মে ২০২১ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ০৫

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের নেপথ্যে
শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর

বিশেষ সাক্ষাৎকারে
সচিব, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

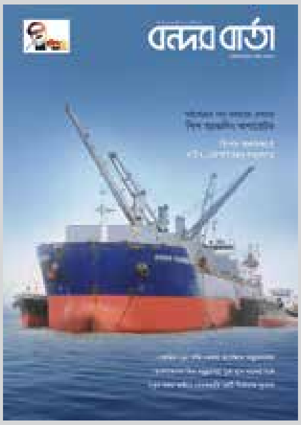
কোভিড-১৯: বাড়ি ফেরার অপেক্ষায় সমুদ্রমানবরা

বাংলাদেশের তিন সমুদ্রবন্দর যুক্ত হবে মালের সঙ্গে

নতুন বন্দর আইনে বেসরকারি জেটি নির্মাণের সুযোগ

মে ২০২১
বর্ষ ০৬, সংখ্যা ০৫

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহ্‌মেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

করোনাকালীন মহাসংকটে আমাদের অর্থনীতির প্রাণকেন্দ্র চট্টগ্রাম বন্দরকে জীবনের ঝুঁকি নিয়ে সচল রেখেছেন বন্দর শ্রমিকেরা

মে মাস এলেই ফিরে আসে শ্রমিকদের অধিকার আদায়ের ইতিহাস। কালে কালে শ্রমজীবী মানুষেরাই গড়ে দিয়েছেন পৃথিবীর ভবিষ্যৎ। চট্টগ্রাম বন্দর আজ যে দেশের সীমানা ছাড়িয়ে আঞ্চলিক শ্রেষ্ঠত্বের দাবিদার, সেই অর্জনেও বন্দরের শ্রমিক-কর্মচারীদের অবদান অনস্বীকার্য। শ্রদ্ধাভরে স্মরণ করছি সেই সব শ্রমজীবী মানুষদের, যাঁদের অবদানে হাজার বছরের পরিক্রমায় চট্টগ্রাম বন্দর পেয়েছে আজকের অবস্থান। এই করোনাকালীন মহাসংকটে আমাদের অর্থনীতির প্রাণকেন্দ্র চট্টগ্রাম বন্দরকে জীবনের ঝুঁকি নিয়ে সচল রেখেছেন বন্দর শ্রমিকেরা। অভিবাদন জানাই বন্দরে কর্মরত সকল শ্রমিক-কর্মচারীদের। তাঁদের অক্লান্ত শ্রম আমাদের একদিন এনে দেবে শ্রেষ্ঠত্বের মুকুট, এই বিশ্বাস।

দেশের অর্থনীতির আকার বৃদ্ধির সাথে সাথে চট্টগ্রাম বন্দরকেন্দ্রিক জাহাজ চলাচলও বেড়েছে আগের যেকোনো সময়ের তুলনায় অনেক বেশি। বর্তমানে বছরে প্রায় চার হাজার জাহাজ হ্যান্ডল করছে চট্টগ্রাম বন্দর। এটি কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিসংখ্যানে পৃথিবীর অনেক স্বনামধন্য বন্দরকে পেছনে ফেলে লয়েডস লিস্টে ৫৮তম স্থানে অবস্থান করছে। কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিসংখ্যান ও প্রবৃদ্ধি সবসময় আলোচিত হলেও চট্টগ্রাম বন্দর কনটেইনারের পাশাপাশি বিপুল পরিমাণ খোলা (বাল্ক ও জেনারেল) পণ্যও হ্যান্ডল করে, যা সামগ্রিক পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের প্রায় অর্ধেক। আর এই খোলা পণ্য বা কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের সিংহভাগ হয় বঙ্গোপসাগরের বিস্তৃত জলরাশিতে, জনমানুষের চোখের আড়ালে। কারণ, কর্ণফুলী নদীর মোহনায় হওয়ায় চট্টগ্রাম বন্দরকে কিছু প্রাকৃতিক প্রতিকূলতা অতিক্রম করেই এগিয়ে যেতে হচ্ছে। খরস্রোতা এবং জোয়ার-ভাটানির্ভর কর্ণফুলী চ্যানেলের গভীরতা তারতম্যের কারণে বেশি ড্রাফটের জাহাজগুলোকে অপেক্ষা করতে হয় বহির্নোঙরে।

কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে বহির্নোঙরের অংশীদারিত্ব প্রায় ৮০ ভাগ। চট্টগ্রাম বন্দরের বিশাল কর্মযজ্ঞের সাথে জড়িয়ে আছে অনেকগুলো প্রতিষ্ঠান। যাদের নিরলস পরিশ্রম অর্থনীতিকে প্রতিনিয়ত এগিয়ে নিয়ে যাচ্ছে। বন্দরের জেটিতে বার্থ ও টার্মিনাল অপারেটরেরা কনটেইনারজাত পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের কাজ করছে, তেমনি বহির্নোঙরে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের পুরোটাই করছে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরেরা। বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরের নিয়োজিত ৩০টি শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর কাজ করছেন। এরা পাঁচ বছর মেয়াদের জন্য বন্দর কর্তৃক নিয়োজিত হয়ে থাকেন। বহির্নোঙরের শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরদের নিয়ে থাকছে এবারের বন্দরবার্তার মূল আয়োজন।

বিশ্ব বাণিজ্য ব্যবস্থার চালিকাশক্তি হলো নৌপরিবহন খাত। কিন্তু বর্তমানে নভেল করোনাভাইরাসের সংক্রমণজনিত পরিস্থিতিতে বিভিন্ন দেশে ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা ও চলাচলে সীমাবদ্ধতা আরোপের বিষয়টি এখন নৌপথে পণ্য পরিবহনে বাধা হয়ে দাঁড়িয়েছে। এর ফলে অনেক স্থানেই নাবিকেরা জাহাজ থেকে নামতে পারছেন না, নিজ দেশে ফিরতেও পারছেন না। আবার যাঁরা ঘরে আটকা, তাঁরাও জাহাজে আরোহণের জন্য নিকটবর্তী বন্দরে যেতে পারছেন না। প্রয়োজনীয় এন্ট্রি বা এক্সিট ভিসা সংগ্রহ করতে পারছেন না অনেক নাবিক। উপরন্তু উড়োজাহাজের বাণিজ্যিক ফ্লাইট বন্ধ থাকায় এ সমস্যা হয়ে উঠছে জটিলতর। বিশ্বব্যাপী বাণিজ্যিক সমুদ্রযান প্রায় ৯৬ হাজার। এসব জাহাজের নাবিক সংখ্যা প্রায় ১৮ লাখ, যাঁদের এক-পঞ্চমাংশেরও বেশি এখন আটকা পড়ে আছে জাহাজ বা বাড়িতে। অনেক দেশই নাবিক পরিবর্তন নিষিদ্ধ করেছে, পুরো প্রক্রিয়াকে অত্যন্ত কঠোর করে তুলেছে বাদবাকি রাষ্ট্রগুলো। নিয়ম অনুযায়ী, একজন নাবিক সাগরে টানা অবস্থান করতে পারবেন সর্বোচ্চ ১১ মাস। কিন্তু অনেকেই সাগরে অবস্থান করছেন ১৬ মাসেরও বেশি সময় ধরে। তাঁদের অনেকেই এখন বিপজ্জনকভাবে ক্লান্ত হয়ে পড়েছেন। মাসের পর মাস সমুদ্রযাত্রার ধকল এবং বাড়ি ফিরতে না পারার মানসিক চাপ প্রভাব ফেলতে শুরু করেছে তাঁদের মধ্যে। শ্রমিক ইউনিয়নগুলোর মতে, আধুনিক যুগে এসেও মধ্যযুগীয় দাসপ্রথার মতো অমানবিক আচরণের শিকার হচ্ছেন নাবিকেরা। কোভিড-১৯ সংকটে জাহাজে আটকে পড়া বিশ্ব বাণিজ্য পরিচালনের নেপথ্য নায়ক নাবিকদের নিয়ে রয়েছে বিশেষ রচনা।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের নেপথ্যে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর

০৪

চট্টগ্রাম বন্দরের বিশাল কর্মযজ্ঞের সাথে জড়িয়ে আছে অনেকগুলো প্রতিষ্ঠান। যাদের নিরলস পরিশ্রম অর্থনীতিকে প্রতিনিয়ত এগিয়ে নিয়ে যাচ্ছে। বন্দরের জেটিতে বার্থ ও টার্মিনাল অপারেটররা কনটেইনারজাত পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের কাজ করছে, তেমনি বহির্নোঙরে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের গুরুত্বপূর্ণ কাজটি করছে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটররা। বন্দর কর্তৃপক্ষ পাঁচ বছর মেয়াদে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর নিয়োগ করে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- সীমিত পরিসরে ১৩৪তম বন্দর দিবস উদ্‌যাপন
- কার্বন নিঃসরণ কমাতে উচ্চাভিলাষী কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নের আহ্বান প্রধানমন্ত্রীর
- নতুন বন্দর আইনে বেসরকারি জেটি নির্মাণের সুযোগ
- মহীসোপানের দাবি বাংলাদেশের, আপত্তি ভারতের
- বাংলাদেশের তিন সমুদ্রবন্দর যুক্ত হবে মালের সঙ্গে
- বন্দর থেকেই পণ্য খালাস চান পোশাকশিল্পের মালিকেরা
- পরিকল্পিত পদক্ষেপে লকডাউনের প্রভাবমুক্ত চট্টগ্রাম বন্দর
- সীমান্ত সেতু অকেজো, আমদানি-রপ্তানি ব্যাহত
- দেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধি ৫.৫ থেকে ৬ শতাংশ হতে পারে
- দক্ষিণ কোরিয়ার সঙ্গে এফটিএর তাগিদ
- ভারত থেকে ৮২ হাজার টন চাল আমদানি
- অনুমোদন ছাড়াই বিদেশে পাঠানো যাবে মাশুল
- রপ্তানি তালিকায় যুক্ত হচ্ছে বগুড়ার নতুন নতুন পণ্য
- এপ্রিলে রপ্তানি আয় বেড়েছে ৫০৩ শতাংশ

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- ব্যয়বহুল কনটেইনার পরিবহন, খরচ সহসাই কমছে না
- বাংকার ফুয়েল হিসেবে এলএনজির চাহিদা ফুরাবে: বিশ্বব্যাংক
- সাগরে কনটেইনার হারানোর ঘটনা উদ্বেগজনক হারে বেড়েছে
- দক্ষিণ-পশ্চিম আটলান্টিকে মৎস্য শিকার নিয়ন্ত্রণের উদ্যোগ
- কার্বন কর আরোপের পক্ষে বৈশ্বিক শিপিং সংগঠনগুলো
- প্রথম প্রান্তিকে দক্ষিণ এশিয়ায় ভাঙার জন্য বিক্রি হয়েছে ১৫৫টি জাহাজ
- নিখোঁজ ইন্দোনেশীয় সাবমেরিনের সন্ধান মিলেছে
- দেড় বছরে অফশোর উইন্ড প্রকল্পে বিনিয়োগ বাড়বে ৫৭%
- আইএমওর বায়োফাউলিং গাইডলাইনে অন্তর্ভুক্ত হচ্ছে ইন-ওয়াটার শিপ ক্লিনি
- এশিয়ায় শিপিং নিঃসরণ কমাতে জোট বাঁধছে আইএমও ও জার্মানি
- গ্রীষ্মেই ক্রুজ শিপিং চালু হচ্ছে যুক্তরাষ্ট্রে
- বিশ্বের সবচেয়ে শক্তিশালী টাইডাল টার্বাইনের নির্মাণ সম্পন্ন
- আনুষ্ঠানিকভাবে ইবিএল চালু করেছে এমএসসি
- ভারত সফরকারী ক্রুরা দেশে ফিরে বিপাকে
- কেনিয়ার লুমু পোর্ট নিয়ে উভয় সংকটে সরকার
- জ্বালানি তেলের সর্বোচ্চ চাহিদার পূর্বাভাস কমিয়েছে রাইস্ট্যাড
- বাল্টিক অঞ্চলে ড্রোন নজরদারি বাড়িয়েছে ইএমএসএ
- কৃষ্ণ-মর্মর সংযোগকারী নতুন খাল খনন করছে তুরস্ক

০৯

বিশেষ সাক্ষাৎকার

মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী
সচিব, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

মহামারির মধ্যেও আমরা আমদানি-রপ্তানি সচল রাখতে পেরেছি। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সময়োপযোগী ও উদ্ভাবনী কৌশল ও তার বাস্তবায়নের ফলেই এটা সম্ভব হয়েছে। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডসহ (এনবিআর) সংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থাও এক্ষেত্রে সহযোগীর ভূমিকা পালন করেছে। করোনা প্রতিরোধে সংক্রমণের শুরুর দিকেই বিশেষ সতর্কতামূলক পদক্ষেপ নিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। আবার কনটেইনারজটের কারণে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমে যাতে বিঘ্ন না ঘটে, সেজন্য এপ্রিলের শেষ দিকে বিশেষ টাস্কফোর্স গঠন করা হয়।

১৭

বিশেষ রচনা

কোভিড-১৯: বাড়ি ফেরার অপেক্ষায় সমুদ্রমানবরা

বর্তমানে নভেল করোনাভাইরাসের সংক্রমণজনিত পরিস্থিতিতে বিভিন্ন দেশে ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা ও চলাচলে সীমাবদ্ধতা আরোপের বিষয়টি এখন নৌপথে পণ্য পরিবহনে বাধা হয়ে দাঁড়িয়েছে। এর কারণে নাবিকেরা জাহাজ থেকে নামতেও পারছেন না, নিজ দেশে ফিরতেও পারছেন না। আবার যাঁরা ঘরে আটকা, তাঁরাও জাহাজে আরোহণের জন্য নিকটবর্তী বন্দরে যেতে পারছেন না। প্রয়োজনীয় এন্ট্রি বা এক্সিট ভিসা সংগ্রহ করতে পারছেন না অনেক নাবিক। উপরন্তু উড়োজাহাজের বাণিজ্যিক ফ্লাইট বন্ধ থাকায় এ সমস্যা হয়ে উঠছে জটিলতর।

২২

৯ মাসে আড়াই লাখ কোটি টাকার রপ্তানি আয়

মহামারি করোনার মধ্যেও চলতি অর্থবছরের প্রথম ৯ মাসে (জুলাই-মার্চ) ২ হাজার ৮৯৩ কোটি ৮৩ লাখ মার্কিন ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় দেশীয় মুদ্রায় ২ লাখ ৪৫ হাজার ৯৭৫ কোটি টাকার সমান। এই আয় গত বছরের মার্চের চেয়ে ১২ দশমিক ৫৯ শতাংশ বেশি। গত বছরের মার্চে ২৭৩ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছিল।

চলতি অর্থবছরের প্রথম ৯ মাসে সামগ্রিক পণ্য রপ্তানিতে বিভিন্ন খাতের অবদান

তৈরি পোশাক শিল্প

সামগ্রিক পণ্য রপ্তানিতে অবদান ৮১.১৬%

ওভেন পোশাকের রপ্তানি কমেছে ১১%

নিট পোশাকের ৬% রপ্তানি বেড়েছে

পাট ও পাটজাত পণ্য

রপ্তানি হয়েছে ৯৫ কোটি ডলারের পণ্য,

যা গত বছরের চেয়ে ২২.৯৪% বেশি

পাটের সুতা ও বস্তার রপ্তানি বেড়েছে যথাক্রমে ২৫ ও ২৩ শতাংশ

চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য

পণ্য রপ্তানি হয়েছে ৬৮ কোটি ডলারের

এই আয় গত বছরের চেয়ে .৫৩% কম

কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য

রপ্তানি হয়েছে ৭৪ কোটি ডলারের পণ্য

যা গত বছরের চেয়ে ৩.৪৩% বেশি

হিমায়িত খাদ্য

রপ্তানি হয়েছে ৩৬ কোটি ৭৭ লাখ ডলারের খাদ্য

খাদ্য রপ্তানি কমে গেছে ৮.৬৬%

ইভি ইনফোগ্রাফিক্স

বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের নেপথ্যে

শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর

ভারত ও মিয়ানমারের সঙ্গে দীর্ঘদিনের বিরোধপূর্ণ সমুদ্রসীমা আন্তর্জাতিক আদালতের রায়ে নির্ধারিত হওয়ায় বাংলাদেশ ১ লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গকিলোমিটার সমুদ্র অঞ্চল, ২০০ নটিক্যাল মাইলের একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল এবং চট্টগ্রাম উপকূল থেকে ৩৫৪ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত মহীসোপানে অবস্থিত সব ধরনের প্রাণিজ ও অপ্রাণিজ সম্পদের ওপর সার্বভৌমত্ব প্রতিষ্ঠার অধিকার পেয়েছে। দেশের বিস্তৃত সমুদ্র অঞ্চলে সামুদ্রিক সম্পদ আহরণের সুযোগ তৈরি হয়েছে। অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের বড় একটি অংশ বৈদেশিক বাণিজ্যের প্রায় পুরোটাই হয়ে থাকে এই সমুদ্রাঞ্চলের মাধ্যমে। একেবারে নগণ্য পরিমাণে প্রতিবেশী দেশগুলোর সাথে বৈদেশিক বাণিজ্য হয়ে থাকে স্থলবন্দরগুলোর মাধ্যমে। সমুদ্র উপকূল থেকে ২০০ নটিক্যাল মাইল অর্থনৈতিক অঞ্চলে দেশের অধিকার প্রতিষ্ঠিত হওয়ায় এ এলাকায় চলাচলকৃত আন্তর্জাতিক রুটের জাহাজগুলোর ওপর নজরদারির সুযোগ তৈরি হয়েছে। দেশের অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের পরিধি বৃদ্ধির সাথে সাথে ক্রমবর্ধমান আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধি পাওয়ায় বেড়েছে জাহাজ আগমনের সংখ্যা। দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম বন্দর ক্রমবর্ধমান চাহিদাকে মাথায় রেখে বহির্নোঙরের কলেবরও বৃদ্ধি করেছে। এক দশকে বহির্নোঙরের বিস্তৃতি সাড়ে ৬ গুণ বৃদ্ধি করে ৫০ নটিক্যাল মাইল করা হয়েছে। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরসহ দেশের নির্মাণাধীন অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোর ভবিষ্যৎ চাহিদা মাথায় রেখে বাড়ানো হয়েছে বহির্নোঙর এলাকা।

ওমর ফারুক ইমন

চট্টগ্রাম বন্দর জোয়ার-ভাটানির্ভর কর্ণফুলী নদীর পাড়ে গড়ে ওঠায় বিশ্বের বিভিন্ন দেশ থেকে আসা পণ্যবাহী বড় আকারের জাহাজ কর্ণফুলী চ্যানেলে প্রবেশ করতে পারে না। সর্বোচ্চ সাড়ে ৯ মিটার ড্রাফট ও ১৯০ মিটার দৈর্ঘ্যের আন্তর্জাতিক রুটের অপেক্ষাকৃত ছোট জাহাজগুলোকে চলাচল করতে হয় এই চ্যানেলে। ফলে বড় জাহাজগুলোকে বন্দরের বহির্নোঙরে লাইটার জাহাজে পণ্য খালাস করতে হয়। বহির্নোঙরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং না হলেও খোলা পণ্যের সিংহভাগ খালাস হয়। চট্টগ্রাম কাস্টমসের নির্দেশনা, নিয়ন্ত্রণ ও নজরদারিতে এসব পণ্য খালাস করে বন্দর নিয়োজিত শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর।

কেন শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর

শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর কেন জানতে হলে প্রথমেই জানতে হবে লাইটারিং বা নৌযান থেকে নৌযানে পণ্য স্থানান্তর কী। লাইটারিং হলো বিভিন্ন আকারের নৌযানের মধ্যকার পণ্য স্থানান্তর প্রক্রিয়া। এটি হতে পারে বড় নৌযান থেকে ছোট নৌযানে কিংবা ছোট নৌযান থেকে বড় নৌযানে পণ্য স্থানান্তর। লাইটারিংয়ের ধারণাটি প্রায় ২০০ বছরের পুরোনো। বাষ্পীয় ইঞ্জিনেচালিত বড় আকারের নৌযান যখন এক দেশ থেকে অন্য দেশে পণ্য আনা-নেওয়া করত, তখন অপেক্ষাকৃত ছোট বন্দরে প্রবেশ করতে পারত না। ফলে ছোট ছোট নৌযানে করে পণ্য খালাস করে বন্দরে নেওয়া হতো। বিশেষ করে নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্য, জীবজন্তু এ পদ্ধতিতে খালাস করা হতো। এছাড়া বন্দর থেকে দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে পণ্য পরিবহন করতেও লাইটারিংয়ের প্রয়োজন হয়। লাইটারিংয়ের কাজটি করার জন্যই শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর। নিজস্ব শ্রমিক ও যন্ত্রপাতি দ্বারা পণ্য লাইটারিংয়ের কাজ করে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর। চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে নিবন্ধিত শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটররা কাজ করছে।

বহির্নোঙরে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর

চট্টগ্রাম বন্দরের বিশাল কর্মযজ্ঞের সাথে জড়িয়ে আছে অনেকগুলো প্রতিষ্ঠান। যাদের নিরলস পরিশ্রম অর্থনীতিকে প্রতিনিয়ত এগিয়ে নিয়ে যাচ্ছে। বন্দরের জেটিতে বার্থ ও টার্মিনাল অপারেটরেরা কনটেইনারজাত পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের কাজ করছে, তেমনি বহির্নোঙরে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের পুরোটাই করছে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটররা। বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরের নিয়োজিত ৩০টি শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর কাজ করছে। এরা পাঁচ বছর মেয়াদের জন্য বন্দর কর্তৃক নিয়োগপ্রাপ্ত হয়ে থাকে।

মাদার ভেসেল থেকে পণ্য লাইটারিংয়ের সর্বশেষ তথ্য বার্থিং মিটিংয়ে উপস্থাপন করতে হয় সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্ট ও শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরকে। কাস্টমস ও

পণ্য খালাসের শুরুতেই
শ্রমিকদের গ্যাং নির্ধারণ করা হয়

পণ্য ও জাহাজের
আকার অনুযায়ী ৫, ৯, ১১ ১৮ জনের
গ্যাং হয়ে থাকে

বন্দরের ডিটিএম (অপারেশন) এবং মেরিন বিভাগ পুরো প্রক্রিয়াটি সমন্বয় করে। ডিটিএম (অপারেশন) এর দপ্তর থেকে লাইটারিংয়ে প্রাপ্য রাজস্ব প্রাপ্তির বিষয়টিও নিশ্চিত করা হয়।

কীভাবে পণ্য হ্যান্ডলিং করা হয়

বন্দরের জেটির মতো শীত, গ্রীষ্ম কিংবা বর্ষায় ২৪ ঘণ্টা হ্যান্ডলিং কার্যক্রম চলে বহির্নোঙরে। বর্ষাকালের বৈরী আবহাওয়ায় সাগর যখন উত্তাল থাকে, তখন সাময়িক বন্ধ থাকে পণ্য খালাসের কাজ। বন্দরের জেটিতে জাহাজ ভিড়িয়ে পণ্য খালাস করতে যেমন নির্দিষ্ট প্রক্রিয়া অনুসরণ করতে হয়, তেমনি বহির্নোঙরে পণ্য খালাস করতেও অনুসরণ করতে হয় নির্দিষ্ট প্রক্রিয়া। শুল্ক দিয়ে কাস্টমস ও বন্দরের নিয়মনীতি অনুযায়ী পণ্য খালাস করতে হয়। বহির্নোঙরে মূলত আমদানীকৃত খোলা পণ্য খালাস হয়ে থাকে। রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের পরিমাণ একেবারে নগণ্য। শিপিং এজেন্ট আমদানিকারকের পক্ষে জাহাজে করে পণ্য আমদানির ঘোষণা দেন। এরপর শিপিং এজেন্টের মনোনীত শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর পণ্য খালাসের প্রক্রিয়া শুরু করে। আমদানিকারক শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরকে লাইটার জাহাজ সরবরাহ করে। এজন্য আমদানিকারককে লাইটার জাহাজ নিয়ন্ত্রক সংস্থা ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের মাধ্যমে লাইটার বরাদ্দ নিতে হয়। বহির্নোঙরে অবস্থান করা মাদার ভেসেলে পৌঁছে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরের সুপারভাইজার পণ্যবাহী জাহাজের সুপারভাইজার ও ক্যাপ্টেনের সাথে যোগাযোগ করে খালাস প্রক্রিয়া শুরু করেন। আমদানিকারক ও জাহাজের সার্ভেয়ার পণ্যের জরিপকাজ শেষ করার পর শুরু হয় খালাসের কাজ। সাধারণত দুটি পদ্ধতিতে পণ্য খালাস হয়। এর মধ্যে একটি হলো কাস্টমস আউটপাস বিল অব এন্ট্রির বিপরীতে বন্দরের রিভার ডিউস পরিশোধ করে সরাসরি লাইটার জাহাজে খালাস করা। আর অন্যটি হলো কাস্টমস গ্যারান্টির বিপরীতে 'গ্রিনবোট নোট'-এর মাধ্যমে সুনির্দিষ্ট লাইটারে পিও অনবোর্ডের তত্ত্বাবধানে জাহাজ থেকে পণ্য খালাস এবং পরবর্তীতে কাস্টমস আউটপাসের বিপরীতে 'ব্লু বোট নোট'-এর মাধ্যমে পণ্য খালাস।

যেভাবে কাজ করেন শ্রমিকেরা

কাস্টমসের শুল্কায়নের আনুষ্ঠানিকতা, আমদানিকারক ও জাহাজের সার্ভেয়ারের পণ্য জরিপের পর শুরু হয় খালাস। পণ্য খালাসের শুরুতেই শ্রমিকদের গ্যাং নির্ধারণ করা হয়। গ্যাং বলতে পণ্যবাহী জাহাজের কোন ক্রেনে কত জন শ্রমিক কাজ করবে তা নির্ধারণকে বোঝায়। পণ্য ও জাহাজের আকার অনুযায়ী ৫, ৯, ১১ ১৮ জনের গ্যাং হয়ে থাকে।

বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের জন্য আমদানিকারক শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরকে লাইটার জাহাজ সরবরাহ করে। এজন্য আমদানিকারককে লাইটার জাহাজ নিয়ন্ত্রক সংস্থা ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের মাধ্যমে লাইটার বরাদ্দ নিতে হয়

কাজের সুবিধার্থে গ্যাং নির্ধারণ করা হয়ে আসছে শুরু থেকেই। শ্রমিকদের কাজ তদারকিতে জাহাজের প্রতিটি হ্যাজে একজন করে ফোরম্যান থাকেন। আর পুরো খালাস কার্যক্রমটি তদারকি করেন একজন সুপারভাইজার, কাজের প্রতিবেদন তৈরিতে কাজ করেন একজন রিপোর্টারও। কার্গো পণ্যের ক্ষেত্রে শ্রমিক, ফোরম্যান ও সুপারভাইজারের পাশাপাশি কাজ করেন ট্যালি ক্লার্ক। বড় জাহাজ থেকে ছোট জাহাজে কী পরিমাণ পণ্য খালাস হচ্ছে, সেটির হিসাব রাখাই ট্যালি ক্লার্কের কাজ।

পণ্য খালাসে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরদের জাহাজের যন্ত্রপাতি ব্যবহারের পাশাপাশি নিজস্ব যন্ত্রপাতির প্রয়োজন হয়। এসবের মধ্যে রয়েছে গ্রেভ, এক্সক্যাভেটর, পে-লোডারসহ অন্যান্য যন্ত্রপাতি। শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরদের অপারেটররাই এসব যন্ত্রপাতি পরিচালনা করেন। আর জাহাজের ক্রেন পরিচালনায় কাজ করেন উইন্সম্যান।

শ্রমিক সুরক্ষা

বহির্নোঙরে জাহাজ থেকে জাহাজে পণ্য হ্যান্ডলিং সাধারণ জেটিতে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের মতো সহজ বিষয় নয়। পাশাপাশি দুটি জাহাজের পণ্য হস্তান্তরে প্রতিনিয়ত সতর্ক থাকতে হয় নিয়োজিত সুপারভাইজার, রিপোর্টার, ফোরম্যান ও শ্রমিকদের। এতে প্রথমেই যে বিষয়টি সামনে আসে, সেটি হলো শ্রমিকদের সুরক্ষা। শ্রমিকদের নিরাপত্তা নিশ্চিতে নির্দেশনা রয়েছে সুরক্ষা উপকরণ ব্যবহারের। এর মধ্যে রয়েছে মাস্ক, হ্যান্ড গ্লাভস, হেলমেটসহ অন্যান্য নিরাপত্তা উপকরণ।

যেসব পণ্য হ্যান্ডলিং হয়

অর্থনীতি ও দেশের চলমান উন্নয়ন কর্মকাণ্ডের সাথে তাল মিলিয়ে গত কয়েক বছরে চট্টগ্রাম বন্দরে প্রতিনিয়ত বাড়ছে আমদানির পরিমাণ। এ বিশাল পরিমাণ পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে প্রতিনিয়ত চ্যালেঞ্জের মুখে পড়তে হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দরকে। বিশেষ করে অবকাঠামোগত উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য আমদানীকৃত নির্মাণসামগ্রী যেমন পাথর, রড তৈরিতে ব্যবহৃত স্ক্র্যাপ ও অন্যান্য ভারী যন্ত্রপাতি আমদানির পরিমাণ সবচেয়ে বেশি বেড়েছে। নিত্যপ্রয়োজনীয় খাদ্যদ্রব্য ও শিল্পের কাঁচামালের পাশাপাশি উন্নয়ন প্রকল্পের এ বাড়তি হ্যান্ডলিংয়ের কাজটি করছে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরেরা। শুধু উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য আনা সামগ্রীই নয়; নিয়মিতভাবে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরেরা চাল, ডাল, গম, রেফশিট, চিনি, সিমেন্ট ক্লিংকার, স্ক্র্যাপ স্টিল, কয়লা ও ভারী যন্ত্রপাতি হ্যান্ডলিং করে আসছে। পদ্মা সেতু, পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্রের জন্য আনা ভারী যন্ত্রপাতি

বর্তমানে
ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের অধীনে
৭৫০টির অধিক লাইটার জাহাজ চলাচল করে

লাইটার জাহাজগুলোর
ধারণক্ষমতা ৮০০ থেকে
৩ হাজার মেট্রিক টন

কর্ণফুলী নদীর উজানে পণ্য খালাসে অপেক্ষমান লাইটার জাহাজ । এসব লাইটার জাহাজই চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর থেকে বন্দরের জেটি কিংবা দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলে নৌপথে আমদানীকৃত পণ্য সহজে ও কম খরচে পৌঁছে দেওয়ার কাজ করছে

হ্যান্ডলিং করে নির্দিষ্ট সময় ও গন্তব্যে পৌঁছে দিতে ভূমিকা রাখছে শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরেরা।

অংশগ্রহণ আছে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলেরও

শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর পণ্য বা কার্গো জাহাজ থেকে জাহাজে স্থানান্তরের কাজ করে। বড় আকারের জাহাজ থেকে পণ্য ছোট আকারের জাহাজে নেওয়াই শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরের কাজ। ছোট আকারের জাহাজকে বলা হয় লাইটার জাহাজ। আমদানিকারক, শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর আর ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের সমন্বয়ে বহির্নোঙরে পণ্য লাইটারিং হয়ে থাকে। ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল (ডব্লিউটিসি) লাইটার জাহাজের বেসরকারি নিয়ন্ত্রক সংস্থা। ডব্লিউটিসি চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে মাদার ভেসেল থেকে বন্দরের জেটি কিংবা দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলে নৌপথে আমদানীকৃত পণ্য সহজে ও কম খরচে পৌঁছে দেওয়ার কাজ করছে। সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের তত্ত্বাবধানে কমিটির মাধ্যমে ডব্লিউটিসি লাইটার সরবরাহের বিষয়টি নিশ্চিত করে থাকে। লাইটার জাহাজগুলোর ধারণক্ষমতা ৮০০ থেকে ৩ হাজার মেট্রিক টন। চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে লাইটার জাহাজে খালাসকৃত পণ্য সদরঘাট লাইটার জেটি ছাড়াও দেশের প্রত্যন্ত এলাকা যেমন নারায়ণগঞ্জ, ফরিদপুর (সিঅ্যান্ডবি), বরিশাল, নওয়াপাড়া, বাঘাবাড়ী, নগরবাড়ী, ঘোড়াশাল, আশুগঞ্জ, মিরপুর, ভৈরবসহ বিভিন্ন স্থানে পৌঁছে যায়।

চট্টগ্রাম বন্দরের উন্নয়ন ও অগ্রগতির সাথে তাল মিলিয়ে চলতে এবং সারা দেশে লাইটার জাহাজের মাধ্যমে পণ্য পরিবহনে শৃঙ্খলা আনতে ২০০৫ সালে বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশন (ভিসিভোয়া) ও কোস্টাল শিপ ওনার্স অ্যাসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ (কোয়াব) একসাথে মিলিত হয়ে প্রতিষ্ঠা করেছে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল বা ডব্লিউটিসি। এ সেল গঠনের মূল উদ্দেশ্য ছিল চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে মাদার ভেসেল থেকে বন্দরের জেটি কিংবা দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলে নৌপথে আমদানীকৃত পণ্য সহজে ও কম খরচে পৌঁছে দেওয়া এবং চট্টগ্রাম বন্দর তথা দেশের টেকসই উন্নয়নের স্বার্থে অভ্যন্তরীণ জাহাজ দ্বারা পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে স্বচ্ছতা, জবাবদিহিতা ও বন্ধুত্বপূর্ণ পরিবেশ সৃষ্টি করা। ডব্লিউটিসি চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে মাদার ভেসেলের অবস্থানকাল কমানোর পাশাপাশি বন্দরের সুনাম বৃদ্ধিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখছে। ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল গঠনের আগে আমদানিকারক ও লাইটার মালিকদের মধ্যে প্রত্যক্ষ যোগাযোগ ছিল না। ফলে ভাড়া ও পণ্য পরিবহনে বিশৃঙ্খলা ছিল।

ডব্লিউটিসি আমদানিকারক, কার্গো এজেন্ট এবং লাইটার জাহাজ মালিকসহ সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষের মধ্যে সমন্বয়কের ভূমিকা পালন করছে। দেশের বিভিন্ন প্রান্তে আমদানিকারকের দুয়ারে পণ্য পৌঁছানোর যুক্তি সংগত ভাড়া নির্ধারণ করে দেয় ডব্লিউটিসি, ফলে অতিরিক্ত ভাড়া গ্রহণের সুযোগ নেই।

বর্তমানে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের অধীনে ৭৫০টির অধিক লাইটার জাহাজ চলাচল করে। যেগুলোর পরিবহন সক্ষমতা প্রায় ৯ লাখ মেট্রিক টন। ডব্লিউটিসি প্রতিষ্ঠার পর থেকে চট্টগ্রাম বন্দরে আসা মাদার ভেসেল থেকে অভ্যন্তরীণ বিভিন্ন গন্তব্যে পণ্য পরিবহনে কাজ করছে। সঠিক সময়ে মাদার ভেসেল থেকে পণ্য খালাসে লাইটার সরবরাহ করে ডব্লিউটিসি।

আমদানিকারকের পণ্য পরিবহনে নৌপথে চলাচলকারী জাহাজগুলোকে নির্দিষ্ট নিয়মকানুন মেনে চলতে হয়। বহির্নোঙর থেকে পণ্য পরিবহনে ইচ্ছুক এমন নৌযানকে পণ্য পরিবহনের আগে অবশ্যই ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলে নিবন্ধিত হতে হয়। এক্ষেত্রে সরকারি রাজস্ব পরিশোধ ও সার্ভে সার্টিফিকেট ছাড়া কোনো নৌযানকে পণ্য পরিবহনের অনুমতি দেয় না ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল। এ ছাড়া সরকারি নিষেধাজ্ঞা আছে ও রাজস্ব পরিশোধ করা হয়নি এমন পণ্য পরিবহনে লাইটার বরাদ্দ দেয় না ডব্লিউটিসি।

চট্টগ্রাম বন্দরে যেমন বহির্নোঙর থেকে জেটিতে জাহাজ ভিড়তে বার্থিং মিটিং পরিচালিত হয়, ঠিক তেমনি পণ্য পরিবহনে লাইটার জাহাজ বরাদ্দ দিতে প্রতিদিন ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের অফিসে বার্থিং মিটিং অনুষ্ঠিত হয়। আমদানিকারকের দেওয়া লাইটার জাহাজের চাহিদার ভিত্তিতে লাইটার বরাদ্দ দেওয়া হয়। আমদানিকারকের পক্ষে কার্গো বা পণ্যের এজেন্ট ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলে চাহিদা উত্থাপন করে। শুধু লাইটার বরাদ্দ দেয় এমন নয়, লাইটার কোন গন্তব্যে যাচ্ছে তা নিয়মিত মনিটরিংও করে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল। এছাড়া লাইটার বরাদ্দ পাওয়ার পর, আমদানিকারকের নির্দিষ্ট গন্তব্যে পণ্য

চট্টগ্রামের আনু মাঝির ঘাটে লাইটার জাহাজ থেকে পণ্য খালাস করে ট্রাকে তুলছেন শ্রমিকরা

খালাস পর্যন্ত যেকোনো সমস্যা বা সৃষ্ট জটিলতা মীমাংসায় কাজ করে ডব্লিউটিসি। ফলে আমদানিকারকে পণ্যের কোনো ধরনের ঝামেলা বা সমস্যায় পড়তে হয় না সঠিক সময়ে পণ্যের প্রাপ্তি নিয়ে। এছাড়া খাদ্যদ্রব্য ও কৃষিকাজে ব্যবহৃত সার পরিবহনের তথ্য সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে সরবরাহ করে ডব্লিউটিসি। ফলে একদিকে যেমন খাদ্যদ্রব্যের বাজার স্থিতিশীল রাখতে সহায়তা করছে, ঠিক তেমনি দেশের কৃষি উৎপাদন প্রক্রিয়া স্বাভাবিক রাখতেও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে ডব্লিউটিসি।

কোথায় হয় লাইটারিং

একসময় চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর এলাকা ছিল উপকূল থেকে পাঁচ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত। বন্দরে জাহাজ আগমনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাওয়ায় ২০১১ সালে তা বৃদ্ধি করে ৭ দশমিক ৫ নটিক্যাল মাইল করা হয়। গত কয়েক বছরের ব্যবধানে জাহাজ আসার পরিমাণ সাড়ে ৩ হাজার অতিক্রম করেছে। এছাড়া মাতারবাড়ী ঘিরে এলএনজি টার্মিনাল, জাইকার উদ্যোগে নির্মাণাধীন মাতারবাড়ী সমুদ্রবন্দর ও অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোর পণ্যবাহী জাহাজ ভেড়ানোর সুবিধার্থে দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনার অংশ হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর এলাকা ৭ নটিক্যাল মাইল থেকে বৃদ্ধি করে ৫০ নটিক্যাল মাইল করেছে কর্তৃপক্ষ। বহির্নোঙরের আওতা বাড়ানোর প্রস্তাবটি নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অনুমোদনের পর আইন মন্ত্রণালয়ের ভেটিং শেষে রাষ্ট্রপতির আদেশক্রমে ২০১৯ সালের ২৪ জানুয়ারি বিজ্ঞপ্তি আকারে প্রকাশ হয়। ফলে কর্ণফুলীর মোহনা থেকে কুতুবদিয়া পর্যন্ত চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর বিস্তৃত হয়েছে। পুরো বহির্নোঙরে সারা বছর চলে পণ্য লাইটারিংয়ের কাজ। ফলে আগের চেয়ে অনেক বেশি নিরাপদে পণ্য লাইটারিং ও জাহাজ অবস্থান করতে পারে। আবহাওয়া খারাপ থাকলে পায়রা বন্দরের জাহাজও কখনো কখনো চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে লাইটারিং করে।

ঘণ্টায় ৬-৭ নটিক্যাল মাইলের শক্তিশালী জোয়ারের প্রভাবে বহির্নোঙর এলাকায় চলাচল এবং নোঙর করতে সতর্কতা অবলম্বন করতে হয় জাহাজের পাইলট ও নাবিকদের। বিশেষ করে জোয়ারের সময় বহির্নোঙরের অন্য কোনো জাহাজ অতিক্রম না করা, ইঞ্জিন চালু রাখা, জরুরি প্রয়োজনে ৬ নটিক্যাল মাইল বেগে চলাচল, চ্যানেলের প্রবেশপথে অবস্থান না করা, ২ থেকে ৩ বার জোয়ারের পর নোঙরের অবস্থান যাচাই করা এবং ড্রাফট অনুযায়ী নোঙর করার নির্দেশনা রয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষের। দুর্ঘটনা এড়াতে পোর্ট রেডিও কন্ট্রোল থেকে জাহাজ চলাচল এবং অবস্থানে নির্দেশনা দেওয়া হয় পাইলটদের। এছাড়া মৌসুমি বায়ুর প্রভাব এবং মে থেকে অক্টোবর পর্যন্ত দ্রুত আবহাওয়া পরিবর্তনের প্রবণতা যেমন ঝড়, বৃষ্টি ও ঘূর্ণিঝড়ের কথা মাথায় রেখে চলাচল করতে হয় পাইলটদের।

পণ্য লাইটারিংয়ে বড় জাহাজ এবং লাইটার ভেসেলকে পাশাপাশি অবস্থান করতে হয়। দুই জাহাজের সার্বক্ষণিক যোগাযোগের পাশাপাশি নিরবচ্ছিন্ন লাইটারিং নিশ্চিত করতে ব্যবস্থা রাখতে হয় প্রয়োজনীয় ফেন্ডারিংয়ের (মুরিং দড়ি, পুরোনো টায়ার), যাতে জোয়ার এবং ঢেউয়ের প্রভাবে সৃষ্ট

২০১৯-২০ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দরে খালাস হওয়া মোট ৬ কোটি ৮৪ লাখ ৭৩ হাজার ৪১৪ মেট্রিক টন পণ্যের মধ্যে ৫ কোটি ৪২ লাখ ৫৪ হাজার ৮২৭ মেট্রিক টন হ্যান্ডলিং হয়েছে বহির্নোঙরে। শতাংশের হিসাবে এর পরিমাণ প্রায় ৮০ শতাংশ

দুলুনিতে মাদার ভেসেল এবং লাইটার জাহাজের মধ্যে যেকোনো ধরনের সংঘর্ষ না ঘটে।

খোলা পণ্যের ৮০ শতাংশ হ্যান্ডলিং বহির্নোঙরে

চট্টগ্রাম বন্দর কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিসংখ্যানে পৃথিবীর অনেক বন্দরকে পেছনে ফেলে লয়েডস লিস্টে ৫৮তম স্থানে অবস্থান করছে। কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিসংখ্যান ও প্রবৃদ্ধি সবসময় আলোচিত হলেও চট্টগ্রাম বন্দর কনটেইনারের পাশাপাশি বিপুল পরিমাণ খোলা (বাল্ক ও জেনারেল) পণ্যও হ্যান্ডলিং করে, যা সামগ্রিক পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের প্রায় অর্ধেক। আর এই খোলা পণ্য বা কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের সিংহভাগ হয় বঙ্গোপসাগরের বিস্তৃত জলরাশিতে, জনমানুষের চোখের আড়ালে। বন্দরের জেটির মতো ক্রেনের সাহায্যে পণ্য বা কনটেইনার ওঠানামা ও ট্রাক, কাভার্ড ভ্যান কিংবা লরির চলাচল দৃশ্যত নজরে না এলেও জাহাজ থেকে জাহাজে (শিপ টু শিপ অর্থাৎ এসটিএস) খালাস হয়ে যাচ্ছে কোটি কোটি টন পণ্য।

আমরা কিছু তুলনামূলক পরিসংখ্যান দেখলেই এটি বেশ ভালোভাবে বুঝতে পারব। ২০১৭-১৮ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দরে বাল্ক ও জেনারেল পণ্য খালাস হয়েছে ৫ কোটি ৯০ লাখ ৭৭ হাজার ৭২৫ মেট্রিক টন। এর মধ্যে শুধু বহির্নোঙরে খালাস হয়েছে ৪ কোটি ৩৯ লাখ ৮৯ হাজার ৩২২ মেট্রিক টন পণ্য। একইভাবে ২০১৮-১৯ অর্থবছরে খালাস হওয়া ৬ কোটি ৪২ লাখ ৬৮ হাজার ৮৬ মেট্রিক টন পণ্যের মধ্যে ৪ কোটি ৯৯ লাখ ৫৮ হাজার ৪৫০ মেট্রিক টন এবং ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৬ কোটি ৮৪ লাখ ৭৩ হাজার ৪১৪ মেট্রিক টন পণ্যের মধ্যে ৫ কোটি ৪২ লাখ ৫৪ হাজার ৮২৭ মেট্রিক টন হ্যান্ডলিং হয়েছে বহির্নোঙরে। শতাংশের হিসাবে এর পরিমাণ প্রায় ৮০ শতাংশ।

বহির্নোঙরে লাইটার জাহাজে পণ্য পরিবহন সড়কপথে চাপ কমাচ্ছে প্রতিনিয়ত। সকল আমদানিপণ্য চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে খালাস হলে প্রতিদিন কমপক্ষে ২০-২৫ হাজার ট্রাক মহাসড়কে যোগ হতো। এ সংখ্যাই বলে দিচ্ছে বহির্নোঙরে পণ্য পরিবহন শুধু পরিবেশবান্ধবই নয়, বরং মহাসড়কে যানবাহন চলাচলকে আরও সহজ ও নিরাপদ করছে।

জাহাজ হ্যান্ডলিংয়েও এগিয়ে বহির্নোঙর

পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের পরিসংখ্যানের মতো জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের পরিসংখ্যানেও বহির্নোঙরের অংশীদারিত্ব বেশি। ২০১৮-১৯ অর্থবছরের পরিসংখ্যানে দেখা যায় এ বছর চট্টগ্রাম বন্দরে খোলাপণ্যের জাহাজ এসেছে ২ হাজার ২০৪টি। এর মধ্যে শুধু বহির্নোঙরে খালাস হয়েছে ১ হাজার ৩২১টি জাহাজের পণ্য। বন্দরের নিজস্ব জেটি, বিশেষায়িত জেটি ও মুরিংয়ে খালাস হয়েছে যথাক্রমে ৪৭৯ ও ৪০৪টি জাহাজ। এরপরের অর্থবছরে (২০১৯-২০) খোলাপণ্যের জাহাজ এসেছে ২ হাজার ৩০৯টি। এর মধ্যে শুধু বহির্নোঙরে খালাস হয়েছে ১ হাজার ৪৬৪টি জাহাজের পণ্য। এছাড়া জেটিতে ৪৯১টি ও বিশেষায়িত জেটি এবং মুরিংয়ে ৩৪৭টি জাহাজের পণ্য খালাস হয়েছে। সর্বশেষ অর্থবছরের (২০১৯-২০) পরিসংখ্যান অনুযায়ী বহির্নোঙরে খোলাপণ্যের জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের অংশীদারিত্ব প্রায় ৬৩ শতাংশ।

নিরাপদ বহির্নোঙর

চট্টগ্রাম বন্দর চ্যানেল ও বহির্নোঙর দেশি-বিদেশি জাহাজ চলাচলের নিরাপদ গন্তব্য। আইনশৃঙ্খলা বাহিনীর নজরদারি, নিয়মিত টহল ও বন্দর কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণকক্ষের সাথে জাহাজের সার্বক্ষণিক যোগাযোগ অপরাধমূলক কার্যক্রমের সংখ্যা কমানোর পাশাপাশি চট্টগ্রাম বন্দরকে নিরাপদ বন্দরের পরিচিতি এনে দিয়েছে এবং একই সাথে উজ্জ্বল হয়েছে বন্দরের ভাবমূর্তি।

দেশের বহির্নোঙরে অপরাধকর্ম বাড়লে বিদেশি জাহাজের চলাচলে নেতিবাচক প্রভাব পড়ে। এ নেতিবাচক প্রভাবের কারণে পণ্য পরিবহনে বাড়তি

চট্টগ্রাম বন্দরের ভিটিএমআইএস নিয়ন্ত্রণ কক্ষ থেকে সার্বক্ষণিক বন্দর চ্যানেল ও বহির্নোঙরে অবস্থানরত জাহাজের চলাচল মনিটরিং করা হয়। কনটেইনার বা কার্গোবাহী জাহাজ যখন চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে প্রবেশ করে, ঠিক তখন থেকেই এরা ভিটিএমআইএসের নজরদারিতে চলে আসে

জাহাজভাড়া আরোপ হয় আর বিপাকে পড়তে হয় দেশীয় আমদানি-রপ্তানিকারকদের। সাগরে দস্যুতা প্রতিরোধে প্রতিনিয়ত কাজ করছে কোস্ট গার্ড, বাংলাদেশ নৌবাহিনী ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। চট্টগ্রাম বন্দর আন্তর্জাতিক নিরাপত্তা বিধিমালা আইএসপিএসের লেভেল-১ বাস্তবায়ন করছে। বহির্নোঙরে যেকোনো ধরনের দুর্ঘটনা, চুরি কিংবা দস্যুতার ঘটনা শূন্যের কোটায় নামিয়ে আনতে ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেমকে (ভিটিএমআইএস) আপগ্রেড করা হয়েছে। আর নিজস্ব উদ্যোগে নজরদারির জন্য হাইস্পিড জাহাজ এবং হেলিকপ্টার কেনার বিষয়টিও পরিকল্পনায় রয়েছে। বহির্নোঙর ছাড়াও পোর্ট লিমিটের মধ্যে থাকা সব স্থাপনা, রিভার মুরিং, জেটি, টার্মিনালকে আরও বেশি নজরদারির মধ্যে আনার প্রক্রিয়া চলছে। আর নৌবাহিনী ও কোস্ট গার্ড চুরি কিংবা দস্যুতার কোনো অভিযোগ পেলে ১০ মিনিটের মধ্যে যাতে সরাসরি সাগরের ঘটনাস্থলে পৌঁছতে পারে, সেজন্য বন্দর চ্যানেলের ১৫ নম্বর ঘাটের কাছে একটি র‍্যাপিড রেসপন্স বার্থ স্থাপন করা হয়েছে।

ভিটিএমআইএস: সার্বক্ষণিক নজরদারি

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর নিয়ে কথা বলতে গেলে এর সার্বিক পরিচালনায় যে প্রযুক্তি ব্যবহার করা হচ্ছে, সেই প্রসঙ্গে আলোকপাত করতেই হয়। নৌবাণিজ্য নিরাপদ, নির্বিঘ্ন এবং আন্তর্জাতিক মানে উন্নীত করতে ২০১৪ সালে চট্টগ্রাম বন্দরে ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেম (ভিটিএমআইএস) চালু করা হয়। চট্টগ্রাম বন্দর আধুনিকায়নের গুরুত্বপূর্ণ অংশ এই সিস্টেম। ভিটিএমআইএস বন্দরের সক্ষমতা এবং দক্ষতা বাড়িয়েছে বহুগুণে। বেলজিয়াম, আমেরিকা ও সিঙ্গাপুরের মতো উন্নত দেশের বন্দরে ব্যবহৃত হচ্ছে এই সিস্টেম। ভিটিএমআইএস পরিচালিত হয় আন্তর্জাতিক নৌ-সংস্থা আইএমও এবং সোলাস কনভেনশন অনুসরণ করে। আধুনিক প্রযুক্তিনির্ভর এই সিস্টেমের কারণে চট্টগ্রাম বন্দর চ্যানেল ও বন্দরের বহির্নোঙরে অবস্থান করা সব জাহাজের নজরদারি করতে পারছে কর্তৃপক্ষ। কনটেইনার বা কার্গোবাহী জাহাজ যখন চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে প্রবেশ করে, ঠিক তখন থেকেই এরা ভিটিএমআইএসের নজরদারিতে চলে আসে। নিয়মানুযায়ী জাহাজ বহির্নোঙরে প্রবেশ করে ভিএইচএফ কমিউনিকেশনের মাধ্যমে পোর্ট রেডিও কন্ট্রোলে তাদের আগমন নিশ্চিত করে। পোর্ট রেডিও কন্ট্রোল জাহাজের প্রয়োজনীয় তথ্য যেমন ড্রাফট, আয়তন, কার্গো পরিমাণ বা কনটেইনারের পরিমাণ ইত্যাদি সংরক্ষণ করে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা ও বহির্নোঙর এলাকায় কোন অ্যাংকরেজে অবস্থান করবে তা জাহাজের ক্যাপ্টেনকে জানিয়ে দেয়।

ভিটিএমআইএসের সুবাদে একদিকে যেমন জাহাজ চলাচল বন্দরের নিয়ন্ত্রণে এসেছে, তেমনি কমেছে সংঘর্ষ, চুরি কিংবা ডাকাতির ঘটনা। বহির্নোঙরে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে নিষেধাজ্ঞার সময় বিশেষ করে অতিবৃষ্টি ও ঘনকুয়াশার সময়ও জাহাজের কর্মকাণ্ড কর্তৃপক্ষের নজরদারিতে এসেছে।

ভিটিএমআইএস পরিচালনায় চট্টগ্রাম বন্দরে রয়েছে দুটি কন্ট্রোল স্টেশন ও চারটি রাডার স্টেশন। একটি বন্দর ভবন কন্ট্রোল স্টেশন; অন্যটি পতেঙ্গা পয়েন্ট কন্ট্রোল স্টেশন। চারটি রাডার স্টেশনগুলো হলো পতেঙ্গা পয়েন্ট রাডার স্টেশন, গুপ্তা পয়েন্ট রাডার স্টেশন, রুবি সিমেন্ট রাডার স্টেশন ও সদরঘাট রাডার স্টেশন। সিসিটিভি ক্যামেরা, ডে-নাইট ক্যামেরা সিস্টেম, ভিএইচএফ রেডিও সিস্টেম এবং অটোমেটিক আইডেন্টিফিকেশন সিস্টেম (এআইএস) সমৃদ্ধ এই সিস্টেমের মাধ্যমে প্রতিটি জাহাজের চলাচল চিহ্নিত করা যায় কন্ট্রোল স্টেশন থেকেই। ভিটিএমআইএসের মাধ্যমে স্টেশনে বসেই বিশ্বের যেকোনো দেশ থেকে আসা জাহাজের বহির্নোঙরে প্রবেশ, জাহাজের বিস্তারিত তথ্য, গতিবিধি এবং পার্শ্ববর্তী জাহাজ থেকে দূরত্ব অবলোকন করা যায়। বহির্নোঙরে জাহাজ চলাচলের উপযুক্ত সময়, দুর্ঘটনার আশঙ্কা থাকলে আগাম সতর্কতা জারি, বন্দর চ্যানেলে জাহাজ প্রবেশ ও বহির্গমন, বহির্নোঙরে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের সঠিক সময় সম্পর্কে তথ্য প্রদান এবং যোগাযোগের মাধ্যমে সমন্বয়ের কাজ করে ভিটিএমআইএস। একই সাথে জাহাজগুলোকেও পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের তথ্য ও জাহাজ সঠিকভাবে নোঙর করা আছে কিনা তা নিশ্চিত করে তথ্য প্রেরণ করতে হয় নিয়ন্ত্রণকক্ষে। যেকোনো দুর্ঘটনায় ত্বরিত ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণের পাশাপাশি দুর্ঘটনার তদন্তে ভিটিএমআইএসএ'র অডিও ও ভিডিও রেকর্ডিং এনে দিয়েছে যুগান্তকারী সাফল্য। অনুমতি ছাড়া যেকোনো জাহাজের বন্দর চ্যানেলে প্রবেশ নিয়ন্ত্রণেও কার্যকর ভিটিএমআইএস। দুর্ঘটনা প্রশমনে গঠন করা হয়েছে বহির্নোঙর সেল (আউটার অ্যাংকরেজ সেল)। এই সেলের কাজ হচ্ছে বহির্নোঙরে যেকোনো ধরনের দুর্ঘটনা প্রশমন করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা ও নজরদারি জোরদার করা।

ব্যাপ্তি বেড়েছে অনেক, বাড়বে আরও

দেশের উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা অর্জন ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিকে সমুন্নত রাখতে হলে চট্টগ্রাম বন্দরের উন্নয়নের কোনো বিকল্প নেই। বাণিজ্য বৃদ্ধির সুবাদে ক্রমাগত বাড়ছে পণ্য আমদানি-রপ্তানি। এছাড়া চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে প্রতিবেশী দেশগুলোর ট্রানজিট-ট্রানশিপমেন্ট চালু হওয়ায় পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের সম্ভাবনা আরও বাড়ছে। পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে প্রতিনিয়ত নিজের সক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি টার্মিনাল অপারেটর, বার্থ অপারেটর ও শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটরদের সক্ষমতা বৃদ্ধিতে প্রত্যক্ষভাবে কাজ করছে চট্টগ্রাম বন্দর। কাঙ্ক্ষিত উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে চট্টগ্রাম বন্দর তার সম্ভাবনার সবটুকু কাজে লাগাতে বদ্ধপরিকর। ক্রমোন্নয়নের নিরলস প্রচেষ্টায় পাল্টে যাচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দরের চিরচেনা চিত্র। পাল্টে যাচ্ছে দৃষ্টির আড়ালে থাকা বহির্নোঙরে পণ্য খালাসের চিত্রও। বিশ্বের ব্যস্ততম বন্দরের তালিকায় অচিরেই শীর্ষসারিতে উঠে আসবে চট্টগ্রাম বন্দর, তা এখন আর স্বপ্ন নয়।

ওমর ফারুক ইমন
প্রতিবেদক, বন্দরবার্তা

ঘোষণা:

স্থান সংকুলান না হওয়ায় বন্দরবার্তার নিয়মিত বিভাগ 'বন্দর বিচিত্রা' মাঝে মাঝে প্রকাশ করা সম্ভব হয় না। নিয়মিত পাঠকদের কাছে এজন্য দুঃখ প্রকাশ করছি।

“আমাদের রূপকল্প হচ্ছে বিশ্বমানের বন্দর ও নৌপরিবহন ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করা”

মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী কর্মজীবন শুরু করেন ১৯৯১ সালে বরিশাল জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে সহকারী কমিশনার হিসেবে। এরপর উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তা থেকে শুরু করে জেলা প্রশাসক ও বিভাগীয় কমিশনার পর্যন্ত মাঠ প্রশাসনের প্রায় সব গুরুত্বপূর্ণ দায়িত্ব পালন করেন। অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ ও মন্ত্রিপরিষদ বিভাগে দায়িত্ব পালন ছাড়াও জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ের নিয়োগ, পদোন্নতি ও প্রেষণ অনুবিভাগে অতিরিক্ত সচিব হিসেবেও কাজ করেন। ২০২০ সালের ২৭ ফেব্রুয়ারি তিনি যোগদান করেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ে সচিব হিসেবে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ে গত কয়েক মাসে তাঁর কাজের অভিজ্ঞতা এবং নৌপরিবহন খাতের চ্যালেঞ্জ, সম্ভাবনা ও অর্জন নিয়ে বিস্তারিত কথা বলেছেন বন্দরবার্তার সাথে।

এক দশক ধরেই উচ্চপ্রবৃদ্ধিতে রয়েছে বাংলাদেশ। এটা সম্ভব হচ্ছে অর্থনৈতিক নানা কর্মকাণ্ড বিশেষ করে আমদানি-রপ্তানির ওপর ভর করে। আর পণ্য বাণিজ্য তথা আমদানি-রপ্তানিতে বন্দরের রয়েছে বিশেষ ভূমিকা। দেশের নৌ এবং স্থল উভয় বন্দরই নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীনে। আপনার মন্ত্রণালয়ের গুরুত্ব এবং কর্মপরিধি নিশ্চয়ই প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাচ্ছে?

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের আদর্শ ধারণ করে দীর্ঘ নয় মাস সশস্ত্র মুক্তিযুদ্ধের পর ১৯৭১ সালের ১৬ ডিসেম্বর পৃথিবীর মানচিত্রে বাংলাদেশ একটি স্বাধীন ও সার্বভৌম রাষ্ট্র হিসেবে প্রতিষ্ঠিত হয়। তৎকালীন রেল, নৌ ও সড়ক পরিবহন খাতের সমন্বয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সৃষ্টি হয়। পরবর্তী সময়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের কার্যপরিধি বৃদ্ধি পাওয়ায় জাতীয় স্বার্থে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে পুনর্বিন্যাসপূর্বক বন্দর, জাহাজ চলাচল ও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় প্রতিষ্ঠা করা হয়। ১৯৮৮ সালের জানুয়ারি মাসে বন্দর, জাহাজ চলাচল ও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়কে ‘নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়’ হিসেবে নামকরণ করা হয়। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ১২টি দপ্তর ও সংস্থার মাধ্যমে নৌপথের যোগাযোগ, নিয়ন্ত্রণ ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা জোরদারকরণ, নাব্যতা বৃদ্ধি, নৌবন্দরসমূহের ব্যবস্থাপনা উন্নয়ন, সমন্বিত ড্রেজিং কার্যক্রম, চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের উন্নয়ন, স্থলবন্দর উন্নয়ন, সমুদ্রপথে আন্তর্জাতিক বাণিজ্য সম্প্রসারণ এবং অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক পরিমণ্ডলে দক্ষ নাবিক তৈরির দায়িত্বে নিয়োজিত রয়েছে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের দপ্তর ও সংস্থাসমূহ হচ্ছে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশন, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ, বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশন, নৌপরিবহন অধিদপ্তর, মেরিন একাডেমি, ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউট, জাতীয় নদী রক্ষা কমিশন, গভীর সমুদ্রবন্দর সেল ও পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষ। এছাড়াও এই মন্ত্রণালয়ের অধীনে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর পরামর্শে এবং নৌপরিবহনমন্ত্রীর নির্দেশনায় সমুদ্রসম্পদ আহরণ এবং এ সংক্রান্ত স্বল্প, মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদি কৌশলগত কর্মপরিকল্পনা নিয়ে ‘ব্লু-ইকোনমি’ কার্যক্রম শুরু হয়েছে।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীনে অনেকগুলো দপ্তর এবং সংস্থা কাজ করছে। এতগুলো দপ্তর/সংস্থার মধ্যে সমন্বয় রক্ষা একটা বড় চ্যালেঞ্জ। মন্ত্রণালয় কীভাবে এটা সম্ভব করছে?

আগেই বলেছি ১২টির মতো দপ্তর এবং সংস্থা নিয়ে এই মন্ত্রণালয়ের কাজ। এই মন্ত্রণালয়ের কাজগুলোর মধ্যে আছে নদীবন্দর, সমুদ্রবন্দর ও স্থলবন্দরসমূহের ব্যবস্থাপনা, বাতিঘর ব্যবস্থাপনা, উন্নয়ন ও সংরক্ষণ; নাব্যতা রক্ষাকল্পে নৌপথ ড্রেজিং, নিরাপদ নৌ-চলাচলের জন্য বয়া লাইটেড নির্দেশিকা ও পিসি পোল স্থাপন; নৌ-বাণিজ্য সম্প্রসারণ ও সহযোগিতা; অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন ও জাহাজ চলাচল, মেরিন সার্ভিসেস এবং নিরাপদ নৌ-চলাচল নিশ্চিতকরণ; অভ্যন্তরীণ নৌপথের নাব্যতা উন্নয়ন ও সংরক্ষণ; যান্ত্রিক নৌযান ব্যবস্থাপনা ও নিয়ন্ত্রণ, নৌযান জরিপ ও রেজিস্ট্রেশন; সামুদ্রিক জাহাজ চলাচল ও নেভিগেশন; নৌবাণিজ্য জাহাজ সম্পর্কিত

প্রয়োজনীয় শিক্ষা ও প্রশিক্ষণ; মূল ভূখণ্ড ও দ্বীপসমূহের মধ্যে এবং অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল ব্যবস্থাপনা ও রক্ষণাবেক্ষণ; মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত বিষয়াদি সমন্বয় ও গবেষণা; জাহাজ চলাচল ও নেভিগেশন সম্পর্কিত আইন প্রণয়ন; আন্তর্জাতিক সংস্থাসমূহের সাথে যোগাযোগ এবং বিভিন্ন দেশ ও বিশ্ব সংস্থার সাথে চুক্তি ও স্মারক সম্পর্কিত বিষয়াদি; আদালতে গৃহীত ফি ব্যতীত মন্ত্রণালয়ের আওতাভুক্ত কার্যক্রম সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন চার্জ সম্পর্কিত বিষয়াদি ছাড়াও রয়েছে অনেক কর্মযজ্ঞ। তবে আমাদের রূপকল্প হচ্ছে বিশ্বমানের বন্দর, মেরিটাইম ও নৌপরিবহন ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করা; আর এ মন্ত্রণালয়ের অভিলক্ষ্য হচ্ছে সমুদ্র, নৌ ও স্থলবন্দরসমূহের আধুনিকায়ন, নৌপথের নাব্যতা সংরক্ষণ, মেরিটাইম সেক্টরে দক্ষ জনবল সৃষ্টি, সাশ্রয়ী ও নিরাপদ যাত্রী ও পণ্য পরিবহন এবং বৈদেশিক বাণিজ্য সম্প্রসারণে সহায়তাকরণ, সুতরাং রূপকল্প এবং অভিলক্ষ্যের প্রতি দৃঢ়তা থাকলে সমন্বয় সহজ হয়, সাফল্য আসে।

উন্নয়নের চালিকাশক্তি হিসেবে বিশ্বজুড়েই গুরুত্ব বাড়ছে মেরিটাইম তথা বন্দর খাতের। বাংলাদেশও এর ব্যতিক্রম নয়। বন্দরের সামর্থ্য বৃদ্ধি এবং দক্ষতা নিশ্চিত করার বিষয়টি সামনে রেখে বহুমাত্রিক উন্নয়নের কী ধরনের পরিকল্পনা সরকারের রয়েছে? নৌপরিবহনে আঞ্চলিক হাব হিসেবে বাংলাদেশের সম্ভাবনাকে কীভাবে দেখছেন?

উন্নয়নশীল দেশে অভিগমনের পর ২০৪১ সালে উন্নত দেশের কাতারে প্রবেশের লক্ষ্য নিয়ে আমরা এগোচ্ছি। সেই লক্ষ্য সামনে রেখে প্রয়োজনীয় অবকাঠামো ও জ্বালানি সেক্টরে বেশকিছু মেগা প্রকল্প চলমান রয়েছে। এ ছাড়া সরকার শতাধিক ইজেড, এসইজেড এবং ইপিজেড স্থাপন করছে, যাতে করে বড় আকারের আমদানি করা মালামাল সহজে এবং কম সময়ে তাদের গন্তব্যে পৌছাতে পারে। আমদানি পণ্যগুলো আমাদের জলসীমানায় পৌছানোর পর থেকে চট্টগ্রাম বন্দর মুখ্য ভূমিকা পালন করে থাকে। আমদানি বা রপ্তানি পণ্যের ডেলিভারি এবং গ্রহণের জন্য বন্দরটি সার্বক্ষণিক নিয়োজিত। এবং মনে রাখা দরকার, যদি আমরা দেশে টেকসই উন্নয়নের গতি বজায় রাখতে চাই, তাহলে পণ্যের ডেলিভারি দ্রুত এবং কার্যকরী হওয়া উচিত। এই সক্ষমতা অর্জনের জন্য আমরা মাল্টিমোডাল হাবসহ হিন্টারল্যান্ড সংযোগ স্থাপনের পাশাপাশি বন্দরের বিদ্যমান অবকাঠামো পুনর্নির্মাণের জন্য প্রকল্প গ্রহণ করেছি। একই সাথে এটিও মনে রাখতে হবে যে, বিশ্বব্যাপী মেরিটাইম সংস্থাগুলো পরিবেশগত সমস্যা এবং কার্যকর জ্বালানি ব্যবহারের ওপর বেশি সংবেদনশীল হয়ে উঠছে। আমাদের সমগ্র নির্মাণযজ্ঞে আমরা মূলত পরিবেশের যাতে কোনো রকম ক্ষতি না হয়, সেদিকে লক্ষ রাখছি। আবার এতে করে অর্থনীতির চাকা যাতে গতিশীল থাকে তাতেও আমাদের দৃষ্টি নিবদ্ধ থাকছে।

কোভিড-১৯ মহামারির কারণে ২০২০ ছিল নজিরবিহীন একটা বছর। মহামারির শুরুর দিকে বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ অনেক বন্দরের কার্যক্রম স্থবির হয়ে পড়ে। বাংলাদেশের বন্দর বিশেষ করে চট্টগ্রামের কথা বললে ব্যতিক্রমী চিত্র চোখে পড়ে। মহামারির মধ্যেও একদিনের জন্যও বন্দরের কার্যক্রম বন্ধ হয়নি। মহামারির ধাক্কা সামলে দ্রুতই ঘুরে দাঁড়িয়েছে। এমনকি অর্থবছর শেষে প্রবৃদ্ধিও ধরে রেখেছে। কীভাবে এটা সম্ভব হলো?

মহামারির মধ্যেও আমরা আমদানি-রপ্তানি সচল রাখতে পেরেছি। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সময়োপযোগী ও উদ্ভাবনী কৌশল এবং তার বাস্তবায়নের ফলেই এটা সম্ভব হয়েছে। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডসহ (এনবিআর) সংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থাও এক্ষেত্রে সহযোগীর ভূমিকা পালন করেছে। তবে বন্দর কর্তৃপক্ষের কথাই সবার আগে বলতে হবে। সমুদ্রগামী জাহাজের মাধ্যমে ভাইরাসটি যাতে দেশে ছড়িয়ে পড়তে না পারে, সেজন্য সংক্রমণের শুরুর দিকেই বিশেষ সতর্কতামূলক পদক্ষেপ নিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

আবার কনটেইনারজটের কারণে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমে যাতে বিঘ্ন না ঘটে সেজন্য এপ্রিলের শেষ দিকে বিশেষ টাস্কফোর্স গঠন করা হয়। কনটেইনারজট সামলাতে প্রয়োজনীয় যেকোনো পদক্ষেপ নেওয়ার ক্ষমতা দেওয়া হয় টাস্কফোর্সকে। এর সুফলও পাওয়া যায়। আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের স্বাভাবিক গতি ধরে রাখা সম্ভব হয়। এছাড়া আমদানিকারকরা যাতে বন্দর চত্বর থেকে কনটেইনার খালাস করেন, সেজন্য স্টোর রেন্টে ছাড় দেওয়া হয়। বন্দর সচল রাখতে কর্মীরাও সাধারণ ছুটির মধ্যে পালা করে কাজ চালিয়ে গেছেন। এসবের ফলে মহামারি সত্ত্বেও ২০১৯-২০ অর্থবছর শেষে চট্টগ্রাম বন্দরে কার্গো, কনটেইনার ও জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের প্রবৃদ্ধি ধরে রাখা সম্ভব হয়েছে।

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর সম্পর্কে কিছু বলুন। ২০২৬ সালের মধ্যে বন্দরের কার্যক্রম শুরু করার ব্যাপারে আপনি কতটা আশাবাদী?

সাড়ে ১৮ মিটার চ্যানেল তৈরির কাজ এরই মধ্যে শেষ হয়েছে। ব্রেক ওয়াটারও প্রস্তুত। চ্যানেলটি দিয়ে মাতাবাড়ী কয়লা বিদ্যুৎকেন্দ্রের জেটিতে প্রথমবারের মতো জাহাজ ভিড়েছে। প্রকল্পের পরামর্শক হিসেবে সেপ্টেম্বরেই জাপানের নিপ্পন কোয়ের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয়েছে এবং তারা কাজও শুরু করেছে। তাই বলা যায়, সবকিছু ঠিকমতোই এগোচ্ছে এবং ২০২৬ সালের মধ্যেই দেশের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দর হিসেবে মাতারবাড়ীর কার্যক্রম আমরা শুরু করতে পারব বলে আশা করছি।

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর হলে ব্যবসায়ীরা বিশেষ কী সুবিধা পাবেন?

বাংলাদেশের রপ্তানির ক্ষেত্রে বর্তমানে প্রথমে ফিডার ভেসেলে করে পণ্য প্রথমে সিঙ্গাপুর বা কলম্বো বন্দরে নিয়ে যাওয়া হয়। সেখান থেকে মাদার ভেসেলে করে রপ্তানি গন্তব্যে সেগুলো পৌছে দেওয়া হয়। একইভাবে আমদানি পণ্যও প্রথমে সিঙ্গাপুরে আসে এবং সেখান থেকে ফিডার ভেসেলে করে চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হয়। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর চালু হলে মাদার ভেসেল বন্দরটিতে ভিড়তে পারবে। সেখান থেকে লাইটারেজ জাহাজে করে পণ্য চট্টগ্রাম বন্দর বা অন্যান্য এলাকায় নিয়ে যাওয়া যাবে। এতে আমদানি-রপ্তানিতে সময় অনেক সাশ্রয় হবে। এতে ব্যবসায়ী বিশেষ করে রপ্তানিকারকরা সুবিধা পাবেন। এ কারণে রপ্তানির ক্ষেত্রেও লিড টাইম কমিয়ে আনা গুরুত্বপূর্ণ বিষয়।

অভ্যন্তরীণ ও প্রতিবেশী দেশগুলোর সাথে বাণিজ্যের ক্ষেত্রে স্থলবন্দরগুলোর ভূমিকাও কম নয়। দেশের স্থলবন্দর এবং সমুদ্রবন্দরের জন্য কী ধরনের নীতিমালার কথা বিবেচনায় রয়েছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়?

অনেকেই অবগত আছেন যে, আঞ্চলিক বাণিজ্য পরিচালনার জন্য বাংলাদেশে ২৩টি স্থলবন্দর রয়েছে

এবং দেশটির সাথে ভারতের প্রায় ৪ হাজার কিমি সীমানা রয়েছে। গত বছর সরকার সিলেট, সাতক্ষীরায় এবং খাগড়াছড়ি জেলায় নতুন তিনটি স্থলবন্দরের অবকাঠামো নির্মাণের সিদ্ধান্ত নিয়েছে, যাতে ভারতের সাথে আঞ্চলিক যোগাযোগের মাধ্যমে বাণিজ্য বৃদ্ধি করতে পারে। একই পরিকল্পনার অধীনে বেনাপোল স্থলবন্দরকেও আধুনিকীকরণ করা হচ্ছে। আমরা এই বন্দরগুলোর মধ্যে খোলা ইয়ার্ড, গুদাম এবং অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণ করছি যাতে যোগাযোগ ও ট্র্যাফিক সহজ হয়। প্রতিবেশী দেশগুলোর সাথে সংযোগ স্থাপনের বিষয়টি সরকারের সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার। অন্যদিকে ভুটান ও নেপাল দেশের চট্টগ্রাম বন্দর এবং অন্যান্য সমুদ্রবন্দরের সুবিধা নিতে গভীর আগ্রহ দেখিয়েছে। জাতীয় নীতি ও আঞ্চলিক বাণিজ্যের সুবিধার্থে স্থলবন্দর এবং সমুদ্রবন্দরগুলোর সমন্বিত ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করার জন্য কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণের ওপর জোর দেওয়া হয়েছে।

পরিবহন খাতে একটি গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গ এর লজিস্টিকস এবং হিন্টারল্যান্ড সুবিধা। বর্তমান হিন্টারল্যান্ড ব্যবস্থা পরিবহন খাতে কীভাবে ভূমিকা রাখছে? বন্দরগুলোর হিন্টারল্যান্ড সংযোগ বৃদ্ধিতে কী কী উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে?

মেরিটাইম বন্দর উন্নয়নের সমান্তরালে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ক্রমবর্ধমান প্রবণতার সাথে গতিশীল রাখতে, সড়ক, রেল এবং অভ্যন্তরীণ নৌপথ পরিবহনের (বিআইডব্লিউটিএ) ওপর জোর দিতে হয়। হিন্টারল্যান্ড যোগাযোগ মূলত যাতায়াত ব্যবস্থা ও বিভিন্ন ধরনের পরিবহনের উপর নির্ভরশীল; তবে খরচ, সময় এবং নিরাপত্তা বিবেচনায় প্রাধান্য পায়। বাংলাদেশ পণ্য পরিবহনের বড় অংশ অর্থাৎ ৮০ শতাংশ ঘটে সড়কপথে, ১৬ শতাংশ নৌপথে এবং ৪ শতাংশ রেলপথে। নদীমাতৃক দেশ হিসেবে আমাদের নৌপথের ব্যবহার বাড়াতে হবে, সড়কপথের উন্নয়ন অব্যাহত রাখতে হবে এবং রেলপথে পণ্য ব্যবহার সহজলভ্য করতে হবে। এ লক্ষ্যে আমাদের বিভিন্ন মেগা প্রজেক্টসহ অসংখ্য কার্যক্রম রয়েছে। অচিরেই বাংলাদেশের হিন্টারল্যান্ড যোগাযোগ বিস্তৃত ও সহজ হবে।

প্রতিবেশী দেশের সাথে সমুদ্রসীমা মীমাংসা হওয়ায় বাংলাদেশ এখন একটি বিশাল সমুদ্র এলাকার অধিকারী। এই সমুদ্র এলাকায় 'ব্লু-ইকোনমি' সম্ভাবনাকে কাজে লাগাতে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় স্বল্প, মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদি কৌশলগত কর্মপরিকল্পনা সাজিয়েছে। এ পরিকল্পনায় কী থাকছে?

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে দূরদর্শী কূটনৈতিক সাফল্যের কারণে মূলত বাংলাদেশের পক্ষে এই রায় এসেছে। এই রায়ের ফলে বাংলাদেশ শেষ পর্যন্ত ১ লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গকিলোমিটারের বেশি টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকা, ২০০ নটিক্যাল মাইল একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল এবং চট্টগ্রাম উপকূল থেকে ৩৫৪ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত মহীসোপানের তলদেশে অবস্থিত সব ধরনের প্রাণিজ ও অপ্রাণিজ সম্পদের ওপর সার্বভৌম অধিকার প্রতিষ্ঠা করতে পেরেছে।

পৃথিবীর বিভিন্ন দেশ তাদের বর্তমান ও ভবিষ্যৎ চাহিদা মেটাতে তাকিয়ে আছে সমুদ্রসম্পদের দিকে। ২০৫০ সালে পৃথিবীর জনসংখ্যা হবে প্রায় ৯০০ কোটি। গবেষকরা বলছেন, বিপুল এই জনগোষ্ঠীর খাবার জোগান দিতে তখন সমুদ্রের মুখাপেক্ষী হতে হবে। আর এ কারণেই ব্লু-ইকোনমি বা সমুদ্রসম্পদনির্ভর অর্থনীতিকে গুরুত্বারোপ করার তাগিদ দিচ্ছেন গবেষক ও বিশ্লেষকরা। বিশ্বের ৪৩০ কোটি মানুষের ১৫ ভাগ প্রোটিনের জোগান দিচ্ছে সামুদ্রিক মাছ, উদ্ভিদ ও জীবজন্তু। পৃথিবীর ৩০ ভাগ গ্যাস ও জ্বালানি তেল সরবরাহ হচ্ছে সমুদ্রতলের বিভিন্ন গ্যাস ও তেলক্ষেত্র থেকে। সমুদ্রের বুকে প্রাপ্ত অনবায়নযোগ্য সম্পদের মধ্যে রয়েছে তেল-গ্যাসসহ নানাবিধ খনিজ পদার্থ, যেমন ফসফরাইট ডিপোজিট, পলিমেটালিক ডিপোজিট, সালফাইড, ম্যাঙ্গানিজ নডিউলস ও ক্রাস্ট, গ্যাস হাইড্রেট, এভাপোরাইট ইত্যাদি। বিভিন্ন তথ্য-উপাত্ত অনুযায়ী, প্রায় ১২ হাজার কোটি টাকা সমমূল্যের ন্যূনতম প্রায় ১ দশমিক ৭৪ মিলিয়ন টন খনিজ বালুর সমাহার রয়েছে বাংলাদেশের সমুদ্র উপকূলে। এখানে মোট ১৭ প্রকারের খনিজ বালুর সন্ধান পাওয়া গেছে। এদের মধ্যে ৮টির অর্থনৈতিক সম্ভাবনা রয়েছে; যেমন ইলমেনাইট, জিরকন, রুটাইল, ম্যাগনেটাইট, লিউকোক্সিন, কিয়ানাইট, মোনাজাইট। বিশ্বে ব্যবহৃত শতকরা ৫০ ভাগের বেশি ম্যাগনেশিয়াম সামুদ্রিক পানি থেকে সংগ্রহ করা হয়। এই প্রাকৃতিক উৎস থেকে জীবন রক্ষাকারী ওষুধ তৈরি সম্ভব। এ পর্যন্ত প্রায় ১০ হাজার যৌগ সমুদ্র থেকে পাওয়া গেছে। পরবর্তী প্রজন্মের ওষুধ এই সমুদ্র থেকেই পাওয়া যাবে বলে বিজ্ঞানীরা আশা করছেন। এসব লক্ষ্য সামনে রেখে আমরা সমুদ্রবন্দর ও গভীর সমুদ্রবন্দরসমূহের উন্নয়ন ও সক্ষমতা বৃদ্ধি করে চলেছি, কোস্টাল শিপিংকে কার্যকরী করে অর্থনৈতিক উন্নয়নে ভূমিকা রাখাসহ ব্লু-ইকোনমিকে সামনে রেখে দ্বিপক্ষীয় এবং আঞ্চলিক সমঝোতা স্মারক, চুক্তি ও প্রোটকলের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক নৌবাণিজ্য সম্প্রসারণের কাজ করছি, ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে নদীর নাব্যতা বৃদ্ধি করছি।

এবার একটু অন্য প্রসঙ্গে আসি। ১৯৭২ সালে প্রতিষ্ঠিত বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশন (বিএসসি) জ্বালানি, সার, খাদ্যশস্যসহ বিভিন্ন পণ্য পরিবহনের পাশাপাশি বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনেও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। কিন্তু সংস্থাটির বহরে জাহাজের সংখ্যা সেই অর্থে খুব বেশি নয়। বিএসসির জাহাজবহর শক্তিশালী করতে কী পদক্ষেপ নিচ্ছেন?

১৯৭২ সালের ৫ ফেব্রুয়ারি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের হাতে প্রতিষ্ঠিত বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশন (বিএসসি) এখন স্বয়ংসম্পূর্ণ একটি প্রতিষ্ঠান। দেশের দুই পুঁজিবাজারেই তালিকাভুক্ত বিএসসিকে সরকার দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার নেতৃস্থানীয় শিপিং কোম্পানিতে উন্নীত করতে যায়। সে লক্ষ্য সামনে রেখে বহরে জাহাজের সংখ্যা বাড়ানো হচ্ছে। চীন সরকারের অর্থায়নে ছয়টি জাহাজ ইতোমধ্যেই বিএসসির বহরে যুক্ত হয়েছে এবং এগুলো সমুদ্রপথে পরিচালিতও হচ্ছে। সংগৃহীত জাহাজগুলোর মধ্যে তিনটি প্রডাক্ট ট্যাংকার ও তিনটি বাল্ক ক্যারিয়ার।

বহর শক্তিশালী করতে আগামীতে জাহাজ ক্রয়ের আরও বেশকিছু প্রকল্পের কাজ চলমান রয়েছে। ৮০ হাজার টনের দুটি মাদার বাল্ক ক্যারিয়ার ও ১০ থেকে ১৫ হাজার টন ক্ষমতাসম্পন্ন ১০টি বাল্ক ক্যারিয়ার ক্রয় প্রকল্প এর মধ্যে অন্যতম। এর বাইরে ইস্টার্ন রিফাইনারি লিমিটেডের ক্রুড অয়েল পরিবহনের জন্য প্রতিটি ১ লাখ টন থেকে ১ লাখ ২৫ হাজার টন ক্ষমতাসম্পন্ন দুটি মাদার ট্যাংকার ক্রয়ের প্রকল্পও হাতে নেওয়া হয়েছে। এছাড়া বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশনের আমদানি করা ডিজেল ও জেট ফুয়েল যাতে পরিবহন করা যায়, সেজন্য কেনা হচ্ছে ৮০ হাজার টন ক্ষমতাসম্পন্ন দুটি মাদার প্রডাক্ট অয়েল ট্যাংকার।

দেশের ক্রমবর্ধমান জ্বালানি চাহিদা মেটাতে এলএনজি আমদানি করা হচ্ছে। আমদানি করা এই এলএনজি

যাতে নিজস্ব জাহাজে পরিবহন করা যায়, সেজন্য প্রায় ১ লাখ ৪০ হাজার ঘনমিটারের দুটি, প্রায় ১ লাখ ৭৪ হাজার ঘনমিটারের দুটি এবং প্রায় ১ লাখ ৮০ হাজার ঘনমিটারের আরও দুটি এলএনজি ভেসেল বিএসসির বহরে যুক্ত করার প্রাথমিক পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে।

শ্রীলঙ্কাসহ বিমসটেকের সদস্য দেশগুলোর মধ্যে ফিডার সার্ভিস চালুর বিষয়ে আলোচনা চলছে। এটি বিবেচনায় নিয়ে প্রতিটি ১ হাজার ২০০ থেকে ১ হাজার ৫০০ টিইইউ ধারণক্ষমতার চারটি নতুন সেলুলার কনটেইনার জাহাজ ক্রয়ের আরও একটি প্রকল্প নেওয়া হয়েছে। সেলুলার কনটেইনার জাহাজগুলো ডেনমার্ক সরকারের সহায়তায় নির্মিত হবে। প্রকল্পগুলো বাস্তবায়িত হলে নিঃসন্দেহে বলা যায়, বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশন একটি স্বয়ংসম্পূর্ণ আন্তর্জাতিক শিপিং কোম্পানিতে উন্নীত হবে।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন গুরুত্বপূর্ণ সংস্থাগুলোর মধ্যে অন্যতম নৌপরিবহন অধিদপ্তর। নাবিকদের সার্টিফিকেট অব কম্পিট্যান্সি (সিওসি), সার্টিফিকেট অব প্রোফিসিয়েন্সি (সিওপি), কন্টিনিউয়াস ডিসচার্জ সার্টিফিকেট (সিডিসি) ও অভ্যন্তরীণ যোগ্যতার সনদসহ বিভিন্ন সেবা দিয়ে থাকে অধিদপ্তর। প্রথাগত পদ্ধতি থেকে বেরিয়ে এসব সেবা ডিজিটাল করা এখন সময়ের দাবি। এ ব্যাপারে সরকারের উদ্যোগ কী?

বর্তমান বৈশ্বিক প্রেক্ষাপটে নৌপরিবহন অধিদপ্তরের সেবাসমূহ ডিজিটাল হওয়াটা খুবই জরুরি, যাতে তা সহজ ও কার্যকরী হয়। সে লক্ষ্যে আমরা অনেক দূর এগিয়েছিও। সমুদ্রগামী ও অভ্যন্তরীণ জাহাজের নাবিকদের সিওসি এবং সিওপির মতো সনদের আবেদন এখন অনলাইনেই গ্রহণ করা হচ্ছে। সেই সাথে সনদ প্রণয়ন ও সনদ প্রস্তুতের তথ্য মোবাইল মেসেজের মাধ্যমে আবেদনকারীর কাছে পৌঁছে দেওয়া হচ্ছে। পাশাপাশি নাবিকদের পরীক্ষাসহ বিভিন্ন ধরনের আবেদন, সেইফ ম্যানিং সনদ, শিপ সার্ভেয়ার সনদ ও অন্যান্য বিষয়ে এনওসির জন্য অনলাইনে আবেদন দাখিলের ব্যবস্থা করা হয়েছে। নাবিকদের সাইন অন, সাইন অফ কার্যক্রমও অনলাইনে সম্পাদনের পদ্ধতি চালু করা হয়েছে।

সিডিসি জালিয়াতি যাতে বন্ধ হয়, সে পদক্ষেপও নেওয়া হয়েছে। জালিয়াত রোধকল্পে বিশেষ নিরাপত্তা বৈশিষ্ট্য যেমন আল্ট্রা ভায়োলেট, মাইক্রো সিকিউরিটি লাইন, অ্যান্টি-ফটোকপি ও কুইক রেসপন্স কোডযুক্ত কাগজে হাতে লেখার পরিবর্তে মেশিন প্রিন্টেড সিডিসি প্রবর্তন করা হয়েছে।

যে খাতই হোক না কেন, সেখান থেকে সাফল্য অর্জন করতে দক্ষ জনশক্তির বিকল্প নেই। দেশে নৌপরিবহন খাতে দক্ষ জনশক্তি তৈরিতে আপনারা কী ধরনের পদক্ষেপ নিয়েছেন?

দক্ষ জনশক্তি তৈরি করার জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীনে মেরিন একাডেমি এবং ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউট তাদের কার্যক্রম পরিচালনা করে যাচ্ছে। এর মধ্যে বাংলাদেশ মেরিন একাডেমি ৪ দশক ধরে নাবিক ও নৌকর্মী প্রস্তুত করে আসছে। এছাড়া দেশের বেশকিছু মেরিটাইম ইনস্টিটিউট এবং বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়ে মেরিটাইম সম্পর্কিত বিষয় পড়ানো হয়। এরই ধারাবাহিকতায় এবং সমুদ্রবিজয়ের পর ২০১৩ সালে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর নির্দেশনায় দেশে বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের নামে প্রথম মেরিটাইম ইউনিভার্সিটি প্রতিষ্ঠিত হয়। সুতরাং, দক্ষ জনশক্তির সংকট ভবিষ্যতে আর থাকবে না।

আমাদের বর্তমান জাতীয় নৌপরিবহন নীতিমালাটি প্রণীত হয়েছে আজ থেকে প্রায় দুই দশক আগে। অন্যদিকে শিপিং খাতের অবকাঠামো ও বৈশিষ্ট্যগত ক্ষেত্রে দেশীয় এবং আন্তর্জাতিক ক্ষেত্রে ঘটেছে ব্যাপক পরিবর্তন। বিশেষজ্ঞরাও বলছেন নতুন একটি নৌপরিবহন নীতিমালা প্রণয়নের সময় হয়েছে আমাদের। আপনার কী মত এ বিষয়ে?

আমাদের বিদ্যমান নৌপরিবহন নীতিমালা আপডেট করা খুব বেশি প্রয়োজন, সেই সাথে আমাদের অর্থনীতির গতিশীলতার প্রয়োজনে নৌপরিবহন শিল্পটিকে উৎসাহ দিয়ে এটি উদারীকরণের কোনো বিকল্প নেই। বাংলাদেশ নদীসমৃদ্ধ একটি উপকূলীয় দেশ; সুতরাং স্থানীয় পণ্য, যাত্রী পরিবহন বা আন্তর্জাতিক ফিডার শিপিংয়ের জন্য একটি দৃঢ় এবং বাংলাদেশের উপযোগী নৌপরিবহন নীতিমালার প্রয়োজন বেড়েই চলেছে। নীতিমালাটি দেশের বাণিজ্য উন্নয়ন এবং রপ্তানি আয় বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজন। গত দশকে নৌপরিবহন ব্যবস্থা বাংলাদেশের কর্মসংস্থান সৃষ্টির একটি উৎস হিসেবে কাজ করেছে। এছাড়া জাতীয় রাজস্বের প্রধান অবদান রাখার জন্য এবং আমাদের অর্থনীতির আন্তর্জাতিকীকরণের জন্য চালক হিসেবে কাজ করার জন্য নৌপরিবহন ব্যবস্থার অবদান অনস্বীকার্য। আমি বিশ্বাস করি, সরকারের চিন্তাভাবনা আছে এবং অবশ্যই এই নীতিমালা-সংক্রান্ত সংকটের খুব অল্প সময়ের মধ্যেই সমাধান হবে।

বন্দরবার্তাকে সময় দেওয়ার জন্য আপনাকে অনেক ধন্যবাদ।

আপনাকেও ধন্যবাদ। বাংলা ভাষায় মেরিটাইম চর্চাকে একটি সুদৃঢ় ভিত্তিতে দাঁড় করাতে গত বছর ধরে বন্দরবার্তা যে নিরলস চেষ্টা করে যাচ্ছে তা সত্যিই প্রশংসনীয়।

ব্যয়বহুল কনটেইনার পরিবহন, খরচ সহসাই কমছে না

কয়েক মাস ধরেই চীন থেকে যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিম উপকূলীয় ও ইউরোপীয় বন্দরগুলোয় কনটেইনার পরিবহনে খরচ রেকর্ড সর্বোচ্চের কাছাকাছি। এ ঊর্ধ্বগতি আগামী বছরখানেক অব্যাহত থাকতে পারে। আর এ বাড়তি খরচের বোঝা গ্রাহকদেরই বহন করতে হবে।

সাধারণত বছরের এই সময়টায় স্পট নিলামে কনটেইনার পরিবহনের খরচ কিছুটা কম থাকে। তবে এবার পরিস্থিতি ভিন্ন। চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকটা জাহাজের মালিকদের জন্য সুসময় হয়েই এসেছে। দ্বিতীয় প্রান্তিকে তাদের জন্য আরও সুদিন অপেক্ষা করছে বলে ধারণা করা হচ্ছে। কারণ সাম্প্রতিক সময়ে মার্কিন শীর্ষ আমদানিকারকরা নতুন যেসব চুক্তি করেছেন, সে অনুযায়ী বলেই দেয়া যায়, কনটেইনার পরিবহনে বাড়তি খরচের গতিতে এখনই ছেদ পড়ছে না।

বিশ্বের বেশির ভাগ শীর্ষ রিটেইলার ও ম্যানুফ্যাকচারারই সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে শিপিং কোম্পানিগুলোর সঙ্গে বার্ষিক চুক্তি করে যেন সারা বছরই খরচ একই থাকে। আর সেই চুক্তি সাধারণত বছরের এই সময়টাতেই হয়। কারণ এ সময়ে কনটেইনার পরিবহনের খরচ দর-কষাকষি করে কিছুটা কমানো যায়। কিন্তু এবার তা হচ্ছে না। এশিয়া ও উত্তর আমেরিকার বাণিজ্যপথে সাম্প্রতিক সপ্তাহগুলোয় ৪০ ফুট কনটেইনার পরিবহনের চুক্তির হার আড়াই হাজার থেকে তিন হাজার ডলারের মধ্যে রয়েছে। এক বছর আগের তুলনায় তা ২৫ থেকে ৫০ শতাংশ বেশি।

শিপিং খাতে ডে রেট আর্নিংসের একটি গুরুত্বপূর্ণ নির্দেশক বিবেচিত হয় ক্লার্কসনস রিসার্চের ক্লার্কসি ইনডেক্স। সর্বশেষ প্রান্তিকে এর দৈনিক গড় ছিল ১৭ হাজার ডলারের বেশি। ২০০৮-০৯ সালের আর্থিক মন্দার পর প্রথম প্রান্তিকে এটিই সর্বোচ্চ গড়। দ্বিতীয় প্রান্তিকে সূচকটি আরও ঊর্ধ্বমুখী। এরই মধ্যে দৈনিক গড় ২১ হাজার ডলার স্পর্শ করেছে।

কার্বন কর আরোপের পক্ষে বৈশ্বিক শিপিং সংগঠনগুলো

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) নেতৃত্বে বৈশ্বিক শিপিং খাতে চলছে কার্বন নিঃসরণ কমানোর জোরালো প্রচেষ্টা। এরই অংশ হিসেবে গবেষণা ও উন্নয়ন খাতে ৫০০ কোটি ডলার তহবিল বরাদ্দ চায় বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় শিপিং সংগঠনগুলো। জলবায়ু বিষয় সম্মেলনের আগে আরও একবার এ দাবি জানিয়েছে তারা। মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেনের এ সম্মেলনে যোগ দেয়ার কথা।

এসব শিপিং সংগঠনের মধ্যে রয়েছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো), ক্রুজ লাইনস ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন, ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং ও ওয়ার্ল্ড শিপিং কাউন্সিল। সম্মিলিতভাবে তারা বৈশ্বিক সমুদ্র বাণিজ্যের ৯০ শতাংশের বেশি প্রতিনিধিত্ব করে। এসব সংগঠন সরকারগুলোকে কার্বন কর আরোপের বিষয়ে চিন্তাভাবনা করার আহ্বান জানিয়েছে, যা তাদের দাবিকৃত তহবিল বরাদ্দের সুযোগ করে দেবে বলে মনে করছে তারা।

প্রথম প্রান্তিকে দক্ষিণ এশিয়ায় ভাঙার জন্য বিক্রি হয়েছে ১৫৫টি জাহাজ

চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে (জানুয়ারি-মার্চ) দক্ষিণ এশিয়ার জাহাজ ভাঙা ইয়ার্ডগুলোর কাছে মোট ১৫৫টি জাহাজ বিক্রি করা হয়েছে। আর আলোচ্য সময়ে এ খাতে মোট নয়জন শ্রমিক প্রাণ হারিয়েছেন। বেসরকারি প্রতিষ্ঠান শিপব্রেকিং প্লাটফর্মের সর্বশেষ প্রান্তিকীয় প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, প্রথম প্রান্তিকে বিশ্বজুড়ে মোট ২০৪টি জাহাজ ভাঙা হয়েছে। এর মধ্যে ৭৬ শতাংশ বা ১৫৫টি জাহাজ বিক্রি করা হয়েছে দক্ষিণ এশিয়ার ইয়ার্ডগুলোর কাছে। এর মধ্যে সবচেয়ে বেশি জাহাজ বিক্রি করেছে গ্রিসের জাহাজমালিকরা। এরপর যথাক্রমে রয়েছে জাপান, সংযুক্ত আরব আমিরাত ও দক্ষিণ কোরিয়া।

ভারতীয় অর্থ মন্ত্রণালয়ের বরাতে প্রতিবেদনে জানানো হয়েছে, ২০২৪ সাল নাগাদ গুজরাটের আলাং শিপব্রেকিং ইয়ার্ডের সক্ষমতা বৈশ্বিক জাহাজ ভাঙা ব্যবসার প্রায় ৫০ শতাংশে উন্নীত হবে।

নিখোঁজ ইন্দোনেশীয় সাবমেরিনের সন্ধান মিলেছে

ইন্দোনেশিয়ায় নিখোঁজ সাবমেরিনের ধ্বংসাবশেষের সন্ধান মিলেছে। সমুদ্রপৃষ্ঠ থেকে ৮৫০ মিটার গভীরে এর অবস্থান শনাক্ত করা হয়েছে। তবে সাবমেরিনটির ৫৩ আরোহীর কেউই বেঁচে নেই বলে আশঙ্কা করা হচ্ছে। ইন্দোনেশিয়ার প্রেসিডেন্ট এরই মধ্যে তাদের পরিবারের প্রতি সমবেদনা জানিয়ে বার্তা পাঠিয়েছে।

বালি সাগরে হারিয়ে যাওয়া কেআরআই নাংগালা-৪০২ সাবমেরিনটির ছয় টুকরো ধ্বংসাবশেষ খুঁজে পাওয়া গেছে। উদ্ধারকাজে অংশ নেয়া ইন্দোনেশীয় যুদ্ধজাহাজ সেই অঞ্চলটি স্ক্যান করে ধ্বংসাবশেষগুলো শনাক্ত করে।

ইন্দোনেশিয়ার সামরিক কমান্ডার জানান, সিঙ্গাপুর থেকে রেসকিউ জাহাজ এমভি সুইফট পানির নিচে ছবি তুলতে রিমোটচালিত গাড়ি (আরওভি) পাঠিয়েছিল। সাবমেরিনের বিভিন্ন অংশের যেসব ছবি পাওয়া গেছে, সেগুলো কেআরআই নাংগালা-৪০২ এর অংশ বলে নিশ্চিত হওয়া গেছে।

দেড় বছরে অফশোর উইন্ড প্রকল্পে বিনিয়োগ বাড়বে ৫৭%

আগামী দেড় বছরে গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পে চূড়ান্ত বিনিয়োগ সিদ্ধান্ত ২০১৯-২০ মেয়াদের তুলনায় ৫৭ শতাংশ বাড়বে। ওয়েস্টউড গ্লোবাল এনার্জি গ্রুপের সাম্প্রতিক একটি পর্যালোচনায় এমন পূর্বাভাস দেয়া হয়েছে।

ওয়েস্টউডের হিসাব বলছে, দেড় বছরে এসব প্রকল্পের মাধ্যমে নতুন করে প্রায় ২০ দশমিক ৪ গিগাওয়াট বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদন সক্ষমতা যোগ হবে। এর প্রায় এক-তৃতীয়াংশ প্রকল্পে বিনিয়োগ করবে যুক্তরাষ্ট্র, ভিয়েতনাম ও দক্ষিণ কোরিয়ার মতো উদীয়মান অফশোর উইন্ড মার্কেটগুলো।

সংবাদ সংক্ষেপ

ভারতে অক্সিজেনবাহী জাহাজের চার্জ মওকুফের নির্দেশ সরকারের

করোনা মহামারি দ্বিতীয় ঢেউয়ে নাকাল ভারতে মেডিকেল গ্রেড অক্সিজেনের তীব্র সংকট দেখা দিয়েছে। এ অবস্থায় অক্সিজেনবাহী জাহাজগুলোকে বিভিন্ন চার্জ থেকে ছাড় দেয়ার জন্য বন্দরগুলোকে নির্দেশ দিয়েছে দেশটির সরকার।

মেডিকেল গ্রেড অক্সিজেন, অক্সিজেন ট্যাংক, অক্সিজেন বোটল, পোর্টেবল অক্সিজেন জেনারেটর ও অক্সিজেন কনসেন্ট্রেটরবাহী জাহাজগুলো ভেসেল-রিলেটেড চার্জ, স্টোরেজ চার্জ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কর থেকে অব্যাহতি পাবে। এছাড়া এসব জাহাজ বার্থিংয়ের ক্ষেত্রেও সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার পাবে।

মায়েরস্ককে ছাড়িয়ে যাওয়ার পথে এমএসসি

আগামী বছরের কোনো একসময়ে সক্ষমতার ভিত্তিতে মায়েরস্ককে ছাড়িয়ে বিশ্বের সবচেয়ে বড় কনটেইনার লাইনারে পরিণত হতে পারে মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি)। ইতালীয়-সুইস শিপিং লাইনটির নতুন কার্যাদেশ, সেকেন্ডহ্যান্ড টনেজ মার্কেটে সক্রিয় সংশ্লিষ্টতা ইত্যাদি বিবেচনায় নিয়ে এমন সম্ভাবনার কথা জানিয়েছে আলফালাইনার।

বর্তমানে মায়েরস্ক ও এমএসসির মধ্যে সক্ষমতার ব্যবধান ২ লাখ ২৫ হাজার টিইইউ। মায়েরস্কের বহরে রয়েছে ৭০৯টি জাহাজ। অন্যদিকে এমএসসির বহরে থাকা জাহাজের সংখ্যা ৫৮৮টি।

ব্যালাস্ট ওয়াটার রেকর্ড পদ্ধতির আধুনিকায়ন চায় বিমকো

সামুদ্রিক পরিবেশের ওপর ক্রুজ শিপ, বড় ট্যাংকার ও বাল্ক ক্যারিয়ারগুলো থেকে ফেলে দেয়া ব্যালাস্ট ওয়াটারের প্রভাব অপরিসীম। এ কারণে ব্যালাস্ট ওয়াটারের রেকর্ড রাখা প্রতিটি জাহাজের জন্য বাধ্যতামূলক।

ব্যালাস্ট ওয়াটার রেকর্ড বুকে (বিডব্লিউআরবি) সংরক্ষিত কোডের ব্যাখ্যা করতে গিয়ে প্রশাসন, বন্দর নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ, তৃতীয় পক্ষের নিরীক্ষকসহ সংশ্লিষ্ট এক্সটার্নাল পার্টিগুলো প্রায়ই দ্বন্দ্বে জড়িয়ে পড়ে। এই দ্বন্দ্ব নিরসনের লক্ষ্যেই বিডব্লিউআরবি সংরক্ষণের ক্ষেত্রে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) বিদ্যমান নির্দেশনা হালনাগাদ করার আর্জি জানিয়েছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো)।

কার্বনমুক্ত হতে তিন বছরে ১৮০ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে মিৎসুই

প্রথম জাপানি শীর্ষ শিপিং কোম্পানি হিসেবে ২০৫০ সাল নাগাদ নিজেদের বহর সম্পূর্ণরূপে কার্বন নিঃসরণমুক্ত করার পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে মিৎসুই ওএসকে লাইনস। এ লক্ষ্যে আগামী তিন বছরে ১৮০ কোটি ডলারের বড়সড় বিনিয়োগ পরিকল্পনা করেছে তারা।

কার্বন নিঃসরণ কমাতে ২০২৩ সাল পর্যন্ত তিন বছরে কী কী পদক্ষেপ নেয়া হবে, সে বিষয়ে ২০২০ সালে একটি কর্মপরিকল্পনা উপস্থাপন করে মিৎসুই। এতে জীবাশ্ম জ্বালানির ব্যবহার কমিয়ে আনার উদ্যোগের কথা বলা হয়। এরই ধারাবাহিকতায় ১৮০ কোটি ডলার বিনিয়োগের ঘোষণা দেয়া হয়েছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ বৈরুত বন্দরের জন্য ৬০ কোটি ডলারের উন্নয়ন পরিকল্পনা সিএমএ সিজিএমের

গত আগস্টে রাসায়নিক বিস্ফোরণে লণ্ডভণ্ড লেবাননের পোর্ট অব বৈরুতে আবার জমজমাট ভাব ফিরিয়ে আনতে প্রাণান্ত চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে সিএমএ সিজিএম।

বিশ্বের চতুর্থ বৃহত্তম কনটেইনার পরিবহন ও শিপিং কোম্পানিটির প্রতিষ্ঠাতা ফরাসি-লেবানিজ বিলিয়নেয়ার জ্যাক সাদে। তার জন্মস্থান লেবাননের বৈরুত। তাই বৈরুত বন্দরের প্রতি সাদে পরিবারের দুর্বলতা রয়েছে। ওই দুর্ঘটনার পর থেকেই বন্দরের পুনর্গঠনে সক্রিয়ভাবে নিয়োজিত রয়েছে সিএমএ সিজিএম। এবার তারা পুনর্গঠনের পাশাপাশি সম্প্রসারণের জন্য একটি কর্মপরিকল্পনা লেবানিজ কর্তৃপক্ষের কাছে জমা দিয়েছে। এ কাজে মোট ব্যয়ের প্রাক্কলন করা হয়েছে ৪০-৬০ কোটি ডলার।

➤ ১০০ কোটি ডলার ক্ষতিপূরণ চায় মিশর

সুয়েজ খালে আটকে যাওয়া জাহাজ এভার গিভেনকে সরানো গেছে ঠিকই, তবে জাহাজটি পুরোপুরি মুক্ত হতে পারেনি এখনো। প্রায় ১০০ কোটি ডলার ক্ষতিপূরণ না দিলে জাহাজটিকে মিশর ছেড়ে বেরোতে দেয়া হবে না বলে জানিয়েছে সুয়েজ কর্তৃপক্ষ।

জাহাজটিকে নড়াতে কাজ করা ৮০০ শ্রমিকের পারিশ্রমিক, ব্যবহৃত যন্ত্রপাতির খরচ ও ড্রেজিংয়ের কারণে খালের যে ক্ষতি হয়েছে, তার ক্ষতিপূরণ হিসেবে এই অর্থ দাবি করা হবে। তাছাড়া এভার গিভেনের কারণে সুয়েজের দু'পাশে যে ৪০০ জাহাজ আটকা পড়েছিল, তাদের অর্থও ফিরিয়ে দেয়া হবে।

➤ করোনায় ভারতের জাহাজ ভাঙা শিল্পে স্থবিরতা

করোনা মহামারির কারণে সাম্প্রতিক সময়ে ভারতের জাহাজ ভাঙা শিল্প প্রায় স্থবির হয়ে পড়েছে। মহামারির দ্বিতীয় ঢেউয়ে দেশটিতে অক্সিজেনের মারাত্মক সংকট তৈরি হয়েছে। এ কারণে গ্যাস টর্চে ব্যবহৃত ইন্ডাস্ট্রিয়াল অক্সিজেনকে এখন করোনার বিরুদ্ধে যুদ্ধে কাজে লাগানো হচ্ছে।

ভারতের সবচেয়ে বড় শিপব্রেকিং ইয়ার্ড আলাংয়ে জাহাজ কাটার কাজে অক্সিজেন ফুয়েল টর্চ ব্যবহার করা হয়। তবে সব অক্সিজেন এখন চিকিৎসার কাজে ব্যবহার করায় আলাংয়ের ৯০ শতাংশ জাহাজ ভাঙা কার্যক্রম বন্ধ রয়েছে।

➤ জলে ভাসতে যাচ্ছে বিশ্বের প্রথম হাইড্রোজেনচালিত কার্গো জাহাজ

শিগগিরই জলে ভাসতে যাচ্ছে বিশ্বের প্রথম হাইড্রোজেনচালিত কার্গো জাহাজ। প্যারিসের সিন নদীর জলে ভাসানো হবে একটি ইউরোপীয় ফ্ল্যাগশিপ প্রকল্পের অধীনে নির্মিত জাহাজটি।

১৬৪ ফুট দীর্ঘ প্যালেট শাটল বার্জটি ইলেকট্রোলাইট থেকে উৎপাদিত সংকুচিত হাইড্রোজেন দ্বারা চালিত হবে। ইউরোপের শিপিং খাত-সংশ্লিষ্ট ১২টি অংশীদার প্রতিষ্ঠানের কনসোর্টিয়াম গৃহীত প্রকল্পটির অধীনে ফ্রান্স ও নরওয়ের জন্য হাইড্রোজেনচালিত জাহাজ নির্মাণ করা হবে। ২০১৮ সালে এই প্রকল্প ইউরোপীয় ইউনিয়নের একটি তহবিল থেকে ৫০ লাখ ইউরো সহায়তা পেয়েছে।

ভিয়েতনামে বড় আকারের অফশোর উইন্ড প্রজেক্টের কাজ এরই মধ্যে চলমান। উদাহরণ হিসেবে বলা যায় ৩ দশমিক ৪ গিগাওয়াট থাং লং ও ৩ দশমিক ৫ গিগাওয়াট লা গ্যান অফশোর উইন্ড ফার্ম। দক্ষিণ কোরিয়ায় ৮ দশমিক ২ গিগাওয়াটের একটি প্রকল্পের ঘোষণা সম্প্রতি দেয়া হয়েছে, যার কাজ শেষ হবে ২০৩০ নাগাদ। এই প্রকল্পে বিনিয়োগ হচ্ছে ৩ হাজার ৬০০ কোটি ইউরো।

আইএমওর বায়োফাউলিং গাইডলাইনে অন্তর্ভুক্ত হচ্ছে ইন-ওয়াটার শিপ ক্লিনিং

জাহাজের বায়োফাউলিং নিয়ন্ত্রণ ও ব্যবস্থাপনার বিষয়ে ২০১১ সালে একটি গাইডলাইন জারি করেছিল ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। সংস্থাটি এখন সেই দিকনির্দেশনা পুনরায় পর্যালোচনা করে দেখছে, এতে কী কী পরিবর্তন বা সংশোধন আনা দরকার। সম্প্রতি বিমকো ও আইসিএস মিলে ইন-ওয়াটার শিপ ক্লিনিং-সংক্রান্ত একটি মানদণ্ড প্রস্তুত করেছে। তারা এখন এই মানদণ্ড আইএমওর সেই গাইডলাইনে অন্তর্ভুক্ত করার দাবি জানিয়েছে।

বায়োফাউলিং ব্যবস্থাপনাবিষয়ক গাইডলাইনটির পুনঃপর্যালোচনা করতে গিয়ে আইএমও নিজেও ইন-ওয়াটার ক্লিনিং সংশ্লিষ্ট ধারা আরও শক্তিশালী করার তাগাদা অনুভব করেছে। সংস্থাটি বলছে, বিমকো ও আইসিএস যে মানদণ্ড প্রস্তুত করেছে, সেটি গাইডলাইনে অন্তর্ভুক্ত করা দরকার।

উল্লেখ্য, বিমকো ও আইসিএস এই প্রথম মেরিটাইম খাতে ইন-ওয়াটার ক্লিনিং সংক্রান্ত কোনো মানদণ্ড প্রস্তুত করল।

এশিয়ায় শিপিং নিঃসরণ কমাতে জোট বাঁধছে আইএমও ও জার্মানি

এশিয়ায় সমুদ্র পরিবহন খাতে কার্বন নিঃসরণ কমানোর সম্ভাবনা ও উপায় সন্ধানে একটি প্রকল্পে একযোগে কাজ করবে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) ও জার্মানি। এ বিষয়ে সম্প্রতি আইএমও ও ফেডারেল মিনিস্ট্রি ফর দ্য এনভায়রনমেন্ট, ন্যাচার কনজারভেশন অ্যান্ড নিউক্লিয়ার সেফটি অব জার্মানির (বিএমইউ) মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে।

চুক্তি অনুযায়ী, পূর্ব ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ায় নৌপরিবহন খাত থেকে নিঃসরণ কমানোর বিষয়ে একটি প্রকল্প প্রস্তাবনা তৈরির লক্ষ্যে উভয়পক্ষ এখন প্রস্তুতিমূলক কার্যক্রম শুরু করবে। বিএমইউর ইন্টারন্যাশনাল ক্লাইমেট ইনিশিয়েটিভের (আইকেআই) মাধ্যমে এই প্রকল্পে সহায়তা দেয়া হচ্ছে।

এশিয়ায় সমুদ্র পরিবহনে কার্বন নিঃসরণ কমানোর এই প্রকল্প ব্লু সলিউশন প্রজেক্ট নামে পরিচিতি পেয়েছে। ১ এপ্রিল আইএমও ও বিএমইউর মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পথে প্রথম পদক্ষেপ।

গ্রীষ্মেই ক্রুজ শিপিং চালু হচ্ছে যুক্তরাষ্ট্রে

করোনা মহামারির কারণে সারা বিশ্বের মতো স্থবির হয়ে পড়েছিল যুক্তরাষ্ট্রের পর্যটন খাতও। তবে দেশটির প্রমোদতরী অপারেটরদের জন্য আশার কথা শুনিয়েছে ইউএস সেন্টারস ফর ডিজিস কনট্রোল অ্যান্ড প্রিভেনশন (সিডিসি)। এবারের গ্রীষ্মের মাঝামাঝি সময়েই ক্রুজ ইন্ডাস্ট্রি প্যাসেঞ্জার অপারেশন পুনরায় শুরুর অনুমোদন দেয়ার কথা ভাবছে তারা।

মহামারির কারণে বছরখানেক ধরে ক্রুজ শিপিং কার্যক্রম বন্ধ রয়েছে যুক্তরাষ্ট্রে। সেটি পুনরায় চালুর পথে বড় বাধা ছিল সিডিসির নিষেধাজ্ঞা। তবে গত ৮ এপ্রিল ফ্লোরিডা ও পরে আলাস্কা এই নিষেধাজ্ঞার বিরুদ্ধে মামলা করলে সিডিসি বিষয়টি পুনর্বিবেচনার সিদ্ধান্ত নেয়। এরই ধারাবাহিকতায় সংস্থাটি জানিয়েছে, নিষেধাজ্ঞা প্রত্যাহারের প্রক্রিয়া দ্রুততর সময়ে শেষ করার জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নেবে তারা।

বাংকার ফুয়েল হিসেবে এলএনজির চাহিদা ফুরাবে: বিশ্বব্যাংক

বৈশ্বিক শিপিং খাতে কার্বন নিঃসরণ কমানোর যে উদ্যোগ নেয়া হয়েছে, তার কারণে বাংকার ফুয়েল হিসেবে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) চাহিদা এক সময় একেবারে কমে যাবে। এর পরিবর্তে অ্যামোনিয়া ও হাইড্রোজেননির্ভর জ্বালানির ব্যবহার বাড়বে। বিশ্বব্যাংকের সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে এমনটাই বলা হয়েছে। তবে এ প্রতিবেদনের সমালোচনা ও বিরোধিতা করেছে অলাভজনক জোট সি এলএনজি।

'দ্য রোল অব এলএনজি ইন দ্য ট্রানজিশন টুওয়ার্ড লো অ্যান্ড জিরো-কার্বন শিপিং' শীর্ষক বিশ্বব্যাংকের ওই প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, এলএনজির কার্বনপ্রবলতা বেশি হওয়ায় ২০৫০ সাল নাগাদ বাংকার ফুয়েল হিসেবে এলএনজির ব্যবহার অনেক কমে যাবে। প্রতিবেদনে যে পূর্বাভাস দেয়া হয়েছে, সে অনুযায়ী চলতি দশকে জ্বালানির বাজারে এলএনজির অংশীদারিত্ব কিছুটা বাড়বে। ২০৩০ সাল নাগাদ বাংকার ফুয়েলের মোট বাজারের ১০ শতাংশ জুড়ে থাকবে এলএনজি। আর যদি চলতি দশকে নতুন নির্মিত সব জাহাজেই জ্বালানি হিসেবে এলএনজি ব্যবহার করা হয়, তবে এ হার সর্বোচ্চ ৪০ শতাংশে উন্নীত হতে পারে।

কিন্তু ২০৩০ সালের পর থেকে বাংকার ফুয়েল হিসেবে এলএনজির চাহিদা কমে যাবে। তবে এই কমে যাওয়ার হার এখন সুনিশ্চিত করে বলা যাচ্ছে না। এটি নির্ভর করছে ভবিষ্যৎ জলবায়ুনীতি ও কার্বনমুক্ত জ্বালানির বাজার কতটা গড়ে উঠতে পারে, তার ওপর। বিশ্বব্যাংক বলছে, চল্লিশের দশকের শুরুর দিকেই বাংকার ফুয়েল হিসেবে এলএনজির চাহিদা শেষ হয়ে যেতে পারে। এক্ষেত্রে কিছুটা বিলম্ব হলেও তা কোনোভাবেই পঞ্চাশের দশকের শুরুর দিক অতিক্রম করবে না।

বিশ্বব্যাংকের এই প্রতিবেদনের বিরোধিতা করে সি এলএনজি বলেছে, শিপিং খাত এমন কোনো বিকল্প জ্বালানির জন্য বসে থাকবে না, কার্বন নিঃসরণ কমানোর ক্ষেত্রে যার কার্যকারিতা এখনো প্রমাণ হয়নি। বরং এলএনজি সেই তুলনায় অনেকটাই নিরাপদ, প্রমাণিত ও বর্তমানে সহজলভ্য।

সাগরে কনটেইনার হারানোর ঘটনা উদ্বেগজনক হারে বেড়েছে

সময়ের সঙ্গে সঙ্গে বৈশ্বিক বাণিজ্যের কলেবর বাড়ছে। সেই সঙ্গে বাড়ছে পণ্য পরিবহনে সমুদ্রপথের চাহিদা। এ কারণে শিপিং কোম্পানিগুলো এখন দৈত্যাকার জাহাজ তৈরির দিকে নজর দিয়েছে, যেগুলো একের পর এক কনটেইনার সাজিয়ে বিশাল সমুদ্র পাড়ি দেয়। উত্তাল সাগর পাড়ি দেয়ার সময় মাঝেমধ্যেই এই পাহাড় থেকে কিছু কনটেইনার পড়ে যাওয়ার ঘটনা ঘটে। উদ্বেগের বিষয় হলো, সাগরে কনটেইনার হারানোর হার সাম্প্রতিক সময়ে আশঙ্কাজনক হারে বেড়েছে। আর কোটি কোটি ডলারের পণ্যবাহী এসব কনটেইনার সাগরে জলাঞ্জলি হওয়ার কারণে কেবল যে গ্রাহকরাই আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছেন, তা নয়। সমুদ্র নিরাপত্তার বিষয়টিও হুমকির মুখে পড়ে যাচ্ছে।

সাম্প্রতিক সময়ে রেকর্ড সংখ্যক কনটেইনার সাগরে হারিয়ে গেছে। গত বছর এ সংখ্যাটি ছিল ৩ হাজার। আর এ বছর এখন পর্যন্ত ১ হাজারের বেশি কনটেইনার জাহাজ থেকে পড়ে গেছে। এর কারণ হিসেবে পণ্য পরিবহনের ক্রমবর্ধমান চাপকেই দায়ী করা হচ্ছে। বিশ্লেষকরা বলছেন, শিপিং খাতে এখন পণ্যের সুরক্ষার চেয়ে দ্রুততর সময়ে গন্তব্যে পৌঁছানোকেই বেশি গুরুত্ব দেয়া হচ্ছে। এ কারণে জাহাজগুলোয় পাহাড়সম কনটেইনার বোঝাই করা হয়। এসব জাহাজ উত্তাল সাগরে পড়লে কনটেইনার পড়ে যাওয়াটাই স্বাভাবিক।

পণ্যবোঝাই কনটেইনার সাগরে হারিয়ে যাওয়ার কারণে অ্যামাজন, টেসলার মতো মার্কিন রিটেইলার ও ম্যানুফ্যাকচারারদের সাপ্লাই চেইন ব্যাহত হচ্ছে। গত নভেম্বরে ওয়ান অ্যাপাস জাহাজ উত্তাল ঢেউয়ের কবলে পড়লে ১ হাজার ৮০০-এর বেশি কনটেইনার সাগরে পড়ে যায়। জানুয়ারিতে মায়েরস্ক এসেন চীনের শিয়ামেন থেকে লস অ্যাঞ্জেলেস যাওয়ার পথে প্রায় ৭৫০টি কনটেইনার হারিয়েছে। মাসখানেক পর গভীর সাগরে ২৬০টি কনটেইনার হারিয়েছে একই শিপিং লাইনের আরেকটি জাহাজ।

বিশ্বের সবচেয়ে শক্তিশালী টাইডাল টার্বাইনের নির্মাণ সম্পন্ন

আনুষ্ঠানিক কার্যক্রম শুরুর পথে আরও একধাপ এগুলো বিশ্বের সবচেয়ে শক্তিশালী টাইডাল টার্বাইন অরবিটাল ওটু। সম্প্রতি এর দীর্ঘ ২০ মাসের নির্মাণযজ্ঞ শেষ হয়েছে। স্কটিশ কোস্টের যে জায়গায় এর কমিশনিং করা হবে, টার্বাইনটিকে এখন সেই জায়গায় নিয়ে যাওয়া হচ্ছে। কমিশনিংয়ের পর এর সঙ্গে স্থানীয় অনশোর ইলেকট্রিসিটি নেটওয়ার্কের সংযোগ স্থাপন করা হবে।

টার্বাইনটির কাঠামোর দৈর্ঘ্য ২৪০ ফুটের বেশি। এর ওজন ৬৮০ টন। ২০১৯ সালের দ্বিতীয়ার্ধে টার্বাইনটির নির্মাণকাজ শুরু হয়। স্কটল্যান্ডের ডান্ডির ফোর্থ পোর্টসে এর নির্মাণকাজ চলে।

ওটু প্রকল্পে ইউরোপীয় ইউনিয়নের হরাইজন ২০২০ রিসার্চ অ্যান্ড ইনোভেশন প্রোগ্রাম ও ইউরোপিয়ান রিজিওনাল ডেভেলপমেন্ট ফান্ডের তহবিল সহায়তা রয়েছে। এছাড়া ওশানএরা-নেট কোফান্ড, স্কটিশ সরকার ও বিভিন্ন বাণিজ্যিক তহবিলের সহায়তাও রয়েছে এ প্রকল্পে।

আনুষ্ঠানিকভাবে ইবিএল চালু করেছে এমএসসি

বিশ্বজুড়ে মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে ডিজিটাল পদ্ধতির ব্যবহার বাড়ছে। এর সঙ্গে তাল মিলিয়ে নিজেদের কার্যক্রমের ডিজিটালাইজেশনে একধাপ এগিয়ে গেল মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি)। সম্প্রতি কোম্পানিটি আনুষ্ঠানিকভাবে ইলেকট্রনিক বিল অব ল্যাডিং (ইবিএল) চালুর ঘোষণা দিয়েছে। বিশ্বের প্রথম শিপিং কোম্পানি হিসেবে এ সেবা চালু করল এমএসসি।

এর আগে ২০১৯ সাল থেকে নির্দিষ্ট কিছু দেশে পাইলট প্রকল্প হিসেবে ইবিএল সেবার পরীক্ষা চালিয়ে সফল হয় এমএসসি। সেই সাফল্যের ওপর ভর করে এখন সারা বিশ্বের গ্রাহকদের এই ডিজিটাল সলিউশন দিচ্ছে তারা।

শিপিং খাতকে সার্বিকভাবে ডিজিটালাইজড করার ক্ষেত্রে এমএসসির এই ইবিএল সলিউশন চালুকে বড় একটি পদক্ষেপ হিসেবে দেখা হচ্ছে। ডিজিটাল কনটেইনার শিপিং অ্যাসোসিয়েশনের হিসাব বলছে, ২০৩০ সাল নাগাদ ৫০ শতাংশ ক্ষেত্রেও ইবিএল কার্যকর করা গেলে এ খাতে প্রতি বছর সাশ্রয় হবে ৪০০ কোটি ডলারের বেশি।

ভারত সফরকারী ক্রুরা দেশে ফিরে বিপাকে

যেসব নাবিক সাম্প্রতিক সময়ে ভারত ভ্রমণ করেছেন, তারা নিজ দেশে ফিরে বেশ বিপাকে পড়েছেন। এর কারণ কোভিড-১৯ মহামারি। ভারতে করোনার দ্বিতীয় ঢেউ প্রকট রূপ ধারণ করায় সেখানে ভ্রমণের সাম্প্রতিক ইতিহাস রয়েছে এমন নাবিকদের ক্রু পরিবর্তনের কার্যক্রমে নিষিদ্ধ করেছে সিঙ্গাপুর। একই ধরনের পদক্ষেপ নিয়েছে সংযুক্ত আরব আমিরাতের ফুজাইরাহ বন্দর কর্তৃপক্ষ।

শিপিং এজেন্সি জিএসি জানিয়েছে, ১৪ দিনের মধ্যে ভারত ভ্রমণ করেছেন, এমন বিদেশী নাগরিকদের প্রবেশে নিষেধাজ্ঞা জারি করেছে ইন্দোনেশিয়া। দক্ষিণ কোরিয়াও ভারতকে উচ্চঝুঁকিপূর্ণ দেশের তালিকায় রেখেছে।

এদিকে রয়েল ক্যারিবিয়ান ইন্টারন্যাশনাল ভারতীয় নাবিকদের নিয়োগ দেয়া আপাতত বন্ধ রেখেছে। ক্রু সেন্টারের তথ্য অনুযায়ী, রয়েল ক্যারিবিয়ানের অ্যানথেম অব দ্য সি ক্রুজ শিপে ৩ মে থেকে অন্তত ৩০০ ভারতীয় ক্রুর যোগ দেয়ার কথা ছিল।

কেনিয়ার লুমু পোর্ট নিয়ে উভয় সংকটে সরকার

কয়েক বছরের বিলম্বের পর চলতি বছরের ১৫ জুন আলোচিত লুমু পোর্টের বাণিজ্যিক কার্যক্রম শুরুর সিদ্ধান্ত নিয়েছে কেনিয়া সরকার। তবে এই বন্দর ঘিরে সরকার কিছুটা উভয় সংকটে রয়েছে। বাণিজ্যিক জাহাজগুলোকে লুমু পোর্ট ব্যবহারে উৎসাহিত করা হবে কিনা, সেটি এখন

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ একযোগে কাজ করবে কোরিয়া রেজিস্টার ও হুন্দাই

দক্ষিণ কোরিয়ার জাহাজ নির্মাণশিল্পের প্রতিযোগিতাসক্ষমতা আরও জোরালো করতে একযোগে কাজ করবে কোরিয়া রেজিস্টার অব শিপিং ও হুন্দাই হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ গ্রুপ। এ বিষয়ে সম্প্রতি তারা একটি সমন্বিত কৌশলগত কর্মপরিকল্পনার ঘোষণা দিয়েছে। তাদের এ কার্যক্রমের মূল উদ্দেশ্য পরিবেশগত নীতিকাঠামোর সম্ভাব্য চ্যালেঞ্জগুলো মোকাবিলা করা।

কর্মপরিকল্পনার অংশ হিসেবে কোরিয়ার বৃহত্তম জাহাজনির্মাতা ও ক্লাস সোসাইটি তাদের প্রযুক্তি ও মানবসম্পদ বিনিময় করবে এবং যৌথ গবেষণা কার্যক্রম পরিচালনা করবে।

➤ রেডিওঅ্যাক্টিভ পণ্যবাহী জাহাজকে বহিষ্কার করেছে শ্রীলংকা

সম্প্রতি একটি জাহাজ শ্রীলংকার হাম্বানটোটা বন্দরে নোঙর করে, যেটি চীনে রেডিওঅ্যাক্টিভ কার্গো নিয়ে যাচ্ছিল। কিন্তু পণ্যের বিবরণের ঘোষণা না দেয়ায় শ্রীলংকান কর্তৃপক্ষ জাহাজটিকে বহিষ্কারের সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

হাম্বানটোটা বন্দরটি শ্রীলংকায় অবস্থিত হলেও এটি পরিচালনা করছে চীন। সেখানেই নোঙর করে বিবিসি নেপলস, যেটি চীনে ইউরেনিয়াম হেক্সাফ্লুরাইড বহন করে নিয়ে যাচ্ছিল। বিষয়টি জানতে পেরে শ্রীলংকার পারমাণবিক শক্তি নিয়ন্ত্রণ কাউন্সিল জাহাজটিকে বন্দর ত্যাগের তাৎক্ষণিক নির্দেশ দেয়।

➤ সিঙ্গাপুরের প্রথম মেরিটাইম ড্রোন এস্টেট উদ্বোধন

সিঙ্গাপুরের প্রথম মেরিটাইম ড্রোন এস্টেট (এমডিই) গত ২০ এপ্রিল উদ্বোধন করা হয়েছে। মেরিটাইম অ্যান্ড পোর্ট অথরিটি অব সিঙ্গাপুর আনুষ্ঠানিকভাবে এর উদ্বোধন করে।

মেরিনা সাউথ পিয়ারের নিকটবর্তী এমডিই বিভিন্ন ড্রোন প্রযুক্তির উন্নয়ন ও পরীক্ষা-নিরীক্ষার সুযোগ করে দেবে। এসব ড্রোন প্রযুক্তি শোর-টু-শিপ ডেলিভারি ও রিমোট শিপ ইনস্পেকশনের মতো মেরিটাইম অ্যাপলিকেশনে কাজে লাগানো সম্ভব হবে। উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে খাত-সংশ্লিষ্ট ১১টি প্রতিষ্ঠান তাদের ড্রোন প্রযুক্তি, ইঞ্জিনিয়ারিং সিস্টেম, ম্যানুফ্যাকচারিং ও কমিউনিকেশন সার্ভিস প্রদর্শন করেছে।

➤ ডিএনভির সাইলেন্ট-ই নোটেশন পেয়েছে ওনেক্স পিস

পানির নিচে শব্দদূষণ কমানো অথবা পরিহারের সক্ষমতা থাকার নোটেশন পেয়েছে ওনেক্স পিস নামের একটি আফরাম্যাক্স ক্লাস অয়েল ট্যাংকার। পানামায় নিবন্ধিত জাহাজটির ক্লাস রেজিস্ট্রেশনে এই নোটেশন দিয়েছে ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি ডিএনভি।

জাহাজটির নির্মাতা হুন্দাই সামহো হেভি ইন্ডাস্ট্রি। সম্প্রতি এটি মালিকপক্ষের কাছে হস্তান্তর করা হয়েছে। বিশ্বের প্রথম বাণিজ্যিক জাহাজ হিসেবে ডিএনভির সাইলেন্ট-ই নোটেশন পেয়েছে জাহাজটি। ওনেক্স পিসের এই অর্জন অন্যান্য জাহাজের মালিক ও জাহাজনির্মাতাদের পরিবেশবান্ধব জাহাজ তৈরিতে আরও বেশি উৎসাহ জোগাবে বলে আশা করা হচ্ছে।

সংবাদ সংকেত

- মালয়েশিয়ায় একটি ট্যাংকার ১২ এপ্রিল সশস্ত্র ডাকাতির শিকার হয়েছে। সান্দাকানের এমওটি টার্মিনালে বার্থিংয়ে থাকা হেনরি মায়েরস্কে এ ঘটনা ঘটেছে। এশিয়ায় এ নিয়ে এক সপ্তাহের মধ্যে তিনটি জাহাজ ডাকাতের কবলে পড়ল।
- জাহাজের ভেতরের ভয়াবহ পরিবেশের কারণে কাতারি মালিকানাধীন একটি বাল্কারের ওপর ১৮ মাসের নিষেধাজ্ঞা আরোপ করেছে অস্ট্রেলিয়ান মেরিটাইম সেফটি অথরিটি। এর আগে জাহাজটিকে দুই মাস আটকে রাখা হয়।
- বাল্টিক এক্সচেঞ্জের প্রধান সি ফ্রেইট সূচক ২১ এপ্রিল দশ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ অবস্থানে উন্নীত হয়েছে। ব্রাজিল থেকে আকরিক লোহা সরবরাহ বৃদ্ধির কারণে কেপসাইজ ভেসেল সেগমেন্টে উল্লম্ফন এই অবস্থান অর্জনে ভূমিকা রেখেছে।
- মিশরের ভূমধ্যসাগরীয় উপকূলে ওয়েস্ট নাইল ডেল্টা (ডব্লিউএনডি) প্রকল্পের তৃতীয় পর্যায়ের র‍্যাভেন ফিল্ড থেকে গ্যাস উত্তোলন শুরু করেছে বিপি। উত্তর আলেক্সান্দ্রিয়া ও পশ্চিম ভূমধ্যসাগরে ডিপওয়াটার অফশোর কনসেশন ব্লকে মোট পাঁচটি গ্যাসক্ষেত্র রয়েছে বিপির।
- ব্রেক্সিটের কারণে চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে আয়ারল্যান্ডের ডাবলিন বন্দরে কার্গো পরিবহনে বড় ধরনের ধস নেমেছে। অবশ্য কর্মকর্তারা বলছেন, ব্রেক্সিটের দীর্ঘমেয়াদি প্রভাব জানতে আরও কিছুদিন অপেক্ষা করতে হবে।
- চীনের কাছ থেকে তিনটি হাইব্রিড রোরো জাহাজ কিনছে ফিনল্যান্ডের শিপিং কোম্পানি ফিনলাইনস। এর মধ্যে প্রথম জাহাজের লঞ্চিং সম্প্রতি নানজিং জিনলিং শিপইয়ার্ডে সম্পন্ন হয়েছে।
- ডাচ হেভি লিফট ট্রান্সপোর্ট কোম্পানি জাম্বো শিপিং ও জার্মানির এসএএল হেভি লিফট সম্প্রতি তাদের পূর্বঘোষিত একীভূতকরণ প্রক্রিয়া সম্পন্ন করেছে। এখন থেকে জাম্বো-এসএএল-অ্যালায়েন্স নামে একক প্লাটফর্মের অধীনে তাদের কার্যক্রম পরিচালিত হবে।
- ইতালির ভেনিসে বর্তমানে বড় আকারের ক্রুজ শিপ ডকিংয়ে সাময়িক নিষেধাজ্ঞা চলছে। এতে সুফল মিলেছে তাৎক্ষণিক। এ কারণে দেশটির সরকার এ নিষেধাজ্ঞাকে স্থায়ী করার উদ্যোগ নিয়েছে।
- ২০২১ অর্থবছরে ভারতের গুজরাটে মুন্দ্রা পোর্টে প্রায় ৫৭ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে, যা বছরওয়ারি ১৮ শতাংশ বেশি। মুম্বাই বন্দরকে সরিয়ে ভারতের ব্যস্ততম কনটেইনার পোর্টে পরিণত হয়েছে মুন্দ্রা।
- ২০২০ অর্থবছরে প্রায় ৩৫০ কোটি ডলার মুনাফা অর্জন করেছে জাপানের ওশান নেটওয়ার্ক এক্সপ্রেস (ওয়ান), যা বছরওয়ারি ৩ হাজার ২২৯ শতাংশ বেশি। করোনা পরিস্থিতিতে ২০১৯ হিসাব বছরে মাত্র সাড়ে ১০ কোটি ডলার মুনাফা করেছিল কোম্পানিটি।
- ২০৩০ সাল নাগাদ কার্বন নিরপেক্ষতা অর্জনের লক্ষ্য রয়েছে পানামা খাল কর্তৃপক্ষের। এ লক্ষ্যে নিজেদের কার্যক্রম পরিচালনায় বৈদ্যুতিক গাড়ি ও অন্যান্য বিকল্প জ্বালানি ব্যবহার করবে তারা। সম্প্রতি এ-সংক্রান্ত একটি কর্মপরিকল্পনা প্রকাশ করেছে কর্তৃপক্ষ।

সরকারের জন্য কঠিন সিদ্ধান্ত হয়ে দাঁড়িয়েছে। কারণ সেক্ষেত্রে কেনিয়ার প্রধান প্রবেশদ্বার হিসেবে পরিচিত মোম্বাসা পোর্ট থেকে যথেষ্ট পরিমাণে রাজস্ব আহরণ না হওয়ার ঝুঁকি রয়েছে।

৩৬ কোটি ৭০ লাখ ডলারে লুমু পোর্টের প্রথম তিনটি বার্থ নির্মাণ করা হয়েছে। এখন সেই বন্দরটি কেনিয়া সরকারের জন্য শ্বেতহস্তী হয়ে উঠতে পারে বলে আশঙ্কা করছেন অনেকেই। বাণিজ্যিক জাহাজগুলো লুমু পোর্ট ব্যবহার করবে কিনা, সেই বিষয়ে সন্দিহান তারা।

জ্বালানি তেলের সর্বোচ্চ চাহিদার পূর্বাভাস কমিয়েছে রাইস্ট্যাড

সারা বিশ্বে পরিবহনসহ অন্যান্য খাতে জীবাশ্ম জ্বালানির ব্যবহার ধীরে ধীরে কমানোর প্রচেষ্টা চলছে, যার ফলশ্রুতিতে বাড়ছে বিদ্যুৎসহ অন্যান্য নবায়নযোগ্য জ্বালানি উৎসের ব্যবহার। এ কারণে সামনের বছরগুলোয় জ্বালানি তেলের চাহিদা বেশ খানিকটা কমে যাবে। নরওয়েভিত্তিক জ্বালানি গবেষণা প্রতিষ্ঠান রাইস্ট্যাড এনার্জি এমনটাই ধারণা করছে। প্রতিষ্ঠানটি জ্বালানি তেলের সর্বোচ্চ চাহিদার পূর্বাভাস দিনপ্রতি ১০ কোটি ১৬ লাখ ব্যারেলে (২০২৬ সালে) নামিয়ে এনেছে।

এর আগে ২০২০ সালের অক্টোবরে করা এক প্রাক্কলনে এ চাহিদা দিনপ্রতি ১০ কোটি ২২ লাখ ব্যারেলের (২০২৮ সালে) পূর্বাভাস করেছিল রাইস্ট্যাড। এছাড়া করোনা মহামারি শুরুর আগে প্রতিষ্ঠানটি জানিয়েছিল, জ্বালানি তেলের সর্বোচ্চ চাহিদা ২০৩০ সালে দিনপ্রতি ১০ কোটি ৬০ লাখ ব্যারেল থাকতে পারে।

বাল্টিক অঞ্চলে ড্রোন নজরদারি বাড়িয়েছে ইএমএসএ

বাল্টিক অঞ্চলে জাহাজ থেকে নিঃসরণের মাত্রা নজরদারির লক্ষ্যে ড্রোন মনিটরিং প্রোগ্রাম সম্প্রসারণ করেছে ইউরোপিয়ান মেরিটাইম সেফটি এজেন্সি (ইএমএসএ)। এছাড়া কৃষ্ণ সাগরে কোস্ট গার্ড বাহিনীগুলোকে সহায়তা করাও এ সম্প্রসারিত কর্মসূচির অন্যতম উদ্দেশ্য।

এ কর্মসূচির আওতায় বিশেষ ধরনের ড্রোন ব্যবহার করা হচ্ছে, যেগুলো নিঃসরণের মাত্রা পরিমাপ করতে পারে। এগুলো জাহাজের চলাচল ট্র্যাক করা ও ২৪ ঘণ্টা নজরদারির কাজেও ব্যবহার করা যাবে।

লিথুয়ানিয়ার পরিবেশ মন্ত্রণালয়ের অনুরোধে এই নতুন কর্মসূচি গ্রহণ করেছে ইএমএসএ। আগামী জুনের শেষ অব্দি কর্মসূচিটি চলবে। ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) সদস্য রাষ্ট্রগুলো বিনামূল্যে ইএমএসএর এই কর্মসূচির সুবিধা ভোগ করতে পারবে। ইইউ ঘিরে থাকা সব সাগরেই এই ড্রোনগুলো নজরদারি চালাতে সক্ষম।

কৃষ্ণ-মর্মর সংযোগকারী নতুন খাল খনন করছে তুরস্ক

বসফরাস প্রণালির সমান্তরালে একটি বিশালাকার খাল খননের পথে এগোচ্ছে তুরস্ক। ক্যানাল ইস্তাম্বুল নামের এই খালের ডেভেলপমেন্ট প্ল্যান এরই মধ্যে অনুমোদন করেছে সরকার। দেশটির পরিবেশমন্ত্রী মুরাদ কুরুম সম্প্রতি বিষয়টি নিশ্চিত করেছেন।

ক্যানাল ইস্তাম্বুল কৃষ্ণ সাগরের সঙ্গে মর্মর সাগরের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন সক্ষমতা আরও বাড়াবে। খাল খননের এই প্রকল্পে প্রায় ৯০০ কোটি ডলার ব্যয় হবে বলে প্রাথমিকভাবে ধারণা করা হচ্ছে।

ক্যানাল ইস্তাম্বুল তুর্কি প্রেসিডেন্ট রিসেপ তাইয়েপ এরদোগানের চিন্তাপ্রসূত একটি প্রকল্প। ২০১১ সালে তিনি এই প্রকল্পের ঘোষণা দেন। কিন্তু বিভিন্ন পেশাজীবী সংস্থা ও এনজিওর পক্ষ থেকে তীব্র বাধা আসায় এর কার্যক্রম পিছিয়ে গেছে। তাদের দাবি, এই খাল খনন করা হলে ইস্তাম্বুল শহরে বড় ধরনের ভূমিকম্প আঘাত হানার ঝুঁকি বেড়ে যাবে।

দক্ষিণ-পশ্চিম আটলান্টিকে মৎস্য শিকার নিয়ন্ত্রণের উদ্যোগ

সামুদ্রিক প্রাণিজ সম্পদের প্রাচুর্যের কারণে দক্ষিণ-পশ্চিম আটলান্টিক মহাসাগর মাছ ধরা জাহাজগুলোর কাছে সবসময়ই আকর্ষণীয় একটি গন্তব্য। প্রায় ক্ষেত্রেই এসব জাহাজকে জাতীয় জলসীমার বাইরে গিয়ে মৎস্য আহরণ করতে দেখা যায়। এক্ষেত্রে উদ্বেগজাগানিয়া দুটি বিষয় রয়েছে। প্রথমত, অতিরিক্ত আহরণের কারণে এখানকার সামুদ্রিক বাস্তুসংস্থান ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ঝুঁকি রয়েছে।

আর দ্বিতীয়ত, অন্যান্য অঞ্চলের মতো সেখানে মৎস্য আহরণ ব্যবস্থাপনার জন্য কোনো সংস্থা বা নজরদারির ব্যবস্থা নেই।

সাম্প্রতিক সময়ে উরুগুয়ে, আর্জেন্টিনা ও ব্রাজিলের এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের (ইইজেড) বহিঃসীমার কাছাকাছি এলাকায় চীন, তাইওয়ান, দক্ষিণ কোরিয়া ও স্পেনের মাছ ধরা জাহাজের আনাগোনা অনেকটা বেড়েছে। গত দুই দশকে দক্ষিণ আমেরিকার উভয় পাশে জাহাজের সংখ্যা এতটাই বেড়েছে যে, প্রায়ই সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষগুলোর মধ্যে দ্বন্দ্ব সৃষ্টি হচ্ছে। গত বছর চীনা মাছ ধরা জাহাজের বিরুদ্ধে অবৈধ অনুপ্রবেশের অভিযোগ আনে একুয়েডর। অন্যদিকে আর্জেন্টিনা তাদের জলসীমায় অবৈধভাবে মাছ ধরার দায়ে তিনটি জাহাজকে আটক করে।

এসব কারণে দক্ষিণ-পশ্চিম আটলান্টিকে মৎস্য শিকার নিয়ন্ত্রণে আঞ্চলিক উদ্যোগ গ্রহণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দিয়েছে। উরুগুয়ে এরই মধ্যে এ ধরনের পদক্ষেপ নিয়ে অগ্রসর হওয়ার উদ্যোগ নিয়েছে। এরই মধ্যে দেশটি এ বিষয়ে ব্রাজিলের সঙ্গে আলোচনাও শুরু করেছে।

তবে আর্জেন্টিনা বলেছে, তারা প্রথাগত আঞ্চলিক মৎস্য ব্যবস্থাপনা সংস্থা (আরএফএমও) চায় না। অবশ্য এর বিকল্প কোনো উদ্যোগ নেয়া হলে পাশে থাকার প্রত্যয় ব্যক্ত করেছে দেশটি। অন্যদিকে উরুগুয়ে বলেছে, আরএফএমও বিষয়ে আর্জেন্টিনার সঙ্গে নতুন করে আর কোনো আলোচনায় বসবে না তারা। তবে দেশটি যদি বিকল্প কোনো সমাধান উপস্থাপন করতে পারে, তবে সেটিকে বিবেচনা করে দেখা হবে।

কোভিড-১৯

বাড়ি ফেরার অপেক্ষায় সমুদ্রমানবরা

জীবনসঙ্গিনীর হাতে হাত রেখে যে তারিখে বিয়ের মণ্ডপে পা রাখার কথা ছিল, সেদিন ব্রাজিলের সান্তোস বন্দরে জাহাজ ডকিং করাচ্ছিলেন আসল নাম প্রকাশে অনিচ্ছুক ফিলিপাইনের অ্যাসিস্ট্যান্ট ইঞ্জিনিয়ার আলোনা (ছদ্মনাম)। টানা ১৬ মাস প্রায় কোনো ছুটির দিন ছাড়া একই জাহাজে দায়িত্ব পালন করে চলেছেন তিনি, মাটিতে পা রাখার চেষ্টা ব্যর্থ হয়েছে তিনবার। সঙ্গী আরও ৯ নাবিকের অবস্থাও তথৈবচ। মানসিক অবসাদে ভারাক্রান্ত দেহ চলতে চায় না, নিজেদের মধ্যে রাগারাগি-বিশৃঙ্খলা বাড়ছে, মনোবল-কর্মস্পৃহা শূন্যের কোটায়। সমুদ্রমানবরা বাড়ি ফিরতে চায়।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

কিন্তু কেন এ পরিণতি?

বিশ্ব বাণিজ্য ব্যবস্থার চালিকাশক্তি হলো নৌপরিবহন খাত। আমদানি-রপ্তানিতে জাহাজে মালামাল পাঠানোর চেয়ে সহজ ও সাশ্রয়ী অপর কোনো বিকল্প নেই। আন্তর্জাতিক পণ্য পরিবহনের ৮০ শতাংশই হয় সমুদ্রপথে, এ তথ্য দিয়েছে জাতিসংঘের বৈশ্বিক উন্নয়ন ও বাণিজ্যবিষয়ক সংস্থা আঙ্কটাড। কিন্তু বর্তমানে নভেল করোনাভাইরাসের সংক্রমণজনিত পরিস্থিতিতে বিভিন্ন দেশে ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা ও চলাচলে সীমাবদ্ধতা আরোপের বিষয়টি এখন নৌপথে পণ্য পরিবহনে বাধা হয়ে দাঁড়িয়েছে। এর কারণে নাবিকরা জাহাজ থেকে নামতেও পারছেন না, নিজ দেশে ফিরতেও পারছেন না। আবার যারা ঘরে আটকা, তারাও জাহাজে আরোহণের জন্য নিকটবর্তী বন্দরে যেতে পারছেন না। প্রয়োজনীয় এন্ট্রি বা এক্সিট ভিসা সংগ্রহ করতে পারছেন না অনেক নাবিক। উপরন্তু উড়োজাহাজের বাণিজ্যিক ফ্লাইট বন্ধ থাকায় এ সমস্যা হয়ে উঠছে জটিলতর।

বিশ্বব্যাপী বাণিজ্যিক সমুদ্রযান প্রায় ৯৬ হাজার। এসব জাহাজের নাবিক সংখ্যা প্রায় ১৮ লাখ, যাদের এক-পঞ্চমাংশেরও বেশি এখন আটকা পড়ে আছে জাহাজ বা বাড়িতে। তীরে এসেও তরী থেকে নামতে পারছে না অন্তত ৪ লাখ নাবিক। কোভিড-১৯ সংক্রমণ ছড়িয়ে পড়ার আশঙ্কায় বিমাতাসুলভ আচরণ করছে বন্দরগুলো। অনেক দেশই নাবিক পরিবর্তন নিষিদ্ধ করেছে, পুরো প্রক্রিয়াকে অত্যন্ত কঠোর করে তুলেছে বাদবাকি রাষ্ট্রগুলো।

নিয়ম অনুযায়ী, একজন নাবিক সাগরে টানা অবস্থান করতে পারবেন সর্বোচ্চ ১১ মাস। কিন্তু অনেকেই সাগরে অবস্থান করছেন ১৬ মাসেরও বেশি সময় ধরে। এদের অনেকেই এখন বিপজ্জনকভাবে ক্লান্ত হয়ে পড়েছেন। এছাড়া অবসন্ন নাবিকদের নিয়ে জাহাজ চালানো হলে ক্যাপ্টেনদেরই ফৌজদারি অপরাধে দোষী সাব্যস্ত করা হতে পারে। মাসের পর মাস সমুদ্রযাত্রার ধকল এবং বাড়ি ফিরতে না পারার মানসিক চাপ প্রভাব ফেলতে শুরু করেছে তাদের মধ্যে। শ্রমিক ইউনিয়নগুলোর মতে, আধুনিক যুগে এসেও মধ্যযুগীয় দাসপ্রথার মতো অমানবিক আচরণের শিকার হচ্ছেন নাবিকেরা। পরিস্থিতি দিন দিন নিয়ন্ত্রণের বাইরে চলে যাচ্ছে বলে নাবিক বিদ্রোহের আশঙ্কা করছে শিপিং কোম্পানিগুলো।

সীমা পেরিয়ে যাচ্ছে ক্ষয়ক্ষতি

অতিসম্প্রতি ৯২৬ জন নাবিকের ওপর বিবিসি'র সহায়তায় একটি জরিপ চালিয়েছে নাবিকদের সবচেয়ে বড় আন্তর্জাতিক সংগঠন ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স ফেডারেশন (আইটিএফ)। দেখা গেছে, অংশগ্রহণকারী ৫৯ শতাংশ নাবিকের চুক্তি বর্ধিত করা হয়েছে ক্রু চেঞ্জের ব্যবস্থা করতে না পেরে। ২৬ শতাংশ নাবিক আইনে বেঁধে দেওয়া সময়সীমার চেয়ে বেশি সময় ধরে টানা কাজ করে চলেছে, যার মধ্যে অনেকেই ১৮ মাস পার করে ফেলেছে। চুক্তির সময়সীমা পেরিয়ে গেলে আইনত যদিও কাজ বন্ধ করে দেওয়ার স্বাধীনতা রয়েছে একজন নাবিকের, সৌভাগ্যবশত কোনো জাহাজে একজন সমুদ্রমানবও এ কাজ করেনি, অন্তত ২০২০ সালের ডিসেম্বর পর্যন্ত। ফিলিপিনো আলোনার মতে, 'স্থলভাগ থেকে বহুদূরে সমুদ্রের মধ্যিখানে যদি জাহাজ ডুবে যায় বা অপর কোনো দুর্ঘটনায় পতিত হয়, তা মানবজীবনকে ভয়ংকরভাবে প্রভাবিত করবে। নিজ দায়িত্বে অবহেলার ফলে যদি তা ঘটে, সেটি একজন নাবিকের জন্য চরম গ্লানিকর। তাই আমি নিজের কাজটা পছন্দ করি আর নাই করি, জাহাজকে সচল রাখতেই হবে।'

আইটিএফের জরিপে নাবিকদের জিজ্ঞেস করা হয়েছিল, দীর্ঘ সমুদ্রযাত্রাজনিত অবসাদের ফলে মানুষের জীবন, সম্পত্তি বা সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ আকস্মিক দুর্ঘটনা ঘটে যাওয়ার সম্ভাবনা দশের মধ্যে কত বলে মনে করে তারা। পাঁচ বা তার বেশির পক্ষে মত দিয়েছে ৭১ শতাংশ নাবিক, ১৫ শতাংশ বলেছে এ সম্ভাবনা দশে দশ। ঠিকমতো বেতন পাচ্ছে না ৮ শতাংশ এবং যথাযথ চিকিৎসাসেবা পায়নি ৩০ শতাংশ। দাঁত ব্যথায় ডাক্তার দেখাতে পারেনি বলে প্লায়ার্স দিয়ে টেনে দাঁত তুলে ফেলেছে নাবিকেরা, গত কয়েক মাসে এমন বেশকিছু ঘটনার রেকর্ড রয়েছে হংকং শিপওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের কাছে।

রাশিয়ান নাবিক অ্যালেক্সেভ কুলিবাবার ঘটনা ফলাও করে প্রচার করেছিল আন্তর্জাতিক সংবাদমাধ্যম। মস্তিষ্কে রক্তক্ষরণ বা স্ট্রোক করার পরও কোভিড-১৯ জনিত নিষেধাজ্ঞার অজুহাতে তাকে জরুরি চিকিৎসাসেবা, ইমার্জেন্সি ইভ্যাকুয়েশন কিছুই দিতে অস্বীকৃতি জানায় ইন্দোনেশিয়া। বর্তমানে তার শরীর ঠিকমতো কাজ করে না, দৈনন্দিন কাজের জন্য অপরের ওপর নির্ভর করতে হয়। অথচ সময়মতো চিকিৎসাসহায়তা পেলে এ পরিণতি এড়ানো যেত।

লজিস্টিকের গোলকধাঁধায়

যুক্তরাষ্ট্রের আটলান্টিক উপকূলের কেপ হেনরি বহির্নোঙরে অপেক্ষমাণ থাকার সময় আলোনাদের ১৯০ মিটার দীর্ঘ রক সল্ট বোঝাই বাল্ক ক্যারিয়ারে নাবিকদের মধ্যে খুশির গুঞ্জন চলছিল। তাঁদের

সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিসের তথ্যানুযায়ী, বাংলাদেশের প্রায় চার হাজার নাবিক ও স্টাফ বিভিন্ন দেশের জাহাজে আটকা পড়ে আছেন

ম্যানিং এজেন্সি শেষ পর্যন্ত বাড়ি ফেরার সব বন্দোবস্ত করে ফেলেছে। কিন্তু চীন, কোরিয়া এবং চিলিতে একই প্রক্রিয়া ব্যর্থ হতে দেখে খুব একটা আশাবাদী হতে পারেনি আলোনা। অ্যাংকরেজ থেকে বন্দরে প্রবেশের পরই খারাপ সংবাদ। সময়মতো পেপারওয়ার্ক শেষ না করায় আর ফ্লাইট বাতিলের কারণে ম্যানিলা থেকে রিপ্লেসমেন্ট ক্রু না আসায় বাড়ি ফেরা হচ্ছে না এবারও।

ক্রু চেঞ্জ প্রক্রিয়াতে এমনিতেই অনেক বেশি পেপারওয়ার্ক থাকায় পুরো ব্যাপারটি বেশ সময়সাপেক্ষ। মহামারির কারণে সাথে যোগ হয়েছে ভ্রমণজনিত নিষেধাজ্ঞা। কম ফ্লাইট চলাচল, হরহামেশা বিনা নোটিশে উড়ান বাতিলের কারণে দেশ ছাড়তে পারছে না ডাঙায় আটকে থাকা নাবিকেরা। আবার কোভিড-১৯ এর সাথে লড়াইয়ে নিত্যনতুন বিধান আরোপ করছে বন্দরগুলো। বিভিন্ন বন্দরের ব্যবস্থা আবার ভিন্ন ভিন্ন। অল্প সময়ের জন্য বন্দরে আসা জাহাজগুলোর পক্ষে সেসব নিয়মকানুন সঠিকভাবে মেনে চলাটা মুশকিলের কাজ। ম্যানিং এজেন্সিগুলো অনেক সময় ইচ্ছাকৃতভাবে পেপারওয়ার্কে দেরি করে এই আশায় যে, পরের বন্দর হয়তো সাশ্রয়ী হবে বা সেখানকার ফ্লাইট হয়তো কম মূল্যে পাওয়া যাবে। আর এসব কিছুর মাশুল দিতে হচ্ছে আলোনার মতো সিফেয়ারারদের।

নরক দর্শন

স্থলের বেশির ভাগ শ্রমিকের তুলনায় নাবিকদের মজুরি ভালো। কিন্তু বেশি পারিশ্রমিকের মূল্য চুকাতে হয় দীর্ঘ সময় ঘর-পরিবার-প্রিয়জনদের কাছ থেকে দূরে থেকে। নাবিকের চাকরি করে তরুণ থাকতে থাকতে অনেক অর্থ উপার্জন করতে চান আলোনা। এরপর কোনো ব্যবসা শুরু করবেন এই ইঞ্জিনিয়ার, যাতে আর সমুদ্রে ফিরতে না হয়। ১৬ মাস ধরে টানা সমুদ্রে থেকে মনে হয় অনন্তকাল বুঝি প্রিয়তমা হবু বধূর মুখখানি দেখা হয়নি তার, পা ফেলা হয়নি মাটির পৃথিবীতে। দীর্ঘ সময় টিনের প্রক্রিয়াজাত খাবার খেতে বাধ্য হওয়ায় শারীরিকভাবেও ভেঙে পড়ছেন তারা।

অবশ্য ব্রাজিলে পৌঁছেই সুসংবাদ। ফিলিপাইন থেকে অবশেষে রওনা হতে পেরেছে রিপ্লেসমেন্ট ক্রু। ব্রাজিলে আসার পর কোভিড টেস্টও যদি নেগেটিভ হয়, আলোনা এবং তার সঙ্গীরা শেষ পর্যন্ত বাড়ির পথ ধরতে পারবে।

সবাই বাধা সবার সাথে

মহামারির মধ্যেও বৈশ্বিক অর্থনীতিকে চালু রাখতে নিরন্তর অমানুষিক পরিশ্রম করে চলেছে নাবিকেরা। কিন্তু এটি কখনই একপক্ষীয় কোনো কাজ নয়। ১৯০টি দেশে কার্যক্রম চালিয়ে যাওয়া বহুজাতিক প্রতিষ্ঠান ইউনিলিভারের কথাই ধরা যাক। ৭০টি দেশে ছড়িয়ে আছে তাদের কারখানা। তাই কোভিড-১৯ প্রাদুর্ভাবের প্রথমদিকে যখন চীন লকডাউনে ছিল, অন্য দেশে উৎপাদন চালিয়ে গেছে প্রতিষ্ঠানটি। পরে যখন ইউরোপ আর ভারত কঠোর লকডাউনে, চীনে আবার বাণিজ্য শুরু করে তারা। পরিকল্পনা বদলালেও ব্যবসা থামেনি আর শিপিং ছাড়া এর কিছুই সম্ভব হতো না। কারণ সাবান বা আইসক্রিম-যা-ই তৈরি করুন না কেন, কাঁচামাল হিসেবে যে কোকোবীজ, সয়াবিন তেল, ভ্যানিলা এবং পামতেল প্রয়োজন, তা আসে বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্ত থেকে। এই অবস্থায় যেসব নাবিক ইতোমধ্যেই বাণিজ্যিক জাহাজে দীর্ঘদিন ধরে কাজ করতে বাধ্য হচ্ছে, তাদের সিংহভাগ ধর্মঘট করে বসতে পারে। নাবিকেরা যেন নির্বিঘ্নে বাড়ি ফিরতে পারে, তা নিশ্চিতে প্রয়োজনীয় সকল আইনি পদক্ষেপ নেওয়ার কথা জানিয়েছে আইটিএফ। দক্ষ নাবিকেরা আইনি উদ্যোগ নেওয়ার সিদ্ধান্ত নিলে ইতিমধ্যেই মন্দায় আচ্ছন্ন বিশ্ব অর্থনীতির জন্য এ পদক্ষেপ ঘোর সংকটের সূচনা করতে পারে।

গত জুনে সমুদ্রযাত্রায় অস্বীকৃতি জানায় জার্মান মালিকানাধীন একটি ট্যাংকার। এ বিষয়ে ট্যাংকার কর্তৃপক্ষের বক্তব্য হলো, পর্যাপ্ত সংখ্যক ক্রু ও নাবিক প্রতিস্থাপনের আগ পর্যন্ত কোনোভাবেই সাগরে যাত্রা করবে না জাহাজটি। ক্লান্ত-পরিশ্রান্ত নাবিক ও ক্রু নিয়ে অনিরাপদ চলাচলের শঙ্কা দূর করতে কঠোর অবস্থান বেছে নিয়েছে ট্যাংকারটি। মেরিটাইম খাতসংশ্লিষ্টদের আশঙ্কা, সমুদ্র বাণিজ্যের সাথে যুক্ত অন্যান্য জাহাজও ট্যাংকারটিকে অনুসরণ করতে পারে।

চাই জোরালো পদক্ষেপ

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) পক্ষ থেকে গত মাসে নিরাপদে জাহাজের নাবিক পরিবর্তন-সংক্রান্ত ১২ দফাসংবলিত একটি প্রটোকল প্রকাশ করা হয়। কিন্তু বিভিন্ন দেশের সরকার এসব পদক্ষেপ বাস্তবায়নে দেরি করায় বর্তমানে প্রতি সপ্তাহেই সাগরে আটকা পড়া নাবিকের সংখ্যা বাড়ছে। গত মার্চে বৈশ্বিক পণ্য সরবরাহ অক্ষুণ্ণ রাখার স্বার্থে শিপিং কোম্পানি এবং ইউনিয়নগুলো এক সমঝোতার মাধ্যমে ১৬ জুন পর্যন্ত নাবিক পরিবর্তনের কার্যক্রম বন্ধ রেখেছিল। কিন্তু সেটি ছিল একটি বড়, বৈশ্বিক সমস্যার স্বল্পমেয়াদি সমাধান। ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স ফেডারেশনের মহাসচিব স্টিভ কটন এ প্রসঙ্গে বলেন, নাবিকদের সাগরে আটকে রাখতে ১৬ জুনের পর এ বন্দোবস্তের মেয়াদ কোনোভাবেই বাড়ানো সম্ভব নয়। তারা এরই মধ্যে চুক্তির বাইরে দীর্ঘ সময় ধরে সাগরে অবস্থান করেছেন। আমরা নাবিকদের বলব না, তাদের জাহাজে থাকতে হবে। বরং তারা যদি বের হয়ে আসতে চায়, আমরা তাদের সহায়তা করব।

ভেসে চলেছেন বাংলাদেশীরাও

সরকারি সমুদ্র পরিবহন অফিসের তথ্যানুযায়ী, বাংলাদেশের প্রায় চার হাজার নাবিক ও স্টাফ বিভিন্ন দেশের জাহাজে আটকা পড়ে আছে। আকাশপথের পরিবহন সচল না হলে অনিশ্চয়তা আরও বাড়বে তাঁদের পরিবারে। বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের (বিএসসি) ৬টি জাহাজের ১৫৬ জন নাবিক, অফিসার ও স্টাফ বিভিন্ন দেশে আটকা পড়ে আছে। আকাশপথ সচল না হওয়া পর্যন্ত তাদের জাহাজে থাকার নির্দেশ দিয়েছে বিএসসি কর্তৃপক্ষ। আন্তর্জাতিকভাবে যখন দক্ষ নাবিকের সংকট দেখা দিয়েছে, তখন চুক্তি নবায়নের মাধ্যমে বাংলাদেশি অনেক নাবিক এখন সেই শূন্যস্থান পূরণ করতে পারে। কিন্তু তাদেরকেও পরিবার রেখে দূরে থেকে দীর্ঘ সমুদ্রযাত্রার ধকল সইতে হবে। যাদের অনেকেই গত ৬ মাসের বেশি সময় ধরে সমুদ্রে আছে।

বর্তমান পরিস্থিতিতে সরকারগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়ে সংশ্লিষ্টরা দাবি তুলেছেন, বাণিজ্যিক জাহাজগুলোর নাবিকদের জন্য 'নিরাপদ করিডোর' স্থাপন করা হোক। একই সঙ্গে সমুদ্রগামী নাবিকদের অর্থনীতির 'অপরিহার্য কর্মী' স্বীকৃতি দিয়ে সমুদ্রযানে কাজে যোগদান বা সেখান থেকে ফেরার ক্ষেত্রে মুক্তভাবে চলাচলের সুযোগ দেওয়ারও আহ্বান জানিয়েছেন তারা। পাশাপাশি দাপ্তরিক নথিপত্রকে পরিচয়ের প্রামাণিক দলিল বিবেচনায় নিয়ে বিমানবন্দরগুলোয় নাবিকদের নিরাপদ ট্রানজিট নেওয়ার সুযোগ তৈরিরও দাবি তুলেছেন আন্তর্জাতিক বাণিজ্যিক নৌপরিবহন বিশেষজ্ঞরা।

এক্ষেত্রে সিঙ্গাপুরকে মডেল হিসেবে দেখা যেতে পারে। ২০২০ সালের মার্চ থেকে ডিসেম্বর পর্যন্ত ৪০ হাজারের বেশি ক্রু চেঞ্জ হয়েছে এখানে। সকল নাবিক ২ সপ্তাহের আবশ্যিক আইসোলেশন পার করে অনুমোদিত স্বাস্থ্যকেন্দ্র থেকে কোভিড টেস্ট করিয়ে নেগেটিভ আসার পর সিঙ্গাপুরে প্রবেশ করছে। অন বোর্ড হওয়ার আগে অন্তত ৭২ ঘণ্টা বন্দরে স্থাপিত ভাসমান আইসোলেশন সেন্টারে অবস্থান করে তারা জাহাজে উঠছে। শীর্ষস্থানীয় অন্য বন্দরগুলোও এ পদ্ধতি অনুসরণ করতে চলেছে।

আশা করা যায় অচিরেই এ অমানবিক পরিস্থিতির অবসান ঘটবে, আলোনার মতো সমুদ্রমানবেরা ফিরে যাবে প্রিয়জনের কাছে।

সীমিত পরিসরে ১৩৪তম চট্টগ্রাম বন্দর দিবস পালনে ২৫ এপ্রিল সকালে জাতীয় পতাকা ও বন্দর পতাকা উত্তোলনের মাধ্যমে কর্মসূচির উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান এবং পর্ষদ সদস্য মো. জাফর আলম। এ সময় পর্ষদ সদস্যগণ, পরিচালকগণ, ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন

সীমিত পরিসরে ১৩৪তম বন্দর দিবস উদ্‌যাপন

করোনা মহামারির কারণে এবার সীমিত পরিসরে ১৩৪তম চট্টগ্রাম বন্দর দিবস উদ্‌যাপিত হয়েছে। দিবসটি উপলক্ষে ২৫ এপ্রিল সকালে জাতীয় পতাকা উত্তোলন করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান এবং বন্দর পতাকা উত্তোলন করেন বন্দরের সদস্য মো. জাফর আলম। পতাকা উত্তোলনকালে চট্টগ্রাম বন্দরের সকল সদস্য, সকল বিভাগীয় প্রধান ও সিবিএর নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

এ সময় চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ারম্যান উপস্থিত সকলকে বন্দর দিবসের শুভেচ্ছা জানান। তিনি বলেন, 'সরকার ঘোষিত লকডাউনকালীন চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারী এবং শ্রমিকগণ দেশের সাপ্লাই চেইন নির্বিঘ্ন রাখার স্বার্থে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর নির্দেশনায় ও নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী মহোদয়ের সার্বিক তত্ত্বাবধানে স্বাস্থ্যবিধি অনুসরণ করে ২৪/৭ কাজ করে যাচ্ছেন।' এজন্য তিনি বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারী এবং শ্রমিকগণকে আন্তরিক ধন্যবাদ জ্ঞাপন করেন। তিনি দেশের অর্থনীতির চাকা সচল রাখার স্বার্থে বন্দরে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মনোবল চাঙ্গা রেখে স্বাস্থ্যবিধি মেনে নিরলস কাজ করার আহ্বান জানান।

নতুন বন্দর আইনে বেসরকারি জেটি নির্মাণের সুযোগ

দেশের প্রধান দুই বন্দরের নতুন আইনে জলসীমায় বেসরকারি খাতে জেটি নির্মাণের সুযোগ রাখা হয়েছে। সরকারের অনুমোদনে বন্দর কর্তৃপক্ষ নির্ধারিত শর্তে কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে এই অনুমোদন দিতে পারবে বলে মোংলা বন্দর আইনের ১৭ ধারায় বলা হয়েছে। চট্টগ্রাম বন্দর আইনের অনুমোদিত চূড়ান্ত খসড়ায়ও এ সুযোগ রাখা হয়েছে। সংসদে অনুমোদনের পর এটি কার্যকর হবে।

৩ এপ্রিল মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের আইন, ২০২১-এর গেজেট প্রকাশিত হয়। আর ৫ এপ্রিল মন্ত্রিসভায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২১-এর খসড়ার চূড়ান্ত অনুমোদন দেওয়া হয়।

এত দিন ধরে দেশের দুই বন্দর পরিচালিত হয়ে আসছিল ১৯৭৬ সালের চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর অধ্যাদেশ অনুযায়ী। অধ্যাদেশের ১৭ ধারায় বলা হয়েছে, বন্দর কর্তৃপক্ষ ছাড়া কোনো ব্যক্তি বেসরকারি জেটি নির্মাণ করতে পারবেন না। অবশ্য অধ্যাদেশের ১৮ ধারায় বলা হয়, কর্তৃপক্ষ চাইলে শর্ত সাপেক্ষে লিখিত আদেশে কোনো ব্যক্তিকে জেটি নির্মাণের অনুমতি দিতে পারে।

পুরোনো অধ্যাদেশ রহিত করে এখন নতুন আইন প্রণয়ন করা হচ্ছে। নতুন আইনে সরকারের অনুমোদনক্রমে বন্দর কর্তৃপক্ষকে জেটি নির্মাণের অনুমোদন দেওয়ার ক্ষমতা দেওয়া হয়েছে।

দেশে বেসরকারি খাতে টার্মিনাল নির্মাণের প্রথম প্রস্তাবনা দিয়েছিল স্টিভিডোরিং সার্ভিসেস অব আমেরিকা বা এসএসএ। ১৯৯৮ সালে সরকার প্রতিষ্ঠানটিকে চট্টগ্রাম বন্দরের জলসীমায় কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণের অনুমতিও দিয়েছিল। কিন্তু পরে উচ্চ আদালত ওই অনুমতি বাতিল করে দেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের জলসীমায় কর্ণফুলী নদীতে বহু আগে থেকেই সরকারি-বেসরকারি বিভিন্ন সংস্থার বিশেষায়িত জেটি রয়েছে। পুরোনো অধ্যাদেশ অনুযায়ী এসব জেটি নির্মাণের অনুমতি দিয়েছিল বন্দর।

মহীসোপানের দাবি বাংলাদেশের, আপত্তি ভারতের

বঙ্গোপসাগরে বাংলাদেশের মহীসোপানের দাবির বিষয়ে জাতিসংঘে আপত্তি তুলেছে ভারত। সমুদ্রপৃষ্ঠের যে বেসলাইনের ভিত্তিতে বাংলাদেশ মহীসোপান নির্ধারণ করেছে, তা ভারতের মহীসোপানের একটি অংশ। তাই ভারত জাতিসংঘের মহীসোপান নির্ধারণবিষয়ক কমিশনে বাংলাদেশের দাবি বিবেচনায় না নেওয়ার অনুরোধ জানিয়েছে। ১৭ এপ্রিল জাতিসংঘের মহীসোপান নির্ধারণ-সংক্রান্ত কমিশনে (সিএলসিএস) ভারত এই আপত্তি জানায়।

ভারতের আগে চলতি বছরের জানুয়ারিতে বাংলাদেশের দাবির বিষয়ে পর্যবেক্ষণ দিয়েছে মিয়ানমার। কিন্তু ভারতের মতো বাংলাদেশের দাবির প্রতি আপত্তি জানায়নি দেশটি। বাংলাদেশ আইনগতভাবে মহীসোপানের যতটা প্রাপ্য, তা থেকে নিজেদের অংশ বলে দাবি করছে দুই প্রতিবেশী রাষ্ট্র। দুই নিকট প্রতিবেশীর বিরোধিতার কারণে বাংলাদেশের মহীসোপানের বিষয়টির এখনো সুরাহা হয়নি।

প্রসঙ্গত, ২০১১ সালে জাতিসংঘের কাছে মহীসোপানের দাবির বিষয়ে বাংলাদেশ আবেদন জানায়। গত বছরের অক্টোবরে ওই দাবির বিষয়ে সংশোধনী জমা দেয় বাংলাদেশ।

জাতিসংঘের সিএলসিএস ওয়েবসাইটে প্রকাশিত ভারতের আপত্তিপত্রে বলা হয়েছে, বাংলাদেশ ভূখণ্ডের যে বেসলাইনের ওপর ভিত্তি করে মহীসোপান নির্ধারণ করেছে, সেটির মাধ্যমে ভারতের মহীসোপানের একটি অংশ দাবি করছে বাংলাদেশ। এ ছাড়া বঙ্গোপসাগরে যে 'গ্রে এরিয়া' রয়েছে, সেটির বিষয়ে বাংলাদেশ কোনো তথ্য দেয়নি। 'গ্রে এরিয়া' হচ্ছে বঙ্গোপসাগরে একটি ছোট্ট অংশ, যেখানে পানির মধ্যে যে সম্পদ রয়েছে, যেমন মাছ, সেটির মালিক ভারত; কিন্তু মাটির নিচে যে খনিজ সম্পদ আছে, সেটির মালিক বাংলাদেশ। এই অংশের পরিমাণ প্রায় ৯০০ বর্গকিলোমিটার।

বাংলাদেশের মহীসোপানের বিষয়ে ভারতের আপত্তির বিষয়ে পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের মেরিটাইম অ্যাফেয়ার্স ইউনিটের সচিব রিয়ার এডমিরাল মো. খুরশিদ আলম বলেন, 'ভারতের যুক্তিগুলো বিশ্লেষণ করে আমরা নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কমিশনে নিজেদের পক্ষে যুক্তি তুলে ধরব।'

তিনি আরও বলেন, 'ভারত যে বেসলাইনের ভিত্তিতে মহীসোপানের দাবি করেছে, সেটির বিরুদ্ধে বাংলাদেশ ২০০৯ সালে আপত্তি জানিয়েছিল। বাংলাদেশের ওই দাবি এখনো বলবৎ আছে।'

বাংলাদেশের তিন সমুদ্রবন্দর যুক্ত হবে মালের সঙ্গে

বাংলাদেশ ও মালদ্বীপ নিজেদের মধ্যে সম্পর্ক জোরদারের জন্য আকাশ ও সমুদ্রপথে সরাসরি সংযোগ স্থাপনে রাজি হয়েছে। দুই দেশ মনে করে, নানা মাধ্যমে যোগাযোগ বাড়লে ব্যবসা-বাণিজ্য বাড়বে। পর্যটন আর শিক্ষার মতো ক্ষেত্রগুলোতে দুই দেশের জনগণের মধ্যে আদান-প্রদান বাড়লে সম্পর্কটা আরও বিকশিত হবে।

১৮ মার্চ প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ও মালদ্বীপের প্রেসিডেন্ট ইব্রাহিম মোহাম্মদ সলিহ তাঁদের আনুষ্ঠানিক আলোচনায় সমুদ্র আর আকাশপথে যোগাযোগ বাড়ানো যে জরুরি, তার ওপরই জোর দিয়েছেন। দুই শীর্ষ নেতা মালের সঙ্গে বাংলাদেশের তিনটি সমুদ্রবন্দরের মধ্যে সরাসরি জাহাজ চলাচল প্রতিষ্ঠার সিদ্ধান্ত নিয়েছেন। আর এই সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নে দ্রুত জাহাজ চলাচল চুক্তির জন্য কর্মকর্তাদের উদ্যোগ নিতে বলেছেন।

'লিডারস সামিট অন ক্লাইমেট' শীর্ষক ভার্চুয়াল জলবায়ু সম্মেলনে ২২ এপ্রিল কার্বন নিঃসরণ কমাতে উচ্চাভিলাষী কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নের আহ্বান জানান প্রধানমন্ত্রী

বাংলাদেশ সফরে মালদ্বীপের প্রেসিডেন্ট ইব্রাহিম মোহাম্মদ সলিহ প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সঙ্গে তাঁর কার্যালয়ে আনুষ্ঠানিক বৈঠক করেন। এর আগে দুই নেতা একান্তে কথা বলেন। আলোচনার পর দুই দেশের মধ্যে সহযোগিতা বাড়াতে চারটি সমঝোতা স্মারক (এমওইউ) সই হয়েছে। সই হওয়া এমওইউগুলো হচ্ছে সমন্বিত সহযোগিতা বাড়াতে যৌথ কমিশন গঠন, দ্বিপক্ষীয় পররাষ্ট্র সচিব পর্যায়ের বৈঠক চালু, মৎস্য ও সামুদ্রিক মৎস্য আহরণে সহযোগিতা এবং সাংস্কৃতিক বিনিময় কার্যক্রম।

দুই শীর্ষ নেতার বৈঠকের পর দুই দেশের পররাষ্ট্রমন্ত্রীরা যৌথ সংবাদ সম্মেলনে আসেন। পররাষ্ট্রমন্ত্রী এ কে আব্দুল মোমেন বলেন, 'ঢাকা ও মালের মধ্যে বাংলাদেশ বিমান খুব শিগগির ফ্লাইট চালু করবে বলে প্রধানমন্ত্রী ঘোষণা দিয়েছেন। আমরা আরেকটি সুখবরের আশায় রয়েছি। তা হলো আমরা চট্টগ্রামের সঙ্গে মালের মধ্যে খুব শিগগির সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু করতে যাচ্ছি।'

দুই শীর্ষ নেতা দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্যের সম্ভাবনার সদ্ব্যবহারের ওপর জোর দেন। এ জন্য দুই দেশের আনুষ্ঠানিক কোনো বাণিজ্যিক চুক্তি না থাকার প্রসঙ্গও টেনেছেন তাঁদের আলোচনায়। এই পরিস্থিতিতে বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থার আলোকে (ডব্লিউটিও) অগ্রাধিকারমূলক বাণিজ্য চুক্তি (পিটিএ) সইয়ের জন্য মালদ্বীপের প্রেসিডেন্ট ইব্রাহিম সলিহর কাছে আগ্রহ প্রকাশ করেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। বাংলাদেশের প্রধানমন্ত্রীর প্রস্তাবে মালদ্বীপের প্রধানমন্ত্রী ইতিবাচক মনোভাব দেখান। দুই দেশ পিটিএসহ অন্যান্য বাণিজ্যিক বিষয়ে আলোচনার জন্য নিয়মিতভাবে বাণিজ্য সচিব পর্যায়ের বৈঠক করতে সম্মত হয়েছে।

এ ছাড়া প্রস্তাবিত শুল্ক খাতে সহযোগিতা এবং দ্বৈত কর প্রত্যাহারের চুক্তির খসড়া দ্রুত চূড়ান্ত করা হবে বলে জানিয়েছে।

কার্বন নিঃসরণ কমাতে উচ্চাভিলাষী কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নের আহ্বান প্রধানমন্ত্রীর

কার্বন নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যে অবিলম্বে এক উচ্চাভিলাষী কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নের জন্য উন্নত দেশগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। তিনি বলেছেন, 'বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধি ১ দশমিক ৫ ডিগ্রি সেলসিয়াসে রাখতে উন্নত দেশগুলোকে কার্বন নিঃসরণ কমাতে অবিলম্বে একটি উচ্চাভিলাষী কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে।'

মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেনের ডাকা ভার্চুয়াল জলবায়ু সম্মেলনে ২২ এপ্রিল দেওয়া এক ভিডিও বার্তায় প্রধানমন্ত্রী এ আহ্বান জানিয়েছেন। 'লিডারস সামিট অন ক্লাইমেট' শীর্ষক দুই দিনের সম্মেলনে অংশ নিয়েছিলেন ৪০ জন বিশ্বনেতা।

প্রধানমন্ত্রী বিশ্ব নেতাদের পরামর্শ দিয়ে বলেন, '১০০ বিলিয়ন মার্কিন ডলার তহবিলের বার্ষিক লক্ষ্যমাত্রা নিশ্চিত করতে হবে, যা অভিযোজন ও প্রশমনের মধ্যে ৫০:৫০ ভারসাম্য বজায় রাখবে। এই তহবিলের মাধ্যমে জলবায়ু পরিবর্তনে ঝুঁকিপূর্ণ সম্প্রদায়গুলোর ক্ষয়ক্ষতি পূরণে বিশেষ দৃষ্টি দেবে। প্রধান অর্থনীতি, আন্তর্জাতিক আর্থিক প্রতিষ্ঠান ও বেসরকারি খাতগুলোকে জলবায়ু পরিবর্তন মোকাবিলায় উদ্ভাবনের পাশাপাশি জলবায়ু অর্থায়নের জন্য বিশেষভাবে ছাড় দিতে হবে এবং সবুজ অর্থনীতি ও কার্বন প্রশমন প্রযুক্তিগুলোর ওপর দৃষ্টি দিতে হবে।'

তিনি আরো বলেন, 'প্রতিবছর আমরা আমাদের জিডিপির প্রায় ২ দশমিক ৫ শতাংশ বা প্রায় ৫ বিলিয়ন মার্কিন ডলার জলবায়ু পরিবর্তনজনিত দুর্যোগ মোকাবিলায় টেকসই জলবায়ু সহনশীল ব্যবস্থা গড়ে তুলতে বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণে ব্যয় করি।'

বন্দর থেকেই পণ্য খালাস চান পোশাকশিল্পের মালিকেরা

চট্টগ্রামের অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনালের (আইসিডি) পরিবর্তে বন্দর থেকেই আমদানি করা কাঁচামাল খালাস অব্যাহত রাখার দাবি জানিয়েছেন তৈরি পোশাকশিল্পের মালিকেরা। তাঁরা বলছেন, আইসিডি থেকে পণ্য খালাসে সময় ও খরচ-দুটোই বেশি লাগে। বর্তমান সংকটময় মুহূর্তে অতিরিক্ত খরচ দিতে হলে পোশাকশিল্পের সক্ষমতা হারাবে।

নিট পোশাকশিল্প মালিকদের সংগঠন বিকেএমইএ ২৬ এপ্রিল নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরীকে চিঠি দিয়ে আমদানি হওয়া কাঁচামালবাহী কনটেইনার চট্টগ্রাম বন্দর থেকে খালাস অব্যাহত রাখার দাবি জানায়।

বিকেএমইএ দাবি করেছে, বেসরকারি আইসিডিতে পর্যাপ্ত জায়গা, যন্ত্রপাতি ও শ্রমিকস্বল্পতায় পণ্য খালাসে সময়ক্ষেপণ হয়। চট্টগ্রাম বন্দর থেকে দুই দিনের মধ্যে আমদানি পণ্য খালাস করা গেলেও বেসরকারি আইসিডিতে লাগে ছয় থেকে সাত দিন।

বিকেএমইএর সহসভাপতি মোহাম্মদ হাতেম স্বাক্ষরিত চিঠিতে বলা হয়েছে, তৈরি পোশাক খাতের আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের বড় অংশই চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে হয়। রপ্তানি কার্যক্রম বেসরকারি আইসিডির মাধ্যমে সম্পন্ন হলেও আমদানি পণ্য খালাস চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে হয়। ফলে লকডাউনের মধ্যেও কোনো রকম প্রতিবন্ধকতা ছাড়াই আমদানি হওয়া কাঁচামাল পূর্বের নিয়মে খালাস করা হচ্ছে।

বিকেএমইএ দাবি করেছে, বেসরকারি আইসিডির চার্জও চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ে অনেক বেশি। কিছু ক্ষেত্রে রপ্তানিকারকদের জিম্মি করে অতিরিক্ত অর্থ আদায় করা হয়। এই অতিরিক্ত খরচ ও সময়ক্ষেপণের ফলে তৈরি পোশাক রপ্তানিতে সক্ষমতা হারাবে, যা আমাদের অর্থনীতিতে প্রভাব ফেলবে। তাই এই সংকটময় মুহূর্তে অতিরিক্ত চার্জ দিয়ে বেসরকারি আইসিডি থেকে আমদানি করা কাঁচামাল খালাস করা সম্ভব নয়।

উল্লেখ্য, পৃথিবীতে এখন একমাত্র চট্টগ্রাম বন্দরেই বন্দর এলাকার ভিতরে এফসিএল পণ্য খুলে ডেলিভারি করা হয়। মোট আমদানিকৃত পণ্যের হিসাবে তা প্রায় ৭০ শতাংশ। এই কাজে প্রতিদিন প্রায় ৫-৬ হাজার ট্রাক বন্দরে প্রবেশ করে যানজট তৈরি করে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে ব্যাঘাত ঘটায়। বসরকারি আইসিডিতে পণ্য খালাস হলে বন্দরের কনটেইনারজট এবং জাহাজের টার্ন-অ্যারাউন্ড টাইম কমিয়ে আনা সম্ভব হবে। তাতে করে বন্দরের প্রবৃদ্ধি ৩-৪ শতাংশ বৃদ্ধি পাবে।

পরিকল্পিত পদক্ষেপে লকডাউনের প্রভাবমুক্ত চট্টগ্রাম বন্দর

চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজ থেকে পণ্য ওঠানামা, বন্দর থেকে পণ্য সরবরাহ এবং রপ্তানিপণ্য বন্দরে পৌঁছে জাহাজীকরণ পুরোদমে স্বাভাবিক রয়েছে। চলতি বছরের এপ্রিলের শুরুতে প্রথম দফায় লকডাউন এবং ১৪ এপ্রিল থেকে কঠোর লকডাউন শুরুর পরও বন্দর পরিচালন কার্যক্রমে নেতিবাচক প্রভাব পড়েনি। বন্দর সচল থাকায় বন্দর ব্যবহারকারীরা স্বস্তি প্রকাশ করেছেন।

এক বছর আগে ২০২০ সালের লকডাউনে চট্টগ্রাম বন্দর পুরোপুরি সচল থাকলেও ব্যবহারকারী সরকারি-বেসরকারি প্রতিষ্ঠান খোলা না থাকায় বন্দরের কার্যক্রমে স্থবিরতা দেখা দিয়েছিল। পণ্য ডেলিভারি না নেওয়ায় বন্দরের ভেতর কনটেইনারজট সামাল দিতে একপর্যায়ে জাহাজ ভেড়ানো পর্যন্ত সীমিত করা হয়েছিল। অবস্থা এতটাই খারাপ ছিল যে, তখনকার পরিস্থিতি সামাল দিতে শেষ পর্যন্ত প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়কে হস্তক্ষেপ করতে হয়েছিল। তবে এবার বন্দর ব্যবস্থাপনা পুরোপুরি ব্যতিক্রম। লকডাউন, রমজান এবং বাজেটের বিষয় মাথায় রেখে আগেভাগেই বেশকিছু পদক্ষেপ নিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ; এতে এবার কঠোর লকডাউনে সুফল মিলেছে।

চট্টগ্রাম বন্দরের পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম বলেন, 'রমজানের চাপ সামাল দিতে আমরা আগেভাগেই পণ্য সরবরাহ নিতে নির্দেশনা দিয়েছিলাম; এতে বেশ সুফল মিলেছে। বিশেষ করে শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত কনটেইনারভর্তি পণ্য বন্দর থেকে দ্রুত ছাড় নিতে আমরা কঠোর ছিলাম। ফলে সেখানেও সুফল মিলেছে। গত বছর এই শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত কনটেইনার নিয়েও আমরা বড় ধরনের বিপাকে পড়েছিলাম।'

এনামুল করিম আরও বলেন, 'গত বছরের লকডাউন অভিজ্ঞতা কাজে লাগিয়ে আমরা বন্দর ব্যবহারকারী প্রতিষ্ঠানগুলো সচল রাখার আহ্বান

জানিয়েছিলাম। তাতেও সাড়া মিলেছে। লকডাউন শুরুর প্রথম দিন ১৪ এপ্রিল নববর্ষের সরকারি ছুটি থাকার পরও ৩ হাজার ১২২ একক কনটেইনার ছাড় হয়েছে। যে ক'দিন লকডাউন থাকবে, সে সময়ে আমরা দিনে তিন হাজার একক ডেলিভারি করতে পারলেই সন্তুষ্ট।'

বন্দর ব্যবহারকারীরা বলছেন, দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর সচল থাকা মানে দেশের ৯২ শতাংশ আমদানি-রপ্তানি সচল থাকা। বন্দর সচল থাকার পেছনে প্রথম যে পদক্ষেপের সুফল মিলেছে, সেটি হচ্ছে রপ্তানিমুখী শিল্পকারখানা সচল রাখা। এর ফলে পণ্য জাহাজ থেকে নামার পর বন্দরে আটকে থাকার সুযোগ ছিল না; আর কারখানার উৎপাদিত পণ্য নির্বিঘ্নে রপ্তানির সুযোগ তৈরি হয়েছে।

গার্মেন্টস মালিকদের সংগঠন বিজিএমইএর নবনির্বাচিত সহসভাপতি সৈয়দ নজরুল ইসলাম বলেন, 'লকডাউনে রপ্তানিমুখী শিল্পকারখানা খোলা রাখার সিদ্ধান্ত সরকারকে বোঝাতে আমাদের অনেক বেগ পেতে হয়েছে। শেষ পর্যন্ত সরকার আমাদের যুক্তি বুঝে দেশের অর্থনীতির স্বার্থে কারখানা সচল রেখেছে। এর ফলে লকডাউনে চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজজট নেই, কনটেইনারজটও নেই; এই বন্দর ব্যবস্থাপনায় আমরা খুব খুশি।'

সীমান্ত সেতু অকেজো, আমদানি-রপ্তানি ব্যাহত

মৌলভীবাজারের জুড়ী উপজেলার বটুলি শুল্ক স্টেশন ও অভিবাসন তদন্ত কেন্দ্র (ইমিগ্রেশন চেকপোস্ট) এলাকায় একটি বেইলি সেতু রয়েছে। এটি বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে সংযোগ স্থাপন করেছে। পাহাড়ি ঢলে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সেতুটি দীর্ঘদিন ধরে অকেজো। এতে পণ্য আমদানি-রপ্তানির কাজ চরমভাবে ব্যাহত হচ্ছে।

২০০১ সালে বটুলি শুল্ক স্টেশন ও অভিবাসন তদন্ত কেন্দ্রের কার্যক্রম শুরু হয়। ২০০৮ সালে উভয় দেশের সম্মতিতে ভারত ছোট পরিসরে সেতুটি নির্মাণ করে। রাঘনাছড়া নামের পাহাড়ি ছড়ার ওপর নির্মিত সেতুটি শূন্য লাইনের ১৫০ মিটারের ভেতরে ভারতীয় অংশে পড়েছে। কিন্তু সেতু দিয়ে দুই দেশে পণ্যবাহী গাড়ি চলাচলের কোনো অনুমোদন মেলেনি। একটা সময় উভয় দেশের পণ্যবাহী গাড়ি সেতুর মাঝামাঝি স্থানে গিয়ে থামত। এরপর এক গাড়ি থেকে অন্য গাড়িতে পণ্য ওঠানো-নামানো হতো। কিন্তু অতিবৃষ্টিতে উজান থেকে নেমে আসা পাহাড়ি ঢলে সেতুর দুই পাশের মাটি সরে যায়। এতে সেতুটি ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়লে ওই কার্যক্রমও বন্ধ হয়ে পড়ে। প্রায় দুই বছর আগে ভারতীয়রা ওই স্থানে একটি পাকা সেতু নির্মাণের উদ্যোগ নেয়। কিন্তু বর্ডার গার্ড বাংলাদেশ (বিজিবি) আপত্তি জানালে সেতুর কাজ স্থগিত হয়ে যায়। তবে বিজিবি পুরোনো সেতুটি সংস্কারে আপত্তি নেই বলে জানায়। সেটাও আর হয়নি।

বটুলি শুল্ক স্টেশন দিয়ে বর্তমানে প্লাস্টিক সামগ্রী, পিভিসি দরজা ও তুলা ভারতে রপ্তানি হয়। এ ছাড়া ভারত থেকে বিভিন্ন ধরনের ফলমূল বাংলাদেশে আমদানি হয়। বটুলি শুল্ক স্টেশনের কার্যক্রম সম্প্রসারণের লক্ষ্যে সম্প্রতি সেখানে ৩৮ বিঘা জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। এদিকে ২০০৩ সালে ভারতীয় কর্তৃপক্ষ হঠাৎ বটুলি অভিবাসন তদন্ত কেন্দ্র দিয়ে বাংলাদেশি নাগরিকদের ভিসা প্রদান বন্ধ করে দেয়। ফলে তাঁদের ওই পথে ভারতে যাতায়াত বন্ধ হয়ে পড়ে। তবে ভারতীয় নাগরিকেরা নানা কাজে বাংলাদেশে যাতায়াত করতে পারেন।

দেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধি ৫.৫ থেকে ৬ শতাংশ হতে পারে

চলতি অর্থবছরে (২০২০-২১) দেশের মোট দেশজ উৎপাদনের (জিডিপি) প্রবৃদ্ধি সাড়ে ৫ থেকে ৬ শতাংশ হতে পারে বলে মনে করছে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)। ২৮ এপ্রিল প্রকাশিত এডিবির 'এডিবি ডেভেলপমেন্ট আউটলুক ২০২১'-এ এই পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছে। করোনার দ্বিতীয় ঢেউয়ের কারণে প্রাথমিক প্রাক্কলন থেকে প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাস কিছুটা কমিয়ে এনেছে এই দাতা সংস্থা।

উন্নয়ন সহযোগী প্রতিষ্ঠানটি প্রাথমিকভাবে প্রাক্কলন করেছিল, চলতি অর্থবছরে জিডিপি প্রবৃদ্ধি ৬ দশমিক ৮ শতাংশ হতে পারে। এই পূর্বাভাস হিসাব করার সময় করোনার দ্বিতীয় ঢেউ বিবেচনা করা হয়নি।

এডিবি মনে করে, চলতি অর্থবছরের প্রবৃদ্ধি কত হবে, তা নির্ভর করবে কীভাবে করোনার দ্বিতীয় ঢেউ সামাল দেওয়া হচ্ছে। এর পাশাপাশি টিকাদান কার্যক্রম কেমন চলছে, এটিও অর্থনীতির সামনের দিকে যাওয়ার সূচক হিসেবে কাজ করবে। এডিবি আরও বলছে, আগামী অর্থবছরে প্রবৃদ্ধি ৭ দশমিক ২ শতাংশ হতে পারে।

প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাস সম্পর্কে এডিবির কান্ট্রি ডিরেক্টর মনমোহন প্রকাশ বলেন, 'চলতি অর্থবছরের প্রথম ৮-৯ মাসের তথ্য-উপাত্তের ভিত্তিতে ৬ দশমিক ৮ শতাংশ প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাস প্রাক্কলন করেছিল। কিন্তু করোনার সংক্রমণ বেড়ে যাওয়ায় এপ্রিলের শুরুতে লকডাউন দেওয়া হয়। চলাচলে নিষেধাজ্ঞা আরোপিত হয়। করোনার দ্বিতীয় ঢেউ চলছে এখন। এগুলো অবশ্যই প্রবৃদ্ধিতে প্রভাব ফেলবে। এ কারণে আমাদের প্রবৃদ্ধি প্রাথমিক প্রাক্কলনের চেয়ে ১ শতাংশ কমে আসতে পারে। তবে এই সংকটকালে ৫ শতাংশের ওপরে প্রবৃদ্ধিও বেশ ভালো।

দক্ষিণ কোরিয়ার সঙ্গে এফটিএর তাগিদ

বাংলাদেশের সঙ্গে দক্ষিণ কোরিয়ার সম্পর্ক ৪৮ বছরের হলেও দুই দেশের মধ্যে এখনো কাঙ্ক্ষিত বাণিজ্য হচ্ছে না। অথচ দুই দেশের মধ্যে ব্যবসা-বাণিজ্যের বিপুল সম্ভাবনা রয়েছে। এ সম্ভাবনা কাজে লাগাতে হলে দুই দেশের মধ্যে অগ্রাধিকারমূলক বাণিজ্য চুক্তি (পিটিএ) বা মুক্ত বাণিজ্য চুক্তি (এফটিএ) করতে হবে। জোর দিতে হবে দ্বিপক্ষীয় সম্পর্ক জোরদারে।

বহুজাতিক দ্য হংকং সাংহাই ব্যাংকিং করপোরেশন (এইচএসবিসি) ও বাংলাদেশে দক্ষিণ কোরিয়ার দূতাবাসের যৌথ উদ্যোগে আয়োজিত এক অনলাইন আলোচনায় ৩১ মার্চ বক্তারা এসব কথা বলেন। এইচএসবিসির প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা (সিইও) মাহবুবুর রহমানের সঞ্চালনায় অনুষ্ঠিত সভায় প্রধান অতিথি ছিলেন প্রধানমন্ত্রীর বেসরকারি শিল্প ও বাণিজ্যবিষয়ক উপদেষ্টা সালমান এফ রহমান।

সালমান এফ রহমান বলেন, 'বাংলাদেশ স্বল্পোন্নত দেশ থেকে উত্তরণ করতে যাচ্ছে। তখন বেশকিছু সুযোগ-সুবিধা হাতছাড়া হবে। সেই পরিস্থিতি মোকাবিলায় দক্ষিণ কোরিয়ার সঙ্গে এফটিএ বা পিটিএ করা গুরুত্বপূর্ণ। সরকার এরই মধ্যে এফটিএ করতে শ্রীলঙ্কা, ভারত, নেপালসহ কয়েকটি দেশের সঙ্গে আলোচনা চালিয়ে যাচ্ছে। দক্ষিণ কোরিয়ার প্রযুক্তি, তাদের বড় বড় শিল্পকারখানা নির্মাণের অভিজ্ঞতা বাংলাদেশের জন্য বিশাল সুযোগ।'

অনুষ্ঠানে বক্তব্য রাখেন বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের (বিডা) নির্বাহী চেয়ারম্যান সিরাজুল ইসলাম, বাংলাদেশ রপ্তানি প্রক্রিয়াকরণ এলাকা কর্তৃপক্ষের (বেপজা) চেয়ারম্যান মেজর জেনারেল নজরুল ইসলাম, দক্ষিণ কোরিয়ায় নিযুক্ত বাংলাদেশের রাষ্ট্রদূত আবিদা ইসলাম ও ঢাকায় নিযুক্ত দক্ষিণ কোরিয়ার রাষ্ট্রদূত লি জাং কিউন প্রমুখ।

ভারত থেকে ৮২ হাজার টন চাল আমদানি

চুয়াডাঙ্গার দর্শনা স্থলবন্দর দিয়ে রেলপথে ভারত থেকে সরকারি-বেসরকারি উদ্যোগে ৮২ হাজার ১০০ মেট্রিক টন চাল এসেছে। দেশে চালের বাজার স্থিতিশীল রাখতে চলতি বছরের ১ জানুয়ারি থেকে ১৮ এপ্রিল পর্যন্ত এসব চাল আমদানি করা হয়েছে। এর মধ্যে এপ্রিল মাসেই আমদানি হয় প্রায় ২৪ হাজার মেট্রিক টন চাল।

দর্শনা স্থলবন্দর সূত্রে জানা গেছে, এপ্রিল মাসে ট্রেনযোগে মোট ১০ র‍্যাক (৪২ ওয়াগনে এক র‍্যাক) চাল আমদানি করা হয়েছে। এর মধ্যে সরকারিভাবে (জি-টু-জি) চার র‍্যাক ও বেসরকারি উদ্যোগে ৬ র‍্যাক এসেছে।

মৌলভীবাজারের জুড়ী উপজেলার বটুলি শুল্ক স্টেশন ও অভিবাসন তদন্ত কেন্দ্র এলাকায় একটি বেইলি সেতু রয়েছে। পাহাড়ি ঢলে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সেতুটি দীর্ঘদিন ধরে অকেজো। এতে পণ্য আমদানি-রপ্তানির কাজ চরমভাবে ব্যাহত হচ্ছে

বেসরকারি উদ্যোগে জানুয়ারি মাসে ৪ র‍্যাক, ফেব্রুয়ারিতে ৬ র‍্যাক ও মার্চে ১৬ র‍্যাক চাল আমদানি হয়েছে।

দর্শনা স্থলবন্দরের কর্মকর্তারা জানান, সরকারি উদ্যোগে আমদানি হয়েছে ৯ হাজার ৬০০ মেট্রিক টন। অন্যদিকে জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়ের তথ্যানুযায়ী বেসরকারি উদ্যোগে চাল এসেছে ৭২ হাজার ৫০০ মেট্রিক টন।

অনুমোদন ছাড়াই বিদেশে পাঠানো যাবে মাশুল

কারিগরি ও প্রযুক্তি জ্ঞান, প্রযুক্তি সহায়তা, রয়্যালটি ও ফ্র্যাঞ্চাইজি মাশুল বিদেশে পাঠাতে এখন অনুমোদন লাগবে না। বাংলাদেশ ব্যাংক ও বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের (বিডা) অনুমোদন ছাড়াই প্রকল্পের ৬ শতাংশ অর্থ এসব খাতে ব্যয়ের জন্য বিদেশে পাঠানো যাবে। বিডা এ বিষয়ে নীতিমালা দিয়েছে, যা প্রজ্ঞাপন আকারে জারি করেছে বাংলাদেশ ব্যাংক।

বাংলাদেশ ব্যাংকের প্রজ্ঞাপনে বলা হয়, ফ্র্যাঞ্চাইজি ফি ও ঠিকাদারের অনুকূলে ফি পাঠানোর বিষয়ে আগের নির্দেশনা বহাল থাকবে। পাশাপাশি অগ্রিম ফি পরিশোধের ব্যবস্থা আগের মতোই থাকছে। অগ্রিম ফি পরিশোধের ক্ষেত্রে বৈদেশিক মুদ্রা লেনদেন ব্যবস্থায় অন্য নির্দেশনাও মেনে চলতে হবে। বিডার নীতিমালা অনুযায়ী মাশুল পাঠানোর ক্ষেত্রে খরচ প্রেরণকারীকে একটি মাত্র অনুমোদিত ডিলার ব্যাংক নির্ধারণ করতে হবে। অর্থ পাঠানোর ক্ষেত্রে প্রযোজ্য উৎসে কর, ভ্যাট ও অন্যান্য সরকারি পাওনা আদায় ও পরিশোধ করতে হবে।

বাংলাদেশ ব্যাংকের কর্মকর্তারা বলছেন, এসব খরচ পাঠাতে গ্রাহকদের অনেক সময় ব্যয় হতো। নতুন নির্দেশনার ফলে নির্দিষ্ট ব্যাংক থেকে সহজেই খরচ পাঠানো যাবে। এতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় কমে আসবে।

রপ্তানি তালিকায় যুক্ত হচ্ছে বগুড়ার নতুন নতুন পণ্য

চলতি বছরের প্রথম তিন মাসে বগুড়া থেকে ৯৭ লাখ ৪১ হাজার মার্কিন ডলারের পণ্য বিভিন্ন দেশে রপ্তানি হয়েছে। এই আয় দেশীয় মুদ্রায় প্রায় ৮৩ কোটি টাকা (প্রতি ডলার ৮৫ টাকা ধরে)। সর্বশেষ মার্চ মাসে সর্বোচ্চ ৪৩ লাখ ৬৩ হাজার ডলারের পণ্য বিদেশে রপ্তানি হয়েছে।

বগুড়া চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির তথ্য অনুযায়ী, উত্তরাঞ্চলীয় এই জেলা থেকে বর্তমানে প্রতিবেশী ভারত ও শ্রীলঙ্কা থেকে শুরু করে সিঙ্গাপুর, মালয়েশিয়া, চীন, জাপান, সৌদি আরব, কাতার, দুবাইসহ মধ্যপ্রাচ্যের কয়েকটি দেশ; অস্ট্রেলিয়া, যুক্তরাষ্ট্র, রাশিয়া, জার্মানি, সুইডেন, ফ্রান্স, নেদারল্যান্ডস, ইংল্যান্ড, ইতালি, নরওয়েসহ ইউরোপের অন্তত ১৮টি দেশের বাজারে রপ্তানি হচ্ছে।

প্রচলিত রপ্তানি পণ্যগুলোর মধ্যে রয়েছে পাটের সুতা, বস্তাসহ পাটজাত পণ্যসামগ্রী, রাইস ব্রান অয়েল, সৌদি রাজকীয় পোশাক, তৈরি পোশাক, জালি টুপি, হস্তশিল্প পণ্য, ডিজিটাল স্কেল, ট্রান্সফরমার, সেচপাম্প, ধানমাড়াই যন্ত্র, টিউবওয়েল, নকশিকাঁথা, আলু, মরিচ, ভুট্টা, দেশি পাবদা ও শিং মাছ ইত্যাদি।

৭ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দরে নৌ নিরাপত্তা সপ্তাহের উদ্বোধন করেন বন্দরের পর্ষদ সদস্য কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান। এ সময় পরিচালক (প্রশাসন) মো. মমিনুর রশিদ, পরিচালক (নিরাপত্তা) লে. কর্নেল মোস্তফা আরিফ-উর রহমান খান ও উপসংরক্ষক ক্যাপ্টেন ফরিদুল আলমসহ নৌ বিভাগের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন

বিশ্বজুড়ে করোনাভাইরাস সংক্রমণের পরিস্থিতিতেও রপ্তানি তালিকায় নতুন নতুন পণ্য যুক্ত হচ্ছে। যেমন গত ফেব্রুয়ারি মাস থেকে রপ্তানি হচ্ছে নারীর ব্যবহার্য কৃত্রিম চুল। রপ্তানির পরিমাণ প্রায় ৬১ হাজার ডলার। এ ছাড়া নতুন পণ্য হিসেবে পুঁইশাক, করলা, পালংশাক, টমেটো ও শসার বীজ রপ্তানি করে আয় হয়েছে সাড়ে ৩ হাজার ডলার। ইতিমধ্যে মালয়েশিয়ায় সবজিবীজ রপ্তানি শুরু হয়েছে। এখন ইতালি ও যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানির প্রক্রিয়া চলছে।

বগুড়া চেম্বারের তথ্য অনুযায়ী, ২০২০ সালে এখান থেকে মোট ৫ কোটি ২৬ লাখ ডলার বা ৪৪৫ কোটি ২৩ লাখ টাকার পণ্য রপ্তানি করা হয়। এর আগের বছর ২০১৯ সালে বগুড়া থেকে পণ্য রপ্তানি আয় ছিল ৭ কোটি ২৩ লাখ ডলার ৬১৪ কোটি টাকার।

৯ মাসে আড়াই লাখ কোটি টাকার রপ্তানি আয়

মহামারি করোনার মধ্যেও চলতি অর্থবছরের প্রথম ৯ মাসে (জুলাই-মার্চ) ২ হাজার ৮৯৩ কোটি ৮৩ লাখ মার্কিন ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় দেশীয় মুদ্রায় ২ লাখ ৪৫ হাজার ৯৭৫ কোটি টাকার সমান।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি) ৬ এপ্রিল রপ্তানি আয়ের এই হালনাগাদ তথ্য প্রকাশ করেছে। এতে দেখা যায়, গত মার্চে ৩০৭ কোটি ৬০ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় গত বছরের মার্চের চেয়ে ১২ দশমিক ৫৯ শতাংশ বেশি। গত বছরের মার্চে ২৭৩ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছিল। অবশ্য গত মাসে ভালো হলেও অর্থবছরের প্রথম ৯ মাসে সামগ্রিক পণ্য রপ্তানি দশমিক ১২ শতাংশ কমে গেছে।

ইপিবির তথ্যানুযায়ী, চলতি অর্থবছরের প্রথম ৯ মাসে সামগ্রিক পণ্য রপ্তানিতে তৈরি পোশাক শিল্পের অবদান ৮১ দশমিক ১৬ শতাংশ। এই সময়ে ২ হাজার ৩৪৯ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি হলেও গত বছরের প্রথম ৯ মাসের চেয়ে আড়াই শতাংশ কম। ওভেন পোশাকের রপ্তানি প্রায় ১১ শতাংশের মতো কমেছে। নিট পোশাকের বেড়েছে ৬ শতাংশের কাছাকাছি।

তৈরি পোশাকের রপ্তানি কিছুটা কমলেও পাট ও পাটজাত পণ্য, চামড়াবিহীন জুতা, প্রকৌশল পণ্য, হোম টেক্সটাইল, হস্তশিল্প, কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য, রাসায়নিক পণ্য ও সিরামিক পণ্যের রপ্তানি আয় বেড়েছে। তবে চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য এবং হিমায়িত খাদ্য কমেছে।

ইপিবি জানিয়েছে, চলতি অর্থবছরের প্রথম ৯ মাসে ৯৫ কোটি ডলারের পাট ও পাটজাত পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় গত বছরের একই সময়ের চেয়ে ২২ দশমিক ৯৪ শতাংশ বেশি। পাটপণ্যের মধ্যে পাটের সুতা ও বস্তার রপ্তানি বেড়েছে যথাক্রমে ২৫ ও ২৩ শতাংশ। আলোচ্য সময়ে ৬৮ কোটি ডলারের চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় গত বছরের একই সময়ের চেয়ে দশমিক ৫৩ শতাংশ কম।

মাঝে করোনার কারণে কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্যের রপ্তানি কমলেও আবার গতি ফিরেছে। চলতি অর্থবছরের প্রথম ৯ মাসে ৭৪ কোটি ডলারের কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় গত বছরের একই সময়ের চেয়ে ৩ দশমিক ৪৩ শতাংশ বেশি। এ ছাড়া হিমায়িত খাদ্যের রপ্তানি ৮ দশমিক ৬৬ শতাংশ কমে গেছে। রপ্তানি হয়েছে ৩৬ কোটি ৭৭ লাখ ডলারের হিমায়িত খাদ্য।

এপ্রিলে রপ্তানি আয় বেড়েছে ৫০৩ শতাংশ

পণ্য রপ্তানিতে নতুন মাইলফলক দেখল বাংলাদেশ। এপ্রিল মাসে ৩১৩ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে, যা গত বছরের এপ্রিলের চেয়ে ৫০২ দশমিক ৭৫ শতাংশ বেশি। করোনার প্রথম ঢেউয়ে গত বছরের এপ্রিলে পণ্য রপ্তানি বড় ধরনের হোঁচট খায়। রপ্তানি নেমে যায় ৫২ কোটি ডলারে। সেই বিপর্যয় কাটিয়ে ঘুরে দাঁড়াচ্ছে পণ্য রপ্তানি। মহামারির দ্বিতীয় ঢেউয়ের মধ্যেও সেটি অব্যাহত আছে।

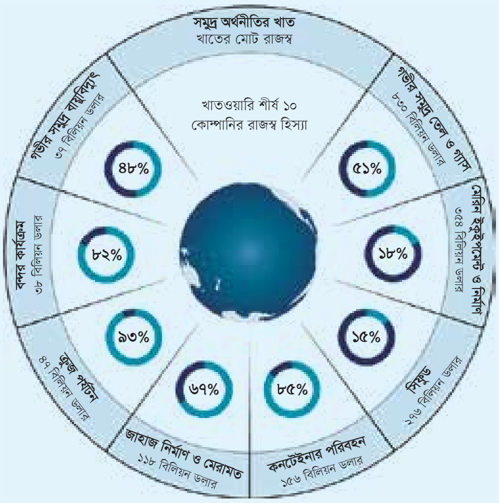
করোনার কারণে গত বছরের এপ্রিলে সাধারণ ছুটির কারণে অধিকাংশ শিল্পকারখানা তিন সপ্তাহের মতো বন্ধ ছিল। সে কারণে রপ্তানি ব্যাপকভাবে কমে যায়। চলতি বছর করোনার সংক্রমণ রোধে সরকার গত মাসের প্রথম সপ্তাহ থেকে বিধিনিষেধ আরোপ করলেও তৈরি পোশাকসহ অন্যান্য শিল্পকারখানার উৎপাদন চালানোর সুযোগ দেয়। তাই রপ্তানিতে নেতিবাচক প্রভাব পড়েনি। যেহেতু গত বছরের এপ্রিলে রপ্তানি তলানিতে নেমেছিল, তাই এবার প্রবৃদ্ধি আকাশছোঁয়া। যদিও ২০১৯ সালের এপ্রিলে ৩০৮ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছিল। সে তুলনায় গত মাসে রপ্তানি বেড়েছে ১ দশমিক ৬২ শতাংশ।

ওশান ১০০
সমুদ্র অর্থনীতির নিয়ন্ত্রণ যাদের হাতে

ক্রমবর্ধিষ্ণু সমুদ্র অর্থনীতির মূল নিয়ন্ত্রণ গুটিকতক কোম্পানির হাতে। এ অর্থনীতির মূল খাত আটটি, যার প্রত্যেকটিতে শীর্ষ ১০ কোম্পানি খাতের মোট রাজস্বের ৪৫ শতাংশের অংশীদার। আর সব খাত মিলিয়ে মোট রাজস্বের ৬০ শতাংশ হিস্যা রয়েছে শীর্ষ ১০০ কোম্পানির।

সমুদ্র অর্থনীতির আটটি মূল খাতের প্রতিটিতে শীর্ষ ১০ কোম্পানির রাজস্ব হিস্যা

(২০১৮ সালের হিসাব)



সমুদ্র অর্থনীতির মূল আটটি খাতে আধিপত্য বিস্তারকারী ১০০ ট্রান্সন্যাশনাল কোম্পানি

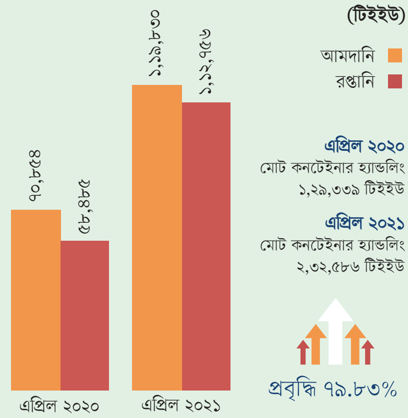
(২০১৮ সালে বার্ষিক রাজস্বের ভিত্তিতে)

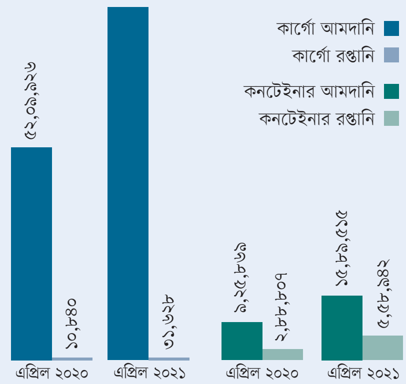
কোম্পানির তালিকা:

১. সৌদি আরামকো
২. পেট্রোবাস
৩. ন্যাশনাল ইরানিয়ান অয়েল কোম্পানি
৪. পেমেক্স
৫. এক্সনমবিল
৬. রয়েল ডাচ শেল
৭. ইকুইনর
৮. টোটাল
৯. এপি মোলার-মায়েরস্ক
১০. বিপি
১১. কাতার পেট্রোলিয়াম
১২. শেভরন
১৩. চায়না ন্যাশনাল অফশোর অয়েল করপোরেশন
১৪. আবুধাবি ন্যাশনাল অয়েল কোম্পানি
১৫. মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি)
১৬. সিএমএ সিজিএম
১৭. পেটোরো
১৮. এনি
১৯. কার্নিভাল করপোরেশন অ্যান্ড পিএলসি
২০. পেট্রোনাস
২১. অয়েল অ্যান্ড ন্যাচারাল গ্যাস করপোরেশন
২২. চায়না স্টেট শিপবিল্ডিং করপোরেশন
২৩. কসকো শিপিং
২৪. হুন্দাই ইঞ্জিনিয়ারিং অ্যান্ড কনস্ট্রাকশন
২৫. টেকনিপ এফএমসি
২৬. হুন্দাই হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ
২৭. হ্যাপাগ-লয়েড
২৮. ওশান নেটওয়ার্ক এক্সপ্রেস
২৯. সাইপেম
৩০. রয়েল ক্যারিবিয়ান ক্রুজেস
৩১. দাইয়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং
৩২. নাইজেরিয়ান ন্যাশনাল পেট্রোলিয়াম করপোরেশন
৩৩. জেনারেল ডায়নামিকস
৩৪. হান্টিংটন ইঙ্গলস ইন্ডাস্ট্রিজ
৩৫. স্টেট অয়েল কোম্পানি অব আজারবাইজান রিপাবলিক
৩৬. সোনাঙ্গল
৩৭. মারুহা নিচিরো
৩৮. কনোকোফিলিপস
৩৯. ভার এনার্জি
৪০. ইনপেক্স
৪১. চায়না শিপবিল্ডিং ইন্ডাস্ট্রি কোম্পানি
৪২. ফিনক্যান্তিয়েরি
৪৩. পিটিটি এক্সপ্লোরেশন অ্যান্ড প্রডাকশন
৪৪. নিপ্পন সুইসান কাইশা
৪৫. পার্তামিনা
৪৬. সিনোপ্যাক গ্রুপ
৪৭. ওয়ার্টসিলা
৪৮. নরওয়েজিয়ান ক্রুজ লাইনস
৪৯. ডিপি ওয়ার্ল্ড
৫০. সাংহাই ইন্টারন্যাশনাল পোর্ট গ্রুপ
৫১. এভারগ্রিন মেরিন করপোরেশন
৫২. বিএইচপি
৫৩. অক্সিডেন্টাল পেট্রোলিয়াম
৫৪. রেপসল
৫৫. পেট্রোলিওস-ডি ভেনিজুয়েলা
৫৬. ডংওন এন্টারপ্রাইজ
৫৭. উইন্টারসহাল ডিয়া
৫৮. স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ
৫৯. ওরস্টেড
৬০. মোয়ি
৬১. ইয়াং মিং মেরিন ট্রান্সপোর্ট
৬২. প্যাসিফিক ইন্টারন্যাশনাল লাইনস
৬৩. সিকে হাচিনসন হোল্ডিংস্
৬৪. নেভাল গ্রুপ
৬৫. এপিএম টার্মিনালস
৬৬. থাই ইউনিয়ন গ্রুপ
৬৭. সাবসি-৭
৬৮. পেরেনকো
৬৯. পেট্রোভিয়েতনাম
৭০. লুকোয়েল
৭১. বিএই সিস্টেমস
৭২. ক্রাইসাওর
৭৩. বাহরাইন পেট্রোলিয়াম কোম্পানি
৭৪. আকের বিপি
৭৫. হুন্দাই মার্চেন্ট মেরিন
৭৬. সেম্বকর্প মেরিন
৭৭. ড্রাগন-ইএনওসি
৭৮. মুবাদালা ডেভেলপমেন্ট কোম্পানি
৭৯. মিৎসুবিশি করপোরেশন
৮০. হিটাচি জোসেন
৮১. ইমাবারি শিপবিল্ডিং
৮২. গ্যাজপ্রম
৮৩. ইয়াংজিজিয়াং শিপবিল্ডিং
৮৪. জিম
৮৫. এমএসসি ক্রুজেস
৮৬. ডিইএমই
৮৭. পিএসএ ইন্টারন্যাশনাল
৮৮. মিৎসুই
৮৯. রয়েল বোসকালিস ওয়েস্টমিনস্টার
৯০. ওইউজি হোল্ডিংস
৯১. আকের সলিউশনস
৯২. নেপচুন এনার্জি
৯৩. অস্টিভল সিফুড
৯৪. ওএমভি
৯৫. হেস
৯৬. উডসাইড
৯৭. মায়ার নেপচুন
৯৮. সানকোর এনার্জি
৯৯. স্পিরিট এনার্জি
১০০. ট্রাইডেন্ট সি-ফুডস

■ গভীর সমুদ্র তেল ও গ্যাস (৪৭টি) ■ সি-ফুড (৯টি) ■ জাহাজ নির্মাণ ও মেরামত (১৪টি) ■ বন্দর কার্যক্রম (৫টি)
■ মেরিন ইকুইপমেন্ট ও নির্মাণ (৯টি) ■ কনটেইনার পরিবহন (১১টি) ■ ক্রুজ পর্যটন (৪টি) ■ গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ (১টি)

২০২০ ও ২০২১ সালের এপ্রিল মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	এপ্রিল ২০২০	এপ্রিল ২০২১
রাজস্ব আয়	২৫০.৭৮	২৬২.৭৬
রাজস্ব ব্যয়	১২০.৮২	১৪৭.১০
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	১১৯.৯৬	১১৫.৬৬
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	২.৪৩	৭.৯৯
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৪.১০	১১.৯৫
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	১৮.৯৪	৩৪.৬৬

তথ্যযোগ

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

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority