এপ্রিল ২০২৪ ■ বর্ষ ০৯ ■ সংখ্যা ০৪

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

সাগরে বাড়ছে জলদস্যুদের দৌরাত্ম্য
উদ্বিগ্ন বৈশ্বিক মেরিটাইম খাত

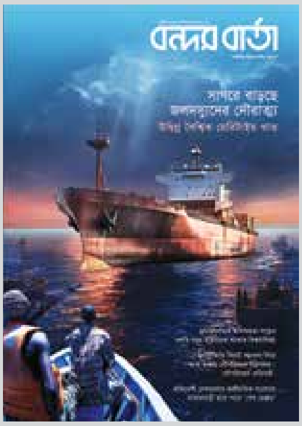
ভূরাজনৈতিক অনিশ্চয়তা সত্ত্বেও
চলতি বছর ইতিবাচক থাকবে বিশ্ববাণিজ্য

অর্থনীতিতে বিরাট সম্ভাবনা নিয়ে
কাজ করছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় :
নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী

প্রতিবেশী দেশগুলোর অর্থনৈতিক সংযোগে
মাতারবাড়ী হতে পারে 'গেম চেঞ্জার'

এপ্রিল ২০২৪
বর্ষ ০৯, সংখ্যা ০৪

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল,
ওএসপি, এনইউপি, পিপিএম, পিএসসি

সম্পাদক
মো. হাবিবুর রহমান

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
শরিফুল আলম শিমুল
ইলোরা শারমীন

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী
মোহাম্মদ তারেক

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

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

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

প্রকাশক চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ-এর পক্ষে
কনটেন্ট পরিকল্পনা ও প্রণয়ন,
ডিজাইন, প্রকাশনা :
ENLIGHTEN | VIBES
বাড়ি ০৬, সড়ক ০৩, সেক্টর ০৫
উত্তরা, ঢাকা-১২৩০
ফোন : ০২-৪৮৯৫৬৭৪৮
ইমেইল : enlightenvibes@gmail.com

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

সম্পাদকীয়

বিমাকারী, নিরাপত্তা সামগ্রী ও নিরাপত্তা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান, মধ্যস্থতাকারী এবং জলদস্যুদের ওপর লগ্নিকারীসহ আরও অনেক পক্ষই জলদস্যু অর্থনীতির জটিল মিথস্ক্রিয়ায় জড়িয়ে আছে

বৈশ্বিক নৌবাণিজ্য বিকাশের সাথে জলদস্যুতার ইতিহাসের রয়েছে ওতপ্রোত সম্পর্ক। সেই প্রাচীনকাল থেকেই সাগরের মূর্তিমান আতঙ্ক জলদস্যুরা। সে সময় এজিয়ান ও ভূমধ্যসাগরে চলাচলকারী জাহাজকে লক্ষ্য করে হামলা চালাত দস্যুরা। গ্রিক, রোমান ও কার্থাজিনিয়ানদের মতো ফিনিশিয়রাও একই সাথে বাণিজ্য ও দস্যুতার সঙ্গে যুক্ত ছিল। উত্তর দিক থেকে আগত ভাইকিং ও দক্ষিণ থেকে আগত মুররা মধ্য যুগে দস্যুবৃত্তিতে যুক্ত হয়। রেনেসাঁ ও রেনেসাঁ-পরবর্তী যুগে ইউরোপে বেশকিছু যুদ্ধের সমাপ্তি ঘটে। সেসব যুদ্ধে অংশগ্রহণকারী জাহাজের অনেক নাবিক কাজ হারিয়ে জলদস্যু দলে যোগ দেয়। পরবর্তীকালে জলদস্যুতা বিশ্বের নানা প্রান্তে ছড়িয়ে যায়। সময়ের সাথে পাল্লা দিয়ে দস্যুতার ধরন বদলেছে। চোরাচালান ও অবৈধ কার্যকলাপে জড়িত অপরাধী সংগঠনের সহযোগিতায় বিশ শতকের শেষ দশকে পূর্ব ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া এবং আফ্রিকার পশ্চিমাঞ্চলে সামুদ্রিক জলদস্যুতার প্রাদুর্ভাব দেখা দেয়। ২০০৮-০৯ সালে আফ্রিকা উপকূলে, বিশেষত সোমালিয়া উপকূলে জলদস্যু হামলার ঘটনা আশঙ্কাজনক হারে বেড়ে যায়। মাঝে কয়েক বছর কমলেও ২০২৩ সালের শেষের দিকে মধ্যপ্রাচ্যে শুরু হওয়া যুদ্ধের জেরে অস্থিতিশীল হয়ে পড়ে লোহিত সাগর ও সুয়েজ খালের মতো গুরুত্বপূর্ণ দুটি বাণিজ্যপথ। নৌপরিবহন খাতে সৃষ্ট অস্থিতিশীলতার সুযোগে সোমালি জলদস্যুরা আবারও মাথাচাড়া দিয়ে উঠেছে। গত পাঁচ মাসে মাল্টার-পতাকাবাহী বাণিজ্যিক জাহাজ এমভি রুয়েন ও বাংলাদেশের পতাকাবাহী এমভি আবদুল্লাহসহ ছোট-বড় অন্তত ১৪টি নৌযান ছিনতাই করেছে সোমালি দস্যুরা। কয়লাবাহী জাহাজ এমভি আবদুল্লাহ জলদস্যুদের হাতে জিম্মি হওয়ার পর মালিকপক্ষ ও বাংলাদেশ সরকারের আন্তরিক প্রচেষ্টায় মাত্র ৩৩ দিনের মাথায় ২৩ জন নাবিক বন্দিদশা থেকে মুক্তি লাভ করেন। এর আগে ২০১০ সালের ৫ ডিসেম্বর প্রায় ৪১ হাজার মেট্রিক টন নিকেলের আকরিক নিয়ে আরব সাগর পাড়ি দেওয়ার সময় দস্যুদের কবলে পড়ে বাংলাদেশি পতাকাবাহী বাণিজ্যিক জাহাজ এমভি জাহান মনি। মুক্তিপণ পাওয়ার পর ১৩ মার্চ ভোরে অর্থাৎ দীর্ঘ ১০০ দিন পর ২৬ জন জিম্মিসহ জাহাজটিকে মুক্ত করে দেয় জলদস্যুরা। জলদস্যু হামলা আচমকা বেড়ে যাওয়ায় নড়েচড়ে বসেছে বৈশ্বিক মেরিটাইম খাত। কোনো ধরনের রক্তপাত ছাড়াই নাবিকসহ জিম্মি জাহাজগুলো উদ্ধার করা গেলেও জলদস্যুদের তৎপরতা বৃদ্ধি-সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে নতুন করে ভাবিয়ে তুলেছে।

বিস্তীর্ণ সাগরে যেকোনো নৌযানকে শতভাগ নিরাপত্তা প্রদান করা বর্তমানে প্রায় অসম্ভব। তা সত্ত্বেও আন্তর্জাতিক ও আঞ্চলিক পর্যায়ে জলদস্যু দমনে বেশকিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। সময়ের সাথে সাথে প্রয়োজন অনুযায়ী সেসব উদ্যোগ হালনাগাদ করা হয়। আনক্লসের ১০০ থেকে ১১০ ধারায় জলদস্যুতা বিষয়ক আইনগুলোকে তালিকাভুক্ত করা হয়েছে। ১৯৯০-এর দশকে আরব সাগর ও ভারত মহাসাগরে দস্যুদের দৌরাত্ম্য বেড়ে যাওয়ায় সোমালি জলদস্যুদের প্রতিহত করতে সাতটি রেজ্যুলেশন পাস করে জাতিসংঘের নিরাপত্তা পরিষদ। রেজ্যুলেশনে সোমালিয়ার জলসীমায় বিদেশি বিমান ও নৌবাহিনীকে প্রবেশ ও টহলের অনুমতি দেওয়া হয়। সেসঙ্গে ইউএস নেতৃত্বাধীন টাস্কফোর্স ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের নৌ-অপারেশন আটলান্টাকে অনুমোদন দেওয়া হয়। হর্ন অব আফ্রিকা উপকূল থেকে ভারত উপকূল পর্যন্ত বিস্তৃত উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণ অঞ্চলে বর্তমানে প্রায় ২৫টি দেশের নৌবাহিনী উপস্থিত রয়েছে। তবে গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্যিক অঞ্চলটিতে নিরাপদ নৌ-চলাচলের জন্য এই নজরদারি এখনও অপ্রতুল।

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) সমীক্ষা অনুযায়ী, সমুদ্রে জলদস্যুতার কারণে বৈশ্বিক অর্থনীতি প্রতি বছর প্রায় ২৫ বিলিয়ন ডলার ক্ষতির মুখে পড়ে। রিসার্চঅ্যান্ডমার্কেট.কমের তথ্যমতে, ২০২৩ সালে মেরিটাইম সেফটি মার্কেট ১ হাজার ৯৮৫ কোটি ডলার হলেও ২০২৪ সালে সেটা ২ হাজার ১১৮ কোটি ডলারে পরিণত হবে। বর্তমানে কোনো দেশ সরাসরি দস্যুবৃত্তির সঙ্গে না জড়ালেও বিমাকারী প্রতিষ্ঠান, নিরাপত্তা সামগ্রী উৎপাদন ও বিপণনকারী প্রতিষ্ঠান, নিরাপত্তা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান, মধ্যস্থতাকারী এবং জলদস্যুদের ওপর লগ্নিকারী ব্যক্তিসহ আরও অনেক পক্ষই জলদস্যু অর্থনীতির জটিল মিথস্ক্রিয়ায় জড়িয়ে আছে। জাহাজ মালিক ও শিপিং কোম্পানির সাথে পাল্লা দিয়ে দস্যুরাও নিজেদেরকে প্রযুক্তিগতভাবে অত্যাধুনিক করে তুলছে। আন্তর্জাতিক ও আঞ্চলিক নজরদারি এড়িয়ে তারা তাদের কার্যক্রম অব্যাহত রেখেছে। এমন অবস্থায় জাহাজের নিরাপত্তা ব্যবস্থা বাড়ানোর পাশাপাশি স্যাটেলাইট ও এআই প্রযুক্তির সাহায্যে ওই অঞ্চলে উপস্থিত নৌবাহিনী ও আঞ্চলিক সংস্থাগুলোর মধ্যে যোগাযোগ ও পারস্পরিক সহযোগিতা বৃদ্ধি করে জলদস্যুতা কমিয়ে আনা যেতে পারে। সাগরে জলদস্যুতার আদ্যোপান্ত নিয়ে রয়েছে এবারের প্রধান রচনা।

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

বন্দর বার্তা
এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

প্রাচীনকাল থেকেই সাগরপথে ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনাকারী নাবিকদের কাছে জলদস্যু হামলা এক মূর্তিমান আতঙ্কের নাম। সময়ের পরিক্রমায় বিশ্বজুড়ে নৌ-বাণিজ্য ব্যাপক আকারে প্রসারিত হয়েছে। তবে অত্যাধুনিক নৌযান ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা প্রয়োগ করেও জলদস্যুদের সমূলে উৎপাটন করতে হিমশিম খাচ্ছে বৈশ্বিক মেরিটাইম খাত। সম্প্রতি জলদস্যু হামলা বেড়ে যাওয়ায় উদ্বিগ্ন এই খাত সংশ্লিষ্ট সকলে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- বাড়ছে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা, তলিয়ে যাওয়ার শঙ্কায় যুক্তরাষ্ট্রের ২৪ উপকূলীয় শহর
- পরিবেশবান্ধব জাহাজ রিসাইকেলিং শিল্পের বাস্তবায়ন ঘিরে সংশয়
- পরিবেশবান্ধব ও জীবাশ্ম জ্বালানি খরচ ২০৩৫ সাল নাগাদ সমপর্যায়ে পৌঁছবে : ওয়ার্টসিলা
- বাল্টিমোর ব্রিজ দুর্ঘটনায় বিমা দাবির পরিমাণ কয়েকশ কোটি ডলার হতে পারে
- দীর্ঘ পথে ইইউ ইটিএসের বাড়তি মাশুলের চাপে অপারেটররা
- প্লাস্টিক পেলেট পরিবহনে নতুন দিকনির্দেশন আইএমওর
- আফ্রিকার বন্দরগুলোর সক্ষমতার ঘাটতি স্পষ্ট করেছে লোহিত সাগর সংকট : এসঅ্যান্ডপি
- খালি কনটেইনার পরিবহন ২০% বেড়েছে : সি ইন্টেলিজেন্স
- ২০৩০ সাল নাগাদ জাহাজের ৮৫% ইঞ্জিন হবে ডুয়েল-ফুয়েল প্রযুক্তির
- তরল কার্বন হ্যান্ডলিংয়ের সক্ষমতা নেই বেশিরভাগ বন্দরের

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

- ব্লু কার্বন

খতিয়ান ▪ ২৩

- বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- প্রতিবেশী দেশগুলোর অর্থনৈতিক সংযোগে মাতারবাড়ী হতে পারে 'গেম চেঞ্জার'
- সমুদ্র থেকে পাইপলাইনে অপরিশোধিত তেল এল ইস্টার্ন রিফাইনারিতে
- পানগাঁও কনটেইনার টার্মিনালকে লাভজনক করে তোলার উদ্যোগ
- অর্থনীতিতে বিরাট সম্ভাবনা নিয়ে কাজ করছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়
- মাতারবাড়ী বন্দর পার্শ্ববর্তী দেশের সাথে যোগাযোগ সহজ করবে : স্পিকার
- মাতারবাড়ীতে আরব আমিরাতকে ৩০০ একর জমি দেওয়ার আলোচনা
- বঙ্গবন্ধুর জন্মবার্ষিকী ও জাতীয় শিশু দিবস উদ্‌যাপন
- ঐতিহাসিক ৭ মার্চ উদ্‌যাপন
- মহান স্বাধীনতা দিবস উদ্‌যাপন
- দুই কনটেইনারের একই নম্বর, তদন্ত শুরু করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ
- ফল দ্রুত ডেলিভারি নিতে আমদানিকারকদের বন্দরের চিঠি

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি : তাইপে পোর্ট
গ্রন্থ পরিচিতি : ডেড ইন দ্য ওয়াটার : আ ট্রু স্টোরি অব হাইজ্যাকিং, মার্ডার অ্যান্ড আ গ্লোবাল মেরিটাইম কন্সপিরেসি
মেরিটাইম ফ্যাক্ট : মে ডে
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব : আলেকজান্ডার সেলকার্ক
মেরিটাইম ইভেন্টস : মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি

১০
বিশেষ রচনা

দুনিয়া কাঁপানো জলদস্যুরা

মিশরীয়, সুমেরীয়, গ্রিকসহ প্রাচীন আমলের সকল জাতিগোষ্ঠী জলদস্যুদের সঙ্গে লড়াই করলেও মিশরীয় নথিপত্রে দস্যুতার প্রথম লিখিত নজির পাওয়া যায়। মিশরীয় নথিপত্রে খ্রিস্টপূর্ব ১৪০০ অব্দের লুক্কান জলদস্যুদের হামলার বিবরণ উঠে এসেছে। তুরস্কের ভূমধ্যসাগরীয় উপকূল থেকে পূর্ব ভূমধ্যসাগরের সাইপ্রাসে হামলা চালাত লুক্কান দস্যুরা। পরবর্তীতে খ্রিস্টপূর্ব ১ম শতকে গোটা ভূমধ্যসাগরে সিসিলিয়ান দুস্যদের তাণ্ডব চলে। রোমান সাম্রাজ্যের পতনের আগ পর্যন্ত সিসিলিয়ান দস্যুদের দৌরাত্ম্য অব্যাহত ছিল। পরবর্তী প্রায় এক হাজার বছর চীনা, টিউটনিক ও ভাইকিং দস্যুরা সুনীল সাগরের বুকে আতঙ্ক ছড়িয়েছে।

১৩
আন্তর্জাতিক সংবাদ

UNITED NATIONS
UNCTAD

ভূরাজনৈতিক অনিশ্চয়তা সত্ত্বেও চলতি বছর ইতিবাচক থাকবে বিশ্ববাণিজ্য

সম্প্রতি প্রকাশিত প্রতিবেদনে বৈশ্বিক বাণিজ্যে ইতিবাচক প্রবণতার পূর্বাভাস ব্যক্ত করেছে ইউনাইটেড নেশনস কনফারেন্স অন ট্রেড অ্যান্ড ডেভেলপমেন্ট (আঙ্কটাড)। বিশ্বব্যাপী পরিমিত মুদ্রাস্ফীতি, ইতিবাচক অর্থনৈতিক পূর্বাভাস ও বৈদ্যুতিক গাড়ির মতো পরিবেশবান্ধব পণ্যের চাহিদা বৃদ্ধি পাওয়ায় চলমান ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্ব সত্ত্বেও ঘুরে দাঁড়ানোর প্রত্যয় ব্যক্ত করছে বিশ্ববাণিজ্য। ২০২৩ সালে ফার্মাসিউটিক্যালস, পরিবহন সরঞ্জাম ও মোটরযান ব্যতীত সকল শিল্প খাত সংকুচিত হয়েছে। তবে বছরের শেষ প্রান্তিকে পোশাক ছাড়া বাকি সব শিল্প খাতেই প্রাণের সঞ্চার হয়েছে।

২২
শতভাগ রপ্তানি পণ্য স্ক্যানিংয়ের নির্দেশনা চট্টগ্রাম বন্দরের

সব ধরনের রপ্তানি পণ্য কনটেইনার স্ক্যানারের মাধ্যমে স্ক্যান করে রপ্তানির জন্য জাহাজীকরণের নির্দেশ দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দরের টার্মিনাল ম্যানেজারের দপ্তর থেকে রপ্তানি পণ্য শতভাগ স্ক্যান করার বিষয়ে বেসরকারি ডিপো মালিকদের সংগঠন বিকডাকে এ নির্দেশনা দেওয়া হয়। ১৭ ফেব্রুয়ারি প্রথমবারের মতো শুধু রপ্তানি পণ্য স্ক্যান করার জন্য দুটি কনটেইনার স্ক্যানার স্থাপন করে উদ্বোধন করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

- নতুন দুটিসহ চট্টগ্রাম বন্দরের **১২টি গেটে স্ক্যানার আছে ৯টি**
- ৪ নম্বর গেট, সিপিএআর গেট, জিসিবি ১ নম্বর গেট এবং এনসিটি ৩ নম্বর গেটে রয়েছে
  এফএস ৬০০০ সিরিজের অত্যাধুনিক ফিক্সড কনটেইনার স্ক্যানার
- চিটাগাং কনটেইনার টার্মিনাল (সিসিটি) ২, ৪ ও ৫ নম্বর গেটে আছে
  একটি করে **এফএস ৩০০০ মডেলের ফিক্সড কনটেইনার স্ক্যানার**
- সিসিটি-২ ও জিসিবি-২ নম্বর গেটে রয়েছে
  একটি করে **মোবাইল স্ক্যানার**

ছবি: ইনফোগ্রাফিকস

খ্রিস্টপূর্ব ১৪০০ অব্দে
প্রথম জলদস্যু হামলার
ঘটনা নথিভুক্ত করা হয়

২০২৩ সালে উচ্চ ঝুঁকিপ্রবণ
এলাকা থেকে ভারত মহাসাগরকে
অব্যাহতি দেওয়া হয়

সাগরে বাড়ছে জলদস্যুদের দৌরাত্ম্য

উদ্বিগ্ন বৈশ্বিক মেরিটাইম খাত

বন্দরবার্তা ডেস্ক

ছেলেবেলায় একচোখা দুর্ধর্ষ জলদস্যুর দুঃসাহসিক অভিযানে মুগ্ধ হয়নি এমন মানুষ পাওয়া ভার। বইয়ের পাতায় গুপ্তধন উদ্ধারকারী জলদস্যুদের গল্পগুলো আলো ঝলমলে বর্ণিল মনে হলেও বাস্তবতা একবারেই ভিন্ন। প্রাচীনকাল থেকেই সাগরপথে ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনাকারী নাবিকদের কাছে জলদস্যু হামলা এক মূর্তিমান আতঙ্কের নাম। সময়ের পরিক্রমায় বিশ্বজুড়ে নৌ-বাণিজ্য ব্যাপক আকারে প্রসারিত হয়েছে। তবে অত্যাধুনিক নৌযান ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা প্রয়োগ করেও জলদস্যুদের সমূলে উৎপাটন করতে হিমশিম খাচ্ছে মেরিটাইম খাত।

২০২৩ সালের শুরুতে জলদস্যু হামলার উচ্চ ঝুঁকিপ্রবণ এলাকা থেকে ভারত মহাসাগরকে অব্যাহতি দেওয়া হয়। একই বছর অক্টোবরে ইসরায়েলের সঙ্গে যুদ্ধে জড়ায় ফিলিস্তিনি স্বাধীনতাকামী সংগঠন হামাস। মধ্যপ্রাচ্যে শুরু হওয়া যুদ্ধের জেরে অস্থিতিশীল হয়ে পড়ে লোহিত সাগর ও সুয়েজ খালের মতো গুরুত্বপূর্ণ দুটি বাণিজ্যপথ। নৌপরিবহন খাতে সৃষ্ট অস্থিতিশীলতা ও শিথিল নিরাপত্তা ব্যবস্থার সুযোগে সোমালি জলদস্যুরা আবারও মাথাচাড়া দিয়ে উঠেছে। গত পাঁচ মাসে মাল্টার-পতাকাবাহী বাণিজ্যিক জাহাজ এমভি রুয়েন ও বাংলাদেশের পতাকাবাহী এমভি আবদুল্লাহসহ ছোট বড় অন্তত ১৪টি নৌযান ছিনতাই করেছে সোমালি দস্যুরা। জলদস্যু হামলা আচমকা বেড়ে যাওয়ায় নড়ে চড়ে বসেছে বৈশ্বিক মেরিটাইম খাত। কোনো ধরনের রক্তপাত ছাড়াই নাবিকসহ জিম্মি জাহাজগুলো উদ্ধার করা গেলেও জলদস্যুদের তৎপরতা বৃদ্ধি সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে নতুন করে ভাবিয়ে তুলেছে।

দস্যুতার ইতিহাস

মানব ইতিহাসের পরতে পরতে জলদস্যুতার নজির পাওয়া যায়। প্রাচীনকালে পণ্য পরিবহন ও বাণিজ্য পরিচালনার প্রধান মাধ্যম ছিল নৌপথ। এর ফলে সাগর ও উপকূলীয় অঞ্চলে দস্যুতার পরিমাণও ছিল বেশি। খ্রিস্টপূর্ব ১৪০০ অব্দে প্রথম জলদস্যু হামলার ঘটনা নথিভুক্ত করা হয়। সে সময় এজিয়ান ও ভূমধ্যসাগরে চলাচলকারী জাহাজকে লক্ষ্য করে হামলা চালাত দস্যুরা।

প্রাচীন ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলে সামুদ্রিক বাণিজ্য ও জলদস্যুতা ওতপ্রোতভাবে জড়িত ছিল। গ্রিক, রোমান ও কার্থাজিনিয়ানদের মতো ফিনিশিয়রাও একই সাথে বাণিজ্য ও দস্যুতার সঙ্গে যুক্ত ছিল। উত্তর দিক থেকে আগত ভাইকিং ও দক্ষিণ থেকে আগত মুররা মধ্যযুগে দস্যুবৃত্তিতে যুক্ত হয়। রেনেসাঁ ও রেনেসাঁ-পরবর্তী যুগে ইউরোপে বেশকিছু যুদ্ধের যবনিকাপাত ঘটে। সেসব যুদ্ধে অংশগ্রহণকারী জাহাজের অনেক ক্রু পরবর্তীতে কাজ হারিয়ে জলদস্যু দলে যোগ দেয়।

সে সময় জলদস্যুর প্রধান জোগানদাতা ছিল ব্যক্তিমালিকানাধীন সশস্ত্র প্রাইভেটিয়ার। পাল্টা আক্রমণ পরিচালনা, যুদ্ধবিরতিতে সংঘটিত সুনির্দিষ্ট অপরাধের ক্ষতিপূরণ আদায় ও শত্রুপক্ষকে ঘায়েল করতে এসব প্রাইভেটিয়ারদের নিয়োগ দিত সরকার। জিম্মি জাহাজ থেকে যেসব সম্পদ লুট করা হতো তার একটি বড় অংশ প্রাইভেটিয়ারের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের কাছে পৌঁছে যেত। ১৬ শতকের

শেষদিকে ইংল্যান্ড-স্পেনের যুদ্ধ চলাকালীন সময়ে মেক্সিকো থেকে ক্যারিবীয়গামী ধন-সম্পদে বোঝাই স্প্যানিশ জাহাজগুলো প্রাইভেটিয়ারদের লক্ষ্য বস্তুতে পরিণত হয়। সে সময় প্রাইভেটিয়ার ও জলদস্যুদের মধ্যে পার্থক্য করাই দুরূহ হয়ে পড়ে।

১৭ শতকের মাঝামাঝি সময়ে ক্যারিবীয় অঞ্চল ও আমেরিকার উপনিবেশগুলোয় জলদস্যুদের 'স্বর্ণযুগ' শুরু হয়। স্যার হেনরি মর্গান, ব্ল্যাকবেয়ার্ড ও উইলিয়াম কিডের (ক্যাপ্টেন কিডের) মতো কিংবদন্তি জলদস্যুরা সে সময় সমুদ্রপথে ত্রাস সৃষ্টি করে রেখেছিল। ইউরোপের সমুদ্র-তীরবর্তী প্রতিটি দেশ এমনকি আফ্রিকার নাবিকেরাও তখন দস্যু জাহাজে এসে যুক্ত হতো। তথাকথিত স্বর্ণযুগে জনসাধারণের মনে জলদস্যুদের নিয়ে নানা জল্পনা-কল্পনা পাখা মেলতে শুরু করে। জলদস্যুদের ঘিরে সৃষ্ট উন্মাদনা এই সময় সাহিত্যে; বিশেষত রোমান্টিক ও শিশু সাহিত্যে এক নতুন ধারা শুরু করে। ১৮৮১ সালে প্রকাশিত রবার্ট লুই স্টিভেনসনের 'ট্রেজার আইল্যান্ড' এর সবচেয়ে বড় উদাহরণ। দেড়শ বছর পরও কালজয়ী এই উপন্যাসের হাত ধরে বিশ্বের লাখ লাখ শিশু লং জন সিলভারের সঙ্গে গুপ্তধনের সন্ধানে বেরিয়ে পড়ছে।

পরবর্তীকালে জলদস্যুতা বিশ্বের নানা প্রান্তে ছড়িয়ে যায়। তুর্কি শাসনের তেজ কমে আসায় ১৬ থেকে ১৮ শতকে ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলে জলদস্যু হামলার ঘটনা নিত্যনৈমিত্তিক ঘটনায় পরিণত হয়। সুসংগঠিত জলদস্যু হামলা পরিচালনা করায় জলদস্যু রাষ্ট্র হিসেবে পরিচিতি লাভ করে মরক্কো, আলজিয়ার্স, তিউনিস ও ত্রিপোলি। লাগাতার নানাবিধ পদক্ষেপ গ্রহণের মাধ্যমে উনিশ শতকের গোড়ার দিকে মার্কিন, ব্রিটিশ ও ফ্রেঞ্চ বাহিনী এ সকল দস্যুরাষ্ট্রকে দমন করতে সক্ষম হয়।

সমসাময়িক প্রেক্ষাপটে দস্যুতা

সময়ের সাথে পাল্লা দিয়ে দস্যুতার ধরন বদলেছে। গত শতকের শেষভাগে জাহাজ ও বিমান ছিনতাইয়ের মাধ্যমে দস্যুতা আবারও মাথাচাড়া দিয়ে ওঠে। চোরাচালান ও অবৈধ কার্যকলাপে জড়িত অপরাধী সংগঠনের সহযোগিতায় বিশ শতকের শেষ দশকে পূর্ব ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া এবং আফ্রিকার পশ্চিমাঞ্চলে সামুদ্রিক জলদস্যুতার প্রাদুর্ভাব বেড়ে যায়। অনেক সময় সরকারি কর্মকর্তাদের পৃষ্ঠপোষকতায় ছোটখাটো বন্দরগুলোয় হামলা চালাত জলদস্যুরা। লুণ্ঠিত সম্পদের একটা অংশ কর্মকর্তাদের প্রদান করা হতো। ২০০৮-০৯ সালে আফ্রিকা উপকূলে, বিশেষত সোমালিয়া উপকূলে জলদস্যু হামলার ঘটনা আশঙ্কাজনক হারে বেড়ে যায়। অত্র অঞ্চলে বিভিন্ন দেশের জাহাজ ছিনতাই হওয়ায় কয়েকটি দেশের নৌবাহিনী দস্যু দমনে হস্তক্ষেপ করতে বাধ্য হয়।

সোমালি জলদস্যুদের আখ্যান

এশিয়া থেকে ইউরোপগামী প্রতিটি জাহাজকেই এডেন উপসাগর অতিক্রম করে সুয়েজ খালে পৌঁছতে হয়। গুরুত্বপূর্ণ এই বাণিজ্যিক পথের ধার ঘেঁষেই সোমালিয়ার অবস্থান। পূর্ব আফ্রিকার ত্রিকোনাকৃতি অংশ 'হর্ন অব আফ্রিকার' বেশ অনেকটা জায়গাজুড়ে রয়েছে দেশটি। এর ফলে মানচিত্রের এই অংশটি 'সোমালি উপদ্বীপ' নামেও পরিচিত। ১৯৬০ সালে ইতালির ঔপনিবেশিক নিয়ন্ত্রণ থেকে বেরিয়ে স্বাধীন রাষ্ট্র হিসেবে আত্মপ্রকাশ করে সোমালিয়া। এডেন উপসাগর, আরব সাগর ও ভারত মহাসাগর বেষ্টিত দেশটি ভৌগোলিকভাবে সুবিধাজনক অবস্থানে থাকলেও অভ্যন্তরীণ রাজনৈতিক অস্থিতিশীলতার জেরে এর অর্থনীতি বরাবরই বেশ নড়বড়ে।

দীর্ঘদিন ধরে চলা গৃহযুদ্ধের পর ১৯৯১ সালে সোমালিয়ায় সামরিক শাসনের উৎখাত হয়। শাসন ব্যবস্থা মুখ থুবড়ে পড়ায় দেশটিতে তখন চরম নৈরাজ্য বিরাজ করছিল। আফ্রিকার দীর্ঘতম উপকূলসমৃদ্ধ দেশ হওয়া সত্ত্বেও সোমালিয়ায় তখন কোনো উপকূলরক্ষা বাহিনী বা কোস্ট গার্ড ছিল না। ভঙ্গুর অর্থনীতি ও সমুদ্র উপকূল রক্ষায় প্রশাসনের নীরব ভূমিকায় দেশটিতে নাশকতামূলক কার্যক্রম ক্রমেই বাড়তে থাকে। সরকারি বাহিনীর নজরদারি ও নিরাপত্তামূলক পদক্ষেপের অভাবে দেশটির জলসীমায় তখন বহিরাগতদের আনাগোনা বৃদ্ধি পায়। বিদেশি মাছ ধরা নৌকার তৎপরতা বৃদ্ধি পাওয়ায় বিপাকে পড়ে স্থানীয় জেলেরা। একদিকে অত্যাধুনিক মাছ ধরা নৌকার দৌরাত্ম্য, অন্যদিকে বিদেশি জাহাজ থেকে তেজস্ক্রিয় পদার্থ নিক্ষেপের কারণে সোমালিয়ার জলসীমায় মাছের মজুদ ক্রমেই কমতে থাকে। সোমালিয়ার আইনি শাসনের অনুপস্থিতিতে বহিঃশক্তি এতটাই মাথাচাড়া দিয়ে ওঠে যে, কাছাকাছি গেলে বিদেশি মাছ ধরা নৌকাগুলো সোমালি জেলেদের লক্ষ্য করে গুলি ছুড়তে শুরু করে। জীবিকা নির্বাহের জন্য মূলত মৎস্য আহরণের ওপর নির্ভরশীল সোমালি জনগোষ্ঠী ধীরে ধীরে কাজ হারাতে থাকে। এমন অবস্থায় সোমালি জেলেরা সোমালি মেরিনস এবং ন্যাশনাল ভলান্টিয়ার কোস্ট গার্ড অব সোমালিয়া নামে দুটি সংগঠন গড়ে তোলে। আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত জেলেরা একপর্যায়ে জলদস্যুতার সঙ্গে জড়িয়ে পড়ে।

এডেন উপসাগরের একপাশে ইয়েমেন এবং অন্যপাশে সোমালিয়া, জিবুতি ও ইরিত্রিয়া অবস্থিত। সুয়েজ খালে চলাচল করতে হলে জাহাজগুলোকে অবশ্যই এডেন উপসাগর ও লোহিত সাগর অতিক্রম করতে হয়। প্রতি বছর বৈশ্বিক বাণিজ্যের আনুমানিক ১২ শতাংশ এবং বৈশ্বিক কনটেইনার শিপিংয়ের ৩০ শতাংশ সুয়েজ খাল দিয়ে পরিবাহিত হয়। যার ফলে ব্যস্ত এই পথটি জলদস্যুদের লক্ষ্য বস্তুতে পরিণত হয়। অন্যদিকে মৎস্য আহরণের চেয়ে দস্যুতায় আয়ের পরিমাণও কয়েকগুণ বেশি। এর ফলে কাজ হারানো সোমালি জেলেরা দস্যুবৃত্তিকেই পেশা হিসেবে বেছে নেয়। বিশ্বব্যাংকের হিসাব অনুযায়ী, ২০০৫ থেকে ২০১২ সালে জাহাজের ক্রুদের বন্দি করে আনুমানিক ৩৩ কোটি ৯০ লাখ থেকে ৪১ কোটি ৩০ লাখ ডলার মুক্তিপণ আদায় করে হর্ন অব আফ্রিকার জলদস্যুরা।

সোমালি জলদস্যুদের ক্রমবর্ধমান উৎপাত গোটা বিশ্বকে উদ্বিগ্ন করে তোলে। ২০১০-১১ সালে জলদস্যুদের দৌরাত্ম্যের মাত্রা ছাড়িয়ে যায়। ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) তথ্যমতে, ২০১০ সালে সোমালিয়দের জলদস্যুতা বছরওয়ারি ২০ শতাংশ বৃদ্ধি পায়। ২০১১ সালে ২১২টি জাহাজে হামলা চালায় সোমালি দস্যুরা। জাতিসংঘ ও আফ্রিকান ইউনিয়ন উপকূলের নিরাপত্তা বৃদ্ধিতে তৎপর হয়ে ওঠে। পাশাপাশি ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ), যুক্তরাষ্ট্র, ভারতসহ সংশ্লিষ্ট দেশগুলো অত্র অঞ্চলে সামরিক উপস্থিতি বাড়িয়ে দেয়। জলদস্যুদের দৌরাত্ম্য ঠেকাতে আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক পর্যায়ে নানা উদ্যোগ গৃহীত হয়। সোমালি জলদস্যু দমনে ২০১০ থেকে ২০২২ সাল পর্যন্ত জাতিসংঘের নিরাপত্তা পরিষদে সাতটি প্রস্তাব পেশ করা হয়। প্রতিরক্ষামূলক এসব উদ্যোগের জেরে জলদস্যুদের প্রকোপ অনেকটাই স্তিমিত হয়ে আসে।

মার্কিন নৌবাহিনীর তথ্যমতে, ২০১৩ সালে সোমালি জলদস্যুরা নয়টি জাহাজে হামলা চালালেও কোনো জাহাজ ছিনতাইয়ে সফল হয়নি। জলদস্যুদের আনাগোনা কমে যাওয়ায় সোমালি উপকূলে তখন অবৈধ মৎস্য আহরণের পরিমাণ বেড়ে যায়। পরবর্তী বছরগুলোয় পুনরায় এক-দুটি জলদস্যু হামলার ঘটনা ঘটতে থাকে। ২০১৫ সালে ইরান ও থাইল্যান্ডের চারটি মাছ ধরা নৌকায় হামলা চালায় জলদস্যুরা। ২০১৭ সালের মার্চে অর্থাৎ দীর্ঘ পাঁচ বছর পর

২০২৩ সালের নভেম্বর থেকে চলতি বছরের মার্চ মাস পর্যন্ত সোমালিয়া উপকূল থেকে অন্তত ১৪টি জাহাজ ছিনতাই হয়েছে

*২০২৩ সালে **১২০টি জলদস্যু হামলার** ঘটনা ঘটে*

*গত বছর **১৪ জন** নাবিক ও ক্রু **অপহরণের** শিকার হয়*

২০১০ সালের ৫ ডিসেম্বর ২৫ জন নাবিকসহ বাংলাদেশি জাহাজ এমভি জাহান মনি ছিনতাই করে জলদস্যুরা

সোমালিয়া উপকূলে বৃহদাকার কোনো বাণিজ্যিক জাহাজ ছিনতাইয়ের ঘটনা ঘটে। তবে কোনো ধরনের মুক্তিপণ ছাড়াই আটজন শ্রীলঙ্কান ক্রুসমেত তেলবাহী জাহাজ অ্যারিস ১৩-কে ছেড়ে দেয় দস্যুরা।

জলদস্যু হামলাপ্রবণ অঞ্চলগুলো চিহ্নিত করে হাই রিস্ক এরিয়ার (এইচআরএ) তালিকা প্রকাশ করে বিমকো, ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), ইন্টারন্যাশনাল মেরিন কন্ট্রাক্টরস অ্যাসোসিয়েশন (আইএমসিএ), ইন্টারকার্গো, ইন্টারট্যাঙ্কো এবং অয়েল কোম্পানিজ ইন্টারন্যাশনাল মেরিন ফোরাম (ওসিআইএমএফ)। বিগত কয়েক বছর সোমালি জলদস্যু হামলা নিয়ন্ত্রণে থাকায় ২০২৩ সালের জানুয়ারিতে উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণ এলাকার তালিকা থেকে এডেন উপসাগরসহ ভারত মহাসাগরের নাম তুলে নেওয়া হয়। এর ফলে এই অঞ্চলে নিরাপত্তা ব্যবস্থা কিছুটা হলেও শিথিল হয়।

বার্ষিক ‘পাইরেসি অ্যান্ড আর্মড রবারি রিপোর্ট’ শীর্ষক প্রতিবেদনে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরো (আইএমবি) জানায়, ২০২২ সালে ১৫০টি এবং ২০২৩ সালে ১২০টি জলদস্যু হামলা হয়েছে। ২০২২ সালে দস্যুরা ৪১ নাবিক ও ক্রুকে জিম্মি করলেও ২০২৩ সালে সেটা বেড়ে ৭৩ জনে দাঁড়িয়েছে। একইভাবে ২০২২ সালে মাত্র ২ জন নাবিক ও ক্রু অপহৃত হলেও ২০২৩ সালে ১৪ জন নাবিক ও ক্রু অপহরণের শিকার হয়। এমতাবস্থায় এডেন উপসাগরে সোমালি জলদস্যুদের বিষয়ে সচেতন থাকার আহ্বান জানায় আইএমবির পাইরেসি রিপোর্টিং সেন্টার (পিআরসি)। জাহাজের সার্বিক নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে ক্যাপ্টেনদের কঠোর সতর্কতা জারি রাখার পরামর্শ দেওয়া হয়।

এদিকে গত বছর অক্টোবরে হামাসের সঙ্গে ইসরায়েলের যুদ্ধ শুরু হয়। যুদ্ধের জেরে মধ্যপ্রাচ্য তথা লোহিত সাগর অস্থিতিশীল হয়ে পড়ে। বিভিন্ন দেশের নৌবাহিনীর নজরদারি মধ্যপ্রাচ্যে সরে যাওয়ায় সোমালি জলদস্যুরা আবারও তৎপর হয়ে ওঠে। ইউরোপিয়ান ইউনিয়ন নেভাল ফোর্সের (ইইউন্যাভফোর) আটলান্টা অপারেশনের তথ্য অনুযায়ী, ২০২৩ সালের নভেম্বর থেকে ২০২৪ সালের মার্চ পর্যন্ত সোমালিয়া উপকূল থেকে ১২টি মাছ ধরা নৌকা ও ২টি কার্গো জাহাজসহ অন্তত ১৪টি জাহাজ ছিনতাই হয়েছে।

গত ডিসেম্বরে ইয়েমেনি দ্বীপ সোকোত্রা থেকে ৩৮০ নটিক্যাল মাইল পূর্বে মাল্টার পতাকাবাহী বাল্ক ক্যারিয়ার এমভি রুয়েনকে জব্দ করে দস্যুরা। আহত একজন বুলগেরীয় নাবিককে ভারতীয় নৌবাহিনীর হাতে তুলে দিলেও বাকি ১৭ জন ক্রুসমেত এমভি রুয়েনকে দস্যুরা নিজেদের কব্জায় নেয়। পরবর্তীতে সোমালিয়ার আধা-স্বায়ত্তশাসিত পান্টল্যান্ড রাজ্যে জাহাজটি নোঙর করে রাখা হয়। বিমানবাহিনীর সহায়তায় জাহাজটি উদ্ধারে অভিযান পরিচালনা করে ভারতীয় নৌবাহিনী ও মেরিন কমান্ডোর বিশেষ একটি দল। ৪০ ঘণ্টাব্যাপী দীর্ঘ অভিযান শেষে কোনো ধরনের রক্তপাত বা মুক্তিপণ ছাড়াই ১৬ মার্চ এমভি রুয়েনকে মুক্ত করে ভারতীয় নৌবাহিনী। পরবর্তীতে ২৩ মার্চ আটককৃত ৩৫ জন জলদস্যুকে মুম্বাই পুলিশের কাছে সোপর্দ করা হয়। রুয়েনকে উদ্ধারের আগেই বাংলাদেশের পতাকাবাহী বাণিজ্যিক জাহাজ এমভি আবদুল্লাহকে জব্দ করে সোমালি দস্যুর দল। ভারতীয় নৌবাহিনীর ধারণামতে, এমভি আবদুল্লাহকে ছিনতাই করতে রুয়েনকে ঘাঁটি হিসেবে ব্যবহার করেছে দস্যুরা।

দস্যুতার কবলে বাংলাদেশি জাহাজ

বঙ্গোপসাগরের কোলঘেঁষা বাংলাদেশের অর্থনীতি অনেকাংশেই রপ্তানিনির্ভর। বাংলাদেশের রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় ৯৪ শতাংশ সমুদ্রপথে পরিবাহিত হয়। সামুদ্রিক রাষ্ট্র হিসেবে সমৃদ্ধ ইতিহাস থাকা বাংলাদেশ গত এক দশক ধরে সুনামের সঙ্গে তার জলসীমা নিরাপদ রেখে চলেছে। তবে আন্তর্জাতিক জলসীমায় এর আগেও বাংলাদেশি জাহাজ জলদস্যুদের হামলার শিকার হওয়ার ইতিহাস রয়েছে। এমভি আবদুল্লাহ ছিনতাইয়ের প্রায় ১৩ বছর আগে চট্টগ্রামের কেএসআরএম (কবির স্টিল রি-রোলিং মিলস) গ্রুপের মালিকানাধীন বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজ এমভি জাহান মনি সোমালি দস্যুদের প্রকোপে পড়েছিল।

এমভি জাহান মনি

২০১০ সালের ৫ ডিসেম্বর প্রায় ৪১ হাজার মেট্রিক টন নিকেলের আকরিক নিয়ে আরব সাগর পাড়ি দেওয়ার সময় দস্যুদের কবলে পড়ে বাংলাদেশি পতাকাবাহী বাণিজ্যিক জাহাজ এমভি জাহান মনি। হামলার সময় জাহাজটি ভারতের লাক্ষাদ্বীপ থেকে ১৭০ নটিক্যাল মাইল দূরে অবস্থান করছিল। জলদস্যুরা প্রথমে ছোট ছোট নৌযান নিয়ে জাহান মনিকে ঘিরে ফেলে। পরবর্তীতে হুক ও মইয়ের সাহায্যে দস্যুরা জাহাজে উঠে আসে এবং অস্ত্রের মুখে নাবিক, কর্মকর্তা ও প্রধান প্রকৌশলীর স্ত্রীসহ মোট ২৬ জনকে জিম্মি করে।

ছিনতাইয়ের ছয়দিন পর জাহাজটিকে সোমালিয়া উপকূলীয় এলাকা গারাকোডের কাছে নিয়ে যাওয়া হয়। এর একদিন পর স্যাটেলাইট ফোনের মাধ্যমে মালিকপক্ষ অর্থাৎ কেএসআরএম গ্রুপের সঙ্গে যোগাযোগ করে দস্যুরা। দস্যুদের পক্ষ থেকে লিওন নামের একজন ব্যক্তি মালিকপক্ষের সঙ্গে মুক্তিপণ নিয়ে দরকষাকষি করে। শুরুতে ৯০ লাখ ডলার মুক্তিপণ দাবি করে দস্যুরা। তবে মুক্তির শর্তাবলি নিয়ে আলোচনার সময় সমস্যা আরও প্রকট হয়। একসময় পরিস্থিতি ভয়াবহ হয়ে ওঠার কথা জানান জাহান মনির ক্যাপ্টেন ফরিদ আহমেদ। ২৪ ডিসেম্বর মালিকপক্ষকে জাহাজে বিশুদ্ধ পানি ও জ্বালানি সংকটের বিষয়ে অবগত করেন তিনি। এমন পরিস্থিতিতে পরবর্তী দুই মাস মুক্তিপণ নিয়ে আলোচনা চলে।

অবশেষে ২০১১ সালের ২২ ফেব্রুয়ারি মুক্তিপণ চূড়ান্ত করা হয়। ২৮ ফেব্রুয়ারি জাহাজের কর্মকর্তারা জলদস্যু প্রতিনিধিদের সঙ্গে জিম্মিদের মুক্তির বিষয়ে চুক্তি করেন। ১২ মার্চ দুটি জলরোধী বিশেষ স্যুটকেসে করে জাহান মনিতে মুক্তিপণের টাকা পাঠানো হয়। মুক্তিপণ পাওয়ার পর ১৩ মার্চ ভোরে অর্থাৎ দীর্ঘ ১০০ দিন পর ২৬ জন জিম্মিসহ জাহাজটিকে মুক্ত করে দেয় জলদস্যুরা। ওমান এয়ারওয়েজের ফ্লাইটে করে ২০১১ সালের ২১ মার্চ দেশে পৌঁছেন জাহান মনির নাবিকেরা। জলদস্যুতার চিরায়ত ধরন অনুসারে উভয় পক্ষই মুক্তিপণের অংক গোপন রাখে। তবে বিভিন্ন সূত্র অনুযায়ী, মুক্তিপণের জন্য ৪৬ লাখ ২০ হাজার এবং জ্বালানি খরচ বাবদ আরও ১ লাখ ডলার প্রদান করা হয়।

এমভি আবদুল্লাহর আদ্যোপান্ত

বাংলাদেশি প্রতিষ্ঠানগুলোর মধ্যে সবচেয়ে বেশি সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে কবির গ্রুপের। ২০২৩ সালে ১৯০ মিটার দীর্ঘ গোল্ডেন হক জাহাজটি কেএসআরএম গ্রুপের বহরে যুক্ত হয়। গ্রুপের সহযোগী সংস্থা এস আর শিপিং লিমিটেড জাহাজটি পরিচালনা করে। কেএসআরএম গ্রুপে যুক্ত হওয়ার পর জাহাজটি এমভি আবদুল্লাহ নামে কার্যক্রম শুরু করে। কার্যক্রম শুরুর কয়েক মাসের মাথায় ২৩ জন নাবিকসহ দস্যুদের হামলার শিকার হয় বাংলাদেশি পতাকাবাহী বাণিজ্যিক জাহাজটি।

জানুয়ারির ১৬ তারিখ নাবিক ও রসদ নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে যাত্রা শুরু করে সাধারণ পণ্যবাহী জাহাজ

জলদস্যু হামলা ঠেকাতে ২০০৮ সাল থেকে হর্ন অব আফ্রিকায় অপারেশন আটলান্টা পরিচালনা করছে ইইউ

১২ মার্চ ভারত মহাসাগর অতিক্রমের সময় সোমালি জলদস্যুদের কবলে পড়ে এমভি আবদুল্লাহ

এমভি আবদুল্লাহ। যাত্রাপথে শ্রীলঙ্কার হাম্বানটোটা বন্দরে বিরতি নিয়ে গন্তব্যস্থল মোজাম্বিকে পৌঁছে জাহাজটি। মোজাম্বিকের রাজধানী মাপুতো থেকে কয়লা বোঝাই করে সংযুক্ত আরব আমিরাতের উদ্দেশে রওনা দেয় এমভি আবদুল্লাহ। চলতি বছর ১২ মার্চ ভারত মহাসাগর অতিক্রমের সময় সোমালি জলদস্যুরা জাহাজটি কব্জা করে নেয়।

এমভি আবদুল্লাহর মাস্টার ক্যাপ্টেন মোহাম্মদ আব্দুর রশিদ জানান, সোমালিয়া উপকূলের ৬০০ নটিক্যাল মাইল দূর দিয়ে যাওয়ার সময় একটি মাছ ধরা নৌকা জাহাজের দিকে অগ্রসর হয়। নৌকাটি কাছাকাছি চলে এলে ব্যবধান বাড়াতে জাহাজটি বামদিকে ঘুরিয়ে দেন তিনি। তবে কয়লা বোঝাই থাকার কারণে জাহাজটি তখন ঘণ্টায় মাত্র সাড়ে ১০ নটিক্যাল মাইল বেগে চলছিল। দস্যুদের দ্রুতগামী নৌকা সহজেই ধীরগতির এমভি আবদুল্লাহর নাগাল পেয়ে যায়। নৌকাটি একদম কাছে চলে এলে জাহাজ থেকে উচ্চচাপে পানি ছিটানো হয়।

মরিয়া হয়ে ক্যাপ্টেন আব্দুর রশিদ তখন ইমার্জেন্সি বাটনের সাহায্যে যুক্তরাজ্যের মেরিটাইম ট্রেড অপারেশনের সঙ্গে যোগাযোগের চেষ্টা করেন। অপর প্রান্ত থেকে সাড়া না পেয়ে ভিএইচএফের মাধ্যমে কাছাকাছি থাকা যুদ্ধজাহাজের সঙ্গে সংযোগ স্থাপনের চেষ্টা করেন তিনি। সেই প্রচেষ্টাও ব্যর্থ হওয়ায় ২০ জন নাবিককে জাহাজের সুরক্ষিত কক্ষ বা সিটাডেলে আশ্রয় গ্রহণের নির্দেশ দেন। নিয়ম অনুযায়ী সিটাডেলে যাওয়ার আগে জাহাজের ইঞ্জিন বন্ধ করতে হয়। বাকি নাবিকেরা অত্যাবশকীয় কাজগুলো সমাপ্ত করার আগেই চারজন জলদস্যু জাহাজে উঠে আসে এবং অস্ত্রের মুখে সবাইকে জিম্মি করে। পরবর্তীতে একে একে ১২ জন জলদস্যু জাহাজে ওঠে এবং এমভি আবদুল্লাহকে সম্পূর্ণরূপে নিজেদের নিয়ন্ত্রণে নিয়ে নেয়। জলদস্যুরা ক্যাপ্টেনকে তাদের নির্দেশনা অনুযায়ী জাহাজ চালাতে বাধ্য করেন।

জলদস্যু হামলা ঠেকাতে ২০০৮ সাল থেকে হর্ন অব আফ্রিকায় অপারেশন আটলান্টা পরিচালনা করছে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ)। এমভি আবদুল্লাহ ছিনতাইয়ের দ্বিতীয় দিন দস্যুদের জাহাজ ছেড়ে যাওয়ার নির্দেশ দেয় অপারেশন আটলান্টার একটি যুদ্ধজাহাজ। নাবিকদের নিরাপত্তার খাতিরে ভিএফএইচের মাধ্যমে যুদ্ধজাহাজটিকে দূরে সরে যাওয়ার অনুরোধ জানায় এমভি আবদুল্লাহ। প্রায় দুইদিন পর জলদস্যুরা জাহাজটিকে সোমালিয়া উপকূলে নিয়ে যায়। সে সময় ভারতীয় নৌবাহিনীর একটি যুদ্ধজাহাজ কাছাকাছি চলে এলে সেটিকেও দূরে সরে যাওয়ার অনুরোধ জানান রশিদ। যুদ্ধজাহাজের কারণে দুই দফা নোঙর তুলে তৃতীয় দফায় উপকূল থেকে দেড় নটিক্যাল মাইল দূরে জেফলের কাছে এমভি আবদুল্লাহকে নিয়ে যায় দস্যুরা। প্রাথমিক পর্যায়ে ১২ জন দস্যু জাহাজে উঠলেও যুদ্ধজাহাজের নজরদারির কারণে পরবর্তীতে অস্ত্র ও লোকবল বাড়ানো হয়। রকেট লঞ্চার, মেশিনগান, এম-সিক্সটিনসহ নানা রকমের ভারী অস্ত্রশস্ত্র নিয়ে মোট ৩৫ জন দস্যু জাহাজে সার্বক্ষণিক পাহারাদারি শুরু করে।

ছিনতাইয়ের পর থেকেই জাহাজটি উদ্ধারে তৎপর হয়ে ওঠে মালিকপক্ষ। নিরাপদে নাবিকদের মুক্ত করার লক্ষ্যে জাহাজটির যুক্তরাজ্যভিত্তিক বিমা প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে যোগাযোগ শুরু করে কেএসআরএম। মালিকপক্ষের পাশাপাশি বাংলাদেশের পররাষ্ট্র ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ও এমভি আবদুল্লাহর উদ্ধার অভিযানকে ত্বরান্বিত করতে সক্রিয় ভূমিকা পালন করে। এছাড়া জিম্মি জাহাজটির ওপর সার্বক্ষণিক নজরদারি রাখে বাংলাদেশ নৌবাহিনী। কব্জা করার নয়দিন পর মুক্তিপণ নিয়ে মালিকপক্ষের সঙ্গে আলোচনা শুরু করে দস্যুরা। বিমাকারী প্রতিষ্ঠান আলোচনায় মধ্যস্থতাকারীর ভূমিকা পালন করে।

মুক্তিপণের আলোচনা চলাকালীন সময়ে জিম্মিদের ওপর কোনো ধরনের অত্যাচার চালায়নি দস্যুরা। তবে সামাজিক মাধ্যমে ছবি ও ভিডিও প্রকাশ এবং পরিবারের সঙ্গে যোগাযোগের চেষ্টা অব্যাহত রাখায় দস্যুদের বিরাগভাজন হন নাবিকেরা। এদিকে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ২৩ জন নাবিকের জন্য প্রায় তিন মাসের রশদ নিয়ে যাত্রা শুরু করেছিল এমভি আবদুল্লাহ। তবে জিম্মি অবস্থায় জাহাজের লোকবল প্রায় দ্বিগুণ হয়ে যায়। অন্যদিকে সোমালি জলদস্যুতার গতানুগতিক ধরন অনুযায়ী সহজে মুক্তির সম্ভাবনা না থাকায় খাবার ও পানীয় জল নিয়ে সংকটের আশঙ্কা দেখা দেয়। যার ফলে রেশনিং করে খাবার ও পানীয় জল ব্যবহার করতে শুরু করেন নাবিকেরা।

নাবিকদের অবাক করে দিয়ে দ্রুততম সময়ে মুক্তিপণ সংক্রান্ত দরকষাকষি চূড়ান্ত করা হয়। মুক্তিপণ প্রদানের আগে ২৩ জন নাবিকের অবস্থা যাচাই করে দেখে মালিকপক্ষ। নাবিকদের সুস্থতা নিশ্চিত করে ১৩ এপ্রিল সন্ধ্যার আগে ছোট আকারের উড়োজাহাজ থেকে তিনটি ব্যাগে করে জলদস্যুদের মুক্তিপণের অর্থ প্রদান করা হয়। এ সময় জাহাজে মোট ৬৫ জন জলদস্যু অবস্থান করছিল। মুক্তিপণ পাবার পর চারটি স্পিডবোটে করে অল্প কিছু জলদস্যু জাহাজ থেকে নেমে যায় এবং এমভি আবদুল্লাহকে নোঙর তুলে পেছনে সরে যাবার নির্দেশ দেওয়া হয়। রাতে তীর থেকে জাহাজের দিকে আলো ফেলা হলে ইঞ্জিন বন্ধের নির্দেশ আসে। সোমালিয়ার সময় অনুযায়ী ১৪ এপ্রিলের প্রথম প্রহরে পাঁচটি স্পিডবোটে করে সকল দস্যু এমভি আবদুল্লাহ ছেড়ে চলে যায়।

মালিকপক্ষ ও নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরীসহ বাংলাদেশ সরকারের আন্তরিক প্রচেষ্টায় মাত্র ৩৩ দিনের মাথায় ২৩ জন নাবিক বন্দিদশা থেকে মুক্তি লাভ করেন। তবে সমঝোতার শর্ত মেনে কেএসআরএম গ্রুপ বা বিমাকারী প্রতিষ্ঠানের কেউই মুক্তিপণের বিষয়টি স্বীকার করেনি। এদিকে

মুক্তির পর ইইউ নৌবাহিনীর দুইটি জাহাজের পাহারায় নিরাপদ জলসীমায় পৌঁছে এমভি আবদুল্লাহ

জলদস্যু হামলার কারণে বৈশ্বিক অর্থনীতির বার্ষিক ক্ষতি প্রায় ২৫ বিলিয়ন ডলার

ছিনতাইয়ের ঝুঁকি এড়াতে শিপিং কোম্পানিগুলো ২০১০ সালে বিমাকারী প্রতিষ্ঠানগুলোকে ১৮৫ কোটি ডলার প্রদান করে

দস্যুদের প্রতিহত করতে রেজার ওয়ার, বৈদ্যুতিক বেড়া, জলকামান, লং রেঞ্জ অ্যাকুইসটিক ডিভাইস ব্যবহার করা হয়

সোমালিয়ার বিভিন্ন সংবাদ মাধ্যমের তথ্য অনুযায়ী, ৫০ লাখ ডলারের বিনিময়ে বন্দিদের ছেড়ে দেয় দস্যুরা। তবে সমঝোতা প্রক্রিয়ায় জড়িত দুই কর্মকর্তার কথায় মুক্তিপণের অংক নিয়ে বিপরীতমুখী চিত্র উঠে এসেছে। একজনের ভাষ্যমতে, এমভি আবদুল্লাহকে ছাড়িয়ে আনতে জাহান মনির চেয়ে কম অর্থ খরচ হয়েছে। এদিকে আরেক কর্মকর্তা জানান, এবার মুক্তিপণ বাবদ অধিক অর্থ ব্যয় করেছে কবির গ্রুপ।

মুক্তির পর ইইউ নৌবাহিনীর দুইটি জাহাজ এমভি আবদুল্লাহকে পাহারা দিয়ে নিরাপদ জলসীমার দিকে নিয়ে যায়। পরদিন ইইউ নৌবাহিনীর চিকিৎসকেরা নাবিকদের স্বাস্থ্য পরীক্ষা করে দেখেন। এদিকে জলদস্যুদের থেকে মুক্তির পর এমভি আবদুল্লাহর নিরাপত্তা ব্যবস্থা জোরদার করা হয়। নিরাপত্তা বৃদ্ধি করতে জাহাজটির চারপাশ কাঁটাতার দিয়ে ঘিরে দেওয়া হয়। পাশাপাশি শত্রুর আক্রমণ ঠেকাতে জাহাজের ডেকে উচ্চচাপে পানি ছিটাতে সক্ষম ফায়ার হোস প্রস্তুত রাখা হয়। এছাড়া ইইউ নৌবাহিনীর একটি যুদ্ধজাহাজ বিপদসংকুল জলসীমানায় এমভি আবদুল্লাহকে পাহারা দিয়ে নিয়ে যায়। পূর্বনির্ধারিত গন্তব্যে এগোতে থাকা জাহাজটি ২২ এপ্রিল আরব আমিরাতের আল-হামারিয়া বন্দরে পৌঁছে। আল-হামারিয়া বন্দরে কয়লা খালাসের পর মিনা সাকার বন্দর থেকে চুনা পাথর বোঝাই করে চট্টগ্রামের উদ্দেশে রওনা করে এমভি আবদুল্লাহ। ক্যাপ্টেনের তথ্যমতে, মে মাসের মাঝামাঝি সময়ে জাহাজটি চট্টগ্রামের কুতুবদিয়ায় পৌঁছবে।

দস্যুতা ও অর্থনীতির মিথস্ক্রিয়া

জলদস্যু হামলায় প্রত্যক্ষভাবে দস্যু ও মালিকপক্ষ জড়িত থাকলেও এর শিকড় অনেক গভীর পর্যন্ত বিস্তৃত। প্রাচীনকাল থেকেই দস্যুতার সাথে একাধিক পক্ষের আর্থিক স্বার্থ জড়িয়ে আছে। ষোড়শ শতকে ইউরোপের সমৃদ্ধির ইতিহাসে প্রধান নিয়ামকের ভূমিকা পালন করে স্পেন, পর্তুগাল, হল্যান্ড ও ফ্রান্স। অর্থনৈতিকভাবে সেসব দেশের সাথে পাল্লা দিতে তখন দস্যুতার প্রশ্রয় দেয় ইংল্যান্ড। পাশাপাশি সমুদ্রে নৌবাণিজ্য সম্প্রসারণের ফলে রানী এলিজাবেথের হাত ধরেই দুর্বল অর্থনীতির দেশ ইংল্যান্ড বাকি সব পরাশক্তিধর দেশকে ছাড়িয়ে যায়।

তৎকালীন বিশ্বের সবচেয়ে শক্তিশালী অর্থনীতির দেশ ভারত ছিল ইউরোপের কাছে আকর্ষণের কেন্দ্রবিন্দু। সে সময় পৃথিবীর মোট জিডিপির ২৪ শতাংশ আসত ভারতবর্ষ থেকে। ভারতের সঙ্গে স্পেন ও পর্তুগালের ব্যবসায়িক সম্পর্ক তখন বেশ রমরমা। স্পেন ও পর্তুগালের বাণিজ্য বহরে হামলা চালিয়েই বিশ্বজয়ের সূত্রপাত করে ইংল্যান্ড। ব্যবসায়ী থেকে জলদস্যু বনে যাওয়া ফ্রান্সিস ড্রেকের মতো ব্যক্তিরা ইংল্যান্ডের এই জয়রথ এগিয়ে নিয়ে যায়। স্প্যানিশ বাণিজ্য বহরে ইতিহাসের অন্যতম বৃহত্তম দস্যু হামলা পরিচালনা করে বিশ্বের প্রথম জলদস্যু হিসেবে নাইট উপাধি পান ফ্রান্সিস।

ষোড়শ শতক পেরিয়েছে বহু আগেই। সময়ের দীর্ঘ পরিক্রমায় বিশ্বজুড়ে সভ্যতা, সার্বভৌমত্ব ও আন্তর্জাতিক আইনের ব্যাপক পরিবর্তন হয়েছে। এর সঙ্গে পাল্লা দিয়ে ফুলে ফেঁপে উঠেছে জলদস্যু অর্থনীতি। ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) সমীক্ষা অনুযায়ী, জলদস্যু হামলার কারণে বৈশ্বিক অর্থনীতি প্রতি বছর প্রায় ২৫ বিলিয়ন ডলার ক্ষতির মুখে পড়ে। বর্তমানে কোনো দেশ সরাসরি দস্যুবৃত্তির সঙ্গে না জড়ালেও বিমাকারী প্রতিষ্ঠান, নিরাপত্তা সামগ্রী উৎপাদন ও বিপণনকারী প্রতিষ্ঠান, নিরাপত্তা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান, মধ্যস্থতাকারী এবং জলদস্যুদের ওপর লগ্নিকারী ব্যক্তিসহ আরও অনেক পক্ষই জলদস্যু অর্থনীতির জটিল মিথস্ক্রিয়ায় জড়িয়ে আছে।

জীবনের ঝুঁকি নিয়ে জাহাজ ছিনতাই ও জিম্মিদের বন্দি করে রাখলেও মুক্তিপণের টাকার সবচেয়ে কম অংশ ঢোকে জলদস্যুদের পকেটে। বরং ছিনতাই অভিযান পরিচালনা করতে প্রাথমিক পর্যায়ে দস্যুদের বেশকিছু অর্থ খরচ হয়। অন্যদিকে সবসময় বাণিজ্যিক জাহাজ জিম্মি করাও সম্ভব হয় না। এর ফলে প্রতিটি দস্যু অভিযান যে সফল হবে তার কোনো নিশ্চয়তা নেই। অভিযান পরিচালনার অর্থ জোগানের জন্য দস্যুরা তাই সোমালিয়ার জনগণের দ্বারস্থ হয়। 'জলদস্যু শেয়ারবাজারে' আসন্ন অভিযানের শেয়ার বিক্রির মাধ্যমে তহবিল জোগাড় করা হয়।

সোমালিয়ার উপকূলীয় শহর হায়ারধিয়ারে গড়ে ওঠা পাইরেট স্টক এক্সচেঞ্জে শুরুতে ১৫টি ভিন্ন ভিন্ন কোম্পানি কার্যক্রম পরিচালনা করত। বিভিন্ন প্রতিবেদন অনুযায়ী, বর্তমানে ৭২টির বেশি জলদস্যু গ্রুপ বিনিয়োগকারীদের কাছে শেয়ার বিক্রি করে। অদ্ভুত এই শেয়ারে বাজারে টাকার পাশাপাশি একে-৪৭ রাইফেল এবং রকেটচালিত গ্রেনেডের মাধ্যমেও শেয়ার ক্রয় করা যায়। কোনো জলদস্যু অভিযান সফল হলে মুক্তিপণের একটা বিশাল অংশ এর বিনিয়োগকারীদের পকেটে যায়।

প্রতিটি সফল অভিযানে মুক্তিপণ বাবদ লাখ লাখ ডলার আদায় করে জলদস্যুরা। বর্তমানে মুক্তিপণ হিসেবে ৫০ বা ১০০ ডলারের নোট গ্রহণ করে দস্যুরা। নোট আসল না নকল সেটা নিশ্চিত হওয়ার পরই জিম্মিসমেত জাহাজকে মুক্ত করা হয়। সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পক্ষের মধ্যে ধাপে ধাপে মুক্তিপণের অর্থ বণ্টন করা হয়। বিনিয়োগকারীরা সর্বপ্রথম মুক্তিপণের ভাগ পেয়ে থাকে। মুক্তিপণের ৩০ শতাংশ যায় মূল বিনিয়োগকারীদের কাছে। বাকি বিনিয়োগকারীরা শেয়ার অনুযায়ী মুক্তিপণের ভাগ পায়। এছাড়াও যেই এলাকায় জাহাজটি নোঙর করা হয়, সেখানকার স্থানীয় সম্প্রদায়কে মুক্তিপণের একটা অংশ দেওয়া হয়। 'অ্যাংকরিং রাইট' অনুযায়ী এই অর্থ পায় তারা। পরবর্তীতে বাকি অর্থ জলদস্যুদের ভেতর ভাগ করা হয়।

জলদস্যুরা সাধারণত দুটি দলে ভাগ হয়ে যেকোনো অভিযান পরিচালনা করে। একদল সাগরে বাণিজ্যিক জাহাজ খুঁজে বের করে সেটা দখল করে এবং নিরাপদে উপকূলে নিয়ে আসে। অপর দল মুক্তিপণ পাওয়ার আগ পর্যন্ত জাহাজ ও জিম্মিদের পাহারা দিয়ে রাখে। জাহাজ ছিনতাইয়ের জন্য ডিঙি নৌকা করে সাগরে অভিযান পরিচালনাকারী এবং গুলি ছুড়ে জাহাজ জিম্মি করা দস্যুরা সাধারণত অভিযানপ্রতি ৩০ থেকে ৭৫ হাজার ডলার পায়। বন্দুক ও মই নিয়ে জাহাজ দখল করলে পাওয়া যায় আরও ১০ হাজার ডলার। অন্যদিকে পাহারাদার দস্যুরা জনপ্রতি ১৫ হাজার ডলার পায়। দস্যুদের দ্বিতীয় দল নোঙর করা অবস্থায় জাহাজ ও জিম্মিদের যাবতীয় খরচ বহন করায় মুক্তিপণ পাওয়ার পর সুদসমেত সেই অর্থ তাদের ফেরত দেওয়া হয়।

অন্যদিকে জলদস্যুদের চেয়ে প্রায় ১০ গুণ বেশি অর্থ বাগিয়ে নেয় বিমা কোম্পানিগুলো। কোনো জাহাজ ছিনতাই হলে সেই জাহাজের বিমাকারী প্রতিষ্ঠান মধ্যস্থতাকারীর মাধ্যমে দ্রুত দস্যুদের সঙ্গে যোগাযোগ চালায়। দরকষাকষি চূড়ান্ত হলে মুক্তিপণের অর্থ পৌঁছানোর জন্য বেসরকারি নিরাপত্তা প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে চুক্তি করে মালিকপক্ষ। অর্থ পৌঁছে দেওয়ার জন্য নিরাপত্তা প্রতিষ্ঠানগুলো প্রায় এক লাখ ডলার নিয়ে থাকে। কোনো কারণে মধ্যস্থতাকারী চুক্তির শর্ত ভঙ্গ করলে মালিকপক্ষকে আইনজীবীর দ্বারস্থ হতে হয়। এমন অবস্থায়

২০২৮ সালে সামুদ্রিক নিরাপত্তা সরঞ্জামের বাজার আড়াই হাজার কোটি ডলার ছাড়াবে

জিম্মিদশা এড়াতে বাণিজ্যিক জাহাজে নাবিকদের জন্য সুরক্ষা কক্ষ বা সিটাডেল তৈরি করা হয়

আইনজীবীর ফি বাবদ আরও প্রায় তিন লাখ ডলার ব্যয় করতে হয়। লিস্টভার্সের হিসাব অনুযায়ী, ২০১০ সালে সোমালিয়ার জলদস্যুরা ১৪ কোটি ৮০ লাখ ডলার মুক্তিপণ আদায় করে। অথচ একই বছর জাহাজ ছিনতাইয়ের ঝুঁকি এড়াতে বিমাকারী প্রতিষ্ঠানগুলোকে ১৮৫ কোটি ডলার প্রদান করে বৈশ্বিক শিপিং কোম্পানিগুলো। বিমার পাশাপাশি নিরাপত্তা সরঞ্জাম কিনতে জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানগুলোর আরও ১৪০ কোটি ডলার খরচ হয়।

জলদস্যু দমনে আন্তর্জাতিক পদক্ষেপ

বিস্তীর্ণ সাগরে যেকোনো নৌযানকে শতভাগ নিরাপত্তা প্রদান করা প্রায় অসম্ভব। তা সত্ত্বেও আন্তর্জাতিক ও আঞ্চলিক পর্যায়ে জলদস্যু দমনে বেশকিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। সময়ের সাথে সাথে প্রয়োজন অনুযায়ী সেসব উদ্যোগ হালনাগাদ করা হয়।

১৯২৭ সালে আন্তর্জাতিক আদালতের লোটাস মামলায় জলদস্যুদের 'হোস্টিস হিউম্যানি জেনারিস' বা সমগ্র মানব জাতির শত্রু হিসেবে সংজ্ঞায়িত করা হয়। জলদস্যুরা ফ্ল্যাগ স্টেটের সুরক্ষা থেকে বঞ্চিত হয়। এছাড়া হাই সিতে জলদস্যুতার ওপর সর্বজনীন এখতিয়ার আছে। এর ফলে সকল দেশেরই হাই সিতে দস্যু জাহাজ আটক ও জাতীয় আদালতে মামলা করার অধিকার রয়েছে। ১৯৮২ সালের জাতিসংঘের সমুদ্র বিষয়ক সনদ 'ইউনাইটেড নেশনস কনভেনশন অন দ্য ল অব দ্য সি' বা আনক্লস সমুদ্র আইনের সংবিধান হিসেবে পরিগণিত হয়। আনক্লসের ১০০ থেকে ১১০ ধারায় জলদস্যুতা বিষয়ক আইনগুলোকে তালিকাভুক্ত করা হয়েছে। এখন পর্যন্ত বিশ্বের ১৬৮টি দেশ আনক্লসের পক্ষভুক্ত রাষ্ট্র। ১৯৯৪ সালে আনক্লস কার্যকর হওয়ার পর সমুদ্রে আইন প্রয়োগ সহজ হয়েছে।

১৯৯০-এর দশকে আরব সাগর ও ভারত মহাসাগরে দস্যুদের দৌরাত্ম্য বেড়ে যাওয়ায় সোমালি জলদস্যুদের প্রতিহত করতে সাতটি রেজ্যুলেশন পাস করে জাতিসংঘের নিরাপত্তা পরিষদ। রেজ্যুলেশনে সোমালিয়ার জলসীমায় বিদেশি বিমান ও নৌবাহিনীকে প্রবেশ ও টহলের অনুমতি দেওয়া হয়। সেসঙ্গে ইউএস নেতৃত্বাধীন টাস্কফোর্স ও ইউরোপীয় ইউনিয়নের নৌ-অপারেশন আটলান্টাকে অনুমোদন দেওয়া হয়। হর্ন অব আফ্রিকা উপকূল থেকে ভারত উপকূল পর্যন্ত বিস্তৃত উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণ অঞ্চলে বর্তমানে প্রায় ২৫টি দেশের নৌবাহিনী উপস্থিত রয়েছে। যার ভেতর ভারতীয় নৌবাহিনী ও কোস্ট গার্ডের সক্রিয় উপস্থিতি উল্লেখযোগ্য। তবে গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্যিক অঞ্চলটিতে নিরাপদ নৌ-চলাচলের জন্য এই নজরদারি অপ্রতুল।

সাম্প্রতিক সময়ে দস্যুর উৎপাত নতুন করে বেড়ে যাওয়ায় নজরদারি আরও জোরদার করছে ভারত। চলতি বছর ১ ফেব্রুয়ারি ভারতের কাছে প্রায় ৪০০ কোটি ডলারের ড্রোন ও সামরিক সরঞ্জাম বিক্রির অনুমোদন প্রদান করেছে বাইডেন প্রশাসন। মার্কিন যন্ত্রপাতিগুলো কাজে লাগিয়ে সামুদ্রিক সুরক্ষা ও নজরদারি বৃদ্ধি করবে ভারত। রাষ্ট্রের পাশাপাশি মেরিটাইম খাতের সাথে যুক্ত আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানগুলোও সম্প্রতি নিরাপত্তা সরঞ্জাম ক্রয়ে আগ্রহী হয়ে উঠেছে। রিসার্চঅ্যান্ডমার্কেট.কমের তথ্যমতে, ২০২৩ সালে মেরিটাইম সেফটি মার্কেট ১ হাজার ৯৮৫ কোটি ডলার হলেও ২০২৪ সালে সেটা ২ হাজার ১১৮ কোটি ডলারে পরিণত হবে। ৫ দশমিক ২ শতাংশ চক্রবৃদ্ধি হারে বৃদ্ধি পাওয়ায় ২০২৮ সালে সামুদ্রিক নিরাপত্তা সরঞ্জামের বাজার আড়াই হাজার কোটি ডলার ছাড়িয়ে যাবে।

জাহাজ মালিক ও শিপিং কোম্পানির করণীয়

মাঝসাগরে জলদস্যু হামলা মোকাবিলা করার চেয়ে জাহাজকে দস্যু-প্রতিরোধী করে তোলা অনেক বেশি কার্যকর। পরিবাহিত পণ্য ও নাবিকদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে শিপিং কোম্পানিগুলো বর্তমানে নানা পদক্ষেপ গ্রহণ করছে। আন্তর্জাতিক আইন অনুযায়ী, বাণিজ্যিক নৌযান এবং এর নাবিকেরা আত্মরক্ষার জন্য অস্ত্র বহন করতে পারে। সেক্ষেত্রে ক্রুদের অস্ত্র চালনার প্রশিক্ষণ প্রদান করতে হয় না হয় সশস্ত্র প্রহরী নিয়োগ করতে হয়। আইএমওর নির্দেশনা অনুযায়ী, জাহাজে সশস্ত্র নিরাপত্তা ব্যবস্থা মোতায়েনের আগে জাহাজ মালিককে অবশ্যই ফ্ল্যাগ স্টেটের সঙ্গে আলোচনা করতে হয়। জাহাজ মালিক ফ্ল্যাগ স্টেটের সকল আঞ্চলিক আইন-কানুন মেনে চলতে বাধ্য থাকায় এক্ষেত্রে রাষ্ট্রের সিদ্ধান্তই চূড়ান্ত।

অন্যদিকে পৃথিবীর অনেক দেশ নিজস্ব জলসীমায় সশস্ত্র পাহারা বা অস্ত্র বহনের অনুমতি প্রদান করে না। কোনো দেশের জলসীমায় প্রবেশ করতে হলে বিমা কোম্পানিগুলোকে অবশ্যই সেই দেশের আইন মেনে চলতে হয়। এক্ষেত্রে উদাহরণস্বরূপ বিশ্বের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্য পথ সুয়েজ খালের কথা বলা যায়। ২০১১ সালে সুয়েজ খাল অতিক্রমকারী জাহাজে সশস্ত্র প্রহরী, অস্ত্র ও গোলাবারুদ বহনের ওপর নিষেধাজ্ঞা জারি করে মিশরের প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয়। বিমা সংক্রান্ত বাধ্যবাধকতার কারণে শিপিং কোম্পানিগুলো জাহাজে প্রতিরক্ষার জন্য অস্ত্র বহনের অনুমতি প্রদান করে না। এমন অবস্থায় উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণ অঞ্চল পেরুতে প্রাইভেট আর্মড সিকিউরিটি প্রফেশনালস (পিসিএএসপি) বা ভেসেল প্রটেকশন ডিটাচমেন্ট (ভিপিডি) গার্ডের সহায়তা গ্রহণ করে বাণিজ্যিক জাহাজগুলো। জলদস্যু হামলা থেকে জাহাজকে সুরক্ষা প্রদানের জন্য সাধারণত ৫ থেকে ১০ জন প্রহরী মোতায়েন করা হয়।

সশস্ত্র প্রহরী ছাড়াও আত্মরক্ষার জন্য বহুমুখী প্রতিরক্ষামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করে জাহাজ মালিক ও শিপিং কোম্পানিগুলো। অত্যাধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার করে আগে থেকেই জলদস্যুপ্রবণ এলাকা শনাক্ত করা যায়। নজরদারির জন্য রাডারের পাশাপাশি আনম্যানড এরিয়াল ভেহিকলস (ইউভিএ) ব্যবহার করা হয়। বর্তমানে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা (এআই) জাহাজের নিরাপত্তা বৃদ্ধিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। মেরিটাইম ডেটা বিশ্লেষণ করে জলদস্যুদের কার্যক্রম এবং কাজের ধরন সম্পর্কে ধারণা দেয় এআই। তবে অত্যাধুনিক প্রযুক্তি নিরাপত্তা জোরদারের পাশাপাশি জাহাজকে সাইবার হামলার ঝুঁকির মুখেও ফেলে। নেভাল ডোম ও সাইডোমের মতো কোম্পানিগুলো মেরিটাইম সাইবার সিকিউরিটি সলিউশন প্রদান করে জাহাজের যোগাযোগ ব্যবস্থাকে নিরাপদ রাখে।

জাহাজে দস্যুদের প্রবেশ ঠেকাতে বেশকিছু পদ্ধতি অবলম্বন করা হয়। এর ভেতর জাহাজের চারপাশে রেজার ওয়ার, বৈদ্যুতিক বেড়া, জলকামান প্রতিস্থাপন অন্যতম। ছোট ছোট ডিঙি থেকে মই বেয়ে দস্যুদের জাহাজে ওঠা ঠেকাতে ডেকের চারপাশে ধারালো কাঁটাতারের বেড়া দেওয়া থাকে। অনেক সময় রেজার ওয়ারের পরিবর্তে বৈদ্যুতিক তারের বেড়া দেওয়া হয়। এসব বেড়া একাধিক অংশে ভাগ করা যায় বলে জাহাজ বন্দরে ভেড়ার সময় বা পাইলট জাহাজে ওঠার সময় কোনো ধরনের অসুবিধা হয় না। বৈদ্যুতিক বেড়ার তার দিয়ে ৯ হাজার ভল্ট বিদ্যুৎ প্রবাহিত হয়। যা কাউকে প্রাণে না মারলেও মারাত্মকভাবে আহত করতে সক্ষম। এছাড়া বৈদ্যুতিক বেড়ায় অ্যালার্ম সিস্টেম সংযুক্ত থাকায় কেউ অবৈধভাবে জাহাজে আরোহণের চেষ্টা করলেই তৎক্ষণাৎ সাইরেন বেজে ওঠে এবং ফ্লাডলাইট জ্বলে। এর পাশাপাশি জাহাজ থেকে পি-ট্র্যাপ ও নেট নামিয়েও দস্যুদের অনুপ্রবেশ ঠেকানো হয়।

জলদস্যু হামলা ঠেকানোর আরেকটি কার্যকর পন্থা হলো জলকামানের ব্যবহার। ফোর্স ৫০ জলকামান ১৭৫ পিএসআই প্রেশারে প্রতি মিনিটে ২ হাজার লিটার জল ছুড়তে সক্ষম। ফোর্স ৫০ জলকামানের কার্যপরিধি ২১৩ ফুট পর্যন্ত বিস্তৃত। অন্যদিকে ইউনিফায়ার ফোর্স ৮০ প্রতি মিনিটে ১৪৫ পিএসআই প্রেশারে ৫ হাজার লিটার পানি ছুড়তে পারে। অত্যাধুনিক এই জলকামান ২৭৯ ফুট দূরের লক্ষ্য ভেদ করতে সক্ষম। জলকামানের তীব্র জলের ধারা জলদস্যুদের ডিঙিকে টালমাটাল করে তোলে, এমনকি জলের তোড়ে অনেক সময় দস্যুদের নৌকাও উল্টে যায়।

এছাড়া দস্যুদের প্রতিহত করতে অনেক শিপিং কোম্পানিই লং রেঞ্জ অ্যাকুইসটিক ডিভাইস (এলআরএডি) ব্যবহার করে। এলআরএডি হাই-ডেসিবল শব্দ উৎপন্ন করে যা মানুষের পক্ষে সহ্য করা কঠিন। জাহাজের ক্রুদের কোনো ধরনের ক্ষতি না করে প্রায় দশ হাজার ফুট দূরের অভীষ্ট লক্ষ্য বরাবর সাউন্ড বিম পাঠাতে পারে এলআরএডি। অন্যদিকে সামরিক নৌযানগুলো শত্রু মোকাবিলায় লেজার ওয়েপন সিস্টেম (এলএডব্লিউ) ব্যবহার করে। এলএডব্লিউ শক্তিশালী লেজার ব্যবহার করে ছোটখাটো নৌকা ও ড্রোন ধ্বংস করতে পারে। বর্তমানে বাণিজ্যিক নৌযানে এলএডব্লিউ ব্যবহারের আলোচনা চলছে। এতসব প্রতিরক্ষা ব্যবস্থা ভেস্তে গেলে জিম্মিদশা এড়াতে জাহাজের নাবিকেরা শেষ পর্যন্ত জাহাজের সুরক্ষা কক্ষ বা সিটাডেলে আশ্রয় নেয়। সাহায্যকারী জাহাজ আসার আগ পর্যন্ত নাবিকদের সুরক্ষিত রাখতে সিটাডেলে যোগাযোগ ব্যবস্থা, পর্যাপ্ত খাবার, পানি ও বিশুদ্ধ বাতাস মজুদ করা থাকে।

উপসংহার

জাহাজ মালিক ও শিপিং কোম্পানির সাথে পাল্লা দিয়ে দস্যুরাও নিজেদেরকে প্রযুক্তিগতভাবে অত্যাধুনিক করে তুলছে। আন্তর্জাতিক ও আঞ্চলিক নজরদারি এড়িয়ে তারা তাদের কার্যক্রম অব্যাহত রেখেছে। এমন অবস্থায় স্যাটেলাইটের সাহায্যে জাহাজ, অত্র অঞ্চলে উপস্থিত নৌবাহিনী ও আঞ্চলিক সংস্থাগুলোর মধ্যে যোগাযোগ ও পারস্পরিক সহযোগিতা বৃদ্ধি করা একান্ত জরুরি। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন নিরাপদ করতে একাধিক পক্ষ মিলিতভাবে কাজ করলে জলদস্যুতা অঙ্কুরেই বিনষ্ট হবে। এছাড়া স্বয়ংক্রিয় জাহাজের প্রচলন ও ব্যাপক ব্যবহার জলদস্যু হামলা কমিয়ে আনতে সাহায্য করবে। জিম্মি করার মতো নাবিক না পেলে দস্যুরা ধীরে ধীরে জাহাজ ছিনতাইয়ের আগ্রহ হারাবে।

দুনিয়া কাঁপানো জলদস্যুরা

বন্দরবার্তা ডেস্ক

মানব সভ্যতায় সামুদ্রিক বাণিজ্যের ইতিহাস যত পুরনো দস্যুতার গল্পও ততটাই প্রাচীন। মানব ইতিহাসের প্রতিটি ধাপে জলদস্যুদের দুঃসাহসিক অভিযানের বর্ণনা রয়েছে। উত্তাল সাগরকে মুঠোয় পুরে ত্রাসের রাজত্ব কায়েম করার সেসব রোমহর্ষক গল্প আজও মানুষকে বিমোহিত করে। বর্তমান প্রজন্ম নির্ভার, ফুর্তিবাজ ক্যারিবীয় দস্যু ক্যাপ্টেন জ্যাক স্প্যারোর হাত ধরে জলদস্যুতার সাথে পরিচিত হয়েছে। দুনিয়াজুড়ে লাখো কোটি ভক্তের মন জয় করা কাল্পনিক চরিত্র জ্যাক স্প্যারো যতটা অমায়িক বাস্তবজগতের দস্যুরা ঠিক ততটাই ক্রুর। ক্রুরতাকে হাতিয়ার করে শতাব্দীর পর শতাব্দী ধরে সাত সাগর পাড়ি দেওয়া বাণিজ্যিক নৌবহরের সর্বস্ব লুট করত তারা। বন্দি নাবিকদের ওপর চালাত অকথ্য নির্যাতন। উপকূলবাসী থেকে শুরু করে শক্তিশালী রাষ্ট্রের শাসনতন্ত্র পর্যন্ত দস্যুদের দুর্ধর্ষতায় তটস্থ থাকত।

সাগরের বুকে দস্যুতার ইতিহাস অন্তত চার হাজার বছর পুরনো। প্রাচীনকাল থেকে প্রতিটি সমুদ্রগামী সভ্যতাই জলদস্যু আক্রমণে জর্জরিত হয়েছে। উপকূলীয় রাষ্ট্রগুলো বছরের পর বছর কঠোর হাতে জলদস্যু দমন করে আসছে। তবে পরিস্থিতিভেদে শাসকগোষ্ঠীকে দস্যুদের সাথে সহযোগিতা ও সহনশীলতার পন্থাও অবলম্বন করতে হয়েছে। কালের পরিক্রমায় সিসিলিয়ান, গ্রিক, চীনা, বারবারি, ক্যারিবীয় জলদস্যু থেকে শুরু করে হাল আমলের দক্ষিণ চীন সাগর, মালাক্কা প্রণালী, পশ্চিম আফ্রিকা এবং সোমালি দস্যুরা হয় রাষ্ট্রযন্ত্রের সহযোগিতায় না হয় রাষ্ট্রে শাসনতন্ত্রের অনুপস্থিতিতে নিজেদের কার্যক্রম চালিয়ে গেছে।

দস্যুতার পালাক্রম

জলদস্যুতার ইতিহাসকে পর্যায়ক্রমে ভাগ করলে প্রথমেই লুক্কান দস্যুদের কথা উঠে আসবে। মিশরীয়, সুমেরীয়, গ্রিকসহ প্রাচীন আমলের সকল জাতিগোষ্ঠী জলদস্যুদের সঙ্গে লড়াই করলেও মিশরীয় নথিপত্রে দস্যুতার প্রথম লিখিত নজির পাওয়া যায়। মিশরীয় নথিপত্রে খ্রিস্টপূর্ব ১৪০০ অব্দের লুক্কান জলদস্যুদের হামলার বিবরণ উঠে এসেছে। তুরস্কের ভূমধ্যসাগীয় উপকূল থেকে পূর্ব ভূমধ্যসাগরের সাইপ্রাসে হামলা চালাত লুক্কান দস্যুরা।

পরবর্তীতে লুক্কানদের উত্তরসূরি হিসেবে জলদস্যুতার ইতিহাসে ছাপ রেখে যান রানী তেউতা। স্বামীর মৃত্যুর পর আনুমানিক ২৩১ খ্রিস্টপূর্বাব্দ থেকে ২২৮/২২৭ খ্রিস্টপূর্বাব্দ পর্যন্ত বলকান অঞ্চলের প্রাচীন দেশ ইলিরিয়া শাসন করেন তিনি। দস্যু রানী হিসেবে পরিচিত তেউতা সিসিলি, উপকূলীয় গ্রিক উপনিবেশ এবং রোমানদের ওপর হামলা চালায়। দুই বছরব্যাপী যুদ্ধ শেষে রোমান নৌবহরের কাছে নতি শিকার করেন রানী তেউতা। পরবর্তীতে খ্রিস্টপূর্ব ১ম শতকে গোটা ভূমধ্যসাগরে সিসিলিয়ান দুস্যদের তাণ্ডব চলে। রোমান সাম্রাজ্যের পতনের আগ পর্যন্ত সিসিলিয়ান দস্যুদের দৌরাত্ম্য অব্যাহত ছিল। পরবর্তী প্রায় এক হাজার বছর চীনা, টিউটনিক ও ভাইকিং দস্যুরা সুনীল সাগরের বুকে আতঙ্ক ছড়িয়েছে।

ভাইকিংয়ের আতঙ্ক কাটতে না কাটতেই দৃশ্যপটে বারবারি দস্যুদের আগমন ঘটে। বারবারি জলদস্যুরা কয়েক শতাব্দী ধরে ভূমধ্যসাগর ও ইউরোপের উপকূলে ত্রাসের রাজত্ব কায়েম করে রেখেছিল। বাণিজ্যিক জাহাজ ও উপকূলীয় শহর ছিল তাদের হামলার লক্ষ্যবস্তু। বারবারি দস্যুরা গোটা ইউরোপে প্রায় ১৫ লাখ মানুষকে বন্দি করে। কিছু সংখ্যক বন্দির থেকে মুক্তিপণ আদায় করলেও অধিকাংশকে ক্রীতদাস হিসেবে বিক্রি করা হয়। ১৮৩০ সালে ফরাসিরা উত্তর আফ্রিকা আক্রমণ করায় বারবারি যুগের অবসান ঘটে।

১৫০০ খ্রিস্টাব্দে পৃথিবীর নানা প্রান্তে ইউরোপের ঔপনিবেশিক শাসন যখন ছড়িয়ে পড়ে তখন মাথা চাড়া দিয়ে ওঠে ক্যারিবীয় দস্যুদল। ইউরোপের পরাক্রমশালী রাষ্ট্র কর্তৃক জলদস্যুতা বৈধকরণ, নৌযুদ্ধে দক্ষ নাবিকদের দস্যুদলে যোগদান, জলদস্যু বন্দরের সংখ্যা বৃদ্ধিসহ নানা কারণে দস্যুরা সে সময় বেশ সুবিধাজনক অবস্থানে ছিল। বুকেনিয়ার ও প্রাইভেটিয়াদের দুঃসাহসিক সব অভিযান সফল হওয়ায় সপ্তদশ শতকের মাঝামাঝি থেকে অষ্টাদশ শতকের ত্রিশের দশক পর্যন্ত সোনালি সময় পার করে দস্যুরা। জলদস্যুতার স্বর্ণযুগে প্রায় পাঁচ সহস্রাধিক দস্যু পৃথিবীর গুরুত্বপূর্ণ সব নৌপথে বিচরণ করে। ক্যারিবীয় অঞ্চলে উপনিবেশকারী পশ্চিম ইউরোপীয় ও উত্তর আমেরিকার দেশগুলোর নৌবাহিনী ১৯ শতকের শুরুর দিকে জলদস্যু নিধনের অভিযান শুরু করে। নৌবাহিনীর ধরপাকড় ও বিচারের সম্মুখিন হয়ে ক্যারিবীয় জলদস্যুদের দাপট কমতে শুরু করে।

ক্যারিবীয়দের পতনের পর দীর্ঘ সময় সাগর পথে জলদস্যুতার দাপট কিছুটা স্তিমিত ছিল। ২১ শতকে গিনি উপসাগর, মালাক্কা প্রণালী, সুলু ও সেলেবস সাগর এবং ভারত মহাসাগরসহ বিশ্বের নানা প্রান্তে জলদস্যুদের আনাগোনা বাড়তে থাকে। অভ্যন্তরীণ

রাজনৈতিক অস্থিতিশীলতা ও টালমাটাল অর্থনীতির জেরে নতুন সহস্রাব্দের শুরুতে এডেন উপসাগর ও ভারত মহাসাগরে সোমালি দস্যুদের তৎপরতা ব্যাপক বৃদ্ধি পায়। আন্তর্জাতিক মহলের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় ২০১০-এর দশকে সোমালি জলদস্যুতা নিয়ন্ত্রণে এলেও অতি সম্প্রতি তারা আবারও সক্রিয় হয়ে উঠেছে।

ইতিহাসে সাড়া জাগানো দস্যুদল

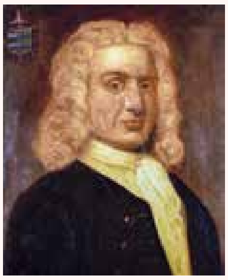
হাজার বছর ধরে ত্রাস সৃষ্টিকারী জলদস্যুদের ঘিরে মানুষের আকর্ষণ বরাবরই বেশ তীব্র। বিপদসংকুল সাগরে দুর্ধর্ষ ও রোমাঞ্চকর অভিযান পরিচালনা করে বেশকিছু জলদস্যু ইতিহাসে অমর হয়ে রয়েছে। তাদের ভয়াবহ কার্যক্রম ও গুপ্তধনের কিস্‌সা এখনো লোকমুখে ঘুরে ফেরে।

স্যার ফ্রান্সিস ড্রেক

সমুদ্রপথে বিশ্ব ভ্রমণকারী দ্বিতীয় ব্যক্তি ফ্রান্সিস ড্রেক ১৫৪০ সালে ইংল্যান্ডের ডেভনশায়ারে জন্মগ্রহণ করেন। নিজ দেশে জাতীয় বীরের মর্যাদাপ্রাপ্ত ফ্রান্সিস ড্রেক গোটা বিশ্বের কাছে একজন লুটেরা জলদস্যু হিসেবেই পরিচিত। আটলান্টিক মহাসাগরে দাস ব্যবসার মাধ্যমে কর্মজীবন শুরু করেন তিনি। সে সময় ইংল্যান্ডের শাসনভার ছিল রানী প্রথম এলিজাবেথের হাতে। ভঙ্গুর অর্থনীতিতে প্রাণসঞ্চারে মরিয়া এলিজাবেথ জলদস্যুতাকে বৈধতা প্রদান করেন। রানীর প্রশ্রয়ে প্রাইভেটিয়ার বাহিনী তখন স্প্যানিশ বাণিজ্য বহরে লুটতরাজ চালাত। রাষ্ট্রের পৃষ্ঠপোষকতায় যেসব প্রাইভেটিয়ার লুটপাটের অভিযান চালাতেন ফ্রান্সিস ড্রেক ছিলেন তাদের অন্যতম। তিনি রানীর এতটাই বিশ্বাসভাজন ছিলেন যে, ১৫৭৭ সালে নতুন সমুদ্রপথ অনুসন্ধানের উদ্দেশ্যে পরিচালিত দুঃসাহসিক অভিযানের দায়িত্ব বর্তায় তার ওপর।

১৫৭৭ থেকে ১৫৮০ সাল পর্যন্ত চলমান সেই ঐতিহাসিক সমুদ্রযাত্রায় প্রথম ইংরেজ ক্যাপ্টেন হিসেবে পৃথিবীকে একপাক ঘুরে আসেন ড্রেক। রোমঞ্চকর সেই অভিযানে বহরের পাঁচটির ভেতর চারটি জাহাজ খোয়ালেও একাধিক স্প্যানিশ বন্দরে লুটপাট চালান তিনি। সেসঙ্গে বিপুল ধনসম্পদে ভরপুর একটি স্প্যানিশ জাহাজ আটক করেন ড্রেক। ড্রেকের ত্রাসে তটস্থ স্প্যানিশরা তার নাম দেয় ‘এল ড্রাকো’ বা দ্য ড্রাগন। অন্যদিকে ফ্রান্সিস ড্রেকের সাফল্যে উচ্ছ্বসিত রানী তৎক্ষণাৎ ‘নিজের খাস দস্যু’কে নাইট উপাধিতে ভূষিত করেন। এই ঘটনার আট বছর পর স্পেনিয়ার্ডদের সাথে ব্রিটিশদের নৌযুদ্ধে স্যার ফ্রান্সিস ড্রেক ভাইস এডমিরালের দায়িত্ব পালন করেন এবং স্প্যানিশ আরমাডাকে পরাজিত করেন। তবে রানী এলিজাবেথের সি ডগ বাহিনীর সবচেয়ে সফল প্রাইভেটিয়ার জীবনের শেষ অভিযানগুলোয় ব্যর্থ হন। ১৫৯৩ সালে রক্ত আমাশয়ে ভুগে মৃত্যুবরণ করেন তিনি।

ক্যাপ্টেন কিড



দস্যুতার অভিযোগে ফাঁসিকাষ্ঠে ঝোলা উইলিয়াম কিড আদৌ কুখ্যাত জলদস্যু ছিলেন কি না তা নিয়ে ধোঁয়াশা রয়েছে। অনেক ইতিহাসবিদের মতে, ইংরেজ প্রশাসন ও প্রাইভেটিয়ারদের দ্বন্দ্বে প্রাণ হারান তিনি। ১৬৫৪ সালে স্কটল্যান্ডে জন্মগ্রহণ করেন উইলিয়াম কিড। শিক্ষানবিশ নাবিক হিসেবে কর্মজীবন শুরু করা কিড পরবর্তীতে ইংরেজ শাসিত নিউইয়র্ক সিটিতে থিতু হন। সে সময় প্রাইভেটিয়ার হিসেবে সাগরের বুকে দুঃসাহসী সব অভিযান চালান তিনি।

জলদস্যুতার স্বর্ণযুগে নিউইয়র্ক, ম্যাসাচুসেটস ও নিউ হ্যাম্পশায়ারে দস্যুদের দৌরাত্ম্য ক্রমেই বাড়তে থাকায় উদ্বিগ্ন হয়ে ওঠে ব্রিটিশ প্রশাসন। এমন অবস্থায় ১৬৯৫ সালে অত্র এলাকার গভর্নর রিচার্ড কুট দস্যু দমনে উইলিয়ামকে নিযুক্ত হতে বলেন। দ্বিধাদ্বন্দ্বে ভোগা কিড পরবর্তীতে ব্রিটিশ নৌবাহিনীর অফিসারদের সঙ্গে বিরোধে জড়িয়ে যান। এছাড়া লাগাতার ব্যর্থ অভিযানে জেরবার হন তিনি। সে সময় বেশকিছু নাবিক কিডের জাহাজ অ্যাডভেঞ্চার গ্যালারি ছেড়ে পালিয়ে যায় এবং থেকে যাওয়া সহযোগীদের সঙ্গে তার বিরোধের সৃষ্টি হয়। ওলন্দাজ বাণিজ্যিক জাহাজে হামলা চালানোকে কেন্দ্র করে শুরু হওয়া মতবিরোধের জেরে ১৬৯৭ সালে কিডের গুলিতে প্রাণ হারায় তারই অধীনে থাকা এক নাবিক।

পালিয়ে যাওয়া নাবিকদের বদৌলতে ইংল্যান্ডে কিড তখন এক মূর্তিমান আতঙ্কের নাম। দুর্ধর্ষ ও রোমাঞ্চকর সব দস্যু অভিযান ও লুটপাটের আখ্যান ক্যাপ্টেন কিডকে ইংরেজদের কাছে উপকথায় পরিণত করে। ইংল্যান্ডে নিজের অবস্থান সম্পর্কে অজ্ঞাত কিড ১৬৯৮ সালে গুরুতর এক দোটানার মুখে পড়েন। ভারত থেকে আগত বিপুল ধনভাণ্ডার বোঝাই এক ফরাসি বাণিজ্য তরী কিডের জাহাজের কাছে এলে তার নাবিকেরা সেটা লুটপাটে আগ্রহী হয়ে ওঠে। ফরাসি জাহাজটির নেতৃত্বে ছিলেন একজন ইংরেজ ক্যাপ্টেন। ইংরেজ ক্যাপ্টেনের জাহাজে লুটতরাজ চালানো দেশদ্রোহের শামিল বলে এর বিরোধিতা করেন কিড। তবে নিজ দলের নাবিকদের চাপের মুখে বাধ্য হয়ে জাহাজটির দখল নেন তিনি। যা তাকে ব্রিটিশ প্রশাসনের কাছে একই সাথে জলদস্যু ও দেশদ্রোহী হিসেবে চিহ্নিত করে। এই সুযোগ কাজে লাগিয়ে ১৬৯৯ সালে ক্যাপ্টেন কিডকে গ্রেপ্তার করেন গভর্নর কুট। প্রায় দুই বছর কারাভোগের পর ১৭০১ সালের ২৩ মে লন্ডনের ওয়াপিং এলাকার এক্সিকিউশন ডকে ক্যাপ্টেন কিডের মৃত্যুদণ্ড কার্যকর হয়।

কিডের ফাঁসিকে ঘিরেও এক নাটকীয়তার সৃষ্টি হয়। প্রথম দফা ফাঁসির দড়ি ছিঁড়ে প্রাণে বেঁচে যান তিনি। উপস্থিত জনতার একাংশের কাছে দড়ি ছিঁড়ে যাওয়ার ঘটনা দৈব সংকেত হিসেবে বিবেচিত হয়। তারা নির্দোষ কিডের মুক্তি কামনা করলেও সিদ্ধান্তে অনড় ব্রিটিশ প্রশাসন দ্বিতীয় দফায় কিডকে ফাঁসিতে ঝোলায়। দেশদ্রোহিতার ভয়াবহ পরিণতি সম্পর্কে দস্যুদের সচেতন করতে টেমস নদের টিলবুরি পয়েন্টে ক্যাপ্টেন কিডের মৃতদেহ প্রায় তিন বছর পর্যন্ত ঝুলিয়ে রাখা হয়।

ব্ল্যাকবিয়ার্ড

জলদস্যুতার প্রসঙ্গ উঠলে অবশ্যম্ভাবীভাবে চলে আসে ব্ল্যাকবিয়ার্ডের নাম। প্রথম জীবনে অ্যাডওয়ার্ড টিচ নামে পরিচিত এই জলদস্যু ১৬৮০ সালে ইংল্যান্ডের ব্রিস্টলে জন্মগ্রহণ করেন। ১৭১৪ সালে স্প্যানিশ যুদ্ধ শেষ হলে আরও অনেক প্রাইভেটিয়ারের মতো টিচও জলদস্যু দলে যোগ দেন। ১৭১৬ থেকে ১৭১৮ মাত্র দুই বছর দস্যুবৃত্তির সঙ্গে যুক্ত থাকলেও ব্ল্যাকবিয়ার্ডের দুর্ধর্ষতা বছরের পর বছর নাবিকদের মনে ভীতির সঞ্চার করেছে। ১৭১৭ সালে একটি ফরাসি জাহাজ দখল করে তাতে বিভিন্ন দেশের ৪০টি বিশালাকার কামান যুক্ত করেন তিনি। দখলকৃত জাহাজের নতুন নামকরণ (কুইন অ্যান'স রিভেঞ্জ) করে বিভীষিকার নতুন অধ্যায় শুরু করেন ব্ল্যাকবিয়ার্ড। ক্যারিবীয় ও আটলান্টিক মহাসাগরে লুটতরাজ চালিয়ে বিপুল ধনসম্পদের মালিক হন তিনি।

১৭১৮ সালে টানা চারদিন চার্লস্টন বন্দর নিজের দখলে রাখেন ব্ল্যাকবিয়ার্ড। এ সময় বন্দরে থাকা প্রতিটি জাহাজে লুটপাট চালানো হয়। পরবর্তীতে নর্থ ক্যারোলিনার গভর্নরের থেকে সাধারণ ক্ষমা আদায় করে অবসরে যান তিনি। অবসর থেকে পুনরায় দস্যুতায় ফিরে এলে পাইরেট হান্টারদের শিকার হন ব্ল্যাকবিয়ার্ড। ১৭১৮ সালের ২২ নভেম্বর উত্তর ক্যারোলিনার ওক্রাকোক দ্বীপে ১৯ জন সহযোগীসমেত মারা পড়েন তিনি। ইতিহাসের সবচেয়ে ভয়ংকর এই দস্যু সবসময় নিজের শরীরে ছয়টি লোড করা পিস্তল, কোমরে কাটলাস ও হাতে মাস্কেট রাইফেল বহন করতেন। কথিত আছে, নাবিকদের মনে আতঙ্ক সৃষ্টির লক্ষ্যে নিজের দাড়িগুলো পাকিয়ে তাতে আগুন ধরিয়ে রাখতেন তিনি। দাড়ি থেকে বের হওয়া কালো ধোঁয়াই তাকে ব্ল্যাকবিয়ার্ড নামে পরিচিত করে তোলে।

ক্যালিকো জ্যাক র‍্যাকহাম

ক্যালিকো জ্যাক র‍্যাকহামকে ছাড়া বিশ্বের দুর্ধর্ষ দস্যুর তালিকা অসম্পূর্ণ। ১৭১৮ সালে জলদস্যু চার্লস ভেইনের জাহাজে কোয়ার্টারমাস্টার হিসেবে কর্মজীবন শুরু করে র‍্যাকহাম। সে বছরই কাপুরুষতার অভিযোগে ভেইনকে ফাঁসিতে ঝুলিয়ে জাহাজের ক্যাপ্টেন বনে যান তিনি। ক্যাপ্টেন হওয়ার পর র‍্যাকহাম ছোটখাটো বাণিজ্যিক জাহাজ লুট করেন। কিছুদিন এভাবে চলার পর নিজের প্রধান জাহাজ

হিসেবে ১২ কামানবিশিষ্ট কিংস্টনকে বেছে নেন তিনি। দস্যুতার বছর পেরুতে না পেরুতেই কিউবার ইসলা দে লা পিনোসের কাছে লুণ্ঠিত ধনভাণ্ডারসমেত কিংস্টনকে খোয়াতে হয়। ১৭১৯ সালে ধরা পড়ার পর নাসাউয়ের গভর্নরের কাছে সাধারণ ক্ষমার আর্জি জানান র‍্যাকহাম। র‍্যাকহাম দাবি করেন, ভেইনের চাপে বাধ্য হয়ে তিনি দস্যুতায় জড়িয়েছেন। গভর্নরের ক্ষমা লাভের পর বন্দরে অবস্থান করেন তিনি। সে সময় তিনি নাবিক জেমস বনির স্ত্রী অ্যান বনির সঙ্গে প্রেমের সম্পর্কে জড়িয়ে যান। এর কিছুদিন পর জাহাজ চুরি করে অ্যান বনি ও অন্যান্য সহযোগীদের নিয়ে ফের সাগরে ভেসে পড়েন র‍্যাকহাম।

পুনরায় দস্যু অভিযান শুরুর পর পুরুষের ছদ্মবেশে থাকা নারী দস্যু মেরি রিড ক্যারিবীয় অঞ্চলে তার জাহাজে আটকা পড়ে। রিড র‍্যাকহামের দলে যুক্ত হওয়ার পর তার বাহিনীর দস্যুতার মাত্রা আরও তীব্রতর হয়। র‍্যাকহাম ও তার দুই নারী সহযোগীর অত্যাচারে অতিষ্ঠ হয়ে বাহামার গভর্নর তাদের গ্রেপ্তারের আদেশ দেন। দুই বছরে অসংখ্য জাহাজ লুণ্ঠন ও ধ্বংসকারী র‍্যাকহাম অবশেষে পুরো দলসহ পাইরেট হান্টার জনাথন বারনেটের কাছে ধরা পড়েন। নিজেদের অন্তঃসত্ত্বা দাবি করা অ্যান বনি ও মেরি রিড সেযাত্রা প্রাণে রক্ষা পেলেও ফাঁসিতে ঝোলেন র‍্যাকহাম।

বাহামা ও কিউবায় দস্যু অভিযান চালানো র‍্যাকহাম সবসময় ক্যালিকো কাপড়ের পোশাক পরতেন বলে লোকে তার নামের আগে 'ক্যালিকো' তকমা জুড়ে দেয়। ক্যালিকো কাপড়ের পাশাপাশি জলদস্যুদের চিহ্ন হিসেবে পরিচিত জলি রজার পতাকার জন্যও তিনি বিখ্যাত। কথিত আছে মড়ার খুলি ও তলোয়ার-সংবলিত হাড় হিম করা পতাকাটা র‍্যাকহামের মস্তিষ্কপ্রসূত। যদিও ইতিহাস ঘেঁটে এর কোনো অকাট্য প্রমাণ মেলেনি।

অ্যান বনি ও মেরি রিড

আইরিশ নারী অ্যান পুরুষশাসিত দস্যু দুনিয়ায় রীতিমতো দাপটের সাথে ছড়ি ঘুরিয়েছেন। ১৭১৮ সালে নাবিক জেমস বনির সাথে অ্যানের বিয়ে হয়। স্বামীর হাত ধরে জলদস্যুদের অভয়ারণ্যখ্যাত বাহামার নাসাউতে আসেন তিনি। এখানেই দুর্ধর্ষ দস্যু র‍্যাকহামের সাথে পরিচয় এবং প্রণয়। প্রেমিকের সান্নিধ্যে সামাজিক রীতি-নীতিকে তুড়ি মেরে উড়িয়ে জলদস্যুর খাতায় নাম লেখান তিনি। মজার ব্যাপার হলো, প্রেমের টানে স্বামীকে ছেড়ে দস্যুতায় জড়ালেও শেষ অবধি তার পদবি ধরে রেখেছিলেন অ্যান।

পুরুষের ছদ্মবেশে র‍্যাকহামের সঙ্গে ক্যারিবীয় অঞ্চলে ধ্বংসলীলা চালান অ্যান বনি। অ্যানের মতোই ছদ্মবেশধারী আরেক নারী দস্যু মেরি রিড র‍্যাকহামের হাতে আটক হন। জীবনযুদ্ধে পোড় খাওয়া মেরি কিশোরী বয়স থেকেই পুরুষের ছদ্মবেশকে রক্ষাকবজ হিসেবে ব্যবহার করতেন। নানা ঘাত-প্রতিঘাত শেষে ভালোবাসার মানুষের সাথে সুখের স্বপ্ন বোনা মেরির স্বপ্নভঙ্গ হতে দেরি হয়নি। স্বামীর অকাল মৃত্যুর পর ভাগ্য অন্বেষণে ওয়েস্ট ইন্ডিজগামী জাহাজে চেপে বসেন মেরি। জাহাজে দস্যু হামলা হলে সাগ্রহে তাদের দলে ভিড়ে যান তিনি। পরবর্তীতে ঘটনাচক্রে র‍্যাকহামের জাহাজে আটক হন। সেখানেও পরিচয় গোপন রেখে র‍্যাকহামের দলে যোগ দেন মেরি। ভাগ্যের ফেরে দস্যুতায় জড়িয়ে পড়া দুই নারীর মাঝে অচিরেই বন্ধুত্বের সম্পর্ক গড়ে ওঠে। অ্যানের সঙ্গে বন্ধুত্বের সুবাদে তার কাছে নিজের আসল পরিচয় উন্মোচন করেন মেরি। আত্মপ্রত্যয়ী অ্যান ও মেরি নিজেদের কাঙ্ক্ষিত ভবিষ্যৎ সম্পর্কে ছিলেন দ্ব্যর্থহীন। যোদ্ধা ও নাবিক হিসেবে তাদের দক্ষতা রাতারাতি দুজনকে কিংবদন্তিতে পরিণত করে। তাদের মিলিত আগ্রাসন মাত্রা ছাড়িয়ে গেলে একপর্যায়ে র‍্যাকহামের অন্যান্য ক্রুদের সাথে অ্যান ও মেরিও পাইরেট হান্টারের হাতে বন্দি হন। বিচারকার্য শুরু হওয়ার পর সকলের সামনে মেরির পরিচয় উন্মুক্ত হয়। বিচারে মৃত্যুদণ্ডের সাজাপ্রাপ্ত অ্যান ফাঁসির মঞ্চ থেকে পালিয়ে যান। পরবর্তীতে ভোজবাজির মতো উবে যাওয়া অ্যানের আর কোনো সন্ধান মেলেনি। অন্যদিকে মৃত্যুদণ্ড কার্যকর হওয়ার আগে কারাগারেই শেষ নিঃশ্বাস ত্যাগ করেন মেরি। সংক্ষিপ্ত দস্যুজীবনের পরিণতি যা-ই হোক না কেন, নারী দস্যু হিসেবে অ্যান ও মেরির সাহসিকতার আখ্যান এখনো কান পাতলে শোনা যায়।

চেং শি

জলদস্যুতার ইতিহাসে সবচেয়ে সফল দস্যুর মুকুটটিও ঝুলিতে পুরেছেন একজন নারী। পতিতাবৃত্তি থেকে দক্ষিণ চীন সাগরে ১৮০০ দস্যু জাহাজের নেতৃত্ব প্রদানকারী চেং শির জীবন কাহিনী যেন সিনেমার কাহিনীকেও হার মানায়। চীনের গুয়াংদন প্রদেশে ১৭৭৫ সালে শি ইয়াংয়ের জন্ম। শির ছেলেবেলা সম্পর্কে বিস্তারিত জানা না গেলেও কথিত আছে কিশোরী বয়স থেকেই ডাকসাইটে সুন্দরী ছিলেন তিনি। চীনের দক্ষিণাঞ্চলের টানকা সম্প্রদায়ের শি দরিদ্রতার কারণে গুয়াংদনের ভাসমান পতিতালয়ে পতিতাবৃত্তি শুরু করেন। আর সেখানেই চীনের প্রবল প্রতাপশালী জলদস্যু চেং য়ি-এর সঙ্গে শিয়ের পরিচয়। শিয়ের সৌন্দর্যে মুগ্ধ য়ি পরিচয়ের অল্প কিছুদিনের মাথায় তাকে বিয়ের প্রস্তাব দেন। ১৮০১ সালে য়ি এর সঙ্গে বিবাহবন্ধনে আবদ্ধ হন শি। তাদের বিয়ে নিয়ে নানা মতবাদ প্রচলিত থাকলেও একটা বিষয়ে দ্বিমত নেই। সুন্দরী শি আর দশজন সাধারণ নারীর মতো ঘরকন্নাতেই সন্তুষ্ট ছিলেন না। জলদস্যু স্বামীর দস্যু অভিযানে কৌশলগত অংশীদারিত্ব ও লুটের মালে সমান মালিকানা লাভের শর্তে তাকে বিয়ে করেন শি।

বিয়ের পর য়ি কুখ্যাত 'রেড ফ্ল্যাগ ফ্লিটের' দস্যু অভিযান চালালেও এর ব্যবসায়িক দিক সামলানোর দায়িত্ব ছিল শির ওপর। নিজের ক্ষমতা জোরদার করতে প্রতিদ্বন্দ্বী জলদস্যু দলগুলোকে নিয়ে জোট গঠন করেন য়ি। জোটের বহরে তখন নাবিক সংখ্যা ছিল ৭০ হাজার। যেকোনো নৌবাহিনীকে টক্কর দেওয়ার মতো দোর্দণ্ড প্রতাপ জোট গঠনে য়ি সামনে থেকে নেতৃত্ব দিলেও বুদ্ধিমতি শি এর নেপথ্যে ছিলেন। দক্ষিণ চীন সাগরে য়ি-এর ত্রাস যখন চরমে তখনই তার ওপর দুর্ভাগ্যের খড়গ নেমে আসে। ভিয়েতনাম উপকূলে ঝড়ের কবলে পড়ে প্রাণ হারান য়ি। বিয়ের ছয় বছরের মাথায় স্বামী হারানো শি এরপর থেকে 'চেং শি' বা চেংয়ের বিধবা নামে পরিচিতি লাভ করেন।

য়ি-এর আকস্মিক মৃত্যুর পর জোটের দায়িত্বভার গ্রহণ করেন শি। দায়িত্ব লাভের পর নিয়মকানুন কিছুটা সংস্কার করেন তিনি। লুটেরা জাহাজকে লুণ্ঠিত সম্পদের ২০ শতাংশ নিজেদের দখলে ও বাকি ৮০ শতাংশ দস্যুদের সামগ্রিক তহবিলে জমার দেওয়ার নির্দেশ দেন শি। সেসঙ্গে অবশ্য পালনীয় নিয়ম ভঙ্গ করলে দস্যুদের প্রথমে কান কাটা ও পরবর্তীতে ধড় থেকে মাথা আলাদা করার সাজা দিতেন তিনি। শুধু তা-ই নয়, লুণ্ঠিত এলাকার নারীদের নিরাপত্তা নিশ্চিতেও সচেষ্ট ভূমিকা পালন করেন শি। শর্তসাপেক্ষে সুন্দরী নারী বন্দিদের বিয়ে এবং বাকি নারীদের নিরাপদে মুক্ত করার সমন জারি করেন তিনি। পালকপুত্র চ্যাং পাওয়ের সহযোগিতায় সুচারুরূপে কর্মক্ষম দস্যু জোটটিকে সাফল্যের শিখরে পৌঁছে দেন শি।

পাইরেট কুইন শিয়ের আধিপত্য গোটা অঞ্চলে এতটাই ছড়িয়ে পড়ে যে, তাকে নির্মূল করতে নড়েচড়ে বসে চীনা রাজবংশ। ব্রিটেন ও পর্তুগালের সহায়তা নিয়ে চীনা রাজবংশ শিকে পরাজিত করার চেষ্টা চালায়। শিয়ের ১৮০০ জাহাজের বিশাল বহরের কাছে ত্রিমুখী শক্তির আক্রমণ ধোপে টেকেনি। উল্টো সম্মিলিত রাজকীয় বাহিনীর ৬০টি জাহাজ দস্যুদের দখলে চলে যায়। শিকে পরাজিত করতে ব্যর্থ হয়ে সমঝোতার পথে হাঁটে চীনা রাজবংশ। ধারণা করা হয়, জোটের ভেতর বাড়তে থাকা অন্তর্দ্বন্দ্ব ও দস্যুজীবনের প্রতি অনাগ্রহের কারণে সমঝোতায় রাজি হন শি। সমঝোতা অনুযায়ী, লুটের মাল নিজের কাছে রাখার অনুমতি পেলেও তার অধীনে থাকা অঞ্চলগুলো রাজবংশের কাছে হস্তান্তর করেন তিনি। শুধু তা-ই নয়, সমঝোতার ফলাফল হিসেবে পালকপুত্র চ্যাং পাওকে বিয়ে করেন শি। সমঝোতার পর তিনি লোকচক্ষুর আড়ালে চলে যান। ইতিহাস কাঁপানো এই দস্যুরানী ১৮৪৪ সালে মৃত্যুবরণ করেন।

উপসংহার

প্রাচীন আমলে জলদস্যুতা অনেকটা 'ওয়ান ম্যান শো' হলেও কালের বিবর্তনে এর ধরন বদলেছে। আধুনিক যুগে জলদস্যু অভিযান অনেকটাই দলগত কাজে পরিণত হয়েছে। যার ফলে বিগত কয়েক দশকে সুনির্দিষ্ট কোনো দস্যুর নামে নতুন কোনো বীরোচিত আখ্যান রচিত হয়নি। হাল আমলে বাণিজ্যিক নৌবহরকে আতঙ্কে তটস্থ করে রাখা সোমালি দস্যুরাও দলবদ্ধভাবে পর্যায়ক্রমে কাজ করে। যার ফলে মোহাম্মদ আবদি হাসানের মতো সোমালি দস্যু আতঙ্ক সৃষ্টি করতে পারলেও ইতিহাসের পাতায় চেং শি বা ব্ল্যাকবিয়ার্ডের মতো অমরত্ব লাভ করেননি।

আঙ্কটাডের পূর্বাভাস

ভূরাজনৈতিক অনিশ্চয়তা সত্ত্বেও চলতি বছর ইতিবাচক থাকবে বিশ্ববাণিজ্য

সম্প্রতি প্রকাশিত প্রতিবেদনে বৈশ্বিক বাণিজ্যে ইতিবাচক প্রবণতার পূর্বাভাস ব্যক্ত করেছে ইউনাইটেড নেশনস কনফারেন্স অন ট্রেড অ্যান্ড ডেভেলপমেন্ট (আঙ্কটাড)। বিশ্বব্যাপী পরিমিত মুদ্রাস্ফীতি, ইতিবাচক অর্থনৈতিক পূর্বাভাস ও বৈদ্যুতিক গাড়ির মতো পরিবেশবান্ধব পণ্যের চাহিদা বৃদ্ধি পাওয়ায় চলমান ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্ব সত্ত্বেও ঘুরে দাঁড়ানোর প্রত্যয় ব্যক্ত করেছে বিশ্ববাণিজ্য।

করোনা-পরবর্তী সময়ে ২০২২ সালে বিশ্ববাণিজ্য সর্বোচ্চ সীমায় পৌঁছে। ২০২২ সালে বৈশ্বিক বাণিজ্যের পরিমাণ ছিল ৩২ লাখ কোটি ডলার। সম্প্রতি গ্লোবাল ট্রেড রিপোর্টে আঙ্কটাড জানায়, ২০২৩ সালে বিশ্ববাণিজ্য বছরওয়ারি ৩ শতাংশ সংকুচিত হয়েছে, যা প্রায় ১ লাখ কোটি ডলারের সমান। গত বছর পণ্য বাণিজ্যে বছরওয়ারি ৫ শতাংশ পতন পরিলক্ষিত হয়েছে। যার আর্থিক মূল্য ১ লাখ ৩০ হাজার কোটি ডলার। ২০২৩ সালে ফার্মাসিউটিক্যালস, পরিবহন সরঞ্জাম ও মোটরযান ব্যতীত সকল শিল্প খাত সংকুচিত হয়েছে। সবচেয়ে বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে পোশাক, রাসায়নিক ও টেক্সটাইল খাত। তবে বছরের শেষ প্রান্তিকে পোশাক ছাড়া বাকি সব শিল্প খাতেই প্রাণের সঞ্চার হয়েছে।

পণ্য বাণিজ্য সংকুচিত হলেও গত বছর স্থিতিশীল ছিল পরিষেবা খাত। ২০২৩ সালে এই খাতে বছরওয়ারি ৮ শতাংশ অর্থাৎ ৫০ হাজার কোটি ডলার প্রবৃদ্ধি অর্জিত হয়। পরিষেবা ও পণ্য বাণিজ্য স্থিতিশীল হওয়ায় গত বছরের শেষ প্রান্তিকে প্রথম তিন প্রান্তিকের তুলনায় ইতিবাচক পরিবর্তন দেখা দেয়। তবে অর্থনৈতিকভাবে শক্তিশালী দেশগুলোর বাণিজ্য ২০২৩ সালজুড়ে নিম্নমুখী ছিল। অন্যদিকে এ সময় উন্নয়নশীল দেশ বিশেষত আফ্রিকা এবং এশিয়ার দক্ষিণ ও পূর্বাঞ্চলীয় দেশগুলোয় বাণিজ্য বৃদ্ধি পায়। প্রান্তিকওয়ারি পরিসংখ্যান পর্যালোচনা করে চীন ও ভারতসহ অর্থনৈতিকভাবে শক্তিশালী বেশ কয়েকটি দেশে প্রবৃদ্ধির ইঙ্গিত পাওয়া যায়। তবে আঙ্কটাডের তথ্যমতে, প্রান্তিক ও বার্ষিক প্রবৃদ্ধি বিচারে বেশকিছু দেশের অর্থনীতি পুনরুজ্জীবিত হলেও ২০২৩ সালের সামগ্রিক পরিসংখ্যান পতনমুখী ছিল।

এদিকে ২০২৪ সালের প্রথম প্রান্তিকের তথ্য বিশ্লেষণ করে আঙ্কটাড জানায়, চলতি বছর বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রবৃদ্ধি অব্যাহত থাকবে। তবে মধ্যপ্রাচ্যে চলমান যুদ্ধাবস্থার দরুন লোহিত সাগর ও সুয়েজ খাল এবং প্রলম্বিত খরার কারণে পানামা খালের মতো গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্যপথে পণ্য পরিবহন ব্যাহত হওয়ার শঙ্কা রয়েছে। পণ্য পরিবহন ব্যয় নিয়ন্ত্রণ ও সাপ্লাই চেইন সমুন্নত রাখতে এসব অঞ্চলে কঠোর নজরদারি জারি রাখার পরামর্শ দিয়েছে সংস্থাটি।

বাল্টিমোর ব্রিজ দুর্ঘটনায় বিমা দাবির পরিমাণ কয়েকশ কোটি ডলার হতে পারে

বাল্টিমোরে ফ্রান্সিস স্কট কি ব্রিজ দুর্ঘটনার কারণে বিমা কোম্পানিগুলোকে কয়েকশ কোটি ডলার বিমা দাবির মুখে পড়তে হতে পারে বলে প্রাথমিকভাবে ধারণা করা হচ্ছে। আর এই বিমা দাবি উত্থাপিত হতে পারে সম্পত্তি, কার্গো, মেরিন, দায়, বাণিজ্য ঋণসহ বিভিন্ন খাতে। বর্তমানে বিমা কোম্পানি ও আর্থিক বিশ্লেষকরা সম্ভাব্য ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ খতিয়ে দেখছেন।

গত ২৬ মার্চ যুক্তরাষ্ট্রের মেরিল্যান্ড অঙ্গরাজ্যে অবস্থিত ঐতিহ্যবাহী ফ্রান্সিস স্কট কি ব্রিজের একটি পিয়ারে ধাক্কা দেয় সিঙ্গাপুরের পতাকাবাহী কনটেইনার জাহাজ এমভি দালি। এতে সেতুটির একটি স্প্যান ধসে পড়ে। এই ঘটনায় যুক্তরাষ্ট্রের অন্যতম ব্যস্ত বন্দর বাল্টিমোর পোর্টে জাহাজ চলাচল বন্ধ হয়ে যায়, যার আর্থিক লোকসান প্রতিদিন প্রায় দেড় কোটি ডলার বলে ধারণা করা হচ্ছে।

দীর্ঘ পথে ইইউ ইটিএসের বাড়তি মাশুলের চাপে অপারেটররা

লোহিত সাগরে হুতি বিদ্রোহীদের হামলা এড়াতে ইউরোপমুখী অনেক জাহাজই আফ্রিকা উপকূল হয়ে ঘুরে যাচ্ছে। এতে প্রায় ৯ হাজার নটিক্যাল মাইল বাড়তি পথ পাড়ি দিতে হচ্ছে। এর ফলে দুইভাবে জ্বালানির ব্যবহার বেড়েছে। দূরত্ব বেশি হলে জ্বালানি ব্যয়ও বেশি। আবার সময় পুষিয়ে নিতে জাহাজের গতি ২৫ শতাংশ বাড়িয়ে দিতে হয়েছে, যার কারণেও জ্বালানির ব্যবহার বেড়ে গেছে। আর যত বেশি জ্বালানি পুড়বে, তত বেশি কার্বন নিঃসরণ হবে। এর কারণে সম্প্রতি চালু হওয়া ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) এমিশন ট্রেডিং সিস্টেম (ইটিএস) অনুযায়ী বাড়তি মাশুল দিতে হচ্ছে অপারেটরদের।

ইটিএসে ইইউর আমদানি-রপ্তানি পণ্যবাহী জাহাজগুলোর জন্য ৫০ শতাংশ ও জোটটির বন্দরে পোর্ট কল দেওয়া ও ট্রানজিট সুবিধা গ্রহণকারী জাহাজগুলোর জন্য ১০০ শতাংশ মাশুল আরোপ করা হয়েছে।

প্লাস্টিক পেলেট পরিবহনে নতুন দিকনির্দেশন আইএমওর

জাহাজে করে প্লাস্টিক পেলেট পরিবহনের সময় দুর্ঘটনার কারণে সেগুলো সমুদ্রে ছড়িয়ে পড়ার ঘটনা বিরল নয়। বিষয়টি জলজ পরিবেশের জন্য অত্যন্ত উদ্বেগজনক কারণ অতিক্ষুদ্র প্লাস্টিককণা সাগরের পানি থেকে অপসারণ অত্যন্ত দুরূহ একটি কাজ। এ কারণে এটি প্রতিরোধের ওপরই জোর দিচ্ছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। এ লক্ষ্যে সংস্থাটি সমুদ্রপথে প্লাস্টিক পেলেট পরিবহনের ক্ষেত্রে কিছু দিকনির্দেশনা জারি করেছে সংস্থাটি।

দিকনির্দেশনায় বলা হয়েছে, পেলেট অবশ্যই ভালো মানের প্যাকেজিংয়ের মাধ্যমে প্যাকেটজাত করতে হবে। এছাড়া পেলেটভর্তি কনটেইনার ডেকের নিচে অথবা খোলা ডেকে সুরক্ষিত কোনো জায়গায় রাখতে হবে। পাশাপাশি প্লাস্টিক পেলেট পরিবহনের তথ্য স্পষ্টভাবে উল্লেখ থাকতে হবে এবং সেগুলো হ্যান্ডলিংয়ের সময় কী ধরনের সতর্কতা অবলম্বন করতে হবে তা বিশেষভাবে উল্লেখ করতে হবে।

সংবাদ সংক্ষেপ

ফেব্রুয়ারিতে সমুদ্রপৃষ্ঠের তাপমাত্রা স্মরণকালের সর্বোচ্চ পর্যায়ে পৌঁছেছে

ইউরোপীয় ইউনিয়নের কোপার্নিকাস ক্লাইমেট চেঞ্জ সার্ভিস জানায়, চলতি বছর ফেব্রুয়ারিতে সমুদ্রপৃষ্ঠের তাপমাত্রা আগের সব রেকর্ডকে ছাড়িয়ে গেছে। এ সময় বিশ্বব্যাপী সমুদ্রপৃষ্ঠের গড় তাপমাত্রা ছিল ২১ দশমিক শূন্য ৬ ডিগ্রি সেলসিয়াস। এল নিনো ও মানব-সৃষ্ট জলবায়ু দূষণের প্রভাবে ইতিহাসের উষ্ণতম ফেব্রুয়ারি মাসের দেখা মিলল। এই নিয়ে টানা নয়টি উষ্ণতম মাসের তথ্য নথিভুক্ত হলো। উল্লেখ্য, এর আগে ২০২৩ সালের আগস্ট মাসে সমুদ্রপৃষ্ঠের সর্বোচ্চ তাপমাত্রা (২০ দশমিক ৯৮ ডিগ্রি সেলসিয়াস) রেকর্ড করা হয়েছিল।

পানামা খালে দৈনিক জাহাজ চলাচলের সংখ্যা বেড়েছে

জাহাজজট কমিয়ে আনতে দৈনিক জাহাজ চলাচলের ওপর আরোপিত বিধিনিষেধ শিথিল করেছে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ। মার্চের শেষে কার্যকর হওয়া নতুন নিয়ম অনুযায়ী, পানামা খালে জাহাজ চলাচলের পরিমাণ ১২ শতাংশ বাড়ানো হয়েছে। পানামা পেরোনো অধিকাংশ জাহাজ এর আদি লকগুলো দিয়ে চলাচল করে। সর্বশেষ সিদ্ধান্ত অনুযায়ী, পানামার আদি লক দিয়ে দৈনিক ২০টি জাহাজ চলাচল করবে। অন্যদিকে খরার কারণে নিওপানামাম্যাক্স লক দিয়ে জাহাজ চলাচলের সংখ্যা ১০ থেকে ৭টিতে নামিয়ে আনা হয়েছে। অর্থাৎ বর্তমানে দৈনিক ২৭টি জাহাজ পানামা খাল অতিক্রম করবে।

আঞ্চলিক সমুদ্রসীমায় অবৈধ কার্যক্রম রোধে জেদ্দা সংশোধনীতে বাহরাইনের স্বাক্ষর

ভারত মহাসাগরের পশ্চিমাঞ্চল ও এডেন উপসাগরে জলদস্যু হামলা, জাহাজ ডাকাতি ও অন্যান্য অবৈধ কার্যকলাপ রোধে ২০০৯ সালে জিবুতি কোড অব কন্ডাক্ট চুক্তিটি গৃহীত হয়। অপরাধ মোকাবিলায় পারস্পরিক সহযোগিতা জোরদার করতে পূর্ব আফ্রিকা ও দক্ষিণ-পশ্চিম এশিয়ার ১৭টি রাষ্ট্র আইএমওর উদ্যোগে গৃহীত চুক্তিটিতে স্বাক্ষর করে। ২০১৭ সালে জেদ্দা সংশোধনীর মাধ্যমে এতে মানব পাচার এবং অবৈধ, অনিয়ন্ত্রিত ও অগোচরীভূত মৎস্য আহরণের মতো কার্যক্রম অন্তর্ভুক্ত করা হয়। সম্প্রতি যুক্তরাজ্যে নিযুক্ত বাহরাইনের রাষ্ট্রদূত শেখ ফাওয়াজ বিন মোহাম্মদ জেদ্দা সংশোধনীতে স্বাক্ষর করেন।

পরিবেশবান্ধব বন্দর উন্নয়নে একযোগে কাজ করবে ব্রাজিল-নেদারল্যান্ডস

তিন বছর মেয়াদি সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্ব প্রকল্পের আওতায় পরিবেশবান্ধব বন্দর উন্নয়নে কাজ করবে ব্রাজিল-নেদারল্যান্ডস। এ লক্ষ্যে সম্প্রতি নেদারল্যান্ডসের সঙ্গে একটি সহযোগিতা চুক্তি স্বাক্ষর করেছে ব্রাজিলের ন্যাশনাল ওয়াটারওয়ে ট্রান্সপোর্ট এনার্জি (এএনটিএকিউ)। প্রকল্পটি দ্বিপক্ষীয় সহযোগিতা বৃদ্ধির পাশাপাশি বন্দর উন্নয়ন, বন্দরের লজিস্টিক ও পরিবেশবান্ধব হাইড্রোজেন উৎপাদনে সহায়তা করবে। এছাড়া প্রকল্পের মাধ্যমে ব্রাজিলে রপ্তানি ও বিনিয়োগ করবে ডাচ কোম্পানিগুলো।

সংবাদ সংক্ষেপ

চাহিদা-জোগানের ভারসাম্যহীনতায় চীনের কনটেইনার বাণিজ্য

কনটেইনার এক্সচেঞ্জের সাম্প্রতিক তথ্য অনুযায়ী, চীনের কনটেইনার ক্রয়-বিক্রয়ের প্রত্যাশিত মূল্যে উল্লেখযোগ্য ভারসাম্যহীনতা দেখা দিয়েছে। চীনা নববর্ষের পর কনটেইনারের দাম কমার পূর্বানুমানকে ব্যর্থ প্রমাণ করে ক্রেতা-বিক্রেতার মধ্যকার পার্থক্য অব্যাহত রয়েছে। ক্রেতারা আগামী কয়েক সপ্তাহের মধ্যে মূল্য কমার অপেক্ষায় রয়েছেন। অন্যদিকে লোহিত সাগরের অস্থিতিশীল পরিস্থিতি ও চীন-রাশিয়ার ভারসাম্যহীন বাণিজ্যের কারণে সক্ষমতার ঘাটতি সৃষ্টি হওয়ায় বিক্রেতারা নিজ অবস্থানে অনড় রয়েছেন। মধ্য থেকে দীর্ঘমেয়াদে প্রত্যাশিত মূল্যের ভারসাম্যহীনতা দূর হলেও সহসা এই সমস্যার সমাধান হবে না।

ভারতে ৩৫ সোমালি জলদস্যুর বিচার

মাল্টার পতাকাবাহী জাহাজ এমভি রুয়েনের ছিনতাইয়ের সাথে জড়িত ৩৫ জন সোমালি জলদস্যুর বিচার করছে ভারত। বিচারের উদ্দেশ্যে গত ২৩ মার্চ জলদস্যুদের মুম্বাই নিয়ে আসে ভারতীয় নৌবাহিনী। দস্যুদের মুম্বাই পুলিশের কাছে সোপর্দ করার মধ্য দিয়ে বিচার প্রক্রিয়া শুরু হয়। এক দশকেরও বেশি সময় পর সাগরে আটক কোনো দস্যুদের বিচারের জন্য ভারতীয় উপকূলে নিয়ে আসা হলো। ভারতের জলদস্যুতা-বিরোধী আইন অনুযায়ী, হত্যা বা হত্যাচেষ্টা প্রমাণ হলে মৃত্যুদণ্ড এবং জলদস্যুতার অপরাধ প্রমাণ হলে যাবজ্জীবন কারাদণ্ড প্রদান করা হয়।

শিপিং খাতের সবুজায়নে ভূমিকা রাখবে কনটেইনারজাত হাইড্রোজেন ফুয়েল সেল

সম্প্রতি কনটেইনারজাত হাইফ্লেক্স সলিউশনের পরীক্ষামূলক প্রয়োগ করেছে গোথেনবার্গ বন্দর, স্কানস্কা, পাওয়ারসেল গ্রুপ, ভলভো গ্রুপসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ। পাওয়ারসেল থেকে ১০০ কিলোওয়াট হাইড্রোজেন নিয়ে ব্যাটারির সহায়তায় কোনো রকম গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ না করে স্বাধীনভাবে বিদ্যুৎ উৎপাদন করতে পারে হাইফ্লেক্স। একাধিক ক্ষেত্রে ব্যবহারযোগ্য এই পরিবেশবান্ধব সলিউশনটি বন্দরে, বিশেষত শোর পাওয়ার ও কোল্ড আয়রনিংয়ের কাজে ব্যবহার করা হবে। এতে বন্দরে অবস্থানরত জাহাজে কার্বনমুক্ত জ্বালানি সরবরাহ সহজলভ্য হবে।

আগামী পাঁচ বছর রূপান্তরকে প্রাধান্য দেবে ইউরোপীয় জাহাজ মালিকরা

আসন্ন ইউরোপীয় ইউনিয়নের নির্বাচনকে কেন্দ্র করে পরবর্তী পাঁচ বছরের পরিকল্পনা প্রকাশ করেছে ইউরোপিয়ান কমিউনিটি শিপওর্নাস অ্যাসোসিয়েশন (ইসিএসএ)। জলবায়ু ও জ্বালানি রূপান্তরসহ চারটি মূল নীতিকে ঘিরে ২০২৪ থেকে ২০২৯ সালের কার্যক্রম সাজিয়েছে ইসিএসএ। শিপিং খাতের ডিজিটালাইজেশন ও সবুজায়নে জনসম্পৃক্ততা তৈরি, প্রতিযোগিতামূলক বৈশ্বিক বাজারে টিকে থাকতে সরকারি বিনিয়োগ বৃদ্ধি এবং সর্বোপরি নাবিকদের দক্ষতা বৃদ্ধি করবে ইসিএসএ। ২০৩০ দশকের মাঝামাঝি সময়ে ৮০ হাজার অদক্ষ ও স্বল্প দক্ষ নাবিককে আন্তর্জাতিকভাবে দক্ষতা প্রদান করা হবে।

আফ্রিকার বন্দরগুলোর সক্ষমতার ঘাটতি স্পষ্ট করেছে লোহিত সাগর সংকট : এসঅ্যান্ডপি

এসঅ্যান্ডপি গ্লোবাল মার্কেট ইন্টেলিজেন্সের সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০২৩ সালের চতুর্থ প্রান্তিকে আফ্রিকার শীর্ষ কনটেইনার পোর্টগুলোর হ্যান্ডলিং বছরওয়ারি বেড়েছে। এতে এই অঞ্চলের বন্দর অবকাঠামো ও টার্মিনালগুলোর ওপর বাড়তি চাপ তৈরি হয়েছে। আর কিছু ব্যতিক্রম বাদ দিলে আফ্রিকার বেশিরভাগ বন্দরকেই বাড়তি পোর্ট কল ও কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের চাপ সামাল দিতে হিমশিম খেতে হয়েছে। এসঅ্যান্ডপি গ্লোবাল মার্কেট ইন্টেলিজেন্সের মতে, আফ্রিকা ও বিশ্বের বাকি অঞ্চলের বন্দরগুলোর সক্ষমতায় যে বিস্তর পার্থক্য রয়েছে, তা বর্তমান পরিস্থিতিতে আরও স্পষ্ট হয়ে উঠেছে।

আফ্রিকার বন্দরগুলোর আশীর্বাদ হোক আর সংকট–দুটোরই কারণ হলো লোহিত সাগর সংকট। হুতি বিদ্রোহীদের হামলা এড়াতে অনেক বাণিজ্যিক জাহাজই এখন এশিয়া থেকে আফ্রিকা উপকূল ঘুরে ইউরোপ-আমেরিকা যাচ্ছে।

খালি কনটেইনার পরিবহন ২০% বেড়েছে : সি ইন্টেলিজেন্স

কোনো একটি বন্দরে কনটেইনার থেকে আমদানিকৃত পণ্য খালাসের পর সেটি আবার রপ্তানিমুখী পণ্য ভর্তি করে নির্ধারিত গন্তব্যের উদ্দেশে যাত্রা করবে–এটাই স্বাভাবিক। তবে একটি দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে ভারসাম্য না থাকলে অনেক সময় খালি কনটেইনার ফিরিয়ে নিতে হয়। সি-ইন্টেলিজেন্সের দেওয়া তথ্য বলছে, সাম্প্রতিক কয়েক মাসে খালি কনটেইনার পরিবহনের পরিমাণ ২০১৯ সালের তুলনায় ২০ শতাংশ বেড়েছে।

ডস-ইন্টেলিজেন্সের তথ্য অনুযায়ী, ২০১৯ সালের তুলনায় বৈশ্বিক কনটেইনার পরিবহন বেড়েছে ২ দশমিক ৫ শতাংশ। প্রতি টিইইউ কনটেইনারকে পথ পাড়ি দিতে হচ্ছে ৪ দশমিক ২ শতাংশ বেশি। হেড-হল ট্রেডের ক্ষেত্রে ২০১৯ সালের তুলনায় টিইইউ প্রবৃদ্ধির হার ৭ দশমিক ৮ শতাংশ আর কনটেইনারের পথ পাড়ি দেওয়া বেড়েছে ৮ শতাংশ।

সহিংসতা ও নিপীড়নের বিরুদ্ধে যৌথভাবে কাজ করবে আইএমও-আইএলও

মেরিটাইম খাতে যৌন নিপীড়ন, হয়রানি, বুলিংসহ বিভিন্ন ধরনের সহিংস আচরণ ঠেকাতে বেশকিছু সুপারিশ প্রকাশ করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) ও আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (আইএলও)। গত ২৭-২৯ ফেব্রুয়ারি লন্ডনে আইএমও সদর দপ্তরে অনুষ্ঠিত একটি যৌথ কার্যনির্বাহী গ্রুপের বৈঠকে এসব পদক্ষেপ নিয়ে আলোচনা হয়। সুপারিশমালার মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ একটি বিষয় হলো আইএলও মেরিটাইম লেবার কনভেনশন, ২০০৬-এর সংশোধনী। এছাড়া নাবিকদের আইএমওর প্রশিক্ষণ গ্রহণকে বাধ্যতামূলক করার কথাও বলা হয়েছে এতে।

আইএমও ও আইএলও বিভিন্ন দেশের সরকারি প্রতিনিধি, জাহাজমালিক ও নাবিকদের সাথে মিলে একটি আন্তর্জাতিক সচেতনতা কর্মসূচি পরিচালনার ঘোষণা দিয়েছে। মেরিটাইম খাতে সহিংসতা ও নিপীড়ন এড়াতে সম্ভাব্য আইনি ও নীতিগত পদক্ষেপ কী হতে পারে, সেই বিষয়েও কাজ করবে তারা।

২০৩০ সাল নাগাদ জাহাজের ৮৫% ইঞ্জিন হবে ডুয়েল-ফুয়েল প্রযুক্তির

সামনের বছরগুলোয় সমুদ্রগামী জাহাজে ডুয়েল-ফুয়েল ইঞ্জিনের ব্যবহার বাড়বে বলে ধারণা করছে ম্যান এনার্জি সলিউশনস। জার্মান কোম্পানিটির সিঙ্গাপুর ডিভিশনের ব্যবস্থাপনা পরিচালক নিকোলাস ব্রাবেক বলেছেন, ২০৩০ সাল নাগাদ মোট যে পরিমাণ জাহাজের ইঞ্জিনের কার্যাদেশ দেওয়া হবে, সেগুলোর প্রায় ৮৫ শতাংশ হবে ডুয়েল-ফুয়েল সিস্টেমের। মেরিটাইম খাতে কার্বন নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগের অংশ হিসেবে এই ধরনের ইঞ্জিনের ব্যবহার বাড়বে বলে মনে করছেন তিনি।

বাড়ছে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা, তলিয়ে যাওয়ার শঙ্কায় যুক্তরাষ্ট্রের ২৪ উপকূলীয় শহর

মার্কিন মুলুকের উপকূলীয় শহরগুলোতে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বর্তমানে প্রতি বছর ২ মিলিমিটার করে বেশি বৃদ্ধি পাচ্ছে। যার ফলে যুক্তরাষ্ট্রের ২৪টি উপকূলীয় শহর ২০৫০ সাল নাগাদ তলিয়ে যাওয়ার ঝুঁকিতে। সম্প্রতি জার্নাল নেচারে প্রকাশিত এক গবেষণায় এসব তথ্য উঠে এসেছে।

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের জেরে পৃথিবীর দুই মেরুতে থাকা হিমবাহ অস্বাভাবিক দ্রুততায় গলতে শুরু করেছে। এতে পৃথিবী জুড়ে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা হু-হু করে বাড়ছে। এমন অবস্থায় বাংলাদেশ, ভারত, যুক্তরাষ্ট্রসহ বিশ্বের বিস্তীর্ণ উপকূলীয় অঞ্চল সাগরগর্ভে তলিয়ে যাওয়ার ঝুঁকি রয়েছে। সাম্প্রতিক গবেষণা অনুযায়ী, মার্কিন উপকূল রেখা বরাবর সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা ২০৫০ সাল নাগাদ আনুমানিক ২৫০ থেকে ৩০০ মিলিমিটার বৃদ্ধি পাবে। এর ফলে বোস্টন, নিউইয়র্ক, আটলান্টিক সিটি, ভার্জিনিয়া বিচ, জ্যাকসনভিল, মায়ামি, টেক্সাস, নিউ অরলিন্স, সান ফ্রান্সিসকোসহ যুক্তরাষ্ট্রের ৩২টি উপকূলীয় শহরের মধ্যে ২৪টির উপকূলীয় অঞ্চল সাগরে নিমজ্জিত হবে।

সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধির মাত্রা পূর্বানুমানকে ছাড়িয়ে যাওয়ায় যুক্তরাষ্ট্রের উপকূলীয় শহরগুলোয় ৫০০ থেকে ৭০০ বর্গমাইলের অধিক জমি প্লাবিত হবে। আগামী তিন দশকে কেবল যুক্তরাষ্ট্রেই ৯৪ হাজার থেকে ২ লাখ ৮৮ হাজারের অধিক ভূসম্পত্তি নষ্ট হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। যার আর্থিক মূল্য আনুমানিক ৩২ হাজার থেকে ১ হাজার ৯০০ কোটি ডলার। সেসঙ্গে আক্রান্ত এলাকায় সম্ভাব্য ক্ষতিগ্রস্ত মানুষের সংখ্যা ১ লাখ ৭৬ হাজার থেকে ৫ লাখ ছাড়িয়ে যাবে। এদিকে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধির পাশাপাশি উপকূলীয় এলাকার ভূমি ধীরে ধীরে দেবে যাওয়ায় চলমান সমস্যা আরও তীব্রতর হওয়ার আশঙ্কাও রয়েছে।

পরিবেশবান্ধব জাহাজ রিসাইকেলিং শিল্পের বাস্তবায়ন ঘিরে সংশয়

জাহাজ পুনঃপ্রক্রিয়াজাতকরণ বা রিসাইকেলিং খাতকে পরিবেশবান্ধব করে তুলতে ২০২৫ সালের ২৬ জুন থেকে কার্যকর হচ্ছে হংকং কনভেনশন। বেশকিছু ক্ষেত্রে হংকং কনভেনশন জাতিসংঘের বাসেল কনভেশনের সঙ্গে সাংঘর্ষিক হওয়ায় মেরিটাইম খাতের এই ইতিবাচক পদক্ষেপের বাস্তবায়ন নিয়ে সংশয় দেখা দিয়েছে। এমন অবস্থায় বিমকোসহ শিপিং খাত-সংশ্লিষ্ট সংস্থাগুলো ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনকে কনভেনশন দুটির আইনি অসঙ্গতি বিবেচনা করে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান জানিয়েছে। গত মার্চে অনুষ্ঠিত আইএমওর মেরিন এনভায়রনমেন্ট প্রটেকশন কমিটির (এমইপিসি) ৮১তম সভায় এই আহ্বান জানানো হয়।

পরিবেশ ও মানব স্বাস্থ্যের কোনো ধরনের ক্ষতি না করে জাহাজের রিসাইকেলিং নিশ্চিত করতে ২০০৯ সালে হংকং ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন ফর দ্য সেফ অ্যান্ড এনভায়রনমেন্টালি সাউন্ড রিসাইকেলিং অব শিপ বা হংকং কনভেনশন প্রবর্তন করে আইএমও। এখন পর্যন্ত হংকং কনভেনশনে অনুমোদন প্রদানকারী রাষ্ট্রের সংখ্যা ২২টি। অন্যদিকে আন্তঃসীমান্তে বিপজ্জনক বর্জ্যের স্থানান্তর নিয়ন্ত্রণ এবং নিষ্পত্তির লক্ষ্যে ১৯৯২ সালে বাসেল চুক্তি বাস্তবায়ন করে জাতিসংঘ। বর্তমানে বাসেল কনভেনশনে স্বাক্ষরকারী দেশের সংখ্যা ৫৩। বাসেল কনভেনশন শিপিং খাতকেন্দ্রিক না হলেও জাহাজের বর্জ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে এই চুক্তি মেনে চলতে হয়।

বাসেল কনভেনশনের ব্যান সংশোধনী অনুযায়ী, ইইউ ও ওইসিডিভুক্ত দেশ থেকে ওনসিডিবহির্ভূত উন্নয়নশীল দেশে বিপজ্জনক বর্জ্য রপ্তানি করা নিষিদ্ধ। এদিকে জাহাজ ভাঙা শিল্পে জড়িত ওনসিডিবহির্ভূত কিছু দেশ (বাংলাদেশ, ভারত, পাকিস্তান, তুরস্ক) হংকং কনভেনশনে স্বাক্ষর করায় জটিলতার সৃষ্টি হয়েছে। হংকং কনভেনশনের আওতায় এসব দেশ ইন্টারন্যাশনাল রেডি ফর রিসাইকেলিং সার্টিফিকেট (আইআরআরসি) অর্জন করলেও বাসেল কনভেনশনের আওতায় তা বিপজ্জনক বর্জ্য হিসেবে বিবেচিত হবে। এমন অবস্থায় এমইপিসির সভায় হংকং কনভেনশনের আওতায় যা বৈধ বাসেল কনভেনশনের আওতায় সেটাকে অবৈধ হিসেবে চিহ্নিত না করার নিশ্চয়তা চেয়েছে বিমকো।

ব্রাবেক বলেন, বিকল্প জ্বালানি নিয়ে এখন পর্যন্ত যা অগ্রগতি, তাতে বলা যায় ডুয়েল-ফুয়েল ইঞ্জিনে এলএনজি, অ্যামোনিয়া, হাইড্রোজেন ও মিথানলের ব্যবহারই বেশি হবে; বিশেষ করে যতক্ষণ পর্যন্ত না অন্য কোনো জ্বালানি নিয়ে পর্যাপ্ত পরীক্ষা-নিরীক্ষা হচ্ছে এবং সেটি লাভজনক প্রমাণ হচ্ছে।

তরল কার্বন হ্যান্ডলিংয়ের সক্ষমতা নেই বেশিরভাগ বন্দরের

সমুদ্রগামী জাহাজগুলো কার্বন ক্যাপচারের মাধ্যমে যে তরল কার্বন জমা করে, সেগুলো বন্দরে বিশেষ প্রক্রিয়ায় খালাস করা হয়। তবে কেবল হাতে গোনা কয়েকটি বন্দরেরেই এই মুহূর্তে তরল কার্বন হ্যান্ডলিংয়ের সক্ষমতা রয়েছে। এছাড়া প্রয়োজনীয় অবকাঠামো ও নিরাপত্তা প্রশিক্ষণের মতো বিষয়গুলোতেও প্রস্তুতির ঘাটতি রয়েছে বেশিরভাগ বন্দরের। সম্প্রতি সমুদ্রগামী জাহাজ কর্তৃক জমাকৃত তরল কার্বন হ্যান্ডলিংয়ে বন্দরগুলোর প্রস্তুতি ও চ্যালেঞ্জ নিয়ে এক গবেষণা প্রতিবেদনে এমনটাই জানানো হয়েছে।

জাহাজের আয়ু বৃদ্ধি ও কার্বন নিঃসরণ কমানোর বৈশ্বিক উদ্যোগের পালে হাওয়া দিতে কার্বন ক্যাপচারিংকে একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রযুক্তি হিসেবে বিবেচনা করা হচ্ছে। বিভিন্ন কোম্পানি অনবোর্ড কার্বন ক্যাপচারিং প্রযুক্তির উন্নয়ন ও প্রয়োগ নিয়ে কাজ করে এরই মধ্যে আশাব্যঞ্জক সাফল্য পেয়েছে।

বন্য প্রাণী পাচার প্রতিরোধে জোট বেঁধে কাজ করবে ১০ সংস্থা

বন্য প্রাণী জীবিত অথবা প্রাণীদেহের অংশবিশেষ, উদ্ভিদ ও কাঠ ইত্যাদি পাচার জীববৈচিত্র্য, স্থানীয় ও জাতীয় অর্থনীতি এবং জাতীয় ও আন্তর্জাতিক নিরাপত্তা ব্যবস্থার জন্য বড় হুমকি। আর এই পাচারের বড় একটি অংশই (৭২-৯০ শতাংশ) পরিবহন হয় সমুদ্রপথে। বিষয়টির ভয়াবহতা অনুধাবন করে অবৈধভাবে বন্য প্রাণী পাচার ঠেকাতে জোটবদ্ধ হয়েছে ১০টি সংস্থা। তারা বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন-সংশ্লিষ্টদের মধ্যে সচেতনতা ও নজরদারি বৃদ্ধিতে কাজ করবে।

এই জোটে নেতৃত্ব দিচ্ছে ওয়ার্ল্ড শিপিং কাউন্সিল। আর তাদের সহায়তা করবে জাতিসংঘ উন্নয়ন কর্মসূচি (ইউএনডিপি), গ্লোবাল এনভায়রনমেন্ট ফ্যাসিলিটি, গ্লোবাল ওয়াইল্ডলাইফ প্রোগ্রাম, ট্রাফিক, ডব্লিউডব্লিউএফ, বিআইসি, গ্লোবাল শিপারস ফোরাম, ইন্টারন্যাশনাল ফান্ড ফর অ্যানিমেল ওয়েলফেয়ার ও টিটি ক্লাব।

মুরিং সেবা নিয়ে নতুন সিদ্ধান্ত সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষের

সুয়েজ খাল দিয়ে চলাচলকারী জাহাজগুলোর জন্য মুরিং ও লাইট সেবার জন্য নতুন বিধিনিষেধ ও চার্জ আরোপ করেছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ (এসসিএ)। চলতি বছরের ১ মে থেকে সুয়েজ খালে চলাচলকারী জাহাজগুলোর জন্য শোর-বেজড মুরিং সার্ভিস চালু করবে এসসিএ। এর পাশাপাশি অনবোর্ড মুরিং সেবাও থাকবে, যা পাবে ৩০ শতাংশ জাহাজ।

কোন জাহাজ অনবোর্ড মুরিং সেবা পাবে আর কোনটি শোর-বেজড, তা নির্ধারণ করবে খাল কর্তৃপক্ষ। এক্ষেত্রে বাতাসের গতিপ্রকৃতি, জাহাজের গ্রস টনেজ, ড্রাফট, ইন্টার-শিপ ডিসটেন্স ইত্যাদি বিষয় বিবেচনায় নেওয়া হবে। যদি কোনো জাহাজ তাদের ডেকে মুরিং সার্ভিস নিতে অস্বীকৃতি জানায় অথবা অক্ষম হয়, তবে তাদের টাগবোট সরবরাহ করা হবে না এবং ৫ হাজার টাকা সাপ্লিমেন্টারি ফি আরোপ করা হবে।

বন্দর চ্যানেলের দুর্ঘটনা এড়াতে কাজে লাগতে পারে টাগবোট

গত ২৬ মার্চ বাল্টিমোরে ফ্রান্সিস স্কট কি ব্রিজের পিয়ারে ধাক্কা

সংবাদ সংক্ষেপ

এশিয়া-ইউরোপ রুটে জ্বালানি খরচ কমাতে পারে বিশালাকার জাহাজ

চলমান ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্বের জেরে এশিয়া থেকে ইউরোপগামী জাহাজগুলো লোহিত সাগরের পরিবর্তে আফ্রিকা ঘুরে কার্যক্রম পরিচালনা করছে। দীর্ঘ পথ পাড়ি দেওয়ায় জাহাজের জ্বালানি খরচ বেড়েছে। সি-ইন্টেলিজেন্সের তথ্যমতে, যাত্রাপথ প্রলম্বিত হলেও এশিয়া-উত্তর ইউরোপ রুটে চলাচলকারী শিপিং জোটগুলোর জাহাজের আকার আগের মতোই আছে। জাহাজের গড় আকার অপরিবর্তিত থাকায় কনটেইনার পরিবহন খরচ বা স্লট কস্ট বাড়ছে। এমন অবস্থায় কনটেইনার পরিবহন খরচ কমাতে জ্বালানিসাশ্রয়ী বিশালাকার জাহাজ ব্যবহারের পরামর্শ দিয়েছে সি-ইন্টেলিজেন্স।

নতুন দুটি নির্গমন নিয়ন্ত্রণ এলাকার অনুমোদন দিয়েছে আইএমও

মেরিন এনভায়রনমেন্ট প্রোটেকশন কমিটির (এমইপিসি) ৮১তম সভায় নতুন দুটি নির্গমন নিয়ন্ত্রণ এলাকা বা এমিশন কন্ট্রোল এরিয়ার (ইসিএ) অনুমোদন দিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। কানাডার আর্কটিক অঞ্চলের ইসিএতে চলাচলকারী জাহাজগুলোকে নাইট্রোজেন অক্সাইড, সালফার অক্সাইড এবং বস্তুকণার নির্গমন নিয়ন্ত্রণ করতে হবে। একইভাবে নরওয়েজিয়ান সাগরের ইসিএতেও লাগাম টানতে হবে নাইট্রোজেন অক্সাইড এবং সালফার অক্সাইডের নির্গমণে। এমইপিসির ৮২তম সভায় নির্গমন নিয়ন্ত্রণ এলাকা দুটি বাস্তবায়নের প্রস্তাবনা পেশ করা হবে।

নারীর ক্ষমতায়নে মেরিটাইম খাতকে এগিয়ে আসার আহ্বান ডমিঙ্গেজের

২০২৪ সালের নারী দিবসের প্রতিপাদ্য 'নারীর সম-অধিকার, সমসুযোগ, এগিয়ে নিতে হোক বিনিয়োগ'-এর সাথে একাত্মতা প্রকাশ করেছেন ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) মহাসচিব আর্সেনিও ডমিঙ্গেজ। ডমিঙ্গেজ বলেন, বর্তমানে মেরিটাইম খাতের সামগ্রিক শ্রমশক্তির মাত্র ২৯ শতাংশ নারী। আইএমওর সদস্যরাষ্ট্রগুলোর মেরিটাইম খাতে এই সংখ্যা আরও কম (২০ শতাংশ)। অন্যদিকে বিশ্বের ২০ লক্ষাধিক নাবিকের মাত্র ২ শতাংশ নারী। বর্তমান পরিস্থিতির পরিবর্তনে জেন্ডার-সমতাকে অগ্রাধিকার দিচ্ছেন ডমিঙ্গেজ।

অস্ট্রেলিয়া থেকে গবাদিপশু আমদানি স্থগিত করেছে ইন্দোনেশিয়া

গবাদিপশু বহনের বিশেষায়িত জাহাজ ব্রাহ্মণ এক্সপ্রেস ১৪ মার্চ অস্ট্রেলিয়ার ডারউইন থেকে ইন্দোনেশিয়ার উদ্দেশে যাত্রা করে। সাড়ে চার হাজার ফিডার ক্যাটেল ধারণক্ষমতাসম্পন্ন জাহাজটি দশদিন পর গন্তব্যে পৌঁছে। তবে গন্তব্যে পৌঁছার আগেই জাহাজের শতাধিক গবাদিপশু প্রাণ হারায়। অস্বাভাবিক এই মৃত্যুকে ঘিরে বিতর্কের সৃষ্টি হয়। মৃত্যুর কারণ খতিয়ে দেখতে তদন্ত শুরু করে অস্ট্রেলিয়া কর্তৃপক্ষ। এদিকে তদন্ত সম্পন্ন হওয়ার আগেই সংশ্লিষ্ট অস্ট্রেলীয় সরবরাহকারীর কাছ থেকে গবাদিপশু আমদানি সাময়িক স্থগিত করেছে ইন্দোনেশিয়া।

সংবাদ সংকেত

- চলতি বছরের জানুয়ারিতে বৈশ্বিক শিপিং খাতে শিডিউল রিলায়েবিলিটি মাসওয়ারি ৫ দশমিক ১ শতাংশীয় পয়েন্ট কমে ৫১ দশমিক ৬ শতাংশে নেমেছে। লোহিত সাগর পরিস্থিতি এই পতনে প্রভাব ফেলেছে।
- ২০২৩ সালে ডিপি ওয়ার্ল্ডের রাজস্ব আয় ৬ দশমিক ৬ শতাংশ বেড়ে ১ হাজার ৮২০ কোটি ডলারে দাঁড়িয়েছে। তবে গত বছর তাদের মুনাফা ১৭ দশমিক ৭ শতাংশ কমেছে।
- গত বছর হ্যাপাগ-লয়েড গ্রুপের সুদ, কর, অবচয় ও অ্যামোর্টাইজেশন-পূর্ব আয় (ইবিআইটিডিএ) কমে দাঁড়িয়েছে ৪৮০ কোটি ডলার। মুনাফা নেমেছে ৩২০ কোটি ডলারে।
- দক্ষিণ কোরিয়া সম্প্রতি তাদের প্রথম সমুদ্রগামী স্বয়ংচালিত কনটেইনার জাহাজ উদ্বোধন করেছে। জাহাজটিকে লেভেল থ্রি অটোনমাস শিপিংয়ের উপযোগী করে তৈরি করা হয়েছে।
- ইউরোপের পাশাপাশি এখন মধ্যপ্রাচ্য, এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চল ও আফ্রিকার বন্দরগুলো থেকে পোর্ট সুদানকে সংযোগকারী জাহাজে বুকিং নেওয়া পুনরায় শুরু করেছে মায়েরস্ক।
- সাগরে নাবিকদের যেসব চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হয়, সে বিষয়ে সম্প্রতি ধারাবাহিক কয়েকটি বই প্রকাশ করেছে মেন্টাল হেলথ সাপোর্ট সলিউশনস (এমএইচএসএস)।
- কার্বন নিঃসরণ কমাতে যৌথভাবে অবদান রাখবে নাইকি ও সিএমএ সিজিএম। চলতি বছরের ৩১ মে পর্যন্ত নাইকির ৩৬ শতাংশ পণ্য পরিবহনে বায়োফুয়েল ব্যবহার করবে সিএমএ সিজিএম।
- অর্থ পাচার ও সন্ত্রাসে অর্থায়ন-সংক্রান্ত বিষয়ে উচ্চ ঝুঁকিপূর্ণ দেশের তালিকা থেকে রিপাবলিক অব পানামার নাম প্রত্যাহার করে নিয়েছে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ)।
- জলদস্যু ও হুতি বিদ্রোহীদের তৎপরতা বেড়ে যাওয়ায় লোহিত সাগর অঞ্চলে বেসরকারি মেরিটাইম সিকিউরিটি গার্ড নিয়োগের ব্যয় বেড়েছে। তিনদিনের ট্রানজিটে এই ব্যয় ২০ হাজার ডলার পর্যন্ত উঠে গেছে।
- সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্যের সুরক্ষা ও নিঃসরণ কমাতে আইএমওর উদ্যোগে সহায়তার লক্ষ্যে ২০২৪ সালের জন্য পূর্ণাঙ্গ কর্মপরিকল্পনা প্রকাশ করেছে গ্লোবাল ইন্ডাস্ট্রি অ্যালায়েন্স (জিআইএ) ফর মেরিন বায়োসেফটি। গ্লোবাল এনভায়রনমেন্ট ফ্যাসিলিটি (জিইএফ), ইউএনডিপি ও আইএমওর অংশীদারিত্বমূলক প্রকল্প গ্লোফাউলিংয়ের অধীনে একটি পিপিপি উদ্যোগ হলো জিআইএ।
- সমুদ্র শিল্পে সরকারি ঝুঁকি-সংক্রান্ত বিষয়ে রিস্ক ম্যানেজমেন্ট ফ্রেমওয়ার্ক গতিশীল করতে লন্ডন স্টক এক্সচেঞ্জ গ্রুপের (এলএসইজি) সঙ্গে চুক্তি করেছে রাইটশিপ। চুক্তি অনুযায়ী রাইটশিপের ডিজিটাল মেরিটাইম অ্যান্ড ভেটিং ওয়ার্কফ্লোজ প্লাটফর্মের সাথে সমন্বিতভাবে কাজ করবে এলএসইজির কাস্টমার স্ক্রিনিং টুল ওয়ার্ল্ড-চেক।

দেয় কনটেইনার জাহাজ এমভি দালি। সাম্প্রতিক সময়ে চীন ও আর্জেন্টিনাতেও ব্রিজের সাথে ধাক্কা লাগিয়েছে জাহাজ। এসব ঘটনা বহু বছর আগের দুর্ঘটনার স্মৃতি ফিরিয়ে এনেছে নতুন করে। এখন খাতসংশ্লিষ্টরা চিন্তায় পড়েছেন, এই ধরনের দুর্ঘটনা এড়ানো যায় কী করে?

একটা সমাধান পাওয়া যেতে পারে ১৯৯০ সালের একটি আইনে। ১৯৮৯ সালে আলাস্কায় এক্সন ভালদেজ দুর্ঘটনার পর অয়েল পলিউশন অ্যাক্ট প্রণয়ন করা হয়। সেই আইনে আলাস্কায় তেল ভর্তি ট্যাংকার বন্দরে পৌঁছানোর জন্য টাগ এসকর্টকে বাধ্যতামূলক করা হয়। পরে ওয়াশিংটন ও ক্যালিফোর্নিয়াতেও এই নিয়ম চালু করা হয়। ঝুঁকিপূর্ণ চ্যানেলে টাগবোটের সাহায্য নিলে বাল্টিমোরের মতো দুর্ঘটনা এড়ানো সম্ভব বলে মনে করছেন বিশ্লেষকরা।

জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক চাহিদা বৃদ্ধির পূর্বাভাস বাড়িয়েছে আইইএ

লোহিত সাগরে হুতি বিদ্রোহীদের হামলা এড়াতে বাণিজ্যিক জাহাজগুলো প্রায় ৯ হাজার নটিক্যাল মাইল পথ বাড়তি পাড়ি দিয়ে আফ্রিকা উপকূল হয়ে ঘুরে যাচ্ছে। এতে করে জাহাজগুলোর বাড়তি জ্বালানিরও প্রয়োজন হচ্ছে। এছাড়া যুক্তরাষ্ট্রের অর্থনৈতিক পূর্বাভাসও যথেষ্ট ইতিবাচক। এসবের প্রভাবে বৈশ্বিক জ্বালানি চাহিদা প্রত্যাশিত মাত্রার চেয়ে বেশি বাড়বে বলে মনে করছে ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সি (আইইএ)।

সংস্থাটির সর্বশেষ মাসিক প্রতিবেদনে জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক চাহিদার পূর্বাভাস প্রতিদিন ১ লাখ ১০ হাজার ব্যারেল (বিপিডি) বাড়ানো হয়েছে। আইইএ বলছে, চলতি বছর বৈশ্বিক তেলের চাহিদা ১৩ লাখ বিপিডি বাড়তে পারে। সংস্থাটি আরও জানিয়েছে, লোহিত সাগর সংকটের কারণে ফেব্রুয়ারির শেষের দিকে প্রায় ১৯০ কোটি ব্যারেল জ্বালানি তেল সাগরে আটকা পড়ে ছিল।

সাগরে আইনের কঠোর প্রয়োগের উদ্যোগ জাতিসংঘের

বাণিজ্যিক জাহাজগুলো সাধারণত আন্তর্জাতিক আইন ও বৈধ চর্চার মধ্যে থেকেই তাদের কার্যক্রম পরিচালনা করে। তবে এই চিরায়ত নিয়মে বাধ সেধেছে এডেন উপসাগর, বাব এল-মান্দেব প্রণালী ও লোহিত সাগরের সাম্প্রতিক অস্থিরতা। এই অঞ্চলে বাণিজ্যিক জাহাজগুলোর ওপর যে ড্রোন হামলা চালানো হচ্ছে, তাতে নাবিক ও ক্রুদের জীবনের নিরাপত্তায় হুমকি তৈরি হয়েছে। এই অবস্থায় সাগরে সুরক্ষা নিশ্চিতে বিদ্যমান সমুদ্র আইনসমূহের কঠোর প্রয়োগের কথা ভাবছে জাতিসংঘ।

কার্যদক্ষতা বাড়ানোর পাশাপাশি নাবিকদের নিরাপত্তা জোরদারেও ভূমিকা রাখবে প্রযুক্তি

শিপিং খাতে নাবিক ও ক্রুদের জীবনের নিরাপত্তাকে অনেক গুরুত্ব দিচ্ছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। সংস্থাটির মহাসচিব চলতি বছরের জন্য আইএমওর প্রতিপাদ্য ঘোষণা করেছেন ‘নেভিগেটিং দ্য ফিউচার : সেফটি ফার্স্ট’। বিভিন্ন কোম্পানি তাদের নিজস্ব উদ্যোগে মেরিটাইম খাতের কর্মীদের নিরাপত্তা নিশ্চিতে কাজ করে যাচ্ছে বটে, তবে তাদের সর্বাঙ্গীণ কল্যাণ নিশ্চিত করতে হলে সাপ্লাই চেইনের সব অংশীজনকেই এর সঙ্গে সম্পৃক্ত হতে হবে।

বিশ্লেষকরা বলছেন, নাবিকদের নিরাপত্তা নিশ্চিতে প্রযুক্তির সর্বাত্মক ব্যবহার দারুণভাবে কাজে আসতে পারে। ডিজিটালাইজেশন ও অটোমেশনের মতো বিষয়গুলো যে কেবল কার্যদক্ষতা বাড়াতেই ভূমিকা রাখবে তা নয়। বরং নিরাপত্তা ও সুরক্ষা বাড়াতেও অবদান রাখতে পারে তা। স্বাস্থ্য, সুরক্ষা, নিরাপত্তা ও পরিবেশ (এইচএসএসই) বিষয়ক সচেতনতা তৈরিতে সহায়ক হতে পারে ডিজিটাল টুলস।

পরিবেশবান্ধব ও জীবাশ্ম জ্বালানি খরচ ২০৩৫ সাল নাগাদ সমপর্যায়ে পৌঁছবে- ওয়ার্টসিলা

জ্বালানি পরিষেবা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান ওয়ার্টসিলার তথ্যমতে, কার্বন নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণে গৃহীত বৈশ্বিক নীতিমালার যথাযথ প্রয়োগ নিশ্চিত হলে ২০৩৫ সাল নাগাদ টেকসই জ্বালানি ও জীবাশ্ম জ্বালানির ব্যয় সমপর্যায়ে পৌঁছবে। সম্প্রতি প্রকাশিত ‘সাসটেইনেবল ফুয়েল ফর শিপিং বাই ২০৫০- দ্য থ্রি কি এলিমেন্টস টু সাকসেস’ শীর্ষক গবেষণাপত্রে এ তথ্য জানায় ওয়ার্টসিলা।

বর্তমানে বৈশ্বিক কার্বন নিঃসরণের ২ শতাংশ আসে সমুদ্র পরিবহন খাত থেকে। কার্বন নির্গমন নিয়ন্ত্রণ না করলে ২০৫০ সাল নাগাদ মেরিটাইম খাতের নিঃসরণের পরিমাণ ৪৫ শতাংশ বৃদ্ধি পাবে। এমন অবস্থায় ২০৫০ সালের মধ্যে মেরিটাইম খাতকে কার্বনমুক্ত করার লক্ষ্যমাত্রা নিয়ে এগোচ্ছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। ওয়ার্টসিলা জানায়, বর্তমানে বিদ্যমান ডিকার্বোনাইজেশন নীতিমালার প্রয়োগ মেরিটাইম খাতের কার্বন নিঃসরণ ২৭ শতাংশ পর্যন্ত কমাতে সক্ষম। বাকি ৭৩ শতাংশ নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণ করতে হলে প্রচলিত টেকসই জ্বালানির পরিবর্তে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে।

ওয়ার্টসিলার তথ্যমতে, ইইউ এমিশনসস ট্রেডিং স্কিম (ইটিএস) ও ফুয়েলইইউ মেরিটাইম ইনিশিয়েটিভের (এফইইউএম) মতো নীতিমালা কার্যকর হলে ২০৩০ সালের মধ্যে জীবাশ্ম জ্বালানির ব্যয় দ্বিগুণের বেশি হবে। অন্যদিকে পরিবেশবান্ধব বিভিন্ন উদ্যোগ বাস্তবায়িত হলে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির দামও কমবে, যা দুই ধরনের জ্বালানির ব্যয়কে এককাতারে নিয়ে আসবে। তবে ২০৫০ সালের মধ্যে মেরিটাইম খাতকে কার্বনমুক্ত করতে হলে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার বৃদ্ধি, জীবাশ্ম জ্বালানি নিয়ন্ত্রণে নীতিমালা প্রয়োগের পাশাপাশি নীতিনির্ধারক থেকে শুরু করে মেরিটাইম খাত-সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে একযোগে কাজ করার পরামর্শ দেয় ওয়ার্টসিলা।

বন্দর পরিচিতি

তাইপে পোর্ট

তাইওয়ানের উত্তরাঞ্চলীয় একটি গুরুত্বপূর্ণ বন্দর হলো তাইপে পোর্ট। দেশটির উত্তরাঞ্চলের সবচেয়ে বড় কনটেইনার ফ্যাসিলিটি রয়েছে এখানে। তাইওয়ানের নবীনতম আন্তর্জাতিক বন্দর হলেও খুব দ্রুত এটি দেশটির কার্গো পরিবহনের গেটওয়ে হয়ে উঠছে। এ কারণে বন্দরটিকে আরও কার্যক্ষম করে গড়ে তোলার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে।

তান-শুই নামেও পরিচিত তাইপে পোর্টের অবস্থান তাইওয়ানের বালি ডিস্ট্রিক্টে। জায়গাটি তাইওয়ানের দ্বিতীয় বৃহত্তম সমুদ্রবন্দর কিলাং পোর্টের নিকটে। কনটেইনার ফ্যাসিলিটির দিক থেকে তাইপে পোর্ট এই কিলাং পোর্টকেও ছাড়িয়ে গেছে। তাইপে পোর্টের পরিচালনাকারী কর্তৃপক্ষ হিসেবে রয়েছে তাইওয়ান ইন্টারন্যাশনালস পোর্টস করপোরেশন।

তাইপে পোর্ট গড়ে উঠেছে একাধিক পর্যায়ে, যেখানে তাইওয়ানের ইঞ্জিনিয়ারিং ও সিভিল কনস্ট্রাকশন ইন্ডাস্ট্রির মুন্সিয়ানার ভালো প্রমাণ পাওয়া গেছে। বন্দরটি নির্মাণ করতে গিয়ে উপকূলীয় ভূমিকে নতুন করে গড়ে তুলতে হয়েছে। নির্মাণ করতে হয়েছে একটি কৃত্রিম হারবার। ২০১১ সালের ফেব্রুয়ারিতে ৪ কোটি ৬৬ লাখ ৫০ হাজার ডলার ব্যয়ে একটি খনন প্রকল্পের কাজ শুরু হয়। এই খননকাজ এমনভাবে পরিচালনা করা হয়েছে, যেন বন্দরের সক্ষমতাও বাড়ে, আবার পরিবেশেরও তেমন কোনো ক্ষতি না হয়। খননের ফলে বন্দরের ফেয়ারওয়ে ও টার্নিং বেসিনের গভীরতা ১৬ থেকে ১৭ দশমিক ৫ মিটার পর্যন্ত উন্নীত হয়েছে।

বন্দরের প্রথম পর্যায়ের নির্মাণকাজ ১৯৯৩ সালে শুরু হয়ে শেষ হয় ১৯৯৮ সালে। এরপর সরকারি ও বেসরকারি উদ্যোগে দ্বিতীয় পর্যায়ের কাজ শুরু হয় ১৯৯৬ সালের জুলাইয়ে। শেষ হয় ২০১২ সালে। দ্বিতীয় পর্যায়ের কাজ শেষ হওয়ার পর বন্দরের মোট ওয়াটার এরিয়া ২ হাজার ৮৩৩ হেক্টর ও ল্যান্ড এরিয়া ২৬৯ হেক্টরে উন্নীত হয়। এতে বন্দরের মোট আয়তন দাঁড়ায় ৩ হাজার ১০০ হেক্টর (৭ হাজার ৭০০ একর)।

বর্তমানে প্রতি বছরে গড়ে প্রায় তিন হাজার জাহাজ এই বন্দরের সেবা নেয়। তবে বন্দরের সক্ষমতার পূর্ণ ব্যবহার এখনো হচ্ছে না। তাইপে পোর্টের বার্ষিক কনটেইনার হ্যান্ডলিং সক্ষমতা প্রায় ৪০ লাখ টিইইউ। অথচ ২০২২ সালে বন্দরটিতে মোট কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয় ১৭ লাখ ৮৯ হাজার ৯৯৮ টিইইউ, যা আগের বছরের চেয়ে ১৪ দশমিক ৪ শতাংশ কম। ২০২১ সালে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিমাণ ছিল ২০ লাখ ৯১ হাজার ১৩২ টিইইউ। সে বছর জটের কারণে কাওসিউং বন্দর থেকে আংশিক কার্গো হ্যান্ডলিং কার্যক্রম তাইপে পোর্টে শিফট করা হয়। এর সুবাদে বন্দরে কনটেইনার থ্রুপুট বেড়ে যায় ২৯ দশমিক ২ শতাংশ। লয়েড'স লিস্টের ২০২৩ সালের শীর্ষ ১০০ কনটেইনার পোর্টের তালিকায় তাইপে পোর্টের অবস্থান ৯৮তম। ২০২২ সালের তালিকায় ছিল ৮৮তম।

সর্বাধুনিক বন্দর ব্যবস্থায় যত ধরনের সুবিধাদি থাকা দরকার, তার সবই রয়েছে তাইপে পোর্টে। তারবিহীন সেন্সর কিংবা স্বয়ংক্রিয় লোডিং-আনলোডিং অপারেশনের মাধ্যমে বন্দরের কার্যদক্ষতা প্রায় ১৫ শতাংশ বেড়েছে। কনটেইনার টার্মিনালের পাশাপাশি জেনারেল কার্গো টার্মিনালেও এই ধরনের সিস্টেম স্থাপন করা হয়েছে। বর্তমানে তাইপে পোর্টে ১৪টি অপারেশনাল ডক রয়েছে, যেগুলোয় পেট্রোকেমিক্যাল, কনটেইনার ও বাল্ক পণ্য হ্যান্ডলিং হয়। কেবল কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্যই সাতটি বার্থ রয়েছে বন্দরটিতে। তাইপে পোর্টে কার্গো রাখার জন্য পর্যাপ্ত জায়গা রয়েছে। বাল্ক কার্গো রাখার জন্য রয়েছে ছয়টি গুদাম। কনটেইনার রাখার জন্য রয়েছে পৃথক পাকা জায়গা।

তাইপে পোর্টের সক্ষমতা বাড়ানোর উদ্যোগের অংশ হিসেবে ২০৪১ সাল নাগাদ বন্দরের ল্যান্ড এরিয়া আরও ১ হাজার ৩৮ হেক্টর বাড়ানো হবে, যেখানে গড়ে উঠবে নতুন টার্মিনাল, ওয়্যারহাউস ও উইন্ড-পাওয়ার ফ্যাসিলিটি। এখন পর্যন্ত এই সম্প্রসারিত অংশের ৪৫ শতাংশ বা ৪৭১ হেক্টর জমির উন্নয়নকাজ শেষ হয়েছে।

মেরিটাইম ইভেন্টস

মেরিনটেক বাংলাদেশ এক্সপো অ্যান্ড সামিট

২৩-২৫ মে, আইসিসিবি, ঢাকা

এসডিজির লক্ষ্য অর্জন ও ২০৫০ সাল নাগাদ কার্বনমুক্ত হয়ে ওঠার উদ্দেশ্যকে সামনে রেখে স্মার্ট মেরিটাইম নেশন হয়ে ওঠার পথে রয়েছে বাংলাদেশ। মেরিনটেক বাংলাদেশ এক্সপো মেরিটাইম খাতে ডিজিটালাইজেশন ও ডিকার্বনাইজেশন বিষয়ক সচেতনতা তৈরিতে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে। বৈশ্বিক মেরিটাইম লজিস্টিকস, সমুদ্র পরিবহন, জাহাজ নির্মাণ, নৌ-স্থাপত্য ও নৌ-প্রকৌশল শিক্ষা, সাপ্লাই চেইন, মাল্টিমোডাল ট্রান্সপোর্ট নেটওয়ার্কিং ইত্যাদি বিষয়ক গুরুত্বপূর্ণ একটি প্রদর্শনী ও সম্মেলন হতে যাচ্ছে এটি।

বিস্তারিত : https://bit.ly/4bRClKZ

ইন্টারমোডাল এশিয়া

২২-২৪ মে, সাংহাই, চীন

এশিয়ার ইন্টারমোডাল ও কনটেইনার শিপিং ইন্ডাস্ট্রির অন্যতম প্রধান মিলনকেন্দ্র এই সম্মেলন। কনটেইনার পরিবহন, কোল্ড চেইন, প্রযুক্তি, শিপ ট্র্যাকিং-ইন্টারমোডাল ট্রান্সপোর্টের প্রায় সব খাতই এই আয়োজনে উঠে আসবে। প্রায় সাড়ে ছয় হাজার পেশাজীবীর অংশগ্রহণে সম্মেলনটি ইন্টারমোডাল খাতের সর্বাধুনিক সব সলিউশন সম্পর্কে জানার ও সেবাদাতাদের সঙ্গে সম্পর্ক স্থাপনের সুবর্ণ সুযোগ করে দেবে। এই খাতের ব্যবসা আরও বেশি কমপ্লায়েন্ট, প্রতিযোগিতা-সক্ষম ও যুগোপযোগী করে গড়ে তুলতে দারুণ সহায়ক হবে সম্মেলনটি।

বিস্তারিত : https://bit.ly/3QUBXBa

এলএনজি ইন্ডিয়া সামিট ২০২৪

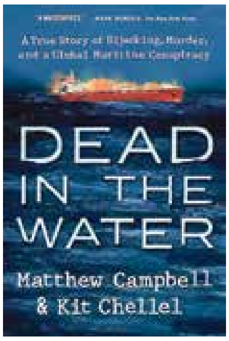
৩০-৩১ মে, নয়াদিল্লি, ভারত

এটি আয়োজনটির অষ্টম আসর। এই প্রিমিয়ার ইন্ডাস্ট্রি ফোরামে সরকারের উচ্চপর্যায়ের প্রতিনিধি, নীতিনির্ধারক, নিয়ন্ত্রক, আমদানিকারক, সরবরাহকারী, অবকাঠামো নির্মাতা, বেসরকারি অংশীজন, প্রযুক্তি ও সলিউশন সরবরাহকারী–সবাই অংশ নেবেন। চলতি বছর সামিটের প্রতিপাদ্য নির্ধারণ করা হয়েছে 'ন্যাচারাল গ্যাস : ইনভিশনিং দ্য ফিউচার বিয়ন্ড ২০৫০'। বিশ্বের অন্যতম শীর্ষ এলএনজি আমদানিকারক ভারত জ্বালানি পণ্যটির ব্যবহার বৃদ্ধির ওপর কতখানি জোর দিচ্ছে, এই প্রতিপাদ্য থেকেই তা পরিষ্কার।

বিস্তারিত : https://bit.ly/4cdB3cV

ডেড ইন দ্য ওয়াটার : আ ট্রু স্টোরি অব হাইজ্যাকিং, মার্ডার অ্যান্ড আ গ্লোবাল মেরিটাইম কন্সপিরেসি

ম্যাথু ক্যাম্পবেল ও কিট চেলেল



২০১১ সালের ৬ জুলাই। এডেন উপসাগর দিয়ে যাচ্ছিল ব্রিলিয়ান্তে ভার্চুওসো নামের লাইবেরিয়ার পতাকাবাহী একটি অয়েল ট্যাংকার। এই সময় জাহাজটিতে সোমালি জলদস্যুরা হামলা করে বসল। শুধু তা-ই না, জলদস্যুরা সেই ট্যাংকারে বিস্ফোরণ ঘটায় ও সেটিতে আগুন লেগে যায়। আপাতদৃষ্টে ঘটনা এমনই ছিল। কিন্তু প্রকৃত তথ্য যখন সামনে এল, তখন পুরো বৈশ্বিক শিপিং খাতই অবাক হয়ে দেখল কীভাবে অনৈতিক স্বার্থ হাসিলের জন্য ষড়যন্ত্র চরিতার্থ করতে পারে মালিকপক্ষ।

ব্রিলিয়ান্তে ভার্চুওসোর ওই দুর্ঘটনার পর বিষয়টি তদন্ত করতে নামেন ডেভিড মোকেট নামের একজন মেরিটাইম সার্ভেয়ার, যিনি কাজ করতেন লয়েড'স অব লন্ডনের হয়ে। অগ্নিকাণ্ডের কারণে ট্যাংকারটির কী পরিমাণ ক্ষয়ক্ষতি হয়েছে, সেই বিষয়টি খতিয়ে দেখছিলেন তিনি। এ সময় তার মনে বেশকিছু প্রশ্ন তৈরি হলো। কীভাবে জলদস্যুরা এত সহজে জাহাজে উঠতে সমর্থ হলো? আর যদি জলদস্যুরা অপহরণ ও মুক্তিপণের জন্যই জাহাজটিতে হামলা চালাবে, তাহলে তারা সেটিতে আগুন লাগিয়ে দেবে কেন? মোকেট এসব প্রশ্নের উত্তর দিয়ে যেতে পারেননি। কারণ তদন্ত শেষ হতে না হতেই ২০ জুলাই খুন করা হয় ডেভিড মোকেটকে।

পরবর্তীতে ব্রিটিশ উচ্চ আদালতে প্রমাণ হয় যে, ব্রিলিয়ান্তে ভার্চুওসোতে কোনো জলদস্যু হামলা চালায়নি। বরং এটি ছিল সাজানো নাটক। আর এই নাটকের রচয়িতা ছিলেন ট্যাংকারটির সুবিধাভোগী মালিক মারিও ইলিওপৌলোস। এই গ্রিক বিনিয়োগকারী সে সময় বেশ আর্থিক সংকটের মধ্য দিয়ে যাচ্ছিলেন। মূলত বিমার টাকা পেতেই ট্যাংকারটিতে আগুন দিয়ে ক্ষতিগ্রস্ত করার পরিকল্পনা করেন তিনি। আর ডেভিড মোকেটের তদন্ত তার সেই পরিকল্পনায় বাধ সাধতে পারে–এমন আশঙ্কা থেকেই চূড়ান্ত প্রতিবেদন জমার আগেই ভাড়াটে খুনি দিয়ে হত্যা করা হয় তাকে।

ডেড ইন দ্য ওয়াটার বইটির কাহিনী আবর্তিত হয়েছে এই ঘটনাকে কেন্দ্র করেই। লেখকদ্বয় ব্লুমবার্গের সাংবাদিক। তারা প্রত্যক্ষদর্শী ও সংশ্লিষ্ট অন্যদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে শিপিং খাতে অবাক করার মতো এক অপরাধের পূর্বাপর তুলে ধরেছেন। সমালোচকরা বইটিকে অনুসন্ধানী সাংবাদিকতার বিজয়ের স্মারক হিসেবে অভিহিত করেছেন।

২৮৮ পৃষ্ঠার বইটি ২০২২ সালে প্রকাশিত। হার্ডকভার সংস্করণের বইটির মূল্য ১৫ ডলার।

আইএসবিএন-১০: ০৫৯৩৩২৯২৩৬
আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-০৫৯৩৩২৯২৩৮

মে ডে

গভীর সমুদ্র। আশপাশে দৃষ্টিসীমায় আর কোনো জাহাজ বা ভূখণ্ড নেই। এই অবস্থায় প্রচণ্ড ঝড় উঠল। বিশালাকার ঢেউয়ের তোড়ে জাহাজ বা ফিশিং বোট একপাশে কাত হয়ে গেল। যেকোনো সময় ডুবে যাওয়ার দশা। এমন সময় একজন ক্যাপ্টেন নিজের ও ক্রুদের জীবনের নিরাপত্তায় সাহায্য চেয়ে রেডিওবার্তা পাঠাবেন। কেবল দুটি শব্দই এ অবস্থায় পুরো একটি বাক্যের চেয়ে শক্তিশালী হয়ে ওঠে। আর সেটি হলো 'মে ডে'।

মানুষ শত শত বছর ধরে নিজেদের প্রয়োজনে বিভিন্ন ধরনের কোড ওয়ার্ড বা সাংকেতিক শব্দ ও বার্তা ব্যবহার করে এসেছে। মে ডে এমনই একটি কোড ওয়ার্ড। তবে এই সংকেতের অর্থ সর্বজনবিদিত। এর ব্যবহারও আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত। মে ডে শব্দযুগলটি এসেছে ফরাসি শব্দ 'মেদে' থেকে, যার অর্থ সাহায্য করুন। জরুরি সাহায্যবার্তা হিসেবে ফরাসিরা শব্দটি ব্যবহার করত, যা পরবর্তীতে বিশ্বের অন্যান্য প্রান্তেও জাহাজের ক্যাপ্টেন, বোটচালক ও অন্যরা ব্যবহার করতে শুরু করেন। শব্দটির সবচেয়ে বড় সুবিধা হলো, সাহায্য প্রার্থনা নির্দেশক খুবই ছোট্ট শব্দ এটি। ফলে জরুরি পরিস্থিতিতে যখন বিশদ বার্তা পাঠানোর সুযোগ থাকে না, তখন এটি খুবই কার্যকর ভূমিকা রাখে।

তবে ফরাসি ভাষা তো আর সব জায়গায় ব্যবহার হয় না। সেক্ষেত্রে আন্তর্জাতিকভাবে গ্রহণযোগ্য শব্দকে সাহায্যবার্তা হিসেবে স্বীকৃতি প্রদানের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। সেই তাগিদ থেকেই ১৯২৭ সালে 'মেদে'-কে সামান্য পরিবর্তন করে 'মে ডে' স্ট্যান্ডার্ড সিগন্যাল হিসেবে গ্রহণ করে ইন্টারন্যাশনাল রেডিও টেলিগ্রাফ কনভেনশন।

বিপজ্জনক আবহাওয়ার কবলে পড়া অথবা ডুবন্ত কোনো জাহাজ অথবা জরুরি চিকিৎসা সেবা প্রয়োজন এমন কোনো নৌযান থেকে রেডিওর মাধ্যমে 'মে ডে' বার্তা পাঠানোর পর নিকটবর্তী যারাই সেটি শুনবে, দ্রুত তাকে সাহায্য করতে এগিয়ে যাবে। এটি কেবলই নৈতিক বাধ্যবাধকতা নয়, বরং আন্তর্জাতিকভাবে আইনসিদ্ধ অবশ্য কর্তব্য। নৌবাহিনী, কোস্ট গার্ড বা অন্য যেকোনো বাহিনীও এই বার্তা পেলে সময়ক্ষেপণ না করে দ্রুত বিপদগ্রস্ত নৌযানের সহায়তায় এগিয়ে যায়।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

আলেকজান্ডার সেলকার্ক

আলেকজান্ডার সেলকার্ক ছিলেন একজন স্কটিশ প্রাইভেটিয়ার ও রয়েল নেভি অফিসার। ড্যানিয়েল ডিফোর বিখ্যাত উপন্যাস রবিনসন ক্রুসোর মূল চরিত্র তৈরিতে যিনি অনুপ্রেরণা হিসেবে কাজ করেছেন, তিনি হলেন সেলকার্ক।

সেলকার্কের জন্ম ১৬৭৬ সালে। একটি অভিযানে তার ক্যাপ্টেন মনোমালিন্যের কারণে তাকে নির্জন একটি দ্বীপে ফেলে যান। সেখানে চার বছর (১৭০৪-১৭০৯) সেলকার্ক সঙ্গীহীন অবস্থায় অতিবাহিত করেন। বিপদসংকুল পরিবেশে এই দীর্ঘ সময় টিকে থাকতে পারলেও শেষ পর্যন্ত ১৭২১ সালে তিনি মারা যান গ্রীষ্মমণ্ডলীয় অসুখে ভুগে। তার আগে কিছুদিন তিনি পশ্চিম আফ্রিকা উপকূলে রয়েল নেভির টাউন-ক্লাস লাইট ক্রুজার এইচএমএস ওয়েমাউথে লেফটেন্যান্ট হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন।

ওয়ার অব স্প্যানিশ সাকসেশনের (১৭০১-১৭১৪) সময় বয়সে তরুণ ছিলেন সেলকার্ক। সেই সময়েই দক্ষিণ প্রশান্ত মহাসাগরে অভিযানে বেরিয়ে পড়েন তিনি। ১৭০৪ সালে সিনক পোর্ট নামের একটি জাহাজে চেপে সমুদ্রাভিযান শুরু করেন সেলকার্ক। তার জাহাজের ক্যাপ্টেন ছিলেন থমাস স্ট্র্যাডলিং। আর পুরো বহরের সার্বিক কমান্ডে ছিলেন উইলিয়াম ড্যাম্পিয়ার।

দক্ষিণ আমেরিকার পশ্চিমে মানব বসতিহীন হুয়ান ফার্নান্দেজ আইল্যান্ডসের একটি দ্বীপে সুপেয় পানি ও অন্যান্য খাবার সংগ্রহের জন্য থামে স্ট্র্যাডলিংয়ের জাহাজটি। এ সময় সেলকার্ক খেয়াল করেন, সিনক পোর্ট আর সাগরে চলার উপযোগী নেই। এই কথা তিনি স্ট্র্যাডলিংকে জানানও। কিন্তু ক্যাপ্টেন সেই কথা মানতে নারাজ। তিনি এই জাহাজ নিয়েই বেরিয়ে পড়তে চান। কিন্তু সেলকার্ক সেই যাত্রায় সঙ্গী হতে চাইলেন না। ফলে স্ট্র্যাডলিং সামান্য কিছু সরঞ্জামসহ সেলকার্ককে সেই দ্বীপেই ফেলে যান। শেষ পর্যন্ত সেলকার্কের ধারণাই সত্যি হয়। কলম্বিয়া উপকূল থেকে ৪০০ কিলোমিটার দূরে মালপেলো দ্বীপের কাছে ডুবে যায় সিনক পোর্টস।

১৬ মার্চ প্রধানমন্ত্রীর বেসরকারি শিল্প ও বিনিয়োগ বিষয়ক উপদেষ্টা সালমান এফ রহমান, পরিবেশ, বন ও জলবায়ু পরিবর্তন মন্ত্রী সাবের হোসেন চৌধুরী ও নৌপ্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরীসহ উচ্চ পর্যায়ের একটি দল পানগাঁও আইসিটি পরিদর্শন করে

এর মানে হচ্ছে দুটো পাইপলাইন দিয়ে ডিজেল ও অপরিশোধিত তেলের কমিশনিং শেষ হলো।

মাদার ভেসেলগুলোকে টাগবোটের মাধ্যমে এসপিএমে নিয়ে যেতে পারলে এখন থেকে আর জেটি ব্যবহার করে তেল খালাস করতে হবে না। বাংলার সৌরভ লাইটারেজ জাহাজ দিয়ে এতদিন অপরিশোধিত তেল আনলোড করা হতো। এগুলোও আর লাগবে না।

বড় বড় জাহাজগুলো মহেশখালী এসপিএমে নিয়ে আসতে টাগবোট লাগে। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের এই ধরনের টাগবোট আছে। তবে সেগুলো ব্যবহার হবে নাকি নতুন নিতে হবে, সে বিষয়ে এখনো সিদ্ধান্ত চূড়ান্ত হয়নি। বাংলাদেশে এখন বছরে ১৫ লাখ টনের মতো তেল আমদানি করতে হয়। এই তেল লোড-আনলোডে ৮০০ কোটি টাকা থেকে ১ হাজার কোটি টাকা খরচ হয়। নতুন ব্যবস্থায় এই অর্থ সাশ্রয় হবে।

প্রতিবেশী দেশগুলোর অর্থনৈতিক সংযোগে মাতারবাড়ী হতে পারে 'গেম চেঞ্জার'

কক্সবাজারের মহেশখালী-মাতারবাড়ীকে কেন্দ্র করে বাস্তবায়িত হচ্ছে অর্থনৈতিক করিডোর, যা এমআইডিআই বা 'মিডি' নামে পরিচিত। এই করিডোরই বাংলাদেশ, ভারত, ভুটান, নেপালসহ বঙ্গোপসাগরীয় অঞ্চলের দেশগুলোর মধ্যে আন্তঃযোগাযোগের কেন্দ্র হয়ে উঠতে পারে। এই অর্থনৈতিক করিডোর বাংলাদেশের সাথে প্রতিবেশী দেশের যোগাযোগের ক্ষেত্রে 'গেম চেঞ্জার' হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। ভূরাজনীতিতেও এ এলাকা গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠছে।

১০ মার্চ 'বঙ্গোপসাগর অঞ্চল ঘিরে বহুমুখী যোগাযোগ' শীর্ষক এক সেমিনারে বক্তারা এসব কথা বলেন। বেসরকারি গবেষণা প্রতিষ্ঠান সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগ (সিপিডি) রাজধানীর বারিধারায় জাপান দূতাবাসের মিলনায়তনে এই সেমিনারের আয়োজন করে। সেমিনারে জাপানের রাষ্ট্রদূত ইওয়ামা কিমিনোরি ও ভারতীয় হাইকমিশনার প্রণয় ভার্মাসহ বিভিন্ন খাতের বিশেষজ্ঞরা বক্তব্য দেন। সিপিডির নির্বাহী পরিচালক ফাহমিদা খাতুনের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে তিনটি মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করা হয়।

জাপান ইন্টারন্যাশনাল কোঅপারেশন এজেন্সির (জাইকা) পক্ষ থেকে সংস্থাটির প্রধান প্রতিনিধি ইচিগুচি টোমোহাইড 'মহেশখালী-মাতারবাড়ী সমন্বিত অবকাঠামো উন্নয়ন উদ্যোগ' নিয়ে প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন। তিনি বলেন, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরকে কেন্দ্র করে অর্থনৈতিক অঞ্চলও হচ্ছে। সব মিলিয়ে মিডি অঞ্চলকে ঘিরে এই অঞ্চলে তিনটি 'হাব' বা অর্থনৈতিক কেন্দ্র গড়ে ওঠার সম্ভাবনা আছে। এগুলো হলো লজিস্টিক হাব, বিদ্যুৎ ও জ্বালানি হাব এবং শিল্প হাব। এই করিডোর বাংলাদেশের সাথে পার্শ্ববর্তী দেশের আন্তঃযোগাযোগের ক্ষেত্রে 'গেম চেঞ্জার' হয়ে উঠতে পারে।

সিপিডির গবেষক সৈয়দ ইউসুফ সাদাত তার উপস্থাপনায় দেখান যে, আঞ্চলিক সহযোগিতা বাড়ানোর ক্ষেত্রে প্রাধান্যের বিষয় ছয়টি। এগুলো হচ্ছে পরিবহন বা যাতায়াত; সংযোগ শিল্প; তথ্যপ্রযুক্তি (আইটি); মুক্ত বাণিজ্য অঞ্চল (এফটিএ); বিদেশি বিনিয়োগ এবং অবকাঠামো উন্নয়ন।

মেকং নদীকেন্দ্রিক উপ-আঞ্চলিক উন্নয়নের ভূমিকা তুলে ধরেন টোয়ো বিশ্ববিদ্যালয়ের অধ্যাপক কেস্কেই সুবোটা। তিনি জানান, মেকং নদীকে কেন্দ্র করে চীন, ভিয়েতনাম, থাইল্যান্ড, মিয়ানমার, কম্বোডিয়া ও লাওসের কৃষি, শিল্প, নগরায়ণ খাতে ব্যাপক উন্নতি হয়েছে।

সেমিনারের সমাপনী অধিবেশনে বক্তব্য দেন ভারতীয় হাইকমিশনার প্রণয় ভার্মা। তিনি বলেন, শিগগিরই ভারত-বাংলাদেশের মধ্যে কম্প্রেসিভ ইকোনমিক পার্টনারশিপ অ্যাগ্রিমেন্ট (সেপা) নিয়ে আলোচনা শুরু হবে। প্রণয় ভার্মা আরও বলেন, মাতারবাড়ী সমুদ্রবন্দর চালু হলে ট্রান্সশিপমেন্ট করে রামগড়-সাবরুম হয়ে ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোতে সহজেই চলে যাওয়া যাবে।

সমাপনী অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন বাণিজ্য প্রতিমন্ত্রী আহসানুল ইসলাম। এর আগে উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে জাপানের রাষ্ট্রদূত ইওয়ামা কিমিনোরি বলেন, আঞ্চলিক সহযোগিতা বাড়লে সব পক্ষই লাভবান হবে।

সমুদ্র থেকে পাইপলাইনে অপরিশোধিত তেল এল ইস্টার্ন রিফাইনারিতে

সাগর থেকে পরিশোধিত তেল পরিবহনের পর এবার সফলভাবে অপরিশোধিত জ্বালানি তেলও সঞ্চালন করেছে মহেশখালীতে স্থাপিত সিঙ্গেল পয়েন্ট মুরিং বা এসপিএম। একে জ্বালানি খাতের 'যুগান্তকারী সংযোজন' বলছে বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়।

১৫ মার্চ মহেশখালীর কালারমার ছড়ায় স্থাপিত স্টোরেজ ট্যাংক থেকে ৭৪ কিলোমিটার পাইপলাইনের মাধ্যমে চট্টগ্রামের কর্ণফুলী নদীর তীরে ইস্টার্ন রিফাইনারিতে এসে পৌঁছেছে বলে জানিয়েছেন কোম্পানিটির ব্যবস্থাপনা পরিচালক মোহাম্মদ লোকমান।

তিনি বলেন, টেস্টিং কমিশনিংয়ের মাধ্যমে ক্রুড অয়েল এসেছে। ৯ মার্চ থেকে ১৫ মার্চ পর্যন্ত ৪০ হাজার টন এসেছে। এর মাধ্যমে আমাদের টেস্টিং কমিশনিং সফলভাবে শেষ হলো। আগে পরিশোধিত ডিজেল এসেছিল।

পানগাঁও কনটেইনার টার্মিনালকে লাভজনক করে তোলার উদ্যোগ

প্রধানমন্ত্রীর বেসরকারি শিল্প ও বিনিয়োগ উপদেষ্টা সালমান এফ রহমান বলেছেন, পানগাঁও অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনালকে (আইসিটি) লাভজনক করতে হবে। এখানে বড় অঙ্কের বিনিয়োগ করা হয়েছে। ১৬ মার্চ ঢাকার কেরানীগঞ্জে পানগাঁও কনটেইনার টার্মিনাল পরিদর্শন এবং সংশ্লিষ্টদের সাথে বৈঠক শেষে সাংবাদিকদের এসব কথা বলেন তিনি।

সালমান এফ রহমান বলেন, পানগাঁও অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনাল প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার প্রজেক্ট। এটিকে সাকসেসফুল করতে হবে এবং সবাই মিলে সেটি করতে পারব।

এ সময় অন্যান্যের মধ্যে পরিবেশ, বন ও জলবায়ুমন্ত্রী সাবের হোসেন চৌধুরী, জাতীয় সংসদের চিফ হুইপ নূর-ই-আলম চৌধুরী, নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব মো. মোস্তফা কামাল এবং চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল উপস্থিত ছিলেন।

রাজধানী ঢাকার সাথে দেশি-বিদেশি ব্যবসা সম্প্রসারণের জন্য ২০১৩ সালে বুড়িগঙ্গার তীরে কেরানীগঞ্জে চালু হয় দেশের একমাত্র অভ্যন্তরীণ পানগাঁও কনটেইনার টার্মিনাল। যা নির্মাণে প্রায় ৩০০ কোটি টাকা বিনিয়োগ করে চট্টগ্রাম বন্দর।

চালুর পর থেকে প্রত্যাশিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত না হওয়ায় বন্দর কর্তৃপক্ষ

বাংলাদেশ জাতীয় সংসদের স্পিকার ড. শিরীন শারমিন চৌধুরী এমপি জাতীয় সংসদ ভবনের এলডি হলে জাপানের সাসাকাওয়া পিস ফাউন্ডেশনের ওশান পলিসি রিসার্চ ইউনিট আয়োজিত 'বাংলাদেশের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দর: মাতারবাড়ী, বঙ্গোপসাগরে নতুন দৃশ্যের সূচনা' শীর্ষক কর্মশালায় প্রধান অতিথি হিসেবে বক্তৃতা করেন

এটিকে লাভজনক ও বহুল ব্যবহৃত করার জন্য নতুন করে উদ্যোগ নিয়েছে। এরই ফলশ্রুতিতে সরকারের উচ্চপর্যায়ের প্রতিনিধিদল টার্মিনালটি পরিদর্শন করেছে।

টার্মিনাল পরিদর্শন শেষে ব্যবসায়ীদের সাথে বৈঠক করেন প্রতিনিধিদল। বৈঠক শেষে চট্টগ্রাম বন্দরের সচিব মো. ওমর ফারুক বলেন, ব্যবসায়ীদের অভিযোগ তারা দ্রুত কনটেইনার ডেলিভারি নিতে পারছে না। আমাদের বন্দরের পক্ষ থেকে কোনো ধরনের সমস্যা নেই। আমদানিকারকরা পানগাঁও টার্মিনাল দিলে এখানে কার্গো আসবে, কিন্তু এই ডেস্টিনেশন দিচ্ছে না।

এ সময় সালমান এফ রহমান বলেন, পানগাঁওকে লাভজনক করতে সব ধরনের উদ্যোগ নেয়া হবে। সেবা দেয়া নিয়ে কাস্টমস ও শ্রমিকদের মধ্যে যে সংকট তৈরি হয়েছে তা আগামী এক মাসের মধ্যে সমাধান করা হবে।

তিনি আরও বলেন, রোড কানেকশন আছে, কস্টিংয়ের ব্যাপার আছে, রেল কার্গোর সাথে কস্টের তুলনা আছে। সমস্যাগুলো আমরা মোটামুটি চিহ্নিত করেছি এবং এগুলো সমাধানের জন্য কাজ করব।

পরিবেশমন্ত্রী সাবের হোসেন চৌধুরী বলেন, পানগাঁও টার্মিনালের ব্যবহার বাড়লে পণ্য পরিবহনে অর্থ সাশ্রয়ের পাশাপাশি সড়কে গাড়ি চলাচলও কমে যাবে। যার ফলে পরিবেশদূষণ কমবে বলে আশা করছি।

অর্থনীতিতে বিরাট সম্ভাবনা নিয়ে কাজ করছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেছেন, বাংলাদেশের অর্থনীতিতে বিরাট সম্ভাবনা নিয়ে কাজ করছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়। গভীর সমুদ্রবন্দর, বে টার্মিনাল, পায়রা বন্দরের ফার্স্ট টার্মিনাল ইত্যাদি কাজ শেষ হলে অর্থনীতিতে আরও সমৃদ্ধি আসবে।

১৯ মার্চ মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে মন্ত্রণালয়ের অধীন দপ্তর ও সংস্থাগুলোর বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা বৈঠকে প্রতিমন্ত্রী এ কথা বলেন।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, অন্যান্য মন্ত্রণালয় থেকে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের কাজে ভিন্নতা আছে। পরিবেশ-পরিস্থিতির সাথে মিলিয়ে কাজ করতে হয়। বাংলাদেশের অর্থনীতিতে বিরাট সম্ভাবনা নিয়ে কাজ করছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়। গভীর সমুদ্রবন্দর, বে টার্মিনাল, পায়রা বন্দরের ফার্স্ট টার্মিনাল ইত্যাদি কাজ শেষ হলে অর্থনীতিতে আরও সমৃদ্ধি আসবে।

তিনি বলেন, প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধানমন্ত্রীর নির্দেশনা মেনে চলতে হবে। প্রকল্পের কাজ সময়মতো সম্পন্ন করা ও অর্থের বিষয়টি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। প্রকল্পের ডিপিপি সঠিকভাবে তৈরি করতে হবে। পরবর্তী সময়ে ডিপিপি পরিবর্তন করা সঠিক নয়। নদী খননের ড্রেজ ম্যাটেরিয়াল কোথায় ফেলা হবে এটি একটি সমস্যা। বিচার বিশ্লেষণ করে ডিপিপি ফর্ম করতে হবে। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করতে হবে।

এডিপিভুক্ত ২৮টি প্রকল্পের মধ্যে বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের তিনটি, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) ১৪টি, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের একটি, পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষের দুটি, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চারটি, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশনের (বিআইডব্লিউটিসি) একটি, নৌপরিবহন অধিদপ্তরের একটি, নাবিক ও প্রবাসী শ্রমিক কল্যাণ পরিদপ্তরের একটি এবং বাংলাদেশ মেরিন একাডেমির একটি প্রকল্প। নিজস্ব অর্থায়নে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের তিনটি প্রকল্প রয়েছে।

সভায় মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব মো. মোস্তফা কামাল এবং দপ্তর ও সংস্থা প্রধানরা উপস্থিত ছিলেন।

মাতারবাড়ী বন্দর পার্শ্ববর্তী দেশের সাথে যোগাযোগ সহজ করবে : স্পিকার

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরের মাধ্যমে বাংলাদেশসহ প্রতিবেশী দেশগুলোর আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ঘটবে বলে মনে করেন জাতীয় সংসদের স্পিকার শিরীন শারমিন চৌধুরী।

তিনি বলেন, এই সমুদ্রবন্দর জলপথের মাধ্যমে বিভিন্ন রাষ্ট্রের সাথে যোগাযোগ সহজ করার পাশাপাশি ব্যবসায়িক প্রতিযোগিতা বৃদ্ধিতেও সহায়ক ভূমিকা পালন করবে।

১৯ মার্চ জাতীয় সংসদ ভবনের পার্লামেন্ট এলডি হলে জাপানের সাসাকাওয়া পিস ফাউন্ডেশনের ওশান পলিসি রিসার্চ ইউনিট আয়োজিত এক কর্মশালায় এসব কথা বলেন স্পিকার। 'বাংলাদেশের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দর: মাতারবাড়ী, বঙ্গোপসাগরে নতুন দৃশ্যের সূচনা' শীর্ষক এই কর্মশালায় প্রধান অতিথি ছিলেন তিনি।

স্পিকার বলেন, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর এমন একটি গেটওয়ে, যা বাংলাদেশের মাধ্যমে নেপাল, ভুটানের মতো ল্যান্ডলক রাষ্ট্রগুলোর সাথে সংযোগ রক্ষাকে সহজ করবে। এই সমুদ্রবন্দর দক্ষিণ এশিয়ার বিভিন্ন দেশের কাছে বঙ্গোপসাগরের গুরুত্ব তুলে ধরবে।

মহাসাগর ব্যবহারের পাশাপাশি এর টেকসই উন্নয়নের দিকে মনোযোগী হতেও ব্যবহারকারীদের প্রতি আহ্বান জানান তিনি। বলেন, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সঠিক নীতিগত সিদ্ধান্ত।

বিশেষ অতিথি হিসেবে বক্তব্য দেন পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব মাসুদ বিন মোমেন, পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের মেরিটাইম অ্যাফেয়ার্স ইউনিটের সচিব অবসরপ্রাপ্ত রিয়ার এডমিরাল মো. খুরশেদ আলম, সাসাকাওয়া পিস ফাউন্ডেশনের ওশান পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের প্রেসিডেন্ট হাইডে সাকাগুচি, বাংলাদেশে নিযুক্ত জাপানের রাষ্ট্রদূত কিমিনোরি ইওয়ামা এবং জাইকা বাংলাদেশের চিফ রিপ্রেজেনটেটিভ তমোহিডে ইচিগুছি।

মাতারবাড়ীতে আরব আমিরাতকে ৩০০ একর জমি দেওয়ার আলোচনা

পররাষ্ট্রমন্ত্রী ড. হাছান মাহমুদের সাথে ১৯ মার্চ সংযুক্ত আরব আমিরাতের রাষ্ট্রদূত আব্দুল্লা আলী আব্দুল্লা খাসিফ আলমুদি সাক্ষাৎ করেন। পরে এ বিষয়ে মন্ত্রী সাংবাদিকদের জানান, সম্প্রতি আরব আমিরাতে আমার দ্বিপাক্ষিক সফরে সে দেশের পররাষ্ট্র ও কর্মসংস্থান মন্ত্রীদ্বয়ের সাথে সামগ্রিক সব বিষয়ে আলোচনার ফলো আপ সাক্ষাৎ এটি। ইউএইর সাথে আমাদের বহুমাত্রিক সম্পর্ক। সেখানে এক মালিক হতে অন্য মালিকের অধীনে 'আকামা' বা কাজের অনুমতি হস্তান্তর সহজ করার বিষয়ে এবং দুবাই ছাড়া অন্য অঞ্চলগুলোতে বাংলাদেশিদের 'ওয়ার্ক পারমিট' দেওয়ার বিষয়ে আলোচনা হয়েছে। পাশাপাশি দেশে ইউএইর বিনিয়োগ বাড়াতে ইকোনমিক জোনগুলোতে আরব আমিরাতকে বিনিয়োগের আহ্বান এবং মাতারবাড়ীতে ৩০০ একর জমি দেওয়ার বিষয়ে আলোচনা হয়েছে বলে জানান পররাষ্ট্রমন্ত্রী।

মন্ত্রী আরও বলেন, গাজায় নির্বিচারে শিশু ও নারী হত্যা চলছেই। গাজা বর্তমানে পৃথিবীর সবচেয়ে বড় কারাগারে পরিণত হয়েছে। এই ঘৃণ্য সহিংসতা বন্ধে যুদ্ধবিরতি কার্যকর করার বিষয়ে একযোগে কাজ করা নিয়ে কথা হয়েছে।

বঙ্গবন্ধুর জন্মবার্ষিকী ও জাতীয় শিশু দিবস উদ্‌যাপন

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের জন্মবার্ষিকী ও জাতীয় শিশু দিবস উদ্‌যাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ১৭ মার্চ সকালে বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল এবং সকল সদস্যবৃন্দ বন্দর ভবন প্রাঙ্গণে জাতির পিতার প্রতিকৃতিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শ্রদ্ধা নিবেদন করেন। এ সময় চট্টগ্রাম বন্দর অফিসার্স অ্যাসোসিয়েশন, সকল বিভাগীয় প্রধানসহ সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারী এবং চট্টগ্রাম বন্দর কর্মচারী পরিষদের সভাপতি, সাধারণ সম্পাদক, অবসরপ্রাপ্ত মুক্তিযোদ্ধা কর্মকর্তা-কর্মচারী ও অন্যান্য নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

'বঙ্গবন্ধুর স্বপ্ন ধরে, আনব হাসি সবার ঘরে' এ প্রতিপাদ্য নিয়ে শহীদ ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে বঙ্গবন্ধুর বর্ণাঢ্য জীবন ও কর্মের ওপর আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। এতে চট্টগ্রাম বন্দরের পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমান (যুগ্ম সচিব), বীর মুক্তিযোদ্ধা হাদী হোসেন বাবুল এবং বিভিন্ন শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের শিক্ষার্থীরা বক্তব্য দেন। সভায় প্রধান অতিথি বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল তার বক্তব্যের শুরুতে গভীর শ্রদ্ধাভরে স্মরণ করেন হাজার বছরের শ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানসহ ১৫ আগস্টে নিহত সকল শহীদদের।

তিনি বলেন, জাতির পিতা শিশুদের ভালোবাসতেন এবং তাদের অধিকারের জন্য কাজ করে গেছেন। তিনি সবসময় সুবিধাবঞ্চিত শিশুদের পাশে থাকতেন। তাই আজকের এই শিশু দিবসের মূল উদ্দেশ্য হওয়া উচিত সুবিধাবঞ্চিত শিশুদের কল্যাণে কাজ করা।

তিনি সকলকে জাতির পিতার আদর্শ অনুসরণ করে জাতির পিতার সুযোগ্য কন্যা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে দেশের কল্যাণে কাজ করার মাধ্যমে জাতির পিতার স্বপ্নের সোনার বাংলা বিনির্মাণে ভূমিকা রাখার জন্য আহ্বান জানান।

বক্তব্য শেষে বন্দর চেয়ারম্যান '১৭ই মার্চের পূর্বে বাংলাদেশ' থিমের ওপর রচনা ও চিত্রাঙ্কন প্রতিযোগিতায় বিজয়ীদের মধ্যে পুরস্কার বিতরণ করেন। পরে বঙ্গবন্ধুর বর্ণাঢ্য জীবনী ও মহান মুক্তিযুদ্ধভিত্তিক ডকুমেন্টারি এবং বঙ্গবন্ধুর ৭ মার্চের ঐতিহাসিক ভাষণ প্রদর্শন করা হয়।

দিবসটি উপলক্ষে বন্দরের আওতাধীন সকল মসজিদ, এবাদতখানা, মন্দির ও বৌদ্ধবিহারে বিশেষ দোয়া ও প্রার্থনার আয়োজন করা হয় এবং বন্দর হাসপাতালে অভ্যন্তরীণ রোগীদের উন্নতমানের খাদ্য পরিবেশন করা হয়েছে।

ঐতিহাসিক ৭ মার্চ উদ্‌যাপন

ঐতিহাসিক ৭ মার্চ উপলক্ষে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের উদ্যোগে বিভিন্ন কর্মসূচি পালন করেছে। দিবসের শুরুতে বন্দর ভবনের সম্মুখে স্থাপিত জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের প্রতিকৃতিতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল, পর্ষদ সদস্যগণ ও বিভাগীয় প্রধানগণ পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন। এরপর শহীদ মো. ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে ঐতিহাসিক ৭ মার্চ উপলক্ষে আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। এতে প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। এ ছাড়া অনুষ্ঠানে পর্ষদ সদস্যগণ, বিভাগীয় প্রধানগণ, উপবিভাগীয় প্রধানগণ, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান প্রধানগণ, সিবিএ নেতৃবৃন্দ, বন্দরের কর্মকর্তা কর্মচারীবৃন্দ ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানসমূহের ছাত্র-ছাত্রীরা উপস্থিত ছিলেন।

আলোচনা সভায় বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল তার বক্তব্যের শুরুতে গভীর শ্রদ্ধাভরে স্মরণ করেন হাজার বছরের শ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানকে। তিনি বলেন, জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ৭ মার্চের ভাষণ সারা বিশ্বের জন্য উদাহরণস্বরূপ এবং সকল নিপীড়িত ও মুক্তিকামী মানুষের জন্য একটি প্রেরণা। তাঁর এই ভাষণের মাধ্যমেই ৭১ সালে সারা জাতি অনুপ্রাণিত হয়েছিল এবং স্বাধীনতাযুদ্ধে ঝাঁপিয়ে পড়েছিল।

তিনি স্বাধীনতাযুদ্ধে আত্মত্যাগকারী সকল শহীদ ও ১৫ আগস্টে বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানসহ তাঁর পরিবারের সকল শহীদ সদস্যের বিদেহী আত্মার মাগফিরাত কামনা করেন এবং মুক্তিযুদ্ধে চট্টগ্রাম বন্দরের যে সকল কর্মকর্তা কর্মচারী শহীদ হয়েছেন তাদের গভীর শ্রদ্ধাভরে স্মরণ করেন।

আলোচনা সভা শেষে বন্দর চেয়ারম্যান বিভিন্ন শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের শিক্ষার্থীদের নিয়ে অনুষ্ঠিত বিভিন্ন প্রতিযোগিতায় বিজয়ীদের মাঝে পুরস্কার বিতরণ করেন এবং শিক্ষা প্রতিষ্ঠানসমূহের ছাত্র-ছাত্রীদের অংশগ্রহণে মনোজ্ঞ সাংস্কৃতিক অনুষ্ঠান উপভোগ করেন।

মহান স্বাধীনতা দিবস উদ্‌যাপন

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিভিন্ন কর্মসূচি পালনের মাধ্যমে যথাযোগ্য মর্যাদায় ২৬ মার্চ মহান স্বাধীনতা ও জাতীয় দিবস উদ্‌যাপন করেছে। দিবসের শুরুতে সকালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল বন্দর রিপাবলিক ক্লাব প্রাঙ্গণে শহীদ স্মৃতিসৌধে জাতীয় পতাকা উত্তোলন, অভিবাধন গ্রহণ ও পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন। এ সময় পর্ষদের সকল সদস্য, বিভাগীয় প্রধানগণসহ সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারী, চট্টগ্রাম বন্দর কর্মচারী পরিষদের নেতৃবৃন্দ ও অবসরপ্রাপ্ত বীর মুক্তিযোদ্ধা কর্মকর্তা-কর্মচারী উপস্থিত ছিলেন।

বন্দরের শহীদ মো. ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে ২৫ মার্চ গণহত্যায় নিহতদের স্মরণে এবং 'জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ঐতিহাসিক নেতৃত্ব এবং দেশের উন্নয়ন' বিষয়ে আলোচনা সভা, ছাত্রছাত্রীদের অংশগ্রহণে বিশেষ অনুষ্ঠান ও পুরস্কার বিতরণ করা হয়। এতে প্রধান অতিথির বক্তব্যের শুরুতে বন্দর চেয়ারম্যান গভীর শ্রদ্ধাভরে স্মরণ করেন সর্বকালের সর্বশ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানকে, যার অকুতোভয় ও বলিষ্ঠ নেতৃত্বে আমরা স্বাধীনতা পেয়েছি। তিনি ১৯৭১ সালে শহীদ সকল বীর মুক্তিযোদ্ধাদের আত্মত্যাগের কথাও স্মরণ করেন।

তিনি বলেন, বীর মুক্তিযোদ্ধারা আমাদের সম্মানের পাত্র, যতদিন মুক্তিযোদ্ধারা বেঁচে থাকবেন ততদিন আমরা তাদের সম্মান করব। তিনি বলেন, আজকে বাংলাদেশ সারা বিশ্বে উন্নয়নের রোল মডেল, যার কাণ্ডারিং বঙ্গবন্ধুকন্যা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী দেশরত্ন শেখ হাসিনা। আমরা সকলে কঠোর পরিশ্রমের মাধ্যমে দেশকে ভালোবেসে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর হাতকে শক্তিশালী করার মাধ্যমে এদেশের উন্নয়নকে এগিয়ে নিয়ে যাব এবং বঙ্গবন্ধুর স্বপ্নের সোনার বাংলা বিনির্মাণে অবদান রাখব। চট্টগ্রাম বন্দর দেশের উন্নয়নে সবসময় গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে বলে আমি বিশ্বাস করি। তিনি স্বাধীনতাযুদ্ধে চট্টগ্রাম বন্দরের শহীদ কর্মকর্তা-কর্মচারী ও শ্রমিকদের সাহসিকতা ও আত্মত্যাগের কথা উল্লেখ করেন এবং এজন্য চট্টগ্রাম বন্দর স্বাধীনতা পুরস্কার পাওয়ার যোগ্য বলে মনে করেন।

দিবসটি উপলক্ষে বন্দরের আওতাধীন সকল মসজিদ, এবাদতখানা, মন্দির ও বৌদ্ধবিহারে বঙ্গবন্ধু ও তাঁর পরিবারের শহীদ সদস্য, শহীদ মুক্তিযোদ্ধা ও সোয়াত অপারেশনে শহীদ সদস্যদের রুহের মাগফিরাত কামনা করে বিশেষ দোয়া ও প্রার্থনার আয়োজন করা হয় এবং বন্দর হাসপাতালে অভ্যন্তরীণ রোগীদের উন্নতমানের খাদ্য পরিবেশন করা হয়। এ ছাড়া বন্দরের জেটিতে অবস্থানরত জাহাজের ক্যাপ্টেনদের শুভেচ্ছা স্মারক হিসেবে ফ্রুট বাস্কেট ও ফুলের তোড়া দেওয়া হয়। এর আগে ২৫ মার্চ রাত ১২টায় বন্দরে অবস্থানরত সকল জাহাজে এক মিনিট ভেঁপু বাজানো হয় এবং রাত ১০টা থেকে ১০টা ১ মিনিট পর্যন্ত ২৫ মার্চ রাতে গণহত্যায় নিহতদের স্মরণে বন্দর সংরক্ষিত এলাকার বাইরে ব্ল্যাক আউট করা হয়।

দুই কনটেইনারের একই নম্বর, তদন্ত শুরু করছে বন্দর কর্তৃপক্ষ

চট্টগ্রাম বন্দরে পণ্য নিয়ে আসা দুটি কনটেইনারের একই সিরিয়াল নম্বর হওয়ায় বিষয়টি তদন্তে নেমেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। তদন্ত কমিটি ইতোমধ্যে তদন্ত শুরু করেছে। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম সংবাদমাধ্যমকে এ তথ্য জানিয়েছেন।

তিনি বলেন, ৪ মার্চ জাহাজ থেকে কনটেইনার নামানোর সময় দুটি কনটেইনারে একই সিরিয়াল নম্বর পাওয়া যায়। এমনটি কেন হয়েছে সেটি এখনো জানা যায়নি। বিষয়টি

১৭ মার্চ জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের জন্মবার্ষিকীতে তার প্রতিকৃতিতে ফুল দিয়ে শ্রদ্ধা জানাচ্ছেন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ

ছবিতে সংবাদ

২৬ মার্চ মহান স্বাধীনতা দিবসে স্মৃতিসৌধে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শহীদদের স্মৃতির প্রতি শ্রদ্ধা জানাচ্ছেন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ

১১ মার্চ বাংলাদেশে নিযুক্ত ডেনমার্কের হাইকমিশনার ক্রিশ্চিয়ান ব্রিকস মোলার চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন

জাতিসংঘের মাদক ও অপরাধ সংক্রান্ত কার্যালয়ের একটি প্রতিনিধিদল ১১ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করে

১২ মার্চ জাপানের একটি প্রতিনিধিদল বন্দরের পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করে

১৪ মার্চ দক্ষিণ আফ্রিকার একটি বাণিজ্য প্রতিনিধিদল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনে আসে। এ সময় তারা সদস্য (প্রকৌশল) কমডোর মো. মাহবুবুর রহমানের সাথে মতবিনিময় করে

আমরা কাস্টমসকে অবহিত করেছি। এ ঘটনায় বন্দর কর্তৃপক্ষ থেকে দুই সদস্যের একটি কমিটি গঠন করা হয়েছে, তারা বিষয়টি খতিয়ে দেখছে।

তিনি আরও বলেন, দুটি কনটেইনারের একই নম্বর, এটি কোনো নতুন ঘটনা নয়। এর আগেও এ ধরনের ঘটনা আমরা দেখেছি। দেড় থেকে দুই বছর আগে এ রকম দুটি কনটেইনারের একই নম্বর পেয়েছিলাম। তখন অনুসন্ধান করে দেখা গেছে, যেখানে কনটেইনার তৈরি হয় ওই কারখানার ভুল। এবারও একটি তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়েছে। ওই কমিটি অনুসন্ধান করে দেখবে। তদন্ত প্রতিবেদন হাতে পেলে জানা যাবে, এটি প্রকৃতপক্ষে কেন ঘটেছে।

৪ মার্চ জাহাজ থেকে কনটেইনার নামানোর সময় বন্দরের নিজস্ব কনটেইনার টার্মিনাল ম্যানেজমেন্ট সিস্টেমে (সিটিএমএস) বিষয়টি ধরা পড়ে। পণ্যভর্তি এই দুটি কনটেইনার ভিন্ন দুটি জাহাজে চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হয়। সিটিএমএস ধরা পড়ার পর বন্দর কর্তৃপক্ষ বিষয়টি কাস্টম হাউসকে জানায়। এরপর কাস্টমস কর্তৃপক্ষ পণ্যের চালান দুটি অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে লক করে দেয়।

কনটেইনার দুটির নম্বর (এফসিআইইউ ৩২৮৭০৯১) একই হলেও সেগুলোর মালিকানা প্রতিষ্ঠান ভিন্ন। এর মধ্যে একটি কনটেইনার হংকংয়ের ফ্লোরেন্স কোম্পানির, অন্যটি সিনারি নামক একটি প্রতিষ্ঠানের।

বন্দর কর্তৃপক্ষের সচিব মো. ওমর ফারুক জানিয়েছেন, কনটেইনারের সিরিয়াল নম্বর সাধারণত ইউনিক হয়। কিন্তু দুটি কনটেইনারের সিরিয়াল নম্বর কেন একই হলো, সেটি আমরা তদন্ত করে দেখছি। তিনি আরও বলেন, কাস্টমসের পক্ষ থেকেও একটি কমিটি গঠন করা হয়েছে। তারা কনটেইনারে করে নিয়ে আসা পণ্যের তথ্য যাচাই-বাছাই করে দেখবে। তারা কনটেইনারে থাকা পণ্য শতভাগ কায়িক পরীক্ষা করবে। এরপরই যদি কোনো ত্রুটি বের হয়ে আসে, তখন সেই অনুযায়ী ব্যবস্থা নেওয়া হবে।

ফল দ্রুত ডেলিভারি নিতে আমদানিকারকদের বন্দরের চিঠি

প্রায় ১ হাজার কনটেইনার ভর্তি ৪০ হাজার মেট্রিক টন আপেল, কমলা, মাল্টা এবং আঙুর চট্টগ্রাম বন্দরে পড়ে রয়েছে। এ অবস্থায় রিফার কনটেইনারে আনা এসব ফল দ্রুত ডেলিভারি নিতে মার্চে আমদানিকারকদের চিঠি দিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের তথ্য অনুযায়ী, চলতি অর্থবছরের গত আট মাসে ১ লাখ ৪ হাজার মেট্রিক টন আপেল, ৫৮ হাজার ২৫৮ মেট্রিক টন কমলা, ৫৫ হাজার ৮৩৫ মেট্রিক টন মাল্টা এবং ২৯ হাজার ৪৭০ মেট্রিক টন আঙুর আমদানি হয়েছে। দেশীয় কমলার স্বাদ ভালো হওয়ায় বিদেশি কমলা কিছুটা আমদানি কম হলেও বাকি অন্যান্য ফল আমদানি হয়েছে গত বছরের তুলনায় অনেক বেশি।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের উপকমিশনার কাজী ইরাজ ইশতিয়াক বলেন, আমদানি তথ্য অনুযায়ী বাজারে সংকট হওয়ার কথা নয়। তবে কৃত্রিম সংকট সৃষ্টি করার জন্য ইচ্ছে করে আমদানি করা ফল কনটেইনারে যাতে কেউ ফেলে রাখতে না পারে সেদিকে নজর রাখা হচ্ছে।

সংশ্লিষ্টরা বলছেন, ডলার সংকটের মাঝে চাহিদার বিপরীতে অতিরিক্ত আমদানি সত্ত্বেও বাজারে কোনোভাবেই ফলের দাম কমছে না। অথচ বন্দরে ফলবোঝাই শত শত রিফার কনটেইনার পড়ে আছে। ডেলিভারি না নেওয়ায় কনটেইনার পড়ে থাকায় বন্দরে নতুন কনটেইনার রাখার স্থান সংকটও বাড়ছে। এ অবস্থায় এসব ফল দ্রুত ডেলিভারি নিতে ব্যবসায়ীদের চিঠি দিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

শতভাগ রপ্তানি পণ্য স্ক্যানিংয়ের নির্দেশনা চট্টগ্রাম বন্দরের

সব ধরনের রপ্তানি পণ্য কনটেইনার স্ক্যানারের মাধ্যমে স্ক্যান করে রপ্তানির জন্য জাহাজীকরণের নির্দেশ দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দরের টার্মিনাল ম্যানেজারের দপ্তর থেকে রপ্তানি পণ্য শতভাগ স্ক্যান করার বিষয়ে বেসরকারি ডিপো মালিকদের সংগঠন বিকডাকে এ নির্দেশনা দেওয়া হয়। এর আগে গত ১৭ ফেব্রুয়ারি প্রথমবারের মতো শুধু রপ্তানি পণ্য স্ক্যান করার জন্য দুটি কনটেইনার স্ক্যানার স্থাপন করে উদ্বোধন করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

নতুন দুটিসহ চট্টগ্রাম বন্দরের ১২টি গেটে স্ক্যানার আছে ৯টি। এর মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দরের জেনারেল কার্গো বার্থ (জিসিবি) ১ নম্বর গেট এবং নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল (এনসিটি) ৩ নম্বর গেটে আছে এফএস ৬০০০ সিরিজের অত্যাধুনিক ফিক্সড কনটেইনার স্ক্যানার। চিটাগাং কনটেইনার টার্মিনাল (সিসিটি) ২, ৪ ও ৫ নম্বর গেটে আছে একটি করে এফএস ৩০০০ মডেলের ফিক্সড কনটেইনার স্ক্যানার। এছাড়া সিসিটি-২ ও জিসিবি-২ নম্বর গেটে রয়েছে একটি করে মোবাইল স্ক্যানার। ৪ নম্বর গেট ও সিপিএআর গেটে রয়েছে এফএস ৬০০০ সিরিজের অত্যাধুনিক ফিক্সড কনটেইনার স্ক্যানার।

সংখ্যা এবং লেখচিত্র

ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক হামলা শুরুর পর অনিরাপদ হয়ে উঠেছিল কৃষ্ণ সাগর। সেই আপদ থেকে উত্তরণ প্রচেষ্টার মধ্যেই নতুন করে সংকট তৈরি করেছে লোহিত সাগরের অস্থিরতা। গাজায় ইসরায়েলি হামলার প্রতিবাদে ইয়েমেনের হুতি বিদ্রোহীরা বাণিজ্যিক জাহাজে হামলা শুরু করার পর থেকে নিরাপত্তা ঝুঁকিতে রয়েছে গুরুত্বপূর্ণ এই শিপিং রুটটি। অবশ্য সেখানে নিরাপত্তা জোরদারে এরই মধ্যে টাস্কফোর্স মোতায়েন করেছে যুক্তরাষ্ট্র ও মিত্রদেশগুলো। তারপরও বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় বেশ কয়েকটি শিপিং কোম্পানি ঝুঁকি এড়াতে এই রুট পরিহার করে চলেছে।

হুতি মুভমেন্ট

ইয়েমেনের শিয়া ইসলাম ধর্মাবলম্বী গোষ্ঠী। গাজায় ইসরায়েলি হামলার প্রতিবাদে ইরানের সমর্থনপুষ্ট এই সশস্ত্র গোষ্ঠী ইসরায়েলমুখী শিপিং রুটে চলাচলকারী বাণিজ্যিক জাহাজে ড্রোন ও ক্ষেপণাস্ত্র হামলা চালানো শুরু করে।

গুরুত্বপূর্ণ শিপিং রুটে হামলা

বাব এল-মান্দেব প্রণালী বিশ্বের একটি গুরুত্বপূর্ণ শিপিং রুট। আরব সাগর থেকে লোহিত সাগর হয়ে সুয়েজ খালে যাওয়ার অনিবার্য রুট এটি। এই প্রণালীতে হুতি বিদ্রোহীদের হামলার ফলে আন্তর্জাতিক অর্থনীতি গতি হারানোর শঙ্কা তৈরি হয়েছে।

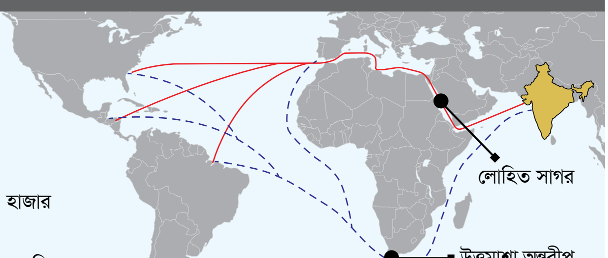
এই পথে শিডিউলড শিপিং সার্ভিস দেওয়া যেসব ক্যারিয়ার তাদের রুট পরিবর্তন করেছে : এমএসসি, হ্যাপাগ-লয়েড, ইয়াং মিং, সিএমএ সিজিএম, মায়েরস্ক, এভারগ্রিন

অপারেশন প্রসপারিটি গার্ডিয়ান

হুতিদের হামলার পরিপ্রেক্ষিতে যুক্তরাষ্ট্রের নেতৃত্বে গঠিত একটি টাস্কফোর্স। মার্কিন ও ব্রিটিশ যুদ্ধজাহাজগুলো এরই মধ্যে বেশ কিছু হুতি ড্রোন ভূপাতিত করেছে।

লোহিত সাগর সংকটের প্রভাব

- যুদ্ধকালীন ঝুঁকির প্রিমিয়াম **১২** থেকে **১৮** হাজার ডলার বেড়েছে।
- কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া **৩০** শতাংশের বেশি বেড়েছে।
- সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে সময় বেশি লাগছে গড়ে **দুই সপ্তাহ**।
- দক্ষিণ এশিয়ার প্রায় **এক-চতুর্থাংশ** রপ্তানি পণ্য লোহিত সাগর-সুয়েজ খাল রুটে পরিবহন হয়।



লোহিত সাগর রুট

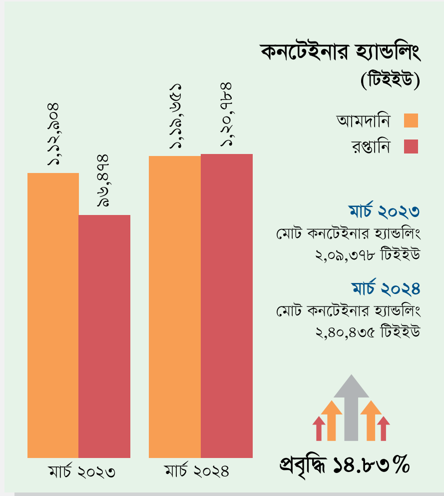
বিকল্প রুট: দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া থেকে ইউরোপ-আমেরিকায় জাহাজ চলাচল করছে আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ হয়ে।

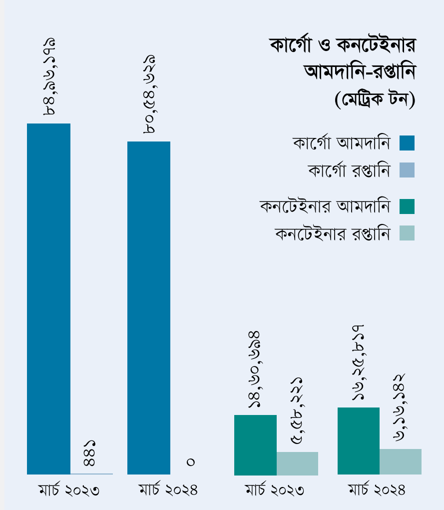
সূত্র: পলিটিকো, সিএনবিসি

খতিয়ান

বন্দরের কার্গো ও কনটেইনার ওঠানামার মাসিক পরিসংখ্যান

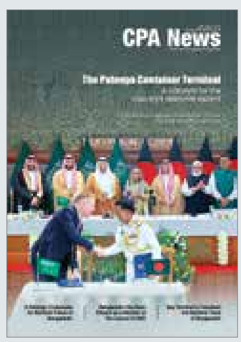
২০২৩ ও ২০২৪ সালের মার্চ মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ

১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বহিঃসহকারী



Maritime Magazine in English from CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority