ডিসেম্বর ২০২২ ■ বর্ষ ০৭ ■ সংখ্যা ১২

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

ইনকোটার্মস
পণ্য বাণিজ্যের বৈশ্বিক স্বীকৃত বিধান

নতুন তিন মেগা ক্যানেল
সমুদ্র পরিবহনে আসবে যুগান্তকারী পরিবর্তন

ভারত মহাসাগরের বাণিজ্য ও
বিনিয়োগ সম্ভাবনা কাজে লাগানোর তাগিদ

কপ২৭ সম্মেলনে কিছু আশার আলো দেখছে সমুদ্র খাত

ডিসেম্বর ২০২২
বর্ষ ০৭, সংখ্যা ১২

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
শরিফুল আলম শিমুল

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

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

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

বৈশ্বিক বাণিজ্যে ক্রেতা-বিক্রেতার দায়দায়িত্ব সুনির্দিষ্ট করে দেয় ইনকোটার্মস

আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের মূলে আমদানি ও রপ্তানিকারক থাকলেও এর মাঝে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকায় থাকে দুই দেশের কাস্টমস, ব্যাংক, বন্দর, শিপিং এজেন্ট, ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার ও সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টরা। অর্থাৎ কয়েকটি সরকারি সংস্থা ছাড়া পণ্য বাণিজ্যের প্রায় সব অংশীজনরাই বেসরকারি খাতের। এসব অংশীজনরা একটি সফল আমদানি বা রপ্তানি কার্যক্রম সম্পাদন করতে নানা পর্যায়ে নানা জটিলতায় পড়ে। এসব জটিলতা কাটাতেই উদ্ভব ঘটে ইন্টারন্যাশনাল কমার্শিয়াল টার্মস বা ইনকোটার্মসের। এটি তিন অক্ষরের কতগুলো কোড; বৈশ্বিক বাণিজ্যে ক্রেতা ও বিক্রেতা অর্থাৎ আমদানিকারক ও রপ্তানিকারকের দায়দায়িত্ব সুনির্দিষ্ট করতেই এর প্রচলন। বিশ্বব্যাপী পণ্য বাণিজ্যে ক্রেতা-বিক্রেতার দায়দায়িত্বের পাশাপাশি আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন প্রক্রিয়া বুঝতেও এটি সহায়ক।

ইনকোটার্মস আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের সামগ্রিক প্রক্রিয়া নয়, বরং এর একটা অংশমাত্র। এটি শুধুমাত্র ক্রয়-বিক্রয় চুক্তির সাথে সম্পর্কিত; পণ্যের মূল্য, পেমেন্ট পদ্ধতি বা পণ্যের মালিকানা হস্তান্তরের বিষয়ে কোনো দিকনির্দেশনা দেয় না। ইনকোটার্মস আন্তর্জাতিক ক্রয়-বিক্রয় চুক্তির মৌলিক চারটি বিষয়ের ওপর নির্দেশিকা প্রদান করে থাকে। এগুলো হচ্ছে পণ্যের সরবরাহ, ঝুঁকি হস্তান্তর, ব্যয় বণ্টন ও কাস্টমস নথি প্রক্রিয়াকরণ। পরিবহনের প্রতিটি পর্যায়ে সংশ্লিষ্ট প্রত্যেক পক্ষের অধিকার ও বাধ্যবাধকতাগুলো সুনির্দিষ্টভাবে নির্ধারণ করে দেয় এটি। ইনকোটার্মস সর্বজনীন এবং বিশ্বব্যাপী স্বীকৃত চর্চা। চুক্তি ভঙ্গের কারণে কখনো যদি আদালতের শরণ নেওয়ার প্রয়োজন পড়ে, সেক্ষেত্রে চুক্তি ভঙ্গকারী কে তা বুঝতেও সহায়তা করে ইনকোটার্মস। প্রতি ১০ বছর অন্তর ইনকোটার্মস হালনাগাদ করে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্স (আইসিসি)। ২০২০ সালের ১ জানুয়ারি থেকে কার্যকর ইনকোটার্মসের নবম সংস্করণে (ইনকোটার্মস ২০২০) মোট ১১টি টার্ম রয়েছে। এর মধ্যে সাতটি পরিবহনের যেকোনো মাধ্যমের ক্ষেত্রেই প্রযোজ্য। আর বাকি চারটি কেবল সমুদ্র ও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য। ইনকোটার্মস নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে এবারের মূল আয়োজনে।

মানুষের তৈরি সমুদ্রসংযোগকারী বৃহদাকার খালগুলো বৈশ্বিক বাণিজ্যে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখে চলেছে। সুয়েজ খালের আশীর্বাদে এশিয়া-ইউরোপ সমুদ্রপথে আরও কাছে এসেছে। আমেরিকার পূর্ব ও পশ্চিম উপকূলকে জলপথে একদিনের দূরত্বে এনেছে জলপ্রকৌশলের বিস্ময় পানামা খাল। তুরস্কের বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালিযুগলও সমুদ্র পরিবহনে বৈপ্লবিক পরিবর্তন এনেছে। বিশ্বজুড়ে সমুদ্র পরিবহনের চাপ ক্রমাগত বাড়ছে। একই সঙ্গে বাড়ছে জাহাজের আকার ও বহরের কলেবর। ফলে ক্যানেল ব্যবস্থাতেও সংস্কার ও সম্প্রচারণের চাহিদা তৈরি হয়েছে। বিদ্যমান খালগুলো যেন বাড়তি ট্রাফিকের চাপ সামলাতে পারে এবং এগুলো যেন বৃহদাকার জাহাজ চলাচলের উপযোগী থাকে, সে লক্ষ্যে বিভিন্ন পদক্ষেপও নিতে দেখা গেছে সাম্প্রতিক সময়ে।

কেবল যে বিদ্যমান খালের সংস্কার ও সম্প্রসারণের উদ্যোগই নেওয়া হচ্ছে, তা নয়। পাশাপাশি নতুন বৃহদাকার খাল নির্মাণের প্রস্তাবনাও খতিয়ে দেখা হচ্ছে। আন্তর্জাতিক শিপিং খাতের উত্তরোত্তর বিকাশে ভূমিকা রাখতে পারে আরও তিনটি মেগা ক্যানেল। এগুলো হলো ইস্তাম্বুল ক্যানেল, ইউরেশিয়া ক্যানেল ও থাই ক্যানেল। এসব খাল নির্মাণ হলে আগে থেকেই সংযুক্ত মহাসাগরগুলোর মধ্যে কানেক্টিভিটি আরও বাড়বে অথবা অন্যান্য মহাসাগরের মধ্যে নতুন করে সংযোগ স্থাপন হবে। সমুদ্র পরিবহনের পাশাপাশি ভূরাজনৈতিক ও অর্থনৈতিক প্রভাব প্রতিষ্ঠার ক্ষেত্রেও নিয়ামক হয়ে উঠতে পারে এগুলো।

প্রিয় পাঠক, আরও একটি সংকটের বছর পার করতে যাচ্ছি আমরা। আগের দুই বছর যেখানে এই সংকটের পেছনে ছিল করোনার প্রভাব, এই বছরে সেই জায়গা করে নিয়েছে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ। বছরের শুরুর দিকে সবাই যখন করোনা জয় করে একটি স্বাভাবিক গতিশীল বৈশ্বিক অর্থনীতির সম্ভাবনা দেখছিল তখন থেকেই বিশ্বকে নতুন অর্থনৈতিক সংকট কাটানোর উপায় খুঁজতে জেরবার হতে হয়েছে বছরের শেষ পর্যন্ত। বাংলাদেশ করোনার প্রভাবজনিত অর্থনৈতিক সংকট ভালোভাবেই সামলে উঠেছিল। কিন্তু এত দ্রুত আরও একটি সংকট সামাল দেওয়া আমাদের জন্য সহজ হবে না। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীও আমাদেরকে এই সংকট মোকাবিলায় সর্বতোভাবে প্রস্তুত থাকার আহ্বান জানিয়েছেন। নতুন বছরের শুরুতেই আমরা সেই সংকট কাটিয়ে উঠব–সেই কামনা।

প্রিয় পাঠক, আমরা চাই এ দেশের মেরিটাইমচর্চাকে একটি সুদৃঢ় ভিত্তিতে দাঁড় করাতে। বৈচিত্র্যময় আঙ্গিকে, সমৃদ্ধ কলেবরে বন্দরবার্তার পথচলা বাংলাদেশের মেরিটাইম খাতের বিকাশে আরও সহায়ক হবে–সেই প্রত্যাশা। বছরজুড়ে সাথে থাকার জন্য কৃতজ্ঞতা, সবাইকে নতুন বছরের শুভেচ্ছা।

জাফর আলম
সম্পাদক

প্রধান রচনা

ইনকোটার্মস

পণ্য বাণিজ্যের বৈশ্বিক স্বীকৃত বিধান

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে ইনকোটার্মস সর্বজনীন এবং বিশ্বব্যাপী স্বীকৃত চর্চা। এর মাধ্যমে পণ্যের সরবরাহ, ঝুঁকি হস্তান্তর, ব্যয় বণ্টন ও কাস্টমস নথি প্রক্রিয়াকরণ–আন্তর্জাতিক ক্রয়-বিক্রয় চুক্তির মৌলিক এই চারটি বিষয়ে নির্দেশিকা প্রদান করা হয়। পরিবহনের প্রতিটি পর্যায়ে সংশ্লিষ্ট প্রত্যেক পক্ষের অধিকার ও বাধ্যবাধকতাগুলো সুনির্দিষ্টভাবে নির্ধারণ করে দেয় এটি। এটা আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে কেবল শৃঙ্খলাই আনেনি, নির্বিঘ্নও করেছে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- ফিরতি খালি কনটেইনারবাহী ট্রেনে ভারতে পণ্য রপ্তানির সুযোগ
- চট্টগ্রাম বন্দরে শতভাগ অনলাইন ডেলিভারি চালু
- পাঁচ মাস আমদানি করার মতো রিজার্ভ রয়েছে : প্রধানমন্ত্রী
- ভারত মহাসাগরের বাণিজ্য ও বিনিয়োগ সম্ভাবনা কাজে লাগানোর তাগিদ
- খাদ্যপণ্য রপ্তানির স্বাস্থ্যসনদ দেবে বিএফএসএ
- বাংলাদেশ থেকে নৌপথে হজযাত্রী পরিবহনের উদ্যোগ
- বিএম ডিপোতে আমদানি-রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং পুরোদমে শুরু
- ইউক্রেন থেকে সাড়ে ৫২ হাজার টন গম এসেছে চট্টগ্রাম বন্দরে
- ভারতের ২৩তম বৃহৎ বাণিজ্যিক অংশীদার বাংলাদেশ
- লাইটার জাহাজ শ্রমিকদের ধর্মঘট
- নৌযোগাযোগ বৃদ্ধিতে একসাথে কাজ করছে বাংলাদেশ ও শ্রীলংকা
- ছয় স্ক্যানার কেনার অনুমোদন দিয়েছে সরকারি ক্রয়সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

শিপিং খাতে কোভিড-১৯-পরবর্তী পুনরুদ্ধারের গতিতে পতন

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- কপ২৭ সম্মেলনে কিছু আশার আলো দেখছে সমুদ্র খাত
- বৈশ্বিক শিপিং খাতের গতি শ্লথ হওয়ার পূর্বাভাস আঙ্কটাডের
- বৈশ্বিক মূল্যস্ফীতিতে বেড়েছে জাহাজ পরিচালন ব্যয়
- অফশোর বিদ্যুৎ উৎপাদনের লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে ব্যর্থ হবে বেশির ভাগ দেশ
- এশিয়া-আমেরিকা রুটে কনটেইনার পরিবহন ভাড়া কমতে পারে
- জ্বালানির বৈশ্বিক চাহিদা বৃদ্ধির পূর্বাভাস কমিয়েছে ইআইএ
- ইউরো অঞ্চলে খুচরা বিক্রি নিম্নমুখী
- বিশ্ব অর্থনীতি খারাপ পরিস্থিতির দিকে যাচ্ছে : আইএমএফ
- জি২০ দেশগুলোর বাণিজ্যে মন্দাভাব
- ভারতের বাণিজ্য ঘাটতি দ্বিগুণ
- এলএনজি সরবরাহে দীর্ঘমেয়াদি চুক্তি কাতারএনার্জি-সিনোপেকের
- শীতের প্রকোপে গ্রেট লেকস দিয়ে পণ্য পরিবহনে সংকট

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি : *পোর্ট বোটানি*

গ্রন্থ পরিচিতি : *আ পাথ ইন দ্য মাইটি ওয়াটারস : শিপবোর্ড লাইফ অ্যান্ড আটলান্টিক ক্রসিং টু দ্য নিউ ওয়ার্ল্ড*

মেরিটাইম ফ্যাক্ট : *শোর পাওয়ার*

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব : *নাথানিয়েল বাওডিচ*

মেরিটাইম ইভেন্টস : *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

১৯

মুখর বন্দর

নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্য ও সার আমদানি বাধাগ্রস্ত করা যাবে না : প্রধানমন্ত্রী

নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্য ও সার আমদানি কোনোভাবেই বাধাগ্রস্ত করা যাবে না। সরকারি খাতের পাশাপাশি বেসরকারি পর্যায়েও গম, চাল, তেল, চিনির মতো খাদ্যপণ্য আমদানিতে ডলারের সংস্থান করতে হবে। খাদ্য সরবরাহে যেন কোনো সংকট তৈরি না হয় তা নিশ্চিত করতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা এমন নির্দেশ দিয়েছেন। ৬ নভেম্বর প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে সার্বিক অর্থনৈতিক পরিস্থিতি নিয়ে উচ্চপর্যায়ের বৈঠকে তিনি এ নির্দেশ দেন। এছাড়া বৈঠকে সরকারের ভর্তুকি, ঋণের সুদহারে সীমা, আইএমএফের ঋণের শর্তসহ নানা বিষয়ে আলোচনা হয়েছে।

১০

বিশেষ রচনা

নতুন তিন মেগা ক্যানেল : সমুদ্র পরিবহনে আসবে যুগান্তকারী পরিবর্তন

প্রকৃতির চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করে মানুষের তৈরি সুয়েজ খালের আশীর্বাদে এশিয়া-ইউরোপ সমুদ্রপথে আরও কাছে এসেছে। আমেরিকার পূর্ব ও পশ্চিম উপকূলকে জলপথে একদিনের দূরত্বে এনেছে জলপ্রকৌশলের বিস্ময় পানামা খাল। তুরস্কের বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালি যুগলও সমুদ্র পরিবহনে বৈপ্লবিক পরিবর্তন এনেছে। আন্তর্জাতিক শিপিং খাতের উত্তরোত্তর বিকাশে ভূমিকা রাখতে যাচ্ছে আরও তিনটি মেগা ক্যানেল। এগুলো হলো ইস্তাম্বুল ক্যানেল, ইউরেশিয়া ক্যানেল ও থাই ক্যানেল। সমুদ্র পরিবহনের পাশাপাশি ভূরাজনৈতিক প্রভাব প্রতিষ্ঠার ক্ষেত্রেও নিয়ামক হয়ে উঠতে পারে এগুলো।

২০

পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে ভিড়েছে চালবাহী জাহাজ

ইনকোটার্মসের ওপর দাঁড়িয়েই মূলত পরিচালিত হচ্ছে আন্তর্জাতিক পণ্য বাণিজ্য

ইনকোটার্মস আন্তর্জাতিক ক্রয়-বিক্রয় চুক্তির মৌলিক ৪টি বিষয়ে নির্দেশিকা প্রদান করে থাকে

ইনকোটার্মস

পণ্য বাণিজ্যের বৈশ্বিক স্বীকৃত বিধান

বন্দরবার্তা ডেস্ক

ব্যবসায়িক টার্মের ব্যবহার এবং পণ্য ক্রয়-বিক্রয় চুক্তিতে তার আত্মীকরণের চল উনিশ শতক থেকেই। গ্রেট ব্রিটেনে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্সের (আইসিসি) পুরোধাদের হাত ধরে। উদ্দেশ্য ছিল আন্তর্জাতিক বাণিজ্যকে বাধাহীন করা। প্রথম বিশ্বযুদ্ধের পর আন্তর্জাতিক পণ্য বাণিজ্যের স্বার্থে সুনির্দিষ্ট বিধি প্রণয়ন জরুরি হয়ে পড়েছিল। কারণ যুদ্ধপরবর্তী বিশ্বে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের সর্বজনগ্রাহ্য বৈশ্বিক বিধান ছিল অনুপস্থিত। বিভিন্ন দেশের বদ্ধ বাজার উন্মুক্ত করার প্রয়োজনেও এ ধরনের বাণিজ্যিক বিধানের দরকার ছিল। এই চাহিদাই ভিত্তি তৈরি করে দেয় ইন্টারন্যাশনাল কমার্শিয়াল টার্মস বা ইনকোটার্মসের, যার ওপর দাঁড়িয়েই মূলত পরিচালিত হচ্ছে আন্তর্জাতিক পণ্য বাণিজ্য।

ইনকোটার্ম কী

ইনকোটার্ম হচ্ছে তিন অক্ষরের কোড, যা বিশ্বব্যাপী পণ্য বাণিজ্যের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক নির্দেশিকা হিসেবে বিবেচিত। বৈশ্বিক বাণিজ্যে ক্রেতা ও বিক্রেতা অর্থাৎ আমদানিকারক ও রপ্তানিকারকের দায়দায়িত্ব সুনির্দিষ্ট করতেই এর প্রচলন। বিশ্বব্যাপী পণ্য বাণিজ্যে ক্রেতা-বিক্রেতার দায়-দায়িত্বের পাশাপাশি আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন প্রক্রিয়া বুঝতেও এটি সহায়ক।

পণ্য বাণিজ্যে-সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোর মধ্যে ব্যয় ও ঝুঁকি কীভাবে বণ্টিত হবে তা নির্ধারণের নিয়ম এটি। বৈশ্বিক আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তি ও কোম্পানিকে প্রয়োজনীয় দিকনির্দেশনা দিয়ে সহায়তা করাই ইনকোটার্মসের উদ্দেশ্য। আমদানি-রপ্তানি চুক্তির মধ্যে এসব শর্ত অন্তর্ভুক্ত করা হয় এবং ক্রেতা ও বিক্রেতার মধ্যে যে প্রাত্যহিক বাণিজ্য ভাষা তার অংশ হয়ে আছে এসব নিয়ম-বিধি। মোটকথা, ইনকোটার্মস হচ্ছে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে চুক্তি সম্পাদনের সময় ক্রেতা-বিক্রেতার বাধ্যবাধকতা, দায়-দায়িত্ব ও ঝুঁকি নির্ধারণে ব্যবহৃত প্রতিষ্ঠিত এবং বৈশ্বিকভাবে গৃহীত একগুচ্ছ নিয়ম।

তবে একে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের সামগ্রিক প্রক্রিয়া মনে করার কোনো কারণ নেই। ইনকোটার্মস সার্বিক বাণিজ্য প্রক্রিয়ার একটা অংশমাত্র। অর্থাৎ পণ্যের মূল্য কেমন হবে, মূল্য পরিশোধের পদ্ধতিইবা কী হবে, সে সম্পর্কে কোনো নির্দেশিকা নেই ইনকোটার্মসে।

তাহলে ইনকোটার্মসের কাজ কী? আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বাধ্যবাধকতা ও দায়-দায়িত্বের ভিন্ন ভিন্ন ব্যাখ্যা থাকাটা স্বাভাবিক। এর ফলে ক্রেতা-বিক্রেতা উভয়পক্ষকেই সমস্যায় পড়তে হয়। উদাহরণ হিসেবে পণ্যের একটি চালানকে ধরা যাক। কোনো কারণে দুর্ঘটনা ঘটলে এবং চালানটি হারিয়ে গেলে বা ক্ষতিগ্রস্ত হলে তার দায়-দায়িত্ব কে নেবে?

সেই প্রশ্ন উঠতেই পারে। এ ধরনের সম্ভাব্য ভুল বোঝাবুঝি এড়াতে ভূমিকা রাখে ইনকোটার্মস।

ইনকোটার্মস আন্তর্জাতিক ক্রয়-বিক্রয় চুক্তির মৌলিক চারটি বিষয়ে নির্দেশিকা প্রদান করে থাকে। এগুলো হচ্ছে পণ্যের সরবরাহ, ঝুঁকি হস্তান্তর, ব্যয় বণ্টন ও কাস্টমস নথি প্রক্রিয়াকরণ। পরিবহনের প্রতিটি পর্যায়ে সংশ্লিষ্ট প্রত্যেক পক্ষের অধিকার ও বাধ্যবাধকতাগুলো সুনির্দিষ্টভাবে নির্ধারণ করে দেয় এটি। ইনকোটার্মস সর্বজনীন এবং বিশ্বব্যাপী স্বীকৃত চর্চা। চুক্তি ভঙ্গের কারণে কখনো যদি আদালতের শরণ নেওয়ার প্রয়োজন পড়ে, সেক্ষেত্রে চুক্তি ভঙ্গকারী কে তা বুঝতেও সহায়তা করে ইনকোটার্মস।

পূর্বাপর

আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও বিনিয়োগের স্বার্থে বিভিন্ন দেশের স্থানীয় বাজার যাতে আরও বেশি উন্মুক্ত হয়, সেই লক্ষ্যেই ১৯১৯ সালে প্যারিসে প্রতিষ্ঠিত হয় ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্স (আইসিসি)। তবে উন্মুক্ত বাজারের জন্য প্রয়োজন ছিল বিক্রেতা ও ক্রেতার মধ্যে পণ্য বিনিময়ের সর্বজনগ্রাহ্য কিছু নিয়ম-কানুনের। সে লক্ষ্যেই ১৯২৩ সালে ইন্টারন্যাশনাল কমার্শিয়াল টার্মস সংক্ষেপে ইনকোটার্মসের ধারণাটি গ্রহণ করে। তবে আনুষ্ঠানিকভাবে এটি প্রকাশ করা হয় ১৯৩৬ সালে, যেখানে টার্ম ছিল মোট ছয়টি। দ্রুততম সময়ের মধ্যে তা আন্তর্জাতিক গ্রহণযোগ্যতাও পায়।

আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে গতি আনার ক্ষেত্রে এটি ভূমিকা রাখলেও দেশ ও খাতভেদে বাণিজ্য টার্মের শর্তগুলোর ব্যাখ্যায় ভিন্নতা তখনো দৃশ্যমান ছিল। এই ভিন্নতা দূর করতে ১৯৫৩ সালে প্রথমবারের মতো এটি হালনাগাদের উদ্যোগ নেওয়া হয়। পণ্য সরবরাহ পদ্ধতি, ঝুঁকি স্থানান্তর ও বিক্রেতা থেকে ক্রেতার কাছে পণ্য পৌঁছানোর খরচ নিয়ে ভিন্ন ভিন্ন ব্যাখ্যা এবং তার ফলে সৃষ্ট অনিশ্চিয়তা থেকে মুক্তি পান উদ্যোক্তারা। তবে প্রথমেই সর্বব্যাপী ছিল না ইনকোটার্মস। মাত্র ১৩টি দেশের মধ্যে প্রচলিত ছিল। এখন ১৪০টির বেশি দেশ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে ব্যবহার করছে ইনকোটার্মস। সেই সাথে ৩১টি ভাষায় এটি অনূদিতও হয়েছে।

ইনকোটার্মস বহু ভাষায় সবিস্তারে বিবৃত হওয়ায় এবং সহজপ্রাপ্যতার কারণে এর নিয়ম এবং ব্যাখ্যাগুলো যে কেউ-ই অনুধাবন করতে সক্ষম। বিশেষ কোনো ক্লজ বেছে নিলে এর আওতায় কী অধিকার প্রতিষ্ঠিত হয়, বাধ্যবাধকতাগুলোইবা কী দাঁড়াই, তা-ও সহজে বোঝা যায়। শুধু এটুকু বিবেচনায় নিলেও আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে ইনকোটার্মসের গুরুত্ব বুঝতে খুব একটা অসুবিধা হওয়ার কথা নয়।

ইনকোটার্মস বিশ্বব্যাপী চর্চিত এমন এক গুচ্ছ বিধি, আইনি সুযোগ থাকলে যা সংবিধিবদ্ধ প্রভিশনের স্থলাভিষিক্ত হতে পারে অথবা তার সম্পূরক হিসেবে ব্যবহৃত হতে পারে। সহজবোধ্যতা এবং আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের চুক্তিবদ্ধ পক্ষগুলোর মধ্যে ব্যাখ্যার অভিন্নতাই এর সুবিধার দিক। এর ফলে চুক্তির কোনো একটি ধারা নিয়ে বিরোধ দেখা দিলেও আন্তর্জাতিক এই বিধি প্রয়োগের মাধ্যমে তা এড়ানো সম্ভব।

পরিবহনের নতুন মাধ্যম, প্রযুক্তিগত উন্নতি ও চুক্তি সম্পন্নের পদ্ধতি–সবকিছুই পরিবর্তনের মধ্য দিয়ে যাচ্ছে। অর্থাৎ আন্তর্জাতিক বাণিজ্য প্রতিনিয়ত পরিবর্তিত হচ্ছে। আন্তর্জাতিক বাণিজ্য চর্চার এই পরিবর্তনের সাথে সঙ্গতি রেখে আইসিসির ইনকোটার্মসও নিয়মিত পর্যালোচনা ও পরিমার্জন করা হয়ে থাকে। ৪০ বছর ধরে প্রতি দশ বছর অন্তর এই কাজটি করা হচ্ছে। বিদ্যমান ইনকোটার্মস ২০২০ হচ্ছে এর নবম সংস্করণ, যা ২০২০ সালের ১ জানুয়ারি থেকে কার্যকর হয়েছে। এতে ক্লজ আছে মোট ১১টি। ইনকোটার্মস ২০১০ এর অষ্টম সংস্করণ।

টার্মসসমূহ

প্রতি ১০ বছর অন্তর ইনকোটার্মস হালনাগাদ করে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্স (আইসিসি)। ২০২০ সালের ১ জানুয়ারি থেকে কার্যকর ইনকোটার্মসের নবম সংস্করণে (ইনকোটার্মস ২০২০) মোট ১১টি টার্ম রয়েছে। এর মধ্যে সাতটি পরিবহনের যেকোনো মাধ্যমের ক্ষেত্রেই প্রযোজ্য। এগুলো হলো :

• ইএক্সডব্লিউ (এক্স-ওয়ার্কস) : ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্স (আইসিসি) প্রকাশিত ইনকোটার্মস ২০২০ এ যে ১১টি টার্ম রয়েছে, এক্স-ওয়ার্কস তার একটি। এক্স-ওয়ার্কস হচ্ছে পণ্য বাণিজ্যের আয়োজন, যাতে

ইনকোটার্মসের হালনাগাদ পরিক্রমা

১৯৩৬	১৯৫৩	১৯৬৭	১৯৭৬	১৯৮০	১৯৯০	২০০০	২০১০	২০২০
-	-	-	-	-	ইএক্সডব্লিউ	ইএক্সডব্লিউ	ইএক্সডব্লিউ	ইএক্সডব্লিউ
-	-	-	-	এফআরসি	এফসিএ	এফসিএ	এফসিএ	এফসিএ
এফএএস	এফএএস	এফএএস	এফএএস	এফএএস	এফএএস	এফএএস	এফএএস	এফএএস
এফওবি	এফওবি/ এফওআর/ এফওটি	এফওবি/ এফওআর/ এফওটি/ এফওবি এয়ারপোর্ট	এফওবি/ এফওআর/ এফওটি/ এফওবি এয়ারপোর্ট	এফওবি/ এফওআর/ এফওটি/ এফওবি এয়ারপোর্ট	এফওবি	এফওবি	এফওবি	এফওবি
সিঅ্যান্ডএফ	সিঅ্যান্ডএফ	সিঅ্যান্ডএফ	সিঅ্যান্ডএফ	সিঅ্যান্ডএফ	সিএফআর	সিএফআর	সিএফআর	সিএফআর
সিআইএফ	সিআইএফ	সিআইএফ	সিআইএফ	সিআইএফ	সিআইএফ	সিআইএফ	সিআইএফ	সিআইএফ
-	-	-	-	-				
-	ডিসিপি	ডিসিপি	সিপিটি	সিপিটি	সিপিটি	সিপিটি	সিপিটি	সিপিটি
এক্স শিপ	এক্স শিপ	এক্স শিপ	এক্স শিপ	এক্স শিপ	ডিইএস	ডিইএস	-	-
এক্স কোয়ে	এক্স কোয়ে	এক্স কোয়ে	এক্স কোয়ে	এক্স কোয়ে	ডিইকিউ	ডিইকিউ	ডিএটি	ডিপিইউ
-	-	ডিএএফ	ডিএএফ	ডিএএফ	ডিএএফ	ডিএএফ	ডিএপি	ডিএপি
-	-	-	-	-	ডিডিইউ	ডিডিইউ	-	-
-	-	ডিডিপি	ডিডিপি	ডিডিপি	ডিডিপি	ডিডিপি	ডিডিপি	ডিডিপি

বিক্রেতা তার আঙিনা বা নির্ধারিত অন্য কোনো স্থান থেকে নির্ধারিত দিনে বা সময়ের মধ্যে ক্রেতা যেন পণ্য সংগ্রহ করতে পারেন, সে ব্যবস্থা করতে বাধ্য থাকেন। নির্ধারিত স্থানটি হতে পারে কারখানা বা পণ্যাগার। আর নির্ধারিত দিনটি হতে হবে ক্রেতা-বিক্রেতা উভয়ের সম্মতির ভিত্তিতে। ওই সময়ে পণ্যের সরবরাহ নিতে ক্রেতাকে প্রয়োজনীয় তথ্যের জোগান দেওয়াও বিক্রেতার দায়িত্ব।

এক্স-ওয়ার্কসে পণ্য যানবাহনে বোঝাই করার কোনো দায় থাকে না বিক্রেতার। বিক্রেতার জায়গা বা অন্য কোনো নির্ধারিত স্থানে ক্রেতার জন্য পণ্য প্রস্তুত হওয়ার পর তার (ক্রেতা) জায়গায় সরবরাহের আগ পর্যন্ত সব ধরনের ঝুঁকি ও ব্যয় ক্রেতাকেই বহন করতে হয়।

এমনকি রপ্তানি বা অন্য কোনো উদ্দেশ্যে ক্লিয়ারেন্সের প্রয়োজন পড়লে সেক্ষেত্রেও বিক্রেতার কোনো ভূমিকা থাকে না। এক্স-ওয়ার্কস হচ্ছে একমাত্র ইনকোটার্মস, যেখানে রপ্তানি ছাড়পত্র গ্রহণ ক্রেতার দায়িত্ব। যদিও রপ্তানি সনদ অথবা প্রয়োজনীয় অন্যান্য কাগজপত্র সংগ্রহে ক্রেতাকে অবশ্যই সাহায্য করে থাকেন বিক্রেতা। তবে এ সংক্রান্ত মাসুল পরিশোধ করতে হয় ক্রেতাকেই।

ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে পণ্য ট্রাক বোঝাই করা, এরপর সেগুলো জাহাজ বা উড়োজাহাজে স্থানান্তর করা, শুল্ক কর্মকর্তাদের সাথে কথা বলা, পণ্য নিজের গন্তব্যে খালাস করা এবং মজুদ বা পুনরায় বিক্রির ব্যবস্থা করা। বিক্রেতা যদিও পণ্য জাহাজীকরণে ক্রেতাকে সহায়তা করেন, তা সত্ত্বেও এক্ষেত্রে কোনো বিচ্যুতি দেখা দিলে তার দায় ক্রেতাকেই নিতে হয়।

• এফসিএ (ফ্রি ক্যারিয়ার) : ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্স ফ্রি ক্যারিয়ার বা এফসিএ প্রভিশনটি ইনকোটার্মসে প্রথম অন্তর্ভুক্ত করে ২০১০ সালে। ২০২০ সালেও এফসিএ শিপিং টার্মটির সংজ্ঞায় পরিবর্তন আনা হয়। প্রভিশনটিতে বিক্রেতা বা রপ্তানিকারকের দায়িত্ব কেবল তার নিজের আঙিনায় বা উভয়পক্ষের সম্মতিতে অন্য কোনো ঘোষিত স্থানে পণ্যের সরবরাহ নিশ্চিত করা। এরপর পণ্যের দায়-দায়িত্ব চলে যায় শিপারের ওপর। ক্রয়কৃত পণ্য পরিবহনের জন্য যানবাহনে বোঝাই করার দায়িত্ব ক্রেতার।

একটা উদাহরণ দিলেই ব্যাপারটা পরিষ্কার হবে। ধরা যাক, বিক্রেতা 'ক' এফসিএ শিপিং টার্মের অধীনে ক্রেতা 'খ'-কে পণ্য সরবরাহ করবে। 'খ' এক্ষেত্রে শিপার হিসেবে এমন কাউকে বেছে নিতে পারেন, যার সাথে তিনি আগে ব্যবসা করেছেন। 'ক' এতে রাজি হলে তার দায়িত্ব হচ্ছে শিপারের কাছে সরবরাহ করা। এই পর্যায়ে সব ধরনের দায় বর্তায় 'বি' এর ওপর। ঝুঁকি ক্রেতার ওপর বর্তানোর কারণে নির্ধারিত স্থানের ঠিক কোথায় পণ্য সরবরাহ করা হবে, যতটা সম্ভব তা সুনির্দিষ্ট করার পরামর্শ দেওয়া হয়।

এফসিএ শিপিং টার্মে পরিবহনকারী মনোনীত করার দায়িত্ব ক্রেতার হওয়ায় পরিবহন ব্যয়ও তাকেই বহন পরিশোধ করতে হয়। সেই সাথে আমদানি শুল্ক, কর ও কাস্টমস আনুষ্ঠানিকতাও সম্পন্ন করতে হয় ক্রেতাকে। তবে রপ্তানির জন্য ছাড়পত্রের ব্যবস্থা

বিশ্বব্যাপী পণ্য বাণিজ্যের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক নির্দেশিকা হিসেবে বিবেচিত হয় ইনকোটার্মস। ১৪০টির বেশি দেশ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে ব্যবহার করছে ইনকোটার্মস

করতে হয় বিক্রেতাকে। পাশাপাশি রপ্তানি শুল্ক এবং করও পরিশোধ করতে হয় তাকেই।

এফসিএ টার্মের অধীনে আগে বিক্রেতার দায়িত্ব ছিল ট্রাকে বা বিক্রেতার ভাড়া করা অন্য কোনো পরিবহনে পণ্য তুলে দেওয়া। এ ধরনের লেনদেনে ক্রেতা-বিক্রেতা অর্থ পরিশোধ পদ্ধতি হিসেবে লেটার অব ক্রেডিট বা ঋণপত্র ব্যবহারে রাজি থাকলে ব্যাংক অর্থ পরিশোধের আগে বিক্রেতার কাছে প্রায় সময়ই অনবো নোটেশনসহ (জাহাজ ও জাহাজীকরণ বন্দরের নাম) বিল অব ল্যাডিং দেখতে চাইত। এ নিয়ে সমস্যা তৈরি হওয়ায় ইনকোটার্মস ২০২০ এ এফসিএ টার্মে ব্যাপক পরিবর্তন আনা হয়।

• সিপিটি (ক্যারেজ পেইড টু) : আন্তর্জাতিক এই বাণিজ্য শর্তের আওতায় বিক্রেতাকে নিজ খরচে বিক্রিত পণ্য জাহাজে বা ক্রেতা মনোনীত অন্য কোনো ব্যক্তির কাছে পৌঁছে দিতে হয়। ক্রেতা ও বিক্রেতা উভয়পক্ষের সম্মতিতে নির্ধারিত গন্তব্যে পণ্য পৌঁছে দেওয়া পর্যন্ত এ সংক্রান্ত সব ধরনের খরচ ও ঝুঁকি বহন করতে হয় বিক্রেতাকে। তবে পরিবহনের যদি একাধিক মাধ্যম হয় (সমুদ্রপথ, রেলপথ, সড়কপথ) সেক্ষেত্রে প্রথম পরিবহনের পর থেকে পরবর্তী সব পরিবহনের ব্যয় ও ঝুঁকি নিতে হয় ক্রেতাকে।

সিপিটিতে ফ্রেইট কস্টের মধ্যে রপ্তানি খরচ ও কর অন্তর্ভুক্ত। যদিও একাধিক মাধ্যমে পণ্য পরিবাহিত হলেও প্রথম পরিবহনে সরবরাহের পর পণ্য হারিয়ে যাওয়া বা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ঝুঁকি বিক্রেতার কাছ থেকে ক্রেতার কাছে স্থানান্তরিত হয়।

উদাহরণ হিসেবে, বিক্রীত পণ্যবাহী কোনো ট্রাক যদি বিমানবন্দরে যাওয়ার পথে দুর্ঘটনায় পড়ে এবং পণ্যের ক্ষতি হয়, সেক্ষেত্রে দায় নিতে হয় ক্রেতাকেই, যদি না ওই পণ্যের বিমা করা থাকে। কারণ বিক্রীত পণ্য এরই মধ্যে প্রথম পরিবহন অর্থাৎ ট্রাকে স্থানান্তর করা হয়ে গেছে।

সিপিটির সুবিধা এবং অসুবিধা দুই-ই আছে। এটা নির্ভর করছে আপনি ক্রেতা না বিক্রেতা তার

ইনকোটার্মস ২০২০

কন্ট্রাক্ট অব সেলের রেসপনসিবিলিটি ম্যাট্রিক্স

ইনকোটার্মস ২০২০	ইএক্সডব্লিউ এক্স-ওয়ার্কস
মোড অব ট্রান্সপোর্ট :	যেকোনো
রপ্তানি পণ্যের মোড়কীকরণ	বিক্রেতা
রপ্তানির আনুষ্ঠানিক কার্যাবলি	ক্রেতা
পণ্যের উৎসস্থলে লোডিং	ক্রেতা
রপ্তানিকারক দেশে অভ্যন্তরীণ পরিবহন	ক্রেতা
রপ্তানিকারক দেশে বন্দরের চার্জ	ক্রেতা
ফরোয়ার্ডিংয়ের চাজ	ক্রেতা
সমুদ্র/আকাশপথের পরিবহন ভাড়া	ক্রেতা
আমদানিকারক দেশে বন্দরের চার্জ	ক্রেতা
কাস্টমস ক্লিয়ারেন্স	ক্রেতা
আমদানি শুল্ক ও কর	ক্রেতা
চূড়ান্ত গন্তব্যে সরবরাহের চার্জ	ক্রেতা

ওপর। ক্রেতার জন্য সিপিটির সুবিধা হলো পণ্য পরিবহনের ঝুঁকি অনেকটাই কমে আসে। পক্ষান্তরে বিক্রেতার ঝুঁকি অনেকটাই বেড়ে যায় এতে। কারণ পরিবহনকারীর হাতে না পৌঁছানো পর্যন্ত পণ্য হারিয়ে যাওয়া বা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়া-সংক্রান্ত ঝুঁকি বিক্রেতাকেই বহন করতে হয়। তবে বিক্রেতারও কিছু সুবিধার দিক আছে এই পদ্ধতিতে এবং তা হলো ক্রেতা পণ্য ক্রয়ে বেশি আগ্রহী হয়। যেমন ধরা যাক, ক্রেতা কারও কাছ থেকে পণ্য কিনতে চাইছে কিন্তু, সরবরাহকারীর অবস্থান দূরে হওয়ায় পরিবহনজনিত ঝুঁকির কথা ভেবে দ্বিধায় পড়ে যাচ্ছে। তাই পণ্যের মান যথেষ্ট ভালো না হওয়া সত্ত্বেও কাছাকাছি কোনো স্থান থেকেই তা ক্রয়ের কথা ভাবছে। কিন্তু সিপিটি পদ্ধতিতে প্রথম পরিবহনে পণ্য পৌঁছে দেওয়া পর্যন্ত বিক্রেতা যদি সব ধরনের ব্যয় ও ঝুঁকির দায়িত্ব নেয়, তাহলে ক্রেতার ঝুঁকি কমে আসবে এবং তিনি ওই পণ্য ক্রয়ে ঝুঁকবে।

এই পদ্ধতিতে ক্রেতার জন্য আরও সুবিধার দিক হলো কাগজপত্র তৈরি ও আমলাতান্ত্রিক ঝামেলা থেকে মুক্ত থাকা। এ ধরনের আইনি সব দায়িত্ব যেমন ক্যারিয়ারের বন্দোবস্ত করা, কাস্টমস শুল্ক ও করের বিষয়গুলো দেখা এবং রপ্তানি সংক্রান্ত অন্যান্য আনুষ্ঠানিকতাও বিক্রেতাকেই করতে হয়। ক্রেতা এসব থেকে দূরে থাকতে পারেন।

• সিআইপি (ক্যারেজ অ্যান্ড ইন্স্যুরেন্স পেইড টু) : বিমা আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের একটি দীর্ঘদিনের বহুল ব্যবহৃত চর্চা। সড়ক, রেল, সমুদ্র, অভ্যন্তরীণ নৌপথ, আকাশ ও মাল্টিমোডাল অর্থাৎ পরিবহনের স্বীকৃত সব ধরনের মাধ্যমের ক্ষেত্রেই এটি প্রযোজ্য।

সিআইপির শর্ত অনুযায়ী, চুক্তিতে উল্লেখিত স্থানে বিক্রেতা মনোনীত পক্ষের কাছে পণ্য পৌঁছে দেওয়া পর্যন্ত পরিবহন ও বিমা ব্যয় বিক্রেতাকেই বহন করতে হয়। পরিবহনকারী বা বিক্রেতা মনোনীত ব্যক্তির হাতে পণ্য পৌঁছানোমাত্র পণ্যের ক্ষতি বা হারিয়ে যাওয়া-সংক্রান্ত ঝুঁকি বিক্রেতা থেকে ক্রেতার ওপর ন্যস্ত হয়ে যায়।

সিআইপির অধীনে বিমার পরিমাণ ইনকোটার্মস ২০২০-এ বাড়ানো হয়েছে। নতুন নিয়ম অনুযায়ী, পরিবহনকৃত পণ্যের বিপরীতে পণ্যের মূল্য ও পরিবহন ব্যয়ের সর্বনিম্ন ১১০ শতাংশ বিমা করতে বাধ্য থাকে ক্রেতা। তবে ক্রেতা যদি অতিরিক্ত বিমা করতে চায়, তাহলে তা তাকে নিজ খরচে করতে হয়।

সিআইপি কীভাবে কাজ করে? উদাহরণ দিলেই বিষয়টি খোলাসা হবে। ধরা যাক, বাংলাদেশের একটি কোম্পানি 'ক' যুক্তরাষ্ট্রের একটি প্রতিষ্ঠান 'খ'-এর কাছে কিছু তৈরি পোশাকপণ্য রপ্তানি করতে চায়। সেক্ষেত্রে চুক্তিতে উল্লেখিত স্থানে 'ক' মনোনীত ক্যারিয়ার বা ব্যক্তির কাছে পণ্য পৌঁছে দিতে

ফ্রেইট কালেক্ট টার্মস				ফ্রেইট প্রিপেইড টার্মস						
এফসিএ ফ্রি ক্যারিয়ার ওয়্যারহাউস	এফসিএ ফ্রি ক্যারিয়ার (পোর্ট/ এয়ারপোর্ট)	এফএএস ফ্রি অ্যালোংসাইড শিপ	এফওবি ফ্রেইট অন বোর্ড	সিএফআর কস্ট অ্যান্ড ফ্রেইট	সিআইএফ কস্ট ইন্স্যুরেন্স অ্যান্ড ফ্রেইট	সিপিটি ক্যারেজ পেইড টু	সিআইপি ক্যারেজ অ্যান্ড ইন্স্যুরেন্স পেইড	ডিপিইউ ডেলিভারড অ্যাট প্লেস আনলোডেড	ডিএপি ডেলিভারড অ্যাট প্লেস	ডিডিপি ডেলিভারড ডিউটি পেইড
যেকোনো	যেকোনো	শুধু সমুদ্রপথ	শুধু সমুদ্রপথ	শুধু সমুদ্রপথ	শুধু সমুদ্রপথ	যেকোনো	যেকোনো	যেকোনো	যেকোনো	যেকোনো
অবলিগেশন ও চার্জ										
বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	বিক্রেতা
ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	ক্রেতা	বিক্রেতা	বিক্রেতা

পরিবহন ব্যয় ও বিমা কাভারেজ বিক্রেতা অর্থাৎ 'ক'-কেই বহন করতে হবে। মনোনীত ক্যারিয়ার বা ব্যক্তির কাছে পণ্য পৌঁছে দেওয়া পর্যন্তই 'ক'-এর বাধ্যবাধকতা। এরপর রপ্তানীকৃত পণ্য পরিবহন ও ঝুঁকি সংক্রান্ত সব দায়-দায়িত্ব ক্রেতা প্রতিষ্ঠান 'খ'-এর।

এই পদ্ধতিতে ন্যূনতম মূল্যের বিমা কাভারেজ ক্রয়ের দায়িত্ব বিক্রেতার হলেও ক্রেতা চাইলে অতিরিক্ত কাভাজের ব্যবস্থা করতে পারেন। তাতে চালানটি সব ধরনের ঝুঁকি থেকে সুরক্ষিত থাকবে। অন্যথায় কোনো বিরূপ পরিস্থিতির কারণে চালানের ক্ষতিগ্রস্ত হলে বা হারিয়ে গেলে আমদানিকারককে বড় ধরনের ক্ষতিতে পড়তে হতে পারে। কারণ এটা বিক্রেতার দেওয়া ন্যূনতম বিমা কাভারেজের বাইরে থাকে।

• ডিএপি (ডেলিভারড অ্যাট প্লেস) : ডেলিভারড অ্যাট প্লেস একটি আন্তর্জাতিক বাণিজ্য পরিভাষা এবং ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্স প্রণীত ইনকোটার্মসের অষ্টম সংস্করণ অর্থাৎ ইনকোটার্মস ২০১০-এ এটি অন্তর্ভুক্ত হয়। ডিএপি দ্বারা এমন একটি বিক্রয় চুক্তি বোঝায়, যার আওতায় বিক্রীত পণ্য কোনো একটি নির্দিষ্ট বিদেশি গন্তব্যে পরিবহনের সব ধরনের ব্যয় ও সম্ভাব্য ক্ষয়ক্ষতির দায় বিক্রেতা বহন করেন। ডিএপি চুক্তি অনুযায়ী, পণ্যের চালান নির্ধারিত গন্তব্যে পৌঁছানোর পর আমদানি শুল্ক এবং প্রযোজ্য অন্যান্য কর যেমন ক্লিয়ারেন্স ও লোকাল ট্যাক্স পরিশোধের দায়িত্ব ক্রেতার। অর্থাৎ উল্লেখিত স্থানে পণ্য পৌঁছানোর পর তা খালাস ও কাস্টমস ছাড়-সংক্রান্ত সব ধরনের ব্যয় ও ঝুঁকি ক্রেতার ওপর পড়ে।

সহজ করে বললে, ডিএপি হচ্ছে উভয়পক্ষের সম্মতিতে নির্ধারিত স্থানে পণ্য সরবরাহের সব ব্যয় ও ঝুঁকি বিক্রেতা অর্থাৎ রপ্তানিকারকের গ্রহণ করা। এর অর্থ হলো প্যাকেজিং থেকে শুরু করে কাগজপত্র তৈরি, রপ্তানির অনুমতি নেওয়া, লোডিং চার্জ এবং নির্ধারিত স্থানে তা পৌঁছে দেওয়া পর্যন্ত সব দায়িত্ব

ইনকোটার্মস পণ্যের সরবরাহ, ঝুঁকি হস্তান্তর, ব্যয় বণ্টন ও কাস্টমস নথি প্রক্রিয়াকরণ বিষয়ে নির্দেশিকা প্রদান করে থাকে

বিক্রেতার। আর ক্রেতার দায়িত্ব কেবল পণ্য খালাস ও আমদানির জন্য ছাড় করা। সেই সাথে কোনো ঝুঁকি দেখা দিলে তা গ্রহণ করা।

এখানে উল্লেখিত স্থানটি কোনো বন্দর হতে পারে, ক্রেতার স্থান হতে পারে অথবা ক্রেতা-বিক্রেতার সম্মতিতে নির্ধারিত অন্য কোনো স্থানও হতে পারে। এদিক থেকে দেখলে ডিএপি ক্রেতা ও উভয়ের জন্যই বেশ নমনীয়। পরিবহনের যেকোনো একটি মাধ্যমে বা মাল্টিমোডাল মাধ্যমে এটি প্রযোজ্য।

• ডিপিইউ (ডেলিভারড অ্যাট প্লেস আনলোডেড) : ইনকোটার্মসটির আগের নাম ছিল ডেলিভারড অ্যাট টার্মিনাল (ডিএটি)। কিন্তু ক্রেতা ও বিক্রেতা উভয়েই বা ক্রেতা ও বিক্রেতার যেকোনো একটি পক্ষ টার্মিনালের বাইরে অন্য কোনো স্থানে পণ্যের সরবরাহ নিতে বা দিতে চাইতে পারেন। সেই বিবেচনা থেকে ডিএটির স্থলে ডেলিভারড অ্যাট প্লেস আনলোড বা ডিপিইউ ইনকোটার্মসটি অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

ডিপিইউ হচ্ছে একমাত্র ইনকোটার্মস বিধান, যাতে বিক্রেতাকে গন্তব্য স্থানে পণ্য খালাসের প্রয়োজন পড়ে। আর গন্তব্য নির্ধারিত হয় ক্রেতা-বিক্রেতার আলোচনার ভিত্তিতে। পরিবহনের যেকোনো একটি বা একাধিক মাধ্যমের ক্ষেত্রে এটি প্রযোজ্য।

বলতে গেলে, ডিপিইউ অনেকটা ডিএপির মতোই। ব্যতিক্রম কেবল ডিপিইউতে পণ্য খালাসের ব্যয় ক্রেতার পরিবর্তে বিক্রেতাকেই বহন করতে হয়। ডিএপির মতো ডিপিইউতেও রপ্তানির জন্য ছাড়পত্র গ্রহণ এবং নির্ধারিত বিদেশি গন্তব্যে পণ্য সরবরাহ-সংক্রান্ত সব ধরনের ব্যয় ও ঝুঁকি ক্রেতার ওপর বর্তায়। তবে আমদানির ছাড়পত্র গ্রহণ, আমদানি শুল্ক পরিশোধ বা আমদানির জন্য কাস্টমস-সংক্রান্ত আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্নের কোনো বাধ্যবাধকতা বিক্রেতার থাকে না। গন্তব্য দেশ থেকে আমদানি ছাড়পত্র গ্রহণ ও তা পরিবহন সম্পর্কিত যাবতীয় ব্যয় এবং ঝুঁকি ক্রেতাকেই নিতে হয়। ইনকোটার্মসটি ব্যবহৃত হয়ে থাকে মূলত কনলিডেটেড কনটেইনারের ক্ষেত্রে, যাতে একাধিক আমদানিকারকের পণ্যের চালান থাকে।

• ডিডিপি (ডেলিভারড ডিউটি পেইড) : ডেলিভারড ডিউটি পেইড বা ডিডিপি আন্তর্জাতিক পণ্য বাণিজ্যের ক্ষেত্রে একটি সরবরাহ চুক্তি। এর আওতায় ক্রেতা পণ্য গ্রহণ না করা পর্যন্ত বা গন্তব্য বন্দরে তা স্থানান্তর না করা পর্যন্ত পরিবহন-সংশ্লিষ্ট সব দায়িত্ব, ঝুঁকি ও ব্যয়ভার বিক্রেতাকেই নিতে হয়। অর্থাৎ গন্তব্যে বন্দরে পণ্য পাঠানোর জন্য রপ্তানি ছাড়পত্র ও কাস্টমস নথিপত্র সংগ্রহ-সংক্রান্ত সব ব্যয় বিক্রেতাকে বহন করতে হয়। সেই সাথে পরিবহনের বন্দোবস্তও করতে হয় তাকেই। ভ্যাটসহ শিপমেন্টে অপ্রত্যাশিত বিলম্বের কারণে যে স্টোরেজ ব্যয়, তা-ও বহন করতে হয় বিক্রেতাকেই।

আন্তর্জাতিক বাণিজ্য প্রতিনিয়ত পরিবর্তিত হচ্ছে। আন্তর্জাতিক বাণিজ্য চর্চার এই পরিবর্তনের সাথে সঙ্গতি রেখে আইসিসির ইনকোটার্মসও নিয়মিত পর্যালোচনা ও পরিমার্জন করা হয়ে থাকে

ইনকোটার্মস ২০২০-এ ৪টি টার্ম রয়েছে যেগুলো কেবল সমুদ্র ও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য

প্রতি ১০ বছর অন্তর আইসিসি কর্তৃক ইনকোটার্মস হালনাগাদ করা হয়

সার্বিকভাবে ডিডিপি বিক্রেতার জন্য অনেকটাই ঝুঁকির। কারণ আমদানিকারক দেশের আমদানি ছাড়পত্র নেওয়ার প্রক্রিয়া সম্পর্কে এবং যোগ্য স্থানীয় কাস্টমস ব্রোকার কীভাবে পাওয়া যেতে পারে, সে ব্যাপারে ভালো না-ও থাকতে পারে বিক্রেতা বা রপ্তানিকারকের। এছাড়া এই পদ্ধতিতে পণ্য বাণিজ্য করতে হয় বিদেশি মুদ্রায়, যার অর্থ মুদ্রা বিনিময় এবং এ সংক্রান্ত ঝুঁকির দায়ও তারই। তাছাড়া অনেক দেশ অনাবাসীদের আমদানির অনুমতি দেয় না। তাই আমদানিকারকের রেকর্ডপত্র যাচাই করে নিতে হয় রপ্তানিকারককে।

ডিডিপিতে বিক্রেতার এসব প্রতিবন্ধকতা উতরানোর দরকার হলেও ক্রেতার জন্য এটি অনেক বেশি সুবিধাজনক। কারণ, এই পদ্ধতিতে শিপিং সম্পর্কিত অধিকাংশ ব্যয় ও দায় বিক্রেতা নিয়ে থাকে।

ইনকোটার্মস ২০২০-এ চারটি টার্ম রয়েছে, যেগুলো কেবল সমুদ্র ও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য। আন্তর্জাতিক পণ্য বাণিজ্যে সবচেয়ে বেশি ব্যবহৃত টার্মগুলোরও অন্যতম এগুলো। টার্ম চারটি হলো :

• এফএএস (ফ্রি অ্যালংসাইড শিপ) : আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত যেসব কমার্শিয়াল টার্ম রয়েছে, ফ্রি অ্যালংসাইড শিপ বা এফএএস তার অন্যতম। কেবল সমুদ্র বা অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে এটি প্রযোজ্য।

আন্তর্জাতিক কোনো পণ্য বাণিজ্য চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত 'ফ্রি অ্যালংসাইড শিপ' টার্মটিতে এখানে 'ফ্রি' শব্দটি দিয়ে বোঝানো হয় যে, বিক্রেতা অবশ্যই পণ্য সুনির্দিষ্ট একটি বন্দরে সরবরাহ করবে। 'অ্যালংসাইড' শব্দটি এখানে ব্যবহৃত হয় 'পণ্য অবশ্যই থাকতে হবে নির্ধারিত জাহাজের লিফটিং ট্যাকলের আওতার মধ্যে বোঝাতে।

মোটকথা, টার্মটির আওতায় রপ্তানির উদ্দেশ্যে পণ্য ক্লিয়ারিং ও ঘোষিত বন্দরে ক্রেতা মনোনীত জাহাজের কাছাকাছি পণ্য সরবরাহের দায়িত্ব বিক্রেতার। অর্থাৎ বিক্রেতার জাহাজ ক্রেতার জাহাজের কাছে বা গন্তব্য বন্দরে পৌঁছালে পণ্য সরবরাহ হয়েছে বলে ধরে নেওয়া হয়। পরিবহন ব্যয় এক্ষেত্রে ক্রেতাকেই বহন করতে হয়। গন্তব্য বন্দরে পৌঁছানোর পর পণ্য হারিয়ে গেলে বা ক্ষতিগ্রস্ত হলে তার দায়ও নিতে হয় ক্রেতা বা আমদানিকারককেই।

সাধারণভাবে এফএএস চুক্তির অধীনে পণ্যের রপ্তানি ছাড়পত্র নিশ্চিত করার দায়িত্ব বিক্রেতা বা রপ্তানিকারকের। আর বিক্রীত পণ্য পুনরায় জাহাজীকরণ, সমুদ্রপথে পরিবহন ও বিমা-সংক্রান্ত যে ব্যয় তা বহন করতে হয় ক্রেতাকে।

• এফওবি (ফ্রি অন বোর্ড) : এফওবি হচ্ছে ইনকোটার্মস রুলের একটি বাণিজ্য টার্ম। পণ্য বাণিজ্যের কোন পর্যায়ে এর মালিকানা বিক্রেতার কাছ থেকে ক্রেতার কাছে যাবে, পরিবহনকালে পণ্য হারিয়ে গেলে বা ক্ষতিগ্রস্ত হলে তার দায়-দায়িত্বইবা কার ওপর বর্তাবে, সেসবের ব্যাখ্যা থাকে এফওবি চুক্তিতে। পরিবহন ও বিমা ব্যয় কোন পক্ষ বহন করবে তা-ও উল্লেখ থাকে এই চুক্তিতে।

এফওবি টার্ম অনুযায়ী, বিক্রেতা শিপমেন্ট বন্দরে জাহাজে পণ্যের সরবরাহ দিয়ে থাকেন। এরপর থেকে সব ঝুঁকি ও ব্যয় ক্রেতাকে বহন করতে হয়। তবে যুক্তরাষ্ট্রের কোম্পানিগুলো বিশেষ ক্ষেত্র ছাড়া সাধারণভাবে টার্মটি ব্যবহার করে না। কারণ অভ্যন্তরীণ এফওবি টার্মের সাথে একে গুলিয়ে ফেলার একটা ঝুঁকি থাকে।

শিপমেন্ট বন্দর পর্যন্ত পণ্য পরিবহন, জাহাজীকরণ, সমুদ্রপথে পরিবহন, বিমা, পণ্য খালাস এবং অ্যারাইভাল বন্দর থেকে চূড়ান্ত গন্তব্যে পরিবহনের খরচ এফওবি ব্যয়ের অন্তর্ভুক্ত। এফওবি টার্মে যদি 'এফওবি অরিজিন, ফ্রেইট কালেক্ট' শব্দগুলো অন্তর্ভুক্ত থাকে সেক্ষেত্রে পরিবহন খরচ পরিশোধের দায়িত্ব ক্রেতার। আর 'এফওবি অরিজিন, ফ্রেইট প্রিপেইড' শব্দগুলো অন্তর্ভুক্ত করা হলে উৎসে পণ্যের দায়িত্ব অর্পিত হয় ক্রেতার ওপর। তবে পরিবহন খরচ বহন করতে হয় বিক্রেতাকে।

• সিএফআর (কস্ট অ্যান্ড ফ্রেইট) : সিএফআর আন্তর্জাতিক বাণিজ্য চুক্তিতে ব্যবহৃত একটি আইনি টার্ম। কস্ট অ্যান্ড ফ্রেইটকে একসময় সংক্ষেপে সিঅ্যান্ডএফ বলা হতো। ১৯৯০ সালে ইনকোটার্মস একে সিএফআর-এ পরিবর্তন করে নেয়। সমুদ্র বা অভ্যন্তরীণ নৌপথে কার্গো পরিবহনের ক্ষেত্রেই কেবল প্রযোজ্য এটি।

সিএফআর চুক্তিতে সমুদ্রপথে উদ্দিষ্ট বন্দরে কার্গো পৌঁছে দেওয়ার সব আয়োজন বিক্রেতাকেই করতে হয়। সেই সাথে বিক্রেতা কার্গো বুঝে নেওয়ার প্রয়োজনীয় কাগজপত্র ক্রেতাকে সরবরাহ করেন, যা তিনি ক্যারিয়ারের কাছ থেকে পেয়ে থাকেন। সিএফআর চুক্তিতে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে পরিবহনের সময় কার্গো হারিয়ে যাওয়া বা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ঝুঁকির বিপরীতে মেরিন বিমা ক্রয়ের প্রয়োজন হয় না বিক্রেতার। শিপমেন্ট বন্দরে জাহাজে কার্গো তুলে দেওয়ার পর থেকে সব ধরনের ঝুঁকি ক্রেতাই বহন করেন।

• সিআইএফ (কস্ট, ইন্স্যুরেন্স অ্যান্ড ফ্রেইট) : সিআইএফ একটি আন্তর্জাতিক বাণিজ্য টার্ম, যা কেবল সমুদ্র ও অভ্যন্তরীণ নৌপথে কার্গো পরিবহনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য। চুক্তিতে সিআইএফ অন্তর্ভুক্ত করা হলে পণ্য রপ্তানির ছাড়পত্র গ্রহণ ও তা শিপমেন্ট বন্দরে জাহাজে তুলে দেওয়ার দায়িত্ব বর্তায় বিক্রেতার ওপর। উদ্দিষ্ট বন্দর পর্যন্ত পণ্য পরিবহন ও বিমা ব্যয়ও তাকেই বহন করতে হয়। ইনস্টিটিউট কার্গো ক্লজের ক্লজ সি অনুযায়ী বিক্রেতাকে বিমা ক্রয়ের প্রয়োজন হয় এবং ইনকোটার্মস ২০১০ থেকে এই বাধ্যবাধকতা অপরিবর্তিত রয়েছে।

এই পদ্ধতিতে আমদানীকৃত পণ্য গন্তব্য বন্দরে পৌঁছানোর পর তা খালাস-সংক্রান্ত সব ব্যয় ক্রেতাকেই পরিশোধ করতে হয়। আমদানির ছাড়পত্রও নিতে হয় ক্রেতাকেই। আর শিপমেন্ট বন্দরে কার্গো জাহাজে তুলে দেওয়ার পর থেকে তা হারিয়ে যাওয়া বা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ঝুঁকি-সংক্রান্ত সব দায় বিক্রেতার কাছ থেকে ক্রেতার ওপর এসে পড়ে। অর্থাৎ কার্গো জাহাজে তোলার পরপরই তার ওপর ক্রেতার মালিকানা প্রতিষ্ঠিত হয় এবং কোনো কারণে তা হারিয়ে গেলে বা ক্ষতিগ্রস্ত হলে ক্রেতার বিমা কোম্পানির কাছে বিক্রেতাকে দাবি পেশ করতে হয়।

আইসিসি প্রণীত ইনকোটার্মসের সবচেয়ে বড় সুবিধা হলো–এর স্থায়িত্ব, সুনির্দিষ্টতা ও সহজবোধ্যতা। এটা আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে কেবল শৃঙ্খলাই আনেনি, নির্বিঘ্নও করেছে। ঝামেলাহীন, সুশৃঙ্খল এই পদ্ধতিকে কাজে আন্তর্জাতিক পণ্য বাণিজ্য পৌঁছে গেছে ভিন্ন উচ্চতায়। প্রতি দশ বছর অন্তর আইসিসি ইনকোটার্মস হালনাগাদ করছে বটে, তবে হালনাগাদের সময় আরও কমিয়ে আনা প্রয়োজন বলে মনে করছেন অনেকে। কারণ ব্যবসার শর্ত ও পরিবেশ দ্রুত বদলে যাচ্ছে। সন্নিবেশ ঘটছে নতুন নতুন প্রযুক্তির। এসব আত্মীকরণ ও ব্যবহারের স্বার্থেই এই হালনাগাদ প্রয়োজন।

আইসিসি প্রণীত ইনকোটার্মসের সবচেয়ে বড় সুবিধা হলো–এর স্থায়িত্ব, সুনির্দিষ্টতা ও সহজবোধ্যতা। এটা আন্তর্জাতিক শিপিং বাণিজ্যে কেবল শৃঙ্খলাই আনেনি, নির্বিঘ্নও করেছে

নতুন তিন মেগা ক্যানেল

সমুদ্র পরিবহনে আসবে যুগান্তকারী পরিবর্তন

বন্দরবার্তা ডেস্ক

একটা সময় ছিল, যখন মানবসভ্যতার পত্তন ও এর বিকাশ ছিল পুরোপুরি প্রকৃতির ওপর নির্ভরশীল। সভ্যতা ও সংস্কৃতিকে আঞ্চলিক গণ্ডির বাইরে ছড়িয়ে দিতে সবচেয়ে বেশি ভূমিকা রেখেছে যে সমুদ্র বাণিজ্য, তার গতিপথও একসময় নিয়ন্ত্রণ করে দিত প্রকৃতি। এ কারণেই ইউরোপীয় বণিকদের সেই দক্ষিণ আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ ঘুরে ভারতীয় উপমহাদেশে আসতে হতো।

তবে মানুষের চ্যালেঞ্জ জয়ের প্রত্যয়ের সুবাদে এই প্রকৃতিনির্ভরতা থেকে মুক্তি মিলেছে। কৃত্রিমভাবে সৃষ্ট সুয়েজ খালের আশীর্বাদে এশিয়া-ইউরোপ সমুদ্রপথে আরও কাছে এসেছে। আমেরিকার পূর্ব ও পশ্চিম উপকূলকে জলপথে একদিনের দূরত্বে এনেছে জলপ্রকৌশলের বিস্ময় পানামা খাল। তুরস্কের বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালিযুগলও সমুদ্র পরিবহনে বৈপ্লবিক পরিবর্তন এনেছে।

আন্তর্জাতিক শিপিং খাতের উত্তরোত্তর বিকাশে ভূমিকা রাখতে পারে আরও তিনটি মেগা ক্যানেল। এগুলো হলো ইস্তাম্বুল ক্যানেল, ইউরেশিয়া ক্যানেল ও থাই ক্যানেল। সমুদ্র পরিবহনের পাশাপাশি ভূরাজনৈতিক ও অর্থনৈতিক প্রভাব প্রতিষ্ঠার ক্ষেত্রেও নিয়ামক হয়ে উঠতে পারে এগুলো।

সমুদ্র বাণিজ্যের গতিশীলতায় ক্যানেল

বর্তমান যুগে সমুদ্র পরিবহন ব্যবস্থা কতটা গুরুত্বপূর্ণ তা কে না জানে? হয়তো একজন পশ্চিমা নাগরিক যে পোশাক ব্যবহার করছেন, সেটির ফ্যাব্রিক তৈরি হয়েছে চীনে আর কাটিং ও সেলাইয়ের কাজ হয়েছে বাংলাদেশে। আজকাল ছোট-বড় নির্বিশেষ যে পণ্যটি সর্বজনীন ও নিত্যব্যবহার্য হয়ে উঠেছে, সেটি হলো স্মার্টফোন। এই স্মার্টফোন তৈরিতেও রয়েছে বিশ্বায়নের ছোঁয়া। কন্ট্রাক্ট ম্যানুফ্যাকচারিংয়ের সুবাদে এর চিপসেট এক দেশে তৈরি হয়, তো ডিসপ্লে আরেক দেশে। শেষে অ্যাসেম্বলির কাজ হয় তো আরেক দেশে সম্পন্ন হয়। এই যে একই পণ্যের কাঁচামাল ও সহায়ক পণ্য সরবরাহ এবং উৎপাদনের পর চূড়ান্ত পণ্যটি প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর কাছে পৌঁছে দেওয়া–সবকিছুতেই সমুদ্র পরিবহন শিল্পের সংশ্লিষ্টতা রয়েছে। বর্তমান বিশ্বে মোট পণ্য পরিবহনের ৯০ শতাংশই সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। প্রায় ১ লাখ ২ হাজার বাণিজ্যিক জাহাজ এই কাজে সার্বক্ষণিক নিয়োজিত। এসব জাহাজের চলাচলে কার্যদক্ষতা বাড়ানো ও শিপমেন্টের সময় কমিয়ে আনার ক্ষেত্রে বড় ভূমিকা রাখে ক্যানেল ও প্রণালিগুলো।

ক্যানেল বা খাল হলো মানুষের তৈরি করা সংযোগকারী জলপথ, যা মূল ভূখণ্ডের ভেতর দিয়ে বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচলের সুযোগ করে দেয়। খালগুলোয় একাধিক ড্যাম ও লক সিস্টেম থাকতে পারে, যেগুলো জলাধার তৈরি, স্বল্পগতিতে পানির প্রবাহ ও জাহাজের চলাচলযোগ্যতা নিশ্চিত করে।

একটি খাল বৈশ্বিক সমুদ্র বাণিজ্যে কতটা প্রভাব ফেলতে পারে, সুয়েজ খালের উদাহরণ টানলেই তা স্পষ্ট হয়ে ওঠে। আটলান্টিক ও ভারত মহাসাগরকে সংযোগকারী এই খালের কারণে এশিয়া থেকে ইউরোপে পণ্য পরিবহনের খরচ ও সময় দুটোই কমেছে। পানামা খালের নির্মাণকাজ শেষ হওয়ার পর আমেরিকার বাণিজ্যেও একই ধরনের গতিশীলতা তৈরি হয়েছে।

বর্তমানে আন্তর্জাতিক শিপিং ট্রাফিকের ৮ শতাংশে হিস্যা রয়েছে সুয়েজ খালের। প্রতিদিন গড়ে ৫০টি জাহাজ এই খাল দিয়ে চলাচল করে। অন্যদিকে বৈশ্বিক ট্রাফিকে পানামা খালের সম্পৃক্ততা ৬ শতাংশ। প্রতিদিন গড়ে ৪০টি জাহাজ পানামা খালের সুবিধা ভোগ করছে।

সময়টা সম্প্রসারণের

বিশ্বজুড়ে সমুদ্র পরিবহনের চাপ ক্রমাগত বাড়ছে। একই সঙ্গে বাড়ছে জাহাজের আকার ও বহরের কলেবর। ফলে ক্যানেল ব্যবস্থাতেও সংস্কার ও সম্প্রচারণের চাহিদা তৈরি হয়েছে। বিদ্যমান খালগুলো যেন বাড়তি ট্রাফিকের চাপ সামলাতে পারে এবং এগুলো যেন বৃহদাকার জাহাজ চলাচলের উপযোগী থাকে, সে লক্ষ্যে বিভিন্ন পদক্ষেপও নিতে দেখা গেছে সাম্প্রতিক সময়ে।

যেমন সুয়েজ খালের সাউদার্ন স্ট্রেচ সম্প্রসারণ ও গভীর করার পরিকল্পনা হাতে নিয়েছে সুয়েজ ক্যানেল অথরিটি (এসসিএ)। ২০২১ সালের মার্চে সুয়েজ খালের সাউদার্ন স্ট্রেচে কনটেইনারবাহী জাহাজ এভার গিভেন আটকা পড়লে খাল দিয়ে জাহাজ চলাচলে বিপর্যয় নেমে আসে। ওই ঘটনার পরই খালের সম্প্রসারণ পরিকল্পনার পালে হাওয়া লাগে। এদিকে উভয়মুখী চলাচলের সুযোগ করে দিতে ২০১৫ সালে গ্রেট বিটার লেকের উত্তরে খালের দ্বিতীয় একটি লেন উন্মুক্ত করা হয়। এই লেনটি আরও ১০ কিলোমিটার সম্প্রসারণ করবে কর্তৃপক্ষ। এর ফলে লেনটির মোট দৈর্ঘ্য দাঁড়াবে ৮২ কিলোমিটার।

কেবল যে বিদ্যমান খালের সংস্কার ও সম্প্রসারণের উদ্যোগই নেওয়া হচ্ছে, তা নয়। পাশাপাশি নতুন বৃহদাকার খাল নির্মাণের প্রস্তাবনাও খতিয়ে দেখা হচ্ছে। এসব খাল নির্মাণ হলে আগে থেকেই সংযুক্ত মহাসাগরগুলোর মধ্যে কানেক্টিভিটি আরও বাড়বে অথবা অন্যান্য মহাসাগরের মধ্যে নতুন করে সংযোগ স্থাপন হবে। এমন তিনটি গুরুত্বপূর্ণ খালের বিষয়ে জেনে নেওয়া যাক–

ইস্তাম্বুল ক্যানেল

সাম্প্রতিক সময়ে ইউরেশিয়া অঞ্চলের যেসব বিষয় বিশ্বজুড়ে আলোচনার ক্ষেত্র তৈরি করেছে, তার মধ্যে ইস্তাম্বুল ক্যানেল প্রকল্প অন্যতম। অনেকের ধারণা, প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে বৈশ্বিক ভূরাজনীতি ও অর্থনীতিতে তাৎপর্যপূর্ণ পরিবর্তন আসবে। কেউ

ইউরেশিয়া অঞ্চলের পাশাপাশি পরোক্ষভাবে সমগ্র বিশ্বের ক্ষমতার ভারসাম্যে পরিবর্তন আনবে ইস্তাম্বুল ক্যানেল

কেউ এমনও ধারণা করছেন যে, এই ইস্তাম্বুল ক্যানেল ইউরেশিয়া অঞ্চল তো বটেই, পরোক্ষভাবে সমগ্র বিশ্বের ক্ষমতার ভারসাম্যে পরিবর্তন আনবে।

ইস্তাম্বুল ক্যানেল নির্মাণের পরিকল্পনাটি মূলত তুরস্কের প্রেসিডেন্ট রিসেপ তাইয়েপ এরদোয়ানের। তুর্কি ভাষায় একে বলা হচ্ছে ক্যানেল ইস্তাম্বুল। এই প্রকল্পের মূল লক্ষ্য হলো কৃষ্ণসাগর ও মর্মর সাগরকে সংযোগকারী জলপথ তৈরি করা। এছাড়া খালটি ইস্তাম্বুল শহরের ইউরোপীয় অংশকে দ্বিখণ্ডিত করবে।

ক্যানেল ইস্তাম্বুল প্রকল্পের ব্যয় ধরা হয়েছে ১ হাজার ৫০০ কোটি ডলার। এরদোয়ান ২০১১ সালে এই প্রকল্পের ঘোষণা দেন। কিন্তু বিভিন্ন পেশাজীবী সংস্থা ও এনজিওর পক্ষ থেকে তীব্র বাধা আসায় এর কার্যক্রম পিছিয়ে যায়। ২০২১ সালের জুনে এরদোয়ান ইস্তাম্বুল ক্যানেলের দুই পাড়কে সংযোগকারী একটি ব্রিজের নির্মাণকাজ উদ্বোধন করেন। এর মাধ্যমে সব ধরনের অনিশ্চয়তার অবসান ঘটিয়ে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ আনুষ্ঠানিকভাবে শুরু হয়।

তুরস্ক একটি দ্বিমহাদেশীয় রাষ্ট্র, অর্থাৎ দেশটির ভূখণ্ড এশিয়া ও ইউরোপ–এই দুই মহাদেশে পড়েছে। ভূকৌশলগত দিক থেকে ইউরেশিয়ার অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ একটি রাষ্ট্র এটি। ৭ লাখ ৮৩ হাজার ৩৫৬ বর্গকিলোমিটার আয়তনের দেশটির মোট ভূখণ্ডের ৯৭ শতাংশ পশ্চিম এশিয়ার আনাতোলিয়ায় অবস্থিত, আর বাকি ৩ শতাংশ দক্ষিণ-পূর্ব ইউরোপের পূর্ব থ্রেস অঞ্চলে।

তিনদিকে সমুদ্র পরিবেষ্টিত তুরস্ক সমুদ্র পরিবহন শিল্পের দিক থেকেও গুরুত্বপূর্ণ অবস্থানে রয়েছে। এর উত্তরে কৃষ্ণসাগর, দক্ষিণে ভূমধ্যসাগর এবং পশ্চিমে মর্মর সাগর ও ইজিয়ান সাগর অবস্থিত। তুরস্কে আগে থেকেই দুটি গুরুত্বপূর্ণ প্রণালি রয়েছে। এর মধ্যে ইস্তাম্বুলের এশীয় ও ইউরোপীয় অংশদ্বয়কে পৃথক করেছে যে সংকীর্ণ জলপথ, সেটি হচ্ছে বসফরাস প্রণালি। বসফরাস প্রণালির মাধ্যমে কৃষ্ণসাগর ও মর্মর সাগর পরস্পরের সঙ্গে সংযুক্ত। এদিকে দার্দানেলস প্রণালি মর্মর সাগরের সঙ্গে ভূমধ্যসাগর ও এজিয়ান সাগরকে যুক্ত করেছে। অর্থাৎ বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালি দুটির মাধ্যমে কৃষ্ণসাগর ভূমধ্যসাগর ও ইজিয়ান সাগরের সঙ্গে যুক্ত হয়েছে।

ভৌগোলিকভাবে যদি তুরস্ক বাদে কৃষ্ণসাগর তীরবর্তী অন্য রাষ্ট্রগুলো যেমন রাশিয়া, ইউক্রেন, রুমানিয়া, জর্জিয়া ও বুলগেরিয়ার জাহাজ ভূমধ্যসাগরে পৌঁছাতে চায়, সেক্ষেত্রে তাদের বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালিদ্বয় অতিক্রম করতে হবে। অন্যদিকে, কৃষ্ণসাগরের তীরে অবস্থিত নয়, এমন কোনো রাষ্ট্র যদি কৃষ্ণসাগরে তাদের জাহাজ পাঠাতে চায়, সেক্ষেত্রে তাদেরও দার্দানেলস ও বসফরাস প্রাণালি দুটি অতিক্রম করতে হবে। স্বাভাবিকভাবেই এই প্রণালি দুটির নিয়ন্ত্রণ যাদের হাতে থাকবে, কৃষ্ণসাগর-ভূমধ্যসাগর রুটের কর্তৃত্বও তাদের হাতে থাকবে।

বর্তমানে বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালি দুটি তুরস্কের নিয়ন্ত্রণাধীন। ১৯৩৬ সালে সম্পাদিত মন্ট্রো কনভেনশন অনুযায়ী, বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালি দুটির সামরিক কর্তৃত্ব তুরস্কের ওপর ন্যস্ত। যুদ্ধকালীন সময়ে দেশটি প্রণালি দুটিতে বিদেশি যুদ্ধজাহাজের প্রবেশ নিষিদ্ধ করতে পারে। যেমনটি

মালাক্কা প্রণালির বিকল্প একটি রুট হিসেবে আত্মপ্রকাশ করবে থাই ক্যানেল। চীন ও জাপান থেকে ভারত, মধ্যপ্রাচ্য, আফ্রিকা ও ইউরোপগামী জাহাজগুলো উপকৃত হবে এই খাল থেকে

তারা চলমান ইউক্রেন যুদ্ধের প্রেক্ষিতে করেছে। শুধু তাই নয়, কোনো রাষ্ট্র তুরস্কের বিরুদ্ধে যুদ্ধে লিপ্ত হলে সেক্ষেত্রে তুরস্ক প্রণালি দুটিতে সেই রাষ্ট্রের বাণিজ্যিক জাহাজ প্রবেশের ওপরও নিষেধাজ্ঞা জারি করতে পারে। অবশ্য কনভেনশনের শর্তাবলি অনুসারে, শান্তিপূর্ণ সময়ে বিদেশি বেসামরিক জাহাজ বিনা শুল্কে প্রণালি দুটি অতিক্রম করতে পারে।

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

মন্ট্রো চুক্তি যতদিন বলবৎ থাকবে, তুরস্কের এই হতাশাও অব্যাহত থাকবে। কিন্তু তুর্কি প্রেসিডেন্ট সেই হতাশাকে সাথে নিয়ে বসে থাকতে রাজি নন। তাই তো তিনি ইস্তাম্বুল শহরের মধ্য দিয়ে বসফরাসের সমান্তরালে একটি খাল খননের উদ্যোগ নেন, যেটি মন্ট্রো চুক্তির অধীনে থাকবে না। অর্থাৎ এই খালে চলাচলকারী জাহাজ থেকে টোল নিতে তুরস্কের সামনে কোনো বাধা থাকবে না।

প্রশ্ন হলো, বিনা শুল্কের বসফরাস প্রণালি ফেলে জাহাজগুলো কেন ইস্তাম্বুল খাল দিয়ে শুল্ক পরিশোধ করে চলাচল করবে? এর সপক্ষেও যুক্তি রয়েছে। বসফরাস প্রাণালি খুবই ব্যস্ত একটি জলপথ। প্রতিদিন গড়ে ১১৫টি জাহাজ এই প্রণালি অতিক্রম করে। কিন্তু এটি সেই চাপ নেওয়ার উপযুক্ত নয়। প্রণালিটি খুবই সংকীর্ণ। ফলে সেখানে অতিরিক্ত জাহাজের ভিড়ে প্রায়ই জট লেগে যায়। শুধু তা-ই নয়, এই সংকীর্ণতার কারণে প্রণালিটিতে দুর্ঘটনার ঝুঁকিও রয়েছে। উদাহরণ হিসেবে বলা যায় ১৯৭৯ সালের দুর্ঘটনার কথা। সে বছর বসফরাস প্রণালিতে দুটি ট্যাংকারের মুখোমুখি সংঘর্ষের ঘটনায় জ্বালানি তেল ছড়িয়ে পড়ে এবং পরিবেশগত বিপর্যয় ঘটে। ২০১৮ সালের এপ্রিলে একটি বাল্ক ক্যারিয়ার যথাসময়ে গতিরোধ করতে ব্যর্থ হয় এবং প্রণালির তীরে অবস্থিত অষ্টাদশ শতাব্দীতে নির্মিত একটি ওসমানীয় প্রাসাদের সঙ্গে ধাক্কা লাগে।

নির্মাণাধীন ইস্তাম্বুল খালের দৈর্ঘ্য হবে ৪৫ কিলোমিটার বা ২৮ মাইল। প্রশস্ততা হবে ২৭৫ থেকে ৩৫০ মিটার। আর গভীরতা হবে ২০ দশমিক ৭৫ মিটার।

অবশ্য প্রকল্পটির সমালোচকেরও অভাব নেই। অনেকেই একে উচ্চাভিলাষী প্রকল্প বলছেন। তুর্কি প্রেসিডেন্ট নিজেই একে 'উদ্ভট প্রকল্প' হিসেবে অভিহিত করেছেন। অনেক বিশ্লেষক বলছেন, বসফরাস প্রণালির ওপর থেকে চাপ কমানোর কথা বললেও এরদোয়ান আসলে ভূরাজনৈতিক কৌশলের অংশ হিসেবে এই খাল খনন করছেন। প্রকল্পটি দীর্ঘমেয়াদে টেকসই হবে কি না, সেই বিষয়েও মতভেদ রয়েছে বিশ্লেষকদের মধ্যে। কেউ কেউ

বলছেন, এই খাল খনন করা হলে ইস্তাম্বুল শহরে বড় ধরনের ভূমিকম্প আঘাত হানার ঝুঁকি বেড়ে যাবে। অবশ্য এরদোয়ান সবসময়ই দাবি করে আসছেন, ৪৫ কিলোমিটার দীর্ঘ এই জলপথ পরিবেশগত কোনো ক্ষতি সাধন তো করবেই না, বরং এটি ইস্তাম্বুলের ভবিষ্যৎকে সুরক্ষিত করবে।

থাই ক্যানেল

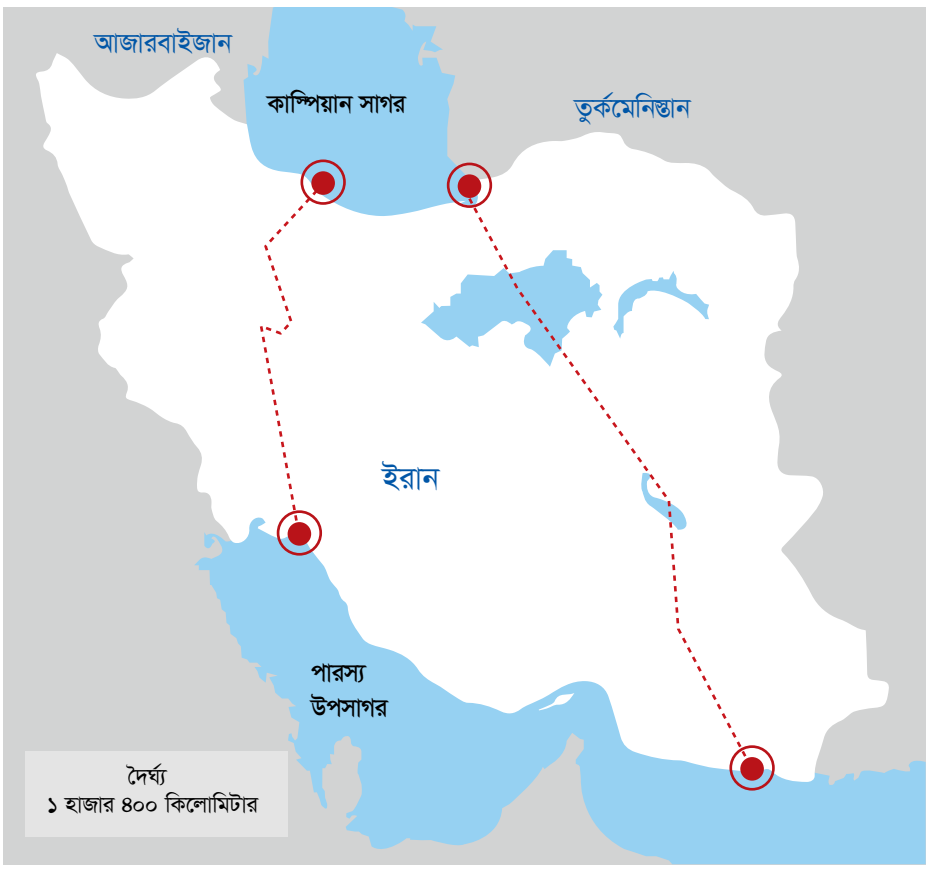
থাইল্যান্ড উপসাগরকে আন্দামান সাগরের সঙ্গে যুক্ত করতে ২০১৫ সালে একটি ক্যানেল নির্মাণের প্রস্তাবনা উত্থাপন করা হয়। খালটি মালাক্কা প্রণালির বিকল্প এটি রুট হিসেবে আত্মপ্রকাশ করবে। বর্তমানে চীনের আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের প্রায় এক-তৃতীয়াংশ পণ্য পরিবহন হয় মালাক্কা প্রণালি দিয়ে। জাপান ও চীন থেকে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে দূরত্ব ১ হাজার ২০০ কিলোমিটার কমিয়ে দেবে এটি।

প্রস্তাবিত থাই ক্যানেলের দৈর্ঘ্য হবে ১০২ কিলোমিটার। প্রশস্ততা থাকবে ৪০০ মিটার আর গভীরতা হবে ২৫ মিটার। চীন ও জাপান থেকে যেসব জাহাজ ভারত, মধ্যপ্রাচ্য, আফ্রিকা ও ইউরোপে যেতে চায়, তারা এই খাল নির্মাণের ফলে দারুণভাবে উপকৃত হবে। চীনের সাংহাই থেকে ভারতের মুম্বাই পর্যন্ত সমুদ্রপথের দূরত্ব প্রায় সাড়ে আট হাজার কিলোমিটার। থাই ক্যানেল নির্মাণ হলে এই দূরত্ব ২০ শতাংশ কমে যাবে। এদিকে সৌদি আরব থেকে জাপানে তেল পরিবহনের ক্ষেত্রে ট্যাংকারগুলোকে ১৩ হাজার ৩৩০ কিলোমিটার পথ পাড়ি দিতে হয়। নতুন খালটি এই দূরত্ব ৯ শতাংশ কমিয়ে দেবে।

উপকারিতা থাকলেও এই খাল নির্মাণের পথে কিছু চ্যালেঞ্জ রয়েছে। এটির নির্মাণ ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছে ২ হাজার ৮০০ কোটি ডলার। এত বেশি ব্যয়ে খাল নির্মাণের বিষয়টি নিয়ে সমালোচনাও হয়েছে বেশ। এছাড়া এর পরিবেশগত প্রভাব নিয়ে তৈরি হওয়া জটিলতাও নির্মাণকাজ পিছিয়ে দিয়েছে। ২০১৮ সালে থাই প্রধানমন্ত্রী প্রায়ুত চান-ও-চা এক ঘোষণায় বলেন, ক্যানেলটি তার সরকারের অগ্রাধিকারমূলক প্রকল্পের তালিকায় নেই। তবে অতি দ্রুত এর নির্মাণকাজ শুরু হবে বলেও আশা প্রকাশ করেছিলেন তিনি। ২০২০ সালের জানুয়ারিতে দেশটির পার্লামেন্টের প্রতিনিধি পরিষদে থাই ক্যানেল প্রকল্পের কারিগরি বিষয়ে গবেষণার জন্য একটি কমিটি গঠনের সিদ্ধান্ত সর্বসম্মতিক্রমে গৃহীত হয়।

কাস্পিয়ান মেগা ক্যানেল

পানি প্রবাহিত হয়ে অন্য কোনো সাগর অথবা মহাসাগরে গিয়ে পড়বে–এমন সুযোগবিহীন বিশ্বের সবচেয়ে বড় অভ্যন্তরীণ জলাধার কাস্পিয়ান সাগর। অর্থাৎ নামের সাথে সাগর হলেও এটি একটি হ্রদ। ৩ লাখ ৭১ হাজার বর্গকিলোমিটার আয়তনের কাস্পিয়ান সাগরের উপকূল ভাগাভাগি করে নিয়েছে কাজাখস্তান, রাশিয়া, আজারবাইজান, ইরান ও তুর্কমেনিস্তান। সুতরাং অন্য কোনো সাগরের সঙ্গে যুক্ত করতে পারলে এই দেশগুলোয় পণ্য পরিবহন আরও সহজতর হবে। কাস্পিয়ান মেগা ক্যানেল নির্মাণের মূল উদ্দেশ্যও সেটিই। এটি কাস্পিয়ান সাগরকে পারস্য সাগরের সঙ্গে যুক্ত করবে।



১ হাজার ৪০০ কিলোমিটারের বেশি দৈর্ঘ্যের কাস্পিয়ান মেগা ক্যানেলের দুই পাশের ভূস্তরের উচ্চতার পার্থক্য ১ হাজার ৬০০ মিটার। এই চ্যালেঞ্জ দূর করতে ৫০টির বেশি জায়ান্ট লক নির্মাণ করা হবে

কাস্পিয়ান ক্যানেলের দৈর্ঘ্য হবে ১ হাজার ৪০০ কিলোমিটারের বেশি। উচ্চাভিলাষী এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ হলো উচ্চতার পার্থক্য। অনেকটা পানামা খাল নির্মাণের ক্ষেত্রে যে ধরনের সমস্যা তৈরি হয়েছিল, সেই রকম। কাস্পিয়ান ক্যানেলের দুই পাশের ভূস্তরের উচ্চতার পার্থক্য হবে প্রায় ১ হাজার ৬০০ মিটার। এই উচ্চতা বজায় রেখে একটি জলপথ তৈরি করা বেশ চ্যালেঞ্জিং।

এই বাধা অতিক্রমে পানামা খালে যেমন লক সিস্টেম গড়ে তোলা হয়েছে, কাস্পিয়ান ক্যানেলেও সেই একই ব্যবস্থা দেখা যাবে। তবে আরও বড় পরিসরে। পানামা খালে তিন সেটে মোট লক সিস্টেম রয়েছে ছয়টি। আর কাস্পিয়ান ক্যানেলে জায়ান্ট লক থাকবে ৫০টির বেশি।

নতুন এই খালটি রাশিয়ার জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ একটি সি রুট হবে। প্রাচ্যের সঙ্গে বাণিজ্যে তাদের অন্যতম অবলম্বন হয়ে দাঁড়াবে এই খাল। এছাড়া বসফরাস ও সুয়েজ খালের মতো পশ্চিমা নিয়ন্ত্রিত সমুদ্রপথ এড়িয়ে চলার ক্ষেত্রেও রাশিয়ার জন্য সহায়ক ভূমিকা রাখবে কাস্পিয়ান ক্যানেল। উত্তর আটলান্টিক মহাসাগর ও বাল্টিক সাগর, দানিয়ুব, ডন ও ভলগা নদী এবং কৃষ্ণ ও আজোভ সাগর থেকে ভারত মহাসাগর ও প্রাচ্যের দেশগুলোয় সবচেয়ে কম দূরত্বের অ্যাকসেস রুট হিসেবে কাজ করবে কাস্পিয়ান ক্যানেল।

এই খালের নেতিবাচক দিকগুলো সম্পর্কে বলতে গেলে প্রথমেই আসে বিভিন্ন ট্রাফিক চোকপয়েন্টের কথা। বিভিন্ন দুর্ঘটনা, প্রাকৃতিক বিপর্যয় বা অন্য কোনো কারণে এসব জায়গায় জাহাজ চলাচলে প্রতিবন্ধকতা তৈরি হলে খালটির ট্রাফিক ব্যবস্থা ভেঙে পড়ার ঝুঁকি রয়েছে। এছাড়া যেকোনো কৃত্রিম খাল নির্মাণের ক্ষেত্রে যে বিষয়টি সামনে চলে আসে, সেই পরিবেশগত প্রভাবের ঝুঁকি রয়েছে কাস্পিয়ান ক্যানেলের ক্ষেত্রেও। তবে পরিবেশের বিষয়টি কার্যকরভাবে ব্যবস্থাপনা করা সম্ভব হলে বৈশ্বিক বাণিজ্য যতটা উপকৃত হবে, তা কোনোভাবেই বিবেচনার বাইরে রাখা সম্ভব নয়। মেগা ক্যানেলটি সংশ্লিষ্ট দেশগুলোর খনিজ ও শিল্পোৎপাদিত পণ্য পরিবহনে যুগান্তকারী পরিবর্তন আনবে। এই অঞ্চলের বাণিজ্য সম্প্রসারণে এতটা সম্ভাবনা তৈরি করবে যে, এমনটি আগে কখনো এই বিষয়ে চিন্তাও করা হয়নি। শুধু তা-ই নয়, ক্যানেলটি তার যাত্রার দীর্ঘপথে দুপাশের খরাপ্রবণ শুষ্ক জমিগুলোয় সেচের সুযোগ করে দেবে। এতে করে অনাবাদি অনেক জমিকে চাষাবাদের আওতায় আনা সম্ভব হবে, যা আঞ্চলিক অর্থনীতিতে বড় ধরনের রূপান্তর ঘটাবে।

কপ২৭ সম্মেলনে কিছু আশার আলো দেখছে সমুদ্র খাত

মিশরের শারম এল-শেখে সম্প্রতি শেষ হয়েছে জলবায়ু পরিবর্তনবিষয়ক জাতিসংঘের ফ্রেমওয়ার্ক কনভেনশনে অংশগ্রহণকারী পক্ষগুলোর ২৭তম সম্মেলন বা কপ-২৭। দুই সপ্তাহের এই সম্মেলনে সমুদ্রবিষয়ক কিছু ইতিবাচক পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। চূড়ান্ত পরিকল্পনায় সদস্য রাষ্ট্রগুলো তাদের জাতীয় জলবায়ু লক্ষ্যমাত্রায় সমুদ্রভিত্তিক সুষ্ঠু পদক্ষেপ অন্তর্ভুক্ত করার আগ্রহ ব্যক্ত করেছে।

এবারের সম্মেলন থেকে ছয় দফার শারম এল-শেখ ইমপ্লিমেন্টেশন প্ল্যানের ঘোষণা এসেছে। অবশ্য এই ঘোষণা বেশির ভাগ জলবায়ু বিশ্লেষকদের প্রত্যাশা পূরণ করতে পারেনি। পরিকল্পনাটিতে বৈশ্বিক তাপমাত্রা বৃদ্ধি ১ দশমিক ৫ ডিগ্রি সেলসিয়াসের মধ্যে সীমিত রাখার প্রতিশ্রুতি পুনর্ব্যক্ত করা হয়েছে বটে, তবে ২০৫০ সাল নাগাদ কার্বনমুক্ত পৃথিবী গড়ে তোলার লক্ষ্যে কোনো সুনির্দিষ্ট পদক্ষেপের নির্দেশনা নেই এতে।

জলবায়ু পরিবর্তনের জন্য যে ক্ষয়ক্ষতি সাধিত হয়, তা প্রশমনের লক্ষ্যে একটি নির্দিষ্ট তহবিল গড়ে তোলার বিষয়ে অনেক বছর ধরে আলোচনা ও দর-কষাকষি চলে আসছিল উন্নত ও উন্নয়নশীল দেশগুলোর মধ্যে। কপ২৭ সম্মেলনে অবশেষে এই বিষয়ে মতৈক্যে পৌঁছেছে দেশগুলো।

এবারের সম্মেলনে সমুদ্র খাত আশাব্যঞ্জক গুরুত্ব পেয়েছে। চূড়ান্ত পরিকল্পনায় সাগর-মহাসাগরের পরিবেশগত ও বাস্তুতান্ত্রিক স্বাভাবিকতা রক্ষার গুরুত্বের বিষয়টিকে স্বীকৃতি দেওয়া হয়েছে এবং প্রতি বছর আরও শক্তিশালীভাবে ওশান-ক্লাইমেট ডায়ালগ আয়োজনের প্রতিশ্রুতি ব্যক্ত করা হয়েছে। সম্মেলনে একটি ওশান প্যাভিলিয়ন স্থাপন করা হয়, যেখানে সাগর-সংশ্লিষ্ট তিন শতাধিক ইভেন্টের মাধ্যমে বৈশ্বিক জলবায়ু ব্যবস্থায় সাগর-মহাসাগরের ভূমিকার ওপর আলোকপাত করা হয়।

পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার বাড়াতে সম্মেলনে কিছু উদ্যোগ নিতে দেখা গেছে। নিঃসরণমুক্ত সুনীল অর্থনীতি গড়ে তোলার প্রয়াসের অংশ হিসেবে ২০৩০ সাল নাগাদ অন্তত ৫০ লাখ টন গ্রিন হাইড্রোজেন উৎপাদন ও ব্যবহারের প্রতিশ্রুতি ব্যক্ত করেছে দশটি শিপিং অপারেটরম ও গ্রিন হাইড্রোজেন উৎপাদক প্রতিষ্ঠান। এছাড়া গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদনকে গতিশীল করতে গ্লোবাল অফশোর উইন্ড অ্যালায়েন্সে যোগ দিয়েছে বেলজিয়াম, কলম্বিয়া, জার্মানি, ইসরায়েল, জাপান, নেদারল্যান্ডস, নরওয়ে, যুক্তরাজ্য ও যুক্তরাষ্ট্র। কপ২৬ সম্মেলনে এই অ্যালায়েন্স প্রতিষ্ঠিত হয়েছিল।

এবারের সম্মেলনে ব্লু কার্বন ইকোসিস্টেমের ওপর জোর দেওয়া হয়েছে এবং ২০৩০ সাল নাগাদ দেড় কোটি হেক্টর শ্বাসমূলীয় বনাঞ্চলের সুরক্ষায় ৪০০ কোটি ডলার বিনিয়োগের লক্ষ্যমাত্রা গ্রহণ করা হয়েছে। এদিকে বদ্বীপ ও উপকূলীয় অঞ্চলগুলোয় স্বল্প ও মধ্যম মেয়াদে টেকসই সম্পদ ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলার লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট দেশ ও ক্ষুদ্র দ্বীপরাষ্ট্রগুলোর মধ্যে সমন্বয় স্থাপনে চ্যাম্পিয়ন গ্রুপ ফর ডেল্টাস অ্যান্ড কোস্টাল জোনস নামে একটি গ্রুপ গড়ে তুলেছে নেদারল্যান্ডস।

এশিয়া-আমেরিকা রুটে কনটেইনার পরিবহন ভাড়া কমতে পারে

২০২১ সালে সমুদ্র পরিবহন খাতে যে আকাচুম্বী ফ্রেইট রেট বা পরিবহন ভাড়া ছিল, তা এখন অনেকটাই নিম্নমুখী। এদিকে এ খাতে আগামী দুই বছরে দুই শতাধিক নতুন কনটেইনার জাহাজ যুক্ত হবে। সবকিছু মিলিয়ে এশিয়া-আমেরিকা রুটে পণ্য পরিবহন ব্যয় আরও কমবে বলে ধারণা করছেন সংশ্লিষ্টরা।

সাউথ চায়না মর্নিং পোস্টের একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০২৩ সালে বৈশ্বিক বহরে মোট ২৩ লাখ ৪০ হাজার টিইইউ সক্ষমতার কনটেইনার জাহাজ যুক্ত হবে। ২০২৪ সালে যুক্ত হবে আরও ২৮ লাখ ৩০ হাজার টিইইউ।

বৈশ্বিক কনটেইনার বুকিং প্লাটফর্ম ফ্রেইটোসের তথ্য অনুসারে, সাম্প্রতিক সময়ে এশিয়া থেকে যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিম উপকূলে ২০ ফুট কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া ২ হাজার ৪৭৯ ডলারে নেমেছে। এটি গত বছরের একই সময়ের তুলনায় ৮৭ শতাংশ কম।

জ্বালানির বৈশ্বিক চাহিদা বৃদ্ধির পূর্বাভাস কমিয়েছে ইআইএ

২০২৩ সালের জন্য অপরিশোধিত জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক চাহিদা বৃদ্ধির পূর্বাভাস কমিয়েছে মার্কিন এনার্জি ইনফরমেশন অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (ইআইএ)। প্রতিষ্ঠানটি বলছে, চাহিদা কমার প্রতিফলন হিসেবে ওপেক প্লাস এরই মধ্যে উত্তোলন লক্ষ্যমাত্রা দৈনিক ২০ লাখ ব্যারেল করে কমানোর সিদ্ধান্ত নিয়েছে। অন্যদিকে মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেন প্রশাসন কোম্পানিগুলোকে সরবরাহ না বাড়ানোর নির্দেশনা দিয়েছে।

নিজেদের শর্ট-টার্ম এনার্জি আউটলুক শীর্ষক প্রতিবেদনে ইআইএ ২০২৩ সালের জন্য জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক চাহিদা প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাস দৈনিক ৩ লাখ ২০ হাজার ব্যারেল কমিয়েছে। চাহিদার পরিমাণ ধরেছে দৈনিক ১১ লাখ ৬০ হাজার ব্যারেল।

ইআইএ মনে করছে, ২০২৩ সালের শুরুতেই অপরিশোধিত জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক মজুদ ব্যাপক হারে কমতে শুরু করবে। প্রথম প্রান্তিকে মজুদ দৈনিক ১২ লাখ ব্যারেল করে কমবে বলে ধারণা সংস্থাটির।

ইউরো অঞ্চলে খুচরা বিক্রি নিম্নমুখী

ইউরো অঞ্চলে খুচরা বিক্রি নিম্নমুখী রয়েছে। গত সেপ্টেম্বর মাসে জোটটিতে খুচরা বিক্রির পরিমাণ এক বছর আগের তুলনায় দশমিক ৬ শতাংশ সংকুচিত হয়েছে। অবশ্য মাসওয়ারি হিসাবে বিক্রি দশমিক ৪ শতাংশ বেড়েছে।

ইউরোস্ট্যাট জানিয়েছে, সেপ্টেম্বরে ইউরো অঞ্চলে খুচরা বিক্রিতে বছরওয়ারি যে সংকোচন দেখা গেছে, তা যতটা আশঙ্কা করা হয়েছিল ততটা নয়। রয়টার্সের জরিপে অর্থনীতিবিদরা ১ দশমিক ৩ শতাংশ সংকোচনের পূর্বাভাস দিয়েছিলেন।

খুচরা বিক্রিকে ভোক্তা চাহিদার বড় সূচক হিসেবে দেখা হয়। ইউক্রেনে রুশ আগ্রাসনের ফলে জ্বালানির দাম বাড়ার কারণে আগামী মাসগুলোয় ইউরো

সংবাদ সংক্ষেপ

নিঃসরণ কমাতে ৫০ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে ডিপি ওয়ার্ল্ড

আগামী পাঁচ বছরে উল্লেখযোগ্য মাত্রায় কার্বন নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড। এ লক্ষ্য পূরণে ৫০ কোটি ডলার বিনিয়োগের প্রতিশ্রুতি দিয়েছে দুবাইভিত্তিক পোর্ট অপারেটর প্রতিষ্ঠানটি।

কপ২৭ সম্মেলন চলাকালে ডিপি ওয়ার্ল্ডের চেয়ারম্যান ও সিইও সুলতান বিন সুলায়েম বলেন, আগামী পাঁচ বছরে কোম্পানিটি কার্বন নিঃসরণ ২০২১ সালের তুলনায় সাত লাখ টন বা ২০ শতাংশ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে। পাশাপাশি নবায়নযোগ্য জ্বালানি খাতে বিনিয়োগ ও বিকল্প জ্বালানির উৎস খুঁজে বের করার লক্ষ্য রয়েছে তাদের।

কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তাভিত্তিক ওয়েদার রুটিং টুল তৈরি করেছে বিএএস

সমুদ্রগামী বাণিজ্যিক জাহাজগুলোয় বহুল ব্যবহৃত ওয়েদার রুটিং টুল তৈরির সময় সাধারণত বরফাচ্ছন্ন জলপথের বিষয়টি মাথায় রাখা হয় না। ব্রিটিশ অ্যান্টার্কটিক সার্ভের (বিএএস) গবেষকরা এই ঘাটতি পুষিয়ে নেওয়ার চেষ্টা করছেন। তারা কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তাভিত্তিক একটি রুট প্ল্যানিং টুল তৈরি করেছে, যেগুলো মেরুর বরফময় জলপথেও দ্রুততর ও সর্বোচ্চ জ্বালানিসাশ্রয়ী রুটের সন্ধান দেবে।

দক্ষিণ মহাসাগরের দুর্গম অঞ্চলে নিরাপদ ও কার্যকর নেভিগেশন নিয়ে কাজ করছে বিএএস। নিজেদের এই বিশেষ কার্যক্রমে সহায়তার লক্ষ্যেই টুলটি তৈরি করেছে তারা।

সাগরে বিলীন হওয়ার ঝুঁকিতে ঘানার ঐতিহাসিক দুর্গ

গিনি উপসাগরের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি ও তীব্র ঢেউয়ের তোড়ে ঘানায় আঠারো শতকে নির্মিত একটি দুর্গ ধীরে ধীরে ধ্বংস হয়ে যাচ্ছে। দুর্গটি একসময় স্লেভ ফোর্ট হিসেবে ব্যবহৃত হতো। আফ্রিকান বন্দিদের দাস হিসেবে আমেরিকামুখী জাহাজে তুলে দেওয়ার আগে এই দুর্গেই রাখা হতো।

ইউনেস্কো ঘোষিত বিশ্ব ঐতিহ্য স্থাপনার প্রায় তিন-চতুর্থাংশ বর্তমানে ধীরে ধীরে সাগরে বিলীন হওয়ার ঝুঁকিতে রয়েছে। ঘানার রাজধানী আকরা থেকে ১৮০ কিলোমিটার পূর্বে অবস্থিত ফোর্ট প্রিন্সেনস্টাইন তারই একটি।

পূর্ণ আকৃতির শিপ টানেল নির্মাণ করছে নরওয়ে

বিশ্বের প্রথম পূর্ণ আকৃতির শিপ টানেল নির্মাণের প্রকল্প হাতে নিয়েছে নরওয়েজিয়ান কোস্টাল অ্যাডমিনিস্ট্রেশন। প্রকল্পটিতে কাজ করার জন্য সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো সরবরাহকারীদের কাছ থেকে প্রপোজাল আহ্বান করেছে কর্তৃপক্ষ।

নরওয়ের নির্মীয়মাণ এই টানেলের নাম রাখা হয়েছে স্টাড শিপ টানেল। দেশটির উপকূলীয় স্টাড পেনিনসুলার প্রতিকূল পরিবেশে জাহাজের নিরাপদ চলাচলের সুযোগ করে দিতেই টানেলটি নির্মাণ করা হচ্ছে। এই এলাকায় বছরের প্রায় ৩০ শতাংশ সময়ে ঝোড়ো আবহাওয়া থাকে। গত আট দশকে সেখানে আনুমানিক ৩৩ জন নাবিক প্রাণ হারিয়েছেন।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ ফ্লোরিডা উপকূলে মহাকাশযান চ্যালেঞ্জারের ধ্বংসাবশেষের সন্ধান লাভ

ডকুমেন্টারি তৈরির উদ্দেশ্যে যুক্তরাষ্ট্রের ফ্লোরিডা উপকূলে দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের সময় বিধ্বস্ত হওয়া একটি এয়ারক্রাফটের ধ্বংসাবশেষ খোঁজ করছিলেন একটি টেলিভিশন চ্যানেলের ক্রুরা। এ সময় তারা ঘটনাক্রমে মহাকাশযান চ্যালেঞ্জারের একটি অংশবিশেষ খুঁজে পান। মার্কিন মহাকাশ গবেষণা সংস্থা নাসা সম্প্রতি এই তথ্য জানিয়েছে।

ডকুমেন্টারি ক্রুরা চ্যালেঞ্জারের যে অংশের সন্ধান পেয়েছেন, সেটির দৈর্ঘ্যে প্রায় ২০ ফুট। ক্রুরা বালিতে ঢাকা অবস্থায় এটি খুঁজে পাওয়ার পর বিষয়টি নাসাকে অবহিত করেন। ১৯৮৬ সালে উৎক্ষেপণের পরপরই মহাকাশযানটি বিস্ফোরিত হয়।

➤ দুটি স্পেশাল-পারপাস শিপ কেনার পরিকল্পনা থেকে সরে এসেছে যুক্তরাজ্য

নর্ড স্ট্রিম ওয়ান ও টু পাইপলাইনে ফাটলের ঘটনার পর যুক্তরাজ্য তাদের পানির নিচের সম্পদের সুরক্ষায় দুটি স্পেশাল-পারপাস শিপ কেনার পরিকল্পনা গ্রহণ করেছিল। তবে এখন দেশটি সেই পরিকল্পনা থেকে সরে এসেছে।

সাবেক ব্রিটিশ প্রধানমন্ত্রীয় বরিস জনসনের নেওয়া এই উদ্যোগ থেকে সরে আসার বিষয়টি সম্প্রতি পার্লামেন্টকে জানিয়েছেন বর্তমান প্রধানমন্ত্রী ঋষি সুনাক। চলমান মূল্যস্ফীতি সংকটের মধ্যে জাতীয় বাজেটে অগ্রাধিকারমূলক বিষয় নির্ধারণ করতে গিয়ে এই পরিবর্তন আনা হয়েছে বলে জানান তিনি।

➤ রাষ্ট্রায়ত্ত শিপিং লাইন চালু করবে দক্ষিণ আফ্রিকা

করোনা মহামারির সময়ে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনে যে স্থবিরতা নেমে এসেছিল, তা চিন্তার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছিল প্রায় সব দেশের জন্য। দক্ষিণ আফ্রিকাও সেই সংকটময় পরিস্থিতির কথা ভোলেনি। এই সংকটের কথা মাথায় রেখে তারা নিজেদের জন্য একটি রাষ্ট্রায়ত্ত শিপিং লাইন চালুর উদ্যোগ নিয়েছে।

দক্ষিণ আফ্রিকার পরিবহন মন্ত্রণালয় সম্প্রতি সাউথ আফ্রিকান শিপিং কোম্পানি (এসএএসসিও) চালু করার আইনগত বিষয়ে একটি খসড়া প্রস্তুত করেছে। ২০২৩ সালে যত দ্রুত সম্ভব কোম্পানিটি চালু করার লক্ষ্য রয়েছে সরকারের।

➤ ভেনিজুয়েলা থেকে তেল রপ্তানি করতে পারবে শেভরন

মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেনের প্রশাসন শেভরনকে ভেনিজুয়েলা থেকে জ্বালানি তেল রপ্তানির অনুমতি প্রদানে সম্মত হয়েছে। ভেনিজুয়েলার ওপর আরোপিত নিষেধাজ্ঞা কিছুটা শিথিল করার মাধ্যমে শেভরনকে এই অনুমতি দিতে যাচ্ছে যুক্তরাষ্ট্র।

রাশিয়ার তেল রপ্তানির ওপর ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) নিষেধাজ্ঞা আরোপের কয়েকদিন আগে এই সিদ্ধান্ত নিল ওয়াশিংটন। ইইউর নিষেধাজ্ঞার ফলে আন্তর্জাতিক জ্বালানি বাণিজ্যে স্থবিরতা নেমে আসার আশঙ্কা রয়েছে। বাইডেন প্রশাসনের উদ্যোগ সেই স্থবিরতা কাটিয়ে উঠতে সহায়তা করবে।

অঞ্চল অর্থনৈতিক মন্দায় ঝুঁকি তৈরি হয়েছে। একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, তৃতীয় প্রান্তিকে ইউরো অঞ্চলের জিডিপি আগের প্রান্তিকের তুলনায় মাত্র দশমিক ২ শতাংশ সম্প্রসারিত হয়েছে।

বিশ্ব অর্থনীতি খারাপ পরিস্থিতির দিকে যাচ্ছে : আইএমএফ

অক্টোবরে বৈশ্বিক অর্থনৈতিক পরিস্থিতি পূর্বানুমানের চেয়ে বেশি খারাপ ছিল বলে জানিয়েছে আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল (আইএমএফ)। সম্প্রতি এক জরিপ প্রতিবেদনে একথা জানিয়েছে সংস্থাটি। প্রতিবেদনে তারা সাম্প্রতিক মাসগুলোয় পিএমআই (পারচেজিং ম্যানেজার ইনডেক্স) সূচকের খারাপ পরিস্থিতির কথাও তুলে ধরেছে।

অর্থনৈতিক পরিস্থিতির এই দুরবস্থার পেছনে ক্রমবর্ধমান মূল্যস্ফীতি মোকাবিলায় বিভিন্ন দেশ কর্তৃক গৃহীত কঠোর মুদ্রানীতি অন্যতম কারণ বলে উল্লেখ করেছে আইএমএফ। এছাড়া চীনের দুর্বল প্রবৃদ্ধি, ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক আগ্রাসনের কারণে সাপ্লাই চেইনের প্রতিবন্ধকতা ও খাদ্যনিরাপত্তার অনিশ্চয়তাও প্রভাব ফেলেছে। ২০২৩ সালের জন্য বৈশ্বিক প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাস আগের ২ দশমিক ৯ শতাংশ থেকে কমিয়ে ২ দশমিক ৭ শতাংশে নিয়ে এসেছে।

আইএমএফ বলেছে, ইউরোপে খারাপ হতে থাকা জ্বালানি সংকট প্রবৃদ্ধির পথে বড় ক্ষতি করতে পারে এবং মূল্যস্ফীতি বাড়াতে পারে।

জি২০ দেশগুলোর বাণিজ্যে মন্দাভাব

বিশ্বের শীর্ষ অর্থনীতির দেশগুলোর জোট জি২০-এর পণ্য বাণিজ্যে দুই বছরের মধ্যে প্রথম পতন দেখা দিয়েছে। ২০২২ সালের দ্বিতীয় প্রান্তিকে সর্বোচ্চ প্রবৃদ্ধির পর তৃতীয় প্রান্তিকে হঠাৎই আমদানি-রপ্তানিতে পতন হয়েছে।

ডলারের বিনিময়মূল্যে হিসাব করলে জুলাই-সেপ্টেম্বর সময়ে জি২০ দেশগুলোর রপ্তানি কমেছে ১ দশমিক ৩ শতাংশ। একই সময়ে আমদানি সংকুচিত হয়েছে ১ দশমিক ১ শতাংশ। এই সংকোচনের কারণ হিসেবে বৈশ্বিক ভোক্তা চাহিদার ধীরগতি ও নিত্যপণ্যের দামের ঊর্ধ্বগতির কথা বলছেন বিশেষজ্ঞরা।

জ্বালানি তেলের দামে পতন তৃতীয় প্রান্তিকে উত্তর আমেরিকায় পণ্য রপ্তানিতে ধীরগতির সৃষ্টি হয়েছে। অবশ্য যুক্তরাষ্ট্র ও মেক্সিকোর অর্থনীতি জ্বালানির এই দরপতনের কারণে উপকৃতই হয়েছে। তবে তাদের প্রবৃদ্ধির গতিও আগের প্রান্তিকের চেয়ে ধীর ছিল।

ভারতের বাণিজ্য ঘাটতি দ্বিগুণ

চলতি অর্থবছরের প্রথম সাত মাসে (এপ্রিল-অক্টোবর) ভারতের বাণিজ্য ঘাটতি দ্বিগুণের কাছাকাছি পর্যায়ে উন্নীত হয়েছে। আলোচ্য সময়ে দেশটির বাণিজ্য ঘাঁটতি দাঁড়িয়েছে ১৭ হাজার ৩৪৬ কোটি ডলার। আগের অর্থবছরের একই সময়ে ছিল ৯ হাজার ৪১৬ কোটি ডলার। এ হিসাবে বাণিজ্য ঘাটতি বেড়েছে ৮৪ দশমিক ২২ শতাংশ।

সাত মাসে ভারতের রপ্তানি আয় দাঁড়িয়েছে ৪৪ হাজার ৪৭৪ কোটি ডলার, বছরওয়ারি যা ১৯ দশমিক ৫৬ শতাংশ বেশি। এ সময়ে দেশটির আমদানি ৩৩ দশমিক ৮০ শতাংশ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৫৪ হাজার ৩২৬ কোটি ডলার।

এদিকে অক্টোবরে ভারতের রপ্তানির গতি ঊর্ধ্বমুখী রয়েছে। গত মাসে দেশটির রপ্তানি আয় ৪ দশমিক ৩ শতাংশ বেড়ে ৫ হাজার ৮৩৬ কোটি ডলারে উন্নীত হয়েছে। এ সময়ে দেশটির আমদানি দাঁড়িয়েছে ৭ হাজার ৩০০ কোটি ডলার।

জাপানের বাণিজ্য ঘাটতি বৃদ্ধি অব্যাহত

ডলারের বিপরীতে ইয়েনের বিনিময়মূল্যের পতন অব্যাহত রয়েছে। অস্থিতিশীল রয়েছে জ্বালানির বাজারও। ফলে আমদানিতে বেশি অর্থ গুনতে হচ্ছে জাপানকে। এতে করে রেকর্ড ভেঙে চলেছে দেশটির বাণিজ্য ঘাটতি। অক্টোবরে টানা ১৫তম মাসের মতো রপ্তানি ও আমদানির মধ্যকার ব্যবধান ঊর্ধ্বমুখী রয়েছে বিশ্বের তৃতীয় বৃহত্তম অর্থনীতির দেশটির।

বৈশ্বিক শিপিং খাতের গতি শ্লথ হওয়ার পূর্বাভাস আঙ্কটাডের

বিশ্ব অর্থনীতির দুর্ভোগ যেন কাটছেই না। প্রথমে করোনা মহামারির ধাক্কা। সেখান থেকে ঘুরে দাঁড়ানো শুরু হতে না হতেই রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের দামামা। সংঘর্ষ দুটি দেশের মধ্যে, কিন্তু বিশ্বায়নের কারণে এর রেশ ছড়িয়ে পড়েছে গোটা বিশ্বের অর্থনীতিতে। ব্যবসা-বাণিজ্যে দেখা দিয়েছে মন্দা ভাব। অর্থনৈতিক এ ডামাডোলের কারণে ২০২৩ সালে বৈশ্বিক পণ্য জাহাজীকরণের পরিমাণ উল্লেখযোগ্য হারে কমে যেতে পারে বলে ধারণা করছে জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়ন বিষয়ক সংস্থা আঙ্কটাড।

বিশ্বের শীর্ষ বিনিয়োগ ব্যাংকগুলোর ভাষ্য, পরিস্থিতি একই রকম থাকলে ২০২৩ সালেও বৈশ্বিক অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে ধীরগতি দেখা যাবে। আলোচ্য সময়ে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ ও চলমান মূল্যস্ফীতির প্রভাব থেকে যাবে। এ ধীরগতির প্রভাব পড়বে পণ্য জাহাজীকরণের ক্ষেত্রে। কারণ বিশ্ববাণিজ্যের ৮০ শতাংশের বেশি পণ্য সমুদ্রপথে পরিবহন করা হয়। ফলে বাণিজ্যের গতি শ্লথ হয়ে পড়লে তার রেশ গিয়ে পড়বে এ খাতেও।

আঙ্কটাডের প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০২২ সালে সমুদ্রপথে বৈশ্বিক বাণিজ্য প্রবাহে প্রবৃদ্ধি দাঁড়াবে ১ দশমিক ৪ শতাংশ, যা আগামী বছরও প্রায় একই থাকবে।

সার্বিকভাবে ২০২৩ থেকে ২০২৭ সালের মধ্যে সমুদ্র বাণিজ্যে বার্ষিক গড় প্রবৃদ্ধি ২ দশমিক ১ শতাংশ থাকবে বলে প্রতিবেদনে পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছে। আগের ৩ দশমিক ৩ শতাংশ পূর্বাভাস থেকে তা ১ দশমিক ২ শতাংশীয় পয়েন্ট কম। আঙ্কটাড বলছে, বাণিজ্যের নিম্নমুখী প্রবণতাই পূর্বাভাস কমিয়ে দেওয়ার পেছনে বড় কারণ।

বর্তমান পরিস্থিতিতে সমুদ্র বাণিজ্য ও সংশ্লিষ্ট সাপ্লাই চেইনে বিনিয়োগ করতে ব্যবসায়ীদের প্রতি আহ্বান জানিয়েছে আঙ্কটাড। সংস্থাটি বলছে, বিনিয়োগ বাড়লে বন্দরগুলোর কার্যক্রম ও পণ্য জাহাজীকরণে গতিশীলতা আসবে।

বৈশ্বিক মূল্যস্ফীতিতে বেড়েছে জাহাজ পরিচালন ব্যয় : ড্রিউরির প্রতিবেদন

করোনাভাইরাস মহামারির সময়ে শিপিং খাতে কিছু পরিচালন ব্যয় বেড়ে গিয়েছিল। সেই বাড়তি ব্যয়ের চাপ এখন অনেকটাই কম। তবে তাতেও স্বস্তিতে থাকতে পারছেন না সমুদ্র পরিবহন খাতসংশ্লিষ্টরা। বিশ্বজুড়ে এখন সামষ্টিক অর্থনৈতিক মূল্যচাপ বিরাজ করছে, যার কারণে ২০২২ সালে জাহাজ পরিচালন ব্যয় ঊর্ধ্বমুখী রয়েছে। শিপিং কনসাল্ট্যান্সি ফার্ম ড্রিউরি প্রকাশিত 'শিপ অপারেটিং কস্টস অ্যানুয়াল রিভিউ অ্যান্ড ফোরকাস্ট ২০২২/২৩' শীর্ষক সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে এ তথ্য জানানো হয়েছে।

প্রতিবেদনে ৪৭টি ভিন্ন ভিন্ন ধরনের ও আকারের জাহাজের দৈনিক গড় পরিচালন ব্যয় পর্যালোচনা করা হয়েছে। এতে দেখা গেছে, ২০২২ সালে এই ব্যয় ২ দশমিক ২ শতাংশ বেড়ে ৭ হাজার ৪৭৪ ডলারে দাঁড়িয়েছে। এ নিয়ে টানা পাঁচ বছর জাহাজ পরিচালন ব্যয়ের দৈনিক গড় বাড়ল। ২০২১ সালে এই বৃদ্ধির হার ছিল ১ দশমিক ৩ শতাংশ।

২০২২ সালে পরিচালন ব্যয় বৃদ্ধির অন্যতম বড় কারণ ছিল লুব্রিকেটিং অয়েলের খরচ বেড়ে যাওয়া। অপ্রতুল সরবরাহ এবং জ্বালানি তেলের দাম বেশি থাকায় লুব্রিকেটিং অয়েল বাবদ খরচ বেড়েছে ১৫ শতাংশ। এছাড়া মেরিন ইন্স্যুরেন্স কাভারেজের খরচও ২০২২ সালে বেড়েছে ৮ শতাংশ। গত বছর এই প্রবৃদ্ধির হার ছিল ৭ শতাংশ।

এছাড়া জাহাজ পরিচালনার অন্যান্য খাতেও ব্যয় বেড়েছে। যেমন ড্রাই ডকিং খরচ বেড়েছে ৬ শতাংশ। স্টোরস অ্যান্ড স্পেয়ারস কস্ট বেড়েছে ২ শতাংশ। অবশ্য করোনাকালে বিভিন্ন বিধিনিষেধের কারণে যে কর্মিসংকট দেখা দিয়েছিল, এখন তা আর নেই। ফলে ২০২২ সালে কর্মী খরচ মোটামুটি স্বাভাবিক রয়েছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

মারপোল অ্যানেক্স সিক্সের সংশোধনী কার্যকর হওয়াকে স্বাগত জানিয়েছেন আইএমও মহাসচিব

গত ১ নভেম্বর থেকে কার্যকর হয়েছে ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন ফর দ্য প্রিভেনশন অব পলিউশন ফ্রম দ্য শিপসের (মারপোল) অ্যানেক্স সিক্সের সংশোধনী। আইএমওর মহাসচিব কিটাক লিম এই বিষয়টিকে স্বাগত জানিয়েছেন।

এই সংশোধনীর মাধ্যমে ২০২৩ সালের প্রথম দিন থেকে সব জাহাজের জন্য এনার্জি এফিশিয়েন্সি এক্সিস্টিং শিপ ইনডেক্স (ইইএক্সআই) অনুসরণ করা বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। এর মাধ্যমে জাহাজগুলোর জ্বালানি কার্যদক্ষতা হিসাব করা হবে এবং তাদের বার্ষিক অপারেশনাল কার্বন ইনটেনসিটি ইন্ডিকেটর (সিআইআই) তথ্য সংগ্রহ করা হবে।

কাগোস দ্বীপপুঞ্জের নিয়ন্ত্রণ হস্তান্তরের বিষয়ে যুক্তরাজ্য-মরিশাস আলোচনা শুরু

মধ্য ভারত মহাসাগরের বুকে অবস্থিত কাগোস দ্বীপপুঞ্জ নিয়ে দীর্ঘদিন ধরে বিরোধ চলে আসছে যুক্তরাজ্য ও মরিশাসের মধ্যে। অবশেষে এই বিরোধ নিরসনের সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে। যুক্তরাজ্যের পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী জেমস ক্লেভারলি জানিয়েছেন, কাগোস দ্বীপপুঞ্জের নিয়ন্ত্রণ হস্তান্তরের বিষয়ে তাদের সঙ্গে মরিশাসের আলোচনা শুরু হয়েছে।

আলোচনা সফল হলে যুক্তরাজ্য দ্বীপপুঞ্জটির নিয়ন্ত্রণ মরিশাসের হাতে তুলে দেবে। এতে কৌশলগত গুরুত্বপূর্ণ ব্রিটিশ ইন্ডিয়ান ওশান টেরিটরি (বিআইওটি) যুক্তরাজ্যের নিয়ন্ত্রণমুক্ত হওয়ার পথে একধাপ এগিয়ে যাবে।

অক্টোবরে চীনের বৈদেশিক বাণিজ্যে পতন

বিভিন্ন সময়ে চীনের কিছু কিছু অঞ্চলে করোনা সংক্রমণ প্রতিরোধে লকডাউন জারি করা হয়েছে। ফলে উৎপাদন কার্যক্রম প্রভাবিত হয়েছে বিভিন্ন কোম্পানির যন্ত্রাংশ প্রস্তুতকারী কারখানাগুলোয়। এর প্রভাব পড়ছে দেশটির অর্থনৈতিক গতিশীলতায়। এরই ধারাবাহিকতায় অক্টোবরে অপ্রত্যাশিতভাবে সংকুচিত হয়েছে চীনের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য। ২০২০ সালের মে মাসের পর এই প্রথম বৈদেশিক দেশটির বাণিজ্যে পতন দেখা গেল।

সেপ্টেম্বরের ৫ দশমিক ৭ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হয়েছিল চীনের বৈদেশিক বাণিজ্যে। সেখান থেকে অক্টোবরে বাণিজ্য কমেছে বছরওয়ারি শূন্য দশমিক ৩ শতাংশ।

অস্ট্রেলিয়ায় পানামার পতাকাবাহী বাল্কার আটক

ক্রুদের বেতন কম দেওয়ার অভিযোগে একটি বাল্ক ক্যারিয়ারকে আটক ও অস্ট্রেলিয়ার বন্দরগুলোয় সেটির প্রবেশে অস্থায়ী নিষেধাজ্ঞা আরোপ করেছে দেশটির কর্তৃপক্ষ। অস্ট্রেলিয়ান মেরিটাইম সেফটি অথরিটি জানিয়েছে, কোস্টাঞ্জা নামের পানামার পতাকাবাহী বাল্কারের ক্রুদের চুক্তিপত্রে উল্লেখিত পরিমাণের চেয়ে কম বেতন পরিশোধ করা হয়েছে বলে প্রমাণ মিলেছে। এ কারণে অস্ট্রেলীয় বন্দরে প্রবেশের ক্ষেত্রে জাহাজটিকে তিন মাসের জন্য নিষিদ্ধ করা হয়েছে।

এছাড়া অস্ট্রেলিয়ার মেরিটাইম লেবার কনভেনশন লঙ্ঘনের দায়ে বাল্কারটিকে আটক করা হয়েছে বলে জানিয়েছে কর্তৃপক্ষ।

জাপানের অর্থ মন্ত্রণালয়ের প্রতিবেদন অনুসারে, অক্টোবরে দেশটির বাণিজ্য ঘাটতি ২ লাখ ১৬ হাজার কোটি ইয়েনে (১ হাজার ৫০০ কোটি ডলার) দাঁড়িয়েছে। এ সময়ে দেশটির রপ্তানির পরিমাণ আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ২৫ দশমিক ৩ শতাংশ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৯ লাখ কোটি ইয়েনে (৬ হাজার ৪০০ কোটি ডলার)। বিপরীতে এ সময়ে আমদানি ৫৩ দশমিক ৫ শতাংশ বেড়ে ১১ লাখ কোটি ইয়েনে (৭ হাজার ৯০০ কোটি ডলার) উন্নীত হয়েছে।

এলএনজি সরবরাহে দীর্ঘমেয়াদি চুক্তি কাতারএনার্জি-সিনোপেকের

চীনের রাষ্ট্রনিয়ন্ত্রিত জ্বালানি কোম্পানি সিনোপেককে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) সরবরাহে ২৭ বছর মেয়াদি চুক্তি করেছে কাতারএনার্জি। এটি এখন পর্যন্ত এলএনজি ক্রয়-বিক্রয় সংক্রান্ত সবচেয়ে দীর্ঘমেয়াদি চুক্তি।

কাতারের রাজধানী দোহায় সম্প্রতি এই চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তিটির অধীনে চীনের সিনোপেক কোম্পানির কাছে ২৭ বছরে ৪০ লাখ টন এলএনজি সরবরাহ করবে কাতারের রাষ্ট্রায়ত্ত জ্বালানি কোম্পানিটি।

গত ফেব্রুয়ারিতে ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান শুরুর পর এলএনজির বাজারে প্রতিযোগিতা তীব্র হয়ে ওঠে। বিশেষ করে ইউরোপে গ্যাসের প্রধান রপ্তানিকারক দেশ ছিল রাশিয়া। কিন্তু সামরিক আগ্রাসনের জেরে বিভিন্ন দেশ রাশিয়ার ওপর নিষেধাজ্ঞা দিলে গ্যাস সরবরাহ বন্ধ করে দেয় দেশটি। ফলে গ্যাস সংকটের মুখোমুখি হয় ইউরোপ। এ অবস্থায় জ্বালানি পণ্যটির বিকল্প উৎসের সন্ধানে রয়েছে অঞ্চলটি।

শীতের প্রকোপে গ্রেট লেকস দিয়ে পণ্য পরিবহনে সংকট

উত্তর আমেরিকায় এবার শীতের প্রকোপ শুরু হয়েছে একটু আগেভাগেই। যে তীব্র শৈত্যপ্রবাহ নভেম্বরে হওয়ার কথা, সেটি এবার দেখা গেছে অক্টোবরেই। আবহাওয়ার এই অস্বাভাবিক আচরণে বিপাকে পড়েছেন গ্রেট লেকস দিয়ে পণ্য সরবরাহকারীরা।

তাপমাত্রা কমে যাওয়ায় লেকগুলোর বরফশীতল পানি জমতে শুরু করেছে। এদিকে মিশিগানের সল্ট সেইন্ট মারির নেভিগেশনাল লক বন্ধ করে দেওয়ার আগে অবশিষ্ট কয়েক দিনের মধ্যেই জরুরি কাঁচামালগুলো নর্দার্ন লেক থেকে দক্ষিণাঞ্চলের কারখানাগুলোয় পৌঁছে দিতে হবে। সব মিলিয়ে যুক্তরাষ্ট্রের গুরুত্বপূর্ণ এই নৌপথ দিয়ে পণ্য পরিবহনে চাপ তৈরি হয়েছে।

সরবরাহকারীদের জন্য সবচেয়ে বড় চিন্তার বিষয় হলো, মার্কিন কোস্ট গার্ড অথবা কানাডিয়ান কোস্ট গার্ড–কারও কাছেই গ্রেট লেকস নেভিগেশন সিস্টেমের বিশাল অঞ্চলে বরফ পরিষ্কার করার মতো পর্যাপ্ত আইসব্রেকারের বহর নেই।

কনটেইনার পরিবহন চাহিদায় পতন দেখছে মায়েরস্ক

বিশ্বজুড়ে বাড়ছে মন্দার শঙ্কা। অর্থনৈতিক অনিশ্চয়তায় কমেছে ভোক্তা চাহিদা। এতে করে পরিবহন ও লজিস্টিকস খাতে দেখা দিয়েছে নিম্নমুখী প্রবণতা। ফলে ২০২২ সালের জন্য কনটেইনার চাহিদার যে পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছিল, সেখানে কাটছাঁট করতে হবে। শিপিং জায়ান্ট মায়েরস্ক সম্প্রতি এমনটি জানিয়েছে।

কনটেইনার শিপিং বাজারের ১৭ শতাংশ হিস্যা রয়েছে মায়েরস্কের। কোম্পানিটি বলছে, ২০২২ সালে কনটেইনারের বৈশ্বিক চাহিদায় ২ থেকে ৪ শতাংশ পতন দেখা গেছে। অর্থনৈতিক মন্দার শঙ্কায় থাকা ২০২৩ সালেও ধারাবাহিকভাবে এমন পরিস্থিতিই বিরাজ করবে বলে আশঙ্কা করা হচ্ছে।

জুন-সেপ্টেম্বর মেয়াদে মায়েরস্কের রাজস্ব আয় হয়েছে ২ হাজার ২৭৭ কোটি ডলার। তবে এ সময়ে প্রতিষ্ঠানটির কনটেইনার জাহাজীকরণের পরিমাণ আগের বছরের চেয়ে ৭ দশমিক ৬ শতাংশ কমেছে।

লোহিত সাগর উপকূলের বাস্তুতন্ত্র রক্ষায় গবেষণা আরএসজির

জলজ প্রাণবৈচিত্র্যে ভরপুর লোহিত সাগরের উপকূলীয় এলাকায় গবেষণা পরিচালনা করছে রেড সি গ্লোবাল (আরএসজি) নামের একটি গবেষণা প্রতিষ্ঠান। তবে তাদের

সংবাদ সংকেত

- নরওয়ের কোম্পানি আমোন মেরিটাইম সম্প্রতি আমোন অফশোর নামে নতুন একটি কোম্পানি চালু করেছে, যেটি গভীর সমুদ্র তেল ও গ্যাস খাতে কাজ করবে। কোম্পানিটি কার্বনমুক্ত প্লাটফর্ম সাপ্লাই ভেসেল পরিচালনার পরিকল্পনা করছে।
- ২০২২ সালের তৃতীয় প্রান্তিকে ফরাসি শিপিং কোম্পানি সিএমএ সিজিএম ৭০০ কোটি ডলার নিট মুনাফা করেছে। আগের বছরের একই সময়ে কোম্পানিটির মুনাফা ছিল ৫৬০ কোটি ডলার।
- উইন্ড অ্যাসিস্টেড প্রপালশন সিস্টেমস (ডব্লিউএপিএস) টেকনিক্যাল স্ট্যান্ডার্ড হালনাগাদ করেছে ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি ডিএনভি। এতে ডব্লিউএপিএস ফ্যাটিগ স্ট্রেনথ মূল্যায়নের নতুন পদ্ধতি অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।
- নিজেদের কার্যক্রম চীনে সম্প্রসারণের অংশ হিসেবে দক্ষিণ-পূর্ব সাংহাইয়ের মুক্ত বাণিজ্য অঞ্চল লিন-গ্যাং এলাকায় লজিস্টিকস সার্ভিসের কাজ করার পরিকল্পনা করছে দুবাইভিত্তিক বন্দর পরিচালনাকারী জায়ান্ট ডিপি ওয়ার্ল্ড।
- গত জুনে টেক্সাসে নিজেদের একটি এক্সপোর্ট প্লান্টের পাইপলাইনে বিস্ফোরণের কারণ হিসেবে সেফটি ভাল্ভ টেস্টিংয়ে ত্রুটির কথা উল্লেখ করেছে ফ্রিপোর্ট এলএনজি। ওই ঘটনায় প্লান্টটি বন্ধ করতে বাধ্য হয় কোম্পানিটি।
- রাশিয়ার গ্যাসের বিকল্প হিসেবে অন্যত্র থেকে এলএনজি আমদানিতে জোর দিয়েছে জার্মানি। এর অংশ হিসেবে পাঁচটি ফ্লোটিং স্টোরেজ অ্যান্ড রিগ্যাসিফিকেশন ইউনিট (এফএসআরইউ) স্থাপন করছে তারা, যার প্রথমটি খুব দ্রুত চালু করা হয়েছে।
- জুলাই-সেপ্টেম্বর প্রান্তিকে ১ হাজার ৬৭৭ কোটি রুপি মুনাফা করেছে আদানি পোর্টস, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৬৯ শতাংশ বেশি। আলোচ্য সময়ে কোম্পানিটির পরিচালন আয় বছরওয়ারি বেড়েছে ৩৩ শতাংশ।
- স্পেনের গ্যাস গ্রিড অপারেটর এনগ্যাস সম্প্রতি জানিয়েছে, এলএনজি ট্যাংক সক্ষমতার পুরোপুরি ভর্তি থাকার কারণে টার্মিনালগুলোয় গ্যাস আনলোড করার ক্ষেত্রে যে জটিলতা তৈরি হয়েছিল, তা এখন সহনীয় পর্যায়ে চলে এসেছে।
- নিজেদের কার্গো জাহাজের বহরে সরবরাহের জন্য স্পেনে ই-মিথানল উৎপাদন কার্যক্রম শুরু করবে মায়েরস্ক। সেখানে ২০৩০ সাল নাগাদ বছরে ২০ লাখ টন ই-মিথানল উৎপাদন সম্ভব হবে।
- ফ্রান্সের কোরসিকার কাছে ২৩৪ অভিবাসনপ্রত্যাশীকে উদ্ধার করেছে এনজিও পরিচালিত একটি উদ্ধারকারী জাহাজ। ইতালি সরকার এসব অভিবাসনপ্রত্যাশীকে নিতে অস্বীকৃতি জানানোর পর এখন ফরাসি সরকারের অনুমোদনের অপেক্ষায় রয়েছে তারা।
- নাইজেরিয়ায় প্রথম ফ্লোটিং লিকুইফায়েড ন্যাচারাল গ্যাস (এফএলএনজি) ফ্যাসিলিটি স্থাপন করছে ইউটিএম অফশোর কোম্পানি। এ বিষয়ে সম্প্রতি সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোর মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে।
- অক্টোবরে ৪২ লাখ ৫০ হাজার ডলারের মেরিন ফুয়েল বিক্রি করেছে বিশ্বের শীর্ষ বাংকারিং হাব সিঙ্গাপুর, যা গত একে বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ।

গবেষণা কেবল কীভাবে সেখানকার বাস্তুতন্ত্রকে সুরক্ষা দেওয়া যায়, তার মধ্যেই সীমাবদ্ধ নেই। বরং এটিকে কীভাবে আরও সম্প্রসারিত করা যায়, সেই বিষয়েও পর্যালোচনা করছেন গবেষকরা। এই প্রচেষ্টার অংশ হিসেবে এরই মধ্যে নতুন দুটি পর্যটন গন্তব্য তৈরির মাধ্যমে সংকটাপন্ন অঞ্চলকে সুরক্ষা দেওয়ার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে।

বিশ্বের অন্যান্য অঞ্চলের মতো লোহিত সাগরের বাস্তুতন্ত্রও সংকটাপন্ন অবস্থায় রয়েছে। আরএসজির লক্ষ্য সেখানকার জীববৈচিত্র্যের অন্তত ৩০ শতাংশকে কীভাবে সুরক্ষা দেওয়া যায়, তার একটা রূপরেখা প্রণয়ন। এর অংশ হিসেবে কোন কোন প্রাণী ও সামুদ্রিক উদ্ভিদ সবচেয়ে বেশি বিপদে রয়েছে, তার তালিকা তৈরি করেছে আরএসজি।

সিঙ্গাপুর-লস অ্যাঞ্জেলেস গ্রিন করিডোর স্থাপনের উদ্যোগ

সিঙ্গাপুর ও সান পেড্রো বে পোর্ট কমপ্লেক্সের মধ্যে একটি গ্রিন ও ডিজিটাল শিপিং করিডোর স্থাপনের বিষয়ে আলোচনা শুরু করেছে মেরিটাইম অ্যান্ড পোর্ট অথরিটি অব সিঙ্গাপুর (এমপিএ), পোর্ট অব লস অ্যাঞ্জেলেস, পোর্ট অব লং বিচ ও সি৪০ সিটিজ ক্লাইমেট লিডারশিপ গ্রুপ। এই করিডোরে বাংকারিংয়ের ক্ষেত্রে স্বল্প নিঃসরণকারী অথবা নিঃসরণমুক্ত জ্বালানি গ্রহণ এবং এই ধরনের জ্বালানি গ্রহণকারী জাহাজগুলোর সহায়তায় ডিজিটাল টুলের ব্যবহার নিশ্চিত করা হবে।

সম্প্রতি শেষ হওয়া জাতিসংঘের জলবায়ু বিষয়ক সম্মেলন কপ২৭-এ ‘গ্রিন শিপিং চ্যালেঞ্জ’ শীর্ষক একটি কর্মসূচি গ্রহণ করা হয়, যার মূল লক্ষ্য হলো সরকার, বন্দর কর্তৃপক্ষ, ক্যারিয়ার, কার্গো মালিক ও অন্যান্য অংশীজনদের কার্বন নিঃসরণ কমাতে কার্যকর উদ্যোগ গ্রহণে অনুপ্রাণিত করা। নতুন গ্রিন করিডোরটি এই কর্মসূচি বাস্তবায়নে ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

উপমহাদেশের শিপ রিসাইক্লিংয়ে দরপতনের চাপ

সম্প্রতি আকরিক লোহা ও ইস্পাত পণ্যের ওপর রপ্তানি শুল্কহার কমানোর ঘোষণা দিয়েছে ভারত সরকার। এই ঘোষণার পর একদিনের মধ্যেই আলাং মার্কেটে দর টনপ্রতি ৪৯ ডলার বেড়ে গেছে। এই সময়ে ভারতে একটি কেপসাইজ বাল্কার বিক্রি হয়েছে এবং আশা করা হচ্ছে এটি ইস্পাতের দর স্থিতিশীল রাখতে সহায়তা করবে।

ভারতের এই ঘটনা বাদ দিলে সাম্প্রতিক সময়ে উপমহাদেশে স্টিল প্লেটের দাম পড়তির দিকেই ছিল। বিশেষ করে ভারত ও বাংলাদেশে এক সপ্তাহের ব্যবধানে বড় ধরনের দরপতন দেখা গেছে। বিশ্লেষকরা বলছেন, উপমহাদেশের শিপ রিসাইক্লিং খাতে দরপতনের এই চাপ এখন নিয়মিত ঘটনা হয়ে দাঁড়িয়েছে। তাদের ধারণা, ২০২২ সালটা শেষ হবে এই চাপের মধ্য দিয়েই। শিগগির এই অবস্থায় কোনো পরিবর্তন আসার সম্ভাবনা নেই বললেই চলে।

আবারও শিপিং খাতে বড় বিনিয়োগ সহায়তা দক্ষিণ কোরিয়ার

একদিকে জাহাজে পণ্য পরিবহনের ভাড়া পড়তির দিকে, অন্যদিকে ২০২৩ সালে নতুন জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ ব্যাপকহারে কমে যেতে পারে বলে আশঙ্কা করা হচ্ছে। এই দুই বিপর্যয় থেকে নিজেদের শিপিং খাতকে সুরক্ষা দিতে নতুন করে ২০০ কোটি ডলারের প্রকল্প ঘোষণা করেছে দক্ষিণ কোরিয়ার সরকার।

দেশটি জাহাজ নির্মাণ খাতে নতুন নতুন প্রযুক্তির সন্নিবেশ ঘটানো এবং ক্রমবর্ধমান শ্রমিক সংকট নিরসনে নীতিগত পরিবর্তনে সহায়তার লক্ষ্যে বিনিয়োগের ঘোষণা দেওয়ার কয়েক সপ্তাহের মাথায় এই ঘোষণা এল।

দেশটি চায় না যে, ২০১০-এর দশকের মাঝামাঝি সময়ের মতো আরেকটা সংকট নেমে আসুক শিপিং খাতে। এ কারণে সরকার প্রয়োজনীয় সহায়তার হাত বাড়িয়ে দিতে প্রস্তুত রয়েছে।

অফশোর বিদ্যুৎ উৎপাদনের লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে ব্যর্থ হবে বেশির ভাগ দেশ

নবায়নযোগ্য শক্তি খাতকে বর্তমানে বিভিন্ন প্রতিবন্ধকতার মোকাবিলা করতে হচ্ছে। যেমন বিভিন্ন দেশে অফশোর উইন্ড ফার্ম স্থাপনের অনুমোদন নিয়ে জটিলতা তৈরি হয়েছে। এছাড়া সাম্প্রতিক মাসগুলোয় ক্রমবর্ধমান মূল্যস্ফীতিও এই খাতের উদ্যোক্তাদের জন্য চিন্তার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। এই অবস্থায় সাম্প্রতিক সময়ে প্রকাশিত একটি প্রতিবেদন হতাশার বার্তাই দিচ্ছে। এতে বলা হয়েছে, ২০৩০ সাল নাগাদ দেশগুলো গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদনের যে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে, কেবল তিনটি দেশ সেই লক্ষ্য অর্জনের পথে রয়েছে।

মিশরের শারম এল-শেখে সম্প্রতি অনুষ্ঠিত জাতিসংঘের জলবায়ুবিষয়ক সম্মেলন কপ২৭ চলাকালে প্রতিবেদনটি প্রকাশ করে রিনিউয়েবলস কনসাল্টিং গ্রুপ (আরসিজি)। এতে বলা হয়েছে, বেশিরভাগ দেশই ২০৩০ সালের লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে পারবে না। কেউ কেউ বেশি পরিমাণে পিছিয়ে থাকবে, কেউ আবার পুরোপুরি। এই যে দেশগুলো লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের পথ থেকে ছিটকে পড়ছে, তার বড় কারণ অনুমোদন পর্যালোচনার দীর্ঘসূত্রতা।

২০৩০ সাল নাগাদ অফশোর খাতে ৩০ গিগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদনের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে ভারত। কিন্তু এখন পর্যন্ত তাদের অগ্রগতি প্রায় শূন্য। আগামী আট বছরেও প্রকল্পগুলো যে খুব একটা গতি পাবে, সেই সম্ভাবনাও ক্ষীণ। এই বিষয়টি উল্লেখ করে প্রতিবেদনে জানানো হয়েছে, এখন পর্যন্ত ১৫টি দেশ ২০৩০ সালের জন্য লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে। তাদের মধ্যে ৮০ শতাংশই প্রত্যাশিত অগ্রগতি অর্জনে ব্যর্থ হয়েছে। কেবল পোল্যান্ড, ভিয়েতনাম ও ডেনমার্ক সঠিক ট্র্যাকে রয়েছে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০৫০ সালের জলবায়ু লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে হলে বিশ্বে ২০৩০ সাল নাগাদ গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদনের পরিমাণ দাঁড়াতে হবে অন্তত ২৭০ গিগাওয়াটে।

বন্দর পরিচিতি

পোর্ট বোটানি

পোর্ট বোটানি হলো অস্ট্রেলিয়ার একটি গভীর সমুদ্রবন্দর। এর অবস্থান সিডনিতে বোটানি উপসাগরে। শিল্পোৎপাদিত পণ্য রপ্তানিতে কনটেইনারের ব্যবহার এখন সর্বব্যাপী। পোর্ট বোটানি দিয়েও কনটেইনার পরিবহন হয় সবচেয়ে বেশি। এছাড়া কিছু পরিমাণে বাল্ক লিকুইড যেমন পেট্রোলিয়াম ও প্রাকৃতিক গ্যাসও আমদানি হয় বন্দরটি দিয়ে।

বর্তমানে বন্দরটির মালিকানা রয়েছে বেসরকারি প্রতিষ্ঠান নিউ সাউথ ওয়েলস পোর্টসের কাছে। ২০১৩ সালে তারা পোর্ট অথরিটি অব নিউ সাউথ ওয়েলসের সঙ্গে একটি ৯৯ বছরের লিজ চুক্তি করে।

পোর্ট বোটানি অস্ট্রেলিয়ার বৃহত্তম কনটেইনার বন্দরগুলোর একটি। বর্তমানে ১৫ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার কনটেইনার জাহাজগুলো বন্দরে ভিড়তে পারে। বন্দরটির কনটেইনার হ্যান্ডলিং সক্ষমতা বছরে ৭০ লাখ টিইইউর বেশি। তবে এই সক্ষমতার পুরোটা এখনো কাজে লাগে না। বর্তমানে বছরে প্রায় ২৮ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয় পোর্ট বোটানিতে। ২০২২ সালের নভেম্বরে সেখানে আড়াই লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে।

১৯৬০ সালের আগে সিডনির আন্তর্জাতিক সমুদ্র বাণিজ্য প্রায় পুরোপুরি নির্ভরশীল ছিল পোর্ট জ্যাকসনের ওপর। তবে পঞ্চাশের দশকের শেষের দিকে কনটেইনার পরিবহনের জোয়ার শুরু হলে সরকার বুঝতে পারে যে নতুন এই পরিবহন ব্যবস্থার সম্ভাবনা কাজে লাগাতে হলে সিডনিতে নতুন একটি পোর্ট ফ্যাসিলিটি গড়ে তুলতে হবে। ষাটের দশকে অস্ট্রেলিয়ার মেরিটাইম সার্ভিস বোর্ড বোটানি উপসাগরের উত্তরাংশে সিডনি বিমানবন্দরের পাশে নতুন একটি পোর্ট কমপ্লেক্স গড়ে তোলার সুপারিশ করে। সিউ সাউথ ওয়েলস সরকার ১৯৬৯ সালে সুপারিশটি অনুমোদন করে। ১৯৭১ সালে উত্তর দিকে দুটি কনটেইনার টার্মিনাল এবং দক্ষিণ দিকে বাল্ক লিকুইডবাহী জাহাজের জন্য একটি টার্মিনাল ও একটি স্টোরেজ এরিয়া নির্মাণকাজ শুরু হয়।

পোর্ট বোটানির বাল্ক লিকুইড টার্মিনালের নির্মাণকাজ শেষ হয় ১৯৭৯ সালে। একই সঙ্গে প্রাকৃতিক গ্যাস, তেল, পেট্রোলিয়াম ও রাসায়নিক পরিবহনের সুযোগ রয়েছে সেখানে। আশির দশকে বাল্ক লিকুইড টার্মিনাল ও স্টোরেজ এরিয়ায় ব্যাপক সংস্কারকাজ পরিচালনা করা হয়। এ সময় একটি ইথিলিন ট্যাংক ও হ্যান্ডলিং প্লান্ট স্থাপন করা হয় সেখানে। বর্তমানে টার্মিনালটিতে প্রায় ২৩০ কিলোমিটার দীর্ঘ ও ৯০ হাজার টন ধারণক্ষমতার বাল্ক ক্যারিয়ার ভিড়তে পারে।

বন্দরের সর্বউত্তরের কনটেইনার টার্মিনালের নির্মাণকাজ শেষ হয় ১৯৭৯ সালে। টার্মিনালটি প্রথমে ইজারা দেওয়া হয় অস্ট্রেলীয় শিপিং কোম্পানি এএনএলকে। নব্বইয়ের দশকে এর নিয়ন্ত্রণ চলে যায় প্যাট্রিক করপোরেশনের হাতে। ২০০৬ সালে প্যাট্রিক করপোরেশন টোল হোল্ডিংসের সঙ্গে একীভূত হয়।

এই টার্মিনালের দক্ষিণ পাশে অবস্থিত কনটেইনার টার্মিনালটি চালু হয় ১৯৮২ সালে। এটির হাজার পায় নবগঠিত স্টিভেডর কোম্পানি কনটেইনার টার্মিনালস অস্ট্রেলিয়া (সিটিএএল)। দুটি কনটেইনার টার্মিনালের আকার সমান হলেও শুরুর দিকে দক্ষিণের টার্মিনালটিকে প্রতিযোগিতায় উত্তরের চেয়ে পিছিয়ে থাকতে হয়েছে। অপারেশন শুরুর প্রথম পূর্ণাঙ্গ বছরে ৯১ হাজার কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে দক্ষিণের টার্মিনালটি, যেখানে বার্থের মোট সক্ষমতার মাত্র ৪০ শতাংশ ব্যবহৃত হয়েছিল। নব্বইয়ের দশকে সিটিএএল টার্মিনালটির পরিচালনা থেকে সরে আসে। দায়িত্ব নেয় পিঅ্যান্ডও। ২০০৬ সালে পিঅ্যান্ডও কিনে নেয় দুবাই পোর্টস।

২০১১ সালের জুনে পোর্ট বোটানির তৃতীয় কনটেইনার টার্মিনালের নির্মাণকাজ শেষ হয়। ৫১ কোটি ৫০ লাখ অস্ট্রেলীয় ডলারের এই প্রকল্পে ১ দশমিক ৮৫ কিলোমিটার দীর্ঘ একটি টার্মিনাল নির্মাণ করা হয়, যেখানে একসাথে পাঁচটি জাহাজের বার্থিংয়ের সুযোগ রয়েছে। এই টার্মিনালের সঙ্গে রেল ও সড়কপথের সংযোগ রয়েছে। ২০১৩ সালে টার্মিনালটির পরিচালন কার্যক্রম শুরু হয়। ২০০৯ সালের ডিসেম্বরে বন্দরটি পরিচালনার জন্য ৩০ বছরের লিজ চুক্তি করে হাচিসন হোয়ামপোয়ার সাবসিডিয়ারি হাচিসন পোর্ট হোল্ডিংস।

পোর্টস ইন ইন্ডিয়া

১৯-২০ জানুয়ারি, মুম্বাই, ভারত

বৈশ্বিক বাণিজ্যকে বর্তমানে বহুমুখী চ্যালেঞ্জের মোকাবিলা করতে হচ্ছে। করোনা মহামারিজনিত স্থবিরতা, জটের কারণে সাপ্লাই চেইনের সংকট, আকাশচুম্বী চাহিদা অনুযায়ী পণ্য সরবরাহের চাপ–সবকিছুরই প্রভাব পড়ছে সমুদ্রবন্দরগুলোর ওপর। এসব সংকট মোকাবিলার সক্ষমতা অর্জনের লক্ষ্যে বন্দরগুলোর উন্নয়নে নজর দেওয়া হচ্ছে। কনফারেন্সটিতে বন্দর উন্নয়ন, ভবিষ্যৎ সম্ভাবনা, বিভিন্ন চ্যালেঞ্জ ও সেগুলোর সমাধান, প্রচলিত ট্রেন্ড ইত্যাদি নিয়ে আলোচনা হবে। একই সঙ্গে সর্বোত্তম ব্যবস্থাপনা চর্চা, নতুন প্রযুক্তি ও সরঞ্জাম তুলে ধরা হবে এতে।

বিস্তারিত : http://bit.ly/3khR4ZG

মেরিটাইম উইক আফ্রিকা ২০২৩

২৩-২৫ জানুয়ারি, কেপটাউন, দক্ষিণ আফ্রিকা

আফ্রিকা মহাদেশের সবচেয়ে দীর্ঘ সময় ধরে চলে আসা জনপ্রিয় বাংকারিং ইভেন্ট এটি। এই খাতের শীর্ষ পর্যায়ের গবেষক, প্রধান প্রধান সরবরাহকারী ও ক্রেতাদের আকর্ষণে বরাবরই সাফল্য দেখিয়ে এসেছে আয়োজনটি। জলজ প্রাণবৈচিত্র্যে ভরপুর আফ্রিকায় বাংকারিং পরিবেশগত দিক থেকে খুবই সংবেদনশীল একটি বিষয়। এছাড়া ভৌগোলিক কারণে সেখানকার বাংকারিং শিল্পেও রয়েছে বৈচিত্র্য। ফলে বাংকারিংয়ে সেখানে বিভিন্ন চ্যালেঞ্জ রয়েছে। আবার একই সঙ্গে রয়েছে সম্ভাবনাও। তিন দিনব্যাপী আয়োজনটিতে এই বিষয়গুলো বিশেষ গুরুত্ব পাবে।

বিস্তারিত : http://bit.ly/3klSoec

এলএনজি অ্যান্ড ফিউচার ফুয়েলস ফোরাম

২৪ জানুয়ারি, হামবুর্গ, জার্মানি

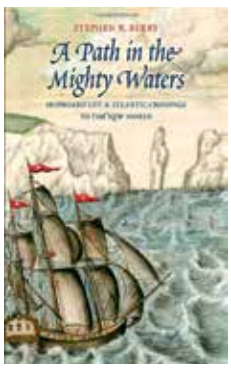
ভবিষ্যতের সমুদ্র শিল্পকে নিঃসরণমুক্ত করে গড়ে তুলতে জীবাশ্ম জ্বালানির বিকল্প সন্ধান করা হচ্ছে। তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসসহ (এলএনজি) পরিবেশবান্ধব অন্যান্য জ্বালানির ব্যবহার বাড়াতে নেওয়া হচ্ছে বিভিন্ন উদ্যোগ। এরই মধ্যে সম্ভাব্য বিকল্প জ্বালানিগুলো নিয়ে শুরু হয়েছে পরীক্ষা-নিরীক্ষা। গ্রহণ করা হচ্ছে সরবরাহ ব্যবস্থা গড়ে তোলার পদক্ষেপ। ভবিষ্যতের এসব জ্বালানির উপকারিতা, সম্ভাবনা, অগ্রগতি, করণীয় ইত্যাদি নিয়ে আলোচনা হবে এই ফোরামে। খাতসংশ্লিষ্ট অংশীজনদের জন্য অভিজ্ঞতা বিনিময়ের গুরুত্বপূর্ণ প্লাটফর্ম হবে এটি।

বিস্তারিত : http://bit.ly/3XtmNp0

গ্রন্থ পরিচিতি

আ পাথ ইন দ্য মাইটি ওয়াটারস : শিপবোর্ড লাইফ অ্যান্ড আটলান্টিক ক্রসিং টু দ্য নিউ ওয়ার্ল্ড

স্টিফেন আর বেরি



নাবিক জীবন কখনই মসৃণ নয়। ঝঞ্ঝাবিক্ষুব্ধ পথ আর চরম অনিশ্চিত ভবিষ্যৎকে পরম নিয়তি মেনেই যাত্রা করতে হয় তাদের। বিশেষ করে যখন আধুনিক প্রযুক্তিগত সুযোগ-সুবিধাগুলো ছিল না, তখন সমুদ্রাভিযানে বের হতে হতো প্রাণটাকে হাতে নিয়ে। সেই সময়ের নাবিকদের দুঃসাহসী ও হার-না মানা মানসিকতার সঙ্গে বর্তমান প্রজন্মকে পরিচয় করিয়ে দেওয়ার একটা প্রয়াস রয়েছে বইটিতে। আঠারো শতকে ইউরোপ থেকে পশ্চিম গোলার্ধে পাড়ি জমানো নাবিকদের সমুদ্রযাত্রা কেমন ছিল, সেই চিত্র ফুটে উঠেছে এতে।

১৭৩৫ সালের অক্টোবরে লন্ডন থেকে জর্জিয়া অভিযানে বের হন ব্রিটিশ সেনা, পার্লামেন্ট সদস্য ও সমাজ সংস্কারক জেমস এডওয়ার্ড ওগলেথর্প। দুটি মার্চেন্ট শিপে করে আটলান্টিক পাড়ি দেওয়ার যাত্রায় বের হন মোট ২২৭ জন যাত্রী। সঙ্গে ছিল ব্রিটিশ নৌবাহিনীর একটি জাহাজ। উদ্দেশ্য জর্জিয়ায় একটি ব্রিটিশ কলোনির গোড়াপত্তন করা। সেই সময় জর্জিয়ার পরিচয় ছিল ব্রিটিশ আমেরিকা হিসেবে।

প্রায় পাঁচ মাসের যাত্রা ছিল সেটি। অভিযাত্রীরা দিনলিপি, পত্র বা অন্যান্য উপায়ে সেই যাত্রার বিভিন্ন চ্যালেঞ্জ তুলে ধরেছেন। এছাড়া ভিন্ন অঞ্চল, ধর্ম ও শ্রেণির মানুষদের সঙ্গে একই জাহাজে দিন কাটানো এবং সাগরের বহুরূপী আচরণের সঙ্গে লড়াই করে টিকে থাকার অভিজ্ঞতাও উঠে এসেছে এসব আখ্যানে।

আঠারো শতকে এমন হাজারো ইউরোপীয়, বিশেষ করে আয়ারল্যান্ড ও জার্মানির অধিবাসীরা বাণিজ্যিক, রাজনৈতিক, ধর্মীয়সহ বিভিন্ন উদ্দেশ্যে আটলান্টিক পাড়ি দিয়েছেন। সেসব যাত্রার বেশির ভাগ ইতিহাস আজ প্রায় বিস্মৃত। কিছু কিছু অভিযাত্রার স্মৃতি সাগরের উত্তাল ঢেউয়ের সঙ্গেই হারিয়ে গেছে। কখনো কখনো সমুদ্রযাত্রার পরের ঘটনাবলি ইতিহাসবেত্তাদের কাছে বেশি গুরুত্ব পেয়েছে। স্টিফেন বেরি তার বইতে এ ধরনের সমুদ্র অভিযানগুলোর ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র স্মৃতিকে জোড়া দিয়েছেন। মানবসভ্যতার বিকাশে আটলান্টিক যে কতটা গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখেছে, তার একটি ধারণা পাওয়া যায় আ পাথ ইন দ্য মাইটি ওয়াটারস বইটি থেকে।

ইয়েল ইউনিভার্সিটি প্রেস থেকে প্রকাশিত ৩৩৬ পৃষ্ঠার বইটির মূল্য ৬৬ ডলার।

আইএসবিএন-১০ : ০৩০০২০৪২৩
আইএসবিএন-১৩ : ৯৭৮-০৩০০২০৪২৩০

মেরিটাইম ফাক্ট

শোর পাওয়ার

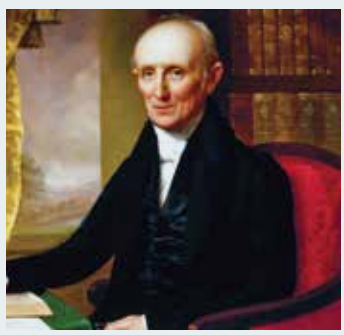
বৈশ্বিক উষ্ণায়ন প্রতিরোধে জীবাশ্ম জ্বালানির ব্যবহার কমানোর ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে সর্বত্র। পরিবর্তে পরিবেশবান্ধব জ্বালানিতে রূপান্তরের উদ্যোগ এখন বেশ ভালোভাবেই দৃশ্যমান। শক্তি উৎপাদনেও নবায়নযোগ্য উৎসের ব্যবহার বাড়ানো হচ্ছে। সমুদ্র শিল্পেও এই নবায়নযোগ্য শক্তির গুরুত্ব বাড়ছে। জাহাজের প্রপালশন সিস্টেমে সবুজ জ্বালানির পাশাপাশি সহায়ক হিসেবে বাতাসের শক্তি ও বিদ্যুৎ শক্তি ব্যবহার নিয়ে গবেষণা ও পরীক্ষা-নিরীক্ষা হচ্ছে বিস্তর। এসবের ধারাবাহিকতায় জাহাজ বার্থিংয়ে থাকা অবস্থাতেও তীর থেকে বিদ্যুৎ সরবরাহের প্রচেষ্টা ক্রমশ বাড়ছে।

মূল ভূখণ্ডে উৎপাদিত বিদ্যুৎ কোনো যান্ত্রিক যানে সরবরাহকে বলা হয় শোর পাওয়ার বা শোর সাপ্লাই। এটি জাহাজের ক্ষেত্রে হতে পারে, আবার কখনো কখনো এয়ারক্রাফট ও স্থলভিত্তিক যানবাহনেও এই বিদ্যুৎ সরবরাহ করা হতে পারে। যে ধরনের যানবাহনেই করা হোক না কেন, মূল উদ্দেশ্য সেগুলোর মেইন অথবা অক্সিলারি ইঞ্জিন বন্ধ রাখতে সহায়তা করা।

জাহাজ যখন কোনো বন্দরে বার্থিং করে থাকে, তখনো তাতে বিদ্যুৎ সরবরাহ চালু রাখার প্রয়োজন হয়। আর এই বিদ্যুৎ উৎপাদনের জন্য মেইন অথবা অক্সিলারি ইঞ্জিন সচল রাখতে হয়। এই ইঞ্জিনগুলো চালাতে ব্যবহার হয় জীবাশ্ম জ্বালানি। আর জীবাশ্ম জ্বালানি পোড়ানো মানেই কার্বন নিঃসরণ। সুতরাং যতক্ষণ মেইন অথবা অক্সিলারি ইঞ্জিন চালু থাকবে, ততক্ষণ পরিবেশের ক্ষতি হতে থাকবে।

এই ক্ষতি ঠেকাতে জাহাজের ইঞ্জিনগুলো বন্ধ রেখে তীর থেকে বিদ্যুৎ সরবরাহের ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে। বিভিন্ন বন্দর কর্তৃপক্ষ এরই মধ্যে জাহাজে শোর পাওয়ার সরবরাহের উদ্যোগ নিয়েছে। বিশেষ করে প্রমোদতরীগুলোয় বার্থিংয়ে থাকা অবস্থায় বিদ্যুৎ প্রয়োজন হয় সবচেয়ে বেশি। এ কারণে রটারডামসহ কয়েকটি বন্দর ক্রুজ শিপে শোর পাওয়ার সরবরাহের ব্যবস্থা এরই মধ্যে গ্রহণ করেছে।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব



নাথানিয়েল বাওডিচ

নাথানিয়েল বাওডিচ ছিলেন একজন মার্কিন গণিতবিদ, যিনি ইতিহাসের পাতায় বেশি স্মরণীয় হয়ে আছেন ওশান নেভিগেশন নিয়ে কাজ করার জন্য। আধুনিক মেরিটাইম নেভিগেশনের জনক বলা হয় তাকে। তার লেখা বই দ্য আমেরিকান প্র্যাকটিকাল নেভিগেটর আজ পর্যন্ত মার্কিন নৌবাহিনীর প্রতিটি জাহাজে রাখা হয়। ১৮০২ সালে বইটি প্রকাশিত হয়।

নাথানিয়েলের জন্ম ১৭৭৩ সালের ২৬ মার্চ; তৎকালীন প্রভিন্স অব ম্যাসাচুসেটস বের সালেমে। ওশান নেভিগেশন খাতে তার অবদানের স্বীকৃতিস্বরূপ ২০০১ সালে তার জন্মস্থান সালেমের একটি এলিমেন্টারি ও মিডল স্কুলের নাম রাখা হয় তার নামে। সাত ভাইবোনের মধ্যে চতুর্থ ছিলেন নাথানিয়েল। তার বাবা একসময় নাবিক ছিলেন। কিন্তু ১৭৭৫ সালে তার জাহাজ ডুবে যাওয়ার পর তিনি পেশা বদলান।

অল্প বয়সেই নাথানিয়েল গণিতে পারদর্শী হয়ে ওঠেন। চৌদ্দ বছর বয়সে তিনি বীজগণিত শিক্ষা শুরু করেন। এর দুই বছরের মধ্যে তিনি ক্যালকুলাসও রপ্ত করে ফেলেন। এ ছাড়া লাতিন ও ফরাসি ভাষা পড়তে শেখেন খুব দ্রুত। ফলে এই দুটি ভাষায় লিখিত গণিতের বিখ্যাত বইগুলো সহজেই আত্মস্থ করা সম্ভব হয় তার পক্ষে। নাথানিয়েল পরবর্তীতে ওশান নেভিগেশন নিয়ে কাজ করার সময় গণিতের এই জ্ঞানকে কাজে লাগান।

নাথানিয়েলের লেখা দ্য আমেরিকান প্র্যাকটিক্যাল নেভিগেটর বইটি বিশ শতকের মাঝামাঝি সময় পর্যন্ত পশ্চিম গোলার্ধে সমুদ্র শিল্পে প্রমিত মানদণ্ড হিসেবে গৃহীত হয়েছে। বইটিতে তিনি স্ফেরিকাল ট্রায়াঙ্গেল প্রবলেমের বেশি কিছু সমাধান তুলে ধরেন।

১৮৩৮ সালে বোস্টনে ক্যান্সার আক্রান্ত হয়ে মারা যান নাথানিয়েল। তার সম্মানে যুক্তরাষ্ট্রের একটি ওশানোগ্রাফিক সার্ভে জাহাজের নাম ইউএসএনএস বাওডিচ রাখা হয়েছে।

৬ নভেম্বর প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা গণভবনে অর্থনৈতিক পরিস্থিতি পর্যালোচনা ও সম্ভাব্য কৌশল নির্ধারণ সংক্রান্ত সভায় সভাপতিত্ব করেন

নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্য ও সার আমদানি বাধাগ্রস্ত করা যাবে না : প্রধানমন্ত্রী

নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্য ও সার আমদানি কোনোভাবেই বাধাগ্রস্ত করা যাবে না। সরকারি খাতের পাশাপাশি বেসরকারি পর্যায়েও গম, চাল, তেল, চিনির মতো খাদ্যপণ্য আমদানিতে ডলারের সংস্থান করতে হবে। খাদ্য সরবরাহে যেন কোনো সংকট তৈরি না হয় তা নিশ্চিত করতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা এমন নির্দেশ দিয়েছেন। ৬ নভেম্বর প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে সার্বিক অর্থনৈতিক পরিস্থিতি নিয়ে উচ্চপর্যায়ের বৈঠকে তিনি এ নির্দেশ দেন।

প্রধানমন্ত্রীর সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত এ বৈঠকে নিত্যপ্রয়োজনীয় কিছু পণ্যে শুল্ক কমানো, বিলাসবহুল পণ্যে প্রয়োজনে শুল্ক আরও বাড়ানো এবং রেমিট্যান্স বাড়াতে হুন্ডি কারবারিদের বিরুদ্ধে কঠোর ব্যবস্থা নেওয়ার বিষয়ে নির্দেশনা দেওয়া হয়। এছাড়া ডলারের চাহিদা ও সরবরাহ পরিস্থিতি, সরকারের ভর্তুকি, ঋণের সুদহারে সীমা, আইএমএফের ঋণের শর্তসহ নানা বিষয়ে আলোচনা হয়েছে।

প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা সাম্প্রতিক বিভিন্ন বক্তব্যে বিশ্ব অর্থনীতিতে সম্ভাব্য মন্দা ও দুর্ভিক্ষের প্রভাব যাতে না পড়ে, সেজন্য সতর্ক থাকার তাগিদ দিয়েছেন। বিশেষ করে খাদ্য উৎপাদন বাড়ানোর পরামর্শ দিয়েছেন।

বৈঠকে উপস্থিত ছিলেন প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ড. আহমদ কায়কাউস, বাংলাদেশ ব্যাংকের গভর্নর আব্দুর রউফ তালুকদার, বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব তপন কান্তি ঘোষ, বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. হাবিবুর রহমান, শিল্প সচিব জাকিয়া সুলতানা, খাদ্য সচিব মো. ইসমাইল হোসেন এনডিসি এবং অর্থ সচিব ফাতিমা ইয়াসমিন।

ফিরতি কনটেইনারবাহী ট্রেনে ভারতে পণ্য রপ্তানির সুযোগ

ভারত থেকে আসা কনটেইনার ট্রেনের ফিরতি যাত্রায় বাংলাদেশের রপ্তানি পণ্য নিয়ে যাওয়ার অনুমতি দিয়েছে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর)। আমদানি পণ্য নিয়ে আসা ভারতের কনটেইনারবাহী ট্রেন বাংলাদেশে পণ্য খালাস করে খালি ফিরে যায়। ওই খালি ট্রেনের ভাড়াও ব্যবসায়ীদের মেটাতে হয়। ফলে পণ্যের ব্যয় বাড়ে। ব্যবসায়ীদের দীর্ঘদিনের দাবির মুখে খালি ফিরে যাওয়া ট্রেনে পণ্য রপ্তানির সুযোগ তৈরি হয়েছে। দুই দেশের শুল্ক বিভাগের সম্মতিতে এসব ট্রেনে পণ্য রপ্তানির দুয়ার উন্মোচিত হচ্ছে শিগগির।

ফিরতি খালি ট্রেনের জন্য প্রতি ৫০ কিলোমিটারের জন্য ২ লাখ ৭৫ হাজার টাকা করে ভাড়া গুনতে হয়। এখন ফিরতি যাত্রায় রপ্তানি পণ্য পরিবহনের সুযোগ তৈরি হওয়ায় তুলনামূলক কম খরচে পণ্য রপ্তানি করতে পারবেন রপ্তানিকারকেরা।

এনবিআরের দ্বিতীয় সচিব মো. তারেক মাহমুদ স্বাক্ষরিত এ সংক্রান্ত চিঠি গত ১১ সেপ্টেম্বর বেনাপোল কাস্টমস কমিশনারের কাছে পৌঁছায়। ওই চিঠিতে বলা হয়, ভারত থেকে আসা পণ্যবাহী ট্রেন বাংলাদেশে পণ্য খালাসের পরে ওই একই ট্রেনে বাংলাদেশি পণ্য ভারতে রপ্তানির সুযোগ দেওয়া হয়েছে। এর আগে চলতি বছরের মার্চ মাসে অনুষ্ঠিত বাংলাদেশ-ভারত ১৩তম যৌথ শুল্ক দলের সভায় বাংলাদেশের পক্ষ থেকে বিষয়টি উত্থাপন করা হয়। যার পরিপ্রেক্ষিতে ভারতীয় সেন্ট্রাল বর্ডার অব ইনডাইরেক্ট ট্যাক্স অ্যান্ড কাস্টমস ফিরতি ট্রেনে বেনাপোল-পেট্রাপোল ও গেদে-দর্শনা পথে বাংলাদেশি পণ্য ভারতে রপ্তানির সুবিধা দেয়।

চট্টগ্রাম বন্দরে শতভাগ অনলাইন ডেলিভারি চালু

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে পণ্য খালাসে শতভাগ অনলাইন ডেলিভারি অর্ডার (ডিও) পদ্ধতি চালু করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। গত বছরের ডিসেম্বর থেকে পরীক্ষামূলকভাবে ছয়টি শিপিং লাইনের মাধ্যমে এই পদ্ধতি চালু হয়েছিল। এরপর সবার জন্য উন্মুক্ত করা হলেও ১ নভেম্বর থেকে এই পদ্ধতি বাধ্যতামূলক করা হয়েছে।

অনলাইনে এই পদ্ধতি চালু করতে এরই মধ্যে একটি পোর্টাল তৈরি করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। এই পোর্টালে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট, ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার, শিপিং এজেন্টকে লগইন করার সুযোগ দেওয়া হয়েছে। জাহাজ থেকে নামানো পণ্য বন্দর থেকে ছাড়ের আগে সংশ্লিষ্ট সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট প্রথমে 'পোর্ট কমিউনিটি সিস্টেম' পোর্টালে লগইন করে ইলেকট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার (ইডিও) পেতে আবেদন করবে; একই সঙ্গে সেই আবেদনের তথ্য শিপিং লাইন ও ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারকে অবহিত করবে। এরপর জাহাজের মেইন লাইন অপারেটর বা শিপিং লাইন একই পোর্টালে লগইন করে চালানের বিপরীতে মাসুল আদায় করবে। এরপর এই আবেদন সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট এবং ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারকে পাঠাবেন এবং নির্ধারিত সময় উল্লেখ করবেন। পরবর্তী সময়ে ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারও একইভাবে লগইন করে নিজেদের মাসুল আদায় করে, সেই ডেলিভারি অর্ডার পোর্টালে আপলোড করবে। এরপর বন্দর কর্তৃপক্ষের ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টার ডেলিভারি অর্ডার যাচাই করবে এবং অনুমোদন দেবে। ডেলিভারি অর্ডার নেওয়ার পুরো কাজটি করে আমদানিকারক মনোনীত সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট।

প্রতিদিন বন্দর থেকে গড়ে পাঁচ হাজার একক কনটেইনার ডেলিভারি হয়। শতভাগ অনলাইন হওয়ার ফলে ডেলিভারি পদ্ধতি অনেক বেশি নিরবচ্ছিন্ন এবং গতিশীল হবে। আর ডিজিটাল বন্দর হিসেবে আরও একধাপ এগুলো দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম বন্দর।

পাঁচ মাস আমদানি করার মতো রিজার্ভ রয়েছে : প্রধানমন্ত্রী

একটি দেশের আমদানি নিশ্চিত করতে যে পরিমাণ রিজার্ভ দরকার, বাংলাদেশে তার চেয়ে বেশি আছে বলে জানিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। তিনি বলেন, আমাদের রিজার্ভ খরচ হচ্ছে এটা ঠিক। তবে আমি বলব, আমাদের এখন যে পরিমাণ রিজার্ভ তাতে তিন মাস না, পাঁচ মাস আমদানি করতে পারব। সেই পরিমাণ অর্থ আমাদের কাছে আছে।

রাজধানীর সোহরাওয়ার্দী উদ্যানে ২৫ নভেম্বর চিকিৎসকদের সংগঠন স্বাধীনতা চিকিৎসক পরিষদের (স্বাচিপ) পঞ্চম জাতীয় সম্মেলনে অংশ নিয়ে প্রধানমন্ত্রী একথা বলেন।

রিজার্ভ নিয়ে প্রধানমন্ত্রী বলেন, কিছুদিন থেকে শুনছি আমাদের দেশের সবাই রিজার্ভ সম্পর্কে এবং অর্থনীতি সম্পর্কে ভীষণ পারদর্শী হয়ে গিয়েছে। গ্রামে গ্রামে, পাড়া-মহল্লায়ও এটা নিয়ে আলোচনা হচ্ছে। তিন মেয়াদে আমরা ক্ষমতায়; অন্তত এটুকু দাবি করতে পারি, এ ১৪ বছরে বাংলাদেশ ঘুরে দাঁড়িয়েছে। বাংলাদেশ কোনো দিন ঋণখেলাপি হয়নি।

রিজার্ভ কমার সমস্যাটা কেবল বাংলাদেশের নয় বলেও উল্লেখ

অগ্নিকাণ্ডে ক্ষতিগ্রস্ত বিএম কনটেইনার ডিপোতে পুরোদমে আমদানি-রপ্তানি কনটেইনার হ্যান্ডলিং শুরু হয়েছে

করেছেন প্রধানমন্ত্রী। তিনি বলেন, শুধু আমাদের দেশে নয়, পৃথিবীর অনেক দেশেরই রিজার্ভ কমে গিয়েছে। আমরা শ্রীলংকাকে কিছু সহযোগিতা করেছি, আরও অনেক দেশ কিন্তু ওই সহযোগিতার পর আমাকে অনুরোধ করেছে। আমি নাম বলতে চাই না, কিন্তু আমি তাদের কাছে ক্ষমা চেয়েছি যে, আমার পক্ষে দেওয়া সম্ভব না। কারণ এখন যেটুকু রিজার্ভ তা আমার দেশের জন্য প্রয়োজন, সেটা আমাকে রাখতে হবে।

ভারত মহাসাগরের বাণিজ্য ও বিনিয়োগ সম্ভাবনা কাজে লাগানোর তাগিদ

ব্যবসায় প্রবৃদ্ধি ও অর্থনৈতিক সহযোগিতা বৃদ্ধিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে ইন্ডিয়ান ওশান রিম অ্যাসোসিয়েশন (আইওআরএ)। ভারত মহাসাগরকে কেন্দ্র করে গড়ে উঠেছে ও ব্যাপ্তি লাভ করেছে সংগঠনটি। তাই এ মহাসাগরকে কেন্দ্র করে বাণিজ্য ও বিনিয়োগ সম্ভাবনা কাজে লাগানোর তাগিদ দিয়েছেন বিশেষজ্ঞরা। ২০ নভেম্বর রাজধানীর একটি হোটেলে আইওআরএ'র রজতজয়ন্তী উপলক্ষে আয়োজিত আইওআরএ বিজনেস ফোরাম লিডারশিপ সামিটের উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে এসব কথা বলেন তারা।

অনুষ্ঠানে উপস্থিত ছিলেন পররাষ্ট্রমন্ত্রী ড. এ কে আব্দুল মোমেন, বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশি, এফবিসিসিআই ও বিজিএমইএর সাবেক সভাপতি সফিউল ইসলাম মহিউদ্দিন, আইওআরএ'র মহাসচিব সালমান আল ফারিসি, সিএসিসিআইয়ের সভাপতি সামির মোদি ও বাংলাদেশে নিযুক্ত সংযুক্ত আরব আমিরাতের রাষ্ট্রদূত আব্দুল্লাহ আলী আহমেদ আল হামুদি।

পররাষ্ট্রমন্ত্রী ড. এ কে আব্দুল মোমেন বলেন, আইওআরএ সংগঠনটি ভারত মহাসাগরের মতো একটি গুরুত্বপূর্ণ অঞ্চলে গড়ে উঠেছে। টেকসই সংলাপ ও সহযোগিতার মাধ্যমে এ অঞ্চলের শান্তি ও স্থিতিশীলতা আনতে মূল চালিকাশক্তি হিসেবে কাজ করছে। আমাদের সুপ্ত ও স্পষ্ট সম্ভাবনা বিকাশের মাধ্যমে ভারত মহাসাগরীয় অঞ্চলের প্রধান বিজনেস প্লাটফর্ম হতে কাজ করছে আইওআরএ।

বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশি বলেন, যেহেতু আইওআরএ'র সদস্যগুলো ভারত মহাসাগরের সঙ্গে সম্পর্কিত, তাই তারা এ মহাসাগরের অপার সম্ভাবনাকে কাজে লাগাবে বলে আমি মনে করছি। সদস্য দেশগুলো ভারত মহাসাগরকে ব্যবহার করে ভালো যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরি করবে এবং বাণিজ্য ব্যয় কমিয়ে আনবে।

খাদ্যপণ্য রপ্তানির স্বাস্থ্যসনদ দেবে বিএফএসএ

এখন থেকে দেশের বাইরে খাদ্যপণ্য রপ্তানিতে স্বাস্থ্যসনদ দেবে বাংলাদেশ নিরাপদ খাদ্য কর্তৃপক্ষ (বিএফএসএ)। এতদিন এই কাজের দায়িত্বে ছিল রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি)। ১৩ নভেম্বর বাংলাদেশ নিরাপদ খাদ্য কর্তৃপক্ষের প্রশিক্ষণকক্ষে খাদ্য মন্ত্রণালয়ের উদ্যোগে আয়োজিত 'গণমাধ্যমকর্মীদের নিরাপদ খাদ্য আইন এবং বিধি প্রবিধি অবহিতকরণ' শীর্ষক কর্মশালা ও খাদ্যপণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে স্বাস্থ্যসনদ প্রদান উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে একথা জানায় সংস্থাটি। পরে এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে এ তথ্য জানানো হয়।

অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথির বক্তব্যে খাদ্যমন্ত্রী সাধন চন্দ্র মজুমদার বলেন, বাংলাদেশই আন্তর্জাতিক মান অনুযায়ী সনদ দেবে। এতে করে সারা বিশ্ব জানবে, বাংলাদেশে নিরাপদ খাদ্য পাওয়া যায়। তাতে রপ্তানি আরও ত্বরান্বিত হবে।

বিএফএসএ'র চেয়ারম্যান মো. আবদুল কাইউম সরকার বলেন, খাদ্যপণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে বিএফএসএ প্রদেয় স্বাস্থ্যসনদ দেশের সামগ্রিক রপ্তানি বৃদ্ধিতে সহায়তা করবে।

এ সময় ইএসএল বাংলাদেশ লিমিটেড ও ট্রাস্ট অ্যান্ড ট্রেড নামে দুটি কোম্পানিকে স্বাস্থ্যসনদ প্রদান করার মাধ্যমে এই কার্যক্রমের উদ্বোধন করা হয়।

পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে ভিড়েছে চালবাহী জাহাজ

চট্টগ্রাম বন্দরের নবনির্মিত টার্মিনাল পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে (পিসিটি) ভিড়েছে মিয়ানমার থেকে আসা একটি চালবাহী জাহাজ। পণ্য খালাসে পিসিটিতে ভেড়ানো প্রথম জাহাজ এটি। ১৫ নভেম্বর বিকালে 'এমভি এমসিএল-১৯' নামের জাহাজটি জেটিতে ভেড়ে। জাহাজে ২ হাজার ৬৫০ টন চাল ছিল।

সরকারিভাবে আমদানি করা খাদ্যশস্যের জাহাজকে অগ্রাধিকার দিয়ে খালাসের সুযোগ দেওয়ার অংশ হিসেবে নবনির্মিত এই টার্মিনালে জাহাজ ভেড়ানোর অনুমোদন দিয়েছে কর্তৃপক্ষ। একই সময়ে অনেকগুলো চালবাহী জাহাজ আসায় দ্রুত চাল খালাসের ব্যবস্থা নিতে খাদ্য বিভাগের অনুরোধে সাময়িক ব্যবস্থা হিসেবে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের একটি জেটি ব্যবহার করা হয়।

উল্লেখ্য, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের জেটির কাজ শতভাগ শেষ হয়েছে। এ ছাড়া অন্যান্য স্থাপনা ও সুবিধাদি তৈরির কাজও প্রায় শেষ।

বাংলাদেশ থেকে নৌপথে হজযাত্রী পরিবহনের উদ্যোগ

বাংলাদেশ থেকে হজযাত্রীদের জন্য সাশ্রয়ী খরচে ২০২৪ সাল থেকে ৩২ তলাবিশিষ্ট জাহাজ চলাচল চালু করার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। চট্টগ্রাম-জেদ্দা নৌরুটে চলবে এ জাহাজ। দেশের জাহাজ নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান কর্ণফুলী শিপবিল্ডার্স লিমিটেড এই রুট চালুর উদ্যোগ নিয়েছে। জাহাজটির পরিচালনায় একটি নীতিমালা হচ্ছে বলে জানিয়েছেন প্রতিষ্ঠানটির ব্যবস্থাপনা পরিচালক ইঞ্জিনিয়ার এম এ রশিদ।

২৩ নভেম্বর চট্টগ্রামের পতেঙ্গায় ওয়াটার বাস টার্মিনালে অবস্থানরত এমভি বে ওয়ান জাহাজে আয়োজিত এক সংবাদ সম্মেলনে এ তথ্য জানান তিনি।

এমএ রশিদ বলেন, কর্ণফুলী শিপবিল্ডার্স জাহাজটি আনার অনুমোদন পেলে, এটি আটদিনে চট্টগ্রাম থেকে সৌদি আরব যাত্রী নিয়ে যাবে। আগে সমুদ্রপথে সৌদি আরব যেতেও এক মাসের মতো লাগলেও, এখন অত্যাধুনিক প্রযুক্তিসমৃদ্ধ জাহাজগুলো উচ্চগতিতে চলাচল করতে পারে।

তিনি বলেন, হজযাত্রী বহনে জাহাজ চালুর বিষয়ে আমরা নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়সহ ১১টি মন্ত্রণালয়ের সাথে বৈঠক করেছি। প্রধানমন্ত্রীর কাছে বৈঠকের একটি সার-সংক্ষেপ পাঠানো হয়েছে। ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি অনুমোদিত ৩২ তলাবিশিষ্ট একটি পুরাতন জাহাজ আমদানি করব। এতে একসঙ্গে ৩ হাজার হজযাত্রী বহন করা যাবে। জাহাজে বিশাল একটি মিলনায়তন থাকবে, যেখানে একসঙ্গে ২ হাজার হজযাত্রী বসতে পারবেন।

বিএম ডিপোতে আমদানি-রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং পুরোদমে শুরু

চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের বিএম কনটেইনার ডিপোতে আমদানি-রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং পুরোদমে শুরু হয়েছে। বিস্ফোরণের প্রায় পাঁচ মাস পর কাস্টমস কর্তৃপক্ষ অনুমোদন দেওয়ায় নভেম্বরের দ্বিতীয় সপ্তাহ থেকে পুরোদমে অপারেশনাল কার্যক্রম শুরু করেছে ডিপো কর্তৃপক্ষ।

দুর্ঘটনার পর ডিপো ব্যবহার করে আমদানি-রপ্তানি ও খালি কনটেইনার সংরক্ষণ কার্যক্রম বন্ধ করে দেওয়া হয়। ডিপো কর্তৃপক্ষ স্বাভাবিক অবস্থা ফিরিয়ে আনতে সংস্কার শুরু করে। এরপর গত ২২ আগস্ট শুধু খালি কনটেইনার সংরক্ষণের অনুমোদন দেয় কাস্টমস। গত ২৫ অক্টোবর ৯ শর্তে রপ্তানিমুখী পোশাকপণ্য হ্যান্ডলিংয়ের অনুমোদন দেওয়া হয়। শর্ত পরিপালন করায় গত ৭ নভেম্বর আমদানি-রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং পুরোদমে শুরুর অনুমোদন পায় ডিপো কর্তৃপক্ষ। তবে এটি রাসায়নিক পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের জন্য অনুমোদন না নেওয়ায় এ ধরনের পণ্য হ্যান্ডলিং করতে পারবে না।

গত ৪ জুন রাতে বিএম ডিপোতে আগুন থেকে ভয়াবহ বিস্ফোরণ হয়। এতে ফায়ার সার্ভিসের সদস্যসহ ৫১ ব্যক্তি নিহত হন, আহত হন দুই শতাধিক।

ইউক্রেন থেকে সাড়ে ৫২ হাজার টন গম এসেছে চট্টগ্রাম বন্দরে

চলতি বছরের ফেব্রুয়ারিতে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ শুরু হওয়ার পর

তৃতীয়বারের মতো ইউক্রেন থেকে গমবাহী কার্গো জাহাজ এসেছে বাংলাদেশে। ৯ নভেম্বর প্রায় ৫২ হাজার ৫০০ টন গম নিয়ে 'ম্যাগনাম ফরচুন' নামের জাহাজটি চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে পৌঁছায়। চলতি বছরের সেপ্টেম্বরে সরকার থেকে সরকার (জিটুজি) ভিত্তিতে চুক্তি স্বাক্ষর করে গম আমদানির জন্য।

এর আগে চলতি বছরের অক্টোবরে ২টি জাহাজে এস আলম গ্রুপ ও বসুন্ধরা গ্রুপ ইউক্রেন থেকে প্রায় ১ লাখ টন গম আমদানি করে। এস আলম গ্রুপ এনেছে ৪৬ হাজার টন গম এবং বসুন্ধরা গ্রুপ এনেছে ৫৫ হাজার টন গম।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের তথ্য অনুযায়ী, এর আগে অক্টোবরে রাশিয়া থেকে ৩টি চালানের মাধ্যমে সরকার দেড় লাখ টনের বেশি রাশিয়ান গম আমদানি করেছিল।

ভারতের ২৩তম বৃহৎ বাণিজ্যিক অংশীদার বাংলাদেশ

ভারতের বাণিজ্যিক অংশীদারদের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ২৩তম। চলতি বছরের এপ্রিল থেকে সেপ্টেম্বর পর্যন্ত বাংলাদেশে ভারতের রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৬ হাজার ৬৬৩ মিলিয়ন ডলার। বিপরীতে বাংলাদেশ থেকে ভারতের আমদানির পরিমাণ ছিল ১ হাজার ৬৮ মিলিয়ন ডলার। ভারতীয় সংবাদমাধ্যম টাইমস অব ইন্ডিয়া নভেম্বরে এ খবর দিয়েছে।

ভারতের বাণিজ্যিক অংশীদারদের তালিকায় শীর্ষে রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র ও চীন। তৃতীয় ও চতুর্থ স্থানে রয়েছে যথাক্রমে সংযুক্ত আরব আমিরাত ও সৌদি আরব। রাশিয়া রয়েছে পঞ্চম স্থানে। ইউক্রেন-রাশিয়া যুদ্ধ শুরুর পর তেল আমদানি বৃদ্ধির ফলে রাশিয়া এখন ভারতের পঞ্চম বৃহৎ বাণিজ্যিক অংশীদার। চলতি বছরের এপ্রিল থেকে সেপ্টেম্বর সময়কালে এই অবস্থানে চলে এসেছে রাশিয়া। গত অর্থবছরে দেশটির অবস্থান ছিল ২৫তম।

লাইটার জাহাজ শ্রমিকদের ধর্মঘট

লাইটার জাহাজের শ্রমিকদের ধর্মঘটে প্রায় সাড়ে ১৩ ঘণ্টা বন্ধ ছিল পণ্য পরিবহন। পাঁচ দফা দাবিতে ১০ নভেম্বর এই ধর্মঘটের ডাক দেন শ্রমিকেরা। 'সর্বস্তরের নৌযান শ্রমিকবৃন্দ' এর ব্যানারে চট্টগ্রাম নগরের বাংলাবাজার এলাকায় এক সমাবেশ থেকে এ কর্মসূচি ঘোষণা করা হয়েছিল। ১১ নভেম্বর সকাল ৬টায় ধর্মঘট শুরু হয়। এদিন বিকালে বন্দর ভবনে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সদস্য ও চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ারম্যানসহ উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে সাড়ে তিন ঘণ্টার ফলপ্রসূ বৈঠক শেষে নৌযান শ্রমিকেরা ধর্মঘট প্রত্যাহারের ঘোষণা দেন।

পাঁচ দফা দাবিতে ধর্মঘটের ডাক দিলেও শ্রমিকদের মূল দাবি ছিল মূলত লাইটার জাহাজের শ্রমিকদের ওঠা-নামায় ব্যবহৃত চরপাড়া ঘাটের ইজারা বাতিল করা। বৈঠকে এ দাবি মেনে নেওয়ার আশ্বাস দিলে নৌযান শ্রমিকরা ধর্মঘট প্রত্যাহার করে নেন।

বৈঠকে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সদস্য ও স্থানীয় সংসদ সদস্য এমএ লতিফ, বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, নৌযান শ্রমিক ফেডারেশনের সভাপতি শাহ আলমসহ বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

এর দুই সপ্তাহ পেরোতেই ন্যূনতম মজুরি ২০ হাজার টাকা করাসহ ১০ দফা দাবিতে ২৬ নভেম্বর থেকে আবার ধর্মঘট শুরু করে নৌযান শ্রমিক ফেডারেশন। এতে পণ্যবাহী ও যাত্রীবাহী উভয় ধরনের নৌযান চলাচল বন্ধ হয়ে যায়। ২৮ নভেম্বর বিকালে রাজধানীর বিজয়নগরে শ্রম ভবনের সম্মেলন কক্ষে এক সভায় শ্রম ও কর্মসংস্থান প্রতিমন্ত্রী বেগম মন্নুজান সুফিয়ানের সাথে আলোচনার পর ধর্মঘট প্রত্যাহারের ঘোষণা দেন নৌযান শ্রমিক নেতৃবৃন্দ।

সভা শেষে শ্রম প্রতিমন্ত্রী বলেন, বেসরকারি খাতের অভ্যন্তরীণ নৌযানে নিয়োজিত শ্রমিকের জন্য নতুন মজুরি কাঠামো নির্ধারণে সরকার, মালিক ও শ্রমিক প্রতিনিধির সমন্বয়ে প্রস্তাবনা প্রণয়ন কমিটি গঠন করে দিয়েছি। আগামী এক মাসের মধ্যে এ প্রস্তাবনা কমিটি নতুন মজুরি কাঠামো প্রণয়নে সুপারিশ করবে।

তিনি আরও বলেন, চলতি মাস (নভেম্বর) থেকে নতুন মজুরি কাঠামো বাস্তবায়ন পর্যন্ত অন্তর্বর্তী সময়ে এক হাজার টন মালামাল বহনকারী জাহাজ ও যাত্রী পরিবহন লঞ্চের শ্রমিকরা প্রতি মাসে তাদের মজুরির সাথে ১ হাজার ২০০ টাকা এবং এক হাজার টনের ওপরের জাহাজের শ্রমিকরা প্রতি মাসে ১ হাজার ৫০০ টাকা অতিরিক্ত ভাতা পাবেন।

নৌযোগাযোগ বৃদ্ধিতে একসাথে কাজ করছে বাংলাদেশ ও শ্রীলংকা

বাংলাদেশ ও শ্রীলংকার মধ্যে নৌযোগাযোগ বৃদ্ধি এবং মেরিটাইম সহযোগিতাকে সম্প্রসারিত করে অর্থনৈতিক ক্ষেত্রে সমৃদ্ধশালী হওয়ার ব্যাপক সম্ভাবনা রয়েছে। এ উপলব্ধি থেকে উভয় দেশ পারস্পরিক সহযোগিতার ক্ষেত্রগুলো নির্ধারণ করে একসাথে কাজ করছে। ২৩ নভেম্বর ঢাকায় সচিবালয়ে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে বাংলাদেশ ও শ্রীলংকার মধ্যে দ্বিপক্ষীয় বৈঠকে এসব তথ্য জানানো হয়।

বৈঠকে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী এবং শ্রীলংকার পররাষ্ট্রমন্ত্রী এম ইউ এম আলি সাবরি নিজ নিজ দেশের পক্ষে নেতৃত্ব দেন।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জানান, বাংলাদেশ ও শ্রীলংকার মধ্যে কোস্টাল শিপিং এগ্রিমেন্ট বিষয়ে দীর্ঘদিন ধরে আলোচনা চলছে। এ বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে সংশ্লিষ্ট আইন এবং বিধিবিধান পর্যালোচনা শেষে শ্রীলংকাকে শিগগির জানানো হবে।

বৈঠকে জানানো হয়, শ্রীলংকান শিপিং করপোরেশন ও বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের মধ্যে ফিডার সার্ভিসের জন্য স্ট্যান্ডার্ড অপারেটিং প্রসিডিউর (এসওপি) বিষয়ে শ্রীলংকা কর্তৃপক্ষ বাংলাদেশের মতামত বিষয়ে একটি রিভাইজড টেক্সট পাঠিয়েছে। এ এসওপি'র বিষয়ে মতামত প্রদানের জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় নৌপরিবহন অধিদপ্তর, বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশন এবং চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ জানিয়েছে। সংশ্লিষ্ট এসব দপ্তর ও সংস্থা থেকে মতামত পাওয়ার পর বাংলাদেশ টেক্সট চূড়ান্ত করে পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের মাধ্যমে শ্রীলংকাকে জানিয়ে দেবে।

বৈঠকে অন্যদের মধ্যে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল এবং বাংলাদেশে নিযুক্ত শ্রীলংকার হাইকমিশনার প্রফেসর সাধার্শন সেনেভিরত্ন উপস্থিত ছিলেন।

এর আগের দিন শ্রীলংকা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান কেইথ ডি বার্নার্ডের নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধি দল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন। এ সময় তারা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানসহ উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মত বিনিময় করেন। মতবিনিময়কালে শ্রীলংকার বন্দরগুলোতে চট্টগ্রাম বন্দর রুটে চলাচলকারী জাহাজের অগ্রাধিকার বার্থিং সুবিধা চেয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। এ ছাড়া দুই দেশের মধ্যে নৌযোগাযোগ বৃদ্ধির বিষয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয়েছে।

শ্রীলংকার প্রতিনিধি দলে ছিলেন এসএলপিএ'র ব্যবস্থাপনা পরিচালক উপল জয়াটিসসা, পরিচালক (অপারেশন) লাল উইরাসিঙ্গে, পরিচালক (মার্কেটিং ও মিডিয়া) কে জি সরথ দয়ানন্দসহ শ্রীলংকার বিভিন্ন টার্মিনালের পাঁচ শীর্ষ কর্মকর্তা।

ছয় স্ক্যানার কেনার অনুমোদন দিয়েছে সরকারি ক্রয়সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি

জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) জন্য ছয়টি কনটেইনার স্ক্যানার সিস্টেম কিনছে সরকার। এতে ব্যয় হবে ৩২৭ কোটি টাকা। এসব স্ক্যানার সমুদ্র ও স্থলবন্দরসমূহে আমদানি-রপ্তানি পণ্য যাচাইয়ে ব্যবহার করা হবে।

২৩ নভেম্বর সরকারি ক্রয়সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির বৈঠকে স্ক্যানার কেনার প্রস্তাবটি অনুমোদন দেওয়া হয়েছে। এ ছাড়া বৈঠকে ১ লাখ ৪০ হাজার মেট্রিক টন সার ক্রয়ের পৃথক

বাংলাদেশ ও শ্রীলংকার মধ্যে নৌযোগাযোগ ও মেরিটাইম সহযোগিতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে এক দ্বিপক্ষীয় বৈঠক ২৩ নভেম্বর সচিবালয়ে অনুষ্ঠিত হয়েছে

ছবিতে সংবাদ

মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর শিল্প ও বেসরকারি বিনিয়োগ বিষয়ক উপদেষ্টা সালমান এফ রহমান ও নৌপরিবহন সচিব মো. মোস্তফা কামাল ২০ নভেম্বর চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন। এ সময় তারা বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন

১৫ নভেম্বর প্রথমবারের মতো নবনির্মিত পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে ভিড়েছে চালবাহী জাহাজ

বাংলাদেশে নিযুক্ত ডেনমার্কের রাষ্ট্রদূত উইনি এস্ট্রাপ পিটারসেন ২২ নভেম্বর চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন

স্টেকহোল্ডার সাথে নিয়মিত মতবিনিময়ের অংশ হিসেবে ২৯ নভেম্বর চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সভাপতিত্বে একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে

রাষ্ট্রায়ত্ত ব্যাংক সোনালী ব্যাংক লিমিটেডের সাথে ৩০ নভেম্বর চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক সেবা সংক্রান্ত একটি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে

চারটি প্রস্তাবও অনুমোদন দেওয়া হয়েছে। সব মিলিয়ে ১ হাজার ৩০৪ কোটি ১৩ লাখ ৩৭ হাজার ৬৫৩ টাকা ব্যয়ে পাঁচটি প্রস্তাবে অনুমোদন দিয়েছে কমিটি।

এর আগে বাণিজ্য সহজীকরণ এবং পণ্য খালাস দ্রুততার পাশাপাশি চোরাচালান ও শুল্ক কর ফাঁকি রোধে কনটেইনার স্ক্যানার কেনার কথা অর্থমন্ত্রী বিভিন্ন সময় সাংবাদিকদের জানিয়েছিলেন।

আমদানি-রপ্তানি লাইসেন্সের মেয়াদ বেড়ে হলো ৫ বছর

আমদানি ও রপ্তানির জন্য নেওয়া লাইসেন্সের মেয়াদ বাড়িয়ে ৫ বছর করা হয়েছে। এখন থেকে প্রতি বছর এই লাইসেন্স নবায়ন করতে হবে না ব্যবসায়ীদের। ২৩ নভেম্বর বাণিজ্য মন্ত্রণালয় এ সংক্রান্ত একটি প্রজ্ঞাপন জারি করেছে।

প্রজ্ঞাপনে বলা হয়েছে, ব্যবসায়ীদের দাবির প্রেক্ষিতে গত ২৮ সেপ্টেম্বর অনুষ্ঠিত ব্যবসা সহজীকরণের উদ্দেশ্যে বিদ্যমান লাইসেন্স বা রেজিস্ট্রেশনসমূহের নবায়নের মেয়াদ বৃদ্ধিকরণ সংক্রান্ত সভায় এই সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। আমদানি ও রপ্তানিকারকদের বিদ্যমান ইমপোর্ট রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট (আইআরসি) ও এক্সপোর্ট রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেটের (ইআরসি) মেয়াদ এক বছরের পরিবর্তে পাঁচ বছর পর্যন্ত নির্ধারণ করা হলো।

আবেদনকারী এক থেকে পাঁচ বছর পর্যন্ত যেকোনো মেয়াদি আইআরসি ও ইআরসি সার্টিফিকেট গ্রহণ করতে পারবেন। সার্টিফিকেট গ্রহণকারী ব্যক্তি ও প্রতিষ্ঠানকে মেয়াদ অনুযায়ী ফি দিতে হবে।

রপ্তানি পোশাক চুরি বন্ধে মহাসড়কে নজরদারি বাড়ানোর আহ্বান

মহাসড়কে রপ্তানি পোশাক চুরি রপ্তানিকারকদের জন্য বড় উদ্বেগের কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। এসব চুরি বন্ধ করতে পুলিশের নজরদারি বাড়ানোর আহ্বান জানিয়েছেন খাতসংশ্লিষ্টরা। ২৮ নভেম্বর পোশাক পণ্য প্রস্তুত ও রপ্তানিকারকদের সংগঠন বিজিএমইএ কমপ্লেক্সে অনুষ্ঠিত এক সভায় এ আহ্বান জানানো হয়।

সভায় বক্তারা বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে পোশাক শিল্পের রপ্তানি পণ্য চুরির ঘটনা ঘটছে প্রতিনিয়ত। একটি সংঘবদ্ধ চক্র ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে পণ্যবাহী লরি থেকে পোশাক পণ্য চুরি করছে, যা বন্ধের ব্যবস্থা ও উপায় নির্ধারণে রপ্তানিকারক, পরিবহন মালিক, পুলিশ প্রশাসন এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য পক্ষের সমন্বিত প্রচেষ্টার প্রয়োজন।

সভায় বিজিএমইএ ও বাংলাদেশ ট্রাক কাভার্ড ভ্যান মালিক সমিতির নেতারা বলেন, আর্থিক ক্ষতি ছাড়াও চুরির ঘটনা রপ্তানিকারকদের বিব্রতকর পরিস্থিতির মধ্যে ফেলে দেয়। তাছাড়া বেশির ভাগ সময়ই পণ্য ক্রেতাদের হাতে পৌঁছানোর পর এ চুরির ঘটনা ধরা পড়ে। এতে বিদেশি ক্রেতাদের আস্থা হারানোর প্রবল আশঙ্কা থাকে।

বিজিএমইএর সভাপতি ফারুক হাসান, সহসভাপতি মো. শহিদউল্লাহ আজিম, বাংলাদেশ ট্রাক কাভার্ড ভ্যান মালিক সমিতির সভাপতি তোফাজ্জল হোসেন মজুমদার, নির্বাহী সভাপতি সৈয়দ মো. বখতিয়ার ও সাধারণ সম্পাদক রুস্তম আলী খান সভায় উপস্থিত ছিলেন।

সভায় উপস্থিত নেতৃবৃন্দ সতর্কতামূলক ব্যবস্থা হিসেবে পোশাক কারখানাগুলোকে ট্রাক ও কাভার্ড ভ্যানের লাইসেন্সসহ চালক, হেলপারদের ছবি এবং ট্রাভেল ডকুমেন্ট রাখার পরামর্শ দিয়েছেন। এ সময় পণ্য চুরি প্রতিরোধের পদক্ষেপ হিসেবে পণ্যবাহী সব কার্গো ভ্যানে জিপিএস ট্র্যাকার নিশ্চিত করার অনুরোধ জানায় বিজিএমইএ।

বন্দর ব্যবহারকারীদের সাথে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মতবিনিময়

বন্দর ব্যবহারকারীদের সাথে মতবিনিময় করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২৯ নভেম্বর বন্দর ভবনের সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত সভায় সভাপতিত্ব করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। প্রতি মাসে ধারাবাহিক মতবিনিময়ের অংশ হিসেবে এ সভা অনুষ্ঠিত হয়।

সভায় অংশ নেন শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশন, বিজিএমইএ, বিকেএমইএ, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশন, চট্টগ্রাম চেম্বার, বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স অ্যাসোসিয়েশন, বিকডা, কাস্টম হাউস চট্টগ্রাম ও বাংলাদেশ ব্যাংকসহ বিভিন্ন সরকারি-বেসরকারি প্রতিষ্ঠান ও বাণিজ্য সংগঠনের প্রতিনিধিরা।

প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয় ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের দুজন কর্মকর্তা ভার্চুয়ালি সভায় অংশ নেন। এ সময় বন্দরের কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা এবং গতিশীলতা বৃদ্ধির বিষয়ে আলোচনা হয়।

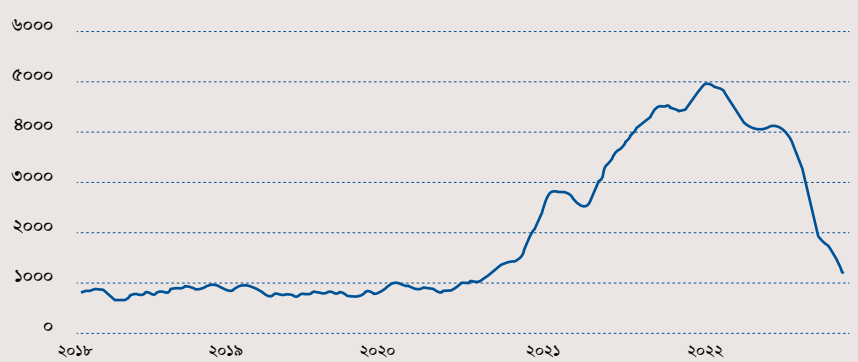
নানামুখী সংকটের মধ্য দিয়ে যেতে হচ্ছে বর্তমানের বাণিজ্যনির্ভর বিশ্বকে। কোভিড-১৯ মহামারির ধাক্কা কাটিয়ে ওঠা শুরু করতে না করতেই ইউক্রেন যুদ্ধের দামামা। একদিকে সরবরাহ ঘাটতির জন্য বিশ্বজুড়ে খাদ্যশস্যের মূল্যবৃদ্ধি, অন্যদিকে আকাশচুম্বী ফ্রেইট রেট–এই দুয়ের প্রভাবে সাম্প্রতিক সময়ে ভোক্তাপর্যায়ে মূল্যস্ফীতির অস্বাভাবিক চাপ তৈরি হয়েছে।

শিপিং খাতে কোভিড-১৯-পরবর্তী পুনরুদ্ধারের গতিতে পতন

আন্তর্জাতিক সমুদ্র বাণিজ্যে বার্ষিক পরিবর্তন (শতাংশে)

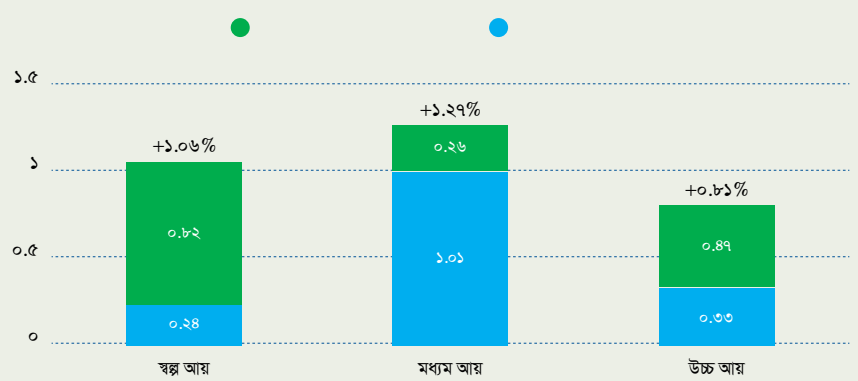
জাহাজে পণ্য পরিবহন ব্যয়ের উত্থান-পতন

সাংহাই কনটেইনারাইজড ফ্রেইট ইনডেক্স অনুযায়ী প্রতিটি কনটেইনার পরিবহনের খরচ (ডলারে)
২০১৮ সালের জানুয়ারি থেকে ২০২২ সালের নভেম্বর পর্যন্ত তথ্য



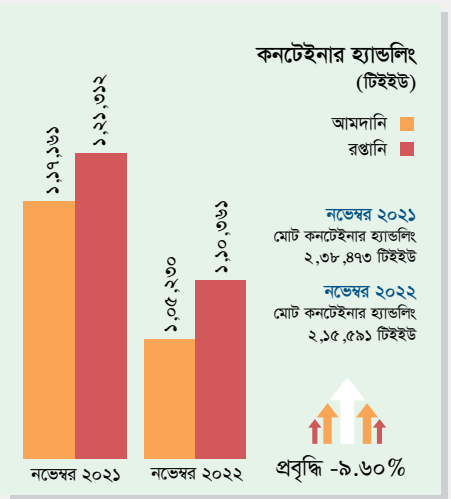
পরিবহন ব্যয় ও খাদ্যশস্য মূল্যের ঊর্ধ্বগতিতে কোন আয়ের দেশের ক্ষতি কেমন?

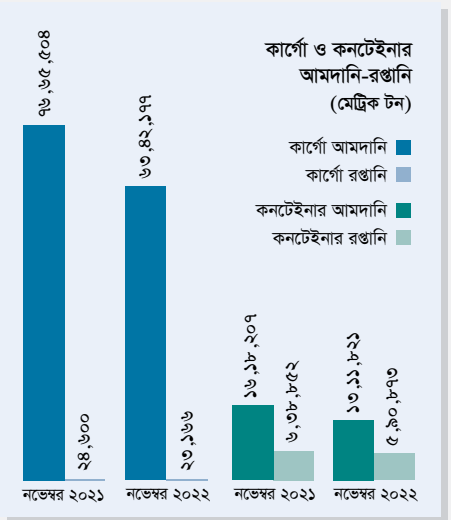
ভোক্তাপর্যায়ে খাদ্যমূল্যের ওপর আকাশচুম্বী ড্রাই বাল্ক রেট ও খাদ্যশস্যের বৈশ্বিক মূল্যবৃদ্ধির প্রভাব
দুই বছরের পরিবর্তন (শতাংশে)



সূত্র : আঙ্কটাড

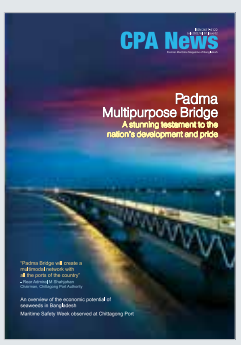
২০২১ ও ২০২২ সালের নভেম্বর মাসের তুলনামূলক চিত্র





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