ফেব্রুয়ারি ২০২৪ ■ বর্ষ ০৯ ■ সংখ্যা ০২

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

ভূরাজনৈতিক অস্থিরতায় গতিহারা শিপিং খাত

প্লাস্টিক ও রাবারজাত পণ্য
সমুদ্রের জন্য কতটা ক্ষতিকর?

প্রকৃতির বৈরিতায় বিপর্যস্ত পানামা খাল

বৈশ্বিক বাণিজ্যের গতি-প্রকৃতি বদলে দেবে বাব এল মান্দেব প্রণালী

এশিয়ায় বাড়লেও বাংলাদেশের জলসীমায় কমেছে দস্যুতা

ফেব্রুয়ারি ২০২৪
বর্ষ ০৯, সংখ্যা ০২

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

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

সম্পাদক
মো. হাবিবুর রহমান

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

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

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী
মোহাম্মদ তারেক

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

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

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

সাম্প্রতিক সময়ের ভূরাজনৈতিক অস্থিরতা সংকটের মুখে দাঁড় করিয়েছে বিশ্ব অর্থনীতিকে

বৈশ্বিক বাণিজ্যে সবচেয়ে প্রভাব বিস্তারকারী অনুষঙ্গ হলো সমুদ্র পরিবহন। বিশ্বের মোট পণ্য পরিবহনের ৯০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। বৈশ্বিক ভূরাজনৈতিক পরিস্থিতি সমুদ্র পরিবহনে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ ভূমিকা রাখে। ইতিহাসের দিকে তাকালেও আমরা এর সত্যতা পাই। ১৮১৬ থেকে ১৯০০ সালের মধ্যে বৈশ্বিক আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের আকার বেড়েছিল প্রায় ৩০ গুণ। এই সময়ে বৈশ্বিক জিডিপিতে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের হিস্যা ২ শতাংশ থেকে বেড়ে ৯ দশমিক ৩ শতাংশে উন্নীত হয়। ১৯০১ থেকে ১৯১৩ সাল পর্যন্ত বৈশ্বিক রপ্তানির প্রবৃদ্ধি ছিল ৩ দশমিক ৯ শতাংশ। এরপরই ছন্দপতন। প্রথম বিশ্বযুদ্ধ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের এই উর্ধ্বযাত্রায় ছেদ টানে। যুদ্ধের প্রথম দুই বছরে অর্থাৎ ১৯১৪ ও ১৯১৫ সালে বৈশ্বিক রপ্তানিতে পতন হয় ২৪ দশমিক ৬ শতাংশ। ১৮৯০-এর দশকের পর সেটাই বৈশ্বিক রপ্তানিতে প্রথম বড় মাত্রায় ধস।

সাম্প্রতিক সময়েও ভূরাজনৈতিক অস্থিরতা সংকটের মুখে দাঁড় করিয়ে দিয়েছে বিশ্ব অর্থনীতিকে। বিশ্ব অর্থনীতি ও বাণিজ্য যখন করোনার দুঃসময় কাটিয়ে আবার ঘুরে দাঁড়ানোর পথে, ঠিক তখনই ২০২২ সালের ফেব্রুয়ারিতে শুরু হয় রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ। সমুদ্র পরিবহন খাতে নতুন করে নেমে আসে স্থবিরতার শঙ্কা। ইউক্রেনের কৃষ্ণসাগরীয় বন্দরগুলো অবরুদ্ধ হয়ে পড়ে। ফলে সমুদ্রপথে ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানি পুরোপুরি বন্ধ হয়ে যায়। অবশ্য শিগগিরই তুরস্ক ও জাতিসংঘের মধ্যস্থতায় কৃষ্ণসাগর দিয়ে খাদ্যশস্য পরিবহনের মানবিক করিডোর স্থাপনে 'ব্ল্যাক সি গ্রেইন ইনিশিয়েটিভ' শীর্ষক একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয় রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে। তবে বছরখানেক পর রাশিয়া সরে আসায় ভেস্তে যায় সেই চুক্তি। এরপর ফের ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে যায় কৃষ্ণসাগর দিয়ে জাহাজ চলাচল। বিশ্বজুড়ে দেখা দেয় লাগামছাড়া মূল্যস্ফীতি। ঠিক প্রত্যক্ষ যুদ্ধ না হলেও যুদ্ধের পরোক্ষ প্রভাবে আরেকটি শিপিং রুটও ভয়ানক ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে, যেটি হলো লোহিত সাগর। গাজায় ইসরায়েলের হামলার প্রতিশোধ নিতে গত ডিসেম্বরে লোহিত সাগরে জাহাজে হামলা শুরু করে ইয়েমেনের হুতি বিদ্রোহীরা। আরব সাগর-এডেন উপসাগর-বাব এল মান্দেব প্রণালী-লোহিত সাগর-সুয়েজ খাল-ভূমধ্যসাগর বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ শিপিং রুটগুলোর একটি। বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ১২ শতাংশ এ পথেই সম্পন্ন হয়। এর মধ্যে বিশ্বের মোট কনটেইনারের ৩০ শতাংশ এই পথেই পরিবহন হয়। বিপদ এড়াতে গত বছরের ১৫ ডিসেম্বরের পর বিশ্বের পাঁচটি শীর্ষ কনটেইনার জাহাজ কোম্পানির মধ্যে চারটিই লোহিত সাগরে জাহাজ চলাচল বন্ধের ঘোষণা দেয়। হুতি বিদ্রোহীদের পাশাপাশি জলদস্যুতা বাড়ায় এই পথে ঝুঁকিও বেড়েছে। ঝুঁকির কারণে জাহাজের বিমার প্রিমিয়াম বেড়েছে। বেড়েছে ভাড়াও। বড় শিপিং লাইনগুলোর বেশিরভাগ জাহাজ এখন আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ ঘুরে সাগর পাড়ি দিচ্ছে। তাতে সময় ও ব্যয় বেড়েছে উল্লেখযোগ্য। ভূরাজনৈতিক অস্থিরতায় কীভাবে গতিহারা হচ্ছে শিপিং খাত তা নিয়েই এবারের প্রধান রচনা।

জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে হুমকির মুখে পড়েছে পানামা খাল। তীব্র খরায় আশঙ্কাজনকভাবে পানি কমে যাওয়ায় পণ্যবাহী জাহাজ ও নৌযান চলাচল বাধাগ্রস্ত হচ্ছে মধ্য আমেরিকার এই গুরুত্বপূর্ণ জলপথে। যার প্রভাব পড়ছে পুরো বিশ্বের সাপ্লাই চেইনে। খরার আগে পানামা খাল দিয়ে দিনে ৩৮টি জাহাজ পার হতে পারত। এখন ২৪টি জাহাজ পারাপার হতে পারে। শুষ্ক মৌসুম যত এগিয়ে আসবে, পরিস্থিতি তত খারাপ হবে, তা ধরেই নেওয়া যায়। স্বাভাবিক সময়ে পানামা খালে সর্বোচ্চ ৫০ ফুট ড্রাফটের জাহাজ চলতে পারলেও খরার কারণে এই সীমা নেমে এসেছে ৪৪ ফুটে। খালের এই দুর্দশার জন্য জলবায়ু পরিবর্তন এবং অবকাঠামো সম্প্রসারণের সীমাবদ্ধতাকে যৌথভাবে দায়ী করা হচ্ছে। কারণ যা-ই হোক, এর ক্ষতিকর প্রভাব পড়বে গোটা বিশ্ববাণিজ্যে। পরিবর্তিত পরিস্থিতিতে কী হতে পারে বিকল্প পথ, কীভাবে বাধাহীন থাকবে নৌবাণিজ্য, তার টেকসই সমাধান খুঁজে বের করতে ইন্ডাস্ট্রি-সংশ্লিষ্ট সকলকে সমন্বিতভাবে কাজ করতে হবে। প্রাকৃতিক বৈরিতায় বিপর্যস্ত পানামা খাল ও বিশ্ববাণিজ্যে এর প্রভাব নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে পরিবেশ ও জলবায়ু বিভাগে।

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

প্রধান রচনা

ভূরাজনৈতিক অস্থিরতায় গতিহারা শিপিং খাত

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৬

বিগত দুই বছরের ভূরাজনৈতিক অস্থিরতা সংকটের প্রান্তে দাঁড় করিয়ে দিয়েছে সমুদ্র পরিবহন খাতকে। যুদ্ধের কারণে সমুদ্র পরিবহন খাতের দুর্গতি নতুন কিছু নয়। তবে বিশ্বায়নের জোয়ারে এখন এর নেতিবাচক প্রভাবের মাত্রা অনেক বেশি। অবস্থা এমন দাঁড়িয়েছে যে, এখনই সর্বজনীন স্থায়ী বৈশ্বিক উদ্যোগ গ্রহণ করা না হলে তা বিশ্ব অর্থনীতির জন্য ভয়াবহ বিপর্যয়ের কারণ হয়ে দাঁড়াতে পারে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- বৈশ্বিক বাণিজ্যের গতি-প্রকৃতি বদলে দেবে বাব এল মান্দেব
- বৈশ্বিক উষ্ণায়নে ভয়ংকর শক্তিশালী হচ্ছে ঘূর্ণিঝড়
- মাঝদরিয়ায় মিলছে উচ্চগতির ইন্টারনেটসেবা
- কার্বন পরিবহন প্রতিবন্ধকতায় বাধাগ্রস্ত হচ্ছে মেরিটাইম খাতের ডিকার্বোনাইজেশন
- খাদ্যপণ্যের সাপ্লাই চেইনে বৈচিত্র্য আনছে সরবরাহকারীরা
- এককেন্দ্রিক জ্বালানি নির্ভরতার আবর্তে ঘুরপাক খাচ্ছে ইউরোপ
- সাগরে জাহাজ ও নাবিক পরিত্যাগের সংখ্যা আশঙ্কাজনক হারে বাড়ছে
- লোহিত সাগরে চলমান সহিংসতায় থমকে গেছে ইউরোপের গাড়ি নির্মাণ
- সক্ষমতা সংকটে পড়ার শঙ্কায় ইউরোপের উত্তরাঞ্চলীয় বন্দরগুলো
- নদী পর্যটনে নতুন মাইলফলক ছুঁতে চলেছে ভারত

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

সমুদ্র পরিবহন খাতে জলদস্যুতার চ্যালেঞ্জ

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- মেরিন সেক্টরে বাংলাদেশ বিশাল সম্ভাবনা নিয়ে এগিয়ে যাচ্ছে
- লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনাল নির্মিত হবে পিপিপি মডেলে
- বন্দর সেবার জন্য ভ্যাট দিতে হবে না রপ্তানিকারকদের
- লাইটার জাহাজ বুকিংয়ে নতুন কমিটি
- চট্টগ্রাম কাস্টমসে রাজস্ব আদায়ে প্রবৃদ্ধি ১০ শতাংশ
- পায়রা বন্দর ঘিরে বিনিয়োগে আগ্রহী ভারতের ব্যবসায়ীরা : নৌপ্রতিমন্ত্রী
- রপ্তানি পণ্য দ্রুত পরিবহনে সিঙ্গাপুরের সহযোগিতা চায় বিজিএমইএ
- নৌবাহিনীর সমুদ্র সচেতনতা বিষয়ক সেমিনার
- লজিস্টিকস নীতিমালায় কমবে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ব্যয় ও ভোগান্তি
- ২০২৩ সালে কনটেইনার পরিবহন হয়েছে ৩০ লাখ ৫০ হাজার

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি : বিশাখাপত্তনম বন্দর

গ্রন্থ পরিচিতি : ক্যাপিটালিজম অ্যান্ড দ্য সি : দ্য মেরিটাইম ফ্যাক্টর ইন দ্য মেকিং অব দ্য মডার্ন ওয়ার্ল্ড

মেরিটাইম ফ্যাক্ট : বয়া

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব : হুয়ান ফার্নান্দেজ

মেরিটাইম ইভেন্টস : মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি

০৪

পরিবেশ ও জলবায়ু

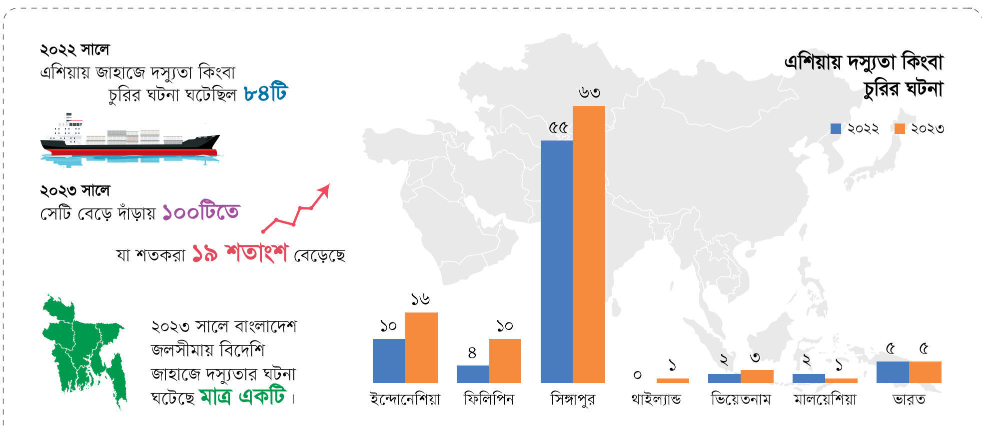
প্লাস্টিক ও রাবারজাত পণ্য সমুদ্রের জন্য কতটা ক্ষতিকর?

মাইক্রোপ্লাস্টিক কণা ভাঙতে দীর্ঘ সময় লাগলেও পানিতে অবমুক্ত করার সাথে সাথে প্লাস্টিক থেকে বিভিন্ন রাসায়নিক বের হতে শুরু করে। এই ঘটনাটি সামুদ্রিক প্রাণী এবং মানুষের জন্য ক্ষতিকারক কিনা সে সম্পর্কে আরও জানার চেষ্টা করছেন গবেষকরা। এ সম্পর্কে বিস্তারিত একটি গবেষণাপত্র প্রকাশের পর রীতিমতো সাড়া ফেলেছে সংশ্লিষ্ট মহলে। নরওয়ের গবেষক দলের সদস্য এসআইএনটিইএফ বা সিনটেফ ওশানের বিজ্ঞানীরা বিভিন্ন সামুদ্রিক প্রজাতি নিয়ে স্টাডি করেছিলেন। যেখানে কাজের সুবিধার্থে অনুজীবগুলোকে দুই ভাগে ভাগ করা হয়।

২০

এশিয়ায় বাড়লেও বাংলাদেশের জলসীমায় কমেছে দস্যুতা

এশিয়ার বিভিন্ন সাগরাঞ্চলে যখন বাড়ছে বিদেশি জাহাজে দস্যুতার ঘটনা, তখন বাংলাদেশ জলসীমায় দেখা গেছে উল্টো চিত্র। সাগর ও বন্দরে বিদেশি জাহাজে ঘটা চুরি, ডাকাতি ও হামলার ঘটনা রেকর্ডকারী আন্তর্জাতিক সংস্থা রিক্যাপ তাদের সম্প্রতি প্রকাশিত বার্ষিক প্রতিবেদনে এই তথ্য তুলে ধরে।



বিবি ইনফোগ্রাফিক্স

১১

বিশেষ রচনা

প্রকৃতির বৈরিতায় বিপর্যস্ত পানামা খাল

জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে সংঘটিত প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও মনুষ্য সৃষ্ট নানা কারণে হুমকির মুখে পড়ছে বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ নৌপথগুলো। এর মধ্যে অন্যতম পানামা ক্যানেল। আটলান্টিক এবং প্রশান্ত মহাসাগরকে সংযুক্ত করেছে পানামা খাল। অল্প সময়ে বেশি দূরত্ব পাড়ি দেয়ার জন্য সামুদ্রিক বাণিজ্যের একটি শর্টকাট সংযোগপথ এটি। খরার কারণে আশঙ্কাজনকভাবে পানি কমে যাওয়ায় পণ্যবাহী জাহাজ ও নৌযান চলাচল বাধাগ্রস্ত হচ্ছে মধ্য আমেরিকার এই জলপথে। যার প্রভাব পড়ছে পুরো বিশ্বের সাপ্লাই চেইনে।

প্লাস্টিক ও রাবারজাত পণ্য সমুদ্রের জন্য কতটা ক্ষতিকর?

বন্দরবার্তা ডেস্ক

পৃথিবীতে প্রতি মুহূর্তে কোনো-না কোনো স্থানে ফেলে দেওয়া প্লাস্টিক বোতল, পলিথিন, চিপসের প্যাকেট আর স্ট্র এর শেষ ঠিকানা হচ্ছে সমুদ্র। সমুদ্রের পানিতে এসে এগুলো ধীরে ধীরে ক্ষুদ্রতর কণায় পরিণত হয়। প্লাস্টিক এমন একটি রাসায়নিক, যা পরিবেশের সঙ্গে মিশ্রিত হতে দীর্ঘ সময় নেয়। যার ফলে জীববৈচিত্র্য এখন চরম হুমকির মুখে। এটুকু আমরা সবাই জানি। কিন্তু এই প্লাস্টিক জীবের জন্য আসলে ঠিক কতটা ক্ষতিকর? প্লাস্টিকের মধ্যে কী এমন আছে যা এত ভয়ংকর?

যে প্লাস্টিক পণ্য দিয়ে আমরা নিজেদেরকে আষ্টেপৃষ্ঠে বেঁধে ফেলেছি, তাতে অনেক রাসায়নিক পদার্থ মেশানো রয়েছে যা পানিচক্রে খুব সহজে প্রবেশ করতে পারে। প্লাস্টিক পরিবেশের সাথে পুরোপুরি মিশে যেতে শত শত বছর সময় লাগে এটা যেমন সত্যি, আবার এর ভাঙন প্রক্রিয়া যে সমুদের পানিতে পড়ার সঙ্গেই শুরু হয়ে যায় সেটাও সত্যি।

মাইক্রোপ্লাস্টিক কণা ভাঙতে দীর্ঘ সময় লাগলেও পানিতে অবমুক্ত করার সাথে সাথে প্লাস্টিক থেকে বিভিন্ন রাসায়নিক বের হতে শুরু করে। এই ঘটনাটি সামুদ্রিক প্রাণী এবং মানুষের জন্য ক্ষতিকারক কিনা সে সম্পর্কে আরও জানার চেষ্টা করছেন গবেষকরা। এ সম্পর্কে বিস্তারিত একটি গবেষণাপত্র প্রকাশের পর রীতিমতো সাড়া ফেলেছে সংশ্লিষ্ট মহলে। নরওয়ের গবেষক দলের সদস্য এসআইএনটিইএফ বা সিনটেফ ওশানের বিজ্ঞানীরা বিভিন্ন সামুদ্রিক প্রজাতি নিয়ে স্টাডি করেছিলেন। যেখানে কাজের সুবিধার্থে অনুজীবগুলোকে দুই ভাগে ভাগ করা হয়। ব্যাকটেরিয়া এবং মাইক্রোঅ্যালজি-যা ফাইটোপ্ল্যাংকটন নামেও পরিচিত। এই নমুনাগুলোর সাথে কাজ করা সহজ এবং দ্রুত ফল পাওয়া, যা গবেষণার ভবিষ্যৎ দিকনির্দেশনা পেতে সাহায্য করে। পরের ধাপে কড মাছের ডিম এবং লার্ভা নিয়ে কাজ করা হয়েছে, যা সমুদ্রের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ প্রাকৃতিক সম্পদগুলোর মধ্যে একটি। ডিম ও অপরিণত মাছ বেছে নেওয়ার কারণ ছিল মানবশিশুর মতোই জীবাণু বা ক্ষতিকর রাসায়নিকের প্রতি প্রাণীর লার্ভা বেশি নাজুক অবস্থানে থাকে।

পঞ্চাশটি ভিন্ন ভিন্ন পণ্য

আলাদা করে প্রতিটি প্লাস্টিক পণ্য পরীক্ষা করা অসম্ভব, তাই আমাদের দৈনন্দিন জীবনে ব্যবহার করি এমন পঞ্চাশটি আইটেমের একটি ক্যাটাগরি নির্বাচন করা হয়। পঞ্চাশটি পণ্যের মধ্যে ছিল প্লাস্টিকের ব্যাগ, ডিসপোজেবল কাপ, থালাবাসন ধোয়ার গ্লাভস, গাড়ির টায়ারের ক্ষুদ্র দানা, শিশুদের বিভিন্ন ধরনের খেলনা এবং বেলুন। শুরুতে লক্ষ্য ছিল কেবল 'ক্লাসিক' প্লাস্টিক পণ্য নির্বাচন করা, কিন্তু কৌতূহলবশত গবেষকরা রাবারের তৈরি কিছু আইটেম অন্তর্ভুক্ত করেন। পরে দেখা গেল সিদ্ধান্তটা খুবই বুদ্ধিমান এবং উপযুক্ত হয়েছে।

প্লাস্টিক ভেঙে গেলে কী হয়?

গবেষণা প্রকল্পটি জীববিজ্ঞানী এবং রসায়নবিদদের সমন্বয়ে তৈরি একটি আন্তর্জাতিক ক্রস-ডিসিপ্লিনারি দল দ্বারা পরিচালিত হয়েছে। মাইক্রোএলইএসিএইচ বা সংক্ষেপে যাকে ডাকা হচ্ছে মাইক্রোলিচ নামে, এর পুরো নাম মাইক্রোপ্লাস্টিকস লং টার্ম ইফেক্টস অব প্লাস্টিকস অ্যান্ড অ্যাডিটিভ কেমিক্যালস অন মেরিন অর্গানিজমস। রাসায়নিক বিশ্লেষণের পর দেখা গেল মাত্র ৩০ শতাংশ পদার্থ পরীক্ষাধীন দুই বা ততোধিক পণ্যের সাথে মেলে। বাকি অংশ যে আসলে ঠিক কোন ধরনের কেমিক্যাল দিয়ে তৈরি তা নিশ্চিত হওয়া যায়নি, কারণ সেগুলো কৃত্রিম রাসায়নিক হিসেবে প্রতিষ্ঠিত পদার্থের সূচকে তালিকাভুক্ত ছিল না। এতে প্রমাণ হয়ে যায় আমাদের চারপাশে সারাক্ষণ থাকা দৈনন্দিন পণ্যগুলো সম্পর্কে কতটা কম জানে মানুষ। কাটাকুটি করে, রাসায়নিক অথবা পরিবেশগত, যে প্রক্রিয়াতেই হোক, যখন প্লাস্টিক ভেঙে যায়, তা শেষ পর্যন্ত মাইক্রোপ্লাস্টিক কণা হিসেবে পরিণত হয়। অতএব প্লাস্টিক ডিকম্পোজিশনের প্রতিটি ধাপে ভিন্ন ভিন্ন ধরনের রাসায়নিক পদার্থ প্রকৃতিতে মিশ্রিত হতে থাকে, যা অবশ্যই কৃত্রিম ও ক্ষতিকর। মাইক্রোপ্লাস্টিক ছাড়াও এই কৃত্রিম ন্যানোপার্টিকেলগুলো নিয়েও গবেষণা চালায় দলটি।

প্রাকৃতিক হলেও রাবার ক্ষতিকর

গবেষণা দলটি সামুদ্রিক পরিবেশে মাইক্রোপ্লাস্টিকের পাশাপাশি রাবার কণা থেকে বেরিয়ে আসা রাসায়নিকের দিকেও নজর দিয়েছে। ফলাফল ছিল বিস্ময়কর। 'ন্যাচারাল' হলেও যেসব পণ্যে রাবারের মাত্রা বেশি, সেগুলো মাইক্রোঅর্গানিজমের ওপর সবচেয়ে খারাপ প্রভাব ফেলছে।

মাছের বিকৃত লার্ভা

ডিমের ভেতর কড মাছের ভ্রূণ এবং ডিম থেকে সদ্য বের হওয়া লার্ভা–দুই দলের মধ্যেই মাইক্রোপ্লাস্টিক এবং প্লাস্টিকের মধ্যে চিহ্নিত রাসায়নিকের প্রভাব পর্যবেক্ষণ করা হয়। কিছু রাসায়নিক আছে যারা ভ্রূণকে ডিম থেকে বেরোতে বাধা দেওয়ার জন্য সরাসরি কাজ করে। আবার কিছু রাসায়নিক লার্ভার ওপর বড় ধরনের শারীরিক পরিবর্তন বা বিকৃতি ঘটায়। প্লাস্টিক ও রাবার বর্জ্যে অধিকতর দূষিত সমুদ্রে মানুষের ক্ষেত্রে যাকে স্কোলিওসিস বলে, অনেকটা সে রকম ইংরেজি সি বা এস আকৃতির বাঁকা মেরুদণ্ড নিয়ে জন্মাচ্ছে কড মাছ।

মাইক্রোপ্লাস্টিক নাকি কেমিক্যাল- কোনটা বেশি খারাপ?

ধারণার চেয়েও ভীতিকর মাইক্রোপ্লাস্টিক পার্টিকেলস। একে তো অতি ক্ষুদ্র বলে প্ল্যাংকটনের পাকস্থলীতে পাওয়া যাচ্ছে, তাতে আবার মিশে থাকছে প্রস্তুতকারী বিষাক্ত রাসায়নিক পদার্থসমূহ। বিস্তারিত তদন্ত করার জন্য গবেষক দলের সদস্যরা আলাদাভাবে কণা এবং রাসায়নিকের প্রভাব তুলনা করেন। অবাক হয়ে দেখলেন যে শুধু মাইক্রোপ্লাস্টিক অতটা ক্ষতিকর না। কিন্তু যখন তাতে থাকা রাসায়নিকগুলোও একই সাথে কাজ করছে, তখনই সেটি প্রাণী এবং পরিবেশের জন্য মারাত্মক হুমকি হয়ে দেখা দিচ্ছে। সোজা কথায়, প্রস্তুতকারী বিষাক্ত সেই সব রাসায়নিক পদার্থগুলো না থাকলে কেবল ভৌত কণা থেকে তেমন কোনো বিষাক্ত প্রভাব চিহ্নিত করা যায়নি।

সতর্ক থাকতে হবে ইলাস্টিক প্লাস্টিক নিয়ে

সব প্লাস্টিক বিষাক্ত না। বিভিন্ন প্লাস্টিক পণ্যের প্রস্তুতপ্রণালী ও সংমিশ্রণ বিষাক্ততার মাত্রা নির্ধারণ করে। সকল বর্জ্যের মধ্যে এবং রাবারি বা ইলাস্টিক প্লাস্টিক পণ্যগুলো সবচেয়ে খারাপ হিসেবে প্রমাণিত হয়েছে। এই গবেষণার মূল সাফল্য হলো, আমরা এখন জানি যে উৎপাদনের সময় বিকল্প পলিমার নির্বাচন করে হলে বেশ কয়েকটি প্লাস্টিক পণ্যের বিষাক্ততা কমানো সম্ভব। অবাক ব্যাপার হলো, ডিশ ওয়াশিং গ্লাভস তৈরির সময় প্রাকৃতিক রাবারে যোগ করা কেমিক্যালগুলোই মাইক্রোঅর্গানিজমের জন্য সবচেয়ে ক্ষতিকর প্রমাণিত হয়েছে!

১৮১৬-১৯০০ মেয়াদে বৈশ্বিক আমদানি-রপ্তানির আকার বেড়েছিল প্রায় ৩০ গুণ

২০২২ সালের জুলাইয়ে ব্ল্যাক সি গ্রেইন ইনিশিয়েটিভ চুক্তি হয় রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে

ভূরাজনৈতিক অস্থিরতায় গতিহারা শিপিং খাত

২০২০ সালের ফেব্রুয়ারিতে ইউক্রেনে সামরিক অভিযান চালায় রাশিয়া। এই যুদ্ধের জেরে দুই বছর টালমাটাল অবস্থায় রয়েছে বৈশ্বিক শিপিং খাত। এর মধ্যেই নতুন করে আপদ বাড়িয়েছে গাজায় ইসরায়েলের হামলার প্রতিবাদে লোহিত সাগরে হুতি বিদ্রোহীদের তৎপরতা। যুদ্ধের কারণে সমুদ্র পরিবহন খাতের দুর্গতি নতুন কিছু নয়। তবে বিশ্বায়নের জোয়ারে এখন এর নেতিবাচক প্রভাবের মাত্রা অনেক বেশি। অবস্থা এমন দাঁড়িয়েছে যে, এখনই সর্বজনীন স্থায়ী বৈশ্বিক উদ্যোগ গ্রহণ করা না হলে তা বিশ্ব অর্থনীতির জন্য ভয়াবহ বিপর্যয়ের কারণ হয়ে দাঁড়াতে পারে।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বিশ্বায়নের এই যুগে বৈশ্বিক অর্থনীতির গতিপ্রকৃতি নির্ভর করে যেসব প্রভাবকের ওপর, সেগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ দুটি হলো বৈদেশিক বাণিজ্য ও আন্তর্জাতিক ভূরাজনীতি। এই দুটির মধ্যে রয়েছে প্রত্যক্ষ সম্পর্ক। ভৌগোলিক রাজনৈতিক পরিস্থিতি স্বাভাবিক থাকলে বৈশ্বিক বাণিজ্যের গতিও মসৃণ থাকে। আর কোনো অঞ্চলে ভূরাজনৈতিক অস্থিরতা তৈরি হলে তার কারণে ভুগতে হয় পুরো বিশ্বের সাপ্লাই চেইনকেই।

বৈশ্বিক বাণিজ্যের সবচেয়ে প্রভাব বিস্তারকারী অনুষঙ্গ হলো সমুদ্র পরিবহন। বিশ্বের মোট পণ্য পরিবহনের ৯০ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। এই বিশাল হিস্যার কারণে বৈশ্বিক বাণিজ্য ও সমুদ্র পরিবহন একে অন্যের প্রতিশব্দ হয়ে দাঁড়িয়েছে। ফলে বৈশ্বিক বাণিজ্যের সাথে আন্তর্জাতিক ভূরাজনীতির যে সম্পর্ক, সমুদ্র পরিবহন খাতের সাথেও সেই একই সম্পর্ক।

খাদ্য, জ্বালানি, ওষুধ থেকে শুরু করে জীবনযাপনের জন্য অত্যাবশ্যকীয় সব পণ্য-উপকরণই সমুদ্রপথে পরিবহন হয়। একটা সময় ছিল, যখন মূলত খনিজ ও প্রাকৃতিক পণ্যই এক অঞ্চল থেকে অন্য এমন অঞ্চলে রপ্তানি হতো যেখানে সেটি দুর্লভ। আর কিছু ব্যতিক্রম বাদ দিলে বেশিরভাগ উৎপাদিত পণ্য প্রধানত আঞ্চলিক বাজারেই বিক্রি হতো।

কিন্তু এখন পরিস্থিতি পাল্টেছে। বর্তমানে বিশ্বের এক প্রান্তে উৎপাদিত পণ্য চলে যাচ্ছে আরেক প্রান্তে। কিছু ক্ষেত্রে এক দেশে শিল্পোৎপাদন হচ্ছেই হাজারো মাইল দূরের কোনো অঞ্চলের গ্রাহকদের কথা চিন্তা করে। যেমন যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা বাজারের বেশিরভাগ পণ্যই আমদানিনির্ভর। আর এই আমদানির বড় একটি উৎস হলো এশিয়ার দেশসমূহ, বিশেষ করে চীন। এখন যদি উৎপাদিত পণ্য যথাসময়ে উদ্দিষ্ট বাজারে পৌঁছানো সম্ভব না হয়, তাহলে উৎপাদক ও ক্রেতা দেশ উভয়েই ক্ষতিগ্রস্ত হবে। বৈশ্বিক বাণিজ্যের আকার বিবেচনায় নিলে এই ক্ষতির আর্থিক মূল্যমান কম নয়।

এখন প্রশ্ন হলো, সমুদ্র পরিবহন বাধাগ্রস্ত কেন হবে? জাহাজের সংখ্যা তো আর কমছে না। কিংবা পণ্য পরিবহনের সক্ষমতাও তো পড়তির দিকে নয়। তাহলে প্রতিবন্ধকতা কোথায়? এটি দুই ধরনের হতে পারে। প্রথমটি প্রাকৃতিক, যেটি অনিবার্য। দ্বিতীয়টি মানবসৃষ্ট, যেটি সম্মিলিত সদিচ্ছা ও প্রচেষ্টায় অনেকটাই এড়ানো সম্ভব।

নভেল করোনাভাইরাস মহামারির স্মৃতি এখনো তরতাজা। ২০২০ সালের শুরুর দিকে প্রাণঘাতী এই মহামারির প্রাদুর্ভাব পুরো বিশ্বকেই থমকে দিয়েছিল। কোয়ারেন্টাইনের থাবা পড়েছিল ভ্রমণ ও পরিবহন খাতে, থমকে গিয়েছিল শিল্পোৎপাদন। সব মিলিয়ে বৈশ্বিক বাণিজ্য ও অর্থনীতির টালমাটাল দশা। আর্থিক খাতের গবেষণা ও বিশ্লেষণকারী প্রতিষ্ঠানগুলো একের পর এক প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাস কমিয়েছে। সেই ক্রান্তিকালের আঁচে ভালোই পুড়েছিল সমুদ্র পরিবহন খাত। জরুরি পণ্যের বাইরে অন্যান্য পণ্যের চাহিদা ও উৎপাদন নেই, কাজেই সেগুলোর উৎপাদন ও পরিবহন বন্ধ। আবার লকডাউনের বাধ্যবাধকতায় বন্দরগুলোয় শ্রমিক সংকট, কোয়ারেন্টাইনজনিত কারণে নাবিক নিয়োগ ও পরিবর্তনে জটিলতা ইত্যাদি কারণে বন্দর ও জাহাজ পরিচালনা কার্যক্রমে স্থবিরতা–সব মিলিয়ে ভয়াবহ এক দুঃসময় কাটিয়েছে বৈশ্বিক শিপিং খাত।

করোনা মহামারির প্রভাব অনেকটাই অনিবার্য ছিল। তবে বিশ্ব অর্থনীতি ও বাণিজ্য প্রত্যাশার চেয়ে দ্রুতগতিতে সেই প্রভাব কাটিয়ে উঠছিল। অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের গতি ছিল বিশ্লেষকদের অনুমানের চেয়ে বেশি। গ্রাহক চাহিদার উল্লম্ফনে শিল্পোৎপাদনও হঠাৎই আকাশচুম্বী। সেই জোয়ারে উৎপাদিত পণ্য পরিবহনে রীতিমতো হিমশিম খেতে হয়েছে বৈশ্বিক শিপিং খাতকে। বাড়তি চাহিদা মোকাবিলায় একের পর এক দৈত্যাকার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ দিয়েছে শিপিং অপারেটরগুলো, যার সুবাদে চাঙ্গা হয়েছে জাহাজ নির্মাণ শিল্প। জাহাজ পরিচালনা ও বন্দর খাত যখন করোনার দুঃসময় কাটিয়ে আবার ঘুরে দাঁড়ানোর পথে, ঠিক তখনই হাজির নতুন আপদ–রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ। সমুদ্র পরিবহন খাতে নতুন করে নেমে আসে স্থবিরতার শঙ্কা।

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের প্রভাব করোনা মহামারির চেয়ে কিছুটা ভিন্ন। উভয় ক্ষেত্রেই সমুদ্র পরিবহন খাত ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। তবে যুদ্ধের প্রভাবটা চাইলেই এড়ানো যেত। কেবল ভূরাজনৈতিক শক্তি প্রদর্শনের লড়াইয়ের কারণে অকারণে ভুগতে হয়েছে শিপিং খাতকে।

২০২২ সালের ফেব্রুয়ারিতে ইউক্রেনে সামরিক অভিযান শুরু করে রাশিয়া। ইউক্রেনের কৃষ্ণসাগরীয় বন্দরগুলো অবরোধ করে রাখে রুশ সেনারা। এর ফলে সমুদ্রপথে ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানি পুরোপুরি বন্ধ হয়ে যায়। অবশ্য ওই বছরেরই ২২ জুলাই তুরস্ক ও জাতিসংঘের মধ্যস্থতায় কৃষ্ণসাগর দিয়ে খাদ্যশস্য পরিবহনের মানবিক করিডোর স্থাপনে 'ব্ল্যাক সি গ্রেইন ইনিশিয়েটিভ' শীর্ষক একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয় রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে। তবে বছরখানেক পর রাশিয়া সরে আসায় ভেস্তে যায় সেই চুক্তি। এরপর ফের ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে যায় কৃষ্ণসাগর দিয়ে জাহাজ চলাচল।

বিশ্বায়নের উন্মেষ, দুই বিশ্বযুদ্ধ ও সমুদ্র বাণিজ্যের দুর্ভোগ

উনিশ শতকের দ্বিতীয় দশক থেকে বিশ্ববাণিজ্যের উত্তরণ ঘটতে থাকে। ১৮১৬ থেকে ১৯০০ সালের মধ্যে বৈশ্বিক আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের আকার বেড়েছিল প্রায় ৩০ গুণ। এই সময়ে বৈশ্বিক জিডিপিতে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের হিস্যা ২ শতাংশ থেকে বেড়ে ৯ দশমিক ৩ শতাংশে উন্নীত হয়। ১৯০১ থেকে ১৯১৩ সাল পর্যন্ত বৈশ্বিক রপ্তানির প্রবৃদ্ধি ছিল ৩ দশমিক ৯ শতাংশ। এরপরই ছন্দপতন। প্রথম বিশ্বযুদ্ধ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের এই ঊর্ধ্বযাত্রায় ছেদ টানে। যুদ্ধের প্রথম দুই বছরে অর্থাৎ ১৯১৪ ও ১৯১৫ সালে বৈশ্বিক রপ্তানিতে পতন হয় ২৪ দশমিক ৬ শতাংশ। ১৮৯০-এর দশকের পর সেটাই বৈশ্বিক রপ্তানিতে প্রথম বড় মাত্রায় ধস। আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও সমুদ্র পরিবহন খাত চিরকালই পরস্পরের প্রতিশব্দ হয়ে থেকেছে। সুতরাং প্রথম বিশ্বযুদ্ধের প্রভাবে বৈশ্বিক আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে যে ধস নেমেছিল, তা সমুদ্র পরিবহন খাতের জন্যও যে দুর্দিন ডেকে এনেছিল, তা আর বলার অপেক্ষা রাখে না।

দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের প্রথম দুই বছরে বৈশ্বিক রপ্তানির পতন হয় ২৪.৬%

দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের পর যাত্রা শুরু হয় আঙ্কটাড ও আইএমওর মতো সংস্থার

দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের পর বিশ্বায়নকে গতিশীল করার ক্ষেত্রে সবচেয়ে বেশি ভূমিকা রেখেছে যে বিষয়টি, সেটি হলো শিপিং খাত। কিন্তু দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের সময় পরিস্থিতি কেমন ছিল? অবধারিতভাবেই সেটি সমুদ্র পরিবহন খাতের জন্য অনুকূল ছিল না। বিবদমান পক্ষগুলার যুদ্ধজাহাজগুলো প্রচলিত বিভিন্ন রুট অবরুদ্ধ করে রাখায় বৈশ্বিক সমুদ্র বাণিজ্যের রুটে অনেক পরিবর্তন আসে। সি মাইনের কারণে জাহাজ চলাচল অনেক ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়ে। এছাড়া বিভিন্ন দেশ বাণিজ্যিক জাহাজকে অস্ত্রসজ্জিত করে যুদ্ধজাহাজে রূপান্তর করে।

দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের সময় সংঘর্ষপ্রবণ এলাকাগুলোর বন্দর ও হারবার মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল। যুদ্ধের পর সেগুলো সংস্কারের তোড়জোড় শুরু হয়। এছাড়া যুদ্ধে ক্ষতিগ্রস্ত জাহাজ প্রতিস্থাপন ও নতুন জাহাজ সংযোজনের তাগাদা থেকে অনেক দেশই তাদের জাহাজ নির্মাণ সক্ষমতা বাড়ানোর দিকে নজর দিয়েছিল।

দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের পর বৈশ্বিক বাণিজ্য ও সমুদ্রের সুরক্ষায় বিভিন্ন আন্তর্জাতিক সংস্থার যাত্রা হয়। ইউনাইটেড নেশনস কনফারেন্স অন দ্য ট্রেড অ্যান্ড ডেভেলপমেন্ট (আঙ্কটাড) ও ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) তেমনই দুটি সংস্থা।

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ

বাণিজ্যিক সমুদ্র পরিবহন খাতে সশস্ত্র যুদ্ধের প্রভাব কতটা ভয়াবহ হতে পারে, তা অনুধাবনের জন্য রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধকে কেস স্টাডি হিসেবে ধরাই যথেষ্ট। যদিও এই প্রভাবের চূড়ান্ত হিসাব-নিকাশ করা সম্ভব হবে যুদ্ধ আনুষ্ঠানিকভাবে শেষ হওয়ার পর, তবুও যুদ্ধকালীন সময়ে আন্তর্জাতিক আইন ও সুশাসন কতটা ভঙ্গুর অবস্থায় পড়ে যেতে পারে, সেটি চোখে আঙুল দিয়ে দেখিয়েছে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ। এই যুদ্ধ আমাদের দুটি গুরুত্বপূর্ণ শিক্ষা দিয়েছে। প্রথমত, সশস্ত্র যুদ্ধের সময় নিরপেক্ষ বাণিজ্য অনিবার্যভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়, যা শিপিং রুটগুলোর সুরক্ষা ও বাণিজ্য প্রতিবন্ধকতা এড়ানোর প্রয়োজনীয়তার কথাই জানান দেয়। দ্বিতীয়ত, সমুদ্র পরিবহনের সুরক্ষায় তৃতীয় পক্ষের ভূমিকা। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের শুরুর দিকে কৃষ্ণসাগরীয় বন্দরগুলোয় শত শত জাহাজ ও নাবিক আটকা পড়ে। জাহাজ চলাচল বন্ধ হয়ে পড়ায় ইউক্রেন থেকে খাদ্যশস্য রপ্তানিতেও ধস নামে। সেখানকার সাইলোগুলোয় বিপুল পরিমাণে শস্যের মজুদ তৈরি হয়। এই অচলাবস্থা নিরসনে যে ব্ল্যাক সি গ্রেইন ইনিশিয়েটিভ চুক্তি হয়েছিল রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে, তাতে মধ্যস্থতা করেছিল জাতিসংঘ ও তুরস্ক। যুদ্ধকালীন সময়ে নিরপেক্ষ বাণিজ্য ও নাবিকদের কল্যাণে তৃতীয় পক্ষের এই মধ্যস্থতা অত্যন্ত জরুরি।

যুদ্ধের পরোক্ষ প্রভাব

ঠিক প্রত্যক্ষ যুদ্ধ না হলেও যুদ্ধের পরোক্ষ প্রভাবে আরেকটি শিপিং রুট ভয়ানক ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে, যেটি হলো লোহিত সাগর। গাজায় ইসরায়েলের হামলার প্রতিশোধ নিতে গত ডিসেম্বরে লোহিত সাগরে জাহাজে হামলা শুরু করে ইয়েমেনের হুতি বিদ্রোহীরা। আরব সাগর-এডেন উপসাগর-বাব এল মান্দেব প্রণালী-লোহিত সাগর-সুয়েজ খাল-ভূমধ্যসাগর বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ শিপিং রুটগুলোর একটি।

বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ১২ শতাংশ এ পথেই সম্পন্ন হয়। এর মধ্যে বিশ্বের মোট কনটেইনারের ৩০ শতাংশ এই পথেই পরিবহন হয়। কিন্তু হুতি বিদ্রোহীদের আক্রমণের কারণে এই পথ বিপজ্জনক হয়ে উঠেছে।

বিপদ এড়াতে গত বছরের ১৫ ডিসেম্বরের পর বিশ্বের পাঁচটি শীর্ষ কনটেইনার জাহাজ কোম্পানির মধ্যে চারটিই লোহিত সাগরে জাহাজ চলাচল বন্ধের ঘোষণা দেয়। বড় শিপিং লাইনগুলোর বেশিরভাগ জাহাজ এখন আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ ঘুরে সাগর পাড়ি দিচ্ছে। অবশ্য লোহিত সাগর হয়ে জাহাজ চলাচল কমলেও একেবারে বন্ধ হয়নি। বড় শিপিং লাইনগুলোর কিছু জাহাজ লোহিত সাগর ব্যবহার করছে। ছোট-মাঝারি শিপিং লাইনগুলোও সীমিত পরিসরে এই পথে জাহাজ চলাচল চালু রেখেছে। হুতি বিদ্রোহীদের পাশাপাশি জলদস্যুতা বাড়ায় এই পথে ঝুঁকিও বেড়েছে। ঝুঁকির কারণে জাহাজের বিমার প্রিমিয়াম বেড়েছে। ভাড়াও কিছুটা বেড়েছে।

বদলে যাচ্ছে নৌপরিবহন খাত

এই ভূরাজনৈতিক অস্থিরতা আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও সমুদ্র পরিবহন খাতে যেসব পরিবর্তন এনেছে, সেগুলোর দিকে একটু চোখ বুলিয়ে নেওয়া যাক–

অস্থিতিশীল নৌ-বিমা খাত : বৈশ্বিক সাপ্লাইনকে সচল রাখতে দিনরাত নিরবচ্ছিন্ন থাকতে হয় সমুদ্র পরিবহন খাতকে। আর এই গতিশীলতা বজায় রাখতে হয় কিছু ঝুঁকি মাথায় নিয়েই। এসব ঝুঁকি দুই ধরনের হতে পারে–প্রাকৃতিক ও অপ্রাকৃতিক। প্রাকৃতিক ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে সামুদ্রিক ঝড়, জাহাজ ডুবে যাওয়া, ভাসমান বরফখণ্ডের সঙ্গে ধাক্কা লাগা ইত্যাদি। আর অপ্রাকৃতিক ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে জলদস্যুর হামলা, বিস্ফোরণ, অগ্নিকাণ্ড, সাগরে পণ্য পড়ে যাওয়া, যুদ্ধের দামামা ইত্যাদি। শেষোক্ত যে ঝুঁকি, সেটি সাম্প্রতিক সময়ে শিপিং খাতকে সবচেয়ে বেশি ভুগিয়েছে। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ এবং সাম্প্রতিকতম লোহিত সাগরের অস্থিরতার কারণে জাহাজ চলাচলে ঝুঁকি অনেক বেড়েছে। একই সঙ্গে বেড়েছে ঝুঁকি প্রশমনের প্রধান হাতিয়ার নৌ-বিমার প্রিমিয়াম।

শিপিং খাতে নৌ-বিমা কয়েক ধরনের হয়। যেমন–জাহাজ বিমা, পণ্য বিমা, মাসুল বিমা, দায় বিমা

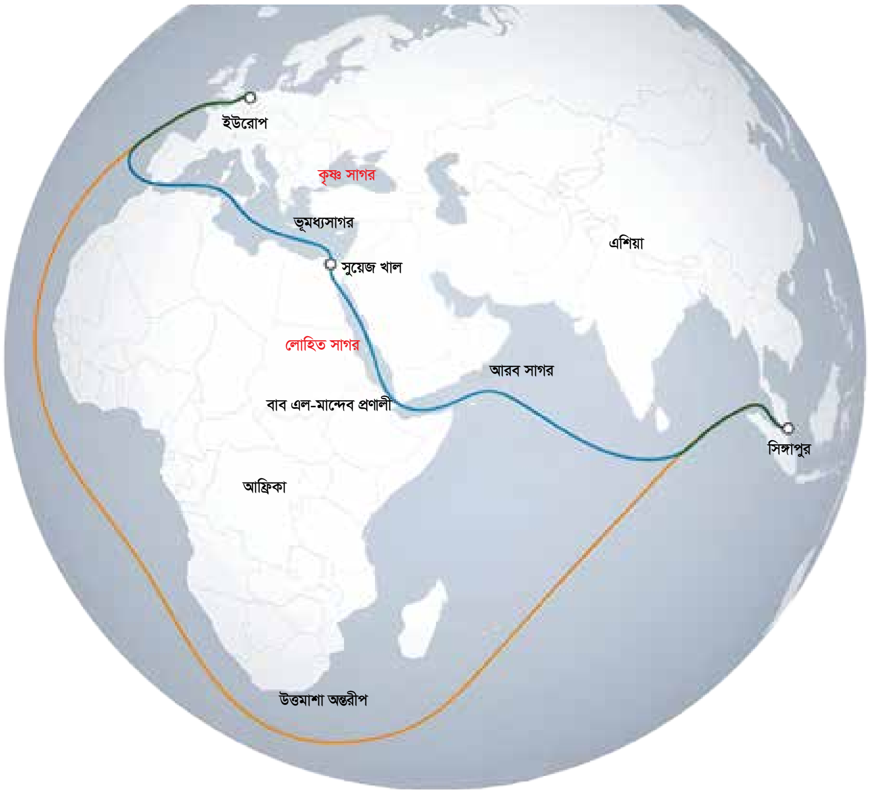
ইত্যাদি। এর মধ্যে যুদ্ধের কারণে জাহাজ ও পণ্য ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ঝুঁকি বেড়ে যাওয়ায় এই দুই ধরনের বিমার প্রিমিয়াম বাড়িয়েছে বিমা কোম্পানিগুলো।

নৌ-বিমা খাতে আরেকটি পরিবর্তন এনেছে ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান। এর জেরে মস্কোর ওপর বিভিন্ন খাতে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করে পশ্চিমারা। রাশিয়ার মালিকানাধীন বা রুশ সম্পর্কযুক্ত জাহাজের সঙ্গে চুক্তি এবং রাশিয়ায় উৎপাদিত পণ্য পরিবহনও এই নিষেধাজ্ঞার আওতায় রয়েছে। ফলে পশ্চিমা বিমা কোম্পানিগুলো এসব জাহাজ বা পণ্যের বিমা কাভারেজ বাতিল করে। এটির কারণেও সাপ্লাই চেইনকে বেশ ভুগতে হয়েছে।

আপদ হয়ে দাঁড়িয়েছে ডার্ক ফ্লিট : ইউক্রেনে সামরিক হামলা চালানোর পর রাশিয়ার অপরিশোধিত জ্বালানি তেল আমদানির ওপর যুক্তরাষ্ট্র ও তার মিত্রদেশগুলোর নিষেধাজ্ঞার জেরে রুশ বন্দরগুলোয় ডার্কফ্লিটের আনাগোনা বেড়েছে। সমুদ্র শিল্পবিষয়ক কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা প্রতিষ্ঠান (এআই) কোম্পানি উইন্ডওয়ার্ডের একটি প্রতিবেদন বলছে, ২০২৩ সালের তৃতীয় প্রান্তিকে (জুলাই-সেপ্টেম্বর) বাল্টিক সাগরে জাহাজের অজ্ঞাতসার কার্যক্রম (ডার্ক অ্যাক্টিভিটি) ৫৫০ শতাংশ বেড়েছে।

উইন্ডওয়ার্ডের তথ্য অনুসারে, এই তিন মাসে বৈশ্বিক ডার্কফ্লিটের শীর্ষ গন্তব্যস্থল রাশিয়ায় এক হাজারের বেশি পোর্ট কল করা হয়েছে। রুশ বন্দরে পোর্ট কলের পর ট্যাংকার জাহাজগুলোর অজ্ঞাতসার কার্যক্রম ২৭ শতাংশ বেড়েছে।

যেসব জাহাজ অটোমেটিক আইডেন্টিফিকেশন সিস্টেম (এআইএস) বন্ধ করে অজ্ঞাতসারে কার্যক্রম পরিচালনা করে শিপিং খাতে সেসব জাহাজ 'ডার্ক শিপ' নামে পরিচিত। অন্যান্য জাহাজের রাডার, স্যাটেলাইট বা পাবলিক মনিটরিং সিস্টেমগুলোতে এ ধরনের জাহাজের গতিবিধি ধরা পড়ে না। উইন্ডওয়ার্ডের বিশ্লেষণে জানা যায়, অজ্ঞাতসার জাহাজের সংখ্যার দিক দিয়ে বাল্টিক অঞ্চল বিশ্বের অন্য যেকোনো প্রান্তকে ছাড়িয়ে গেছে।



আরব সাগর-লোহিত সাগর-সুয়েজ খাল-ভূমধ্যসাগর বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ শিপিং রুটগুলোর একটি। বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ১২ শতাংশ এ পথে সম্পন্ন হয়। লোহিত সাগর উত্তেজনায় জাহাজগুলো এই রুট এড়িয়ে দক্ষিণ আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ ঘুরে সমুদ্র পাড়ি দিচ্ছে। এতে সময় ও ব্যয় দুটোই বেড়েছে

এখন প্রশ্ন হলো, ডার্কফ্লিট বেড়ে যাওয়াটা শিপিং খাতের জন্য কতটা ক্ষতিকর? এটি বুঝতে হলে আগে জানতে হবে এআইএস কতটা জরুরি?

বর্তমানে বৈশ্বিক বহরে জাহাজের সংখ্যা নেহাত কম নয়। এই বিপুল সংখ্যক জাহাজ অবৈধভাবে অন্য কারও জলসীমায় প্রবেশ করছে কিনা, কোনো অনৈতিক কার্যক্রম পরিচালনা করছে কিনা কিংবা মিথ্যা ঘোষণায় পরিচালিত হচ্ছে কিনা, তা তদারকির জন্য এআইএস সচল থাকা অত্যন্ত জরুরি। অর্থাৎ সমুদ্র পরিবহন খাতের নিরাপত্তার জন্য এআইএস অন রাখা বাধ্যতামূলক। এখন ডার্কফ্লিট ক্রমান্বয়ে বেড়ে যাওয়ায় স্বাভাবিকভাবেই আন্তর্জাতিক বাণিজ্যপথগুলোর নিরাপত্তা হুমকির মুখে পড়েছে।

বৈশ্বিক খাদ্য সরবরাহ শৃঙ্খলের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ কৃষ্ণসাগর। ইউক্রেন-রাশিয়ার খাদ্যশস্য রপ্তানিতে বড় হিস্যা রয়েছে কৃষ্ণসাগরের। যুদ্ধের কারণে সেই সাগর জাহাজ চলাচলের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়েছে

হুমকিতে খাদ্যনিরাপত্তা : চলতি দশকে এখন পর্যন্ত সবচেয়ে প্রভাব বিস্তারকারী যুদ্ধের কারণে বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ একটি শিপিং জোনকে ভয়ানক পরিস্থিতির মধ্যে পড়তে হয়েছে। কৃষ্ণসাগর হলো সেই জোন। বিশ্বের অন্যতম শস্যভাণ্ডার ইউক্রেনের গুরুত্বপূর্ণ কয়েকটি বন্দর এই কৃষ্ণসাগরের তীরেই অবস্থিত। রাশিয়ার খাদ্যশস্য রপ্তানিতেও বড় হিস্যা রয়েছে কৃষ্ণসাগরের। বিবদমান এই দেশ দুটি বৈশ্বিক গম সরবরাহে গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার। আফ্রিকা, মধ্যপ্রাচ্যসহ বিশ্বের বিভিন্ন অঞ্চল রাশিয়া-ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানির ওপর অনেকাংশে নির্ভরশীল। স্বাভাবিকভাবেই কৃষ্ণসাগরে জাহাজ চলাচল বাধাগ্রস্ত হওয়ায় বৈশ্বিক খাদ্য সরবরাহ টালমাটাল অবস্থায় পড়ে যায়।

ইউক্রেন যুদ্ধের জেরে খাদ্য মূল্যস্ফীতি অনেক বেড়ে যেতে দেখা গেছে। ২০২২ সালের মার্চে এ সূচক রেকর্ড ১৫৯ দশমিক ৭ পয়েন্টে উঠেছিল। ১৯৯০ সালে জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা (এফএও)

সূচক প্রবর্তনের পর ২০২২ সালে বিশ্বে খাদ্যের দাম ছিল সবচেয়ে বেশি।

অন্য দেশগুলোর ক্ষতি : ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান শুরুর প্রভাব কেবল কৃষ্ণসাগরীয় অঞ্চলের মধ্যেই সীমাবদ্ধ থাকেনি। গোলাবর্ষণের ডামাডোলে ২০২২ সালজুড়ে বিশ্বের ৩২টির বেশি দেশের চার শতাধিক জাহাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এসব জাহাজের বেশিরভাগই এমন সব দেশের মালিকানাধীন, যাদের রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের সাথে কোনো ধরনের স্বার্থ-সংশ্লিষ্টতা নেই।

যুদ্ধকালীন পরিস্থিতিতে বেশিরভাগ শিপিং কোম্পানিই তাদের জাহাজ ও নাবিকদের সুরক্ষায় কৃষ্ণসাগর এড়িয়ে চলা শুরু করে। মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানির (এমএসসি) মতো কোনো কোনো অপারেটর ঝুঁকি নিয়ে সেখানে কার্যক্রম চালু রাখার চেষ্টা করলেও বহুমুখী চ্যালেঞ্জের মুখোমুখী পড়তে হয়েছে তাদের।

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে বিশ্বের প্রায় সব দেশ অর্থনৈতিকভাবে কমবেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। যুদ্ধ শুরুর পরপরই জ্বালানি তেলের দাম ব্যারেলপ্রতি ১০০ ডলার ছাড়িয়ে যায়। এতে মহাবিপাকে পড়ে জ্বালানি আমদানিকারক দেশগুলো। সেই সঙ্গে বৃদ্ধি পায় মার্কিন ডলারের বিনিময় মূল্য। এই দুই চাপে পড়ে রীতিমতো দিশেহারা হয়ে যায় অনেক দেশ। উন্নত ও উন্নয়নশীল দেশগুলোয় মূল্যস্ফীতির হার রেকর্ড উচ্চতায় উঠে যায়।

বিশ্বের দুই বৃহৎ অর্থনৈতিক শক্তি জাপান ও যুক্তরাজ্য ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে ২০২০ সালের পর আবার আনুষ্ঠানিকভাবে মন্দার কবলে পড়েছে। ২০২০ সালের মহামারির প্রভাব দ্রুত কাটিয়ে ওঠা সম্ভব হলেও এই যুদ্ধের প্রভাব দীর্ঘস্থায়ী হচ্ছে। বিশ্বব্যাংকের পূর্বাভাস, মহামারির পর ২০২৪ সালে বৈশ্বিক প্রবৃদ্ধি হবে সবচেয়ে কম। স্বস্তির বিষয় হলো, ইউক্রেন যুদ্ধের দুই বছরের মাথায় বৈশ্বিক জ্বালানি তেলের দাম কমে যুদ্ধের আগের পর্যায়ে ফিরেছে।

যুদ্ধকালীন আমলযোগ্য আন্তর্জাতিক আইন

যেকোনো যুদ্ধের কারণে সবচেয়ে বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয় যে বিষয়টি, সেটি হলো মানবিকতা। মানবিক বিপর্যয় যথাসম্ভব কম রাখার লক্ষ্যে এরই মধ্যে বৈশ্বিক উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। স্থল ও নৌ-উভয় ধরনের যুদ্ধকালীন পরিস্থিতিতেই মানবিক বিষয়গুলোর সুরক্ষায় আন্তর্জাতিক আইন হিসেবে কাজ করে ১৯৪৯ সালের চারটি জেনেভা কনভেনশন ও ১৯৭৭ সালের এ-সংক্রান্ত এডিশনাল প্রোটোকল ওয়ান (এপি-ওয়ান)। এছাড়া ১৯০৭ হেগ কনফারেন্স আটটি নৌ-কনভেনশন সম্পাদনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখেছিল, যার মধ্যে পাঁচটির প্রাসঙ্গিকতা আজও বিদ্যমান।

তবে এসব কনভেনশন ও প্রোটোকল অনেক পুরাতন হয়ে পড়ায় আধুনিক যুদ্ধকালীন পরিস্থিতি মোকাবিলায় সেগুলো হালনাগাদ করার দাবি চলে আসছে অনেকদিন ধরে। বিশেষ করে যেসব দেশ কোনোভাবেই নৌ-আধিপত্য বিস্তারের লড়াইয়ে যুক্ত নয়, সেসব দেশ বছরের পর বছর ধরে মুক্ত ও বাধাহীন নৌ-চলাচলের পরিবেশ নিশ্চিত করার দাবি জানিয়ে যাচ্ছে।

আধুনিক নৌযুদ্ধের সময়ে মানবিক কল্যাণমূলক বিষয়গুলোর সুরক্ষায় আন্তর্জাতিক বাধ্যতামূলক আইনের অভাবে অলিখিত কিছু আন্তর্জাতিক চর্চা ও রাষ্ট্রীয় আইন দিয়েই আপাতত কাজ চালিয়ে নিতে হচ্ছে, যেগুলোকে বলা হয় কাস্টমারি ইন্টারন্যাশনাল ল। কিন্তু সমস্যা হলো, এই কাস্টমারি ল'র ওপর শীর্ষ নৌশক্তির দেশগুলোর প্রভাব অনেক বেশি। ফলে তাদের বাইরের দেশগুলোর স্বার্থ অনেক ক্ষেত্রেই উপেক্ষিত থেকে যায়।

১৯৮২ সালে জাতিসংঘের সমুদ্র বিষয়ক আইন আনক্লস থ্রি প্রণয়নের পর আগে থেকে চলে আসা যুদ্ধকালীন আইন ও আধুনিক সমুদ্র আইনের মধ্যে সমন্বয় স্থাপনের চ্যালেঞ্জ তৈরি হয়। বিশ্লেষকদের অনেকে মনে করেন, নৌযুদ্ধের বিষয়ে সুনির্দিষ্ট বিধান না থাকার কারণে আনক্লস থ্রি যুদ্ধকালীন সময়ের মানবিক বিপর্যয় সামাল দিতে সক্ষম নয়। অবশ্য আনক্লসের পক্ষে কথা বলার মানুষের সংখ্যাও নেহাত কম নয়। তাদের মতে, আনক্লসের মাধ্যমে কিছুটা হলেও যুদ্ধকালীন সময়ে সমুদ্র অধিকারের সুরক্ষা হয়। যেমন আনক্লসে যে জোনভিত্তিক সমুদ্রসীমার অধিকারের কথা বলা হয়েছে, তা যুদ্ধকালীন সময়েও বলবৎ থাকবে। বিবদমান ও নিরপেক্ষ দেশগুলোর জন্য অবশ্যপালনীয় কিছু বিধি রয়েছে আনক্লস থ্রিতে, যা যুদ্ধকালীন পরিস্থিতিতেও সমুদ্র সার্বভৌমত্বের অধিকার সুরক্ষিত থাকবে।

নৌযুদ্ধের সময়ে বিদ্যমান আইনমালার কোন কোন বিধি প্রয়োগ করা যায়, সেই বিষয়ে দিকনির্দেশনা দিতে কয়েকটি ম্যানুয়াল চালু রয়েছে। এর মধ্যে উল্লেখযোগ্য দুটি ম্যানুয়াল হলো ১৯৯৪ সালের স্যান রেমো ম্যানুয়াল অন ইন্টারন্যাশনাল ল অ্যাপ্লিকেবল টু আর্মড কনফ্লিক্টস অ্যাট সি (স্যান রেমো ম্যানুয়াল) ও ২০২৩ সালের নিউপোর্ট ম্যানুয়াল অন দ্য ল অব নেভাল ওয়ারফেয়ার (নিউপোর্ট ম্যানুয়াল)। তবে এসব ম্যানুয়াল বাস্তবায়নেও কিছু চ্যালেঞ্জ রয়েছে। যেমন কোন যুদ্ধের ক্ষেত্রে কোন বিধান বলবৎ হবে, সেই বিষয়ের দিকনির্দেশনায় স্যান রেমো ম্যানুয়াল ও নিউপোর্ট ম্যানুয়ালের মধ্যেই পার্থক্য রয়েছে।

যুদ্ধকালীন প্রোটোকল বাস্তবায়নের সাম্প্রতিক একটি উদাহরণ দেওয়া যাক। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের ডামাডোলে ২০২২ সালের মার্চে অনির্দিষ্টকালের জন্য বসফরাস ও দার্দানেলস প্রণালী দিয়ে যুদ্ধজাহাজ চলাচল বন্ধ ঘোষণা করে তুরস্ক। এই ক্ষমতা তারা পেয়েছিল ১৯৩৬ সালে স্বাক্ষরিত মনট্রো চুক্তি অনুযায়ী। তুরস্ক, ব্রিটেন, ফ্রান্স, রাশিয়াসহ নয়টি দেশের মধ্যে স্বাক্ষরিত চুক্তি অনুযায়ী তুর্কি ভূখণ্ডের দার্দানেলস ও বসফরাস প্রণালীর ওপর নিয়ন্ত্রণ পায় আঙ্কারা। একই সঙ্গে যুদ্ধের সময় ভূমধ্যসাগর ও কৃষ্ণসাগরের সংযোগকারী এই দুই প্রণালীর মধ্যে যুদ্ধজাহাজ চলাচলে বাধা দেওয়ার ক্ষমতাও পায় তুরস্ক। গুরুত্বপূর্ণ বিষয় হলো, বাণিজ্যিক জাহাজ এই নিষেধাজ্ঞার আওতায় আসবে না।

এক নজরে: রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের অর্থনৈতিক প্রভাব

বাংলাদেশের আমদানিকৃত গমের অর্ধেকই আসে রাশিয়া ও ইউক্রেন থেকে

দেশের মোট বার্ষিক চাহিদার ৭৫ শতাংশের বেশি সার আমদানি হয় রাশিয়া ও বেলারুশ থেকে

উত্তাপের আঁচ বাংলাদেশেও

নভেল করোনাভাইরাস মহামারির প্রকোপ কাটিয়ে বাংলাদেশের অর্থনীতি যখন চাঙ্গা হওয়ার পথে, ঠিক তখনই শুরু হয় রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ। এই যুদ্ধের জেরে জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক বাজার অস্থির হয়ে ওঠার রেশ পড়ে বাংলাদেশেও। এছাড়া এ সময় বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্য ঘাটতি বেড়ে যাওয়ায় ডলারের বিপরীতে টাকার দরপতন হতে থাকে। মূল্যস্ফীতির জেরে জ্বালানিসহ যাবতীয় নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্যের দাম লাগামহীনভাবে বাড়তে থাকে।

ইন্টারন্যাশনাল ফুড পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউটের গবেষণা অনুযায়ী, বাংলাদেশের মানুষের গ্রহণকৃত মোট ক্যালরির প্রায় ৭ শতাংশের জোগানদাতা গম। বাংলাদেশে গমের মোট চাহিদার ৮৭ শতাংশ আমদানির মাধ্যমে মেটানো হয়। এই আমদানির অর্ধেকই আসে রাশিয়া ও ইউক্রেন থেকে। যুদ্ধের কারণে এই দুটি দেশ থেকে গমের সরবরাহ ব্যাহত হওয়ায় বাংলাদেশে গমের বাজারও অস্থির হয়ে ওঠে।

যুদ্ধের প্রভাবে বিশ্বজুড়ে বিপর্যয়ে মধ্যে পড়েছে ভোজ্যতেলের বাজারও। বিশ্বে সূর্যমুখী তেলের চাহিদার প্রায় ৭৫ শতাংশ সরবরাহ আসে রাশিয়া ও ইউক্রেন থেকে। বাংলাদেশ সূর্যমুখী তেল খুব বেশি আমদানি না করলেও বিশ্ববাজারে এই তেলের দাম বৃদ্ধির জেরে অন্য সব ভোজ্যতেলের বাজারও অস্থিতিশীল হয়ে ওঠে।

বাংলাদেশে আমিষের চাহিদার একটি বড় অংশ পূরণ হয় ব্রয়লার মুরগির মাধ্যমে। পোলট্রি ফিডের উপকরণের আমদানি মূল্য বেড়ে যাওয়ার কারণে বাংলাদেশে ব্রয়লার ও অন্যান্য মুরগির দামও বেড়ে যায়। বাংলাদেশে পোলট্রি ফিড উৎপাদনের ৬০ শতাংশ উপকরণ আমদানি করতে হয়। এসবের মধ্যে সবচেয়ে বড় উপকরণ হচ্ছে ভুট্টা। বিশ্ববাজারে ইউক্রেন ১৬ শতাংশ ভুট্টা সরবরাহ করে। বাংলাদেশও চাহিদার বড় অংশ আমদানি করে ইউক্রেন থেকেই। যুদ্ধের কারণে যেহেতু ইউক্রেন থেকে ভুট্টার সরবরাহ আসা ব্যাহত হয়েছে, তাই বিশ্বের বিভিন্ন দেশের মতো বাংলাদেশেও পোলট্রি ফিডের দাম বেড়েছে, যার প্রভাব পড়েছে মুরগি ও ডিমের দামে।

বাংলাদেশের কৃষি, বিশেষ করে ধান উৎপাদন ব্যাপকভাবে রাসায়নিক সারের ওপর নির্ভরশীল এবং প্রয়োজনীয় বিভিন্ন সারের একটি বড় অংশ আমদানি করা হয় রাশিয়া ও বেলারুশ থেকে। এই দুটি দেশ থেকে প্রতি বছর ১২ লাখ টনের বেশি সার আমদানি করি আমরা, শতকরা হিসেবে যা দেশের মোট চাহিদার ৭৫ শতাংশের বেশি। কিন্তু যুদ্ধের কারণে রাশিয়ার ওপর পশ্চিমাদের রপ্তানি নিষেধাজ্ঞা আরোপের কারণে দেশটি থেকে সার আমদানি ব্যাহত হয়। ফলে বাংলাদেশকে সার আমদানি বাবদ অধিক অর্থ ব্যয় করতে হয়।

বাংলাদেশের প্রধান রপ্তানি পণ্য তৈরি পোশাকের অর্ধেকের বেশি রপ্তানি হয় ইউরোপের বিভিন্ন দেশে। কিন্তু ইউক্রেন যুদ্ধের প্রভাবে ইউরোপের অর্থনীতিতে মন্দাভাব চলে আসায় ইউরোপীয়দের ক্রয়ক্ষমতায় লাগাম পড়ে। ফলে বাংলাদেশে তৈরি পোশাকের নতুন কার্যাদেশের হারও কমে।

এবার আসা যাক লোহিত সাগর সংকটের বিষয়ে। ইউরোপ-আমেরিকা থেকে সরাসরি অথবা ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে বাংলাদেশে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে সবচেয়ে সহজ, স্বল্প দূরত্ব ও ব্যয়ের পথ হলো ভূমধ্যসাগর হয়ে সুয়েজ খাল ও লোহিত সাগরপথ। তবে এখন সে পথে প্রতিবন্ধকতা তৈরি করেছে লোহিত সাগরের অস্থিরতা।

লোহিত সাগরের সংকটের কারণে এখন ইউরোপ-আমেরিকা থেকে বেশিরভাগ জাহাজ বিপদ এড়াতে আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ ঘুরে আসছে। এতে দেড় হাজার নটিক্যাল মাইল পথ বাড়তি পাড়ি দিতে হচ্ছে, যাতে অন্তত পাঁচ থেকে ছয় দিন বেশি সময় লাগবে। ঘুরপথে আসার জন্য জাহাজ অপারেটরদের বাড়তি খরচ হচ্ছে।

বাল্ক, কনটেইনার সব ধরনের জাহাজের ক্ষেত্রেই এই ব্যয় বৃদ্ধির সমস্যাটি তৈরি হয়েছে। গত জানুয়ারি থেকে সারচার্জ আরোপ করেছে কনটেইনার শিপিং লাইনগুলো। শুরুতে পণ্যের বিদেশি সরবরাহকারীরা এই সারচার্জ দিলেও এখন পণ্যের দামের সঙ্গে যুক্ত করে দিচ্ছে তারা। এতে করে ইউরোপ, যুক্তরাষ্ট্র, মিশর, তুরস্ক থেকে কনটেইনারে আনা পণ্যে টনপ্রতি ৩০ থেকে ৩৫ ডলার পর্যন্ত খরচ বেড়েছে। আমদানির মতো রপ্তানিতেও লোহিত সাগরের অস্থিরতার প্রভাব পড়েছে।

উপসংহার

যুদ্ধ-বিবাদ কখনই সভ্যতা-মানবতার জন্য মঙ্গলজনক হতে পারে না। তবুও ভূরাজনৈতিক প্রেক্ষাপট, আধিপত্য বিস্তারের উচ্চাকাঙ্ক্ষা, কখনোবা সার্বভৌমত্ব রক্ষার অনিবার্য প্রবৃত্তি থেকে দেশগুলো সংঘর্ষে জড়িয়ে পড়ে। তবে এর প্রভাব যে কেবল বিবদমান পক্ষগুলোর মধ্যেই সীমাবদ্ধ থাকে, তা নয়। বিশেষ করে বিশ্বায়নের চরম উৎকর্ষের এই সময়ে যুদ্ধের প্রভাব সুদূরপ্রসারী। নিরপেক্ষ অনেক দেশকেই যুদ্ধের পরোক্ষ ক্ষতির আঁচে পুড়তে হচ্ছে। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ কিংবা লোহিত সাগরের অস্থিরতা তারই উৎকৃষ্ট প্রমাণ।

নিত্যপণ্যের বাজার এখন আর কেবল আঞ্চলিক গণ্ডিতে আবদ্ধ নেই। বরং দেখা গেছে কোনো কোনো অঞ্চল খাদ্য, বস্ত্র, চিকিৎসা সরঞ্জামের মতো মৌলিক পণ্যের জন্য অনেকাংশে অন্য অঞ্চলের ওপর নির্ভরশীল। ফলে সেখানে সাপ্লাই চেইন ঠিক রাখতে হলে সমুদ্র পরিবহন খাতের স্বাভাবিক প্রবাহ ধরে রাখার কোনো বিকল্প নেই। যুদ্ধ যেন সেই প্রবাহ রুদ্ধ করে না দিতে পারে, সে বিষয়ে নীতিগত পদক্ষেপ গ্রহণে এগিয়ে আসতে হবে আন্তর্জাতিক সম্প্রদায়কে। যুদ্ধকালীন পরিস্থিতিতে সমুদ্র বাণিজ্যকে সুরক্ষা দিকে যথাযথ আন্তর্জাতিক আইন প্রণয়ন করতে হবে। বিদ্যমান যেসব কনভেনশন-প্রোটোকল সময়ের চাহিদা মেটাতে পারছে না, সেগুলোকে হালনাগাদ করতে হবে। কারও একার স্বার্থের জন্য পুরো বিশ্ব যেন ক্ষতিগ্রস্ত না হয়, সেটি নিশ্চিত করতে হবে।

যেকোনো সশস্ত্র সংঘাতে অবকাঠামোগত ক্ষয়ক্ষতি হয়। ক্ষত তৈরি হয় অর্থনীতিতেও। তবে সবচেয়ে বেশি ভুগতে হয় যে বিষয়টিকে, সেটি হলো মানবিকতা। একদিকে সভ্যতার বিকাশ আমারে জীবনমান উন্নয়নে ভূমিকা রাখছে, অন্যদিকে ভূ-রাজনৈতিক বিবাদ মানুষের বেঁচে থাকার অধিকারই কেড়ে নিচ্ছে। গোলাবর্ষণের দামামায় প্রাণহানির ঝুঁকি তো রয়েছেই, কোনোভাবে বেঁচে গেলেও টিকে থাকার প্রয়োজনীয় রসদের ঘাটতি রয়েছে। এই মানবিক বিপর্যয় কোনোভাবেই সভ্য সমাজে কাম্য নয়। যুদ্ধকে পুরোপুরি এড়ানো সম্ভব না হলেও অন্তত যেন সাধারণ মানুষের মৌলিক চাহিদাগুলো সরবরাহ করা সম্ভব হয়, সেই বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে। আর তার জন্য মানবিক মূল্যবোধ নিয়ে এগিয়ে আসতে হবে আমাদেরই।

গত বছরের নভেম্বরে এনওয়াইকে লাইন ও রে শিপিংয়ের মালিকানাধীন গ্যালাক্সি লিডার নামের একটি রো-রো ভেহিকল ক্যারিয়ার জিম্মি করে হুতি বিদ্রোহীরা। রে শিপিংয়ে আংশিক বিনিয়োগ রয়েছে ইসরায়েলি এক ধনকুবেরের

প্রকৃতির বৈরিতায় বিপর্যস্ত পানামা খাল

বন্দরবার্তা ডেস্ক

জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে সংঘটিত প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও মানবসৃষ্ট নানা কারণে হুমকির মুখে পড়ছে বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ নৌপথগুলো। এতে প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হচ্ছে পণ্যবাহী জাহাজ চলাচল। এই সংকটকে আরও ঘনীভূত করেছে প্রশান্ত মহাসাগর-কেন্দ্রিক জলবায়ু সংকট এল নিনো। এল নিনোর প্রভাবে বিশ্বের বিভিন্ন অঞ্চলে দেখা দিয়েছে অনাবৃষ্টি; যার প্রভাব পড়ছে ওই অঞ্চলগুলোতে অবস্থিত স্থানীয় ও আন্তর্জাতিক জাহাজ চলাচলের পথে। আশঙ্কাজনকভাবে পানি কমে যাওয়ায় পণ্যবাহী জাহাজ ও নৌযান চলাচল বাধাগ্রস্ত হচ্ছে মধ্য আমেরিকার পানামা খালের মতো গুরুত্বপূর্ণ জলপথে। যার প্রভাব পড়ছে পুরো বিশ্বের সাপ্লাই চেইনে।

পানামা খাল প্রাকৃতিক কোনো জলপথ নয়, বরং মানুষের তৈরি। এটি আটলান্টিক ও প্রশান্ত মহাসাগরকে সংযুক্ত করেছে। অল্প সময়ে বেশি দূরত্ব পাড়ি দেয়ার জন্যে সামুদ্রিক বাণিজ্যের একটি শর্টকাট খাল এটি। কেননা, দুটি মহাসাগরের মধ্যে জাহাজ ভ্রমণের দূরত্ব উল্লেখযোগ্যভাবে কমিয়ে আনে পানামা খাল। অত্যন্ত দুঃখ ও ভয়ের বিষয়, খরা কীভাবে একটি জলপথকে ধীরে ধীরে পঙ্গু করে দেয়, তার একটি বাস্তব উদাহরণ হচ্ছে পানামা খাল।

সবচেয়ে সরু চোক পয়েন্ট

অন্যান্য প্রণালী বা খালের চেয়ে পানামা ক্যানেল অনন্য। কারণ সমুদ্রপৃষ্ঠ থেকে পানামা খালের উচ্চতা ৮৫ ফুট বেশি। এত উঁচুতে জাহাজ ওঠানোর জন্য ব্লক বা লক পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়। চ্যানেল দিয়ে জাহাজ চলাচলের জন্য খালের উভয় পাশে অত্যন্ত শক্তিশালী ক্রেন কাজ করে। এছাড়া পানি অপসারণ এবং জোগান দিয়ে পানির স্তর সমান এবং কম-বেশি করার জন্য কাজ করে ক্ষমতাধর কয়েকটি পাম্প। আটলান্টিক থেকে পানামা খাল দিয়ে প্রশান্ত মহাসাগরে প্রবেশ করতে একটি জাহাজের সময় লাগে প্রায় ৮-১০ ঘণ্টা। এত দীর্ঘ ও যান্ত্রিক একটি জলপথ পাড়ি দিতে জাহাজগুলোকে অতি উচ্চহারে শুল্ক দিতে হয়। বলা হয়ে থাকে, পানামা খালের এই শুল্কহার পৃথিবীর অন্যান্য সব জলপথের শুল্কের তুলনায় সবচেয়ে বেশি। এ কারণে সবচেয়ে ব্যয়বহুল জলপথও বলা যায় একে। প্রায় ৮০ মিটার দীর্ঘ এই ক্যানেল দিয়ে বছরে প্রায় ১৪ হাজারেরও বেশি জাহাজ চলাচল করে। পানামা খালের আকৃতি বর্ধনের ফলে বর্তমানে অতিবৃহদাকার জাহাজগুলোও এখান দিয়ে যাতায়াত করতে পারছে, যেগুলোকে বলা হয় নিও-পানাম্যাক্স জাহাজ। এ নৌপথে আগে যেখানে চলাচলকারী জাহাজগুলোর সর্বোচ্চ সক্ষমতা ছিল ৫,০০০ টিইইউ কনটেইনার, বর্তমানে সেটি বেড়ে হয়েছে ১৫,০০০ টিইইউ। পানামা খাল বর্ধিতকরণের রয়েছে বাটারফ্লাই ইফেক্ট। অর্থাৎ খালের ধারণক্ষমতা বেশি হওয়ায় আরও বড় মাপের জাহাজ এখান দিয়ে চলাচল করছে, আবার এ দানবাকৃতির জাহাজগুলো যে বন্দরে গিয়ে ভিড়বে, তাদের ধারণক্ষমতাও হতে হচ্ছে এই জাহাজগুলোর উপযোগী। এজন্য পানামা খাল ব্যবহারকারী দেশগুলোকে তৈরি করতে হয়েছে গভীর সমুদ্রবন্দর এবং নদীপথগুলোকেও করতে হয়েছে আরও গভীর।

মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রের প্রায় ৫৫ শতাংশ জাহাজ এবং সমগ্র বিশ্ববাণিজ্যের ৫ শতাংশ সংঘটিত হয় এই পথ দিয়ে। পানামা খালের মাধ্যমে পানামা প্রজাতন্ত্র বছরে প্রায় ৭০ থেকে ৮০ কোটি মার্কিন ডলার রাজস্ব আয় করে যা দেশটির জাতীয় আয়ের এক-তৃতীয়াংশ। প্রতি বছর আনুমানিক ২৭০ বিলিয়ন ডলারের পণ্য নিয়ে এ পথে কার্গো যাতায়াত করে। এসব পণ্য আমদানি-রপ্তানি হয় ১৭০টি দেশে। যার মধ্যে উল্লেখযোগ্য দেশ আমেরিকা, জাপান ও চীন।

নেপথ্যের খলনায়ক জলবায়ু পরিবর্তন

বেশ কয়েক বছর ধরেই খরায় আক্রান্ত পানামা, হন্ডুরাস, নিকারাগুয়ার মতো মধ্য আমেরিকার দেশগুলো। যার মারাত্মক প্রভাব পড়ছে পানামা খালেও। পর্যাপ্ত বৃষ্টিপাত না হওয়ায় পানি কমে গেছে পানামা খালসংলগ্ন হ্রদে। এতে ব্যাহত হচ্ছে জাহাজ চলাচল। মূল চ্যানেলে পানি কমে যাওয়ায় জাহাজ চলাচল নিয়ন্ত্রণ করতে বাধ্য হচ্ছে খাল কর্তৃপক্ষ। এর ফলে পানামা খালের দুই পাশে অবস্থিত প্রশান্ত

নাব্যতা সংকটের কারণে জাহাজ পারাপারের দৈনিক বুকিং স্লট কয়েক দফায় কমিয়ে ১৮টিতে নামিয়ে এনেছে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ। এতে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজকে খালে প্রবেশের জন্য অপেক্ষমাণ থাকতে হচ্ছে। এমনকি অগ্রিম বুকিং করা না থাকলে ফিরিয়েও দেওয়া হচ্ছে জাহাজগুলোকে

ও আটলান্টিক মহাসাগর প্রান্তে তৈরি হয়েছে জাহাজজট। চলতি বছরের অনাবৃষ্টিকে অভূতপূর্ব আখ্যা দিয়েছে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ। ফলে জাহাজ চলাচল কমিয়ে দেয়া ছাড়া আর কোনো উপায় খোলা নেই তাদের সামনে। এল নিনোর প্রভাবই এই অনাবৃষ্টির কারণ বলে ধারণা করছেন বিশেষজ্ঞরা। পানামা খালে জাহাজ চলাচলে এই প্রতিবন্ধকতার অল্প কিছুদিন আগেই বিশ্বকে এল নিনোর আবির্ভাব সম্পর্কে সতর্ক করে দিয়েছিল জাতিসংঘের আবহাওয়া বিষয়ক সংস্থা। পানামা খালে পানিস্বল্পতায় জাহাজ চলাচলে প্রতিবন্ধকতার বিষয়টি উল্লেখ করে বিশেষজ্ঞরা বলছেন, পরিস্থিতির অবনতি ঘটাতে পারে এল নিনো। আগামী বছর আরও তীব্র খরার আশঙ্কা করা হচ্ছে এই এলাকায়।

খরার আগে পানামা খাল দিয়ে দিনে ৩৮টি জাহাজ পার হতে পারত। এখন ২৪টি জাহাজ পারাপার হতে পারে। শুষ্ক মৌসুম যত এগিয়ে আসবে, পরিস্থিতি তত খারাপ হবে, তা ধরেই নেওয়া যায়। স্বাভাবিক সময়ে পানামা খালে সর্বোচ্চ ৫০ ফুট ড্রাফটের জাহাজ চলতে পারলেও খরার কারণে এই সীমা নেমে এসেছে ৪৪ ফুটে। খালের এই দুর্দশার জন্য জলবায়ু পরিবর্তন এবং অবকাঠামো সম্প্রসারণের সীমাবদ্ধতাকে যৌথভাবে দায়ী করা হচ্ছে। পানামা খালে পানির প্রধান উৎস গাতুন হ্রদ। স্মিথসোনিয়ান ট্রপিক্যাল রিসার্চ ইনস্টিটিউটের ফিজিক্যাল মনিটরিং প্রোগ্রামের পরিচালক স্টিভ প্যাটনের মতে, ২০২৩ সালের নভেম্বর পর্যন্ত গাতুন হ্রদ রেকর্ড পরিমাণ শুষ্ক ছিল। ফলে এ বছর অভূতপূর্ব হারে হ্রদটির পানি কমছে।

লজিস্টিক সমস্যায় শিপিং সেক্টর

অনাবৃষ্টির ফলে পানামা খালের পানির স্তর স্বাভাবিকের চেয়ে ৬ ফুট নিচে নেমে গেছে। পারাপারের জন্যে পানামা খালে জাহাজের সারি দিন দিন লম্বা হচ্ছে। ফলে ১৯৮৯ সালের পর গত বছরের শেষের দিকে জাহাজ চলাচল নিয়ে খাল কর্তৃপক্ষ সবচেয়ে বেশি কড়াকড়ি আরোপ করে। যার কারণে অপেক্ষা করে করে মিলিয়ন ডলার বাড়তি মাশুল গুনছে জাহাজ কোম্পানিগুলো। এতে কোনো কোনো জাহাজ দক্ষিণ আফ্রিকার উত্তমাশা অন্তরীপ ও দক্ষিণ আমেরিকার কেপহর্ন উপকূল ঘুরে দীর্ঘতর এবং ব্যয়বহুল পথ বেছে নিতে বাধ্য হচ্ছে। এ পথটি ঘুরতে বাড়তি আট হাজার নটিক্যাল মাইল পাড়ি দিতে হবে। সময় বাড়বে দুই মাস, পাল্লা দিয়ে বাড়বে ফুয়েল খরচ। অনেক কোম্পানি আবার বৃহৎ একটি জাহাজ না নিয়ে একই পরিমাণ কার্গো দুই বা ততোধিক ছোট জাহাজে পরিবহন করছে। কিন্তু তাতেও ব্যয় বাড়ছে বৈ কমছে না।

জ্বালানি ব্যয় বৃদ্ধি পেলে পণ্যের দাম বেড়ে খুচরা পর্যায়ে ভোক্তারা ক্ষতিগ্রস্ত হবেন। তাই অতি সত্বর পানামা খালের নাব্যতা বাড়ানো না হলে সুদূরপ্রসারী সমস্যায় পড়তে যাচ্ছে শিপিং সেক্টর। নাব্যতা সংকটের কারণে কয়েক মাস আগে জাহাজ পারাপারের দৈনিক বুকিং স্লট ৩১টিতে নামিয়ে আনে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ। গত নভেম্বরে সেই সংখ্যা ২৫টিতে নামে। এরপর ধারাবাহিকভাবে আরও কমে ২০২৪ সালের ফেব্রুয়ারিতে দৈনিক ১৮টিতে এসে দাঁড়িয়েছে। অগ্রিম বুকিং করা না থাকলে ফিরিয়ে দেওয়া হচ্ছে জাহাজগুলোকে। কোনো কারণে জাহাজ নির্দিষ্ট সময়ে এসে না পৌঁছতে পারলে বুকিং স্লট বিক্রি করে দেওয়া যায়। গত নভেম্বরে প্রশান্ত মহাসাগর থেকে আটলান্টিকমুখী এক এলপিজি ক্যারিয়ারের এমনই এক প্রি-বুকিং স্লট রীতিমতো নিলাম করে রেকর্ড দামে বিক্রি হয়েছে, যার মূল্য ছিল ৩.৯৫ মিলিয়ন মার্কিন ডলার।

পানামা খালের এই সংকট নতুন করে ভাবনায় ফেলছে বিশ্বের শিপিং লাইনগুলোকে। এখান দিয়ে চালিয়ে নিতে পণ্যবাহী জাহাজগুলোকে পুরোপুরি মালভর্তি না করে কিছুটা খালি রাখতে বাধ্য হচ্ছে জাহাজ কোম্পানিগুলো। মায়েরস্কের নিও-পানাম্যাক্স কনটেইনারবাহী জাহাজগুলো ধারণক্ষমতার চেয়ে ২ হাজার কনটেইনার কম বহন করছে পানামায় দ্রুত পারাপারের সুবিধার্থে। দৈত্যাকার কনটেইনারবাহী জাহাজগুলোকে ছয় ফুট কম গভীরতা নিয়ে চলতে বাধ্য হওয়ার বিষয়টি শিপিং ব্যবসার জন্য অনেক বেশি চ্যালেঞ্জিং।

রয়েছে আইনি মারপ্যাঁচ

জাহাজ চলাচলে এ ধরনের বিলম্বের প্রভাব পড়ে জাহাজের চুক্তিনামা ও চার্টারিং কোম্পানিগুলোর ওপর। খাল পারাপারে দেরি হলে জাহাজের ভাড়া দরাদরি করতে হয় নতুন করে। অলস বসে থাকলে অতিরিক্ত দিনগুলোর জন্য জাহাজের ইনস্যুরেন্স, ক্রুদের ঝুঁকি ভাতা, জ্বালানি ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় আগাম হিসাব করতে হয়। সেলস কনট্রাক্টের ওপরও বিলম্বের প্রভাব পড়ে। অতএব চার্টারিং এবং ইনস্যুরেন্সের মতো স্পর্শকাতর ব্যাপারগুলো নিয়ে নতুন আইনি জটিলতা এড়াতে পানামা খালকে একটি নতুন ফ্যাক্টর হিসেবে গণ্য করার পরামর্শ দিচ্ছেন ইন্ডাস্ট্রি বিশেষজ্ঞরা।

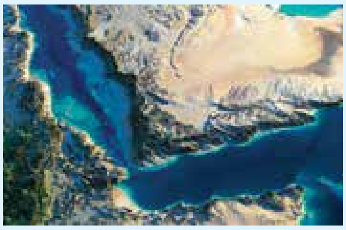
তাহলে উপায়?

এক্ষেত্রে সমাধান সহজ নয়। তবে শেষ পর্যন্ত এই খাল বাঁচাতে হলে খরচ হয়ে যাবে বিলিয়ন ডলার। সময় লাগবে কয়েক বছর। পাম্প করে পানির পরিমাণ বাড়াতে একটি কৃত্রিম খাল খননের বিষয়টি ভাবছে খাল কর্তৃপক্ষ। এমনকি বৃষ্টিপাত বাড়ানোর জন্য ক্লাউড সিডিং করাও তাদের চিন্তায় আছে। যদি তা করা যায়, তাহলেও এই দুই সমাধানে অনেক সময় লেগে যাবে। পানির দীর্ঘস্থায়ী ঘাটতির প্রাথমিক সমাধান হিসেবে ইন্ডিও নদীতে বাঁধ দেয়ার বিষয়টি আলোচনা করা হচ্ছে। নদীর পানি নেয়া হবে খালের প্রধান জলাধার গাতুন হ্রদে। এজন্য পাহাড়ে সুড়ঙ্গ খনন করে, পাইপের মাধ্যমে ৪ কিলোমিটার দূরে পানি নিয়ে যেতে হবে। কিন্তু এই প্রস্তাব বাস্তবায়নও খুব একটা সহজ হবে না। এজন্য কংগ্রেস বা আইনসভার অনুমোদন লাগবে। নতুন জলাধারের জন্যে হাজার হাজার কৃষক ও খামারির জমি প্লাবিত হবে। এরই মধ্যে স্থানীয় অধিবাসীরা এই প্রকল্পের বিরুদ্ধে প্রবল জনমত গড়ে তুলেছে।

দরকার জোর প্রস্তুতি

সহসা কাটছে না জলবায়ু সমস্যা। বরং দিন দিন আরও ঘনীভূত হচ্ছে সংকট। পানামা খাল হতে পারে সেই মধ্য আমেরিকায়, হতে পারে মার্কিন প্রভাব বলয়ের। কিন্তু এখানে কোনো সমস্যা হলে ক্ষতিকর প্রভাব পড়বে গোটা বিশ্ববাণিজ্যে। পরিবর্তিত পরিস্থিতিতে কী হতে পারে বিকল্প ট্রেড রুট, বাধাহীন থাকবে বাণিজ্য, তার টেকসই সমাধান খুঁজে বের করতে ইন্ডাস্ট্রি-সংশ্লিষ্ট সকলকে তাই একযোগে কাজ করতে হবে।

বৈশ্বিক বাণিজ্যের গতি-প্রকৃতি বদলে দেবে বাব এল মান্দেব



এশিয়া ও আফ্রিকা মহাদেশের মাঝে বাব এল মান্দেব প্রণালী অবস্থিত। ৭০ মাইল দীর্ঘ এবং ২০ মাইল প্রশস্ত এই প্রণালীটি আকার আয়তনে ছোট হলেও ভৌগোলিক অবস্থানের কারণে বিশ্ববাণিজ্যে এর প্রভাব অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

ভারত মহাসাগর থেকে এডেন উপসাগর হয়ে লোহিত সাগর তথা সুয়েজ খালে প্রবেশের একমাত্র প্রবেশদ্বার বাব এল মান্দেব। প্রণালীটির পূর্বে রয়েছে ইয়েমেন এবং পশ্চিমে জিবুতি ও ইরিত্রিয়া। আরব বিশ্বে উৎপাদিত অপরিশোধিত তেল ও জ্বালানি সুয়েজ খাল ও সুমেড পাইপলাইনের মাধ্যমে ভূমধ্যসাগর থেকে ইউরোপ ও এশিয়ার দেশগুলোয় পৌঁছে দেওয়ার সহজ ও সুলভ পথ হলো বাব এল মান্দেব। ২০২৩ সালের প্রথম ১১ মাস এই প্রণালী দিয়ে দৈনিক প্রায় ৭৮ লাখ ব্যারেল অপরিশোধিত তেল ও জ্বালানি পরিবাহিত হয়েছে, যা বছরওয়ারি ১৮ শতাংশের বেশি। বিশ্লেষক সংস্থা ভোরটেক্সের তথ্যমতে, ২০২২ সালে দৈনিক ২০টি ট্যাংকার বাব এল মান্দেব প্রণালী অতিক্রম করলেও ২০২৩ সালে এই সংখ্যা ২৭টিতে পৌঁছে।

এনার্জি ইনফরমেশন অ্যাডমিনিস্ট্রেশন জানায়, ২০২৩ সালের প্রথমার্ধে বিশ্বব্যাপী সমুদ্রবাহিত তেলের ১২ শতাংশ এবং ৮ শতাংশ এলএনজি বাব এল মান্দেব, সুমেড পাইপলাইন এবং সুয়েজ খাল দিয়ে পরিবাহিত হয়েছে। রাশিয়ার তেল রপ্তানির ওপর পশ্চিমা নিষেধাজ্ঞার জেরে ২০২১ থেকে ২০২৩ সালে সুয়েজ খাল দিয়ে দক্ষিণমুখী নৌ-চলাচলের পরিমাণ উল্লেখযোগ্যহারে বেড়েছে। ২০২৩ সালের প্রথমার্ধে দক্ষিণমুখী ৭৪ শতাংশ নৌযান রুশ তেল বহন করছিল। চীন-ভারতের পাশাপাশি মধ্যপ্রাচ্যের অনেক দেশ বিশেষত সৌদি আরব ও সংযুক্ত আরব আমিরাত ২০২২ ও ২০২৩ সালের প্রথম ছয় মাসে রাশিয়া থেকে তেল আমদানির পরিমাণ বাড়িয়েছে।

বছরওয়ারি কর্মচাঞ্চল্য যখন ঊর্ধ্বমুখী তখনই সহিংসতার প্রকোপে পড়ে বাব এল মান্দেব প্রণালী। ২০২৩ সালের অক্টোবরে ফিলিস্তিনি স্বাধীনতাকামী সংগঠন হামাস ও ইসরায়েলের মধ্যে সংঘর্ষ শুরু হলে গোটা মধ্যপ্রাচ্য উত্তাল হয়ে ওঠে। ফিলিস্তিনিদের প্রতি সংহতি প্রকাশ করে নভেম্বরের মাঝামাঝি সময় থেকে এডেন উপসাগরে চলাচলকারী ইসরায়েলি জাহাজ লক্ষ্য করে হামলা চালাচ্ছে ইয়েমেনের বিদ্রোহী হুতি গোষ্ঠী। সম্ভাব্য হামলা এড়াতে বেশকিছু শিপিং কোম্পানি বাব এল মান্দেবের পরিবর্তে উত্তমাশা অন্তরীপ দিয়ে পণ্য পরিবহন করছে। গোটা আফ্রিকা ঘুরে পণ্য পরিবহন করায় অতিরিক্ত সময় ও অর্থ খরচ করতে হচ্ছে। বাব এল মান্দেব প্রণালীটি সম্পূর্ণ রূপে অচল হয়ে গেলে বৈশ্বিক তেলবাজার মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হবে।

খাদ্যপণ্যের সাপ্লাই চেইনে বৈচিত্র্য আনছে সরবরাহকারীরা

সুনির্দিষ্ট উৎসের ওপর অতি নির্ভরশীলতা খাদ্যের সাপ্লাই চেইনকে ভঙ্গুর করে তোলে। প্রাকৃতিক দুর্যোগ বা যুদ্ধের মতো অনাকাঙ্ক্ষিত ঘটনায় পণ্যের উৎসস্থল ক্ষতিগ্রস্ত হলে গোটা সাপ্লাই চেইন প্রভাবিত হয়। সাপ্লাই চেইনকে সচল রাখতে সরবরাহকারীরা একাধিক উৎস থেকে খাদ্য সংগ্রহে সচেষ্ট হচ্ছে।

সম্প্রতি ডিপি ওয়ার্ল্ড ও সিএমএ সিজিএমের যৌথ প্রকল্পের আওতায় ১০০ টন রোমানিয়ান ব্লুবেরি ইউরোপের গণ্ডি পেরিয়ে মধ্যপ্রাচ্যে পৌঁছেছে। ফল উৎপাদনকারী প্রতিষ্ঠান এগ্রিক্রাফটার্সের পণ্যটি যেই রেফ্রিজারেটর কনটেইনারে বহন করা হয়েছে, সেটার কার্বন ডাই-অক্সাইড, অক্সিজেন, তাপমাত্রা ও আর্দ্রতার মাত্রা দূর থেকেই নিয়ন্ত্রণ করা যায়। চলতি বছর মধ্যপ্রাচ্যে রপ্তানি কার্যক্রম দশগুণ বৃদ্ধির লক্ষ্য নিয়ে এগোচ্ছে এগ্রিক্রাফটার্স। রপ্তানি পণ্যের তালিকায় ব্লুবেরির পাশাপাশি স্পেন, পর্তুগালসহ ইউরোপের অন্যান্য দেশের নানা ফল যুক্ত হবে।

এককেন্দ্রিক জ্বালানি নির্ভরতার আবর্তে ঘুরপাক খাচ্ছে ইউরোপ

২০২২ সালে রাশিয়া ইউক্রেনে হামলা চালানোর পর রুশ গ্যাস আমদানি বন্ধ করেছে ইউরোপ। রুশনির্ভরশীলতা থেকে বেরিয়ে বিকল্প উৎস হিসেবে মার্কিনমুলুক থেকে এলএনজি আমদানি করছে ইউরোপের দেশগুলো। বর্তমানে এই অঞ্চলের গ্যাস আমদানির প্রায় অর্ধেকই আসছে যুক্তরাষ্ট্র থেকে।

এদিকে গত ২৬ জানুয়ারি এলএনজির নতুন রপ্তানি পারমিটে অনুমোদন প্রদান স্থগিত করেছে হোয়াইট হাউস। বর্তমানে নির্মাণাধীন বা সচল গ্যাসক্ষেত্রগুলো এই স্থগিতাদেশের প্রভাব মুক্ত থাকবে। তবে নির্বাচনের বছরে পরিবেশবাদী ভোটারদের তোপের মুখে নেওয়া এই সিদ্ধান্তে চলতি দশকের শেষ নাগাদ কার্যক্ষম হতে যাওয়া বিশাল আকারের বেশকিছু প্রকল্প বিলম্বিত হবে বা আটকে যাবে। এমন অবস্থায় যুক্তরাষ্ট্রের ওপর এককেন্দ্রিক এই জ্বালানি নির্ভরতা গ্যাসনির্ভর ইউরোপের জন্য বিপদ বয়ে আনতে পারে।

সাগরে জাহাজ ও নাবিক পরিত্যাগের সংখ্যা আশঙ্কাজনক হারে বাড়ছে

ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কাস ফেডারেশনের (আইটিএফ) তথ্যমতে, মালিকপক্ষ কর্তৃক সাগরে জাহাজ ও নাবিক পরিত্যাগের ঘটনা আশঙ্কাজনক হারে বাড়ছে। গত বছর সংস্থাটির কাছে পরিত্যাগের অভিযোগ দায়েরের পরিমাণ ১১ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে।

২০২৩ সালে ক্রুরা মোট ১৩২টি জাহাজ পরিত্যক্ত হওয়ার ঘটনা নথিভুক্ত করেছে। পাওনা মজুরি ও স্বদেশে ফেরার অর্থ আদায়ের জন্য ১ হাজার ৬৭৬ জন নাবিক আইটিএফের দ্বারস্থ হয়েছে, এর ভেতর চার শতাধিক ভারতীয় নাবিক। মেরিটাইম লেবার কনভেনশনের বিধি প্রয়োগ করে জাহাজ মালিকদের জবাবদিহিতা আদায়ের চেষ্টা করছে আইটিএফ। আইটিএফে দায়েরকৃত ১২৯টি অভিযোগে নাবিকেরা ১ কোটি ২১ লাখ ডলার পাওনা মজুরি দাবি করেছে। এ পর্যন্ত ৬০টি জাহাজের কাছ থেকে ১ কোটি ৯ লাখ ডলার মজুরি আদায় করেছে আইটিএফ।

সংবাদ সংক্ষেপ

সরবরাহ ব্যবস্থার বিঘ্নতায় প্রভাবিত হচ্ছে ইউরোপের আসবাব খাত

মধ্যপ্রাচ্যে চলমান যুদ্ধাবস্থার দরুন এশিয়া থেকে ইউরোপে পণ্য পৌঁছতে এক মাস বিলম্ব হচ্ছে। পণ্য সরবরাহে বিলম্ব ও পণ্য পরিবহন ব্যয় তিনগুণ বেড়ে যাওয়ায় চাপের মুখে পড়েছে ইউরোপের আসবাবপত্র খাত। ইউরোপের আমদানিকৃত আসবাবপত্রের ৬৩ শতাংশ আসে এশিয়া থেকে। অন্যদিকে আসবাব তৈরিতে ইউরোপের কাঠ ব্যবহার করে চীন। তবে সম্প্রতি চীনের ২১টি রপ্তানি রুটের মধ্যে ১৮টি এবং উত্তর ইউরোপ ও ভূমধ্যসাগরের ফ্রেইট কমায় কিছু স্বস্তির আভাস মিলেছে।

জাতিসংঘের হাই সিজ ট্রিটিতে অনুমোদন প্রদানকারী প্রথম দেশ চিলি

সম্প্রতি প্রথম দেশ হিসেবে জাতিসংঘের বায়োডাইভারসিটি অব এরিয়াস বিয়ন্ড ন্যাশনাল জুরিসডিকশন ট্রিটি (বিবিএনজে) বা হাই সিজ ট্রিটিতে অনুমোদন প্রদান করেছে চিলি। সমুদ্র সুরক্ষায় চিলি সর্বদা সচেষ্ট ভূমিকা পালন করে। দেড় দশক ধরে চলমান আলোচনার শুরু থেকে সাগর-মহাসাগর সুরক্ষার প্রথম আন্তর্জাতিক চুক্তি বিবিএনজেকে সমর্থন জুগিয়েছে চিলি। এরই ধারাবাহিকতায় স্বাক্ষরের জন্য উন্মুক্ত হওয়ার চার মাস পর সর্বসম্মতিতে চুক্তিটিতে অনুমোদন দিয়েছে চিলির সিনেট। চুক্তিটি কার্যকর করতে হলে ২০২৫ সাল নাগাদ আরও ৫৯টি দেশের অনুমোদন প্রয়োজন।

পুনরায় সচল হচ্ছে চীন-মিয়ানমারের ৭৩০ কোটি ডলারের গভীর-সমুদ্র বন্দর প্রকল্প

চীনের সহায়তায় রাখাইন প্রদেশের চাউকপ্যু শহরে একটি গভীর সমুদ্র বন্দর নির্মাণ করছে মিয়ানমার। করোনা মহামারি এবং ২০২১ সালের ফেব্রুয়ারিতে শুরু হওয়া সামরিক অস্থিতিশীলতায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়। ৭৩০ কোটি ডলারের প্রকল্পটি পুনরায় সচল করতে সম্প্রতি চীনের রাষ্ট্রায়ত্ত সিআইটিআইসি গ্রুপের প্রতিনিধিদের সঙ্গে একটি চুক্তি স্বাক্ষর করেছে মিয়ানমার জান্তা। সিআইটিআইসির নেতৃত্বাধীন প্রকল্পটিতে মিয়ানমারের মালিকানা ৩০ শতাংশ। সমুদ্রবন্দরটি চালু হলে ভারত মহাসাগরের সঙ্গে চীনের স্থলবেষ্টিত ইউনান প্রদেশের সরাসরি সংযোগ স্থাপিত হবে।

এশিয়া-ইউরোপে পণ্য পরিবহনে জনপ্রিয় হয়ে উঠছে সি-এয়ার মোড

লোহিত সাগর সংকটের কারণে গত ডিসেম্বর থেকে জানুয়ারির শেষ নাগাদ সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন ভাড়া ২৩৫ শতাংশ বেড়েছে। সমুদ্রপথে চীন থেকে ইউরোপগামী পণ্যের স্পট রেট প্রতি কেজি ৫২ সেন্ট এবং আকাশপথে ২ ডলার ৯৫ সেন্ট। এমন অবস্থায় সাগর ও আকাশপথের যৌথ পণ্য পরিবহনপন্থা জনপ্রিয়তা পাচ্ছে। সি-এয়ার মোডে দুবাই হয়ে গেলে এশিয়া থেকে ইউরোপগামী পণ্যের স্পট রেট প্রতি কেজি ১ ডলার ৬১ সেন্ট এবং লস অ্যাঞ্জেলস হয়ে গেলে হবে ১ ডলার ৩৩ সেন্ট।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ এশিয়া-ইউরোপ রুটে অ্যাডহক ভিত্তিতে নতুন জাহাজ যুক্ত করেছে এইচএমএম

চীনা নববর্ষকে সামনে রেখে এশীয় রপ্তানিকারকদের সহায়তায় এশিয়া-উত্তর ইউরোপ এবং ভূমধ্যসাগর রুটে বেশকিছু নতুন জাহাজ যুক্ত করেছে এইচএমএম। লোহিত সাগর সংকটের কারণে এসব রুটের নিয়মিত অনেক জাহাজ যাত্রাপথে আটকে আছে। এমন অবস্থায় পণ্য পরিবহনের দীর্ঘসূত্রতা এড়াতে ৪ থেকে ৬ হাজার টিইইউর তিনটি প্যানাম্যাক্স ও ১১ হাজার টিইইউর একটি জাহাজ অ্যাডহক ভিত্তিতে এই রুটে চলাচল করছে।

➤ অবৈধ মৎস্য আহরণ রোধে হিমশিম খাচ্ছে ইন্দোনেশিয়া

নিজস্ব জলসীমায় অবৈধ, অগোচরীভূত ও অনিয়ন্ত্রিত মৎস্য আহরণ (আইইউইউ) রোধে ২০১৬ সালে পোর্ট স্টেট মেজারস এগ্রিমেন্টে (পিএসএমএ) অনুমোদন প্রদান করে ইন্দোনেশিয়া। ২০২০ সালের তথ্য মতে, আইইউইউর কারণে দেশটি প্রতি বছর গড়ে ১০ লাখ টন মাছ বা ৩০০ কোটি ডলার আর্থিক ক্ষতির মুখে পড়ে। দক্ষ জনবল, অপ্রতুল সুযোগ-সুবিধা ও বন্দরে প্রয়োজনীয় অবকাঠামোর ঘাটতির কারণে অনুমোদনের সাত বছর পেরিয়ে গেলেও পিএসএমএর শতভাগ বাস্তবায়ন সম্ভব হয়নি। এখন পর্যন্ত দেশটির ৫৭৮টি মৎস্যবন্দরের ভেতর মাত্র চারটিতে পিএসএমএ বাস্তবায়িত হয়েছে।

➤ ভারত মহাসাগরে জলদস্যুদের আনাগোনা বেড়েছে

মেরিটাইম সিকিউরিটি সেন্টার হর্ন অব আফ্রিকার তথ্যমতে, জলদস্যুদের অন্তত দুটি গ্রুপ বর্তমানে ভারত মহাসাগরে সক্রিয় রয়েছে। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় জলদস্যু হামলা নিয়ন্ত্রণে আসায় শিপিং ইন্ডাস্ট্রি ২০২৩ সালের ১ জানুয়ারি ভারত মহাসাগরের দস্যুপ্রবণ এলাকা থেকে 'হাই রিস্ক এরিয়া'র তকমা তুলে নেয়। এর ফলে গত নভেম্বর থেকে সোমালি উপকূলে মাছ ধরা নৌকা ছিনতাইয়ের ঘটনা বেড়েছে। এছাড়া ২০১৭ সালের পর গত ডিসেম্বরে প্রথমবারের মতো বাণিজ্যিক জাহাজ ছিনতাইয়ে সফল হয় দস্যুরা।

➤ নাবিকদের কর্মসংস্থান বৃদ্ধিতে এসইডিপি প্রকল্প চালু করছে দক্ষিণ আফ্রিকা

আগামী অর্থবছরের প্রথম প্রান্তিকে সিফেয়ারার এমপ্লয়মেন্ট অ্যান্ড ডেভেলপমেন্ট প্রোগাম (এসইডিপি) চালু করতে যাচ্ছে দক্ষিণ আফ্রিকা। এই প্রকল্পের আওতায় নাবিকদের প্রশিক্ষণ প্রদানের পাশাপাশি মেরিটাইম খাতে কর্মসংস্থানের সুযোগ করে দিতে পরামর্শ ও সহায়তা প্রদান করা হবে। দেশটির পরিবহনমন্ত্রী সিন্ডিসিউই চিকুনগা জানান, বৈশ্বিক মেরিটাইম খাত প্রতিনিয়ত নানা পরিবর্তনের মধ্য দিয়ে যাচ্ছে। এসইডিপি প্রকল্পের মাধ্যমে নাবিকেরা যুগোপযোগী প্রয়োজনীয় দক্ষতা ও অভিজ্ঞতা অর্জন করলে বিশ্বব্যাপী তাদের কাজের সুযোগ অনেকাংশে বাড়বে। এতে করে নাবিকদের পাশাপাশি দেশীয় অর্থনীতিও উপকৃত হবে।

লোহিত সাগরে চলমান সহিংসতায় থমকে গেছে ইউরোপের গাড়ি নির্মাণ

সম্ভাব্য হামলা এড়াতে ইউরোপগামী জাহাজগুলো লোহিত সাগরের পরিবর্তে উত্তমাশা অন্তরীপ ব্যবহার করছে। নতুন পথে দশদিন অতিরিক্ত সময় ব্যয় হওয়ায় পণ্য সরবরাহ ব্যাহত হচ্ছে। এর ফলে প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশের অভাবে ইউরোপের আঞ্চলিক গাড়ি নির্মাণ থমকে গেছে।

সম্প্রতি ইউরোপে গাড়ি নির্মাণ আংশিকভাবে বন্ধ রাখার ঘোষণা দিয়েছে গাড়ি নির্মাতা প্রতিষ্ঠান টেসলা ও গিলি। যন্ত্রপাতির অভাবে ২৯ জানুয়ারি থেকে ১১ ফেব্রুয়ারি বার্লিনের কারখানা বন্ধ রাখবে টেসলা। অন্যদিকে গিয়ারবক্সের সরবরাহ বিলম্বিত হওয়ায় জানুয়ারির তৃতীয় সপ্তাহে বেলজিয়ামের কারখানায় ভলভো গাড়ির উৎপাদন তিনদিনের জন্য বন্ধ রেখেছে গিলি। এমন অবস্থায় নিউইয়র্কে টেসলার শেয়ারদর ৩ দশমিক ৭ শতাংশ এবং স্টকহোমে ভলভোর শেয়ারদর ২ দশমিক ৮ শতাংশ কমেছে। এদিকে চলমান পরিস্থিতিতেও রেনো, ভক্সওয়াগন ও বিএমডব্লিউর উৎপাদন অব্যাহত রয়েছে।

সক্ষমতা সংকটে পড়ার শঙ্কায় ইউরোপের উত্তরাঞ্চলীয় বন্দরগুলো

অতিরিক্ত জাহাজের চাপে উত্তর ইউরোপের বন্দরগুলোয় ফেব্রুয়ারির প্রথম সপ্তাহ থেকে সক্ষমতা সংকট দেখা দিতে পারে। অদূর ভবিষ্যতে বন্দরগুলোয় জাহাজজট দেখা দিলেও সেটা করোনাকালীন সময়ের মতো তীব্র আকার ধারণ করার আশঙ্কা নেই।

সাম্প্রতিক সময়ে ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্বের জেরে লোহিত সাগর ও সুয়েজ খালের পরিবর্তে উত্তমাশা অন্তরীপ দিয়ে যাতায়াত করছে এশিয়া থেকে ইউরোপগামী জাহাজগুলো। এতে জাহাজগুলোর সম্ভাব্য বার্থিংয়ের সময় অন্তত দশদিন পিছিয়েছে। ডিসেম্বরের শেষ নাগাদ এশিয়া ছেড়ে যাওয়া জাহাজগুলো ফেব্রুয়ারির মাঝামাঝি সময়ে ইউরোপের উত্তরাঞ্চলীয় বন্দরগুলোয় পৌঁছবে। জাহাজজট এড়াতে দ্রুততম সময়ে টার্মিনাল হাবে নিজেদের বার্থিং নিশ্চিতের চেষ্টা চালাচ্ছে ওশান অ্যালায়েন্সগুলো।

আঞ্চলিক অর্থনীতিতে ইউরোপীয় বন্দরগুলোর ভূমিকা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ-এসপো

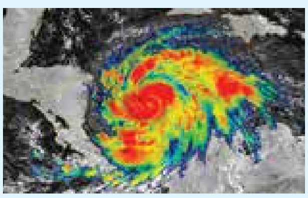
ইউরোপের সমাজ ও অর্থনীতিতে আঞ্চলিক বন্দরগুলোর কৌশলগত অবস্থানের গুরুত্ব বিবেচনা করে বন্দরগুলোকে সহায়তার সিদ্ধান্ত নিয়েছে ইউরোপীয় পার্লামেন্ট (ইপি)। এ লক্ষ্যে ইপির ট্রান্সপোর্ট কমিটি একটি প্রতিবেদন প্রস্তুত করেছে। ইপির এই উদ্যোগকে স্বাগত জানিয়েছে ইউরোপিয়ান সি পোর্ট অর্গানাইজেশন (এসপো)। এসপো জানায়, বন্দরগুলোর ক্রমবিকাশ অব্যাহত রাখতে এবং প্রতিযোগিতায় টিকে থাকতে হলে বিপুল পরিমাণ সরকারি-বেসরকারি বিনিয়োগের প্রয়োজন। বন্দরগুলো বর্তমানে প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগের নিয়মনীতি পর্যালোচনার অপেক্ষায় রয়েছে। এসপোর মতে, এই পর্যালোচনার ফলে ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত দেশগুলো প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগের স্ক্রিনিং সিস্টেম বাস্তবায়ন করতে এবং সমন্বিতভাবে সেই স্ক্রিনিং সিস্টেম প্রয়োগে বাধ্য হবে।

নদী পর্যটনে নতুন মাইলফলক ছুঁতে চলেছে ভারত

২০৪৭ সাল নাগাদ নদী পর্যটন উন্নয়ন এবং পরিবেশবান্ধব নৌযান নির্মাণে ৬০ হাজার কোটি রুপি বিনিয়োগ করবে ভারত। সম্প্রতি আন্তঃদেশীয় জলপথ উন্নয়ন পরিষদের (আইডব্লিউডিসি) বৈঠকে এ তথ্য জানান দেশটির কেন্দ্রীয় বন্দর, নৌপরিবহন ও জলপথমন্ত্রী সর্বানন্দ সোনোয়াল।

সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্বে পরিচালিত এই প্রকল্পের আওতায় ২০৪৭ সাল নাগাদ রিভার ক্রুজের উন্নয়নে ৪৫ হাজার কোটি রুপি বিনিয়োগ করা হবে, যা প্রমোদতরীর যাত্রী ধারণক্ষমতা ২ লাখ থেকে ১৫ লাখে উন্নীত করবে। অন্যদিকে 'হরিৎ নৌকা' পরিকল্পনার আওতায় আগামী দশ বছরে ১ হাজার দূষণমুক্ত

বৈশ্বিক উষ্ণায়নে ভয়ংকর শক্তিশালী হচ্ছে ঘূর্ণিঝড়



গত এক দশকে ঘণ্টায় ১৯২ মাইল বা তার চেয়েও বেশি গতিতে ধেয়ে আসা তীব্রমাত্রার পাঁচটি ঘূর্ণিঝড় পৃথিবীর বুকে আঘাত হেনেছে। অতি শক্তিশালী ঝড়ের ভয়াবহতা সম্পর্কে বিশ্ববাসীকে সচেতন করতে ঘূর্ণিঝড়ের প্রচলিত ক্যাটাগরিতে নতুন মাত্রা যোগ করার আহ্বান জানিয়েছেন বিজ্ঞানীরা। সম্প্রতি প্রসেডিংস অব দ্য ন্যাশনাল একাডেমি অব সায়েন্সে প্রকাশিত এক গবেষণায় এ প্রস্তাবনা পেশ করেন তারা।

বর্তমানে স্যাফিয়ার-সিম্পসন স্কেল অনুযায়ী, গতির ভিত্তিতে ঘূর্ণিঝড়কে মোট পাঁচটি ক্যাটাগরিতে ভাগ করা হয়। ঘণ্টায় ৭৪ মাইল বেগে আঘাত হানা ঘূর্ণিঝড় ক্যাটাগরি ১ এবং ১৫৭ বা তার চেয়ে বেশি গতির ঘূর্ণিঝড় ক্যাটাগরি ৫ এর অন্তর্ভুক্ত। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় ক্যাটাগরি ৫ মাত্রার ঘূর্ণিঝড়গুলো ভয়াবহ তাণ্ডব চালিয়েছে। গত চার দশকের স্যাটেলাইট রেকর্ড অনুযায়ী, জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে ঘূর্ণিঝড়ের পরিমাণ তেমন বৃদ্ধি না পেলেও এর গতিপ্রকৃতি ক্রমেই আরও ধ্বংসাত্মক ও শক্তিশালী হয়ে উঠেছে। বৈশ্বিক উষ্ণায়নের জেরে গোটা সমুদ্রপৃষ্ঠের তাপমাত্রা হু-হু করে বাড়ছে। সাগর জলের পুঞ্জীভূত তাপমাত্রা এবং উষ্ণ ও আর্দ্রতা ভরা বায়ুমণ্ডল ঘূর্ণিঝড়কে অতিরিক্ত শক্তির জোগান দিচ্ছে। এর ফলে ঘূর্ণিঝড়ের গতিবেগ ক্রমান্বয়ে বাড়ছে।

লরেন্স বার্কলে ন্যাশনাল ল্যাবরেটরির বিজ্ঞানী মাইকেল উইনারের মতে, মেগা-হ্যারিকেনগুলো ক্যাটাগরি ৫ এর অন্তর্ভুক্ত করে রাখলে মানুষের পক্ষে সেগুলোর ভয়াবহতা অনুধাবন করা কষ্টকর। সে কারণেই গবেষক জেমস কসিনের সঙ্গে মিলিতভাবে ক্যাটাগরিতে ৬ মাত্রার ঘূর্ণিঝড় যুক্ত করার প্রস্তাবনা পেশ করেছেন তিনি। তবে নতুন এই গবেষণা সম্পর্কে এখন পর্যন্ত কোনো মন্তব্য করেনি যুক্তরাষ্ট্রের ন্যাশনাল হারিকেন সেন্টার।

মাঝদরিয়ায় মিলছে উচ্চগতির ইন্টারনেটসেবা

পৃথিবী প্রদক্ষিণ করতে থাকা লো-আর্থ-অরবিট (এলইও) স্যাটেলাইটের সুবাদে সমুদ্রজুড়ে বিস্তৃত যোগাযোগ ব্যবস্থায় এক যুগান্তকারী বিপ্লব সাধিত হয়েছে। বর্তমানে সাগর এবং বন্দরে থাকা জাহাজ ও নাবিকেরা মুহূর্তের মধ্যে পৃথিবীর যেকোনো প্রান্তের সঙ্গে যোগাযোগ স্থাপন করতে পারছে।

কালের পরিক্রমায় স্যাটেলাইট ডেটা চেইনে ব্যবহৃত প্রযুক্তিগুলোর আকার ও মূল্য হ্রাস পেয়েছে। এর ফলে বিশালবহুল ইয়ট থেকে শুরু করে দানবাকৃতির কনটেইনার জাহাজ; সর্বত্রই উচ্চগতির ইন্টারনেটসেবা সহজলভ্য হয়ে উঠেছে। সামুদ্রিক খাতে স্যাটেলাইট কমিউনিকেশনস নেটওয়ার্ক প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে ১৯৭৯ সালে যাত্রা করে ব্রিটিশ কোম্পানি ইনমারস্যাট। ইনমারস্যাটের তথ্যমতে, ২০২১ থেকে ২০২২ সালে বাণিজ্যিক জাহাজে ডেটা ব্যবহারের পরিমাণ ৫৬ শতাংশ বেড়েছে। বৈশ্বিক নৌবহরে ডেটা ব্যবহার বৃদ্ধি পেলে যুক্তরাষ্ট্র, ইউরোপীয় ইউনিয়ন ও ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের নিয়ম-নীতি মেনে আরও দক্ষ, নিরাপদ ও কার্যকরভাবে কার্যক্রম পরিচালনা করা সম্ভব বলে মনে করে ইনমারস্যাট।

এদিকে স্টারলিংক স্যাটেলাইট কন্সটেলেশনের মাধ্যমে ইন্টারনেটসেবা প্রদান করে মার্কিন কোম্পানি স্পেসএক্স। পৃথিবী থেকে মাত্র ৫৫০ কিলোমিটার দূরে থাকা এলইও স্টারলিংক বিশ্বের দুই-তৃতীয়াংশ জুড়ে বিস্তৃত সাগরে উচ্চগতির, লো-লেটেন্সি ব্রডব্যান্ড ইন্টারনেট পৌঁছে দেয়। স্টারলিংকের সুবাদে সমুদ্রে চলাচলকারী নৌযানগুলোতেও স্থলভাগের মতো ইন্টারনেট সক্ষমতা রয়েছে। জিওস্টেশনারি কক্ষপথে চলাচলকারী স্যাটেলাইটের চেয়ে কম খরচে ১৮ হাজার গুণ বেশি ব্যান্ডউইথ দিচ্ছে স্টারলিংক। উচ্চগতির ইন্টারনেটসেবা জাহাজের সঙ্গে বন্দর ও শিপিং কোম্পানির যোগাযোগ উন্নত করার পাশাপাশি নাবিকদের কর্মদক্ষতা বাড়িয়েছে। এতে কর্মক্ষেত্রে শ্রমিকদের ধরে রাখার পরিমাণ ৮৫ শতাংশ বেড়েছে।

জাহাজ ও ফেরি নির্মাণে ১৫ হাজার কোটি রুপি বিনিয়োগ করবে ভারত। আইডব্লিউডিসির বৈঠকে ২০৪৭ সালের নদী পর্যটনের রোডম্যাপ প্রকাশ, অভ্যন্তরীণ জলপথে কার্গো পরিবহনের দক্ষতা বৃদ্ধিসহ অন্যান্য বিষয়ে আলোচনা করা হয়।

সাগরতলে জাহাজের ধ্বংসাবশেষ ঘিরে সমৃদ্ধ হচ্ছে জীববৈচিত্র্য

সম্প্রতি বায়োসায়েন্স জার্নালে প্রকাশিত এক গবেষণায় বিজ্ঞানীরা জানান, ডুবে যাওয়া জাহাজের ধ্বংসাবশেষ ঘিরে সাগরতলের জীববৈচিত্র্য সমৃদ্ধ হচ্ছে, যা সেই স্থানের বাস্তুসংস্থানকে উজ্জীবিত করে তুলছে।

ইউনেস্কোর তথ্যমতে, বিস্তীর্ণ সাগরের বুকজুড়ে প্রায় ৩০ লাখ জাহাজের ধ্বংসাবশেষ ছড়িয়ে আছে। ধ্বংসপ্রাপ্ত এসব জাহাজ জীববৈচিত্র্যের জন্য আঁতুড়ঘরের ভূমিকা পালন করছে। ক্ষুদ্র অনুজীব থেকে শুরু করে শ্যাওলা, স্পঞ্জ, সামুদ্রিক স্তন্যপায়ী প্রাণী এমনকি বৃহদাকার শিকারি মাছেরা এসব ধ্বংসাবশেষে আশ্রয় গ্রহণ করে। সাগরতলের জীবেরা কীভাবে এক স্থান থেকে অন্য স্থানে সহজেই স্থানান্তরিত হয়, খাদ্য আহরণ ও বংশ বিস্তার করে গবেষণায় সে বিষয়গুলো উঠে এসেছে। সাম্প্রতিক এই গবেষণা সাগরতলে ডুবে যাওয়া মানবসৃষ্ট অবকাঠামো এবং কৃত্রিম প্রবাল প্রাচীরের পরিবেশগত গুরুত্ব অনুধাবন করতে সহায়তা করবে।

চলতি বছর ৩ কোটি টিইইউর রেকর্ড ছাড়াবে কনটেইনারবাহী নৌবহর

২০২৪ সালে কনটেইনারবাহী নৌবহরে আরও ৪৭৮টি নতুন জাহাজ যুক্ত হবে। নতুন জাহাজ অন্তর্ভুক্তির পাশাপাশি রিসাইক্লিংয়ের পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়ায় চলতি বছর কনটেইনারবাহী নৌবহরের সক্ষমতা প্রথমবারের মতো ৩ কোটি টিইইউ ছাড়িয়ে যাবে।

বিমকোর তথ্যমতে, নতুন জাহাজের ভেতর ১৫ হাজার টিইইউর নৌযানের আধিক্য সবচেয়ে বেশি। বৈশ্বিক কনটেইনার বহরে এ বছর ১৫ হাজার টিইইউর ৮৩টি জাহাজ যুক্ত হবে। অন্যদিকে কনটেইনার নির্মাণে দক্ষিণ কোরিয়াকে পেছনে ফেলে শীর্ষস্থান দখল করেছে চীন। নতুন জাহাজগুলোর ৫৫ শতাংশ আসবে চীনা শিপইয়ার্ড থেকে। তবে চলতি বছর পণ্য পরিবহনের সক্ষমতা বাড়লেও তার সঙ্গে পাল্লা দিয়ে চাহিদা বৃদ্ধির সম্ভাবনা নেই। ২০২৫ ও ২০২৬ সালে ৩০ লাখ টিইইউর নতুন জাহাজ বহরে যুক্ত হলে চাহিদা-জোগানের অসামঞ্জস্য আরও প্রকট হবে।

মালাক্কা প্রণালীতে ৩২০ কোটি ডলারের তেল বন্দরের নির্মাণকাজ শুরু

বিশ্ববাণিজ্যের গুরুত্বপূর্ণ কেন্দ্রে পরিণত হওয়ার লক্ষ্যে আরেক ধাপ এগিয়েছে মালয়েশিয়া। সম্প্রতি বিশ্বের অন্যতম ব্যস্ত নৌপথ মালাক্কা প্রণালীতে ৩২০ কোটি ডলার ব্যয় করে মেগা বন্দর তৈরির কাজ শুরু করেছে কুয়ালা লিঙ্গি ইন্টারন্যাশনাল পোর্ট (কেএলআইপি)।

দীর্ঘ আট বছর পরিকল্পনার পর বেসরকারি কোম্পানি কেএলআইপি বন্দরটির নির্মাণকাজ শুরু করেছে। কুয়ালা লিঙ্গিকে জ্বালানি, বন্দর ও মেরিটাইম সার্ভিসের পরিবেশবান্ধব বৈশ্বিক শিল্প কেন্দ্রে রূপান্তরিত করতে কয়েক ধাপে মেগা প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হবে। মূলত চীনা বিনিয়োগকারীদের অর্থায়নে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পের আওতায় ট্যাংক স্টোরেজ, শিপইয়ার্ড, হেভি ইন্ডাস্ট্রি ফ্যাব্রিকেশন ইয়ার্ড, কার্গো হ্যান্ডলিং এরিয়া, জাহাজ-ঘাটা এবং ওয়্যারহাউস নির্মাণ করা হবে। ধারণা করা হচ্ছে, আগামী ৪২ মাসের ভেতর প্রকল্পটির নির্মাণকাজ সম্পন্ন হবে।

শীর্ষে পৌঁছেও এমএসসির অগ্রযাত্রা অব্যাহত রয়েছে

২০২২ সালে মায়েরস্ককে পেছনে ফেলে শিপিং কোম্পানির শীর্ষস্থান দখল করে এমএসসি। আলফালাইনারের তথ্য মতে, ২০২৩ সালে এমএসসির অগ্রযাত্রা আরও বেগবান হয়েছে। গত বছর এমএসসির নৌবহরে যত টনেজ যুক্ত হয়েছে, তা বৈশ্বিক বক্সশিপ বহরের অর্ধেক।

সংবাদ সংক্ষেপ

তিন বছরে শিডিউল রিলায়েবিলিটিতে সবচেয়ে বড় পতন

২০২৪ সালের জানুয়ারি নাগাদ সুয়েজ খাল ও লোহিত সাগরে ট্রানজিট করার জন্য নির্ধারিত ৭০০টি জাহাজের মধ্যে ৫০০টি জাহাজই নিরাপত্তাজনিত কারণে নিজেদের যাত্রাপথ পরিবর্তন করেছে। প্রলম্বিত যাত্রাপথের নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে জাহাজের শিডিউল রিলায়েবিলিটির ওপর। ২০২৩ সালের ডিসেম্বরে শিডিউল রিলায়েবিলিটি মাসওয়ারি ৫ শতাংশীয় পয়েন্ট হ্রাস পেয়ে ৫৬ দশমিক ৮ শতাংশে নেমে এসেছে। এর ফলে ২০২১ সালের ফেব্রুয়ারির পর মাসওয়ারি শিডিউল রিলায়েবিলিটিতে সবচেয়ে বড় পতন দেখা গেছে।

কনটেইনার সংকটকে কাজে লাগিয়ে পরিবহন ব্যয় বাড়াচ্ছে শিপিং কোম্পানিগুলো

চলমান ভূরাজনৈতিক অস্থিতিশীলতার জেরে ৬০ থেকে ৭০ লাখ টিইইউ বহনকারী পাঁচ শতাধিক জাহাজ বিকল্প পথে এশিয়া থেকে ইউরোপে পাড়ি জমাচ্ছে। দীর্ঘ পথ পাড়ি দেওয়ায় জাহাজের পাশাপাশি জাহাজে থাকা লাখ লাখ কনটেইনারও যাত্রাপথে আটকে আছে। বিশেষজ্ঞদের মতে, সাময়িকভাবে এশিয়ায় কনটেইনারের সংকট সৃষ্টি হলেও গোটা সাপ্লাই চেইন এর দ্বারা প্রভাবিত হবে। এরই মধ্যে ইউরোপীয় বন্দরগুলো থেকে যুক্তরাষ্ট্র, কানাডা ও মেক্সিকোগামী জাহাজে ৪০ ফুট প্রতি সিএমএ সিজিএম ১ হাজার ডলার এবং মায়েরস্ক ৭৫০ ভাড়া আদায়ের সিদ্ধান্ত নিয়েছে ।

পণ্য বাণিজ্য প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাস কমাবে ডব্লিউটিও

২০২৩ সালে পণ্য বাণিজ্যে দশমিক ৮ শতাংশ এবং ২০২৪ সালে ৩ দশমিক ৩ শতাংশ প্রবৃদ্ধি লাভের পূর্বাভাস ব্যক্ত করে বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থা (ডব্লিউটিও)। সাম্প্রতিক ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্ব ও সাপ্লাই চেইন সংকটের কথা বিবেচনা করে উচ্চাভিলাষী এই পূর্বাভাস থেকে সরে আসার সিদ্ধান্ত নিয়েছে ডব্লিউটিও। মার্চ মাস নাগাদ ডব্লিউটিওর সংশোধিত পূর্বাভাস প্রকাশ করা হবে। তবে সাপ্লাই চেইন সংকটের কারণে পরিবহন ব্যয় ও দ্রব্যমূল্য বাড়লেও ইউরোপের মুদ্রাস্ফীতিতে সেটা খুব একটা প্রভাব ফেলবে না।

বিপর্যস্ত মিশরীয় অর্থনীতিকে চাপের মুখে ফেলছে সুয়েজ খাল সংকট

মধ্যপ্রাচ্যে চলমান অস্থিতিশীলতায় সুয়েজ খালে জাহাজ চলাচল বন্ধ রয়েছে। জানুয়ারির প্রথম ১১ দিনে সুয়েজ খালের রাজস্ব ৪০ শতাংশ কমেছে। যা ধুঁকতে থাকা মিশরীয় অর্থনীতিকে আরও সংকটাপন্ন করে তুলেছে। প্রাকৃতিক গ্যাস থেকে শুরু করে পর্যটন, প্রবাসী শ্রমিকদের রেমিট্যান্স ও সুয়েজ খাল অর্থাৎ বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের সকল খাতে প্রতিবন্ধকতার সম্মুখিন হচ্ছে মিশর। এমন অবস্থায় সুয়েজ খাল সংকট দীর্ঘস্থায়ী হলে ১ হাজার ৮৯৭ কোটি ডলার বৈদেশিক ঋণ পরিশোধে মিশরকে বেশ বেগ পোহাতে হবে।

সংবাদ সংকেত

➤ ২০২৩ সালের প্রথম নয় মাসে ২৯ কোটি ১৩ লাখ ডলার নিট মুনাফা এবং ২২০ কোটি ডলার রাজস্ব আয় করেছে আবু ধাবি পোর্টস গ্রুপ। বছরওয়ারি হিসেবে রাজস্ব রেকর্ড পরিমাণ ১১৬ শতাংশ এবং নিট মুনাফা ১৪ শতাংশ বেড়েছে।

➤ মধ্যপ্রাচ্যে চলমান যুদ্ধাবস্থার দরুন সুয়েজ খাল ও লোহিত সাগরে চলাচলকারী জাহাজের বিমা কভারেজ প্রদানে অনাগ্রহী হয়ে উঠছে বিমা কোম্পানিগুলো। এই পথে যুদ্ধ-ঝুঁকি বাবদ অতিরিক্ত ফি আদায়ের পাশাপাশি বিকল্প পথে চলাচলকারী জাহাজের বিমা প্রিমিয়ামও বাড়িয়ে দিয়েছে কোম্পানিগুলো।

➤ ২০২৩ সালের চতুর্থ প্রান্তিকে ২৪ কোটি ৮০ লাখ ডলার পরিচালন ক্ষতির মুখে পড়েছে শিপিং কোম্পানি ওয়ান। তবে চলমান অস্থিতিশীলতায় মধ্যপ্রাচ্যে ফ্রেইট রেট বেড়ে যাওয়ায় চলতি প্রান্তিকে ২৩ কোটি ৯০ লাখ ডলার মুনাফা লাভের প্রত্যাশা করছে কোম্পানিটি।

➤ ৮ হাজার ৫৪০টি নিবন্ধিত জাহাজের বহর নিয়ে ২০২৩ সালে ফ্ল্যাগ স্টেটের শীর্ষস্থান ধরে রেখেছে পানামা। বর্তমানে বিশ্বব্যাপী নিবন্ধনকৃত বাণিজ্যিক জাহাজের ১৬ শতাংশ পানামার পতাকা বহন করছে।

➤ বন্দর শ্রমিকদের ধর্মঘট সত্ত্বেও যুক্তরাষ্ট্রের ব্যস্ততম বন্দর হিসেবে বছর শেষ করেছে লস অ্যাঞ্জেলস। ২০২৩ সালে ৮৬ লাখ ৩০ হাজার টিইইউ হ্যান্ডলিং করে লস অ্যাঞ্জেলস টানা ২৪ বারের মতো এই তকমা ধরে রেখেছে।

➤ ৭ দশমিক ৮ মেগাওয়াট সোলার ফার্ম চালু করে ভারতের প্রথম শতভাগ নবায়নযোগ্য জ্বালানিচালিত কনটেইনার টার্মিনালে পরিণত হয়েছে পিএসএ মুম্বাই। ২০৩০ সাল নাগাদ কার্বন নির্গমন অর্ধেকে নামিয়ে আনবে টার্মিনালটি।

➤ দিন দিন মধ্য ও দক্ষিণ আমেরিকা থেকে পরিচালিত অবৈধ মাদক চোরাচালানের কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত হচ্ছে বেলজিয়াম। ২০২৩ সালে অ্যান্টওয়ার্প বন্দর থেকে ১১৬ টনের রেকর্ড পরিমাণ কোকেন বাজেয়াপ্ত করেছে বেলজিয়ান কর্তৃপক্ষ।

➤ বিশ্বের সর্ববৃহৎ প্রমোদতরী আইকন অব দ্য সিজ পরিবেশের ওপর দ্বিগুণ নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে বলে মনে করছেন বিশেষজ্ঞরা। কারণ ২ হাজার কিলোমিটার পথ পাড়ি দিতে প্রমোদতরী ৫০০ কেজি কার্বন ডাই-অক্সাইড নির্গমন করলেও বিমান থেকে নির্গত হয় মাত্র ২৩৫ কেজি।

➤ ২০২৩ সালের চতুর্থ প্রান্তিকে অপরিশোধিত রুশ তেলের রপ্তানি চাঙ্গা হয়েছে। ডিসেম্বরের শেষ দুই সপ্তাহে দৈনিক ৩৪ লাখ ৬০ হাজার ব্যারল তেল রপ্তানি করেছে রাশিয়া।

➤ দেউলিয়াত্বের দ্বারপ্রান্তে পৌঁছেছে ভিয়েতনামের রাষ্ট্রায়ত্ত জাহাজ নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান এসবিআইসি। কোম্পানি পুনর্গঠন প্রচেষ্টা ব্যর্থ হওয়ায় এসবিআইসি ও এর সাতটি সহযোগী প্রতিষ্ঠানকে দেউলিয়া ঘোষণার সিদ্ধান্ত নিয়েছে ভিয়েতনামের পলিটিক্যাল ব্যুরো।

➤ ২০২৩ সালে শ্রীলংকার চীন-নিয়ন্ত্রিত হাম্বানটোটা ইন্টারন্যাশনাল পোর্টে (এইচআইপি) রো-রো হ্যান্ডলিং ২৬ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। শ্রীলংকার দ্বিতীয় বৃহত্তম বন্দরটি গত বছর সাত লাখ ইউনিটের মাইলফলক স্পর্শ করেছে।

২০২৩ সালে বৈশ্বিক কনটেইনার বহরের সক্ষমতা প্রায় ২০ লাখ টিইইউ বেড়েছে, যার ভেতর ১০ লাখ টিইইউ এমএসসির বহরে যুক্ত হয়েছে। গত বছর ২৪ হাজার টিইইউর ১৪টি মেগাম্যাক্স জাহাজ এবং ১৫ হাজার টিইইউর ২৬টি নিওপ্যানাম্যাক্স জাহাজ নিজেদের বহরে যুক্ত করেছে এমএসসি। এছাড়া এমএসসির অর্ডারবুকে বর্তমানে প্রায় ১৫ লাখ টিইইউর কার্যাদেশ দেওয়া আছে, যা অন্য যেকোনো শিপিং কোম্পানির চেয়ে বেশি। নতুন জাহাজের পাশাপাশি পুরনো জাহাজও কিনছে এমএসসি। অন্যদিকে মায়েরস্কের বহর গত বছর ৩ শতাংশ সংকুচিত হয়েছে।

মানসম্মত মেরিটাইম সিঙ্গেল উইন্ডোর চাহিদা বেশ জোরালো-বিমকো

চলতি বছরের ১ জানুয়ারি থেকে মেরিটাইম সিঙ্গেল উইন্ডো (এমএসডব্লিউ) চালু করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। এমএসডব্লিউ বাস্তবায়নে স্টেকহোল্ডারদের প্রস্তুতি যাচাই করতে ২০২৩ সালের শেষ চার মাসে বিমকো, আইএপিএইচ, আইএফএসএমএ ও ফোনাস্‌বা যৌথভাবে একটি জরিপ পরিচালনা করে। জরিপে মোট ৫৮৭ জন অংশগ্রহণ করেন, যাদের অধিকাংশই শিপমাস্টার। বিমকো জানায়, ৪০ শতাংশ অংশগ্রহণকারীর এমএসডব্লিউ সম্পর্কে কোনো ধারণা নেই। বন্দরগুলোয় পোর্ট কলের সময় ডিজিটাল পদ্ধতির পাশাপাশি কাগজে-কলমেও প্রয়োজনীয় প্রক্রিয়া সম্পাদন করতে হয় বলে জানায় ৬৪ শতাংশ অংশগ্রহণকারী। অন্যদিকে ৮০ শতাংশ অংশগ্রহণকারী জানায়, ডিজিটালাইজেশন প্রক্রিয়া অনুসরণ উপযোগী আইটি অবকাঠামো তাদের জাহাজে নেই। এছাড়া একেক বন্দরে একেক পদ্ধতিতে পোর্ট কলের তথ্য নথিভুক্ত করা হয় বিধায় জাহাজগুলোকে একই তথ্য একাধিকভাবে প্রদান করতে হয়। এমন অবস্থায় জরিপে অংশগ্রহণকারীরা বন্দরের পোর্ট কল নথিভুক্তকরণে অভিন্ন পদ্ধতি অনুসরণের ওপর জোরারোপ করে।

শ্রমিক ইউনিয়ন-ডিপি ওয়ার্ল্ডের বিবাদে অস্ট্রেলীয় বন্দরগুলোয় অচলাবস্থা

বেতন বৃদ্ধির দাবিতে গত বছরের অক্টোবরে ধর্মঘট ডেকেছে অস্ট্রেলিয়ার মেরিটাইম ওয়ার্কার্স ইউনিয়ন (এমডব্লিউইউ)। ডিপি ওয়ার্ল্ড শ্রমিকদের দাবি না মানায় অস্ট্রেলীয় বন্দরগুলোয় দীর্ঘদিন ধরে অচলাবস্থা বিরাজ করছে। যার ফলে প্রতি সপ্তাহে ৮ কোটি ৪০ লাখ ডলার আর্থিক ক্ষতির মুখে পড়ছে দেশটি।

বার্ষিক ৮ শতাংশ বেতন বৃদ্ধিসহ দুই বছর মেয়াদি চুক্তির দাবি জানিয়েছে এমডব্লিউইউ। জানুয়ারির মাঝামাঝি সময়ে ডিপি ওয়ার্ল্ড ও এমডব্লিউইউর সঙ্গে বৈঠক করেন অস্ট্রেলিয়ার যোগাযোগমন্ত্রী টনি বার্ক। ত্রিপক্ষীয় বৈঠকটি অসফল হওয়ায় ধর্মঘট অব্যাহত আছে।

২০২৩ সালের চতুর্থ প্রান্তিকে গ্লোবাল পোর্টসের কনটেইনার থ্রোপুট বেড়েছে

গত বছরের শেষ প্রান্তিকে রাশিয়ার শীর্ষ কনটেইনার টার্মিনাল অপারেটর গ্লোবাল পোর্টস গ্রুপের কনটেইনার থ্রোপুট ছিল ২ লাখ ৬৪ হাজার টিইইউ। যা আগের প্রান্তিকের তুলনায় ৫ দশমিক ৯ শতাংশ এবং বছরওয়ারি ৪৭ দশমিক ৫ শতাংশ বেশি।

বাল্টিক সাগরের তীরবর্তী গ্লোবাল পোর্টসের টার্মিনালগুলোয় সামুদ্রিক কনটেইনার থ্রোপুট ২০২৩ সালের চতুর্থ প্রান্তিকে ১ লাখ ২৫ হাজার টিইইউ বেড়েছে। অন্যদিকে গত অর্থবছরে সমুদ্রপথে রাশিয়ার মোট কনটেইনার থ্রোপুট ছিল ৪৭ লাখ ২০ হাজার টিইইউ, যা আগের বছরের তুলনায় ১৫ দশমিক ৫ শতাংশ বেশি।

কার্বন পরিবহন প্রতিবন্ধকতায় বাধাগ্রস্ত হচ্ছে মেরিটাইম খাতের ডিকার্বোনাইজেশন

মেরিটাইম খাতের ডিকার্বোনাইজেশন প্রক্রিয়া গতিশীল করতে হলে এই খাতকে কার্বন ডাই-অক্সাইড পরিবহন উপযোগী করে তুলতে হবে। বিশ্বব্যাপী কার্বন পরিবহনে জাহাজের নকশা থেকে শুরু করে কার্বন ধারণ ব্যবস্থা, কার্বনের শুদ্ধতা, কার্বন ক্যাপচার প্রযুক্তিতে পরিবর্তন আনতে হবে।

বর্তমানে ই-মিথানল ও ই-মিথেনের (ই-এলএনজি) মতো পরিবেশবান্ধব জ্বালানি উৎপাদনে বায়োজেনিক বা ক্যাপচারকৃত কার্বন ডাই-অক্সাইড ব্যবহৃত হচ্ছে। এর ফলে অদূর ভবিষ্যতে মেরিটাইম ও অন্যান্য শিল্প খাত এবং বায়ুমণ্ডল থেকে সরাসরি ক্যাপচারকৃত কার্বন পরিবহনের চাহিদা অনেকাংশে বাড়বে। ক্যাপচারকৃত কার্বন পুনঃব্যবহারের সুযোগ বৃদ্ধির পাশাপাশি নতুন রুট দিয়ে কার্বন ডাই-অক্সাইড পরিবহন করায় কার্বনবাহী জাহাজের নকশায় পরিবর্তন ও কার্বন ধারণ ব্যবস্থাকে আরও উন্নত করার কথা ভাবছেন জাহাজ মালিকেরা। সেসঙ্গে কার্বনের শুদ্ধতার বিষয়েও গুরুত্বারোপ করছেন তারা। কার্বনের অশুদ্ধতার মাত্রার সঙ্গে জাহাজের কার্বন ধারণের পরিমাণ ও ধরন, কার্বন তরলীকরণ প্ল্যান্ট এমনকি বায়ুমণ্ডল থেকে কার্বন ক্যাপচার, পৃথিকীকরণ ও সংরক্ষণ প্রক্রিয়াও জড়িত। অর্থাৎ অশুদ্ধতার মাত্রা জাহাজ মালিকদের মূলধনি ও পরিচালন ব্যয়ের ওপর প্রভাব বিস্তার করে।

এদিকে গত এক দশকে এগজস্ট গ্যাস স্টিম থেকে কার্বন ক্যাপচারের ওপর গুরুত্বারোপ করা হলেও সম্প্রতি তা আরও বিস্তৃত হচ্ছে। বর্তমানে কার্বন পরিবহন ব্যয় কমিয়ে আনতে অত্যাধুনিক কার্বন ক্যাপচার প্রযুক্তির উদ্ভাবনে কাজ করেছে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলো। তবে শুধু কার্বন ক্যাপচার করলেই মেরিটাইম খাত দূষণমুক্ত হবে না। ক্যাপচারকৃত কার্বনকে গ্রিন হাউস গ্যাসের নিঃসরণ রোধে কার্যকরভাবে কাজে লাগাতে হবে। সেক্ষেত্রে জাহাজ ও উপকূলে থাকা অবকাঠামোর মধ্যে সমন্বয় থাকা বাঞ্ছনীয়।

বন্দর পরিচিতি

বিশাখাপত্তনম বন্দর

২০২২-২৩ অর্থবছরে প্রায় ৭ কোটি ৩৭ লাখ টন কার্গো হ্যান্ডলিং করেছে ভারতের পূর্ব উপকূলের সর্ববৃহৎ সমুদ্রবন্দর বিশাখাপত্তনম। চলতি অর্থবছরের প্রথম ২২৮ দিনেই বন্দরটি ৫ কোটি টনের রেকর্ড পরিমাণ কার্গো হ্যান্ডলিং করেছে। দ্রুত বর্ধনশীল এই বন্দর ২০৩০ সাল নাগাদ শতভাগ সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্বে কার্যক্রম পরিচালনার লক্ষ্য নিয়ে এগোচ্ছে।

ভারতের প্রায় ৯৫ শতাংশ আমদানি-রপ্তানি পণ্য দেশটির সমুদ্রবন্দরগুলোর মাধ্যমে পরিবাহিত হয়। অন্ধ্র প্রদেশের বিশাখাপত্তনম বন্দর ভারতের প্রধান ১৩টি বন্দরের মধ্যে অন্যতম। কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের দিক থেকে ভারতের রাষ্ট্রায়ত্ত বন্দরগুলোর মধ্যে এর অবস্থান তৃতীয়। উত্তর দিকের ডলফিন নোজ পাহাড় বন্দরটিকে ঘূর্ণিঝড় ও জলোচ্ছ্বাসের মতো প্রাকৃতিক দুর্যোগ থেকে প্রতিনিয়ত সুরক্ষিত রাখে। ভূপ্রাকৃতিকভাবে সুরক্ষিত বিশাখাপত্তনমের কার্যপরিধি প্রায় ৩ লাখ ৪০ হাজার বর্গকিলোমিটার এলাকা পর্যন্ত বিস্তৃত। যার ভেতর অন্ধ্র প্রদেশ থেকে শুরু করে খনিজ সম্পদে সমৃদ্ধ ছত্তিশগড়, ওড়িশা, মধ্য প্রদেশ, মহারাষ্ট্র ও কর্ণাটক রাজ্য রয়েছে।

প্রাচীনকালে বন্দরনগরী বিশাখাপত্তনম দিয়ে ভারতবাসী মধ্যপ্রাচ্য ও রোমের সঙ্গে বাণিজ্যিক সম্পর্ক গড়ে তুলেছিল। দশম শতকে এই বন্দরে পণ্য আনা-নেওয়া করতে ছোট ছোট মাসুলা নৌকা ব্যবহার হতো। বিশাখাপত্তনমের ব্যবসায়িক অগ্রগতি অব্যাহত থাকায় ১৬৮২ সালে ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানির একটি শাখা এখানে উপনিবেশ গড়ে তোলে। সে সময় যুক্তরাজ্য ও যুক্তরাষ্ট্রে মসলিন, ম্যাঙ্গানিজ আকরিক, তেলবীজ, গুড়, পাট, নীল ও চামড়া রপ্তানি করত ভারত। ভারতের মধ্যাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোয় প্রবেশের সুবিধার জন্য বিশাখাপত্তনমে পোতাশ্রয় নির্মাণের উদ্যোগ নেয় ব্রিটিশ সরকার। বেঙ্গল নাগপুর রেলওয়ে ১৯২৭ থেকে ১৯৩৩ সালজুড়ে বিশাখাপত্তনম বন্দরের অভ্যন্তরীণ পোতাশ্রয় বা ইনার হারবার নির্মাণ করে। বন্দরের নির্মাণকাজে ব্যয় হয় প্রায় ৩৭৮ লাখ রুপি। ১৯৩৩ সালে যাত্রাবাহী জাহাজ এস এস জল দুর্গার আগমণের মধ্য দিয়ে আধুনিক বিশাখাপত্তনম বন্দরের কার্যক্রম শুরু হয়।

ভারতের বন্দর, নৌপরিবহন ও জলপথ মন্ত্রণালয়ের মালিকানাধীন বন্দরটিতে বর্তমানে একটি অভ্যন্তরীণ পোতাশ্রয় এবং একটি বহিঃপোতাশ্রয় রয়েছে। ১০০ হেক্টরজুড়ে বিস্তৃত অভ্যন্তরীণ পোতাশ্রয়ে ২৩টি বার্থ রয়েছে। বন্দরের অভ্যন্তরীণ পোতাশ্রয় উত্তর, পশ্চিম এবং উত্তর-পশ্চিম এই তিন অংশে বিভক্ত। এর উত্তর অংশ দিয়েই মূলত বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়। বন্দরের বহিঃপোতাশ্রয়ে ২০০ হেক্টর আয়তনের একটি নিঃতরঙ্গ খাঁড়ি রয়েছে। খাঁড়িটি উত্তর, দক্ষিণ ও পূর্ব দিকে প্রায় ৩ কিলোমিটার দীর্ঘ কয়েকটি ব্রেকওয়াটার দ্বারা বেষ্টিত। বিশাখাপত্তনমের বহিঃপোতাশ্রয়ে ৮টি বার্থ, একটি সিংগেল পয়েন্ট মুরিং (এসপিএম) এবং একটি ফিশিং হারবার রয়েছে। স্বাধীনতার পর ভারতের বিভিন্ন মন্ত্রণালয় বিশাখাপত্তনম বন্দর পরিচালনা করেছে। ১৯৬৪ সালে মেজর পোর্ট ট্রাস্ট অ্যাক্ট ১৯৬৩ এর অধীনে বিশাখাপত্তনম পোর্ট অথরিটিকে বন্দর পরিচালনার দায়িত্ব দেওয়া হয়।

বর্তমানে অস্ট্রেলিয়া, দক্ষিণ আফ্রিকা, চীন, জাপান, ইন্দোনেশিয়াসহ বিভিন্ন দেশের ৬৮৫টি অংশীদারের সঙ্গে ব্যবসায়িক কার্যক্রম পরিচালনা করছে বিশাখাপত্তনগম বন্দর। ১৩ কোটি ৭০ লাখ টন কার্গো হ্যান্ডলিং সক্ষমতাসম্পন্ন বন্দরটি মূলত পেট্রোলিয়াম, লৌহ আকরিক, কয়লা, ইস্পাত, সার, সার তৈরির কাঁচামাল, অ্যালুমিনা, রাসায়নিক পদার্থ, ভোজ্য তেল আনা-নেওয়া করে। উন্নত রেল ও সড়ক যোগাযোগ বিশাখাপত্তনমের কাজের গতি ত্বরান্বিত করেছে। বন্দরের ৪৩ শতাংশ কার্গো সড়কপথে, ২৬ শতাংশ রেলপথে, ২১ শতাংশ পাইপলাইন এবং ১০ শতাংশ কনভেয়রের মাধ্যমে আনা-নেওয়া করা হয়। ২০২৩ সালের এপ্রিল থেকে নভেম্বরে বন্দরের কনটেইনার ট্রাফিক বছরওয়ারি ৪২ শতাংশ বৃদ্ধি পায়। এছাড়া গত বছর এই বন্দর দিয়ে ভারতের ২৬ দশমিক ৩৬ শতাংশ মেরিন প্রোডাক্ট রপ্তানি করা হয়, যার আর্থিক মূল্য ১৬ হাজার ৮৭৭ কোটি রুপি।

উল্লেখ্য, বন্দরের বিশাখা কনটেইনার টার্মিনাল ক্রমেই আঞ্চলিক ট্রান্সশিপমেন্ট হাবে পরিণত হচ্ছে। চট্টগ্রাম, ইয়াঙ্গুন ও ভারতের পূর্ব উপকূলীয় কলকাতা, পারাদ্বীপ বন্দর থেকে বিশাখাপত্তনমে কনটেইনার আনা-নেওয়া করা হয়।

মেরিটাইম ইভেন্টস

ওশোনলজি ইন্টারন্যাশনাল ২০২৪

১২-১৪ মার্চ, লন্ডন, যুক্তরাজ্য

লন্ডনের এক্সেল কনভেনশন সেন্টারে ১২ থেকে ১৪ মার্চ মেরিন সায়েন্স এবং ওশেন টেকনোলজি বিষয়ক বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় প্রদর্শনী ও সম্মেলন অনুষ্ঠিত হবে। মহাসাগর ও জলপথের উন্নয়ন, সুরক্ষা ও পর্যবেক্ষণের সঙ্গে যুক্ত বিভিন্ন দেশের সরকার, শিল্প খাতসমূহ এবং গবেষকসহ মোট ৫ শতাধিক প্রদর্শক এই সম্মেলনে লাইভ অন-ওয়াটার ডেমোন্সট্রেশন, নিজস্ব পণ্য প্রদর্শন এবং কারিগরি অধিবেশনের আয়োজন করবে। তেল-গ্যাস, অফশোর কনস্ট্রাকশন, টেলিকম, নবায়নযোগ্য শক্তি এবং সামুদ্রিক নিরাপত্তার সাথে জড়িত ৮ সহস্রাধিক দর্শনার্থী বিনামূল্যে তিন দিনব্যাপী এই সম্মেলন উপভোগ করবে।

বিস্তারিত : https://bit.ly/4czUrSt

এপিএম এশিয়া প্যাসিফিক মেরিটাইম ২০২৪

১৩-১৫ মার্চ, মেরিনা বে স্যান্ডস, সিঙ্গাপুর

আগামী ১৩ থেকে ১৫ মার্চ ১৮তম বারের মতো এশিয়া প্যাসিফিক সম্মেলন ও প্রদর্শনী আয়োজিত হতে যাচ্ছে। সিঙ্গাপুরের মেরিনা বে স্যান্ডস রিসোর্টে অনুষ্ঠেয় তিন দিনব্যাপী এই সম্মেলনে জাহাজ খাতের পরিষেবা ও বিশ্লেষণ, প্রযুক্তি, জাহাজের সরঞ্জামসহ আরও অনেক বিষয়ে আলোচনা হবে। চলতি বছর এপিএমের আলোচনায় স্থায়িত্ব, উদ্ভাবন ও ডিজিটালাইজেশন, জনশক্তি ও ট্রেনিং, মেরিটাইম সাইবার সিকিউরিটি, বন্দর ও টার্মিনাল এবং বিমা– এই ছয় বিষয় প্রাধান্য পাবে। সর্বসাধারণের জন্য উন্মুক্ত এই সম্মেলনে এশিয়া-প্যাসিফিক ও অন্যান্য অঞ্চলের প্রায় ৮০ জন কর্তাব্যক্তি বক্তব্য রাখবেন।

বিস্তারিত : https://bit.ly/3TM8NXs

২৭তম চায়না ইন্টারন্যাশনাল বোট-শো ২০২৪

২৬-২৯ মার্চ, সাংহাই চীন

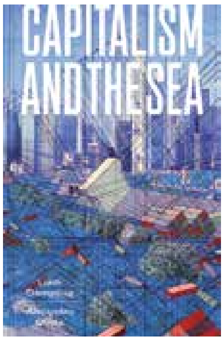
চলতি বছরের ২৬ থেকে ২৯ মার্চ সাংহাই নিউ ইন্টারন্যাশনাল এক্সপো সেন্টারে ঐতিহ্যবাহী চায়না ইন্টারন্যাশনাল বোট-শোর (সিআইবিএস) ২৭তম আসন বসতে যাচ্ছে। প্রদর্শনীতে নৌযান, নৌযানের আনুষঙ্গিক সরঞ্জাম ও যন্ত্রাংশ, নৌযানের পরিষেবা ও ওয়াটার স্পোর্টসের বিভিন্ন দিক তুলে ধরা হবে। সেসঙ্গে মেরিটাইম খাতের উদ্ভাবনকে ঘিরে মেরিন ইন্ডাস্ট্রির ভবিষ্যৎ কীভাবে আবর্তিত হবে, সে বিষয়ে আলোচনা করা হবে। প্রদর্শনীতে ৪ শতাধিক প্রদর্শক অংশ গ্রহণ করবেন। অন্যদিকে দর্শনার্থীর সংখ্যা ৩৭ হাজার ছাড়িয়ে যাবে।

বিস্তারিত : https://bit.ly/4ad8ig1

গ্রন্থ পরিচিতি

ক্যাপিটালিজম অ্যান্ড দ্য সি : দ্য মেরিটাইম ফ্যাক্টর ইন দ্য মেকিং অব দ্য মডার্ন ওয়ার্ল্ড

লিয়াম ক্যাম্পলিং ও আলেহান্দ্রো কোলাস



ভূপৃষ্ঠের ৭০ শতাংশের বেশি জায়গাজুড়ে বিস্তৃত সাগর-মহাসাগর শতাব্দীর পর শতাব্দী ধরে মানুষের জীবিকার সংস্থান করে আসছে। আদিকালের পালতোলা জাহাজে বণিক-সওদাগরদের নিত্যপণ্য বাণিজ্য থেকে শুরু করে হাল আমলের দৈত্যাকার জাহাজে করে শিল্পোৎপাদিত পণ্য রপ্তানি বরাবরই বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রাণভোমরা হিসেবে কাজ করেছে সমুদ্র পরিবহন।

ট্রেড রুট হিসেবে বহুল ব্যবহৃত সাগর-মহাসাগরগুলো কখনো কখনো উপকূলীয় দেশগুলোর কৌশলগত নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠার হাতিয়ার হয়ে উঠেছে। মৎস্যসম্পদের বিশাল আধার এই অতল জলরাশির অনিবার্য প্রভাব রয়েছে আধুনিক পুঁজিবাদী অর্থনীতিতেও। সাপ্লাই চেইনের গতিপ্রকৃতির প্রধান নিয়ামক সমুদ্র। আমরা সাগরের তলদেশ থেকে খনিজ সম্পদ আহরণ করছি, জীবাশ্ম জ্বালানি-বায়ুবিদ্যুতের মাধ্যমে শক্তির চাহিদা মেটাচ্ছি। আমাদের বিনোদন-প্রমোদভ্রমণে সবসময় রসদ জুগিয়ে যাচ্ছে সমুদ্র। এর উপকূল ঘেঁষে আমরা গড়ে তুলছি আলো-ঝলমলে নগর-সভ্যতা।

সমুদ্র যে কেবল এভাবেই আমাদের উপকারে আসছে, তা নয়। আমাদের নাগরিক জীবনযাত্রা ও শিল্পায়নের কারণে যত দূষক নির্গত ও নিঃসৃত হয়, তার সিংহভাগই শোষণ করে সমুদ্র। মানুষের বিবেচনাহীন কর্মকাণ্ডের কারণে সাগর-মহাসাগরগুলো যারপরনাই ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণের কারণে বৈশ্বিক উষ্ণায়নের পাশাপাশি বাড়ছে সমুদ্রপৃষ্ঠের তাপমাত্রা, বেড়ে যাচ্ছে সাগরের পানির অম্লত্ব। এখনই এসব দূষণ নিয়ন্ত্রণ করতে না পারলে পরিস্থিতি এতটাই ভয়াবহ হবে যে, সেখান থেকে স্বাভাবিকতায় ফিরে আসা সম্ভব না-ও হতে পারে।

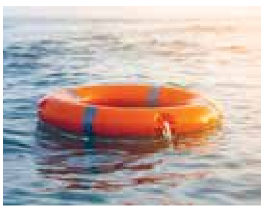
ক্যাপিটালিজম অ্যান্ড সি বইটিতে লেখকদ্বয় ঐতিহাসিক ও ভৌগোলিক প্রেক্ষাপটে পুঁজিবাদী নীতি-কৌশল ও সামুদ্রিক ঘটনাবলির মধ্যে যুক্তিসঙ্গত সম্পর্ক টানার চেষ্টা করেছেন। বইটির বিভিন্ন অধ্যায়ে তারা রাজনৈতিক অর্থনীতি, সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র ও ভূরাজনীতির মতো বিষয়গুলো তুলে ধরেছেন। তারা দেখাতে চেয়েছেন যে, ভূমি ও জল—এই দুইয়ের ভিত্তিতে পৃথিবীর যে ভৌগোলিক বিভাজন হয়েছে, পুঁজিবাদের উন্মেষ ও বিকাশে তার গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রয়েছে।

আধুনিক অর্থনীতি ও বাণিজ্যের স্বরূপ জানার আগ্রহ রয়েছে যাদের, তাদের জন্য একটি আকরগ্রন্থ হিসেবে কাজ করবে ৪৩২ পৃষ্ঠার বইটি। ২০২১ সালের জানুয়ারিতে ভার্সো কর্তৃক প্রকাশিত হার্ডকভার বইটির মূল্য ২৩ ডলার।

আইএসবিএন-১০: ১৭৮৪৭৮৫২৩৭
আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-১৭৮৪৭৮৫২৩৯

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

বয়া



বয়া হলো নৌ-শিল্পে বহুল ও বহুমাত্রিক ব্যবহারের একটি ভাসমান বস্তু। নৌযান চলাচলের দিকনির্দেশনা প্রদান, অগভীর ও ঝুঁকিপূর্ণ চ্যানেলে নৌযান পরিচালনার সময় নাবিকদের সতর্ক করা কিংবা পানির নিচে ডুবে থাকা কোনো বস্তুর অবস্থান নির্দেশের কাজে বয়া ব্যবহার হয়। এছাড়া জাহাজের সরাসরি নোঙর করার পরিবর্তে সেটিকে বেঁধে রাখার জন্যও বিশেষ ধরনের বয়ার ব্যবহার রয়েছে।

বয়া নির্দিষ্ট কোনো স্থানে নোঙর করাও থাকতে পারে, আবার পানির স্রোতের সঙ্গে ভাসমানও হতে পারে। কার্যভেদে বয়ার প্রকারভেদ রয়েছে। এগুলো হলো—নেভিগেশনাল বয়া, নির্দেশক বয়া, মুরিং বয়া ইত্যাদি। কিছু বয়া গবেষণাকাজে ব্যবহার হয় (যেমন— প্রোফাইলিং বয়া, সুনামি বয়া, ওয়েভ বয়া, ওয়েদার বয়া), কিছু ব্যবহার করা হয় সামরিক কাজে (যেমন— মার্কার বয়া, সোনোবয়া, টার্গেট বয়া)।

আবার লাইফ বয়া ও সাবমেরিন রেসকিউ বয়া জরুরি পরিস্থিতিতে উদ্ধার অভিযান ও বহুমূল্যবান জীবন রক্ষায় কাজে লাগে।

চ্যানেল ও নিমজ্জিত বিপজ্জনক বস্তু নির্দেশনায় আন্তর্জাতিকভাবে দুটি বয়া ব্যবস্থার প্রচলন রয়েছে। দুটি ব্যবস্থাতেই বয়ার রঙ ও আকারের নির্দিষ্ট মানদণ্ড রয়েছে। লাইফ বয়া বহুল প্রচলিত এক ধরনের প্রাণ রক্ষাকারী বয়া। দুর্ঘটনায় পড়ে কোনো নৌযানের আরোহী পানিতে পড়ে গেলে তাকে লক্ষ্য করে গোলাকার এই বয়া নিক্ষেপ করা হয়। সেই আরোহী এই বয়া ধরে ভাসতে থাকেন। পরে উদ্ধারকর্মীরা তাকে উদ্ধার করেন। দ্রুত খুঁজে বের করার সুবিধার্থে অনেক লাইফ বয়ায় লাইট সংযুক্ত থাকে। সাবমেরিন রেসকিউ বয়া সাবমেরিনের গায়ে বসানো থাকে। সাবমেরিন যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়লে এই বয়াগুলো ছেড়ে দেওয়া হয়। একটি কেবলের এক প্রান্ত সাবমেরিনের সাথে ও আরেক প্রান্ত বয়ার সাথে আটকানো থাকে। বয়াগুলো ভেসে পানির ওপরে উঠে এলে এর মাধ্যমে সাবমেরিনটির অবস্থান শনাক্ত করা যায়। মুরিং বয়া অল্প জায়গার মধ্যে জাহাজ বেঁধে রাখতে সহায়তা করে। নোঙর করে অবস্থানের চেয়ে জাহাজকে এ সময় বাতাস ও স্রোতের প্রভাব অনেক কম মোকাবিলা করতে হয়।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

হুয়ান ফার্নান্দেজ

হুয়ান ফার্নান্দেজ ছিলেন একজন স্প্যানিশ অভিযাত্রী ও নাবিক। ১৫৩৬ সালে তার জন্ম। ঔপনিবেশিক আমলে দক্ষিণ আমেরিকার পশ্চিমে প্রশান্ত মহাসাগরের পেরু ও চিলি উপকূল দাপিয়ে বেড়ানো হুয়ান ইতিহাসে বেশি বিখ্যাত হয়ে রয়েছেন তৎকালীন কাযাও (বর্তমান পেরুর গুরুত্বপূর্ণ বন্দরনগরী) থেকে ভালপারাইসোর (বর্তমান চিলির বন্দরনগরী) মধ্যে স্বল্প সময়ের সমুদ্রপথ আবিষ্কারের জন্য। এছাড়া চিলি উপকূলে একটি দ্বীপপুঞ্জেরও সন্ধানদাতা তিনি, পরবর্তীতে যার নাম রাখা হয় তার সম্মানে—হুয়ান ফার্নান্দেজ আইল্যান্ডস।

দীর্ঘদিন ধরে কাযাও থেকে ভালপারাইসো যেতে উপকূল সংলগ্ন রুট ব্যবহার করে আসছিলেন নাবিকরা। কিন্তু ১৫৭৪ সালে বিকল্প একটি রুট খুঁজে বের করেন হুয়ান ফার্নান্দেজ। কাযাও থেকে উপকূল বরাবর না গিয়ে পশ্চিমে গভীর সমুদ্র দিয়ে ঘুরে ভালপারাইসো পৌঁছেন তিনি। এর মাধ্যমে ফার্নান্দেজ বিখ্যাত হামবোল্ট কারেন্ট এড়িয়ে যেতে সক্ষম হন।

দক্ষিণ আমেরিকার পশ্চিম উপকূলে উত্তরমুখী এই স্রোতটি পেরু কারেন্ট নামেও পরিচিত। শীতল, কম লবণাক্ত পানির এই সমুদ্রস্রোতের প্রতিকূলে চলতে গিয়ে জাহাজগুলোর গতি কমে যেত। ফলে কাযাও থেকে ভালপারাইসো যেতে সময়ও বেশি লাগত। গভীর সমুদ্র হয়ে ঘুরে যাওয়ায় ফার্নান্দেজকে সেই প্রতিকূল স্রোতের মোকাবিলা করতে হয়নি। এতে তার সময়ও লেগেছিল কম। পরে এই রুটটি জনপ্রিয় হয়ে ওঠে।

বিকল্প রুটটি আবিষ্কার করতে গিয়েই দক্ষিণ-পূর্ব প্রশান্ত মহাসাগরে হুয়ান ফার্নান্দেজ আইল্যান্ডসের সন্ধান পান তিনি। এছাড়া ১৫৭৪ সালেই প্রশান্ত মহাসাগরে স্যান ফেলিক্স ও স্যান অ্যামব্রোসিও দ্বীপের সন্ধান পান ফার্নান্দেজ। এসব অর্জনের জন্য তিনি 'দ্য উইচ অব দ্য প্যাসিফিক' পরিচিতি পেয়েছিলেন। কিছু ইতিহাসবিদের মতে, হুয়ান ফার্নান্দেজ হলেন প্রথম ইউরোপীয়, যিনি নিউজিল্যান্ড পৌঁছতে সক্ষম হয়েছিলেন। এই বিখ্যাত অভিযাত্রী ১৬০৪ সালে মারা যান।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরীর নেতৃত্বে মন্ত্রণালয়ের বিভিন্ন সংস্থা ২১ জানুয়ারি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের সমাধিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শ্রদ্ধা নিবেদন করে। মন্ত্রণালয়ের শ্রদ্ধা নিবেদনের পর প্রতিমন্ত্রীর সাথে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষে জাতির পিতার প্রতি শ্রদ্ধা নিবেদন করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েলসহ ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা

মেরিন সেক্টরে বাংলাদেশ বিশাল সম্ভাবনা নিয়ে এগিয়ে যাচ্ছে

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী এমপি বলেছেন, মেরিন সেক্টরে বাংলাদেশ বিশাল সম্ভাবনা নিয়ে এগিয়ে যাচ্ছে। চট্টগ্রাম বন্দরের উন্নয়ন করা হচ্ছে। বন্দরের পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল পরিচালনার দায়িত্ব দেওয়া হয়েছে সৌদি আরবের রেড সি গেটওয়ে টার্মিনালকে। মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ করা হচ্ছে। মোংলা বন্দরের আপগ্রেডেশন হচ্ছে, পায়রা বন্দরের কাজ চলমান। বঙ্গবন্ধু মেরিটাইম ইউনিভার্সিটি, নতুন নতুন মেরিন একাডেমি, মেরিটাইম ইনস্টিটিউট নির্মাণ হচ্ছে। এসব নির্মাণের ফলে বাংলাদেশের মেরিটাইম সেক্টর আরও এগিয়ে যাবে।

প্রতিমন্ত্রী ৩১ ডিসেম্বর চট্টগ্রামে বাংলাদেশ মেরিন একাডেমির ৫৭তম ব্যাচ ক্যাডেটদের গ্র্যাজুয়েশন প্যারেড অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথির বক্তব্যে এসব কথা বলেন। অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল। বাংলাদেশ মেরিন একাডেমি চট্টগ্রামের কমান্ড্যান্ট (অতিরিক্ত দায়িত্ব) ক্যাপ্টেন ইবনে কায়সার তৈমুর অনুষ্ঠানে বক্তব্য রাখেন। নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর এম মাকসুদ আলম ও বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের ব্যবস্থাপনা পরিচালক কমডোর জিয়াউল হক অনুষ্ঠানে উপস্থিত ছিলেন।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, বাংলাদেশের মেরিটাইম সেক্টরের স্থপতি ও মেরিটাইম শিক্ষার স্বপ্নদ্রষ্টা জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান। স্বাধীনতার পরপরই ব্রিটিশ সরকারের কারিগরি সহায়তায় বঙ্গবন্ধু সরকার ১৯৭৩ সালে ডেভেলপমেন্ট অব মেরিন একাডেমি নামে একটি প্রকল্প গ্রহণ করেন। প্রকল্পটির আওতায় একাডেমির সম্প্রসারণ ও আধুনিকায়নের কাজ শুরু হয় এবং পর্যায়ক্রমে এটি একটি আন্তর্জাতিক মানের প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠানে উন্নীত হয়।

তিনি বলেন, প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা নারী শিক্ষার বিষয়ে আপসহীন। তারই উৎসাহে ২০১২ সাল থেকে এ একাডেমিতে ফিমেল ক্যাডেটরা যোগ দেওয়ার সুযোগ লাভ করেছে। প্রধানমন্ত্রীর অভিপ্রায়ে ক্যাডেটদের প্রশিক্ষণ ফি ৪ লাখ টাকা থেকে হ্রাস করে ১ লাখ টাকা করা হয়েছে। মেরিন একাডেমির তিন বছর মেয়াদি ব্যাচেলর (পাস) ডিগ্রি কোর্সকে চার বছর মেয়াদি স্নাতক (সম্মান) কোর্সে উন্নীত করা হয়েছে। মেরিটাইম সেক্টরে মানবসম্পদ উন্নয়নের লক্ষ্যে বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম বিশ্ববিদ্যালয় এবং সিলেট, রংপুর, বরিশাল ও পাবনায় চারটি মেরিন একাডেমি প্রতিষ্ঠা করা হয়েছে।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) নির্বাহী পরিষদে বাংলাদেশ ক্যাটাগরি সি-তে জয়লাভ করেছে। এটি আরেকটি বড় অর্জন। এ অর্জন বাংলাদেশের বৈশ্বিক মেরিটাইম সেক্টর ও সম্প্রদায়ের মধ্যে ব্যাপক সমর্থনের প্রমাণ।

লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনাল নির্মিত হবে পিপিপি মডেলে

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রস্তাবিত লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনাল নির্মিত হবে পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপ (পিপিপি) মডেলে। বন্দরের সাথে ডেনমার্কের মায়েরস্ক গ্রুপের সহযোগী প্রতিষ্ঠান এপিএম টার্মিনাল প্রকল্প বাস্তবায়নে কাজ করবে। বাংলাদেশ এবং ডেনমার্কের মধ্যে জিটুজি (সরকার টু সরকার) চুক্তির আওতায় পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপ (পিপিপি) মডেলে নতুন টার্মিনাল নির্মাণ করবে ডেনমার্কের ওই প্রতিষ্ঠান।

৩ জানুয়ারি প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনাল প্রকল্প আনুষ্ঠানিকভাবে প্রথম জিটুজি-পিপিপি প্ল্যাটফর্ম সভায় উপস্থাপন করা হয় এবং জিটুজি-পিপিপি মডেলের অধীনে প্রকল্পটি গ্রহণে ডেনমার্ক সরকারও সম্মতি প্রকাশ করে। বিস্তারিত সমীক্ষা ও নেগোসিয়েশন শেষে এ বিষয়ে পরবর্তী সময়ে চুক্তি স্বাক্ষরিত হবে। পিপিপি কর্তৃপক্ষ বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে গণমাধ্যমকে এসব তথ্য জানিয়েছে।

সভায় প্রধান অতিথি ছিলেন প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ও পিপিপি কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান তোফাজ্জেল হোসেন মিয়া। তিনি একটি গতিশীল এবং স্মার্ট বন্দর অবকাঠামোর জন্য এ যৌথ উদ্যোগের ব্যাপারে বাংলাদেশের উন্নয়ন দর্শনের সাথে একত্রে কাজ করতে আগ্রহী হওয়ায় ডেনমার্ক সরকারকে ধন্যবাদ জানান। তিনি তার বক্তব্যে জিটুজি-পিপিপি মডেলের তাৎপর্য তুলে ধরে বলেন, বাংলাদেশের রূপকল্প ২০৪১ বাস্তবায়নে এবং স্মার্ট বাংলাদেশ তৈরিতে এ উদ্যোগ গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

সভায় জানানো হয়, প্রস্তাবিত লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনালের দৈর্ঘ্য হবে ৪৫০ মিটার, বার্থ গভীরতা হবে সাড়ে ১০ মিটার এবং জাহাজের ড্রাফট (জাহাজের পানির নিচের অংশ) হবে সাড়ে ৯ মিটার। দক্ষ এবং টেকসই কনটেইনার হ্যান্ডলিং পরিষেবাগুলোর ক্রমবর্ধমান চাহিদা পূরণ করার জন্য এ টার্মিনালকে উন্নত পরিষেবার যোগ্য করে তৈরি করা হবে। প্রকল্পের প্রস্তাবিত ব্যয় ধরা হয়েছে ৩০ থেকে ৪০ কোটি ডলার। প্রকল্পটিতে সরাসরি বৈদেশিক বিনিয়োগ হবে বিধায় এ বিনিয়োগ দেশে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে একটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। পাশাপাশি এ চুক্তি থেকে বার্ষিক ফি ও রাজস্ব অংশীদারিত্বের ভিত্তিতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের রাজস্ব আয় বাড়বে। প্রকল্পের প্রত্যাশিত ফলাফলের মধ্যে রয়েছে প্রায় ১ হাজার জনের নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ, প্রযুক্তি স্থানান্তর উদ্যোগ, স্মার্ট পোর্ট সেবার প্রবর্তন, নেট কার্বন নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণ, জাহাজের জন্য টার্ন অ্যারাউন্ড সময় হ্রাস এবং বন্দরে প্রতিযোগিতা বৃদ্ধি।

সভায় বাংলাদেশ সরকারের প্রতিনিধি দলের নেতৃত্ব দেন পিপিপি কর্তৃপক্ষের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. মুশফিকুর রহমান। ডেনমার্কের প্রতিনিধি দলের নেতৃত্বে ছিলেন বাংলাদেশে নিযুক্ত ডেনমার্কের রাষ্ট্রদূত ক্রিশ্চিয়ান ব্রিকস মোলার। ডেনমার্ক সরকারের পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের বাণিজ্য ও বিনিয়োগবিষয়ক স্টেট সেক্রেটারি লিনা গ্যান্ডলোস হ্যানসেন সভায় ভার্চুয়াল প্ল্যাটফর্মে সংযুক্ত হন। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব মোস্তফা কামাল, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েলসহ উভয়পক্ষের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা সভায় উপস্থিত ছিলেন।

বন্দর সেবার জন্য ভ্যাট দিতে হবে না রপ্তানিকারকদের

কাঁচামাল আমদানি বা প্রস্তুতকৃত পণ্য রপ্তানিতে বন্দরে আর মূল্য সংযোজন কর (ভ্যাট) দিতে হবে না বাংলাদেশের রপ্তানিমুখী শিল্পগুলোকে। জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) এর নতুন

৩১ ডিসেম্বর চট্টগ্রামে বাংলাদেশ মেরিন একাডেমির ৫৭তম ব্যাচ ক্যাডেটদের গ্র্যাজুয়েশন প্যারেড অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন নৌপ্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী এমপি। এতে বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল

এক প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে এ তথ্য জানিয়েছে। ৩ জানুয়ারি এ প্রজ্ঞাপন জারি করা হয়। এতে বলা হয়েছে, শতভাগ রপ্তানিমুখী শিল্প, স্বীকৃত রপ্তানিকারক বা রপ্তানি প্রক্রিয়াকরণ অঞ্চলে (ইপিজেড) অবস্থিত প্রতিষ্ঠান কাঁচামাল আমদানি বা প্রস্তুতকৃত পণ্য রপ্তানির জন্য বন্দর সেবা গ্রহণের ওপর ভ্যাট থেকে অব্যাহতি পাবে। এর আগে বন্দর সেবার ওপর ভ্যাট আরোপের ঘটনায় রপ্তানিকারকদের ব্যয় বেড়েছিল, নতুন এ সিদ্ধান্তকে তাই তারা স্বাগত জানিয়েছেন।

বাংলাদেশের তৈরি পোশাক রপ্তানি ও প্রস্তুতকারকদের সংগঠন বিজিএমইএ'র ভাইস প্রেসিডেন্ট রাকিবুল ইসলাম চৌধুরী বলেন, বিষয়টি নিয়ে আমরা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষকে একটি চিঠি দিয়েছিলাম, ভ্যাট কর্তৃপক্ষ সেটি মেনে নিলেন।

২০১৯ সালের ১৩ জুনে এনবিআর বন্দরের সকল সেবায় শতভাগ ভ্যাট মওকুফ করেছিল। তবে ২০২২ সালের অর্থ আইনে এ সুবিধা প্রত্যাহার করা হয়। গেল বছরের জুলাইয়ে চট্টগ্রাম কাস্টমস এক্সাইজ ও ভ্যাট কমিশনারেট এক চিঠিতে জানায়, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ২৭ সেপ্টেম্বর, ২০২৩ থেকে সকল আমদানি ও রপ্তানিতে ১৫ শতাংশ ভ্যাট আদায় করবে। এই চার্জে ১৫ শতাংশ ভ্যাট যুক্ত হওয়ায় প্রতি টিইইউ কনটেইনারে এক হাজার টাকার বেশি বাড়তি ব্যয় যোগ হতো বলে জানিয়েছেন গার্মেন্টস মালিকরা। বন্দরে কনটেইনারের স্টোর রেন্ট, আনস্টাফিং চার্জ ও রিভার ডিউজ খাতের চার্জের ওপর এই ভ্যাট আদায় করা হয়।

খরচ কমাতে গেল বছরের অক্টোবরে ভ্যাট আদায় বন্ধের অনুরোধ করে বিজিএমইএ। সেটি পর্যালোচনা করেই রপ্তানিমুখী শিল্পকে ভ্যাটের আওতামুক্ত রাখতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও ভ্যাট অফিসকে নির্দেশনা দিয়েছে এনবিআর।

লাইটার জাহাজ বুকিংয়ে নতুন কমিটি

লাইটার জাহাজ পরিচালনা নিয়ে সৃষ্ট জটিলতা দূর করতে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষের প্রতিনিধির সমন্বয়ে নতুন কমিটি গঠন করার সিদ্ধান্ত হয়েছে। এ কমিটির নেতৃত্বে নতুন সিরিয়াল অনুযায়ী লাইটার জাহাজের বুকিং হবে। পাশাপাশি জাহাজ মালিকদের সাথে বিদ্যমান সমস্যাগুলো মীমাংসার জন্য নৌবাণিজ্য দপ্তরের প্রিন্সিপাল অফিসারকে দায়িত্ব দেওয়া হয়েছে। জাহাজের সিরিয়াল নিয়ে যাতে প্রশ্ন না ওঠে সেজন্য স্বয়ংক্রিয় পদ্ধতি ও অনলাইনভিত্তিক সফটওয়্যার করারও সিদ্ধান্ত হয়েছে। চট্টগ্রামে ওয়ার্ল্ড ট্রেড সেন্টারে সম্মেলন কক্ষে ১৭ জানুয়ারি নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর মোহাম্মদ মাকসুদ আলম সংশ্লিষ্ট ব্যবসায়ীদের সাথে মতবিনিময় করেন। এরপর গণমাধ্যমকে এসব সিদ্ধান্তের কথা জানানো হয়।

ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের বিরুদ্ধে অনিয়ম ও দুর্নীতির অভিযোগ এনে চট্টগ্রামভিত্তিক জাহাজ মালিকরা সেল থেকে আলাদা হয়ে আইভোয়াক নামে নতুন একটি সংগঠন গঠন করেছেন। এতে বিশৃঙ্খলা সৃষ্টি হয়। অচলাবস্থা দূর করতে চট্টগ্রাম চেম্বার সভাপতি ওমর হাজ্জাজের সভাপতিত্বে সভায় চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশনের মেয়র রেজাউল করিম চৌধুরী, চট্টগ্রাম-১১ আসনের সংসদ সদস্য এম এ লতিফ, নৌবাণিজ্য অধিদপ্তরের প্রিন্সিপাল অফিসার ক্যাপ্টেন সাব্বির মাহমুদ, ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের কনভেনর মো. নুরুল হকসহ সংশ্লিষ্ট জাহাজ মালিক ও সংগঠনের প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন।

সভায় সিটি মেয়র বলেন, বন্দরের বহির্নোঙরে পণ্য খালাসে জাহাজের সিরিয়াল নিয়মমাফিক হতে হবে, যাতে কেউ ক্ষতিগ্রস্ত না হয়।

এম এ লতিফ বলেন, অনেকেই নৌপরিবহন খাতে অস্থিতিশীল পরিস্থিতি সৃষ্টির মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের দীর্ঘদিনের সুনাম ও ভাবমূর্তি ক্ষুণ্ন করার পাঁয়তারা করছে। এ ষড়যন্ত্র সফল হবে না।

নৌবাণিজ্য দপ্তরের পিও ক্যাপ্টেন সাব্বির মাহমুদ বলেন, সকল সমস্যা সমাধানে নতুন কমিটি কাজ শুরু করবে। এখন থেকে জাহাজ বুকিংয়ের সময় নির্ধারিত ৬০ শতাংশ এবং পণ্য খালাসের আগে অবশিষ্ট ৪০ শতাংশ ফি প্রদান করতে হবে। এছাড়াও বিবদমান বিভিন্ন সমস্যা আপস মীমাংসার মাধ্যমে নিরসন সম্ভব না হলে তা আরবিট্রেশনের মাধ্যমে সমাধান এবং ন্যায্য পাওনা আদায়ে বিভিন্ন কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করা হবে।

এশিয়ায় বাড়লেও বাংলাদেশের জলসীমায় কমেছে দস্যুতা

এশিয়ার বিভিন্ন সাগরাঞ্চলে যখন বাড়ছে বিদেশি জাহাজে দস্যুতার ঘটনা, তখন বাংলাদেশ জলসীমায় দেখা গেছে উল্টো চিত্র। সদ্যবিদায়ী ২০২৩ সালে বছরজুড়ে এশিয়ায় ১৯ শতাংশ দস্যুতা কিংবা চুরির ঘটনা বাড়লেও বাংলাদেশে কমেছে। গেল বছর বাংলাদেশ জলসীমায় বিদেশি জাহাজে দস্যুতার ঘটনা ঘটেছে মাত্র একটি। সাগর ও বন্দরে বিদেশি জাহাজে ঘটা চুরি, ডাকাতি ও হামলার ঘটনা রেকর্ডকারী আন্তর্জাতিক সংস্থা রিক্যাপ তাদের সম্প্রতি প্রকাশিত বার্ষিক প্রতিবেদনে এই তথ্য তুলে ধরে।

প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়, ২০২২ সালে এশিয়ায় জাহাজে ঘটেছিল ৮৪টি ঘটনা, সেটি ২০২৩ সালে এসে বেড়ে দাঁড়ায় ১০০টিতে। যা শতকরা ১৯ শতাংশ বেড়েছে। এর মধ্যে ইন্দোনেশিয়ায় ২০২২ সালে ১০টি ঘটনা ঘটলেও ২০২৩ সালে ঘটে ১৬টি ঘটনা। ফিলিপিনে ৪টি থেকে বেড়ে হয় ১০টি, সিঙ্গাপুরে ৫৫টি থেকে বেড়ে ৬৩টি, থাইল্যান্ডে ২০২২ শূন্য থেকে একটি ঘটনা, ভিয়েতনামে দুটি থেকে বেড়ে দাঁড়ায় তিনটিতে।

অন্যদিকে দস্যুতা কমার তালিকায় রয়েছে বাংলাদেশ ও মালয়েশিয়া। বাংলাদেশে আগের চেয়ে কমে একটি এবং মালয়েশিয়ায় দুইটি থেকে কমে হয়েছে একটি ঘটনা। এর বাইরে অপরিবর্তিত রয়েছে পার্শ্ববর্তী দেশ ভারত। ২০২২ সালে ভারতে পাঁচটি ঘটনা ঘটে, যা ২০২৩ সালেও একই ছিল।

বাংলাদেশের জলসীমায় যে একটি ঘটনার কথা প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে, এ ঘটনার তথ্য জানার সাথে সাথে কোস্ট গার্ড জলে ও স্থলে অভিযান পরিচালনা করে চুরি হওয়া মালামাল উদ্ধার করে জাহাজের মাস্টারকে বুঝিয়ে দেয়। ফলে কোনো ধরনের ক্ষতির মুখে পড়তে হয়নি জাহাজকে। অভিযানের মাধ্যমে উদ্ধার কার্যক্রম চট্টগ্রাম বন্দরের সমন্বিত নিরাপত্তা ব্যবস্থারই প্রতিফলন।

চট্টগ্রাম কাস্টমসে রাজস্ব আদায়ে প্রবৃদ্ধি ১০ শতাংশ

দেশে ডলার সংকটের কারণে পণ্য আমদানি কম হলেও ডলারের উচ্চমূল্যের কারণে চট্টগ্রাম কাস্টমসের ছয় মাসে সার্বিক রাজস্ব আদায় বেড়েছে দুই হাজার ৯৮৪ কোটি টাকা। প্রবৃদ্ধির হার ৯.৮৯ শতাংশ। কাস্টম হাউসের কর্মকর্তারা জানিয়েছেন, পুরনো বিরোধ নিষ্পত্তি, চোরাচালান, জালিয়াতি এবং শুল্ক ফাঁকি রোধে নানামুখী উদ্যোগের কারণেও রাজস্ব আদায় বেড়েছে।

চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে আসা পণ্যের শুল্কায়ন হয় চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের মাধ্যমে। এ ছাড়া মোংলা বন্দর, পায়রা বন্দর, ঢাকা বিমানবন্দরসহ বিভিন্ন স্থলবন্দর দিয়েও পণ্য আমদানি হয়। এসব পণ্য খালাস হয় বন্দর সংশ্লিষ্ট কাস্টম হাউসের কিংবা শুল্ক স্টেশনের মাধ্যমে।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের রাজস্ব আদায়ের তথ্যে দেখা যায়, সদ্যসমাপ্ত বছরে ডলার সংকটে চাহিদামতো পণ্য আমদানি করতে পারেননি আমদানিকারকরা। বিশেষ করে বিলাসী পণ্য আমদানিতে কড়াকড়ি ছিল বেশি। তবে গত মে মাস থেকে গতি আসে রাজস্ব আদায়ে। বছরের শেষ পর্যন্ত এই ঊর্ধ্বমুখী গতি বজায় ছিল। ২০২২-২৩ অর্থবছরে (জুলাই থেকে ডিসেম্বর) ছয় মাসে রাজস্ব আদায় হয়েছে ৩০ হাজার ১৭১ দশমিক ১৩ কোটি টাকা।

আর একই সময়ে ২০২৩-২৪ অর্থবছরে রাজস্ব আদায় হয়েছে ৩৩ হাজার ১৫৫ দশমিক ৩৮ কোটি টাকা। আগের অর্থবছরের তুলনায় ছয় মাসে রাজস্ব আদায় বেড়েছে দুই হাজার ৯৮৪ দশমিক ২৫ কোটি টাকা। প্রবৃদ্ধির হার ৯ দশমিক ৮৯ শতাংশ। তবে অর্থবছরের জুলাই থেকে ডিসেম্বর পর্যন্ত ছয় মাসে রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী আদায় কম হয়েছে। লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৩৮ হাজার ৬৩০ কোটি টাকা। ঘাটতি ১৪ দশমিক ১৭ শতাংশ। ২০২২-২৩ অর্থবছরের প্রথম ছয় মাসে (জুলাই-ডিসেম্বর) রাজস্ব আদায় হয়েছিল ৩০ হাজার ১৭১ দশমিক ১৩ কোটি টাকা। আর লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৩৬ হাজার ৫৬০

কোটি টাকা। ঘাটতি ছিল ছয় হাজার ৩৮৮ দশমিক ১৩ কোটি টাকা। ঘাটতি শতকরা হিসাবে ১৭ শতাংশ ৮৩ শতাংশ। ২০২১-২২ অর্থবছরে (জুলাই থেকে ডিসেম্বর) রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৩১ হাজার ৫৭০ কোটি টাকা। কিন্তু এর বিপরীতে আদায় হয়েছে ২৭ হাজার ২৮৪.৩৯ কোটি টাকা। ঘাটতি ছিল ১৩.৫৭ শতাংশ।

চট্টগ্রাম কাস্টমসের রাজস্ব কর্মকর্তা ও ব্যবসায়ীরা জানিয়েছেন, রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে পণ্য আমদানির পরিমাণ কমেছে। ডলারের বিনিময় দর বেড়ে যাওয়ায় আমদানি খরচও বেড়েছে। আমদানি খরচ বেড়ে যাওয়ায় শুল্ক থেকে আয় বেড়েছে। এ কারণে কাস্টমসের রাজস্ব আদায় গত বছরের তুলনায় বেড়েছে।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস জানিয়েছে, লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী রাজস্ব ঘাটতি থাকলেও সার্বিক রাজস্ব আয়ে ইতিবাচক প্রবৃদ্ধি হয়েছে। অর্থবছরের ছয় মাসের হিসাবে আগের বছরের তুলনায় ৯.৮৯ শতাংশ রাজস্ব আদায় বেড়েছে।

পায়রা বন্দর ঘিরে বিনিয়োগে আগ্রহী ভারতের ব্যবসায়ীরা : নৌপ্রতিমন্ত্রী

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী বলেছেন, পায়রা বন্দর ঘিরে অর্থনৈতিক অঞ্চলে ভারতের ব্যবসায়ীদের বিনিয়োগের আগ্রহ রয়েছে। ২৩ জানুয়ারি সচিবালয়ে ভারতীয় হাইকমিশনার প্রণয় ভার্মার সাথে বৈঠকের পর সাংবাদিকদের এ কথা বলেন তিনি।

প্রতিমন্ত্রী জানান, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর ও পায়রা বন্দর হচ্ছে। পায়রা বন্দরকে ঘিরে যে অর্থনৈতিক অঞ্চল গড়ে উঠছে, সেখানে ভারতের ব্যবসায়ীদের ইনভেস্টমেন্টের আগ্রহ আছে। দুই দেশের মধ্যে নৌপর্যটন শুরু হয়েছে। অন-অ্যারাইভাল ভিসা নিয়ে কিছুটা সমস্যা আছে। এটি আরও সহজ করার জন্য কাজ চলছে।

ভারতকে বাংলাদেশের 'প্রকৃত বন্ধু' হিসেবে উল্লেখ করে খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, ভারতের সাথে সম্পর্ক সেই মুক্তিযুদ্ধের সময় থেকে রক্ত দিয়ে লেখা। তারা আমাদের সকল ডেভেলপমেন্টের সাথে থাকতে চায়। উন্নয়নের লক্ষ্যে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় এবং সরকার যে সকল পদক্ষেপ নেবে, তার সাথে তারা থাকবে। দুই দেশের কানেক্টিভিটি আরও এগিয়ে নিতে কাজ করবে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব মো. মোস্তফা কামাল বৈঠকে উপস্থিত ছিলেন।

রপ্তানি পণ্য দ্রুত পরিবহনে সিঙ্গাপুরের সহযোগিতা চায় বিজিএমইএ

বিজিএমইএ সভাপতি ফারুক হাসানের নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধি দল পিএসএ ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেডের ভাইস প্রেসিডেন্ট আলফ্রেড সিম এবং গ্রুপ বিজনেস ডেভেলপমেন্টের অ্যাসিস্ট্যান্ট ভাইস প্রেসিডেন্ট লিম ওয়েই চিয়াংয়ের সঙ্গে বৈঠক করেন। ৩০ জানুয়ারি সিঙ্গাপুরে অনুষ্ঠিত বৈঠকে আরও উপস্থিত ছিলেন বিজিএমইএর পরিচালক আসিফ আশরাফ, স্ট্যান্ডিং কমিটি অন ফরেন মিশন সেলের চেয়ারম্যান শামস মাহমুদসহ অন্যরা। বৈঠকে সিঙ্গাপুরে বাংলাদেশ হাইকমিশনের কমার্শিয়াল কাউন্সেলর লুৎফুন নাহার শিপুও উপস্থিত ছিলেন।

বৈঠকে সিঙ্গাপুর বন্দর দিয়ে বাংলাদেশি রপ্তানি পণ্যের ট্রান্সশিপমেন্ট প্রক্রিয়ার ওপর বিশেষভাবে গুরুত্ব প্রদান করে পারস্পরিক স্বার্থসংশ্লিষ্ট বিষয়গুলো নিয়ে আলোচনা হয়। এ সময় বিজিএমইএ সভাপতি ফারুক হাসান সিঙ্গাপুরের মধ্য দিয়ে বাংলাদেশি রপ্তানি পণ্য পরিবহনের জন্য নির্বিঘ্ন ও দ্রুত সেবার প্রয়োজনীয়তা জোরালোভাবে তুলে ধরেন।

তিনি পিএসএ ইন্টারন্যাশনালকে বাংলাদেশে তাদের পরিষেবা সম্প্রসারণ এবং স্বল্পতম সময়ের মধ্যে প্রতিযোগিতামূলক মূল্যে বন্দর পরিষেবা প্রদানের বিষয়টি বিবেচনা করারও অনুরোধ জানান। পিএসএ ইন্টারন্যাশনাল প্রদত্ত বিভিন্ন সেবা ও বন্দরের কার্যক্রমের অভিজ্ঞতা অর্জনের জন্য বিজিএমইএ প্রতিনিধি দল সিঙ্গাপুর বন্দর পরিদর্শন করে। আলফ্রেড সিম এবং লিম ওয়েই চিয়াং পরিদর্শনের জন্য বিজিএমইএ প্রতিনিধি দলকে ধন্যবাদ ও কৃতজ্ঞতা জানান।

নৌবাহিনীর সমুদ্র সচেতনতা বিষয়ক সেমিনার

বাংলাদেশ নৌবাহিনীর বার্ষিক সমুদ্র মহড়া 'এক্সারসাইজ সেফ গার্ড-২০২৩' এর অংশ হিসেবে চট্টগ্রাম ও খুলনা নৌঅঞ্চলে সমুদ্র সচেতনতা বিষয়ক সেমিনার 'মেরিটাইম ডোমেইন অ্যাওয়ারনেস' অনুষ্ঠিত হয়েছে। সেমিনার ২৯ জানুয়ারি চট্টগ্রামে বানৌজা ঈসা খানের স্কুল অব মেরিটাইম ওয়ারফেয়ার অ্যান্ড ট্যাকটিক্স (এসএমডব্লিউটি) এবং খুলনায় নৌবাহিনী ঘাঁটি বানৌজা তিতুমীর ফেয়ারওয়ে মাল্টিপারপাস হলে অনুষ্ঠিত হয়।

সমুদ্রসম্পদ ব্যবহারকারী সংস্থাগুলোর মধ্যে পারস্পরিক সহযোগিতা বাড়াতে অনুষ্ঠিত সেমিনার দুটিতে চট্টগ্রাম নৌঅঞ্চলের আঞ্চলিক কমান্ডার রিয়ার এডমিরাল খোন্দকার মিসবাহ উল আজীম এবং খুলনায় নৌঅঞ্চলের আঞ্চলিক কমান্ডার কমডোর জাহাঙ্গীর আদিল সামদানী প্রধান অতিথি ছিলেন।

চট্টগ্রামে অনুষ্ঠিত সেমিনারে সমুদ্রপথে বাণিজ্যিক সম্প্রসারণ, জ্বালানি নিরাপত্তায় সামুদ্রিক খনিজ সম্পদের ব্যবহার, মৎস্যসম্পদের সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনা, পরিবেশ ও জীববৈচিত্র্য রক্ষাসহ সমুদ্রসম্পদের নিরাপত্তা রক্ষার চ্যালেঞ্জগুলো মোকাবিলার বিভিন্ন বিষয়ে আলোচনা হয়।

সেমিনারে বাংলাদেশ সেনাবাহিনী ও বিমানবাহিনী, বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষ, বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম বিশ্ববিদ্যালয়, বাংলাদেশ প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়, চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়, মেরিন ফিশারিজ একাডেমি, বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশন, বিআইডব্লিউটিএ, চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস, বিএনসিসি, বাংলাদেশ ওশানোগ্রাফি রিসার্চ ইনস্টিটিউট, পরিবেশ অধিদপ্তর, চট্টগ্রাম ড্রাই ডক লিমিটেড এবং অন্যান্য মেরিটাইম সংস্থার প্রতিনিধি উপস্থিত ছিলেন।

খুলনায় অনুষ্ঠিত সেমিনারে বাংলাদেশের টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করতে বঙ্গোপসাগরে সম্পদ সংরক্ষণ ও এর টেকসই ব্যবহারে বাংলাদেশ নৌবাহিনীর অবদান, মোংলা বন্দরে জাহাজ প্রবেশের জন্য টেকসই ড্রেজিং কৌশল পরিকল্পনা প্রণয়ন, সমুদ্রে নেভিগেশন ও যোগাযোগ প্রতিষ্ঠায় সমন্বিত পরিকল্পনা প্রণয়ন, বন সংরক্ষণ ও অবৈধ চোরাচালানের হাত থেকে বন সম্পদ রক্ষা করা, অভ্যন্তরীণ নৌপথের চ্যালেঞ্জগুলো এবং এর থেকে উত্তরণের উপায় ও সামুদ্রিক বাণিজ্য সুসংহত করার লক্ষ্যে আঞ্চলিক সহযোগিতা এবং অবকাঠামো উন্নয়ন বিষয়ে আলোচনা হয়। সেমিনারে বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড পশ্চিম জোন, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, কমান্ডার ফ্লোটিলা ওয়েস্ট, খুলনা বিশ্ববিদ্যালয়ের স্থাপত্য বিভাগ, বিআইডব্লিউটিএ এবং বন্য প্রাণী ব্যবস্থাপনা ও প্রকৃতি সংরক্ষণ বিভাগ খুলনার প্রতিনিধি উপস্থিত ছিলেন।

লজিস্টিকস নীতিমালায় কমবে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ব্যয় ও ভোগান্তি

দেশে সহজে পণ্য আমদানি-রপ্তানির জন্য লজিস্টিকস খাতের কোনো নীতিমালা নেই। ফলে পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে বিশ্বের অন্যান্য দেশের তুলনায় সময় লাগছে অনেক বেশি। এতে অর্থ ব্যয় ও ভোগান্তি বাড়ছে। এই লোকসান থেকে উত্তরণের জন্য প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয় তৈরি করছে জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন নীতি। এই নীতিমালা বাস্তবায়ন হলে জাতীয় প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা অর্জন, বাণিজ্য ও বিনিয়োগে সক্ষমতা বৃদ্ধি, দক্ষ পণ্য পরিবহন ও সেবা নিশ্চিত করা যাবে।

প্রস্তাবিত নতুন নীতির সংজ্ঞায় বলা হয়েছে, গ্রাহকের চাহিদার পরিপ্রেক্ষিতে তার কাঙ্ক্ষিত পণ্য বা পরিষেবা প্রবাহের প্রারম্ভিক স্থল থেকে সর্বোত্তম পদ্ধতিতে, স্বল্পতম ব্যয়ে এবং সুনির্দিষ্ট সময়ে চূড়ান্ত গন্তব্যে পৌঁছানোর জন্য সম্পৃক্ত সব মাধ্যম ও কার্যক্রমের সমন্বিত ব্যবস্থাপনা। এর মাধ্যমে বিশ্বমানের প্রযুক্তিভিত্তিক, সময়-ব্যয়সাশ্রয়ী, সুদক্ষ ও পরিবেশবান্ধব লজিস্টিকস ব্যবস্থা

২৩ জানুয়ারি সচিবালয়ে ভারতীয় হাইকমিশনার প্রণয় ভার্মা নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরীর সাথে বৈঠক করেন। এ সময় তারা দ্বিপাক্ষিক বিভিন্ন বিষয় নিয়ে আলোচনা করেন

ছবিতে সংবাদ

চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল ১ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর হাসপাতাল পরিদর্শন করেন। এ সময় সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমান, সচিব মো. ওমর ফারুক ও সিএমও ডা. মোশাররফ হোসেনসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা সাথে ছিলেন।

দুর্ঘটনায় নিহত সিঅ্যান্ডএফ কর্মীর পরিবারের হাতে ১৭ জানুয়ারি আর্থিক অনুদানের চেক তুলে দেন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল। এ সময় সদস্য পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

২১ জানুয়ারি জাতির পিতার সমাধিতে শ্রদ্ধা নিবেদনের পর পরিদর্শন বইতে স্বাক্ষর করেন বন্দর চেয়ারম্যান চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল।

পিএইচপি ফ্যামিলির চেয়ারম্যান সূফি মো. মিজানুর রহমান ১৭ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এ সময় বন্দরের পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, সচিব ও সিবিএ সাধারণ সম্পাদক উপস্থিত ছিলেন।

ডিফেন্স সার্ভিসেস কমান্ড অ্যান্ড স্টাফ কলেজের ডেপুটি কমান্ড্যান্ট কমডোর এ কে এম এম শেরাফুল্লাহ ১০ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

গড়ে তোলা হবে। দেশীয়-আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও বিনিয়োগ সক্ষমতা বৃদ্ধি করে টেকসই ও অভীষ্ট অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন করবে।

প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা বলছেন, খসড়া নীতিতে পণ্যের লজিস্টিকস সব সেবা অনলাইনে দেওয়ার জন্য প্রস্তাব করা হয়েছে। ফলে নতুন এই নীতি কার্যকর হলে দেশি ও আন্তর্জাতিক ব্যবসা-বাণিজ্যে অনেক ধরনের সুবিধা বাড়বে। কম সময়ে বন্দরের কনটেইনার ও কার্গো লোডিং-আনলোডিং করা যাবে। কাস্টমসে এইচএস কোডে হেডিং ও পণ্যের বর্ণনা সংক্রান্ত ভোগান্তি কমবে। বর্তমানে নানা অজুহাতে বন্দর ও কাস্টমসে ভোগান্তির শিকার হচ্ছেন ব্যবসায়ীরা।

এ ছাড়া এলডিসি-উত্তর সময়ে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে সক্ষমতা ধরে রাখতে লজিস্টিকস খাতের ভূমিকা অনেক বেশি। ফলে এ নীতিমালার মূল উদ্দেশ্য লজিস্টিকস সেবায় দক্ষতা অর্জনের মাধ্যমে বিলম্ব ও ব্যয়ের ক্রমহ্রাস নিশ্চিত করা; বহু মাধ্যমভিত্তিক লজিস্টিকস অবকাঠামো গড়ে তোলা; ট্যাকিং ও ট্রেনিং, অটোমেটেড বা ডিজিটাইজড লজিস্টিকস ব্যবস্থাপনা চালু করা; কাস্টমসসহ অন্যান্য পদ্ধতি সহজীকরণ, দক্ষ মানবসম্পদ গড়ে তোলা; দেশি-বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণ; লজিস্টিকস পারফরম্যান্স সংক্রান্ত বিভিন্ন সূচকের ক্রমোন্নতি; সুরক্ষা, নিরাপত্তা, কমপ্লায়েন্স, অন্তর্ভুক্তিমূলক, জেন্ডার সংবেদনশীল ও পরিবেশবান্ধব নীতি কার্যকর; ফলপ্রসূ ও কার্যকর উদ্ভাবিত প্রযুক্তি ও আন্তর্জাতিক উত্তম চর্চা গ্রহণ করা।

প্রধানমন্ত্রী কার্যালয় সূত্রে জানা যায়, লজিস্টিকস খাতের উন্নয়নে ২০১৯-২০ সালে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয় বিশ্বব্যাংকের মুভিং ফরওয়ার্ড প্রতিবেদন উদ্বোধন এবং লজিস্টিকস ইনফ্রাস্টাকচার ডেভেলপমেন্ট ওয়ার্কিং কমিটি গঠন করে। ২০২২ সালে জাতীয় শিল্পনীতি এ লজিস্টিকস খাতের স্বীকৃতি নিশ্চিত করা হয়েছে।

পাঁচটি উপকমিটির নেতৃত্বে আছে শিল্প, বাণিজ্য, নৌপরিবহন, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় এবং প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়। এসব কমিটিতে দেশের ব্যবসায়ী সংগঠনের নেতৃবৃন্দ ও অংশীজনরা সদস্য হিসেবে রয়েছেন। সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মতামতের ভিত্তিতে জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন নীতির খসড়া প্রস্তুত করা হয়েছে। জনগণের মতামতের জন্য শিগগিরই প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হবে।

জনগণের মতামতের পর প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ও মন্ত্রিসভা অনুমোদন দিলে এই নীতি চূড়ান্ত হবে। এর সঙ্গে সহযোগী সংস্থা হিসেবে কাজ করছে বিশ্বব্যাংক ও বিজনেস ইনিশিয়েটিভ লিডিং ডেভেলপমেন্ট (বিল্ড)।

জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন নীতি পুরোপুরি কার্যকর করতে আধুনিকায়ন করা হবে নৌ ও স্থলবন্দর এবং জেটি। এজন্য উন্নয়ন সহযোগী সংস্থাগুলোর কাছে সহযোগিতা চাওয়া হয়েছে।

২০২৩ সালে কনটেইনার পরিবহন হয়েছে ৩০ লাখ ৫০ হাজার

সদ্যবিদায়ী বছরে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে কনটেইনার (প্রতিটি ২০ ফুট লম্বা) পরিবহন হয়েছে ৩০ লাখ ৫০ হাজার। ২০২২ সালে পরিবহন হয় ৩১ লাখ ৪২ হাজার। সংখ্যার হিসাবে কমেছে কনটেইনার পরিবহন। বৈশ্বিক সংকটের প্রভাবে সমুদ্রপথের বাণিজ্য কমেছে। তাতে কনটেইনারজাত পণ্য পরিবহন কমেছে। আবার অপ্রয়োজনীয় পণ্যের আমদানি নিয়ন্ত্রণে বাংলাদেশ ব্যাংক পদক্ষেপ নিয়েছে। এ কারণে কনটেইনারে পণ্য আমদানিও কিছুটা কমেছে। তবে পণ্য পরিবহন কমলেও বন্দরের সেবার মান বেড়েছে। পণ্য হাতে পেতে দেরি হচ্ছে না। কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের সাথে কমেছে জাহাজ হ্যান্ডলিংও। ২০২৩ সালে চট্টগ্রাম বন্দরে পণ্য নিয়ে ভিড়েছে ৪ হাজার ১০৩টি জাহাজ, যা আগের বছর ছিল ৪ হাজার ৩৬১টি। তবে আশার বিষয় হলো প্রথমবারের মতো কার্গো হ্যান্ডলিং ১২ কোটি মেট্রিক টন ছাড়িয়েছে।

শিল্পের কাঁচামাল, মূলধনি যন্ত্রপাতি, বাণিজ্যিক পণ্য সবই আনা হয় কনটেইনারে। আবার সমুদ্রপথে রপ্তানি পণ্যের প্রায় পুরোটাই কনটেইনারে পাঠানো হয়। দেশের মোট কনটেইনারের ৯৮ শতাংশ পরিবহন হয় চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে।

গত এক দশকে কনটেইনার পরিবহনে প্রথম হোঁচট আসে করোনা অতিমারির সময়। করোনার প্রভাবে বিশ্বব্যাপী সমুদ্রপথের বাণিজ্যে অচলাবস্থা তৈরি হয়। উৎপাদন খাতে নেতিবাচক প্রভাব পড়ে। তাতে ২০২০ সালে কনটেইনার পরিবহনও ২ শতাংশ কমে যায়। করোনা কাটিয়ে ওঠার পর ২০২১ সালে আবারও ঘুরে দাঁড়াতে শুরু করে আমদানি-রপ্তানি খাত।

তবে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ ও ডলার-সংকটে পণ্য আমদানি কমতে থাকে ২০২২ সালে। আর বিদায়ী বছরে ডলার-সংকট থেকে বের হওয়া যায়নি। বরং আমদানি নিয়ন্ত্রণে আরও কড়াকড়ি আরোপ করে বাংলাদেশ ব্যাংক।

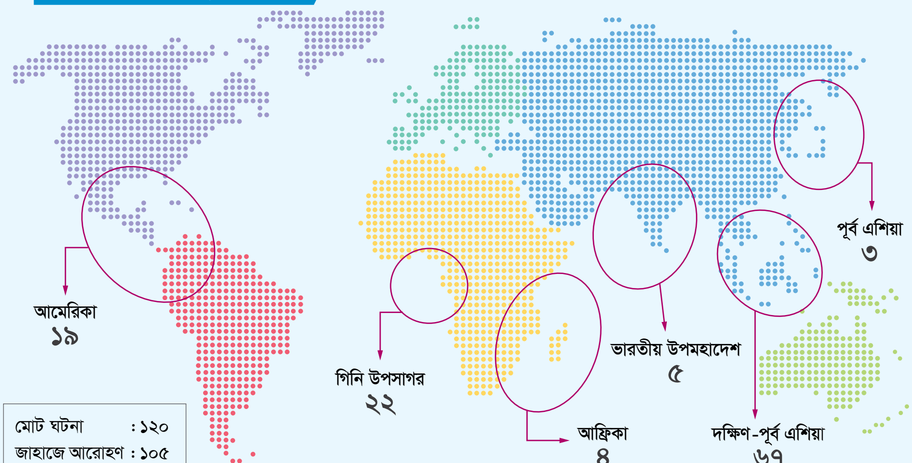
বিশ্বজুড়ে সমুদ্র পরিবহন খাতকে কম চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হয় না। এসব চ্যালেঞ্জের কিছু রয়েছে প্রাকৃতিক, কিছু মানবসৃষ্ট। মানুষের তৈরি এমনই এক সংকটের নাম সামুদ্রিক জলদস্যুতা। প্রতি বছর বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজ ও ক্রুকে জলদস্যু হামলার শিকার হতে হয়। সমুদ্রপথকে নিরাপদ রাখতে আন্তর্জাতিকভাবে বিভিন্ন উদ্যোগ চালু থাকায় সাম্প্রতিক বছরগুলোয় জলদস্যুতা কিছুটা কমলেও এখনো পুরোপুরি শঙ্কামুক্ত হওয়া যায়নি। বরং দেখা যাচ্ছে, এক অঞ্চলে জলদস্যুতা কমলেও হটস্পট হয়ে উঠছে আরেক অঞ্চল।

২০২৩ সালে সমুদ্রে জলদস্যুতা

২০২৩ সালে জাহাজে সামুদ্রিক জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতির মোট ১২০টি ঘটনা ঘটেছে, যা আগের বছরের চেয়ে ৪ দশমিক ৩৫ শতাংশ বেশি। ২০২২ সালে এ ধরনের ঘটনা ছিল ১১৫টি। গত বছর ১০৫টি জাহাজে জলদস্যুরা আরোহণ করতে সমর্থ হয়, চারটি জাহাজ ছিনতাই হয় এবং দুটিতে আগুন লাগিয়ে দেওয়া হয়। আলোচ্য সময়ে মোট ৭৩ জন ক্রুকে জিম্মি ও ১৪ জনকে অপহরণ করা হয়। এছাড়া জলদস্যুদের হামলায় চারজন ক্রু আহত ও একজন মারাত্মকভাবে আঘাতপ্রাপ্ত হন।

২০২১ সাল পর্যন্ত জলদস্যুদের ত্রাসের রাজত্ব ছিল গিনি উপসাগরে। তবে আন্তর্জাতিক টহল ও নজরদারি জোরদার করায় সেখানে এখন জলদস্যুতা অনেকটা কমেছে। অন্যদিকে সাম্প্রতিক সময়ে জলদস্যুতার হটস্পট হয়ে উঠেছে সিঙ্গাপুর প্রণালী। ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে সিঙ্গাপুরের কর্মব্যস্ততা বেড়ে যাওয়ায় জলদস্যুদের হামলার লক্ষ্য হয়ে উঠছে প্রণালীটি।

অঞ্চলভেদে জলদস্যুতার ঘটনা



মোট ঘটনা	: ১২০
জাহাজে আরোহণ	: ১০৫
জাহাজ ছিনতাই	: ৪

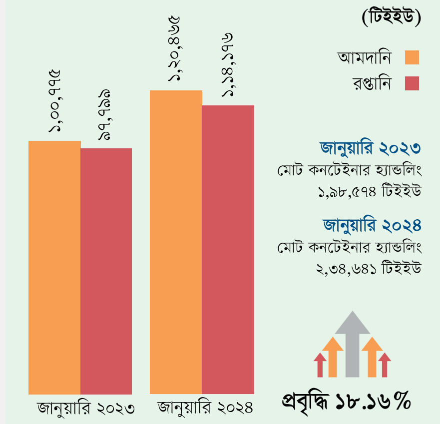
জাহাজগুলো যেভাবে জলদস্যুদের প্রতিরোধ করে

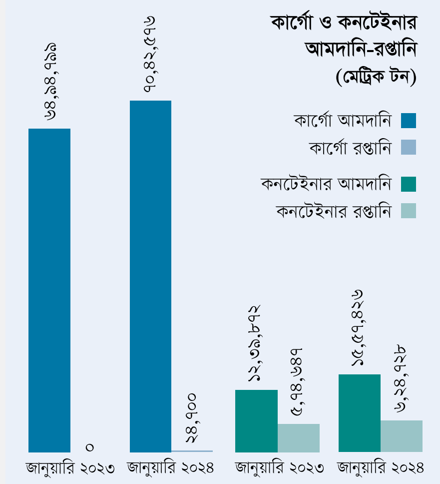
সূত্র: আইএমবি ও মেরিনসাইট

খতিয়ান

বন্দরের কার্গো ও কনটেইনার ওঠানামার মাসিক পরিসংখ্যান

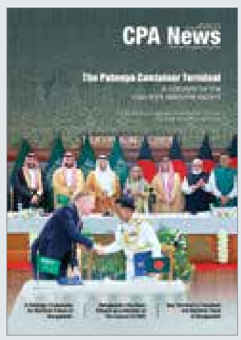
২০২৩ ও ২০২৪ সালের জানুয়ারি মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ

১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বহিঃসহকারী



MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority