায়ক, বন্দরবার্তা

বৈশ্বিক কনটেইনার সংকটের প্রভাব পড়েছে চট্টগ্রাম বন্দরেও। এ সংকট প্রকট হয়েছে পণ্য পরিবহনের জন্য পর্যাপ্ত কনটেইনারের বুকিং না পাওয়ার কারণে

বিসিআইএম: সম্ভাবনাময় এক অর্থনৈতিক করিডোর

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বাংলাদেশ আর্থ-সামাজিক খাতে অগ্রসরমান একটি দেশ। একসময়ের যুদ্ধবিধ্বস্ত অর্থনৈতিকভাবে ভঙ্গুর দেশটি আজ সারা বিশ্বের জন্য উন্নয়নের রোলমডেল। মধ্যম আয়ের দেশের মর্যাদা অর্জনের পথে অনেক বন্ধুর পথ পাড়ি দিতে হয়েছে বাংলাদেশকে। দেশের সামনে এখন সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ হলো অর্জিত অবস্থান সংহত করা এবং নতুন লক্ষ্যে পৌঁছানো। এজন্য বিশেষভাবে গুরুত্বপূর্ণ কৌশল হলো ভৌগোলিক অবস্থানগত সুযোগ কাজে লাগানো। বর্তমান যুগ যোগাযোগ বা কানেক্টিভিটির। যোগাযোগ খাতে অগ্রসর হতে পারলে ব্যবসার ব্যয় বা কস্ট অব ডুয়িং বিজনেস কমবে। বাড়বে উৎপাদন সক্ষমতা। এছাড়া বিশ্ববাজার ও একই সঙ্গে অভ্যন্তরীণ বাজারে প্রতিযোগিতা সক্ষমতাও বাড়বে। মুক্তবাজার অর্থনীতির যুগে অভ্যন্তরীণ বাজারে নিজ দেশের উৎপাদকের পাশাপাশি অন্য দেশের উৎপাদকের সঙ্গেও প্রতিযোগিতা করতে হয়। কানেক্টিভিটি এক্ষেত্রে সহায়ক ভূমিকা রাখতে পারে।

বাংলাদেশের প্রতিবেশী ভারত এখন বৃহৎ অর্থনীতির দেশ। আর বিশ্বের দ্বিতীয় বৃহত্তম অর্থনৈতিক পরাশক্তি চীনও আমাদের কাছের দেশ। এ দুটি দেশ থেকে আমাদের প্রয়োজনীয় পণ্যের বেশির ভাগ আমদানি হয়। চীন থেকে বছরে প্রায় এক হাজার কোটি ডলার ও ভারত থেকে ৬০০ কোটি ডলারের পণ্য আসে বাংলাদেশে। বিপরীতে জনবহুল এ দেশ দুটিতে আমাদের জন্যও রয়েছে সম্ভাবনাময় বিশাল বাজার। বাংলাদেশ সেখানে প্রচুর পণ্য রপ্তানি করতে পারে। যদিও এখন পর্যন্ত দেশ দুটি থেকে আমদানির তুলনায় রপ্তানি অনেক কম। এক্ষেত্রে অবশ্যই কিছু প্রতিবন্ধকতা রয়েছে। তবে শুল্ক বাধার চাইতে অশুল্ক বাধাই অনেক বড়। সেটা দূর করা বড় চ্যালেঞ্জ। এই চ্যালেঞ্জ উতরাতে হলে আঞ্চলিক সংযোগ বা কানেক্টিভিটি উন্নত করতে হবে। বাংলাদেশ-চীন-ভারত-মিয়ানমার (বিসিআইএম) অর্থনৈতিক করিডোর সেই সুযোগটাই করে দেবে।

বিসিআইএম হলো একটি আঞ্চলিক অর্থনৈতিক করিডোর, যার উদ্যোক্তা চীন। বাংলাদেশ, চীন, ভারত ও মিয়ানমার নিয়ে এই করিডোর গঠনের প্রক্রিয়া প্রায় চূড়ান্ত। এটি বাস্তবায়ন হলে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সম্ভাবনার নতুন দ্বার খুলে যাবে বলে আশা করা হচ্ছে।

বিআরআই: সিল্ক রোডের পুনরুত্থান

বেল্ট অ্যান্ড রোড ইনিশিয়েটিভ (বিআরআই) বা ওয়ান বেল্ট ওয়ান রোড (ওবিওআর) যে নামেই ডাকা হোক না কেন, প্রকৃত অর্থে এটি হলো প্রাচীন সিল্ক রোডেরই নতুন সংস্করণ। এক কথায় বলা যায়, পুরনো কাঠামোর ওপর ভিত্তি করেই কোনো কিছুর নতুন রূপ দেওয়ার প্রচেষ্টা এটি।

অর্থনৈতিক শক্তি বজায় রাখতে যতগুলো বাণিজ্যিক যোগাযোগ সুবিধা থাকা দরকার, তার সবটা কাজে লাগাতে চায় বেইজিং। এজন্য চীনের বিআরআই প্রস্তাবনাটি কৌশলগত কারণে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। তবে এ উদ্যোগ নতুন কোনো বিষয় নয়। প্রাচীনকালে চীনের বণিকরা এশিয়া ও ইউরোপের সঙ্গে সিল্ক রোড দিয়ে ব্যবসা করতেন। মূলত তারই পুনরুত্থান হচ্ছে চীনা প্রেসিডেন্ট শি জিনপিং প্রস্তাবিত বিআরআই।

চীনে খ্রিষ্টপূর্ব ২০০ অব্দের দিকে হান সাম্রাজ্যের সময়ে সিল্ক রোড বা সিল্ক রুট নামের এই বাণিজ্য পথটি প্রতিষ্ঠিত হয়। এ পথ দিয়ে শুধু চীনা ব্যবসায়ীরাই নন, বরং আরব, তুরস্ক, ভারত, ইরান, সিরিয়া, আর্মেনিয়াসহ বিভিন্ন দেশের ব্যবসায়ীরা মধ্য এশিয়া, দক্ষিণ এশিয়া, আরব, ইউরোপ ও আফ্রিকায় বাণিজ্য করতেন। এই পথের নাম সিল্ক রোড হওয়ার কারণ হলো এ পথে চীনের উৎকৃষ্ট মানের রেশম বিশ্বের বিভিন্ন দেশে পাঠানো হতো।

বিআরআই ও বিসিআইএম

১৯৩০ সালে ব্রিটিশ সরকার দুই হাজার বছরের পুরনো সিল্ক রোড চালুর উদ্যোগ নিয়েছিল। চট্টগ্রাম বন্দরের পণ্য কক্সবাজার, টেকনাফ, মিয়ানমারের আকিয়াব, মান্দালয় হয়ে চীনের কুনমিং পর্যন্ত পৌঁছানোই ছিল এ পরিকল্পনার মূল লক্ষ্য। কিন্তু দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের কারণে এ উদ্যোগের বাস্তবায়ন সম্ভব হয়নি। এর প্রায় সাত দশক পর ১৯৯৯ সালে বাণিজ্যিক শহর কুনমিংয়ে সিল্ক রোড পুনরুজ্জীবিত করার ঘোষণা দেয় চীন। ১৪ বছর ধরে প্রস্তাবটি নিয়ে কাজ করে চীন। কিন্তু অন্য দেশগুলো তখন তেমন সাড়া দেয়নি। তবে অর্থনৈতিক লাভের বিষয়টি ভেবে বর্তমানে সব দেশই ইতিবাচক সাড়া দিচ্ছে।

বিসিআইএম মূলত চীনের বিআরআই উদ্যোগেরই একটি অংশ। প্রাচীন সিল্ক রোড একসময় এ অঞ্চলের মানুষের জীবনমানের উন্নয়ন ঘটিয়েছিল। ওবিওআর বা বিআরআইয়ের মাধ্যমে সেই সমৃদ্ধিই আবার ফিরিয়ে

আনতে চাইছে চীন। পার্থক্য কেবল একটাই-বর্তমান ভূ-অর্থনৈতিক প্রেক্ষাপটে এই করিডোর নতুনভাবে সম্প্রসারণের ছক এঁকেছে তারা। এই উদ্যোগের অংশ হিসেবে চীন একটি ইকোনমিক ল্যান্ড বেল্ট গঠনের বিষয়ে কাজ করছে, যার ফলে প্রাচীন সিল্ক রোডের আওতাধীন দেশগুলোর সঙ্গে মধ্য এশিয়া, পশ্চিম এশিয়া, মধ্যপ্রাচ্য ও ইউরোপ যুক্ত হবে। এছাড়া চীন একটি মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট নেটওয়ার্কও গড়ে তুলতে চাইছে, যার মাধ্যমে দেশটির বন্দরগুলোর সঙ্গে আফ্রিকান উপকূলের সংযোগ স্থাপন হবে।

ওবিওআর ধারণা প্রথমে সামনে আসে ২০১৩ সালে। সংগত কারণেই অনেক দেশ এ উদ্যোগকে স্বাগত জানায়। তারা উপলব্ধি করে, যদি এশিয়া ও বিশ্বের অন্যান্য স্থানে অর্থনৈতিক উন্নয়নের গতি বাড়াতে হয়, তাহলে বাণিজ্য, বিনিয়োগ ও মানুষে মানুষে যোগাযোগ গভীরতর করতে হবে। এশিয়া ও ইউরোপের সংশ্লিষ্ট দেশগুলোর মধ্যে পারস্পরিক যোগাযোগ ও সহযোগিতা বাড়াতে পারলে অর্থনীতিতে তার ইতিবাচক প্রভাব পড়বে। ভোক্তা ও উৎপাদক, আমদানি ও রপ্তানিকারক-সবাই এর সুফলভোগী হবে।

বিসিআইএম নিয়েও আনুষ্ঠানিক আলোচনা শুরু হয় ২০১৩ সালে। সে বছরের ১৮ ও ১৯ ডিসেম্বর বেইজিংয়ে অনুষ্ঠিত হয় চার দেশের প্রতিনিধি দলের প্রথম বৈঠক। পরের বছরের ১৭ ও ১৮ ডিসেম্বর কক্সবাজারে অনুষ্ঠিত দুই দিনব্যাপী সম্মেলনে অংশ নেয় বাংলাদেশ, ভারত, চীন ও মিয়ানমার। সেই সম্মেলনে বিসিআইএম বিষয়ে চুক্তিপত্রে স্বাক্ষর করে চার দেশ। এতে জ্বালানি সহযোগিতা, জলবায়ু পরিবর্তন, বাণিজ্য সহজীকরণ, শুল্ক কমানো, অ-শুল্ক বাধা দূর, সংস্কৃতি বিনিময় ও জনসাধারণের মধ্যে যোগাযোগ বৃদ্ধি, আর্থিক প্রতিষ্ঠানগুলোর মধ্যে সমন্বয়, দারিদ্র্য বিমোচন, তথ্যপ্রযুক্তি খাতের বিষয় উঠে আসে।

গতিশীল হবে বিনিয়োগ

বিসিআইএম করিডোর নিয়ে চার দেশ অনেক দিন ধরেই কাজ করছে। বিসিআইএম দেশগুলোয় ২৮০ কোটি মানুষের বসবাস, যার অর্থনীতির আকার ১১ লাখ কোটি ডলার। বিসিআইএমের বিষয়টি সমন্বয় করছে চীনের ন্যাশনাল ডেভেলপমেন্ট রিফর্মস কমিটি (এনডিআরসি)। সড়ক, রেল ও সমুদ্রপথকে ব্যবহার করে এই এলাকার মানুষের মধ্যে একটি বড় বাজার সৃষ্টির চেষ্টা চলছে। এর আগে চীনের উদ্যোগে এ অঞ্চলের ২১টি দেশ মিলে ৫ হাজার কোটি ডলারের তহবিল নিয়ে প্রতিষ্ঠিত হয়েছে এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (এআইআইবি)। চীনা প্রেসিডেন্ট শি জিনপিং সিল্ক রোড চালুর জন্য ৪ হাজার কোটি ডলারের আর্থিক সহায়তাও ঘোষণা করেছেন। সিল্ক রোড নির্মাণ ও এই অঞ্চলের অবকাঠামোগত উন্নয়নে খরচ করা হবে এই অর্থ। বাংলাদেশ, চীন, ভারত ও মিয়ানমারের মধ্যে অর্থনৈতিক করিডোর চালুর জন্য যোগাযোগ নেটওয়ার্ক প্রতিষ্ঠায় প্রায় ২ হাজার ২০০ কোটি ডলার লাগবে বলে ২০১৪ সালের ডিসেম্বরে কক্সবাজার সম্মেলনে প্রাথমিকভাবে জানানো হয়েছিল। বিসিআইএম চালু হলে মালয়েশিয়া, থাইল্যান্ড, কম্বোডিয়াসহ ভারতের সঙ্গে পাকিস্তান, আফগানিস্তানও যুক্ত হতে পারবে।

২০১৬ সালে চীনের প্রেসিডেন্ট শি জিনপিংয়ের ঢাকা সফরকালে দুই দেশের মধ্যকার সম্পর্কের নতুন অধ্যায় শুরু হয় এবং প্রায় ১ হাজার ৩০০ কোটি ডলারের উন্নয়নের বিষয়ে সমঝোতা স্মারক ও চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। বিআরআই উদ্যোগের আওতায় এসব উন্নয়ন প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত।

চীনের কুনমিং থেকে ভারতের পশ্চিমবঙ্গের কলকাতা পর্যন্ত বিস্তৃত বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোরের আওতায় কী কী প্রকল্প গ্রহণ করা যাবে, সেটা নিয়ে যৌথ স্টাডি গ্রুপের সমীক্ষা চলছে। এ ধরনের নেটওয়ার্ক গড়ে তুলতে চাই অবকাঠামো খাতে প্রচুর বিনিয়োগ। এআইআইবি গঠনের প্রধান উদ্দেশ্য হচ্ছে এসব খাতের অর্থের জোগান দেওয়া। এ ব্যাংক স্থাপনে চীনের উদ্যোগ বিশেষভাবে লক্ষণীয়। বাংলাদেশসহ অর্ধশতাধিক দেশ এরই মধ্যে এর সদস্য হয়েছে।

কুনমিং থেকে কলকাতা পর্যন্ত অর্থনৈতিক করিডোর কেবল যোগাযোগের করিডোর হবে না। এর অর্থনৈতিক করিডোরে রূপান্তরের রয়েছে বিপুল সম্ভাবনা। এর আওতায় বিনিয়োগ বাড়বে। অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড জোরদার হবে। পরিবহন ও ব্যবসা-বাণিজ্যের ব্যয় কমিয়ে আনার জন্য নেওয়া হবে বিভিন্ন পদক্ষেপ। উদাহরণ হিসেবে বলা যায়, চীন হচ্ছে বাংলাদেশের অন্যতম প্রধান আমদানি উৎস। বাংলাদেশ বিশ্ববাজার থেকে যত পণ্য আমদানি করে, তার বড় একটি অংশ আসে চীন থেকে। সাম্প্রতিক সময়ে চীন ভারতেরও অন্যতম প্রধান বাণিজ্য অংশীদার হয়ে উঠেছে। দুই দেশের মোট বাণিজ্যের পরিমাণ ৬ হাজার কোটি ডলার। কুনমিং থেকে কলকাতার যোগাযোগ সহজ হলে পরিবহন ব্যয় কমবে এবং দেশ দুটি তা থেকে বিপুলভাবে উপকৃত হবে। এজন্য যে বিনিয়োগ হবে, তাতে বহু মানুষের নতুন কর্মসংস্থান হবে।

বর্তমানে বাংলাদেশ, চীন, ভারত ও মিয়ানমারের মধ্যে বাণিজ্য আশানুরূপ নয়। বিশ্লেষকরা বলছেন, বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোর এই আঞ্চলিক বাণিজ্যে প্রয়োজনীয় গতি আনতে সক্ষম হবে। ভারতের রিসার্চ অ্যান্ড ইনফরমেশন সিস্টেম ফর ডেভেলপিং কান্ট্রিজের একটি গবেষণায় উঠে এসেছে, এই করিডোর ১ হাজার ৩২০ কোটি ডলারের বাণিজ্যের দুয়ার খুলে দিতে পারে।

রয়েছে চ্যালেঞ্জ

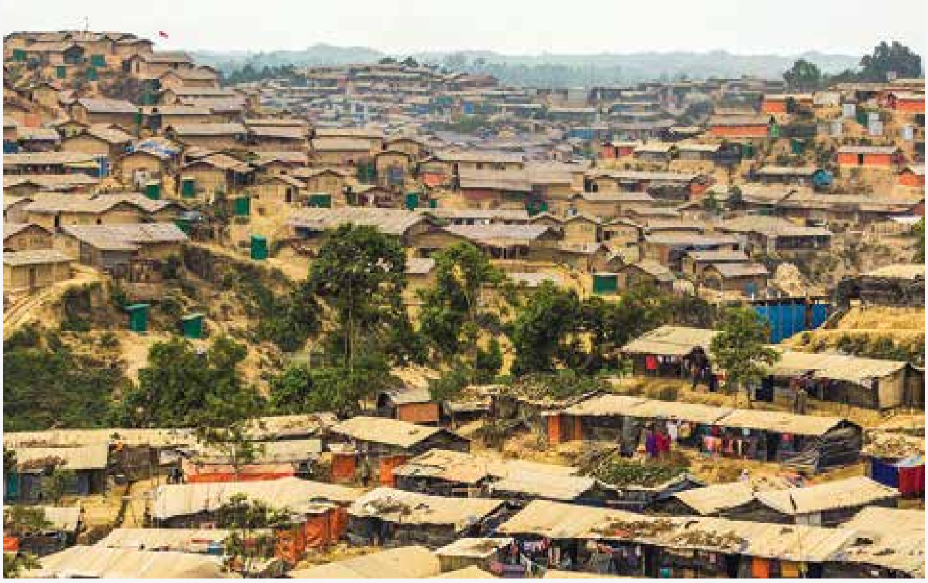
বিসিআইএম বাস্তবায়নে কিছু প্রতিবন্ধকতাও রয়েছে। এক্ষেত্রে প্রথমেই বলতে হবে অপ্রতুল বাজার প্রবেশাধিকারের কথা। এছাড়া অ-শুল্ক বিভিন্ন বাধা, অপর্যাপ্ত অবকাঠামো এবং সংশ্লিষ্ট দেশগুলোর মধ্যে অনুকূল ব্যাংকিং ও ফিন্যান্সিয়াল মেকানিজমের অনুপস্থিতি সমস্যার কারণ হয়ে দাঁড়াতে পারে। বিসিআইএম থেকে সুবিধা নিশ্চিত করতে হলে সংশ্লিষ্ট দেশগুলোর মধ্যে ভারসাম্যপূর্ণ উন্নয়ন কূটনৈতিক সম্পর্ক স্থাপন করতে হবে। এ বিষয়টিও খুব একটা সহজ হবে না।

চায়না-পাকিস্তান ইকোনমিক করিডোর (সিপিইসি) ও বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোর দুটোই বিআরআইয়ের সঙ্গে সম্পৃক্ত। এই দুই উদ্যোগের অংশীদার দেশগুলোর মধ্যকার ভূরাজনৈতিক সম্পর্ক যে খুব উষ্ণ, তা বলা যাবে না। ফলে সবদিক সামাল দিয়ে দুটি প্রকল্প নিয়ে এগোনো একটু কঠিন হবে বৈকি।

বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোরকে কেন্দ্র করে এর আগেও এ ধরনের চ্যালেঞ্জ সামনে এসেছিল। এই করিডোরটিকে চীন তাদের উচ্চাভিলাষী বিআরআই প্রকল্পের অংশ হিসেবেই দেখাতে চায়। কিন্তু এই বিআরআইয়েরই আরেকটি অংশ পাকিস্তান-শাসিত কাশ্মীরের মধ্য দিয়ে যাচ্ছে-এই যুক্তিতে ভারত এই উদ্যোগকে না বলে দেয়। কারণ ভারত সমগ্র কাশ্মীরকে নিজেদের অবিচ্ছেদ্য অংশ বলে দাবি করে থাকে এবং সেই ভূখণ্ডের ওপর অন্য দেশের কোনো আন্তর্জাতিক প্রকল্প মেনে নেওয়াকে নিজেদের সার্বভৌমত্বের সঙ্গে আপস হিসেবেই দেখে তারা।

ভারতের এই বিরোধিতার কারণেই ২০১৯ সালের মে মাস পর্যন্ত বিআরআই-সংশ্লিষ্ট ৩৫টি করিডোর ও প্রকল্পের তালিকায় নাম ছিল না বিসিআইএমের। তবে সে বছরই ১৩তম বিসিআইএম ফোরামে নিজেদের প্রতিনিধি পাঠানোর মাধ্যমে ভারত এই উদ্যোগে আবার প্রাণ ফিরিয়ে দেয়।

২০১৯ সালের জুনে চীনে অনুষ্ঠিত বিসিআইএম আঞ্চলিক সহযোগিতা ফোরামে ১২-দফা যৌথ বিবৃতিতে স্বাক্ষর করেন বাংলাদেশ, চীন, ভারত ও মিয়ানমারের প্রতিনিধিরা।



চীন মনে করে, বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোর বাস্তবায়িত হলে চলমান রোহিঙ্গা সংকট নিরসনের পথ সুগম হবে। ছবিটি বাংলাদেশে আশ্রিত রোহিঙ্গাদের উখিয়া ক্যাম্পের

বাংলাদেশ অবশ্য বরাবরই আশপাশের বিভিন্ন দেশের সঙ্গে সংযোগ গড়ে তোলার পক্ষে মত দিয়ে আসছে। গত এক দশকে ভারত ও বাংলাদেশ মিলে একশর কাছাকাছি কানেক্টিভিটি প্রকল্প বাস্তবায়ন করেছে। বিসিআইএম কার্যকর হলে বাংলাদেশের সঙ্গে চীনের সম্পর্কও আরও জোরদার হবে।

লাভবান হবে বাংলাদেশ

কৌশলগত অবস্থান ও শ্রমশক্তির কারণে সিল্ক রোডের মাধ্যমে এ অঞ্চলের বিশাল বাজারের সুবিধা নিতে পারবে বাংলাদেশ। তৈরি পোশাক শিল্পে বাংলাদেশ যেমন বিশ্ববাজারে প্রতিযোগিতা করছে, তেমনি সিল্ক রোড কাজে লাগিয়ে চামড়া, তথ্যপ্রযুক্তি ও জাহাজ নির্মাণ শিল্পকে আরও বিকশিত করার সুযোগ পাবে। বাংলাদেশ, চীন, ভারত ও মিয়ানমারের মধ্যে পরিবহন নেটওয়ার্ক শক্তিশালী হলে বাণিজ্য, বিনিয়োগ, বিদ্যুৎ ও পর্যটন যোগাযোগে নতুন সম্ভাবনার সৃষ্টি হবে। প্রস্তাবিত বিসিআইএম করিডোরটির আওতায় আসবে চীনের ইউনান প্রদেশ, বাংলাদেশ, মিয়ানমার ও ভারতের সাড়ে ১৬ লাখ বর্গকিলোমিটারের বিশাল অঞ্চলের ৪৪ কোটি মানুষ; পাশাপাশি থাকবে সড়ক, জল ও আকাশপথে যোগাযোগ ব্যবস্থা। রুটটি বাংলাদেশের দক্ষিণাঞ্চল দিয়ে হলে চট্টগ্রামকেন্দ্রিক ব্যবসার সুযোগ বাড়িয়ে দেবে। চট্টগ্রাম বন্দরের পণ্য কক্সবাজার, টেকনাফ হয়ে মিয়ানমারের আকিয়াব, মান্দালয় হয়ে কুনমিং পর্যন্ত পৌঁছাবে।

বর্তমানে চীন থেকে বাংলাদেশে পণ্য আনতে খরচ বেশি পড়ছে। এছাড়া রপ্তানিতেও খরচ বেশি পড়ায় চীনের বাজারে সুবিধা করতে পারছে না বাংলাদেশী পণ্য। ভারত যেভাবে তার এক অংশ থেকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের বিভিন্ন রাজ্যে পণ্য নিতে বাংলাদেশের কাছে ট্রানজিট চাইছে, তারও অনেকখানি পূরণ করবে এই অর্থনৈতিক করিডোর।

বিসিআইএম নিয়ে করা এশিয়া প্যাসিফিক রিসার্চ অ্যান্ড ট্রেনিং নেটওয়ার্ক অন ট্রেডের গবেষণায় দেখা গেছে, চারটি দেশের মধ্যকার বাণিজ্যনীতি যদি আংশিক উদারীকরণ করা হয়, তাহলে ন্যূনতম ৩ হাজার ১২০ কোটি টাকার শুল্কমুক্ত বাণিজ্য সুবিধা ভোগ করতে পারবে বাংলাদেশ। সর্বোচ্চ সুবিধা পাবে সাড়ে ৫ হাজার কোটি টাকার। এছাড়া সব মিলিয়ে এই চার দেশের মধ্যে বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে সাড়ে ৪৪ হাজার কোটি টাকা।

পাশাপাশি ভৌগোলিক কারণে রপ্তানি সেবায় বড় ধরনের আয় হবে বাংলাদেশের। এই অঞ্চল বিনিয়োগের কেন্দ্রস্থলে পরিণত হবে, ব্যাপক পরিবর্তন হবে অর্থনীতির।

বিসিআইএম করিডোর বিষয়ে বাংলাদেশেও গবেষণা চালানো হচ্ছে যথেষ্ট। এসব গবেষণায় দেখা গেছে, ঐতিহাসিক সিল্ক রোডের পুনরুত্থানে লিড টাইম কমে যাবে অনেকটা, যা দ্রুত পরিবর্তনশীল এই বিশ্বে প্রতিযোগিতা সক্ষমতার ক্ষেত্রে একটা বড় নিয়ামক।

চীনের বাজারে ৫ হাজার ৭০০ পণ্যে শুল্কমুক্ত প্রবেশাধিকার পায় বাংলাদেশ। বিসিআইএম করিডোর কার্যকর হলে এই সুবিধার পরিসর আরও বাড়বে বলে আশা করা যায়। এছাড়া বাংলাদেশের মেশিনারি, হালকা প্রকৌশল ও ইন্টারমিডিয়েট গুডসের মতো শিল্প খাতগুলোয় চীনের বিনিয়োগ বাড়ানোর প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। বিসিআইএম উদ্যোগ এই বিনিয়োগ আসার পথ আরও সুগম করবে। এছাড়া সমুদ্র অর্থনীতির সম্ভাবনাময় খাতগুলো অনুসন্ধানেও চীনকে পাশে পেতে পারে বাংলাদেশ।

বিসিআইএম উদ্যোগ বাস্তব রূপ নিলে বিদ্যুৎ ও জ্বালানি, পরিবহন অবকাঠামো, শিপিং, পর্যটন, ব্যবসা ও বিনিয়োগ খাত নিশ্চিতভাবেই গতিশীল হবে। তবে এই উদ্যোগ থেকে বাংলাদেশ সর্বোচ্চ কতটা সুবিধা আদায় করে নিতে পারবে, সে বিষয়ে আরও গবেষণার প্রয়োজন রয়েছে।

রোহিঙ্গা সমস্যা সমাধানের প্রত্যাশা

বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোর বাস্তবায়নের মধ্যে চলমান রোহিঙ্গা সংকটের সমাধান অন্তর্নিহিত বলে বিশ্বাস করে চীন। ২০১৯ সালের মে মাসে এক সম্মেলনে এমন কথা জানিয়েছিলেন ঢাকায় নিযুক্ত চীনের তৎকালীন রাষ্ট্রদূত ঝ্যাং জু। সে সময় তিনি বলেছিলেন, চীন রোহিঙ্গা ইস্যু গভীরভাবে লক্ষ করছে। বেইজিং আশা করে, বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোর বাস্তবায়নে সমস্যাটির উপযুক্ত সমাধান আসবে। বাংলাদেশ বিআরআই উদ্যোগের গুরুত্বপূর্ণ অংশীদারের মর্যাদা পাচ্ছে বলেও উল্লেখ করেন ঝ্যাং জু।

সময়ের সঙ্গে সঙ্গে মিয়ানমারের রাজনৈতিক পটভূমিতে পরিবর্তন এসেছে। বিসিএমআই অর্থনৈতিক করিডোরও এখনো প্রস্তাবনার পর্যায়েই রয়েছে। তাই পরিবর্তিন প্রেক্ষাপটে এই উদ্যোগ রোহিঙ্গা সংকট নিরসনে কতটা কার্যকর ভূমিকা রাখতে সক্ষম হয়, তা দেখতে হলে আমাদের আরও অপেক্ষা করতে হবে।

উপসংহার

ভৌগোলিক অবস্থানের কারণে বাংলাদেশের সুযোগ রয়েছে আঞ্চলিক অর্থনীতির কেন্দ্রে পরিণত হওয়া। এ উদ্দেশ্য সামনে রেখেই মূলত চীনের বিআরআই ও বিসিআইএম উদ্যোগে যোগ দিয়েছে বাংলাদেশ। আসলে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সরকার বরাবরই আঞ্চলিক সুসম্পর্ক ও অর্থনৈতিক সম্পৃক্ততার প্রতি জোর দিয়ে এসেছে। প্রধানমন্ত্রী মনে করেন, গোটা বিশ্ব আজ গ্লোবাল ভিলেজে পরিণত হয়েছে। এ কারণে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে কানেক্টিভিটি বাড়ানোর কোনো বিকল্প নেই। চীনের বিআরআই কিংবা বিসিআইএম উদ্যোগের ফলে এই যোগাযোগ ব্যবস্থা বা কানেক্টিভিটির উন্নতি হবে, যার অর্থনৈতিক সুফল পাবে সংশ্লিষ্ট সব দেশ। বাংলাদেশ যেন কোনোভাবেই এই সুফল থেকে বঞ্চিত না হয়, সেই লক্ষ্য সামনে রেখেই কূটনৈতিক অবস্থান নিয়েছে সরকার। এক্ষেত্রে কোনো দেশের সঙ্গে দ্বন্দ্বে না জড়ানোর বিষয়টিকে যথেষ্ট গুরুত্বের সঙ্গে দেখা হচ্ছে।

যেকোনো আঞ্চলিক উদ্যোগ বাস্তবায়ন করতে গেলে বিভিন্ন বাধা-বিপত্তি আসবে। কৌশলগত অবস্থান, অর্থনৈতিক ও রাজনৈতিক বিভিন্ন প্রভাবক, নীতিগত মতপার্থক্যের কারণে প্রতিবন্ধকতা তৈরি হয়। কূটনৈতিক আলোচনা ও তৎপরতার মাধ্যমে এসব বাধা দূর করা সম্ভব। অতীতেও এমনটি দেখা গেছে। বিসিআইএমের ক্ষেত্রেও এ কথা সমানভাবে প্রযোজ্য। উদ্যোগটি বাস্তবায়নের পথে যদি নতুন করে কোনো চ্যালেঞ্জ তৈরি হয়, তবে পারস্পরিক সমঝোতার মাধ্যমে তা মোকাবেলা করা সম্ভব হবে বলে বাংলাদেশ বিশ্বাস করে।

বিসিআইএম অর্থনৈতিক করিডোরটি বাস্তবায়িত হলে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উত্তরণের গতি আরও ত্বরান্বিত হবে। দেশের মানুষও এতে লাভবান হবে। কারণ এই যোগাযোগ নেটওয়ার্ক তৈরির ক্ষেত্রে অবকাঠামোগত বিনিয়োগ প্রয়োজন হবে, যার ফলে বিপুল কর্মসংস্থান তৈরি হবে। অর্থাৎ দেশের জিডিপিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে বিসিআইএম। এ কারণে সম্ভাব্য সব চ্যালেঞ্জ অতিক্রম করে উদ্যোগটির সফল বাস্তবায়ন হবে, এটাই এখন প্রত্যাশা।

গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্প

দেড় হাজার কোটি ডলারের সম্ভাবনাময় এক বাজার

নবায়নযোগ্য শক্তির উৎস হিসেবে বিশ্বজুড়ে অফশোর উইন্ড বা গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পের চাহিদা ক্রমেই বাড়ছে। সময়ের সঙ্গে সঙ্গে এ ধরনের প্রকল্পের সংখ্যা যেমন বাড়ছে, তেমনি বাড়ছে কলেবর। টার্বাইনের আকার বড় হচ্ছে। সাগরের আরও গভীরে যাচ্ছে সাইটগুলো। ফাউন্ডেশনের আকারও দিন দিন বড় হচ্ছে। মোট কথা, এতদিন যেসব অফশোর উইন্ড প্রকল্পগুলো বাস্তবায়ন করা হয়েছে, নতুন প্রকল্পগুলো তার চেয়ে অনেক বড় পরিসরের হতে যাচ্ছে।

উইন্ড ফার্মগুলোর কলেবর বাড়ার অর্থ এগুলো স্থাপনের কাজে ব্যবহৃত যন্ত্রপাতির সক্ষমতা বৃদ্ধির প্রয়োজনীয়তাও বেড়ে যাওয়া। বিশেষজ্ঞরা বলছেন, বর্তমানে উইন্ড টার্বাইন ইনস্টলেশন ভেসেলের (ডব্লিউটিআইভি) যে আন্তর্জাতিক বহর রয়েছে, তার প্রায় পুরোটাই ২০২৫ সাল নাগাদ প্রযুক্তিগতভাবে অকার্যকর হয়ে পড়বে। তাহলে নতুন যেসব প্রকল্পের পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে, সেগুলোর বাস্তবায়ন হবে কীভাবে? তার জন্য নতুন ভেসেল তৈরি করতে হবে এবং বিদ্যমান জাহাজগুলোর সংস্কারের মাধ্যমে সক্ষমতা বাড়াতে হবে। খাতসংশ্লিষ্টরা বলছেন, বর্ধিত চাহিদা পূরণে এ ধরনের ৬০টির বেশি ভেসেলের প্রয়োজন হবে, যা প্রকৌশল প্রতিষ্ঠান, জাহাজ নির্মাতা, কনভারশন ইয়ার্ড, যন্ত্রপাতি সরবরাহকারী, সেবাপ্রদানকারী ও সমুদ্রসম্পদ খাতে বিনিয়োগকারীদের জন্য ১ হাজার ৪০০ কোটি ডলারের সম্ভাবনাময় বাজার তৈরি করেছে।

ওয়ার্ল্ড এনার্জি রিপোর্টস কর্তৃক প্রকাশিত সর্বশেষ 'ইন্টারন্যাশনাল উইন্ড টার্বাইন অ্যান্ড ফাউন্ডেশন ইনস্টলেশন ভেসেল মার্কেট' প্রতিবেদনে এসব তথ্য তুলে ধরা হয়েছে।

গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পের ক্ষেত্রে চীন তুলনামূলক ব্যস্ত বাজার। দেশটির অভ্যন্তরীণ চাহিদা অনেক বেশি। চীনা ডব্লিউটিআইভিগুলো এ চাহিদার সবটা হয়তো পূরণ করতে পারবে না। তবে সেক্ষেত্রে সহায়ক হিসেবে অন্যান্য দেশের ছোট ইনস্টলেশন ভেসেলগুলোকে চীনে কার্যক্রম পরিচালনা করতে দেখা যেতেও পারে। আর স্বাভাবিকভাবেই চীনা ডব্লিউটিআইভিগুলোর দেশটির বাইরে কার্যক্রম পরিচালনার সম্ভাবনা খুব কম।

এতদিন উইন্ড ফার্মগুলোর ইনস্টলেশন চাহিদার বেশির ভাগ পূরণ করে এসেছে জ্বালানি তেল ও গ্যাস ফিল্ডগুলোর জন্য নকশাকৃত ডব্লিউটিআইভি ও হেভি লিফটগুলো। তবে এখন সময় এসেছে এই খাতের জন্য উপযোগী উচ্চক্ষমতাসম্পন্ন ভেসেল ও হেভি লিফট নির্মাণের।

১৯৯১ সালে ডেনমার্কে প্রথম গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্প হিসেবে ৫ মেগাওয়াট ভিন্ডবি উইন্ডফার্মের যাত্রা হয়। এতে প্রতিটি ৪৫০ কিলোওয়াট সক্ষমতার ১১টি টার্বাইন স্থাপন করা হয়েছিল। বর্তমানে বিশ্বের ১৮ দেশে স্থাপিত অফশোর উইন্ড ফার্মগুলোর সম্মিলিত সক্ষমতা ৩২ গিগাওয়াটের বেশি।

দুঃসময় কাটিয়ে উঠছে জাহাজ ভাঙা শিল্প

চলতি বছরের এখন পর্যন্ত উপমহাদেশের জাহাজ ভাঙা শিল্পের জন্য সময়টা বেশ ভালোই যাচ্ছে। বর্তমানে শিপ রিসাইক্লিং প্রাইস বছরের সর্বোচ্চ পর্যায়ের কাছাকাছি অবস্থান করছে। বিশেষ করে কোভিড-১৯ মহামারির ধাক্কা কাটিয়ে এ শিল্প বেশ ভালোভাবেই প্রত্যাবর্তন করেছে। জিএমএসের পরিসংখ্যান সে কথাই বলছে।

গত এক বছরে শিপ রিসাইক্লিং প্রাইস দ্বিগুণের বেশিতে উন্নীত হয়েছে। করোনার কারণে গত বছর বৈশ্বিক বাণিজ্য ও পণ্য পরিবহন প্রায় স্থবির হয়ে পড়েছিল। সে সময় রিসাইক্লিংয়ের জন্য জাহাজের প্রাপ্যতা সহজ হওয়ায় রিসাইক্লিং প্রাইস এলডিটিপ্রতি (লাইট ডিসপ্লেসমেন্ট টনেজ) ২০০ ডলারের আশপাশে ছিল। কিন্তু এখন পরিস্থিতি পাল্টেছে। রিসাইক্লিংযোগ্য জাহাজের সরবরাহ কিছুটা কম থাকায় দামও বেড়েছে। বর্তমানে তা এলডিটিপ্রতি ৬০০ ডলারের মতো। চলতি বছরের ৩৫তম সপ্তাহে জিএমএসের পরিসংখ্যান বলছে, বাংলাদেশে এ দর ৫৯০ থেকে ৬১০ ডলারের মধ্যে ঘোরাফেরা করছে।

ভারত মহাসাগরে জলদস্যুতার উচ্চঝুঁকিপূর্ণ এলাকার ব্যাপ্তি কমেছে

সোমালি জলদস্যুদের উৎপাত ক্রমশ কমে যাওয়ায় ভারত মহাসাগরে জলদস্যুতার 'উচ্চঝুঁকিপূর্ণ এলাকা (এইচআরএ)'-এর ভৌগোলিক সীমানা সংকুচিত করেছে সমুদ্র পরিবহন খাতের বিভিন্ন শীর্ষ সংস্থা। বৈশ্বিক শিপিং ও জ্বালানি তেল খাতের প্রতিনিধি হিসেবে এই পরিবর্তনে সম্মতি জানিয়েছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো), ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব ড্রাই কার্গো শিপওনার্স (ইন্টারকার্গো), ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব ইনডিপেনডেন্ট ট্যাংকার ওনার্স (ইন্টারট্যাংকো) ও অয়েল কোম্পানিজ ইন্টারন্যাশনাল মেরিন ফোরাম (ওসিআইএমএফ)।

ভৌগোলিক সীমানায় এই পরিবর্তনের ফলে এখন থেকে ভারত মহাসাগরের ইয়েমেনি ও সোমালি টেরিটোরিয়াল সি এবং এর পূর্ব ও দক্ষিণ পাশের বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোকে (ইইজেড) জলদস্যুতার ক্ষেত্রে এইচআরএ হিসেবে দেখা হবে। আইসিএসের পক্ষ থেকে এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে জানানো হয়েছে, ১ সেপ্টেম্বর থেকে এই পরিবর্তন কার্যকর বিবেচিত হবে।

সংক্রামক ব্যাধি-সংক্রান্ত ধারা পর্যালোচনা করছে বিমকো

কোভিড-১৯ মহামারি বৈশ্বিক শিপিং খাতের অনেক কিছুতেই পরিবর্তন এনেছে। এই বৈশ্বিক দুর্যোগ খাত-সংশ্লিষ্টদের বিপুল লোকসানের কারণ হয়ে দাঁড়ালেও একে অনেকে এক ধরনের সতর্কবার্তা হিসেবে দেখছে। ভবিষ্যতে এ ধরনের সংকট কার্যকরভাবে এড়ানোর উপায়ও সন্ধান করছে অনেকে। করোনার

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ পুরনো এফপিএসও ভেসেলের ঝুঁকি নিরসনে উদ্যোগী এবিএস

ফ্লোটিং প্রডাকশন স্টোরেজ অ্যান্ড অফলোডিং (এফপিএসও) সেক্টরে সুরক্ষার বিষয়টি এখন বড় একটি চ্যালেঞ্জ হয়ে দাঁড়িয়েছে। এ খাতের বৈশ্বিক বহরে বর্তমানে যেসব শিপ টাইপ ভেসেল রয়েছে, তার অর্ধেকের বেশি ৩০ বছরের পুরনো। এক-চতুর্থাংশের বয়স ৪০ বছর পেরিয়ে গেছে। এসব পুরনো ভেসেল দিয়ে কার্যক্রম পরিচালনা প্রকৃত অর্থেই ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। এই ঝুঁকি নিরসনে শেভরন, শেল, পেট্রোব্রাসের মতো এফপিএসও খাতের শীর্ষ কোম্পানিগুলোকে সঙ্গে নিয়ে যৌথ প্রকল্প হাতে নিয়েছে এবিএস। বিভিন্ন নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষও এ উদ্যোগে শামিল হয়েছে।

➤ বন্দর পরিচালনার দায়িত্ব বেসরকারি খাতে ছেড়ে দিচ্ছে ব্রাজিল

বিনিয়োগকে গতিশীল করার লক্ষ্যে নিজেদের শীর্ষ বন্দর ও টার্মিনালগুলো পরিচালনার দায়িত্ব বেসরকারি খাতে ছেড়ে দেওয়ার উদ্যোগ নিয়েছে ব্রাজিল সরকার। এ লক্ষ্যে কয়েক দফার নিলামও আয়োজন করেছে তারা। এর মধ্যে সর্বশেষ দফার নিলামে দেশটির উত্তরাঞ্চলীয় তিনটি বন্দর পরিচালনার দায়িত্বের জন্য প্রায় ৭৫ লাখ ডলারের দরপ্রস্তাব পেয়েছে সরকার। এর আগে গত এপ্রিলের নিলাম অনুযায়ী দক্ষিণাঞ্চলের পাঁচটি পোর্ট টার্মিনাল পরিচালনার দায়িত্ব বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের কাছে হস্তান্তরের বিষয়ে চুক্তি করেছে সরকার।

➤ কানাডায় বন্দরে বিনিয়োগ করছে সরকার

করোনা প্রভাবে সৃষ্ট অর্থনৈতিক মন্দা থেকে উত্তরণ ও ভবিষ্যৎ প্রবৃদ্ধির গতি ত্বরান্বিত করার লক্ষ্যে নিজেদের ইন্ডাস্ট্রিয়াল পোর্টগুলোর সক্ষমতা বাড়ানোর উদ্যোগ নিয়েছে কানাডা। আর এ লক্ষ্যে দুটি নতুন প্রকল্পের ঘোষণা দিয়েছে সরকার। দেশটির পরিবহনমন্ত্রী সম্প্রতি এ ঘোষণা দিয়ে বলেন, কানাডার বাণিজ্য ও পরিবহন করিডোরগুলোর উন্নতির মাধ্যমে অর্থনৈতিক উত্তরণ প্রক্রিয়ায় গতি আনার চেষ্টা চালাচ্ছে সরকার। এরই অংশ হিসেবে দুটি প্রকল্পে বিনিয়োগ করা হচ্ছে।

➤ প্রথমার্ধে হ্যাপাগ-লয়েডের মুনাফা ১০% বেড়েছে

চলতি বছরের প্রথমার্ধে শিপিং জায়ান্ট হ্যাপাগ-লয়েডের মুনাফা প্রায় ১০ শতাংশ বেড়েছে। আলোচ্য সময়ে বিশ্বের পঞ্চম বৃহত্তম এই শিপিং কোম্পানির নিট মুনাফা হয়েছে ২৭০ কোটি ইউরো (৩২৮ কোটি ডলার)। আগের বছরের একই সময়ে এই মুনাফা ছিল মাত্র ২৮ কোটি ৫০ লাখ ডলার। ছয় মাসে জার্মান কোম্পানিটির মোট আয় হয়েছে ৮৮০ কোটি ইউরো, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৫১ শতাংশ বেশি। এ সময়ে জাহাজের গড় ভাড়া বেড়েছে ৪৬ শতাংশ।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ বিদেশি মেরিটাইম ক্রুদের টিকা দেবে সিঙ্গাপুর

করোনাভাইরাসের প্রকোপ থেকে সুরক্ষার লক্ষ্যে নতুন উদ্যোগ গ্রহণ করেছে সিঙ্গাপুর। সি ক্রু ভ্যাকসিনেশন ইনিশিয়েটিভ বা সিভ্যাক্স কর্মসূচির অধীনে অনিবাসী বিদেশি ক্রু সদস্যদের টিকা দেবে দেশটি। এর ফলে যেসব অনশোর ওয়ার্কার ও পর্যটকের ওইসব বিদেশি ক্রুর সংস্পর্শে আসার সম্ভাবনা রয়েছে, তাদের স্বাস্থ্যগত ঝুঁকি অনেকটাই কমে যাবে। করোনা থেকে স্থানীয় মেরিটাইম ওয়ার্কার ও নাবিকদের সুরক্ষা দিতে যেসব দেশ সবার আগে টিকাদান কর্মসূচি হাতে নিয়েছিল, সিঙ্গাপুর তাদের অন্যতম। এ ধরনের ৯০ শতাংশের বেশি কর্মীকে টিকাদান সম্পন্ন করেছে দেশটি।

➤ স্বয়ংক্রিয় কনটেইনার র‍্যাকের ট্রায়ালে সাফল্য পেয়েছে ডিপি ওয়ার্ল্ড

বিশ্বজুড়ে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনারের ব্যবহার দিন দিন বাড়ছে। এর ফলে বন্দরগুলোর জন্য অন্যতম মাথাব্যথার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে কনটেইনার রাখার স্থান সংকুলান করা। এমন পরিস্থিতিতে কনটেইনার ব্যবস্থাপনা আরও উন্নত করতে সম্পূর্ণ নতুন রোবোটিক র‍্যাক সিস্টেম চালু করেছিল ডিপি ওয়ার্ল্ড। এ নিয়ে ছয় মাসের ট্রায়ালও সম্পন্ন করেছে তারা। আর এই পরীক্ষায় প্রত্যাশার চেয়েও ভালো ফল পেয়েছে কোম্পানিটি। ইউএইর জেবেল আলি টার্মিনালে ৮০০ কনটেইনার রাখার উপযোগী 'বক্সবে' নামের এই স্বয়ংক্রিয় র‍্যাক বসিয়েছে ডিপি ওয়ার্ল্ড।

➤ ভূমধ্যসাগরের বন্দরগুলোয় এলএনজি সাপ্লাই চেইন সম্প্রসারণে উদ্যোগী ইএমএসএ

ভূমধ্যসাগর, কৃষ্ণ সাগর ও কাস্পিয়ান সাগরের বিভিন্ন আঞ্চলিক বন্দরে এলএনজি সরবরাহ বাড়াতে উদ্যোগ নিয়েছে ইউরোপিয়ান মেরিটাইম সেফটি এজেন্সি (ইএমএসএ)। এলএনজি বাংকারিং ও স্টোরেজ সুবিধা বাড়াতে ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি আরআইএনএর সঙ্গে একটি ফ্রেমওয়ার্ক চুক্তি করেছে তারা। ইএমএসএ ও আরআইএনএ জানিয়েছে, এই অঞ্চলের বন্দরগুলোয় এলএনজি অবকাঠামো, নিয়ন্ত্রণমূলক কমপ্লায়েন্স ও নিরাপত্তার বিষয়ে কিছু ঘাটতি রয়েছে। এই ঘাটতি দূর করতেই নতুন কর্মসূচি হাতে নিয়েছে তারা।

➤ বৈরুত বিস্ফোরণের বর্ষপূর্তিতে দোষীদের বিচার দাবি

গত বছর বৈরুত বন্দরে ভয়াবহ বিস্ফোরণের ঘটনায় দায়ীদের বিচারের আওতায় আনার দাবি জানিয়েছেন দেশটির নাগরিকরা। ওই ঘটনার বর্ষপূর্তিতে আয়োজিত বিক্ষোভ কর্মসূচি থেকে এই দাবি উত্থাপন করা হয়। অ্যামোনিয়াম নাইট্রেটভর্তি একটি গুদামে অগ্নিকাণ্ড থেকে ওই ভয়াবহ বিস্ফোরণের ঘটনা ঘটে। সেই ঘটনায় দুই শতাধিক মানুষ প্রাণ হারান। আহত হন ৭ হাজারের বেশি। হিউম্যান রাইটস ওয়াচের প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, বন্দর, কাস্টমস ও সেনা কর্মকর্তাদের অবহেলার কারণেই এতগুলো মানুষের হতাহতের ঘটনা ঘটে।

এই ক্রান্তিকালে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিলও (বিমকো) নড়েচড়ে বসেছে। সংগঠনটি এখন তাদের নির্দেশনামালায় বর্ণিত সংক্রামক ব্যাধি-সংক্রান্ত ধারাগুলো পর্যালোচনা করে দেখছে। এসব ধারা কোভিড-১৯ মহামারির ক্ষেত্রে কার্যকর কিনা, তা খতিয়ে দেখছে তারা।

২০১৫ সালে ইবোলা সংক্রমণ শুরু হলে এই ধারাগুলো প্রণয়ন করে বিমকো। কিন্তু ইবোলা বৈশ্বিক মহামারি ছিল না। নির্দিষ্ট কিছু ভৌগোলিক অঞ্চলে এর প্রকোপ ছিল। এ কারণে সেই ধারা এখনকার বৈশ্বিক মহামারির জন্য উপযুক্ত কিনা, তা পর্যালোচনা করা গুরুত্বপূর্ণ বলে মনে করছে বিমকো।

নোঙরের সময় মনিটরিংয়ের অভাবে দেড় কোটি ডলারের ক্ষতি: এনটিএসবি

যেকোনো সমুদ্রগামী জাহাজের জন্যই নোঙর করার প্রক্রিয়াটি বেশ জটিল। বিষয়টি সংবেদনশীলও বটে। এ কাজের সময় যেকোনো ভুল-ত্রুটি বড় ধরনের লোকসানের কারণ হয়ে দাঁড়াতে পারে। যেমনটি হয়েছিল গত বছর যুক্তরাষ্ট্রের নিউ অরলিনসের কাছে লোয়ার মিসিসিপি রিভারে একটি কার্গো শিপ নোঙর করার সময়। দেশটির ন্যাশনাল ট্রান্সপোর্টেশন সেফটি বোর্ডের (এনটিএসবি) একটি তদন্ত প্রতিবেদনে দেখা গেছে, নোঙর করার সময় জাহাজটির ব্রিজ টিম মনিটরিংয়ের কাজ ঠিকমতো করতে পারেনি। তাদের এই ব্যর্থতার কারণেই নোমাডিক মিল্ড নামের কার্গো শিপটি প্রথমে একটি বাল্ক ক্যারিয়ার ও পরে একটি কেমিক্যাল ডকে ধাক্কা দেয়।

ওই দুর্ঘটনায় কোনো প্রাণহানি না ঘটলেও প্রায় ১ কোটি ৬৯ লাখ ডলারের ক্ষয়ক্ষতি হয়। এনটিএসবি বলছে, তারা তদন্ত করে দেখেছে নোঙর করার সময় নোমাডিক মিল্ডের ওয়াচ অফিসার নিয়মিত বিরতিতে জাহাজটির অবস্থান মনিটরিং করেননি।

তেল চুরির অভিযোগে ইন্দোনেশিয়ায় তেলবাহী ট্যাংকার আটক

কম্বোডিয়ার একটি গভীর সমুদ্র তেলক্ষেত্র থেকে জ্বালানি তেল চুরি ও অনুমতি ছাড়া নিজেদের জলসীমায় নোঙর করার অভিযোগে একটি অয়েল ট্যাংকারকে আটক করেছে ইন্দোনেশিয়ার নৌবাহিনী। বাহামার পতাকাবাহী ট্যাংকার এমটি স্ট্রোভোলোসকে গত ২৭ জুলাই ইন্দোনেশিয়ার আনাম্বাস দ্বীপের নিকটবর্তী জলসীমায় আটক করা হয়। এদিকে অয়েল ট্যাংকার ও এর ক্রুদের নিজেদের দেশে নিয়ে যাওয়ার কূটনৈতিক চেষ্টা চালাচ্ছে কম্বোডিয়া সরকার।

কম্বোডিয়ার প্রথম অফশোর অয়েল ফিল্ড থেকে অবৈধভাবে তেল সরিয়ে নেওয়ার অভিযোগ এনে ট্যাংকারটি আটকের জন্য ইন্দোনেশিয়ার প্রতি অনুরোধ জানায় দেশটির দূতাবাস। এর পরই জাহাজটি আটক করে ইন্দোনেশিয়ার নৌবাহিনী। কম্বোডিয়া এখন নিজেদের সম্পদ দেশে ফিরিয়ে আনতে চাইছে। তবে এ বিষয়ে ইন্দোনেশিয়া এখনো সাড়া দেয়নি। সর্বশেষ জানা গেছে, দেশটির নৌবাহিনী ট্যাংকারটির ক্যাপ্টেনের বিরুদ্ধে অভিযোগপত্র দায়েরের প্রস্তুতি নিচ্ছে।

কার্যকর বায়োফাউলিং ব্যবস্থাপনা নিয়ে জরিপ চালাবে বিমকো

সমুদ্রগামী জাহাজগুলোর বায়োফাউলিং ব্যবস্থাপনার জন্য জাহাজমালিকরা যে অ্যান্টি-ফাউলিং সিস্টেম (এএফএস) ব্যবহার করে, তার কার্যকারিতা সম্পর্কে তথ্য সংগ্রহের জন্য একটি জরিপ পরিচালনার উদ্যোগ নিয়েছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো)। মূলত ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) কাছে বায়োফাউলিং ব্যবস্থাপনার বাস্তব চিত্র তুলে ধরার লক্ষ্যেই এই জরিপ চালাবে বিমকো।

বায়োফাউলিং ব্যবস্থাপনা বর্তমানে আইএমও ও বিভিন্ন দেশের সরকারের কাছে গুরুত্বপূর্ণ একটি ইস্যু হয়ে দাঁড়িয়েছে। এ বিষয়ে আইএমওর একটি দিকনির্দেশনাও রয়েছে, যেটি বর্তমানে নতুন করে পর্যালোচনা করা হচ্ছে। বিমকোও এই দিকনির্দেশনা পর্যালোচনায় সক্রিয় ভূমিকা রাখছে। তারা চাইছে সংশোধিত দিকনির্দেশনা যেন জাহাজমালিকদের জন্য বাস্তবসম্মত সমাধান নিয়ে আসে। এ কারণে

ড্রাইবাল্ক সুপার সাইকেলের সম্ভাবনা ক্ষীণ

চলতি বছরের প্রথমার্ধে বিশ্বজুড়ে শিপিং খাতে অন্যতম আলোচ্য বিষয় ছিল ড্রাইবাল্ক পরিবহনে নতুন ভরা মৌসুম বা সুপার সাইকেল। সবার নজর এখন সেদিকেই। আলোচ্য সময়ে ভোগ্যপণ্যের দাম কয়েক বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ পর্যায়ে উন্নীত হয়েছে। একই সঙ্গে ফ্রেইট রেট বা জাহাজের ভাড়াও বেড়েছে সমানতালে এবং তা গত দশকের সর্বোচ্চ মানকে ছাড়িয়ে গেছে। তাহলে কি একে সুপার সাইকেল বলা যাবে? বাস্তবতা হলো সেই পর্যায়ে আসতে এখনো ঢের বাকি।

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

চলতি বছরের প্রথম সাত মাসে সব ধরনের ড্রাইবাল্ক ক্যারিয়ার দিনপ্রতি গড়ে ২০ হাজার ডলারের বেশি আয় করেছে। এর মধ্যে কেপসাইজ ক্যারিয়ারগুলোর প্রতিদিনের গড় ভাড়া ছিল ২৪ হাজার ৯৭০ ডলার। ২০০৮ সালের একই সময়ে তা ছিল ১ লাখ ৪৭ হাজার ৪৭৫ ডলার। অন্যান্য সাইজের ক্যারিয়ারের ক্ষেত্রেও গড় আয় ২০০৮ সালের তুলনায় বেশ কম রয়েছে এখন। সুতরাং বলা যায় অনেকের ধারণা থাকলেও সুপার সাইকেলের মতো পর্যায়ে যাওয়ার সম্ভাবনা এখন নেই।

জ্বালানি রূপান্তরের বিষয়ে বিচক্ষণ সিদ্ধান্ত গ্রহণের সময় এখনই: ডিএনভি

বিশ্বজুড়ে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের পরিসর বাড়ার সঙ্গে সঙ্গে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের চাহিদাও বাড়ছে। এ কারণে নতুন নতুন জাহাজ নির্মাণের প্রয়োজনীয়তাও দেখা দিয়েছে। আশা করা হচ্ছে, এই বাড়তি চাহিদা মেটাতে ২০৩০ সাল পর্যন্ত প্রতি বছর ১ হাজারের বেশি জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ আসতে পারে। জাহাজের চাহিদা বৃদ্ধির বিষয়টি মালিকপক্ষের জন্য অবশ্যই সুখবর। তবে তা একই সঙ্গে ঝুঁকিরও বটে। কৌশলগত হিসাব-নিকাশে ভুল হলে মুনাফার বদলে বড় অংকের লোকসান গুনতে হতে পারে তাদের।

বিষয়টি খোলাসা করা যাক। কার্বন নিঃসরণ কমানো বিষয়টি এখন শিপিং খাতে অন্যতম চর্চিত বিষয়। বিভিন্ন মহল থেকে নিঃসরণ কমানোর ব্যাপারে অব্যাহত চাপ আসছে। এ অবস্থায় নতুন জাহাজের কার্যাদেশ দেওয়ার সময় জাহাজমালিকদের অবশ্যই জ্বালানি বাছাই ও নকশা প্রণয়নের বিষয়ে সতর্ক হতে হবে। কারণ সঠিক সিদ্ধান্ত নিতে না পারলে ভবিষ্যতে তাদের পস্তাতে হতে পারে। সম্প্রতি মেরিটাইম পরামর্শক ও ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি ডিএনভি প্রকাশিত 'মেরিটাইম ফোরকাস্ট টু ২০৫০' শীর্ষক প্রতিবেদনে এমনটাই বলা হয়েছে।

ডিএনভি বলেছে, কার্বন নিঃসরণ কমানো এখন আর কেবল ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) অগ্রাধিকারমূলক বিষয় নয়। বরং বিভিন্ন আঞ্চলিক ও জাতীয় আইনপ্রণেতারাও বিষয়টির ওপর জোর দিচ্ছেন। ব্যাংকার ও বিনিয়োগকারীরাও নিঃসরণ কমানোকে যথেষ্ট গুরুত্বের সঙ্গে বিবেচনা করছেন। তারা সবাই শিপিং খাতে দ্রুত জ্বালানি রূপান্তরের দাবি জানাচ্ছেন। এর সঙ্গে পরিবেশবাদীদের তৎপরতা তো রয়েছেই। এসব চাপের কারণে আগামী বছরগুলোয় পরিবেশবান্ধব জ্বালানি ব্যবহারের বিষয়ে সুনির্দিষ্ট আইনগত দিকনির্দেশনা আসতে পারে। এখনই সেই সময়কার জন্য প্রস্তুতি না নিলে জাহাজমালিকদের বড় ধরনের আর্থিক ক্ষতির মুখে পড়তে হতে পারে।

নিজেদের সদস্য ও সদস্য নয়-এমন সব জাহাজমালিককেই জরিপে অংশ নেওয়ার আহ্বান জানিয়েছে বিমকো।

সাপ্লাই চেইন স্বাভাবিক রাখতে সরকারের পদক্ষেপ চায় বিপিএ

কোভিড ও ব্রেক্সিটের কারণে যুক্তরাজ্যে বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহন খাতে সক্ষমতার ঘাটতি তৈরি হয়েছে। আর এই ঘাটতি দূরীকরণে খাতসংশ্লিষ্টদের পক্ষ থেকে সরকারের কাছে সহায়তা চাওয়া হয়েছে। ব্রিটিশ পোর্টস অ্যাসোসিয়েশন (বিপিএ) বলছে, সাপ্লাই চেইনের ওপর থেকে চাপ কমানোর জন্য সরকারকে অবশ্যই এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নিতে হবে।

বিপিএর প্রধান নির্বাহী রিচার্ড ব্যালান্টাইন বলেছেন, 'বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহনে সক্ষমতার ঘাটতির কারণে সাপ্লাই চেইন ভেঙে পড়েছে। বন্দরগুলোয় অপেক্ষমাণ থাকার সময় বেড়েছে। এই ঘাটতির কারণে পণ্য পরিবহনের খরচ বেড়েছে, যা সরবরাহকারীদের ওপর বাড়তি চাপ তৈরি করছে। খাত-সংশ্লিষ্টরা এ সংকট নিরসনে সরকারের হস্তক্ষেপ কামনা করেছে। তারা ইউরোপীয় হেভি গুডস ভেহিকল (এইচজিভি) ড্রাইভারদের জন্য ব্রেক্সিট-পরবর্তী ইমিগ্রেশননীতি পর্যালোচনার দাবি জানিয়েছে। আমরাও মনে করি, এ বিষয়ে সরকারের জরুরি পদক্ষেপ নেওয়া দরকার।'

বছরের প্রথমার্ধে চীনের বন্দরগুলোয় কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে প্রবৃদ্ধি

চলতি বছরের প্রথমার্ধে শিপিং কার্যক্রমে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টিকারী ঘটনা কম দেখা যায়নি। তারপরও সেই বাধা কাটিয়ে সমুদ্র পরিবহনে বেশ ভালো সাফল্য দেখিয়েছে চীনের বন্দরগুলো। দেশটির পরিবহন মন্ত্রণালয়ের এক প্রতিবেদনে দেখা গেছে, বছরের প্রথম ছয় মাসে এসব বন্দরে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে শক্তিশালী প্রবৃদ্ধি অর্জিত হয়েছে। মূলত উত্তর আমেরিকা ও ইউরোপীয় দেশগুলোয় চীনা পণ্যের রফতানি বেড়ে যাওয়ার ফলেই এই প্রবৃদ্ধি অর্জন সম্পন্ন হয়েছে।

গত মার্চে সুয়েজ খালে দানবাকার কনটেইনার জাহাজ এভারগিভেন আটকে গেলে টানা ছয়দিন জাহাজ চলাচল ব্যাহত হয়। এছাড়া কোভিড-১৯ সংক্রমণের কারণে প্রায় এক মাস চীনের ব্যস্ততম ইয়ানতিয়ান ও দক্ষিণাঞ্চলীয় অন্যান্য বন্দরের কার্যক্রম ব্যাহত হয়। এসব প্রতিবন্ধকতা সত্ত্বেও প্রথমার্ধে চীনের বন্দরগুলো ৭৬৪ কোটি টন কার্গো হ্যান্ডলিং করেছে, যা গত বছরের চেয়ে ১৩ শতাংশ বেশি।

সাইবার হামলার ঝুঁকিতে মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রি

বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ হলো মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রি। এ কারণে সাইবার অপরাধ ও রাজনৈতিকভাবে প্রভাবিত হামলার বড় ঝুঁকিতে রয়েছে এ খাত। গত মে মাসে যুক্তরাষ্ট্রের কলোনিয়াল অয়েল পাইপলাইনে হামলা সে আশঙ্কার কথাই জানান দিচ্ছে। অ্যালিয়াঞ্জ গ্লোবাল করপোরেট অ্যান্ড স্পেশালিটির সর্বশেষ 'সেফটি অ্যান্ড শিপিং রিভিউ ২০২১' প্রতিবেদনে এমনটাই বলা হয়েছে।

৯ হাজার কিলোমিটার দীর্ঘ কলোনিয়াল পাইপলাইনের মাধ্যমে প্রায় ৩০টি তেল পরিশোধনাগার ও ৩০০টির মতো জ্বালানি সরবরাহকারী টার্মিনাল সংযুক্ত রয়েছে। সাম্প্রতিক সাইবার হামলার ফলে যুক্তরাষ্ট্রের পূর্বাঞ্চলজুড়ে পেট্রোলের তীব্র সংকট দেখা দেয়। সিস্টেম অনলাইনে ফিরিয়ে দেওয়ার বিনিময়ে হ্যাকাররা পাইপলাইন পরিচালনাকারী কোম্পানির কাছ থেকে ৪৪ লাখ ডলার হাতিয়ে নেয়। এই সাইবার হামলার সাফল্য অন্যান্য হ্যাকারকেও এই ধরনের অপকর্মে জড়িয়ে পড়তে উৎসাহিত করতে পারে বলে ধারণা করা হচ্ছে।

ফ্রান্সে প্রথম অফশোর উইন্ড সাবস্টেশন স্থাপনের কাজ সম্পন্ন

ফ্রান্সের সেইন্ট-নাজেয়ার অফশোর উইন্ড ফার্ম সাইটে প্রথম সাবস্টেশন স্থাপন সম্পন্ন করেছে বেলজিয়ামভিত্তিক ইনস্টলেশন কোম্পানি ডিইএমই অফশোর। ২ হাজার ১০০ টনের এই সাবস্টেশন স্থাপনের কাজে ব্যবহার করা হয়েছে অলসির পাইওনিয়ারিং স্পিরিট জাহাজ। অফশোর উইন্ড ইন্ডাস্ট্রিতে এটি অলসির প্রথম কাজ। ২০১৯ সালে

সংবাদ সংক্ষেপ

হাইড্রোজেনের ব্যবহার বাড়াতে কৌশলগত ধারণাপত্রে রুশ সরকারের অনুমোদন

হাইড্রোজেন এনার্জি ডেভেলপমেন্টের বিষয়ে প্রণীত একটি ধারণাপত্রে অনুমোদন দিয়েছে রুশ সরকার। মূলত জ্বালানি হিসেবে হাইড্রোজেন ব্যবহারে মার্কেট লিডার হয়ে উঠতে চাইছে রাশিয়া। এ অবস্থায় হাইড্রোজেন উৎপাদন, ব্যবহার ও রপ্তানিতে রাশিয়ার সম্ভাবনার পূর্ণ সদ্ব্যবহারের লক্ষ্যেই এই ধারণাপত্র প্রণয়ন করা হয়েছে। এতে হাইড্রোজেন উৎপাদনের পাইলট প্রকল্প গ্রহণ, যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম তৈরির জন্য কনসোর্টিয়াম গঠন এবং হাইড্রোজেন সংরক্ষণ ও পরিবহনের উপযোগী অবকাঠামো তৈরির কথা বলা হয়েছে।

জাহাজের কনটেইনার থেকে রাসায়নিক নির্গমন বন্ধ করেছে এসএলপিএ

কলম্বো বন্দরে এমভি সিস্প্যান লাহোর নামের একটি জাহাজে থাকা একটি কনটেইনারের ছিদ্র দিয়ে রাসায়নিক বেরিয়ে যাওয়া সফলভাবে প্রতিরোধ করেছে শ্রীলংকা পোর্টস অথরিটি (এসএলপিএ)। ভারতের মুন্দ্রা পোর্ট থেকে কনটেইনার নিয়ে কলম্বো বন্দরে পৌঁছানো ওই জাহাজে একটি কনটেইনারের ভেতরে ড্রামে করে নাইট্রিক এসিড পরিবহন করা হচ্ছিল। কনটেইনারটি কলম্বো হয়ে আফ্রিকায় নিয়ে যাওয়ার কথা ছিল। মুন্দ্রা ছাড়ার ছয় ঘণ্টার মাথায় কনটেইনারের ছিদ্র দিয়ে নাইট্রিক এসিড নির্গমন শনাক্ত করা হয়।

অভিবাসী সামুদ্রিক প্রাণীদের নিরাপদ চলাচল নিশ্চিতে উদ্যোগী পানামা খাল কর্তৃপক্ষ

প্রতি বছর ১ আগস্ট থেকে ৩০ নভেম্বর পর্যন্ত সময়ে পানামা খাল দিয়ে তিমি, ডলফিন ও অন্যান্য বড় সামুদ্রিক প্রাণী এক জায়গা থেকে অন্যত্র পাড়ি জমায়। তাদের এই অভিবাসন প্রক্রিয়াকে নির্বিঘ্ন করতে এরই মধ্যে জাহাজের গতি ও দিক-সংক্রান্ত কিছু নির্দেশনা জারি করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। এই চার মাসে পানামা খাল অতিক্রমের সময় জাহাজগুলো যেন সেই নির্দেশনা যথাযথ মেনে চলে, সেদিকে সতর্ক দৃষ্টি রাখবে ক্যানেল কর্তৃপক্ষ।

ভিয়েতনামে আন্তর্জাতিক টার্মিনালের কার্যক্রম আংশিক বন্ধ

এক মাস ধরে ভিয়েতনামে কোভিড-১৯-এর সংক্রমণ ঊর্ধ্বমুখী। এ অবস্থায় হো চি মিনের বৃহত্তম আন্তর্জাতিক টার্মিনালের কিছু কার্যক্রম সাময়িকভাবে বন্ধ রাখার সিদ্ধান্ত নিয়েছে সায়গন নিউপোর্ট করপোরেশন। করপোরেশন জানিয়েছে সংক্রমণ বেড়ে যাওয়ার ফলে বন্দরে কর্মী সংখ্যা অর্ধেক কমিয়ে দেওয়া হয়েছে। ফলে পণ্য খালাসে বিলম্ব হচ্ছে। বর্তমানে কনটেইনার ইয়ার্ডের ধারণক্ষমতার শতভাগ পূর্ণ হয়ে আছে। এই কনটেইনার দ্রুত খালাস করতে না পারলে বন্দরে কার্গো শিপ প্রবেশ বন্ধ করে দেওয়া হতে পারে বলেও জানিয়েছে কর্তৃপক্ষ।

সংবাদ সংকেত

➤ কনটেইনার সংকট মোকাবেলায় নতুন একটি উদ্যোগ নিয়েছে সাংহাই বন্দর কর্তৃপক্ষ। খালি কনটেইনারের জন্য একটি ট্রান্সপোর্টেশন সেন্টার চালু করেছে তারা, যেখান থেকে উত্তর-পূর্ব এশিয়ার দেশগুলোয় খালি কনটেইনার পাঠানো হবে।

➤ মেরিটাইম ট্রাফিক সেফটি ল'র অধীনে নিরাপদ নেভিগেশনের শর্ত লঙ্ঘনের জরিমানা বাড়িয়েছে চীন। নতুন হারে জরিমানা ১ সেপ্টেম্বর থেকে কার্যকর হয়েছে।

➤ চলতি বছরের প্রথম সাত মাসে (জানুয়ারি-জুলাই) রাশিয়ার বন্দরগুলোয় কার্গো পরিবহন ১ দশমিক ৫ শতাংশ বেড়েছে। এ সময় বন্দরগুলোয় মোট ৪৮ কোটি ২৮ লাখ ৮০ হাজার টন কার্গো হ্যান্ডলিং হয়েছে।

➤ কোভিড-১৯ সংক্রান্ত সতর্কতার কারণে দুই সপ্তাহ বন্ধ থাকার পর চীনের নিংবো বন্দরে কার্যক্রম পুনরায় শুরু হয়েছে। একজন ডকওয়ার্কারের করোনা শনাক্ত হওয়ার পর ১১ আগস্ট বন্দরটির আংশিক কার্যক্রম বন্ধ ঘোষণা করে কর্তৃপক্ষ।

➤ কনটেইনার সংকট কাটিয়ে উঠতে নতুন ৭৫ হাজার টিইইউ কনটেইনারের কার্যাদেশ দিয়েছে হ্যাপাগ-লয়েড। কনটেইনারগুলো চীনে তৈরি হবে। এ বছরের শেষ নাগাদ সেগুলো হ্যাপাগ-লয়েডের কাছে হস্তান্তর করা হবে।

➤ উদ্ভাবনী এলএনজি প্রযুক্তি নিয়ে কাজ করতে জোট বেঁধেছে ম্যান এনার্জি সলিউশন ও উডসাইড এনার্জি। সম্প্রতি এ বিষয়ে কোম্পানি দুটির মধ্যে একটি সহযোগিতামূলক চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে।

➤ পরিবেশবান্ধব বাল্ক ক্যারিয়ার তৈরির বিষয়ে একসঙ্গে কাজ করবে মিৎসুই ওএসকে লাইনস (এমওএল) ও টাটা স্টিল। এ বিষয়ে সম্প্রতি এমওএল, তাদের শতভাগ সাবসিডিয়ারি এমওএল ড্রাইবাল্ক ও টাটা স্টিলের মধ্যে একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর হয়েছে।

➤ সমুদ্রগামী জাহাজের সব নাবিককে করোনার টিকা দেওয়ার উদ্যোগ নিয়েছে পোর্ট অব রটারডাম কর্তৃপক্ষ। পরীক্ষামূলক এ কর্মসূচির অধীনে আগামী দুই মাস নাবিকদের টিকা দেওয়া হবে।

➤ ডিইএমইর কাছে বিশ্বের সবচেয়ে শক্তিশালী ও উদ্ভাবনী কাটার সেকশন ড্রেজার স্পার্টাকাস হস্তান্তর করেছে ডাচ জাহাজ নির্মাতা রয়েল আইএইচসি। এটি বিশ্বের সবচেয়ে বড় সেলফ-প্রপেলড ও প্রথম এলএনজিচালিত কাটার সেকশন ড্রেজার।

➤ রাশিয়ার গালফ অব ওব-এর সি ক্যানেলে জাহাজ চলাচল স্বাভাবিক রাখতে সাতটি ড্রেজিং দিয়ে খননকাজের বিশাল কর্মযজ্ঞ শুরু হয়েছে।

➤ সার্ভারের ত্রুটির কারণে নাইজেরিয়ার বন্দরগুলোয় শুল্কায়ন কার্যক্রম ব্যাহত হচ্ছে। ফলে মোটা অংকের ডেমারেজ চার্জ পরিশোধ করতে হচ্ছে আমদানিকারক ও ফ্রেইট ফরওয়ার্ডারদের।

➤ সাপ্লাই চেইনের প্রতিবন্ধকতার বিষয়ে কাজ করার জন্য জন ডি পোরকারিকে হোয়াইট হাউস সাপ্লাই চেইন ডিজরাপশন টাস্কফোর্সের পোর্ট এনভয় হিসেবে নিয়োগ দেওয়া হয়েছে।

সাবস্টেশনটি স্থাপনের চুক্তি হয়। এর সক্ষমতা ৪৮০ মেগাওয়াট।

বৈদ্যুতিক সাবস্টেশনটি নির্মাণের দায়িত্বে ছিল আটলান্টিক অফশোর এনার্জি, জিই গ্রিড সাবস্টেশন ও ডিইএমই গ্রুপের ফরাসি সাবসিডিয়ারি এসডিআইয়ের নেতৃত্বাধীন একটি কনসোর্টিয়াম। তারা ফ্রান্সে আরও একটি বৈদ্যুতিক সাবস্টেশনের নকশা, উৎপাদন ও স্থাপনের দায়িত্ব পেয়েছে।

সেইন্ট-নাজেয়ার অফশোর উইন্ড প্রজেক্টটি আগামী বছর উৎপাদনে আসবে বলে আশা করা হচ্ছে। সেক্ষেত্রে এটি হবে ফ্রান্সের জলসীমায় স্থাপিত প্রথম কোনো বাণিজ্যিক অফশোর উইন্ড ফার্ম।

মিসিসিপিতে বন্দর কার্যক্রমে সহায়ক হবে রিভার ডেটা

জলজ প্রাণিসম্পদের ক্ষতি এড়ানো, ক্রমপরিবর্তনশীল পানির স্তর কিংবা চ্যানেলের গভীরতার মতো চ্যালেঞ্জ মোকাবেলা করেই কার্যক্রম পরিচালনা করতে হয় মিসিসিপি অঞ্চলের বন্দর পরিচালনাকারী ও নেভিগেটরদের। সমস্যাটা বেশ পুরনো। সেই বাষ্পীয় ইঞ্জিনের যুগ থেকে তা চলে এলেও এখন পর্যন্ত উল্লেখযোগ্য কোনো সমাধান মেলেনি।

এবার সেই সমস্যা সমাধানে এগিয়ে এসেছে লুইজিয়ানাভিত্তিক অলাভজনক গবেষণা প্রতিষ্ঠান ওয়াটার ইনস্টিটিউট অব দ্য গালফ। তারা আধুনিক প্রযুক্তির সন্নিবেশ ঘটিয়ে একটি ডেটা-শেয়ারিং প্লাটফর্ম গড়ে তুলতে চাইছে, যেখানে লোয়ার মিসিসিপি রিভারের সর্বশেষ তথ্য দেওয়া থাকবে। এই অঞ্চলের বন্দর পরিচালনাকারীরা সেই তথ্য সংগ্রহ করে নেভিগেশন ব্যবস্থা আরও সহজ করে তুলতে পারবে বলে আশা করা হচ্ছে। এই কাজে গবেষণা প্রতিষ্ঠানটিকে সহায়তা করছে লুইজিয়ানার স্থানীয় প্রশাসন, পোর্ট অব নিউ অরলিনস ও যুক্তরাষ্ট্রের বাণিজ্য মন্ত্রণালয়।

উন্নয়ন প্রকল্পে সক্ষমতা বেড়েছে সুয়েজ ক্যানেল কনটেইনার টার্মিনালের

সুয়েজ খালের কনটেইনার টার্মিনালের যন্ত্রপাতি ও সক্ষমতা বাড়ানোর লক্ষ্যে কয়েক দফায় মোটা অংকের বিনিয়োগ করেছে সুয়েজ ক্যানেল অথরিটি। মিশর সরকার ও সুয়েজ ক্যানেল ইকোনমিক জোন এ কাজে তাদের সহায়তা করেছে। এই বিনিয়োগ করোনা মহামারির সংকটকালীন পরিস্থিতিতেও টার্মিনালের ভবিষ্যৎ প্রবৃদ্ধির ভিত্তি তৈরি করে দিয়েছে।

সুয়েজ ক্যানেল কনটেইনার টার্মিনাল (এসসিসিটি) হলো দক্ষিণ ও পূর্ব ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের একটি গুরুত্বপূর্ণ হাব টার্মিনাল। সেখানে বিভিন্ন প্রকল্পের অধীনে ৬ কোটি ডলার বিনিয়োগ করা হয়েছে। এসব প্রকল্পের মধ্যে সবচেয়ে জটিল কাজ ছিল টার্মিনালের নিজস্ব ইয়ার্ডের ছয়টি এসটিএস ক্রেনের উচ্চতা বাড়ানো। এই কাজ সম্পন্নের ফলে এখন টার্মিনালের মোট ১৮টির মধ্যে ১২টি ক্রেন আল্ট্রা লার্জ কনটেইনার ভেসেল হ্যান্ডলিংয়ের সক্ষমতা অর্জন করল। ফলে এ ধরনের জাহাজগুলোর সময় ব্যবস্থাপনা এখন আরও লাভজনক হবে।

সাতটি বন্দরের উন্নয়নে ১৩৭ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে তাইওয়ান

নিজেদের সাতটি বাণিজ্যিক বন্দরের উন্নয়নকাজে ১৩৭ কোটি ডলার বিনিয়োগের পরিকল্পনা করছে তাইওয়ান। মূলত শিল্প খাতের ভবিষ্যৎ প্রবৃদ্ধির সঙ্গে তাল মেলাতেই এই উদ্যোগ নিয়েছে দেশটি। এ বিষয়ে পরিবহন ও যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের একটি পরিকল্পনা ন্যাশনাল ডেভেলপমেন্ট কাউন্সিল কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

বন্দরগুলোর সক্ষমতা বৃদ্ধি এবং পরিবেশবান্ধব ও স্মার্ট বন্দর প্রতিষ্ঠার জন্য মোট ২৯টি প্রকল্পের রূপরেখা প্রণয়ন করেছে মন্ত্রণালয়। সব প্রকল্পেরই সার্বিক লক্ষ্য ২০২৬ সাল নাগাদ সাতটি বন্দরের মোট কার্গো হ্যান্ডলিং সক্ষমতা ১৩ শতাংশের বেশি বাড়িয়ে ১৮০ কোটি টনে উন্নীত করা। এছাড়া নতুন নতুন বিনিয়োগ আকর্ষণও প্রকল্পগুলোর অন্যতম লক্ষ্য। এসব বিনিয়োগের মাধ্যমে ১৩ হাজারের বেশি নতুন কর্মসংস্থান তৈরি হবে বলে আশা করা হচ্ছে।

শিপিং খাতে নতুন যুগের সূচনায় ভূমিকা রাখবে বাজার উপাত্ত

আয়ে উত্থান-পতনের বিষয়টি বাদ দিলে দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের পর থেকে বৈশ্বিক শিপিং খাত মোটামুটি স্থিতিশীল পর্যায়ে রয়েছে বলা যায়। তবে এ খাতে এখনো কিছু চ্যালেঞ্জ রয়ে গেছে। এর মধ্যে সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ হলো ক্রমবর্ধমান চাহিদার সঙ্গে তাল মিলিয়ে কার্গো পরিবহনের সক্ষমতা অর্জন। বর্তমান যুগের জাহাজগুলোর আকার আগের চেয়ে বেড়েছে। এছাড়া নকশা ও প্রযুক্তিগত উৎকর্ষের কারণে জাহাজের ধারণক্ষমতাতেও এসেছে যুগান্তকারী পরিবর্তন। কিন্তু উপরিল্লিখিত চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় এর চেয়েও বাড়তি সক্ষমতা প্রয়োজন। আর তা অর্জনে সহায়ক ভূমিকা রাখতে পারে মার্কেট ডেটা বা বাজার উপাত্ত। সঠিকভাবে কাজে লাগাতে পারলে এই তথ্যই শিপিং খাতে পরবর্তী ডিজিটাল বিপ্লব ঘটাতে পারে।

বর্তমানে শিপিং খাত-সংশ্লিষ্ট সবাই অপারেশনকেন্দ্রিক 'বিগ ডেটা' সলিউশন নিয়ে কথা বলেন। কিন্তু খাত-সংশ্লিস্ট বেশির ভাগ আলোচনাতেই বাজার উপাত্তের বিষয়টি উপেক্ষিত থেকে যায়। অর্থাৎ বাজারের চাহিদা ও সক্ষমতায় সামঞ্জস্যতার বিষয়টিতে খুব কমই আলোকপাত করা হয়।

শিপিং কোম্পানিগুলো সবসময়ই তথ্য ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে নিজেদের মালিকানা-সম্পর্কিত বিভিন্ন বিষয় ও গ্রাহকদের সঙ্গে সম্পর্কের বিষয়টিতে জোর দিয়ে এসেছে। কিন্তু খাত-সংশ্লিষ্ট সবার কাজে লাগে, এমন তথ্য ব্যবস্থাপনা নিয়ে কাজ করতে খুব কমই দেখা গেছে। উদাহরণ হিসেবে বলা যায় আবহাওয়া-সংক্রান্ত তথ্য সব অংশীদারের জন্যই জরুরি। সবাই এতে উপকৃত হয়। এছাড়া শিল্প খাতের জন্য কাঁচামাল উৎপাদন কতটা বাড়তে পারে কিংবা একটি নির্দিষ্ট জায়গায় কী পরিমাণ কার্গো পরিবহনের অপেক্ষায় রয়েছে, সে তথ্যও মুনাফা সক্ষমতায় গুরুত্বপূর্ণ প্রভাবক হয়ে দাঁড়াতে পারে। এসব বিষয়ে কার্যকর তথ্য ব্যবস্থাপনা শিপিং খাতে নতুন যুগের সূচনা করবে।

বন্দর পরিচিতি

কোবে বন্দর

জাপানের চতুর্থ ব্যস্ততম বন্দর কোবে। জাপানের মধ্যাঞ্চলীয় হিয়োগো প্রিফেকচারে ওসাকা উপসাগরের কোল ঘেঁষে অবস্থিত বন্দরটি আন্তর্জাতিক সমুদ্র পরিবহন নেটওয়ার্কের একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ। ১৩০ দেশের পাঁচ শতাধিক বন্দরের সঙ্গে এর সংযোগ রয়েছে। কেবল কমোডিটি ডিস্ট্রিবিউশন সেন্টারই নয়, বরং বিনোদনের জন্যও জনপ্রিয়তা রয়েছে এর।

কোবে বন্দরের রয়েছে মনোমুগ্ধকর ল্যান্ডস্কেপ। বন্দরটি রোকো পর্বতমালার পাদদেশে অবস্থিত। এই রোকো পর্বতমালা মৌসুমি ঝোড়ো হাওয়া থেকে বন্দরকে সুরক্ষা দেয়। কোবে বন্দর ঘেঁষে রয়েছে হানশিন ইন্ডাস্ট্রিয়াল এরিয়া। কৌশলগত অবস্থানের সুবিধার কারণে বড় বড় সব ইস্পাত ও জাহাজ নির্মাণকারী কোম্পানি কোবেতে তাদের শিল্প-কারখানা স্থাপন করেছে। এছাড়া খাদ্যপণ্য, ছোট অ্যাপ্লায়েন্স এবং যোগাযোগ ও পরিবহন যন্ত্রপাতির কারখানাও গড়ে উঠেছে সেখানে।

শুধু ব্যবসায়ীই নয়, পর্যটকদের কাছেও কোবে বন্দরের কদর রয়েছে বেশ। ক্রুজ পোর্ট হিসেবে বন্দরটি জনপ্রিয়। রোকো পর্বতমালার পাদদেশে হওয়ায় বন্দরটি প্রতিষ্ঠায় বেশ মুন্সিয়ানা দেখাতে হয়েছে কর্তৃপক্ষকে। কারণ সেখানে সমতল জমি রয়েছে খুব কম। এ কারণে বন্দরের বিভিন্ন অবকাঠামো নির্মাণের জন্য বেশ কয়েকটি কৃত্রিম দ্বীপ তৈরি করা হয়েছে।

কোবে বন্দর প্রথম উন্মুক্ত করা হয় ১৮৬৮ সালে। সে সময় এর নাম ছিল হিয়োগো বন্দর। জাপানের পশ্চিমে এটি ছিল অন্যতম প্রথম বাণিজ্যিক বন্দর। শুরুর দিকে বন্দরটি পরিচালিত হতো তৎকালীন সামন্ততান্ত্রিক সামরিক সরকার তাকুগাওয়া শোগুনাতের অধীনে। ১৮৭১ সালে জাপানের ঐতিহ্যবাহী সামন্ততন্ত্র বিলুপ্ত হলে বন্দরটি রাজনৈতিক প্রভাবমুক্ত হয়। বর্তমানে বন্দরের প্রশাসক হিসেবে কাজ করছে কোবে সিটি গভর্নমেন্ট। আর কনটেইনার, লাইনার ও ফেরি টার্মিনালসহ অন্যান্য টার্মিনাল নির্মাণ, ইজারা ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে রয়েছে কোবে পোর্ট টার্মিনাল করপোরেশন (কেপিটিসি)।

কোবে বন্দরের দীর্ঘ পথচলায় আরও কিছু ঐতিহাসিক ঘটনা রয়েছে। ১৯৪৫ সালে দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের সময় মিত্রপক্ষ বি-২৯ বোমারু বিমান থেকে এ বন্দরে বোমা ফেলা হয়। এতে প্রায় ৯ হাজার মানুষের মৃত্যু ও শহর এলাকার এক-পঞ্চমাংশ ধ্বংস হয়ে যায়। ১৯৭৫ সালে সিটি কাউন্সিল কোবে বন্দরে পারমাণবিক অস্ত্রবোঝাই জাহাজ প্রবেশে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করে। এর ফলশ্রুতিতে মার্কিন যুদ্ধজাহাজগুলোর বন্দরে প্রবেশ বন্ধ হয়ে যায়। ১৯৯৫ সালে গ্রেট হানশিন ভূমিকম্প বন্দরে আঘাত হানে। রিখটার স্কেলে ৭ দশমিক ৩ মাত্রার এই ভূমিকম্পের কারণে দুই লাখের বেশি মানুষ গৃহহীন হয়ে পড়ে। প্রাণহানি ঘটে প্রায় ৪ হাজার ৬০০ মানুষের। বন্দরের বেশির ভাগ অবকাঠামো ক্ষতিগ্রস্ত হয়। বন্দরসেবায় নেমে আসে স্থবিরতা। ১৯৯৭ সালে বন্দরের পুনর্গঠন সম্পন্ন হয়। ভূমিকম্পে প্রায় ১০ লাখ কোটি ইয়েনের ক্ষয়ক্ষতি হয়, সেই সময় যা ছিল জাপানের জিডিপির ২ দশমিক ৫ শতাংশের সমান।

১৯৭০-এর দশক ছিল কোবে বন্দরের জন্য স্বর্ণযুগ। সে সময়ে বন্দরটি থেকে বিশ্বব্যাপী সর্বাধিক পণ্য সরবরাহ করা হয়। ১৯৭৩ থেকে ১৯৭৮ সাল পর্যন্ত এটি বিশ্বের ব্যস্ততম কনটেইনার পোর্ট ছিল। হানশিনের সেই ভূমিকম্প বন্দরের এতটাই ক্ষতি করেছে যে, পুনর্গঠনের পরও এটি আর তার আগের অবস্থানে ফিরে আসতে পারেনি।

কোবে বন্দরের রয়েছে মাল্টিমোডাল ট্রান্সপোর্ট সুবিধা। সমুদ্র, আকাশ ও স্থলপথে এ বন্দরে পণ্য আনা-নেওয়া করা যায়। বন্দরে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্য রয়েছে রোকো আইল্যান্ড কনটেইনার টার্মিনাল। এসব টার্মিনালে রয়েছে মোট চারটি বার্থ, যেখানে পানির গড় গভীরতা ১৪ মিটার। এছাড়া বন্দরের পোর্ট আইল্যান্ড কনটেইনার টার্মিনালে রয়েছে ছয়টি বার্থ। এই টার্মিনালের মোট আয়তন ৭ লাখ ৮৬ হাজার ৮৮০ বর্গমিটার।

বন্দরে ক্রুজ টার্মিনাল হিসেবে রয়েছে কোবে পোর্ট টার্মিনাল ও নাকা পিয়ার ক্রুজ টার্মিনাল। এর মধ্যে কোবে পোর্ট টার্মিনালে রয়েছে ছয়টি বার্থ। আরও রয়েছে কেপিটিসি কনভেনশনাল লাইনার টার্মিনাল ও রোকো আইল্যান্ড ফেরি টার্মিনাল।

সাম্প্রতিক সময়ে বাংলাদেশের একটি মেগাপ্রকল্পের সঙ্গে কোবে বন্দরের নাম ওতপ্রোতভাবে জড়িয়ে গেছে। দেশের প্রথম মেট্রোরেলের কোচগুলো নির্মাণ হচ্ছে জাপানে। আর সেগুলো কোবে বন্দর থেকে মোংলা বন্দর হয়ে নদীপথে ঢাকায় আনা হচ্ছে।

মেরিটাইম ইভেন্টস

সি এশিয়া

২১-২৩ সেপ্টেম্বর, ভার্চুয়াল

'সমুদ্র অর্থনীতিকে একটি নতুন গতিপথে পরিচালনা করা'-এ প্রতিপাদ্য সামনে রেখে আয়োজিত সম্মেলনটি বৈশ্বিক শিপিং খাতের প্রধান প্রধান ইস্যু নিয়ে বিশেষজ্ঞদের অভিজ্ঞতা বিনিময় ও আলোচনার গুরুত্বপূর্ণ একটি প্লাটফর্ম হিসেবে কাজ করবে। এই খাতের সর্বশেষ তথ্য ও হালনাগাদ প্রযুক্তি বিশ্লেষণ করা হবে সম্মেলনে। শিপিং খাত তথা সমুদ্র অর্থনীতির জন্য এই সম্মেলন থেকে নতুন কিছু সুপারিশ আসতে পারে বলে ধারণা করা হচ্ছে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3E6CABb

১২তম ড্রেজিং অ্যান্ড ল্যান্ড রিক্লেইমেশন এশিয়া সামিট

২৭-৩০ সেপ্টেম্বর, ভার্চুয়াল

উপকূলীয় এলাকায় যেকোনো ড্রেজিং ও পুনরুদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা করতে গেলে প্রাকৃতিক সম্পদ, অর্থনৈতিক সম্পদ ও সামাজিক-সাংস্কৃতিক সম্পদের ওপর ইতিবাচক ও নেতিবাচক দুই ধরনের প্রভাবই পড়তে পারে। এ কারণে এ ধরনের কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে উপকূলীয় পরিবেশের বিষয়টি বিশেষভাবে বিবেচনায় নেওয়া জরুরি। ইকুইপ গ্লোবালের আয়োজনে অনুষ্ঠিতব্য সম্মেলনের এজেন্ডায় বিষয়টিকে প্রাধান্য দেওয়া হয়েছে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/2XazviN

অফশোর মেডিটারেনিয়ান কনফারেন্স-ওএমসি

২৮-৩০ সেপ্টেম্বর, র‍্যাভেনা, ইতালি

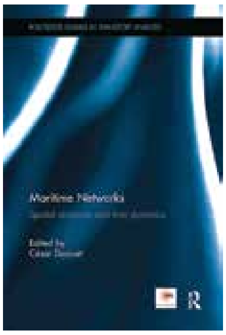
বর্তমানে শক্তি ও জ্বালানি খাতের জন্য বড় একটি চ্যালেঞ্জ হয়ে দাঁড়িয়েছে কার্বন নিঃসরণমুক্ত অর্থনীতিতে রূপান্তর ও বিশ্বের সব প্রান্তে পরিবেশবান্ধব শক্তির উৎস নিশ্চিত করা। গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা পূরণের জন্য বহুমাত্রিক কর্মকৌশল গ্রহণ করা জরুরি। এবারের ওএমসি খাত-সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মধ্যে মেলবন্ধন স্থাপনের প্লাটফর্ম হিসেবে কাজ করবে। এর মাধ্যমে তারা অভিন্ন লক্ষ্য পূরণে নিজেদের দক্ষতা ও সক্ষমতা অন্যদের সঙ্গে কার্যকরভাবে বিনিময়ে সচেষ্ট হবে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3nmcVi1

গ্রন্থ পরিচিতি

মেরিটাইম নেটওয়ার্কস: স্পেইশাল স্ট্রাকচারস অ্যান্ড টাইম ডায়নামিকস

সিজার দ্যুক্রে



মানবসভ্যতার সঙ্গে নৌবাণিজ্যের সম্পর্ক বেশ পুরনো। বিভিন্ন কমিউনিটির মধ্যে আন্তঃসংযোগ স্থাপনের অন্যতম প্রাচীন একটি উপায় হলো নৌপরিবহন। অতীতে পণ্য পরিবহনের প্রধান মাধ্যম ছিল মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট। আধুনিক যুগেও তা-ই। বর্তমানে বিশ্ববাণিজ্যের নব্বই শতাংশের বেশি পণ্য পরিবহন হয় সমুদ্রপথে। সমুদ্রবাণিজ্যের মাধ্যমে বন্দর, টার্মিনাল, উপকূলীয় শহর, অঞ্চল ও দেশগুলো একে অন্যের সঙ্গে ওতপ্রোতভাবে সংযুক্ত। স্বাভাবিকভাবেই বন্দর, পরিবহন ব্যবস্থা ও জাতীয় অর্থনীতির উন্নয়ন ও পরিকল্পনার জন্য সদা পরিবর্তনশীল মেরিটাইম নেটওয়ার্ককে সঠিকভাবে অনুধাবন করা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

তবে বাস্তবতা হলো, মেরিটাইম কানেক্টিভিটি সম্পর্কিত বিষয়গুলো নিয়ে সম্যক ধারণা অনেকেরই নেই; এমনকি খাতসংশ্লিষ্ট অংশীজনদেরও। এ কারণে প্রাসঙ্গিক বিভিন্ন তত্ত্ব, ধারণা, পদ্ধতি ইত্যাদি সম্পর্কে পর্যালোচনা করা অত্যন্ত জরুরি হয়ে পড়েছে। মেরিটাইম নেটওয়ার্কস বইয়ে বিভিন্ন আঙ্গিক থেকে সেই পর্যালোচনাই করা হয়েছে। বিশ্বের বিভিন্ন দেশের খাতসংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞরা পুরাতত্ত্ব, ইতিহাস, ভৌগোলিক, আঞ্চলিক বিদ্যা, অর্থনীতি, গণিত, পদার্থবিদ্যা, কম্পিউটার প্রযুক্তিসহ মেরিটাইম নেটওয়ার্কের বিভিন্ন অনুষঙ্গের ওপর আলোকপাত করেছেন এ বইয়ে। জিওগ্রাফিক্যাল ইনফরমেশন সিস্টেমস (জিআইএস), স্পেইশাল বা দূরত্ব-সংক্রান্ত বিষয়, নেটওয়ার্ক, মডেলিং ও সিমুলেশনসহ বিভিন্ন প্রক্রিয়াগত বিষয়ের ভিত্তিতে তারা বন্দর কার্যপ্রণালির ক্রমবিন্যাস, রুট ডেনসিটি, বিভিন্ন ট্রান্সপোর্ট মোডের মধ্যে পারস্পরিক নির্ভরশীলতা, নেটওয়ার্কের দৃঢ়তা ও দুর্বলতা, ট্রাফিক কনসেন্ট্রেশন, প্রযুক্তিগত রূপান্তর, আঞ্চলিক অর্থনৈতিক উন্নয়নের মতো গুরুত্বপূর্ণ বিভিন্ন বিষয় তুলে ধরেছেন।

আর্থ-সামাজিক প্রতিবেশ মেরিটাইম নেটওয়ার্কের ওপর কীরূপ প্রভাব ফেলে এবং এ-সম্পর্কিত জ্ঞান বন্দর, সাপ্লাই চেইন ও ট্রান্সপোর্ট নেটওয়ার্কের উন্নয়নে কতটা সহায়ক ভূমিকা রাখতে পারে, সেই বিষয়টি তুলে ধরার প্রয়াস রয়েছে এই বইতে। কেউ যদি বিশ্ববাণিজ্যের পরিবহন নেটওয়ার্ক ভালোভাবে অনুধাবন এবং বন্দর ব্যবস্থার মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জটিল প্রশ্নগুলোর জবাব খুঁজে বের করতে চান, তবে তার জন্য এই বইটি আদর্শ একটি রেফারেন্স হতে পারে।

৪০৮ পৃষ্ঠার মেরিটাইম নেটওয়ার্কস হার্ডকভার বইটির মূল্য ১৭০ মার্কিন ডলার হলেও সুলভ পেপারব্যাক সংস্করণের দাম ধরা হয়েছে ৪৬ ডলার। বইটির প্রকাশক ব্রিটিশ বহুজাতিক পাবলিশার রাউটলেজ।

আইএসবিএন ১০: ১১৩৮৯১১২৫৯

আইএসবিএন ১৩: ৯৭৮-১১৩৮৯১১২৫৩

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

ট্রেভার্স বোর্ড

বর্তমানে মেরিটাইম নেভিগেশনে লেগেছে আধুনিকতার ছোঁয়া। প্রযুক্তির আশীর্বাদে এখন জাহাজ চলাচলের তথ্য-উপাত্ত রেকর্ড করা হচ্ছে সহজেই। কিন্তু আদিকালে এতসব ডিজিটাল সুযোগ-সুবিধা ছিল না। কিন্তু তাই বলে সেই সময়ে নেভিগেশনের তথ্য সংরক্ষণ থেমে থাকেনি। ডিজিটাল না হোক, নাবিকরা অ্যানালগ পদ্ধতিতে ঠিকই তাদের জাহাজের গতিপথ, দূরত্ব, গতিবেগ ইত্যাদি তথ্য টুকে রাখতেন।

অ্যানালগ যুগে জাহাজ চলাচলের দিক নির্ণয়ের ক্ষেত্রে যেমন সেক্সট্যান্ট যন্ত্রের ব্যবহার ছিল, ঠিক তেমনই ষোলো থেকে আঠারো শতক পর্যন্ত জাহাজের গতিপথ ও গতিবেগ নির্ণয়ের জন্য ব্যবহৃত হতো ট্রেভার্স বোর্ড। এটি আসলে এক ধরনের মেমোরি এইড যন্ত্র, যেটি ডেড রেকোনিং নেভিগেশনের কাজে ব্যবহৃত হতো।

মেরিটাইম নেভিগেশনে ডেড রেকোনিং হলো একটি প্রক্রিয়া, যেখানে চলন্ত জাহাজের পূর্ব নির্ণীত অবস্থানের ওপর ভিত্তি করে বর্তমান অবস্থান নির্ধারণ করা হয়। এরপর কিছু হিসাব-নিকাশের মাধ্যমে জাহাজের গতিবেগ, ভবিষ্যৎ গতিপথ ও অতিবাহিত সময়ের গতিপথ নির্ধারণ করা হয়। নাবিকদের জন্য এই ডেড রেকোনিংয়ের কাজটাই সহজ করে দিয়েছিল ট্রেভার্স বোর্ড। বিশেষ করে এমন একসময়ে, যখন নিরাপদ জাহাজ চলাচল পুরোপুরি নির্ভর করত ক্রুদের দক্ষতার ওপর। আধুনিক নেভিগেশন ব্যবস্থার কিছুই ছিল না সে সময়ে।

ষোলো শতকের স্বনামধন্য গণিতবিদ উইলিয়াম বর্নের 'ওল্ড সল্ট'-এ ট্রেভার্স বোর্ডের বর্ণনা দেওয়া হয়েছে। এতে বলা হয়েছে ট্রেভার্স বোর্ড হলো কাঠের তৈরি একটি বোর্ড, যেটি ঊর্ধ্ব ও নিম্ন-এই দুই অংশে বিভক্ত। ওপরের দিকে একটি কম্পাস আঁকা থাকে, যা পেগ ও কর্ডের মাধ্যমে নিচে থাকা কয়েকটি পেগ হোলের সঙ্গে সংযুক্ত থাকে।

যে সময়কালে ট্রেভার্স বোর্ড ব্যবহার করা হতো, সে সময় জাহাজীদের বেশির ভাগই লেখাপড়া জানতেন না। তবে এই বোর্ডের কার্যপ্রণালি এতটাই সহজ ছিল যে, লেখাপড়া না জানা ক্রু সদস্যরাও এটি ব্যবহার করতে পারতেন।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

পিরি রেইস

ষোলো শতকের একজন সুপরিচিত অটোমান-তুর্কি অ্যাডমিরাল পিরি রেইস। ভূগোলবিদ ও মানচিত্রকর হিসেবেও খ্যাতি রয়েছে তাঁর। ১৫১৩ সালে পিরি রেইস একটি বিশ্বমানচিত্র প্রণয়ন করেন, যেটি ১৯২৯ সালে ইস্তাম্বুলের তপকাপি প্যালেসে আবিষ্কৃত হয়। একে সবচেয়ে পুরনো তুর্কি মানচিত্র বিবেচনা করা হয়, যেখানে নতুন বিশ্ব ও আমেরিকাকে চিহ্নিত করা হয়েছে।

ধারণা করা হয় ১৪৬৫ থেকে ১৪৭০ সালের মধ্যে কোনো একসময়ে তুরস্কের এজিয়ান উপকূলের গাল্লিপোলিতে তাঁর জন্ম। সমুদ্রজীবনের শুরুটা পনেরো শতকের শেষের দিকে; চাচার হাত ধরে। তাঁর চাচা কামাল রেইস ছিলেন সে সময়ের নামকরা নাবিক। চাচার সঙ্গে বেশকিছু লড়াইয়ে অংশ নিয়েছেন তিনি। বিখ্যাত অটোমান অ্যাডমিরাল হায়রেদ্দীন বারবারোসার অধীনেও কাজ করেছেন। লোহিত সাগর ও ভারত মহাসাগরে পর্তুগিজদের বিরুদ্ধে যুদ্ধে অটোমান বাহিনীর নেতৃত্ব দিয়েছেন।

১৫৪৭ সালে রেইস (অ্যাডমিরাল) হিসেবে পদোন্নতি পান তিনি। তার পরের বছর পর্তুগিজদের কাছ থেকে এডেনের নিয়ন্ত্রণ পুনরুদ্ধার করেন তিনি। ১৫৫২ সালে দখল নেন মাস্কটের, যেটি ১৫০৭ সাল থেকে পর্তুগিজদের নিয়ন্ত্রণে ছিল। ১৫২১ সালে কিতাব-ই-বাহরিয়ে (বুক অব নেভিগেশন) বই লেখার কাজ শেষ করেন। এতে বেশ কিছু মানচিত্র ও নকশার সন্নিবেশ ঘটান, যার কারণে তিনি পরবর্তী প্রজন্মের সমুদ্রচারীদের কাছে গুরুত্ববহ হয়ে ওঠেন। চাচার সঙ্গে ভূমধ্যসাগর ভ্রমণকালে তিনি এই নকশাগুলো আঁকেন।

১৫১১ থেকে ১৫২১ সালের মধ্যে তিনি কিতাব-ই-বাহরিয়ে লেখেন। পরবর্তী ১৫২৪ ও ১৫২৫ সালে বইটিতে কিছু সংশোধন ও পরিমার্জন এনে বিখ্যাত অটোমান সুলতান সুলেমানকে উপহার দেওয়া হয়। ১৫৫৪ অথবা ১৫৫৫ সালে এই দিকপাল নাবিক ও অ্যাডমিরাল মৃত্যুবরণ করেন।

১৯ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দরের নির্মাণাধীন পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল ও বে-টার্মিনালের অগ্রগতি পরিদর্শন করেন নৌপ্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী। এ সময় নৌপরিবহন সচিব, পিপিপি কর্তৃপক্ষের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা, বন্দর চেয়ারম্যান ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন

২০২৪ সালের মধ্যেই বে-টার্মিনালের অপারেশন শুরু : নৌপ্রতিমন্ত্রী

'মাননীয় প্রধানমন্ত্রী বলেছেন বে-টার্মিনাল হবে, তার মানে এটা হবেই। ২০২৪ সালের মধ্যেই প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় নির্ধারণ করা হয়েছে। কাজের অগ্রগতির জন্য আমরা এটিকে তিনটি ভাগে বিভক্ত করেছি। তার মধ্যে একটি পার্ট চট্টগ্রাম বন্দর করবে।' ১৯ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দরের নির্মাণাধীন পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল ও বে-টার্মিনাল প্রকল্পের অগ্রগতি পরিদর্শন শেষে সাংবাদিকদের সাথে মতবিনিময়কালে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এসব কথা বলেন। এ সময় উপস্থিত ছিলেন নৌপরিবহন সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী, পিপিপি কর্তৃপক্ষের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা সুলতানা আফরোজ ও বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

নৌপ্রতিমন্ত্রী বলেন, 'পিপিপি মডেলে প্রকল্পটি করার জন্য অনেক বিদেশি বিনিয়োগকারী আমাদের সাথে কথা বলেছে। আমরা এটি এখনো চূড়ান্ত করিনি। দেশের স্বার্থ রক্ষা করে যাদের সাথে আমাদের সমঝোতা হবে, তাদেরই আমরা দুটি টার্মিনাল নির্মাণের কাজ দেব, মাল্টিপারপাস টার্মিনাল চট্টগ্রাম বন্দর নির্মাণ করবে। কোভিডের কারণে বিনিয়োগকারীদের সাথে আমাদের যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন হয়ে গিয়েছিল। তাদের সাথে আবার যোগাযোগ শুরু হয়েছে। আমরা ২০২৪ সালের মধ্যেই বে টার্মিনালের অপারেশন শুরু করতে চাই।'

এ সময় প্রতিমন্ত্রী প্রকল্পের অর্থায়ন নিয়ে কোনো সমস্যা হবে না বলেও জানান।

পিপিপি কর্তৃপক্ষের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা সুলতানা আফরোজ বলেন, 'বে-টার্মিনাল প্রকল্পের কাজ দ্রুত শুরু করতে আমরা সমন্বিতভাবে এগোচ্ছি। যেসব বিদেশি বিনিয়োগকারী আসছেন, আমরা সবার কথাই শুনছি। যে বিনিয়োগকারীর প্রস্তাব দেশের জন্য, বে-টার্মিনালের জন্য লাভজনক হবে, আমরা তাদেরই নেব।'

বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, 'আমরা বে-টার্মিনাল বাস্তবায়নের জন্য টাইমফ্রেম অনুযায়ী সমন্বিতভাবে কাজ শুরু করেছি। প্রধানমন্ত্রীর দপ্তর থেকে সব ধরনের সিদ্ধান্ত সময়মতো পেয়েছি। এখন বাস্তবায়নের দায়িত্ব আমাদের। আশা করছি, আমাদের সাথে অন্য দুটি টার্মিনালের কাজ যারা পাবে, তারাও একসাথে শুরু করতে পারবে।'

সাংবাদিকদের সাথে মতবিনিময়ের আগে প্রকল্পের বিস্তারিত তুলে ধরেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চিফ হাইড্রোগ্রাফার কমান্ডার আরিফুর রহমান ও নির্বাহী প্রকৌশলী রাফিউল আলম।

এ সময় আরও উপস্থিত ছিলেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অতিরিক্ত সচিব (উন্নয়ন) সুলতান আবদুল হামিদ, যুগ্ম সচিব (উন্নয়ন) ড. মো. রফিকুল ইসলাম খান, যুগ্ম সচিব (পরিকল্পনা) রফিক আহমেদ সিদ্দিক, যুগ্ম সচিব ও বন্দরের পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম, যুগ্ম সচিব ও সদস্য (অর্থ) মো. কামরুল আমিন, সদস্য (প্রকৌশল) কমডোর এম নিয়ামুল হাসান, সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান, পরিচালক (নিরাপত্তা) লে. কর্নেল মোস্তফা আরিফ-উর রহমান খান ও সচিব ওমর ফারুক।

জাহাজ মালিক শিল্পোদ্যোক্তাদের অর্ধেক পণ্য পরিবহন করতে হবে ভাড়া করা জাহাজে

কম সময়ে এবং কম খরচে আমদানি করা কাঁচামাল বন্দর থেকে নদীপথে কারখানায় নেওয়ার জন্য লাইটার জাহাজ কিনেছেন শিল্পোদ্যোক্তারা। প্রায় এক দশক আগে নিজস্ব লাইটার জাহাজে পণ্য পরিবহনে সুফল পাওয়ার পর একের পর এক শিল্প গ্রুপ এই খাতে বিনিয়োগ করেছে। তবে এখন নিজেদের আমদানি পণ্যের শতভাগ নিজেদের জাহাজে পরিবহন করতে পারবেন না শিল্পোদ্যোক্তারা। নিজেদের আমদানি পণ্যের ৫০ শতাংশ পরিবহন করতে হবে ভাড়া করা জাহাজে।

নৌপরিবহন অধিদপ্তর ২৫ আগস্ট জরুরি নৌ-বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করেছে, তাতে পরোক্ষভাবে এমন নির্দেশনা রয়েছে। ওই বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়েছে, চট্টগ্রাম বন্দরের জলসীমায় বড় জাহাজ থেকে আমদানি পণ্য নৌপথে পরিবহনের জন্য ২০১৩ সালের নীতিমালা অনুসরণ করতে হবে। আদেশ অমান্যকারী নৌযান মালিক, মাস্টার ও নাবিকদের বিরুদ্ধে আইনগত ব্যবস্থা নেওয়ার কথাও বলা হয়।

ওই নীতিমালার ৫ দশমিক ৯ অনুচ্ছেদে বলা হয়েছে, সিমেন্ট কারখানার আমদানি করা কাঁচামালের ৫০ শতাংশ ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের নিয়ন্ত্রণাধীন জাহাজের মাধ্যমে পরিবহন করতে হবে। অর্থাৎ নিজেদের জাহাজ বসিয়ে রেখে হলেও ভাড়া করা জাহাজে ৫০ শতাংশ পণ্য পরিবহনের বাধ্যবাধকতা আরোপ করা হয়েছে।

নৌপরিবহন অধিদপ্তরের চিফ ইঞ্জিনিয়ার অ্যান্ড শিপ সার্ভেয়ার মো. মনজুরুল কবীর বলেন, নীতিমালা বাস্তবায়নের জন্য নতুন এই নির্দেশনা দেওয়া হয়েছে। প্রয়োজনে সব পক্ষের সঙ্গে আলোচনা করে ভাড়া পুনর্নির্ধারণ বা নতুন কোনো সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে।

চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে কনটেইনারবিহীন জাহাজে যত পণ্য আমদানি হয়, তার ৮০ শতাংশই নদীপথে পরিবহন হয়। যার বড় অংশই শিল্পোদ্যোক্তা ও আমদানিকারকেরা নিজস্ব জাহাজে পরিবহন করে। তাতে খরচ কম পড়ে।

মাতারবাড়ীতে ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানোর সুযোগ

কক্সবাজারের মহেশখালী উপজেলায় মাতারবাড়ী বিদ্যুৎকেন্দ্রের জেটিতে এখন যেকোনো সময় ১০ মিটার গভীরতার জাহাজ ভেড়ানো যাবে। জেটিতে যত বেশি গভীরতার জাহাজ ভেড়ানো যায়, তত বেশি পণ্য পরিবহন করা যায়। তাতে যেমন পণ্য পরিবহনের খরচ কমে, তেমনি বন্দরের সক্ষমতাও বাড়ে। বন্দর সুবিধার বড় উপাদান এটি।

চট্টগ্রাম বন্দরের মূল জেটিতে এখন সর্বোচ্চ সাড়ে ৯ মিটার ড্রাফট (জাহাজের পানির নিচের অংশ) বা গভীরতার জাহাজ ভেড়ানো যায়। মোংলা বন্দরে তা সাত থেকে সাড়ে সাত মিটার। আর চট্টগ্রাম বন্দরের আওতাধীন প্রকল্প মাতারবাড়ীতে তা ১০ মিটার, যেটি ধাপে ধাপে উন্নীত হবে।

চলতি বছর ডিসেম্বরে মাতারবাড়ীতে কয়লা খালাসের ৩০০ মিটার জেটির নির্মাণকাজ শেষ হওয়ার কথা রয়েছে। তাতে আগামী বছর থেকে বিদ্যুৎকেন্দ্রের জেটিতে কয়লাবাহী বড় জাহাজ ভিড়তে পারবে।

চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, 'জাহাজের ড্রাফট বা গভীরতা বিবেচনা করলে এখনই সবচেয়ে বেশি সুবিধা মাতারবাড়ীতে। জাহাজ ভেড়ানোর জন্য বন্দর সেখানে সব আনুষঙ্গিক সুযোগ-সুবিধা দিচ্ছে।'

চট্টগ্রাম বন্দরের আওতাধীন মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরের টার্মিনাল নির্মাণের কাজ শেষ হবে ২০২৫ সালে। তখন সুবিধা পাবে আমদানি-রপ্তানিবাণিজ্য। আর সড়ক সংযোগ চালু হলে ২০২৬ সাল থেকে পুরোদমে সুফল মিলবে এই টার্মিনালের।

জাতীয় শোক দিবসে ১৫ আগস্ট জাতির পিতার প্রতিকৃতিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ

মাতারবাড়ী নৌপথে এত দিন বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশনের 'সিঙ্গেল পয়েন্ট মুরিং' প্রকল্পের জ্বালানি তেল সরবরাহের পাইপলাইন বসানোর কাজ চলছিল। সে জন্য সাময়িক সময়ের জন্য নৌপথের একাংশ ঘুরিয়ে নেওয়া হয়। তাতে ৯ মিটার গভীরতার বেশি জাহাজ ভেড়ানোর সুযোগ ছিল না জেটিতে। এখন ওই অংশে পাইপলাইন বসানোর কাজ শেষ হয়েছে। ফলে নৌপথটিতে এখন ১০ মিটার গভীরতার জাহাজ আনা-নেওয়ায় আর বাধা নেই।

চট্টগ্রাম বন্দরে জাতীয় শোক দিবস পালন

যথাযোগ্য মর্যাদায় জাতির জনক বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ৪৬তম মৃত্যুবার্ষিকী ও জাতীয় শোক দিবস পালন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। পূর্বনির্ধারিত কর্মসূচি অনুযায়ী ১৫ আগস্ট সকালে বন্দর ভবন চত্বরে বঙ্গবন্ধুর প্রতিকৃতিতে প্রথমে পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ। এরপর বন্দর অফিসার্স অ্যাসোসিয়েশন, বিভাগীয় প্রধানগণ ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন। শোক দিবসের কর্মসূচির অংশ হিসেবে একটি গাছের চারা রোপণের মাধ্যমে বৃক্ষরোপণ কর্মসূচির উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। পরে তিনি বন্দর কর্মচারী পরিষদ (সিবিএ) আয়োজিত খতমে কোরআন, দোয়া মাহফিল ও আলোচনা সভায় প্রধান অতিথি হিসেবে যোগ দেন।

আলোচনাকালে বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, 'বঙ্গবন্ধু বুঝতে পেরেছিলেন বাংলাদেশের উন্নয়নে চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্ব কতটুকু। এজন্যই তিনি স্বাধীনতার পরে চট্টগ্রাম বন্দরে এসে প্রয়োজনীয় দিকনির্দেশনা দিয়েছেন এবং এর আগে সোভিয়েত ইউনিয়নের রাষ্ট্রপতিকে বলেছিলেন দ্রুততম সময়ে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে মাইন অপসারণ করে যেন চালু করা যায়। বঙ্গবন্ধুর কথাতেই তৎকালীন সোভিয়েত ইউনিয়ন বিশেষ টিম পাঠিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর সচল করেছেন। তারপর থেকে এখন পর্যন্ত একদিনের জন্যও চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রম বন্ধ হয়নি।'

এ সময় তিনি করোনা অতিমারির সময়ও নিরবচ্ছিন্নভাবে বন্দরের কার্যক্রম সচল রাখায় সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীর প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করেন এবং কর্মরত অবস্থায় করোনায় আক্রান্ত হয়ে মৃত্যুবরণকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীদের রুহের মাগফিরাত কামনা করেন।

বন্দর কর্মচারী পরিষদের সাধারণ সম্পাদক নায়েবুল ইসলাম ফটিকের সঞ্চালনায় ও ভারপ্রাপ্ত সভাপতি মোহাম্মদ আজিমের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত আলোচনা সভায় আরও উপস্থিত ছিলেন বন্দর কর্তৃপক্ষের পর্ষদ সদস্যগণ, পরিচালকগণ ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ।

আলোচনা সভার আগে খতমে কোরআন করা হয় এবং আলোচনা শেষে দেশ ও জাতির কল্যাণ কামনায় মোনাজাত করা হয়। এছাড়া দিবসটি উপলক্ষে বন্দরের পরিচালনাধীন মসজিদসমূহে বাদ জোহর দোয়া এবং মন্দির ও বৌদ্ধবিহারে প্রার্থনার আয়োজন করা হয়। দিবসটি উপলক্ষে চট্টগ্রাম বন্দরের মেরিটাইম-বিষয়ক প্রকাশনা বন্দর বার্তার বিশেষ সংখ্যা প্রকাশ করা হয়েছে।

বঙ্গবন্ধুর সাড়ে তিন বছরের শাসনামল উন্নয়নের এক বিস্ময়

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেছেন, 'বঙ্গবন্ধুর সাড়ে তিন বছর শাসনামল উন্নয়নের এক বিস্ময়। রক্তাক্ত বাংলাদেশ, ছিল না কোনো শাসনতন্ত্র। নেই রাস্তাঘাট, ব্রিজ, কালভার্ট। ধ্বংসস্তূপে দাঁড়িয়ে তিনি দেশকে শাসনতন্ত্র দিয়েছেন।'

তিনি বলেন, 'সেই সাড়ে তিন বছর শাসনামলের গবেষণায় রাষ্ট্রবিজ্ঞানীরা বিস্ময় প্রকাশ করেন। '৪৭ সাল থেকে বঙ্গবন্ধুর সিদ্ধান্তের কোনো ভুল নেই। ৯ আগস্ট ঢাকায় বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশন (বিআইডব্লিউটিসি) কার্যালয়ে জাতীয় শোক দিবস উপলক্ষে 'বঙ্গবন্ধু কর্নার' উদ্বোধন ও বৃক্ষরোপণ শেষে আলোচনা সভায় প্রধান অতিথির বক্তব্যে তিনি এসব কথা বলেন।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, 'জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের পরিবারের মতো পৃথিবীর দ্বিতীয় কোনো রাজনৈতিক পরিবার দেশ গঠনে এত আত্মত্যাগ করেনি। জিয়া, এরশাদ ও খালেদা জিয়া বঙ্গবন্ধু পরিবারের বিরুদ্ধে বিভিন্ন গুজব রটিয়েছে।'

প্রতিমন্ত্রী বলেন, 'বঙ্গবন্ধু বেঁচে থাকলে ৩৫ বছর আগেই বাংলাদেশ স্বপ্নের জায়গায় পৌঁছে যেত। পঁচাত্তরে ১৫ আগস্টের ঘটনার মধ্য দিয়ে উন্নত বাংলাদেশের স্বপ্নকে অন্ধকারে ঠেলে দেওয়া হয়েছে। বঙ্গবন্ধুকে যখন হত্যা করা হয়, বাংলাদেশ তখন স্বল্পোন্নত দেশ ছিল। জিডিপি এখনকার চেয়ে বেশি ছিল।'

বিআইডব্লিউটিসির চেয়ারম্যান সৈয়দ মো. তাজুল ইসলামের সভাপতিত্বে অন্যান্যের মধ্যে নৌপরিবহন সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী, বিআইডব্লিউটিসির এজিএম খন্দকার মহিউদ্দিন রতন, সিবিএ নেতা মহসিন ভূঁইয়া এবং মির্জা মোস্তাফিজুর রহমান বক্তব্য দেন। পরে বঙ্গবন্ধুসহ ১৫ আগস্টে শহীদদের আত্মার মাগফিরাত কামনা এবং দেশ ও জাতির অগ্রগতির জন্য দোয়া করা হয়।

নির্দিষ্ট বন্দরের মাধ্যমে রাসায়নিক আমদানি-রপ্তানি চায় বিএনএসিডব্লিউসি

দেশে তফসিলভুক্ত রাসায়নিক দ্রব্যের আমদানি-রপ্তানিকে আরও সুসংহত করতে নির্দিষ্ট বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি করার পরামর্শ দিয়েছে রাসায়নিক অস্ত্র কনভেনশনের (বিএনএসিডব্লিউসি) চেয়ারম্যান ও সশস্ত্র বাহিনী বিভাগের প্রিন্সিপাল স্টাফ অফিসার লেফটেন্যান্ট জেনারেল ওয়াকার-উজ-জামান। ৯ আগস্ট বিএনএসিডব্লিউসির ১৭তম সাধারণ সভায় ভার্চুয়াল প্লাটফর্মে সভাপতির বক্তব্যে তিনি এ পরামর্শ দেন।

আন্তঃবাহিনী জনসংযোগ পরিদপ্তর (আইএসপিআর) জানায়, বিভিন্ন মন্ত্রণালয় ও সংস্থা থেকে ৪২ জন সদস্য এ সভায় অংশগ্রহণ করেন। সভায় বিএনএসিডব্লিউসির বর্তমান কাজগুলো পর্যালোচনা করা হয় এবং বাংলাদেশে রাসায়নিক অস্ত্র কনভেনশন (সিডব্লিউসি) কার্যকরভাবে বাস্তবায়নের জন্য ভবিষ্যৎ কর্মপরিকল্পনা সম্পর্কে আলোচনা করা হয়।

ক্রমবর্ধমান শিল্পায়নের ফলে দেশে রাসায়নিক দ্রব্যের ব্যবহার ব্যাপক হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে রাসায়নিক দুর্ঘটনার হারও বৃদ্ধি পেয়েছে। এরই প্রেক্ষাপটে দুর্ঘটনা মোকাবেলায় সাড়াদানকারী সংস্থাগুলোর সক্ষমতা বৃদ্ধির ব্যাপারে চেয়ারম্যান গুরুত্বারোপ করেন। এছাড়া বাংলাদেশে কার্যকরী রাসায়নিক নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে একটি সমন্বিত জাতীয় নীতিমালা ও কাঠামোর প্রয়োজনীয়তার ব্যাপারে সভায় আলোচনা করা হয়। সিডব্লিউসিকে কার্যকরভাবে বাস্তবায়নের জন্য এবং দেশে রাসায়নিক নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা আরও সুসংহতকরণের জন্য বর্তমানে প্রচলিত আইন বা বিধিমালা ও নীতিমালাগুলোর প্রয়োজনীয় ও যুগোপযোগী সংশোধনের ব্যাপারে সবাই মত প্রকাশ করেন।

রাসায়নিক অস্ত্র কনভেনশন-সংক্রান্ত আইন ও বিধিমালাগুলো দ্রুত ও কার্যকরভাবে বাস্তবায়নের জন্য রাসায়নিক অস্ত্র নিষিদ্ধকরণ আইন, ২০০৬-কে মোবাইল কোর্ট আইন, ২০০৯ এ অন্তর্ভুক্ত করা নিয়ে আলোচনা হয়।

অনলাইনে ফি দিয়ে বন্দরে ঢুকতে পারবে গাড়ি

পণ্য খালাসের জন্য আনা গাড়ি চট্টগ্রাম বন্দরে প্রবেশ করতে হলে প্রয়োজনীয় কাগজপত্র দিয়ে গেট পাস নিতে হয়। এ জন্য নগদ টাকা দিয়ে ফি পরিশোধ করতে হয়। ১৫ সেপ্টেম্বর থেকে নগদ টাকা দিয়ে গেট পাস নেওয়ার পরিবর্তে অনলাইনে আবেদন ও ফি পরিশোধ করে গেট পাস নিতে হবে।

বন্দরের নিরাপত্তা বিভাগ ২ আগস্ট চিঠি দিয়ে ব্যবহারকারীদের জানিয়েছে, ফটক নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির মাধ্যমে বন্দরের নর্থ কনটেইনার ইয়ার্ডে প্রবেশে অনলাইনে আবেদন ও ফি পরিশোধের ব্যবস্থা চলমান আছে।

এরই ধারাবাহিকতায় গত ১১ জুলাই থেকে অনলাইনে আবেদন করে ট্রাক, কাভার্ড ভ্যান, ট্রেইলার বন্দরে প্রবেশের কার্যক্রম শুরু হয়েছে। এ জন্য বন্দরের আটটি ফটকের পাস কাউন্টারে সেবা ডেস্ক চালু হয়েছে।

দ্রুত কনটেইনার খালাস নিলে বন্দরে জট হওয়ার কোনো শঙ্কাই নেই

'দ্রুততম সময়ে আমদানিকারকেরা কনটেইনার খালাস নিলে বন্দরে জট হওয়ার কোনো শঙ্কাই নেই। সাম্প্রতিক সময়ে এ ধরনের কোনো সংকট তৈরি হয়নি, হবেও না।' পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারকদের সংগঠন বিজিএমইএ সভাপতি ফারুক হাসানের নেতৃত্বে আসা সংগঠনটির ২২ সদস্যের প্রতিনিধি দলের সাথে ১৭ আগস্ট মতবিনিময়কালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এসব কথা বলেন। বন্দর ভবনের সম্মেলন কক্ষে সাম্প্রতিক সময়ে রপ্তানি কনটেইনারের সংকট ও রপ্তানি প্রক্রিয়া দ্রুততর করার বিষয়ে এ মতবিনিময় সভা অনুষ্ঠিত হয়।

বিজিএমইএ নেতৃবৃন্দের প্রতি অনুরোধ জানিয়ে তিনি আরও বলেন, 'আমদানি কনটেইনার বন্দরে আসার পর যত দ্রুত সম্ভব নিয়ে যেতে হবে। কনটেইনার বন্দরে পড়ে থাকলে সমস্যার সৃষ্টি হয়। পৃথিবীর কোথাও এফসিএল কনটেইনার বন্দর থেকে খালাস হয় না। তারপরও আমরা এটি অ্যালাও করি। তাই যত দ্রুত কনটেইনার খালাস হবে, বন্দরের কাজের গতি তত বেশি হবে।'

এ সময় তিনি বিজিএমই নেতৃবৃন্দকে সমুদ্রপথে ক্রেতা দেশসমূহে সরাসরি জাহাজ চালুর বিষয়ে এমএলও'দের সাথে আলোচনা করা, বায়ারদের পণ্য পরিবহনে নির্দিষ্ট শিপিং লাইন নির্ধারণ না করা ও ২৪ ঘণ্টা কাট-অফ টাইমের মধ্যে পণ্য বন্দরে পৌঁছানোর অনুরোধ করেন।

বিজিএমইএ সভাপতি ফারুক হাসান বলেন, 'পোশাক রপ্তানির ক্ষেত্রে যে সমস্যার সৃষ্টি হয়েছে, সেটি সমাধানে আমরা শিপিংলাইন ও বায়ার প্রতিষ্ঠানগুলোর এদেশীয় প্রধানদের সাথে আলাপ-আলোচনা করছি। যাতে কোনো একটি শিপিংলাইনকে পণ্য পরিবহনে নির্দিষ্ট করে দেওয়া না হয়। বায়াররা ৪০ ফুট দৈর্ঘ্যের কনটেইনারে পণ্য রপ্তানি চান, সেটি যাতে ২০ ফুট কনটেইনারেও করা যায় সে বিষয়েও আলোচনা চলছে।'

এ সময় তিনি চট্টগ্রাম বন্দরে কোনো জট নেই বলে বিভিন্ন দেশের বায়ারদের জানিয়েছেন বলেও জানান।

মতবিনিময় সভার শুরুতে বন্দরের বর্তমান কার্যক্রমের ওপর পাওয়ার পয়েন্ট প্রেজেন্টেশন উপস্থাপন করেন পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম। এ সময় তিনি জানান, গত ১৫ দিন অর্থাৎ ১ থেকে ১৫ আগস্ট পর্যন্ত বহির্নোঙরে আসা মাত্রই বার্থিং পাচ্ছে কনটেইনারবাহী জাহাজ। কনটেইনারবাহী জাহাজ না থাকায় কার্গোবাহী জাহাজের পণ্যও খালাস করা হচ্ছে কনটেইনার জেটিতে। যেখানে কলম্বো ও সিঙ্গাপুর বন্দরে বার্থিং করতে ৭ দিন, চীনে ১০ থেকে ১২ দিন ও আমেরিকার বন্দরগুলোতে ২০ থেকে ২২ দিন লাগছে।

মতবিনিময় সভায় আরও বক্তব্য রাখেন বিজিএমইএ'র প্রথম সহসভাপতি সৈয়দ নজরুল ইসলাম, সাবেক প্রথম সহসভাপতি নাছির উদ্দিন, মঈনউদ্দিন আহমেদ মিন্টু, সাবেক পরিচালক অঞ্জন শেখর দাশ। সভায় উপস্থিত ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পর্ষদ সদস্যবৃন্দ. পরিচালকগণ ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা।

লয়েড'স লিস্টের শীর্ষ ১০০ বন্দরের তালিকা ২০২০ প্রকাশ

করোনার কারণে ২০২০ সালের বিশ্ববাণিজ্যে ধস, ব্ল্যাঙ্ক সেইলিং, জাহাজজট ও কনটেইনার সংকটের প্রভাব পড়েছে বন্দরের প্রবৃদ্ধিতে। সেই প্রভাবের প্রতিফলন দেখা গেছে লয়েড'স লিস্টের শীর্ষ বন্দরের তালিকায়। ২০২০ সালে সারা বিশ্বের বন্দরগুলোর কনটেইনার পরিবহনের সংখ্যা হিসাব করে 'ওয়ান হানড্রেড পোর্টস ২০২১' তালিকা তৈরি করেছে লয়েড'স লিস্ট। সেখানে চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থান ৬৭তম। ২০২০ সালে এই অবস্থান ছিল ৫৮তম। ২০০৯ সালে প্রথমবারের মতো স্থান পাওয়ার পর এই তালিকায় চট্টগ্রাম বন্দর ৩১ ধাপ এগিয়েছে।

লন্ডনভিত্তিক শিপিংবিষয়ক বিশ্বের সবচেয়ে পুরোনো সংবাদমাধ্যম লয়েড'স লিস্ট ২৩ আগস্ট শীর্ষ ১০০ বন্দরের তালিকাটি প্রকাশ করেছে। গত বছর বিশ্বে ৮৩ কোটি ২০ লাখ একক কনটেইনার পরিবহন হয়েছে। এই সংখ্যা ২০১৯-এর তুলনায় শূন্য দশমিক ৭ শতাংশ কম। ২০২০ সালে চট্টগ্রাম বন্দরে হ্যান্ডলিং হয়েছে ২৮ লাখ ৩৯ হাজার ৯৭৭ টিইইউ কনটেইনার।

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহারকারীদের মতে, লয়েড'স লিস্টে অবনমন মানে বন্দরের সক্ষমতা কমে যাওয়া নয়। কোনো ধরনের গাফিলতির ফলেও এমনটি ঘটেনি। ২০২০ সালে করোনার ধাক্কায় বিশ্ববাণিজ্য স্থবির হয়ে পড়েছিল। তারই প্রভাব পড়েছে চট্টগ্রাম বন্দরে। তবে যথাসময়ে বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ এই প্রভাবকে প্রকট আকার ধারণ করতে দেয়নি। মহামারিকালেও চট্টগ্রাম বন্দর সপ্তাহের সাতদিন চব্বিশ ঘণ্টা খোলা রয়েছে। আশার কথা, করোনার স্থবিরতা কাটিয়ে বিশ্ববাণিজ্য ফের চাঙ্গা হচ্ছে, যার সুফল পাওয়া যাবে চট্টগ্রাম বন্দরের প্রবৃদ্ধিতেও।

লয়েড'স লিস্টের তালিকায় বরাবরের মতো শীর্ষে রয়েছে চীনের সাংহাই। এর পরের অবস্থানে আছে সিঙ্গাপুর বন্দর।

শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরের সংখ্যা বাড়ানোর দাবি

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে বড় জাহাজ থেকে পণ্য খালাসকাজে প্রতিযোগিতা বাড়ানোর অনুরোধ জানিয়েছে সিমেন্ট প্রস্তুতকারক সমিতি। ২৩ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের সঙ্গে সাক্ষাৎ করে এই অনুরোধ করেন সমিতির নেতারা।

সিমেন্ট প্রস্তুতকারক সমিতির সভাপতি আলমগীর কবিরের নেতৃত্বে সংগঠনের সহসভাপতি জহির উদ্দিন আহমেদ এবং ডায়মন্ড সিমেন্টের ব্যবস্থাপনা পরিচালক আবদুল খালেক এ সময় উপস্থিত ছিলেন। সমিতির নেতারা বন্দর চেয়ারম্যানকে জানান, সাগরে বর্তমানে ৩২টি শিপ হ্যান্ডলিং প্রতিষ্ঠান বড় জাহাজ থেকে পণ্য খালাসের কাজ করছে। বছরে সাগরে সিমেন্ট তৈরির কাঁচামাল খালাস হয় প্রায় সোয়া তিন কোটি টন।

এর মধ্যে যেসব সিমেন্ট শিল্প-কারখানার লাইসেন্সপ্রাপ্ত শিপ হ্যান্ডলিং প্রতিষ্ঠান রয়েছে, তাদের টনপ্রতি পণ্য খালাসে খরচ পড়ে ২৭ টাকা। যেসব সিমেন্ট কারখানার শিপ হ্যান্ডলিং প্রতিষ্ঠান নেই, তাদের খরচ পড়ে ৫২ টাকা। ফলে সিমেন্ট শিল্পের উদ্যোক্তারা নিজেদের মধ্যেও বৈষম্যের শিকার হচ্ছেন। এ পরিস্থিতিতে বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের কাজের জন্য নতুন লাইসেন্স প্রদানের দাবি জানানো হয়।

পুনঃতফসিলে ৪% সুদে ঋণ চান জাহাজ নির্মাতারা

দীর্ঘমেয়াদি ঋণ পুনঃতফসিল করতে ৪ শতাংশ সুদে পাঁচ হাজার কোটি টাকার পুনঃঅর্থায়ন তহবিল চান জাহাজ নির্মাণ ও শিল্প খাতের ব্যবসায়ীরা। পুনঃঅর্থায়ন তহবিল গঠনে বাণিজ্য মন্ত্রণালয় সম্মত।

অ্যাসোসিয়েশন অব এক্সপোর্ট ওরিয়েন্টেড শিপ বিল্ডার্স ইন্ডাস্ট্রিজ অব বাংলাদেশ (এইওএসআইবি) পুনঃঅর্থায়ন তহবিল গঠনের দাবি জানিয়ে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ে আবেদন জানায়। এর পরিপ্রেক্ষিতে বাংলাদেশ ব্যাংককে অনুরোধ করে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়। বাংলাদেশ ব্যাংক গত ৯ জুন বাণিজ্য মন্ত্রণালয়কে জানায়, এ ব্যাপারে তাদের কোনো নেতিবাচক মতামত নেই। জাহাজ নির্মাণশিল্প উন্নয়ন নীতিমালা প্রণয়নের সময় শিল্প মন্ত্রণালয়কেও গত বছর এ কথা জানানো হয় বলে উল্লেখ করে বাংলাদেশ ব্যাংক।

বাণিজ্য সচিবকে পাঠানো চিঠিতে বাংলাদেশ ব্যাংক বলেছে, নতুন করে ঋণ নিয়ে বিদ্যমান ঋণের দায় পরিশোধ বা সমন্বয় করা শৃঙ্খলাপরিপন্থী। এক বছর আগেই এ ব্যাপারে ব্যাংকগুলোকে নির্দেশনা দেওয়া হয়েছে। ব্যাংকগুলো তা

পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারকদের সংগঠন বিজিএমইএ নেতৃবৃন্দ ১৭ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন

ছবিতে সংবাদ

১৫ আগস্ট জাতীয় শোক দিবসে চারা রোপণ করে বৃক্ষরোপণ কর্মসূচির উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। পরে দেশ ও জাতির কল্যাণ কামনায় মোনাজাত করা হয়।

জাতীয় শোক দিবসে চট্টগ্রাম বন্দর কর্মচারী পরিষদ আয়োজিত খতমে কোরআন, দোয়া মাহফিল ও আলোচনা সভায় বক্তব্য রাখছেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। এ সময় ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারাসহ সকল স্তরের কর্মচারীরা উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের বিদায়ী নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট মো. সাইফুল ইসলামকে ১ আগস্ট সংবর্ধনা দেন বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা। এ সময় বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান তার হাতে ক্রেস্ট তুলে দেন।

ন্যাশনাল ডিফেন্স কলেজের একটি প্রতিনিধি দল ২২ আগস্ট প্রশিক্ষণের অংশ হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনে আসেন। পরিদর্শন শেষে প্রতিনিধি দলের প্রধান মেজর জেনারেল আনোয়ার মোমেন এর হাতে ক্রেস্ট তুলে দেন বন্দর চেয়ারম্যান।

৫ আগস্ট শেখ কামালের জন্মদিন উপলক্ষে বন্দর মসজিদে দোয়া মাহফিল আয়োজন করা হয়। এ সময় বন্দর চেয়ারম্যান, পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, কর্মকর্তারা ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন

পরিপালন করছে কিনা, তা তদারকও করছে কেন্দ্রীয় ব্যাংক।

চিঠিতে আরও জানানো হয়, রপ্তানিমুখী জাহাজ নির্মাণশিল্পের ঋণ ২০১৭ সালের ৩১ ডিসেম্বর ভিত্তিক হিসাব করে ২০১৮ সালের ২৮ এপ্রিল একটি প্রজ্ঞাপন জারি করা হয়। এতে কোনো ডাউন পেমেন্ট ছাড়া ঋণ পুনঃতফসিলের সুযোগ দেওয়া হয়। বলা হয়, তিন বছরের গ্রেস পিরিয়ডসহ পরের ১০ বছরে অর্থাৎ মোট ১৩ বছরে ত্রৈমাসিক কিস্তিতে ঋণ পরিশোধ করা যাবে।

কোভিড-১৯ এর কারণে চলতি ২০২১ সালের ১ জানুয়ারি বাংলাদেশ ব্যাংক আরেকটি প্রজ্ঞাপন জারি করেছে জানিয়ে চিঠিতে বলা হয়, ঋণের স্থিতির পরিমাণ বিবেচনায় ব্যাংকার-গ্রাহক সম্পর্কের ভিত্তিতে মেয়াদি ঋণের অবশিষ্ট মেয়াদের সর্বোচ্চ ৫০ শতাংশ সময় বাড়ানো যাবে। তবে এই সময়সীমা কোনোভাবেই দুই বছরের বেশি হবে না। সেই হিসাবে ১৩ বছরের সঙ্গে আরও দুই বছর যোগ হয়।

পায়রাতেও ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল করতে চায় সরকার

গ্যাসসংকট কাটাতে মহেশখালীর পর এবার পায়রাতেও ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল নির্মাণের উদ্যোগ নিয়েছে সরকার। সব মিলিয়ে প্রতিদিন এক হাজার মিলিয়ন ঘনফুট এলএনজি আমদানির জন্য দুটি টার্মিনাল বানানো হবে।

রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠান নর্থ ওয়েস্ট পাওয়ার জেনারেশন কোম্পানি (এনডব্লিউপিজিসিএল) এবং বেসরকারি কোম্পানি সামিট পাওয়ার এলএনজি টার্মিনাল দুটি নির্মাণ করবে।

ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল দুটির ক্ষমতা হবে ৫০০ মিলিয়ন ঘনফুট। পটুয়াখালী থেকে একটি পাইপলাইন নির্মাণ করা হবে। খুলনা পর্যন্ত নির্মিত পাইপলাইনটি জাতীয় গ্রিডের সঙ্গে এলএনজি টার্মিনাল দুটিকে সংযুক্ত করবে। এতে করে দক্ষিণ-পশ্চিমের জেলাগুলোতে গ্যাস সরবরাহ সহজ হবে।

আগামী দুই বছরের মধ্যে দেশে গ্যাসের ঘাটতি প্রকট আকার নেবে। এখনই উদ্যোগ না নিলে সামাল দেওয়া কঠিন হবে। এজন্য নতুন করে আবারও এলএনজি আমদানির উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। সব ঠিকঠাক থাকলে ঘাটতি শুরুর আগেই প্রকল্প দুটির কাজ শেষ হবে।

পায়রাতে তাদের ৩ হাজার ৬০০ মেগাওয়াটের একটি বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণের পরিকল্পনা রয়েছে। কেন্দ্রটি আমদানি করা গ্যাস দিয়ে চালানো হবে। তবে সহসাই কেন্দ্রটির নির্মাণকাজ শুরু হচ্ছে না।

এর বাইরেও কোম্পানিটি খুলনায় একটি ৮০০ মেগাওয়াট ক্ষমতার গ্যাসচালিত বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ করছে। এনডব্লিউপিজিসিএ এর চাহিদা মিটিয়ে বাকি গ্যাস তারা পেট্রোবাংলার কাছে বিক্রি করবে। অন্যদিকে সামিটের টার্মিনালের পুরো গ্যাস জাতীয় গ্রিডে যোগ করা হবে।

পায়রাতে নাব্য সংকটের কারণে বন্দরের আশপাশে টার্মিনাল নির্মাণ করা সম্ভব নয়। বন্দর জেটি থেকে ৫৫ কিলোমিটার দূরে সাগরে থাকবে টার্মিনাল দুটি। সেখান থেকে সাগরের মাঝে পাইপলাইন দিয়ে জাতীয় গ্রিডে গ্যাস সরবরাহ করা হবে।

বর্তমানে মহেশখালীতে দুটি ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল রয়েছে। প্রতিটি টার্মিনালে এলএনজিকে গ্যাসে রূপান্তরের ক্ষমতা রয়েছে ৫০০ মিলিয়ন ঘনফুট। সর্বোচ্চ ৯০০ মিলিয়ন ঘনফুট পর্যন্ত এলএনজি সরবরাহ করা হয়েছে।

পেট্রোবাংলা বলছে, ১৮ ও ১৯ আগস্ট দেশে এলএনজি সরবরাহ হয়েছে ৭১১ মিলিয়ন ঘনফুট। ওই সময়ে দেশীয় গ্যাস সরবরাহ হয়েছে ১ হাজার ৫৬৩ মিলিয়ন ঘনফুট।

করোনা আক্রান্ত নাবিক থাকায় জাহাজ কোয়ারেন্টিনে

চীন থেকে সার নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে আসা একটি বিদেশি জাহাজের ৭ নাবিকের শরীরে করোনা শনাক্ত হওয়ায় জাহাজটি থেকে পণ্য খালাস বন্ধ রাখার পাশাপাশি জাহাজের সব নাবিককে ১৪ দিনের কোয়ারেন্টিনে রাখা হয়েছে। ২৪ আগস্ট নাবিকদের নমুনা পরীক্ষার রিপোর্ট পেয়েছে বন্দর স্বাস্থ্য বিভাগ।

বাহামাস পতাকাবাহী কার্গো জাহাজ এমভি সেরেন জুনিপার চীন থেকে ডিএপি (ডায়ামোনিয়াম ফসফেট) সারের চালান নিয়ে গত ১২ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে আসে। এরপর যথাযথ প্রক্রিয়া সম্পন্ন করে পণ্য খালাস শুরু করে। গত ২১ আগস্ট জাহাজটির ক্যাপ্টেন স্থানীয় শিপিং এজেন্টের কাছে পাঠানো এক মেইল বার্তার মাধ্যমে জাহাজের ৭ জন নাবিকের শরীরে করোনার উপসর্গ দেখা দেওয়ার কথা জানায়।

বিষয়টি শিপিং এজেন্ট বন্দর কর্তৃপক্ষকে অবহিত করলে বন্দরের স্বাস্থ্য বিভাগ পণ্য খালাস বন্ধ রাখা ও নাবিকদের সম্পূর্ণ কোয়ারেন্টিনে রাখার নির্দেশনা দেয়। এরপর থেকে ওই জাহাজের পণ্য খালাস বন্ধ হয়ে যায়।

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) সাবকমিটি অন পলিউশন প্রিভেনশন অ্যান্ড রেসপন্স-এর অষ্টম সেশনের প্রাক্কালে ইনফোগ্রাফিকস প্রকাশ করেছে ক্লিন আর্কটিক অ্যালায়েন্স। উত্তর মেরুতে জাহাজ থেকে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমাতে জ্বালানি রূপান্তরের ভূমিকা তুলে ধরা হয়েছে এতে।

ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমানো অসম্ভব নয়

ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা দ্রুত অর্জন সম্ভব যদি জাহাজগুলো এইচএফওর (হেভি ফুয়েল অয়েল) পরিবর্তে তুলনামূলক হালকা ডিস্টিলেট ফুয়েল ব্যবহার করে।

আর্কটিকে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমানো গেলে বৈশ্বিক উষ্ণায়ন ও মানবস্বাস্থ্যের ওপর ঝুঁকিও কমানো সম্ভব।

আইএমওর গবেষণা অনুযায়ী, ডিস্টিলেট ফুয়েলে রূপান্তরিত হলে টু-স্ট্রোক ইঞ্জিনের ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ ৭৯ শতাংশ ও ফোর-স্ট্রোক ইঞ্জিনের নিঃসরণ ৪৮ শতাংশ কমানো যাবে।

আইসিসিটির পর্যালোচনায় দেখা গেছে, ডিস্টিলেট ফুয়েলে রূপান্তরের মাধ্যমে আর্কটিকে জাহাজ থেকে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ ৪৪ শতাংশ কমানো সম্ভব।

আর্কটিকে এইচএফও নিষেধাজ্ঞার ফলে ২০২৪ সাল নাগাদ ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ ৫ শতাংশ কমবে।

ডিস্টিলেট ফুয়েলে রূপান্তরের ফলে জাহাজগুলো পার্টিকুলেট ফিল্টার স্থাপনে আরও বেশি উৎসাহিত হবে। এতে নিঃসরণ কমবে ৯০ শতাংশের বেশি।

২০১৭ ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমানোর প্রচেষ্টাকে গতিশীল করতে আর্কটিকে জাহাজগুলোকে ডিস্টিলেট ফুয়েলে রূপান্তরের পাশাপাশি পার্টিকুলেট ফিল্টার স্থাপন করতে হবে অথবা বিকল্প কোনো পরিবেশবান্ধব প্রপালশন মাধ্যম বেছে নিতে হবে।

ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমানোর ক্ষেত্রে জ্বালানি রূপান্তরের প্রভাব।

কৃতজ্ঞতা: ক্লিন আর্কটিক অ্যালায়েন্স

আর্কটিকে শিপিং খাতকে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণমুক্ত করার পদক্ষেপসমূহ

ডিস্টিলেট ফুয়েল

জাহাজগুলোর ডিস্টিলেট ফুয়েল অথবা বিকল্প পরিবেশবান্ধব জ্বালানিতে রূপান্তরের পদক্ষেপকে দ্রুত বাধ্যতামূলক করতে হবে।

ডিস্টিলেট ফুয়েলে রূপান্তর আর্কটিকে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ ৪৪ শতাংশ কমাবে।

পার্টিকুলেট ফিল্টার স্থাপন করতে হবে। এতে নিঃসরণ কমবে ৯০ শতাংশের বেশি।

বিকল্প অন্য কোনো পরিবেশবান্ধব প্রপালশন ফর্মে রূপান্তরের মাধ্যমেও নিঃসরণ কমানো সম্ভব।

আইএমও সদস্য দেশগুলো সিদ্ধান্ত নিয়েছে, জ্বালানি রূপান্তর পলিসিতে ব্ল্যাক কার্বন পরিমাপের প্রোটোকল অন্তর্ভুক্তির প্রয়োজন হবে না।

আর্কটিকে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমাতে গৃহীত পদক্ষেপের মধ্যে যা থাকতে হবে:

ডিস্টিলেট ফুয়েলে রূপান্তরের বিষয়ে আইএমওর এমইপিসির একটি রেজোলিউশন থাকতে হবে।

ডিস্টিলেট ফুয়েলে রূপান্তর ও পার্টিকুলেট ফিল্টার স্থাপনকে বাধ্যতামূলক করতে হবে।

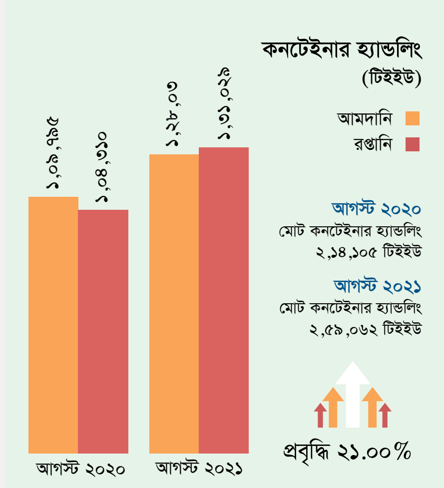
বিশ্বজুড়ে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমাতে একটি এমিশন স্ট্যান্ডার্ড নির্ধারণ করতে হবে।

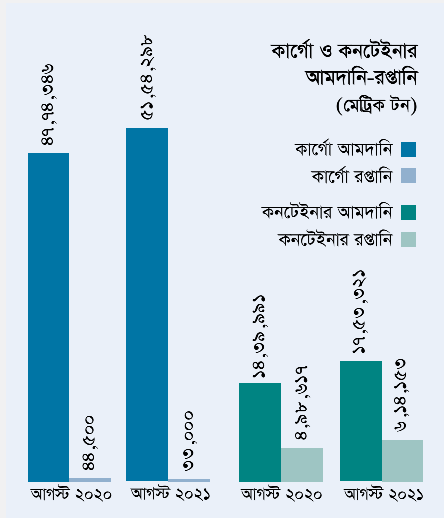
জাহাজ থেকে ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমানোর জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপগুলো দ্রুত গ্রহণ করতে হবে।

ব্ল্যাক কার্বন নিঃসরণ কমানোর সম্ভাব্য পদক্ষেপসমূহ।

কৃতজ্ঞতা: ক্লিন আর্কটিক অ্যালায়েন্স

২০২০ ও ২০২১ সালের আগস্ট মাসের তুলনামূলক চিত্র

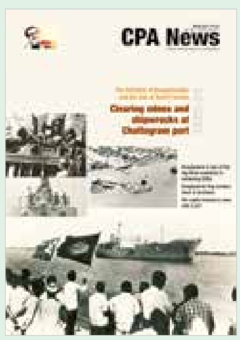




তথ্যযোগ

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

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



MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority