সেপ্টেম্বর ২০২২ ■ বর্ষ ০৭ ■ সংখ্যা ০৯

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

সমুদ্রশিল্পে ঝুঁকি ব্যবস্থাপনায় নৌ-বিমা

জলবায়ু পরিবর্তন বদলে দিচ্ছে হালচাল

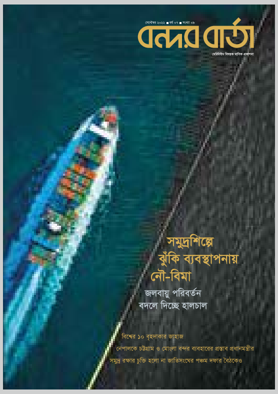
বিশ্বের ১০ বৃহদাকার জাহাজ

নেপালকে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহারের প্রস্তাব প্রধানমন্ত্রীর

সমুদ্র রক্ষার চুক্তি হলো না জাতিসংঘের পঞ্চম দফার বৈঠকেও

সেপ্টেম্বর ২০২২
বর্ষ ০৭, সংখ্যা ০৯

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

সাম্প্রতিক সময়ে সমুদ্রসম্পদের সংরক্ষণ, টেকসই ব্যবহার ও এর জীববৈচিত্র্যের সুরক্ষাকে প্রাধান্য দিচ্ছে নৌ-বিমা

অননুমেয় গতিপ্রকৃতির সমুদ্রে চলাচল করতে গিয়ে বিভিন্ন ধরনের বিপদের মুখে পড়তে হয় জাহাজগুলোকে। উত্তাল সাগরে জাহাজডুবি, জাহাজ থেকে কনটেইনার সাগরে পড়ে যাওয়া, জাহাজে আগুন লেগে যাওয়া, জলদস্যুদের কবলে পড়া– এসব ঘটনা ঘটছে অহরহ। এছাড়া জাহাজ পৌঁছাতে বিলম্ব হওয়া, বন্দরে বার্থিংয়ের সুযোগ পেতে অপেক্ষমাণ থাকা, বন্দরে হ্যান্ডলিংয়ের সময় কার্গোর ক্ষয়ক্ষতি হওয়া, পণ্য হারিয়ে যাওয়া ইত্যাদি কারণেও আর্থিক লোকসান গুনতে হয় উৎপাদক ও শিপিং অপারেটরদের। অনেক সময় সমুদ্রসংলগ্ন দেশগুলো যুদ্ধে জড়িয়ে পড়লেও পণ্য পরিবহনে ঝুঁকি তৈরি হয়। এই যে এত ঝুঁকি নিয়ে কার্যক্রম পরিচালনা করেই সচল রাখা হচ্ছে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন, সেই ঝুঁকি প্রশমনে কার্যকর ভূমিকা রাখে নৌ-বিমা। ক্ষয়ক্ষতি প্রশমনের এই নিশ্চয়তাটুকু না পেলে পাহাড়সম ঝুঁকি নিয়ে সমুদ্রে পণ্য পরিবহন সম্ভব হতো না।

বিভিন্ন দুর্ঘটনার ঝুঁকি থেকে সমুদ্র পরিবহন খাতকে সুরক্ষিত রাখার স্বার্থে আধুনিক কাঠামোর নৌ-বিমা প্রচলন হয়েছিল কয়েক শ বছর আগে। এই দীর্ঘ সময়ে বিমাসংশ্লিষ্ট অনেক ক্ষেত্রেই এসেছে পরিবর্তন। প্রথাগত ঝুঁকির পাশাপাশি সমুদ্র পরিবহন খাতে সাম্প্রতিক সময়ে নতুন একটি ঝুঁকি তৈরি হয়েছে। সেটি হলো জ্বালানি রূপান্তর প্রক্রিয়ার ঝুঁকি। জলবায়ু পরিবর্তন সারা বিশ্বের জন্য আজ এক মাথাব্যথার নাম। এর থেকে মুক্তি পেতে যত দ্রুত সম্ভব গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ শূন্যের কোঠায় নামিয়ে আনতে হবে। সমুদ্র পরিবহন কার্যক্রমকে কীভাবে নিঃসরণমুক্ত করা যায়, সেই লক্ষ্যে বিভিন্ন কার্যক্রম হাতে নেওয়া হচ্ছে, যার মধ্যে জ্বালানি রূপান্তর অন্যতম। ২০২০ সালের ১ জানুয়ারি কার্যকর হওয়া আইএমওর গ্লোবাল সালফার ক্যাপ রেগুলেশনেও জাহাজের জ্বালানিতে সালফারের পরিমাণ ৩ দশমিক ৫ শতাংশ থেকে শূন্য দশমিক ৫ শতাংশে নামিয়ে আনার কথা বলা হয়েছে।

জ্বালানি রূপান্তরের এই প্রক্রিয়াটি খুব একটা সহজ কাজ নয়। রাতারাতি প্রচলিত জ্বালানি ব্যবস্থাকে প্রতিস্থাপন করে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার শুরু করা সম্ভব না। এর জন্য সবুজ জ্বালানিচালিত নতুন জাহাজ নির্মাণ করতে হবে অথবা বিদ্যমান জাহাজগুলোকে কনভারশন করতে হবে। এছাড়া পাইপলাইন স্থাপন, স্টোরেজ ট্যাংক নির্মাণের মতো কাজে মোটা অংকের অবকাঠামো বিনিয়োগেরও প্রয়োজন রয়েছে। কিন্তু কেবল বিনিয়োগ এলেই তো চলবে না। বরং সেই বিনিয়োগের সুরক্ষাও চাই। জাহাজের মতো অফশোর ফার্মগুলোরও প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ঝুঁকি রয়েছে। এছাড়া জলদস্যুতার কারণে গুরুত্বপূর্ণ যন্ত্রাংশ বেহাত হওয়ার ঘটনাও ঘটেছে সাম্প্রতিক সময়ে। এসব ফার্মের নিরাপত্তা ব্যবস্থা বৃদ্ধির পাশাপাশি ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা এখন অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ ইস্যু হয়ে দাঁড়িয়েছে। এই বিষয়টিও নৌ-বিমা খাতের পরিবর্তনে ভূমিকা রাখতে পারে।

এতদিন নৌ-বিমা মূলত প্রথাগত ক্ষতিপূরণের ধারণার মধ্যে সীমাবদ্ধ ছিল। তবে অতি সাম্প্রতিক সময়ে সমুদ্রে জাহাজ চলাচলের কারণে জলজ পরিবেশ কীরূপ দূষণের শিকার হচ্ছে, এর দায় কার ওপর বর্তাবে এবং ক্ষতিপূরণের অংক কত হবে– বিমা দাবি নিষ্পত্তির সময় এই বিষয়গুলোরও হিসাব-নিকাশ করা হচ্ছে। এছাড়া সমুদ্রসম্পদের সংরক্ষণ ও টেকসই ব্যবহার বিশেষ করে আন্তর্জাতিক জলসীমায় থাকা জীববৈচিত্র্যের সুরক্ষাকে বেশ প্রাধান্য দিচ্ছে নৌ-বিমা খাতসংশ্লিষ্টরা। নৌ-বিমা ও এর ওপরে জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে এবারের প্রধান রচনায়।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

বিভিন্ন দুর্ঘটনার ফলে আর্থিক ক্ষতির ঝুঁকি থেকে সমুদ্র পরিবহন খাতকে সুরক্ষিত রাখার স্বার্থে নৌ-বিমার আধুনিক কাঠামোর প্রচলন হয়েছিল কয়েকশ বছর আগে। বিশ্বায়নের যুগে ঝুঁকি ব্যবস্থাপনায় নৌ-বিমার ব্যবহার আরও বেড়েছে। এই দীর্ঘ সময়ে বিমাসংশ্লিষ্ট অনেক ক্ষেত্রেই এসেছে পরিবর্তন। জলবায়ু পরিবর্তনজনিত কারণে নিকট ভবিষ্যতে নৌ-বিমা খাতে আরেকটি বড় ধরনের পটপরিবর্তনের ধারণা করছেন বাজার বিশ্লেষকরা।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- নেপালকে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহারের প্রস্তাব প্রধানমন্ত্রীর
- বে টার্মিনাল পরিচালনায় আগ্রহী ডিপি ওয়ার্ল্ড
- একশ জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের মাইলফলক স্পর্শ মাতারবাড়ী জেটির
- জাতির পিতার সমাধিতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের শ্রদ্ধা নিবেদন
- চট্টগ্রাম বন্দরের প্রত্যেক গেটে স্ক্যানার বসানো হবে
- গবেষণা ও তেল-গ্যাস অনুসন্ধানে জরিপ জাহাজ কেনার সুপারিশ
- বিস্ফোরণের আড়াই মাস পর বিএম কনটেইনার ডিপো আংশিক চালু
- জুলাইয়ে লক্ষ্যমাত্রা ছাড়িয়েছে রপ্তানি
- নৌপরিবহন খাতের অগ্রগতিতে যুক্তরাষ্ট্রের সহযোগিতা অব্যাহত থাকবে
- চীন ৯৯ শতাংশ পণ্যে শুল্কমুক্ত সুবিধা দেবে
- প্রথমবারের মতো ভারতে রপ্তানি হলো গার্মেন্টস ঝুট
- চট্টগ্রাম বন্দরে জাতীয় শোক দিবস পালন
- যাত্রীবাহী লঞ্চ ও জাহাজের ভাড়া বাড়ল ৩০ শতাংশ
- বার্থ অপারেটর নিয়োগ প্রস্তাব অনুমোদন দিয়েছে মন্ত্রিসভা কমিটি

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

বৈশ্বিক পণ্য পরিবহনে সুয়েজ খাল

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- মানবিক করিডোর দিয়ে ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানি ১০ লাখ টন ছাড়িয়েছে
- উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণের তালিকা থেকে অব্যাহতি পাচ্ছে ভারত উপমহাসাগর
- সিঙ্গাপুর-রটারডাম রুটে দীর্ঘতম গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠার উদ্যোগ
- নর্থ আটলান্টিক তিমির সুরক্ষায় নতুন উদ্যোগ
- অফশোর উইন্ডে বড় লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ ক্যালিফোর্নিয়ার
- ঊর্ধ্বমুখী প্রবণতায় নাবিকদের প্রসন্নতা সূচক
- সাপ্লাই চেইনকে গতিশীল করতে তথ্য বিনিময়ে জোর যুক্তরাষ্ট্রের
- উৎস গোপন করে তেল পাঠানোয় ভারতকে ক্ষুব্ধ প্রতিক্রিয়া যুক্তরাষ্ট্রের
- এশিয়ায় এলএনজির চাহিদায় মন্দা, দাম ঊর্ধ্বমুখী
- রপ্তানি চাপে ভারতের বাণিজ্য ঘাটতি তিন গুণ
- শিডিউল রিলায়েবিলিটিতে স্বস্তির বাতাস
- শিপইয়ার্ডগুলোকে সহায়তার কথা ভাবছে দক্ষিণ কোরিয়া সরকার
- সেপ্টেম্বরেও তেল উত্তোলন বাড়াবে ওপেক প্লাস

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *পোর্ট অব ওডেসা*

গ্রন্থ পরিচিতি: *পাইরেসি ইন দ্য আর্লি মডার্ন এরা : অ্যান অ্যানথোলজি অব সোর্সেস*

মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *সি মাইন*

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *কানহুজি আংরে*

মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

১৯

লয়েড'স লিস্টে ৩ ধাপ এগিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর

লয়েড'স লিস্টের বিশ্বের ১০০ শীর্ষ বন্দরের তালিকায় চট্টগ্রাম বন্দর ৩ ধাপ এগিয়ে ৬৪তম স্থান অর্জন করেছে। ২০২১ সালে বিশ্বের বিভিন্ন বন্দরের কনটেইনার ওঠা-নামার হিসাব অনুযায়ী মেরিটাইম বিষয়ক বিশ্বের সবচেয়ে পুরনো মেরিটাইম জার্নাল লয়েড'স এ তালিকা প্রকাশ করে।

২০২১ সালে মোট কনটেইনার হ্যান্ডলিং
৩২,১৪,৫৪৮ টিইইউ

২০২০ সালে মোট কনটেইনার হ্যান্ডলিং
২৮,৩৯,৯৭৭ টিইইউ

চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থানের বিষয়ে লয়েড'স লিস্টের তালিকায় বলা হয়–

বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর তার স্বরূপে ফিরে এসেছে।

ইউভি ইনফোগ্রাফিক্স

১০

বিশেষ রচনা

বিশ্বের ১০ বৃহদাকার জাহাজ

পণ্য ও যাত্রী পরিবহন, প্রমোদ শিল্প, অফশোর ড্রিলিং, সামুদ্রিক গবেষণা, সমুদ্র প্রতিরক্ষা–সব খাতেই জাহাজের বহর ক্রমবর্ধিষ্ণু। পাশাপাশি পণ্য পরিবহন ও প্রমোদ শিল্পে বৃহদাকার জাহাজের চাহিদা ক্রমেই বাড়ছে। শিপিং অপারেটররা এখন একসঙ্গে বেশি সংখ্যক কনটেইনার পরিবহনের দিকে ঝুঁকছেন। ফলশ্রুতিতে সাম্প্রতিক সময়ে ২৪ হাজার টিইইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতার উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ পেয়েছে শিপইয়ার্ডগুলো। একই সঙ্গে নির্মাণ করা হচ্ছে দানবাকৃতির সব বাল্ক ক্যারিয়ার ও অয়েল ট্যাংকার। আর প্রমোদতরীগুলোকে যেন বিনোদনের একেকটি রাজ্য হিসেবে গড়ে তুলছে ক্রুজ অপারেটররা।

১৩

আন্তর্জাতিক সংবাদ

সমুদ্র রক্ষার চুক্তি হলো না জাতিসংঘের পঞ্চম দফার বৈঠকেও

আন্তর্জাতিক জলসীমায় সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য সুরক্ষায় একটি নীতিমালা প্রণয়নের লক্ষ্যে নিউইয়র্কে বৈঠকে বসেছিলেন জাতিসংঘের সদস্য ১৬৮টি দেশের কূটনীতিকরা। তবে দুই সপ্তাহের এই বৈঠক কোনো চুক্তি ছাড়াই শেষ হয়েছে। সংশ্লিষ্ট সূত্র অনুযায়ী, কোনো চুক্তি না হলেও অধিবেশনে চারটি বিষয়ের ওপর গুরুত্বারোপ করা হয়েছে। সেগুলো হলো–সমুদ্রে সংরক্ষিত এলাকা স্থাপন, পরিবেশগত প্রভাবের মূল্যায়নের উন্নতি করা, উন্নয়নশীল দেশগুলোকে তহবিল সহায়তা প্রদান ও সক্ষমতা বৃদ্ধিতে সহায়তা করা এবং সামুদ্রিক সম্পদের জিনগত বৈশিষ্ট্যের তথ্য বিনিময় করা।

নৌ-বিমা মূলত নৌপরিবহনজনিত ক্ষয়ক্ষতি প্রশমনের জন্য নির্ধারিত

শিপিং অপারেটরদের জন্য বড় ঝুঁকি হলো অর্থনৈতিক অনিশ্চয়তা এবং মুনাফা-ক্ষতির উত্থান-পতন

সমুদ্রশিল্পে ঝুঁকি ব্যবস্থাপনায় নৌ-বিমা: জলবায়ু পরিবর্তন বদলে দিচ্ছে হালচাল

বৈশ্বিক আর্থিক সংস্কৃতিতে অন্যতম প্রাচীন একটি চর্চা হলো নৌ-বিমা। বিশ্বায়নের যুগে ঝুঁকি ব্যবস্থাপনার হাতিয়ারটির ব্যবহার আরও বেড়েছে। দীর্ঘ সময়ের আবর্তে নৌ-বিমা কাঠামোয় বেশ কিছু পরিবর্তন এসেছে। চালু হয়েছে আন্তর্জাতিক আইন। বেড়েছে সুরক্ষা-ছায়ার বিস্তৃতি। শিগগিরই নৌ-বিমা খাতে আরও কিছু পরিবর্তন আসার সম্ভাবনা রয়েছে। আর সম্ভাব্য এই পরিবর্তনের নেপথ্যে রয়েছে শিপিং খাতে জ্বালানি রূপান্তর।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বিংশ শতকের দ্বিতীয়ার্ধে উন্মেষ ঘটেছিল যে বিশ্বায়নের, একুশ শতকে এসে তা তুমুল গতি পেয়েছে। সংস্কৃতি থেকে শুরু করে অর্থনীতি–সবকিছুতেই এর প্রভাব আজ প্রকট। বিশেষ করে প্রযুক্তিগত উৎকর্ষ ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি বিশ্বকে একটি শৃঙ্খলে আবদ্ধ করার পর অর্থনৈতিক কার্যক্রম আরও বেশি বিশ্বজনীন রূপ ধারণ করেছে। বাণিজ্য আজ আর একটি দেশের অভ্যন্তরীণ গণ্ডিতে আবদ্ধ নেই। একটি দেশের পণ্য এখন অন্য দেশের বাজারে আধিপত্য করতে পারছে এই বিশ্বায়নের প্রভাবেই।

বিশ্ববাণিজ্যে মোট পণ্যের ৯০ শতাংশ পরিবহন হয় সমুদ্রপথে। ফলে ক্রমবর্ধমান আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের চাপও বেশি সামাল দিতে হচ্ছে সমুদ্র পরিবহন খাতকে। চাহিদা মেটাতে বৈশ্বিক বহরে জাহাজের সংখ্যা বাড়ানো হচ্ছে প্রতিনিয়ত। এছাড়া একটি শিপমেন্টে অধিক পরিমাণে বাণিজ্য পণ্য পৌঁছে দেওয়ার জন্য নির্মাণ করা হচ্ছে একের পর এক মেগা কনটেইনার শিপ। সমুদ্রবন্দরগুলোয় কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের চাপ বেড়ে যাওয়ায় সেগুলোর সক্ষমতা বাড়ানোর দিকে নজর দেওয়া হয়েছে। পাশাপাশি বন্দর থেকে পণ্য দ্রুত গ্রাহকের কাছে পৌঁছে দেওয়ার জন্য বাড়ানো হচ্ছে ইন্টারমোডাল কানেক্টিভিটি।

অবশ্য বিশ্ববাণিজ্য ও সমুদ্র পরিবহন খাতের গতি যে সবসময় সুষম থাকে, তা নয়। গত দুই-তিন বছরের হালচালের দিকে তাকালেই বিষয়টি স্পষ্ট হয়ে ওঠে। ২০২০ সালের শুরুতে করোনা মহামারির ভয়াল থাবায় থমকে গিয়েছিল বিশ্ববাণিজ্য। মুখ থুবড়ে পড়েছিল সমুদ্র পরিবহন খাত। মোটা অংকের লোকসান গুনতে হয়েছিল স্টেকহোল্ডারদের। ঠিক পরের বছরই দেখা গেল মুদ্রার উল্টা পিঠ। হঠাৎ করেই চাঙ্গা হলো ভোক্তাবাজার। বিশেষ করে পশ্চিমা দেশগুলোয় খুচরা বিক্রি বেড়ে যাওয়ায় চাপ তৈরি হলো সাপ্লাই চেইনে। বাড়তি চাহিদা সামাল দিতে গিয়ে হিমশিম খেতে হলো শিপিং খাতসংশ্লিষ্টদের। আগের বছর লোকসান করা কোম্পানিগুলো ২০২১ সালে দেখল আকর্ষণীয় মুনাফা।

মুনাফা-ক্ষতির এই উত্থান-পতন শিপিং অপারেটরদের জন্য একটি বড় ঝুঁকি। এছাড়া আরও কিছু ঝুঁকি মাথায় নিয়েই কার্যক্রম পরিচালনা করতে হয় সমুদ্র পরিবহন খাতসংশ্লিষ্টদের। যেমন অননুমেয় গতিপ্রকৃতির সমুদ্রে চলাচল করতে গিয়ে বিভিন্ন ধরনের বিপদের মুখে পড়তে হয় জাহাজগুলোকে। উত্তাল সাগরে জাহাজডুবি, জাহাজ থেকে কনটেইনার সাগরে পড়ে যাওয়া, জাহাজে আগুন লেগে যাওয়া, জলদস্যুদের কবলে পড়া–এসব ঘটনা ঘটছে অহরহ। এছাড়া জাহাজ পৌঁছাতে বিলম্ব হওয়া, বন্দরে বার্থিংয়ের সুযোগ পেতে অপেক্ষমাণ থাকা, বন্দরে হ্যান্ডলিংয়ের সময় কার্গোর ক্ষয়ক্ষতি হওয়া, পণ্য হারিয়ে যাওয়া ইত্যাদি কারণেও আর্থিক লোকসান গুনতে হয় উৎপাদক ও শিপিং অপারেটরদের।

এই যে এত ঝুঁকি নিয়ে কার্যক্রম পরিচালনা করেই সচল রাখা হচ্ছে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনকে, সেই ঝুঁকি প্রশমন করার জন্য যে টুলস কার্যকর ভূমিকা রাখে, সেটি হলো নৌ-বিমা। ক্ষয়ক্ষতি প্রশমনের এই নিশ্চয়তাটুকু না পেলে পাহাড়সম ঝুঁকি নিয়ে ব্যবসা করা অনেকের জন্যই কঠিন হয়ে যেত।

বিভিন্ন দুর্ঘটনার ঝুঁকি থেকে সমুদ্র পরিবহন খাতকে সুরক্ষিত রাখার স্বার্থে নৌ-বিমার আধুনিক কাঠামোর প্রচলন হয়েছিল কয়েকশ বছর আগে। এই দীর্ঘ সময়ে বিমাসংশ্লিষ্ট অনেক ক্ষেত্রেই এসেছে পরিবর্তন। নিকট ভবিষ্যতে নৌ-বিমা খাতে আরেকটি বড় ধরনের পটপরিবর্তনের ধারণা করছেন বাজার বিশ্লেষকরা। আর এই পরিবর্তনে নিয়ামক ভূমিকা পালন করবে জলবায়ু পরিবর্তন।

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের জন্য জীবাশ্ম জ্বালানির বেহিসাবি ব্যবহারকে দায়ী করা হয়। পরিবেশের জন্য ক্ষতিকর গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণের অন্যতম প্রধান কারণ এই জীবাশ্ম জ্বালানি। এ কারণে তাপমাত্রা বৃদ্ধি মোকাবিলায় অন্য সব খাতের মতো সমুদ্র পরিবহন খাতেও পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহারকে প্রাধান্য দেওয়া হচ্ছে। আর এই পরিবেশবান্ধব জ্বালানিতে রূপান্তর প্রক্রিয়ায় কিছু অনাহূত ঝুঁকি রয়েছে। নৌ-বিমা খাতে বড় ধরনের পরিবর্তন আনতে পারে এই ঝুঁকিগুলোই।

সমুদ্র বাণিজ্যের সুরক্ষায় নৌ-বিমা

নৌ-বিমা হলো এক ধরনের সম্পত্তি বিমা। অর্থের মাধ্যমে পরিমাপযোগ্য কোনো সম্পত্তির সম্ভাব্য ক্ষতির জন্য যে বিমা করা হয়, তাকে সম্পত্তি বিমা বলে। নৌ-বিমা চুক্তি বিমাকারী ও বিমাগ্রহীতার মধ্যে সম্পাদিত এমন এক চুক্তি, যার মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজ ও জাহাজসংশ্লিষ্ট স্বার্থের কোনো ক্ষতির জন্য বিমাকারী চুক্তি অনুযায়ী ক্ষতিপূরণের দায়িত্ব গ্রহণ করে। নৌ-বিমা মূলত সামুদ্রিক বিপদজনিত ক্ষতির জন্য নির্ধারিত হলেও সমুদ্রপথে পরিবহনের উদ্দেশ্যে বন্দর পর্যন্ত পৌঁছানোর জন্য অভ্যন্তরীণ নৌপথ বা স্থলপথে পণ্য পরিবহন কার্যক্রমও এই বিমার আওতাভুক্ত। অর্থাৎ কেবল যে সাগরে অবস্থানকালে কোনো ক্ষতি হলেই সেটি নৌ-বিমার আওতাভুক্ত হবে, তা নয়। বরং পণ্য উৎপত্তিস্থল থেকে গ্রাহকের কাছে পৌঁছানো পর্যন্ত এর কোনো ক্ষতি হলে সেটিও কভার করবে এই বিমা।

নৌ-বিমা চর্চা শুরুর সুনির্দিষ্ট দিনক্ষণ নিয়ে মতভেদ রয়েছে। বিশ শতকের একেবারে গোড়ার দিকে প্রত্নতাত্ত্বিকরা আজ থেকে প্রায় সাড়ে চার হাজার বছরের পুরনো তিনটি লিপিখণ্ডের সন্ধান পান। সেগুলোয় বিখ্যাত ব্যাবিলন শাসক হাম্মুরাবির কিছু আইন চিত্রলিপির মাধ্যমে উৎকীর্ণ রয়েছে। এই আইনগুলোর মধ্যে কয়েকটি ছিল সমুদ্র পরিবহন খাতের সঙ্গে সংশ্লিষ্টদের ঋণের দায়মুক্তির বিষয়ে। প্রাকৃতিক দুর্ঘটনা অথবা চুরি-জলদস্যুতার কারণে আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হলে শিপিং এজেন্ট ও চার্টারারদের ঋণের কী পরিমাণ অংশ পরিশোধ করতে হবে, তা স্পষ্ট করে উল্লেখ ছিল সেই আইনে। এ থেকে ধারণা করা যায়, আর্থিক ঝুঁকি থেকে নৌ পরিবহন খাতকে সুরক্ষা দেওয়ার চর্চা কয়েক হাজার বছর আগেই শুরু হয়েছিল।

মধ্যযুগে ঝুঁকি ব্যবস্থাপনার সবচেয়ে পুরনো ও কাঠামোবদ্ধ চর্চা দেখা যায় মেরিন লোন, কমেন্ডা

*চতুর্দশ শতকে ইতালির বিভিন্ন শহরে **নৌ-বিমার উন্মেষ ঘটে**। পরে তা ছড়িয়ে পড়ে উত্তর ইউরোপের বিভিন্ন জায়গায়*

১৬৮০-এর দশকে লন্ডনের টাওয়ার স্ট্রিটে চালু হওয়া লয়েড'স কফি হাউস ছিল প্রথম মেরিন ইন্স্যুরেন্স মার্কেট

কন্ট্রাক্ট ও বিল অব এক্সচেঞ্জ আকারে। চতুর্দশ শতকে ইতালির বিভিন্ন শহরে নৌ-বিমার উন্মেষ ঘটে ও তা পরে উত্তর ইউরোপের বিভিন্ন জায়গায় ছড়িয়ে পড়ে। ১৮৫৩ সালে ইতালির জেনোয়ার নিকটবর্তী গ্রাম ক্যামোলিতে মেরিন ইন্স্যুরেন্স কন্ট্রাক্টের প্রচলন হয়। অবশ্য আধুনিক নৌ-বিমা ধারণার সূতিকাগার ব্রিটেন। মধ্যযুগে সেখানে বাণিজ্যিক আইনের সুরক্ষায় গঠন করা হয় দ্য ল' মার্চেন্ট। এছাড়া ১৬০১ সালে স্বতন্ত্র একটি বিশেষায়িত চেম্বার অব অ্যাশিউরেন্স প্রতিষ্ঠা করা হয় ইংল্যান্ডে। সপ্তদশ শতকের শেষের দিকে বাণিজ্য কেন্দ্র হিসেবে গুরুত্ব বাড়তে থাকে লন্ডনের। ফলে সেখানে নৌ-বিমার চাহিদাও বেড়ে যায়। ১৬৮০-এর দশকের শেষের দিকে লন্ডনের টাওয়ার স্ট্রিটে একটি কফি হাউস চালু করেন এডওয়ার্ড লয়েড। শিগগিরই সেটি জাহাজ মালিক, মার্চেন্ট ও নাবিকদের মিলনস্থলে পরিণত হয়। এই লয়েড'স কফি হাউসই ছিল প্রথম মেরিন ইন্স্যুরেন্স মার্কেট।

নৌ-বিমার শুরুর ইতিহাস তো জানা হলো। এখন জানা যাক এটি কত ধরনের হয়। নৌ-বিমা প্রধানত চার প্রকারের হয়। যথা :

১. জাহাজ বিমা : বাণিজ্যিক জাহাজ ও তার সাথে সংশ্লিষ্ট উপকরণের জন্য সম্ভাব্য ক্ষতির যে বিমা গ্রহণ করা হয়, তাকে জাহাজ বিমা বলা হয়।

২. পণ্য বিমা : বাণিজ্যিক জাহাজে বহনকৃত পণ্যের ক্ষতির জন্য যে বিমা গ্রহণ করা হয়, তাকে পণ্য বিমা বলে।

৩. মাসুল বিমা : ঝড়ের কবল থেকে জাহাজ রক্ষার্থে পণ্য সমুদ্রে ফেলে দিলে তার মাসুল পাওয়া যায় না। এ মাসুল ক্ষতির জন্য যে বিমা গ্রহণ করা হয়, তাকে মাসুল বিমা বলে। এটি আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ক্ষেত্রে অতিপ্রচলিত একটি নৌ-বিমা।

৪. দায় বিমা : সমুদ্রে অনিচ্ছাকৃতভাবে কিছু নিয়মকানুন অমান্য করার ফলে আর্থিক ক্ষতি হতে পারে। এ ধরনের ক্ষতির জন্য যে বিমা করা হয়, তাকে দায় বিমা বলা হয়। এছাড়া সমুদ্রে দুটি জাহাজের মধ্যে সংঘর্ষ, ডুবে যাওয়া ইত্যাদি ক্ষয়ক্ষতিও হতে পারে। এ ধরনের ক্ষতির জন্য দায় বিমা করা যায়।

সাগরে চলাচলকারী জাহাজগুলোকে প্রধানত দুই ধরনের ঝুঁকির মোকাবিলা করতে হয়—প্রাকৃতিক ও অপ্রাকৃতিক। প্রাকৃতিক ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে সামুদ্রিক ঝড়, জাহাজ ডুবে যাওয়া, ভাসমান বরফখণ্ডের সঙ্গে ধাক্কা লাগা ইত্যাদি। আর অপ্রাকৃতিক ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে জলদস্যুর হামলা, বিস্ফোরণ, অগ্নিকাণ্ড, সাগরে পণ্য পড়ে যাওয়া, যুদ্ধকালীন পরিস্থিতি ইত্যাদি।

ধরা যাক একটি জাহাজ ১২ হাজার টিইইউ কনটেইনার নিয়ে সমুদ্র পাড়ি দিচ্ছে। যাত্রাপথে বৈরী আবহাওয়ার কারণে জাহাজটি ডুবে যেতে পারে। অথবা উত্তাল ঢেউয়ের কারণে সেটি থেকে কিছু কনটেইনার সাগরে পড়ে যেতে পারে। অনেক সময় কনটেইনারবাহী জাহাজ ও ট্যাংকারে করে বিপজ্জনক রাসায়নিক ও জ্বালানি পণ্য পরিবহন করা হয়। এগুলো থেকে বিস্ফোরণ ও অগ্নিকাণ্ডের ঘটনাও ঘটে মাঝেমধ্যে।

আধুনিক যুগে আন্তঃদেশীয় পণ্য বাণিজ্যের চাপ যেমন বেড়েছে, তেমনি বেড়েছে জাহাজ চলাচলের চাপ। বিভিন্ন চ্যানেলে অধিক সংখ্যক জাহাজ চলাচল করতে গিয়ে অথবা বন্দরের সংকীর্ণ জায়গায় ডকিং করতে গিয়ে অনেক সময় জাহাজে-জাহাজে অথবা জাহাজের সঙ্গে বন্দর অবকাঠামোর সংঘর্ষ হয়।

ভূরাজনৈতিক অস্থিরতায় কারণে সমুদ্র পরিবহন খাত কতটা ঝুঁকির মধ্যে পড়ে যায়, তার নমুনা তো আমরা দেখতেই পাচ্ছি। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের দামামায় কয়েকটি জাহাজ গোলাবর্ষণের ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। বন্দরগুলো অবরুদ্ধ হয়ে পড়ায় শতাধিক জাহাজকে সেখানে দীর্ঘদিন আটকা পড়ে থাকতে হয়েছে। এতে জাহাজমালিকদের বিপুল অংকের লোকসান গুনতে হয়েছে। আবার সময়মতো পণ্য পরিবহন করতে না পারায় উৎপাদকরাও বেশ লোকসানের মধ্যে পড়েছে। এই যে এতসব লোকসান ও ক্ষয়ক্ষতি, তা প্রশমন করাই নৌ-বিমার কাজ।

নৌ-বিমাপত্র বিভিন্ন ধরনের হয়ে থাকে। যেমন—সমুদ্রযাত্রার বিমাপত্র, মিশ্র বিমাপত্র, মূল্যায়িত ও অমূল্যায়িত বিমাপত্র, ভাসমান বিমাপত্র, স্বার্থ বিমাপত্র, যৌগিক ঝুঁকির বিমাপত্র, যুগ্ম বিমাপত্র, মুদ্রা বিমাপত্র, ছাউনি বিমাপত্র, বন্দরঝুঁকি বিমাপত্র ইত্যাদি।

নৌ-বিমার অর্থনৈতিক গুরুত্ব

সমুদ্র বাণিজ্যের ঝুঁকি ব্যবস্থাপনায় উৎকৃষ্ট একটি টুলস হলো নৌ-বিমা। কয়েকশ বছরের বহুল ব্যবহৃত চর্চা এটি।

জাহাজ মালিক, সরবরাহকারী ও গ্রাহকের ঝুঁকি অনেকটাই কমিয়ে দেয় নৌ-বিমা

সামুদ্রিক বিভিন্ন দুর্ঘটনার প্রভাব সুদূরপ্রসারী অনেক ক্ষেত্রে ভোক্তা ও প্রান্তিক জনগোষ্ঠীকেও এর ধকল সামলাতে হয়

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে নিরাপত্তাঝুঁকির মধ্যে পড়ে যায় বিএসসির জাহাজ এমভি বাংলার সমৃদ্ধি ও এর ক্রুরা। একপর্যায়ে জাহাজটির ওপর রকেট হামলা হয়, যাতে প্রাণ হারান থার্ড ইঞ্জিনিয়ার হাদিসুর রহমান। (ইনসেটে) রকেট হামলার পর জ্বলছে বাংলার সমৃদ্ধি

অর্থনৈতিক গুরুত্ব না থাকলে সমুদ্র পরিবহন খাতসংশ্লিষ্টরা বছরের পর বছর ধরে এর ওপর আস্থা রাখতে পারত না। নৌ-বিমা জাহাজমালিক, পণ্যের ক্রেতা ও বিক্রেতাদের ব্যবসা পরিচালনার ঝুঁকি অনেকটাই কমিয়ে দেয়। ফলে তারা অনেকটাই নিশ্চিন্ত হয়ে তাদের স্বাভাবিক কার্যক্রম পরিচালনা করতে পারেন।

বিশ্বায়নের যুগে সমুদ্র বাণিজ্য ও জাতীয় অর্থনীতি অনেকটাই একে অন্যের পরিপূরক হয়ে দাঁড়িয়েছে। এখন সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কোনো জটিলতা তৈরি হলে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন স্থবির হয়ে পড়ে। অন্যদিকে অর্থনৈতিক মন্দা শিপিং খাতের জন্যও দুর্দশার কারণ হয়ে দাঁড়ায়। অর্থনৈতিক মন্দাভাবসহ অন্যান্য প্রতিকূল পরিস্থিতি অথবা দুর্ঘটনার কারণে সম্পদের ক্ষয়ক্ষতি হওয়া থেকে রক্ষায় বিমার আশ্রয় নেওয়া আধুনিক সমাজব্যবস্থার একটি গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গ হয়ে দাঁড়িয়েছে। সমুদ্রশিল্পেও এর ব্যতিক্রম নয়।

জাহাজ নির্মাণ, ভোগ্যপণ্য উৎপাদন ও সরবরাহের কাজে বিপুল পরিমাণ বিনিয়োগ প্রয়োজন হয়। এসব কাজের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট উদ্যোক্তা ও ঋণদাতাদের জন্য সম্পদের সুরক্ষা অনেক বড় একটি বিষয়। দুর্ঘটনা তো আর প্রতিরোধ করা সম্ভব নয়; আবার দুর্ঘটনার আশঙ্কায় কার্যক্রম বন্ধ রাখলেও অর্থনৈতিক বিপর্যয়ের জোর সম্ভাবনা রয়েছে। তবে যে কাজটি করা যায়, সেটি হলো দুর্ঘটনার কারণে ক্ষয়ক্ষতি পুষিয়ে নেওয়া। আর এই কাজটি সবচেয়ে ভালোভাবে করতে পারে নৌ-বিমা।

এখন আসা যাক সামুদ্রিক যেকোনো নেতিবাচক অথবা দুর্ঘটনায় কারা সবচেয়ে বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়, সে প্রসঙ্গে। একটি জাহাজডুবি হলে কি কেবল এর মালিকপক্ষেরই আর্থিক ক্ষতি হয়? কিংবা কোনো কারণে জাহাজ চলাচল ব্যাহত অথবা তাতে বিলম্ব হলে কি কেবল শিপার ও অপারেটরদেরই আর্থিক লোকসান গুনতে হয়? তা নয়। এসব ঘটনার প্রভাব সুদূরপ্রসারী। সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বিষয়, এর ধাক্কা শেষ পর্যন্ত সামাল দিতে হয় ভোক্তা ও প্রান্তিক পর্যায়ের জনগোষ্ঠীকেই।

একটি জাহাজে আগুন লাগা অথবা সেটি ডুবে যাওয়ার মাধ্যমে পরিবেশ বিপর্যয়ের ঝুঁকি তৈরি হয়। বিভিন্ন ক্ষতিকর রাসায়নিক ও জ্বালানি তেল ছড়িয়ে পড়লে জলজ বাস্তুসংস্থানের ক্ষতি তো হয়ই, স্থানীয় মৎস্যজীবীদের আয়ের সংস্থানও বন্ধ হওয়ার উপক্রম হয়। গত বছর শ্রীলংকা উপকূলে সংঘটিত এক্সপ্রেস পার্ল দুর্ঘটনাই তার প্রমাণ। সে বছরের মে মাসে কলম্বো উপকূলে অগ্নিদুর্ঘটনার শিকার হয় রাসায়নিকভর্তি কনটেইনার জাহাজটি। প্রায় দুই সপ্তাহ ধরে জ্বলার পর সেটি সাগরে ডুবে যায়। এক্সপ্রেস পার্লের এই দুর্ঘটনাকে বলা হচ্ছে শ্রীলংকার ইতিহাসে অন্যতম ভয়াবহ সামুদ্রিক বিপর্যয়, যার প্রভাব দেশটিকে কয়েক দশক ধরে বহন করতে হতে পারে।

জাহাজটির কনটেইনারগুলোয় যেসব রাসায়নিক পরিবহন করা হচ্ছিল, তার কিছু ছিল পরিবেশের জন্য ভয়ানক ক্ষতিকর। জাহাজটি ডুবে যাওয়ার পর কিছু কনটেইনার থেকে রাসায়নিক নিঃসৃত হয়ে সাগরের পানিতে ছড়িয়ে পড়ে। এই রাসায়নিকের কারণে সাগরের জীববৈচিত্র্যের পাশাপাশি জেলেদের মৎস্য আহরণ কার্যক্রম কয়েক বছরের জন্য হুমকির মুখে পড়ে গেছে। জেলেদের এই ক্ষতি পূরণে অন্তর্বর্তীকালীন সমাধান হিসেবে এখন পর্যন্ত তিন দফায় শ্রীলংকা সরকারকে মোট ৩৬ লাখ ডলার দিয়েছে এক্সপ্রেস পার্লের বিমা কোম্পানি। এই অন্তর্বর্তীকালীন ক্ষতিপূরণ ছাড়াও শ্রীলংকা সরকার এক্সপ্রেস পার্লের কারণে পরিবেশগত যে ক্ষতি হয়েছে, তার জন্য পৃথক ক্ষতিপূরণ চেয়ে বিমা কোম্পানি ও জাহাজটির মালিকপক্ষের সঙ্গে আলোচনা চালিয়ে যাচ্ছে।

ভোক্তাবাজারের স্বাভাবিক গতিশীলতার জন্য প্রয়োজন পণ্য পরিবহনে গতিময়তা, জাহাজ চলাচল নির্বিঘ্ন করা ছাড়া যা সম্ভব নয়। বিভিন্ন দুর্ঘটনার কারণে মাঝেমধ্যে কোনো কোনো চ্যানেল জাহাজ চলাচলে প্রতিবন্ধকতা তৈরি হয়, যার নেতিবাচক প্রভাব পড়ে সাপ্লাই চেইনে। এছাড়া জাহাজের শিডিউল বিপর্যয়ের কারণে শিপিং-সংশ্লিষ্টদের বাড়তি কিছু খরচ গুনতে হয়, যার প্রভাব অনেক সময় শেষ পর্যন্ত পণ্যের মূল্যের ওপর গিয়ে পড়ে। নৌ-বিমার মাধ্যমে এই ক্ষতি পুষিয়ে নেওয়া গেলে ভোক্তাদের ওপর চাপ তো বটেই, পুরো বাজার পরিস্থিতিই সামাল দেওয়া যায়।

২০২১ সালের ২৩ মার্চ লোহিত সাগর থেকে ভূমধ্যসাগরে যাওয়ার সময় সুয়েজ খালে আড়াআড়িভাবে আটকা পড়ে এভারগ্রিন মেরিনের মালিকানাধীন ২০ হাজার টিইইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতার জাহাজ এভার গিভেন। ৪০০ মিটার দীর্ঘ জাহাজটি ছয়দিন আটকে থাকার পর মুক্ত হয়। সুয়েজ খাল অতিক্রমের সময় এতে ১৮ হাজার ৩০০ কনটেইনার ছিল। এভার গিভেন আটকা পড়ায় সুয়েজ খাল দিয়ে জাহাজ চলাচল বিঘ্নিত হয়েছিল, যা সাপ্লাই চেইনের ওপর মারাত্মক নেতিবাচক প্রভাব ফেলেছিল।

খালে আটকা পড়া অবস্থা থেকে ছয় দিনে মুক্ত হলেও এভার গিভেন নাটক চলেছিল আরও মাস তিনেক। সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ দাবি করে, জাহাজটি আটকে যাওয়ায় দৈনিক এক থেকে দেড় কোটি ডলার রাজস্ব হারাতে হয়েছে তাদের। এ ঘটনায় জাহাজটির মালিকপক্ষের কাছে মোটা অংকের ক্ষতিপূরণ দাবি করে মিশর সরকার। প্রায় তিন মাস এ নিয়ে মালিকপক্ষ, বিমা কোম্পানি ও খাল কর্তৃপক্ষের মধ্যে দর-কষাকষি হয়। অবশেষ একটি চুক্তি সম্পাদিত হলে ৭ জুলাই মিশর থেকে ছাড়া পায় এভার গিভেন।

যুদ্ধকালীন পরিস্থিতিতে জাহাজগুলোকে চলাচল করতে হয় অনেক ঝুঁকি নিয়ে। নাবিক-ক্রুদের অমূল্য জীবনের ঝুঁকি তো রয়েছেই, পাশাপাশি জাহাজের ক্ষয়ক্ষতি হওয়ার আশঙ্কাও রয়েছে। তবে এই ঝুঁকির কারণে শিপিং সার্ভিস বন্ধ রাখলে তো আর চলবে না। বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন ও ভোক্তাবাজারে ভয়াবহ বিপর্যয়ের আশঙ্কা রয়েছে তাতে। এই যে পাহাড়সম ঝুঁকি নিয়ে সমুদ্র পরিবহনসেবা চালু রাখা হয়, ক্ষতিপূরণের নিশ্চয়তা না থাকলে তা হয়তো সম্ভব হতো না। নৌ-বিমার সুরক্ষা আছে বলেই অপারেটররা প্রতিকূল পরিস্থিতিতেও তাদের কার্যক্রম চালিয়ে যায়।

চলতি বছরের ২ মার্চ রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের মধ্যে ইউক্রেনের অলভিয়া বন্দর চ্যানেলে নোঙর করা অবস্থায় রকেট হামলার শিকার হয় বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের জাহাজ 'এমভি বাংলার সমৃদ্ধি'। পরবর্তী সময়ে এর জন্য তারা বিমাকারী প্রতিষ্ঠান সাধারণ বিমা করপোরেশনের কাছে ক্ষতিপূরণ দাবি করে।

বিএসসির দাবিকৃত ক্ষতিপূরণের পরিমাণ ২ কোটি ২৪ লাখ ডলার। ইউক্রেন যুদ্ধ শুরুর পর এটাই প্রথম বড় ধরনের সামুদ্রিক বিমার ক্ষতিপূরণ দাবি।

২০১৮-১৯ অর্থবছরে বিএসসি ছয়টি জাহাজ কেনে, যার মধ্যে তিনটি বাল্ক ক্যারিয়ার। বাংলার সমৃদ্ধি এই তিনটি বাল্কারের অন্যতম। চীনের কাছ থেকে প্রায় ৩০০ কোটি টাকায় জাহাজটি কেনা হয়। ২০১৮ সালে সেটি শিপিং করপোরেশনের বহরে যুক্ত হয়। দুর্ঘটনার সময় জাহাজটি ডেনমার্কের চার্টারার ডেলটা করপোরেশনের অধীনে পরিচালিত হচ্ছিল।

উল্লেখ্য, ওই রকেট হামলায় জাহাজটির সামনের অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয় এবং জাহাজটিতে কর্মরত থার্ড ইঞ্জিনিয়ার হাদিসুর রহমান মারা যান। পরে জাহাজটির ২৮ জন নাবিককে নিরাপদে সরিয়ে রোমানিয়ায় নেওয়া হয়। আটদিন পর ১০ মার্চ তারা নিরাপদে বাংলাদেশে ফেরেন।

আন্তর্জাতিক আইন

সমুদ্র পরিবহন খাতে ঝুঁকি দাবি নিষ্পত্তি বা এনফোর্সমেন্ট অব মেরিটাইম ক্লেইমসের বিষয়ে জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়নবিষয়ক কনফারেন্স আঙ্কটাডের পৃষ্ঠপোষকতায় দুটি আন্তর্জাতিক আইন বর্তমানে চালু রয়েছে। এর একটি হলো ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন অন মেরিটাইম লিয়েনস অ্যান্ড মর্টগেজেস ১৯৯৩, যা ২০০৪ সালে কার্যকর হয়। আরেকটি আইন হলো ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন অন অ্যারেস্ট অব শিপস ১৯৯৯, যেটি ২০১১ সালে কার্যকর হয়।

একটি প্রশ্ন উঠতে পারে, নৌ-বিমার আন্তর্জাতিক আইন কতটা প্রয়োজনীয়? এটি জানার জন্য একটু পেছনে তাকানো যাক। বিশ্বে নৌ-বিমা চর্চার প্রাচীনতম যেসব ঘটনার কথা জানা যায়, ব্রিটিশ মেরিন ইন্স্যুরেন্স লিগ্যাল রেজিম তার অন্যতম। আধুনিক সময়ে নৌ-বিমা নিয়ে গবেষণার ক্ষেত্রে ব্রিটেন ও অন্যান্য দেশের জাতীয় বিমা আইন কাঠামোর তুলনামূলক পর্যালোচনা করা হয়। এতে দেখা যায় একেক দেশের নৌ-বিমা আইনের মধ্যে বিস্তর পার্থক্য রয়েছে। অথচ সমুদ্র ঝুঁকির ধরন বিশ্বের প্রায় সব অঞ্চলেই মোটামুটি অভিন্ন। সমুদ্র বাণিজ্যের বিস্তারের যুগে জাহাজগুলোকে পণ্য নিয়ে বিভিন্ন দেশের সমুদ্রসীমা পাড়ি দিতে হয়। ভিন্ন ভিন্ন আইন দিয়ে এসব জাহাজের অভিন্ন ঝুঁকি ও ক্ষয়ক্ষতি প্রশমন করা জটিল একটি কাজ। এ কারণেই নৌ-বিমার একটি আন্তর্জাতিক আইন ও চর্চা থাকা অত্যন্ত জরুরি।

সমুদ্র পরিবহনে ঝুঁকি বাড়াচ্ছে জলবায়ু পরিবর্তন

জাতিসংঘের দুর্যোগ ঝুঁকি প্রশমনবিষয়ক দপ্তরের (ইউএনডিআরআর) পক্ষ থেকে এ বিষয়ে সম্প্রতি একটি প্রতিবেদন প্রকাশ করা হয়েছে। এতে বলা হয়েছে, সর্বশেষ দুই দশকে প্রতি বছর ৩৫০ থেকে ৫০০টি মধ্যম থেকে ভয়াবহ মাত্রার দুর্যোগের শিকার হয়েছে বিশ্ববাসী, যা আগের তিন দশকের গড় ঘটনার তুলনায় পাঁচ গুণ বেশি। আশঙ্কার কথা হলো, সাম্প্রতিক সময়ে বিশ্বে ঘনঘন এসব দুর্যোগ দেখা যাচ্ছে। শুধু তা-ই নয়, আগামী দিনগুলোয় এ ধরনের দুর্যোগের প্রকোপ আরও বাড়তে পারে। প্রতিবেদনের তথ্য অনুযায়ী, ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বজুড়ে এমন দুর্যোগের সংখ্যা দাঁড়াতে পারে বছরে ৫৬০টি, যা গড়ে দৈনিক দেড়টির কাছাকাছি।

ইউএনডিআরআরের প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, গত দশকে বিশ্বজুড়ে দুর্যোগ প্রতিরোধ ও ক্ষতি প্রশমনে বছরে প্রায় ১৭ হাজার কোটি ডলার ব্যয় হয়েছে। সমস্যা হলো, জলবায়ু পরিবর্তন ও বৈশ্বিক উষ্ণায়নের কারণে সংঘটিত দুর্যোগের বেশির ভাগ আঘাত হেনেছে নিম্ন আয়ের দেশগুলোয়। এসব দেশ তাদের

শ্রীলংকার ইতিহাসে অন্যতম ভয়াবহ সামুদ্রিক বিপর্যয় এক্সপ্রেস পার্লের বিস্ফোরণ ও অগ্নিকাণ্ড। এই ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ত জেলেদের অন্তর্বর্তীকালীন ক্ষতিপূরণ হিসেবে এখন পর্যন্ত তিন দফায় শ্রীলংকা সরকারকে মোট ৩৬ লাখ ডলার দিয়েছে জাহাজটির বিমাকারী কোম্পানি

জিডিপির ১ শতাংশেরও কম অর্থ দুর্যোগ প্রশমনে ব্যয় করে। এ ছাড়া জলবায়ু পরিবর্তন ও দুর্যোগের ক্ষতির জেরে ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বের ৩ কোটি ৭৬ লাখ মানুষ চরম দারিদ্র্যের মুখোমুখি হতে পারে বলে সংস্থাটির পক্ষ থেকে সতর্ক করা হয়েছে।

জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে সমুদ্র পরিবহন খাতে বিপুল পরিমাণে আর্থিক ক্ষয়ক্ষতি হয়। যেসব অঞ্চলে উষ্ণমণ্ডলীয় ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক ঢেউয়ের প্রভাব বেশি হয়, সেসব অঞ্চলের বন্দরে অবকাঠামোগত ক্ষয়ক্ষতি ও কার্যক্রমে বিলম্ব দেখা দেয়। আর এর কারণে পারস্পরিক সম্পর্কযুক্ত বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের লোকসান চরম পর্যায়ে গিয়ে ঠেকতে পারে।

উদাহরণ হিসেবে বলা যায় ২০১৭ সালের প্রাকৃতিক দুর্যোগের কথা উল্লেখ করা যায়। সে বছর ক্যারিবীয় অঞ্চলে হারিকেনের তাণ্ডব অনেক বেশি ছিল। আর এর কারণে অনেক স্মল আইল্যান্ড ডেভেলপিং স্টেটসই (এসআইডিএস) তাদের জিডিপির বড় একটি অংশ হারিয়েছিল। সব মিলিয়ে অর্থনৈতিক লোকসানের পরিমাণ ছিল আনুমানিক ৩২ হাজার কোটি ডলার।

২০১৯ সালে হারিকেন ডোরিয়ানের কারণে কেবল বাহামা দ্বীপপুঞ্জকেই প্রায় ৩৪০ কোটি ডলার ক্ষতি মেনে নিতে হয়েছিল। এই ক্ষতির বড় একটি অংশই হয়েছিল পরিবহন অবকাঠামো খাতে। ২০১২ সালে হারিকেন স্যান্ডির কারণে যুক্তরাষ্ট্রের নিউইয়র্ক, নিউজার্সি ও কানেক্টিকাটের ক্ষতি হয়েছিল ৬ হাজার ২০০ কোটি ডলার। সেই দুর্যোগের কারণে নিউইয়র্ক/নিউজার্সির কনটেইনার পোর্টের কার্যক্রম প্রায় সপ্তাহখানেক বন্ধ ছিল।

জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাবে সমুদ্র এখন অনেক বেশি অননুমেয় হয়ে উঠেছে। সামুদ্রিক ঝড়, উত্তাল ঢেউয়ের কারণে জাহাজের বিপদে পড়ার খবরও পাওয়া যায় নিয়মিত। বিপুল ব্যয়ে নির্মিত জাহাজ ও তাতে থাকা বিশাল মূল্যমানের পণ্য সাগরে ডুবে গেলে অংশীজনদের কতটা আর্থিক ক্ষতির মুখে পড়তে হয়, তা সহজেই অনুমেয়। এর পাশাপাশি দুর্যোগকালীন সময়ে বন্দরের কার্যক্রম বন্ধ থাকলে জাহাজের শিডিউল বিপর্যয় তৈরি হয়। এতে জাহাজের পরিচালন ব্যয়ও বেড়ে যায়। এসব লোকসানের ঝুঁকি থেকে সুরক্ষা দিতে কার্যকর ভূমিকা রাখে নৌ-বিমা। তবে তাতেও শিপিং অপারেটরদের বিপদ থেকে মুক্তি মেলে না। জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব যত বেশি হচ্ছে, বিমা কোম্পানিগুলোর প্রিমিয়ামের পরিমাণও তত বেড়ে যাচ্ছে। এর ফলে পণ্য পরিবহনের ভাড়া ও পণ্যের মূল্য যুগপৎ বেড়ে যাচ্ছে।

উত্তাল সাগরে এমনই ঝুঁকি নিয়ে চলতে হয় জাহাজগুলোকে

আলোচনায় জ্বালানি রূপান্তর

২০১৮ সালে সমুদ্রগামী জাহাজের বৈশ্বিক বহর থেকে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমানোর যুগোপযোগী লক্ষ্যমাত্রা গ্রহণ করেছে আইএমও। ২০৩০ সাল নাগাদ এই নিঃসরণের মাত্রা ২০০৮ সালের তুলনায় ৪০ শতাংশ ও ২০৫০ সাল নাগাদ ৫০ শতাংশ কমানোর টার্গেট ঠিক করেছে সংস্থাটি। এছাড়া ২০৩০ সাল নাগাদ জাহাজগুলোর কার্বন ইনটেনসিটি অন্তত ৪০ শতাংশ কমানোর লক্ষ্যে গত বছর একটি স্বল্পমেয়াদি কর্মপরিকল্পনাও গ্রহণ করেছে আইএমও।

অবশ্য আইএমওর এই লক্ষ্যমাত্রা জলবায়ু পরিবর্তন প্রতিরোধের জন্য যথেষ্ট নয় বলে মনে করছেন বিশেষজ্ঞরা। অন্যদিকে আইএমওর এই লক্ষ্যমাত্রা পূরণে এখন পর্যন্ত অগ্রগতি হয়েছেও খুব সামান্য। এই পরিস্থিতিতে আগামী বছর নিজেদের গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কৌশল নতুন করে পর্যালোচনার পরিকল্পনা রয়েছে আইএমওর।

সমুদ্র শিল্পে নিঃসরণ কমানোর তোড়জোড় চলছে বেশ ভালোভাবেই। এর অংশ হিসেবে জীবাশ্ম জ্বালানির ব্যবহার কমিয়ে সবুজ জ্বালানির ব্যবহার বাড়ানোর ওপর গুরুত্ব দেওয়া হচ্ছে। এ বিষয়ে গবেষণা ও প্রয়োজনীয় অবকাঠামো উন্নয়নের কাজও চলছে আশাব্যঞ্জক গতিতে। পরিবেশবান্ধব জ্বালানি ব্যবহারকারী জাহাজগুলোকে প্রণোদনা দিচ্ছে বিভিন্ন বন্দর কর্তৃপক্ষ। আবার একাধিক বন্দরের নিজস্ব সমঝোতায় গ্রিন শিপিং করিডোর গড়ে তোলার উদ্যোগও চোখে পড়ছে সাম্প্রতিক সময়ে।

২০২০ সালের ১ জানুয়ারি কার্যকর হয় আইএমওর গ্লোবাল সালফার ক্যাপ রেগুলেশন। এটি চালুর ফলে বিদ্যমান সালফার এমিশন কন্ট্রোল এরিয়ার (ইসিএ) বাইরে চলাচলকারী জাহাজগুলোকেও এখন এমন জ্বালানি ব্যবহার করতে হচ্ছে, যেগুলো কম সালফার নিঃসরণ করে।

যেসব জাহাজ জ্বালানি হিসেবে এলএনজি ব্যবহার করে অথবা এগজস্ট গ্যাস ক্লিনিং সিস্টেম (স্ক্রাবার) স্থাপন করেছে, সেগুলো এমনিতেই সালফার কম নিঃসরণ করে। তবে এগুলোর সংখ্যা তুলনামূলক কম। এসব জাহাজের বাইরে অন্যান্য জাহাজে যেন এমন সব জ্বালানি ব্যবহার করা হয়, যেগুলোয় সালফারের পরিমাণ শূন্য দশমিক ৫ শতাংশ অথবা তার কম থাকে, তা নিশ্চিত করার জন্যই সালফার ক্যাপ রেগুলেশন কার্যকর করা হয়েছে। এর আগে ইসিএর বাইরের অঞ্চলে সর্বোচ্চ ৩ দশমিক ৫ শতাংশ সালফারযুক্ত জ্বালানি ব্যবহারের অনুমতি ছিল।

সমুদ্রশিল্পে বিকল্প জ্বালানির ব্যবহার এরই মধ্যে শুরু হয়েছে। উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজ তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) ব্যবহার করা শুরু করেছে। অন্যান্য বিকল্প জ্বালানি যেমন অ্যামোনিয়া, হাইড্রোজেন ও মিথানল ব্যবহারের সুযোগ তৈরির জন্য গবেষণা ও উন্নয়নের কাজও চলছে জোরেশোরে। এছাড়া বৈদ্যুতিক শক্তিচালিত জাহাজকেও সম্ভাবনাময় পরিবহন মাধ্যম হিসেবে বিবেচনা করা হচ্ছে। এদিকে শক্তির সর্বোচ্চ কার্যদক্ষতা নিশ্চিতের লক্ষ্যে কাইট, সেইল ও রোটর ব্যবহারের মাধ্যমে বাতাসের শক্তিকে কাজে লাগানোর বিষয়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা করছে কার্গো ভেসেল ও ট্যাংকারগুলো।

বলা যায়, এখন পর্যন্ত নিঃসরণ কমানোর উদ্ভাবনী আইডিয়া যথেষ্ট পাওয়া গেছে। তবে সুনির্দিষ্ট কোনো টেকনিক্যাল সলিউশন এখনো পাওয়া যায়নি, যেটি শিপিং খাতকে ২০৫০ সালের লক্ষ্যমাত্রায় পৌঁছে দিতে সক্ষম। তাই নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগকে সফল করতে হলে সবুজ জ্বালানি ও সহায়ক প্রযুক্তির সর্বোত্তম ব্যবহারের বাইরে বিকল্প আর কোনো পথ এখন পর্যন্ত নেই এই খাতের জন্য।

জ্বালানি রূপান্তর যেভাবে নৌ-বিমা খাতে পরিবর্তন আনবে

প্রথাগত ঝুঁকির পাশাপাশি সমুদ্র পরিবহন খাতে সাম্প্রতিক সময়ে নতুন একটি ঝুঁকি তৈরি হয়েছে। সেটি হলো জ্বালানি রূপান্তর প্রক্রিয়ার ঝুঁকি। জলবায়ু পরিবর্তন সারা বিশ্বের জন্য আজ এক মাথাব্যথার নাম। এই ব্যথা সারাতে বিশ্বনেতারা টোটকা হিসেবে বেছে নিয়েছেন গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমানোকে। বৈশ্বিক শিপিং খাতও এই উদ্যোগের সঙ্গে একাত্মতা প্রকাশ করেছে। সমুদ্র পরিবহন কার্যক্রমকে কীভাবে নিঃসরণমুক্ত করা যায়, সেই লক্ষ্যে বিভিন্ন কার্যক্রম হাতে নেওয়া হচ্ছে, যার মধ্যে জ্বালানি রূপান্তর অন্যতম।

জীবাশ্ম জ্বালানির মাত্রাতিরিক্ত ব্যবহার যে বৈশ্বিক উষ্ণায়নের অন্যমত কারণ, সে বিষয়ে কোনো দ্বিমত নেই। এ কারণে প্যারিস জলবায়ু চুক্তির লক্ষ্যমাত্রার প্রতি আনুগত্য দেখিয়ে সমুদ্র পরিবহন খাতে জীবাশ্ম জ্বালানির ব্যবহার কমানোর ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে। বিকল্প জ্বালানি হিসেবে বেছে নেওয়া হচ্ছে তুলনামূলক কম নিঃসরণকারী তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি), বায়োফুয়েল, হাইড্রোজেন, অ্যামোনিয়া ইত্যাদিকে।

জ্বালানি রূপান্তরের এই প্রক্রিয়াটি খুব একটা সহজ কাজ নয়। রাতারাতি প্রচলিত জ্বালানি ব্যবস্থাকে প্রতিস্থাপন করে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার শুরু করা সম্ভব না। এর জন্য সবুজ জ্বালানিচালিত নতুন জাহাজ নির্মাণ করতে হবে অথবা বিদ্যমান জাহাজগুলোকে কনভারশন করতে হবে। এছাড়া পাইপলাইন স্থাপন, স্টোরেজ ট্যাংক নির্মাণের মতো কাজে মোটা অংকের অবকাঠামো বিনিয়োগেরও প্রয়োজন রয়েছে।

প্যারিস জলবায়ু চুক্তি অনুযায়ী বৈশ্বিক উষ্ণায়ন ২ ডিগ্রি সেলসিয়াসের নিচে রাখার লক্ষ্যমাত্রা পূরণের জন্য বিকল্প জ্বালানির ব্যবহার নিশ্চিতকরণ ও সমুদ্র খাতে কার্যদক্ষতা বাড়ানোর জন্য বিপুল পরিমাণ বিনিয়োগ প্রয়োজন। কেবল আইএমওর ২০৫০ সালের লক্ষ্যমাত্রা পূরণ অর্থাৎ সমুদ্র পরিবহন খাতে নিঃসরণ ৫০ শতাংশ কমানোর জন্যই প্রয়োজন ১ লাখ কোটি থেকে ১ লাখ ৪০ হাজার কোটি ডলার। আর এই খাতকে পুরোপুরি নিঃসরণমুক্ত করতে আগামী ২০ বছরে প্রয়োজন আরও ৪০ কোটি ডলারের বিনিয়োগ।

আইএমওর ২০৫০ সালের নিঃসরণ লক্ষ্যমাত্রা পূরণে প্রয়োজন ১ লাখ কোটি থেকে ১ লাখ ৪০ হাজার কোটি ডলার

বিমা দাবি নিষ্পত্তির সময় এখন পরিবেশদূষণের বিষয়টিকেও বিবেচনায় নেওয়া হচ্ছে

সাগরে দুর্ঘটনা বা অন্য কারণে কনটেইনার পড়ে যাওয়ার ঘটনা প্রায়ই ঘটে। নৌ-বিমা এই ক্ষতি পুষিয়ে নিতে অনেকটাই সহায়তা করে সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোকে

পরিবেশবান্ধব জ্বালানি ব্যবস্থা গড়ে তোলার ক্ষেত্রে অন্যতম বড় প্রতিবন্ধকতা এই বিপুল বিনিয়োগ। খাতসংশ্লিষ্টরা যে বিপুল পরিমাণ অর্থ লগ্নি করবেন, তার প্রণোদনার জন্য প্রয়োজন ঝুঁকি প্রশমনের নিশ্চয়তা। বিকল্প জ্বালানির প্রযুক্তিগত ও অবকাঠামোগত অনেক বিষয়ই এখনো পরীক্ষা-নিরীক্ষার পর্যায়ে রয়েছে। বাণিজ্যিক পর্যায়ে সংবেদনশীল এসব জ্বালানির পরিবহন ও সংরক্ষণের ক্ষেত্রে অনাকাঙ্ক্ষিত ঘটনা ঘটার ঝুঁকি একেবারে উড়িয়ে দেওয়া যায় না।

জ্বালানি রূপান্তরের অংশ হিসেবে নবায়নযোগ্য শক্তি উৎপাদনের ওপর বেশ জোর দেওয়া হচ্ছে। আর এই নবায়নযোগ্য শক্তির উৎস হিসেবে অফশোর উইন্ড বা গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পের কদর সাম্প্রতিক কয়েক বছরে অনেক বেড়েছে। পশ্চিমা দেশগুলোর পাশাপাশি এশিয়ার অগ্রসর অর্থনীতিগুলোও একের পর এক অফশোর মেগা প্রজেক্ট হাতে নিচ্ছে। এসব প্রকল্পে বিনিয়োগও আসছে প্রচুর। কিন্তু কেবল বিনিয়োগ এলেই তো চলবে না। বরং সেই বিনিয়োগের সুরক্ষাও চাই। জাহাজের মতো অফশোর ফার্মগুলোরও প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ঝুঁকি রয়েছে। এছাড়া জলদস্যুতার কারণে গুরুত্বপূর্ণ যন্ত্রাংশ বেহাত হওয়ার ঘটনাও ঘটেছে সাম্প্রতিক সময়ে। এসব ফার্মের নিরাপত্তা ব্যবস্থা বৃদ্ধির পাশাপাশি ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা এখন অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ ইস্যু হয়ে দাঁড়িয়েছে। এই বিষয়টিও নৌ-বিমা খাতের পরিবর্তনে ভূমিকা রাখতে পারে।

আরেকটি বিষয় রয়েছে। এতদিন নৌ-বিমা নিয়ে যেসব গবেষণা ও বিশ্লেষণধর্মী কাজ হয়েছে, সেগুলো মূলত প্রথাগত ক্ষতিপূরণের ধারণার মধ্যে সীমাবদ্ধ ছিল। তবে অতি সাম্প্রতিক সময়ে আরেকটি বিষয় বিশেষভাবে বিবেচনায় নেওয়া শুরু হয়েছে। সমুদ্রে জাহাজ চলাচলের কারণে জলজ পরিবেশ কীরূপ দূষণের শিকার হচ্ছে, এর দায় কার ওপর বর্তাবে এবং ক্ষতিপূরণের অংক কত হবে—বিমা দাবি নিষ্পত্তির সময় এই বিষয়গুলোরও হিসাব-নিকাশ করা হচ্ছে। এছাড়া সমুদ্র ও এর সম্পদের সংরক্ষণ ও টেকসই ব্যবহার বিশেষ করে আন্তর্জাতিক জলসীমায় থাকা জীববৈচিত্র্যের সুরক্ষাকে বেশ প্রাধান্য দিচ্ছে নৌ-বিমা খাতসংশ্লিষ্টরা।

উপসংহার

ফিরিঙ্গি জলদস্যুদের লুটতরাজের ইতিহাস এ দেশের মানুষের অজানা নয়। বর্তমানে জলদস্যুদের উৎপাত কমে গেলেও নৌপথে বিভিন্ন ধরনের প্রাকৃতিক দুর্যোগের দাপট কমেনি; বরং বেড়েই চলছে। সমুদ্রপথে বাণিজ্যিক জাহাজগুলোকে চলাচলের সময়ে প্রবল ঝড়, উত্তাল ঢেউ, জলদস্যুর আক্রমণ ইত্যাদি বিভিন্ন বিপদের মুখে পড়তে হয়। এগুলোর কারণে ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণও একেবারে কম নয়। বিমা ছাড়া এসব ক্ষয়ক্ষতির প্রভাব প্রশমন সম্ভব নয় খাতসংশ্লিষ্টদের জন্য। এজন্যই আধুনিক কালে নৌ-বিমার ব্যবহার অপরিহার্য হয়ে পড়েছে।

নৌ-বিমা ঝুঁকি ব্যবস্থাপনার আদিতম একটি হাতিয়ার। বিশ্বায়নের যুগে তা আরও বেশি প্রাসঙ্গিক হয়েছে। নৌ-বিমা না থাকলে অনেক শিপিং অপারেটরই লোকসান গুনতে গুনতে ব্যবসা থেকে ছিটকে যেত। সেক্ষেত্রে বাজার প্রতিযোগিতাও হুমকির মুখে পড়ে যেত। এছাড়া কোনো বাজারজাতকারী প্রতিষ্ঠানের পণ্য ক্ষতিগ্রস্ত হলে তারা সেই ক্ষতি পুষিয়ে নিতে পরবর্তী পণ্যগুলোর দাম বাড়িয়ে দিত। এতে ক্রেতাদের ওপরও বাড়তি চাপ তৈরি হতো। সব মিলিয়ে ভোক্তা বাজার ও সাপ্লাই চেইনে নেতিবাচক প্রভাব পড়ত। নৌ-বিমা কার্যকরভাবে ঝুঁকি প্রশমনের মাধ্যমে বাজারের স্বাভাবিকতা বজায় রাখতে বড় ভূমিকা রাখে।

তবে ঝুঁকি সবসময়ই পরিবর্তনশীল। এ কারণে ঝুঁকি ব্যবস্থাপনাতেও সময়ের সঙ্গে সঙ্গে পরিবর্তন আসে। নৌ-বিমা খাতেও সেই পরিবর্তন এসেছে। সামনেও আসবে। বাজার বিশেষজ্ঞরা নিকটতম ভবিষ্যতে যে পরিবর্তনের ধারণা করছেন, তাতে সবচেয়ে বেশি প্রভাবক হিসেবে কাজ করবে জলবায়ু পরিবর্তন ও জ্বালানি রূপান্তর।

বড় বড় শিপিং অপারেটররা এরই মধ্যে পরিবেশবান্ধব সমাধান হিসেবে সবুজ জ্বালানিচালিত জাহাজ হাজির করেছে। পানিতে ভেসেছে বিদ্যুচ্চালিত জাহাজও। হাইড্রোজেন, অ্যামোনিয়ার মতো বিকল্প জ্বালানি পরিবহনের উদ্যোগ নিয়েছে বিভিন্ন দেশ ও প্রতিষ্ঠান। এই যে যুগান্তকারী পরিবর্তন আসতে চলেছে, তাতে প্রকৃতিগতভাবেই কিছু ঝুঁকি তৈরি হয়েছে। এসব ঝুঁকির কারণে নৌ-বিমা খাতে নতুন কিছু সংযোজন ও পরিমার্জনের দেখা মিলবে—তা অনেকটা নিশ্চিত করেই বলা যায়।

বিশ্বের অন্যতম হাইড্রোজেন হাব হিসেবে প্রতিষ্ঠিত হতে চাইছে নেদারল্যান্ডসের রটারডাম বন্দর। এই লক্ষ্যে বড় অংকের অবকাঠামোগত বিনিয়োগও করছে তারা। এই বিনিয়োগকে সুরক্ষা দিতে প্রয়োজন বিমা কভারেজ

বিশ্বের ১০ বৃহদাকার জাহাজ

রয়েল ক্যারিবিয়ান ইন্টারন্যাশনালের ওয়েসিস ক্লাসের পঞ্চম দানবীয় ক্রুজ শিপ ওয়ান্ডার অব দ্য সিজ

বন্দরবার্তা ডেস্ক

পণ্য ও যাত্রী পরিবহন, প্রমোদ শিল্প, অফশোর ড্রিলিং, সামুদ্রিক গবেষণা, সমুদ্র প্রতিরক্ষা–সব খাতেই জাহাজের বহর ক্রমবর্ধিষ্ণু। পাশাপাশি পণ্য পরিবহন ও প্রমোদ শিল্পে বৃহদাকার জাহাজের চাহিদা ক্রমেই বাড়ছে। বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের জট খুলতে বর্তমানে শিপিং অপারেটররা একসঙ্গে বেশি সংখ্যক কনটেইনার পরিবহনের দিকে ঝুঁকছেন। ফলশ্রুতিতে সাম্প্রতিক সময়ে ২৪ হাজার টিইইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতার উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ পেয়েছে শিপইয়ার্ডগুলো। একই সঙ্গে নির্মাণ করা হচ্ছে দানবাকৃতির সব বাল্ক ক্যারিয়ার ও অয়েল ট্যাংকার। আর প্রমোদতরীগুলোকে যেন বিনোদনের একেকটি রাজ্য হিসেবে গড়ে তুলছে ক্রুজ অপারেটররা। ফলে এগুলো বিশালতার দিক থেকে প্রতিনিয়ত একে অপরকে ছাড়িয়ে যাওয়ার প্রতিযোগিতায় নেমে পড়েছে। আকার-আকৃতির শ্রেষ্ঠত্বে তাক লাগিয়ে দেওয়া ১০টি জাহাজ সম্পর্কে জেনে নেওয়া যাক–

১. ওয়ান্ডার অব দ্য সিজ

রয়েল ক্যারিবিয়ান ইন্টারন্যাশনালের। দানবীয় ক্রুজ শিপ ওয়ান্ডার অব দ্য সিজ। তাদের ওয়েসিস ক্লাসের পঞ্চম এই প্রমোদতরীটি চলতি বছর বাণিজ্যিক সেবা শুরু করেছে। ওয়ান্ডার অব দ্য সিজ গ্রস টনেজের দিক থেকে বিশ্বের সবচেয়ে বড় প্রমোদতরী। ২ লাখ ৩৬ হাজার ৮৫৭ গ্রস টনের জাহাজটি ৩৬২ মিটার দীর্ঘ। এর মোট ১৮টি ডেকের মধ্যে ১৬টিতে রয়েছে ২০টি রেস্তোরাঁ, চারটি পুল ও ২ হাজার ৮৬৭টি কেবিন। সর্বোচ্চ ৬ হাজার ৯৮৮ জন যাত্রী ও ২ হাজার ৩০০ ক্রু পরিবহনে সক্ষম জাহাজটি যেন ভাসমান এক বিনোদনজগৎ। কী নেই এতে? শিশুদের জন্য ওয়াটার পার্ক, খেলার মাঠ, পূর্ণ আকৃতির বাস্কেটবল কোর্ট, আইস-স্কেটিং রিংক, সার্ফ সিম্যুলেটর, ১০টি ডেকের সমান উচ্চতার জিপ লাইন, ১ হাজার ৪০০ আসনের থিয়েটার, ৩০ ফুট উচ্চতার প্লাটফর্মবিশিষ্ট আউটডোর অ্যাকোয়াটিক থিয়েটার, ৪৩ ফুট উচ্চতার দুটি রক-ক্লাইম্বিং ওয়াল–অনবোর্ড বিনোদনের জন্য যা যা থাকা সম্ভব, তার সবই রয়েছে ওয়ান্ডার অব দ্য সিতে।

আরও একটি বিশেষ আকর্ষণ রয়েছে ওয়ান্ডার অব দ্য ওয়ার্ল্ডে–সেন্ট্রাল পার্ক। ১০ হাজারের বেশি প্রাকৃতিক গাছ লাগানো রয়েছে সেখানে। রয়েল ক্যারিবিয়ানের ওয়েসিস ক্লাসের সব প্রমোদতরীতেই এই সেন্ট্রাল পার্ক রয়েছে।

২. এভার অ্যালট

বর্তমানে ধারণক্ষমতার বিচারে বিশ্বের বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজ হলো এভার অ্যালট। চীনা জাহাজনির্মাতা হুডং-ঝংহুয়া শিপবিল্ডিং (গ্রুপ) কোম্পানি লিমিটেডের তৈরি করা জাহাজটির মালিক তাইওয়ানভিত্তিক শিপিং কোম্পানি এভারগ্রিন মেরিন। তাদের এ-ক্লাসের সপ্তম মেগাশিপটির কনটেইনার পরিবহন ক্ষমতা ২৪ হাজার ৪ টিইইউ। এই প্রথম কোনো কনটেইনার জাহাজ ২৪ হাজার টিইইউর মাইলফলক পেরোলো। জাহাজটির গ্রস টনেজ ২ লাখ ৩০ হাজার ৭৫৭। দৈর্ঘ্য ৪০০ মিটার।

হুডং-ঝংহুয়া শিপবিল্ডিং (গ্রুপ) কোম্পানি লিমিটেডের তৈরি করা এ-ক্লাসের সপ্তম মেগাশিপ এভার অ্যালট

মোট ১৩টি এ-ক্লাস আল্ট্রা-লার্জ কনটেইনার জাহাজ বহরে যোগ করার পরিকল্পনা রয়েছে এভারগ্রিনের। এভার অ্যালোট এর মধ্যে সপ্তম জাহাজ। এর আগে ছয়টি মেগাশিপ যোগ হয়েছে তাদের বহরে। সবগুলোর ধারণক্ষমতাই ২৪ হাজার টিইইউর কিছুটা কম।

৩. এভার এইস

এভার অ্যালট চলতি বছর যে তকমা অর্জন করেছে, এভার এইস তা পেয়েছিল গত বছর। অর্থাৎ বিশ্বের বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজের পরিচিতি খুব বেশিদিন দখলে রাখতে পারেনি এভারগ্রিন মেরিনের এ-ক্লাসের জাহাজটি। এতেই বোঝা যাচ্ছে, বৃহদাকার মেগাশিপ নিজেদের বহরের যোগ করার ওপর কতটা জোর দিয়েছে শিপিং কোম্পানিগুলো।

২ লাখ ৩৫ হাজার ৫৭৯ গ্রস টনের এভার এইসের দৈর্ঘ্য ৪০০ মিটার। এর কনটেইনার ধারণক্ষমতা ২৩ হাজার ৯৯২ টিইইউ। জাহাজটি পানামার পতাকাবাহী।

৪. এইচএমএম আলজেসিরাস

এটি আরেকটি মেগা কনটেইনার শিপ। আলজেসিরাসের মালিক দক্ষিণ কোরীয় শিপিং কোম্পানি এইচএমএম কোম্পানি লিমিটেড। ৪০০ মিটার দীর্ঘ জাহাজটির গ্রস টনেজ ২ লাখ ২৮ হাজার ২৮৩ টন। এর ধারণক্ষমতা ২৩ হাজার ৯৬৪ টিইইউ। ২০২০ সালে জাহাজটি বাণিজ্যিক সেবা শুরু করে। সে সময় এটি বিশ্বের বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজের মর্যাদা পেয়েছিল। পরে এভার এইসের কাছে অবস্থান হারায় আলজেসিরাস।

পানামার পতাকাবাহী আলজেসিরাস নির্মাণ করেছে দক্ষিণ কোরিয়ার দাইয়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং। এইচএমএমের আলজেসিরাস ক্লাসের লিড শিপ এটি। এছাড়া এই ক্লাসের আরও ছয়টি জাহাজ দাইয়ু এবং পাঁচটি জাহাজ স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ নির্মাণ করেছে।

৫. সিম্ফনি অব দ্য সিজ

ওয়ান্ডার অব দ্য সিজ যাকে সরিয়ে বিশ্বের বৃহত্তম প্রমোদতরীর জায়গা দখল করে নিয়েছে, তার নাম সিম্ফনি অব দ্য সিজ। রয়েল ক্যারিবিয়ানের ওয়েসিস ক্লাসের চতুর্থ ও সব মিলিয়ে ২৫তম প্রমোদতরী এটি। দানবাকৃতির জাহাজটির গ্রস টনেজ ২ লাখ ২৮ হাজার ৮১ টন। এতে রয়েছে মোট ১৮টি ডেক। এর মধ্যে অতিথিদের জন্য ১৬টি ডেকে রয়েছে ২ হাজার ৭৫৯টি কেবিন, ২২টি রেস্তোরাঁ ও চারটি পুল। এছাড়া ওয়ান্ডার অব দ্য সিতে যেসব বিনোদনের ব্যবস্থা রয়েছে, সেগুলোর প্রায় সবই রয়েছে সিম্ফনিতে।

২০১৮ সালে প্রথম বাণিজ্যিক যাত্রা করে সিম্ফনি অব দ্য সিজ। খুব দ্রুত এটি অবকাশপ্রেমীদের কাছে আকর্ষণীয় গন্তব্যে পরিণত হয়। তবে ২০২০ সালে নভেল করোনাভাইরাস মহামারি আকারে ছড়িয়ে পড়ার পর স্থবির হয়ে পড়ে বৈশ্বিক পর্যটন ও ভ্রমণ খাত। স্বাভাবিকভাবে ক্রুজ শিল্পকেও এই ধাক্কা খেতে হয়েছে। সেই সংকটকালে অন্য সব প্রমোদতরীর মতো সিম্ফনির রোশনাইও নিভে গিয়েছিল। অবশ্য ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা কাটিয়ে আবার ঘুরে দাঁড়াতে শুরু করেছে ক্রুজ শিল্প। একই সঙ্গে অবকাশপ্রেমীদের কোলাহলে মুখর হয়ে উঠেছে সিম্ফনি অব দ্য সিজ।

৬. হারমোনি অব দ্য সিজ

ক্রুজ শিল্পে রয়েল ক্যারিবিয়ানের শ্রেষ্ঠত্বের আরেকটি নিদর্শন হলো হারমোনি অব দ্য সিজ। বিশ্বের তৃতীয় বৃহত্তম প্রমোদতরীটিও তাদের ওয়েসিস ক্লাসের। জাহাজটির প্রথম বাণিজ্যিক যাত্রা ২০১৬ সালে। এর গ্রস টনেজ ২ লাখ ২৬ হাজার ৯৬৩ টন এবং দৈর্ঘ্য ৩৬২ মিটার। ২ হাজার ৭৪৭ কেবিনের জাহাজটি ৫ হাজার ৪৭৯ জন যাত্রী পরিবহন করতে পারে।

ওয়েসিস ক্লাসের অন্য জাহাজগুলোর মতো হারমোনিতেও রয়েছে সেন্ট্রাল পার্ক ও ব্রডওয়াক। আরও রয়েছে লার্জ ড্রাই স্লাইড

এভারগ্রিন মেরিনের এ-ক্লাসের জাহাজ এভার এইস

এইচএমএম কোম্পানি লিমিটেডের আলজেসিরাস ক্লাসের লিড শিপ এইচএমএম আলজেসিরাস

রয়েল ক্যারিবিয়ানের ওয়েসিস ক্লাসের চতুর্থ ও সব মিলিয়ে ২৫তম প্রমোদতরী সিম্ফনি অব দ্য সিজ

বিশ্বের তৃতীয় বৃহত্তম প্রমোদতরীটি রয়েল ক্যারিবিয়ানের ওয়েসিস ক্লাসের হারমোনি অব দ্য সিজ

রয়েল ক্যারিবিয়ানের ওয়েসিস ক্লাসের বিশালাকার ক্রুজ শিপ অ্যালুর অব দ্য সিজ

কার্নিভাল করপোরেশনের সাবসিডিয়ারি কোস্তা ক্রুজেস পরিচালিত বিশালাকার একটি প্রমোদতরী হলো কোস্তা স্মেরালদা

যুক্তরাজ্যভিত্তিক পিঅ্যান্ডও ক্রুজেস পরিচালিত ১ লাখ ৮৪ হাজার ৮৯ গ্রস টনেজের প্রমোদতরী এমএস আইওনা

রয়েল ক্যারিবিয়ানের ফ্রিডম ক্লাসের প্রমোদতরী ইনডিপেনডেন্স অব দ্য সিজ

কমপ্লেক্স, দুটি সার্ফ সিম্যুলেটর, তিনটি ওয়াটার স্লাইড ও তিনটি সুইমিং পুল। রয়েল ক্যারিবিয়ানের প্রমোদতরীতে প্রথম ওয়াটার স্লাইডের দেখা মেলে এই হারমোনিতেই। ২০টি ডাইনিং ভেন্যু, একটি ১ হাজার ৪০০ সিটের থিয়েটার ও ১১ হাজার ২৫২টি শিল্পকর্ম বিশালাকার প্রমোদতরীটির আকর্ষণ আরও বাড়িয়ে দিয়েছে।

৭. অ্যালুর অব দ্য সিজ

রয়েল ক্যারিবিয়ানের ওয়েসিস ক্লাসের আরেকটি বিশালাকার প্রমোদতরী হলো অ্যালুর অব দ্য সিজ। এটি তুলনামূলক পুরনো একটি ক্রুজ শিপ। ২০১০ সালে বাণিজ্যিক সেবা শুরু করে এটি। সে সময় বিশ্বের বৃহত্তম ক্রুজ শিপের তকমা দখল করে জাহাজটি। ২০১৬ সালে হারমোনি অব দ্য সিজের কাছে অবস্থানটি হারায় তারা।

৩৬২ মিটার দীর্ঘ জাহাজটির গ্রস টনেজ ২ লাখ ২৫ হাজার ২৮২ টন। ওয়েসিস ক্লাসের প্রথম জাহাজ ওয়েসিস অব দ্য সিজ ও অ্যালুর বৈশিষ্ট্যের দিক থেকে সমপর্যায়ের। তবে ওয়েসিসের চেয়ে অ্যালুর দৈর্ঘ্যে মাত্র ৫০ মিলিমিটার বেশি ছিল।

৮. কোস্তা স্মেরালদা

কার্নিভাল করপোরেশনের সাবসিডিয়ারি কোস্তা ক্রুজেস পরিচালিত বিশালাকার একটি প্রমোদতরী হলো কোস্তা স্মেরালদা। এর দৈর্ঘ্য ৩৩৭ মিটার। গ্রস টনেজ ১ লাখ ৮৫ হাজার ১০ টন। এক সাথে ৬ হাজার ৫৫৪ যাত্রী ও ১ হাজার ৬৪৬ ক্রু পরিবহন করতে পারে জাহাজটি। ২০১৯ সালে প্রথম বাণিজ্যিক সেবা শুরু করে এটি।

করোনার ধাক্কা কাটিয়ে তিনটি ইনোভেটিভ ক্রুজ শিপ নিয়ে নিজেদের ফিরে পাওয়ার পরিকল্পনা সাজিয়েছে কোস্তা ক্রুজেস। স্মেরালদা তার একটি। বাকি দুটি হলো কোস্তা ফিরেঞ্জা ও কোস্তা তোসানা। তিনটি জাহাজকেই গড়ে তোলা হয়েছে একেকটি স্মার্ট ফ্লোটিং সিটি হিসেবে, যার কারণে সেগুলো দর্শকদের কাছে অত্যন্ত আকর্ষণীয় হয়ে উঠেছে।

৯. এমএস আইওনা

যুক্তরাজ্যভিত্তিক পিঅ্যান্ডও ক্রুজেস পরিচালিত ১ লাখ ৮৪ হাজার ৮৯ গ্রস টনেজের প্রমোদতরী এমএস আইওনা। এটিও কার্নিভাল করপোরেশনের একটি সাবসিডিয়ারি। গত বছর বাণিজ্যিক সেবা শুরু করা জাহাজটির দৈর্ঘ্য ৩৪৫ মিটার। মোট ১৮টি ডেকের জাহাজটিতে রেস্তোরাঁ, সুইমিং পুল, স্কাইডোম, ওয়ার্লপুলসহ বিনোদনের বিভিন্ন ব্যবস্থা রয়েছে।

পিঅ্যান্ডওর সবচেয়ে বড় ক্রুজ শিপ আইওনা। এলএনজি-চালিত জাহাজটি ২০২০ সালের মে মাসে বাণিজ্যিকভাবে যাত্রা করার কথা ছিল। তবে করোনা মহামারি সেই পরিকল্পনা ভেস্তে দেয়। ২০২০ সালের অক্টোবর পর্যন্ত জাহাজটির হস্তান্তর কার্যক্রম স্থগিত করা হয়।

১০. ইনডিপেনডেন্স অব দ্য সিজ

এই জাহাজটির মালিকও রয়েল ক্যারিবিয়ান। তবে এটি ফ্রিডম ক্লাসের প্রমোদতরী। জাহাজটির দৈর্ঘ্য ৩৩৯ মিটার। গভীরতা ৮ দশমিক ৫৩ মিটার। গ্রস টনেজ ১ লাখ ৫৫ হাজার ৮৮৯ টন। যাত্রীদের জন্য এতে ডেক রয়েছে ১৫টি।

২০০৮ সালে প্রথম যাত্রা করে ইনডিপেনডেন্স। ওয়েসিস ক্লাসের আবির্ভাবের আগে এটিই ছিল বিশ্বের বৃহত্তম প্রমোদতরী। ইন্টারঅ্যাক্টিভ ওয়াটার পার্ক, শিশুদের জন্য নির্ধারিত ওয়াটার এরিয়া, থিয়েটার, আইস স্কেটিং রিংকসহ বিনোদনের বিভিন্ন ব্যবস্থা রয়েছে জাহাজটিতে। এটি নির্মাণে ব্যয় হয়েছিল ৫৯ কোটি ডলার।

ইনডিপেনডেন্স অব দ্য সিতে রয়েছে ইন্টার‍্যাক্টিভ ওয়াটার পার্ক, শিশুদের জন্য নির্ধারিত ওয়াটার এরিয়া, আইস স্কেটিং রিংক, রক ক্লাইম্বিং ওয়ালসহ বিনোদনের অন্যান্য ব্যবস্থা।

সমুদ্র রক্ষার চুক্তি হলো না জাতিসংঘের পঞ্চম দফার বৈঠকেও

আন্তর্জাতিক জলসীমায় সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য সুরক্ষায় একটি নীতিমালা প্রণয়নের লক্ষ্যে নিউইয়র্কে বৈঠকে বসেছিলেন জাতিসংঘের সদস্য ১৬৮টি দেশের কূটনীতিকরা। তবে দুই সপ্তাহের এই বৈঠক কোনো চুক্তি ছাড়াই শেষ হয়েছে। এর ফলে দীর্ঘদিন ধরে চলমান উদ্যোগ ফের মুখ থুবড়ে পড়েছে। পরিবেশবাদীরা বলছেন, সমুদ্রকে সুরক্ষিত রাখার স্বার্থে একটি নীতিমালা প্রণয়নের সুবর্ণ সুযোগ ছিল এবার। কিন্তু শেষ পর্যন্ত সেটি হাতছাড়া হলো।

অবশ্য অধিবেশনে সভাপতিত্বকারী জাতিসংঘে সিঙ্গাপুরের মহাসাগর ও সমুদ্র আইনবিষয়ক রাষ্ট্রদূত এবং দেশটির পররাষ্ট্রমন্ত্রীর বিশেষ প্রতিনিধি রেনা লি দাবি করেন, বৈঠকে বেশ অগ্রগতি হয়েছে। কিন্তু চূড়ান্ত ফল পেতে আরও কিছুটা সময় লাগবে।

সংশ্লিষ্ট সূত্র অনুযায়ী, কোনো চুক্তি না হলেও অধিবেশনে চারটি বিষয়ের ওপর গুরুত্বারোপ করা হয়েছে। সেগুলো হলো–সমুদ্রে সংরক্ষিত এলাকা স্থাপন, পরিবেশগত প্রভাবের মূল্যায়নের উন্নতি করা, উন্নয়নশীল দেশগুলোকে তহবিল সহায়তা প্রদান ও সক্ষমতা বৃদ্ধিতে সহায়তা করা এবং সামুদ্রিক সম্পদের জিনগত বৈশিষ্ট্যের তথ্য বিনিময় করা।

১৫-২৬ আগস্ট অনুষ্ঠিত অধিবেশনটি ছিল ইন্টারগভর্নমেন্টাল কনফারেন্সের পঞ্চম সেশন। গত মার্চে নিউইয়র্কে জাতিসংঘের সদর দপ্তরে এ বিষয়ে চতুর্থ দফার আলোচনা হয়েছিল, যেখানে অভিন্ন আইন প্রণয়নের ক্ষেত্রে সদস্য দেশগুলোর মধ্যে কিছু বিষয়ে ঐকমত্য ও আন্তরিকতা দেখা গিয়েছিল, যা আগের বৈঠকগুলোয় দৃশ্যমান ছিল না। মার্চের বৈঠকেই প্রথমবারের মতো জাতিসংঘের অধীনে একটি কার্যকর হাই সিজ ট্রিটি প্রণয়নের বিষয়ে আশার আলো দেখা যায়।

বিশ্বের সাগর-মহাসাগরগুলোর দুই-তৃতীয়াংশ আন্তর্জাতিক জলসীমার অন্তর্ভুক্ত। জাতিসংঘের আলোচনায় উপকূল থেকে ৩২০ কিলোমিটার বা ২০০ মাইল-পরবর্তী সমুদ্রাংশকে হাই সিজ বিবেচনা করা হচ্ছে। এই অংশে সব দেশেরই মৎস্য আহরণ, জাহাজ চলাচল ও গবেষণা পরিচালনা করার অধিকার রয়েছে। হাই সিজের মাত্র ১ দশমিক ২ শতাংশ সুরক্ষিত।

পরিবেশবাদীরা বলছেন, আন্তর্জাতিক জলসীমার বাস্তুতন্ত্র নিয়ে পর্যাপ্ত তথ্য-উপাত্ত সবসময় তুলে ধরা হয় না। এ কারণে এই অংশের জীববৈচিত্র্য কী অবস্থায় রয়েছে, সেই বিষয়েও সঠিক তথ্য জানা যায় না। তাদের আশঙ্কা, এমন পরিস্থিতিও তৈরি হতে পারে যে, কোনো একটি প্রজাতি আবিষ্কারের আগেই তাদের অস্তিত্ব হুমকির মুখে পড়ে গেছে।

সবকিছু ঠিকঠাক থাকলে আগামী বছর জাতিসংঘের এই উদ্যোগ নিয়ে ফের আলোচনায় বসবেন বিশ্বনেতারা।

নর্থ আটলান্টিক তিমির সুরক্ষায় নতুন উদ্যোগ

নর্থ আটলান্টিক রাইট হোয়েলের সঙ্গে যেন চলাচলকারী জাহাজগুলোর সংঘর্ষ না হয়, সেই লক্ষ্যে বেশ কয়েকটি মনিটরিং বয়া স্থাপন করবে শিপিং কোম্পানি সিএমএ সিজিএম গ্রুপ। এদিকে একই উদ্দেশ্য সামনে রেখে ভেসেল স্পিড রেগুলেশনে পরিবর্তন আনার পরিকল্পনার কথা জানিয়েছে যুক্তরাষ্ট্রের ন্যাশনাল ওশানিক অ্যান্ড অ্যাটমোসফারিক অ্যাডমিনিস্ট্রেশনের (এনওএএ) অধীন সংস্থা এনওএএ ফিশারিজ।

সিএমএ সিজিএম মনিটরিং বয়া স্থাপন করছে উড হোল ওশানোগ্রাফিক ইনস্টিটিউশনের (ডব্লিউএইচওআই) সঙ্গে অংশীদারিত্বের ভিত্তিতে। সম্প্রতি তারা স্যাভানাহ উপকূল থেকে ৩৯ মাইল দূরে দ্বিতীয় বয়া স্থাপন সম্পন্ন করেছে। এর আগে গত মাসে নরফোক উপকূলে প্রথম বয়াটি স্থাপন করা হয়।

বিশ্বের অন্যতম সংকটাপন্ন প্রজাতি নর্থ আটলান্টিক রাইট হোয়েল। বর্তমানে বিশালাকার এই তিমির মাত্র ৩৩৬টি জীবিত রয়েছে বলে অনুমান করা হয়।

অফশোর উইন্ডে বড় লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ ক্যালিফোর্নিয়ার

গভীর সমুদ্রে টার্বাইন বসিয়ে বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদনের নতুন উচ্চাভিলাষী লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে যুক্তরাষ্ট্রের ক্যালিফোর্নিয়া কর্তৃপক্ষ। ২০৫০ সাল নাগাদ অফশোর প্রকল্পগুলো থেকে প্রায় আড়াই কোটি বাড়িতে বিদ্যুৎ সরবরাহের লক্ষ্যমাত্রা রয়েছে তাদের।

সম্প্রতি ক্যালিফোর্নিয়া এনার্জি কমিশনের পাঁচজন সদস্য সর্বসম্মতিক্রমে এই লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেন। এক বিবৃতিতে কমিশন জানিয়েছে, ২০৩০ সাল নাগাদ অফশোর খাতে বিদ্যুৎ উৎপাদন সক্ষমতা ৩ হাজার থেকে ৫ হাজার মেগাওয়াটে নিয়ে যাওয়া হবে। আর ২০৪৫ সাল নাগাদ এই সক্ষমতা উন্নীত হবে ২৫ হাজার মেগাওয়াটে।

যুক্তরাষ্ট্রের যেসব অঙ্গরাজ্য সবচেয়ে উচ্চাভিলাষী জলবায়ু লক্ষ্যমাত্রা গ্রহণ করেছে, ক্যালিফোর্নিয়া তাদের অন্যতম। তবে পূর্ব উপকূলের অন্যান্য অঙ্গরাজ্য যেমন নিউইয়র্ক, নিউজার্সি ও ম্যাসাচুসেটসের তুলনায় তারা অফশোর প্রকল্পে বেশ পিছিয়ে রয়েছে।

ঊর্ধ্বমুখী প্রবণতায় নাবিকদের প্রসন্নতা সূচক

চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে রেকর্ড সর্বনিম্নে নেমে যাওয়ার পর দ্বিতীয় প্রান্তিকে ঊর্ধ্বমুখী ধারায় ফিরেছে নাবিকদের প্রসন্নতা সূচক। মিশন টু সিফেয়ারারসের সাম্প্রতিক প্রতিবেদন সিফেয়ারারস হ্যাপিনেস ইনডেক্সে এই চিত্র উঠে এসেছে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, নাবিকদের প্রসন্নতার সূচকের দুর্দশা ঠেকাতে শিল্পসংশ্লিষ্টরা এরই মধ্যে বেশকিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে, যার ইতিবাচক ফল দেখা গেছে দ্বিতীয় প্রান্তিকে। ভ্যাকসিনেশন কার্যক্রম সম্প্রসারণ, ক্রু পরিবর্তনের জটিলতাগুলো দূর করা, মজুরি বৃদ্ধি, মেরিটাইম লেবার কনভেনশনের (এমএলসি) নতুন সংশোধনী ইত্যাদি নাবিকদের আস্থার সূচক বাড়িয়ে দিয়েছে।

প্রতিবেদন অনুযায়ী, দ্বিতীয় প্রান্তিকে সার্বিকভাবে প্রসন্নতা সূচক ৫ দশমিক ৮৫ শতাংশ থেকে বেড়ে ৭ দশমিক ২১ পয়েন্টে উন্নীত হয়েছে। স্কোর বেড়েছে সব ক্যাটাগরিতেই। মোট ১০ পয়েন্টের ভিত্তিতে এই স্কোর হিসাব করা হয়।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ হাইড্রোজেন সরবরাহ নিয়ে যৌথভাবে কাজ করবে কানাডা-জার্মানি

ট্রান্সআটলান্টিক হাইড্রোজেন সাপ্লাই চেইন গড়ে তোলার লক্ষ্যে যৌথভাবে কাজ করে যাবে কানাডা ও জার্মানি। আগামী তিন বছরের মধ্যে এই সরবরাহ চালুর লক্ষ্য রয়েছে দেশ দুটির। মূলত রাশিয়ার জ্বালানির ওপর থেকে নির্ভরতা কমাতেই এই উদ্যোগ নিয়েছে কানাডা ও জার্মানি।

সম্প্রতি কানাডার প্রধানমন্ত্রী জাস্টিন ট্রুডো ও জার্মান চ্যান্সেলর ওলাফ শুলজ এ-সংক্রান্ত একটি চুক্তিতে স্বাক্ষর করেন। চুক্তি অনুযায়ী, কানাডীয় একটি প্রতিষ্ঠান বায়ুবিদ্যুৎ ব্যবহার করে হাইড্রোজেন ও অ্যামোনিয়া উৎপাদন করবে, যা পরবর্তীতে রপ্তানি করা হবে।

➤ চীন-যুক্তরাষ্ট্র রুটে নতুন শিপিং লাইন চালু করছে জার্মান কোম্পানি

চীন-যুক্তরাষ্ট্র রুটে কনটেইনার পরিবহনের জন্য 'ক্যারিয়ার ফিফটি থ্রি' নামের নতুন একটি শিপিং কোম্পানি চালু করেছে জার্মান কনটেইনার লিজিং কোম্পানি লোটাস কনটেইনারস। প্রাথমিকভাবে ছয়টি জেনারেল পারপাস কার্গো শিপ দিয়ে এই সার্ভিস চালু হয়েছে।

জাহাজগুলোর প্রতিটি ৭০০ টিইইউ কনটেইনার পণ্য নিয়ে প্রশান্ত মহাসাগর পাড়ি দিতে সক্ষম। তবে কনটেইনারগুলো হবে ৫৩-ফুট দৈর্ঘ্যের। কোম্পানিটি জানিয়েছে, তারা 'গো লাইভ' অফারের অধীনে ৪০-ফুট কনটেইনারের ভাড়ায় ৫৩-ফুট কনটেইনার পরিবহন করবে।

➤ প্রথমার্ধে রেকর্ড মুনাফা ডিপি ওয়ার্ল্ডের

চলতি বছরের প্রথমার্ধে রেকর্ড ৭২ কোটি ১০ লাখ ডলার মুনাফা করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড। ২০২১ সালের একই সময়ে দুবাইভিত্তিক বন্দর পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানটির মুনাফা ছিল ৪৭ কোটি ৫০ লাখ ডলার। অর্থাৎ এ বছর কোম্পানির মুনাফা বেড়েছে ৫১ দশমিক ৮ শতাংশ।

জানুয়ারি-জুন মেয়াদে ডিপি ওয়ার্ল্ড ৩ কোটি ৯৪ লাখ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে, যা গত বছরের একই সময়ের তুলনায় ২ দশমিক ৩ শতাংশ বেশি। আলোচ্য সময়ে প্রতিষ্ঠানটির আয় ৬০ দশমিক ৪ শতাংশ বেড়ে ৭৯০ কোটি ডলারে উন্নীত হয়েছে।

➤ কনটেইনার বিস্ফোরণের ঘটনায় দুবাইয়ে ফিডার জাহাজের পাঁচ ক্রুর দণ্ড

গত বছর দুবাইয়ের জেবেল আলি বন্দরে কনটেইনার বিস্ফোরণের ঘটনায় একটি ফিডার জাহাজের পাঁচ ক্রুকে স্থগিত কারাদণ্ড ও মোট ২৮ হাজার ডলার অর্থদণ্ড দেওয়া হয়েছে।

২০২১ সালের ২৭ জুন অর্গানিক পার-অক্সাইডভর্তি তিনটি কনটেইনার চীন থেকে জেবেল আলি বন্দরে পৌঁছায়। এরপর কনটেইনারগুলোকে টার্মিনালের খোলা ইয়ার্ডে তীব্র তাপমাত্রায় দশ দিন ফেলে রাখা হয়। ৭ জুলাই রাতে কনটেইনারগুলো একটি ফিডার জাহাজে তোলার সময় একটি কনটেইনারে আগুনের সূত্রপাত হয় ও বিস্ফোরণ ঘটে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ সুয়েজ খালে একদিনে সর্বোচ্চ জাহাজ চলাচলের রেকর্ড

মিশরের সুয়েজ খালে গত ৬ আগস্ট ইতিহাসের সর্বোচ্চ ডেইলি ট্রাফিক রেকর্ড করা হয়েছে। এদিন খালটি দিয়ে ৮৯টি জাহাজ মোট ৫২ লাখ টন কার্গো নিয়ে চলাচল করেছে।

জুলাইয়ে ৭০ কোটি ৪০ লাখ ডলারের রাজস্ব আয় করেছে সুয়েজ কাল কর্তৃপক্ষ, যা তাদের ইতিহাসের সর্বোচ্চ মাসিক রাজস্ব। আলোচ্য মাসে মোট ২ হাজার ১০৩টি জাহাজ চলাচল করেছে খাল দিয়ে। এগুলো মোট ১২ কোটি ৫১ লাখ টন কার্গো পরিবহন করেছে, বছরওয়ারি যা ১৮ দশমিক ২ শতাংশ বেশি।

➤ অভ্যন্তরীণ জলপথে বোটমাস্টারদের প্রশিক্ষণ দেবে জার্মানি

অভ্যন্তরীণ জলপথের জন্য একটি সুদক্ষ জনবল গড়ে তুলতে চাইছে জার্মানি। এই লক্ষ্যে বোটম্যান/বোটওম্যান ও বোটমাস্টারদের জন্য নতুন প্রশিক্ষণ কর্মসূচি চালু করেছে তারা।

জার্মানির একজন ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তা বলেন, রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধকালীন পরিস্থিতিতে দেশটিতে পণ্য পরিবহনে অভ্যন্তরীণ জলপথের গুরুত্ব আরও স্পষ্ট হয়েছে। তবে দুঃখজনকভাবে বছরের পর বছর ধরে এই খাতে দক্ষ তরুণ পেশাজীবীর অভাব রয়েছে। এই ঘাটতি পূরণের জন্যই মূলত প্রশিক্ষণ কর্মসূচিটি গ্রহণ করা হয়েছে।

➤ কয়লা রপ্তানিতে ফের নিষেধাজ্ঞা ইন্দোনেশিয়ার

দেশীয় চাহিদা পূরণে ঘাটতির কারণ দেখিয়ে চলতি বছরে দ্বিতীয়বারের মতো কয়লা রপ্তানিতে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করেছে ইন্দোনেশিয়া। অবশ্য এবারের নিষেধাজ্ঞা সর্বব্যাপী নয়, বরং নির্দিষ্ট কয়েকটি মাইনারের ক্ষেত্রে নতুন এই সিদ্ধান্ত কার্যকর হবে।

ইন্দোনেশিয়ার জ্বালানি ও খনিজসম্পদমন্ত্রী আরিফিন তাসরিফ জানান, দেশটির খনি থেকে উত্তোলিত কয়লার ২৫ শতাংশ স্থানীয় বাজারে বিক্রির বাধ্যবাধকতা রয়েছে। মোট ৭১টি খনি এই শর্ত পূরণ করতে ব্যর্থ হয়েছে। তাদের মধ্যে ৪৮টির ক্ষেত্রে এই রপ্তানি নিষেধাজ্ঞা কার্যকর হবে।

➤ ভূমধ্যসাগরে নতুন ড্রিলিং শিপ পাঠিয়েছে তুরস্ক

তুরস্ক সম্প্রতি ভূমধ্যসাগরে নতুন একটি হাইড্রোকার্বন ড্রিলিং শিপ পাঠিয়েছে। দেশটির প্রেসিডেন্ট রিসেপ তাইয়েপ এরদোয়ান বলেছেন, তুরস্কের উপকূল থেকে ৫৫ কিলোমিটার দূরের একটি এলাকায় এটি কাজ করবে।

অবশ্য এই জায়গার মালিকানা নিয়ে সাইপ্রাসের সঙ্গে দ্বন্দ্ব রয়েছে তুরস্কের। তবে ড্রিলিং শিপটির লঞ্চিং সেরিমনিতে বক্তব্য দেওয়ার সময় এরদোয়ান বলেন, যে এলাকায় এটি কাজ করবে, সেটি তাদের সার্বভৌম জলসীমার মধ্যে রয়েছে। সুতরাং সেখানে ড্রিলিং কার্যক্রম চালানোর জন্য কারও অনুমতির প্রয়োজন নেই।

সাপ্লাই চেইনকে গতিশীল করতে তথ্য বিনিময়ে জোর যুক্তরাষ্ট্রের

সাপ্লাই চেইনের জটিলতা নিরসনে গত মার্চে ডেটা শেয়ারিং পাইলট প্রকল্পের পরিকল্পনার কথা জানিয়েছিল মার্কিন যোগাযোগ মন্ত্রণালয়। সম্প্রতি এক বিবৃতিতে মন্ত্রণালয় জানিয়েছে, সেই প্রকল্পের অধীনে অংশীজনরা এরই মধ্যে তথ্য বিনিময়ের কাজটি জোরেশোরে শুরু করেছে।

প্রকল্পটির মূল লক্ষ্য হলো ট্রাক ড্রাইভার, শিপার, হোলসেলার, রিটেইলার ও বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোর মধ্যে তথ্য বিনিময় গতিশীল করা। এর মাধ্যমে এমন একটি ডিজিটাল টুল ডেভেলপ করা হবে, যা সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোকে সাপ্লাই চেইনের প্রকৃত অবস্থা সম্পর্কে ধারণা দিতে সহায়ক হবে।

মন্ত্রণালয়ের এই উদ্যোগের নাম দেওয়া হয়েছে ফ্রেইট লজিস্টিকস অপ্টিমাইজেশন ওয়ার্কস (ফ্লো) প্রোগ্রাম। এই প্রকল্পে প্রাথমিকভাবে ১৮টি প্রতিষ্ঠান যুক্ত হয়েছে, যার মধ্যে রয়েছে ফেডএক্স, ইউপিএস, লং বিচ ও লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দর কর্তৃপক্ষ, সিএমএ সিজিএম, এমএসসি, গ্লোবাল কনটেইনার টার্মিনাল ইত্যাদি।

উৎস গোপন করে তেল পাঠানোয় ভারতকে ক্ষুব্ধ প্রতিক্রিয়া যুক্তরাষ্ট্রের

উৎস গোপন করে রাশিয়ার কাছ থেকে তেল কিনে সেটি পরিশোধনের পর যুক্তরাষ্ট্রে পাঠানোর অভিযোগ এনে এ বিষয়ে ভারতকে ক্ষুব্ধ প্রতিক্রিয়া জানিয়েছে মার্কিন অর্থ মন্ত্রণালয়।

যুক্তরাষ্ট্রের অভিযোগ, একটি ভারতীয় জাহাজ গভীর সমুদ্রে একটি রুশ ট্যাংকার থেকে অপরিশোধিত তেল নিয়ে গুজরাটের বন্দরে যায়। সেখানে পরিশোধনের পর সেই তেল আবার জাহাজটিতে তুলে দেওয়া হয় এবং সেটি কোনো গন্তব্য নির্ধারণ না করেই সাগরে ফিরে যায়। পরবর্তীতে মাঝসমুদ্রে থাকা অবস্থায় জাহাজটিকে তার গন্তব্য জানিয়ে দেওয়া হয় এবং সেটি সে অনুযায়ী নিউইয়র্কে পৌঁছায়।

ইউক্রেনে সামরিক অভিযান শুরুর পর রাশিয়ার তেল, গ্যাস, কয়লাসহ সব ধরনের জ্বালানি আমদানি নিষিদ্ধ করেছে যুক্তরাষ্ট্র। কিন্তু উৎস গোপন করে রাশিয়ার তেল পাঠানোর মাধ্যমে সেই নিষেধাজ্ঞা লঙ্ঘন করা হয়েছে বলে ক্ষুব্ধ প্রতিক্রিয়া জানিয়েছে মার্কিন প্রশাসন।

এশিয়ায় এলএনজির চাহিদায় মন্দা, দাম ঊর্ধ্বমুখী

এশিয়ায় তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) চাহিদা নিম্নমুখী রয়েছে। অর্থনীতির সূত্র অনুযায়ী চাহিদা কম থাকলে মূল্যও কমে যাওয়ার কথা। তবে রাশিয়া থেকে গ্যাস আমদানিতে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করায় ইউরোপে সংকট তৈরি হয়েছে। এ কারণে তারা বিকল্প উৎস থেকে গ্যাস কেনার চেষ্টা করছে। এর ফলে স্পট মার্কেটে তীব্র প্রতিযোগিতা তৈরি হয়েছে, যা এলএনজির দাম বাড়িয়ে দিয়েছে।

কেপলারের প্রতিবেদন অনুযায়ী, জানুয়ারি-জুলাই মেয়াদে এশিয়া অঞ্চলে সব মিলিয়ে আমদানি হয়েছে ১৫ কোটি ৪৪ লাখ ৬০ হাজার টন এলএনজি, যা গত বছরের একই সময়ের তুলনায় ৬ দশমিক ১ শতাংশ কম। এ সময়ে এশিয়ার শীর্ষ এলএনজি ক্রেতা চীন আমদানি করেছে মোট ৩ কোটি ৬৫ লাখ ৩০ হাজার টন এলএনজি, যা বছরওয়ারি ১৯ দশমিক ৬ শতাংশ কম।

রপ্তানি চাপে ভারতের বাণিজ্য ঘাটতি তিন গুণ

চলতি বছরের জুলাইয়ে ভারতের রপ্তানি বছরওয়ারি ২ দশমিক ১৪ শতাংশ বেড়েছে। আমদানি বেড়েছে ৪৩ দশমিক ৬১ শতাংশ। রপ্তানির তুলনায় আমদানির এই উল্লম্ফনের কারণে গত মাসে দেশটির বাণিজ্য ঘাটতিও আকাশছোঁয়া হয়েছে।

শিল্প ও বাণিজ্য মন্ত্রণালয় প্রকাশিত সাম্প্রতিক প্রতিবেদন অনুসারে, জুলাইয়ে ভারতের রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩ হাজার ৬২৭ কোটি ডলার, যা পাঁচ মাসের মধ্যে সর্বনিম্ন। আলোচ্য মাসে দেশটিতে আমদানি হয়েছে ৬ হাজার ৬২৭ কোটি ডলারের পণ্য। গত বছরের জুলাইয়ে ভারতের রপ্তানি ছিল ৩ হাজার ৫৫১ কোটি ডলার। আর আমদানি ছিল ৪ হাজার ৬১৫ কোটি ডলার।

মানবিক করিডোর দিয়ে ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানি ১০ লাখ টন ছাড়িয়েছে

আগস্টে ব্ল্যাক সি গ্রেইন ইনিশিয়েটিভের আওতায় ১০ লাখ টনের বেশি খাদ্যশস্য নিয়ে ইউক্রেন ছেড়েছে ১০৩টি জাহাজ। গত ২২ জুলাই তুরস্ক ও জাতিসংঘের মধ্যস্থতায় খাদ্যশস্য পরিবহনে মানবিক করিডোর চালুর বিষয়ে রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে এই চুক্তি স্বাক্ষর হয়।

চুক্তির অধীনে ১ আগস্ট প্রথমবারের মতো ইউক্রেনের ওডেসা বন্দর থেকে ২৬ হাজার টন ভুট্টা বোঝাই করে লেবাননের পথে যাত্রা করে রাজোনি নামের সিয়েরা লিওনের পতাকাবাহী একটি জাহাজ।

চলতি বছরের ফেব্রুয়ারিতে ইউক্রেনে সামরিক অভিযান শুরুর পর থেকেই কৃষ্ণ সাগরের উপকূলীয় বন্দরগুলো অবরোধ করে রেখেছিল রুশ বাহিনী। এরপর ইউক্রেন থেকে খাদ্যশস্য রপ্তানি বন্ধ হয়ে যায়। বৈশ্বিক গম সরবরাহে রাশিয়া ও ইউক্রেন গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার। আফ্রিকা, মধ্যপ্রাচ্যসহ বিশ্বের বিভিন্ন অঞ্চল এই দুই দেশের খাদ্যশস্য রপ্তানির ওপর অনেকাংশে নির্ভরশীল।

জাতিসংঘ ইউক্রেন থেকে অ্যামোনিয়াসহ অন্যান্য সার রপ্তানির সুযোগ করে দিতে সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে। এতে করে বিশ্বজুড়ে কৃষকরা নতুন মৌসুমের জন্য ন্যায্যমূল্যে সার কেনার সুযোগ পাবেন। এছাড়া ইউক্রেনের সরকারি কর্মকর্তারা স্বাক্ষরিত চুক্তির অধীনে শস্য রপ্তানি কার্যক্রম আরও সম্প্রসারণের আহ্বান জানিয়েছেন।

এদিকে ইউক্রেন থেকে খাদ্যপণ্য পরিবহনকারী জাহাজগুলোকে বিমা সুবিধা প্রদানের জন্য যদি কোনো কনসোর্টিয়াম গঠন করা হয়, তবে তাতে অংশগ্রহণের প্রতিশ্রুতি ব্যক্ত করেছে লয়েড'স অব লন্ডনের ইনস্যুরার কোম্পানি হিসকক্স। সর্বশেষ খবর পাওয়া পর্যন্ত কনসোর্টিয়ামটির বিষয়ে চূড়ান্ত কোনো ঘোষণা আসেনি।

উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণের তালিকা থেকে অব্যাহতি পাচ্ছে ভারত উপমহাসাগর

আফ্রিকার পূর্ব উপকূলসহ সমগ্র ভারত মহাসাগরীয় অঞ্চলকে জলদস্যুতার প্রকোপ থেকে রক্ষার দীর্ঘদিন ধরে চেষ্টা চালিয়ে আসছে সংশ্লিষ্ট উপকূলীয় দেশসমূহ, বিভিন্ন আঞ্চলিক জোট ও নিরাপত্তা সংস্থা। প্রায় দেড় দশক ধরে চলে আসা এই সমন্বিত আন্তর্জাতিক উদ্যোগের সুফল মিলতে শুরু করেছে।

গিনি উপসাগরে দুষ্কৃতিকারীদের উৎপাত অনেকটাই কমে এসেছে, যার ফলে বৈশ্বিকভাবেও তিন দশকের সর্বনিম্ন পর্যায়ে নেমে এসেছে জলদস্যুতা। এই সাফল্যের ধারাবাহিকতায় আরও একটি অর্জনের দ্বারপ্রান্তে উপনীত হয়েছে ভারত মহাসাগরীয় অঞ্চল। বৈশ্বিক শিপিং খাতসংশ্লিষ্ট বিভিন্ন সংগঠন এই অঞ্চলকে আনুষ্ঠানিকভাবে 'উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণ অঞ্চল'-এর তালিকা থেকে অব্যাহতি দেওয়ার সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

এই সংগঠনগুলোর মধ্যে রয়েছে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো), ইন্টারন্যাশনাল মেরিন কন্ট্রাক্টর অ্যাসোসিয়েশন, ইন্টারট্যাংকো, ইন্টারকার্গো ও অয়েল কোম্পানিজ ইন্টারন্যাশনাল মেরিন ফোরাম।

গত ২২ আগস্ট তারা এই পরিকল্পনার একটি অফিশিয়াল নোটিফিকেশন ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) কাছে পাঠিয়েছে। আইএমওর মেরিটাইম সেফটি কমিটির পরবর্তী বৈঠকে এই বিষয়ে আলোচনা হওয়ার কথা রয়েছে। আগামী ৩১ অক্টোবর বৈঠকটি অনুষ্ঠিত হবে।

ভারত উপমহাসাগরীয় অঞ্চলে গত প্রায় চার বছরে জাহাজে জলদস্যুদের আরোহণের ঘটনা ঘটেনি। এ ধরনের ঘটনার খবর সর্বশেষ পাওয়া গিয়েছিল ২০১৯ সালে। সে সময় হর্ন অব আফ্রিকায় একটি জাহাজ দুষ্কৃতিকারীদের হামলার শিকার হয়।

২০১০ সালে হর্ন অব আফ্রিকা অঞ্চলে যখন জলদস্যুতার প্রকোপ চরম পর্যায়ে ছিল, তখন ভারত মহাসাগরীয় অঞ্চলকে 'উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণ অঞ্চল' হিসেবে তালিকাভুক্ত করা হয়।

২০২১ সালের জুলাইয়ে ভারতের বাণিজ্য ঘাটতি ছিল ১ হাজার ৬৩ কোটি ডলার। গত মাসে তা ১৮২ দশমিক ১ শতাংশ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৩ হাজার কোটি ডলারে।

শিডিউল রিলায়েবিলিটিতে স্বস্তির বাতাস

চলতি বছর শুরু হয়েছিল শিডিউল রিলায়েবিলিটি সূচকের সর্বনিম্ন পয়েন্ট নিয়ে। তবে বছরের মাঝামাঝি সময়ে এসে জাহাজ চলাচলের সময়ানুবর্তিতা ফিরে আসা ও সাপ্লাই চেইনের স্থবিরতা কেটে যাওয়ার আভাস পাওয়া যাচ্ছে। সি-ইন্টেলিজেন্সের সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে দেখা গেছে, জুনে গ্লোবাল শিডিউল রিলায়েবিলিটি ইনডেক্স বছরওয়ারি ৩ দশমিক ৬ শতাংশীয় পয়েন্ট বেড়ে ৪০ পয়েন্টে দাঁড়িয়েছে। ২০২২ সালে এই প্রথম সূচকটিতে বছরওয়ারি প্রবৃদ্ধি দেখা গেল।

করোনা মহামারি, ভোক্তাচাহিদায় হঠাৎ ঊর্ধ্বগতি–এই দুয়ের প্রভাবে দুই বছর ধরে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনকে সংকটের মধ্য দিয়ে যেতে হচ্ছে। গত মার্চের শেষের দিকে সাংহাইয়ে লকডাউন আরোপের ফলে সংকট আরও ঘনীভূত হয়। এর ওপর বিভিন্ন বন্দরে ধর্মঘট চলায় প্রতিকূল পরিস্থিতি তৈরি হয় সমুদ্র পরিবহন খাতে।

শিপইয়ার্ডগুলোকে সহায়তার কথা ভাবছে দক্ষিণ কোরিয়া সরকার

জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশে টানা তিন মাস চীনা প্রতিদ্বন্দ্বীদের পেছনে ফেলেছে দক্ষিণ কোরিয়া। প্রতিযোগিতা সক্ষমতায় আরও কীভাবে এগিয়ে যাওয়া যায়, সেই বিষয়টি খতিয়ে দেখছে কোরীয় সরকার। এই লক্ষ্যে জাহাজ নির্মাণ খাতে নতুন করে কোনো প্রণোদনা বা আর্থিক সহায়তা দেওয়া যায় কিনা, সেই বিষয়টিও খতিয়ে দেখছে তারা।

দক্ষিণ কোরিয়ার তিন শীর্ষ জাহাজ নির্মাতা কোরিয়া শিপবিল্ডিং অ্যান্ড অফশোর ইঞ্জিনিয়ারিং, দাইয়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং ও স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজের প্রধানরা সম্প্রতি দেশটির শিল্প, বাণিজ্য ও জ্বালানিমন্ত্রী লি চ্যাং-ইয়াংয়ের সঙ্গে সাক্ষাৎ করেন। এ সময় তারা সরকারি-বেসরকারি সমন্বিত উদ্যোগের মাধ্যমে জাহাজ নির্মাণ খাতকে কীভাবে আরও এগিয়ে নেওয়া যায়, সেই বিষয়ে আলোচনা করেন।

সেপ্টেম্বরেও তেল উত্তোলন বাড়াবে ওপেক প্লাস

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের প্রভাবে জ্বালানি তেলের মূল্যবৃদ্ধি ও সরবরাহ সংকটের মধ্যে তেল উত্তোলন সামান্য পরিমাণে বৃদ্ধি করতে সম্মত হয়েছে ওপেক প্লাস। নতুন সিদ্ধান্ত অনুযায়ী, সেপ্টেম্বরে প্রতিদিন এক লাখ ব্যারেল অতিরিক্ত তেল উত্তোলন করবে জোটভুক্ত দেশগুলো।

মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেনের সৌদি আরব সফরের দুই সপ্তাহের মাথায় এই সিদ্ধান্ত নিয়েছে ওপেক প্লাস। জোটটির উত্তোলন বাড়ানোর এই সিদ্ধান্ত জ্বালানির বাজারে কিছুটা হলেও স্বস্তির বাতাস বয়ে আনবে। অবশ্য জোটটি জুলাই ও আগস্টে যে পরিমাণে উত্তোলন বাড়ানোর সিদ্ধান্ত অনুযায়ী চলছে, সেপ্টেম্বরের পরিমাণ তার থেকে অনেকটাই কম। গত ২ জুন ওপেক প্লাসের মন্ত্রিপর্যায়ের বৈঠকে জুলাই ও আগস্টে প্রতিদিন অতিরিক্ত ৬ লাখ ৪৮ হাজার ব্যারেল তেল উত্তোলনের সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল।

এক্সপ্রেস পার্ল বিপর্যয় : তৃতীয় দফায় অন্তর্বর্তীকালীন ক্ষতিপূরণ পেল শ্রীলংকা সরকার

রাসায়নিকভর্তি কনটেইনার জাহাজ এক্সপ্রেস পার্ল ডুবে যাওয়ার ১৪ মাসের বেশি সময় পরও এখনো শ্রীলংকার কলম্বো উপকূলে ক্ষতিকর রাসায়নিক, তেল ও প্লাস্টিক পেলেট পরিষ্কারের কাজ চলছে। এই কাজ পুরোপুরি শেষ হতে আরও কয়েক বছর লেগে যাবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। এই দীর্ঘ সময়ে সেখানে মাছ ধরা বন্ধ থাকায় মৎস্যজীবীরা তাদের জীবিকা হারিয়েছেন। তাদের এ ক্ষতি

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ কিউবার সুপারট্যাংকার বেজের সংস্কারে সহায়তা করবে ভেনিজুয়েলা

সম্প্রতি বজ্রপাত থেকে সৃষ্ট অগ্নিকাণ্ডের কারণে কিউবার মাতাঞ্জাসের একমাত্র সুপারট্যাংকার পোর্টটি আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। সেই বন্দরের সংস্কারে কিউবাকে সহযোগিতার প্রতিশ্রুতি দিয়েছেন ভেনিজুয়েলার প্রেসিডেন্ট নিকোলাস মাদুরো।

অপরিশোধিত জ্বালানি তেল ও হেভি ফুয়েল অয়েল আমদানি ও সংরক্ষণের জন্য দীর্ঘদিন ধরেই মাতাঞ্জাস টার্মিনালের ওপর নির্ভরশীল কিউবা। আগস্টের শুরুর দিকে ২৪ লাখ ব্যারেল ধারণক্ষমতার সুপারট্যাংকার বেজটির ওপর বজ্রপাত হলে তা থেকে অগ্নিকাণ্ডের সূত্রপাত হয়। এতে তিনটি জায়ান্ট স্টোরেজে আগুন লেগে ক্ষতিগ্রস্ত হয়।

➤ অগ্নিনির্বাপণের নতুন ডিভাইস ব্যবহার করবে মায়েরস্ক

অগ্নিদুর্ঘটনার কারণে ক্ষয়ক্ষতি কমিয়ে আনার লক্ষ্যে নিজেদের জাহাজগুলোয় এমন একটি টুল ব্যবহার করবে মায়েরস্ক, যেটি কনটেইনারের ভেতরে আগুন লাগলে তা কনটেইনারের বাইরে ছড়িয়ে পড়ার আগেই নিভিয়ে ফেলতে ক্রুদের সহায়তা করবে।

হাইড্রোপেন নামের এই টুলটি হলো একটি টেলিস্কোপিং ডিভাইস, যার মাধ্যমে আগুন লাগা কনটেইনারের সরাসরি ভেতরে অগ্নিনির্বাপ সামগ্রী (পানি, ফোম অথবা কার্বন ডাই-অক্সাইড) নিক্ষেপ করা যাবে। কনটেইনার ডেকের যে অবস্থানেই থাকুক না কেন, তাতে কোনো সমস্যা হবে না।

➤ এলএনজি রপ্তানিতে গতি আনতে নতুন সাতটি ক্যারিয়ার ভাড়া নেবে কাতারএনার্জি

এলএনজি রপ্তানি কার্যক্রমে গতি আনতে নতুন সাতটি ক্যারিয়ার ভাড়া করবে কাতারের রাষ্ট্রায়ত্ত জ্বালানি কোম্পানি কাতারএনার্জি। এ বিষয়ে সম্প্রতি এশিয়ার চারটি শিপিং কোম্পানির সমন্বয়ে গঠিত একটি কনসোর্টিয়ামের সঙ্গে চুক্তি হয়েছে তাদের। কোম্পানিগুলো হলো মালয়েশিয়ার এমআইএসসি, জাপানের এনওয়াইকে ও কে লাইন এবং চায়না এলএনজি শিপিং।

রাশিয়ার গ্যাস আমদানিতে পশ্চিমা দেশগুলো নিষেধাজ্ঞা আরোপের পর কাতারের জন্য এলএনজি রপ্তানি বাড়ানোর নতুন সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে। এই সুযোগ কাজে লাগাতে দেশটি এলএনজি কার্যক্রম সম্প্রসারণে নজর দিয়েছে।

➤ ফ্রেইট রেটের অস্বাভাবিক স্ফীতি কমে আসবে

ফ্রেইট রেট বা পণ্য পরিবহনের ভাড়া বেশি থাকায় শীর্ষ কনটেইনার শিপিং কোম্পানিগুলোর ব্যবসা ফুলে-ফেঁপে উঠেছে। এদের তালিকায় রয়েছে জার্মান শিপিং ও কনটেইনার পরিবহন কোম্পানি হ্যাপাগ-লয়েডও। চলতি বছরের প্রথম ছয় মাসে তাদের আয় বেড়েছে ৫০ শতাংশ। আর মুনাফা হয়েছে প্রায় তিন গুণ।

তবে এই অস্বাভাবিক চাঙ্গাভাব আর বেশিদিন থাকবে না বলে মনে করছে হ্যাপাগ-লয়েড। কোম্পানিটি বিনিয়োগকারীদের জানিয়ে দিয়েছে, বাজার স্থিতিশীল অবস্থায় ফিরে আসার লক্ষণ দেখছে তারা।

সংবাদ সংকেত

➤ রাশিয়ার বৃহত্তম কনটেইনার টার্মিনাল গ্লোবাল পোর্টস ইনভেস্টমেন্টে থাকা নিজেদের শেয়ার বিক্রির বিষয়ে সম্প্রতি ডেলো গ্রুপের সঙ্গে একটি চুক্তি সম্পন্ন করেছে এপি মোলার-মায়েরস্ক।

➤ জুলাইয়ে সলোমন আইল্যান্ডসের একটি বন্দরে পোর্টকল দিয়ে সাড়া পায়নি মার্কিন কোস্ট গার্ডের একটি কাটার। ওই ঘটনার কারণ তদন্ত শেষ হওয়া পর্যন্ত নিজেদের বন্দরগুলোয় বিদেশি সামরিক জাহাজের পোর্টকল বন্ধ রাখবে সলোমন সরকার।

➤ সম্প্রতি জাপানি শিপিং কোম্পানি এনওয়াইকের কাছে নতুন একটি উড চিপ ক্যারিয়ার হস্তান্তর করা হয়েছে, যেটি সাগর থেকে মাইক্রোপ্লাস্টিক সংগ্রহ করতে পারবে। এই মাইক্রোপ্লাস্টিক পরীক্ষাগারে গবেষণার কাজে ব্যবহার হবে।

➤ সিএমএ সিজিএমের ১৬ হাজার ২৮৫ টিইইউ ধারণক্ষমতার একটি নিওপ্যানাম্যাক্স কনটেইনার জাহাজ সম্প্রতি পানামা খাল অতিক্রম করেছে। ধারণক্ষমতার বিচারে খাল অতিক্রমকারী সবচেয়ে বড় কনটেইনার জাহাজ এটি।

➤ কসকো শিপিং লাইনের একটি কনটেইনার জাহাজ সম্প্রতি টোটালএনার্জিস মেরিন ফুয়েলসের কাছ থেকে বায়োফুয়েল গ্রহণ করেছে। এটি ছিল সিঙ্গাপুরে টোটালএনার্জিসের প্রথম বায়োফুয়েল বাংকারিং।

➤ পাকিস্তানে এলএনজি রিগ্যাসিফিকেশন কার্যক্রম শুরুর সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের লক্ষ্যে সম্প্রতি করাচিভিত্তিক এনগ্রো করপোরেশনের সাবসিডিয়ারির সঙ্গে একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করেছে টেক্সাসভিত্তিক এক্সিলারেট এনার্জি।

➤ একটি ক্লাইমেট-নিউট্রাল কনটেইনার রো-রো ভেসেলের নকশা প্রণয়নে একসঙ্গে কাজ করবে জার্মানির জাহাজ নির্মাতা এফএসজি ও কানাডার শিপিং কোম্পানি ওশানেক্স। সম্প্রতি এ বিষয়ে সমঝোতা চুক্তি স্বাক্ষর করেছে তারা।

➤ সিঙ্গাপুরভিত্তিক বাংকার ভেসেল অপারেটর হং ল্যাম মেরিন ও ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি ব্যুরো ভেরিতাসের সঙ্গে মিলে একটি অ্যামোনিয়া বাংকার ভেসেলের নকশা করবে প্যাক্সওশান ইঞ্জিনিয়ারিং।

➤ ব্রাজিলে একটি অফশোর অয়েল ফিল্ডের জন্য একটি ফ্লোটিং প্রডাকশন স্টোরেজ অ্যান্ড অফলোডিং (এফপিএসও) ভেসেল কিনবে পেট্রোব্রাস। সম্প্রতি তারা কেপেল শিপইয়ার্ডকে এই কার্যাদেশ দিয়েছে।

➤ ২০৩৫ সাল পর্যন্ত নর্দার্ন সি রুট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্টে প্রায় ১ লাখ ৮০ হাজার কোটি রুবল (৩ হাজার কোটি ডলার) ব্যয় করবে রাশিয়া। সম্প্রতি সরকারি ওয়েবসাইটে এই তথ্য জানানো হয়েছে।

➤ চুক্তিভিত্তিক শ্রমিকদের ৫১ দিনের অবরোধের কারণে জুন ও জুলাইয়ে কার্যক্রম ব্যাহত হয়েছে দক্ষিণ কোরিয়ার দাইয়ু শিপবিল্ডিংয়ের। এ কারণে ইউনিয়নের বিরুদ্ধে ক্ষতিপূরণ মামলা করার প্রস্তুতি নিচ্ছে তারা।

➤ প্রতি নটিক্যাল মাইলে প্রতি টন কার্গো পরিবহনের ক্ষেত্রে কার্বন নিঃসরণ ১১ শতাংশ কমিয়েছে স্টেনা লাইন। এছাড়া নিজেদের সার্বিক কার্যক্রমে নিঃসরণের পরিমাণ কোভিডপূর্ব সময়ের তুলনায় ৪ শতাংশ কমিয়েছে তারা।

পুষিয়ে দেওয়ার অংশ হিসেবে শ্রীলংকা সরকারকে তৃতীয় দফায় প্রায় ২৫ লাখ ডলার অন্তর্বর্তীকালীন ক্ষতিপূরণ দিয়েছে এক্সপ্রেস পার্লের বিমা কোম্পানি।

শ্রীলংকার মৎস্যসম্পদমন্ত্রী ডগলাস দেবানন্দ জানিয়েছেন, ক্ষতিপূরণের এই অংকটি এখন পর্যন্ত সবচেয়ে বেশি। সব মিলিয়ে এখন পর্যন্ত বিমা কোম্পানি অন্তর্বর্তীকালীন ক্ষতিপূরণ হিসেবে সরকারকে দিয়েছে প্রায় ৩৬ লাখ ডলার।

সমুদ্র নিরাপত্তায় নতুন কর্মকৌশল প্রণয়ন যুক্তরাজ্যের

সমুদ্র শিল্পের সম্ভাব্য ঝুঁকি মোকাবিলার লক্ষ্যে একটি নতুন সমুদ্র নিরাপত্তা কৌশল প্রণয়ন করেছে যুক্তরাজ্য। পাঁচ বছর মেয়াদি এই কর্মকৌশলে দেশটির বিদ্যমান আইন, বিধিবিধান ও রীতিনীতি অনুসরণের মাধ্যমে একটি গতিশীল, ভারসাম্যপূর্ণ ও উন্মুক্ত সমুদ্রাঞ্চল প্রতিষ্ঠার কথা বলা হয়েছে। এছাড়া এতে সাগরে অবৈধ, অপ্রতিবেদিত ও অনিয়ন্ত্রিত (আইইউইউ) মৎস্য আহরণ ও পরিবেশগত ক্ষতি সাধনের বিষয়টিকে সামুদ্রিক নিরাপত্তার জন্য উদ্বেগ হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছে।

পঞ্চবার্ষিক এ পরিকল্পনার অধীনে ব্রিটেনের সমুদ্রসীমান্ত, বন্দর ও অবকাঠামোগুলোর নিরাপত্তায় পাঁচটি কৌশলগত লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে। তবে ব্রিটিশ সরকার শুধু যে নিজেদের নিরাপত্তার কথাই ভাবছে, তা নয়। বরং আন্তর্জাতিক পণ্য পরিবহনও যেন সুরক্ষিত থাকে, সেজন্যও কিছু লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে তারা।

নিম্নমুখী যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা আমদানি, অব্যাহত থাকবে ২০২৩ সালেও

যুক্তরাষ্ট্রে ভোক্তাচাহিদার নিম্নমুখিতায় খুচরা বিক্রির গতিও শ্লথ হয়েছে। ন্যাশনাল রিটেইল ফেডারেশন (এনআরএফ) জানিয়েছে, যুক্তরাষ্ট্রের গুরুত্বপূর্ণ বন্দরগুলো দিয়ে খুচরা আমদানি চলতি বছরের দ্বিতীয়ার্ধে কিছুটা কমবে। শুধু তা-ই নয়, এই নিম্নমুখী প্রবণতা আগামী বছরের প্রথমার্ধে আরও প্রকট হতে পারে বলে ধারণা করছে তারা।

অবশ্য চলতি বছরের প্রথমার্ধে যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা আমদানি অনেক শক্তিশালী অবস্থানে ছিল। এ কারণে দ্বিতীয়ার্ধে খানিকটা কমলেও পুরো বছরের হিসাব ২০২১ সালের তুলনায় এগিয়ে থাকবে বলে পূর্বাভাস দিয়েছে এনআরএফ। প্রথমার্ধে যুক্তরাষ্ট্রে প্রধান কনটেইনার পোর্টগুলো দিয়ে মোট খুচরা আমদানি হয়েছে ১ কোটি ৩৫ লাখ টিইইউ, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৫ দশমিক ৫ শতাংশ বেশি। এই মেয়াদের টানা ছয় মাসেই আমদানিতে বছরওয়ারি প্রবৃদ্ধি দেখা গেছে।

বাংকারিংয়ের শব্দদূষণে অ্যালগোয়া বেতে সংকটে আফ্রিকান পেঙ্গুইন : গবেষণা প্রতিবেদন

আগে থেকেই অস্তিত্ব সংকটের মুখে রয়েছে দক্ষিণ আফ্রিকার অ্যালগোয়া বের আফ্রিকান পেঙ্গুইন। এর ওপর জাহাজে জ্বালানি ভর্তি করা বা বাংকারিংয়ের সময় সৃষ্ট শব্দদূষণের কারণে প্রজাতিটি আবাসস্থল হারানোর ঝুঁকিতে রয়েছে। সম্প্রতি এক গবেষণা প্রতিবেদনে এ কথা জানানো হয়েছে।

একসময় আফ্রিকান পেঙ্গুইনের সবচেয়ে বড় ব্রিডিং কলোনি ছিল অ্যালগোয়া বের সেন্ট ক্রোইক্স আইল্যান্ডে। কিন্তু দক্ষিণ আফ্রিকা সরকার ছয় বছর আগে এই অঞ্চলে শিপ-টু-শিপ বাংকারিংয়ের অনুমতি দেওয়ার পর থেকে সেখানে এই প্রজাতির পেঙ্গুইনের সংখ্যা উল্লেখযোগ্য হারে কমে গেছে বলে প্রতিবেদনে জানানো হয়েছে।

অ্যালগোয়া বের অবস্থান দক্ষিণ আফ্রিকার পূর্ব উপকূলে একটি ব্যস্ত শিপিং লাইনে। বিজ্ঞানীরা বলছেন, সেখানে শব্দদূষণের মাত্রা আগে থেকেই বেশি ছিল। বাংকারিং শুরুর পর তা আরও দ্বিগুণ হয়েছে।

সিঙ্গাপুর-রটারডাম রুটে দীর্ঘতম গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠার উদ্যোগ

দূরপ্রাচ্যের সিঙ্গাপুর ও ইউরোপের রটারডাম বন্দরের মধ্যে গড়ে তোলা হচ্ছে বিশ্বের দীর্ঘতম গ্রিন করিডোর। এ বিষয়ে খাতসংশ্লিষ্ট অন্য অংশীদারদের উদ্যোগের সঙ্গে একাত্মতা প্রকাশ করেছে বন্দর দুটির কর্তৃপক্ষ। একই সঙ্গে তারা আশা করছে, তাদের দেখে অন্যরাও পরিবেশবান্ধব সমুদ্র পরিবহন খাত গড়ে তোলার এই প্রচেষ্টায় শামিল হবে।

সম্প্রতি মেরিটাইম অ্যান্ড পোর্ট অথরিটি অব সিঙ্গাপুরের মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। এতে বিকল্প জ্বালানিনির্ভর শিপিং রুট প্রতিষ্ঠার পাশাপাশি ডিজিটালাইজেশনের মাধ্যমে সামুদ্রিক নিরাপত্তা, কার্যক্ষমতা ও পণ্য পরিবহনে স্বচ্ছতা বাড়ানোর কাজে পারস্পরিক সহযোগিতার কথা বলা হয়েছে।

নতুন এই চুক্তির মাধ্যমে একটি কোয়ালিশন তৈরি হবে, যেটি গ্রিন অ্যান্ড ডিজিটাল শিপিং করিডোর প্রতিষ্ঠার উদ্যোগে সাপ্লাই চেইনের সব অংশীজনকে একত্র করবে। ২০২৭ সাল নাগাদ এই করিডোর চালুর লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে।

গ্রিন শিপিং করিডোরের ধারণা প্রথম উত্থাপিত হয় গত বছরের অক্টোবর-নভেম্বরে গ্লাসগোতে অনুষ্ঠিত জাতিসংঘের জলবায়ু পরিবর্তন-বিষয়ক সম্মেলন কপ২৬-তে। ওই সম্মেলনে ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে স্বাক্ষর করে যুক্তরাষ্ট্র, যুক্তরাজ্য, জার্মানি, জাপানসহ ২২টি দেশ। ২০২৫ সাল নাগাদ অন্তত ছয়টি গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠার কথা বলা হয়েছে ক্লাইডব্যাংক ডিক্লারেশনে। ২০৩০ সাল নাগাদ আরও কয়েকটি নিঃসরণমুক্ত রুট কার্যকর হবে বলে কপ২৬ সম্মেলনে আশা প্রকাশ করা হয়।

গ্রিন করিডোর আন্তর্জাতিকভাবে বাধ্যতামূলক কোনো উদ্যোগ নয়। তবে একটি-দুটি করে যখন বিশ্বের সব ট্রেডিং রুটই যখন গ্রিন করিডোর হয়ে যাবে, তখন সেটি নিঃসরণ কমানোর বৈশ্বিক উদ্যোগেরই অংশ হয়ে যাবে। এই করিডোর হলো এমন শিপিং রুট, যেখানে চলাচলকারী জাহাজগুলো ব্যবহার করবে সবুজ জ্বালানি।

বন্দর পরিচিতি

পোর্ট অব ওডেসা

ইউক্রেনের গুরুত্বপূর্ণ একটি বন্দর হলো পোর্ট অব ওডেসা। দেশটির বৃহত্তম বন্দর হওয়ার পাশাপাশি এটি কৃষ্ণ সাগর অববাহিকারও অন্যতম বৃহৎ বন্দর। এর বার্ষিক পণ্য হ্যান্ডলিং সক্ষমতা ৪ কোটি টন, যার মধ্যে দেড় কোটি টন ড্রাই বাল্ক ও আড়াই কোটি টন লিকুইড বাল্ক। মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটির অংশ হিসেবে রেল সংযোগ রয়েছে এই বন্দরের সঙ্গে, যার মাধ্যমে রপ্তানিমুখী পণ্য বন্দরে পৌঁছানো ও আমদানীকৃত পণ্য বন্দর থেকে দ্রুত দেশের অভ্যন্তরে পাঠানোর সুব্যবস্থা রয়েছে।

১০৯ একর জায়গার ওপর অবস্থিত ওডেসা বন্দর বেশ প্রাচীন একটি বন্দর। ১৭৯৪ সালে এর যাত্রা। সে তুলনায় অনেকটা নবীন দুটি স্যাটেলাইট পোর্ট কর্নোমর্স্ক (১৯৫৮) ও ইউঝনের (১৯৭৩) অবস্থান ওডেসার দুই পাশে। এই তিন বন্দর মিলে গড়ে উঠেছে ইউক্রেনের গুরুত্বপূর্ণ পণ্য ও যাত্রী পরিবহন হাব।

ওডেসা বন্দরের অবস্থান ওডেসা উপসাগরের পশ্চিম উপকূলে। বেশ কয়েকটি হারবার রয়েছে বন্দরটির, যেগুলোকে পৃথক করেছে অনেকগুলো জেটি। এছাড়া উপসাগরে অবস্থিত কয়েকটি দীর্ঘ ব্রেকওয়াটার দ্বারা বন্দরটি উন্মুক্ত সাগরের ঢেউ থেকে সুরক্ষিত।

বন্দরের দক্ষিণের জেটির পাশে রয়েছে একটি প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল, যেখানে যাত্রীদের থাকার সুবিধার্থে একটি বহুতল আবাসিক হোটেলও রয়েছে। বন্দর কমপ্লেক্সের মাঝবরাবর রয়েছে একটি জাহাজ রক্ষণাবেক্ষণের শিপইয়ার্ড। উত্তরাংশে রয়েছে খাদ্যশস্য রপ্তানি টার্মিনাল ও প্রধান অয়েল টার্মিনাল। অবশ্য দক্ষিণাংশে কনটেইনার লোডিং কির পাশাপাশি আরেকটি ছোট্ট অয়েল টার্মিনাল রয়েছে।

ওডেসা বন্দরের মালিক ইউক্রেনিয়ান সি পোর্টস অথরিটি। তবে এটি পরিচালিত হয় বেসরকারি খাতে। ওডেসা মেরিন ট্রেড পোর্ট বন্দরটি পরিচালনা করে। বন্দরের বার্থের সংখ্যা ৪৬। পিয়ার রয়েছে ৫২টি।

ওডেসা বন্দরের প্রধান কনটেইনার টার্মিনাল হলো কনটেইনার টার্মিনাল ওডেসা (সিটিও)। ইউক্রেনের বৃহত্তম কনটেইনার টার্মিনাল এটি। ২০০১ সাল থেকে এটি অপারেট করে আসছে এইচপিসি ইউক্রেনিয়া, যেটি হামবুর্গভিত্তিক লজিস্টিকস গ্রুপ এইচএইচএলএর একটি সাবসিডিয়ারি। এই গ্রুপটির সূত্রে হামবুর্গ, মুগা ও ত্রিয়েস্তে বন্দরের সঙ্গে ভালো নেটওয়ার্ক তৈরি হয়েছে ওডেসা বন্দরের।

বন্দরে রয়েছে একটি ট্রানজিট-ফ্রেইট (লজিস্টিক) টার্মিনাল। ২০০৫ সালের ১৩ মে এটি চালু হয়। টার্মিনালটির স্টোরেজ এরিয়া ৫১ হাজার ৫০০ বর্গমিটার (৫ লাখ ৫৪ হাজার বর্গফুট)। সেখানে মূল্যবান পণ্য রাখার জন্য রয়েছে মোট ২ হাজার ৩৬৪ বর্গমিটার জায়গাজুড়ে নির্মিত দুটি ওয়্যারহাউস। টার্মিনালটির সার্বিক নিরাপত্তার জন্য অ্যালার্ম সিস্টেম, সার্ভিল্যান্স সিস্টেম ও অগ্নিনির্বাপণ ব্যবস্থা রাখা হয়েছে।

কনটেইনার টার্মিনালের মতো ওডেসা বন্দরের তেল ও গ্যাস টার্মিনালটিও ইউক্রেনের সবচেয়ে বড়। সেখানে রয়েছে ছয়টি বার্থ, যেগুলোর মোট স্টোরেজ ক্যাপাসিটি ৬ লাখ ৭১ হাজার ঘনমিটার। এর দুটি বার্থ প্রাকৃতিক গ্যাসের (প্রোপেন-বিউটেন) জন্য বিশেষভাবে নির্মিত। টার্মিনালটি প্রতি বছর ৭ লাখ টন তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) এবং ২ কোটি ৫৫ লাখ টন তেল ও তেলজাত পণ্য হ্যান্ডলিং করতে পারে।

কৃষ্ণ সাগর অববাহিকার সবচেয়ে বড় প্যাসেঞ্জার টার্মিনালটি এই ওডেসা বন্দরেই অবস্থিত। বছরে প্রায় অর্ধকোটি যাত্রী হ্যান্ডলিং করে বন্দরটি। সর্বোচ্চ ৩০০ মিটার দীর্ঘ জাহাজ টার্মিনালটিতে ভিড়তে পারে।

২০২১ সালে ওডেসা বন্দরে মোট ২ কোটি ২৫ লাখ ৬০ হাজার টন কার্গো হ্যান্ডলিং হয়েছে, যা আগের বছরের তুলনায় ৩ দশমিক ৪ শতাংশ কম। চলতি বছরের ফেব্রুয়ারিতে ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান শুরুর পর বন্দরটির কার্যক্রম বন্ধ হয়ে যায়। অবশ্য কৃষ্ণ সাগর দিয়ে খাদ্যশস্য পরিবহনের লক্ষ্যে মানবিক করিডোর চালুর বিষয়ে জুলাইয়ে জাতিসংঘ ও তুরস্কের মধ্যস্থতায় রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়। এরপর আগস্টে ওডেসা, কর্নোমর্স্ক ও ইউঝনে বন্দর থেকে ইউক্রেনের খাদ্যশস্যবাহী জাহাজ ছেড়ে যেতে শুরু করে। এই চুক্তির অধীনে আগস্টে ১০ লাখ টনের বেশি খাদ্যশস্য রপ্তানি হয় ইউক্রেন থেকে।

মেরিটাইম ইভেন্টস

আন্ডারওয়াটার মিনারেলস কনফারেন্স

২-৭ অক্টোবর, ফ্লোরিডা, যুক্তরাষ্ট্র

সমুদ্র অর্থনীতির যুগে ওশান মিনারেলের টেকসই উৎপাদনের ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে সর্বত্র। এই আন্তর্জাতিক ফোরামে সামুদ্রিক খনিজ সম্পদ খাতের অংশীজনরা সেই বিষয় নিয়েই আলোচনা করবেন। ১৯৭০ সাল থেকে নিয়মিত আয়োজিত এই কনফারেন্স সরকারি প্রতিনিধি, শিক্ষাবিদ ও বাণিজ্যিক পেশাজীবীদের জন্য গুরুত্বপূর্ণ এক প্ল্যাটফর্ম হিসেবে কাজ করে। এবারের কনফারেন্সে বিশ্বের ২৫টির বেশি দেশের প্রতিনিধিরা অংশ নেবেন।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3y1ttjP

মেরিন এনার্জি ট্রানজিশন ফোরাম

১১-১২ অক্টোবর, অ্যান্টওয়ার্প, বেলজিয়াম

নিঃসরণমুক্ত সমুদ্র পরিবহ খাত গড়ে তোলার লক্ষ্যে পরিবেশবান্ধব জ্বালানি রূপান্তরের লক্ষ্যে গবেষণা হচ্ছে বিস্তর। কিছু উদ্যোগ এখনো পরীক্ষামূলক পর্যায়ে রয়েছে। কিছু ক্ষেত্রে বাণিজ্যিক পরিসরে সবুজ জ্বালানির ব্যবহার শুরু হয়েছে। মেরিন এনার্জি ট্রানজিশন ফোরামে এসব অগ্রগতি তুলে ধরা হবে। নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে কী কী প্রতিবন্ধকতা রয়েছে এবং সেগুলো থেকে উত্তরণের উপায় কী—এসব বিষয় নিয়েও আলোচনা হবে ফোরামে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3LOY9uB

দ্বিতীয় এনিসা মেরিটাইম সাইবার সিকিউরিটি কনফারেন্স

১৪ অক্টোবর, লিসবন, পর্তুগাল

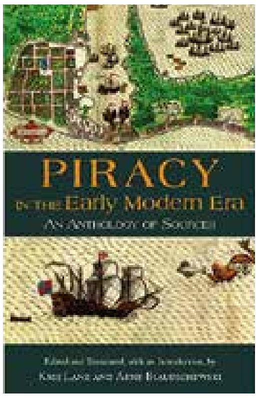
সমুদ্র শিল্পে প্রযুক্তির ব্যবহার যত বাড়ছে, সাইবার হামলার ঝুঁকিও তত প্রকট হচ্ছে। হ্যাকাররা কোম্পানিগুলোর সার্ভারে ঢুকে তথ্য হাতিয়ে নেয় এবং তাদের কাছ থেকে মোটা অংকের অর্থ আদায় করে। এ কারণে সাইবার নিরাপত্তা বর্তমানে সমুদ্র খাতের জন্য অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ বিষয় হয়ে দাঁড়িয়েছে। ইউরোপিয়ান ইউনিয়ন এজেন্সি ফর সাইবার সিকিউরিটি (এনিসা) আয়োজিত এই কনফারেন্সে সাইবার নিরাপত্তার অগ্রগতিগুলো প্রেজেন্টেশন ও আলোচনার মাধ্যমে উপস্থাপন করা হবে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3LSKylJ

গ্রন্থ পরিচিতি

পাইরেসি ইন দ্য আর্লি মডার্ন এরা : অ্যান অ্যানথোলজি অব সোর্সেস

ক্রিস ই লেন ও আর্নে বিয়ালুশ্চেউইস্কি



যদি প্রশ্ন করা হয়–সমুদ্র শিল্পের সঙ্গে কোন বিষয়টির আদিমতম সংযোগ রয়েছে, তবে যে উত্তরটি সবার আগে আসবে সেটি হলো জলদস্যুতা। সমুদ্রজয়ী অভিযাত্রীদের পাশাপাশি সাগরে ত্রাস ছড়ানো জলদস্যুদের কাহিনিও বড় একটি জায়গা জুড়ে রয়েছে ইতিহাসের পাতায়। কিছু জলদস্যু তো এমন পরিচিতি পেয়েছেন যে, তারা রীতিমতো একেকটি কিংবদন্তি চরিত্রে পরিণত হয়েছেন। সমুদ্র ইতিহাসের বিষয়ে আগ্রহ রয়েছে, অথচ ব্ল্যাকবিয়ার্ড, বার্থোলোমিউ রবার্টস, ক্যালিসো জ্যাক, হেনরি মরগ্যানের নাম শোনেননি এমন মানুষ হয়তো খুব বেশি পাওয়া যাবে না।

পাইরেসি ইন দ্য আর্লি মডার্ন এরা বইটিকে পাইরেসির ইতিহাসবিষয়ক একটি আকরগ্রন্থ বলা যায়। সুপাঠ্য এই একটি ভলিউমেই লেন ও বিয়ালুশ্চেউইস্কি সমুদ্রদস্যুদের বৈচিত্র্যপূর্ণ জীবনকাহিনি তুলে ধরেছেন। এক্ষেত্রে তারা বিভিন্ন উৎসের সহায়তা নিয়েছেন। এছাড়া তাদের নিজস্ব গবেষণা ও অনুবাদকর্মেরও অবদান রয়েছে এখানে।

১৫৪৮ থেকে ১৭২৬ সাল পর্যন্ত প্রায় দুইশ বছরের জলদস্যুতার ইতিহাস উঠে এসেছে বইটিতে, যাকে বলা হয় আর্লি-মডার্ন পাইরেসি।

আর্লি-মডার্ন পাইরেসির বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ খুব একটা সহজ কাজ ছিল না। সেই যুগের জলদস্যুদের সামাজিক উৎপত্তিতে ছিল ভিন্নতা। তাদের অবস্থানেরও কোনো ঠিক-ঠিকানা ছিল না। তার ওপর তথ্য সংগ্রহের জন্য তাদের কাছে যাওয়াটাও ছিল ঝুঁকিপূর্ণ। পাইরেসি ইন দ্য আর্লি মডার্ন এরা বইটি সেই যুগের জলদস্যুদের সম্পর্কে জানার কঠিন কাজটি সহজ করে দিয়েছে। পাইরেসি সম্পর্কে সত্যটা জানার সুযোগ করে দিয়েছে আমাদের।

বইটিতে মোট আটটি সেকশন রয়েছে। প্রত্যেক সেশনে ভিন্ন ভিন্ন সময়কাল ও স্থানের ঘটনাবলির ওপর আলোকপাত করা হয়েছে। এই বইয়ের সবচেয়ে বড় বৈশিষ্ট্য হলো, ভিন্ন ভাষায় সংরক্ষিত বিভিন্ন ঐতিহাসিক নথিপত্র অনুবাদের মতো কঠিন কাজ সুনিপুণভাবে করেছেন লেন ও বিয়ালুশ্চেউইস্কি। এক কথায় বলা যায়, আর্লি-মডার্ন পাইরেসির অন্তর্নিহিত সত্যটা অত্যন্ত প্রাঞ্জলভাবে তুলে ধরার প্রচেষ্টায় কোনো কমতি রাখেননি তারা।

২০১৯ সালে বইটি প্রথম প্রকাশ হয় হ্যাকেট পাবলিশিং কোম্পানি থেকে। ১৬৯ পৃষ্ঠার বইটির পেপারব্যাক সংস্করণের মূল্য ১৮ ডলার।

আইএসবিএন-১০ : ১৬২৪৬৬৮২৪০
আইএসবিএন-১৩ : ৯৭৮১৬২৪৬৬৮২৪১

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

সি মাইন

সি মাইন বা নেভাল মাইন হলো এক ধরনের সেলফ-কনটেইনড এক্সপ্লোসিভ, যা পানিতে স্থাপন করা হয় ভাসমান জাহাজ ডুবোজাহাজকে ধ্বংস করার জন্য। এক্ষেত্রে টার্গেট জাহাজের ওপর কোনো ধরনের ডেপথ চার্জ করা হয় না। বরং মাইনকে জাহাজ চলাচলের গতিপথে স্থাপন করে রাখা হয়। টার্গেট জাহাজ সেই মাইনের সঙ্গে ধাক্কা লাগালে সেটি বিস্ফোরণ হয়ে জাহাজের ক্ষতি সাধন করে।

রক্ষণাত্মক ও আক্রমণাত্মক–দুই ধরনের কৌশলের অংশ হিসেবেই সি মাইন ব্যবহার করা হয়ে থাকে। রক্ষণাত্মক কৌশলে নিজেদের জাহাজগুলোর চলাচলের জন্য একটি সেফ প্যাসেজ তৈরি করার লক্ষ্যে মাইন স্থাপন করা হয়। আর আক্রমণাত্মক কৌশলে শত্রুপক্ষের জাহাজের ক্ষতি সাধন কিংবা তাদের জাহাজ যেন হারবারে প্রবেশ করতে না পারে সেই লক্ষ্যে সি মাইন ব্যবহার করা হয়।

সি মাইন স্থাপনের বিষয়ে একটি আন্তর্জাতিক চুক্তি আছে। এই চুক্তিতে স্বাক্ষরকারী দেশগুলোকে তাদের মাইন জোনের বিষয়ে ঘোষণা দেওয়ার বাধ্যবাধকতাও রয়েছে। তবে বিশ্বে এখনো অনেক জায়গা রয়েছে, যেখানে সি মাইন স্থাপনের বিষয়ে আগে থেকে কোনো তথ্য জানা যায় না। কারণ চুক্তিতে স্বাক্ষর না করা অনেক দেশ সেই তথ্য প্রকাশ করে না।

সাম্প্রতিক সময়ে সি মাইনের বিষয়টি বিশেষভাবে আলোচনায় এসেছে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে। ইউক্রেনের বন্দর থেকে নোঙর ছিঁড়ে শত শত সি মাইন কৃষ্ণ সাগরে ভেসে যাওয়ায় ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে ওঠে খাদ্যশস্য পরিবহনের জন্য গুরুত্বপূর্ণ এই সমুদ্রপথ। অবশ্য পরবর্তী সময়ে এসব মাইন অপসারণের বিভিন্ন উদ্যোগের ফলে এই ঝুঁকি অনেকটাই কমেছে।

স্বাধীন বাংলাদেশের ইতিহাসের সঙ্গেও জড়িয়ে রয়েছে সি মাইন। যুদ্ধোত্তর বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্য সচল করার লক্ষ্যে চট্টগ্রাম বন্দরের কর্ণফুলী চ্যানেল মাইনমুক্ত করার জরুরি পদক্ষেপ নেন জাতির জনক বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান। ১৯৭২ সালের ১ মার্চ প্রথম রাষ্ট্রীয় বিদেশ সফরে মস্কো গিয়ে তৎকালীন সোভিয়েত ইউনিয়নের প্রধানমন্ত্রী আলেক্সি কোসিগিনের সঙ্গে বৈঠক করেন বঙ্গবন্ধু। তার আহ্বানে সহযোগিতার হাত বাড়িয়ে দেয় সোভিয়েত সরকার। ১৯৭২ থেকে ১৯৭৪ সাল পর্যন্ত দুই বছরের অভিযানে কর্ণফুলী চ্যানেল ও বহির্নোঙরের এক হাজার বর্গমাইল এলাকা মাইনমুক্ত করা হয়।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

কানহুজি আংরে

কানহুজি আংরে ছিলেন ভারতবর্ষে মুঘল শাসনামলে মারাঠা নৌবাহিনীর একজন অ্যাডমিরাল ও তৎকালীন কোলাবা রাজ্যের শাসক। ১৬৬৯ সালের আগস্টে তার জন্ম। কানহুজি স্থানীয়দের কাছে জনপ্রিয় হয়ে উঠেছিলেন ভিন্ন এক কারণে। তিনি ইউরোপীয় বণিক জাহাজে হামলা চালিয়ে নাবিকদের আটকে রাখতেন। ইউরোপীয়রা এসব নাবিককে মুক্ত করতে মোটা অংকের অর্থ পরিশোধ করত। ইউরোপীয়দের কাছে এটি ছিল নাবিকদের মুক্তিপণ বাবদ কর। আর কোলাবার দরিদ্র জনগণের কাছে এই অর্থ ছিল জাকাত।

আরব সাগরের পূর্ব উপকূল দিয়ে চলাচলকারী ব্রিটিশ, ওলন্দাজ ও পর্তুগিজ জাহাজগুলো প্রায়ই কানহুজির হামলার শিকার হতো। পর্তুগিজ ও ব্রিটিশরা অবশ্য এই প্রাইভেটিয়ারিং কার্যক্রম বন্ধের অনেক চেষ্টা চালিয়েছিল। তবে সফল হয়নি। কানহুজি তার মৃত্যু পর্যন্ত ইউরোপীয় বণিক জাহাজগুলোর কাছ থেকে এই জাকাত আদায় করে গেছেন। একদিকে একের পর এক ইউরোপীয় জাহাজকে আক্রমণ, অন্যদিকে অনেক চেষ্টা সত্ত্বেও তাদের হাতে বন্দি না হওয়া–এই দুই সাফল্যের কারণে অনেক ইতিহাসবিদ কানহুজিকে ভারতের সমুদ্র ইতিহাসে সবচেয়ে দক্ষ অ্যাডমিরাল হিসেবে অভিহিত করেছেন।

কানহুজির একটি বড় কৌশল ছিল, তিনি খোদ ইউরোপীয় কিছু সেনাকে তার বাহিনীতে কাজে লাগিয়েছিলেন। বিশেষ করে বিভিন্ন অভিযানে ব্যর্থতার কারণে ইউরোপীয় শাসকরা যাদের বিরুদ্ধে শাস্তি ঘোষণা করেছিল, কানহুজি তাদেরই দলে ভিড়িয়েছিলেন। এমনই একজন ছিলেন ম্যানুয়েল ডি কাস্ত্রো। কানহুজির নিয়ন্ত্রণে থাকা খান্দেরি দ্বীপ দখলে ব্যর্থ হওয়ার কারণে এই পর্তুগিজ সেনাকে শাস্তি দিয়েছিল ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানি। পরে কাস্ত্রো কানহুজির দলে যোগ দেন।

কানহুজি তার দলে এক জামাইকান জলদস্যুকেও কাজ দিয়েছিলেন। এমনকি তাকে চিফ গানারের মতো গুরুত্বপূর্ণ দায়িত্বও দিয়েছিলেন। ১৭২৯ সালের ৪ জুলাই মারা যান কানহুজি।

নেপালের সংসদীয় প্রতিনিধি দল ৬ আগস্ট প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এ সময় প্রধানমন্ত্রী নেপালকে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে পণ্য পরিবহনের প্রস্তাব দেন

নেপালকে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহারের প্রস্তাব প্রধানমন্ত্রীর

পারস্পরিক সুবিধার জন্য সৈয়দপুর বিমানবন্দরের পাশাপাশি মোংলা ও চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর ব্যবহারের জন্য নেপালকে প্রস্তাব দিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। ৬ আগস্ট বাংলাদেশ সফররত নেপালের সংসদীয় প্রতিনিধি দল গণভবনে প্রধানমন্ত্রীর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎকালে দুই সমুদ্রবন্দর ব্যবহারের প্রস্তাব দেন তিনি।

প্রধানমন্ত্রী বলেন, নেপাল আমাদের মোংলা ও চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে সুবিধা নিতে পারে। বাংলাদেশ সৈয়দপুর বিমানবন্দরকে আঞ্চলিক বিমানবন্দর হিসেবে গড়ে তুলছে উল্লেখ করে প্রধানমন্ত্রী বলেন, নেপালসহ প্রতিবেশী দেশগুলো বিমানবন্দরটি ব্যবহার করতে পারবে।

বৈঠকে উভয়পক্ষ পারস্পরিক সুবিধার জন্য ব্যবসা-বাণিজ্যে দ্বিপক্ষীয় সহযোগিতা জোরদার করার পাশাপাশি দুই দেশের মধ্যে সম্পর্ক আরও সুসংহত করার আগ্রহ প্রকাশ করে। নেপালের প্রতিনিধি দলের নেতৃত্ব দেন নেপালের ফেডারেল পার্লামেন্টের আন্তর্জাতিক সম্পর্ক কমিটির চেয়ারপারসন পবিত্র নিরুওলা খারেল।

নেপালি প্রতিনিধি দলে ছিলেন সংসদ সদস্য চাঁদুরা কুমারী, ড. দীপক প্রকাশ ভট্ট, দেব প্রসাদ তিমলসেনা, লীলা দেবী সিতৌলা, নারদ মুনি রানা ও সরলা কুমারী যাদব।

লয়েড'স লিস্টে ৩ ধাপ এগিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর

লয়েড'স লিস্টের বিশ্বের ১০০ শীর্ষ বন্দরের তালিকায় চট্টগ্রাম বন্দর ৩ ধাপ এগিয়ে ৬৪তম স্থান অর্জন করেছে। ২০২১ সালে বিশ্বের বিভিন্ন বন্দরের কনটেইনার ওঠা-নামার হিসাব অনুযায়ী মেরিটাইম বিষয়ক বিশ্বের সবচেয়ে পুরনো মেরিটাইম জার্নাল লয়েড'স ১৮ আগস্ট এ তালিকা প্রকাশ করে। ২০২১ সালের লয়েড'স তালিকায় চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থান ছিল ৬৭তম।

২০২১ সালে চট্টগ্রাম বন্দর মোট ৩২ লাখ ১৪ হাজার ৫৪৮ টিইইউ কনটেইনার পরিচালনা করেছে, যা আগের বছরের তুলনায় ১৩ দশমিক ২ শতাংশ বেশি।

চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থানের বিষয়ে তালিকায় বলা হয়, বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর তার স্বরূপে ফিরে এসেছে।

বে টার্মিনাল পরিচালনায় আগ্রহী ডিপি ওয়ার্ল্ড

সংযুক্ত আরব আমিরাতের (ইউএই) টার্মিনাল অপারেটর ডিপি ওয়ার্ল্ড চট্টগ্রাম বন্দরের নির্মাণাধীন বে টার্মিনালের অপারেশনাল কার্যক্রম ও সমন্বিত লজিস্টিকস সহায়তা দেওয়ার বিষয়ে আগ্রহ প্রকাশ করেছে। প্রতিষ্ঠানটি ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো (আইসিডি) এবং মেরিটাইম সেক্টরেও বিনিয়োগের আগ্রহ প্রকাশ করেছে।

২৩ আগস্ট সচিবালয়ে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপির সাথে ডিপি ওয়ার্ল্ডের সাবকন্টিনেন্টের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা রিজওয়ান সুমারের নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধি দল সাক্ষাৎকালে এ আগ্রহের কথা প্রকাশ করে।

বৈঠকে বাংলাদেশ এবং সংযুক্ত আরব আমিরাতের মধ্যে দ্বিপক্ষীয় ও বাণিজ্যিক সম্পর্ক আরও জোরদারের বিষয়ে আলোচনা হয়।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল, ডিপি ওয়ার্ল্ডের সাবকন্টিনেন্টের পরিচালক (বাণিজ্যিক ও বিজনেস ডেভেলপমেন্ট) কেভিন ডি সুজা, বাংলাদেশের কান্ট্রি ডিরেক্টর শামীমুল হক এবং মন্ত্রণালয়ের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

একশ জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের মাইলফলক স্পর্শ মাতারবাড়ী জেটির

কয়লাভিত্তিক বিদ্যুৎকেন্দ্রের জন্য নির্মিত মাতারবাড়ী জেটি একশটি জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের মাইলফলক স্পর্শ করেছে। ২৪ আগস্ট এমভি হোসেই ফরচুন জাহাজটি বার্থিংয়ের মাধ্যমে এ মাইলফলক স্পর্শ করে মাতারবাড়ী জেটি। চট্টগ্রাম বন্দরের বর্ধিত বন্দরসীমা মাতারবাড়ীতে 'মাতারবাড়ী কয়লাবিদ্যুৎ প্রকল্পের' আওতায় নির্মিত প্রথম জেটিতে ২০২০ সালের ২৯ ডিসেম্বর প্রথম বার্থিং করে পানামার পতাকাবাহী বাণিজ্যিক জাহাজ 'ভেনাস ট্রায়াম্প'। পরের বছরের ১৫ জুলাই দ্বিতীয় জেটিতে প্রথমবারের মতো জাহাজ বার্থিং করে।

জেটিতে জাহাজ বার্থিং এবং জাহাজে পরিবাহিত প্রায় ১১ লাখ ১০ হাজার টন মালামাল খালাসের মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের রাজস্ব আয় হয়েছে ২ কোটি ৮ লাখ টাকা। প্রতিনিয়ত যা বাড়ছে।

কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে দেশের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দরের প্রথম পর্যায়ের নির্মাণকাজ শেষ হবে ২০২৫ সালে।

জেটিতে জাহাজ প্রবেশের জন্য চ্যানেলের প্রশস্ততা ২৫০ মিটার থেকে ৩৫০ মিটারে উন্নীত করা হয়েছে। এই চ্যানেল দিয়েই বঙ্গোপসাগর থেকে জাহাজ জেটিতে প্রবেশ করছে।

চ্যানেলটি নির্মাণের শুরু থেকে বিদ্যুৎকেন্দ্রের নির্মাণসামগ্রী বহনকারী বিদেশি জাহাজ ও কার্গো হ্যান্ডলিং পরিচালনার কাজে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ টাগবোট, পাইলটেজ ও স্টিভিডোরিং সেবা দিয়ে আসছে।

জাতির পিতার সমাধিতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের শ্রদ্ধা নিবেদন

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের সমাধিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শ্রদ্ধা নিবেদন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। জাতির পিতার ৪৭তম শাহাদতবার্ষিকী উপলক্ষে পুষ্পস্তবক অর্পণ ছাড়াও কবর জিয়ারত, দোয়া মাহফিলসহ বেশকিছু কর্মসূচি পালন করেছে কর্তৃপক্ষ।

২৬ আগস্ট গোপালগঞ্জের টুঙ্গিপাড়ায় জাতির পিতার সমাধিতে বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে পুষ্পস্তবক অর্পণকালে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি, নৌপরিবহন সচিব মো. মোস্তফা কামাল, বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, বন্দরের পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, বিভাগীয় প্রধানগণ ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন। এ ছাড়া বন্দর অফিসার্স অ্যাসোসিয়েশন ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ পৃথকভাবে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শ্রদ্ধা নিবেদন করেন।

পরে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী, সচিব, বন্দর চেয়ারম্যান ও অন্যান্য কর্মকর্তা ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ কবর জিয়ারত ও দোয়া মাহফিলে অংশ নেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের প্রত্যেক গেটে স্ক্যানার বসানো হবে

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি বলেছেন, চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের অর্থনীতির লাইফ লাইন। এর নিশ্ছিদ্র নিরাপত্তার জন্য স্ক্যানার বসানোর কার্যক্রম চলমান আছে। বন্দরের প্রত্যেক গেটে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের জন্য স্ক্যানার বসানো

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি ২৮ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দরের নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল (এনসিটি) পরিদর্শন করেন। এ সময় বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানসহ বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন

হবে। চট্টগ্রাম বন্দরে যাতে স্ক্যানার বসানো না হয়, এখানে যাতে ডিজিটাল বাংলাদেশের ছোঁয়া না লাগে, সেজন্য সংঘবদ্ধ চক্র জোরালো ভূমিকা রাখছে। চট্টগ্রাম বন্দরকে বিশ্বমানের ডিজিটাল করার জন্য প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে যা যা করণীয় তা করা হবে। শুধু চট্টগ্রাম বন্দর নয়, মোংলা বন্দরসহ স্থলবন্দরগুলোতেও স্ক্যানার বসানোর কাজ চলমান রয়েছে।

২৮ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দরের নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল পরিদর্শনকালে এসব কথা বলেন প্রতিমন্ত্রী। এ সময় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো.জাফর আলম, সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান, সদস্য (প্রকৌশল) ক্যাপ্টেন মো. মাহবুবুর রহমানসহ বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল পরিদর্শন শেষে প্রতিমন্ত্রী হোটেল র‌্যাডিসন ব্লু চট্টগ্রাম বে ভিউতে বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার অ্যাসোসিয়েশন আয়োজিত ডিপ্লোমা কোর্স ইন লজিস্টিক সেক্টরের প্রি লঞ্চিং উপলক্ষে 'এন আই অন ভিশন-২০৪১ অব ফ্রেইট ফরোয়ার্ডিং অ্যান্ড লজিস্টিকস সেক্টরস স্কিল ডেভেলপমেন্ট' বিষয়ক অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি হিসেবে যোগ দেন।

গবেষণা ও তেল-গ্যাস অনুসন্ধানে জরিপ জাহাজ কেনার সুপারিশ

সমুদ্রে গবেষণা এবং তেল-গ্যাস অনুসন্ধানে সিসমিক জরিপ করার ক্ষমতাসম্পন্ন ১০০ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি জরিপ জাহাজ কেনার সুপারিশ করেছে বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটি। ১১ আগস্ট জাতীয় সংসদ ভবনে অনুষ্ঠিত কমিটির সভায় বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি মন্ত্রণালয়কে এ সুপারিশ করা হয়।

এছাড়া সমুদ্র গবেষণার কাজ চালু রাখতে বাংলাদেশ সমুদ্র গবেষণা ইনস্টিটিউট (দ্বিতীয় পর্যায়) প্রকল্পের আওতায় বিশেষায়িত জলযান হিসেবে ৩২ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি ছোট গবেষণা জাহাজ এবং ২টি ৭ দশমিক ৬২ মিটার দৈর্ঘ্যের স্পিডবোট ক্রয়ের লক্ষ্যে অতি দ্রুত অর্থ বিভাগের সম্মতি নিতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশও করা হয় সভায়।

বিস্ফোরণের আড়াই মাস পর বিএম কনটেইনার ডিপো আংশিক চালু

হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড বিস্ফোরণে ক্ষতিগ্রস্ত চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের বিএম কনটেইনার ডিপোতে আংশিক কার্যক্রম শুরু হয়েছে। ২২ আগস্ট চট্টগ্রাম কাস্টমস দুটি শর্তে কার্যক্রম শুরুর অনুমতি দেয়। প্রাথমিকভাবে শুধু খালি কনটেইনার ওঠানো-নামানো ও সংরক্ষণের অনুমতি দিয়েছে কাস্টমস।

গত ৪ জুন রাতে বিএম ডিপোতে আগুন থেকে সৃষ্ট বিস্ফোরণে নিহত হন ৫১ জন, আহত হন দুই শতাধিক। এ দুর্ঘটনায় রপ্তানি পণ্যবাহী ১৫৪ কনটেইনার এবং আমদানি পণ্যবাহী দুটি কনটেইনার ক্ষতিগ্রস্ত হয়।

কার্যক্রম শুরুর অনুমতিপত্রে দুটি শর্ত দিয়েছে কাস্টমস। এই শর্তের একটি হলো পরিবেশ অধিদপ্তর, বিস্ফোরক অধিদপ্তর ও ফায়ার সার্ভিসের ছাড়পত্র ১৫ দিনের মধ্যে নিতে হবে। আরেকটি হলো ১৫ দিনের মধ্যে কাছাকাছি কোনো অগ্নিনির্বাপণ কার্যালয় বা ফায়ার স্টেশনের সাথে সমঝোতা স্মারক সই করতে হবে।

অনুমতি পাওয়ার পর প্রতিদিন বন্দর ও কারখানা চত্বর থেকে খালি কনটেইনার ডিপোতে নিয়ে সংরক্ষণ করা হচ্ছে। আবার ডিপো থেকে খালি কনটেইনার বন্দরে পাঠানো হচ্ছে।

জুলাইয়ে লক্ষ্যমাত্রা ছাড়িয়েছে রপ্তানি

পণ্য রপ্তানি বাণিজ্যে নতুন অর্থবছরের (২০২২-২৩) প্রথম মাস জুলাইয়ে আগের বছরের একই সময়ের চেয়ে প্রায় ১৪ দশমিক ৭২ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হয়েছে। প্রবৃদ্ধির পাশাপাশি লক্ষ্যমাত্রাকেও ছাড়িয়ে গেছে এই মাসের রপ্তানি। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) প্রকাশিত প্রতিবেদন থেকে এ তথ্য জানা গেছে। ২ আগস্ট ইপিবি এই হালনাগাদ তথ্য প্রকাশ করে।

ইপিবির তথ্য অনুযায়ী, গত মাসে বাংলাদেশ ৩৯৮ কোটি মার্কিন ডলারের সমমূল্যের পণ্য রপ্তানি করেছে। সরকারের পক্ষ থেকে রপ্তানি আয়ের লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল ৩৯২ কোটি ডলার। ২০২১ সালের জুলাই মাসে রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩৪৭ কোটি ডলার।

তবে গত জুনে বাংলাদেশ ৪৯১ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি করেছিল। জুলাইয়ের রপ্তানি তথ্য থেকে দেখা যাচ্ছে, মাসটিতে নিট ও ওভেন মিলিয়ে ৩৩৭ কোটি ডলারের তৈরি পোশাক রপ্তানি হয়েছে, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ১৬ দশমিক ৬১ শতাংশ বেশি।

নৌপরিবহন খাতের অগ্রগতিতে যুক্তরাষ্ট্রের সহযোগিতা অব্যাহত থাকবে

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপির নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধি দল ইউএসটিডিএর আমন্ত্রণে এবং ইউএসটিডিএ আয়োজিত 'বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশনে' অংশ নিতে যুক্তরাষ্ট্র সফর করেছে। সফরের অংশ হিসেবে প্রতিনিধি দল ইউএসটিডিএ পরিচালক মিস এনো এবং ও এক্সিম ব্যাংকের পরিচালনা পর্ষদের চেয়ারম্যান মিস রেটা জো লুইসের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ এবং ভিক্সবার্গ বন্দর পরিদর্শন করেন।

প্রতিনিধি দলের সাথে সাক্ষাৎকালে ইউএসটিডিএ পরিচালক মিস এনো এবাং বাংলাদেশ সরকারের চলমান অগ্রগতি কার্যক্রমের ভূয়সী প্রশংসা করেন। বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের অব্যাহত অগ্রগতিতে যুক্তরাষ্ট্র সরকারের সহযোগিতার কথা তিনি পুনর্ব্যক্ত করেন। ইউএসটিডিএর ওয়াশিংটন ডিসির সদর দপ্তরে ১ আগস্ট এ সৌজন্য সাক্ষাৎ অনুষ্ঠিত হয়। এ সময় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বাংলাদেশের অগ্রগতিতে যুক্তরাষ্ট্র সরকারের সহযোগিতার জন্য কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করেন।

পরদিন ২ আগস্ট যুক্তরাষ্ট্রের এক্সপোর্ট ইমপোর্ট (এক্সিম) ব্যাংকের পরিচালনা পর্ষদের চেয়ারম্যান মিস রেটা জো লুইসের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী। এ সময় বাংলাদেশের নৌপরিবহন খাতসহ অন্যান্য খাতে বিনিয়োগের বিষয়ে আগ্রহ প্রকাশ করেছেন এক্সিম ব্যাংকের চেয়ারম্যান। প্রতিমন্ত্রী ৫ আগস্ট যুক্তরাষ্ট্রের ভিক্সবার্গ বন্দর পরিদর্শন করেন। এ সময় ভিক্সবার্গ শহরের মেয়র এবং ভিক্সবার্গ বন্দর পরিচালনাকারী ওয়ারেন কাউন্টি পোর্ট কমিশনের চেয়ারম্যান জর্জ ফ্ল্যাগস জুনিয়র উপস্থিত ছিলেন।

চীন ৯৯ শতাংশ পণ্যে শুল্কমুক্ত সুবিধা দেবে

সেপ্টেম্বর থেকে আরও ১ শতাংশ বাংলাদেশি পণ্য ও সেবার শুল্কমুক্ত সুবিধা দেবে চীন। এ নিয়ে বাংলাদেশের ৯৯ শতাংশ পণ্য ও সেবা বিনাশুল্কে চীনে প্রবেশাধিকার পাবে। ৭ আগস্ট ঢাকায় পররাষ্ট্রমন্ত্রী এ কে আব্দুল মোমেনের সাথে দ্বিপক্ষীয় বৈঠকে নতুন এ সুবিধা দেওয়ার কথা বলেন চীনের পররাষ্ট্রমন্ত্রী ওয়াং ই।

দ্বিপক্ষীয় বৈঠকের পর ঢাকা ও বেইজিং বিভিন্ন সহযোগিতার বিষয়ে ৪টি সমঝোতা স্মারক ও চুক্তি স্বাক্ষর করেছে। এর মধ্যে অবকাঠামো উন্নয়ন, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা, সাংস্কৃতিক বিনিময় এবং সমুদ্রবিজ্ঞানে সহযোগিতার বিষয় অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।

বৈঠক শেষে পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী শাহরিয়ার আলম সাংবাদিকদের বলেন, আমাদের ক্রমবর্ধমান অর্থনীতি রপ্তানিনির্ভর। তার জন্য একটা সুসংবাদ। বাড়তি এই ১ শতাংশ পণ্যে শুল্কমুক্ত প্রবেশাধিকার চীনা মন্ত্রীর সফরে বাংলাদেশের জন্য সবচেয়ে বড় প্রাপ্তি।

প্রথমবারের মতো ভারতে রপ্তানি হলো গার্মেন্টস ঝুট

প্রথমবারের মতো ভারতে রপ্তানি হয়েছে বাংলাদেশের গার্মেন্টস ঝুট। ২৭ আগস্ট দুপুরে ১১১ মেট্রিক টন ঝুট নিয়ে মুন্সিগঞ্জের চরমুক্তারপুর বন্দর থেকে ঝুটবাহী বাংলাদেশি জাহাজ 'এমভি ইয়া রাজ্জাকু' ভারতের উদ্দেশে ছেড়ে যায়।

বাংলাদেশের মোক্তার হোসেন ট্রেডার্স এসব পণ্য রপ্তানি করছে। আমদানি করেছে ভারতের ভানসালি ইন্টারন্যাশনাল। এসব ঝুট থেকে ২৬ হাজার ৮৫ মার্কিন ডলার আয় হবে।

সামিট অ্যালায়েন্স পোর্ট লিমিটেডের সহব্যবস্থাপক মো. রুহুল আমিন বলেন, গার্মেন্টসের অপ্রয়োজনীয় ১১১ মেট্রিক টন ঝুট নিয়ে মুন্সিগঞ্জের নদীবন্দর থেকে প্রথমবারের মতো ভারত গেছে এমভি ইয়া রাজ্জাকু। এ রপ্তানি সম্ভাবনার নতুন দ্বার উন্মোচিত হয়েছে।

তিনি আরও বলেন, বাংলাদেশ থেকে প্রতি বছর প্রায় এক লাখ মেট্রিক টন গার্মেন্টস পণ্য রপ্তানি করা সম্ভব হবে। এই ঝুট যাবে ভারতের আসাম, মহারাষ্ট্র, হরিয়ানা, তামিলনাড়ু ও রাজস্থানে। সেখানে বাংলাদেশি ঝুটের চাহিদা অনেক বেশি।

চট্টগ্রাম বন্দরে জাতীয় শোক দিবস পালন

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ দিনব্যাপী বিভিন্ন কর্মসূচির মাধ্যমে জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ৪৭তম শাহাদতবার্ষিকী ও জাতীয় শোক দিবস যথাযোগ্য মর্যাদায় পালন করেছে। ১৫ আগস্ট সকালে কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম. শাহজাহান ও পর্ষদ সদস্যগণ বন্দর ভবন প্রাঙ্গণে জাতির পিতার প্রতিকৃতিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শ্রদ্ধা নিবেদন এবং বন্দর ভবন চত্বরে বৃক্ষরোপণ করেন। এ সময় সকল বিভাগীয় প্রধানসহ সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ এবং বন্দর কর্মচারী পরিষদ সভাপতি, সাধারণ সম্পাদক ও অন্যান্য নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

পরে বন্দর চেয়ারম্যান বন্দর কর্মচারী পরিষদ কর্তৃক আয়োজিত শোক সভা, খতমে কোরআন ও দোয়া মাহফিলে প্রধান অতিথি হিসেবে যোগ দেন। তিনি তাঁর বক্তব্যে বলেন, বঙ্গবন্ধুকে হত্যার পর আমরা দিশেহারা হয়ে গিয়েছিলাম, কীভাবে নেতৃত্ব চলবে, কীভাবে দেশ চলবে। দীর্ঘ একুশ বছর পর বঙ্গবন্ধুর সুযোগ্য কন্যা দেশরত্ন শেখ হাসিনা ক্ষমতায় এসে দেশকে সঠিক পথে নিয়ে এসেছিলেন। এ সময় তিনি বঙ্গবন্ধুর সোনার বাংলা ও মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার স্বপ্ন ২০৪১ সালের মধ্যে বাংলাদেশকে উন্নত দেশে পরিণত করতে চট্টগ্রাম বন্দরের সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীকে নিরলসভাবে ও একাগ্রচিত্তে কাজ করার আহ্বান জানান। সভা শেষে তিনি মোনাজাতে অংশগ্রহণ করেন।

পরে তিনি চট্টগ্রাম বন্দর বালিকা উচ্চ বিদ্যালয়ে বৃক্ষরোপণ কর্মসূচির উদ্বোধন করেন। এরপর ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে আলোচনা সভা ও পুরস্কার বিতরণী অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি হিসেবে যোগ দেন এবং বঙ্গবন্ধুর জীবন ও অবদান শীর্ষক বিষয়ে আলোচনায় অংশগ্রহণকারী প্রতিযোগীদের মাঝে পুরস্কার তুলে দেন।

এছাড়া জোহর নামাজের পর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, সদস্যগণ ও বিভাগীয় প্রধানগণ বন্দর কেন্দ্রীয় জামে মসজিদে দোয়া মাহফিলে অংশগ্রহণ করেন। দিবসটি উপলক্ষে বন্দরের সকল স্থাপনায় জাতীয় পতাকা অর্ধনমিত রাখা হয়।

যাত্রীবাহী লঞ্চ ও জাহাজের ভাড়া বাড়ল ৩০ শতাংশ

জ্বালানি তেলের মূল্যবৃদ্ধির কারণে এবার দেশের সব রুটের যাত্রীবাহী লঞ্চের ভাড়া বাড়ানো হয়েছে। সিদ্ধান্ত অনুযায়ী, লঞ্চ ও জাহাজের ভাড়া বেড়েছে ৩০ শতাংশ এবং ফেরিতে বাড়ছে ২০ শতাংশ। ১৬ আগস্ট থেকে লঞ্চের নতুন ভাড়া কার্যকর হয়েছে।

বিআইডব্লিউটিসির পরিচালক (বাণিজ্য) এসএম আশিকুজ্জামান বলেন, জ্বালানি তেলের দাম বাড়ার পরিপ্রেক্ষিতে সরকার ফেরি ও লঞ্চের ভাড়া সমন্বয় করেছে। লঞ্চের ভাড়া প্রতি কিলোমিটারে বাড়ানো হয়েছে ৭০ পয়সা। এর মধ্যে প্রথম ১০০ কিলোমিটার পর্যন্ত ২ টাকা ৩০ পয়সার পরিবর্তে এখন গুনতে হবে ৩ টাকা। আর সেই দূরত্বের পর প্রতি কিলোমিটার ২ টাকা থেকে বাড়িয়ে ২ টাকা ৬০ পয়সা নির্ধারণ করা হয়েছে। সর্বনিম্ন ভাড়া ২৫ টাকা থেকে বেড়ে হয়েছে ৩৩ টাকা। ব্যক্তিমালিকানাধীনের পাশাপাশি এ ভাড়া বিআইডব্লিউটিসির নৌযানের জন্যও প্রযোজ্য।

জ্বালানি তেলের মূল্যবৃদ্ধির পর লঞ্চমালিকরা দ্বিগুণ ভাড়া বাড়ানোর প্রস্তাব করেছিলেন। সে অনুযায়ী, লঞ্চের ভাড়া পুনর্নির্ধারণে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অতিরিক্ত সচিব ফেরদৌস আলমকে আহ্বায়ক করে সাত সদস্যের একটি কমিটি করা হয়। সেই কমিটি আটটি স্তরে লঞ্চের ভাড়া সর্বনিম্ন ১৯ দশমিক ৫০ থেকে সর্বোচ্চ ৫০ শতাংশ বাড়ানোর সুপারিশ করেছে। সেখান থেকে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ৩০ শতাংশ ভাড়া বাড়ানোর প্রস্তাব অনুমোদন করে প্রজ্ঞাপন জারি করেছে।

বার্থ অপারেটর নিয়োগ প্রস্তাব অনুমোদন দিয়েছে মন্ত্রিসভা কমিটি

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ছয়টি পৃথক প্রস্তাবে আগামী পাঁচ বছরের জন্য ছয়টি বার্থ অপারেটর নিয়োগের প্রস্তাব অনুমোদন দিয়েছে সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি। এ প্রস্তাবসহ ১৬টি ক্রয় প্রস্তাব অনুমোদন দিয়েছে কমিটি। অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামালের সভাপতিত্বে ১৭ আগস্ট অনুষ্ঠিত এক ভার্চুয়াল বৈঠকে এই অনুমোদন দেওয়া হয়।

মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের অতিরিক্ত সচিব আব্দুল বারিক বৈঠক শেষে সাংবাদিকদের ভার্চুয়ালি ব্রিফ করেন। তিনি বলেন, বৈঠকে ১৬টি ক্রয় প্রস্তাব অনুমোদন দিয়েছে কমিটি। এর মধ্যে উল্লেখযোগ্য হলো তেল ও মসুর ডাল ক্রয়ে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের অধীন টিসিবির তিনটি ক্রয় প্রস্তাব, রাষ্ট্রায়ত্ত বাংলাদেশ কেমিক্যাল ইন্ডাস্ট্রিজ করপোরেশনের (বিসিআইসি) চারটি আন্তর্জাতিক সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের কাছ থেকে প্রায় ১ লাখ ২০ হাজার মেট্রিক টন সার আমদানি ও চট্টগ্রাম বন্দরে বার্থ অপারেটর নিয়োগের প্রস্তাব।

পিসিটির ট্রানজেকশন অ্যাডভাইজার হিসেবে কাজ করবে আইএফসি

প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের পাবলিক প্রাইভেট পার্টনারশিপ (পিপিপি) কর্তৃপক্ষ 'পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল প্রস্তুতকরণ, পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণ' প্রকল্পের জন্য ইন্টারন্যাশনাল ফিন্যান্স করপোরেশনের (আইএফসি) সাথে 'ট্রানজেকশন অ্যাডভাইজার সার্ভিস এগ্রিমেন্ট' স্বাক্ষর করেছে। পিপিপি কর্তৃপক্ষের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা মুহম্মদ ইবরাহিম এবং আইএফসির ভারপ্রাপ্ত কান্ট্রি ম্যানেজার নুজহাত আনোয়ার নিজ নিজ প্রতিষ্ঠানের পক্ষে ২০ আগস্ট চুক্তিতে স্বাক্ষর করেন।

প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ও পিপিপির চেয়ারম্যান ড. আহমদ কায়কাউস, নৌপরিবহন সচিব মো. মোস্তফা কামাল ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের কার্যক্রম পরিচালনা ও যন্ত্রপাতি সরবরাহ করার শর্তাবলি নিয়ে রেড সি গেটওয়ে টার্মিনালের সাথে আলোচনা করবে আইএফসি। এজন্য লেনদেন পরামর্শক (ট্রানজেকশন অ্যাডভাইজার) হিসেবে নিয়োগ পেয়েছে আইএফসি। আলোচনা সফল হলে তখন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ সৌদি আরবের রেড সি গেটওয়ে টার্মিনালের সাথে চুক্তি করবে।

আইসিডিতে রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং চার্জ বাড়ল

বেসরকারি ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপোতে (আইসিডি) রপ্তানি পণ্যবাহী ও খালি কনটেইনার হ্যান্ডলিং চার্জ ২৫ শতাংশ বাড়িয়েছে বাংলাদেশ ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো অ্যাসোসিয়েশন (বিকডা)। বিকডা আইসিডি

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের শাহাদতবার্ষিকীতে চট্টগ্রাম বন্দরের পক্ষ থেকে বঙ্গবন্ধুর প্রতিকৃতিতে ফুল দিয়ে শ্রদ্ধা নিবেদন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ

ছবিতে সংবাদ

বঙ্গমাতা শেখ ফজিলাতুন্নেছা মুজিবের ৯২তম জন্মবার্ষিকীতে ৮ আগস্ট আয়োজিত আলোচনা সভা ও পুরস্কার বিতরণী অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। ছবিতে বন্দর চেয়ারম্যান, ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ ও পুরস্কার বিজয়ী শিক্ষার্থীরা।

জাতীয় মৎস্য সপ্তাহ উপলক্ষে জাতীয় কর্মসূচির সাথে মিল রেখে বন্দর ভবন সংলগ্ন লেকে মাছের পোনা অবমুক্ত করা হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান কর্মসূচির উদ্বোধন করেন। এ সময় ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

দুর্নীতি প্রতিরোধ বিষয়ক একটি সেমিনার ৪ আগস্ট বন্দরের শহীদ ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে অনুষ্ঠিত হয়েছে। এতে প্রধান অতিথি ছিলেন দুর্নীতি দমন কমিশনের কমিশনার (অনুসন্ধান) ড. মো. মোজাম্মেল হক খান।

বিশ্বব্যাংকের একটি প্রতিনিধি দল ২৪ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করে।

হংকং-সাংহাই ব্যাংকিং করপোরেশনের (এইচএসবিসি) একটি প্রতিনিধি দল ৭ আগস্ট বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করে। এ সময় বন্দর কর্তৃপক্ষের সচিব মো. ওমর ফারুক উপস্থিত ছিলেন।

মালিকদের সংগঠন। ২১ আগস্ট ঢাকায় বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স অ্যাসোসিয়েশনের সাথে বৈঠকে এই সিদ্ধান্ত নিয়েছে বিকডা। জ্বালানি তেলের মূল্যবৃদ্ধির কারণ দেখিয়ে বিকডা গত ১১ আগস্ট আমদানি পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের চার্জ ৩৫ শতাংশ বৃদ্ধি করে। আমদানি চার্জ বৃদ্ধির পর গত ১৭ আগস্ট খালি কনটেইনার হ্যান্ডলিং চার্জ ২৪ শতাংশ বাড়ানো হয়।

২০১০ সালে আমদানি ও রপ্তানি হ্যান্ডলিং চার্জ নির্ধারণের পর ২০১৬ সালে বিকডা এই চার্জ ১৬ শতাংশ এবং পরে ২০২০ সালের মার্চ মাসে ১৫ শতাংশ বৃদ্ধি করে।

এদিকে বেসরকারি ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপোর বর্ধিত কনটেইনার হ্যান্ডলিং চার্জ ঠেকাতে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের হস্তক্ষেপ চেয়েছে তৈরি পোশাক শিল্প মালিকদের সংগঠন বাংলাদেশ গার্মেন্টস ম্যানুফ্যাকচারার্স অ্যান্ড এক্সপোর্টার্স অ্যাসোসিয়েশন (বিজিএমইএ)।

আইসিডিগুলোর চার্জ নির্ধারণ বিষয়ে সিদ্ধান্তের বিরোধিতা করে সোমবার ২২ আগস্ট নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর কাছে চিঠি পাঠিয়েছে সংগঠনটি।

চিঠিতে বলা হয়, চলমান বিশ্ব অর্থনৈতিক সংকটময় পরিস্থিতে বাংলাদেশের রপ্তানি প্রবৃদ্ধি অব্যাহত রাখার স্বার্থে আইসিডি নীতিমালা-২০১৬ অনুযায়ী, আইসিডির চার্জ নির্ধারণের জন্য একটি ট্যারিফ কমিটি গঠন করা হয়েছে। কিন্তু ট্যারিফ কমিটির অনুমোদন ছাড়াই বেসরকারি অভ্যন্তরীণ কনটেইনার ডিপোগুলো একতরফাভাবে বেশি চার্জ ধার্য করছে।

চলমান অভ্যন্তরীণ অর্থনৈতিক সংকটের মধ্যে বাংলাদেশের রপ্তানি প্রবৃদ্ধি অব্যাহত রাখতে চার্জ বৃদ্ধি রোধে জরুরি পদক্ষেপ নিতে মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করেছে বিজিএমইএ। এদিকে সপ্তাহের ব্যবধানে ২৯ আগস্ট রাতে ডিজেলের দাম লিটারপ্রতি পাঁচ টাকা কমানোর পর ডিপোর মাশুল সমন্বয় করেছে বিকডা। ৩০ আগস্ট এক বিজ্ঞপ্তিতে মাশুল কমানোর বিষয়টি জানিয়েছে সংগঠনটি।

ঘোষণা অনুযায়ী, রপ্তানি পণ্য ব্যবস্থাপনার মাশুল সাড়ে ৩ শতাংশ কমানো হয়েছে। অর্থাৎ বর্ধিত মাশুল ২৫ শতাংশের স্থলে এখন সাড়ে ২১ শতাংশ করা হয়েছে। একইভাবে আমদানি পণ্য ব্যবস্থাপনার মাশুল কমানো হয়েছে ৫ শতাংশ। এ হিসাবে বর্ধিত মাশুল ৩০ শতাংশ নির্ধারণ করা হয়েছে।

মোংলা বন্দর হয়ে ট্রানজিটের পণ্য গেল ভারতে

চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে পণ্য পরিবহন চুক্তির আওতায় ভারতীয় পণ্যের পরীক্ষামূলক চালান ভারতের মেঘালয় ও আসাম পৌঁছেছে। ৮ আগস্ট সকালে বাংলাদেশি পতাকাবাহী এমভি রিশাদ রায়হান নামের জাহাজটি বন্দরের ৯ নম্বর জেটিতে নোঙর করে। এর আগে ১ আগস্ট জাহাজটি মোংলা বন্দরের উদ্দেশে কলকাতা বন্দর ত্যাগ করে।

প্রতিবেশী দুই দেশের মধ্যে চার বছর আগে করা চুক্তির প্রথম চালানটি এসেছিল চট্টগ্রাম বন্দরে। দুই বছর পর মোংলা বন্দর ও সড়কপথ ব্যবহারের ট্রায়াল রান হিসেবে ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় দুটি রাজ্যের জন্য পণ্য এল দুই কনটেইনারে করে। একটি মোংলা-তামাবিল (সিলেট) সড়কপথ ব্যবহার করে মেঘালয় রাজ্যে এবং অন্যটি মোংলা-বিবিরবাজার (কুমিল্লা) সড়কপথ দিয়ে আসামে গেছে।

'এগ্রিমেন্ট অন দি ইউজ অব চট্টগ্রাম অ্যান্ড মোংলা পোর্ট ফর মুভমেন্ট অব গুডস টু অ্যান্ড ফ্রম ইন্ডিয়া (এসিএমপি)' শীর্ষক চুক্তির আওতায় বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ট্রায়াল কার্যক্রম শুরু হয়েছে। এমভি রিশাদ রায়হান নামে জাহাজটি পণ্যবাহী দুটি কনটেইনার নিয়ে আসে। এর একটিতে ইলেকট্রোস্টিল কাস্টিংস লিমিটেডের ৭০ প্যাকেজে ছিল ১৬ দশমিক ৩৮০ টন লোহার পাইপ। আরেকটি কনটেইনারের ২৪৯ প্যাকেজে প্লাস্টিক তৈরির উপকরণ ৮ দশমিক ৫ টন প্রিফোম ছিল।

বন্দর কর্তৃপক্ষ জানায়, নৌযানটি থেকে কনটেইনার ও স্টিল পণ্য খালাসের পর দুই কনটেইনারের একটি সিলেটের তামাবিল হয়ে মেঘালয়ে ও অন্যটি বিবিরবাজার স্থলবন্দর হয়ে আসামে নিয়ে যাওয়া হয়েছে।

গত মার্চে অনুষ্ঠিত ১৩তম ভারত-বাংলাদেশ জয়েন্ট গ্রুপ অব কাস্টমস (জেএসসি) বৈঠকের পর ট্রায়াল রান পরিচালনার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়।

সুয়েজ খাল

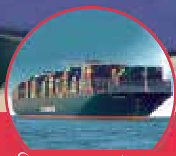
বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ জলপথ। ভূমধ্যসাগর ও লোহিত সাগরকে সংযোগকারী এই খালের মাধ্যমে এশিয়া ও ইউরোপের মধ্যে সমুদ্রপথের দূরত্ব অনেকটা কমিয়ে দিয়েছে।

১২%
মোট বৈশ্বিক বাণিজ্যে হিস্যা

৩০%
বিশ্বে কনটেইনার জাহাজের দৈনিক ট্রাফিকের হিস্যা

৫২
প্রতিদিন খাল দিয়ে চলাচলকারী জাহাজের গড় সংখ্যা

কায়রো থেকে দূরত্ব:
১৪০ কিলোমিটার (৮৭ মাইল)

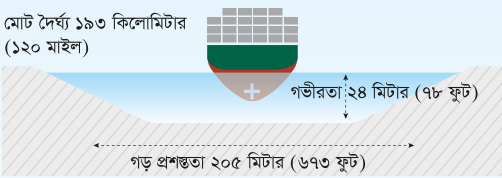


বৈশ্বিক সমুদ্র পরিবহনে সুয়েজ খালের গুরুত্ব অনুধাবন করা যায় গত বছরের একটি ঘটনায়। ২০২১ সালের ২৩ মার্চ এই খালে আড়াআড়িভাবে আটকা পড়ে এভারগিভেন নামের একটি দৈত্যাকার কনটেইনার জাহাজ। এতে খালটি দিয়ে জাহাজ চলাচল ছয়দিন বন্ধ ছিল। এতে প্রতিদিন প্রায় হাজার কোটি ডলারের পণ্য বাণিজ্য বিঘ্নিত হয়।

বৈশ্বিক বাণিজ্যের গুরুত্বপূর্ণ করিডোর

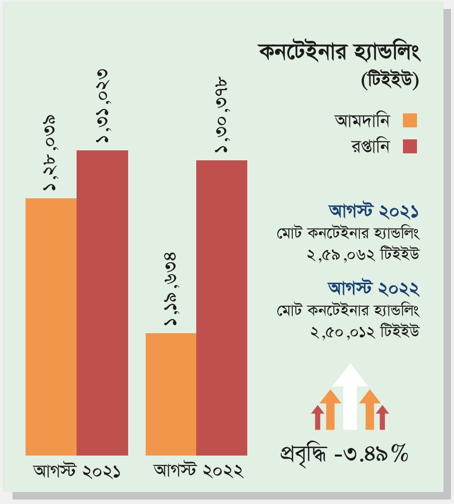
বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনে সুয়েজ খালের গুরুত্ব অপরিসীম। এশিয়া ও ইউরোপের মধ্যকার সমুদ্রবাণিজ্যে যুগান্তকারী পরিবর্তন এনেছে এই খাল।

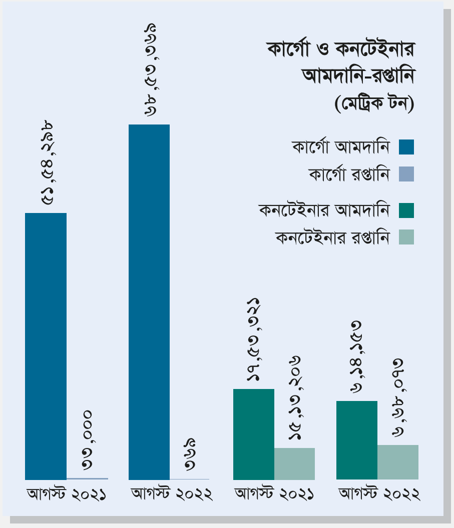
খাল খনন শুরু হয় ১৮৫৯ সালে।
চালু হয় ১৮৬৯ সালের ১৭ নভেম্বর।



- প্রতিদিন ১ হাজার কোটি ডলারের বেশি পণ্য এই খাল দিয়ে পরিবহন হয়।
- মিশরের জাতীয় অর্থনীতিতে সুয়েজ খালের বার্ষিক অবদান ৫৮০ কোটি ডলার।

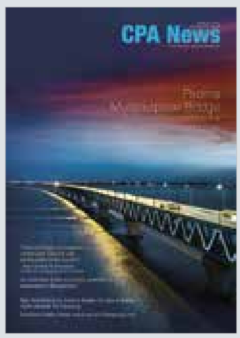
২০২১ ও ২০২২ সালের আগস্ট মাসের তুলনামূলক চিত্র





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