বাংলাদেশের সুবর্ণজয়ন্তী
Bangladesh 50

মুজিব শতবর্ষ
MUJIB 100

মার্চ ২০২২ ■ বর্ষ ০৭ ■ সংখ্যা ৩

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

বিশ্ববাণিজ্যে
পটপরিবর্তনকারী চুক্তি আরসিইপি

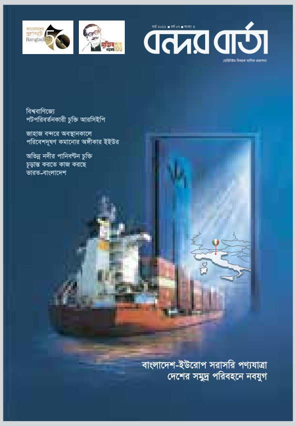
জাহাজ বন্দরে অবস্থানকালে
পরিবেশদূষণ কমানোর অঙ্গীকার ইইউর

অভিন্ন নদীর পানিবণ্টন চুক্তি
চূড়ান্ত করতে কাজ করছে
ভারত-বাংলাদেশ

বাংলাদেশ-ইউরোপ সরাসরি পণ্যযাত্রা
দেশের সমুদ্র পরিবহনে নবযুগ

মার্চ ২০২২
বর্ষ ০৭, সংখ্যা ০৩

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
শরিফুল আলম শিমুল

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

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

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

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

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

সম্পাদকীয়

এখন দূর পথেও অপেক্ষাকৃত ছোট জাহাজে কনটেইনার পণ্য পরিবহনকে লাভজনক বিবেচনা করা হচ্ছে

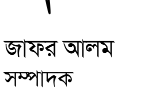
সমুদ্র পরিবহনে এক নবযুগের সূচনা হয়েছে বাংলাদেশে। ৯৫২ একক কনটেইনার তৈরি পোশাক নিয়ে সম্প্রতি চট্টগ্রাম বন্দর থেকে সরাসরি ইতালি গেছে জাহাজ এমভি সোঙ্গা চিতা। এর মাধ্যমে সমুদ্র বাণিজ্যে স্বয়ংসম্পূর্ণতা অর্জনের পথে একধাপ এগিয়ে গেল দেশের শিপিং খাত। বাংলাদেশ থেকে পণ্য নিতে হলে প্রথমে চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর বা কলম্বো বন্দরে নিতে হয়। চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর বা শ্রীলংকার বন্দর ঘুরে ইতালিতে যেতে স্বাভাবিকভাবে সময় লাগে ২৪ থেকে ২৮ দিন। সিঙ্গাপুর বা শ্রীলংকায় বড় জাহাজে বুকিং পেতে দেরি হওয়ার কারণে কোনো কোনো ক্ষেত্রে এই সময় লাগে ৩০ থেকে ৩৫ দিনের বেশি। তবে চট্টগ্রাম-ইতালি সরাসরি জাহাজসেবা বাংলাদেশ থেকে ইতালিতে পণ্য রপ্তানির এই সময় কমিয়ে দিচ্ছে। বাংলাদেশের তৈরি পোশাক খাত-সংশ্লিষ্টরা বলছেন, এই সার্ভিস চালু হওয়ার ফলে ইতালিতে পণ্য পাঠাতে ভিয়েতনামের চেয়ে অন্তত এক-দুই সপ্তাহ কম সময় লাগবে। খরচও কমে প্রায় ৩০ শতাংশ।

অল্প সংখ্যক পণ্য নিয়ে অপেক্ষাকৃত ছোট জাহাজে করে বেশি দূরত্বের পথ পাড়ি দেওয়ার চেয়ে ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে পণ্য পাঠানোই বেশি লাভজনক। এ কারণে বাংলাদেশ থেকে ইউরোপে রপ্তানি পণ্য সিঙ্গাপুর বা শ্রীলংকা হয়ে পরিবহন করা হয়। তবে সম্প্রতি জাহাজ-সংকট, ভাড়া অস্বাভাবিক বেড়ে যাওয়া ও ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরগুলোর পণ্যজটের কারণে এখন অপেক্ষাকৃত ছোট জাহাজে সরাসরি ইতালিতে কনটেইনার পণ্য পরিবহনকে লাভজনক বিবেচনা করা হচ্ছে। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন ভাড়া কমে আগের মতো কনটেইনারপ্রতি (৪০ ফুট) আড়াই থেকে তিন হাজার ডলারে নেমে এলে পরিস্থিতি পাল্টে যেতে পারে। তবে সমুদ্রপথের ভাড়া সহসাই স্বাভাবিক হচ্ছে না, সে সম্পর্কে আভাস দিয়েছে বৈশ্বিক প্রতিষ্ঠানগুলো। এসব প্রেক্ষাপটে বলা যায়, ইউরোপে সরাসরি কনটেইনার পাঠানোর ঘটনা বাংলাদেশের বাণিজ্যিক ইতিহাসের পাতায় বিশেষ এক অধ্যায় যোগ করল। আপাতত শুরু হলো একটি দেশ দিয়েই। শিগগির এই সেবা ইউরোপের অন্যান্য দেশ, এমনকি ইউরোপের গণ্ডি ছাড়িয়ে অন্য বাজারগুলোতেও ছড়িয়ে পড়বে—এমন আশা করাই যায়। বাংলাদেশী পণ্যের সরাসরি ইউরোপ যাত্রার আদ্যোপান্ত থাকছে এবারের প্রধান রচনায়।

বৈশ্বিক বাণিজ্যিক পরিমণ্ডলে বড় একটি ঘটনার সাক্ষী হয়ে থাকল ২০২২ সালের প্রথম দিনটা। গত ১ জানুয়ারি থেকে কার্যকর হয়েছে রিজিওনাল কম্প্রিহেনসিভ ইকোনমিক পার্টনারশিপ (আরসিইপি), যাকে বলা হচ্ছে বিশ্বের সবচেয়ে বড় বহুপক্ষীয় বাণিজ্য চুক্তি। আরসিইপির মূল উদ্দেশ্য নিজেদের মধ্যে বাণিজ্যে শুল্ক কমানো, সরবরাহ শৃঙ্খল শক্তিশালী করা ও ই-কমার্সের জন্য নতুন বিধিবিধান চালু করা। জোটটির সদস্য রাষ্ট্রগুলোর মধ্যে মোট যে পরিমাণ পণ্য বাণিজ্য হয়, তার ৯০ শতাংশের বেশি পণ্য থেকে শুল্ক তুলে নেওয়া হবে এই চুক্তির অধীনে।

নতুন এই আঞ্চলিক বাণিজ্যিক জোটে যুক্ত হয়েছে মোট ১৫টি দেশ। এগুলো হলো আসিয়ানভুক্ত ১০টি দেশ—ব্রুনাই, কম্বোডিয়া, ইন্দোনেশিয়া, লাওস, মালয়েশিয়া, মিয়ানমার, ফিলিপাইন, সিঙ্গাপুর, থাইল্যান্ড ও ভিয়েতনাম এবং তাদের এফটিএ অংশীদার পাঁচটি দেশ—অস্ট্রেলিয়া, জাপান, নিউজিল্যান্ড, দক্ষিণ কোরিয়া ও চীন। আরসিইপির সবচেয়ে বেশি সুবিধাভোগী হবে চীন, জাপান ও দক্ষিণ কোরিয়া। এই প্রথমবারের মতো আঞ্চলিক পরাশক্তি তিনটি কোনো মুক্তবাণিজ্য চুক্তির মাধ্যমে পর পর যুক্ত হলো। বিশ্বের মোট জনসংখ্যার প্রায় ৩০ শতাংশ বা প্রায় ২৩০ কোটি মানুষ এবং প্রায় ২৮ লাখ ৫০ হাজার কোটি ডলারের অর্থনীতি এই বাণিজ্য চুক্তির আওতায় আসছে। আর এর প্রত্যক্ষ সুবিধাভোগী হবে সমুদ্র পরিবহন খাত। আরসিইপির বিস্তারিত নিয়ে থাকছে 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

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

বাংলাদেশ-ইউরোপ সরাসরি পণ্যযাত্রা দেশের সমুদ্র পরিবহনে নবযুগ

০৪

স্বাধীনতার পাঁচ দশকের মাথায় অনন্য এক ঘটনার সাক্ষী হলো বাংলাদেশ। কনটেইনার বাণিজ্যে সরাসরি ইউরোপের সঙ্গে যুক্ত হলো অর্থনৈতিক উত্তরণের ট্রানজিশনাল সময় অতিক্রমকারী এই দেশ। স্বল্পোন্নত থেকে উন্নয়নশীল দেশ হিসেবে উত্তরণের পর বৈদেশিক বাণিজ্যে বাংলাদেশের সম্ভাব্য চ্যালেঞ্জগুলো নিয়ে যখন সবাই উদ্বিগ্ন, তখন এই ঐতিহাসিক যাত্রা নিশ্চিতভাবেই কিছুটা হলেও প্রশান্তির বাতাস বয়ে এনেছে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- চট্টগ্রাম-ইউরোপ রুটে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু
- জানুয়ারিতেও রপ্তানিতে বড় সাফল্য
- ইউরোপে সরাসরি জাহাজ চলাচল দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য বৃদ্ধির উদাহরণ
- ভারতে শুল্কমুক্ত সুবিধাসহ একাধিক বিষয়ে সমাধান চেয়েছে বাংলাদেশ
- ইউক্রেনে বাংলাদেশি ২৯ নাবিকসহ আটকা পড়েছে বিএসসির জাহাজ
- বাংলাদেশ-ভারত বাণিজ্য পোর্টাল চালু
- পোশাক রপ্তানিতে ফের দ্বিতীয় স্থানে বাংলাদেশ
- আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবস পালন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর
- অভিন্ন নদীর পানিবণ্টন চুক্তি চূড়ান্ত করতে কাজ করছে ভারত-বাংলাদেশ
- জানুয়ারিতেও দস্যুমুক্ত দেশের জলসীমা
- বাংলাদেশ হয়ে পশ্চিমবঙ্গ থেকে নৌপথে আসাম যাচ্ছে ইস্পাত
- নেদারল্যান্ডসের রাষ্ট্রদূতের চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন
- রামগড় স্থলবন্দরের নির্মাণকাজ শিগগির শুরু হবে: নৌপ্রতিমন্ত্রী
- বন্দর কর্মকর্তাদের সাথে ডেনিশ রাষ্ট্রদূতের মতবিনিময়
- চলতি বছরেই চট্টগ্রামে মেট্রোরেলের ফিজিবিলিটি স্টাডি শেষ করার পরামর্শ
- দক্ষিণাঞ্চলে আরেকটি শিপইয়ার্ড করার ইচ্ছা প্রধানমন্ত্রীর

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *বৈরুত বন্দর*
গ্রন্থ পরিচিতি: *ডেলিমিটেশন অব মেরিটাইম বাউন্ডারিজ: বাংলাদেশ পারসপেক্টিভ*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *মেরিন স্যান্ডগ্রাস*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *হায়েরেদ্দিন বারবারোসা*
মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- নাবিকদের সুরক্ষা ও কল্যাণে পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান জাতিসংঘের চার সংস্থার
- জাহাজ বন্দরে অবস্থানকালে পরিবেশদূষণ কমানোর অঙ্গীকার ইইউর
- প্লাস্টিকদূষণ প্রতিরোধে আন্তর্জাতিক চুক্তির সম্ভাবনা
- চলতি বছর এলএনজি আমদানিতে নেতৃত্ব দেবে এশিয়া: আইইএ
- ভারতের ইতিহাসে সবচেয়ে বড় ঋণ জালিয়াতি মামলার মুখে এবিজি শিপইয়ার্ড
- সুয়েজ খালে টোল ১০% পর্যন্ত বাড়ছে
- ডিপ সি মাইনিংয়ের বিরুদ্ধে পরিবেশকর্মীদের বিক্ষোভ
- অফশোর ফার্ম ইজারায় রেকর্ড ৪৩৭ কোটি ডলার পেল যুক্তরাষ্ট্র
- রাশিয়া সরবরাহ বন্ধ করলে এলএনজির সংকটে পড়বে ইউরোপ: কাতার
- নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণে ব্রিটিশ সরকারের নিজস্ব পদক্ষেপ এখনই চায় না শিপিং চেম্বার
- ২০২৩ সালে যুক্তরাষ্ট্রের তেল উত্তোলনে রেকর্ড দেখা যেতে পারে: ইআইএ
- অফশোর উইন্ডে সহায়তা বাড়ানোর প্রতিশ্রুতি ইউরোপিয়ান পার্লামেন্টের

১০

বিশেষ রচনা

বিশ্ববাণিজ্যে পটপরিবর্তনকারী চুক্তি আরসিইপি

বৈশ্বিক বাণিজ্যিক পরিমণ্ডলে বড় একটি ঘটনার সাক্ষী হয়ে থাকল ২০২২ সালের প্রথম দিনটা। ১ জানুয়ারি থেকে কার্যকর হয়েছে রিজিওনাল কম্প্রিহেনসিভ ইকোনমিক পার্টনারশিপ (আরসিইপি), যাকে বলা হচ্ছে বিশ্বের সবচেয়ে বড় বহুপক্ষীয় বাণিজ্য চুক্তি।

আরসিইপির মূল উদ্দেশ্য নিজেদের মধ্যে বাণিজ্যে শুল্ক কমানো, সরবরাহ শৃঙ্খল শক্তিশালী করা ও ই-কমার্সের জন্য নতুন বিধিবিধান চালু করা। জোটটির সদস্য রাষ্ট্রগুলোর মধ্যে মোট যে পরিমাণ পণ্য বাণিজ্য হয়, তার ৯০ শতাংশের বেশি পণ্য থেকে শুল্ক তুলে নেওয়া হবে এই চুক্তির অধীনে।

১৩

আন্তর্জাতিক সংবাদ

নাবিকদের সুরক্ষা ও কল্যাণে পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান জাতিসংঘের চার সংস্থার

করোনা মহামারির প্রাদুর্ভাব দিয়ে শুরু, সাম্প্রতিক সময়ে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ–দুই বছর ধরে সংকট যেন নিত্যসঙ্গী হয়ে দাঁড়িয়েছে নাবিকদের জন্য। এ অবস্থায় নাবিকদের স্বাস্থ্যগত সুরক্ষা ও কল্যাণে জরুরি ভিত্তিতে পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য সরকারগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে জাতিসংঘের চারটি সংস্থা আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (আইএলও), ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও), জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়নবিষয়ক কনফারেন্স (আঙ্কটাড) ও বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থা (ডব্লিউএইচও)। বিমকো/আইসিএস সিফেয়ারার ওয়ার্কফোর্স রিপোর্ট অনুযায়ী, বিশ্বে মোট নাবিকের সংখ্যা প্রায় ১৮ লাখ ৯০ হাজার। এর মধ্যে প্রায় ২ লাখ রাশিয়ার ও ৭৫ হাজার ইউক্রেনের নাগরিক।

২০

পোশাক রপ্তানিতে ফের ২য় স্থানে বাংলাদেশ

তৈরি পোশাকের বিশ্ব বাণিজ্যে চীনের পরের অবস্থান, অর্থাৎ দ্বিতীয় প্রধান রপ্তানিকারক দেশের মর্যাদা পেয়েছে বাংলাদেশ। এই প্রতিযোগিতায় ভিয়েতনামকে ছাড়িয়ে গেছে বাংলাদেশ।

বাংলাদেশ ও ভিয়েতনামের পোশাক রপ্তানির তুলনামূলক চিত্র (বিলিয়ন ডলারে)

সূত্র: *বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থা (ডব্লিউটিও), বাংলাদেশ রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি) এবং ভিয়েতনামের ট্রেড প্রমোশন কাউন্সিল (ভিয়েট্রেড)*

ইতি ইনফোগ্রাফিকস

২০২১ সালের শেষে ভিয়েতনামের চেয়ে বাংলাদেশের রপ্তানির পরিমাণ ৪৭২ কোটি ডলার বেশি

গত বছরের ১২ মাসের মধ্যে ১০ মাস ভিয়েতনামের চেয়ে বাংলাদেশ বেশি পরিমাণে তৈরি পোশাক রপ্তানি করেছে।

অবশ্য মার্চ ও জুলাই এই দুই মাস এগিয়ে ছিল ভিয়েতনাম।

বাংলাদেশ-ইউরোপ সরাসরি পণ্যযাত্রা

দেশের সমুদ্র পরিবহনে নবযুগ

৯৫২ একক কনটেইনার তৈরি পোশাক নিয়ে সম্প্রতি চট্টগ্রাম বন্দর থেকে সরাসরি ইতালি গেছে এমভি সোঙ্গা চিতা জাহাজ। স্বল্প পরিসরে হলেও এই সেবা বাংলাদেশের সমুদ্র পরিবহন খাতে নতুন যুগের সূচনা করল। এর মাধ্যমে সমুদ্র বাণিজ্যে স্বয়ংসম্পূর্ণতা অর্জনের পথে একধাপ এগিয়ে গেল দেশের শিপিং খাত।

শরিফুল আলম শিমুল

স্বাধীনতার পাঁচ দশকের মাথায় অনন্য এক ঘটনার সাক্ষী হলো বাংলাদেশ। কনটেইনার বাণিজ্যে সরাসরি ইউরোপের সঙ্গে যুক্ত হলো অর্থনৈতিক উত্তরণের ট্রানজিশনাল সময় অতিক্রমকারী এই দেশ। স্বল্পোন্নত থেকে উন্নয়নশীল দেশ হিসেবে উত্তরণের পর বৈদেশিক বাণিজ্যে বাংলাদেশের সম্ভাব্য চ্যালেঞ্জগুলো নিয়ে যখন সবাই উদ্বিগ্ন, তখন এই ঐতিহাসিক যাত্রা নিশ্চিতভাবেই কিছুটা হলেও প্রশান্তির বাতাস বয়ে এনেছে।

ইউরোপ বাংলাদেশের জন্য পয়মন্ত এক রপ্তানি বাজার। সেখানে আমাদের অর্জনের পাল্লা বেশি ভারী। সুতরাং এই বাজারে আমরা নিজেদের অবস্থান যত বেশি সুসংহত করতে পারব, আমাদের অর্থনৈতিক ভিত্তি তত বেশি মজবুত হবে।

পরমুখাপেক্ষী পরিবহন ব্যবস্থা দীর্ঘমেয়াদে বাণিজ্যিক অগ্রযাত্রার জন্য মঙ্গলজনক হতে পারে না। সমুদ্র বাণিজ্যেও একই কথা প্রযোজ্য। ট্রান্সশিপমেন্ট সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে খরচ কমিয়ে দেয় বটে। তবে কখনো কখনো তা তাৎক্ষণিক বাজার পরিস্থিতির সঙ্গে সংগতিপূর্ণ না-ও হতে পারে। এই প্রক্রিয়ায় পণ্য পরিবহন মাঝেমধ্যে ভোক্তাচাহিদার সঙ্গে তাল মেলাতে ব্যর্থ হয়। আবার কখনো কখনো খরচও বেড়ে যায় কয়েক গুণ। প্রতিযোগিতা-সক্ষমতা বাড়ানোর ক্ষেত্রেও প্রতিবন্ধকতা তৈরি করতে পারে ট্রান্সশিপমেন্ট ব্যবস্থা।

এসব প্রেক্ষাপটে বলা যায়, ইউরোপে সরাসরি কনটেইনার পাঠানোর ঘটনা বাংলাদেশের বাণিজ্যিক ইতিহাসের পাতায় বিশেষ এক অধ্যায় যোগ করল। আপাতত একটি দেশ দিয়ে শুরু হলো। শিগগির এই সেবা ইউরোপের অন্যান্য দেশ, এমনকি ইউরোপের গণ্ডি ছাড়িয়ে অন্য বাজারগুলোতেও ছড়িয়ে পড়বে—এমন আশা করাই যায়।

কনটেইনারের সরাসরি ইউরোপ যাত্রা

সুলভ শ্রমের সুবাদে দীর্ঘদিন ধরে তৈরি পোশাক রপ্তানিতে প্রথম সারিতে রয়েছে বাংলাদেশ। কিন্তু বৈশ্বিক প্রতিযোগিতায় অন্যদের তুলনায় এগিয়ে থাকতে হলে বিদেশি ক্রেতাদের হাতে দ্রুততম সময়ে পণ্য তুলে দিতে হবে। এজন্য প্রয়োজন লম্বা দূরত্বে সরাসরি জাহাজ সেবা। করোনার সময়ে ভাড়া অস্বাভাবিকভাবে বেড়ে যাওয়া এবং ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরগুলোয় জটের কারণে পণ্য পরিবহনে তৈরি হওয়া অনিশ্চয়তা স্বল্প পরিসরে হলেও সেই সুযোগ করে দিয়েছে। সম্প্রতি ছোট জাহাজ দিয়েই সরাসরি কনটেইনার পরিবহনসেবা চালুর একটি উদ্যোগ দেখতে পেলাম আমরা। এর ফলে ইউরোপীয় ক্রেতাদের হাতে স্বল্প সময়ের মধ্যে পণ্য তুলে দেওয়ার সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে।

গত ২৩ ডিসেম্বর প্রথমবার পরীক্ষামূলকভাবে ইতালি ও চট্টগ্রামের মধ্যে সরাসরি কনটেইনার জাহাজ চলাচল শুরু হয়। প্রথম যাত্রায় ইতালি থেকে খালি কনটেইনার আনা হয়। পরীক্ষামূলক চলাচল সফল হওয়ায় এরপর শুরু হয় রপ্তানি পণ্য পরিবহন। এর ধারাবাহিকতায় চট্টগ্রাম থেকে ইতালির পথে রওনা দেয় এমভি সোঙ্গা চিতা নামের আরেকটি জাহাজ।

১৯৭৭ সালে কনটেইনার পরিবহন শুরুর পর এটাই কোনো কনটেইনারবাহী জাহাজের প্রথম ইউরোপের পথে সরাসরি যাত্রা। সে হিসেবে কনটেইনার পরিবহন শুরুর ৪৫ বছর পর ইউরোপের কোনো বন্দরে সরাসরি গেছে এই জাহাজটি। ৯৫২ একক কনটেইনারে করে বাংলাদেশের তৈরি পোশাক পাঠানো হয় ১২ হাজার ১৪৫ কিলোমিটার দূরের দেশ ইতালিতে। এমভি সোঙ্গা চিতা কর্ণফুলী ছেড়ে বঙ্গোপসাগর হয়ে শ্রীলংকার হাম্বানটোটা বন্দরের সামনে দিয়ে গেছে। এরপর আরব সাগর, ভারত মহাসাগর, এডেন উপসাগর, লোহিত

সাগর, সুয়েজ খাল ও ভূমধ্যসাগর হয়ে পৌঁছেছে ইতালির রেভেনা বন্দরে।

কেন এই উদ্যোগ

ছোট জাহাজে দীর্ঘ পথে কনটেইনার পণ্য পরিবহনের এই যাত্রা অবিশ্বাস্য মনে হলেও ঝুঁকি নিয়েছে ইতালির পোশাক ক্রেতারা। বাংলাদেশ থেকে পণ্য নিতে হলে প্রথমে তাদের চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর বা কলম্বো বন্দরে নিতে হতো। চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর বা শ্রীলংকার বন্দর ঘুরে ইতালিতে যেতে স্বাভাবিকভাবে সময় লাগে ২৪ থেকে ২৮ দিন। সিঙ্গাপুর বা শ্রীলংকায় বড় জাহাজে বুকিং পেতে দেরি হওয়ার কারণে কোনো কোনো ক্ষেত্রে এই সময় লাগে ৩০ থেকে ৩৫ দিনের বেশি। তবে চট্টগ্রাম-ইতালি সরাসরি জাহাজসেবা বাংলাদেশ থেকে ইতালিতে পণ্য রপ্তানির এই সময় কমিয়ে দিচ্ছে। বাংলাদেশের তৈরি পোশাক খাত-সংশ্লিষ্টরা বলছেন, এই সার্ভিস চালু হওয়ার ফলে ইতালিতে পণ্য পাঠাতে ভিয়েতনামের চেয়ে অন্তত এক-দুই সপ্তাহ কম সময় লাগবে।

করোনা মহামারির সময়ে এই সেবাটি চালুর গুরুত্ব আরও বেশি অনুভূত হয়েছে। বিশেষ করে গত বছরের জটের সময়ে বন্দর দুটিতে কয়েকদিন পড়ে থাকতে হয়েছে ইউরোপগামী তৈরি পোশাকভর্তি কনটেইনারগুলোকে। বড় জাহাজে কখন কনটেইনার তোলা যাবে, তার নিশ্চয়তাও ছিল না। কারণ ভিয়েতনাম ও চীন থেকে ছেড়ে আসা জাহাজে কনটেইনার পরিবহনের জন্য ফাঁকা জায়গা পাওয়া যাচ্ছিল না। ভাড়াও বেড়ে দাঁড়িয়েছে স্বাভাবিকের চেয়ে পাঁচ থেকে দশ গুণ বেশি।

বিদেশি ক্রেতাদের প্রতিনিধি ফ্রেইট ফরওয়ার্ডাররা বাংলাদেশে বেসরকারি ডিপোগুলোয় পণ্য বুঝে নেয়। এরপর ক্রেতাদের খরচেই নেওয়া হয় তাদের দেশে। চট্টগ্রাম থেকে ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হয়ে ইতালি পণ্য নিতে ক্রেতাদের খরচ ও সময় দুটোই বেশি লাগছিল।

ইতালির ক্রেতারা যেহেতু চট্টগ্রাম থেকে নিজেদের খরচে পণ্য নিচ্ছেন, তাই মাথাব্যথাও ছিল তাদের বেশি। প্রায় ছয় মাসের বেশি এমন দুর্ভোগের পর ইতালির পোশাক ক্রেতাদের আহ্বানে এগিয়ে আসে তাদের দেশেরই ফ্রেইট ফরওয়ার্ডিং কোম্পানি রিফ লাইন। তাদের সহযোগী কোম্পানি ক্যালিপসো কোম্পানিয়া ডি নেভিগেশন সরাসরি এই জাহাজ সেবা চালু করে।

কেবল একবারের যাত্রাতেই যে এই সেবা থেমে যাবে, তা নয়। রিফ লাইনের বাংলাদেশ প্রতিনিধিরা বলছেন, জাহাজটি ইতালির রেভেনা বন্দরে কনটেইনার নামিয়ে আবার রপ্তানি পণ্য নিতে চট্টগ্রাম বন্দরে আসবে। এই উদ্যোগ বাংলাদেশে রপ্তানি খাতে সম্ভাবনার নতুন দুয়ার খুলে দেবে। কারণ ইতালির ক্রেতারা এখন ৩০ শতাংশ কম খরচ ও এক-দুই সপ্তাহ কম সময়ে পণ্য হাতে পাবেন।

বর্তমানে চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর বা কলম্বো হয়ে ইউরোপে ৪০ ফুট লম্বা কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া লাগছে ১৪ থেকে ১৫ হাজার ডলার। নতুন চালু হওয়া সরাসরি জাহাজসেবায় খরচ হচ্ছে ১০ হাজার ডলার।

ভবিষ্যৎ সম্ভাবনা

একটা সময় ছিল, যখন ছোট জাহাজে করে অল্প সংখ্যক পণ্য নিয়ে বেশি দূরত্বের পথ পাড়ি দেওয়ার চেয়ে ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে পণ্য পাঠানোই বেশি লাভজনক ছিল। এ কারণে বাংলাদেশ থেকে ইউরোপে রপ্তানি পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে দ্বিতীয় পদ্ধতিই অনুসরণ করা হতো। তবে জাহাজ-সংকট, ভাড়া অস্বাভাবিক বেড়ে যাওয়া ও ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরগুলোর পণ্যজটের কারণে এখন ছোট জাহাজে সরাসরি ইতালিতে কনটেইনার পণ্য পরিবহনকে লাভজনক বিবেচনা করা হচ্ছে। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন ভাড়া কমে আগের মতো কনটেইনারপ্রতি (৪০ ফুট) আড়াই থেকে তিন হাজার ডলারে নেমে এলে পরিস্থিতি পাল্টে যেতে পারে। তবে সমুদ্রপথের ভাড়া সহসাই স্বাভাবিক হচ্ছে না, সে সম্পর্কে আভাস দিয়েছে বৈশ্বিক প্রতিষ্ঠানগুলো।

কিন্তু ফ্রেইট রেটের এই চাঙ্গাভাব তো আর সবসময় থাকবে না। একসময়ে তা স্বাভাবিক পর্যায়ে নেমে আসবে। তখন কি ইউরোপ ও বাংলাদেশের মধ্যে সরাসরি জাহাজ চলাচল থাকবে না? খাতসংশ্লিষ্টরা বলছেন, এটি ধরে রাখতে হলে জাহাজের সংখ্যা বাড়াতে হবে এবং আরও বড় জাহাজ নামাতে হবে। নতুন রুট জনপ্রিয়তা পেলে অনেক শীর্ষস্থানীয় শিপিং লাইনই এগিয়ে আসতে পারে।

বাংলাদেশের ব্যবসায়ীরা বলছেন, কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর চালু হলে সরাসরি বড় জাহাজে ইউরোপ-যুক্তরাষ্ট্রে কনটেইনার পরিবহন সম্ভব হবে। সেজন্য আরও কয়েক বছর অপেক্ষা করতে হবে। গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণের আগে ফিডার জাহাজে সরাসরি কনটেইনার পরিবহনসেবা চালু রাখা গেলে প্রতিযোগী দেশগুলোর তুলনায় কিছুটা এগিয়ে থাকবে বাংলাদেশ।

ইতালি দিয়ে শুরু, লক্ষ্য পুরো ইউরোপ

বাংলাদেশের সপ্তম শীর্ষ রপ্তানির গন্তব্য ইতালি। ২০২০-২১ অর্থবছরে দেশটিতে রপ্তানি হয় মোট ১৩০ কোটি ডলারের পণ্য, যার ৯৫ শতাংশই তৈরি পোশাক। একই সময়ে ইতালি থেকে আমদানি হয় ৪৩ কোটি ৬৯ লাখ ডলারের পণ্য। এর অর্ধেক মূলধনি যন্ত্রপাতি।

বাংলাদেশের মোট রপ্তানির ৫০ শতাংশের বেশি সরবরাহ করা হয় ইউরোপের বাজারে। আর এই রপ্তানি পণ্যের তালিকায় সবার ওপরে রয়েছে তৈরি পোশাক (মোট রপ্তানির ৯০ শতাংশ)। এর বাইরে চামড়া, পাট ও চা উল্লেখযোগ্য পরিমাণে রপ্তানি হয় ইউরোপে। গত অর্থবছরে ইউরোপে বাংলাদেশের রপ্তানির পরিমাণ ছিল দেড় হাজার কোটি ডলারের বেশি। এ সময়ে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে রপ্তানি হওয়া মোট ৭ লাখ ২৯ হাজার একক কনটেইনারের মধ্যে ৩ লাখ একক কনটেইনার নেওয়া হয়েছে ইউরোপে।

ইউরোপের সঙ্গে বাণিজ্য বাংলাদেশের জন্য বিশেষভাবে গুরুত্বপূর্ণ। কারণ সেখানে বাংলাদেশের বড় অংকের বাণিজ্য উদ্বৃত্ত রয়েছে। ২০২০ সালে ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) সঙ্গে বাংলাদেশের বাণিজ্যে উদ্বৃত্ত ছিল ১ হাজার ২৪৪ কোটি ডলার।

ট্রান্সআটলান্টিকেও সরাসরি রুট চালু করা যেতে পারে

ফারুক হাসান
সভাপতি, বিজিএমইএ

এটি বাংলাদেশের জন্য ঐতিহাসিক এক মুহূর্ত। সরাসরি সংযোগ ইউরোপের সঙ্গে বাংলাদেশের বাণিজ্য উল্লেখযোগ্য পরিমাণে বাড়িয়ে দেবে। বলা যায়, এর মাধ্যমে বাংলাদেশের সমুদ্র বাণিজ্যের ইতিহাসে নতুন এক যুগের সূচনা হলো।

ডিরেক্ট রুটটি চালু হওয়ার ফলে মাত্র ১৬ দিনের মধ্যে ইউরোপে পণ্য পাঠানো সম্ভব হবে। এতে যে কেবল সময়ের সাশ্রয় হবে, তা নয়। এর ফলে পণ্য পাঠানোর খরচও প্রায় ৪০ শতাংশ কমে যাবে।

আমি আশা করছি, এই শুভসূচনার পর অন্যান্য শিপিং লাইনও ইউরোপে সরাসরি পণ্য পাঠাতে উৎসাহিত হবে। এমনকি এই সেবা ট্রান্সআটলান্টিক রুটেও সম্প্রসারিত হতে পারে। এতে করে যে কেবল আমরাই লাভবান হব, তা নয়। বরং যেসব পশ্চিমা দেশ আমাদের সঙ্গে বাণিজ্য করছে, তাদের অর্থনীতিতেও বাড়তি ভ্যালু অ্যাড হবে। আর সময় ও ব্যয় সাশ্রয়ের কারণে রপ্তানি বাজারে বাংলাদেশের তৈরি পোশাকের প্রতিযোগিতা-সক্ষমতাও অনেকখানি বেড়ে যাবে।

এমন একসময়ে এই উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে, যখন বাংলাদেশ স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী উদ্‌যাপন করছে। এছাড়া স্বল্পোন্নত দেশ (এলডিসি) থেকে উত্তরণের মাহেন্দ্রক্ষণে রয়েছি আমরা। এদিকে এমন একসময়ে দেশের সমুদ্র বাণিজ্যে নতুন এক ধারার সূচনা হলো, যখন মহামারির কারণে পুরো বিশ্বের বাণিজ্য ও সাপ্লাই চেইন সংকটপূর্ণ সময় পার করছে। এই শুভসূচনার মাধ্যমে আমরা বিশ্ববাসীর কাছে এই বার্তা পৌঁছে দিতে সক্ষম হয়েছি যে, ক্রেতা ও বাণিজ্যিক অংশীদারদের আস্থার প্রতিদান হিসেবে পণ্য সরবরাহের মাধ্যমে আমরা বৈশ্বিক বাণিজ্যকে গতিশীল করার সব ধরনের উদ্যোগ নিয়ে রেখেছি।

আমরা গর্বের সঙ্গে বলতে চাই, বাংলাদেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির গতি ত্বরান্বিত হচ্ছে এবং বহির্বিশ্বের সঙ্গে বাণিজ্য সুসংহত হচ্ছে। ইতালিতে সরাসরি কনটেইনার পাঠানোর মাধ্যমে আমরা তার প্রমাণ দিতে সক্ষম হয়েছি। আমি এই উদ্যোগের সঙ্গে সম্পৃক্ত সবাইকে আন্তরিক ধন্যবাদ জানাচ্ছি।

জটের কারণে ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরগুলোয় ভাড়া বেড়েছে স্বাভাবিকের চেয়ে **পাঁচ থেকে দশ গুণ বেশি**

সিঙ্গাপুর বা কলম্বো হয়ে ইউরোপে ৪০ ফুট লম্বা কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া লাগছে **১৪ থেকে ১৫ হাজার ডলার**

এ সময়ে ১ হাজার ৪৮৪ কোটি ডলারের রপ্তানির বিপরীতে বাংলাদেশ ইইউ থেকে আমদানি করেছে মাত্র ২৪০ কোটি ডলার। এই যে পার্থক্য, সেটি বাংলাদেশের জন্যই কল্যাণকর। এই বাণিজ্য উদ্বৃত্ত দেশের অর্থনৈতিক ভিত্তি শক্তিশালী করার ক্ষেত্রে বড় ভূমিকা রেখেছে।

বর্তমান যুগে বেশির ভাগ ভোগ্যপণ্যই পরিবহন হয় কনটেইনারে করে। বাংলাদেশের রপ্তানি পণ্য পরিবহনেরও প্রধান মাধ্যম এটি। কিন্তু ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হয়ে ইউরোপে কনটেইনার পরিবহন সময় ও ব্যয়সাপেক্ষ। তাই ইউরোপের সঙ্গে সরাসরি কনটেইনার শিপিং সার্ভিস চালু করা গেলে বাণিজ্যে বড় অগ্রগতি অর্জন করবে বাংলাদেশ। ইতালি দিয়ে সেই যাত্রার সূচনা হলো। এখন ইউরোপের অন্যান্য দেশের সঙ্গে সরাসরি কনটেইনার পরিবহনসেবা চালু করা সময়ের দাবি হয়ে পড়েছে।

বাংলাদেশ-ইইউ বাণিজ্য

পণ্য বাণিজ্য (কোটি ইউরো)			
সাল	বাংলাদেশের রপ্তানি	বাংলাদেশের আমদানি	উদ্বৃত্ত
২০১৮	১,৫২০	৩২০	১,২০০
২০১৯	১,৬৩০	৩০০	১,৩০০
২০২০	১,৩৩০	২২০	১,১৪০

সেবা বাণিজ্য (কোটি ইউরো)			
সাল	বাংলাদেশের রপ্তানি	বাংলাদেশের আমদানি	ঘাটতি
২০১৭	৪০	৬০	২০
২০১৮	৫০	৬০	১০
২০১৯	৫০	৬০	১০

সূত্র: ইউরোপীয় কমিশন

টেবিল: ইউরোপে পণ্য বাণিজ্যে সুবিধাজনক অবস্থানে বাংলাদেশ

ইতিহাস কথা কয়

ইউরোপের সঙ্গে ভারতীয় উপমহাদেশ ও বাংলার বাণিজ্যিক সংযোগের ইতিহাস বেশ পুরনো। বহু আগে থেকেই এই দুই অঞ্চলের মধ্যে সমুদ্রপথে পণ্য বাণিজ্য হয়ে আসছে। প্রাচীন ও মধ্যযুগে ইউরোপ ও ভারতীয় উপমহাদেশের মধ্যে বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহনে কয়েকটি রুট ব্যবহার করা হতো। এর একটি হলো ইতালির ভেনিস থেকে ভূমধ্যসাগর হয়ে মিশরের আলেকজান্দ্রিয়া এবং পরবর্তীতে সেখান থেকে লোহিত সাগর হয়ে ভারতের পশ্চিম উপকূলের বোম্বে (বর্তমান মুম্বাই) পর্যন্ত। উল্লেখ্য, সে সময় সুয়েজ খাল না থাকায় এ পথে সরাসরি জাহাজ চলাচল করতে পারত না।

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

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

প্রাচীন ও মধ্যযুগে যখন ইউরোপ ও ভারতীয় উপমহাদেশের মধ্যে সরাসরি জাহাজ চলাচল করেছে, তখন আধুনিক যুগে এটি কঠিন ও অসম্ভব কোনো কাজ নয়। শুধু এর জন্য চাই সঠিক পরিকল্পনা ও এটি অধিক লাভজনক হবে কিনা, সেই সম্ভাব্যতা যাচাই। এক্ষেত্রে লাভের বিষয়টি কেবল তাৎক্ষণিক সংখ্যা দিয়ে বিচার করলে চলবে না। বরং ভবিষ্যতের জন্য একটি টেকসই বাজার নিশ্চিত করার বিষয়টিও মাথায় রাখতে হবে।

ভবিষ্যতের পরিকল্পনা এখনই

বাংলাদেশ ২০২৬ সালে আনুষ্ঠানিকভাবে স্বল্পোন্নত দেশ (এলডিসি) থেকে উন্নয়নশীল দেশের কাতারে উন্নীত হবে। বর্তমানে দেশের ৯৭ শতাংশ রপ্তানি পণ্য ইউরোপীয় ইউনিয়নের এভরিথিং বাট আর্মস স্কিমের (ইবিএ) আওতায় অগ্রাধিকারমূলক জিএসপি সুবিধা পাচ্ছে। কিন্তু উন্নয়নশীল দেশের কাতারে উত্তরণের পর বাণিজ্যের ক্ষেত্রে এই সুবিধা অব্যাহত থাকবে কিনা, না থাকলে বাংলাদেশকে কী ধরনের চ্যালেঞ্জ

দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য সম্প্রসারণের উৎকৃষ্ট প্রমাণ

চার্লস হোয়াইটলি
রাষ্ট্রদূত, ইউরোপীয় ইউনিয়ন

বাংলাদেশ ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) মধ্যকার বাণিজ্য কীভাবে সম্প্রসারিত হচ্ছে, আমি মনে করি তার ভালো একটি উদাহরণ দেখতে পেলাম আমরা। সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু হওয়ার মাধ্যমে ইইউতে বাংলাদেশের তৈরি পোশাক ও অন্যান্য পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে সম্ভাবনার নতুন দুয়ার উন্মোচিত হলো।

এখন আমাদের একটি ডিরেক্ট লিংক রয়েছে। এটি পণ্য পাঠানোর সময়, রপ্তানিকারকদের খরচ এবং সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ, ক্রেতাদের ব্যয় কমানোর ক্ষেত্রে অসামান্য অবদান রাখবে। আমি মনে করি, এই যুগান্তকারী পরিবর্তন ইইউ সদস্যগুলোর কাছে ইতিবাচক বার্তা পৌঁছে দেবে।

তৈরি পোশাক বাংলাদেশের একটি গুরুত্বপূর্ণ রপ্তানি খাত, যা বাংলাদেশ ও ইইউর মধ্যে সংযোগ স্থাপন করেছে। ইতালির সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরুর মাধ্যমে এই সংযোগ আরও মজবুত হলো। আমাদের মোট ২৭টি সদস্য রাষ্ট্র রয়েছে। তারা সবাই এখন বাণিজ্যসহ বিভিন্ন খাতে বাংলাদেশের সঙ্গে সম্পর্কোন্নয়নের দিকে নজর দেবে। এটি খুবই আশাব্যঞ্জক একটি বিষয়।

আমরা জানতে পেরেছি, চট্টগ্রাম বন্দরের সম্প্রসারণের জন্য সময়োপযোগী পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে। আমি বিশ্বাস করি, চট্টগ্রাম খুব দ্রুতই বিশ্বমানের বন্দরে পরিণত হবে। এটি আমাদের সবার জন্যই মঙ্গলজনক হবে। ইইউর বাণিজ্য খাত, বাংলাদেশের বাণিজ্য খাত এমনকি পুরো বৈশ্বিক সম্প্রদায় এর মাধ্যমে উপকৃত হবে।

একজন রিয়ার অ্যাডমিরালের নেতৃত্বে চট্টগ্রাম বন্দরের সমস্ত কার্যক্রম অত্যন্ত সুশৃঙ্খলভাবে পরিচালিত হচ্ছে। এই সাফল্য আসলেই প্রশংসনীয়।

সাম্প্রতিক সময়ে ইইউতে বাংলাদেশের রপ্তানি বেড়েছে। এই ধারা ভবিষ্যতেও অব্যাহত থাকবে। কারণ বাংলাদেশে তৈরি উচ্চমানের পণ্যের চাহিদা রয়েছে ইউরোপে। শিল্প খাতে নতুন নতুন সব উদ্ভাবনী প্রযুক্তি যোগ করছে বাংলাদেশ। এই বিষয়টিও ইউরোপের বাজারে চাহিদা বৃদ্ধিতে ইতিবাচক ভূমিকা রাখছে।

আমরা বাণিজ্যে বৈচিত্র্য দেখার প্রত্যাশা করছি। ইইউ ও বাংলাদেশের বাণিজ্যিক সম্পর্কের ক্ষেত্রে তৈরি পোশাক একটি গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গ। তবে আমি নিশ্চিত যে আমরা এর বাইরেও এগিয়ে যাব। কারিগরি, প্রযুক্তিগত, জলবায়ু, হাই-টেক ব্যবসা ইত্যাদি খাতেও আমাদের মধ্যে বাণিজ্যিক সম্পর্ক তৈরি হবে। সর্বোপরি, একটি সম্ভাবনাময় ভবিষ্যৎ অপেক্ষা করছে আমাদের জন্য।

বাংলাদেশের মোট রপ্তানির ৫০ শতাংশের বেশি যায় ইউরোপে।
এর **৯০ শতাংশই** তৈরি পোশাক

২০২০-২১ অর্থবছরে ইউরোপে বাংলাদেশের রপ্তানির পরিমাণ ছিল
দেড় হাজার কোটি ডলারের বেশি

মোকাবিলা করতে হতে পারে, তা নিয়ে বেশ জল্পনা-কল্পনা রয়েছে।

অবশ্য বাংলাদেশ সরকার ইইউর সঙ্গে আলোচনার মাধ্যমে এই সমস্যার সাময়িক সমাধান নিশ্চিত করেছে। উত্তরণের পরও তিন বছর অর্থাৎ ২০২৯ সাল পর্যন্ত শুল্কমুক্ত বাণিজ্যসুবিধা অব্যাহত রাখতে এরই মধ্যে সম্মত হয়েছে ইউরোপীয় জোটটি।

এটি বাংলাদেশের জন্য অবশ্যই একটা সুখবর। দেশের উত্তরণ-পরবর্তী বাণিজ্যকে মসৃণ রাখতে এটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। কিন্তু এই মেয়াদও শেষ হয়ে গেলে তখন কী হবে? তার জন্য প্রস্তুতি নিতে হবে এখনই।

বাংলাদেশের শিল্পোৎপাদনমুখী বাণিজ্যের জন্য সবচেয়ে বড় সমস্যা হলো অপর্যাপ্ত ব্যাকওয়ার্ড লিংকেজ শিল্প। এটি প্রতিযোগিতামূলক বিশ্ববাণিজ্যে বাংলাদেশকে পিছিয়ে দিচ্ছে। দেশের প্রধান রপ্তানি পণ্য হলো তৈরি পোশাক। এই খাতে বৈশ্বিক সরবরাহকারীর তালিকায় বাংলাদেশ বর্তমানে চীনের পর দ্বিতীয় অবস্থানে থাকলেও এশিয়ার আরও কয়েকটি দেশ এক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ জানাচ্ছে। এই চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় ব্যাকওয়ার্ড লিংকেজ শিল্পে নিজেদের অবস্থান আরও উন্নত করার কোনো বিকল্প নেই।

শুধু পণ্য উৎপাদন করলেই তো আর চলবে না, সেগুলো ক্রেতাদের হাতে সময়মতো পৌঁছে দিতে না পারলেও প্রতিযোগীদের চেয়ে পিছিয়ে পড়তে হবে। যখন অগ্রাধিকারমূলক বাণিজ্যসুবিধা থাকবে না, তখন এই বিষয়টি নিশ্চিত করতে না পারলে ইউরোপীয় ক্রেতারা সোর্সিংয়ের জন্য অন্য দেশকে বেছে নিলেও অবাক হওয়ার কিছু থাকবে না।

প্রতিযোগীর প্রসঙ্গে বলতে হয়, তৈরি পোশাক খাতে সাম্প্রতিক বছরগুলোয় বাংলাদেশকে যে দেশটি সবচেয়ে বেশি চ্যালেঞ্জ জানাচ্ছে, সেটি হলো ভিয়েতনাম। বাংলাদেশ এখন যেমন জিএসপির আওতায় ইইউতে রপ্তানির ক্ষেত্রে শুল্কমুক্ত সুবিধা পাচ্ছে, তেমনই ভিয়েতনাম ২০২০ সালের গোড়ার দিকে স্বাক্ষরিত ইভিএফটিএ চুক্তির আওতায় একই ধরনের সুবিধা পাচ্ছে। ভিয়েতনাম-ইইউ চুক্তির মেয়াদ ১০ বছরের। অর্থাৎ ২০২৯ সালে বাংলাদেশের জিএসপি সুবিধা যখন শেষ হবে, তারপরও এক বছর ইইউতে পোশাক রপ্তানিতে বিশেষ সুবিধা পাবে ভিয়েতনাম।

ভিয়েতনামের তৈরি পোশাকশিল্পের ইতিহাস আজকের নয়। ১৯৫৮ সালের দিকে উত্তর ভিয়েতনামে এ শিল্পের উত্থান ঘটে। দক্ষিণ ভিয়েতনামে এটি বিকাশ লাভ করে ১৯৭০ সালে। বর্তমানে তৈরি পোশাকে বিশ্বের পাঁচ বৃহত্তম রপ্তানিকারকের একটি ভিয়েতনাম। বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থার 'ওয়ার্ল্ড ট্রেড স্ট্যাটিস্টিক্যাল রিভিউ-২০১৯' প্রতিবেদন অনুযায়ী, গড় হিসাবে এক দশক ধরে রপ্তানি আয়ে দুই অংকের প্রবৃদ্ধি হচ্ছে যেসব দেশের, তার মধ্যে প্রথমে রয়েছে ভিয়েতনাম। বাংলাদেশের অবস্থান এর পর।

করোনা মহামারি ভয়াল থাবা বসানোর আগে ২০১৯ সালের প্রথম নয় মাসে পোশাক রপ্তানিতে বাংলাদেশকে ছাড়িয়েছে ভিয়েতনাম। এ সময়ে বাংলাদেশ থেকে ২ হাজার ৬১০ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি হয়েছে। অন্যদিকে ভিয়েতনাম থেকে রপ্তানি হয়েছে ২ হাজার ৯৩০ কোটি ডলার। অর্থাৎ সেই নয় মাসে বাংলাদেশের চেয়ে ভিয়েতনাম ৩২০ কোটি ডলারের পোশাক বেশি রপ্তানি করেছে।

তৈরি পোশাক খাতে ভিয়েতনামের সঙ্গে বাংলাদেশের প্রতিযোগিতা অনুধাবনের জন্য একটু যুক্তরাষ্ট্রের বাজারের দিকে নজর দেওয়া যাক। বাংলাদেশের তৈরি পোশাকের জন্য যুক্তরাষ্ট্র সবসময়ই বড় একটি বাজার। তবে সেখানে পোশাক রপ্তানিতে ভিয়েতনামের চেয়ে পিছিয়ে রয়েছি আমরা। মার্কিন বাজারের দ্বিতীয় শীর্ষ পোশাক রপ্তানিকারক দেশ ভিয়েতনাম। এক পরিসংখ্যানে দেখা যায়, গত বছরের প্রথম পাঁচ মাসে যুক্তরাষ্ট্রে তৈরি পোশাক রপ্তানিতে বাংলাদেশের চেয়ে এগিয়ে রয়েছে চীন, ভিয়েতনাম ও ভারত।

নজর দিতে হবে অন্যান্য বাজারেও

বাংলাদেশের রপ্তানি বাজার ও পণ্য বৈচিত্র্যকরণের ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে অনেকদিন ধরেই। এরই অংশ হিসেবে ইউরেশিয়ার বাজারের দিকে নজর দিয়েছে বাংলাদেশ। সম্প্রতি ইউরেশিয়ান ইকোনমিক কমিশনের (ইইসি) সঙ্গে বাংলাদেশ একটি সহযোগিতা চুক্তি করেছে।

পূর্ব ইউরোপ ও মধ্য এশিয়ার পাঁচটি দেশ রাশিয়া, বেলারুশ, কাজাখস্তান, আর্মেনিয়া ও কিরগিজস্তানের সমন্বয়ে গঠিত ইউরেশিয়ান ইকোনমিক ইউনিয়ন (ইইইউ)। ২০১৫ সালের ১ জানুয়ারি এর আনুষ্ঠানিক যাত্রা হয়। অনেকটা ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) আদলে গড়া এই ইইইউর সদস্য দেশগুলো সাবেক সোভিয়েত ইউনিয়নের অংশ। ইইইউভুক্ত এই পাঁচ দেশ একই সঙ্গে কমনওয়েলথ অব ইনডিপেনডেন্ট স্টেটসের (সিআইএস) সদস্য। সাবেক সোভিয়েত ইউনিয়নের পতনের পর যে ১১টি দেশ হয়, এগুলোকে একসঙ্গে বলা হয় সিআইএস।

ইইইউর আওতায় সদস্য দেশগুলোর মধ্যে কোনো কাস্টমস সীমান্ত নেই। ফলে বাধাহীনভাবে শুল্ক-কর পরিশোধ ছাড়াই এক দেশ থেকে অন্য দেশে পণ্য পরিবহন করা যায়। বৈদেশিক বাণিজ্যের ক্ষেত্রেও ইইইউর সব সদস্য দেশ একই শুল্কহার ও অভিন্ন বাণিজ্যনীতি অনুসরণ করে থাকে।

ইইইউ বাংলাদেশের জন্য উদীয়মান এক বাজারে পরিণত হতে পারে। মোট ২ কোটি বর্গকিলোমিটার এলাকার এই পাঁচ দেশে ১৮ কোটি ২৭ লাখ মানুষ বাস করে। এ অঞ্চলের মোট দেশজ উৎপাদন (জিডিপি) ৫ লাখ কোটি ডলার। মাথাপিছু আয় ২৭ হাজার মার্কিন ডলার। বিশ্বের চাষযোগ্য জমির ১৪ শতাংশ এ এলাকার অন্তর্ভুক্ত। গম, তুলা ও ভুট্টা চাষ এবং ইউরিয়া সার, প্রাকৃতিক গ্যাস, খনিজ তেল ও রাসায়নিক পণ্য রপ্তানি এ অঞ্চলের অর্থনৈতিক ভিত্তির অন্যতম উৎস।

ইইইউ দেশগুলোয়, বিশেষ করে রাশিয়ার বাজারে বাংলাদেশের তৈরি পোশাক, পাট ও পাটজাত পণ্য, হিমায়িত মাছ, ওষুধ, আলু ও সবজি রপ্তানির ব্যাপক সম্ভাবনা রয়েছে। বর্তমানে রাশিয়ায় তৈরি পোশাক, পাট, হিমায়িত চিংড়ি, আলু রপ্তানি হলেও বাজার সম্ভাবনা অনুযায়ী এর পরিমাণ খুব বেশি নয়।

রাশিয়ার বাজারে বাংলাদেশ পণ্যের শুল্ক ও কোটামুক্ত প্রবেশাধিকার সুবিধা চেয়ে আসছে বহু বছর। কিন্তু দুই দেশের মধ্যে কোনো দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য চুক্তি না থাকায় এবং রাশিয়া ইইইউর আওতায় গঠিত কাস্টমস ইউনিয়নের সদস্য হওয়ায় এককভাবে বাংলাদেশকে শুল্ক ও কোটামুক্ত সুবিধা দিতে পারছিল না। তবে সম্প্রতি ইইসির সঙ্গে স্বাক্ষরিত এক চুক্তির ফলে শুধু রাশিয়া নয়, ইইইউর সব সদস্য দেশেই বাংলাদেশের রপ্তানি বাজার সম্প্রসারণের সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে। এই চুক্তি বাংলাদেশি পণ্যের শুল্ক ও কোটামুক্ত প্রবেশাধিকার পাওয়ার ক্ষেত্রেও ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

ইউরেশিয়ার এই বাজারটি বাংলাদেশের জন্য অনেক সম্ভাবনাময় একটি রপ্তানি বাজার। সেখানে নিজেদের অবস্থান সুসংহত করার জন্য পরিবহন ব্যবস্থা অবশ্যই উন্নত করা দরকার। এই অঞ্চলে সরাসরি কনটেইনার শিপিং চালু করা যায় কিনা, সেই সম্ভাব্যতা যাচাই করে দেখা যেতে পারে।

বাংলাদেশের জন্য সম্ভাবনাময় একটি বাজার হয়ে উঠতে পারে ইউরেশিয়ান ইকোনমিক ইউনিয়নের (ইইইউ) সদস্যভুক্ত পাঁচ দেশ

২০২৬ সালে আনুষ্ঠানিকভাবে এলডিসি থেকে
উন্নয়নশীল দেশের কাতারে
উন্নীত হবে বাংলাদেশ

এলডিসি থেকে উত্তরণের পরও ২০২৯
সাল পর্যন্ত জিএসপি সুবিধা অব্যাহত
রাখবে ইউরোপীয় ইউনিয়ন

যুক্তরাষ্ট্র বাংলাদেশের জন্য উদীয়মান নয়, বরং প্রতিষ্ঠিত একটি বাজার। কিন্তু দেশটির সঙ্গে আমাদের সমুদ্রপথে সরাসরি সংযোগ নেই। এমনিতেই মার্কিন বাজারে রপ্তানির দিক থেকে বাংলাদেশের প্রতিযোগী দেশগুলো বেশ খানিকটা এগিয়ে গেছে। যুক্তরাষ্ট্রের ভোক্তাবাজার এখন বেশ চাঙ্গা। করোনার প্রাথমিক ধাক্কা সামলে দেশের খুচরা বাজারে এখন বিক্রি আকাশচুম্বী। ভোক্তাচাহিদা বেড়ে যাওয়ায় রিটেইলাররা আমদানি বাড়িয়ে দিয়েছে কয়েক গুণ।

বাংলাদেশের তৈরি পোশাকশিল্পের উদ্যোক্তারা বলছেন, যুক্তরাষ্ট্রের বিপুল সংখ্যক মানুষ টিকা নিয়েছে। লকডাউনও তুলে নেওয়া হয়েছে। তাতে হঠাৎ করেই পণ্যের চাহিদা বেড়ে গেছে। অনেক ব্র্যান্ডের বিক্রয়কেন্দ্র পণ্যসংকটে ভুগছে। তৈরি পোশাক ক্রেতারা প্রচুর ক্রয়াদেশ দিচ্ছে। বাংলাদেশ এই সুযোগ ভালোভাবেই কাজে লাগাতে পারে।

কনটেইনার ও জাহাজ-সংকটের কারণে যুক্তরাষ্ট্রে কনটেইনার পাঠাতে এখন অতিরিক্ত সময় ও বাড়তি ভাড়া লেগে যাচ্ছে। সরাসরি কনটেইনার সার্ভিস এক্ষেত্রে উত্তম বিকল্প হতে পারে। সাম্প্রতিক সময়ে ফিলিপাইন এই গুরুত্ব অনুধাবন করে যুক্তরাষ্ট্রে নিজেদের জাহাজ পাঠিয়েছে। বাংলাদেশও সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন বিষয় যাচাই-বাছাই করে এমন উদ্যোগ নিতে পারে।

ক্রেতা দেশগুলোর কাছে স্বল্পমূল্যে এবং কম সময়ে জাহাজযোগে সরাসরি পণ্য পৌঁছে দেওয়া সম্ভব হলে বাংলাদেশের তৈরি পোশাক শিল্প আরও বিকশিত হবে। প্রতিযোগিতামূলক বাজারে প্রতিদ্বন্দ্বীদের চেয়ে এগিয়ে যাওয়ার অন্যতম কৌশল হতে পারে এটি

উপসংহার

মাত্রই স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী উদ্‌যাপন করলাম আমরা। এমনই এক আনন্দময় মুহূর্তে নতুন এক ইতিহাসের সাক্ষী হয়ে থাকল দেশের সমুদ্র পরিবহন খাত। দেশের সার্বভৌমত্বের মুকুটে যোগ হলো নতুন এক পালক। পরমুখাপেক্ষী সমুদ্র পরিবহন ব্যবস্থা থেকে বেরিয়ে ইউরোপের সঙ্গে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন হওয়া তো সার্বভৌমত্ব ও স্বনির্ভরতারই আরেক রূপ।

একাত্তরের যুদ্ধবিধ্বস্ত স্বাধীন বাংলাদেশকে তলাবিহীন ঝুড়ি হিসেবে আখ্যা দেওয়া হয়েছিল। সেই বাংলাদেশ আজ অর্থনৈতিক উন্নয়নের রোলমডেল। সেই উন্নয়নে আরও গতি আনতে এমন একটি উদ্যোগ খুব জরুরি ছিল। ভবিষ্যতে এই সেবা অব্যাহত রাখা এবং অন্য অঞ্চলগুলোয় ছড়িয়ে দেওয়া যায় কিনা, সেই বিষয়ে নীতিনির্ধারকদের এখনই চিন্তা করতে হবে। কারণ উন্নয়নশীল বাংলাদেশের জন্য টেকসই পরিকল্পনা সাজানোর এখনই সেরা সময়।

শরিফুল আলম শিমুল
প্রদায়ক, বন্দরবার্তা

সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনারের ব্যবহার এখন তুঙ্গে। সুতরাং সমুদ্র পরিবহনে প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বাড়াতে কনটেইনার-ভিত্তিক দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা সাজাতে হবে

সরাসরি জাহাজসেবায় সব ধরনের সহযোগিতা করবে চট্টগ্রাম বন্দর

রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান
এনপিপি, বিসিজিএমএস, এনডিসি, পিএসসি, বিএন
চেয়ারম্যান, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

গত ৭ ফেব্রুয়ারি ৯৫২ একক কনটেইনার তৈরি পোশাক নিয়ে ইতালির রেভেনা বন্দরের উদ্দেশে চট্টগ্রাম বন্দর ছেড়ে যায় এমভি সোঙ্গা চিতা। বন্দরের এনসিটি জেটিতে ঐতিহাসিক এই যাত্রার উদ্বোধন করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান। এই উদ্যোগ ও ভবিষ্যৎ সম্ভাবনার বিষয়ে বন্দর বার্তার সঙ্গে কথা বলেছেন তিনি।

সম্প্রতি বাংলাদেশ-ইতালি সরাসরি কনটেইনার জাহাজ চলাচল শুরু হলো। এক ঐতিহাসিক ঘটনার সাক্ষী হয়ে থাকল চট্টগ্রাম বন্দর। এ বিষয়ে আপনার অনুভূতি বলবেন...

বছরের পর বছর ধরে দেশের সমুদ্র বাণিজ্যের সিংহভাগ ভার বহন করে আসছে চট্টগ্রাম বন্দর। এই বন্দর হলো দেশের বাণিজ্যের সিংহদ্বার। ঔপনিবেশিক আমল থেকে শুরু করে স্বাধীন বাংলাদেশ—সর্বদাই এই অঞ্চলের অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার সারথি চট্টগ্রাম বন্দর।

সমৃদ্ধির সহযাত্রী হিসেবে দীর্ঘদিনের পথচলায় অনেক ঐতিহাসিক ঘটনারই সাক্ষী হয়ে রয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর। ১৯৭৭ সালে কনটেইনার পরিবহন শুরু এমনই এক যুগান্তকারী সূচনা। দেশের প্রথম ও একমাত্র বন্দর হিসেবে লয়েড'স লিস্টের সেরা ১০০ কনটেইনার পোর্টের তালিকায় স্থান করে নেওয়াটাও কম কৃতিত্বের নয়। এসবেরই ধারাবাহিকতায় চট্টগ্রাম বন্দরের গৌরবের মুকুটে যোগ হলো আরও একটি পালক। বাংলাদেশ থেকে ইউরোপের কোনো দেশে সরাসরি কনটেইনার পরিবহন হচ্ছে—দেশের সমুদ্র পরিবহন খাতের ইতিহাসের এমন গৌরবোজ্জ্বল মুহূর্তের সাক্ষী হতে পারা অবশ্যই চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের জন্য অনেক সম্মানের বিষয়। আমিসহ বন্দরের সকল কর্মী ও অংশীজন এই উদ্যোগের সর্বাঙ্গীণ সাফল্য কামনা করছি।

এই উদ্যোগ দেশের তৈরি পোশাক রপ্তানিতে কতটা অবদান রাখবে?

আমরা সবাই জানি, বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উত্তরণে তৈরি পোশাক খাতের অবদান অসামান্য। আমাদের জিডিপির বড় জোগানদাতা এই খাত। সুতরাং এই খাতের ভবিষ্যৎ সুরক্ষিত রাখার উদ্যোগ আমাদেরই নিতে হবে। এমনিতেই তৈরি পোশাকের রপ্তানি বাজারে কিছু ক্ষেত্রে আমাদের তীব্র প্রতিযোগিতার মুখে পড়তে হচ্ছে। এর সঙ্গে বাড়তি উদ্বেগের কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে এলডিসি থেকে উত্তরণের পর ইউরোপের বাজারে জিএসপি সুবিধা উঠে যাওয়ার সম্ভাবনা। যদিও ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ) ২০২৯ সাল পর্যন্ত এই সুবিধা চালু রাখার প্রতিশ্রুতি দিয়েছে, কিন্তু আমাদের তো এর পরের সময়ের কথাও চিন্তা করতে হবে। তৈরি পোশাকসহ অন্যান্য পণ্য রপ্তানিতে টেকসই ভবিষ্যৎ নিশ্চিত করতে হলে আমাদের দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা সাজাতে হবে। প্রতিযোগিতামূলক বিশ্ববাজারে অন্যদের চেয়ে এগিয়ে থাকতে হলে অবশ্যই আমাদের সেবায় ভ্যালু অ্যাড করতে হবে। তা না হলে প্রতিদ্বন্দ্বীরা আমাদের চেয়ে এগিয়ে যাওয়ার সুযোগ পাবে। ইউরোপের সঙ্গে সরাসরি কনটেইনার জাহাজ চলাচল শুরু হওয়ায় দেশের সমুদ্র পরিবহন খাতে বাড়তি মাত্রা যোগ হলো। তৈরি পোশাক রপ্তানিতে প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বৃদ্ধির ক্ষেত্রে এই উদ্যোগ সহায়ক ভূমিকা রাখবে।

এই যে সেবা, এটি তো স্বল্প পরিসরে ও সময়ের চাহিদার পরিপ্রেক্ষিতে চালু হলো। দীর্ঘমেয়াদে এর ভবিষ্যৎ কেমন দেখছেন?

সমুদ্র পরিবহন খাতে প্রায় সব উদ্যোগই নেওয়া হয় তাৎক্ষণিক পরিস্থিতি বিচার করে। সাপ্লাই চেইনকে সচল রাখতে যখন যে উদ্যোগ নেওয়া প্রয়োজন, তখন সেই উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। এই যেমন করোনাকালেও দেশের আমদানি-রপ্তানির প্রবাহ স্বাভাবিক রাখতে চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রম দিন-রাত ২৪ ঘণ্টা চালু ছিল।

এই যে চট্টগ্রাম থেকে ইতালিতে সরাসরি কনটেইনার জাহাজ চলাচল শুরু হলো, এটি অব্যাহত থাকবে কিনা, কিংবা এই সেবা ইউরোপের অন্যত্র অথবা যুক্তরাষ্ট্রসহ অন্যান্য বাজারে শুরু করা হবে কিনা, তা নির্ধারণ করবে বাজার নিজেই। যদি অংশীজনরা মনে করে, বাংলাদেশ থেকে সরাসরি পণ্য পরিবহন করতে পারলে ট্রান্সশিপমেন্টের চেয়ে খরচ কম হবে, তাহলে তারা সেই অনুযায়ী ব্যবস্থা নেবে। বন্দর কর্তৃপক্ষ হিসেবে আমাদের দায়িত্ব তাদের সেই উদ্যোগে সহায়তা করা। আমরা তো আগেই বলেছি, পোশাক রপ্তানির গুরুত্ব বিবেচনায় বন্দর কর্তৃপক্ষ ইতালি-চট্টগ্রাম রুটের জাহাজকে বার্থিং, কি গ্যান্ট্রি ক্রেন বরাদ্দসহ সব সুযোগ-সুবিধার ক্ষেত্রে অগ্রাধিকার দেবে। অন্যান্য শিপিং লাইনও এ ধরনের সরাসরি জাহাজ সেবা চালু করতে চাইলে বন্দর কর্তৃপক্ষ তাদের সর্বাত্মক সহযোগিতা করবে।

আরেকটি বিষয়, সমুদ্রে দীর্ঘ পথ ছোট জাহাজে পাড়ি দেওয়াটা কিছুটা ঝুঁকিপূর্ণ। সরাসরি জাহাজ চলাচল সেবাকে লাভজনক ও নিরাপদ করতে বড় জাহাজ প্রয়োজন। কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে যে গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণের কাজ করছি আমরা, সেটি চালু হলে সেখানে বেশি ড্রাফটের বড় জাহাজগুলো ভিড়তে পারবে। ফলে বাংলাদেশ থেকে সরাসরি কনটেইনার পরিবহনকে আরও নিরাপদ ও লাভজনক মনে করবে শিপিং লাইনগুলো। বড় কোম্পানিগুলোও তখন এই বন্দর ব্যবহার করতে চাইবে। আর আমাদের তো লক্ষ্যই রয়েছে মাতারবাড়ীকে ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে গড়ে তোলার।

বন্দর বার্তাকে সময় দেওয়ার জন্য আপনাকে ধন্যবাদ

বন্দর বার্তার সব পাঠক, বন্দরের কর্মী, অংশীজন—সবাইকে এই ঐতিহাসিক মুহূর্তে শুভাকাঙ্ক্ষী হয়ে আমাদের পাশে থাকার জন্য ধন্যবাদ।

বিশ্ববাণিজ্যে পটপরিবর্তনকারী চুক্তি আরসিইপি

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বৈশ্বিক বাণিজ্যিক পরিমণ্ডলে বড় একটি ঘটনার সাক্ষী হয়ে থাকল ২০২২ সালের প্রথম দিনটা। গত ১ জানুয়ারি থেকে কার্যকর হয়েছে রিজিওনাল কম্প্রিহেনসিভ ইকোনমিক পার্টনারশিপ (আরসিইপি), যাকে বলা হচ্ছে বিশ্বের সবচেয়ে বড় বহুপক্ষীয় বাণিজ্য চুক্তি।

নতুন এই আঞ্চলিক বাণিজ্যিক জোটে যুক্ত হয়েছে মোট ১৫টি দেশ। এগুলো হলো আসিয়ানভুক্ত ১০টি দেশ-ব্রুনাই, কম্বোডিয়া, ইন্দোনেশিয়া, লাওস, মালয়েশিয়া, মিয়ানমার, ফিলিপাইন, সিঙ্গাপুর, থাইল্যান্ড ও ভিয়েতনাম এবং তাদের এফটিএ অংশীদার পাঁচটি দেশ-অস্ট্রেলিয়া, জাপান, নিউজিল্যান্ড, দক্ষিণ কোরিয়া ও চীন।

আরসিইপির মূল উদ্দেশ্য নিজেদের মধ্যে বাণিজ্যে শুল্ক কমানো, সরবরাহ শৃঙ্খল শক্তিশালী করা ও ই-কমার্সের জন্য নতুন বিধিবিধান চালু করা। জোটটির সদস্য রাষ্ট্রগুলোর মধ্যে মোট যে পরিমাণ পণ্য বাণিজ্য হয়, তার ৯০ শতাংশের বেশি পণ্য থেকে শুল্ক তুলে নেওয়া হবে এই চুক্তির অধীনে।

২০১২ সালে কম্বোডিয়ায় অনুষ্ঠিত আসিয়ান সম্মেলনে আরসিইপির বিষয়ে আনুষ্ঠানিক আলোচনা শুরু হয়। আসিয়ানের এফটিএ অংশীদার হিসেবে ভারতও প্রথমে এ আলোচনায় যুক্ত ছিল। তবে ২০১৯ সালে তারা নিজেদের প্রত্যাহার করে নেয়।

লাভবান হবে কারা?

যেকোনো বাণিজ্য জোট বা চুক্তির মূল উদ্দেশ্য হলো, সদস্য দেশগুলোর মধ্যে শুল্কমুক্ত বাণিজ্য ও প্রত্যক্ষ বিনিয়োগের অবাধ প্রবাহ নিশ্চিত করা। এ ধরনের চুক্তি ছোট-বড় সব অর্থনীতির জন্যই বড় একটি বাজার তৈরি করে। শিল্পোৎপাদনমুখী দেশগুলো এতে যেমন লাভবান হয়, তেমনই উন্নয়নশীল অর্থনীতিগুলোও এর সুবিধাভোগী হয়। বিশেষ করে ব্যাকওয়ার্ড ও ফরোয়ার্ড লিংকেজ শিল্পনির্ভর দেশগুলো এই ধরনের চুক্তির ফলে বেশ উপকৃত হয়।

বিশ্বে বাণিজ্য জোট বা চুক্তি তো আরও রয়েছে। তাহলে আরসিইপি এত বেশি গুরুত্ব পাচ্ছে কেন? এটি বুঝতে হলে আগে জানতে হবে এই জোট তার সদস্য দেশগুলোর মুক্ত বাণিজ্যে কীভাবে সহায়ক ভূমিকা রাখবে, সেই বিষয়টি। আরসিইপি কার্যকরের পরবর্তী ২০ বছরে সদস্য দেশগুলোর মধ্যে আন্তঃবাণিজ্যে আমদানি পণ্যে ৯২ শতাংশ পর্যন্ত শুল্ক কমানো হবে। সেবা খাতের কমপক্ষে ৬৫ শতাংশ অন্য সদস্য দেশগুলোর বিনিয়োগকারীদের জন্য উন্মুক্ত করে দেওয়া হবে। তথ্যপ্রবাহের জন্য ক্রস-বর্ডার রুলস চালু করে ডিজিটাল বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বিধিনিষেধ কমিয়ে আনা হবে। সদস্য দেশগুলোকে উৎসাহিত করা হবে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে অপ্রয়োজনীয় প্রতিবন্ধকতা যেমন কোটা বা লাইসেন্সের মাধ্যমে বাণিজ্যে বিধিনিষেধ আরোপ না করার জন্য।

আরসিইপির সদস্য দেশগুলো যখন উল্লিখিত সুবিধাগুলো পাবে, স্বাভাবিকভাবেই তাদের মধ্যে তুলনামূলক কম খরচে কার্যকর ব্যাকওয়ার্ড ও ফরওয়ার্ড সাপ্লাই চেইন গড়ে উঠবে। অনেক কম সময়ে ও কম খরচে কাঁচামাল সংগ্রহ করা সম্ভব হবে। ফলশ্রুতিতে উৎপাদন খরচ কম হবে। উৎপাদন খরচ যখন কমে যাবে, স্বাভাবিকভাবেই পণ্যের বিক্রয় বা রপ্তানি মূল্য কমে যাবে। ফলে আমদানিকারক দেশগুলো আগের তুলনায় কম মূল্যে বেশি পণ্য আমদানি করতে পারবে। প্রতিক্রিয়ায় রপ্তানিকারক দেশের মোট পণ্য রপ্তানির পরিমাণও অনেক বেড়ে যাবে। অর্থাৎ প্রতিযোগিতামূলক বাজারে সদস্য দেশগুলো অন্য প্রতিযোগীদের তুলনায় কম মূল্যে পণ্য রপ্তানি করে নতুন বাজার দখল করবে এবং অধিক রপ্তানির মাধ্যমে বাড়তি বৈদেশিক মুদ্রা উপার্জনে সক্ষম হবে।

আরসিইপি কার্যকরের ফলে সদস্য দেশগুলোর মধ্যে বিনিয়োগ বেড়ে যাবে। ফলে বড় বড় বিনিয়োগকারী দেশ যেমন চীন, জাপান, কোরিয়া, অস্ট্রেলিয়া জোটভুক্ত অন্যান্য দেশ যেমন কম্বোডিয়া, মিয়ানমার,

মালয়েশিয়া, ভিয়েতনামে বেশি বেশি বিনিয়োগ করবে। এতে করে বড় বিনিয়োগকারীদের বিনিয়োগ অন্যান্য দেশে কমে যেতে পারে।

বিশ্বের মোট জনসংখ্যার প্রায় ৩০ শতাংশ বা প্রায় ২৩০ কোটি মানুষ এবং প্রায় ২৮ লাখ ৫০ হাজার কোটি ডলারের অর্থনীতি এই বাণিজ্য চুক্তির আওতায় আসছে। এদের মধ্যে আরসিইপির সবচেয়ে বেশি সুবিধাভোগী হবে চীন, জাপান ও দক্ষিণ কোরিয়া। এই প্রথমবারের মতো আঞ্চলিক পরাশক্তি তিনটি কোনো মুক্তবাণিজ্য চুক্তির মাধ্যমে পরস্পর যুক্ত হলো। তাদের মধ্যে আবার সবচেয়ে বেশি লাভবান হবে জাপান। কারণ এই তিন দেশের মধ্যে আন্তঃবাণিজ্যে জাপানের রপ্তানির পরিমাণ (২ হাজার ২ কোটি ডলার) সবচেয়ে বেশি। এরপরের অবস্থানে থাকা চীনের রপ্তানি ১ হাজার ১২০ কোটি ডলার এবং দক্ষিণ কোরিয়ার রপ্তানি ৬৭০ কোটি ডলার।

এক গবেষণা প্রতিবেদনে জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়নবিষয়ক সম্মেলন (আঙ্কটাড) উল্লেখ করে, 'উদীয়মান এই জোটের অর্থনৈতিক বিশালত্ব ও তাদের বাণিজ্যের গতিশীলতাই বলে দিচ্ছে যে, আরসিইপি বিশ্ববাণিজ্যের কেন্দ্রবিন্দু হয়ে উঠতে যাচ্ছে। করোনা মহামারির এই সময়ে চুক্তিটির বাস্তবায়ন সদস্য দেশগুলোর বাণিজ্যকে সুরক্ষা প্রদানে বিশেষভাবে সহায়ক হবে।'

আঙ্কটাড আরও জানিয়েছে, আরসিইপি কার্যকরের ফলে সদস্য দেশগুলোর মধ্যকার বাণিজ্য ২০১৯ সালের তুলনায় ২ শতাংশ বা প্রায় ৪ হাজার ১৮০ কোটি ডলার বেড়ে যাবে।

টিপিপি বনাম আরসিইপি

যুক্তরাষ্ট্রসহ এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের ১২টি দেশকে নিয়ে সম্ভাবনাময় একটি বাণিজ্য চুক্তি হতে পারত ট্রান্স-প্যাসিফিক পার্টনারশিপ (টিপিপি)। হতে পারত বলা হচ্ছে কারণ ২০১৬ সালের ফেব্রুয়ারিতে চুক্তিটি স্বাক্ষর হলেও এখন পর্যন্ত সেটি কার্যকর হয়নি। বর্তমানে টিপিপি চুক্তির সমর্থনকারী দেশের সংখ্যা ১১। এগুলো হলো অস্ট্রেলিয়া, জাপান, ব্রুনাই, কানাডা, চিলি, মালয়েশিয়া, মেক্সিকো, নিউজিল্যান্ড, পেরু, সিঙ্গাপুর ও ভিয়েতনাম।

টিপিপির প্রাথমিক আলোচনায় নাম ছিল ১২টি দেশের। ২০১৬ সালের চুক্তিতে স্বাক্ষরও করেছিল এই ১২টি দেশ। কিন্তু শেষ পর্যন্ত চুক্তিটির সমর্থনকারী দেশের সংখ্যা দাঁড়িয়েছে ১১টি। এর কারণ যুক্তরাষ্ট্রের পিছু হটা। সাবেক মার্কিন প্রেসিডেন্ট ডোনাল্ড ট্রাম্প ক্ষমতায় আসার পর তার নির্বাচনী প্রতিশ্রুতি অনুযায়ী টিপিপি চুক্তি থেকে নিজেদের প্রত্যাহার করে নেন।

প্রাথমিক চুক্তিতে যে ১২টি দেশ স্বাক্ষর করেছিল, তারা সম্মিলিতভাবে বিশ্ববাণিজ্যের ৪০ শতাংশ নিয়ন্ত্রণ করে। ফলে চুক্তিটি কার্যকর হলে এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের বড় একটি বাজারের ওপর নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠা হতো যুক্তরাষ্ট্রের।

নিজেদের প্রত্যাহারের মাধ্যমে আঞ্চলিক প্রভাব বিস্তারের যে সুযোগ হাতে ঠেলে দিয়েছিল যুক্তরাষ্ট্র, আরসিইপির মাধ্যমে সেই সুযোগটাই কাজে লাগাচ্ছে চীন। বৈশ্বিক জিডিপিতে সম্মিলিতভাবে প্রায় এক-তৃতীয়াংশ অবদান রাখা দেশগুলোর মধ্যে একটি বৃহত্তর অর্থনৈতিক ঐক্য গড়ে তুলতে অনেক দিন ধরেই চেষ্টা চালিয়ে আসছিল বেইজিং। আরসিইপির মাধ্যমে প্রচেষ্টা চূড়ান্ত ফল পেতে যাচ্ছে।

আরসিইপির ফলে যুক্তরাষ্ট্র ও এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের বাইরের বহুজাতিক কোম্পানিগুলো সেখানে ব্যবসা করতে গিয়ে কিছু প্রতিবন্ধকতার মুখে পড়তে পারে। বিশেষ করে যুক্তরাষ্ট্রের টিপিপি থেকে সরে যাওয়া ও আরসিইপি চুক্তি কার্যকর হওয়ার ফলে মার্কিন কোম্পানিগুলোর এ অঞ্চলে প্রভাব বিস্তার করাটা কঠিন হয়ে পড়বে।

টিপিপি ও আরসিইপির মধ্যে কিছু কৌশলগত পার্থক্য রয়েছে। টিপিপির লক্ষ্য ছিল অর্থনীতিতে কিছু মৌলিক পরিবর্তন আনা। অন্যদিকে আরসিইপি হলো অনেকটা বাণিজ্যের দুয়ার উন্মুক্ত করে দেওয়ার মতো। আরসিইপিকে অনেকে চীনকেন্দ্রিক চুক্তি বলছেন। তবে বাস্তবতা হলো, টিপিপি যেভাবে যুক্তরাষ্ট্রকেন্দ্রিক ছিল, আরসিইপি সেভাবে বেইজিংয়ের ওপর নির্ভরশীল থাকবে না। মোটকথা, এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের চুক্তি হলেও আরসিইপির প্রভাব কেবল অঞ্চলটির মধ্যেই সীমাবদ্ধ থাকবে না।

বাংলাদেশ প্রেক্ষাপট

স্বল্পোন্নত (এলডিসি) থেকে উন্নয়নশীল দেশের কাতারে উত্তরণের পর পর্যায়ক্রমে অগ্রাধিকারমূলক বাণিজ্যিক সুবিধা হারাবে বাংলাদেশ। এমন একসময়ে আরসিইপি চুক্তি বাংলাদেশকে কঠিন এক বাস্তবতার মুখোমুখি দাঁড় করিয়ে দিতে পারে। তাই এলডিসি থেকে উত্তরণের প্রাক্কালে বাংলাদেশের জন্য আরসিইপির গুরুত্বকে বিশেষভাবে মূল্যায়ন করা প্রয়োজন। বিশেষ করে এমন একসময়ে, যখন বাংলাদেশ এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলে অর্থনৈতিক সম্পৃক্ততার দিকে বিশেষ নজর দিচ্ছে।

আরসিইপি নিয়ে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক বিশ্লেষকদের মধ্যে দুই ধরনের প্রতিক্রিয়া রয়েছে। কেউ কেউ এই বিষয়ে উদ্বেগ প্রকাশ করেছেন। কেউ আবার এই চুক্তির কারণে কোনো ঝুঁকি দেখছেন না। আরসিইপির ফলে বাংলাদেশকে কোনো ধরনের বিরূপ বাণিজ্যিক পরিবেশে পড়তে হবে কিনা, তা সময়ই বলে দেবে। তবে তার আগে সম্ভাব্য পরিস্থিতি বিশ্লেষণ করা যাক।

আরসিইপির ফলে আসিয়ানভুক্ত দেশগুলো চীন, দক্ষিণ কোরিয়া, জাপান ও অস্ট্রেলিয়ায় অগ্রাধিকারমূলক বাণিজ্যসুবিধা পাবে। বিশেষ করে বাংলাদেশের প্রতিদ্বন্দ্বী ভিয়েতনাম, মিয়ানমার, কম্বোডিয়া, লাওসের মতো দেশগুলো রপ্তানিতে বাড়তি সুবিধা পাবে। স্বল্পমূল্যে কাঁচামালের সহজলভ্যতার ফলে এসব দেশ বাংলাদেশের তুলনায় স্বল্পদামে পণ্য রপ্তানি করতে পারবে।

আরেকটি বিষয়, প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে বাংলাদেশকে ভিয়েতনাম, মিয়ানমার, মালয়েশিয়া, কম্বোডিয়া, থাইল্যান্ডের মতো দেশগুলোর সঙ্গে টেক্কা দিতে হবে। কারণ নতুন এই জোটের সদস্যরা বিদেশি বিনিয়োগের ক্ষেত্রে একটা সুবিধাজনক অবস্থানে থাকবে।

আরসিইপি সদস্যদের মধ্যে দুটি দেশ লাওস ও মিয়ানমারও বাংলাদেশের মতো এলডিসি থেকে উত্তরণের পথে রয়েছে। শর্তসাপেক্ষে অগ্রাধিকারমূলক সুযোগের ভিত্তিতে আরসিইপি এই দেশগুলোকে একটি বৃহৎ বাজারে প্রবেশাধিকার দিচ্ছে। বাংলাদেশ কিন্তু এই বাজারে অগ্রাধিকারমূলক প্রবেশাধিকারের জন্য বিবেচিত হবে না।

তৈরি পোশাক বাংলাদেশের রপ্তানি আয়ের প্রধান উৎস। সাম্প্রতিক সময়ে ভিয়েতনাম এই খাতে বেশ ভালো করছে। নতুন এই জোটের কারণে ভিয়েতনাম এই বাজারে প্রবেশের ক্ষেত্রে আরও বেশি অগ্রাধিকার পাবে। সেই সঙ্গে কাঁচামাল সংগ্রহের ক্ষেত্রেও বড় ধরনের সুযোগ পাবে বাংলাদেশের প্রতিদ্বন্দ্বী হয়ে ওঠা দেশটি।

বিশ্বের মোট জনসংখ্যার প্রায় ৩০ শতাংশের বাজার আসবে আরসিইপির আওতায়

রয়েছে সম্ভাবনাও

বাণিজ্যিক প্রেক্ষাপটে আরসিইপি বাংলাদেশের জন্য যে কেবল ঝুঁকির কারণ হয়ে দাঁড়াবে, তা নয়। বরং এর ফলে বাংলাদেশের সামনে কিছু সম্ভাবনাও তৈরি হয়েছে।

এলডিসিতে থাকা বাংলাদেশ আরসিইপি সদস্যভুক্ত কয়েকটি দেশের কাছ থেকে বিভিন্ন ধরনের সুবিধা পেয়ে আসছে আগে থেকেই। এই ব্লকে বাংলাদেশের বড় অংকের রপ্তানি বাণিজ্য রয়েছে। ২০১৯-২০ অর্থবছরে বাংলাদেশের মোট ৩ হাজার ৩৭০ কোটি ডলার রপ্তানি আয়ের ১০ দশমিক ৪ শতাংশই এসেছে আরসিইপি দেশগুলো থেকে। বাণিজ্যের সরল তত্ত্ব এটাই বলে যে, বিনিয়োগ সাধারণত সাশ্রয়ী শ্রম এলাকাগুলোয় স্থানান্তর হয়। এক্ষেত্রে বাংলাদেশ সুবিধাজনক অবস্থানে রয়েছে। সঠিক কূটনৈতিক তৎপরতা ও অনুকূল ব্যবসায়িক পরিবেশ নিশ্চিত করা গেলে এলডিসি থেকে উত্তরণের পরও বাংলাদেশ শ্রমঘন শিল্পে বিনিয়োগ টানতে পারবে বলে আশা করা যায়।

পরোক্ষভাবেও এই চুক্তি বাংলাদেশের উৎপাৎদনশীলতায় ইতিবাচক ভূমিকা রাখতে পারে। চুক্তির ফলে বাংলাদেশের ওপর ভ্যালু অ্যাডিশনের চাপ তৈরি হবে। ফলে দেশীয় উৎপাদকরা আরও প্রতিযোগী ও উদ্ভাবনী হয়ে উঠবে, যা কার্যত বাংলাদেশের শিল্প খাতকে আরও এগিয়ে নিয়ে যাবে।

আরেকটি বিষয় বিশেষভাবে গুরুত্বপূর্ণ। ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) মতো আরসিইপি একটি সম্মিলিত জোট হয়ে উঠলে বাংলাদেশ সেখানে অর্থনৈতিক চুক্তি করার ক্ষেত্রে অঞ্চলভিত্তিক সুবিধা পাবে। অর্থাৎ তখন বাণিজ্যিক চুক্তিগুলো দেশভিত্তিক না হয়ে অঞ্চলভিত্তিক হবে। এ অবস্থায় বাংলাদেশ বাণিজ্যের ক্ষেত্রে দ্বিপক্ষীয় আলোচনার বিষয়টি এড়িয়ে যেতে পারবে, যা কখনো কখনো অনেক বেশি চ্যালেঞ্জিং হয়ে ওঠে।

বাংলাদেশের করণীয়

আরসিইপির ফলে বাংলাদেশের বাণিজ্য খাতে যে উদ্বেগ তৈরি হয়েছে, তা মোকাবিলায় কয়েকটি পদক্ষেপ বিবেচনায় নেওয়া যেতে পারে।

প্রথমত, এই বিষয়টি মেনে নিতে হবে যে, আমরা চাইলেও এই চুক্তিতে যেতে পারতাম না। কারণ এটি আসিয়ানভুক্ত ও আসিয়ানের সঙ্গে যাদের মুক্তবাণিজ্য চুক্তি রয়েছে, তাদের চুক্তি। বাংলাদেশ আসিয়ানভুক্ত নয়। তাদের সঙ্গে কোনো মুক্তবাণিজ্য চুক্তিও নেই। ফলে আরসিইপি ইস্যুতে বাংলাদেশের করার কিছু ছিল না।

তবে বাংলাদেশ এখন যে কাজটি করতে পারে সেটি হলো, জোটভুক্ত যেসব দেশের সঙ্গে বর্তমানে আমাদের বাণিজ্য চুক্তি রয়েছে, সেগুলো সঠিকভাবে কাজে লাগানো। যেমন চীন আমাদের ৯৭ শতাংশ পণ্যে শুল্কমুক্ত বাণিজ্য সুবিধা দিয়েছে। এটি কাজে লাগাতে পারলে রপ্তানি বেড়ে যাবে বাংলাদেশের। এর পাশাপাশি সরকার আরসিইপি জোটের সঙ্গে বাণিজ্যিক সুবিধার বিষয়ে আলোচনা চালিয়ে যেতে পারে।

দ্বিতীয়ত যে বিষয়ে বাংলাদেশকে উদ্যোগ নিতে হবে, সেটি একান্তই আমাদের নিজস্ব বিষয়। পরিবর্তিত প্রতিযোগিতামূলক পরিবেশে সাফল্য অর্জনের জন্য আমাদের রপ্তানি বাণিজ্যে-বৈচিত্র্য আনতে হবে। এছাড়া উৎপাদন ব্যয় কমানো, শক্তিশালী মান নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ, বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল প্রতিষ্ঠা, ব্যবসাবান্ধব পরিবেশ নিশ্চিত করার মতো উদ্যোগ নিতে হবে। একই সঙ্গে বাংলাদেশকে কপিরাইট, ই-বাণিজ্যসহ অন্যান্য বিষয়ের দিকে আরও বেশি নজর দিতে হবে।

তৃতীয়ত, প্রতিকূল পরিস্থিতি মোকাবিলায়, বিশেষ করে আরসিইপিতে রপ্তানি বাণিজ্য সম্প্রসারণের জন্য বাংলাদেশ বে অব বেঙ্গল ইনিশিয়েটিভ ফর মাল্টি-সেক্টরাল টেকনিক্যাল অ্যান্ড ইকোনমিক কো-অপারেশন (বিমসটেক) ও এশিয়া-প্যাসিফিক ট্রেড এগ্রিমেন্টের (এপিটিএ) মতো চ্যানেলগুলো ব্যবহার করতে পারে।

সমুদ্র পরিবহন খাতে আরসিইপির প্রভাব

আরসিইপি এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের শিপিং খাতে শক্তিশালী প্রবৃদ্ধির নিয়ামক হয়ে দাঁড়াবে বলে খাত-সংশ্লিষ্টরা মনে করছেন। তারা বলছেন, এই চুক্তির ফলে সদস্য দেশগুলোর মধ্যকার আন্তঃবাণিজ্যের যে প্রসার ঘটবে, তার সুবিধা ভোগ করবে সমুদ্র পরিবহন খাত।

চীনের আমদানি-রপ্তানি পণ্যের ৯০ শতাংশের বেশি পরিবহন হয় সমুদ্রপথে। জোটের অন্য দেশগুলোর সঙ্গে বাণিজ্য বেড়ে যাওয়ার ফলে চীনের জাহাজ নির্মাণ ও সমুদ্র পরিবহন খাতে নতুন প্রাণের সঞ্চার হবে। যেসব বন্দরের মূল কার্যক্রম আন্তর্জাতিক পণ্য পরিবহন করা, সেসব চীনা বন্দর এই চুক্তির কারণে বিশেষভাবে লাভবান হবে।

বিশ্লেষকরা বলছেন, আরসিইপি চুক্তির ফলে পণ্য বাণিজ্য অনেকখানি বেড়ে যাবে। আর এর প্রত্যক্ষ সুবিধাভোগী হবে সমুদ্র পরিবহন খাত। তাদের মতে, আরসিইপি এশিয়ার সাপ্লাই চেইনে পারস্পরিক সংযোগ আরও বৃদ্ধি করবে। এটি বাণিজ্যের মুক্ত প্রবাহের জন্য ইতিবাচক হবে। আর সাপ্লাই চেইন যত সম্প্রসারিত হবে এবং বাণিজ্যের প্রবাহ যত মসৃণ হবে, সমুদ্র পরিবহন খাত তত বেশি সুফল পাবে।

আরসিইপির ফলে কেবল যে বাণিজ্যের পরিমাণই বাড়বে, তা নয়। বরং পর্যটন খাতকেও পুনরুজ্জীবিত করবে এটি। কোভিড-১৯ মহামারির কারণে সবার আগে যে খাতের ওপর আঘাত এসেছিল, সেটি হলো ভ্রমণ খাত। চলাচলের নিষেধাজ্ঞায় নৌ-পর্যটন খাতকে বড় ধরনের লোকসানের মধ্য দিয়ে যেতে হয়েছে। এই খাতকে পুনরায় চাঙ্গা করার ক্ষেত্রে ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে আরসিইপি।

উপসংহার

বিশ্বের বড় একটি বাজারের সৃষ্টি হলো আরসিইপির মাধ্যমে। সেটি যেমন জোটের সদস্য দেশগুলোর নিজেদের জন্য, তেমনই বাইরের দেশগুলোর জন্যও। ইইউ যেমন সদস্য রাষ্ট্রগুলোর স্বার্থ সুরক্ষার পাশাপাশি উদীয়মান অর্থনীতিগুলোর অগ্রযাত্রায় বড় ভূমিকা রেখে যাচ্ছে, আরসিইপি জোটটিও একইভাবে আশীর্বাদ হয়ে উঠতে পারে আমাদের জন্য। এই সম্ভাবনা কাজে লাগানোর জন্য প্রয়োজন কিছু দূরদর্শী উদ্যোগ।

যেকোনো চ্যালেঞ্জই নতুন সম্ভাবনার দুয়ার খুলে দেয়। আরসিইপি কার্যকরের ফলে বাংলাদেশের সামনে যেসব চ্যালেঞ্জের উদ্ভব হবে, ইতিবাচক মানসিকতায় মোকাবিলা করতে পারলে সেগুলোই আমাদের অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার প্রভাবক হয়ে উঠতে পারে। সুতরাং আরসিইপিকে আপদ বিবেচনা করে বসে না থেকে আমাদের ভবিষ্যতের জন্য কর্মপরিকল্পনা সাজাতে হবে। আর তা হলে এই আঞ্চলিক জোটের সদস্য না হয়েও এটি থেকে লাভবান হবে বাংলাদেশ।

২০১৩ সালের ৯-১৩ মে ব্রুনাইতে আরসিইপির ট্রেড নেগোসিয়েশন কমিটির প্রথম বৈঠকে বাণিজ্য সংহতির ডাক দেওয়া হয়

নাবিকদের সুরক্ষা ও কল্যাণে পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান জাতিসংঘের চার সংস্থার

করোনা মহামারির প্রাদুর্ভাব দিয়ে শুরু, সাম্প্রতিক সময়ে রাশিয়া-ইউক্রেন উত্তেজনায় প্রকটতা বেড়ে যাওয়া–দুই বছর ধরে সংকট যেন নিত্যসঙ্গী হয়ে দাঁড়িয়েছে নাবিকদের জন্য। এ অবস্থায় নাবিকদের স্বাস্থ্যগত সুরক্ষা ও কল্যাণে জরুরি ভিত্তিতে পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য সরকারগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে জাতিসংঘের চারটি সংস্থা আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (আইএলও), ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও), জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়নবিষয়ক কনফারেন্স (আঙ্কটাড) ও বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থা (ডব্লিউএইচও)।

বছর দুয়েক আগে কোভিড-১৯ বৈশ্বিক মহামারির রূপ নিলে দেশে দেশে আরোপ করা হয় ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা। সীমান্ত বন্ধ, বাতিল হয়েছে একের পর এক ফ্লাইট। নাবিকদের এক দেশ থেকে অন্য দেশে যাওয়ার কোনো উপায় নেই। স্বভাবতই ক্রু এক্সচেঞ্জ কার্যক্রমে নেমে আসে মহাসংকট। এই সংকটের কারণে নাবিকদের মানসিক স্বাস্থ্যেও নেতিবাচক প্রভাব পড়তে দেখা গেছে। গত বছর ক্রমেই নিম্নমুখী হয়েছে নাবিকদের প্রসন্নতার সূচক।

সাম্প্রতিক সময়ে করোনার ওমিক্রন সংক্রমণ এই সমস্যাকে আরও ঘনীভূত করেছে। এছাড়া ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান শুরুর পর নাবিকদের মুক্তভাবে চলাচল ও ক্রু এক্সচেঞ্জ কর্মসূচি বাধাগ্রস্ত হওয়ায় উদ্বেগ বেড়েছে। কারণ বৈশ্বিক শিপিং খাতে নাবিক সরবরাহে দেশ দুটি প্রথম সারিতে রয়েছে। বিমকো/আইসিএস সিফেয়ারার ওয়ার্কফোর্স রিপোর্ট অনুযায়ী, বিশ্বে মোট নাবিকের সংখ্যা প্রায় ১৮ লাখ ৯০ হাজার। এর মধ্যে প্রায় ২ লাখ রাশিয়ার ও ৭৫ হাজার ইউক্রেনের নাগরিক।

এই অবস্থায় সমুদ্রশিল্পের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট দেশগুলোকেই নাবিকদের স্বাস্থ্যগত সুরক্ষা ও সার্বিক কল্যাণে এগিয়ে আসতে হবে বলে মনে করছে জাতিসংঘের চারটি সংস্থা। এক যৌথ বিবৃতিতে তারা আন্তর্জাতিক শিপিং খাতে উদ্ভূত চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার জন্য দশটি বিষয়ে নজর দেওয়ার পরামর্শ দিয়েছে। এর মধ্যে সবচেয়ে মৌলিক যে বিষয়টিতে গুরুত্ব দিয়েছে তারা, সেটি হলো নাবিকদের সমুদ্রশিল্পের গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার হিসেবে বিবেচনা করা।

এদিকে রাশিয়া-ইউক্রেন উত্তেজনায় দেশ দুটির নাবিকদের স্বাভাবিক চলাচল বাধাগ্রস্ত হলে সাপ্লাই চেইনে বিপর্যয় তৈরি হতে পারে বলে সতর্কবার্তা দিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস)। সংস্থাটি বলেছে, সাপ্লাই চেইন স্বাভাবিক রাখতে নাবিকদের মুক্তভাবে চলাচল নিশ্চিত করতে হবে। পাশাপাশি আন্তর্জাতিক ব্যাংকিং চ্যানেলের মাধ্যমে তাদের বেতন পরিশোধের ব্যবস্থা চালু রাখাও জরুরি বলে মনে করছে আইসিএস। তাদের মতে, পশ্চিমা নিষেধাজ্ঞার কারণে রাশিয়ার আর্থিক ব্যবস্থা বাকি বিশ্ব থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়লে ব্যাংক ট্রান্সফারের মাধ্যমে রুশ নাবিকদের বেতন পরিশোধ কঠিন হয়ে পড়বে।

ভারতের ইতিহাসে সবচেয়ে বড় ঋণ জালিয়াতি মামলার মুখে এবিজি শিপইয়ার্ড

ঋণখেলাপির আবেদনের পাঁচ বছরের মাথায় ভারতীয় জাহাজ নির্মাতা এবিজি শিপইয়ার্ড ও কোম্পানির পাঁচ শীর্ষ নির্বাহীর বিরুদ্ধে জালিয়াতির অভিযোগ এনেছে সেন্ট্রাল ব্যুরো অব ইনভেস্টিগেশন (সিবিআই)। অভিযুক্তদের বিরুদ্ধে জালিয়াতির মামলা করার প্রক্রিয়া এরই মধ্যে শুরু করেছে তদন্ত সংস্থাটি। ভারতের বিচার ব্যবস্থার ইতিহাসে এটিই ঋণ জালিয়াতির সবচেয়ে বড় মামলা হতে যাচ্ছে।

সিবিআইয়ের অভিযোগ–এবিজি শিপইয়ার্ড ও এর ব্যবস্থাপনা টিমের শীর্ষ কর্তারা ২৮টি ব্যাংকের একটি কনসোর্টিয়ামের কাছ থেকে প্রায় ৩০০ কোটি ডলারের ঋণ নিয়ে জালিয়াতি করেছে। এবিজির কর্মকর্তারা এই ঋণের বড় একটি অংশ বিদেশি সাবসিডিয়ারিতে স্থানান্তর করেছেন। এছাড়া যাচাই-বাছাই ছাড়াই সম্পদ কিনতে অর্থ ব্যয় করেছেন তারা। ২০১৩ সালে এই এটি মন্দঋণে পরিণত হয়। ২০১৭ সালে ঋণখেলাপির জন্য আবেদন করে এবিজি।

সুয়েজ খালে টোল ১০% পর্যন্ত বাড়ছে

ল্যাডেন ও ব্যালাস্ট ভেসেলের জন্য ট্রানজিট টোল ১০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়ানোর সিদ্ধান্ত নিয়েছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ। ১ মার্চ থেকে এই সিদ্ধান্ত কার্যকর হবে। কর্তৃপক্ষ বলছে, বৈশ্বিক বাণিজ্য প্রসারের সঙ্গে সংগতি রেখেই টোল বাড়ানোর সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। সুয়েজ খালের উন্নয়ন ও ট্রানজিট সেবার মান বৃদ্ধির জন্য এই পদক্ষেপ প্রয়োজনীয় ছিল।

এদিকে চলতি বছরের প্রথম মাসে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষের রাজস্ব আয় ৫০ কোটি ডলার ছাড়িয়েছে। জানুয়ারিতে কর্তৃপক্ষ রাজস্ব আয় করেছে ৫৪ কোটি ৪৭ লাখ ডলার, আগের বছরের একই সময়ে যা ছিল ৪৯ কোটি ৫৭ লাখ ডলার। এশিয়া ও ইউরোপের মধ্যে জাহাজ চলাচলের দ্রুততম এই রুটটি মিসর সরকারের বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের অন্যতম প্রধান উৎস।

ডিপ সি মাইনিংয়ের বিরুদ্ধে পরিবেশকর্মীদের বিক্ষোভ

সমুদ্র অর্থনীতির গুরুত্বপূর্ণ একটি খাত হলো ডিপ সি মাইনিং বা গভীর সমুদ্র থেকে খনিজ সম্পদ উত্তোলন। তবে পরিবেশবাদীরা এতে হিতে বিপরীত হওয়ার আশঙ্কা করছেন। তাদের মতে, অনিয়ন্ত্রিত উত্তোলনের ফলে সামুদ্রিক বাস্তুসংস্থানের অপূরণীয় ক্ষতি হতে পারে।

ফ্রান্সে ব্রেস্টে সম্প্রতি হয়ে যাওয়া ওয়ান ওশান সামিটকে সামনে রেখে ডিপ সি মাইনিংবিরোধী ধারাবাহিক বিক্ষোভ কর্মসূচি চালিয়েছেন পরিবেশ আন্দোলনকর্মীরা। রটারডামে ডিপ সি মাইনিংয়ের জন্য প্রস্তুত একটি ড্রিলশিপকে ঘিরে বিক্ষোভ প্রদর্শন করেন তারা।

সামিট চলাকালে গভীর সাগরে ড্রিলিং বন্ধের আহ্বান জানিয়ে প্রচারণা চালায় গ্লোবাল ক্যাম্পেইনিং নেটওয়ার্ক গ্রিনপিস। বেশ কিছুদিন ধরেই সাগর নিয়ে একটি আন্তর্জাতিক চুক্তি সম্পাদনের দাবি জানাচ্ছে তারা। এরই মধ্যে তাদের একটি পিটিশনে ৩৭ লাখ স্বাক্ষর জমা পড়েছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

বিশ্বের সর্ববৃহৎ এলএনজি স্টোরেজ ট্যাংক নির্মাণ হচ্ছে চীনে

বিশ্বের সবচেয়ে বড় এলএনজি স্টোরেজ ট্যাংক নির্মাণ করছে চায়না ন্যাশনাল অফশোর অয়েল কোম্পানি (সিএনওওসি)। সাংহাই থেকে প্রায় ১৫০ নটিক্যাল মাইল উত্তরে অবস্থিত ইয়ানচেংয়ে নবনির্মিত রিসিভিং টার্মিনালে এই ট্যাংক নির্মাণ করা হবে।

চীনের সবচেয়ে বড় এলএনজি আমদানিকারক হলো সিএনওওসি। ইয়ানচেংয়ের এই ফ্যাসিলিটি তাদের সেই অবস্থানকে আরও সুসংহত করবে। সেখানে মোট ছয়টি বিশালাকার ট্যাংক নির্মাণ করা হবে, যেগুলোর প্রতিটির ধারণক্ষমতা হবে ২ লাখ ৭০ হাজার ঘনমিটার এলএনজি।

কানাডার উদ্দেশে যাত্রা করেছে দেশটির প্রথম ডিজেল-ইলেকট্রিক লেকার

নির্মাণস্থল চীন থেকে কানাডার উদ্দেশে দীর্ঘ যাত্রা শুরু করেছে লেকার (উত্তর আমেরিকার গ্রেট লেকে চলাচলে উপযোগী বাল্ক ক্যারিয়ার) নুকুমি। কানাডার প্রথম ডিজেল-ইলেকট্রিক লেকার এটি। দেশটির সেন্ট লরেন্স রিভার দিয়ে রোড সল্ট পরিবহন করবে এটি। জাহাজটির মালিক কানাডা স্টিমশিপ লাইনস।

ছয় সপ্তাহের যাত্রা শেষে লেকারটি কানাডায় পৌঁছাবে বলে আশা করা হচ্ছে। ২৫ হাজার ৮০০ ডিডব্লিউটি সক্ষমতার জাহাজটির দৈর্ঘ্য ৭৩৮ ফুট। চীনের চেংশি শিপইয়ার্ড জাহাজটি তৈরি করেছে।

সাইবার হামলায় ইউরোপে জ্বালানি তেল সরবরাহে বিলম্ব

ইউরোপের শীর্ষ চার অয়েল হাব সম্প্রতি সাইবার হামলার শিকার হয়েছে। সপ্তাহখানেক সময়ের মধ্যেও হাবগুলোর কার্যক্রম পুরোপুরি শুরু করতে না পারায় ইউরোপে অয়েল ট্যাংকার ও বার্জের শিপমেন্টে বিলম্ব দেখা গেছে।

সাইবার হামলার শিকার প্রতিষ্ঠানগুলো হলো স্টোরেজ কোম্পানি অয়েল ট্যাংকিং, অয়েল ট্রেডিং ফার্ম মাবানাফট, সি-ট্যাংক ও ইভোস। এর মধ্যে প্রথম দুটির মালিক জার্মানির মার্খয়ারড অ্যান্ড বালস। সি-ট্যাংক বেলজিয়ামের কোম্পানি। আর ইভোস হলো নেদারল্যান্ডসের ফুয়েল স্টোরেজ ফার্ম।

যুক্তরাষ্ট্রে ব্যবসা গুটিয়ে নিচ্ছে ক্রিস্টাল ক্রুজেস

আর্থিক সংকটের জালে আষ্টেপৃষ্ঠে জড়িয়ে পড়া যুক্তরাষ্ট্রভিত্তিক ক্রিস্টাল ক্রুজেসকে শেষ পর্যন্ত চরম পরিণতি মেনে নিতে হচ্ছে। অসমর্থিত সূত্রে জানা গেছে, মূল কোম্পানি জেন্টিং হংকং যুক্তরাষ্ট্র থেকে তাদের ব্যবসা গুটিয়ে নেওয়ার সিদ্ধান্ত নিয়েছে। ফলে ক্রিস্টাল ক্রুজেসের কর্মীরাও তাদের চাকরি হারাতে চলেছেন।

ক্রিস্টাল ক্রুজেসের কার্যক্রম বন্ধের খবর ছড়িয়ে পড়েছে একটি রেকর্ডেড মেসেজ থেকে। ধারণা করা হচ্ছে, এটি একজন ক্যাপ্টেনের পাঠানো বার্তা। এ বিষয়ে কোম্পানিটি এখন পর্যন্ত আনুষ্ঠানিক কোনো বিবৃতি দেয়নি।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ ২০২১-২২ অর্থবছরে ৭৫ লাখ টন গ্যাস রপ্তানি করবে মিসর

চলতি অর্থবছরের প্রথমার্ধে (জুলাই-ডিসেম্বর, ২০২১) ৩৫ লাখ টন প্রাকৃতিক গ্যাস রপ্তানি করেছে মিসর। অর্থবছর শেষে এই রপ্তানির পরিমাণ ৭৫ লাখ টনে উন্নীত হতে পারে। দেশটির রাষ্ট্রায়ত্ত গ্যাস কোম্পানি ইজিপশিয়ান ন্যাচারাল গ্যাস হোল্ডিং কোম্পানির (ইগ্যাস) সাধারণ সভায় সম্প্রতি এই তথ্য জানিয়েছেন জ্বালানি ও খনিজ সম্পদমন্ত্রী তারেক মোল্লা।

সাম্প্রতিক মাসগুলোয় মিসর গ্যাস অনুসন্ধানে খনন কার্যক্রম বাড়িয়েছে। এ সময়ে দেশটি গ্যাস অনুসন্ধান-সংক্রান্ত বেশ কয়েকটি চুক্তিও সম্পাদন করেছে।

➤ জাপান পৌঁছেছে তরলীকৃত হাইড্রোজেনের প্রথম আন্তর্জাতিক চালান

অস্ট্রেলিয়া থেকে তরলীকৃত হাইড্রোজেনের বড় একটি চালান নিয়ে জাপানে ফিরেছে বিশ্বের প্রথম হাইড্রোজেন ক্যারিয়ার সুইসো ফ্রন্টিয়ার। গত ডিসেম্বরের শেষের দিকে জাহাজটি অস্ট্রেলিয়ার উদ্দেশে যাত্রা করে। বেশি পরিমাণে তরলীকৃত হাইড্রোজেনের আন্তর্জাতিক চালান এটাই প্রথম।

তরলীকৃত হাইড্রোজেন নিয়ে প্রায় সাড়ে তিন সপ্তাহের দীর্ঘ যাত্রা সফলভাবে সম্পন্ন করার বিশেষ উদ্দেশ্য থেকেই সুইসো ফ্রন্টিয়ারকে নির্মাণ করা হয়েছে। পরীক্ষামূলক এই প্রকল্পের ফলাফলের ওপর ভিত্তি করেই পরবর্তী প্রজন্মের হাইড্রোজেন ক্যারিয়ার নির্মাণ করা হবে।

➤ উদ্বোধনী যাত্রার দ্বারপ্রান্তে বিশ্বের প্রথম এলএনজি-চালিত বাল্কার

বিশ্বের প্রথম এলএনজি-চালিত বাল্ক ক্যারিয়ার ট্যুরম্যালাইন তার প্রথম যাত্রা শুরু করতে যাচ্ছে। সম্প্রতি বাল্কারটিকে ইজারা নেওয়া অস্ট্রেলিয়ান মাইনিং কোম্পানি বিএইচপি সেটি বুঝে পেয়েছে। বাল্কারটি পশ্চিম অস্ট্রেলিয়া ও এশিয়ার মধ্যে আকরিক লোহা পরিবহনের কাজে ব্যবহৃত হবে।

নিউক্যাসলম্যাক্স ক্লাসের বাল্কারটির মূল মালিক ইস্টার্ন প্যাসিফিক শিপিং (ইপিএস)। বিএইচপি এটি তাদের কাছ থেকে পাঁচ বছরের জন্য ইজারা নিয়েছে। উদ্বোধনী যাত্রার আগে বাল্কারটি সম্প্রতি সিঙ্গাপুরের জুরং পোর্টে এলএনজি বাংকারিং সম্পন্ন করেছে।

➤ নিউইয়র্কের প্রথম অফশোর উইন্ড ফার্মের নির্মাণকাজ শুরু

নিউইয়র্কের প্রথম গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্প সাউথ ফোর্ক উইন্ডের নির্মাণকাজ শুরু হয়েছে। প্রকল্পটি যৌথভাবে বাস্তবায়ন করছে ডেনিশ বহুজাতিক এনার্জি কোম্পানি ওরস্টেড ও মার্কিন বিদ্যুৎ পরিষেবা কোম্পানি এভারসোর্স এনার্জি। ২০২৩ সালের শেষ নাগাদ উইন্ড ফার্মটির নির্মাণকাজ সম্পন্ন হওয়ার কথা রয়েছে।

১৩০ মেগাওয়াট সক্ষমতার প্রকল্পটিতে ১১ মেগাওয়াট সক্ষমতার মোট ১২টি টার্বাইন স্থাপন করা হবে। গত বছরের নভেম্বরে ও চলতি বছরের জানুয়ারিতে প্রকল্পটি নিয়ন্ত্রক সংস্থাগুলোর পক্ষ থেকে চূড়ান্ত অনুমোদন লাভ করে।

অফশোর ফার্ম ইজারায় রেকর্ড ৪৩৭ কোটি ডলার পেল যুক্তরাষ্ট্র

গভীর সমুদ্র বিদ্যুৎ খাতে নিজেদের ইতিহাসের সবচেয়ে প্রতিযোগিতামূলক নিলাম দেখল যুক্তরাষ্ট্র। সম্প্রতি নিউইয়র্ক বাইট অফশোর উইন্ড প্রকল্পে ছয়টি ফার্মের ইজারা নিলাম অনুষ্ঠিত হয়েছে। তিন দিনের এই নিলামে মোট ৬৪ রাউন্ডের বিডিংয়ে অংশ নেয় কোম্পানিগুলো। এই নিলাম থেকে রাষ্ট্রীয় কোষাগারে রাজস্ব জমা হচ্ছে ৪৩৭ কোটি ডলার, যা দেশটির গভীর সমুদ্র তেল ও গ্যাস খাতের সর্বোচ্চ দর প্রস্তাবকেও ছাড়িয়ে গেছে।

নিউইয়র্ক বাইটে ছয়টি লিজ চুক্তির মাধ্যমে মোট ৪ লাখ ৮৮ হাজার একর জায়গা ইজারা দিচ্ছে সরকার। এই নিলামে বিজয়ীরা একরপ্রতি যে দর প্রস্তাব করেছে, তা ২০১৮ সালের ডিসেম্বরে হওয়া আগের সর্বশেষ নিলামের তুলনায় প্রায় আট গুণের বেশি। সেবার ম্যাসাচুসেটসের তিনটি ট্র্যাক ইজারা দিয়ে মোট ৪০ কোটি ৫০ লাখ ডলার রাজস্ব পেয়েছিল সরকার।

রাশিয়া সরবরাহ বন্ধ করলে এলএনজির সংকটে পড়বে ইউরোপ: কাতার

রাশিয়া ইউরোপে এলএনজি সরবরাহ বন্ধ করে দিলে সেখানে যে ঘাটতি তৈরি হবে, তা অন্য কোনো দেশের পক্ষে পূরণ করার সম্ভাবনা ক্ষীণ। কাতারের জ্বালানিমন্ত্রী সাদ আল-কাবি সম্প্রতি এমন মন্তব্য করেছেন।

আল-কাবি বলেন, 'ইউরোপে মোট এলএনজির আনুমানিক ৩০-৪০ শতাংশ সরবরাহ করে রাশিয়া। অন্য কোনো দেশের এই পরিমাণ গ্যাস সরবরাহের সক্ষমতা নেই। বেশির ভাগ ক্ষেত্রেই এলএনজির চুক্তিগুলো হয় দীর্ঘমেয়াদি। গন্তব্যও আগে থেকে নির্ধারিত থাকে। ফলে রাশিয়া সরবরাহ বন্ধ করলে যে ঘাটতি তৈরি হবে, তা পুরোপুরি পূরণ করা প্রায় অসম্ভব। বড়জোর ১০ থেকে ১৫ শতাংশ পূরণ করা যাবে।'

বিশ্লেষকদের আশঙ্কা, পশ্চিমা দেশগুলোর নিষেধাজ্ঞা মুখ বুজে মেনে নেবে না রাশিয়া। পাল্টা ব্যবস্থা হিসেবে তারা পশ্চিম ইউরোপে গ্যাস বিক্রি বন্ধ করে দিতে পারে।

নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণে ব্রিটিশ সরকারের নিজস্ব পদক্ষেপ এখনই চায় না শিপিং চেম্বার

বাজার সংশ্লিষ্টদের দাবির সঙ্গে সংগতি রেখে কার্বন চার্জ আরোপের বিষয়ে এখনো কোনো চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত নিতে পারেনি ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। এ অবস্থায় কার্বন নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যে নিজস্ব পদক্ষেপ গ্রহণের চিন্তাভাবনা করছে ব্রিটিশ সরকার। কিন্তু ইউকে চেম্বার অব শিপিং সরকারের প্রতি আর্জি জানিয়েছে, সরকার যেন এখনই নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণে কোনো পদক্ষেপ না নেয়। বরং এ বিষয়ে আইএমওর সিদ্ধান্তের জন্য অপেক্ষা করার আহ্বান জানিয়েছে সংগঠনটি।

চেম্বার অব শিপিং বলেছে, গ্রিন হাউস গ্যাস নিঃসরণের মাত্রা নিয়ন্ত্রণে আইএমওর মানদণ্ড চালু রয়েছে। চেম্বার সবসময় আইএমওর এই মানদণ্ড মেনে চলে। এ কারণে এখনই কোনো পদক্ষেপ গ্রহণ থেকে বিরত থাকার জন্য ব্রিটিশ সরকারের প্রতি আর্জি জানিয়েছে সংগঠনটি।

২০২৩ সালে যুক্তরাষ্ট্রের তেল উত্তোলনে রেকর্ড দেখা যেতে পারে: ইআইএ

আগামী বছর যুক্তরাষ্ট্রের অপরিশোধিত জ্বালানি তেল উত্তোলন রেকর্ড উচ্চতায় পৌঁছাতে পারে। যুক্তরাষ্ট্রের এনার্জি ইনফরমেশন অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (ইআইএ) সম্প্রতি শর্ট-টার্ম এনার্জি আউটলুক প্রতিবেদনে জানিয়েছে, ২০২৩ সালে দেশটি দৈনিক ১ কোটি ২৬ লাখ ব্যারেল অপরিশোধিত তেল উত্তোলনে সক্ষম হবে। গড় উত্তোলনের দিক থেকে এটি হবে নতুন রেকর্ড।

এরই মধ্যে যুক্তরাষ্ট্রের অপরিশোধিত তেল উত্তোলন ঊর্ধ্বমুখী। ইআইএর তথ্য বলছে, গত বছরের নভেম্বরে দেশটির দৈনিক উত্তোলন ছিল ১ কোটি ১৮ লাখ ব্যারেল। বর্তমানেও এ ঊর্ধ্বমুখী প্রবণতা অব্যাহত রয়েছে।

এদিকে যুক্তরাষ্ট্র ও ওপেক প্লাস উত্তোলন বাড়ানোর অপরিশোধিত জ্বালানি তেলের মূল্য নিয়ে পূর্বাভাস কমিয়েছে ইআইএ। সংস্থাটি বলছে, বছর শেষে ব্রেন্ট ও ওয়েস্ট টেক্সাস ইন্টারমিডিয়েট (ডব্লিউটিআই) অপরিশোধিত তেলের দাম কমার সম্ভাবনা রয়েছে।

জাহাজ বন্দরে অবস্থানকালে পরিবেশদূষণ কমানোর অঙ্গীকার ইইউর

সুনীল অর্থনীতির মূল নীতি হলো প্রাণবৈচিত্র্যের ক্ষতি না করে জলজ সম্পদের সর্বোচ্চ সুবিধা আহরণ করা। সম্প্রতি ফ্রান্সে অনুষ্ঠিত তিন দিনব্যাপী ওয়ান ওশান সামিটেও বিষয়টি যথেষ্ট গুরুত্ব পেয়েছে। ১১ ফেব্রুয়ারি সামিটের সমাপনী দিনে বিভিন্ন বন্দর কর্তৃপক্ষ ও অংশীজন একটি যৌথ অঙ্গীকারনামায় স্বাক্ষর করেছে, যেখানে বিভিন্ন বন্দরে যাত্রাবিরতির সময় কনটেইনার জাহাজ ও প্রমোদতরী কর্তৃক পরিবেশদূষণ কমানোর কথা বলা হয়েছে।

এবারের সামিটে বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোর পক্ষ থেকে পরিবেশবান্ধব সমুদ্র পরিবহন খাত গড়ে তোলার জন্য বেশকিছু লক্ষ্যমাত্রার ঘোষণা এসেছে, যার অংশ হিসেবে ২০২৮ সাল নাগাদ কনটেইনার ও ক্রুজ শিপের জন্য শোর-সাইড বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থা নিশ্চিত করার প্রতিশ্রুতি ব্যক্ত করা হয়েছে।

সমুদ্রযাত্রায় জাহাজগুলোকে পোর্টকলের অংশ হিসেবে বিভিন্ন বন্দরে বিরতি দিতে হয়। বন্দরে অবস্থানকালে সেখানকার পরিবেশের ওপর জাহাজগুলো কিছু নেতিবাচক প্রভাব ফেলে। এই প্রভাব কীভাবে সীমিত রাখা যায়, সেই বিষয়ে আলোচনা চলছে অনেকদিন ধরে। তবে এ বিষয়ে পরিকল্পনা সাজানোর ক্ষেত্রে এতদিন ক্রুজ শিপ ও ফেরিগুলোই গুরুত্ব পেয়েছে বেশি। কিন্তু এবারের সামিটে কনটেইনার জাহাজের পরিবেশগত প্রভাব সীমিত রাখার ওপরও জোর দেওয়া হয়েছে।

ওয়ান ওশান সামিটে ইইউ সদস্য দেশগুলো আরও কয়েকটি বিষয়ে চুক্তি স্বাক্ষর করেছে। এগুলো মধ্যে জাতিসংঘে চলমান ট্রিটি অব দ্য হাই সিজ আলোচনায় ইইউর হয়ে প্রতিনিধিত্ব করার জন্য একটি কোয়ালিশন গঠন অন্যতম। চলতি বছরের জুনে ইউএন ওশান কনফারেন্সে এই ট্রিটি চূড়ান্ত ও বাস্তবায়নের লক্ষ্য রয়েছে।

প্লাস্টিকদূষণ প্রতিরোধে আন্তর্জাতিক চুক্তির সম্ভাবনা

২৮ ফেব্রুয়ারি-২ মার্চ কেনিয়ার রাজধানী নাইরোবিতে অনুষ্ঠেয় ইউএন এনভায়রনমেন্ট অ্যাসেম্বলি প্লাস্টিক দূষণ কমানো-সংক্রান্ত একটি বৈশ্বিক চুক্তি স্বাক্ষরের পথ তৈরি করে দেবে বলে আশা করা হচ্ছে।

প্লাস্টিক দূষণ বর্তমান বিশ্বে অন্যতম মাথাব্যথার নাম। জাতিসংঘের এই অধিবেশন সামনে রেখে জার্মানির ওয়েজেনার ইনস্টিটিউট একটি পর্যালোচনা প্রতিবেদন তৈরি করেছে। এতে বলা হয়েছে, বিশ্বব্যাপী প্রতি বছর ১ কোটি ৪০ লাখ টন প্লাস্টিক সমুদ্রে গিয়ে পড়ছে। ভূপৃষ্ঠের পানি থেকে শুরু করে গভীর সমুদ্র পর্যন্ত তৈরি হওয়া সামুদ্রিক বর্জ্যের ৮০ ভাগই সৃষ্টি হয় প্লাস্টিক থেকে। এমনকি এখনই যদি কোনো পদক্ষেপ নেওয়া হয়, তবুও প্লাস্টিক দূষণ কমানো কঠিন হবে।

তবে জাতিসংঘ যেকোনো মূল্যে এই প্লাস্টিক দূষণ কমাতে চায়। এ লক্ষ্যে প্রথম বৈশ্বিক চুক্তি স্বাক্ষরের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। এই চুক্তি কীভাবে চূড়ান্ত করা যায়, সেই উপায় খুঁজে বের করতে আসন্ন অধিবেশনে আলোচনা হবে। এ-সংক্রান্ত বেশ কয়েকটি প্রস্তাবনা এরই মধ্যে উত্থাপিত হয়েছে।

প্লাস্টিক দূষণ, বিশেষ করে সাগরে প্লাস্টিক বর্জ্যের অবাধ পতন প্রতিরোধে প্লাস্টিকের ব্যবহার কমানো, ব্যবস্থাপনা ও রিসাইক্লিংয়ের অভিন্ন লক্ষ্যমাত্রা ও পরিকল্পনা নির্ধারণ করতে হবে। সব দেশেই যেন এই পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করা হয়, সেই বিষয়টিও নিশ্চিত করতে হবে। একটি আন্তর্জাতিক চুক্তি ছাড়া সেটি সম্ভব নয়। জাতিসংঘের আসন্ন অধিবেশন সেই সুযোগটাই তৈরি করে দেবে। অধিবেশনে একটি ইন্টারগভর্নমেন্টাল নেগোশিয়েটিং কমিটিকে চুক্তির বিষয়ে আলোচনার দায়িত্ব দেওয়া হতে পারে। এই কমিটিই চুক্তির ভবিষ্যৎ নির্ধারণে কাজ করে যাবে।

অফশোর উইন্ডে সহায়তা বাড়ানোর প্রতিশ্রুতি ইউরোপিয়ান পার্লামেন্টের

নবায়নযোগ্য শক্তির উৎস হিসেবে গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পে সহায়তা বাড়ানোর প্রতিশ্রুতি পুনর্ব্যক্ত করেছে ইউরোপিয়ান পার্লামেন্ট। একই সঙ্গে সদস্য রাষ্ট্রগুলো একটি প্রতিবেদনে অনুমোদন দিয়েছে, যেটিতে গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রযুক্তির ব্যবহার বৃদ্ধি ও প্রকল্পের কলেবর বাড়ানোর আহ্বান জানানো হয়েছে।

সম্প্রতি পার্লামেন্টের বৈঠকে সদস্য রাষ্ট্রের প্রতিনিধিরা দ্ব্যর্থহীনভাবে প্রতিবেদনটির প্রতি সমর্থন জানান। তারা এ বিষয়ে ঐকমত্যে পৌঁছান যে, নবায়নযোগ্য বিদ্যুতের উৎস বাড়ানোর গতি অনেক বেশি হতে হবে। অনেক দেশেই এর জন্য প্রয়োজনীয় অবকাঠামো নেই উল্লেখ করে প্রতিনিধিরা দ্রুত এ বিষয়ে উন্নতির জন্য পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান জানান।

অফশোর রিনিউয়েবল এনার্জি প্রযুক্তিতে ইউরোপ এখনো নেতৃত্ব দিচ্ছে। এই প্রযুক্তি ইইউর অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রায় গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখতে পারে বলে বৈঠকে মত প্রকাশ করা হয়।

চলতি বছরও পরিবহন খরচ বাড়তির দিকে থাকবে: মায়েরস্ক ও ডিএসভি

সমুদ্র পরিবহন খাতে চলমান স্থবিরতা কেটে যেতে চলতি বছরের শেষ অব্দি সময় লাগতে পারে। ফলে পণ্য পরিবহনের ভাড়ায় ঊর্ধ্বমুখিতা চলতি বছরও অব্যাহত থাকবে। ডেনিশ শিপিং জায়ান্ট মায়েরস্ক ও ফ্রেইট ফরওয়ার্ডার ডিএসভি এমনটাই মনে করছে।

কোভিড-১৯ মহামারির প্রতিবন্ধকতা ও ভোক্তা চাহিদায় হঠাৎ ঊর্ধ্বগতির কারণে গত বছর সারা বিশ্বে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের খরচ অনেকটা বেড়ে যায়। মায়েরস্কের প্রধান নির্বাহী সরেন স্কোউ বলেছেন, 'করোনার প্রকোপ কমে গেলে ও মানুষ আবার কাজে ফিরতে শুরু করলে বন্দরগুলোয় পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে গতি আসবে। চলতি বছরই কোনো এক সময়ে পরিস্থিতি স্বাভাবিক হতে দেখতে পারি আমরা।' ডিএসভির প্রধান নির্বাহী জেনস বি অ্যান্ডারসেনের মতে, চলতি বছরের শেষার্ধে ধীরে ধীরে স্থবিরতা কেটে যেতে পারে। এরপর পরিবহন খরচ কমে যাওয়ার আশা করছেন তিনি।

ইউক্রেনের বন্দরগুলোর বাণিজ্যিক কার্যক্রম বন্ধ ঘোষণা

রাশিয়ার সামরিক অভিযান শুরুর পর নিজেদের বন্দরগুলোয় বাণিজ্যিক কার্যক্রম বন্ধ করে দিয়েছে ইউক্রেন। ফলে বিশ্বের অন্যতম শীর্ষ খাদ্যশস্য ও তেলবীজ রপ্তানিকারক দেশটি থেকে সরবরাহ বিঘ্নিত হওয়ার আশঙ্কা তৈরি হয়েছে। এর আগে আজোভ সাগর দিয়ে বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচল পরবর্তী নির্দেশ না দেওয়া পর্যন্ত বন্ধ ঘোষণা করেছে রাশিয়া। তবে কৃষ্ণ সাগরে রুশ বন্দরগুলোকে চালু রেখেছে মস্কো।

বিশ্বে ভুট্টার অন্যতম শীর্ষ রপ্তানিকারক দেশ ইউক্রেন। এর বেশির ভাগই রপ্তানি হয় চীন ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) দেশগুলোয়। এছাড়া মিসর ও তুরস্কের মতো ক্রেতা দেশগুলোয় গম সরবরাহেও রাশিয়ার অন্যতম প্রতিদ্বন্দ্বী ইউক্রেন। দেশটির বন্দরগুলোর কার্যক্রম বন্ধ হয়ে যাওয়ায় এসব কমোডিটির সরবরাহ ঘাটতি তৈরি হওয়ার আশঙ্কা করা হচ্ছে।

সাইবার হামলার শিকার জওহরলাল নেহরু বন্দরের কনটেইনার টার্মিনাল

নিজেদের কম্পিউটার সিস্টেমে হ্যাকারদের অনুপ্রবেশ সন্দেহ করে জাহাজগুলোকে অন্যান্য টার্মিনালে পাঠিয়ে দিচ্ছে জওহরলাল নেহরু পোর্ট কনটেইনার টার্মিনাল কর্তৃপক্ষ। এটি ভারতের একমাত্র রাষ্ট্র মালিকানাধীন ও সরকারিভাবে পরিচালিত কনটেইনার টার্মিনাল।

ভারতের সবচেয়ে বড় কনটেইনার পোর্ট জওহরলাল নেহরু পোর্ট ট্রাস্টের পাঁচটি কনটেইনার টার্মিনালের একটি হলো জওহরলাল নেহরু পোর্ট কনটেইনার টার্মিনাল। স্থানীয় গণমাধ্যমের খবরে জানানো হয়েছে, ২১ ফেব্রুয়ারি নিজেদের কম্পিউটার সিস্টেমে সাইবার হামলা শনাক্ত করে

সংবাদ সংক্ষেপ

দ. আফ্রিকায় শিপ-টু-শিপ বাংকারিংয়ে নিষেধাজ্ঞা প্রত্যাহারের সিদ্ধান্তের বিরোধিতা

দক্ষিণ আফ্রিকা সরকার পোর্ট এলিজাবেথ উপকূলে শিপ-টু-শিপ বাংকারিংয়ের ওপর থেকে নিষেধাজ্ঞা প্রত্যাহারের পরিকল্পনা করছে। তবে পরিবেশ আন্দোলনকর্মীরা সরকারের এই পরিকল্পনার তীব্র বিরোধিতা করছে। তারা বলছে, জাহাজ থেকে জাহাজে জ্বালানি স্থানান্তর শুরু হলে সেখানকার সমৃদ্ধ জীববৈচিত্র্য মারাত্মক বিপদের মুখে পড়ে যেতে পারে।

বাংকারিং সেবা প্রদানকারী কোম্পানিগুলো ১ ফেব্রুয়ারি থেকে নতুন লাইসেন্সের জন্য আবেদন করতে পারবে। আর লাইসেন্স প্রদানের ওপর থেকে স্থগিতাদেশ প্রত্যাহার করা হবে ১ এপ্রিল থেকে।

বছরের প্রথম সাত সপ্তাহে সিঙ্গাপুর প্রণালিতে ১০টি হামলা চালিয়েছে জলদস্যুরা

চলতি বছরের প্রথম সাত সপ্তাহে সিঙ্গাপুর প্রণালিতে জলদস্যুতার ১০টি ঘটনা ঘটেছে। এর মধ্যে নয়টি ঘটনায় দুষ্কৃতিকারীরা জাহাজে উঠতে সক্ষম হয়েছে। অপর ঘটনায় দস্যুরা জাহাজে ওঠার চেষ্টা চালালেও সফল হয়নি। এসব ঘটনার কারণে সিঙ্গাপুর প্রণালিতে জলদস্যুতার ঝুঁকি আরও বেড়ে যাওয়ার সতর্কবার্তা দিয়েছে রিক্যাপ।

২০২১ সালে সিঙ্গাপুর প্রণালিতে জলদস্যুতার স্বল্পমাত্রার ঝুঁকির সতর্কবার্তা দিয়েছিল রিক্যাপ ইনফরমেশন শেয়ারিং সেন্টার। সাম্প্রতিক ঘটনাবলির পরিপ্রেক্ষিতে চলতি বছরের জন্য সেই সতর্কবার্তা বাড়াল তারা।

বেজোসের সুপারইয়টের জন্য সরানো হবে সেতুর অংশবিশেষ!

অ্যামাজনের প্রতিষ্ঠাতা জেফ বেজোসের সুপারইয়টকে শিপইয়ার্ড থেকে বের হওয়ার সুযোগ করে দিতে নেদারল্যান্ডসের রটারডামের একটি ঐতিহাসিক সেতুর কেন্দ্রীয় অংশ সাময়িকভাবে খুলে ফেলা হবে। বেজোসের ব্যক্তিগত প্রমোদতরীটি বেরিয়ে যাওয়ার পর সেটি পুনরায় স্থাপন করা হবে। সেতু খোলা ও লাগানোর যাবতীয় খরচ বেজোস দেবেন।

৪৩ কোটি ইউরো ব্যয়ে জেফ বেজোসের সুপারইয়টটি তৈরি করা হয়েছে রটারডামের কাছের একটি শিপইয়ার্ডে। কিন্তু ১৮৭৮ সালে নির্মিত কোনিগসহাফেন সেতুর কারণে সেটিকে বের করে সমুদ্রে আনা যাচ্ছিল না।

পর্তুগালের জলসীমায় গাড়িবাহী জাহাজে অগ্নিকাণ্ড

পর্তুগালের সমুদ্রসীমায় গাড়িবাহী একটি জাহাজে ভয়াবহ অগ্নিকাণ্ডের ঘটনা ঘটেছে। জাহাজটির ২২ জন ক্রুর সবাইকে উদ্ধার করে হাসপাতালে ভর্তি করা হয়েছে। এ ঘটনায় কেউ হতাহত হয়নি।

অগ্নিকাণ্ডের শিকার ফেলিসিটি এইস নামের জাহাজটি পানামার পতাকাবাহী। পর্তুগালের স্বায়ত্তশাসিত অঞ্চল আজোরেসের অন্তর্গত ফাইয়াল দ্বীপের ৯০ নটিক্যাল মাইল দক্ষিণ-পশ্চিমে আগুন লাগে জাহাজটিতে। পর্তুগিজ নৌবাহিনীর প্যাট্রল ভেসেল এনআরপি সেতুবাল ও নিকটবর্তী চারটি বাণিজ্যিক জাহাজ দ্রুত ঘটনাস্থলে পৌঁছে জাহাজের ক্রুদের উদ্ধার করে।

সংবাদ সংকেত

- দুবাইভিত্তিক বহুজাতিক লজিস্টিকস কোম্পানি ডিপিওয়ার্ল্ড ২০২১ সালে মোট ৭ কোটি ৭৯ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে। ২০২০ সালের তুলনায় তা ৯ দশমিক ৪ শতাংশ বেশি।
- গ্রিস থেকে ইতালি যাওয়ার পথে একটি ফেরিতে অগ্নিকাণ্ডের ঘটনা ঘটেছে। বেশির ভাগ যাত্রী ও ক্রু উদ্ধার হলেও দুজন ব্যক্তি ফেরিতে আটকা পড়েন। এতে ২৩৯ জন যাত্রী ও ৫১ জন ক্রু ছিলেন।
- নাইজেরিয়ার উপকূলে সম্প্রতি একটি পুরনো ট্যাংকারডুবির ঘটনা ঘটেছে। ডুবে যাওয়ার আগে ট্যাংকারটিতে বিস্ফোরণ ঘটে। এটি ফ্লোটিং অয়েল প্রডাকশন অ্যান্ড স্টোরেজ ভেসেল হিসেবে ব্যবহৃত হচ্ছিল।
- তাইওয়ানে সম্প্রতি পাইলট ল্যাডার থেকে পড়ে একজন তাইওয়ানিজ মেরিন পাইলটের মৃত্যু হয়েছে। চরম উত্তাল আবহাওয়ায় তাইচুং বন্দরে একটি কনটেইনার ফিডারে ওঠার সময় তিনি পানিতে পড়ে যান।
- ভিয়েতনাম উপকূলে একটি নৌকা উল্টে অন্তত ১৩ পর্যটকের মৃত্যু হয়েছে। চু লাও চাম আইল্যান্ড থেকে হোই আনে যাওয়ার পথে ৩৬ জন পর্যটক ও তিনজন নাবিকসহ নৌকাটি উল্টে যায়।
- নর্থ সিতে সম্প্রতি ঝড়ের কবলে পড়ে পানামার পতাকাবাহী একটি জাহাজ থেকে ২৬টি খালি কনটেইনার সাগরে পড়ে গেছে। কনটেইনারগুলোর অবস্থান শনাক্তে কাজ করছে ডাচ্ কোস্ট গার্ড।
- করোনা সংক্রমণ বেড়ে যাওয়ায় এর বিরুদ্ধে সর্বাত্মক লড়াই শুরু করেছে হংকং। এরই অংশ হিসেবে একটি ক্রুজ টার্মিনালকে কোভিড হাসপাতালে রূপান্তর করা হয়েছে। সেখানে ১ হাজার বেডের ব্যবস্থা রয়েছে।
- কার্বন নিরপেক্ষতা অর্জনের জোর চেষ্টা চালাচ্ছে মিৎসুবিশি শিপবিল্ডিং কোম্পানি। উদ্যোগটি তদারকির জন্য তারা মেরিন ডিকার্বনাইজেশন বিজনেস ডেভেলপমেন্ট গ্রুপ নামে স্বতন্ত্র একটি ডিভিশন চালু করেছে।
- এমওএল টেকনো-ট্রেডের মালিকানাধীন একটি বাংকারিং ভেসেল পরিচালনায় বায়োডিজেল ফুয়েল (বিডিএফ) ব্যবহার শুরু হয়েছে। সম্প্রতি এতে বিডিএফ সরবরাহ করেছে জাপানি কোম্পানি আবুরাতোউ শোজি।
- ১ জুন থেকে নিজেদের জাহাজে প্লাস্টিক বর্জ্য পরিবহন বন্ধ করবে সিএমএ সিজিএম। বর্তমানে প্রতি বছর তারা ৫০ হাজার স্ট্যান্ডার্ড কনটেইনার সমপরিমাণ প্লাস্টিক বর্জ্য পরিবহন করে।
- বিশ্বের সর্বপ্রথম অ্যামোনিয়া-ফুয়েল রেডি ভেসেল ক্রিতি ফিউচার সম্প্রতি মালিকপক্ষের কাছে হস্তান্তর করা হয়েছে। আপাতত প্রথাগত জ্বালানিতে চললেও ভবিষ্যতে এটি জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়া ব্যবহার করতে পারবে।
- সমুদ্রপথে তরল হাইড্রোজেন পরিবহনের কার্যকর প্রযুক্তি উদ্ভাবনে একযোগে কাজ করবে এনার্জি জায়ান্ট শেল ও শিপিং কোম্পানি জিটিটি। এ বিষয়ে সম্প্রতি উভয়পক্ষের মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে।

টার্মিনাল কর্তৃপক্ষ। এরপরই তারা জাহাজগুলোকে অন্যান্য টার্মিনালে পাঠিয়ে দেওয়া শুরু করে।

ভারতে যত কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়, তার প্রায় অর্ধেক জওহরলাল নেহরু পোর্ট ট্রাস্ট করে থাকে। বন্দরটির পাঁচটি টার্মিনালের মধ্যে হ্যাকিংয়ের শিকার টার্মিনালটি সবচেয়ে ছোট।

২০২১ সালে রেকর্ড বাণিজ্য ঘাটতিতে যুক্তরাষ্ট্র

করোনার কারণে সৃষ্ট মন্দাভাব কাটিয়ে গত বছর হঠাৎ করে বেড়ে যায় যুক্তরাষ্ট্রের ভোক্তা চাহিদা। চাহিদা ও জোগানের ভারসাম্য রক্ষায় দেশটির রিটেইলাররা আমদানি বাড়িয়ে দিতে বাধ্য হয়। আর এই জোয়ারে গত বছর রেকর্ড উচ্চতায় উঠে গেছে দেশটির বাণিজ্য ঘাটতি।

২০২১ সালে যুক্তরাষ্ট্রের বাণিজ্য ঘাটতি ছিল ৮ হাজার ৫৯১ কোটি ডলার, যা দেশটির ইতিহাসের সর্বোচ্চ। ২০২০ সালে এর পরিমাণ ছিল ৬ হাজার ৭৬৭ কোটি ডলার। এ হিসাবে গত বছর বাণিজ্য ঘাটতি বেড়েছে ২৭ শতাংশ।

২০২১ সালে যুক্তরাষ্ট্রের বাণিজ্য ঘাটতি দেশটির জিডিপির ৩ দশমিক ৭ শতাংশ ছিল। আগের বছর এ হার ছিল ৩ দশমিক ২ শতাংশ। গত বছর যুক্তরাষ্ট্রের জিডিপি প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৫ দশমিক ৭ শতাংশ, যা ১৯৮৪ সালের পর সর্বোচ্চ।

গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পের জন্য ওরেগনে তিনটি অঞ্চল চিহ্নিত

অফশোর উইন্ড ডেভেলপমেন্টের জন্য ওরেগনের দক্ষিণাঞ্চলীয় উপকূলে তিনটি অঞ্চল বাছাই করেছে যুক্তরাষ্ট্রের ডিপার্টমেন্ট অব ইন্টেরিয়রের ব্যুরো অব ওশান এনার্জি ম্যানেজমেন্ট (বিওইএম)। তবে তাদের এই পদক্ষেপের তাৎক্ষণিক বিরোধিতা করেছে মৎস্যজীবীদের স্বার্থ রক্ষায় কাজ করা বিভিন্ন সংগঠন।

বিওইএম জানিয়েছে, এই তিনটি অঞ্চল বাছাইয়ে পরিকল্পনা শুরু হয় ২০১৯ সালে। প্রাথমিকভাবে সংশ্লিষ্ট অংশীজন ও সাধারণ জনগণের মতামতের ভিত্তিতে অঞ্চলগুলো বাছাই করা হয়েছে। উইন্ড ফার্ম স্থাপনের জন্য সেগুলো ইজারা দেওয়ার প্রক্রিয়া শুরু হতে এখনো সময় বাকি রয়েছে।

মৎস্যজীবীদের উদ্বেগের বিষয়ে বিওইএম বলেছে, 'আমরা কারও ক্ষতি চাই না। আমরা কেবল গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ উপাদন সক্ষমতা তিন গিগাওয়াটে উন্নীত করার জন্য পর্যাপ্ত জায়গার সন্ধান করছি।'

প্লাস্টিক দূষণ প্রতিরোধে তহবিল সহায়তা দ্বিগুণ করবে ক্লিন ওশানস ইনিশিয়েটিভ

সাগরে প্লাস্টিক দূষণ প্রতিরোধের বৈশ্বিক প্রচেষ্টায় সহায়তার জন্য নিজেদের তহবিলের পরিমাণ দ্বিগুণ করার পরিকল্পনা করছে ইউরোপীয় উন্নয়ন ব্যাংকের একটি গ্রুপ। ক্লিন ওশানস ইনিশিয়েটিভ নামের এই গ্রুপের প্রাথমিক লক্ষ্যমাত্রা ছিল ২০২৩ সাল নাগাদ প্লাস্টিক বর্জ্য অপসারণের কাজে ব্যয়ের জন্য ২০০ কোটি ডলারের তহবিল গঠন। এখন এই তহবিলের পরিমাণ ২০২৫ সাল নাগাদ ৪০০ কোটি ডলারে উন্নীত করার পরিকল্পনা করছে তারা।

ক্লিন ওশানস ইনিশিয়েটিভের নেতৃত্বে রয়েছে ফ্রান্স ও জার্মানির কয়েকটি উন্নয়ন ব্যাংক এবং ইউরোপিয়ান ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক। ২০৩০ সাল নাগাদ তারা যে ২০০ কোটি ডলারের তহবিল গঠনের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছিল, তার ৮০ শতাংশ এরই মধ্যে শ্রীলংকা, চীন, মিসরসহ কয়েকটি দেশের প্রকল্পে বরাদ্দ করা হয়েছে।

চলতি বছর এলএনজি আমদানিতে নেতৃত্ব দেবে এশিয়া: আইইএ

উষ্ণায়ন প্রতিরোধে কয়লানির্ভরতা থেকে সরে আসার কারণে বিশ্বজুড়ে বাড়ছে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) ব্যবহার। স্বাভাবিকভাবে পণ্যটির বৈশ্বিক বাণিজ্যও ক্রমাগত বাড়ছে। এই প্রবণতা চলতি বছরও অব্যাহত থাকবে। অর্থাৎ ২০২২ সালেও এলএনজির বৈশ্বিক বাণিজ্য বাড়বে।

ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সির (আইইএ) সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, চলতি বছর এলএনজি আমদানিতে নিট প্রবৃদ্ধির পুরোটাই আসবে এশিয়া থেকে। এ সময় চীন জ্বালানি পণ্যটির সবচেয়ে বড় আমদানিকারক দেশে পরিণত হবে। যদিও দেশটির আমদানি প্রবৃদ্ধির হার কমে ৯ শতাংশে নামতে পারে। কারণ তারা রাশিয়া থেকে সরাসরি পাইপলাইনের মাধ্যমে প্রাকৃতিক গ্যাসের আমদানি বাড়াচ্ছে। চলতি বছর লাতিন আমেরিকার দেশগুলোয় এলএনজির আমদানি কমতে পারে বলে পূর্বাভাস দিয়েছে আইইএ।

সংস্থাটি বলছে, এলএনজি বাণিজ্য বাড়লেও প্রবৃদ্ধির গতি ২০২১ সালের তুলনায় কিছুটা শ্লথ হতে পারে। ২০২০ সালে এলএনজির বৈশ্বিক বাণিজ্যের পরিমাণ ছিল ৩৫ কোটি ৬০ লাখ টন। আইইএর প্রাক্কলন অনুযায়ী, ২০২১ সাল শেষে এই বাণিজ্যের পরিমাণ ৬ শতাংশ বেড়ে ৩৭ কোটি ৭০ লাখ টনে দাঁড়াতে পারে। তবে চলতি বছর প্রবৃদ্ধির হার কিছুটা কমে এলএনজি বাণিজ্যের পরিমাণ দাঁড়াতে পারে ৩৯ কোটি ২০ লাখ টন।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, গত বছর এশিয়ায় শক্তিশালী অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের ফলে এলএনজির বাণিজ্যে ৬ শতাংশ প্রবৃদ্ধি দেখা গিয়েছিল। কিন্তু চলতি বছর প্রবৃদ্ধির হার কমে ৪ শতাংশে নামতে পারে। ২০২১ সালে এশিয়ায় এলএনজির চাহিদা ছিল ঊর্ধ্বমুখী। তবে চলতি বছর চাহিদায় কিছুটা মন্দা যাবে।

বন্দর পরিচিতি

বৈরুত বন্দর

বৈরুত বন্দর ছিল লেবাননের প্রধান সমুদ্রবন্দর। এছাড়া পূর্ব ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের সর্ববৃহৎ ও ব্যস্ততম বন্দর ছিল এটি। 'ছিল' বলতে হচ্ছে, কারণ ২০২০ সালের আগস্টে ভয়াবহ এক বিস্ফোরণে মুহূর্তেই মৃত্যুপুরীতে পরিণত হয় এই বন্দর ও পার্শ্ববর্তী শহর এলাকা।

বৈরুত বন্দরের অবস্থান সেন্ট জর্জ উপসাগরের পূর্বাঞ্চলে, বৈরুতের ভূমধ্যসাগরীয় উত্তরাঞ্চলীয় উপকূলে। এর পূর্বে রয়েছে বৈরুত নদী।

বৈরুত পোর্ট শতাধিক বছরের প্রাচীন একটি বন্দর। এর যাত্রা ১৮৮৭ সালে অটোমান শাসনামলে। শুরুর দিকে এটি ফরাসি কোম্পানি কর্তৃক পরিচালিত হতো। ১৯৯০ সালে লেবানন সরকার বন্দরটির মালিকানা বুঝে নেয়।

বৈরুত বন্দরের হারবারটি কৃত্রিমভাবে তৈরি। এর আয়তন ১ বর্গকিলোমিটারের মতো। আর বন্দর কমপ্লেক্সের আয়তন ১ দশমিক ২ বর্গকিলোমিটার। বন্দরটিতে বার্থ রয়েছে ১৬টি। ২০০৪ থেকে ২০১৯ সাল পর্যন্ত বন্দরের কনটেইনার টার্মিনাল পরিচালনা করেছে বেসরকারি খাতের বৈরুত কনটেইনার টার্মিনাল কনসোর্টিয়াম (বিসিটিসি)। টার্মিনালটির কি সম্প্রসারণ করে এর দৈর্ঘ্য ১ কিলোমিটারের বেশিতে উন্নীত করা হয়েছে। এই কিতে রয়েছে ১৬টি পোস্ট-প্যানাম্যাক্স শিপ-টু-শোর গ্যান্ট্রি ক্রেন। এছাড়া অন-শোর কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্য রয়েছে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক যন্ত্রপাতি।

লেবাননের আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের পাশাপাশি উল্লেখযোগ্য সংখ্যক ট্রান্সশিপমেন্ট কনটেইনার হ্যান্ডলিং করত বৈরুত বন্দর। সময়ের সঙ্গে সঙ্গে বন্দরের গুরুত্ব কিংবা কার্যক্রমের পরিধি অনেকটাই বেড়েছিল। ২০০৮ সালে যেখানে কনটেইনার পরিবহন হয়েছিল ৯ লাখ ৪৫ হাজার ১৪৩ টিইইউ। ২০১৯ সালে তা বেড়ে দাঁড়ায় ১২ লাখ ২৯ হাজার ৮১ টিইইউ।

২০১৯ সাল পর্যন্ত হিসাব দেওয়া হচ্ছে, কারণ এরপরের সময়টা বৈরুত বন্দরের জন্য ইতিহাসের কালো এক অধ্যায়। সে বছরের ৪ আগস্ট ভয়াবহ এক বিস্ফোরণে মুহূর্তেই ধ্বংসস্তূপে পরিণত হয় বন্দর এলাকা। সঠিক উপায়ে সংরক্ষণ না করা অ্যামোনিয়াম নাইট্রেটের একটি গুদামে এই বিস্ফোরণের সূত্রপাত। এটি এতটাই ভয়াবহ ছিল যে, বন্দরের বড় একটি অংশ ও বেশির ভাগ অবকাঠামো ধ্বংস হয়ে যায়। এই অবকাঠামোর মধ্যে বৈরুতের শস্যভাণ্ডারও রয়েছে। এছাড়া বিস্ফোরণের ঘটনায় অন্তত ২২১ জনের মৃত্যু হয়। আহত হন ৬ হাজারের বেশি। গৃহহীন হয়ে পড়ে ৩ লাখের বেশি মানুষ। শত শত কোটি ডলার আর্থিক লোকসানের মুখে পড়ে বৈরুত শহর।

সেই ঘটনার পর বৈরুত বন্দরের কার্যক্রম বন্ধ হয়ে যায়। এই বন্দর দিয়ে যেসব পণ্য হ্যান্ডলিং হতো, সেগুলোকে ত্রিপোলি ও টাইরের মতো ছোট বন্দরে পাঠিয়ে দেওয়া হয়।

লেবাননের অর্থনীতি অনেকটাই আমদানিনির্ভর। বন্ধ হয়ে যাওয়ার আগে দেশটির মোট আমদানির ৬০ শতাংশ হতো বৈরুত বন্দর দিয়ে। তাই বলা যায়, লেবাননের অর্থনীতির স্বর্ণদার ছিল বৈরুত বন্দর। করোনা সংকটকালীন সময়েও পণ্য খালাস অব্যাহত রেখেছিল বন্দরটি। তবে বিস্ফোরণের পর বন্দরটি বন্ধ হয়ে যাওয়ায় লেবাননে খাদ্যসংকট দেখা দেওয়ার আশঙ্কা তৈরি হয়। সেই পরিস্থিতি মোকাবিলার জন্য পরে আংশিকভাবে খুলে দেওয়া হয় বন্দরটি। ১৬টি ক্রেনের মধ্যে ১২টি দিয়ে কার্যক্রম চালানো হয়।

আশার কথা হলো, বৈরুত বন্দরের কনটেইনার টার্মিনালকে আবার পুনরুজ্জীবিত করার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। আর এই প্রকল্পে কাজ করবে ফরাসি শিপিং জায়ান্ট সিএমএ সিজিএম গ্রুপের সাবসিডিয়ারি সিএমএ টার্মিনালস। সম্প্রতি বৈরুত কনটেইনার টার্মিনাল সংস্কার এবং যন্ত্রপাতি ক্রয় ও প্রতিস্থাপনের জন্য ১০ বছরের জন্য চুক্তিবদ্ধ হয়েছে তারা।

চুক্তি অনুযায়ী মোট ৩ কোটি ৩০ লাখ ডলার বিনিয়োগ করবে সিএমএ। এর মধ্যে ১ কোটি ৯০ লাখ ডলার প্রথম দুই বছরে সংস্কার ও যন্ত্রপাতি ক্রয়ের জন্য ব্যয় করা হবে।

বর্তমানে বৈরুত কনটেইনার টার্মিনালে বছরে সাড়ে ছয় লাখ টিইইউ হ্যান্ডলিং হয়। সিএমএ সিজিএমের পরিকল্পনা রয়েছে এই সক্ষমতা দ্বিগুণের বেশিতে উন্নীত করে বছরে ১৪ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করা।

মেরিটাইম ইভেন্টস

উইন্ডইউরোপ অ্যানুয়াল ইভেন্ট ২০২২

৫-৭ এপ্রিল, বিলবাও, স্পেন

পরিবেশবান্ধব শক্তির উৎস হিসেবে বায়ুবিদ্যুতের কদর বিশ্বজুড়ে বাড়ছে। ইউরোপ আগে থেকেই এই খাতে শীর্ষস্থানে রয়েছে। তবে বর্তমানে বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে বায়ুবিদ্যুৎ, বিশেষ করে অফশোর উইন্ড প্রকল্পের সংখ্যা বাড়তে থাকায় এই খাতে নিজেদের অবস্থানকে আরও সুসংহত করার উদ্যোগ নিয়েছে ইউরোপ। উইন্ডইউরোপ অনশোর ও অফশোর-উভয় খাতের অংশীজনদের একই ছাদের নিচে নিয়ে আসবে। এই খাতের বিশেষজ্ঞ, সরকারের প্রতিনিধি, আর্থিক প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা বার্ষিক এই আয়োজনে একত্র হয়ে ভবিষ্যৎ উন্নয়নের উপায়গুলোর খোঁজ করবেন।

বিস্তারিত: https://bit.ly/376MXcu

ডিপ সি মাইনিং সামিট

২৬-২৭ এপ্রিল, লন্ডন, যুক্তরাজ্য

সুনীল অর্থনীতির জোয়ারে সারা বিশ্বেই এখন সাগরের খনিজ সম্পদ উত্তোলনে জোর দেওয়া হচ্ছে। তবে বিশ্বের সবচেয়ে প্রতিকূল পরিবেশে খনিজ সম্পদ উত্তোলনে বেশকিছু চ্যালেঞ্জ রয়েছে। মাইনিং কোম্পানিগুলো এসব চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে। প্রযুক্তিগত উন্নয়ন এই শিল্পকে এগিয়ে নেওয়ার ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। ডিপ সি মাইনিং সামিট এ খাতের সলিউশন প্রোভাইডারদের একই ছাদের নিচে নিয়ে আসবে। মাইনার থেকে শুরু করে সায়েন্টিফিক কমিউনিটি-সবার জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ প্লাটফর্ম হিসেবে কাজ করবে এই সামিট।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3LB3lv6

সপ্তম ওয়ার্ল্ড মেরিটাইম টেকনোলজি কনফারেন্স ২০২২

২৬-২৮ এপ্রিল, কোপেনহেগেন, ডেনমার্ক

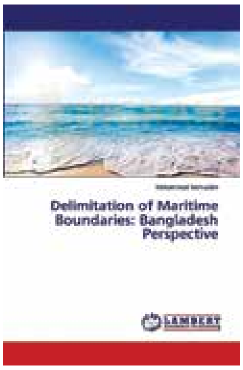
এবারের কনফারেন্সের প্রতিপাদ্য হলো প্রযুক্তি ও উদ্ভাবনের মাধ্যমে টেকসই সমুদ্র পরিবহন খাত তৈরি। মেরিটাইম খাতকে টেকসই ভবিষ্যতের দিকে নিয়ে যাওয়ার ক্ষেত্রে বেশকিছু চ্যালেঞ্জ রয়েছে। জ্বালানি রূপান্তর, পরিবেশদূষণ প্রতিরোধ, সাইবার হামলা মোকাবিলা, দক্ষতার ঘাটতি দূর করা এমনই কিছু চ্যালেঞ্জ। কনফারেন্সে প্রযুক্তিগত উদ্ভাবনের মাধ্যমে এসব চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার বিষয়টি বিশেষ গুরুত্ব পাবে। কনফারেন্সের পাশাপাশি একই সঙ্গে একটি প্রদর্শনীও আয়োজিত হবে। এখন পর্যন্ত উদ্ভাবিত সেবাগুলো এই প্রদর্শনীতে তুলে ধরা হবে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/38n6gif

গ্রন্থ পরিচিতি

ডেলিমিটেশন অব মেরিটাইম বাউন্ডারিজ: বাংলাদেশ পারসপেক্টিভ

মোহাম্মদ মহিউদ্দিন



বঙ্গোপসাগরে সমুদ্রসীমানা নিয়ে প্রতিবেশী দেশগুলোর সঙ্গে বাংলাদেশের বিরোধ অনেক দিনের। আন্তর্জাতিক আদালতে রায়ের মাধ্যমে ২০১২ সালে মিয়ানমার ও ২০১৪ সালে ভারতের সঙ্গে সমুদ্রসীমানা নিয়ে এই বিরোধের আইনগত নিষ্পত্তি হয়েছে। বাংলাদেশ পেয়েছে ১ লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গকিলোমিটারের বেশি টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকা, ২০০ নটিক্যাল মাইল একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল (ইইজেড) এবং চট্টগ্রাম উপকূল থেকে ৩৫৪ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত মহীসোপানের তলদেশে অবস্থিত সব ধরনের প্রাণিজ ও অপ্রাণিজ সম্পদের ওপর সার্বভৌম অধিকার।

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

কিন্তু এই যে বিরোধ এতদিন ধরে বাংলাদেশের মাথাব্যথার কারণ ছিল, সেটির ভিত্তি কী? এ বিষয়ে ইউনাইটেড নেশনস কনভেনশন অন দ্য ল' অব দ্য সির (আনক্লস) বক্তব্যইবা কী? ডেলিমিটেশন অব মেরিটাইম বাউন্ডারিজ: বাংলাদেশ পারসপেক্টিভ বইটিতে সে প্রশ্নেরই উত্তর খোঁজার চেষ্টা করা হয়েছে। ভবিষ্যতে সমুদ্রসীমানা নিয়ে বাংলাদেশকে যদি আবারও প্রতিবেশী দেশগুলোর সঙ্গে বিরোধে জড়িয়ে পড়তে হয়, তবে তখন আইনগত কী ধরনের সহায়তা পাওয়া যাবে, সেই বিষয়টিও উঠে এসেছে এই বইতে। বিদ্যমান আন্তর্জাতিক সমুদ্র আইনগুলোর সংশ্লিষ্ট ধারা, আন্তর্জাতিক আদালতের পূর্ববর্তী বিভিন্ন রায় ও বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ সমুদ্র আইনগুলো সম্পর্কে পর্যালোচনা করা হয়েছে এতে।

বইটি একটি গবেষণালব্ধ অভিসন্দর্ভের ওপর ভিত্তি করে লেখা হয়েছে। আন্তর্জাতিক সমুদ্র আইন বিষয়ে এলএলএম ডিগ্রির অংশ হিসেবে আইএমও-ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ল' ইনস্টিটিউটে এই অভিসন্দর্ভ জমা দিয়েছিলেন লেখক।

বইতে ইন্টারন্যাশনাল ট্রাইব্যুনাল ফর দ্য ল' অব দ্য সি (আইটিএলওএস) ও স্থায়ী সালিশি আদালতের সাম্প্রতিক রায়গুলো বিস্তারিত বিশ্লেষণ করেছেন লেখক। জাতীয় ও আন্তর্জাতিক সমুদ্র আইন সম্পর্কে যারা স্বচ্ছ ধারণা লাভ করতে চান, তাদের জন্য উপযুক্ত একটি দলিল হতে পারে বইটি।

ল্যাম্বার্ট অ্যাকাডেমিক পাবলিশিং কর্তৃক পেপারব্যাক সংস্করণে প্রকাশিত ১৫২ পৃষ্ঠার বইটির মূল্য ৬৯ ডলার।

আইএসবিএন-১০: ৩৬৫৯৬৩৩৯৭৬
আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-৩৬৫৯৬৩৩৯৭৩

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

মেরিন স্যান্ডগ্লাস

মেরিন স্যান্ডগ্লাস হলো খুবই সাধারণ নকশার সময় পরিমাপক যন্ত্র। সাধারণ আওয়ারগ্লাস হিসেবে আমরা যাকে চিনি, তারই একটি সংস্করণ এটি। চতুর্দশ শতাব্দী থেকে সমুদ্র যাত্রায় এর বহুল ব্যবহার শুরু হয়। তবে ইতিহাসবিদদের অনেকের দাবি, সাধারণ আওয়ারগ্লাসের মতো মেরিন স্যান্ডগ্লাসেরও জন্ম আরও প্রাচীনকালে।

স্যান্ডগ্লাস ব্যবহার হতো সমুদ্রে সময় পরিমাপের কাজে। এছাড়া একটি নির্দিষ্ট পথে একাধিক যাত্রায় সময়ের সামান্য পার্থক্য (যেমন ৩০ মিনিট) পরিমাপের কাজেও এর ব্যবহার ছিল। সমুদ্রযাত্রায় জাহাজের গতিবেগ পরিমাপের কাজে চিপ লগের পাশাপাশি ছোট আকারের মেরিন স্যান্ডগ্লাসও ব্যবহার হতো।

শুরুর দিকে দুটি গ্লাস বোতল নিয়ে তৈরি হতো একটি মেরিন স্যান্ডগ্লাস। এই বোতল দুটি একটি অপরটির ওপর উল্টানোভাবে বসানো থাকত। একটি ছোট টিউব দিয়ে বোতল দুটি পরস্পর সংযুক্ত থাকত। পরবর্তী সময়ে গ্লাসব্লোয়িং প্রযুক্তি আবিষ্কারের পর একটি কাচের বোতলের মাঝবরাবর সরু করে দুটি চেম্বার তৈরি করা হতো। মেরিন স্যান্ডগ্লাসের ওপরের চেম্বারটি বালি অথবা উপযুক্ত অন্য কোনো উপাদান দিয়ে পূর্ণ করা হতো। খেয়াল রাখা হতো আর্দ্রতা যেন এসব উপাদানের স্বাভাবিক পতনে কোনো প্রতিবন্ধকতা তৈরি করতে না পারে।

ওপরের চেম্বারে ভর্তি করা এই বালি বা অন্য উপাদান মাধ্যাকর্ষণ শক্তির প্রভাবে ধীর ও সুষম গতিতে নিচের চেম্বারে নেমে আসত। এভাবে ওপরের চেম্বার খালি হতে একটি নির্দিষ্ট সময় লাগত। ওপরের চেম্বার খালি হয়ে গেলে স্যান্ডগ্লাসটি উল্টিয়ে পুনরায় সময় গণনা শুরু হতো।

চতুর্দশ শতাব্দীর পরবর্তী সময়ে মেরিন নেভিগেশনের গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গে পরিণত হলেও মেরিন স্যান্ডগ্লাস কিন্তু নির্ভুল সময় পরিমাপক যন্ত্র ছিল না। নকশা ও আবহাওয়াগত বিভিন্ন প্রভাবকের কারণে কখনো কখনো এই যন্ত্রের বালি বা অন্য উপাদান নিচের চেম্বারে নেমে আসার ক্ষেত্রে সময়ের তারতম্য দেখা দিত। ফলে রেকর্ড করা সময়েও সামান্য হেরফের দেখা যেত।

ত্রুটি যা-ই থাকুক না কেন, মেরিন স্যান্ডগ্লাসের প্রচলন ছিল কয়েকশ বছর ধরে। উনিশ শতকের শুরুর দিক পর্যন্ত মেরিন নেভিগেশনে এর বহুল ব্যবহার দেখা গেছে। এরপর যান্ত্রিক ঘড়ি ও নেভিগেশনের অত্যাধুনিক যন্ত্রপাতির আবির্ভাবের পর মেরিন স্যান্ডগ্লাসের কদর ধীরে ধীরে কমতে থাকে।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

হায়েরেদ্দিন বারবারোসা

হায়েরেদ্দিন বারবারোসা (জন্মকালীন নাম খিজির রেইস ও তুর্কি নাম বারবারোস হায়রেত্তিন পাশা) ছিলেন একজন অটোমান সমুদ্র অভিযাত্রী ও অটোমান নৌবাহিনীর একজন অ্যাডমিরাল। ষোড়শ শতকের মাঝামাঝি সময়ে তার নেতৃত্বে নৌ অভিযান চালিয়ে ভূমধ্যসাগরে নিজেদের প্রভাব বাড়াতে সক্ষম হয় অটোমানরা।

খিজিরের জন্ম এজিয়ান সাগরের উত্তরাঞ্চলীয় দ্বীপ লেসবসে। বর্তমানে গ্রিসের নিয়ন্ত্রণাধীন দ্বীপটি তুর্কি উপকূলের নিকটবর্তী। তার জন্মতিথি নিয়ে মতভেদ রয়েছে। ধারণা করা হয়, তার জন্ম ১৪৬৬ থেকে ১৪৭৮ সালের মাঝামাঝি কোনো একসময়ে।

খিজিরের বাবা ছিলেন একজন অটোমান সিপাহি। খিজিররা ছিলেন চার ভাই ও দুই বোন। তাদের মধ্যে মেজো ভাই ওরুছের অধীনে নেভাল ক্যারিয়ার শুরু করেন খিজির। ১৫১৬ সালে এই দুই ভাই মিলে স্পেনের নিকট থেকে আলজিয়ার্সের নিয়ন্ত্রণ নিজেদের হাতে নিয়ে নেন। এরপর ওরুছ নিজেকে সুলতান ঘোষণা করেন। ১৫১৮ সালে তিনি মারা গেলে খিজির উত্তরাধিকার সূত্রে ওরুছের পদবি 'বারবারোসা' ধারণ করেন। একই সময়ে তিনি সম্মানসূচক নাম 'হায়েরেদ্দিন' গ্রহণ করেন। এই নামটি এসেছে আরবি শব্দ 'খায়ের আদ-দ্বীন' থেকে। ১৫২৯ সালে বারবারোসা স্প্যানিয়ার্ডদের কাছ থেকে আলজিয়ার্সের পেনোন দ্বীপ দখল করেন।

১৫৩৩ সালে বারবারোসা অটোমান নৌবাহিনীর কাপুদান পাশা বা গ্র্যান্ড অ্যাডমিরাল নিযুক্ত হন। সেই বছরই তাকে অটোমান রাষ্ট্রদূত হিসেবে ফ্রান্সে পাঠানো হয়। এর পরের বছর তার নেতৃত্বে অটোমানরা অভিযান চালিয়ে তিউনিস দখল করে নেয়। ১৫৪০-এর দশকের শুরুর দিকে বারবারোসার নেতৃত্বাধীন বাহিনী ফরাসিদের সঙ্গে বেশ কয়েকটি নৌ অভিযানে অংশ নেয়।

১৫৪৫ সালে বারবারোসা অ্যাডমিরাল হিসেবে অবসর গ্রহণ করেন এবং কনস্ট্যান্টিনোপলে ফিরে যান। তার পরের বছর সেখানেই মারা যান তিনি।

ইতালির সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরুর আগের দিন ৬ ফেব্রুয়ারি ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূত চার্লস হোয়াইটলি ইতালিগামী পণ্য বোঝাইয়ের কার্যক্রম পরিদর্শন করেন। এ সময় ইতালির রাষ্ট্রদূত, বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, বিজিএমইএ নেতৃবৃন্দকে সাথে নিয়ে কেক কাটেন ইইউ রাষ্ট্রদূত

চট্টগ্রাম-ইউরোপ রুটে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু

বাংলাদেশের তৈরি পোশাক নিয়ে ইউরোপের দেশ ইতালির রেভেনা বন্দরে গেছে 'এমভি সোঙ্গা চিতা' জাহাজ। এর মাধ্যমে শুরু হলো বাংলাদেশ-ইতালি সরাসরি কনটেইনার জাহাজ চলাচল। পোশাক রপ্তানি খাতে খুলল নতুন দিগন্ত। এই পথে রপ্তানির পোশাক ইউরোপ পৌঁছাতে সময় লাগবে মাত্র দুই সপ্তাহ, খরচ কমবে ৩০ শতাংশ। ৭ ফেব্রুয়ারি বিকালে ৯৫২ একক কনটেইনার নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দরের এনসিটি জেটি ত্যাগ করে জাহাজটি। এর আগে এনসিটি জেটিতে বাংলাদেশ-ইতালি রুটে জাহাজ চলাচল কার্যক্রম উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, বাংলাদেশ-ইতালি সরাসরি জাহাজ চলাচল আমাদের অর্থনীতিতে একটি যুগান্তকারী অধ্যায়ের সূচনা। পোশাক রপ্তানির গুরুত্ব বিবেচনায় বন্দর কর্তৃপক্ষ ইতালি-চট্টগ্রাম রুটের জাহাজকে বার্থিং, কি গ্যান্ট্রি ক্রেন বরাদ্দসহ সব সুযোগ-সুবিধার ক্ষেত্রে অগ্রাধিকার দেবে।

বন্দর চেয়ারম্যান আরও বলেন, ইতালি থেকে আসার পথে জাহাজটি বিভিন্ন বন্দরের কনটেইনার আনতে পারবে। অন্যান্য শিপিং লাইনও এ ধরনের সরাসরি জাহাজ চালু করতে চাইলে বন্দর কর্তৃপক্ষ সর্বাত্মক সহযোগিতা দেবে।

তৈরি পোশাক নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ছেড়ে যাওয়ার ২০ দিন পর ২৭ ফেব্রুয়ারি জাহাজ সোঙ্গা চিতা ইতালির রেভেনা বন্দরে পৌঁছেছে।

জানুয়ারিতেও রপ্তানিতে বড় সাফল্য

করোনা মহামারির প্রভাবে কাঁচামালের দাম বেড়ে যাওয়া এবং পণ্য পরিবহন খরচ দ্বিগুণ হওয়ার পরও দেশের রপ্তানি আয়ে ইতিবাচক ধারা অব্যাহত রয়েছে। গত বছরের ডিসেম্বর মাসে রপ্তানিতে রেকর্ড প্রবৃদ্ধির পর চলতি বছরের জানুয়ারিতেও ইতিহাসের দ্বিতীয় সর্বোচ্চ আয় হয়েছে। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) হালনাগাদ পরিসংখ্যানে এমন তথ্য উঠে এসেছে।

পরিসংখ্যানে দেখা যায়, চলতি অর্থবছরের একক মাস গত জানুয়ারিতে রপ্তানি আয় হয়েছে ৪৮৫ কোটি ডলার, যা গত অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে ৪১ দশমিক ১৩ শতাংশ বেশি।

একক মাসের হিসাবে দেশের ইতিহাসে এই আয় দ্বিতীয় সর্বোচ্চ। আগের মাস ডিসেম্বরে একটু বেশি, ৪৯০ কোটি ৭৭ লাখ ডলার আয় হয়েছিল।

তৈরি পোশাক খাতের উদ্যোক্তারা বলছেন, রেকর্ড প্রবৃদ্ধি আবারও প্রমাণ করেছে যে দেশের পোশাক খাতের প্রতিযোগিতা সক্ষমতা আগের যেকোনো সময়ের চেয়ে বেড়েছে। এ ছাড়া দরকষাকষিতেও সক্ষমতা বেড়েছে। তাঁরা বলেন, একসময় কার্যাদেশ কম থাকায় লোকসান দিয়েও কাজ করেছেন তাঁরা। এখন ক্রেতারা পোশাকের দর বাড়াতে বাধ্য হচ্ছে।

ইপিবির পরিসংখ্যানে দেখা যায়, সামগ্রিকভাবে চলতি ২০২১-২২ অর্থবছরের জুলাই থেকে জানুয়ারি পর্যন্ত সাত মাসে ২ হাজার ৯৫৪ কোটি ৮৯ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে, যা দেশি মুদ্রায় আড়াই লাখ কোটি টাকার বেশি। এ আয় গত বছরের একই সময়ের তুলনায় ৩০ দশমিক ৩৪ শতাংশ বেশি। একই সঙ্গে তা আলোচ্য সময়ের লক্ষ্যমাত্রার চেয়েও ১৬ শতাংশ বেশি।

রপ্তানি আয়ের শীর্ষ খাত তৈরি পোশাক থেকে চলতি অর্থবছরের প্রথম সাত মাসে ২ হাজার ৩৯৮ কোটি ডলারের রপ্তানি হয়েছে। এ আয় গত বছরের জুলাই-জানুয়ারি সময়ের তুলনায় ৩০ দশমিক ৩ শতাংশ বেশি।

ইউরোপে সরাসরি জাহাজ চলাচল দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য বৃদ্ধির উদাহরণ

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে রপ্তানি পণ্য নিয়ে প্রথম জাহাজ সরাসরি ইউরোপের দেশ ইতালিতে যাওয়ার আগে জাহাজীকরণ কার্যক্রম পরিদর্শন করেছেন ইউরোপীয় ইউনিয়ন ও ইতালির রাষ্ট্রদূত। এ সময় ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূত চার্লস হোয়াইটলি এটিকে ইইউ দেশগুলোর সাথে বাংলাদেশের দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য বৃদ্ধির উদাহরণ হিসেবে উল্লেখ করেছেন। ৬ ফেব্রুয়ারি দুপুরে চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনের সময় বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান ও বিজিএমইএ সভাপতি ফারুক হাসানসহ ব্যবসায়ী নেতারা উপস্থিত ছিলেন। পরদিন ৭ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর থেকে সরাসরি প্রথমবারের মতো ইউরোপের কোনো দেশে পণ্য পরিবহনের জন্য লাইবেরিয়ার পতাকাবাহী জাহাজ 'এমভি সোঙ্গা চিতা' ইতালির উদ্দেশে যাত্রা করে।

বর্তমানে বাংলাদেশের তৈরি পোশাকের অন্যতম বৃহৎ গন্তব্য ইউরোপের দেশগুলোতে পণ্য রপ্তানি হয় অন্য দেশের বন্দর ঘুরে। সেখানে অপেক্ষায় থাকতে হয় বড় জাহাজের বুকিং পেতে। তাতে ইতালি পৌঁছাতে ৩০ দিনের অধিক সময় প্রয়োজন হয়। এতে ক্রেতাদের হাতে পণ্য পৌঁছাতে দেরি হয়, খরচও বাড়ে। প্রতিযোগীদের চেয়ে পিছিয়ে পড়ার বড় কারণ এটাও।

পণ্য পরিবহন কার্যক্রম পরিদর্শন শেষে বিজিএমইএ সভাপতি ফারুক হাসান বলেন, আগে যেখানে ইউরোপে জাহাজ পৌঁছাতে ৩৫ থেকে ৪৫ দিনের মতো সময় লাগত, সেখানে এখন অনেক কম সময় লাগবে। এটি দেশের রপ্তানি বাণিজ্যে নতুন মাইলফলক। এখান থেকে শুধু ইতালি নয়, ইউরোপের অন্যান্য দেশের গন্তব্যেও সরাসরি জাহাজ শুরুর চেষ্টা চলছে।

ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূত চার্লস হোয়াইটলি বলেন, তৈরি পোশাক বাংলাদেশের একটি গুরুত্বপূর্ণ রপ্তানি খাত, যা বাংলাদেশ এবং ইইউর মধ্যে সংযোগ স্থাপন করেছে। ইতালির সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু হচ্ছে। আমাদের আরও ২৭টি দেশ আছে। ক্রমান্বয়ে অন্য দেশগুলোর সাথে বাংলাদেশের বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে। এ কার্যক্রম শুরুর মধ্য দিয়ে আমরা উচ্ছ্বসিত।

বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা আগের চেয়ে অনেক বেড়েছে। করোনাকালেও ধারণক্ষমতা বেড়েছে, জাহাজের গড় অবস্থানকাল কমিয়েছি। পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালসহ অন্যান্য উদ্যোগ যুক্ত হলে বন্দরের সক্ষমতা আরও অনেক বাড়বে।

এর আগে বন্দর ভবনের সম্মেলন কক্ষে দুই রাষ্ট্রদূতের সঙ্গে মতবিনিময় করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও বিজিএমইএ সভাপতি। চট্টগ্রাম বন্দরের বিভিন্ন উদ্যোগ ও অগ্রগতির তথ্য রাষ্ট্রদূতদের সামনে তুলে ধরা হয়।

ইতালিসহ ইউরোপের কয়েকজন ক্রেতার আগ্রহেই ইতালির ফ্রেইট ফরওয়ার্ডার প্রতিষ্ঠান আরআইএফ লাইন এবং সহযোগী প্রতিষ্ঠান ক্যালিপসো কোম্পানিয়া ডি নেভিগেশন চট্টগ্রাম-ইতালি সরাসরি জাহাজ চলাচলের এই সেবা চালু করেছে। জাহাজটির বাংলাদেশি এজেন্ট রিলায়েন্স শিপিং অ্যান্ড লজিস্টিকস।

ভারতের ধুবরির উদ্দেশে ৭ ফেব্রুয়ারি চিলমারী বন্দর ছেড়ে গেছে এমভি শান আবিদ-১ নামের নৌযান

ভারতের উদ্দেশে চিলমারী নৌবন্দর ছেড়েছে পণ্যবাহী প্রথম নৌযান

হারানো ঐতিহ্য ফিরে পাওয়ার পথে নতুন মাইলফলক স্পর্শ করেছে ঐতিহাসিক চিলমারী নৌবন্দর। স্বাধীনতার পর প্রথমবারের মতো কুড়িগ্রামের এ নৌবন্দর থেকে পণ্য নিয়ে ভারতের উদ্দেশে ছেড়ে গেছে বাংলাদেশি পতাকাবাহী নৌযান। ৭ ফেব্রুয়ারি চিলমারী নৌবন্দরের কাঁচকোল নৌপয়েন্ট থেকে শান আবিদ-১ নামে একটি বাংলাদেশি নৌযান ঝুটপণ্য নিয়ে ভারতের ধুবরির উদ্দেশে যাত্রা করে।

কাস্টমস ক্লিয়ারিং অ্যান্ড ফরওয়ার্ডিং (সিঅ্যান্ডএফ) এজেন্ট জামান আহমেদ বলেন, ভারত থেকে নৌপথে চিলমারী নৌবন্দরে পণ্য পরিবহন খরচ তুলনামূলক কম। এতদিন ভারত থেকে চিলমারী বন্দরে পাথর এলেও এই প্রথম চিলমারী নৌবন্দর থেকে বাংলাদেশি নৌযানে পণ্য ভারত যাচ্ছে। প্রথম দিন ২৭ টন ঝুটপণ্য নিয়ে লিজেন্ড কনসোর্টিয়াম লিমিটেডের শান আবিদ-১ নামের একটি নৌযান চিলমারী নৌবন্দর ছেড়েছে।

ভারতে শুল্কমুক্ত সুবিধাসহ একাধিক বিষয়ে সমাধান চেয়েছে বাংলাদেশ

স্বল্পোন্নত দেশ বা এলডিসি থেকে বের হওয়ার পরও ভারতের বাজারে পণ্যের শুল্কমুক্ত প্রবেশসুবিধা অব্যাহত রাখতে চায় বাংলাদেশ। এ বিষয়ে আনুষ্ঠানিক প্রস্তাব দিয়েছে বাংলাদেশ। নয়াদিল্লিতে ৪ মার্চ অনুষ্ঠিত দুই দেশের বাণিজ্য সচিব পর্যায়ের বৈঠকে এ প্রস্তাব দিয়েছে। এর আগে ২ ও ৩ মার্চ সেখানে দুই দেশের প্রতিনিধিদের সমন্বয়ে জয়েন্ট ওয়ার্কিং গ্রুপের সভা হয়েছে।

২০২৬ সালে এলডিসি শ্রেণি থেকে বাংলাদেশের বের হওয়ার কথা রয়েছে। এলডিসি থেকে উত্তরণের পরও যাতে ১২ বছর পর্যন্ত অগ্রাধিকার বাণিজ্য সুবিধা পায়, সে জন্য ডব্লিউটিওতে প্রস্তাব করেছে বাংলাদেশ; যা এখনো নিষ্পত্তি হয়নি। আগামী জুনে জেনেভায় অনুষ্ঠেয় মন্ত্রিপর্যায়ের সম্মেলনে এ বিষয়ে সিদ্ধান্ত আসতে পারে।

এবারের সচিব পর্যায়ের সভায় ২০২০ সালে ভারতের জারি করা নতুন শুল্ক আইনের কারণে বাংলাদেশি পণ্য রপ্তানিতে বিভিন্ন সমস্যা তুলে ধরে সমাধান চেয়েছে বাংলাদেশ। ভারতের ওপর দিয়ে নেপাল ও ভুটানে বাংলাদেশের পণ্য রপ্তানির বিষয়ে গুরুত্ব দেওয়া হয়েছে। এ ছাড়া বাংলাদেশি পাটপণ্য ও ফ্লোট গ্লাসে ভারতের আরোপ করা অ্যান্টি-ডাম্পিং শুল্ক প্রত্যাহার নিয়ে আলোচনা হয়েছে।

২০২০ সালে নতুন কাস্টমস রুলস জারি করেছে ভারত, যার আওতায় সে দেশের কাস্টমস কর্মকর্তারা রুলস অব অরিজিন, মূল্য সংযোজনসহ রপ্তানিকারকদের কাছে বিভিন্ন ধরনের তথ্য চাইতে পারে। ভারতের এ নিয়মকে সাফটা চুক্তির বিরোধী উল্লেখ করে গত বছর ঢাকায় সচিব পর্যায়ের বৈঠকে তা কার্যকর না করতে অনুরোধ করেছিল ঢাকা।

এদিকে করোনার সময় ভারত থেকে ট্রেনে পণ্য ও কাঁচামাল আমদানি শুরু হয়েছে। পণ্য বাংলাদেশে খালাস করার পর কনটেইনারগুলো ভারতে খালি ফেরত যায়। সেগুলোতে বাংলাদেশি পণ্য রপ্তানির সুযোগ রয়েছে। তবে এ জন্য ভারতীয় কর্তৃপক্ষের অনুমোদন নিতে হয়। অনুমোদন ছাড়াই যাতে খালি কনটেইনারে ভারতে পণ্য রপ্তানি করতে পারে, সে বিষয়ে আলোচনা হয়েছে।

ইউক্রেনে বাংলাদেশি ২৯ নাবিকসহ আটকা পড়েছে বিএসসির জাহাজ

ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযানের মধ্যে দেশটির অলভিয়া বন্দরে আটকা পড়েছে বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের জাহাজ 'বাংলার সমৃদ্ধি'। জাহাজটিতে ২৯ জন নাবিক রয়েছেন। তারা সবাই বাংলাদেশি। ২৭ ফেব্রুয়ারি বিষয়টি জানিয়েছেন বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের উপমহাব্যবস্থাপক ক্যাপ্টেন মো. মুজিবুর রহমান।

তিনি বলেন, 'বাংলার সমৃদ্ধি' জাহাজটি অলিভিয়া বন্দরে নোঙর করা আছে। যুদ্ধ শুরু হওয়ার আগে জাহাজটি জেটিতে অবস্থান করছিল। পরে জেটি থেকে সরিয়ে নিরাপদ স্থানে রাখা হয়। পরিস্থিতি বিবেচনায় এখন জাহাজটিকে আগের অবস্থানে থাকতে বলা হয়েছে। জাহাজটিতে মোট ২৯ জন নাবিক রয়েছেন। তাদের সঙ্গে সার্বক্ষণিক যোগাযোগ রাখা হচ্ছে। তারা সবাই নিরাপদে আছেন।'

বাংলাদেশ-ভারত বাণিজ্য পোর্টাল চালু

বাংলাদেশ নৌ, রেল ও বিমানপথের মাধ্যমে ব্যবসা-বাণিজ্যের উন্নতির জন্য জনগণের মধ্যে যোগাযোগের উন্নতি ও সংযোগ শক্তিশালী করার দিকে জোর দিচ্ছে। ২৩ থেকে ২৬ ফেব্রুয়ারি ভারত সফর করার সময় তথ্য ও সম্প্রচার মন্ত্রণালয়ের মন্ত্রী ড. হাছান মাহমুদ এমপি ইন্ডিয়ান চেম্বার অব কমার্স আয়োজিত এক অনুষ্ঠানে এই মন্তব্য করেছেন।

অনুষ্ঠানে ড. হাছান মাহমুদ আসাম, ভারত ও বাংলাদেশের মধ্যে খাবার, পোশাক, সংস্কৃতি, ভাষার মিল নিয়ে আলোচনা করেন। এই অনুষ্ঠানে যোগ দেন আসামের শিল্প ও বাণিজ্যমন্ত্রী চন্দ্র মোহন পাটোয়ারী।

এ সময় ভারত-বাংলাদেশ বাণিজ্য পোর্টালও চালু করা হয়। এটি ভারত ও বাংলাদেশ উভয়ের ব্যবসায়িক ভ্রাতৃত্বকে সহজতর করবে। এই পোর্টালে ভারত ও বাংলাদেশের রপ্তানিকারক এবং আমদানিকারকদের ডেটাবেস আপলোড করা হয়। এটি উভয় দেশের ক্রেতা ও বিক্রেতাদের সহযোগিতা বাড়াবে। উভয়পক্ষের মধ্যে ব্যবসায়িক লেনদেন এবং আলোচনার অনুমতি দেবে।

ড. হাছান মাহমুদ আরও বলেন, ব্রিটিশ আমল থেকে আসাম ও এই অঞ্চলের সঙ্গে চট্টগ্রাম বন্দরের দীর্ঘ ঐতিহাসিক সম্পর্ক রয়েছে। শতাব্দী প্রাচীন সমুদ্রবন্দরটিকে পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে। কলকাতার হলদিয়া বন্দরের তুলনায় চট্টগ্রাম বন্দর গুয়াহাটির কাছাকাছি। এতে শুধু পরিবহন খরচই কমবে না, বরং ব্যবসা-বাণিজ্যের কার্যক্রমও বাড়বে।

পোশাক রপ্তানিতে ফের দ্বিতীয় স্থানে বাংলাদেশ

তৈরি পোশাকের বিশ্ব বাণিজ্যে চীনের পরের অবস্থান, অর্থাৎ দ্বিতীয় প্রধান রপ্তানিকারক দেশের মর্যাদা পেয়েছে বাংলাদেশ। এই প্রতিযোগিতায় ভিয়েতনামকে ছাড়িয়ে গেছে বাংলাদেশ। ২০২১ সালের শেষে ভিয়েতনামের চেয়ে বাংলাদেশের রপ্তানির পরিমাণ ৪৭২ কোটি ডলার বেশি। বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থার (ডব্লিউটিও) পর্যালোচনা প্রতিবেদনে এমন তথ্য উঠে এসেছে।

বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থার (ডব্লিউটিও) পর্যালোচনা প্রতিবেদন অনুযায়ী, এক বছর আগে ২০২০ সালে ভিয়েতনামের কাছে দ্বিতীয় প্রধান পোশাক রপ্তানিকারক দেশের মর্যাদা হারায় বাংলাদেশ। বাংলাদেশের চেয়ে ১০০ কোটি ডলার মূল্যের পোশাক বেশি রপ্তানি করে এগিয়ে ছিল ভিয়েতনাম। ওই বছর বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানির পরিমাণ ছিল ২ হাজার ৮০০ কোটি ডলার। আর ভিয়েতনামের রপ্তানির পরিমাণ ছিল ২ হাজার ৯০০ কোটি ডলার। ২০২০ সালের মার্চের শুরুতে দেশে করোনা রোগী শনাক্ত হওয়ার পর কয়েক দফা লকডাউনে মোট ৬৫ দিন পোশাক কারখানা বন্ধ থাকে। এ সুযোগে ভিয়েতনাম পোশাক রপ্তানিতে এগিয়ে যায়।

বাংলাদেশ রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি) এবং ভিয়েতনামের ট্রেড প্রমোশন কাউন্সিলের (ভিয়েট্রেড) পরিসংখ্যানে দেখা যায়, ২০২১ সালে বিশ্ববাজারে বাংলাদেশের পোশাক রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩ হাজার ৫৮০ কোটি ডলার। একই সময়ে ভিয়েতনামের রপ্তানির পরিমাণ ৩ হাজার ১০৮ কোটি ডলার।

গত বছরের ১২ মাসের মধ্যে ১০ মাস ভিয়েতনামের চেয়ে বাংলাদেশ বেশি পরিমাণে তৈরি পোশাক রপ্তানি করেছে। অবশ্য মার্চ ও জুলাই এই দুই মাস এগিয়ে ছিল ভিয়েতনাম।

আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবস পালন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর

আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবস ও শহীদ দিবসে ভাষা আন্দোলনে শহীদদের শ্রদ্ধার সাথে স্মরণ করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২১ ফেব্রুয়ারি দিনের শুরুতে শহীদ মিনারে ফুল দিয়ে ভাষাশহীদদের প্রতি শ্রদ্ধা জানান বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান ও পর্ষদ

সদস্যবৃন্দ। এরপর বন্দর অফিসার্স অ্যাসোসিয়েশন, বন্দর কর্মচারী পরিষদ ও বন্দর পরিচালিত শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানসমূহ পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন।

দিবসের কর্মসূচির অংশ হিসেবে শিক্ষার্থীদের অংশগ্রহণে অনলাইনে রচনা ও সুন্দর হস্তাক্ষর প্রতিযোগিতার আয়োজন করা হয়। এ ছাড়া দিবসটি উপলক্ষে বন্দরের মসজিদসমূহে শহীদদের রুহের মাগফিরাত কামনায় দোয়া, বন্দর হাসপাতালে উন্নত মানের খাবার পরিবেশন ও বন্দরের স্থাপনাসমূহে আলোকসজ্জা করা হয়।

অভিন্ন নদীর পানিবণ্টন চুক্তি চূড়ান্ত করতে কাজ করছে ভারত-বাংলাদেশ

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে অভিন্ন নদীগুলোর পানিবণ্টন চুক্তি চূড়ান্ত করতে দুই দেশ যৌথভাবে কাজ করছে বলে জানিয়েছেন ভারতের পররাষ্ট্র সচিব হর্ষ বর্ধন শ্রীংলা। এ ছাড়া নদীর বাঁধ ও লবণাক্ততা নিয়ে ন্যায্যতা ও অভিজ্ঞতা বিনিময়ের কথাও জানিয়েছেন তিনি।

২১ ফেব্রুয়ারি ভারতে ১০তম ভারত-বাংলাদেশ মৈত্রী সংলাপে বক্তৃতায় তিনি এসব কথা জানান। এ সময় ১৯৫২ সালে ভাষার জন্য শহীদদের প্রতি শ্রদ্ধা জানান তিনি।

ভারতের পররাষ্ট্র সচিব জানান, অবৈধ কার্যকলাপ নিয়ন্ত্রণে রাখার পাশাপাশি পণ্য ও মানুষের সহজ ট্রানজিট নিশ্চিত করতে হবে। এ সময় সীমান্ত অবকাঠামো শক্তিশালী করা প্রয়োজন উল্লেখ করে তিনি জানান, দ্বিমুখী বাণিজ্যে প্রথমবারের মতো চলতি বছর রপ্তানি দুই বিলিয়ন ডলার অতিক্রম করবে বলে আশা করা হচ্ছে। বাণিজ্যে এই গতি বাড়ানোর জন্য একটি ব্যাপক অর্থনৈতিক সহযোগিতা চুক্তির দ্রুত সমাপ্তি অত্যাবশ্যক।

তিনি আরও বলেন, বাংলাদেশ ঐতিহাসিকভাবে উপমহাদেশের একটি গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্য ও পরিবহনকেন্দ্র। ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলে পণ্য পরিবহনের জন্য চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করার বিষয়ে ভারত ও বাংলাদেশ একটি চুক্তি স্বাক্ষর করেছে।

এ চুক্তি কার্যকর করার মাধ্যমে উভয় দেশের বিভিন্ন স্টেকহোল্ডার অর্থনৈতিক সুবিধা বয়ে আনবে বলে আশাবাদ ব্যক্ত করেন তিনি।

ঐতিহাসিক গঙ্গার পানিবণ্টন চুক্তির কথা উল্লেখ করে পররাষ্ট্র সচিব শ্রীংলা বলেন, ভারত ও বাংলাদেশ ৫৪টি অভিন্ন নদী নিয়ে চুক্তি চূড়ান্ত করতে কাজ করছে। উভয় দেশ নদী বাঁধের ক্ষেত্রে ন্যায্যতা এবং লবণাক্ততার সমস্যা সমাধান করছে।

জানুয়ারিতেও দস্যুমুক্ত দেশের জলসীমা

চলতি বছরের জানুয়ারিতে পার্শ্ববর্তী দেশ ভারতের জলসীমায় সমুদ্রপথে চলাচলকারী পণ্যবাহী জাহাজে দুটি দস্যুতার ঘটনা ঘটেছে। এ ছাড়া সিঙ্গাপুর প্রণালিতে ঘটেছে আরও পাঁচটি ঘটনা। সব মিলিয়ে জানুয়ারি মাসে বিশ্বের সমুদ্রপথে চলাচলকারী পণ্যবাহী জাহাজে সাতটি দস্যুতার ঘটনা ঘটলেও চট্টগ্রাম বন্দর তথা দেশের জলসীমা ছিল দস্যুতামুক্ত। এর আগে ২০২১ সালের সারা বছরই চট্টগ্রাম বন্দর জলসীমা দস্যুতাশূন্য ছিল জলসীমা।

আন্তর্জাতিক সংস্থা রিক্যাপ প্রতি মাসে দস্যুতা-সংক্রান্ত তথ্য প্রকাশ করে। সংস্থাটির ফেব্রুয়ারির বুলেটিনে এ তথ্য উঠে আসে। ২০০৬ সাল থেকে বাণিজ্যিক জাহাজে সংঘটিত সশস্ত্র ডাকাতি, দস্যুতা ও চুরি প্রতিরোধে কাজ করে আসছে।

বাংলাদেশ হয়ে পশ্চিমবঙ্গ থেকে নৌপথে আসাম যাচ্ছে ইস্পাত

ইন্দো-বাংলাদেশ প্রটোকল রুটের আওতায় ১৬ ফেব্রুয়ারি ভারতের হলদিয়া বন্দর থেকে ইস্পাতবাহী একটি বার্জ আসামের পান্ডু বন্দরের উদ্দেশে যাত্রা করে। টাটা স্টিল লিমিটেডের তৈরি ১ হাজার ৭৯৮ মেট্রিক টন ওজনের ইস্পাতপণ্য এর আওতায় নিয়ে যাওয়া হচ্ছে।

ভারতের কেন্দ্রীয় বন্দর, জাহাজ ও নৌপথবিষয়ক মন্ত্রী সর্বানন্দ সোনেওয়াল এ যাত্রার উদ্বোধন করেন।

বন্দর বাণিজ্যে গতি আনতে আসামের বৃহত্তম পেট্রোকেম সংস্থার সঙ্গে কলকাতা হলদিয়া বন্দর কর্তৃপক্ষের সমঝোতা স্মারক সই হয়েছে। একই সঙ্গে হলদিয়া থেকে উত্তর-পূর্ব ভারতের নদীপথে নিয়মিত পণ্য চলাচল শুরু করতে সেদিন নতুন প্রকল্পের সূচনা করেন ভারতের কেন্দ্রীয় জাহাজমন্ত্রী সর্বানন্দ সোনেওয়াল, জাহাজ প্রতিমন্ত্রী শান্তনু ঠাকুর।

হলদিয়া থেকে নদীপথে ইন্দো-বাংলাদেশ নৌপ্রটোকল রুটের আওতাভুক্ত ব্রহ্মপুত্র নদ দিয়ে এখন থেকে নিয়মিত যাতায়াত করবে পণ্যবাহী জাহাজ। ভারতের বিভিন্ন গণমাধ্যম সূত্রে জানা যায়, হলদিয়া পেট্রোকেমের মতো ব্রহ্মপুত্র ক্র্যাকার বা বিপিএল উত্তর-পূর্ব ভারতের বৃহত্তম রাষ্ট্রায়ত্ত পেট্রোকেম। তাদের প্রয়োজনীয় কাঁচামাল ও উৎপাদিত পণ্য হলদিয়া বন্দর দিয়ে আমদানি ও রপ্তানির জন্য চুক্তি হয়েছে।

মন্ত্রী সর্বানন্দ সোনেওয়াল জানান, নতুন এই সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরিত হওয়ার পর ফলে উত্তর-পূর্ব ভারতের ব্যবসা-বাণিজ্যের নতুন দিগন্ত খুলে গেল। এতে উত্তর-পূর্ব ভারতের ব্যবসা-বাণিজ্য ও অর্থনীতি আরও গতি পাবে বলে।

নেদারল্যান্ডসের রাষ্ট্রদূতের চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন

বাংলাদেশে নিযুক্ত নেদারল্যান্ডসরে রাষ্ট্রদূত অ্যানে ভেন লিওভেন চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেছেন। ১৬ ফেব্রুয়ারি তিনি বন্দর পরিদর্শনে আসেন। পূর্বনির্ধারিত কর্মসূচি অনুযায়ী রাষ্ট্রদূত বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। পরে তিনি বন্দরের সম্মেলন কক্ষে ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন।

কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময়কালে পাওয়ার পয়েন্ট প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে বন্দরের সার্বিক কার্যক্রম তুলে ধরা হয়। পরে দ্বিপক্ষীয় বিভিন্ন বিষয় নিয়ে আলোচনা অনুষ্ঠিত হয়। আলোচনার পর রাষ্ট্রদূত ও তাঁর সফরসঙ্গীরা বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম পরিদর্শন করেন। এ সময় বন্দর সচিব মো. ওমর ফারুক, নিরাপত্তা বিভাগের উপপরিচালক মেজর মো. ওয়াহিদুল হক ও সহকারী টার্মিনাল ম্যানেজার মো. আশরাফ করিম চৌধুরীসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

রামগড় স্থলবন্দরের নির্মাণকাজ শিগগির শুরু হবে: নৌপ্রতিমন্ত্রী

রামগড় স্থলবন্দর নির্মাণের লক্ষ্যে অবকাঠামো নির্মাণে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান নিয়োগ করা হয়েছে। শিগগির এর অবকাঠামো নির্মাণকাজ শুরু হবে বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী।

১৪ ফেব্রুয়ারি খাগড়াছড়ি জেলার রামগড়ে 'রামগড় স্থলবন্দর' নির্মাণের স্থান পরিদর্শন শেষে এক মতবিনিময় সভায় এসব কথা বলেন তিনি। অনুষ্ঠানে বক্তব্য দেন বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান আলমগীর হোসেন, খাগড়াছড়ি জেলা পরিষদের চেয়ারম্যান মংসিপ্রু চৌধুরী ও রামগড় স্থলবন্দর নির্মাণ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক সারাহ আলম।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, রামগড় স্থলবন্দরের কাছে বাংলাদেশ-ভারতের মানুষের স্বপ্ন 'মৈত্রী সেতু' দু'দেশের প্রধানমন্ত্রী উদ্বোধন করেছেন। রামগড় স্থলবন্দর শুধু ব্যবসা-বাণিজ্য নয়, দু'দেশের সাংস্কৃতিক বন্ধনকে দৃঢ় করবে।

তিনি বলেন, প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে গত ১৩ বছরে দেশে অভূতপূর্ব উন্নয়ন হয়েছে। দেশে রিজার্ভের পরিমাণ বেড়েছে। তাঁর নেতৃত্বে বাংলাদেশ দরিদ্র থেকে মধ্যম আয়ের দেশে উন্নীত হয়েছে; উন্নত দেশের লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে। আগামী ১৩ বছরে বাংলাদেশ বিশ্বে ২০-২৫তম অর্থনীতির দেশে পরিণত হবে। এজন্য সবাইকে ঐক্যবদ্ধভাবে কাজ করতে হবে।

বন্দর কর্মকর্তাদের সাথে ডেনিশ রাষ্ট্রদূতের মতবিনিময়

বাংলাদেশে নিযুক্ত ডেনমার্কের রাষ্ট্রদূত উইনি এস্ট্রাপ পিটারসেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মত বিনিময় করেছেন। ১৪ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের সভাকক্ষে মতবিনিময় সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় অংশ নেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার

রামগড় স্থলবন্দর নির্মাণের জন্য প্রস্তাবিত স্থান পরিদর্শনকালে ১৪ ফেব্রুয়ারি নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি ও বিস্তারিত জেনে নিচ্ছেন প্রকল্প সংশ্লিষ্টদের কাছ থেকে

ছবিতে সংবাদ

চট্টগ্রাম সার্কিট হাউসে ৮ ফেব্রুয়ারি মেট্রোরেলের ফিজিবিলিটি স্টাডি-সংক্রান্ত সভায় প্রধান অতিথির বক্তব্য রাখছেন তথ্য ও সম্প্রচারমন্ত্রী ড. হাছান মাহমুদ। এ সময় বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানসহ চট্টগ্রামের বিভিন্ন সংস্থা ও প্রতিষ্ঠান প্রধানগণ উপস্থিত ছিলেন।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী ১২ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম সফরে এলে শাহ্ আমানত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে স্বাগত জানান চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান।

২১ ফেব্রুয়ারি ভাষা শহীদদের স্মৃতির প্রতি শ্রদ্ধা জানিয়ে শহীদ মিনারে পুষ্পস্তবক অর্পণ করছেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ।

ডেনমার্কের রাষ্ট্রদূত উইনি এস্ট্রাপ পিটারসেন ১৪ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন।

২৪ ফেব্রুয়ারি স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী কাপ অনূর্ধ্ব-১৫ কাপ ক্রিকেট টুর্নামেন্টের ফাইনাল খেলায় পুরস্কার বিতরণ শেষে বিজয়ীদের সাথে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, পরিচালক (নিরাপত্তা), সচিব ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ।

অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম, সদস্য (অর্থ) মো. কামরুল আমিন, সদস্য (প্রকৌশল) ক্যাপ্টেন মোহাম্মদ মাহবুবুর রহমান ও সচিব মো. ওমর ফারুক।

মতবিনিময়কালে বাণিজ্য সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন বিষয়ে আলোচনা হয়েছে। পরে ডেনমার্কের রাষ্ট্রদূত ও দূতাবাসের অন্যান্য কর্মকর্তাবৃন্দ চট্টগ্রাম বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম পরিদর্শন করেন।

চলতি বছরেই চট্টগ্রামে মেট্রোরেলের ফিজিবিলিটি স্টাডি শেষ করার পরামর্শ

চলতি বছরের মধ্যে চট্টগ্রামে মেট্রোরেল প্রকল্পের ফিজিবিলিটি স্টাডি শেষ করার পরামর্শ দিয়েছেন তথ্য ও সম্প্রচারমন্ত্রী ড. হাছান মাহমুদ। তিনি বলেন, ২০২৩ সালের শুরুর দিকে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা যেন মেট্রোরেলের ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করতে পারেন, সে লক্ষ্য সামনে নিয়ে কাজ করতে হবে।

৮ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম সার্কিট হাউসের সম্মেলন কক্ষে চট্টগ্রাম নগরের পরিবহন মাস্টার প্ল্যানসহ মেট্রোরেলের সমীক্ষার জন্য প্রিলিমিনারি সার্ভে কাজ-সংক্রান্ত মতবিনিময় সভায় তথ্যমন্ত্রী এসব কথা বলেন।

ড. হাছান মাহমুদ বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরের দ্বিগুণ সক্ষমতা নিয়ে বে-টার্মিনাল হচ্ছে। এটি একটা রিজিওনাল বন্দর হবে। এর পাশাপাশি মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর হচ্ছে। সব মিলিয়ে যে কর্মকাণ্ড চলছে তাতে চট্টগ্রামের নগরায়ন আগামী ১০ বছর অনেক দ্রুত হবে। সেটি মাথায় রেখেই প্রধানমন্ত্রী ভবিষ্যৎ দেখতে পান। আমরা অনেক কিছু দেখতে পাই না, কিন্তু প্রধানমন্ত্রী অনেক কিছুই দেখতে পান। সে কারণে তিনি দেশের উন্নয়নের স্বার্থে চট্টগ্রামে মেট্রোরেল স্থাপনের ঘোষণা দিয়েছেন।

চট্টগ্রাম বিভাগীয় কমিশনার মো. আশরাফ উদ্দিনের সভাপতিত্বে এবং চট্টগ্রাম জেলা প্রশাসক মোহাম্মদ মমিনুর রহমানের সঞ্চালনায় এতে বিশেষ অতিথির বক্তব্য দেন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অতিরিক্ত সচিব মো. আবদুল মালেক, যুগ্ম সচিব মাহবুবুর রহমান, চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশনের মেয়র রেজাউল করিম চৌধুরী, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান জহিরুল আলম দোভাষ, চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশনের সাবেক মেয়র আ জ ম নাছির উদ্দীন, কোইকা'র ডেপুটি কান্ট্রি ডিরেক্টর ইয়ন কিন।

দক্ষিণ কোরিয়ার উন্নয়ন সংস্থা কোইকা চট্টগ্রামে মেট্রোরেল প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের কাজ করছে। এ কাজে মোট ৭০ কোটি টাকার বেশি ব্যয় ধরা হয়েছে।

দক্ষিণাঞ্চলে আরেকটি শিপইয়ার্ড করার ইচ্ছা প্রধানমন্ত্রীর

দেশের দক্ষিণাঞ্চলে আরেকটি শিপইয়ার্ড করার ইচ্ছা প্রকাশ করেছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। ১৫ ফেব্রুয়ারি বাংলাদেশ কোস্ট গার্ডের ২৭তম প্রতিষ্ঠাবার্ষিকী অনুষ্ঠানে তিনি এ ইচ্ছার কথা জানান।

প্রধানমন্ত্রী বলেন, একটি সদ্য স্বাধীন দেশ, কোনো রিজার্ভ মানি ছিল না, কারেন্সি নোট ছিল না, একটি প্রদেশকে রাষ্ট্রে উন্নীত করার যা প্রয়োজন বঙ্গবন্ধু সেই পদক্ষেপ নিয়েছিলেন। আমাদের যে অধিকার, ল্যান্ড বাউন্ডারি, সমুদ্রসীমা সেই সবগুলো তিনি চুক্তি এবং আইন করে গিয়েছিলেন। আমাদের দুর্ভাগ্য, পরবর্তীতে যারা ক্ষমতায় আসে, তারা এগুলো বাস্তবায়নের পদক্ষেপ নেয়নি। সমুদ্রসম্পদ আমাদের বড় সম্পদ। আমাদের বিশাল সমুদ্রসীমা। সমুদ্র এবং সমুদ্রসম্পদের ওপর দেশের জনগণের আইনগত অধিকার প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে জাতির পিতা ১৯৭৪ সালে দ্য টেরিটোরিয়াল ওয়াটার অ্যান্ড মেরিটাইম জোন অ্যাক্ট প্রণয়ন করেন। দক্ষিণ এশিয়ার মধ্যে বাংলাদেশেই প্রথম এ ধরনের আইন পাস হয়। জাতিসংঘ এই আইন করে ১৯৮২ সালে। ১৯৮২ সালে এই আইন না হওয়া পর্যন্ত আমাদের এ অঞ্চলেই না, ইউরোপসহ অন্যান্য দেশেও মেরিটাইন জোন নিয়ে যে প্রবলেম ছিল, সেটা ৭৪ সালের আইন দিয়েই সমাধান করা হতো।

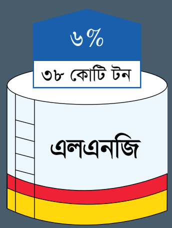
দক্ষিণ অঞ্চলে আরেকটি শিপইয়ার্ড করার ইচ্ছা আছে জানিয়ে তিনি বলেন, সেটা হয়তো ভবিষ্যতে আমরা দেখব। জায়গা আমরা দেখে রেখেছি।

গত বছর বাংলাদেশ কোস্ট গার্ডের ৯টি জাহাজ ও একটি ঘাঁটি কমিশনিং করা হয়েছে। এই নৌযানগুলো যুক্ত হওয়ায় সংস্থাটির জন্য একটি নতুন অধ্যায় সূচিত হয়েছে। কোস্ট গার্ডের গভীর সমুদ্রে টহল উপযোগী আরও ৪টি ওপিভি এবং ৯টি প্রতিস্থাপক জাহাজ নির্মাণের অনুমোদন দেওয়া হয়েছে। কোস্ট গার্ডকে আধুনিক ও শক্তিশালী করার লক্ষ্যে শিগগির এই বাহিনীতে যুক্ত হতে যাচ্ছে উন্নত প্রযুক্তির জাহাজ, ওভারক্র্যাফট ও দ্রুত গতিসম্পন্ন বোট। এছাড়া গভীর সমুদ্রে কোস্ট গার্ডের যোগাযোগ ব্যবস্থায় যুগান্তকারী পরিবর্তন আনতে বঙ্গবন্ধু স্যাটেলাইট-১ এর সঙ্গে ডিজিটাল সংযোগ স্থাপনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে।

সংখ্যা এবং লেখচিত্র

উষ্ণায়ন প্রতিরোধে কয়লানির্ভরতা থেকে সরে আসার কারণে বিশ্বজুড়ে বাড়ছে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) ব্যবহার। একই সঙ্গে বাড়ছে পণ্যটির বৈশ্বিক বাণিজ্য। এক প্রতিবেদনে ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সি (আইইএ) জানিয়েছে, করোনার নেতিবাচক প্রভাব কাটিয়ে ২০২১ সালে শক্তিশালী অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধার দেখিয়েছে এশিয়া। ফলে সেখানে এলএনজির চাহিদা ছিল উর্ধ্বমুখী। গত বছর জ্বালানিটির বৈশ্বিক বাণিজ্যে ৬ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জনে বিষয়টি বড় ভূমিকা রেখেছে।

২০২১ সালে এলএনজির বৈশ্বিক বাণিজ্য

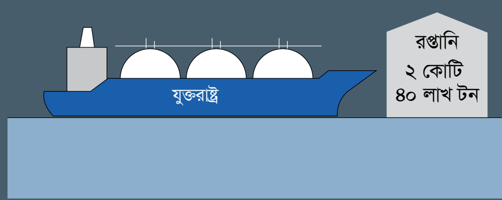


১. ২০২১ সালে এলএনজির বৈশ্বিক বাণিজ্যে শক্তিশালী প্রত্যাবর্তন হয়েছে।
২. গত বছর বাণিজ্যের পরিমাণ ছিল ৩৮ কোটি টন, যা ২০২০ সালের তুলনায় ২ কোটি ১০ লাখ টন বা ৬ শতাংশ বেশি।

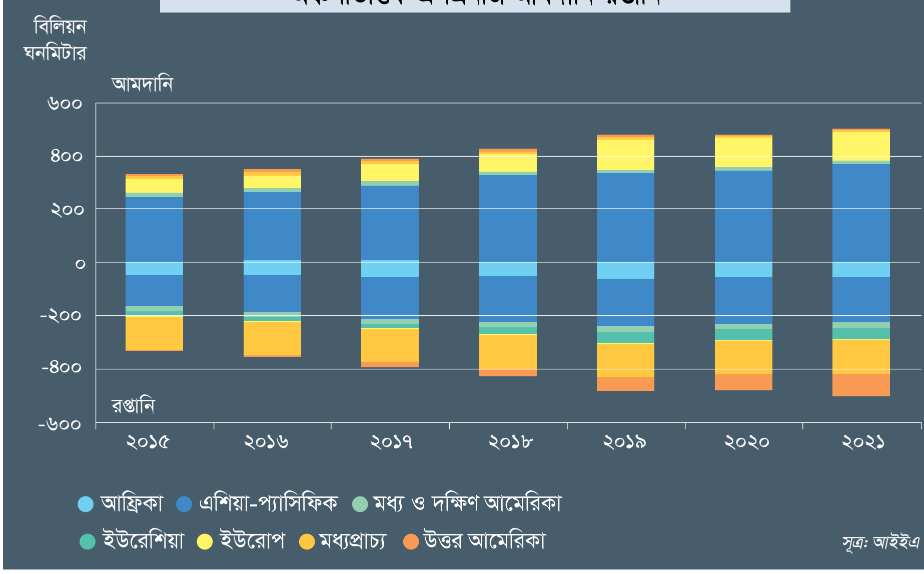
২০২১ সালে গ্যাস ও এলএনজির মূল্য রেকর্ড পর্যায়ে উন্নীত হয়েছে।

জাপানকে ছাড়িয়ে বিশ্বের শীর্ষ এলএনজি আমদানিকারক দেশে পরিণত হয়েছে চীন। গত বছর দেশটি আমদানি করেছে ৭ কোটি ৯০ লাখ টন।

রপ্তানিতে শীর্ষে ছিল যুক্তরাষ্ট্র। গত বছর দেশটির রপ্তানি বেড়েছে ২ কোটি ৪০ লাখ টন।



অঞ্চলভিত্তিক এলএনজি আমদানি-রপ্তানি

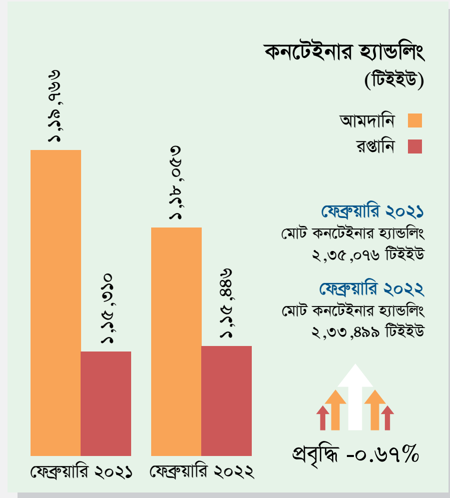


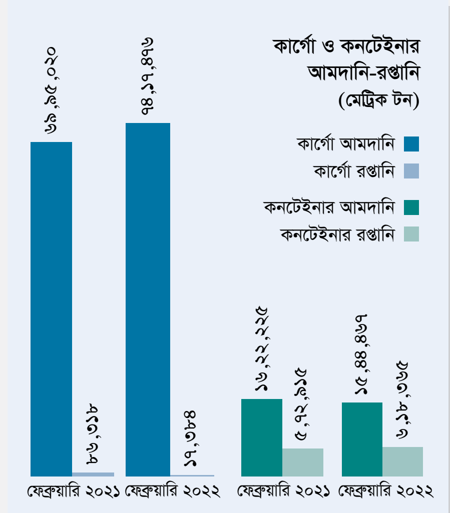
সূত্র: আইইএ

খতিয়ান

বন্দরের কার্গো ও কনটেইনার ওঠানামার মাসিক পরিসংখ্যান

২০২১ ও ২০২২ সালের ফেব্রুয়ারি মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ
১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বহিঃসহকারী

MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority