আগস্ট ২০২০ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ০৮

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং

সমুদ্রসম্পদ ব্যবহারের টেকসই উদ্যোগ

বঙ্গোপসাগরে মৎস্য আহরণঃ প্রয়োজন আন্তঃদেশীয় সহযোগিতা

মাতারবাড়ী বন্দরের কাজে নিয়োগ পেয়েছে জাপানি কোম্পানি নিপ্পন

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতের ট্রানজিট শুরু

আগস্ট ২০২০
বর্ষ ০৫, সংখ্যা ০৮

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম
আজাদ, (জি), এনজিপি, এনডিসি,
পিএসসি, বিএন

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

বাড়ি ৬, সড়ক ৩, সেক্টর ৫
উত্তরা, ঢাকা-১২৩০
ফোন: ০২-৪৮৯৫৬৭৪৮
ইমেইল: enlightenvibes@gmail.com

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

সম্পাদকীয়

সমুদ্রকেন্দ্রিক যেকোনো রকম কর্মকাণ্ড গ্রহণের আগে প্রয়োজন মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং

আবহমান কাল ধরেই সমুদ্রে যে দেশের আধিপত্য, সেই দেশই ছড়ি ঘুরিয়েছে বিশ্ব রাজনীতিতে। আমাদের দর্শন, ভৌগোলিক বিদ্যা, প্রতিরক্ষা কৌশল, সমুদ্র অভিযান ও নৌ চালনা বিদ্যা, বিজ্ঞান, রাজনীতি, সামাজিক বিজ্ঞানকে আজকের রূপে নিয়ে আসার অন্যতম কুশীলব সমুদ্র আর মানব সম্প্রদায়ের মধ্যকার সম্পর্ক। সে তুলনায় মেরিটাইম সম্পদ ব্যবহার নিয়ে দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা একেবারে নতুন একটি ধারণা। পরিবেশের ভারসাম্য, অর্থনৈতিক উত্তরণ এবং সামাজিক দায়বদ্ধতা মাথায় রেখে দীর্ঘমেয়াদে সমুদ্রসম্পদের উন্নয়ন ও সুষম বণ্টনের পরিকল্পনাই হলো মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং (এমএসপি) বা সামুদ্রিক স্থানিক পরিকল্পনা। বাস্তুতন্ত্রের ওপর নির্ভর করে অঞ্চলভিত্তিক সুষম, সমন্বিত, পরিবর্তনযোগ্য এবং অংশগ্রহণমূলক পরিকল্পনা করা হয় এমএসপিতে। পরিবেশকে ক্ষতিগ্রস্ত না করে ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার উন্নয়ন চাহিদায় ভারসাম্য আনতে প্রয়োজন এমএসপি। বিগত দুই দশকে নানাবিধ ধারণার বিবর্তন পেরিয়ে সমুদ্রসম্পদ আহরণের জন্য বিশ্বজুড়ে একটি সাধারণ ও সর্বজনমান্য মডেল হিসেবে গ্রহণযোগ্যতা পেয়েছে এমএসপি, যাকে ভৌগোলিক ও সামাজিক অবস্থা অনুযায়ী পরিবর্তন করে নিয়েছে এক একটি দেশ। অন্তত ২০টি দেশে সমন্বিত মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং কার্যকর রয়েছে। আশা করা হচ্ছে, ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বের এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের অন্তত এক-তৃতীয়াংশ এলাকার ওপর নির্দিষ্ট দেশের সরকার-অনুমোদিত মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং থাকবে।

বিগত এক দশকে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অগ্রগতি বিস্ময়কর। আর এই উন্নয়ন ধারাকে অব্যাহত রাখতে সবচেয়ে সম্ভাবনাময় হিসেবে হাজির হয়েছে আমাদের সুবিশাল সমুদ্র অঞ্চল। টেকসই পরিকল্পনা এবং সে অনুযায়ী কর্মকাণ্ড পরিচালনার মাধ্যমে দেশের সমুদ্রসম্পদের সম্ভাবনাকে কাজে লাগাতে পারলে তা নিশ্চিত করেই অর্থনৈতিক উন্নয়নের ধারাকে আরও বেগবান করবে। তবে সমুদ্রকেন্দ্রিক যেকোনো রকম কর্মকাণ্ডের আগে প্রথম করণীয় হওয়া উচিত মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং প্রণয়ন। তাতে করে আমরা এই অপার সম্ভাবনাময় ক্ষেত্রটিকে যথাযথভাবে ব্যবহার করতে পারব। মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং নিয়ে থাকছে আমাদের প্রধান রচনা।

বিপুল সম্পদের আধার আমাদের বঙ্গোপসাগর। এর মধ্যে অন্যতম মৎস্যসম্পদ। বঙ্গোপসাগর ঘিরে বাস করছে আটটি দেশের ২০ কোটি মানুষ। এদের বিরাট অংশের জীবন-জীবিকাই মৎস্য আহরণের ওপর প্রত্যক্ষভাবে নির্ভরশীল। তবে এদের জন্য নিজ নিজ দেশের এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের (ইইজেড) সীমানা মেনে মাছ ধরা বেশ কষ্টসাধ্য ব্যাপার। আবার অধিক মাছের আশায়, জেলেরাও জেনে হোক বা না জেনে, সীমারেখা অতিক্রম করে যান। আবার ফিশিং ট্রলারের অনুপাতে মাছের পরিমাণ যেহেতু কম, স্বাভাবিকভাবেই জেলেদের মধ্যে সংঘাত সাধারণ বিষয়। এ ছাড়া শত শত বৃহৎ নৌযানের সাহায্যে অত্যধিক মাত্রায় মাছ ধরার ফলে, বঙ্গোপসাগরের মৎস্যসম্পদ কয়েক দশক ধরেই বেশ চাপে রয়েছে এবং বর্তমানে মারাত্মক হারে কমে আসছে। গ্লোবাল এনভায়রনমেন্ট ফ্যাসিলিটি এবং জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা বঙ্গোপসাগরকে ঘিরে থাকা দেশগুলো যাতে এখানে মাছ ধরা সহনীয় পর্যায়ে রাখে, তার একটা পদ্ধতি দাঁড় করিয়েছে। তারপরও অবস্থার খুব একটা বদল হয়নি। তবে নিজেদের স্বার্থেই আন্তর্জাতিক আইন মেনে চলার পাশাপাশি এসব দেশের প্রয়োজন একটি সমন্বিত নীতিমালা। তাহলেই সম্ভব হবে বঙ্গোপসাগরে টেকসই মৎস্য আহরণ। বঙ্গোপসাগরে মৎস্য আহরণে আন্তঃদেশীয় সহযোগিতার প্রয়োজনীয়তা নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ রচনায়।

প্রিয় পাঠক, করোনাকালেও থেমে নেই চট্টগ্রাম বন্দরের অগ্রযাত্রা। এই প্রতিকূল সময়ের ধাক্কা সামলেও বিগত অর্থবছরে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে বন্দরের প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৩ দশমিক ৪ শতাংশ এবং কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে প্রবৃদ্ধি ২ দশমিক ৯ শতাংশ। এছাড়া এই সময়ে ভারত-বাংলাদেশের নৌবাণিজ্যও বেড়েছে উল্লেখযোগ্য হারে। জুনের শেষ দিকে ও জুলাইয়ের শুরুতে দুই সপ্তাহের ব্যবধানে চট্টগ্রাম-কলকাতা নৌরুটে দুটি বিদেশি জাহাজ কোম্পানি কনটেইনার পরিবহন সেবা দেওয়া শুরু করেছে। এ নিয়ে তিনটি জাহাজ কোম্পানি দুই দেশের মধ্যে সরাসরি কনটেইনার পরিবহন করছে। অন্যদিকে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে পরীক্ষামূলকভাবে ভারতের ট্রানজিট শুরু হয়েছে। নিঃসন্দেহে এটি দেশ দুটির মধ্যে বাণিজ্য-সম্পর্কে মাইলফলক হয়ে থাকবে।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং সমুদ্রসম্পদ ব্যবহারের টেকসই উদ্যোগ

০৪

উন্নয়নশীল দেশ থেকে উন্নত দেশ হয়ে ওঠার মহাসড়কে উঠে এসেছে বাংলাদেশ। টেকসই পরিকল্পনা এবং সে অনুযায়ী কর্মকাণ্ড পরিচালনার মাধ্যমে নিজস্ব জলসীমায় বঙ্গোপসাগরের অপার সম্ভাবনাকে কাজে লাগানোর এখনই উপযুক্ত সময়। আর সমুদ্রে যেকোনো রকম অনুসন্ধান বা সম্পদ আহরণের আগে প্রথম করণীয় হওয়া উচিত যথাযথ মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং বা সামুদ্রিক স্থানিক পরিকল্পনা প্রণয়ন।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতের ট্রানজিট শুরু
- মাতারবাড়ী বন্দরের কাজে নিয়োগ পেয়েছে জাপানি নিপ্পন কোম্পানি
- বেনাপোল বন্দরে রেলপথে পণ্য আমদানি শুরু
- লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে বেশি মুনাফা করেছে মোংলা বন্দর
- নতুন পর্ষদ সদস্য (প্রকৌশল) হলেন কমডোর মোহাম্মদ নিয়ামুল হাসান
- আমদানির নথি স্বয়ংক্রিয়ভাবে সংগ্রহ করবে ব্যাংক
- মামলার অধিকার পেলেন বাংলাদেশি জাহাজ ভাঙা শ্রমিকের স্ত্রী
- করোনায় ভারত-বাংলাদেশ নৌবাণিজ্য বেড়েছে
- অপেক্ষমাণ জাহাজশূন্য চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর
- ৫ লাখ ৬৮ হাজার কোটি টাকার বাজেট পাস
- রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা চার হাজার আট শ কোটি ডলার
- ৩৫ কোটি ৫৫ লাখ টাকা হোল্ডিং ট্যাক্স দিল চট্টগ্রাম বন্দর
- বাংলাদেশ-ভারত ব্যবসায়ীদের বৈঠক
- বৈধভাবে স্বর্ণ আমদানি শুরু
- কাঁচা চামড়া রপ্তানির সুপারিশ
- তুরস্কে কমপ্রেসার রপ্তানি শুরু
- জাহাজ নির্মাণ শিল্পের মানোন্নয়নে নরওয়ের সহায়তা অব্যাহত থাকবে
- চট্টগ্রাম বন্দরের শেডে আগুন

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৬

বন্দর পরিচিতি: *আলজেসিরাস বন্দর*

গ্রন্থ পরিচিতি: *ইন দ্য হার্ট অব দ্য সি: দ্য ট্র্যাজেডি অব দ্য হোয়েলশিপ এসেক্স*

মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *মেরিনার'স অ্যাস্ট্রোলেইব*

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *ফ্লেচার ক্রিশ্চিয়ান*

মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১২

- যুক্তরাষ্ট্রকে ছাড়াই টিপিপিতে যোগদানের চিন্তা চীনের
- সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য রক্ষায় একজোট আইএমও, জাতিসংঘ
- শিপিং ইন্ডাস্ট্রিতে বিনিয়োগ দশকের মধ্যে সর্বনিম্নে নেমেছে
- কনটেইনার শিপিং শিল্প থেকে কমছে কার্বন নিঃসরণ
- সাইবার অপরাধের অর্থমূল্য ছাড়াচ্ছে দেড় ট্রিলিয়ন ডলার
- থ্রিডি মডেলভিত্তিক ডিজাইনে ক্ল্যাসিফিকেশন অনুমোদন
- আরও এক বাঙ্কারের বিরুদ্ধে অস্ট্রেলিয়ার নিষেধাজ্ঞা
- কার্যক্রম বন্ধ করল জার্মানির এফটিআই ক্রুজ
- রুবি প্রিন্সেসের বিরুদ্ধে ৮০০ যাত্রীর মামলা
- পাইরেসির হটস্পট এখন গিনি উপসাগর
- আর্কটিকে 'কালো' কার্বন হ্রাসের আহ্বান
- ক্রু পরিবর্তন প্রটোকল কঠোরভাবে পরিপালনের আহ্বান
- নিম্নমুখিতায় জ্বালানি তেলের বাজার
- রটারড্যামে কনটেইনার হ্যান্ডলিং কমলেও বেড়েছে আন্টুয়ার্পে
- কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে ব্লকচেইন প্রযুক্তির পরীক্ষা শুরু
- এশিয়ার জলসীমায় দস্যুতা বাড়ছে
- স্থিতিশীলতায় ওশান ফ্রেইট রেট

১০

বিশেষ রচনা

বঙ্গোপসাগরে মৎস্য আহরণ: প্রয়োজন আন্তঃদেশীয় সহযোগিতা

বঙ্গোপসাগরকে ঘিরে আছে আটটি দেশ। এর উপকূল বরাবর বাস করছে ২০ কোটির মতো মানুষ। তাদের বড় অংশেরই জীবন ও জীবিকার চাহিদা পূরণ করে এর মৎস্যসম্পদ। তবে বঙ্গোপসাগরের মৎস্যসম্পদ কয়েক দশক ধরেই বেশ চাপে রয়েছে এবং বর্তমানে মারাত্মক হারে কমে আসছে। বঙ্গোপসাগরকে ঘিরে থাকা দেশগুলো এখানে মাছ ধরা যাতে সহনীয় পর্যায়ে রাখে তার একটা পদ্ধতি দাঁড় করিয়েছে গ্লোবাল এনভায়রনমেন্ট ফ্যাসিলিটি এবং জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা। তারপরও অবস্থার দৃশ্যমান কোনো বদল আসেনি।

১৮

সরেজমিন

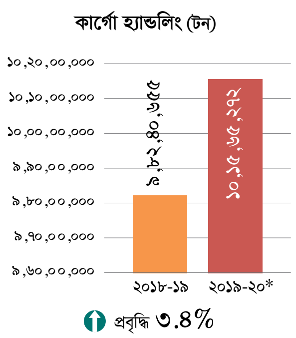
চট্টগ্রাম বন্দর ফায়ার ইউনিট

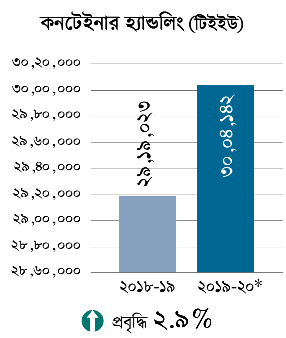
নিরবচ্ছিন্ন কনটেইনার হ্যান্ডলিং, কনটেইনার পরিবহন ও পণ্য খালাসের কাজ চলে চট্টগ্রাম বন্দরে। এসব কাজ সম্পাদনে ব্যবহৃত ভারী ভারী যন্ত্রপাতি থেকে অগ্নিকাণ্ড ঘটার ঝুঁকি থাকে, অন্যদিকে দাহ্য পণ্যও অগ্নিকাণ্ডের ঝুঁকি তৈরি করে। এসব ঝুঁকি মোকাবিলায় বন্দরের অপারেশনাল কাজের মতো ২৪/৭ সেবা প্রদান করে বন্দর ফায়ার ইউনিট। অগ্নি নির্বাপণের পাশাপাশি বন্দরের অভ্যন্তরে যেকোনো ধরনের দুর্ঘটনায় উদ্ধার এবং জরুরি সেবা প্রদানের কাজও করে থাকে এই ইউনিট। সার্বক্ষণিক সেবা প্রদানে অর্ধশতাধিক প্রশিক্ষিত ফায়ার ফাইটার এখানে দুই শিফটে দায়িত্ব পালন করেন।

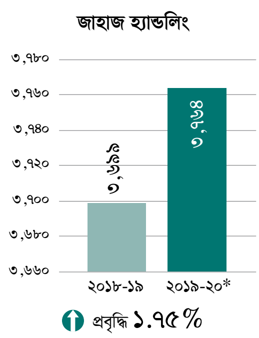
১৯

করোনার ধাক্কা সামলেও প্রবৃদ্ধি চট্টগ্রাম বন্দরে

** এই অর্থবছরের শেষ ৪ মাস (মার্চ-জুন) করোনার সময়কাল হিসেবে ধরা হয়েছে*







১৯৭৬ সালে প্রথম
এমএসপির কথা শোনা যায়

বর্তমানে
এমএসপি কার্যকর আছে
২০ দেশে

মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং

সমুদ্রসম্পদ ব্যবহারের টেকসই উদ্যোগ

ধরিত্রীকে যদি মাতা বলা হয়, তবে তার লাইফলাইন হচ্ছে সাগর-মহাসাগর। মানবজাতির ইতিহাসের সাথে ওতপ্রোতভাবে জড়িয়ে আছে সমুদ্র। খাদ্যের অঢেল জোগান থাকায় এর তীরে গড়ে উঠেছে বসতি, বিকশিত হয়েছে মানব সভ্যতা। আমাদের দর্শন, ভৌগোলিক বিদ্যা, প্রতিরক্ষা কৌশল, সমুদ্র অভিযান ও নৌ চালনা বিদ্যা, বিজ্ঞান, রাজনীতি, সামাজিক বিজ্ঞানকে আজকের রূপে নিয়ে আসার অন্যতম কুশীলব সমুদ্র আর মানব সম্প্রদায়ের মধ্যকার সম্পর্ক। যুগে যুগে শিল্প, সাহিত্য, সংগীতের অনিঃশেষ প্রেরণা হয়ে এসেছে সাগর আর এর বেলাতট। সে তুলনায় মেরিটাইম সম্পদ ব্যবহার নিয়ে দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা একেবারে নতুন একটি ধারণা। বসবাসকারী প্রাণী ও উদ্ভিদের ক্ষতি না করে সমুদ্রসম্পদ ব্যবহারে নিয়মকানুনের এ ধারণাকে বলা হচ্ছে মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং বা সংক্ষেপে এমএসপি।

রাজীব আহমেদ, আফরোজা বিথী

উন্নয়নশীল দেশ থেকে উন্নত দেশ হয়ে ওঠার মহাসড়কে উঠে এসেছে বাংলাদেশ। টেকসই পরিকল্পনা এবং সে অনুযায়ী কর্মকাণ্ড পরিচালনার মাধ্যমে দেশের দক্ষিণ সীমানাবর্তী বিশাল বঙ্গোপসাগরের অপার সম্ভাবনাকে কাজে লাগানোর এখনই উপযুক্ত সময়। আর সমুদ্রে যেকোনো রকম অনুসন্ধান বা সম্পদ আহরণের আগে প্রথম করণীয় হওয়া উচিত যথাযথ মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং, বাংলায় যাকে বলা হচ্ছে সামুদ্রিক স্থানিক পরিকল্পনা।

এমএসপি আসলে কী?

জ্বালানি, শিল্প, মৎস্য, সরকারি সংস্থা, প্রতিরক্ষা, সুরক্ষা, বিনোদন অর্থাৎ সকল ধরনের সমুদ্র ব্যবহারকারীকে জলজ সম্পদের টেকসই ও সমন্বিত ব্যবহারের সিদ্ধান্ত নিতে সাহায্য করে মেরিন স্পেইশাল প্ল্যানিং। প্রকৃতপক্ষে এটি একটি মানচিত্র, যেখানে সামুদ্রিক অঞ্চলের নিখুঁত ও বিস্তারিত চিত্র পাওয়া যায়। কোথায়, কতটুকু সমুদ্র অঞ্চল কী কাজে ব্যবহার করা হচ্ছে, কোন অঞ্চলে কী ধরনের প্রাকৃতিক সম্পদ বা প্রাণবৈচিত্র্য আছে সবকিছুই থাকবে এমএসপিতে। অনেকটা নগর কর্তৃপক্ষের তৈরি করা ভূমি পরিকল্পনার মতোই, পার্থক্য কেবল এটি সমুদ্রকে কেন্দ্র করে করা হয়ে থাকে।

পরিবেশের ভারসাম্য, অর্থনৈতিক উত্তরণ এবং সামাজিক দায়বদ্ধতা মাথায় রেখে উন্নয়ন পরিকল্পনা প্রণয়ন ও সম্পদের সুষম বণ্টনের যে পদ্ধতি, মোটা দাগে তাকে বলা হচ্ছে মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং। একই সাথে এ ধরনের পরিকল্পনায় রাজনৈতিক, সামাজিক দৃষ্টিকোণ তথা বিজ্ঞান ও প্রযুক্তিগত বিভিন্ন স্তর থাকে। ইউনেস্কোর ইন্টারগভর্নমেন্টাল ওশানোগ্রাফিক কমিশনের (আইওসি) ওয়েবসাইটে বলা হয়েছে, সামুদ্রিক স্থানিক পরিকল্পনা হলো সমুদ্রে

দেশের আওতাভুক্ত সমুদ্র অঞ্চলকে কী কাজে, কতটুকু ব্যবহার করা যাবে, তার বিশদ পরিকল্পনা থাকে মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিংয়ে

মানুষের ক্রিয়াকলাপ সুষ্ঠুভাবে পরিচালনার উদ্দেশ্যে অঞ্চলভিত্তিক জায়গা বণ্টন ও বরাদ্দের একটি সরকার-নিয়ন্ত্রিত প্রক্রিয়া, যার সুনির্দিষ্ট পরিবেশগত, অর্থনৈতিক এবং সামাজিক লক্ষ্য রয়েছে।

বাস্তুতন্ত্রের ওপর নির্ভর করে অঞ্চলভিত্তিক সুষম, সমন্বিত, পরিবর্তনযোগ্য এবং অংশগ্রহণমূলক পরিকল্পনা করা হয় এমএসপিতে। পরিবেশকে ক্ষতিগ্রস্ত না করে ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার উন্নয়ন চাহিদায় ভারসাম্য আনতে প্রয়োজন সামুদ্রিক স্থানিক পরিকল্পনা। গত কুড়ি বছরে নানাবিধ ধারণার বিবর্তন পেরিয়ে সমুদ্রসম্পদ আহরণের জন্য বিশ্বজুড়ে একটি সাধারণ ও সর্বজনমান্য মডেল হিসেবে গ্রহণযোগ্যতা পেয়েছে এমএসপি, যাকে ভৌগোলিক ও সামাজিক অবস্থা অনুযায়ী পরিবর্তন করে নিয়েছে এক একটি দেশ। অন্তত ২০টি দেশে সমন্বিত মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং কার্যকর রয়েছে। আশা করা হচ্ছে ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বের এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনের অন্তত এক-তৃতীয়াংশ এলাকার ওপর নির্দিষ্ট দেশের সরকার-অনুমোদিত মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং থাকবে।

১৯৭৬ সালে প্রথমবারের মতো এমএসপির কথা শোনা যায়। দূষণ বা অন্যান্য মানবসৃষ্ট কারণে পরিবেশগত বিপর্যয় এড়াতে ইউনেস্কো থেকে প্রস্তাব করা হয় একটি নির্দিষ্ট সমুদ্র পরিকল্পনা প্রণয়নের। আশির দশকের শুরুর দিকে অস্ট্রেলিয়ার গ্রেট ব্যারিয়ার রিফের জন্য প্রথমবার অঞ্চলভিত্তিক পরিকল্পনা বা জোনিং প্ল্যান নির্ধারণ করা হয়। দ্য গ্রেট ব্যারিয়ার রিফের জোনিং প্ল্যান প্রণয়নের অন্যতম প্রধান উদ্দেশ্য ছিল সেখানকার অনন্য সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রের সুরক্ষা, যেটি বহুমাত্রিক এমএসপির অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ অংশ।

এমএসপির বৈশিষ্ট্য

সমুদ্রের এ অঞ্চলকে ওই কাজে ব্যবহার করা হবে, বলে মানচিত্র নিয়ে ভাগ করে দিলেই তাকে এমএসপি বলা যায় না। মেরিন স্পেইশাল প্ল্যানিংয়ের কিছু সুনির্দিষ্ট বৈশিষ্ট্য রয়েছে। যেমন—

- সরকারের বিভিন্ন পর্যায়ের সংস্থা এবং দেশের অর্থনৈতিক কাঠামোর সাথে সঠিক সমন্বয়
- কৌশলগত ভবিষ্যৎমুখী পরিকল্পনা, মূলত দীর্ঘমেয়াদি সকল স্টেকহোল্ডারের সাথে অংশগ্রহণমূলক ব্যবস্থাপনা
- অভিযোজনযোগ্য; কর্মক্ষেত্রে বাস্তবায়ন করতে গিয়ে প্রয়োজন অনুযায়ী পরিকল্পনায় পরিবর্তন আনা যাবে
- বাস্তুতন্ত্রভিত্তিক; দেশ তথা নির্দিষ্ট অঞ্চলের পরিবেশ, আর্থিক, সামাজিক এবং সাংস্কৃতিক ঐতিহ্যের ব্যাঘাত না ঘটিয়ে টেকসই উন্নয়নে সক্ষম হবে
- স্থানিক বা অঞ্চলভিত্তিক; পরিবেশগত, আর্থসামাজিক এবং ভিন্ন ভিন্ন দেশের এখতিয়ার বিবেচনার মাধ্যমে নির্ধারিত অঞ্চলের মধ্যে মানবঘটিত সকল ক্রিয়াকলাপের সমন্বিত পরিচালনা

সংকটে সমুদ্র

মানুষের জীবন সহজ করেছে নিত্যনতুন প্রযুক্তি। সে উন্নয়নের মাশুল দিয়ে চলেছে সমুদ্র এবং এতে থাকা প্রাণিজগৎ, যা বহু বছর ধরে চোখ এড়িয়ে গেছে। মাত্রাতিরিক্ত মৎস্য আহরণের ফলে বহু জলজ প্রাণী বিলুপ্ত হয়ে গেছে বা হওয়ার পথে। কেবল মাছ নয়, সামুদ্রিক স্তন্যপায়ী প্রাণী, কচ্ছপ, পাখি এমনকি ট্রপিক্যাল অঞ্চলের গৌরবের বস্তু প্রবাল মারা যাচ্ছে আশঙ্কাজনক হারে। মনুষ্যসৃষ্ট বিষাক্ত বর্জ্যে ধসে পড়ছে মেরিন ইকোসিস্টেম। গ্রেট ব্যারিয়ার রিফকে সবাই জানে প্রবাল প্রাচীরের অপার সৌন্দর্যের ধারক হিসেবে। কিন্তু হাজার টন ময়লার ভাগাড়ে পরিণত হয়ে সেই সৌন্দর্য অনেকটাই ম্লান আজ। আলাস্কা থেকে পারসিয়ান উপসাগর, প্লাস্টিক বর্জ্যের থাবা থেকে রেহাই পায়নি সুদূরের অ্যান্টার্কটিকাও। ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যা, প্রযুক্তির আগ্রাসন, জলের ধারে বসতি স্থাপনের আদিম প্রবণতা—সব কিছুই সাগর, নদী, চ্যানেল এবং উপকূলরেখার উন্নয়নকে যুগে যুগে প্রভাবিত করেছে।

আগামী ২০ বছরে সমুদ্রে মানুষের পদচারণা আজকের তুলনায় উল্লেখযোগ্য পরিমাণে বৃদ্ধি পাবে। এর মধ্যে প্রচলিত বাণিজ্যিক নৌপরিবহন যেমন রয়েছে, তেমনি নুড়ি ও খনিজ বালু উত্তোলন, নৌ পর্যটনও বাড়বে অনেক। তেল এবং গ্যাসের ক্রমবর্ধমান চাহিদা মেটাতে আরও বেশি করে সমুদ্রের গভীরতর অংশে অফশোর ফিল্ড স্থাপন করা হবে, যার অনেকগুলোর অস্তিত্ব থাকবে শুধুই পানির নিচে।

আহরণের জায়গা নির্ধারণ করে দেওয়ায় সামুদ্রিক খাদ্য অনুসন্ধানে প্রতিযোগিতা বাড়বে বহুলাংশে। ওদিকে অফশোরে নবায়নযোগ্য জ্বালানি উৎপাদন কেন্দ্র বা অফশোর মৎস্য চাষের মতো আপাতত অপ্রচলিত স্থাপনাগুলোও দিন দিন নিজেদের অবস্থান শক্ত করছে। বৈশ্বিক উষ্ণায়ন ও জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে সামুদ্রিক প্রাণীদের আবাস ও বিচরণস্থল বদলে যাচ্ছে। বায়ুমণ্ডলে কার্বনের পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে সমুদ্রের পানির অম্লত্ব বাড়ছে। এতে বহু প্রজাতির প্রাণী বিলুপ্ত হওয়ার আশঙ্কা আগের চেয়ে বেড়েছে বহুগুণ। সমুদ্রে মানুষের কর্মপরিধি বৃদ্ধির সাথে সাথে অফশোর বায়ুকলের সাথে জাহাজের সংঘর্ষ কিংবা ওয়েভ পার্কে সার্ফার এবং নাবিকের মধ্যে বিতণ্ডা সৃষ্টির সম্ভাবনাও বাড়ছে।

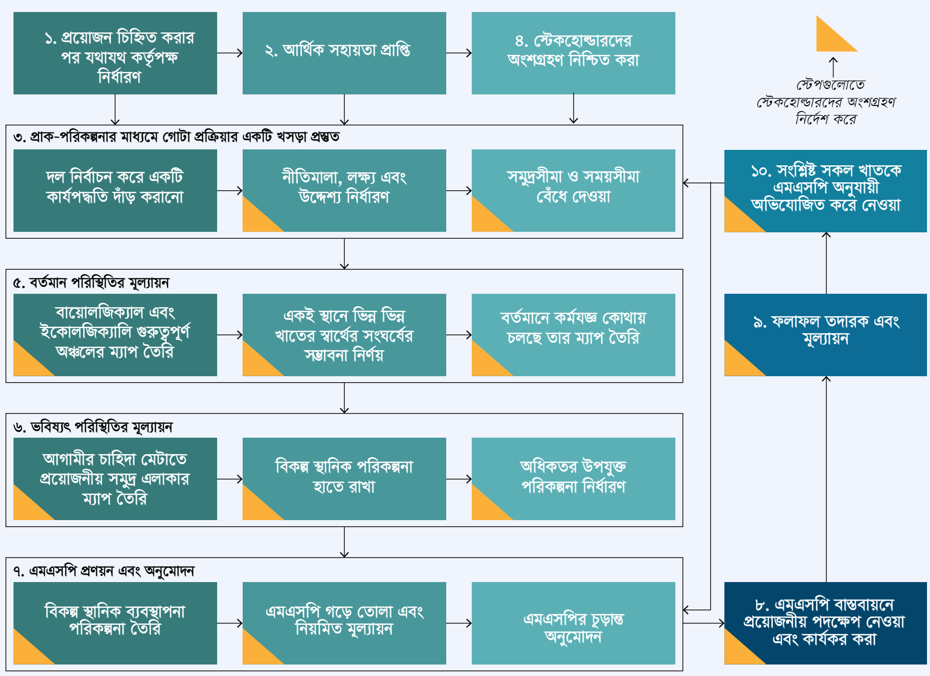
কখনও কখনও একই জোনে বেশ কয়েকটি শিল্প একসাথে চলমান থাকে। যেমন অফশোর এলএনজি স্টেশন বা তেলক্ষেত্রের আশপাশে মাছ ধরা জাহাজ বিচরণ করে। অথচ হাইড্রোকার্বনঘটিত অবকাঠামো থেকে নিরাপদ দূরত্বে অবস্থান করে মৎস্য আহরণ করতে হলে জোনিংয়ের বিকল্প নেই।

মানুষের ক্রমাগত হস্তক্ষেপের কারণে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রের মান দ্রুত হ্রাস পাচ্ছে। তাছাড়া জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে সমুদ্রপৃষ্ঠের তাপমাত্রা ঊর্ধ্বমুখী, যার প্রভাবে সমুদ্রের গাঠনিক, জৈবিক এবং রাসায়নিক বৈশিষ্ট্য বদলে যাচ্ছে। মৎস্য খাত, পর্যটন, অ্যাকুয়াকালচারসহ সকল মেরিটাইম শিল্প তো ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছেই, সেই সাথে জীববৈচিত্র্যও হুমকির মুখে পড়ে গেছে। তবে খুশির কথা, অনেক দেশে এ নিয়ে সচেতনতা তৈরি হয়েছে, সামুদ্রিক সম্পদের যথেচ্ছ ব্যবহার রোধে গড়ে উঠেছে প্রবল জনমত। বহু দেশ নিজস্ব সমুদ্রসীমায় সংরক্ষিত সমুদ্রাঞ্চল বা নেচার কনজারভেশন প্রতিষ্ঠা করেছে। আগামীর দিনগুলোতে এ সংক্রান্ত বিপর্যয় কিংবা অনিশ্চয়তা সামলানোর প্রস্তুতি নিতে গেলে সবচেয়ে উপযুক্ত হাতিয়ার হতে পারে জলবায়ু পরিবর্তনকে মাথায় রেখে প্রণয়ন করা এমএসপি।

সমুদ্রসম্পদ ব্যবস্থাপনায় এমএসপির ভূমিকা

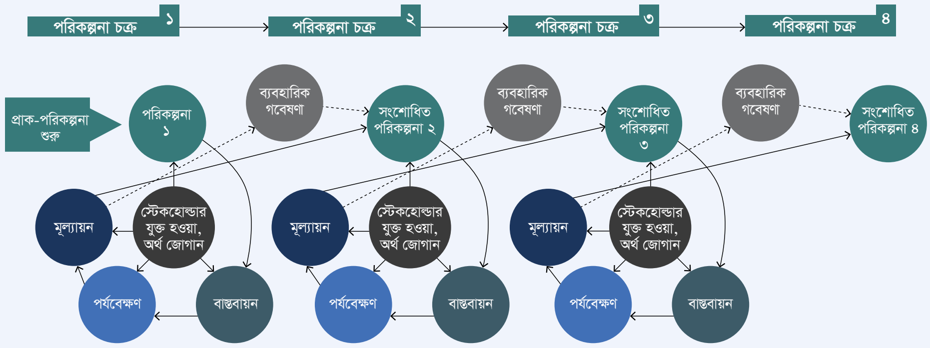
এমএসপির অন্যতম প্রধান লক্ষ্য হলো ব্যবহারের ভিত্তিতে বিভক্ত সমুদ্রের বিভিন্ন জোনে ইতিমধ্যে বিদ্যমান এবং নতুন ধারার মেরিটাইম সম্পদ ব্যবহারের ক্ষেত্রে অগ্রাধিকার নির্ধারণ তথা সমুদ্রনির্ভর বিভিন্ন শিল্প খাতের মধ্যবর্তী দ্বন্দ্ব নিরসন করা।

মেরিন স্পেইশাল প্ল্যানিংয়ের বিভিন্ন ধাপ



সমুদ্র সম্পদের সঠিক ব্যবহারের উদ্দেশ্যে দেশে গঠন হয়েছে ব্লু ইকোনমি সেল

বঙ্গোপসাগরের তীরবর্তী দেশগুলোর অভিন্ন এমএসপি গড়ে তোলার সুযোগ রয়েছে



একটি চলমান ও কার্যকর এমএসপি চক্র

আজকের পৃথিবীর অন্যতম প্রধান দুশ্চিন্তা, সমুদ্রকে ব্যবহারের পাশাপাশি এর পরিবেশ দীর্ঘমেয়াদে সংরক্ষণ করা। মূল চ্যালেঞ্জটা হলো সমুদ্রসম্পদের ব্যবহার বৃদ্ধির পরও বাস্তুতন্ত্র অটুট রাখা। এক্ষেত্রে উপকূলীয় ও সামুদ্রিক অঞ্চলে কৌশলগত ও টেকসই উন্নয়ন পরিকল্পনা প্রণয়নের জন্য প্রয়োজন ইকোসিস্টেম বেজড ম্যানেজমেন্ট (ইবিএম)। ইবিএমের মাধ্যমে একটি বাস্তুতন্ত্র মানুষের চাহিদা মেটানোর পরও সুস্থ, উৎপাদনশীল ও কষ্টসহিষ্ণু হয়ে টিকে থাকতে পারে। জীববৈচিত্র্য সংরক্ষণে ইবিএমের অন্যতম অনুষঙ্গ হিসেবে সাফল্যের সাথে কাজ করতে সক্ষম এমএসপি। উদাহরণ হিসেবে প্রশান্ত মহাসাগরে মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র নিয়ন্ত্রিত চ্যানেল আইল্যান্ডের কথা বলা যায়। ব্যস্ত নৌপরিবহনের কারণে সেখানকার উপকূলে তিমি, ডলফিনের মতো সিটেশিয়ান প্রাণীদের মৃত্যুহার অনেক বেড়ে গিয়েছিল। এমএসপি প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন শুরুর পর এ সংখ্যা অনেক কমে এসেছে।

এমএসপির আরেকটি সুবিধাজনক দিক হলো, সরকারি বিভিন্ন সংস্থা এতে জড়িত থাকায় আমলাতান্ত্রিক জটিলতা কমে গিয়ে ব্যবস্থাপনা সহজ হয়ে আসে। বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের মধ্যে সঠিক ও সময়মত যোগাযোগের অভাবে বহু উন্নয়ন প্রকল্পের ভাগ্য অনিশ্চিত হয়ে যায়। যেমন একই স্থানের জন্য পানি ব্যবস্থাপনা, নগর পরিকল্পনা, ভবন নির্মাণের নকশা, স্থানীয় প্রাণবৈচিত্র্য সংরক্ষণ এবং খাতওয়ারি (মৎস্য, পর্যটন, জ্বালানি ইত্যাদি) পরিকল্পনা একসাথে কার্যকর থাকে। সকল পরিকল্পনা বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষকে সংযুক্ত করার সূত্রধর হিসেবে কাজ করে এমএসপি। বহুমাত্রিক লক্ষ্য থাকায় সংশ্লিষ্ট সংস্থাগুলোর মধ্যে সমন্বয় করে সিদ্ধান্ত গ্রহণ, স্বচ্ছতা এবং জবাবদিহিতা নিশ্চিত করতে পারে এমএসপি।

এমএসপি প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের প্রতিটি ধাপে স্টেকহোল্ডারদের সক্রিয় অংশগ্রহণ থাকলে ব্যবহারকারী পক্ষগুলো সমুদ্রের টেকসই উন্নয়নের সাথে নিজেদের আরও বেশি সম্পৃক্ত বোধ করবে। আমাদের সৌভাগ্য যে পৃথিবীর সাগর-মহাসাগরগুলো একে অপরের সাথে সংযুক্ত এবং মেরিন ইকোসিস্টেম কোনো রাজনৈতিক, ভৌগোলিক সীমানায় আবদ্ধ নয়। রাষ্ট্রীয় সীমানাভুক্ত সমুদ্রসীমা নিয়ে একপেশে চিন্তার বাইরে গিয়ে এ গ্রহের সকল সমুদ্র এবং আন্তর্জাতিক জলসীমা সংরক্ষণের জন্য একতাবদ্ধ হতে শেখায় এমএসপি। ভবিষ্যতে অভিন্ন টেকসই সমুদ্র ব্যবস্থা গড়ে তুলতে ইতিমধ্যেই বেশ কয়েকটি যৌথ আন্তঃসীমান্ত এমএসপি প্রণয়ন করা হয়েছে, যার কারণে দেশগুলোর মধ্যে আঞ্চলিক সহযোগিতাও বৃদ্ধি পেয়েছে। এ ধরনের পরিকল্পনার মধ্যে বর্তমানে চলমান নরওয়ে-ফিনল্যান্ডের মধ্যবর্তী বথনিয়া উপসাগর প্ল্যানিং, ভূমধ্যসাগর এমএসপি, স্পেন ও পর্তুগালের যৌথ ইএসপিওএন উল্লেখযোগ্য। বঙ্গোপসাগরের তীরবর্তী অন্যান্য দেশের সাথে মিলে একই ধরনের পরিকল্পনা প্রণয়নের সুযোগ রয়েছে আমাদেরও।

কেমন হবে এমএসপির পদ্ধতিগত কাঠামো?

সমুদ্রের বুকে চলা নানা ধরনের কর্মকাণ্ডের বিভিন্ন পর্যায়ের জন্য আলাদা করে দিকনির্দেশনা দিতে পারে এমএসপি। বেশির ভাগ ক্ষেত্রে এমএসপিতে তিনটি পরিকল্পনা পর্যায় থাকে। প্রি-প্ল্যানিং, প্ল্যানিং এবং ইমপ্লিমেন্টেশন অর্থাৎ প্রাক-পরিকল্পনা, পরিকল্পনা এবং বাস্তবায়ন। এমনকি কার্যকর এমএসপি কীভাবে তৈরি করা যায়, সেটা নিয়েও বিস্তারিত গবেষণা হয়েছে, বিস্তর মতবাদ রয়েছে। এসব কিছুর মধ্যে সবচেয়ে প্রভাবশালী গাইডলাইনটি প্রকাশ করেছে ইউনেস্কোর ইন্টারগভর্নমেন্টাল ওশানোগ্রাফিক কমিশন (আইওসি), 'মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং: আ স্টেপ বাই স্টেপ অ্যাপ্রোচ টুওয়ার্ড ইকোসিস্টেম-বেজড ম্যানেজমেন্ট' নামে। আইওসি'র মতে একটি আদর্শ এমএসপির বিকাশ ও বাস্তবায়নে বেশ কয়েকটি অত্যাবশ্যকীয় পদক্ষেপ নিতে হয়, যার মধ্যে আছে:

১. প্রয়োজন বুঝে সঠিক কর্তৃপক্ষ নির্ধারণ করা

২. আর্থিক সহায়তা নিশ্চিত করা

৩. প্রাক-পরিকল্পনা বা প্রি-প্ল্যানিংয়ের মাধ্যমে পুরো প্রক্রিয়াটি সংগঠিত করা

৪. স্টেকহোল্ডারদের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা

৫. বিদ্যমান অবস্থা বুঝে বর্তমান পরিস্থিতি বিশ্লেষণ

৬. বিদ্যমান অবস্থা বুঝে ভবিষ্যৎ পরিস্থিতি বিশ্লেষণ

৭. সমুদ্রের স্থানিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা প্রস্তুত ও অনুমোদন

৮. এমএসপি বাস্তবায়ন ও যথাযথ প্রয়োগ

৯. স্থানিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনার কার্যকারিতার নিয়মিত পর্যবেক্ষণ ও মূল্যায়ন

১০. এমএসপির সাথে জড়িত সকল পক্ষকে পরিকল্পনা অনুযায়ী অভিযোজিত করা

বঙ্গোপসাগরের জন্য এমএসপি

সমুদ্রসম্পদে ভরপুর বঙ্গোপসাগরের একেবারে শীর্ষবিন্দুতে রয়েছে বাংলাদেশ, যার তলদেশের বেশির ভাগ সম্পদই এখনও আবিষ্কৃত হওয়ার অপেক্ষায় রয়েছে। সঠিক উপায়ে ব্যবহার করা গেলে দেশের অর্থনীতির চাকা ঘুরিয়ে দিতে পারে এই সাগর। সমুদ্রসীমা নিয়ে প্রতিবেশী দেশগুলোর সাথে বিরোধ নিষ্পত্তির পর এই সুযোগ কাজে লাগাতে আন্তরিকভাবে কাজ করছে সরকার, দেশের প্রথম মেরিটাইম বিশ্ববিদ্যালয় স্থাপন এবং ব্লু ইকোনমি সেল গঠন তারই প্রমাণ।

অবশ্যই যা প্রশংসার দাবি রাখে, কিন্তু প্রয়োজনের তুলনায় এ সকল উদ্যোগ যথেষ্ট নয়। দেশের সমুদ্র সীমানায় অবস্থিত সম্পদের টেকসই ও সঠিক ব্যবহার নিশ্চিত করতে হলে ব্লু ইকোনমির আলোকে উপযুক্ত এমএসপি এবং সঠিক দিকনির্দেশনা দরকার।

সামুদ্রিক খাদ্য আহরণের টেকসই ব্যবস্থা হিসেবে সাগরবক্ষে গড়ে উঠেছে মৎস্য খামার

জনমুখী একটি শিল্প হলো পর্যটন, যেখানে জিডিপি বৃদ্ধির সাথে বিপুল মানুষের কর্মসংস্থান হয়

বঙ্গোপসাগরের সাথে জড়িত বিভিন্ন সম্ভাবনাময় খাত নিয়ে দ্রুত আন্তঃসীমান্ত এমএসপি প্রণয়ন করা উচিত। এর মধ্যে রয়েছে:

মেরিন ফিশারিজ

উপকূলবর্তী এবং উন্নয়নশীল দেশের জন্য অন্যতম বৃহৎ রপ্তানি খাত হলো মাছ। বিশ্বে এক শ কোটি মানুষ তাদের দৈনিক আমিষের মূল উৎস হিসেবে সামুদ্রিক খাদ্য গ্রহণ করেন। বাংলাদেশের ভূখণ্ডে ২৫০ প্রজাতির মিঠা পানির মাছ পাওয়া যায়। পাশাপাশি অন্তত ৪৭৫ প্রজাতির সামুদ্রিক মাছ পাওয়া যায় দেশের এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোনগুলোতে (ইইজেড)। দেশে আহরিত মাছের ২০ শতাংশ আসে সমুদ্র থেকে। প্রায় ৪৩,০০০ মাছ ধরা নৌকা এবং ১৫৪টি বাণিজ্যিক ফিশিং ট্রলার বঙ্গোপসাগরের ইইজেডে মৎস্যসম্পদ আহরণে ব্যাপৃত।

দেশের মোট জিডিপির ৫.৫০ শতাংশ আসে ফিশারিজ থেকে। ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ৬৮.৩১ হাজার টন মাছ এবং সামুদ্রিক খাদ্য রপ্তানি করে ৪,২৮৭.৬৪ কোটি টাকা আয় করেছে বাংলাদেশ। বে অব বেঙ্গল লার্জ মেরিটাইম ইকোসিস্টেম প্রজেক্টের তথ্য অনুযায়ী, বিশ্বের মোট মাছের ১৬ শতাংশ বা ৬০ লাখ টন বিচরণ করে বঙ্গোপসাগরে। বঙ্গোপসাগর থেকে বছরে অন্তত ৮ মিলিয়ন টন মাছ ধরা সম্ভব। অথচ বাংলাদেশ এখান থেকে বছরে মাত্র ০.৭ মিলিয়ন টন মাছ সংগ্রহ করতে পারছে। ৫৫টির বেশি দেশে বাংলাদেশ মূলত দশ ধরনের মৎস্যজাত পণ্য রপ্তানি করে, যার মধ্যে আছে হিমায়িত স্বাদু পানির মাছ, হিমায়িত সামুদ্রিক মাছ, হিমায়িত চিংড়ি, জীবিত তাজা মাছ, শুঁটকি, লবণে সংরক্ষিত মাছ, জীবিত বাইনজাতীয় মাছ, জীবিত কাঁকড়া, মাছের আঁশ এবং চিংড়ির মাথা।

অ্যাকুয়াকালচার

বৈশ্বিক খাদ্যবাজারে ইন্টিগ্রেটেড মাল্টি-ট্রপিক অফশোর অ্যাকুয়াকালচারের চাহিদা অতি দ্রুত বাড়ছে। বর্তমানে ভোজ্য মাছের ৪৭ শতাংশ আসে অ্যাকুয়াকালচার বা মাছ চাষ থেকে। প্রযুক্তির কল্যাণে এখন সমুদ্রেও মাছ চাষ করা যাচ্ছে। টেকসই উৎপাদন কৌশলের সকল পর্যায়ে মেরিন বাস্তুতন্ত্র সংরক্ষণ করে স্থানীয়দের জন্য উপযুক্ত কর্মসংস্থান করা গেলে উৎকৃষ্ট মানের মৎস্যজাত পণ্য রপ্তানি করা সম্ভব।

মেরিন বায়োটেকনোলজি

ব্লু ইকোনমির সাথে যুক্ত বিভিন্ন শিল্পে ধারণার চেয়ে দ্রুত বাড়ছে অত্যাধুনিক প্রযুক্তির ব্যবহার, এখনই যার আকার প্রায় ৪.৬ বিলিয়ন মার্কিন ডলার। ওষুধ, প্রসাধন, নিউট্রিশনাল সাপ্লিমেন্ট, মলিকিউলার প্রোব, এনজাইম এবং এগ্রোকেমিক্যাল শিল্প খাতে মেরিন বায়োটেকনোলজির বহুল ব্যবহার রয়েছে।

বিশাল জনগোষ্ঠীর জন্য পুষ্টিকর খাদ্য সরবরাহের টেকসই ব্যবস্থা করা, জনস্বাস্থ্য নিশ্চিত, জ্বালানি সংকট এবং পরিবেশগত বিপর্যয় আগামীর পৃথিবীতে বৈশ্বিক সমস্যা হিসেবে দেখা দেবে। এসব চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার উপায় খুঁজে চলেছে মেরিন বায়োটেকনোলজি। মেরিন জেনেটিক প্রকৌশলের কল্যাণে সমুদ্র থেকে পাওয়া সামান্য ব্যাকটেরিয়া থেকে জীবন রক্ষাকারী ওষুধ আবিষ্কার করা সম্ভব হয়েছে। ২০১৭ সালে মেরিন উৎস থেকে প্রাপ্ত ৩৬টির বেশি ওষুধের ক্লিনিক্যাল ট্রায়াল চলেছে, যার মধ্যে ১৫টিই ছিল ক্যান্সারের ওষুধ। নতুন প্রজন্মের অ্যান্টিবায়োটিক ১৪ বাজারে আনতে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পারে মেরিন বায়োটেক। ২০১৭ সাল পর্যন্ত সামুদ্রিক লতা থেকে পাওয়া ১৪,০০০ এর বেশি নতুন কেমিক্যাল এবং মেরিন ন্যাচারাল প্রডাক্ট হিসেবে ৩০০ এর বেশি পেটেন্ট রেজিস্টার করা হয়েছে, গবেষণা চলছে আরও বহু পণ্য নিয়ে। অন্তত এই খাতে সমুদ্রের সম্ভাবনা সত্যিই সীমাহীন।

অফশোর এনার্জি এবং ডিপ-সি মাইনিং

উন্নয়নশীল দেশে সমুদ্র অর্থনীতি থেকে পাওয়া সবচেয়ে লাভজনক আর্থিক খাত হলো সমুদ্রতলে জ্বালানি অনুসন্ধান এবং উত্তোলন। ১৯৮০ সালের জরিপ অনুযায়ী বলা হয়েছিল, ভূপৃষ্ঠে মজুতকৃত হাইড্রোকার্বন জ্বালানির ২০ শতাংশ রয়েছে সি বেডে। বর্তমানের উন্নততর প্রযুক্তি বলছে, প্রকৃতপক্ষে এ হার অন্তত ৩২ শতাংশ।

২০২৫ সাল নাগাদ বিশ্বের ৩৪ শতাংশ অশোধিত জ্বালানি তেল আসবে অফশোর থেকে। এখন পর্যন্ত বাংলাদেশে প্রায় ২৬ ট্রিলিয়ন ঘনফুট গ্যাস রিজার্ভ আবিষ্কৃত হয়েছে, যার কেবল ১ ট্রিলিয়ন ঘনফুট পাওয়া গেছে অফশোরে। সমুদ্র সীমানা নির্ধারিত হওয়ার পর বঙ্গোপসাগরের বাংলাদেশ অংশকে ২৬টি নতুন ব্লকে বিন্যাস করে এর মধ্যে ১১টি অগভীর ও ১৫টি গভীর সমুদ্রের ব্লক হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে। অত্যাধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার করে সরকারি-বেসরকারি প্রয়োজনে বিদেশি সংস্থাকে দিয়ে বঙ্গোপসাগরে তেল এবং জ্বালানি ক্ষেত্র নির্ণয় করতে সরকারের সর্বোচ্চ পর্যায় থেকে পদক্ষেপ নেওয়া হচ্ছে।

বিনোদন ও সামুদ্রিক পর্যটন শিল্প

বৈশ্বিক জিডিপির ৫ শতাংশ আসে উপকূলীয় ও মেরিন পর্যটন থেকে। পর্যটন খুবই মানবসম্পদঘেঁষা একটি শিল্প, যেখানে প্রযুক্তির উন্নয়নের পাশাপাশি দক্ষ জনবলের চাহিদা বেড়ে চলেছে। উপকূলের স্থানীয় অর্থনীতির উন্নয়ন এবং কর্মসংস্থান বৃদ্ধিতে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে পর্যটন। বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনকারী খাত হিসেবে ১৫০টি দেশে শীর্ষ পাঁচ এবং ৬০টি দেশে এক নম্বরে রয়েছে পর্যটন। স্বল্পোন্নত দেশগুলোর মধ্যে অর্ধেক দেশেই বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের প্রধান উৎস পর্যটন। বিশেষজ্ঞদের মতে, ২০২৪ সালের মধ্যে আমাদের দেশের অভ্যন্তরীণ পর্যটকের কল্যাণে দেশের জিডিপি ৪.৭ শতাংশ পর্যন্ত বাড়তে পারে। বর্তমানে বছরে গড়ে প্রায় ৭০ লাখ নাগরিক দেশের ভেতরে বিভিন্ন জনপ্রিয় পর্যটন স্থানে বেড়াতে যান। ২০০০ সালেও এ সংখ্যা ছিল ৩ থেকে ৫ লাখ। এ ধারা অব্যাহত থাকলে আগামী ৫/৬ বছরে এ সংখ্যা বার্ষিক ১০ লাখ ছুঁয়ে ফেলবে বলে আশাবাদী সংশ্লিষ্টরা। আমাদের উপকূলবর্তী সমুদ্রের বুকে তিন লাখ হেক্টর নতুন ভূমি জেগে উঠেছে।

এ ছাড়া পৃথিবীর দীর্ঘতম সমুদ্রসৈকত কক্সবাজার, প্রবালদ্বীপ সেন্ট মার্টিন ও কুয়াকাটার (পৃথিবীর অল্প

বাংলাদেশের সমুদ্র অঞ্চলকে ২৬টি ব্লকে ভাগ করে তেল-গ্যাস অনুসন্ধানের কাজ শুরু হচ্ছে অতি শিগগিরই

বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানির আকার
বার্ষিক ৭৮ বিলিয়ন মার্কিন ডলার,
যার ৯০ শতাংশ হয় সমুদ্রপথে

২০১৮ সালে
বিশ্বের ৪৭ শতাংশের বেশি জাহাজ ভাঙা হয়েছে
বাংলাদেশের জাহাজ ভাঙা ইয়ার্ডগুলোতে

মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং প্রণয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকায় থাকে স্মার্ট এবং ডিপ সি পোর্টগুলো

কয়েকটি স্থানের মধ্যে একটি, যেখানে একই স্থান থেকে সমুদ্রে সূর্যোদয় ও সূর্যাস্ত দেখা যায়) বৈচিত্র্য কাজে লাগিয়ে বিদেশি পর্যটক আকর্ষণে উদ্যোগ নেওয়া প্রয়োজন।

বিশ্বজুড়েই ছুটি কাটানোর বেশ আকর্ষণীয় একটি মাধ্যম হলো সমুদ্রবক্ষে প্রমোদ তরীতে ভ্রমণ। সরকারি ব্যবস্থাপনার পাশাপাশি বেসরকারি জাহাজ ও লঞ্চ মালিকরা এগিয়ে এলে এ খাতে কর্মসংস্থানেরও সুযোগ রয়েছে অনেক। আগামীতেই চালু হতে যাচ্ছে জাহাজে করে কক্সবাজার থেকে বঙ্গোপসাগর হয়ে সেন্ট মার্টিন যাওয়ার সুযোগ, যা উপকূলীয় পর্যটনে নতুন মাত্রা আনবে।

শিপিং, পোর্ট এবং মেরিটাইম লজিস্টিক

পরিমাণের হিসাবে ৮০ শতাংশ এবং আর্থিক মূল্য বিচারে ৭০ শতাংশ আন্তর্জাতিক বাণিজ্য সংঘটিত হয় সমুদ্রপথে। শক্তিশালী ব্লু ইকোনমির নেপথ্যে সবচেয়ে বড় ভূমিকা রাখবে স্মার্ট এবং ডিপ-ওয়াটার সমুদ্র বন্দর, দক্ষ নৌপরিবহন ব্যবস্থা এবং লজিস্টিক ইন্ডাস্ট্রি। বর্তমানে বাংলাদেশের মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ প্রায় ৭৮ বিলিয়ন মার্কিন ডলার। এসব পণ্য ৩০০০ এর বেশি জাহাজে পরিবহন করা হয়, যার বেশির ভাগই বিদেশি মালিকানাধীন।

নানা দেশ থেকে পণ্য আনা-নেওয়া করতে গিয়ে গত দশ বছরে দেশীয় ব্যবসায়ীরা বিদেশি শিপিং, এয়ার লাইন এবং ফ্রেইট অপারেটর কোম্পানিগুলোকে কেবল জাহাজ ভাড়া বাবদ ৯৫ বিলিয়ন ডলার পরিশোধ করেছেন। তবে আশার কথা, সম্প্রতি বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের জাহাজ বহরে বেশ ছয়টি জাহাজ যুক্ত হয়েছে এবং আরও বিশের অধিক জাহাজ পর্যায়ক্রমে যুক্ত হওয়ার প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। এ ছাড়া দীর্ঘ এক দশক পর আবারও আন্তর্জাতিক রুটে চলাচল শুরু করেছে বাংলাদেশের পতাকাবাহী কনটেইনার জাহাজ।

জাহাজ নির্মাণ, রিসাইক্লিং এবং মেরিটাইম ম্যানুফ্যাকচারিং

মেরিটাইম ম্যানুফ্যাকচারিংয়ের আওতায় রয়েছে জাহাজ নির্মাণ, মেরামত, সংরক্ষণ, ফিশিং ভেসেল, প্রমোদতরীসহ অন্যান্য ভাসমান জলযান এবং মেরিন প্রযুক্তি পণ্য নির্মাণ ও সরবরাহ। ব্লু ইকোনমির অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গ এ খাতটি নিয়ে সুনির্দিষ্ট প্ল্যান ছাড়া কোনো ধরনের মেরিটাইম পরিকল্পনা সফল হওয়া সম্ভব নয়।

বাংলাদেশে এই মুহূর্তে ছোট-বড় মিলে ৩০০ এর বেশি শিপইয়ার্ড রয়েছে। অভ্যন্তরীণ ইনল্যান্ড ভেসেল, দ্রুতগামী প্যাট্রোল বোট, ড্রেজিং বার্জ, যাত্রীবাহী লঞ্চ ও জাহাজ, ল্যান্ডিং ক্র্যাফট, টাগ বোট, সাপ্লাই বার্জ, ডেক লোডিং বার্জ, স্পিড বোট, কার্গো কোস্টার, ট্রুপ ক্যারিং ভেসেল, হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভে বোট, সাধারণ সার্ভে বোট, পাইলট বোট, ওয়াটার ট্যাক্সি এবং পন্টুনের চাহিদার শতভাগ এখন দেশেই নির্মাণ করা সম্ভব হচ্ছে। শিপবিল্ডিং, শিপ রিপেয়ারিং, নেভিগেশন, মেরিটাইম লজিস্টিক, শিপিং পরিবহনসহ এ খাতে বৈশ্বিক রাজস্ব আয়ের পরিমাণ প্রায় দুই হাজার বিলিয়ন মার্কিন ডলার। এ থেকে দুই শতাংশ আয়ও যদি বাংলাদেশে আনা যায়, তাহলে তার পরিমাণ দাঁড়ায় ৩৫ থেকে ৩৬ বিলিয়ন মার্কিন ডলার। বিংশ শতকে বাংলাদেশ থেকে জাহাজ রপ্তানি শুরু হয়েছে অতি সম্প্রতি, ২০০৮ সালে।

ঢাকার আনন্দ শিপইয়ার্ড ডেনমার্কে এমভি স্টেলা মরিস নামের ছোট আকারের একটি জাহাজ রপ্তানি করে। এর পরেই যুক্ত হয় চট্টগ্রামের ওয়েস্টার্ন মেরিন শিপইয়ার্ড। তারা জার্মানির গ্রোনা শিপিং কোম্পানির কাছ থেকে ৮৫ মিলিয়ন ডলারের আটটি জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ পায়। দেশে এখন রপ্তানিযোগ্য ১০,০০০ ডেডওয়েট টনেজের জাহাজ নির্মাণ করা হচ্ছে এবং অদূর ভবিষ্যতে এ সক্ষমতা ২৫,০০০ ডিডব্লিউটিতে উন্নীত হতে যাচ্ছে। জাহাজ নির্মাণ শিল্প দেশের জন্য বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের পাশাপাশি সাশ্রয়ও করে। কারণ সড়ক এবং রেলপথের জন্য প্রয়োজনীয় প্রায় শতভাগ অবকাঠামো বিদেশ থেকে আমদানীকৃত। তুলনায় নৌপথের সকল বাহন দেশে তৈরি। তাই জাহাজ নির্মাণ শিল্পকে বিকশিত করে তোলার দিকে সরকারের আরও বেশি মনোযোগী হওয়া উচিত।

২০১৮ সালে বিশ্বে যত জাহাজ ভাঙা হয়েছে, তার ৪৭.২ শতাংশই হয়েছে এ দেশের উপকূলে। জাতিসংঘের উন্নয়ন ও বাণিজ্য সংস্থা আঙ্কটাড প্রকাশিত 'রিভিউ অব মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট ২০১৯' শীর্ষক প্রতিবেদনে বলা হয়, কেবল ২০১৮ সালে বাংলাদেশ ৮৬ লাখ টন আয়তনের জাহাজ ভেঙেছে। বাংলাদেশে ইস্পাতের বার্ষিক গড় চাহিদা ৫ মিলিয়ন টন। আবার পদ্মা সেতু, রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র, কর্ণফুলী টানেল, বে টার্মিনাল, মাতারবাড়ী কয়লাবিদ্যুৎ কেন্দ্র ও গভীর সমুদ্রবন্দর, অর্থনৈতিক অঞ্চল নির্মাণ, জাতীয় মহাসড়ক সম্প্রসারণসহ বেশ কিছু সরকারি-বেসরকারি অগ্রাধিকারভিত্তিক বৃহৎ আকারের প্রকল্প চলমান থাকার কারণে দেশজুড়ে রডের চাহিদা ঊর্ধ্বমুখী।

উপকূলে অবস্থিত শিপ রিসাইক্লিং ইন্ডাস্ট্রিই মূলত বিপুল পরিমাণ রডের চাহিদা জোগান দেয়। শিপ ব্রেকিং ইয়ার্ড থেকে কেনা পুরনো জাহাজের পরিত্যক্ত লোহা গলিয়ে ৩৫০ এর বেশি রি-রোলিং কারখানা দেশের অভ্যন্তরীণ রডের প্রায় ৬০ শতাংশ চাহিদা মেটায়।

সমুদ্রে নবায়নযোগ্য জ্বালানি

বৈশ্বিক জ্বালানি চাহিদার ২২ শতাংশ আসে নবায়নযোগ্য জ্বালানি থেকে। অগ্রসর প্রযুক্তিকে কাজে লাগিয়ে নানারূপে মেরিন রিনিউয়েবল এনার্জি পাওয়া যাচ্ছে। যেমন অফশোর সোলার এনার্জি, অফশোর উইন্ড এনার্জি, ওয়েভ এনার্জি, টাইডাল এনার্জি, ওশেন থার্মাল এনার্জি, স্যালাইনিটি গ্র্যাডিয়েন্ট, ওশেন কারেন্ট এনার্জি এবং মেরিন জৈব বর্জ্য থেকে প্রাপ্ত এনার্জি।

সমুদ্রের তীরে অবস্থিত দেশগুলো সামুদ্রিক বায়ু, ঢেউ, স্রোত এবং জোয়ারভাটাকে কাজে লাগিয়ে নবায়নযোগ্য এবং অতি নিম্নমাত্রার কার্বনযুক্ত জ্বালানি উৎপাদন করতে পারে। সমুদ্রের বাধাহীন বাতাসের শক্তিকে কাজে লাগিয়ে উইন্ড টারবাইনের ঘূর্ণনের মাধ্যমে অফশোর ইলেকট্রিসিটি উৎপাদন করা হয়। তবে এ ধরনের স্থাপনা থেকে ভালো ফলাফল পেতে হলে টারবাইন বসানোর জন্য বিচক্ষণতার সাথে উপকূলের সবচেয়ে উপযুক্ত স্থান নির্বাচন করতে হবে এবং অফশোর সাইটকে প্রধান ট্রান্সমিশন গ্রিডের

২০১৮ সালে ৮৬ লাখ টন আয়তনের পুরাতন জাহাজ ভেঙেছে বাংলাদেশের জাহাজ ভাঙা ইয়ার্ডগুলো

নৌ অর্থনীতির সাথে জুড়ে আছে সরকারের **১৭টি** মন্ত্রণালয় এবং **১২টি** সংস্থা

দেশের মোট জনসংখ্যার **১৮ শতাংশ** উপার্জনের জন্য সরাসরি সমুদ্রের ওপর নির্ভরশীল

সামুদ্রিক বায়ু, স্রোত, জোয়ার-ভাটা কাজিয়ে লাগিয়ে নবায়নযোগ্য জ্বালানি উৎপাদন জনপ্রিয় হয়ে উঠেছে

সাথে সংযুক্ত করতে হবে। জোয়ারভাটার স্রোত এবং শক্তিকে কাজে লাগিয়ে উৎপাদন করা হচ্ছে টাইডাল এনার্জি।

সমুদ্রে একদম উপরের স্তরের পানির তাপমাত্রা কিছুটা নিচের স্তরের পানির চেয়ে উষ্ণ হয়। এ পার্থক্যকে কাজে লাগিয়ে থার্মোডিনামিক বিভব থেকে ওশান থার্মাল এনার্জি কনভারশন (ওটিইসি) প্রক্রিয়ায় বিদ্যুৎ উৎপাদন করা হয়। সমুদ্রে নবায়নযোগ্য শক্তি থেকে কেবল জ্বালানি ছাড়াও আরও সুবিধা পাওয়া যায়। কারণ মেরিন-বেজড রিনিউয়েবল এনার্জি সেক্টরে বিপুল পরিমাণে দক্ষ জনশক্তির কর্মসংস্থানের সুযোগ থাকে। এ ছাড়াও সমুদ্র বা নদীর পানি ব্যবস্থাপনা, লবণাক্ত পানি সুপেয়করণ, উপকূল ও উপকূলীয় পরিবেশ সংরক্ষণ, ওয়েভ সার্ফিং বা স্কুবা ডাইভিংয়ের মতো সমুদ্রনির্ভর খেলাধুলাও মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিংয়ের আওতাভুক্ত থাকে।

দেশ যাতে অর্থনৈতিক দিক থেকে দীর্ঘমেয়াদে লাভবান হওয়ার পাশাপাশি টেকসই উন্নয়ন ধরে রাখতে পারে, সে লক্ষ্যে সব কয়টি মেরিটাইম খাতকে একটি আধুনিক এবং ভবিষ্যৎমুখী এমএসপিতে যথাযথ ভাবে সমন্বয় করতে হবে।

এমএসপির আলোকে টেকসই মেরিটাইম উন্নয়নে বাংলাদেশের গৃহীত পদক্ষেপ

অতীতে আমাদের বেশির ভাগ সামুদ্রিক কার্যক্রমের মধ্যে কোনো সমন্বয় ছিল না। একই প্রকল্প বা কাজ যেমন একাধিকবার করা হয়েছে, আবার কোনো গুরুত্বপূর্ণ বিষয় একেবারে চোখ এড়িয়ে গেছে। বিভিন্ন মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রি পরিচালনার জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষ না থাকায় শিল্প খাতগুলোর কর্মকাণ্ডের তদারকি ঠিকমতো করা হয়নি। ফলে স্বচ্ছতা, জবাবদিহিতার অভাব রয়ে গেছে এ খাতে।

প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার বলিষ্ঠ নেতৃত্বে ২০১২ মিয়ানমার ও ২০১৪ সালে ভারতের বিপক্ষে আন্তর্জাতিক আদালত থেকে দেওয়া রায়ে বাংলাদেশ শেষ পর্যন্ত ১,১৮,৮১৩ বর্গ কিলোমিটারের বেশি টেরিটোরিয়াল সমুদ্র, ২০০ নটিক্যাল মাইল বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল (ইইজেড) এবং চট্টগ্রাম উপকূল থেকে ৩৫৪ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত মহীসোপানের তলদেশে অবস্থিত সব ধরনের প্রাণিজ ও অপ্রাণিজ সম্পদের ওপর সার্বভৌম অধিকার প্রতিষ্ঠা করতে পেরেছে। মেরিটাইম সেক্টরে আজ আমরা অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির সাথে এক অভূতপূর্ব টেকসই উন্নয়ন শুরুর প্রান্তে দাঁড়িয়ে আছি।

আঞ্চলিক সহযোগিতা, গভীর সমুদ্র বন্দর নির্মাণ, বিশেষায়িত অর্থনৈতিক অঞ্চল, কোস্টাল ইন্ডাস্ট্রি, এনার্জি ক্লাস্টার, অফশোরে তেল-গ্যাস অনুসন্ধানের সামাজিক ও অর্থনৈতিক সব কয়টি সূচকে ভালো অবস্থানে রয়েছে বাংলাদেশ। ব্লু ইকোনমির সুফল পেতে পরিবর্তিত জলবায়ুতে অভিযোজনের কৌশলপত্র হিসেবে আগামী শতকের জন্য বাংলাদেশ ডেল্টা প্ল্যান ২১০০ নামে টেকসই বদ্বীপ মহাপরিকল্পনা হাতে নিয়েছে সরকার। যেখানে সমন্বিত ওয়াটার রিসোর্স ম্যানেজমেন্ট, দেশের উপকূল-নদী-মোহনা-খরাপীড়িত এলাকার সার্বিক ব্যবস্থাপনা অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

'ভিশন ২০৪১' অনুযায়ী ২০৪১ সালের মধ্যে একটি সমৃদ্ধ দেশের মর্যাদা অর্জনের লক্ষ্যে কাজ করে চলেছে সরকার। এতে উন্নয়নের অন্যতম চাবিকাঠি হিসেবে সুনীল অর্থনীতিকে কাজে লাগানোর কথা বলা হয়েছে। জাতিসংঘ নির্ধারিত এসডিজি ২০৩০-তে বর্ণিত লক্ষ্যমাত্রার ১৪ নম্বর ধারায় জলজ প্রাণী ও সম্পদের সুরক্ষার কথা সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ করা হয়েছে। বাংলাদেশের সকল মেরিটাইম উন্নয়নসূচিতে এটি মাথায় রেখে পরিকল্পনা সাজানো হচ্ছে।

ব্লু ইকোনমির সাথে সরকারের অন্তত ১৭টি মন্ত্রণালয় এবং ১২টি সংস্থা যুক্ত রয়েছে। দেশের সমুদ্রসীমা ব্যবহারকারী সরকারি-বেসরকারি সকল স্টেকহোল্ডার এক ছাদের নিচে নিয়ে আসার উদ্দেশ্যে ২০১৭ সালে একটি স্বাধীন ব্লু ইকোনমি সেল গঠন করা হয়।

সুনীল অর্থনীতি সম্পর্কিত জ্ঞানার্জন ও তা বিকাশে দক্ষতা সৃজনের লক্ষ্যে ২০১৩ সালে প্রতিষ্ঠিত হয়েছে বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম বিশ্ববিদ্যালয়। ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ে চালু করা হয়েছে ওশানোগ্রাফি, নোয়াখালী বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়ে 'ইনস্টিটিউট ফর ওশানোগ্রাফি অ্যান্ড মেরিন রিসোর্স ম্যানেজমেন্ট' নামে একটি ইনস্টিটিউট স্থাপন প্রক্রিয়াধীন।

কক্সবাজারে বাংলাদেশ ওশানোগ্রাফি রিসার্চ ইনস্টিটিউট স্থাপন করা হয়েছে। বর্তমানে মহেশখালীতে একটি অফশোর উইন্ড এনার্জি প্রকল্প চলমান রয়েছে। পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয় ২০১৪ ও ২০১৭ সালে জাতীয় পর্যায়ে দুটি ওয়ার্কশপ করে সমুদ্র অর্থনীতির সম্ভাব্য ২৬টি খাত চিহ্নিত করেছে।

বাংলাদেশ দক্ষিণ এশিয়ার সেই দেশগুলির মধ্যে একটি, যেখানে ২০১৪ সালেই সুনীল অর্থনীতির অত্যন্ত সম্ভাবনাময় দিকগুলো নিয়ে প্রথম আন্তর্জাতিক কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছিল। তবে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রিপরিষদ এবং সংস্থাগুলোকে অধিকতর দক্ষতার সাথে সকল বেসরকারি ও পাবলিক স্টেকহোল্ডারদের মধ্যে নজরদারি ও সমন্বয় করার জন্য আরও কড়াকড়ি অবস্থান নেওয়া প্রয়োজন।

এমএসপি কিংবা ব্লু ইকোনমির নীতিনির্ধারণের জন্য একটি ভিন্ন মন্ত্রণালয় স্থাপন এখন সময়ের দাবি। মেরিটাইম বিশেষজ্ঞ, বিজ্ঞানী, শিক্ষাবিদ, উদ্যোক্তা এবং শিল্প মালিকদের সমন্বয়ে একটি ওশান অ্যাডভাইজরি কমিটি গঠন করা যেতে পারে। পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয় এবং সংশ্লিষ্ট পাবলিক-প্রাইভেট সেক্টরের সদস্যদের নিয়ে একটি আঞ্চলিক এমএসপি স্টিয়ারিং কমিটি গঠনের কথাও ভেবে দেখা যেতে পারে।

এমএসপি হোক অগ্রাধিকার ভিত্তিতে

সমুদ্রের সর্বশেষ তথ্য সংগ্রহ এবং ব্যাখ্যা করার মাধ্যমে সরকারকে সঠিক সিদ্ধান্ত গ্রহণের জন্য সুসংহত একটি প্ল্যাটফর্ম গড়ে দেয় মেরিটাইম স্পেইশাল প্ল্যানিং। কার্যকর এমএসপির জন্য সরকারি প্রতিষ্ঠান, বেসরকারি খাত, এনজিও, শিক্ষাবিদ, বিজ্ঞানীদের অংশগ্রহণের সুযোগ থাকার পাশাপাশি প্রশাসনের সকল স্তরের অংশগ্রহণ প্রয়োজন। এটি হবে দ্রুত পারস্পরিক যোগাযোগে সক্ষম একটি সমন্বিত, সুষম সমুদ্র ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা।

বাংলাদেশে মোট জনসংখ্যার ১৮.২ শতাংশ মানুষ সমুদ্র অর্থনীতির ওপর নির্ভরশীল। সুনীল অর্থনীতিতে আগামীতে যত বিনিয়োগ আসবে, তা যদি সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনা ও নীতিমালা ছাড়াই বাস্তবায়ন হয় সেক্ষেত্রে ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানগুলো আপাতত লাভের মুখ দেখলেও দীর্ঘমেয়াদে অপূরণীয় ক্ষতির মুখে পড়বে দেশ তথা দেশের মানুষ। এ কারণেই টেকসই সমুদ্র শাসনের যুগোপযোগী এমএসপি নির্ধারণ এই মুহূর্তে অগ্রাধিকার পাওয়া উচিত।

রাজীব আহমেদ
সিনিয়র এডিটর, সিপিএ নিউজ

আফরোজা বিথী
প্রদায়ক, বন্দরবার্তা

বঙ্গোপসাগরে মৎস্য আহরণ

প্রয়োজন আন্তঃদেশীয় সহযোগিতা

বঙ্গোপসাগরে কার কতটুকু অধিকার? বাংলাদেশ, ভারত ও মিয়ানমারের মধ্যে এই প্রশ্নের মীমাংসা হয়ে গেছে। কিন্তু স্পেশাল ইকোনমিক জোনের (ইইজেড) যে সীমানারেখা মাছকে তো তা মানানো সম্ভব নয়। কারণ মাছ কোনো সীমানা জানে না। এমনকি মানতে চান না জেলেরাও। অধিক মাছের আশায় জেলেরাও জেনে হোক বা না জেনে, সীমারেখা অতিক্রম করে যান। আবার ফিশিং ট্রলারের অনুপাতে মাছের পরিমাণ যেহেতু কম, স্বাভাবিকভাবেই জেলেদের মধ্যে সংঘাত সাধারণ বিষয়।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

গভীর সমুদ্রে মাছ ধরার প্রতিযোগিতা যে ক্রমে তীব্র হচ্ছে, তাতে বাংলাদেশের জেলেরা বেশ অস্বস্তিতেই আছেন। অন্য দেশের জাহাজের পাশাপাশি গভীর সমুদ্রে মাছ ধরতে হয় তাদের। মাছ যেহেতু এখন কম পাওয়া যাচ্ছে, তাই বিদেশি প্রতিযোগী জেলেদের আর স্বাগত জানানো যাচ্ছে না। বাংলাদেশের জলসীমা থেকে শ্রীলংকার একাধিক ট্রলার ও জেলেকে আটক করা হয়েছে। বিদেশি জেলেদের সাথে অনেক সময় সরাসরি বিরোধেও জড়িয়ে পড়েন এদেশের জেলেরা। সংঘর্ষে কখনো কখনো ছোট ছোট ট্রলার ডুবির ঘটনাও ঘটে। প্রায় সময়ই এ ধরনের ঘটনা অনুল্লেখিতই থেকে যায়। তাই কনজারভেশনিস্ট ও ফিশারি ম্যানেজারদের বক্তব্য–দেশগুলো এই সংঘাতকে যদি পারস্পরিক সহযোগিতায় রূপ দিতে ব্যর্থ হয়, তাহলে কেবল জেলেরাই যে ঝুঁকিতে পড়বেন তা নয়, বঙ্গোপসাগরে কমতে থাকা মাছও হয়তো একদিন হারিয়ে যাবে।

বঙ্গোপসাগর ঘিরে আছে আটটি দেশ। এর উপকূল বরাবর বাস করছে ২০ কোটির মতো মানুষ। তাদের বড় অংশেরই জীবন ও জীবিকার চাহিদা পূরণ করে এর মৎস্যসম্পদ। তবে বঙ্গোপসাগরের মৎস্যসম্পদ কয়েক দশক ধরেই বেশ চাপে রয়েছে এবং বর্তমানে মারাত্মক হারে কমে আসছে। শত শত বৃহৎ নৌযানের সাহায্যে অত্যধিক মাত্রায় বঙ্গোপসাগরে মাছ ধরা হচ্ছে, এ সম্পদের জন্য যা মোটেই টেকসই নয়। এমনটা চলতে থাকলেও স্থানীয় জেলেদের অভিযোগ–কর্তৃপক্ষ বিষয়টিকে গুরুত্ব দিয়ে অনুধাবন করছে না।

পারস্পরিক সহযোগিতার অভাব

বঙ্গোপসাগর ঘিরে দেশগুলোর মধ্যে পারস্পরিক সহযোগিতার অভাব খুব বেশি দৃশ্যমান। এই অসযোগিতা এর মৎস্য ও অন্যান্য প্রাণিজ সম্পদ রক্ষায় জাতীয় পর্যায়ে নেওয়া অনেক উদ্যোগকে দুর্বল করে দিচ্ছে বলে মনে করেন বিশেষজ্ঞরা।

যদিও পারস্পরিক সহযোগিতা বৃদ্ধির একটা চেষ্টা ঠিকই আছে। বে অব বেঙ্গল ইনিশিয়েটিভ ফর মাল্টি-সেক্টোরাল টেকনিক্যাল অ্যান্ড ইকোনমিক কো-অপারেশনের (বিমসটেক) অংশ ভারত। বঙ্গোপসাগর ঘিরে থাকা আটটি দেশ এখানে মাছ ধরা যাতে সহনীয় পর্যায়ে রাখে তার একটা পদ্ধতি দাঁড় করিয়েছে গ্লোবাল এনভায়রনমেন্ট ফ্যাসিলিটি এবং জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা। তারপরও অবস্থার খুব একটা দৃশ্যমান বদল আসেনি।

সাগরে গ্রেফতার-উত্তেজনা

মৎস্যসম্পদ রক্ষায় বছরের একটি নির্দিষ্ট সময় বঙ্গোপসাগরে ৬৫ দিনের জন্য মাছ ধরা নিষিদ্ধ করে বাংলাদেশ সরকার। এ পদক্ষেপকে ন্যায্য মনে করেন না এদেশে অনেক মৎস্যজীবী। তাদের যুক্তি হলো বাংলাদেশ নিষিদ্ধ করলেও অন্যান্য দেশের জেলেরা ঠিকই এই সময়টাতে বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় মাছ ধরা অব্যাহত রাখছে।

ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের প্রাণী বিজ্ঞান বিভাগের প্রভাষক মাহতাব খান বাঁধনকে উদ্ধৃত করে দ্য থোর্ড পোল তাদের এক প্রতিবেদনে উল্লেখ করেছে, সাগরে মাছ ধরায় নিষেধাজ্ঞা বাস্তবায়ন অসামঞ্জস্যপূর্ণ বলে জেলেদের মধ্যে যে ধারণা তৈরি হয়েছে, তা তাদেরকে নিষেধাজ্ঞার উদ্যোগটি লঙ্ঘনে উদ্বুদ্ধ করছে। নিষেধাজ্ঞা বাস্তবায়ন জোরদার করার মাধ্যমে এর উত্তর পাওয়া যাবে না। বাংলাদেশ হোক বা ভারত কিংবা মিয়ানমার–যে দেশই বিদেশি জেলেদের গ্রেফতার করে জেলে পুরুক না কেন, তাতে মানবিক দুর্ভোগই কেবল বাড়বে। গত কয়েক দশকেও এমন নজির পাওয়া যাবে না যে, এর ফলে সাগরে মাছের মজুত বেড়েছে অথবা মাছ ধরাকে কেন্দ্র করে সংঘাত স্তিমিত হয়েছে।

যদিও বিপুল সংখ্যক ছোট জেলেকে মাসের পর মাস বিদেশের জেলে দিন কাটাতে হচ্ছে, তারপরও বঙ্গোপসাগরে অতি মাত্রায় মৎস্য আহরণ কিন্তু থেমে নেই। যেমনটা বলছিলেন চট্টগ্রামের জেলে নূর ইসলাম, "বেশি মাছের আশায় সবসময়ই বিদেশি জেলেরা তাদের সীমানা অতিক্রম করে।" ছোট ট্রলারের মাঝি হিসেবে তার রয়েছে দুই দশকের মাছ ধরার অভিজ্ঞতা। মোংলা বন্দরের ঠিক দক্ষিণে একাধিকবার বিদেশি জেলেদের মুখোমুখিও হতে হয়েছে তাকে।

বাংলাদেশ ইইজেডের ১২৫ কিলোমিটার অভ্যন্তরে পটুয়াখালী উপকূল থেকে কোস্ট গার্ডের সদস্যরা গত বছর ৫১৯ জন ভারতীয় জেলেকে আটক ও ৩২টি মাছধরা নৌকা জব্দ করে। ঘটনাটি ঘটে সাগরে ৬৫ দিন মাছ ধরায় নিষেধজ্ঞার মধ্যেই, বাংলাদেশি জেলেরা যখন নৌকা-জাল রেখে অলস সময় কাটাচ্ছিলেন। আটকের পর ভারতীয় জেলেদের সে দেশে ফেরত পাঠানো হয়। তবে সব জেলের ভাগ্যে এমনটা ঘটে না। বাংলাদেশ কোস্ট গার্ডের পরিসংখ্যান বলছে, সাম্প্রতিক বছরগুলোকে হাজারের বেশি ভারতীয় জেলেকে গ্রেফতারের পর কয়েক মাস করে জেলে কাটাতে হয়েছে। তবে বাংলাদেশের কত সংখ্যক জেলেকে অন্য দেশের জলসীমায় ঢুকে পড়ার অপরাধে বিদেশের জেলে কাটাতে হয়েছে, সেই পরিসংখ্যান পাওয়াটা সহজ নয়। সাধারণত বাংলাদেশি কোনো জেলে যখন মিয়ানমারের হাতে ধরা পড়ে, তখন তাকে কয়েক মাস সে দেশের জেলে থাকতে হয়। এরপর বাড়ি ফেরার সুযোগ হয়।

আন্তর্জাতিক আইনের লঙ্ঘন

নিজ দেশের জলসীমা অতিক্রমের শাস্তি হিসেবে জেলেদের এই যে জেলে পুরে দেওয়া হচ্ছে, তার মধ্য দিয়ে দেশগুলো আন্তর্জাতিক আইন লঙ্ঘন করছে বলে মনে করেন বিশেষজ্ঞরা। বে অব বেঙ্গল প্রোগ্রামের আন্তঃসরকার সংস্থার পরিচালক যুগরাজ সিংহ যাদব যেমনটা বলছিলেন, সাগর সম্পর্কে আন্তর্জাতিক যে আইন তাতে পরিষ্কার করেই ইইজেডে ঢুকে পড়ার কারণে বিদেশি জেলেদের আটকের পর জেলে ভরে দেওয়া বা এ ধরনের শাস্তি না দেওয়ার ব্যাপারে দেশগুলোর প্রতি নির্দেশনা রয়েছে। বঙ্গোপসাগরে টেকসই মৎস্যসম্পদ নিশ্চিত করতে বঙ্গোপসাগরীয় দেশগুলোর মধ্যে নিবিড় সহযোগিতা উন্নয়নে কাজ করছে ভারতের চেন্নাইভিত্তিক সংস্থাটি।

সমুদ্র সম্পর্কে জাতিসংঘের যে আইন অর্থাৎ 'ইউনাইটেড নেশন্স কনভেনশন অন দ্য ল অব সি (আনক্লস)'-এর ৭৩ অনুচ্ছেদে বলা আছে, 'যৌক্তিক একটি বন্ড বা জামানত রেখে আটককৃত ভেসেল ও এর ক্রুদের দ্রুত ছেড়ে দিতে হবে।' মাছেরা যাতে সীমানা অতিক্রম করে বাধাহীনভাবে চলতে পারে এবং জেলেরা কষ্ট না পায়, সে সুযোগও এই আইন এবং তদপরবর্তী স্বাক্ষরিত আন্তর্জাতিক ও দ্বিপক্ষীয় বিভিন্ন চুক্তিতে রাখা হয়েছে। সেই সাথে রাখা হয়েছে পারস্পরিক তথ্য বিনিময়ের সুযোগও। যুগরাজ সিং যাদব বলছিলেন, ইস্যুটি নিষ্পত্তিতে আন্তর্জাতিক আইনে রাষ্ট্রগুলোর জন্য পর্যাপ্ত ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। দুঃখের বিষয় হলো এই অঞ্চলের কোনো দেশই তা আমলে নিচ্ছে না।

বাংলাদেশের মেরিন ফিশারিজ দফতরের পরিচালক মোহাম্মদ লতিফুর রহমানও তেমনটাই মনে করেন। তিনি বলেন, গুটিকয় সংলাপ ছাড়া দেশগুলোর মধ্যে কার্যকর কোনো সহযোগিতা গড়ে ওঠেনি। বঙ্গোপসাগর বরাবর সবচেয়ে বেশি উপকূলীয় অঞ্চলের মালিক ভারত মৎস্যসম্পদের মজুত নিরূপণে যৌথ জরিপ পরিচালনা ও আহরণে প্রতিবেশী দেশগুলোকে সহায়তা করতে পারে বলে মনে করেন তিনি। তার মতে, তথ্য বিনিময়ের জন্য একটা মেকানিজম ও মেরিন ফিশারি ব্যবস্থাপনায় একটা কার্যকর প্লাটফরম দরকার আমাদের।

কয়েক বছর আগে ২০১২ সালে 'বে অব বেঙ্গল লার্জ মেরিন ইকোসিস্টেম প্রজেক্ট'-এ জেলেদের আটক ও প্রত্যাবাসন এবং যৌথ টহলের বিষয়ে বেশকিছু সুপারিশ করে জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা। মেরিন ফিশারিজ ও পরিবেশ ইস্যুতে আন্তঃদেশীয় সহযোগিতার ক্ষেত্রে এটাই এখন পর্যন্ত আন্তর্জাতিক অর্থায়নপুষ্ট কোনো উদ্যোগ। প্রকল্পটির এক দশক অতিবাহিত হলেও সংশ্লিষ্ট সরকারগুলো খুব কম সংখ্যক সুপারিশই আমলে নিয়েছে।

আটক জেলেদের প্রত্যাবাসনে ভবিষ্যতে দেশগুলোর দ্বিপক্ষীয় বা বহুপক্ষীয় চুক্তির প্রয়োজন পড়বে। নিয়োগদাতা, ট্রলারের মালিক ও সরকার সবার কাছেই বিষয়টি পরিষ্কার হওয়া দরকার। জেলেদেরও এ ব্যাপারে নিয়মিত অবহিত করা স্ব স্ব দেশের দায়িত্বের মধ্যে পড়ে।

মাছেদের সীমানা নেই

বেশির ভাগ মাছই খাদ্যের সন্ধানে ও প্রজননের প্রয়োজনে দুই বা ততধিক দেশের ইইজেডের মধ্যে চলাচল করে। বিষয়টির ব্যাখ্যা দিতে গিয়ে যাদব বলেন, ইন্ডিয়ান ম্যাকারেলের মতো কিছু প্রজাতি আবার সমগ্র সাগরজুড়েই বিচরণ করে। কিছু সংখ্যক মৎস্য প্রজাতি যেমন ইলিশ ও বোম্বে ডাক আবার প্রাথমিকভাবে পাওয়া যায় নির্দিষ্ট অঞ্চলে। হেরিংস ও ইলিশের মতো ছোট আকৃতির সামুদ্রিক মাছ এক বা একাধিক দেশের উপকূল বরাবর পরিব্রাজন করে। রেইনবো সার্ডিনের মতো ছোট আকারের কিছু সামদ্রিক মাছ আবার পাওয়া যায় বঙ্গোপসাগরীয় সব দেশের উপকূলজুড়েই।

এমনকি সমুদ্রতলের কাছাকাছি অবস্থানকারী কিছু প্রজাতি যেমন লবস্টার, সি কিউকাম্বার ও রিফ ফিশও লার্ভার পর্যায়ে সীমানা অতিক্রম করে। উদাহরণ হিসেবে বলা যায় লবস্টার তাদের জন্মস্থান থেকে পরিণত বয়সের ঠিকানায় পৌঁছাতে হাজার কিলোমিটার পথ পাড়ি দেয়। 'অভিন্ন সম্পদ হওয়া সত্ত্বেও এক দেশের আহরণ কার্যক্রম অন্য দেশের আহরণের সুযোগকে ক্ষতিগ্রস্ত করতে পারে', বলছিলেন যুগরাজ সিং যাদব।

বাংলাদেশের মেরিন ফিশারিজ সার্ভে ম্যানেজমেন্ট ইউনিটের প্রধান বৈজ্ঞানিক কর্মকর্তা মোহাম্মদ শরীফ উদ্দিনের ভাষায়, একাধিক ইইজেডের মধ্যে বিচরণকারী মাছের মজুত নিয়ে কোনো গবেষণা এখন পর্যন্ত হয়নি। ভারতের সাথে সর্বশেষ জয়েন্ট ওয়ার্কিং গ্রুপের বৈঠকেও মাছের বিষয়টি নিয়ে কোনো অগ্রগতি আসেনি।

বিপন্ন সামুদ্রিক প্রাণী

১৯৯৫ সালের ইউনাইটেড নেশন্স ফিশ স্টক এগ্রিমেন্টে বঙ্গোপসাগরীয় ছয়টি দেশ যোগ দিয়েছে। এতে সবচেয়ে নবীন সদস্য থাইল্যান্ড, যারা ২০১৭ সালে চুক্তিটি অনুমোদন করেছে। তবে মালয়েশিয়া ও মিয়ানমার এখন পর্যন্ত যোগ দেয়নি। চুক্তিটির উদ্দেশ্য হলো আনক্লসে সংরক্ষিত পরিযায়ী মাছের সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনার সুযোগ বাস্তবায়ন করা।

ফিশারি ব্যবস্থাপনার উদ্দেশ্যগুলোর একটি হলো অতি বিপন্ন সামদ্রিক প্রাণীকে রক্ষা করা। বাঁধনের মতে, শার্ক, রেস ও সফিশ বিশাল সমুদ্রজুড়ে বিচরণ করে। বাণিজ্যিকভাবে গুরুত্বপূর্ণ মাছের সাথে অনেক সময় হোয়েল শার্ক, হ্যামারহেড শার্ক ও সামদ্রিক কচ্ছপও ফিশিং গিয়ারে আটকে যায়।

তাই এককভাবে কোনো দেশ যদি পরিযায়ী সামুদ্রিক প্রাণী রক্ষার উদ্যোগ নেয়ও, তাতে কাঙ্ক্ষিত ফল আসবে না, যতক্ষণ পর্যন্ত না অন্য দেশগুলোও সমন্বিতভাবে একই পদাঙ্ক অনুসরণ করে। এমন মন্তব্য করে যাদব বলেন, কিছু দেশ এসব প্রাণী রক্ষার চেষ্টা করছে। তবে সেক্ষেত্রে উদ্যোগের মাত্রাও একই রকম হতে হবে। বঙ্গোপসাগরের মৎস্যসম্পদকে যদি টেকসই করতেই হয়, তাহলে দেশগুলোর মধ্যে সক্রিয় সহযোগিতা ও যৌথ ব্যবস্থাপনা সবচেয়ে বেশি জরুরি। নীতিগতভাবে দেশগুলো এর বিপক্ষেও নয়, কিন্তু তাদের পিছুটান বঙ্গোপসাগরের মাছ ও মৎস্যজীবী উভয়ের দুর্ভোগই অব্যাহত রাখছে। বঙ্গোপসাগরের মৎস্যসম্পদ এবং মৎস্যজীবীদের সুরক্ষায় এই অঞ্চলের দেশগুলোর সমন্বিত নীতি প্রণয়ন এবং বাস্তবায়ন এখন সময়ের দাবি।

সংবাদ সংক্ষেপ

সমুদ্র দূষণ সংক্রান্ত নীতিমালা হালনাগাদ করেছে চীন

প্রিভেনশন অ্যান্ড কন্ট্রোল অব মেরিন পলিউশন ফ্রম শিপস বিধিমালার সংশোধনী এনেছে চীন। সেই সাথে যেসব কার্গো অপারেশনের সময় অয়েল বুম প্রয়োজন হয়, সেসব পণ্যের নিরাপদ হ্যান্ডলিংয়ের জন্য হ্যাজারডাস বাল্ক লিকুইড কার্গো অ্যাপ্ট টু কজ পলিউশন ডিরেকটরি প্রকাশ করেছে দেশটি। তবে ১০,০০০ টনের চেয়ে ছোট, বিদ্যুৎ বা এ ধরনের ক্লিন ফুয়েলে চালিত জাহাজের জন্য ১ মার্চ, ২০২০ থেকে কার্যকর এ বিধি মেনে চলা বাধ্যতামূলক করা হয়নি।

কার্বন শোষণে সমুদ্রনির্ভর প্রযুক্তিতে অর্থায়ন করবে ইউরোপিয়ান ইউনিয়ন

ইউরোপের ছয় দেশের ১৪টি প্রতিষ্ঠান একযোগে নেগেটিভ নিঃসরণ বা বায়ুমণ্ডলের অতিরিক্ত কার্বন শুষে নিতে সক্ষম সমুদ্রভিত্তিক প্রযুক্তি নিয়ে কাজ শুরু করেছে। ইউরোপের 'হরাইজন ২০২০' প্রোগ্রামের অধীন ওশাননেট প্রকল্পে নেতৃত্ব দিচ্ছে নরওয়েজিয়ান ইউনিভার্সিটি অব সায়েন্স অ্যান্ড টেকনোলজি, যার জন্য ইতিমধ্যেই ৮.২ মিলিয়ন মার্কিন ডলার বরাদ্দ দিয়েছে ইইউ। এ প্রকল্পের অধীনে সমুদ্রে নেগেটিভ এমিশন টেকনোলজির (এনইটি) সম্ভাবনা, ঝুঁকি এবং পার্শ্বপ্রতিক্রিয়া নিয়ে গবেষণা করা হবে।

অয়েল রিগ নিয়ে প্রতিবাদ করে লাখ ডলার জরিমানা দিল গ্রিনপিস ইউকে

গত বছরের জুনে যুক্তরাজ্যের নর্থ সি এলাকায় অপারেশন চালাচ্ছিল অফশোর ড্রিলিং কোম্পানি ট্রান্সওশানের সেমিসাবমারসিবল রিগ পল বি. লয়েড জুনিয়র। পরিবেশ দূষণ করছে রিগটি, এ অভিযোগে আচমকা সেখানে উঠে আসেন গ্রিনপিস ইউকে'র কর্মীরা এবং টানা কয়েক দিন এটি দখলে রাখেন। এ ধরনের ঘটনার পুনরাবৃত্তি ঠেকাতে গ্রিনপিসের বিরুদ্ধে স্কটিশ আদালত রুল জারি করলেও আরও দুবার একই কাণ্ড ঘটায় পরিবেশবাদী সংগঠনটি। এর ফলেই মূলত এক লাখ মার্কিন ডলার জরিমানা দিতে বাধ্য হলো তারা।

এশিয়া-ইউরোপ নৌবাণিজ্যের শীর্ষে ওশান অ্যালায়েন্স

মায়ের্স্ক এবং এমএসসির টুএম অ্যালায়েন্সকে হটিয়ে এশিয়া-ইউরোপ ট্রেডলেনে বাণিজ্য পরিচালনাকারী হিসেবে প্রথম স্থানে উঠে এসেছে সিএমএ সিজিএম, ওওসিএল, কসকো এবং এভারগ্রিন শিপিং লাইনের যৌথ উদ্যোগ ওশান অ্যালায়েন্স। ট্রান্সপ্যাসিফিকে শীর্ষস্থান নিশ্চিত করার পথে এই নৌরুটে গত বছর ৩৮ শতাংশ বাজার দখলে ছিল বৃহত্তম শিপিং অ্যালায়েন্সটির, আলফালাইনারের দেওয়া তথ্য অনুযায়ী যা চলতি বছর ৩৯ শতাংশে উঠে এসেছে। বাজারের ৩৭ শতাংশ রয়েছে দ্বিতীয় স্থানে থাকা টুএম অ্যালায়েন্সের কাছে। ২৩ শতাংশ নিয়ে হাপাগ-লয়েড, ওয়ান, ইয়াংমিং এবং এইচএমএমের টিএইচইএ গ্রুপিং আছে তৃতীয় স্থানে।

ইন্ডাস্ট্রি সূচকের মান নামিয়েছে মুডি

যুক্তরাষ্ট্রকে ছাড়াই টিপিপিতে যোগেদানের চিন্তা চীনের

সংশোধিত ট্রান্স-প্যাসিফিক পার্টনারশিপ (টিপিপি) মুক্ত বাণিজ্য চুক্তিতে যোগ দিতে চীনের তরফে আগ্রহ বাড়ছে। দেশটির ন্যাশনাল পিপল'স কংগ্রেসের সাম্প্রতিক বৈঠকে চীনের প্রধানমন্ত্রী লি কেকিয়াং টিপিপি চুক্তি সইয়ে চীনের ইতিবাচক ও উদার দৃষ্টিভঙ্গির কথা তুলে ধরেন। যদিও আদি চুক্তিটির লক্ষ্য ছিল যুক্তরাষ্ট্রের নেতৃত্বে চীনবিহীন একটি এশীয় আঞ্চলিক গ্রুপ প্রতিষ্ঠা। পূর্ববর্তী ওবামা প্রশাসনের 'এশিয়াকেন্দ্রিক' নীতির অন্যতম হাতিয়ার ছিল এ চুক্তি।

২০১৬ সালের মার্কিন নির্বাচনের সরগরম প্রচারণায় ডোনাল্ড ট্রাম্প টিটিপি থেকে যুক্তরাষ্ট্রকে প্রত্যাহার করে নেওয়ার অঙ্গীকার জানান। ক্ষমতায় এসেই সে অঙ্গীকার পূরণ করেন তিনি। এরপর জাপান ও অস্ট্রেলিয়া যুক্তরাষ্ট্রকে বাদ দিয়েই বাকি ১১টি সদস্য দেশকে নিয়ে চুক্তিটি এগিয়ে নেন। ২০১৮ সালে 'কম্প্রিহেনসিভ অ্যান্ড প্রগ্রেসিভ এগ্রিমেন্ট ফর ট্রান্স-প্যাসিফিক পার্টনারশিপ' নামে চুক্তিটি সই হয়। অংশগ্রহণকারী দেশগুলো হচ্ছে–অস্ট্রেলিয়া, ব্রুনাই, কানাডা, চিলি, জাপান, মালয়েশিয়া, মেক্সিকো, নিউজিল্যান্ড, পেরু, সিঙ্গাপুর ও ভিয়েতনাম।

টিপিপির ক্ষেত্রে যুক্তরাষ্ট্রের দুই দলের অবস্থান কেন এমন বিপরীতমুখী, তা অ-আমেরিকানদের কাছে অনেকটাই ঘোলাটে। কারণ মার্কিন নীতিপ্রণেতারা এ চুক্তিটি জাতীয় কৌশলগত স্বার্থের সঙ্গে সামঞ্জস্য রেখেই প্রণয়ন করেছিলেন এবং তারা মার্কিন ব্যবসা খাতের অগ্রাধিকারগুলোয় মনোযোগী ছিলেন। আবার এও সত্য, বাণিজ্য চুক্তিগুলোর কারণেই একসময়ের গর্ব ম্যানুফ্যাকচারিং খাতে ধস নেমেছে, জীবনযাত্রার মানে অবনমন ঘটেছে এমন ধারণায় বিশ্বাসী মার্কিনদের সংখ্যাও কম নয়।

চুক্তি থেকে যুক্তরাষ্ট্রের সরে আসার পর সংশোধিত চুক্তি থেকে বেশকিছু বিতর্কিত ধারা বাদ দেওয়া হয়েছে, যেগুলো চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করতে চাপ প্রয়োগ করেছিল দেশটি। সংশোধিত চুক্তিতে ডেটা, বায়োলজিক্যাল ম্যাটেরিয়াল, কপিরাইট এবং ফার্মাসিউটিক্যাল পণ্যের ক্ষেত্রে মেধাস্বত্বের কঠোর ধারাগুলো কিছুটা শিথিল করা হয়েছে।

সাইবার অপরাধের অর্থমূল্য ছাড়াচ্ছে দেড় ট্রিলিয়ন ডলার

ডিজিটালাইজেশন মানুষের জীবনযাপনকে অনেক স্বাচ্ছন্দ্যময় করে তুলেছে। তবে এর ঝুঁকিও নেহাত কম নয়, ফলে অপ্রতিরোধ্য গতিতে বাড়ছে সাইবার অপরাধ। ধারণা করা হচ্ছে, চলতি বছর শেষে বিশ্বব্যাপী সাইবার অপরাধে ক্ষতির অর্থমূল্য দেড় ট্রিলিয়ন (দেড় লাখ কোটি) ডলার ছাড়িয়ে যাবে।

ডিজিটাল অবকাঠামোর সবচেয়ে বড় ঝুঁকি হিসেবে র‍্যানসমওয়্যারকে চিহ্নিত করেছেন ভার্টসিলা'র সাইবার নিরাপত্তা বিভাগের ভাইস প্রেসিডেন্ট মার্ক মিলফোর্ড। তার মতে, র‍্যানসমওয়্যারের বিষয়টি আগামীতে আরও জটিল আকারে বিকশিত হবে, সুনির্দিষ্ট লক্ষ্য চিহ্নিত করে পরিচালনা করা হবে। অন্যদিকে স্বয়ংক্রিয় হামলা সামলাতে সিকিউরিটি অপারেশনস সেন্টার এবং নেটওয়ার্ক সিকিউরিটি প্রোগ্রামগুলোকে এখনও অনেকটা পথ পাড়ি দিতে হবে। এছাড়া উপযুক্ত দক্ষতাসম্পন্ন কর্মীর সংকটও এ পরিস্থিতিকে বেশ জটিল করে তুলছে। মিলফোর্ডের হিসাবে বিশ্বে প্রায় পাঁচ লাখ সাইবার নিরাপত্তা বিশেষজ্ঞের অভাব রয়েছে।

থ্রিডি মডেলভিত্তিক ডিজাইনে ক্ল্যাসিফিকেশন অনুমোদন

স্মার্ট শিপইয়ার্ড উন্নয়নের পথে গুরুত্বপূর্ণ মাইলফলক হিসেবে স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজের থ্রিডি মডেলিং প্রসেস ব্যবহার করে ডিজাইন করা প্রথম জাহাজের ক্লাস অনুমোদন করেছে এবিএস। এর আগে ক্ল্যাসিফিকেশন অনুমোদনের ক্ষেত্রে আলাদা টুডি ড্রয়িং প্রয়োজন হতো।

এবিএসের বৈশ্বিক প্রকৌশল ও প্রযুক্তি বিভাগের ভাইস প্রেসিডেন্ট প্যাট্রিক রায়ান জানান, থ্রিডি মডেলভিত্তিক অনুমোদন প্রক্রিয়ায় টুডি'র পরিবর্তে থ্রিডি ব্যবহার করে ডিজাইন পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন যে সম্ভব সেটাই প্রমাণ হয়েছে।

স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজের মতে, ক্ল্যাসিফিকেশন সার্টিফিকেট পাওয়া ডিজিটালাইজড ডিজাইন ইনফরমেশনকে বাড়তি ডেটা প্রসেসিং ছাড়া সহজেই আর্টিফিশিয়াল ইন্টেলিজেন্স, অগমেন্টেড রিয়েলিটি এবং ভার্চুয়াল রিয়েলিটিতে যুক্ত করা যায়। আগামীতে এ প্রযুক্তি জাহাজ নির্মাণ প্রক্রিয়ায় ঝুঁকি কমাতে সহায়তার পাশাপাশি জাহাজের মান ও নিরাপত্তা আরও একধাপ এগিয়ে নেবে।

আরও এক বাল্কারের বিরুদ্ধে অস্ট্রেলিয়ার নিষেধাজ্ঞা

যথাযথ মজুরি পরিশোধে ব্যর্থতা এবং শ্রমিক কল্যাণ সুবিধাসহ কিছু বিষয়ে অনিয়মের অভিযোগে অস্ট্রেলিয়ান মেরিটাইম সেফটি অথরিটি (এএমএসএ) লাইবেরিয়ার পতাকাবাহী টিডব্লিউ হামবুর্গ নামের বাল্ক ক্যারিয়ারের বিরুদ্ধে এক বছরের নিষেধাজ্ঞা জারি করেছে। নাবিকদের মজুরি থেকে বঞ্চিত করা এবং চুক্তি যথাযথভাবে পরিপালন না করার কারণে ২০১৪ সাল থেকে এ পর্যন্ত মোট ১৬টি জাহাজের বিরুদ্ধে এ ধরনের পদক্ষেপ নিয়েছে এএমএসএ।

জাহাজটি পরিদর্শনের সময় নাবিকদের মেয়াদোত্তীর্ণ কর্মচুক্তি ও অসম্পূর্ণ প্রত্যাবাসন অনুরোধ নজরে আসে এএমএসএ'র পরিদর্শকদের। জাহাজে অবস্থানরত নাবিকরা কর্মকর্তাদের জানায় যে, তাদেরকে যথাযথ মজুরি পরিশোধ করা হচ্ছে না। পরিদর্শনের সময় সংগৃহীত নথি অনুযায়ী দেখা গেছে, ক্রুদের পাওনা রয়েছে ৩০ হাজার মার্কিন ডলার।

পরিদর্শনের কাজে এএমএসএকে সহায়তা করে ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স ফেডারেশন।

কার্যক্রম বন্ধ করল জার্মানির এফটিআই ক্রুজ

করোনাভাইরাসসৃষ্ট বৈশ্বিক মহামারির কারণে বিশ্বের চতুর্থ ট্যুর অপারেটর হিসেবে জার্মান প্রতিষ্ঠান এফটিআই তাদের ক্রুজ সেবা বন্ধের ঘোষণা দিয়েছে। বৈশ্বিক পুনর্গঠন প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে এ সেবা বন্ধ করছে বলে জানিয়েছে কোম্পানিটি। ২০১১ সালে বার্লিন নামে ৪০০ যাত্রী ধারণক্ষমতাসম্পন্ন একটি ছোট আকারের ডিলাক্স শিপ কিনে সেবা চালু করে এফটিআই। মূলত জার্মান ভাষাভাষীদের উদ্দেশ্য করেই সেবা পরিচালনা করে প্রতিষ্ঠানটি। বার্লিন জাহাজটির গন্তব্য ক্যারিবীয় দ্বীপপুঞ্জ, ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চল ও ইউরোপ। মার্চে বৈশ্বিক লকডাউন শুরুর আগে এটি মালাগায় নোঙর করে এবং এখন পর্যন্ত সেখানেই অবস্থান করছে। এফটিআইয়ের এ পুনর্গঠন প্রক্রিয়ায় চাকরি হারাবেন প্রতিষ্ঠানটির প্রায় ২০ শতাংশ কর্মী। এছাড়া একটি ট্রাভেল এজেন্সি এবং গাম্বিয়ায় পরিচালনা করা একটি হোটেলও বন্ধ করে দিচ্ছে তারা।

রুবি প্রিন্সেসের বিরুদ্ধে ৮০০ যাত্রীর মামলা

ক্রুজ শিপ রুবি প্রিন্সেসের অপারেটর প্রতিষ্ঠান কার্নিভাল পিএলসি এবং প্রিন্সেস ক্রুজ লাইনস লিমিটেডের বিরুদ্ধে ক্লাস অ্যাকশন মামলা দায়ের করেছে শাইন লয়ার্স। চলতি বছরের মার্চে অস্ট্রেলিয়ার সিডনিতে নোঙর করা অবস্থায় করোনাভাইরাসে আক্রান্ত হয়ে এ জাহাজের ২১ জন মারা যায়। পাশাপাশি অস্ট্রেলিয়াজুড়ে অন্তত ৭০০ জন মানুষের আক্রান্তের পেছনে এ জাহাজের সংশ্লিষ্টতা ছিল। জাহাজটিতে অবস্থান করা মোট ২ হাজার ৭০০ যাত্রীর মধ্যে ৮০০ জন মামলায় পক্ষভুক্ত হয়েছেন।

অভিযোগে বলা হয়েছে, পরিস্থিতি মোকাবিলায় অপারেটর দুটি অবহেলা দেখিয়েছে এবং যাত্রী সুরক্ষার কর্তব্য পালনে ব্যর্থ হয়েছে। যাত্রীরা কার্নিভাল পিএলসি'র ওপর আস্থা রাখলেও করোনাভাইরাসের ঝুঁকি সম্পর্কে যাত্রীদের অবগত করা হয়নি। ফলে কিছু যাত্রীকে মূল্য পরিশোধ করতে হয়েছে নিজেদের জীবন দিয়ে। মহামারির মধ্যে কীভাবে রুবি প্রিন্সেস সিডনিতে ডকিং এবং যাত্রীদের নেমে যেতে অনুমতি দিল, সেটি খুঁজে দেখতে গঠিত বিশেষ তদন্ত কমিটির রিপোর্ট প্রকাশের অল্পদিন আগে দায়ের হলো এ মামলা।

পাইরেসির হটস্পট এখন গিনি উপসাগর

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়াকে ছাড়িয়ে গিনি উপসাগর এখন সমুদ্রে পাইরেসি ও অপহরণের অন্যতম কেন্দ্র হয়ে উঠেছে। অঞ্চলটিতে নাবিক অপহরণের ঘটনা প্রায় ৫০ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে বলে এক সমীক্ষায় উঠে এসেছে।

মিউনিখভিত্তিক আলিয়াঞ্জের প্রতিবেদন অনুযায়ী, জাহাজের দখল হারানোর ক্ষেত্রে গিনি উপসাগর এখন তৃতীয় সর্বোচ্চ অবস্থানে রয়েছে। অন্যদিকে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর তথ্য বলছে, অপহরণের বৈশ্বিক ঘটনার ৯০ শতাংশই ঘটছে এখানে।

সাম্প্রতিক সময়ে পশ্চিম আফ্রিকাগামী জাহাজগুলোয় আক্রমণের ঘটনা বেড়ে চলেছে। জাহাজ বা কার্গোর তুলনায় নাবিকদের লক্ষ্য করেই হামলাগুলো পরিচালিত হচ্ছে। গত বছর বিশ্বব্যাপী পাইরেসির ঘটনা কিছুটা কমে এলেও চলতি বছর গিনি উপসাগরে তা যেন থামছেই না। সংশ্লিষ্টরা বলছেন, মূলত নাইজেরিয়ার পাইরেটরা এ অঞ্চলে পাইরেসি ও অপহরণের পেছনে জড়িত।

আর্কটিকে 'কালো' কার্বন হ্রাসের আহ্বান

পরিবেশবাদী গ্রুপ ক্লিন আর্কটিক অ্যালায়েন্স আর্কটিক অঞ্চলে ব্ল্যাক কার্বন নির্গমন বেড়ে যাওয়ার প্রেক্ষিতে উদ্বেগ জানিয়ে দ্রুত তা হ্রাসের আহ্বান জানিয়েছে।

আর্কটিক দিয়ে চলাচলকারী জাহাজগুলো ভারী জ্বালানি তেল (এইচএফও) ব্যবহার করে। এতে ২০১৫ থেকে ২০১৯ পর্যন্ত জাহাজগুলো

সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য রক্ষায় একজোট আইএমও, জাতিসংঘ

সমসাময়িক বিশ্বের সবচেয়ে উদ্বেগজনক দুই পরিবেশগত ইস্যু–অস্থানীয় প্রজাতি (ইনভেসিভ স্পিসিজ) ও গ্রিনহাউজ গ্যাস নিঃসরণ মোকাবিলায় আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (আইএমও) এবং জাতিসংঘ উন্নয়ন কর্মসূচি (ইউএনডিপি) এর নেতৃত্বে 'গ্লোবাল ইন্ডাস্ট্রি ইনিশিয়েটিভ' (জিআইএ) নামের একটি নতুন জোট আত্মপ্রকাশ করেছে। জোটে শিল্প সংগঠনগুলোর মধ্যে রয়েছে ক্লিনসাবসি, ইকোসাবসি, হালওয়াইপার এবং সনিহাল।

সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্য রক্ষা এবং গ্রিনহাউজ গ্যাস নিঃসরণ হ্রাসে টেকসই সমাধান উদ্ভাবনে নতুন জোট মেরিটাইম শিল্পসংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে একজোট করবে বলে আশা প্রকাশ করেছেন আইএমও মহাসচিব কিতাক লিম। তিনি বলেন, নতুন উদ্যোগের অধীনে খাতভিত্তিক বিভিন্ন শিল্পপ্রতিষ্ঠান আমাদের সময়ের অভিন্ন চ্যালেঞ্জগুলো মোকাবিলা করে সামুদ্রিক সম্পদের আরও টেকসই ব্যবহার নিশ্চিতের দিকে এগিয়ে যাবে।

মেরিন বায়োফাউলিং ব্যবস্থাপনায় আরও উন্নয়ন ঘটাতে প্রয়োজনীয় সমাধান উদ্ভাবনে জোরালো পদক্ষেপ নেবে জিআইএ। জাহাজের কাঠামো এবং ডুবন্ত অংশে জলজ জীব বা প্রাণ জমে থাকাকে বলা হয় মেরিন বায়োফাউলিং। ফলে নতুন কোনো পরিবেশে অস্থানীয় ক্ষতিকর প্রজাতির বংশবৃদ্ধির সুযোগ সৃষ্টি হয়, যা স্থানীয় প্রজাতির জন্য হুমকি সৃষ্টি করে এবং জীববৈচিত্র্যে অপূরণীয় ক্ষতির কারণ হয়ে দাঁড়ায়।

গ্রিনহাউজ গ্যাস নির্গমন হ্রাসেও জিআইএ গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে বলে আশা করা হচ্ছে। বায়োফাউলিং সাধারণত জাহাজের বেগ বৃদ্ধিতে বাধা দেয়। ফলে গতি ঠিক রাখতে জাহাজকে আরও বেশি জ্বালানি পোড়াতে হয়। এ অবস্থায় জাহাজের হাইড্রোডায়নামিক পারফরম্যান্স উন্নয়নে উপযুক্ত সমাধান উদ্ভাবন ও প্রসারেও কাজ করবে জিআইএ। আর তাতে শিপিং ইন্ডাস্ট্রি থেকে কার্বন নিঃসরণও উল্লেখযোগ্য মাত্রায় হ্রাস পাবে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ বছরের শুরুতে দেওয়া ধারণার চেয়ে কম আয় হতে যাচ্ছে নৌবাণিজ্য থেকে, জানিয়েছে রেটিং এজেন্সি মুডি। গত বছরের তুলনায় ২০২০ সালে বাণিজ্যের সূচক ৬ থেকে ১০ শতাংশ কমে যাবে বলে প্রাথমিকভাবে ধারণা করা হলেও বাস্তবে কমতে যাচ্ছে অন্তত ১৬ থেকে ১৮ শতাংশ। তবে বিশ্লেষকরা বলছেন, নৌবাণিজ্যের ভিন্ন ভিন্ন শাখায় বাণিজ্যের গতিপ্রকৃতি আলাদা। ড্রাই বাল্ক পণ্যের ফ্রেইট রেট খুবই দ্রুত ওঠানামা করলেও ট্যাংকার ইন্ডাস্ট্রি তুলনামূলক স্থিতিশীল রয়েছে। ওদিকে বাকি খাতগুলোর তুলনায় কনটেইনার শিপিং ইন্ডাস্ট্রি বেশ ভালো অবস্থানে আছে।

কার্বন ক্যাপচার প্রকল্পে ২.৪ বিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ করছে নরওয়ে

➤ বায়ুমণ্ডল থেকে কার্বন ডাই-অক্সাইড শোষণ, সমুদ্রের নিচে পরিবহন, তা সংরক্ষণের জন্য বৃহৎ আকারের দুটি রিজার্ভয়ার ও বাদবাকি অবকাঠামো নির্মাণের উদ্দেশ্যে নরওয়েকে ২.৪ বিলিয়ন মার্কিন ডলার বিনিয়োগের অনুমতি দিয়েছে ইউরোপিয়ান ফ্রি ট্রেড অ্যাসোসিয়েশন (ইএফটিএ)। ইএফটিএ সার্ভিল্যান্স অথরিটির অনুমোদন দেওয়া এ যাবতকালের সর্ববৃহৎ সরকারি অর্থায়নকৃত প্রকল্প হতে যাচ্ছে এটি। প্রকল্পের অংশীদার হিসেবে আরও ৫০০ মিলিয়ন ডলার জোগান দেবে টোটাল, ইকুইনর, শেল, স্টিল কোম্পানি আর্সেলরমিত্তাল এবং হাইডেলবার্গ সিমেন্ট।

গ্রিনহাউজ গ্যাস নিঃসরণে রিয়েল টাইম ডেটা

➤ স্পেনের দ্য ভ্যালেন্সিয়ান নেটওয়ার্ক ফর দ্য মনিটরিং অ্যান্ড কন্ট্রোল অব অ্যাটমোসফরিক কনটামিনেশন প্রোগ্রামের অংশ হিসেবে ভ্যালেন্সিয়া বন্দরে একটি স্বয়ংক্রিয় এয়ার কোয়ালিটি কন্ট্রোল কেবিন বসানো হয়েছে। এখান থেকে বায়ুমণ্ডলে প্রতি সেকেন্ডে উপস্থিত সালফার ডাই-অক্সাইড, নাইট্রোজেনের সকল অক্সাইড, ওজোন, কার্বনের দুই প্রকার অক্সাইড, পিএম ২.৫ এবং পিএম১০ পার্টিকেলের পরিমাণ জানা যাবে। এখনো পরীক্ষামূলক অবস্থায় থাকলেও এ প্রযুক্তি ইতিমধ্যেই সফলভাবে গ্যাসের পরিমাণ নির্ণয় এবং রিয়েল-টাইম ডেটা হিসেবে সম্প্রচার করতে পারছে।

শিপ কার্বন রিসাইক্লিং নিয়ে গবেষণা করবে নয় জাপানি প্রতিষ্ঠান

➤ জাপানের কার্বন-ক্যাপচার অ্যান্ড রিইউজ (সিসিআর) স্টাডি গ্রুপের অংশ হিসেবে শূন্য কার্বন নিঃসরণকারী জাহাজের ফুয়েল হিসেবে মিথানাইজেশন প্রযুক্তি নিয়ে একযোগে গবেষণা করবে জাপানের নয় প্রতিষ্ঠান। শিপিং খাতে গ্রিনহাউজ গ্যাস নিঃসরণ বন্ধে আইএমও বিভিন্ন উদ্যোগ নিচ্ছে। এতে সাড়া দিয়ে বায়ুমণ্ডল থেকে সংগ্রহ করা কার্বন ডাই-অক্সাইডের সাথে হাইড্রোজেনের রাসায়নিক বিক্রিয়ায় প্রস্তুতকৃত মিথেন গ্যাস বাণিজ্যিক জাহাজের টেকসই জ্বালানি হিসেবে প্রতিষ্ঠিত করার চেষ্টা চলছে বেশ কিছুদিন ধরে।

সম্পূর্ণরূপে অ্যামোনিয়ায় চালিত ইঞ্জিন

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ পরীক্ষা করতে যাচ্ছে ভার্টসিলা

মেরিন ফোর-স্ট্রোক কমবাশন ইঞ্জিনে দীর্ঘমেয়াদে জ্বালানি হিসেবে পরীক্ষামূলকভাবে কেবল অ্যামোনিয়া ব্যবহার করবে ফিনল্যান্ডের প্রযুক্তি প্রতিষ্ঠা ভার্টসিলা। ডেমো ২০০০ প্রোগ্রামের আওতায় নরওয়েজিয়ান রিসার্চ কাউন্সিল প্রদত্ত ২০ লাখ মার্কিন ডলার অর্থায়নে পরিচালিত এ গবেষণায় গ্রিনহাউজ গ্যাস নিঃসরণ বন্ধে কার্বনভিত্তিক জ্বালানি নির্ভরতা কমিয়ে বিকল্প জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়ার সম্ভাবনা খতিয়ে দেখা হচ্ছে। যদিও বর্তমানে অ্যামোনিয়া উৎপাদনের প্রধান উৎস খনিজ পেট্রোলিয়াম, কিন্তু নবায়নযোগ্য উৎস থেকে বিদ্যুৎ শক্তি ব্যবহার করে এটি উৎপাদন করা হলে এর কার্বন ফুট প্রিন্ট হয় খুবই নগণ্য।

ইঞ্জিনরুম প্রসিডিওর গাইড প্রকাশ করেছে ➤ আইসিএস

অত্যন্ত জটিল ডিজাইন এবং কাজের বহুমুখিতার কারণে প্রায়শই জাহাজের ইঞ্জিনরুমে আগুন লাগে। ভবিষ্যতে এ ধরনের অনাকাঙ্ক্ষিত দুর্ঘটনা এড়িয়ে নিরাপদে অপারেশন পরিচালনার উদ্দেশ্যে ইঞ্জিনরুমের ডিজাইন, কমপ্লেক্সিটি এবং জটিল টেকনিক্যাল বিষয়াবলি ব্যাখ্যা করে দ্য ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস) থেকে নির্দেশনামূলক গাইড প্রকাশিত হয়েছে। রুটিন কার্যক্রমের নিয়ম, প্রয়োজনীয় চেকলিস্টসহ ইঞ্জিনরুম রক্ষণাবেক্ষণের কায়দাকানুনও অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে এখানে। সকল বাণিজ্যিক জাহাজে এ গাইডবুকের একটি কপি রাখার সুপারিশ করেছে আইসিএস।

শিপিং প্রণোদনা প্যাকেজ দেওয়া উচিত ➤ প্যারিস চুক্তি অনুযায়ী

কয়লা কিংবা পরিবেশের জন্য মারাত্মক ক্ষতিকর জ্বালানি প্রতিষ্ঠান অর্থাৎ প্যারিস জলবায়ু চুক্তির সাথে সাংঘর্ষিক কোনো কোম্পানিকে কোভিড-১৯ মহামারি থেকে উত্তরণে রাষ্ট্রীয় প্রণোদনা দিতে বিরত থাকতে দেশগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছেন জাতিসংঘ মহাসচিব আন্তনিও গুতেরেস। ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সি ক্লিন এনার্জি ট্রানজিশন সামিটে দেওয়া ভাষণে মহাসচিব বলেন, ২০৫০ সালের মধ্যে শূন্য নিঃসরণ এবং ২০৩০ সালের মধ্যে নিঃসরণ অর্ধেকে নামিয়ে আনতে এর বিকল্প নেই।

নতুন রেকর্ড গড়েছে বিশ্বের বৃহত্তম ক্রেন ➤ জাহাজ

একবারের চেষ্টায় নরওয়েজিয়ান নর্থ সিতে অবস্থিত যোহান-বি প্লাটফর্ম থেকে ৮,১০০ টন স্টিল জ্যাকেট উত্তোলন ও অপসারণ করে সিঙ্গল-লিফট জ্যাকেটের ক্ষেত্রে নতুন মাইলফলক স্থাপন করল দুটি ১০,০০০ টন ক্ষমতার ক্রেন এবং ২,৪০,০০০ বর্গফুট রিইনফোর্সড ডেকবিশিষ্ট সুপারলার্জ ক্রেন শিপ প্লেইপনির। জ্যাকেটটি অফলোড করতে সময় লাগে মাত্র চারদিন। কাজটি করতে গিয়ে সাব সিতে নয় ফুট ব্যাস এবং ৮০ মিলিমিটার পুরু স্কার্ট পাইল কাটতে হয়েছে স্লেইপনিরকে, এটিও একটি রেকর্ড।

থেকে কালো কার্বন নিঃসরণের পরিমাণ ৭৩ শতাংশ বেড়েছে। যদিও ২০১৭ সালে আর্কটিক কাউন্সিল ২০২৫ সালের মধ্যে কালো কার্বন নিঃসরণের মাত্রা ২০১৩ সালের তুলনায় ২৫-৩৩ শতাংশ পর্যন্ত কমানোর লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করে।

এদিকে আর্কটিকের জলসীমায় ঝুঁকি হ্রাস ও পরিবেশগত নিরাপত্তা অক্ষুণ্ণ রাখতে নতুন প্রকাশিত এক প্রতিবেদনকে স্বাগত জানিয়েছে ক্লিন আর্কটিক অ্যালায়েন্স, দ্য আইসল্যান্ড নেচার কনজারভেশন অ্যাসোসিয়েশন এবং গ্রিন ট্রানজিশন ডেনমার্ক। প্রতিবেদনে জাহাজ থেকে তেল ছড়িয়ে পড়া এবং এইচএফও ও হাইব্রিড জ্বালানি তেল পরিবহনসংশ্লিষ্ট ঝুঁকি মোকাবিলায় নরডিক দেশগুলোকে তেলের গ্রেড মেনে চলতে কঠোর বাধ্যবাধকতা আরোপের সুপারিশ করা হয়েছে।

ক্রু পরিবর্তন প্রটোকল কঠোরভাবে পরিপালনের আহ্বান

নতুন করে কোভিড-১৯ এ আক্রান্তের সংখ্যা বাড়তে থাকায় ও স্থানীয় প্রটোকলগুলো পরিপালনে অনিশ্চয়তার কারণে ক্রু পরিবর্তনে নিয়ন্ত্রণ আরোপ কঠোর করার কথা ভাবছে বিভিন্ন দেশ। এমন প্রেক্ষাপটে প্রটোকলগুলোকে আরও বেশি করে আঁকড়ে ধরার দাবি উঠছে, যাতে করে আগের অর্জনগুলো ক্ষতিগ্রস্ত না হয়।

সিঙ্গাপুর এরই মধ্যে তাদের বন্দরে ক্রু পরিবর্তন নিয়ম কঠোর করার ঘোষণা দিয়েছে। ব্যাপকভিত্তিতে প্রটোকল লঙ্ঘন ও কিছু ক্ষেত্রে কোভিড-১৯ পরীক্ষার প্রতিবেদনে জালিয়াতির ঘটনায় এই ঘোষণা দিয়েছে দেশটি। একই পথে হাঁটছে হংকংও। ক্রু পরিবর্তনে সুযোগ দিলেও সাম্প্রতিক সময়ে সংক্রমণের হার বাড়তে থাকায় উদ্বেগ প্রকাশ করেছে তারা। ক্রু পরিবর্তন নীতিমালা কঠোর করার পাশাপাশি পুরোপুরি তা স্থগিত করার কথাও ভাবছে হংকং। এমন পরিস্থিতিতে উদ্বেগ প্রকাশ করে শিপিং শিল্পের সবাইকে ক্রু পরিবর্তন কঠোরভাবে মেনে চলার আহ্বান জানিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার ও শিপিং (আইসিএস)।

নিম্নমুখিতায় জ্বালানি তেলের বাজার

জ্বালানি তেল ব্যবহারের বিষয়ে মার্কিন ভোক্তাদের মনোভাবে আকস্মিক পতন দেখা গেছে। ভারতের অনেক শহরে এলাকাভিত্তিক লকডাউনের কারণে সড়ক পরিবহনে ব্যবহারযোগ্য জ্বালানির বিক্রি জুলাইয়ের প্রথমার্ধে হ্রাস পেয়েছে। আরেক দফা সংক্রমণের আশঙ্কায় চীনা শহর উরুমকির কিছু এলাকায় লকডাউন বলবৎ করা হয়েছে। সব মিলিয়ে অপরিশোধিত জ্বালানি তেলের সাপ্তাহিক বাজার নিম্নমুখিতায় রয়েছে।

জুনের শুরু থেকে লেনদেন কম হওয়ায় ওয়েস্ট টেক্সাস ইন্টারমিডিয়েটের (ডব্লিউটিআই) ভবিষ্যৎ বাজার সংকটের মধ্যে রয়েছে। দুর্বল চাহিদার পাশাপাশি দামে নিম্নমুখিতা এবং আগামী মাসে ওপেক প্লাসভুক্ত দেশগুলোর পুরোদমে বাজারে ফিরে আসার পরিকল্পনা উদ্বেগে ফেলছে এ খাতের ব্যবসায়ীদের। জুলাইয়ে ব্রেন্ট ক্রুডের বিক্রি ২০১৪ সালের পর ছিল সর্বনিম্ন। আর ডব্লিউটিআইর ক্ষেত্রে এমন নিস্তেজতা দেখা গিয়েছিল সর্বশেষ ২০১৫ সালে।

রটারড্যামে কনটেইনার হ্যান্ডলিং কমলেও বেড়েছে আন্টুয়ার্পে

করোনাভাইরাস মহামারিতে যাত্রা বাতিলের কারণে চলতি বছরের প্রথমার্ধে নেদারল্যান্ডসের রটারড্যাম বন্দরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৭ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। ইউরোপের সর্ববৃহৎ কনটেইনার হাবটিতে ২০২০ সালের প্রথম ছয় মাসে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ৭০ লাখ টিইইউ। এর কারণ ব্যাখ্যা করতে গিয়ে রটারড্যাম বন্দরের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা (সিইও) অ্যালার্ড কাস্টেলেইন বলেন,

শিপিং ইন্ডাস্ট্রিতে বিনিয়োগ দশকের মধ্যে সর্বনিম্নে নেমেছে

পরিস্থিতি প্রতিকূল থাকায় বৈশ্বিক শিপিং শিল্পে আগামী বছরও বিনিয়োগে ভাটা চলবে। চলতি বছরের শুরু থেকেই এ প্রবণতা স্পষ্ট হতে শুরু করেছে। এথেন্সভিত্তিক গবেষণা সংস্থা পেট্রোফিন রিসার্চ জানিয়েছে, শিপিং শিল্পে বিনিয়োগকারী শীর্ষস্থানীয় ৪০ প্রতিষ্ঠানের বিনিয়োগ এক দশকের সর্বনিম্ন স্তরে এসে ঠেকেছে। করোনাভাইরাসসৃষ্ট মহামারি এবং বৈশ্বিক অর্থনৈতিক কার্যক্রম, আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও তেলের মূল্যের ওপর এর নেতিবাচক প্রভাব চলতি বছর বাণিজ্য পরিস্থিতিকে আরও ভয়াবহ করে তুলেছে।

সাম্প্রতিক এক সমীক্ষায় পেট্রোফিন দেখেছে, জাহাজ শিল্পে শীর্ষস্থানীয় ৪০টি ব্যাংকের মোট বিনিয়োগ ২০১৮ সালের ৩০ হাজার কোটি মার্কিন ডলার থেকে হ্রাস পেয়ে ২০১৯ সালে ২ হাজার ৯৪০ কোটি ডলারে ঠেকেছে। ২০০৮ সাল থেকে পেট্রোফিনের বৈশ্বিক পোর্টফোলিও চালুর পর এটাই সর্বনিম্ন বিনিয়োগ। পেট্রোফিন তাদের প্রতিবেদনে জানিয়েছে, ব্যাংকগুলো করোনাভাইরাস মোকাবিলায় সতর্ক অবস্থান নিয়েছে। ঋণ পুনর্গঠনের খুব বেশি আবেদন জমা পড়েনি ব্যাংকগুলোয়। মোটের ওপর শিপিং শিল্প বেশ দক্ষতার সাথে মহামারির প্রভাব কাটিয়ে উঠতে পারলেও অফশোর এবং ক্রুজ শিল্প একেবারে বিধ্বস্ত হয়েছে।

এদিকে বৈশ্বিক বহরে প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৩১ শতাংশ। এর পেছনে ভূমিকা রেখেছে ব্যাংক-বহির্ভূত উৎস যেমন লিজিং, অল্টারনেটিভ লিজিং, বিভিন্ন তহবিল ও বিনিয়োগকারীদের প্রাইভেট ইকুইটি।

প্রতিবেদনে দেখা গেছে, ইউরোপীয় পোর্টফোলিও বেড়েছে সামান্য। এক্ষেত্রে নেতৃত্ব দিয়েছে বিএনপি পারিবাসের এক হাজার ৮০০ কোটি ডলার এবং কেএফডব্লিউর এক হাজার ৬৬০ কোটি ডলার বিনিয়োগ। বাজার প্রাক্কলনের ভিত্তিতে তৃতীয় ও চতুর্থ অবস্থানে রয়েছে চায়না এক্সিম এবং ব্যাংক অব চায়না। এদের বিনিয়োগ যথাক্রমে এক হাজার ৬৫০ কোটি ও এক হাজার ৫০০ কোটি ডলার।

কনটেইনার শিপিং শিল্প থেকে কমছে কার্বন নিঃসরণ

বৈশ্বিক কনটেইনার শিপিং শিল্প থেকে ২০১৯ সালে কার্বন ডাই-অক্সাইড নিঃসরণের হার কমেছে। পরিবেশের ওপর শিপিংয়ের প্রভাব হ্রাসে বিশেষায়িত ফোরাম ক্লিন কার্গোর নতুন প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে। প্রায় সাড়ে তিন হাজার ভেসেলের তথ্য বিশ্লেষণে দেখা গেছে, খাতটি কার্বন নিঃসরণ কমাতে ধারাবাহিকভাবে উন্নতি করে চলেছে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ড্রাই ক্যারিয়ারগুলোর ক্ষেত্রে কিলোমিটার প্রতি এক একটি কনটেইনার থেকে গ্রিনহাউজ গ্যাস নিঃসরণের বৈশ্বিক গড় ৫ দশমিক ৬ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। আর রিফার (রেফ্রিজারেটেড) অপারেটরদের ক্ষেত্রে কমেছে ২ দশমিক ৫ শতাংশ। বৈশ্বিক কনটেইনার সক্ষমতার ৮৫ শতাংশ প্রতিনিধিত্বকারী ১৭টি বড় ক্যারিয়ারের কার্বন ডাই-অক্সাইড এবং সালফার অক্সাইড নিঃসরণ তথ্যের ওপর ভিত্তি করে এ ফল প্রকাশ করা হয়েছে।

গুরুত্বপূর্ণ সব বাণিজ্যপথে ড্রাই কার্গো থেকে কার্বন হ্রাসের বিষয়টি পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। এশিয়া থেকে মধ্যপ্রাচ্য, ভারত, ভূমধ্যসাগর এবং কৃষ্ণ সাগর রুটেই সবচেয়ে বেশি অগ্রগতি দেখা গেছে। এ বাণিজ্যপথে নিঃসরণের হার কমেছে ১২ শতাংশ। এশিয়া থেকে উত্তর আমেরিকার পূর্ব ও পশ্চিম উপকূল পথে নিঃসরণ কমেছে ৬ শতাংশ। আর এশিয়া থেকে উত্তর ইউরোপের পথে কমেছে ৩ শতাংশ।

ক্লিন কার্গোর প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, গত ১০ বছরে ভারি জ্বালানি তেলের (এইচএফও) ব্যবহার ৯৭ থেকে কমে ৮৭ শতাংশের নিচে নেমে এসেছে। তবে সাম্প্রতিক প্রতিবেদনে জ্বালানি তেলের ধরনে উল্লেখযোগ্য কোনো পরিবর্তন দেখা যায়নি। অতি-বৃহৎ ভেসেলগুলো এখনো এইচএফও বা প্রথাগত জ্বালানি ব্যবহার করে আসছে। আর ছোট আকারের ভেসেলগুলোয় বেশি ব্যবহার হচ্ছে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি)।

করোনাভাইরাস মহামারির প্রভাব সত্যিই খুব ব্যাপক।

তবে মহামারির মধ্যেও কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে প্রবৃদ্ধির দেখা পেয়েছে বেলজিয়ামের আন্টুয়ার্প বন্দর। ২০১৯ সালের প্রথমার্ধের তুলনায় চলতি বছরের একই সময়ে বন্দরটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিং দশমিক ৪ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। ২০২০ সালের প্রথম ছয় মাসে বন্দরটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ৫৮ লাখ ৫০ হাজার টিইইউ।

কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে ব্লকচেইন প্রযুক্তির পরীক্ষা শুরু

নিরাপদ ও দক্ষভাবে কনটেইনার হ্যান্ডলিং করতে ডিজিটাল প্রযুক্তির সম্ভাবনা যাচাইয়ে বিশ্বের নেতৃস্থানীয় শিপিং কোম্পানিগুলো পোর্ট অব রটারড্যামে একসাথে কাজ করছে। এর ফলে ম্যানুয়াল পদ্ধতির প্রথাগত পিন কোড পদ্ধতির পরিবর্তে ব্লকচেইন অ্যাপ্লিকেশন ব্যবহারের মাধ্যমে শিপাররা কনটেইনার ছাড় ও স্থানান্তরের অনুমোদন দিতে পারবেন।

রটারড্যাম বন্দর কর্তৃপক্ষের বাণিজ্য বিষয়ক পরিচালক এমিলি হুগসটেডেন বলেন, প্রযুক্তির সুবিধা কাজে লাগিয়ে বন্দরের কার্যক্রমকে আমরা আরও বেশি স্মার্ট, দক্ষ, নিরাপদ ও দ্রুততার সাথে সম্পাদন করতে পারি। চলমান পরীক্ষামূলক প্রকল্পটি তার ভালো উদাহরণ। প্রকল্পটি চলাকালে সংশ্লিষ্টরা ব্লকচেইন অ্যাপ্লিকেশন ব্যবহার করতে পারবেন, যা তাদেরকে ছাড়ের প্রক্রিয়াটি নিরাপদ ও দক্ষভাবে করতে সহায়তা করবে। চেইনের অন্যান্য পক্ষ এতে অবগত থাকবে। তিন মাসের পরীক্ষামূলক কর্মসূচিটিতে সিএমএ-জিসিএম, হ্যাপাগ লয়েড, এমএসসির মতো শীর্ষস্থানীয় শিপিং কোম্পানি অংশ নিচ্ছে।

এশিয়ার জলসীমায় দস্যুতা বাড়ছে

চলতি বছরের প্রথমার্ধে এশিয়ার জলসীমায় দস্যুতা ও ডাকাতির ঘটনা ২০১৯ সালের একই সময়ের তুলনায় দ্বিগুণ হয়েছে। চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে জুন পর্যন্ত এ ধরনের ৫১টি ঘটনার কথা জানা গেছে। আগের বছরের প্রথম ছয় মাসে এ ধরনের মাত্র ২৮টি ঘটনার কথা জানা গিয়েছিল। দস্যুতা ও ডাকাতির অর্ধবার্ষিকী এই পরিসংখ্যান গত ১৬ জুলাই প্রকাশ করেছে রিজিওনাল কো-অপারেশন এগ্রিমেন্ট অন কম্ব্যাটিং পাইরেসি, আর্মড রোবারি এগেইনস্ট শিপস ইন এশিয়া (রিক্যাপ) ইনফরমেশন শেয়ারিং সেন্টার।

সিঙ্গাপুরের জলসীমায় এ বছর দস্যুতার প্রায় সবগুলো ঘটনাই ঘটেছে রাতের বেলা বাল্ক ক্যারিয়ারে। তবে অয়েল ট্যাংকার ও টাগ বোটও দস্যুদের লক্ষ্যে ছিল। মালাক্কা প্রণালি ও সিঙ্গাপুরে দস্যুতার ঘটনা ২০১৬ সালের প্রথমার্ধের একটি থেকে পরের বছরের একই সময়ে দুইটিতে দাঁড়ায়। ২০১৮ সালে বেড়ে দাঁড়ায় পাঁচটিতে। গত এক দশকে এশিয়ার জলসীমায় এ ধরনের ঘটনা সবচেয়ে কম ছিল ২০১৮ সালে, ৭৬টি।

স্থিতিশীলতায় ওশান ফ্রেইট রেট

ক্যারিয়ারগুলোর স্পট রেট এপ্রিল থেকে শুরু করে মে ও জুন পর্যন্ত বাড়লেও কন্ট্রাক্টেড রেট মোটামুটি স্থিতিশীল রয়েছে। ক্যারিয়ারগুলোর পণ্য পরিবহন কমিয়ে দেওয়া ও চাহিদা অনুযায়ী রুট সমন্বয় এতে মূল ভূমিকা রাখছে। জেনেটো প্রকাশিত একএসআই পাবলিক ইন্ডিসেসের বরাত দিয়ে প্রতিষ্ঠানটির প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা প্যাট্রিক বার্গলান্ড সম্প্রতি এই তথ্য জানিয়েছেন। তিনি বলেন, তবে দীর্ঘমেয়াদে এ অবস্থা ধরে রাখা কঠিন হবে। কারণ করোনাভাইরাস মহামারি এখনই বিদায় নিচ্ছে না।

জেনেটোর সাম্প্রতিক তথ্য অনুযায়ী, আগের রুট ও টনেজ ফিরিয়ে আনার ফলে গুরুত্বপূর্ণ ফার ইস্ট-নর্থ ইউরোপ এবং ফার ইস্ট-ইউএস কোস্টে স্পট রেট কমতে শুরু করেছে। এমন অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে বার্গলান্ড বলছেন, ক্যারিয়ারগুলোকে দ্রুত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করতে হবে। ফ্রেইট রেট হ্রাস সত্ত্বেও মার্কেট শেয়ার পুনরুদ্ধারে টনেজ ফিরিয়ে আনার প্রক্রিয়া অব্যাহত রাখবে নাকি সেবা কমিয়ে ফ্রেইট রেট বাড়াবে—এই দুইয়ের মধ্যে একটিকে তাদের বেছে নিতে হবে।

সংবাদ সংক্ষেপ

- রোমানিয়া থেকে আসা জাহাজে ১১০ কনটেইনার বিষাক্ত বর্জ্য জব্দ করেছে মালয়েশিয়ার তেনজুং পেলেপাস বন্দর। ইলেকট্রিক আর্ক ফার্নেস ডাস্ট বহনকারী কনটেইনারগুলো রপ্তানিকারী দেশেই ফেরত পাঠানোর প্রক্রিয়া শুরু করেছে কর্তৃপক্ষ।
- প্রথম আইসব্রেকার হিসেবে কার্গো নিয়ে জাপান পৌঁছেছে এমওএল ও চায়না কসকো শিপিং কর্পোরেশনের যৌথ মালিকানাধীন আইসব্রেকিং এলএনজি ক্যারিয়ার 'ভ্লাদিমির রুসানভ'।
- ক্ষতিকর গ্যাস নিঃসরণ বন্ধ এবং বৈশ্বিক তাপমাত্রা অন্তত ১.৫ ডিগ্রি কমাতে সায়েন্স বেজড টার্গেটস ইনিশিয়েটিভ চুক্তি স্বাক্ষর করেছে ভারতের আদানি পোর্টস এবং স্পেশাল ইকোনমিক জোন লিমিটেড।
- নরওয়ের অফশোর সেবাদাতা প্রতিষ্ঠান একার সলিউশনস তাদের অফশোর উইন্ড এবং কার্বন-ক্যাপচার বিভাগকে দুইটি ভিন্ন প্রতিষ্ঠান হিসেবে বিভক্ত করে আরেক অফশোর প্রতিষ্ঠান কেভায়েরনারকে নিজেদের অফশোর শাখায় অধিগ্রহণ করতে যাচ্ছে।
- বিপি অয়েলের সিঙ্গাপুর শাখায় ব্যবস্থাপক পদে কর্মরত অবস্থায় অন্য কোম্পানিকে সুবিধা প্রদান ও সেই প্রতিষ্ঠানের হয়ে প্রচারণা চালিয়ে প্রায় ৪০ লাখ মার্কিন ডলার ঘুষ গ্রহণের অভিযোগে দোষী সাব্যস্ত হয়েছেন ক্ল্যারেন্স চ্যাং পেং হং।
- চীনের ঝুহাইতে বিশ্বের বৃহত্তম অপারেশনাল ফ্লাইং বোট এজি৬০০ 'কুনলং' এর সফল পরীক্ষা চালিয়েছে দ্য এভিয়েশন ইন্ডাস্ট্রি কর্পোরেশন অব চায়না।
- শাখা প্রতিষ্ঠান এপিএলকে ট্রান্সপ্যাসিফিক শিপিং নেটওয়ার্ক থেকে বাদ দিয়ে কেবল মূল প্রতিষ্ঠানকে দিয়ে এশিয়া-প্যাসিফিকে বাণিজ্য পরিচালনা করবে সিএমএ সিজিএম।
- স্মার্ট ভেসেল এবং বন্দরের জন্য নয়া প্রযুক্তি নির্মাণে চুক্তি স্বাক্ষর করেছে রটারড্যাম বন্দর এবং দক্ষিণ কোরিয়ার শিপবিল্ডার দাইয়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং।
- সমুদ্র দূষণ কমাতে ব্যালাস্ট ট্যাংকবিহীন ১,৮০০ টিইইউ ধারণক্ষমতার কনটেইনার জাহাজ নির্মাণে একযোগে কাজ করবে হুন্দাই মিপো, কোরিয়ান রেজিস্টার এবং কোরিয়া মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট।
- নরওয়ের এএসকেও মেরিটাইম এএস এর জন্য দুইটি স্বয়ংক্রিয় ইলেকট্রিক ফেরি নির্মাণে চুক্তিবদ্ধ হয়েছে ভারতের বৃহত্তম বাণিজ্যিক জাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান ইন্ডিয়া কোচিন শিপইয়ার্ড লিমিটেড।
- তথ্যের অবাধ প্রবাহের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন ব্যবস্থায় দক্ষতা বাড়াতে পোর্ট-টু-পোর্ট ডেটা এক্সচেঞ্জ সলিউশন সফটওয়্যার এনেছে দ্য ইন্টারন্যাশনাল পোর্ট কমিউনিটি সিস্টেমস অ্যাসোসিয়েশন।
- ৫০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার ব্যয়ে নির্মিত নতুন ওশান-ক্লাস মাল্টি-ফাংশন রিসার্চ ভেসেল উদ্বোধন করেছে তাইওয়ান। দ্যা নিউ ওশান রিসার্চার নামের জাহাজটি দেশের তৃতীয় এবং বৃহত্তম রিসার্চ ভেসেল।

মেরিটাইম ইভেন্টস

চায়না (শেনজেন) ইন্টারন্যাশনাল লজিস্টিকস অ্যান্ড সাপ্লাই চেইন ফেয়ার

২৩-২৫ সেপ্টেম্বর ২০২০, শেনজেন, চীন

২০০৬ সাল থেকে শুরু হওয়ার পর ১৪ বছর ধরে চীনে সফলভাবে আয়োজিত হয়ে আসছে চায়না ইন্টারন্যাশনাল লজিস্টিকস অ্যান্ড সাপ্লাই চেইন ফেয়ার। এই মেলায় চীন এবং অন্যান্য দেশের আন্তর্জাতিক কোম্পানিগুলো নিজেদের পণ্য প্রদর্শন করবে। মেলার পাশাপাশি অনুষ্ঠিত হবে চতুর্থ সি-রেইল ট্রান্সপোর্ট অ্যান্ড ক্রস-বর্ডার ট্রান্সপোর্টেশন সামিট ফোরাম–দ্য বেল্ট অ্যান্ড রোড, অষ্টম শেনজেন ওয়ার্ল্ড পোর্ট চেইন স্ট্র্যাটেজি ফোরাম, ষষ্ঠ ক্রস বর্ডার ই-কমার্স সাপ্লাই চেইন সার্ভিস ডেভেলপমেন্ট সামিট ফোরাম এবং সিআইএলএফ ওয়ান-টু-ওয়ান মিটিং।

বিস্তারিত: http://en.scmfair.com/

পঞ্চম ইন্টারন্যাশনাল গ্রিন অ্যান্ড স্মার্ট শিপিং সামিট

৩০ সেপ্টেম্বর-১ অক্টোবর ২০২০, রটারড্যাম, নেদারল্যান্ডস

শিপিং খাতের দূষণ হ্রাসে সম্ভাব্য উপায়গুলো অনুসন্ধান এবং বিশেষজ্ঞ ও নীতিনির্ধারক স্থানীয় প্রতিনিধিদের মতামত ও অভিজ্ঞতা বিনিময়ের প্ল্যাটফর্ম হিসেবে আয়োজিত হতে যাচ্ছে ইন্টারন্যাশনাল গ্রিন অ্যান্ড স্মার্ট শিপিং সামিট। আলোচনার বিষয়বস্তু হবে আইএমও ২০২০ রেগুলেশন ইমপ্লিমেন্টেশন, রিভিউ ও সাম্প্রতিক পরিবর্তন, শিপিং খাতের বিগ ডেটা ম্যানেজমেন্ট, সাসটেইনেবিলিটি ইন পোর্ট অপারেশন, এক্সজস্ট গ্যাস ক্লিনিং সলিউশন, পরিবেশগত চ্যালেঞ্জ, ডিজিটাল শিপিং, সাইবার রিস্ক ম্যানেজমেন্ট, বায়োফুয়েলিং ইত্যাদি।

বিস্তারিত: https://www.gssummit.org/

তৃতীয় বাংলাদেশ ইন্টারন্যাশনাল মেরিন অ্যান্ড অফশোর এক্সপো (বাইমক্স) ২০২০

১৫-১৭ অক্টোবর ২০২০, ঢাকা, বাংলাদেশ।

তৃতীয়বারের মতো আয়োজিত হতে যাচ্ছে বাংলাদেশ ইন্টারন্যাশনাল মেরিন অ্যান্ড অফশোর এক্সপো। মেরিটাইম শিল্প খাতের এই আন্তর্জাতিক প্রদর্শনীতে জাহাজ নির্মাণ ও মেরামত, শিপিং মেরিটাইম ইঞ্জিনিয়ারিং, অফশোর ইঞ্জিনিয়ারিং অ্যান্ড টেকনোলজি, জাহাজ ভাঙা শিল্প, বন্দর, লজিস্টিকস ইত্যাদি বিষয়ে পৃথিবীর বিভিন্ন দেশের প্রতিষ্ঠানগুলো নিজেদের পণ্য এবং প্রযুক্তি প্রদর্শন করবে এখানে।

বিস্তারিত: http://www.marine-bangladesh.com/

বন্দর পরিচিতি

আলজেসিরাস বন্দর

ইউরোপ তথা স্পেনের সর্ব দক্ষিণের শহর এবং প্রায় তিন হাজার বছর বয়সী অন্যতম প্রাচীন বন্দরনগরী কাদিস। স্বায়ত্তশাসিত অঞ্চল আন্দালুসিয়ায় জিব্রাল্টার প্রণালির তীরে অবস্থিত এ শহরেই রয়েছে ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের অন্যতম বৃহৎ ও স্পেনের দ্বিতীয় বৃহত্তম বন্দর আলজেসিরাস। আরব ভূমি থেকে আফ্রিকা হয়ে মুরদের ইউরোপে প্রবেশেরদ্বার ছিল আলজেসিরাস। আইবেরিয়ান পেনিনসুলায় এ বন্দরকে কেন্দ্র করেই ত্রয়োদশ শতকে রোমানদের হটিয়ে মুসলিম সাম্রাজ্য বিস্তার লাভ করে। সর্বশেষ প্রকাশিত লয়েডস্ লিস্টে ব্যস্ততম কনটেইনার বন্দর হিসেবে বিশ্বে এই বন্দরের অবস্থান ৩২তম।

পশ্চিম ভূমধ্যসাগরীয় সাগরে লজিস্টিকস, মেরিন এবং পোর্ট প্লাটফরম হিসেবে বাকি বন্দরগুলোর জন্য অনুকরণীয় দৃষ্টান্ত হয়ে আছে আলজেসিরাস। কেবল ২০১৯ সালে ২২৫,৪১,৬২,০০০ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডল করেছে এ বন্দর। বাণিজ্যিক, মৎস্য ও প্যাসেঞ্জার—তিন ধরনের সেবা প্রদান করে আলজেসিরাস বন্দর। জিব্রাল্টারের মতো অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ নৌপথের শেষ প্রান্তে অবস্থিত হওয়ায় সপ্তাহে অন্তত ২০০ বন্দরের সাথে সরাসরি এবং কোনো ধরনের ট্রান্সশিপমেন্ট ছাড়াই যুক্ত থাকছে আলজেসিরাস বন্দর। জিব্রাল্টার উপসাগর বরাবর বিভিন্ন বেসিনে ১০ কিলোমিটার এলাকা জুড়ে বেশ কিছু স্থাপনা, এপিএম টার্মিনালস আলিজেসিরাস এবং টোটাল টার্মিনাল ইন্টারন্যাশনাল আলজেসিরাস নামের দুইটি কনটেইনার টার্মিনাল নিয়ে গড়ে উঠেছে মূল বন্দর এলাকা। হুয়ান কার্লোস ওয়ান কিতে ৬৭ হেক্টর জুড়ে রয়েছে এপিএম টার্মিনালস আলিজেসিরাস। ১৭ মিটার ড্রাফট সম্পন্ন এ টার্মিনালে ১৯টি শিপ-টু-শোর ক্রেন রয়েছে, যার ৮টিই ওভার-সুপার-পোস্ট-পানাম্যাক্স ক্লাস। আছে ৫৯টি আরটিজি (রাবার টায়ারড গ্যান্ট্রি ক্রেন) এবং ১০২টি ট্রাক্টর হেড। সর্বাধুনিক প্রযুক্তির এবং সবচেয়ে বড় আকারের ১৮,০০০ বা এর চেয়ে বেশি টিইইউ কনটেইনারবাহী জাহাজকে সেবা দেওয়া সম্ভব এ টার্মিনালে। টোটাল টার্মিনাল ইন্টারন্যাশনাল আলজেসিরাস নির্মাণের মূল অর্থায়নকারী কোরিয়ার হানজিন শিপিং। আইলা ভার্দে এক্সটেরিওর কিতে ৩০ হেক্টর এলাকায় অবস্থিত এ টার্মিনাল। ৫৭,২৭১ বর্গমিটার পাবলিক ম্যানুয়েভারিং জোন সংবলিত টার্মিনালে দুইটি কি লাইন রয়েছে। পুবে ৬৫০ মিটার এবং উত্তরে ৫৫০ মিটার দীর্ঘ কি লাইনদ্বয় যথাক্রমে ১৮.৫ এবং ১৭.৫ মিটার ড্রাফটের। ৮টি শিপ-টু-শোর ক্রেন, ৩২টি অটোমেটিক স্ট্যাকিং ক্রেন বা এএসসি অন রেইল এবং ২২টি শাটল ক্যারিয়ারের সাহায্যে ১৮,০০০ বা তদূর্ধ্ব আকারের মেগা সাইজ জাহাজের অপারেশন চলে এখানে। ২০১৮ সালে ১০৭ মিলিয়ন টনের থ্রুপুট রিটার্ন এবং ৪.৮ মিলিয়ন টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডল করেছে আলজেসিরাস বন্দর। বিশ্বায়নের রমরমা সময়ে এক যুগ আগের তুলনায় বর্তমানে এ বন্দরের প্রবৃদ্ধি ৫৯ শতাংশের বেশি। কনটেইনার সেবার পাশাপাশি এখানে বাংকার ফুয়েল হ্যান্ডলিং, রিফার সুবিধা, ক্রুজ শিপিং, রোল-অন/রোল-অব কার্গো সুবিধা, ড্রাই ও লিকুইড বাল্ক পণ্য লোড-আনলোড ও মাছ ধরা জাহাজের জন্য বিশেষায়িত কাঠামো আছে। ক্রুজ ইন্ডাস্ট্রির অংশ হিসেবে প্রমোদ তরী পরিচালনার পাশাপাশি নিজস্ব সেইলিং ক্লাব আছে আলজেসিরাসের।

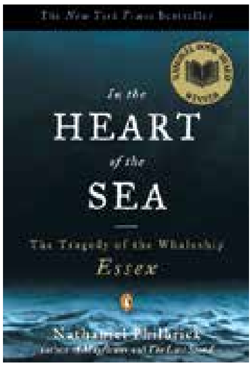
জিব্রাল্টার প্রণালির বিখ্যাত সি-ব্রিজ রয়েছে এখানে, সড়কপথে যেটি ইউরোপ ও উত্তর আফ্রিকা এবং নৌপথের মাধ্যমে ভূমধ্যসাগর ও আটলান্টিক মহাসাগরকে যুক্ত করেছে। প্রতি বছর গড়ে ২৯,০০০ জাহাজ (যেখানে ১০০টির বেশি মেগাশিপ), ৬০ লাখ যাত্রী এবং ১৫ লাখ জলযান (৩,৫০,০০০ এইচজিভি বা হেভি গুডস ভেহিকল) আলজেসিরাস বন্দরে কল অন অথবা পাস থ্রু করেছে।

এতো বেশি জাহাজ আনাগোনার পরও বন্দর এলাকার পরিবেশ এবং তৎসংলগ্ন পানি সংরক্ষণে সদা তৎপর রয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। বিরল জলজ প্রাণী, তিমি ও ডলফিনের অবাধ বিচরণক্ষেত্র হিসেবে সুপরিচিত এ বন্দর। আগামীতে ২২,০০০ টিইইউ বা এর চেয়ে বড় আকারের মেগাশিপকে সার্ভিস দিতে অবকাঠামোগত উন্নয়নে নিয়মিত বিনিয়োগ করে চলেছে পোর্ট অব আলজেসিরাস।

গ্রন্থ পরিচিতি

ইন দ্য হার্ট অব দ্য সি: দ্য ট্র্যাজেডি অব দ্য হোয়েলশিপ এসেক্স

নাথানিয়েল ফিলব্রিক



১৮২০ সালে ম্যাসাচুসেটসের নানটুকেট থেকে তিমি শিকার ও তার তেল সংগ্রহে ক্যাপ্টেন জর্জ পোলার্ডের নেতৃত্বে প্রশান্ত মহাসাগরের গহীন অঞ্চলে রওনা হয়েছিল হোয়েলশিপ এসেক্স। জাহাজ যখন নিকটস্থ স্থলভূমি থেকে ১,০০০ মাইলের বেশি দূরে, তখন নাবিকদের শিকারচেষ্টার ফলে ক্রোধান্বিত, আহত এবং অস্বাভাবিক বড় আকারের একটি স্পার্ম তিমির আক্রমণে ডুবে যায় এসেক্স। ক্যাপ্টেন এবং নাবিকেরা জাহাজের পেছনে বাঁধা তিনটি ছোট নৌকায় আশ্রয় নেন। শুরু হয় প্রকৃতির রুদ্র রোষের বিরুদ্ধে টিকে থেকে সভ্যতায় ফেরার লড়াই। নানাবিধ প্রতিকূলতা, কয়েকজন নাবিকের মৃত্যু, অনাহার-সমুদ্রঝড় মোকাবিলা করে শেষ অবধি নিজ দেশে পৌঁছাতে পেরেছিলেন ক্যাপ্টেন আর তাঁর বেশির ভাগ সঙ্গী। এই সত্য ঘটনা নিয়েই ইন দ্য হার্ট অব দ্য সি: দ্য ট্র্যাজেডি অব দ্য হোয়েলশিপ এসেক্স বইটি লিখেছেন নাথানিয়েল ফিলব্রিক।

ফিলব্রিকের বর্ণনাগুণে বইটি হয়ে উঠেছে রোমহর্ষক। হাড় জমিয়ে দেওয়া অ্যাডভেঞ্চারের পাশাপাশি বইটিতে বার বার উঠে এসেছে মানুষের লোভের ভয়ংকর পরিণাম। ফিলব্রিক দেখিয়েছেন নাবিক জীবনের তোয়াক্কা না করা কঠোর মেরিটাইম আইন এবং অত্যন্ত প্রতিদ্বন্দ্বিতাপূর্ণ তিমির তেল সংগ্রহ ব্যবসার কদর্যতা এসেক্সেরে নাবিকদের জীবনে কেমন অবর্ণনীয় দুর্ভোগ বয়ে এনেছিল। তখনো আকরিক তেলের ব্যবহার শুরু না হওয়ায় নানটুকেট থেকে সংগৃহীত তিমির তেলে আলোকিত হয়েছে তখনকার সভ্যতার পীঠস্থান লন্ডন, প্যারিস। শিল্প বিপ্লবের চাকা ঘুরিয়েছে তিমির তেল। চাহিদার বিপরীতে জোগান স্বাভাবিক রাখতে যেকোনো উপায়ে, যত দ্রুত সম্ভব বিপুল সংখ্যক তিমি নিধন করে তেল জোগাড় করাই ছিল ব্যবসায়ীদের ধ্যানজ্ঞান। লাইফবোট কিংবা ন্যূনতম নিরাপত্তা সরঞ্জাম ছাড়াই দুঃসাহসিক অভিযানে বের হতো এক একটি জাহাজ।

ফিলব্রিকের বইয়ের একটি অংশ হলো এসেক্সের নাবিকদের বীরত্বগাথা। অন্যদিকে সেকালের অত্যন্ত কঠিন নৌযাত্রা এবং নির্দয় শিপিং ইন্ডাস্ট্রির স্বরূপ উন্মোচিত হয়েছে বাকি অংশে। এসেক্সের সেই দুর্ঘটনার পর মার্কিন ও আন্তর্জাতিক নৌ আইনে বেশ কিছু পরিবর্তন আসে, আরও মানবিক হয়ে ওঠে শিপিং ইন্ডাস্ট্রি।

যুক্তরাষ্ট্রের জাতীয় পুরস্কারজয়ী মূল বইটি ২০০০ সালে ভাইকিং প্রেস থেকে প্রকাশিত হলেও ২০০১ সালে ৬ মার্কিন ডলারের সুলভ পেপারব্যাক সংস্করণ বের হয়েছে পেঙ্গুইন বুকস থেকে।

আইএসবিএন ১৩: ৯৭৮-০১৪১০০১৮২১।

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

মেরিনারস অ্যাস্ট্রোলেইব

মেরিনারস অ্যাস্ট্রোলেইব সি অ্যাস্ট্রোলেইব নামেও পরিচিত। এটি নতি-পরিমাপক একটি ধাতব চাকতির মতো দেখতে যন্ত্র, যেখানে মধ্যাহ্ন সূর্যের উচ্চতা (নতি) বা জানা নতিবিশিষ্ট কোনো তারকার মেরিডিয়ান উচ্চতার সাহায্যে সমুদ্রে জাহাজের ল্যাটিচিউড মাপা যায়। ইসলামের স্বর্ণযুগে আবিষ্কৃত জ্যোতির্বিজ্ঞানে ব্যবহৃত অ্যাস্ট্রোলেইবকে ১২৯৫ সালে প্রথমবারের মতো নৌ চলাচলের উপযোগী করে তোলেন মায়োর্কান জ্যোতির্বিজ্ঞানী রামোন লুল। তবে একে নিখুঁত করে তোলার কৃতিত্ব পর্তুগিজ নাবিক-অভিযাত্রীদের। পর্তুগিজ সাম্রাজ্য বিস্তারের সময় এ যন্ত্রটি মেরিনারদের মধ্যে জনপ্রিয় হয়ে ওঠে। মারটিন করটেস ডি আলবাকারের লেখা ১৫৫১ সালে প্রকাশিত 'আর্তে ডি নাভেগার'কে সি অ্যাস্ট্রোলেইব ব্যবহারের সবচেয়ে প্রাচীন নির্দেশিকা হিসেবে ধরা হয়। সে সময় প্রচলিত নেভিগেশনাল ইকুইপমেন্ট ক্রস স্টাফ বা কোয়াড্রেন্টের বদলে বা এদের সহায়ক যন্ত্র হিসেবে অ্যাস্ট্রোলেইব ব্যবহার করতেন নাবিকেরা। যন্ত্রটির কেন্দ্রে একটি পিনের সাথে লাগানো থাকত একটি চাকতি, যেখানে ৩৬০ ডিগ্রি দাগ কাটা ছিল। ঘূর্ণনে সক্ষম চাকতিটি ঘুরিয়ে সূর্য বা তারকার সাথে সমুদ্রপৃষ্ঠের কোণ হিসাব করে ল্যাটিচিউড বের করতেন নাবিকেরা। পিতলের পাতলা পাত দিয়ে নির্মিত হওয়ায় প্রথমে এগুলো বেশ হালকা হতো। বহনে সুবিধা হলেও মান পরিমাপে প্রায়ই ভুল হতে থাকায় ষোড়শ শতকে ভারী পায়াসহ অ্যাস্ট্রলেইবের প্রচলন হয়। এতে ভুলের পরিমাণ নাটকীয়ভাবে কমে আসে। সপ্তদশ শতাব্দীর শেষভাগ পযন্ত দাপটের সাথে সমুদ্রে পথ দেখিয়ে চলার পর ডেভিস কোয়াড্রেন্টের মতো আরো নিখুঁত এবং সহজে ব্যবহারযোগ্য দিকনির্দেশক যন্ত্রের প্রচলন হয়। উনবিংশ শতাব্দীর শেষে মেরিনাররা সেক্সট্যান্ট এবং ১৯৮০ সালের দিকে গ্লোবাল পজিশনিং সিস্টেম (জিপিএস) ব্যবহার শুরু করলে পুরোপুরিভাবে উপযোগিতা হারায় মেরিনার'স অ্যাস্ট্রোলেইব। বর্তমানে মাত্র ১০৮টি অ্যাস্ট্রোলেইব বিশ্বের বিভিন্ন জাদুঘরে সংরক্ষিত আছে, যার মধ্যে সবচেয়ে বৃহৎ সংগ্রহশালাটি রয়েছে পর্তুগালে।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

ফ্লেচার ক্রিশ্চিয়ান

ইংল্যান্ডের কামব্রিয়ার কাছে ককারমাউথে ১৭৬৪ সালে জন্মগ্রহণ করেন ইতিহাসের কুখ্যাত নাবিক ফ্লেচার ক্রিশ্চিয়ান। ১৭ বছর বয়সে কেবিন বয় পদে যোগ দেন ব্রিটিশ রয়্যাল নেভিতে। পেশাগত জীবনে ভালো কাজের পুরস্কার হিসেবে কয়েক বছরেই মিডশিপম্যানে পদোন্নতি পান। ১৭৮৭ সালে মাস্টারস মেট হিসেবে চড়ে বসেন ২১৫ টনি জাহাজ 'হিজ ম্যাজেস্টিস শিপ বাউন্টি'তে। ৩৩ বছর বয়সী ক্যাপ্টেন উইলিয়াম ব্লাইয়ের তত্ত্বাবধানে ব্রিটিশ রয়্যাল নেভির ৪৪ সদস্য ও ২ জন উদ্ভিদ বিজ্ঞানীকে নিয়ে ইংল্যান্ড থেকে তাহিতির উদ্দেশ্যে যাত্রা করেন বাউন্টি।

যথাসময়ে তাহিতিতে পৌঁছে গেল বাউন্টি, রুটি ফলের চারাও পরিকল্পনা মাফিক সংগ্রহ করা হলো, ফিরতি পথে যাত্রার প্রস্তুতি নিল সবাই। কিন্তু ১৭৮৯ সালের ২৮ এপ্রিলের প্রথম প্রহরে ফ্লেচার ক্রিশ্চিয়ান ক্যাপ্টেন ব্লাই ও তাঁর অনুগামীদের আটক করে কাঠের একটি নৌকায় ভাসিয়ে দেন। ১৭৮৯ সালের সেপ্টেম্বর পর্যন্ত বিদ্রোহী ক্রিশ্চিয়ান যখন নিজেদের থিতু করার জন্য এদিক-ওদিক ছুটে বেড়াচ্ছে, তার কিছুদিন পর অর্থাৎ ১৭৯০ সালের ১৪ মার্চ ইংল্যান্ডে পৌঁছে যান ব্লাই। মাত্র ৫ দিনের খাদ্য-পানীয় সাথে করে ছোট্ট একটি কাঠের নৌকায় করে ৩,৬১৮ নটিক্যাল মাইল দূরের ডাচ ইস্ট ইন্ডিয়ার তিমুরে পৌঁছান তারা। সেখান থেকে বাটাভিয়া (আজকের জাকার্তা) হয়ে মানব ইতিহাসের এক অসামান্য অভিযানের পর শেষ পর্যন্ত ইংল্যান্ডের মাটিতে পা রাখে দলটি। পুরো ঘটনা শুনে রয়্যাল নেভি ব্যতিব্যস্ত হয়ে ওঠে ক্রিশ্চিয়ান ও তার দলকে উপযুক্ত শাস্তি দিতে। ব্রিটিশ সরকার প্যান্ডোরা নামে রয়্যাল নেভির জাহাজ পাঠায় ক্যাপ্টেন এডওয়ার্ডের নেতৃত্বে। তিনি দলবলসহ গোটা বিদ্রোহী দলটাকেই ধরে ফেলতে পারলেও পালের গোদা ক্রিশ্চিয়ান ফ্লেচারকে আর কোথাও পাওয়া যায়নি। বিদ্রোহ করে ক্যাপ্টেন ব্লাইকে শিক্ষা দিতে গিয়ে নিজেই কালের অতল গহ্বরে হারিয়ে গেছে ক্রিশ্চিয়ান।

চট্টগ্রাম বন্দর ফায়ার ইউনিট

ওমর ফারুক ইমন

চট্টগ্রাম বন্দর দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর। একটি আন্তর্জাতিক সমুদ্রবন্দর হিসেবে অভ্যন্তরীণ ও ব্যাহ্যিক যেকোনো ঝুঁকি মোকাবিলায় চট্টগ্রাম বন্দরের রয়েছে সর্বোচ্চ মানের সমন্বিত নিরাপত্তা ব্যবস্থা। সর্বোচ্চ সুরক্ষা নিশ্চিত করতে এসব ঝুঁকির মাত্রা বিবেচনায় বিস্তৃত নিরাপত্তা ব্যবস্থা প্রণয়ন করা হয়েছে। প্রয়োজনীয় নিরাপত্তা উপকরণে সুসজ্জিত নিরাপত্তা বিভাগে রয়েছে প্রশিক্ষিত, দক্ষ ও চৌকস নিরাপত্তা বাহিনী। এ বিভাগের একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ চট্টগ্রাম বন্দর ফায়ার ইউনিট। অভ্যন্তরীণ অগ্নিঝুঁকি মোকাবিলায় ২৪/৭ কর্মঘণ্টায় কাজ করে এ ইউনিট। আইএসপিএস কোড বাস্তবায়নকারী চট্টগ্রাম বন্দর প্রশিক্ষিত ফায়ার ফাইটার আর আধুনিক যন্ত্রপাতির সমন্বয়ে গড়ে তুলেছে পরিপূর্ণ ফায়ার ইউনিট। একটি ফায়ার সার্ভিস স্টেশনের মতোই এটি সব ধরনের সেবা দিতে সদা প্রস্তুত।

সার্বক্ষণিক সেবা

নিরবচ্ছিন্ন কনটেইনার হ্যান্ডলিং, কনটেইনার পরিবহন ও পণ্য খালাসের কাজ চলে চট্টগ্রাম বন্দরে। এসব কাজ সম্পাদনে ব্যবহৃত ভারী যন্ত্রপাতি থেকে অগ্নিকাণ্ড ঘটার ঝুঁকি থাকে, অন্যদিকে দাহ্য পণ্যও অগ্নিকাণ্ডের ঝুঁকি তৈরি করে। এছাড়া বন্দরের অভ্যন্তরে কর্মরত কমকর্তা-কর্মচারী ও স্টেকহোল্ডার প্রতিষ্ঠানের অসতর্কতামূলক কর্মকাণ্ড তৈরি করতে পারে অগ্নিঝুঁকি। এসব ঝুঁকি মোকাবিলায় বন্দরের অপারেশনাল কাজের মতো ২৪/৭ সেবা প্রদান করে বন্দর ফায়ার ইউনিট। বন্দরের অভ্যন্তরে অগ্নিকাণ্ড, দুর্ঘটনা এবং যেকোনো ধরনের জরুরি সেবা প্রদানে কাজ করে ফায়ার ইউনিট। সার্বক্ষণিক সেবা প্রদানে অর্ধশতাধিক প্রশিক্ষিত ফায়ার ফাইটার দুই শিফটে দায়িত্ব পালন করেন।

আধুনিক যন্ত্রপাতি

একটি পরিপূর্ণ ফায়ার স্টেশনের মতো বন্দর ফায়ার ইউনিটে রয়েছে আধুনিক যন্ত্রপাতি। পাঁচটি ফায়ার টেন্ডারে সুসজ্জিত এ ফায়ার ইউনিট বন্দরের অভ্যন্তরে যেকোনো ধরনের অগ্নিকাণ্ডে সেবা প্রদানে সক্ষম। এছাড়া রয়েছে তিনটি ফায়ার পাম্প। বন্দরের অভ্যন্তরের টার্মিনাল শেড, অফিস ও বাহিরের বন্দর ভবন, আবাসিক এলাকা, হাসপাতাল, বন্দর পরিচালিত স্কুল, কলেজ ও মাদ্রাসায় বন্দর ফায়ার ইউনিট স্থাপন করেছে পর্যাপ্ত ফায়ার এক্সটিংগুইশার। অগ্নিকাণ্ডের সূত্রপাত হওয়ার সাথে সাথে এগুলো দিয়ে আগুন নিভিয়ে ফেলা যাবে।

দ্রুত সাড়া

বন্দর ফায়ার ইউনিট বন্দরের অভ্যন্তরে যেকোনো ধরনের অগ্নিকাণ্ডে তিন থেকে পাঁচ মিনিটের মধ্যে সেবা প্রদানে সক্ষম। বন্দরে প্রবেশের ৪ নম্বর গেটে রয়েছে ফায়ার সার্ভিসের প্রধান কার্যালয়। প্রধান কার্যালয়ে একটিসহ সিসিটি টার্মিনাল (চিটাগং কনটেইনার টার্মিনাল) ও ডলফিন অয়েল জেটিতে রয়েছে তিনটি কন্ট্রোল রুম। এসব কন্ট্রোল রুমে সার্বক্ষণিক ফায়ার ফাইটাররা প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি নিয়ে প্রস্তুত থাকেন। এছাড়া ঢাকা আইসিডিতে রয়েছে আরও একটি কন্ট্রোল রুম, যা সেখানকার যেকোনো ধরনের অগ্নিকাণ্ডে সেবা দিয়ে থাকে।

সচেতনতামূলক কার্যক্রম

চট্টগ্রাম বন্দরে যেকোনো ধরনের অগ্নিকাণ্ড প্রতিরোধে বন্দর ফায়ার ইউনিটের রয়েছে সচেতনতামূলক কার্যক্রম। বন্দরের অভ্যন্তর ও বাহিরে সকল স্থাপনায় রয়েছে অগ্নিকাণ্ডের ঝুঁকি মোকাবিলায় করণীয় নির্দেশনাসংবলিত সাইনবোর্ড। এসব সাইনবোর্ডে অগ্নি নির্বাপণে কী কী করা যাবে, কী করা যাবে না, সুরক্ষা সরঞ্জাম ব্যবহার ও ঝুঁকি তৈরি হলে কী করণীয় তা বিশদভাবে উল্লেখ রয়েছে। এছাড়া বন্দরে নিয়োজিত সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীকে অগ্নিঝুঁকি মোকাবিলায় বুনিয়াদি প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়। এ প্রশিক্ষণে অগ্নিকাণ্ডের ঝুঁকি তৈরি হলে কী করতে হবে, ক্ষয়ক্ষতি হ্রাসে ও ব্যক্তিগত সুরক্ষা নিশ্চিতে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা দেওয়া হয়, যা ব্যক্তি সুরক্ষার পাশাপাশি প্রাতিষ্ঠানিক ক্ষয়ক্ষতি হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে।

নিয়মিত মহড়া

আইএসপিএস কোডের নীতিমালা অনুযায়ী চট্টগ্রাম বন্দরে প্রতি বছর কমপক্ষে দুইবার মহড়া দেওয়ার কথা থাকলেও বন্দর ফায়ার ইউনিট প্রতি মাসে মহড়া দিয়ে থাকে। এসব মহড়ায় বন্দরের অভ্যন্তরে অগ্নিকাণ্ডের গতি ও প্রকৃতি অনুযায়ী অগ্নিনির্বাপণের কাজ অনুশীলন করা হয়। মহড়া একদিকে নিত্যনতুন অগ্নিকাণ্ডের ঝুঁকি মোকাবিলায় যেমন পারদর্শী করে তোলে, তেমনি ফায়ার ফাইটারদের সক্ষমতার বিষয়টিও জানান দেয়।

ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা

চট্টগ্রাম বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম বৃদ্ধির সাথে সাথে এর কলেবরও বৃদ্ধি পাচ্ছে সমানতালে। বর্ধিত কলেবর আর ভবিষ্যৎ কর্মকাণ্ডকে মাথায় রেখে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ফায়ার ইউনিটকে আরও সমৃদ্ধ করার উদ্যোগ নিয়েছে। প্রশিক্ষিত জনবল বাড়ানো, আধুনিক যন্ত্রপাতি ও নতুন ভবন তৈরির একগুচ্ছ পরিকল্পনা নিয়েছে কর্তৃপক্ষ। এসবের মধ্যে রয়েছে ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেম উন্নয়ন, অ্যালার্ম সিস্টেম স্থাপন, বহির্নোঙর ও চ্যানেলে অবস্থানরত জাহাজের অগ্নিনির্বাপণে ফায়ার সার্ভিসের সুবিধা সংবলিত শিপ সংগ্রহ, আধুনিক যন্ত্রপাতি সংগ্রহ এবং ছয়তলাবিশিষ্ট ভবন নির্মাণ। এছাড়া বন্দরের নির্মীয়মাণ সকল টার্মিনালে অগ্নিনির্বাপণে আধুনিক যন্ত্রপাতি সংগ্রহর পরিকল্পনায় রয়েছে।

ওমর ফারুক ইমন
প্রতিবেদক, বন্দর বার্তা

কৃতজ্ঞতা
মাসুম উদ দৌলা
অ্যাসিস্টান্ট ফায়ার ইন্সপেক্টর,
চট্টগ্রাম বন্দর ফায়ার ইউনিট

২১ জুলাই ভারত থেকে প্রথমবারের মতো ট্রানজিট পণ্য নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে নোঙর করে এমভি সেঁজুতি

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতের ট্রানজিট শুরু

পণ্যবাহী চারটি কনটেইনার দিয়ে পরীক্ষামূলকভাবে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতের ট্রানজিট পণ্য পরিবহন শুরু হয়েছে। ১৬ জুলাই কলকাতার শ্যামাপ্রসাদ মুখোপাধ্যায় বন্দর থেকে এমভি সেঁজুতি জাহাজে চার কনটেইনার ট্রানজিট পণ্য ওঠানো হয়। এরপর সেখান থেকে জাহাজটি হলদিয়া বন্দরে বাংলাদেশি ব্যবসায়ীদের পণ্য বোঝাই করে ১৯ জুলাই চট্টগ্রাম বন্দরের উদ্দেশ্যে রওনা দিয়ে ২১ জুলাই চট্টগ্রাম বন্দরে এসে পৌঁছায়। বাংলাদেশি এই জাহাজে ১৬০টি পণ্যবাহী কনটেইনার ছিল। এর মধ্যে ১৫৬টিতে করে পণ্য আমদানি করেছেন বাংলাদেশের ব্যবসায়ীরা। বন্দর ও কাস্টমস প্রক্রিয়া শেষে বন্দর থেকে সড়কপথে চারটি প্রাইমমুভার ট্রেইলারে করে ট্রানজিট চালানটি আখাউড়া স্থলবন্দরে নেওয়া হয়। ২৩ জুলাই আনুষ্ঠানিকভাবে ভারতীয় এসব পণ্য গ্রহণ করেন ত্রিপুরা রাজ্যের মুখ্যমন্ত্রী বিপ্লব কুমার দেব।

পরীক্ষামূলক চালানে পণ্য পরিবহন বাবদ ভাড়া ও বাংলাদেশ অংশে প্রস্তাবিত বিভিন্ন মাশুল পেয়েছে বন্দর। ৫ জুলাই পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয় থেকে ঢাকার ভারতীয় হাইকমিশনকে পাঠানো চিঠিতে বলা হয়, শুধু প্রথম ট্রায়াল রানের জন্য সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের প্রযোজ্য প্রশাসনিক ফি মওকুফ করা হবে।

চট্টগ্রাম বন্দর ও দেশের সড়কপথ ব্যবহার করে ভারতের ট্রানজিট পণ্যের প্রথম চালানে প্রায় ৫৮ হাজার ৯০০ টাকা বা ৬৯৪ ডলার আয় হয়েছে সরকারের। চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজ ও চট্টগ্রাম বন্দর এই দুই সংস্থা সেবা বাবদ নানা খাতে এই ফি আদায় করেছে। টনপ্রতি সরকারের আয় হয়েছে ৫৮৯ টাকা।

সরকারের আয়ের বাইরে বেসরকারি খাতে পণ্য পরিবহন সেবা বাবদ আয় হয়েছে সবচেয়ে বেশি। সমুদ্র ও সড়কপথে ট্রানজিট পণ্য পরিবহনকারী ম্যাঙ্গো লাইন লিমিটেড জানিয়েছে, কলকাতা থেকে সমুদ্রপথে চট্টগ্রাম বন্দর হয়ে সড়কপথে আগরতলায় পৌঁছানো পর্যন্ত জাহাজ ও গাড়িভাড়া মিলে তারা পাচ্ছে ২ লাখ ৭২ হাজার টাকা। অবশ্য এই আয়ের বিপরীতে তাদের খরচও রয়েছে অনেক। সরকারি-বেসরকারি মিলে এই রুটে টনপ্রতি পণ্য পরিবহন খরচ দাঁড়াচ্ছে ৩ হাজার ৩০৮ টাকা।

মাতারবাড়ী বন্দরের কাজে নিয়োগ পেয়েছে জাপানি নিপ্পন কোম্পানি

মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অংশের ডিজাইন, টেন্ডার অ্যাসিস্ট্যান্স এবং কনস্ট্রাকশন সুপারভিশনে জাপানি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিপ্পন সিনো কোম্পানি লিমিটেডকে নিয়োগ দিয়েছে সরকার। এসব ক্ষেত্রে পরামর্শ প্রদানের জন্য প্রতিষ্ঠানটিকে দিতে হবে ২৩৪ কোটি ৩ লাখ টাকা।

২২ জুলাই সরকারি ক্রয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির ভার্চুয়াল সভায় এ সংক্রান্ত একটি ক্রয় প্রস্তাবের অনুমোদন দেওয়া হয়। কমিটির আহ্বায়ক অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তাফা কামাল দেশের বাইরে থাকায় এতে সভাপতিত্ব করেন কৃষিমন্ত্রী মো. আব্দুর রাজ্জাক।

বৈঠকে কমিটির সদস্য, মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের সিনিয়র সচিব, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের সচিব এবং ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন। বৈঠক শেষে মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের অতিরিক্ত সচিব মোসাম্মৎ নাসিমা বেগম এ তথ্য জানান।

তিনি বলেন, "সভায় নৌ মন্ত্রণালয় কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন, 'মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্প' শীর্ষক প্রকল্পের চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অংশের ডিজাইন, টেন্ডার অ্যাসিস্ট্যান্স এবং কনস্ট্রাকশন সুপারভিশনের জন্য পরামর্শক নিয়োগ সংক্রান্ত একটি ক্রয় প্রস্তাব অনুমোদিত হয়েছে।"

জাপান সরকারের উন্নয়ন সংস্থা জাইকার অর্থায়নে এ প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে বলেও জানান তিনি।

বেনাপোল বন্দরে রেলপথে পণ্য আমদানি শুরু

দেশের সর্ববৃহৎ স্থলবন্দর বেনাপোল দিয়ে রেলপথে ভারত থেকে প্রথমবারের মতো পার্সেল ভ্যানের মাধ্যমে পণ্য আমদানি শুরু হয়েছে। ৩৩৬ টন শুকনা মরিচের দুটি চালান নিয়ে পার্সেল ভ্যানটি ভারতের বাণিজ্যিক শহর কলকাতা থেকে ১৩ জুলাই বেনাপোল বন্দরে প্রবেশ করে। পরে রেল বিভাগ ও কাস্টমসের আনুষ্ঠানিকতা শেষে রাতে পণ্য চালানটি খালাস হয়।

পণ্যের আমদানিকারক ঢাকার হাফিজ কর্পোরেশন ও রেপসাল ট্রেডিং। আমদানিকৃত পণ্যের খালাসকৃত সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট বেনাপোলের মোশারফ ট্রেডার্স ও আলম এন্টারপ্রাইজ। মোশারফ ট্রেডার্সের ব্যবস্থাপক মোস্তাফা জানান, "আগে ছোট ব্যবসায়ীরা রেলে পণ্য আমদানি করতে পারতেন না। কারণ তখন যে পরিমাণ পণ্যই পরিবহন করা হোক না কেন পুরো একটি ওয়াগনের ভাড়া গুনতে হতো। এখন রেলে পার্সেল ভ্যানের মাধ্যমে ব্যবসায়ীরা তাদের চাহিদামতো পণ্য আমদানি করতে পারবেন।"

এতে ব্যবসায়ীরা এ পথে বাণিজ্য বাড়াবে। ফলে তারা যেমন লাভবান হবেন, তেমনি রেল বিভাগেরও রাজস্ব আয় বাড়বে।

লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে বেশি মুনাফা করেছে মোংলা বন্দর

করোনা পরিস্থিতির মধ্যেও লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে বেশি মুনাফা করেছে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ। সদ্যবিদায়ী অর্থবছরে ৯১ কোটি ৯৬ লাখ ৩১ হাজার টাকা মুনাফার লক্ষ্যমাত্রা ধরা হলেও ১১৫ কোটি ১৫ লাখ ৩০ হাজার টাকা মুনাফা হয়েছে।

মোংলা কাস্টমস ও বন্দর কর্তৃপক্ষের তথ্য অনুযায়ী, ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৯০৩টি বাণিজ্যিক জাহাজ বন্দরে ভিড়ে এবং ১ কোটি ১০ লাখ টন পণ্য এবং ৫৯ হাজার ৪৭৬ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে। এ অর্থবছরে আমদানি-রপ্তানি খাতের পণ্য হ্যান্ডলিং করে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের আয় হয়েছে ৩২০ কোটি ৬০ লাখ টাকা। এর মধ্যে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের বেতন-ভাতাদি, সংস্কার ও উন্নয়ন কাজে ২০৫ কোটি টাকা ব্যয় হওয়ার পর ১১৫ কোটি ১৫ লাখ ৩০ হাজার টাকা মুনাফা করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ, যা লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে অনেক বেশি।

এর আগে ২০১৮-১৯ অর্থবছরে ৯১২টি দেশি-বিদেশি বাণিজ্যিক জাহাজ এ বন্দরে আসে। হ্যান্ডলিং হয় ১ কোটি ১৩ লাখ টন বাল্ক কার্গো এবং ৫৭ হাজার ৭৩২ টিইইউ কনটেইনার। এতে এ সময় বন্দর কর্তৃপক্ষ ১৩৩ কোটি টাকা মুনাফা অর্জন করেছিল।

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, "সবার সম্মিলিত প্রচেষ্টায় বন্দরের প্রবৃদ্ধির ধারা অব্যাহত থাকবে।"

করোনার ধাক্কা সামলেও প্রবৃদ্ধি চট্টগ্রাম বন্দরে

সদ্য সমাপ্ত অর্থবছরের শেষ চার মাসে করোনার ধাক্কা সামলেও প্রবৃদ্ধি হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের কার্গো ও কনটেইনার

নতুন অর্থবছরের জন্য পাঁচ লাখ ৬৮ হাজার কোটি টাকার বাজেট পাস হয়েছে জাতীয় সংসদে

হ্যান্ডলিংয়ে। ২০১৯-২০ অর্থবছরে ১০ কোটি ১৫ লাখ ৬৫ হাজার ২৭২ টন কার্গো (পণ্য) হ্যান্ডলিং হয়েছে বন্দরে। এর আগের অর্থবছরে যা ছিল ৯ কোটি ৮২ লাখ ৪০ হাজার ৬৫৫ টন। এবার প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৩ দশমিক ৪ শতাংশ। আর কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে ৩০ লাখ ৪ হাজার ১৪২ টিইইউ। আগের অর্থবছরে যা ছিল ২৯ লাখ ১৯ হাজার ২৩ টিইইউ। এবার প্রবৃদ্ধি হয়েছে ২ দশমিক ৯ শতাংশ।

করোনার কারণে চীন থেকে পণ্য আমদানি, এলসি খোলা, জাহাজ আসায় কিছুটা স্থবিরতা নেমে এসেছিল কয়েক মাস। তারপরও সদ্যবিদায়ী অর্থবছরে জাহাজ হ্যান্ডলিং করেছে ৩ হাজার ৭৬৪টি। আগের অর্থবছরে যা ছিল ৩ হাজার ৬৯৯টি। এবার প্রবৃদ্ধি হয়েছে ১ দশমিক ৭৫ শতাংশ।

আমদানির নথি স্বয়ংক্রিয়ভাবে সংগ্রহ করবে ব্যাংক

এখন থেকে আমদানিকারকদের আলাদা করে ব্যাংকে বিল অব এন্ট্রির কপি দাখিল করতে হবে না। ব্যাংকগুলো শুল্ক কর্তৃপক্ষ থেকে স্বয়ংক্রিয়ভাবে এই কপি সংগ্রহ করবে। আমদানি মূল্য পরিশোধের পর পণ্য বন্দরে পৌঁছালে তা রিপোর্ট করতে হয়, যা বিল অব এন্ট্রি নামে পরিচিত। আগে আমদানিকারককে এই বিল অব এন্ট্রির কপি সংগ্রহ করে ব্যাংকে জমা দিতে হতো।

পণ্য আমদানি সহজ করতে ও ভোগান্তি কমাতে বাংলাদেশ ব্যাংকের বৈদেশিক মুদ্রানীতি বিভাগ ২১ জুলাই এ সংক্রান্ত প্রজ্ঞাপন জারি করে। এতে বলা হয়েছে, এখন থেকে শুল্ক কর্তৃপক্ষের স্বয়ংক্রিয় ব্যবস্থা থেকে বিল অব এন্ট্রি সংগ্রহ করবে আমদানিকারকের ব্যাংক। আমদানির বিপরীতে যে মূল্য পরিশোধ করা হয়েছে, ব্যাংক তা মিলিয়ে দেখবে। এক্ষেত্রে শুল্ক-কর পরিশোধ বিষয়ে নিশ্চিত হতে হবে ব্যাংকগুলোকে। এই সুবিধা শুধু স্বয়ংক্রিয় ব্যবস্থায় পরিচালিত শুল্ক স্টেশনের জন্য প্রযোজ্য হবে।

মামলার অধিকার পেলেন বাংলাদেশি জাহাজ ভাঙা শ্রমিকের স্ত্রী

চট্টগ্রামে জাহাজ ভাঙার ইয়ার্ডে নিহত বাংলাদেশি এক শ্রমিকের স্ত্রী দায়িত্ব অবহেলার অভিযোগে ব্রিটিশ এক কোম্পানির বিরুদ্ধে মামলা দায়েরের অনুমতি পেয়েছেন। লন্ডন হাইকোর্ট সম্প্রতি রায় দিয়েছে, নিহতের স্ত্রী হামিদা বেগম ভেসেলটি বিক্রির সঙ্গে জড়িত ব্রিটিশ কোম্পানিটির বিরুদ্ধে ক্ষতিপূরণের মামলা করতে পারবেন। ২০১৮ সালে 'একটা' নামের একটি জ্বালানি তেলের ট্যাংকার ভাঙার কাজে নিহত হন খলিল মোল্লা।

হামিদা বেগমের প্রতিনিধিত্বকারী ব্রিটিশ আইনজীবীরা গত বছরের এপ্রিলে মামলাটি আদালতে উপস্থাপন করে। যুক্তি হিসেবে বলা হয়, বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙা শিল্পের কর্মপরিবেশ ঝুঁকিপূর্ণ জানা সত্ত্বেও জাহাজটি ভাঙতে বাংলাদেশে পাঠানোর পেছনে মারান (ইউকে) লিমিটেডেরও ভূমিকা রয়েছে।

আদালতের রায়ে বলা হয়, নিহত শ্রমিকের মৃত্যুর সম্ভাব্য কারণ হয়তো উঁচু স্থান থেকে পতন। তবে সামগ্রিক অর্থে, দুর্ঘটনাটির নেপথ্য কারণ অনেকগুলো পরস্পর যুক্ত ঘটনা, যেগুলো ওই ট্যাংকারটি বাংলাদেশের ইয়ার্ডে ভাঙতে পাঠানোর ক্ষেত্রে ভূমিকা রেখেছে।

আদালতের রায় বিষয়ে মারানের পক্ষ থেকে আনুষ্ঠানিকভাবে কিছু জানানো হয়নি। চলতি বছরের শুরুতে হামিদা বেগমের মামলাটি বাতিল ঘোষণা করতে আদালতে আবেদন জানায় তারা। তবে আদালত তাদের ওই আবেদন নাকচ করে দেন।

'একটা' নামের ট্যাংকারটির আদি নাম মারান সেন্টরাস। এর মালিকানা ও ব্যবস্থাপনায় ছিল অ্যাঞ্জেলিকোসিস শিপিং গ্রুপ। মারান (ইউকে) লিমিটেড এ গ্রুপেরই অধিভুক্ত একটি প্রতিষ্ঠান।

আদালতের রায়ে বলা হয়েছে, দশকের পর দশক ধরে জাহাজ মালিকরা ব্রোকার বা মধ্যস্বত্বভোগীদের মাধ্যমেই জাহাজ ভাঙার কাজটি করেছে। ইয়ার্ডগুলোর সঙ্গে সরাসরি চুক্তি না করে তৃতীয় পক্ষের মাধ্যমে কার্য সম্পাদনই হচ্ছে এ শিল্পের স্বাভাবিক চর্চা। এর ফলে এই খাতটিতে দুর্ঘটনার ঝুঁকি বেড়ে গেছে।

করোনায় ভারত-বাংলাদেশ নৌবাণিজ্য বেড়েছে

করোনার প্রভাবে স্থলবন্দর দিয়ে ভারত থেকে পণ্য পরিবহন ব্যাহত হওয়ায় নৌপথে পণ্য পরিবহন বাড়ছে। জুনের শেষ দিকে ও জুলাইয়ের শুরুতে দুই সপ্তাহের ব্যবধানে চট্টগ্রাম-কলকাতা নৌরুটে দুটি বিদেশি জাহাজ কোম্পানি কনটেইনার পরিবহন সেবা দেওয়া শুরু করেছে। এ নিয়ে তিনটি জাহাজ কোম্পানি সরাসরি দুই দেশের মধ্যে কনটেইনার পরিবহন করছে।

বাংলাদেশ ও ভারতের সরকারি তথ্য অনুযায়ী দুই দেশের আমদানি-রপ্তানির ৭৫ শতাংশ আনা-নেওয়া হয় স্থলবন্দর দিয়ে। মাত্র ২৫ শতাংশ নৌপথে পরিবহন হয়। সাম্প্রতিক সময়ে স্থল বন্দর দিয়ে পণ্য পরিবহন ব্যাহত হওয়ায় পণ্য পরিবহনের চাপ এসে পড়েছে নৌপথে। সমুদ্রগামী জাহাজে পণ্য পরিবহন সেবা অব্যাহত থাকলে তা দুই দেশের ব্যবসায়ীদের জন্য ভাল হবে বলে মনে করছেন এ খাতের সাথে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিরা।

তিনটি প্রতিষ্ঠান এখন চট্টগ্রাম-কলকাতা নৌরুটে সেবা প্রদান করছে। সিঙ্গাপুরভিত্তিক এক্সপ্রেস ফিডার জুন মাসের শেষ সপ্তাহে একটি সমুদ্রগামী জাহাজ দিয়ে কনটেইনার পরিবহন শুরু করেছে। প্রতিষ্ঠানটি এ রুটে তিনটি জাহাজ পরিচালনা করবে।

হংকংভিত্তিক গোল্ডস্টার লাইনও একটি জাহাজ দিয়ে ৩ জুলাই এ রুটে পণ্য পরিবহন সেবা শুরু করেছে। এ সেবার আওতায় এমভি এশিয়াটিক মুন নামের জাহাজটি ৬ জুলাই ২৯৮ কনটেইনার নিয়ে কলকাতার শ্যামা প্রসাদ মুখোপাধ্যায় বন্দর থেকে চট্টগ্রাম বন্দরে পৌঁছায়।

এ দুই প্রতিষ্ঠান ছাড়াও ভারতভিত্তিক শ্রেয়াস শিপিং ফেব্রুয়ারি থেকেই একটি জাহাজ দিয়ে ভারতের কৃষ্ণপটনম-হলদিয়া-চট্টগ্রাম নৌরুটে পণ্য পরিবহন করছে।

ভারত থেকে বছরে প্রায় এক লাখ একক কনটেইনার পণ্য আনা-নেওয়া হয়। এসব কনটেইনারের ৯৫ শতাংশই প্রথমে ভারতের বন্দর থেকে শ্রীলংকার কলম্বো, মালয়েশিয়ার পোর্ট কেলাং ও সিঙ্গাপুরের সিঙ্গাপুর বন্দরে যায়। সেখান থেকে তা আবার জাহাজে বোঝাই হয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হয়। এতে ১৫ দিনের বেশি সময় লাগে, খরচও বেশি।

নৌপথে সময় ও খরচ কমাতে চার বছর আগে ২০১৬ সালের মার্চে দুই দেশের উদ্যোগে উপকূলীয় নৌপথে জাহাজ চলাচল শুরু হয়। এসব জাহাজের কনটেইনার সক্ষমতা ছিল ১২০-১৮০ কনটেইনার। দীর্ঘ পথে জাহাজ পরিচালনা করে মুনাফা না হওয়ায় এ রুট থেকে জাহাজ সরিয়ে নেন বেসরকারি উদ্যোক্তারা। তবে এবার যেসব জাহাজ নামানো হয়েছে, সেগুলো এক থেকে দেড় হাজার কনটেইনার পরিবহনে সক্ষম। এসব জাহাজ নিয়মিত চলাচল করলে ভারতের পূর্ব উপকূলের পণ্য ঘুরপথে আনা-নেওয়া করতে হবে না।

অপেক্ষমাণ জাহাজশূন্য চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর

দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম বন্দরে পণ্যবাহী কনটেইনার জাহাজ ভিড়ছে একদিনেই। এপ্রিল মাসেও একটি কনটেইনার জাহাজ বহির্নোঙরে পৌঁছে তিনদিন অপেক্ষায় থাকার পর বন্দর জেটিতে ভিড়তে পারত। এ অবস্থার ক্রমোন্নতির ফলে জুলাইয়ে একদিনেই জাহাজ জেটিতে ভিড়েছে। অর্থাৎ বহির্নোঙরে কোনো জাহাজকে অপেক্ষায় থাকতে হচ্ছে না।

পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম বলেন, "তিনটি কারণে সুফল মিলছে। একটি হচ্ছে, বন্দরে আগের চেয়ে বড় জাহাজ একই সঙ্গে বেশি পণ্য নিয়ে ভিড়ছে। দ্বিতীয়ত, পণ্য ওঠানামায় আধুনিক সব যন্ত্র যোগ হওয়ায় সক্ষমতা যেমন বেড়েছে, তেমনি কম সময়ে বেশি পণ্য ওঠানামা করানো যাচ্ছে। তৃতীয়ত, অপ্রয়োজনীয় আমদানি কমে গেছে।

জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানগুলো বলছে, বন্দরের ভালো ও সমন্বিত উদ্যোগের ফলে ইয়ার্ডে কনটেইনার জট কমেছে। ফলে একটি জাহাজ দ্রুত পণ্য নামিয়ে তিনদিনেই বন্দর ত্যাগ করতে পারছে।

৫ লাখ ৬৮ হাজার কোটি টাকার বাজেট পাস

নতুন অর্থবছরের জন্য পাঁচ লাখ ৬৮ হাজার কোটি টাকার বাজেট জাতীয় সংসদে পাস হয়েছে। ৩০ জুন স্পিকার শিরীন শারমিন চৌধুরীর সভাপতিত্বে সংসদের অধিবেশনে ২০২০-২১ অর্থবছরের এই বাজেট প্রস্তাব কণ্ঠভোটে পাস হয়। ১ জুলাই থেকে এ বাজেট কার্যকর হয়।

অধিবেশনের শুরুতে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয় ও মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের জন্য বরাদ্দ প্রস্তাব উত্থাপন করেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। এরপর একে একে অন্য মন্ত্রীরা তাদের স্ব স্ব মন্ত্রণালয়ের প্রস্তাব উত্থাপন করেন। কণ্ঠভোটে সেসব প্রস্তাব গৃহীত হয়। সবার শেষে নির্দিষ্টকরণ বিল পাসের মধ্য দিয়ে বাজেট পাস হয়। এ সময় সংসদ নেতা প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনাসহ সংসদে সরকারি ও বিরোধীদলীয় সদস্যরা উপস্থিত ছিলেন।

এর আগে ১১ জুন সংসদে বাজেট পেশ করেন অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তাফা কামাল। অধিবেশনে প্রতিদিন গড়ে ৮০-৯০ জন সংসদ সদস্য অংশ নিয়েছেন। একদিন আলোচনা করেই সম্পূরক বাজেট পাস করা হয়। মূল বাজেটের ওপর আলোচনা হয় দুইদিন।

রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা চার হাজার আট শ কোটি ডলার

পণ্য ও সেবা খাত মিলিয়ে চলতি ২০২০-২১ অর্থবছরের রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে ৪ হাজার ৮০০ কোটি মার্কিন ডলার। বিদায়ী ২০১৯-২০ অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে তা ৬০০ কোটি ডলার কম। বিগত অর্থবছরে লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে রপ্তানি আয় হয়েছে ৪ হাজার কোটি ডলারের মতো। অর্থাৎ লক্ষ্যমাত্রার চেয়েও তা ২৫ দশমিক ২৮ শতাংশ কম। যদিও রপ্তানি আয় আগের বছরের চেয়ে ১৯ দশমিক ৭৯ শতাংশ বেড়েছে। ১৬ জুলাই রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা নিয়ে অনুষ্ঠিত সাংবাদ সম্মেলনে বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশি এ তথ্য জানান।

লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের কথা বিবেচনা করেই চলতি অর্থবছরে রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রা কমানো হয়েছে। মোট রপ্তানি লক্ষ্যমাত্রার মধ্যে পণ্য খাতে ৪ হাজার ১০০ কোটি ডলার এবং সেবা খাতে ৭০০ কোটি ডলার নির্ধারণ করা হয়েছে।

৩৫ কোটি ৫৫ লাখ টাকা হোল্ডিং ট্যাক্স দিল চট্টগ্রাম বন্দর

হোল্ডিং ট্যাক্স বাবদ চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনকে (চসিক) ৩৫ কোটি ৫৫ লাখ টাকার ট্যাক্স দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে পৌরকর বাবদ চেকটি বুঝে নিয়ে ৮ জুলাই নগরীর টাইগারপাসের চসিক কার্যালয়ে মেয়র আ জ ম নাছির উদ্দীনের হাতে তুলে দেন প্রধান রাজস্ব কর্মকর্তা মুফিদুল আলম ও রাজস্ব সার্কেল-৮ এর কর কর্মকর্তা মো. সারেক উল্লাহ। এ সময় প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা মো. শামসুদ্দোহা, মেয়রের একান্ত সচিব মোহাম্মদ আবুল হাশেম উপস্থিত ছিলেন।

বন্দর সচিব মো. ওমর ফারুক বলেন, "প্রতি বছর যথাসময়ে চসিককে হোল্ডিং ট্যাক্স পরিশোধ করে আসছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। অনেক সময় তা অগ্রিমও আদায় করা হয়।"

বাংলাদেশ-ভারত ব্যবসায়ীদের বৈঠক

দিনাজপুরের হিলি স্থলবন্দর দিয়ে ভারত-বাংলাদেশের মাঝে স্বাস্থ্যবিধি মেনে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য আরও গতিশীল করার লক্ষ্যে দুই দেশের ব্যবসায়ীদের মধ্যে এক বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়েছে। ভারতীয় ব্যবসায়ীদের আমন্ত্রণে ১৩ জুলাই ১৬ সদস্যের বাংলাদেশি ব্যবসায়ী প্রতিনিধি দল হিলি কাস্টমস চত্বরে এই বৈঠকে যোগ দেন।

হিলি স্থলবন্দর আমদানি-রপ্তানিকারক গ্রুপের সভাপতি হারুন উর রশীদ হারুনের নেতৃত্বে বাংলাদেশি ব্যবসায়ী প্রতিনিধি দলে ছিলেন আমদানি-রপ্তানিকারক গ্রুপের সাধারণ সম্পাদক মোস্তাফিজুর রহমান, হিলি কাস্টমস সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের সভাপতি কামাল হোসেন রাজ, সাধারণ সম্পাদক আব্দুর রহমান লিটন, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট শাহিনুর রেজা, হিলি স্থলবন্দরের জনসংযোগ কর্মকর্তা সোহরাব হোসেনসহ আমদানি-রপ্তানিকারক ও সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট।

অন্যদিকে ভারতের হিলি এক্সপোর্টার্স অ্যান্ড কাস্টমস ক্লিয়ারিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের সভাপতি আলাউদ্দিন মণ্ডল, সাধারণ সম্পাদক অশোক মণ্ডলসহ অ্যাসোসিয়েশনের অন্য সদস্যরা উপস্থিত ছিলেন।

হিলি স্থলবন্দর আমদানি-রপ্তানিকারক গ্রুপের সভাপতি হারুন উর রশীদ হারুন বলেন, " বৈঠকে হিলি স্থলবন্দর দিয়ে স্বাস্থ্যবিধি মেনে কীভাবে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য কার্যক্রম আরও গতিশীল করা যায়, আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম পরিচালনা করতে বন্দরের অন্য যেসব সমস্যা রয়েছে, সেগুলো চিহ্নিত করে তা নিরসনকল্পে আলোচনা করা হয়েছে।"

বৈধভাবে স্বর্ণ আমদানি শুরু

দেশে বৈধভাবে স্বর্ণ আমদানি শুরু হয়েছে। ৩০ জুন এমিরেটস এয়ারলাইনসের একটি বিশেষ বিমানে ১১ কেজি স্বর্ণের চালান দেশে আসে। এটি আমদানি করেছে ডায়মন্ড ওয়ার্ল্ড। দেশের ইতিহাসে এটিই প্রথম আনুষ্ঠানিকভাবে সোনা আমদানি।

১০ জুন ডায়মন্ড ওয়ার্ল্ড ১১ কেজি পাকা স্বর্ণ আমদানির জন্য আবেদন করে। আবেদনটি যাচাই বাছাই করে বাংলাদেশ ব্যাংক অনাপত্তি দিলে স্বর্ণের প্রথম চালানটি আনা হয়। দেশে বছরে ২০-৪০ টন স্বর্ণ লাগে, যার বড় অংশ আসে বিদেশ ফেরত বাংলাদেশের নাগরিকদের কাছ থেকে, কিছুটা পুরোনো স্বর্ণ গলিয়ে সংগ্রহ করা হয়। অধিকাংশ ক্ষেত্রে ব্যবসায়ীরা মজুত স্বর্ণের কোনো কাগজপত্র দেখাতে পারতেন না। আবার জটিলতার কারণে ব্যবসায়ীরা স্বর্ণ আমদানি করতেন না।

দেশে স্বর্ণের ব্যবসায় স্বচ্ছতা আনতে দীর্ঘদিন ধরে একটি নীতিমালা করার দাবি জানিয়ে আসছিলেন ব্যবসায়ীরা। সেই ধারাবাহিকতায় ২০১৮ সালে

নতুন পর্ষদ সদস্য (প্রকৌশল) হলেন কমডোর মোহাম্মদ নিয়ামুল হাসান

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নতুন পর্ষদ সদস্য (প্রকৌশল) হিসেবে যোগদান করেছেন কমডোর মোহাম্মদ নিয়ামুল হাসান। ৯ জুলাই তিনি বিদায়ী সদস্য (প্রকৌশল) ক্যাপ্টেন এম মহিদুল হাসানের কাছ থেকে দায়িত্বভার গ্রহণ করেন।

কমডোর মোহাম্মদ নিয়ামুল হাসান ১৯৮৮ সালের ১ জানুয়ারি বাংলাদেশ নৌবাহিনীতে অফিসার ক্যাডেট হিসেবে যোগদান করেন এবং ১৯৯০ সালের ১ জুলাই ইলেকট্রিক্যাল শাখায় কমিশন লাভ করেন। কম্পিট্যান্সি সার্টিফিকেট অর্জনের পর তিনি নৌবাহিনীর বিভিন্ন ছোট, মাঝারি জাহাজ ও ফ্রিগেটে ইলেকট্রিক্যাল অফিসারের দায়িত্ব পালন করেন।

কমডোর নিয়ামুল বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয় (বুয়েট) থেকে ইলেকট্রিক্যাল ও ইলেকট্রনিক ইঞ্জিনিয়ারিংয়ে স্নাতক এবং পরবর্তীতে একই বিশ্ববিদ্যালয় থেকে কমিউনিকেশন ইঞ্জিনিয়ারিংয়ে স্নাতকোত্তর ডিগ্রি লাভ করেন। পরবর্তীতে তিনি রয়্যাল নেভি, ব্রিটেনে সিস্টেম ইঞ্জিনিয়ারিং ম্যানেজমেন্টে উচ্চতর কোর্স সম্পন্ন করেন। এছাড়া তিনি দেশে ও বিদেশে বিভিন্ন কোর্সে অংশগ্রহণ করেছেন। তিনি যুক্তরাজ্যের এঅ্যান্ডপি টাইন শিপইয়ার্ডে ক্যাসেল ক্লাস অফশোর প্যাট্রোল ভেসেলের রিজেনারেশন প্রজেক্টের সদস্য হিসেবে কাজ করেছেন।

চাকরিজীবনে তিনি বিভিন্ন স্টাফ, প্রশিক্ষণ ও অধিনায়কত্বের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন। বিএন ডকইয়ার্ডে তিনি ডিজিএম (ইলেকট্রিক্যাল) এবং নৌসদর দপ্তরের নৌ অস্ত্র ও বিদ্যুৎ প্রকৌশল পরিদপ্তরে উপপরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। পরবর্তীতে নৌসদর দপ্তরে টেকনিক্যাল স্টোরস পরিদপ্তরের পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। এছাড়া তিনি সশস্ত্র বাহিনী বিভাগের গোয়েন্দা অধিদপ্তরে কর্নেল স্টাফের দায়িত্ব পালন করেন। তিনি নৌবাহিনীর কারিগরি প্রশিক্ষণ ঘাঁটি, বানৌজা শহীদ মোয়াজ্জমে প্রশিক্ষক ও পরবর্তীতে ইলেকট্রিক্যাল স্কুলের ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তার দায়িত্ব পালন করেন। এছাড়া তিনি মিলিটারি ইনস্টিটিউট অব সায়েন্স অ্যান্ড টেকনোলজি ইইসিই বিভাগে প্রশিক্ষকের দায়িত্ব পালন করেছেন। পরবর্তীতে তিনি সিলেট ক্যাডেট কলেজের অধ্যক্ষ হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। তিনি বাংলাদেশ নৌবাহিনী নেভাল এভিয়েশনের মেইনটেন্যান্স উইংয়ের প্রথম অধিনায়ক হিসেবে দীর্ঘ সময় দায়িত্ব পালন করেন। আন্তর্জাতিক পরিমণ্ডলে তিনি জাতিসংঘ মিশনে মিলিটারি অবজারভার হিসেবে লাইবেরিয়ায় নিয়োজিত ছিলেন। চট্টগ্রাম বন্দরে যোগদানের আগে তিনি বিএন কলেজ ঢাকার অধ্যক্ষ হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন।

ছবিতে সংবাদ

চট্টগ্রাম বন্দর হাসপাতালে ১ জুলাই করোনার চিকিৎসা কার্যক্রমের উদ্বোধন করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি।

৬ জুলাই চট্টগ্রাম বন্দরের হাসপাতালে করোনার চিকিৎসার জন্য বন্দর চেয়ারম্যানের কাছে হাই ফ্লো ক্যানোলা তুলে দিচ্ছেন বার্থ অপারেটর ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের নেতৃবৃন্দ।

৮ জুলাই চট্টগ্রাম বন্দরের বিদায়ী সদস্য (প্রকৌশল) ক্যাপ্টেন এম মহীদুল হাসানের হাতে ক্রেস্ট তুলে দিচ্ছেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ।

২১ জুলাই চট্টগ্রাম ড্রাইডকের ব্যবস্থাপনা পরিচালক কমডোর এম নাজমুল করিম কিসলু চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

চট্টগ্রাম বন্দর হাসপাতালে করোনা চিকিৎসায় ব্যবহারের জন্য ২৭ জুলাই বন্দর চেয়ারম্যানের হাতে হাই ফ্লো নজল ক্যানুলা তুলে দিচ্ছেন সীকম গ্রুপের কর্মকর্তারা।

স্বর্ণ নীতিমালা প্রণয়ন করে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়। স্বর্ণ নীতিমালায় দেশীয় শিল্পের বিকাশ ও রপ্তানি বাণিজ্য সম্প্রসারণে স্বর্ণ আমদানির জন্য গোল্ড ডিলার নিয়োগের বিধান রাখা হয়। প্রায় ৫০টি প্রতিষ্ঠান ও ব্যাংক আবেদন করলেও সব শর্ত পূরণ না হওয়ায় মাত্র ১টি ব্যাংক ও ১৮টি প্রতিষ্ঠানকে নবায়নযোগ্য দুই বছর মেয়াদি লাইসেন্স প্রদান করা হয়।

কাঁচা চামড়া রপ্তানির সুপারিশ

দেশে ১৯৯০ সাল থেকে কাঁচা চামড়া রপ্তানি বন্ধ। পচে যাওয়া ঠেকাতে রপ্তানি খুলে দেওয়ার সুপারিশ করেছে ট্যারিফ কমিশন। সংস্থাটি বলছে, এবার ঈদুল আজহায় পশুর কাঁচা চামড়া নষ্ট হয়ে যাওয়ার হাত থেকে রক্ষা করতে ন্যূনতম দাম নির্ধারণ করে রপ্তানির সুযোগ দেওয়া যেতে পারে।

গত বছর পবিত্র ঈদুল আজহায় দেশের চামড়ার একটি অংশ পচে যায়। এর বড় কারণ ছিল চামড়া কিনতে অনীহা। দেশের চামড়া প্রক্রিয়াকারী ট্যানারি মালিকরা গত বছর চামড়া কেনার জন্য বাজারে পর্যাপ্ত টাকা ছাড়েননি। এজন্য তাঁরা ব্যাংকঋণ না পাওয়াকে দায়ী করেছিলেন। চাহিদা কম থাকায় দামও তলানিতে নেমে যায়। অনেকে চামড়া মাটিতে পুঁতে ফেলেন। অনেক জায়গায় বাড়তি দামে লবণ কিনে সংরক্ষণ না করায় পচে যায়। এমন পরিস্থিতিতে ট্যারিফ কমিশন চামড়ার দাম কমানোর সুপারিশ করেছে।

তুরস্কে কমপ্রেসার রপ্তানি শুরু

দেশে তৈরি উন্নত মানের কমপ্রেসার রপ্তানির মাধ্যমে তুরস্কে ব্যবসায়িক কার্যক্রমের সূচনা করল ওয়ালটন। নিজস্ব ব্র্যান্ড নামেই এসব কমপ্রেসার রপ্তানি করছে তারা। এর ফলে তুরস্কসহ সমগ্র ইউরোপেই দেশি পণ্যের বাজার সম্প্রসারণের সম্ভাবনায় এক বিশাল দ্বার উন্মোচিত হলো।

৭ জুলাই ঢাকায় ওয়ালটন কর্পোরেট অফিসে আয়োজিত এক ভার্চুয়াল কনফারেন্সে আনুষ্ঠানিকভাবে তুরস্কে কমপ্রেসার রপ্তানির প্রথম শিপমেন্টের উদ্বোধন করেন বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশি। এ সময় ওয়ালটন ও কার্গির মধ্যে ডিস্ট্রিবিউটরশিপ বিজনেস চুক্তি হয়।

জাহাজ নির্মাণ শিল্পের মানোন্নয়নে নরওয়ের সহায়তা অব্যাহত থাকবে

বাংলাদেশের জাহাজ নির্মাণ ও জাহাজ ভাঙা শিল্পের গুণগত মানোন্নয়নে নরওয়ের সহায়তা অব্যাহত থাকবে বলে জানিয়েছেন বাংলাদেশে নিযুক্ত নরওয়ের রাষ্ট্রদূত সিডসেল ব্লেকেন। ৮ জুলাই শিল্পমন্ত্রী নুরুল মজিদ মাহমুদ হুমায়ূনের সঙ্গে বিদায়ী সাক্ষাৎকালে তিনি এ কথা বলেন। ভার্চুয়াল মাধ্যমে এ সাক্ষাৎ অনুষ্ঠিত হয়। এ সময় অন্যদের মধ্যে শিল্প মন্ত্রণালয়ের অতিরিক্ত সচিব বেগম পরাগ অনলাইনে সংযুক্ত ছিলেন।

সাক্ষাৎকালে করোনা মোকাবিলায় বাংলাদেশ সরকার গৃহীত পদক্ষেপ, জাহাজ নির্মাণ ও জাহাজ ভাঙা শিল্প খাতে দক্ষ জনবল তৈরি, পরিবেশবান্ধব সবুজ শিল্পায়নে সহায়তা জোরদার এবং দুই দেশের মধ্যে অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও বাণিজ্য প্রসারে পারস্পরিক সহযোগিতাসহ দ্বিপক্ষীয় স্বার্থসংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয়ে আলোচনা হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরের শেডে আগুন

চট্টগ্রাম বন্দরের তিন নম্বর শেডে অগ্নিকাণ্ডের ঘটনা ঘটেছে। ১৫ জুলাই বিকাল চারটায় আগুনের সূত্রপাত হয়। বন্দরের নিজস্ব ফায়ার সার্ভিস, আগ্রাবাদ, বন্দর ও সিইপিজেড ফায়ার সার্ভিসের তিনটি ইউনিটের ১২টি গাড়ি এবং নৌবাহিনীর ফায়ার ট্রাক তাৎক্ষণিকভাবে ঘটনাস্থলে গিয়ে সন্ধ্যা ছয়টার মধ্যে আগুন নিয়ন্ত্রণে নিয়ে আসে। আগুনে তিন নম্বর শেডে অনেক পণ্য পুড়ে যায়।

আগুনের কারণে এক ঘণ্টা চট্টগ্রাম বন্দর থেকে পণ্য ডেলিভারি বন্ধ ছিল। আগুন জেটিতে ছড়িয়ে পড়ার শঙ্কায় জেটিতে থাকা তিনটি বিদেশি পণ্যবাহী জাহাজকে বহির্নোঙরে সরিয়ে নেওয়ার জন্য প্রস্তুত রাখা হয়েছিল। পরে আগুন নিয়ন্ত্রণে আসায় জাহাজ সরাতে হয়নি।

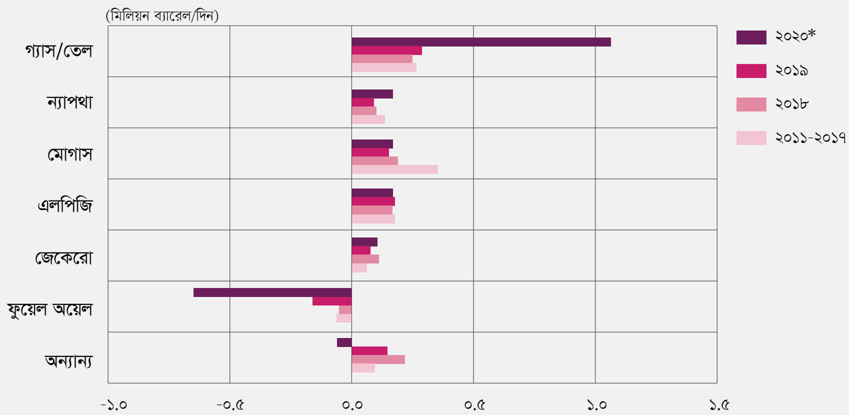
এদিকে ঘটনার তদন্ত এবং ক্ষয়ক্ষতি নিরূপণে চট্টগ্রাম বন্দরের পর্ষদ সদস্য জাফর আলমকে প্রধান করে একটি পাঁচ সদস্যের তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়। চট্টগ্রাম বন্দর সচিব ওমর ফারুক বলেন, "কীভাবে আগুনের সূত্রপাত তা জানা যায়নি। তদন্ত কমিটি সেটি খতিয়ে দেখবে।"

চট্টগ্রাম বন্দরের তিন নম্বর শেডে পুরনো পণ্য বা নিলামের পণ্য থাকে। যার মধ্যে রয়েছে পুরনো কাপড়, রাসায়নিক দ্রব্য ও নষ্ট পণ্য।

খতিয়ান

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার মাসিক পরিসংখ্যান

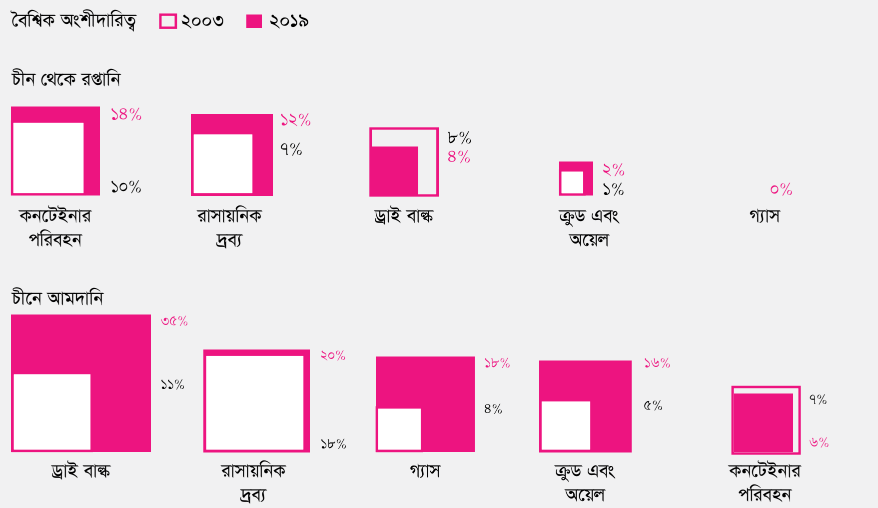
এশিয়ায় বাঙ্কার চাহিদা প্রবৃদ্ধির বছরভিত্তিক হার



সূত্র: এসঅ্যান্ডপি গ্লোবাল প্ল্যাটস অ্যানালিটিকস

*পূর্বাভাস

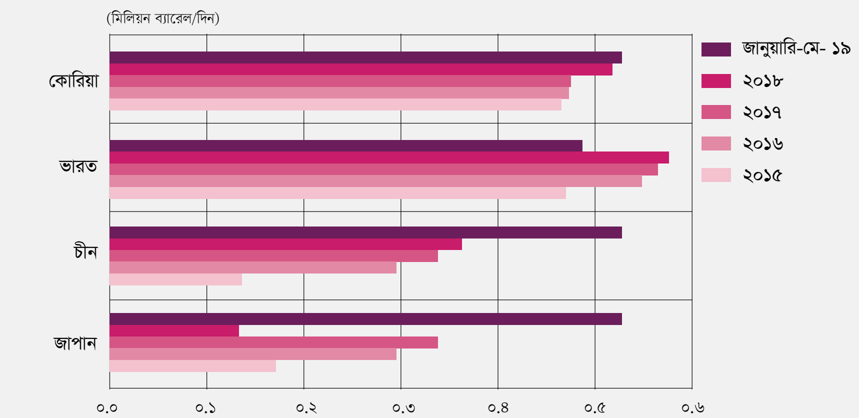
চীনের নৌবাণিজ্য প্রবৃদ্ধি



সূত্র: ক্লার্কসন রিসার্চ

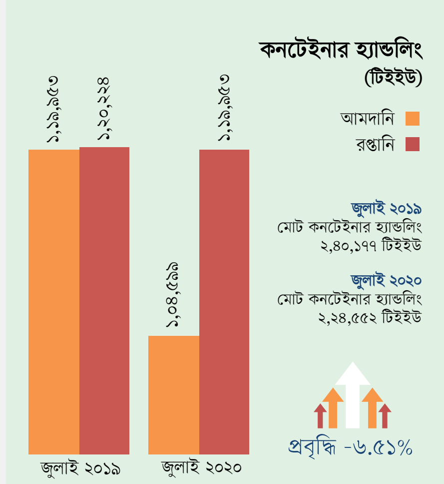
বি.দ্র. পরিসংখ্যানটি চীনের অভ্যন্তরীণ বাণিজ্য অন্তর্ভুক্ত হয়নি

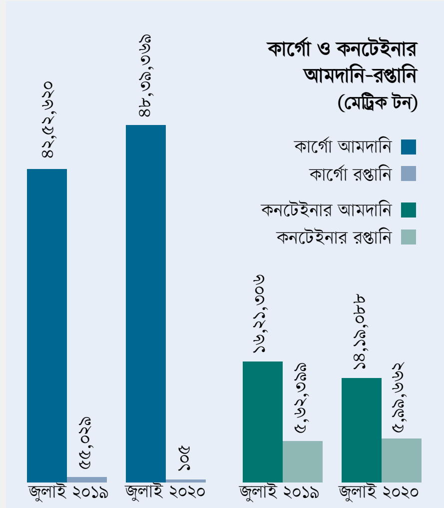
এশিয়ার 'বৃহৎ চার'-এর গ্যাস অয়েল রপ্তানির হার



সূত্র: এসঅ্যান্ডপি গ্লোবাল প্ল্যাটস অ্যানালিটিকস

২০১৯ ও ২০২০ সালের জুলাই মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	জুলাই ২০১৯	জুলাই ২০২০
রাজস্ব আয়	২৮০.২৪	২৫০.৯৮
রাজস্ব ব্যয়	১০৯.৫৬	১৬০.৩৩
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	১৭০.৬৮	৯০.৬৫
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৪.৫৭	৭.৫৩
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৬.৩৩	১১.৪৮
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	৩৩.৬৬	৩১.৩৪

তথ্যযোগ

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

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority