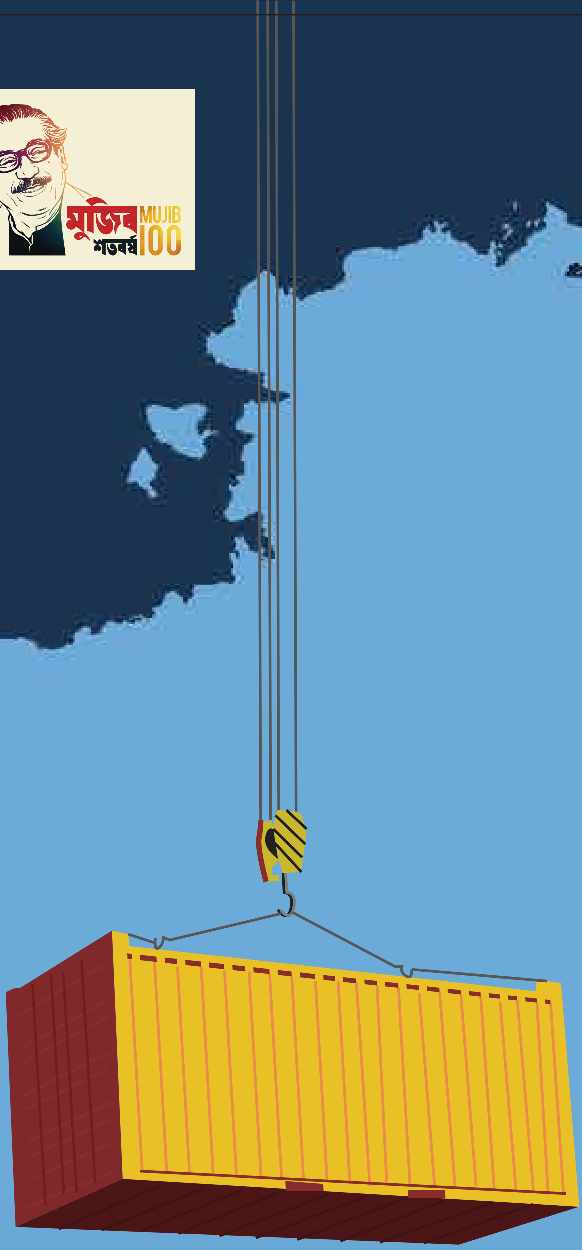
ফেব্রুয়ারি ২০২১ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ০২

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



কেবল বন্দর কর্তৃপক্ষ নয় বরং অংশীজনদের সমান সক্রিয়তাই বন্দরকে গতিশীল রাখে

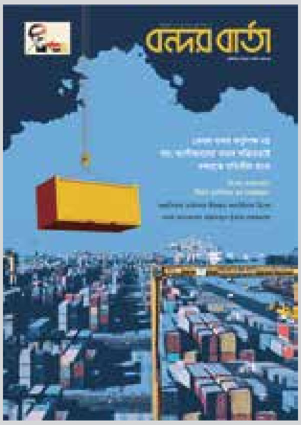
বিশেষ সাক্ষাৎকার
রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান

অগ্রাধিকার তালিকায় ধীরাশ্রম কনটেইনার ডিপো

ফ্যাল কনভেনশন বাস্তবায়নে ধুঁকছে বন্দরগুলো

ফেব্রুয়ারি ২০২১
বর্ষ ০৬, সংখ্যা ০২

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | **VIBES**

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

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

সম্পাদকীয়

টিকা প্রদানে বন্দরসহ সম্মুখ সারির মেরিটাইম কর্মী ও নাবিকদের অগ্রাধিকার দিতে হবে

২০১৯ সালের ডিসেম্বরে সর্বপ্রথম কোভিড-১৯ শনাক্ত হওয়ার পর পার হয়ে গিয়েছে এক বছরেরও অধিক সময়। এরই মধ্যে ইউরোপজুড়ে করোনার তৃতীয় ঢেউ আছড়ে পড়েছে। তবে বেশ কয়েক ধরনের টিকা বের হওয়ায় কিছুটা হলেও স্বস্তি দেখা দিয়েছে মানুষজনের মধ্যে। একমাত্র টিকার মাধ্যমেই সম্ভব কোভিড-১৯ কে পুরোপুরি নির্মূল করা। এর মধ্যেই বাংলাদেশ অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে টিকা প্রদান শুরু করেছে। বাংলাদেশ সরকারের সময়োপযোগী ও দূরদর্শী সিদ্ধান্তে দ্রুততম সময়ে টিকা পাওয়া অবশ্যই আমাদের একটি বড় অর্জন। সেক্ষেত্রে আমাদের ভুলে গেলে চলবে না, গত বছর লকডাউনের মধ্যেও জীবনের ঝুঁকি নিয়ে বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীরা বন্দর চালু রেখে দেশের অর্থনীতিকে সচল রেখেছেন। তাই সম্মুখ সারির মেরিটাইম কর্মী ও নাবিকদের সুরক্ষাকে আমাদের অগ্রাধিকার দিতে হবে। ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিংও (আইসিএস) টিকা প্রদানের অপেক্ষমাণ তালিকায় নাবিক ও সম্মুখ সারির মেরিটাইম কর্মীদের অগ্রাধিকার দিতে বিশ্বের বিভিন্ন দেশের সরকারগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে।

বন্দর বলতেই আমাদের চোখে ভেসে ওঠে জাহাজ ভিড়িয়ে হরেক রকম পণ্য ওঠানো-নামানো। সেখান থেকে জাহাজে পণ্য নিয়ে দূর দেশে যাওয়া, কিংবা দূর দেশ থেকে পণ্য নিয়ে আসা। কিন্তু বর্তমান সময়ে এত সহজেই বন্দরকে সংজ্ঞায়িত করা যায় না। এখন বন্দর বলতে বহুমুখী বণ্টন ব্যবস্থার কেন্দ্রবিন্দুকে বোঝানো হয়, যেখানে হিন্টারল্যান্ড ও ফোরল্যান্ডের সাথে নৌ, সড়ক ও রেলপথের মাধ্যমে সরাসরি সংযোগ স্থাপন হয়। বন্দরকে ঘিরে গড়ে উঠেছে অর্থনৈতিক অঞ্চল, আঞ্চলিক বণ্টন কেন্দ্র ও সংরক্ষণাগার।

বন্দরের মাধ্যমেই বৈদেশিক বাণিজ্য পরিচালিত হলেও সেটি সম্পন্ন হয় বন্দরকেন্দ্রিক অনেকগুলো পক্ষের সক্রিয় অংশগ্রহণে। একটি গতিশীল বন্দর ব্যবস্থাপনায় বন্দরই একমাত্র পক্ষ নয়। পক্ষগুলোর প্রত্যেকেরই যেমন সুনির্দিষ্ট দায়িত্ব ও কাজ রয়েছে, একইভাবে কাজগুলো আবার একটি আরেকটির সাথে আন্তঃসম্পর্কিত। প্রত্যেক অংশীজন তাদের দায়িত্ব সঠিক ও সময়ানুগভাবে সম্পন্ন করলেই কেবল বন্দরের কার্যক্রম গতি পায়। বন্দর ব্যবস্থাপনা ও তার অংশীজনদের নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে প্রধান রচনায়।

নানা প্রতিকূলতা পেরিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর এগিয়ে চলেছে সামনের দিকে। করোনাকাল বাদ দিলে কয়েক বছর ধরে দুই অংকের প্রবৃদ্ধি হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দরের। ছয় বছরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং দ্বিগুণের বেশি বাড়ার পেছনে ভূমিকা রেখেছে চট্টগ্রাম বন্দরের অব্যাহত সামর্থ্য বৃদ্ধি। প্রেক্ষিত পরিকল্পনা ২০৪১-এ নির্ধারিত অভীষ্টে পৌঁছতে হলে অর্থাৎ উন্নত দেশের কাতারে উন্নীত হতে গেলে বন্দরকে আরো বড় ভূমিকা রাখতে হবে। সেক্ষেত্রে চট্টগ্রাম বন্দরকে হতে হবে সাব-রিজিয়নাল ট্রান্সশিপমেন্ট হাব। বাংলাদেশকে যদি সাব-রিজিয়নাল হাব হিসেবে পরিণত করা যায়, তাহলে আমরা লায়াবিলিটিজকে অ্যাসেটে রূপান্তর করতে পারব। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নতুন চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান বন্দরবার্তাকে দেওয়া বিশেষ সাক্ষাৎকারে এই কথাই বলেছেন।

অবস্থানগত কারণে বাংলাদেশের সামনে সুযোগ রয়েছে সাব-রিজিয়নাল হাব হওয়ার। সে লক্ষ্যে সহজে পণ্য পরিবহনের সুবিধার্থে বাংলাদেশের সাথে প্রতিবেশী নেপাল, ভুটান ও ভারতের নৌ, সড়ক, রেল ও আকাশ পথে নতুন নতুন রুট চালুসহ বিভিন্ন পরিকল্পনা গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। উদ্বোধনের অপেক্ষায় আছে ভারত-বাংলাদেশ মৈত্রী সেতু-১। এর ফলে ভারতের ত্রিপুরা ও বাংলাদেশের চট্টগ্রামের মধ্যে সরাসরি সংযোগ স্থাপিত হবে। দেশগুলোর মধ্যে আঞ্চলিক সংযুক্তি বৃদ্ধির অনেকগুলো উদ্যোগ সরকারগুলোর শীর্ষ পর্যায়ে আলোচনাধীন। আমরা আশা করি, এই উদ্যোগুলো দ্রুত বাস্তবায়নের মাধ্যমে এই অঞ্চলের জনগণের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত করা সম্ভব হবে।

প্রিয় পাঠক, নতুন বন্দর অধিনায়কের নেতৃত্বে চট্টগ্রাম বন্দর করোনাকালীন প্রতিকূলতা কাটিয়ে আরো অনেক অর্জন নিয়ে আসবে বলেই আমাদের বিশ্বাস। এই ভাষার মাসে বাংলা ভাষায় মেরিটাইম চর্চার প্রসারে বন্দরবার্তা তার স্বীয় লক্ষ্য অর্জনে অঙ্গীকারবদ্ধ। ২০৪১ লক্ষ্যমাত্রা পূরণে মেরিটাইম খাত থেকে সর্বোচ্চ প্রবৃদ্ধি আনার লক্ষ্যে বিপুল সংখ্যক জনশক্তিকে মেরিটাইম বিষয়ে দক্ষ করে তুলতে মাতৃভাষায় মেরিটাইম চর্চার বিকল্প নেই। আপনাদের মূল্যবান মতামত ও অংশগ্রহণের ভিত্তিতে, বৈচিত্র্যময় আঙ্গিকে, সমৃদ্ধ কলেবরে বন্দরবার্তার পথচলা বাংলাদেশের মেরিটাইম খাতের বিকাশে আরো সহায়ক হবে। শুভেচ্ছাসহ

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দরবার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

কেবল বন্দর কর্তৃপক্ষ নয় বরং অংশীজনদের সমান সক্রিয়তাই বন্দরকে গতিশীল রাখে

১০

বিশেষায়িত কাজের জন্য বন্দরের রয়েছে আলাদা গুরুত্ব। একটি দেশের অর্থনীতির ওপর সে দেশের বন্দরসমূহের কার্যক্রমের রয়েছে প্রত্যক্ষ প্রভাব। আমদানি-রপ্তানি অর্থাৎ বৈদেশিক বাণিজ্য বন্দর দিয়ে সম্পাদিত হলেও বন্দর কর্তৃপক্ষ তা একা করে না। এর সাথে সম্পৃক্ত নানা অংশীজন এবং প্রত্যেকেরই রয়েছে আলাদা আলাদা কাজ। সেগুলো সম্পাদনের মধ্য দিয়েই পূর্ণতা পায় আমদানি-রপ্তানি।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

শুভেচ্ছা বারতা ▪ ০৯
বন্দরবার্তার পাঁচ বছর পূর্তিতে অংশীজনদের শুভকামনা

মুখর বন্দর ▪ ১৯
- সমুদ্রপথে বাংলাদেশে পণ্য পরিবহনে নতুন রুট
- অগ্রাধিকার তালিকায় ধীরাশ্রম কনটেইনার ডিপো
- কিছু আমদানিকারক ইচ্ছা করেই পণ্য খালাস করেন না
- ভারত-বাংলাদেশ মৈত্রী সেতু উদ্বোধন শিগ্‌গিরই
- করোনার প্রভাব মোকাবিলায় সরকারের আরো ২ প্রণোদনা
- মিথ্যা ঘোষণা দিয়ে পণ্য আমদানি কমেছে
- মহেশখালীতে বিনিয়োগ করতে চায় মার্কিন কোম্পানি
- বাংলাদেশে বিনিয়োগে আগ্রহী তুরস্ক
- অ্যান্টিডাম্পিং শুল্ক বসিয়েছে পাকিস্তান
- রপ্তানিমুখী শিল্পের প্রযুক্তি উন্নয়নে পাঁচ শতাংশ সুদে ঋণ
- অনুমোদন ছাড়া এক লাখ ডলার বিদেশে পাঠানো যাবে
- বাল্কহেডে পণ্য পরিবহন বন্ধের দাবি কার্গো ভেসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের
- শিল্পের কাঁচামালের নামে পর্দা ও সোফার কাপড় আমদানি

খতিয়ান ▪ ২৩
বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৫
- ঐতিহাসিক উচ্চতায় পণ্য পরিবহন ভাড়া
- এশিয়ায় জাহাজে ডাকাতির ঘটনা বাড়ছে
- ফ্যাল কনভেনশন বাস্তবায়নে ধুঁকছে বন্দরগুলো
- নাবিক বদলের সংকট সমাধানে যুক্ত হয়েছে ৩০০ প্রতিষ্ঠান
- স্ক্রাবারযুক্ত হতে যাচ্ছে ভিএলসিসি বহরের ৪০%
- মেরিটাইম ডিজিটালাইজেশনে গুরুত্ব আইএপিএইচ ও বিশ্বব্যাংকের
- ইতালিতে আবারো শুরু হচ্ছে ক্রুজ সেবা
- বাল্টিক ড্রাই ইনডেক্স বেড়েছে ১০%
- সমুদ্রে প্লাস্টিক দূষণ পরিচ্ছন্নে মায়েস্কের অংশীদারিত্ব
- সমুদ্রতলে তেলের পরিবর্তে মেটালে চোখ নরওয়ের
- ২০৪০ নাগাদ এলএনজির উৎপাদন ৭৯% বাড়তে পারে
- বিকল্প জ্বালানির কার্যকারিতা পরীক্ষায় এমএসসি
- চলতি বছরও বাড়বে খুচরা আমদানির আকার
- বিপজ্জনক পদার্থের রিমোট সার্ভের অনুমোদন মার্শাল আইল্যান্ডসের
- মহামারির মধ্যেও স্বাভাবিক সুয়েজ খালে পণ্য পরিবহন
- চ্যালেঞ্জ সত্ত্বেও ঘুরে দাঁড়িয়েছে অ্যান্টুয়ার্প
- টাইডওয়াটারের বহরে এখন উচ্চগতির ইন্টারনেট

০৪

বিশেষ সাক্ষাৎকার

রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান
চেয়ারম্যান, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

২০৪১ সালে উন্নত দেশ হওয়ার লক্ষ্য সামনে রেখে উন্নয়নমুখী বিপুল কর্মযজ্ঞ চালু রয়েছে সারা দেশে। এগুলো করার সময় লক্ষ্য রাখা হচ্ছে বন্দরের সাথে সহজ ও সাবলীল যোগাযোগ প্রতিষ্ঠার বিষয়টিও। সরকারের পরিকল্পনা উৎপাদন কেন্দ্রগুলো উপকূলীয় বন্দরগুলোর কাছাকাছি স্থাপন করা। এ লক্ষ্যে উপকূলীয় অঞ্চলে বেশ কয়েকটি নতুন বন্দর ও টার্মিনাল নির্মাণের কাজ চলছে। পাশাপাশি এখন আমাদের আরও যে কাজটি করতে হবে, তা হচ্ছে নিকট এবং দূরবর্তী শিল্পাঞ্চল বা উৎপাদনকেন্দ্রের সাথে বন্দরের মজবুত যোগাযোগ অবকাঠামো গড়ে তোলা।

১৫

আন্তর্জাতিক সংবাদ

নাবিক ও সম্মুখসারির কর্মীদের টিকা প্রদানে অগ্রাধিকারের আহ্বান

ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস) চাইছে সরকারগুলো যেন কোভিড-১৯ এর টিকা প্রদানের ক্ষেত্রে নাবিকদের অগ্রাধিকার দেয়। এর ব্যতিক্রম হলে মহামারির মধ্যে নাবিকরা যে চ্যালেঞ্জের মুখে পড়েছিল, আবারো তার পুনরাবৃত্তি ঘটবে। তবে টিকাদান প্রক্রিয়ায় দুটি ডোজ প্রয়োজন হওয়ায় এবং দুটি ডোজের মধ্যবর্তী সময় তিন থেকে চার সপ্তাহ হওয়ায় নাবিক ও সম্মুখসারির মেরিটাইম কর্মীদের জন্য তা বাস্তবায়ন এক গুরুত্বপূর্ণ চ্যালেঞ্জ হয়ে দাঁড়িয়েছে।

২১

পাঁচ বছরে নিলাম থেকে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের আয় ২৬৫ কোটি টাকা

চট্টগ্রাম বন্দরে অখালাসকৃত পণ্য নিলামে বিক্রি করে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস গত পাঁচ বছরে আয় করেছে ২৬৫ কোটি ৬১ লাখ টাকার বেশি। এ সময়ে বন্দরে বাজেয়াপ্ত পণ্য নিয়ে নিলাম হয়েছে ৬৪টি। যার মধ্যে ১০ হাজার ১৬০ লট পণ্য ছিল।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের নিলাম শাখার তথ্য অনুযায়ী

সাল	নিলাম সংখ্যা	পণ্যের পরিমান	আয় (টাকা)
২০১৬	০৯	২,৩৮৩ লট	২৬,৭০,৯৫,৯৮৫
২০১৭	১১	১,৮৮৫ লট	৩৫,১৬,০৫,০৮৪
২০১৮	২০	২,২৪৫ লট	৬৭,৮৯,২৬,০৭৯
২০১৯	১১	১,৯৮৫ লট	৭০,৫৪,৫৫,০৭৬
২০২০	১৩	১,৬৬২ লট	৬৫,৩০,৪৪,২৯৮
সর্বমোট	৬৪	১০,১৬০ লট	২,৬৫,৬১,২৬,৫২২

ছবি ইনফোগ্রাফিকস

সাফল্যের সাথে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব পালনের পর ৩১ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান হিসেবে যোগ দিয়েছেন রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান, এনপিপি, বিসিজিএমএস, এনডিসি, পিএসসি, বিএন। তার আগে ছিলেন বাংলাদেশ কোস্ট গার্ডের উপমহাপরিচালক ও চট্টগ্রাম বন্দরের সদস্যের (হারবার) দায়িত্বে। জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়ের ব্লু-ইকোনমি সেলের সদস্য হিসেবেও দায়িত্ব পালন করেছেন তিনি।

রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান কর্মজীবন শুরু করেন ১৯৮৪ সালের ২৪ জুলাই বাংলাদেশ নৌবাহিনীতে ক্যাডেট হিসেবে যোগদানের মধ্য দিয়ে। ১৯৮৭ সালের ১ জানুয়ারি তিনি কমিশনপ্রাপ্ত হন। এরপর দায়িত্ব পালন করেছেন নৌবাহিনীর বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ পদে। জাতিসংঘ মিশনের অধীনে তিনি সিয়েরা লিওনে সামরিক পর্যবেক্ষক দলের টিম লিডার এবং হাইতিতে ব্যানকন-২ এ শান্তিরক্ষী কর্মকর্তা হিসেবে কাজ করেছেন। বাংলাদেশের বন্দর, ব্লু-ইকোনমিসহ সার্বিক মেরিটাইম খাত নিয়ে সম্প্রতি কথা বলেছেন বন্দরবার্তার সাথে।

বাংলাদেশকে সাব-রিজিয়নাল ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে দেখতে চাই

রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান
চেয়ারম্যান, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

ছবি: শাহরিয়ার ফারজানা

একসময় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (হারবার) হিসেবে দায়িত্ব পালনের পর মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের দায়িত্ব সামলেছেন। সেখান থেকে আবার চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের দায়িত্বে। নতুন দায়িত্বকে কীভাবে দেখছেন?

এর আগেও আমি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (হারবার) হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছি। চেয়ারম্যানের দায়িত্ব পালনের ক্ষেত্রে এই অভিজ্ঞতার গুরুত্ব অমূল্য। এই অভিজ্ঞতা ও জ্ঞান চেয়ারম্যানের দায়িত্ব নির্বিঘ্নে পালনের ক্ষেত্রে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে বলে আমি বিশ্বাস করি।

সদস্য (হারবার) থাকাকালে নির্দিষ্ট একটি ক্ষেত্র নিয়ে দায়িত্ব পালন করেছি। এখন বন্দরের সামগ্রিক উন্নয়ন নিয়ে আমাকে পরিকল্পনা করতে হবে। অর্থাৎ চেয়ারম্যান হিসেবে দায়িত্বটা অনেক বেশি। সেখানে দেশের সামগ্রিক অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের কথা চিন্তা করতে হবে ও তা চাঙ্গা রাখতে সবসময় আপ্রাণ চেষ্টা করতে হবে। কারণ বন্দরের মাধ্যমেই পুরো মেরিটাইম বাণিজ্য চলে এবং মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টেশন হচ্ছে আমাদের অর্থনীতির চালিকাশক্তি। আমদানি ও রপ্তানিকারকদের তাদের কার্যক্রম পরিচালনার জন্য বন্দরের মাধ্যমে যেতে হয়। পণ্য গন্তব্যে পৌঁছাতে একটা দিনের বিলম্বের জন্য আমদানি ও রপ্তানিকারকদের অনেক ক্ষতির সম্মুখীন হতে হয়। রপ্তানিকারকদের ক্ষেত্রে রপ্তানি পণ্য নির্দিষ্ট সময়ে নির্দিষ্ট বন্দরে ডেলিভারি না হলে রপ্তানি বাতিল হওয়ার ঝুঁকি থাকে। অনেক ক্ষেত্রে এমনটা হয়েছেও। তাই রপ্তানি পণ্য নির্দিষ্ট সময়ে জাহাজীকরণের ব্যাপারে বন্দরকে সবসময় সচেষ্ট থাকতে হয়।

বিশ্বব্যাপীই অর্থনৈতিক উন্নয়নে বন্দরের গুরুত্ব বাড়ছে। সিঙ্গাপুর ও চীনের মতো দেশ বন্দরকেন্দ্রিক উন্নয়ন পরিকল্পনার সুবাদে অভাবনীয় অর্থনৈতিক সাফল্য পেয়েছে। বাংলাদেশেও সরকার বন্দরকেন্দ্রিক বিভিন্ন পরিকল্পনা গ্রহণ ও তা বাস্তবায়ন করছে। আগামী দিনের বাংলাদেশের জন্য নিরাপদ একটি বন্দর খাত গড়ে তুলতে আমাদের অগ্রাধিকার কী?

সমুদ্রবন্দর হচ্ছে অর্থনীতির বাতিঘর। দেশের আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে মূল ভূমিকাটাই পালন করতে হয় বন্দরকে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা দায়িত্ব গ্রহণের পর থেকে বন্দরের সামর্থ্য বৃদ্ধি এবং কাজের পরিধি সম্প্রসারণের লক্ষ্যে বহুমাত্রিক প্রকল্প হাতে নেওয়া হয়েছে। জাতীয় প্রবৃদ্ধি অর্জনেরও অন্যতম নিয়ামক হয়ে উঠেছে বন্দরের এই আধুনিকায়ন ও সামর্থ্য বৃদ্ধি।

২০৪১ সালে উন্নত দেশ হওয়ার লক্ষ্য সামনে রেখে উন্নয়নমুখী বিপুল কর্মযজ্ঞ চালু রয়েছে সারা দেশে। এগুলো করার সময় লক্ষ্য রাখা হচ্ছে বন্দরের সাথে সহজ ও সাবলীল যোগাযোগ প্রতিষ্ঠার বিষয়টিও। পণ্য উৎপাদন ব্যয়ের সাথে পরিবহন ব্যয় যুক্ত হয়েই নির্ধারিত হয় পণ্যের দাম। ফলে পরিবহন ব্যয় বাড়লে স্বাভাবিকভাবেই পণ্যের দামও বাড়বে। তার প্রভাব পড়বে বাজারের ওপর। এ কারণে উৎপাদিত পণ্য নির্বিঘ্নে এবং স্বল্পতম সময়ে রপ্তানি করা এবং অন্যদিকে আমদানি পণ্য হিন্টারল্যান্ডে পৌঁছে দেওয়ার কাজটি সুষ্ঠুভাবে করতে পারাটাই এ মুহূর্তে আমাদের বড় চ্যালেঞ্জ। সরকারের পরিকল্পনা উৎপাদন কেন্দ্রগুলো উপকূলীয় বন্দরগুলোর কাছাকাছি স্থাপন করা। এ লক্ষ্যে উপকূলীয় অঞ্চলে বেশ কয়েকটি নতুন বন্দর ও টার্মিনাল নির্মাণের কাজ চলছে। পাশাপাশি এখন আমাদের আরো যে কাজটি করতে হবে, তা হচ্ছে নিকট এবং দূরবর্তী শিল্পাঞ্চল বা উৎপাদনকেন্দ্রের সাথে বন্দরের মজবুত যোগাযোগ অবকাঠামো গড়ে তোলা। রপ্তানিতে প্রতিযোগিতাসক্ষমতা ধরে রাখতে হলে পণ্যের গুণগত মানের পাশাপাশি লিড টাইম কমিয়ে আনা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এজন্য শক্তিশালী যোগাযোগ অবকাঠামো এবং দক্ষ বন্দরের কোনো বিকল্প নেই। সিঙ্গাপুর একটি বন্দরনির্ভর দেশ, দক্ষতাই যাকে তুলে দিয়েছে সাফল্যের শীর্ষে। আমদানি পণ্য দক্ষতার সাথে খালাস এবং দ্রুততার সাথে হিন্টারল্যান্ডে পাঠানো কিংবা রপ্তানি পণ্য দক্ষ ব্যবস্থাপনায় দ্রুততম সময়ে জাহাজে তুলে দেওয়ার কার্যক্রমে সামান্য দুর্বলতা থাকলেও পরোক্ষভাবে তার নেতিবাচক প্রভাব পড়বে দেশের অর্থনীতিতে। সরকারের সুবিবেচনাপ্রসূত সিদ্ধান্তে এসব ঝুঁকি উত্তরণে এ মুহূর্তে কাজ করে যাচ্ছি আমরা। এ মুহূর্তেও চলমান রয়েছে অনেকগুলো প্রকল্প, যার লক্ষ্য বন্দর অবকাঠামোর আধুনিকায়ন এবং এর কাজের পরিধির আরো সম্প্রসারণ।

আমাদের অর্থনীতি দিন দিন বড় হচ্ছে। সেই সাথে বাড়ছে চট্টগ্রাম বন্দরের কনটেইনার হ্যান্ডলিং চাহিদাও। ক্রমবর্ধমান এ চাহিদার সাথে তাল মেলাতে বন্দরকেন্দ্রিক পরিকল্পনা কী?

করোনাকাল বাদ দিলে কয়েক বছর ধরে দুই অংকের প্রবৃদ্ধি হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দরের। ছয় বছরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং দ্বিগুণের বেশি বাড়ার পেছনে ভূমিকা রেখেছে চট্টগ্রাম বন্দরের অব্যাহত সামর্থ্য বৃদ্ধি। কার্গো পরিবহন খাতে ছন্দ ফিরিয়ে আনা, শুল্ককাঠামোর প্রতিবন্ধকতা কাটিয়ে ওঠার কারণে এই অর্জন সম্ভব হয়েছে।

বন্দরকেন্দ্রিক উন্নয়নে সরকারের এই যে বিপুল কর্মযজ্ঞ চলছে অর্থাৎ বিদ্যমান বন্দরগুলোর সক্ষমতা বাড়ানো হচ্ছে, একই সাথে গভীর সমুদ্রবন্দরও নির্মাণ করা হচ্ছে। এসবের চূড়ান্ত লক্ষ্য কী?

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী যেমনটা বলেছেন, ২০৪১ সালের মধ্যে আমরা উন্নত দেশের কাতারে পৌঁছতে চাই। প্রেক্ষিত পরিকল্পনা ২০৪১-এ নির্ধারিত অভীষ্টে পৌঁছতে হলে অর্থাৎ ২০৪১ সালে উন্নত দেশের কাতারে উন্নীত হতে গেলে আমাদের বন্দরকে আরো বড় ভূমিকা রাখতে হবে। অভীষ্টে পৌঁছতে ২০৩১ সাল নাগাদ ৯ শতাংশ এবং ২০৪১ সাল নাগাদ ৯ দশমিক ৯ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জন করতে হবে আমাদের। আমদানি-রপ্তানিই হবে এক্ষেত্রে প্রধান নিয়ামক। ২০৩১ সাল নাগাদ আমদানিতে ১২ দশমিক শূন্য ৫ ও রপ্তানিতে ১১ দশমিক ৬৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হবে। ২০৪১ সালে আমদানি প্রবৃদ্ধি হবে ১০ শতাংশ ও রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ১১ শতাংশ। বিদ্যমান বন্দর সুবিধায় আমদানি-রপ্তানির এ বিপুল চাপ সামাল দেওয়া যাবে না। সে কারণেই বিদ্যমান বন্দরের সক্ষমতা বাড়ানো হচ্ছে।

বন্দরের ইকুইপমেন্ট বহরে নতুন নতুন যন্ত্রপাতি যুক্ত করার পাশাপাশি পতেঙ্গা উপকূলে ৯০৭ একর জমির ওপর বে-টার্মিনাল নির্মাণ করছে চট্টগ্রাম বন্দর। ২০২১ সালের জুনের মধ্যে টার্মিনালটির নির্মাণকাজ শেষ হবে। এখানে ১৯০ মিটারের চেয়ে বড় এবং সাড়ে ৯ মিটারের বেশি ড্রাফটের জাহাজ ভিড়তে পারবে। ৫ হাজার টিইইউ ক্ষমতাসম্পন্ন মাদার ভেসেলও নোঙর করতে পারবে এখানে। মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণের কাজও শুরু হয়েছে। ২০২৫ সালে বন্দরটি কার্যক্রমে আসবে। মোংলা ও পায়রা বন্দরের অবকাঠামো সমৃদ্ধির কাজ চলছে। এছাড়া আমাদের অন্যতম অগ্রাধিকার বে-টার্মিনাল তো আছেই। সব মিলিয়ে বলা যায় আগামী দিনের চাহিদা পূরণে আমরা সঠিক পথেই এগোচ্ছি।

উন্নত দেশের কাতারে পৌঁছানোর পথে আমরা চট্টগ্রাম বন্দরকে সাব-রিজিয়নাল ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে দেখতে চাই। বাংলাদেশকে যদি সাব-রিজিয়নাল হাব হিসেবে ঘোষণা করা যায়, তাহলে আমরা লায়াবিলিটিজকে অ্যাসেটে রূপান্তর করতে পারব। সবসময়ই আমি এটা বলে থাকি।

এখন প্রশ্ন হলো কোন কোন বন্দর সাব-রিজিয়নাল ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে আমাদের বন্দরকে ব্যবহার করবে এবং কেনইবা ব্যবহার করবে? মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর চালু হলে চট্টগ্রাম, মোংলা ও পায়রা বন্দর একে ফিডার পোর্ট হিসেবে ব্যবহার করবে। আমাদের পার্শ্ববর্তী দেশ ভারতের কলকাতা (বর্তমানে শ্যামাপ্রসাদ মুখোপাধ্যায় বন্দর), হলদিয়া, বিশাখাপত্তনম, কাকিনাড়া ও আন্দামান-নিকবরের অর্থাৎ বঙ্গোপসাগর বেল্টের বন্দরগুলো এটি ব্যবহার করতে পারবে। আমাদের আরেক প্রতিবেশী মিয়ানমারের আকিয়াব, ইয়াঙ্গুন এবং থাইল্যান্ডের ফুকেটসহ আরো দুই-একটি ছোট বন্দরও এটি ব্যবহার করতে পারবে। অর্থাৎ এ বন্দরগুলো হবে মাতারবাড়ীকেন্দ্রিক। এখন প্রশ্ন হচ্ছে কেন তারা মাতারবাড়ী ব্যবহার করবে? কারণ এই অঞ্চলের বন্দরগুলোর মধ্যে মাতারবাড়ীর ড্রাফট সবচেয়ে বেশি। ১৮ মিটার ড্রাফট হওয়ায় ১০ হাজার টিইইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতার জাহাজ ভিড়তে পারবে এখানে।

বর্তমানে সিঙ্গাপুরকে আমরা ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে ব্যবহার করি। বাংলাদেশ, ভারত, মিয়ানমার সবাই সিঙ্গাপুরকেই ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে ব্যবহার করে। কলম্বো বা তানজাং পেলেপাস থেকেও আমরা পণ্য আনি। এসব বন্দর থেকে একটি জাহাজে ১ হাজার ২০০ থেকে ১ হাজার ৮০০ টিইইউ কনটেইনার আনা হয়। এর পরিবর্তে ১০ হাজার টিইইউ কনটেইনার আনা গেলে ৪০ থেকে ৫০ শতাংশ ফ্রেইট কমে যাবে। ব্যবসায়ীরা তখন এমনিতেই মাতারবাড়ী বন্দরকে বেছে নেবেন। কারণ, খরচ সাশ্রয়ের পাশাপাশি পণ্যের ডেলিভারিও তারা দ্রুত পাবেন। সুতরাং এই বন্দর হবে ট্রান্সশিপমেন্ট হাবের সার্ভিস পোর্ট এবং আমরা সেই আশা করতেই পারি। এজন্য মাননীয় প্রধানমন্ত্রী আমাদের সুনীল অর্থনীতিকে, আমাদের মেরিটাইম সেক্টরকে ঢেলে সাজানোর যে মহাকর্মযজ্ঞ নিয়েছেন এবং তার যে ভিশন, তা বাস্তবায়ন করতে পারলে আমরা আমাদের অভীষ্ট লক্ষ্য, অর্থাৎ ২০৪১ সালের মধ্যে উন্নত বিশ্বের কাতারে পৌঁছে যাব। তখন সেটা আর স্বপ্ন থাকবে না, বাস্তবে রূপায়িত হবে।

বিশ্বে ল্যান্ডলর্ড পোর্ট মডেল একটি পরীক্ষিত মডেল, যেখানে প্রতিষ্ঠিত কর্তৃপক্ষের পাশাপাশি বন্দর কার্যক্রম পরিচালনায় একটি বড় ধরনের ভূমিকা পালন করে বেসরকারি খাত। বিশ্বের বহু দেশে সাফল্যের উদাহরণ তৈরি করেছে এই মডেল। বাংলাদেশে বন্দর খাতের উন্নয়নে বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ উদ্বুদ্ধ করতে ঠিক কী জাতীয় পরিকল্পনা রয়েছে কর্তৃপক্ষের?

ল্যান্ডলর্ড পোর্ট মডেলে বন্দরসেবা প্রদান কার্যক্রম পরিচালনার দায়িত্বে থাকে বেসরকারি খাত, যারা নিজেরাই তাদের প্রয়োজনীয় উপরিকাঠামো, যেমন টার্মিনালে কার্গো হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট সংগ্রহ, ব্যবহার ও সংরক্ষণের কাজ করে। আমদানি-রপ্তানির ক্রমবর্ধমান চাহিদা সামাল দিতে বাংলাদেশ সরকারও ল্যান্ডলর্ড পোর্ট মডেল বাস্তবায়নের বিষয়টি গুরুত্বসহকারে বিবেচনা করছে। অনুরূপ এক সিদ্ধান্ত নিয়ে ভারত সরকারও কিছুদিন আগে রাষ্ট্রায়ত্ত ১২টি বন্দরের মধ্যে ১১টি আরো দক্ষতার সাথে পরিচালনার স্বার্থে দায়িত্বভার ছেড়ে দিয়েছে বেসরকারি খাতের হাতে। বিশ্বব্যাংকও সম্প্রতি তাদের এক প্রতিবেদনে এ ধারণার প্রতি সমর্থন ব্যক্ত করে বলেছে, বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ বাড়িয়ে এখনই এবং অদূর ভবিষ্যতে বাংলাদেশ ও তার দক্ষিণ এশীয় প্রতিবেশীরা বিপুল পরিমাণ লাভবান হতে পারে। বৈশ্বিক বাজার থেকে বড় সাফল্য ঘরে তুলতে পারে।

সপ্তম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় বন্দর খাতের বিকাশ এবং সমুদ্র সম্ভাবনা কাজে লাগাতে এ খাতে বেসরকারি বিনিয়োগ আকর্ষণের কথা বলা হয়। অষ্টম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায়ও খাতটিতে বেসরকারি বিনিয়োগের কথা জোর দিয়ে বলা হয়েছে। এক্ষেত্রে সুনির্দিষ্ট কোন কোন খাতে বেসরকারি বিনিয়োগ তুলনামূলক লাভজনক হবে বলে মনে করেন? পাশাপাশি সপ্তম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় নির্ধারিত লক্ষ্যগুলো অর্জনের বিষয়টি কীভাবে মূল্যায়ন করবেন? অষ্টম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার নির্ধারিত লক্ষ্যগুলো অর্জনের বিষয়েইবা কী ভাবছেন?

প্রথমত অবকাঠামো খাত উন্নয়নের বিপুল বিনিয়োগের সুযোগ রয়েছে এখানে। আমদানি-রপ্তানি গতিশীল করতে বন্দর অবকাঠামো সম্প্রসারণ করা যেমন জরুরি, তেমনি এর অবকাঠামো সামার্থ্য বাড়ানো, যেমন আরো বেশি অটোমেশনের মাধ্যমে বন্দরের দক্ষতা বৃদ্ধি, বৈশ্বিক বিধানের সাথে সঙ্গতি রেখে তাকে আরো পরিবেশবান্ধব করে তোলা ইত্যাদিও জরুরি। আমাদের মূল কাজ কার্গো আনা-নেওয়ায় স্বাচ্ছন্দ্য নিশ্চিত করা। এসব খাতে বেসরকারি বিনিয়োগ স্বভাবতই লাভজনক হবে। নীতিমালা প্রণয়ন ও অন্যান্য সমর্থন নিশ্চিত করবে সরকার। বস্তুত আমাদের এখানে প্রায় প্রতিটি খাতেই বেসরকারি বিনিয়োগের ব্যাপক সম্ভাবনা রয়েছে।

পরিবহন এবং লজিস্টিক খাতেও দক্ষতা ও গতিশীলতা সূচনার ব্যাপক সুযোগ রয়েছে। অভিজ্ঞ কোম্পানির সাথে যৌথ উদ্যোগ গ্রহণ একটি চমৎকার বিকল্প হতে পারে এক্ষেত্রে। বহুজাতিক কোম্পানিগুলোর সাথে বাণিজ্যের ক্ষেত্রে এখানকার সড়ক এবং রেলের ফ্রেইট পরিবহন কোম্পানিগুলো অভ্যন্তরীণ শিপিং লাইনগুলোর সাথে অংশীদারিত্ব গড়ে তুলতে পারে। ঢাকা ও চট্টগ্রামের মধ্যে নতুন ধরনের বার্জ-সার্ভিস চালু করা সম্ভব হলে সড়কপথে ট্রাকযোগে কার্গো পরিবহনের ওপর চাপ কমবে। ফলে নৌপথের ব্যবহার বাড়লে লজিস্টিক পরিস্থিতির

উন্নতি ঘটবে। এ মুহূর্তে অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার এক ঐতিহাসিক সন্ধিক্ষণে রয়েছি আমরা। আমাদের বন্দর, রেল, সড়ক ও নৌপরিবহন সেবাসহ প্রতিটি খাতের অব্যাহত উন্নয়ন নিশ্চিত করা আবশ্যক। আগামী দিনের 'এশিয়ান টাইগার' হয়ে ওঠার পথে দেশকে এগিয়ে নিতে আমাদের বেসরকারি খাতও বিনিয়োগের জন্য প্রস্তুত। আমরা, বিশেষত ভাবছি কাস্টমস, অবকাঠামো, লজিস্টিক সেবা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠানগুলোর মধ্যে প্রতিযোগিতা বৃদ্ধি এবং কনটেইনার ট্র্যাকিং ও ট্রেসিং খাতের উন্নয়নের কথা।

সপ্তম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে চট্টগ্রাম বন্দরের সাফল্যের স্বীকৃতি সরকারের তরফ থেকেই দেওয়া হয়েছে। সপ্তম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার মূল্যায়নেই বলা হয়েছে, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ তাদের লক্ষ্যমাত্রা পুরোপুরি অর্জন করেছে। অর্জনের দিক দিয়ে কোথাও কোথাও লক্ষ্যমাত্রাকেও ছাড়িয়ে গেছে। অষ্টম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রতিযোগিতাসক্ষমতা বাড়াতে বন্দরের দক্ষতা আরো বৃদ্ধির ওপর জোর দেওয়া হয়েছে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সুদক্ষ দিকনির্দেশনায় আমরা সেটা অর্জন করতে পারব বলে আশাবাদী।

বন্দর নিজেই এক ধরনের লজিস্টিক প্ল্যাটফর্ম, যার কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে চালাতে গেলে অনেকগুলো অংশীজনের সক্রিয় অংশগ্রহণ অপরিহার্য। বন্দর এবং অংশীজনদের মধ্যকার অতি প্রয়োজনীয় এই সমন্বয় প্রতিষ্ঠার কাজটি করছেন কীভাবে?

বন্দর শুধু তখনই তার সেরাটা দিতে পারে যখন তার সাথে সংশ্লিষ্ট প্রতিটি অংশীজন এতে পূর্ণাঙ্গ সমন্বয়ের মাধ্যমে তাদের দায়িত্বটুকু পালন করছেন। বিষয়টি রিলে রেসের মতো। একজন তার দৌড় শেষ করে আপনার হাতে ব্যাটন তুলে দেওয়ার পরই কেবল শুরু হতে পারে আপনার দৌড়। বিজয়ের লক্ষ্যে একাগ্রতা, সমন্বিত প্রয়াস ও সর্বোচ্চ অংশগ্রহণ ছাড়া সাফল্য এখানে অনিশ্চিত। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর বিশেষ নির্দেশনার ভিত্তিতে ২৪/৭ বন্দর চালু কার্যক্রম আরো জোরদার করা হয়েছে। ঘড়ির কাঁটা ধরে দেশের 'নীলমণি' এ বন্দরটিকে সদাপ্রস্তুত রাখতে চাইলে প্রতিটি অংশীজনের অনিবার্য অংশগ্রহণের বিকল্প নেই। ছুটির দিনে সরকারি-বেসরকারি অফিস খোলা রাখার চর্চাটি এখনো জোরালো হতে পারেনি কাজের সব ক্ষেত্রে। আমদানিকারকরা সময়মতো কনটেইনার ডেলিভারি না নেওয়ার কারণে বন্দরে জট বাড়ছে। দুর্বলতা রয়েছে, তবে এগুলো কাটিয়ে ওঠার লক্ষ্যে বাংলাদেশ মান নিয়ন্ত্রণ সংস্থা, বাংলাদেশ পরমাণু শক্তি কমিশন এবং কোয়ারানটাইন বিভাগের মতো জরুরি অফিসগুলো ২৪ ঘণ্টা খোলা রাখার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। ২৪/৭ সফল করতে বন্দর কর্তৃপক্ষ, কাস্টম অফিস, বিএসটিআই, কোয়ারানটাইন অধিদপ্তর, ব্যাংক এবং অন্যান্য অংশীজনের মধ্যে সমন্বয় আরো বাড়াতে হবে। কার্যক্রম সফল করতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সুনির্দিষ্ট নির্দেশনা রয়েছে তিন শিফটে কাজ চালু রাখার। গুরুত্বপূর্ণ অংশীজন হিসেবে ন্যাশনাল বোর্ড অব রেভিনিউ (এনবিআর) ইতোমধ্যেই তাদের ৯৪ জন সহকারী রেভিনিউ কর্মকর্তা এবং ৯ জন সহকারী কমিশনারকে চট্টগ্রামে প্রেরণ করেছেন। অনুরূপ গতিশীলতা দেখা যাচ্ছে অন্যান্য অংশীজনদের মধ্যেও। পাশাপাশি বন্দর জনশক্তির দক্ষতা বৃদ্ধি ও কার্যক্রমে গতিশীলতা আনার লক্ষ্যে মধ্যম এবং দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা রয়েছে কর্তৃপক্ষের। কাস্টম হাউস, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট, ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারসহ সকল অংশীজনকে ২৪ ঘণ্টা তিন শিফটে কাজ করতে হবে।

উন্নত বিশ্বের অধিকাংশ বন্দরে কাস্টমসের আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করা হয় বন্দর চত্বরের বাইরে, কিন্তু চট্টগ্রাম বন্দরের ক্ষেত্রে তা ভিন্নরূপ। বন্দরের ভেতর কাস্টমস ডেলিভারি এবং পরীক্ষণ কার্যক্রমের কারণে বন্দরের স্বাভাবিক গতিশীলতা ক্ষুণ্ন হচ্ছে। এ অবস্থা উত্তরণের লক্ষ্যে কী ধরনের পরিকল্পনা রয়েছে আপনার?

বন্দর এলাকা থেকে এফসিএল কার্গোর আনস্টাফিং কিংবা দ্রুত ডেলিভারি নিশ্চিত করতে অফ-ডক সুবিধা বিনির্মাণের ওপর জোর দিয়েছে সরকার। এগুলো হতে পারে বেসরকারি কনটেইনার ফ্রেইট স্টেশন (সিএফএস) কিংবা ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো (আইসিডি)। বর্তমানে ১৭টি বেসরকারি আইসিডি রয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের কাছাকাছি। এসব স্থাপনায় কাস্টমস আনুষ্ঠানিকতার পাশাপাশি রাখা হয় স্বল্প-ঝুঁকির আমদানি পণ্য এবং খালি হওয়া কনটেইনার। তারা ৩৭টি পণ্যের আনস্টাফিং এবং ডেলিভারি দিতে পারে। চট্টগ্রাম বন্দরের ওপর বর্তমান চাপ কমাতে আরো অন্তত ১২-১৩টি বেসরকারি আইসিডি গড়ে তোলার কথা ভাবা হচ্ছে। বন্দরের জট কমাতে বেসরকারি খাতে আরো আইসিডি এবং আইসিটি (ইনল্যান্ড কনটেইনার টার্মিনাল) নির্মাণের অনুমোদন দিতে যাচ্ছে সরকার। ঢাকা ও তার আশপাশের আইসিটিগুলো নৌপথে ঢাকা থেকে চট্টগ্রামে পণ্য পৌঁছে দেওয়ার কাজ করছে। চট্টগ্রাম বন্দরের সাপ্লাই চেইনের ওপর চাপ কমাতে ও তাকে আরো গতিশীল করতে আন্তরিক প্রতিশ্রুতিবদ্ধ রয়েছে সরকার। আমি নিশ্চিত, যে আমাদের সম্মিলিত এসব প্রয়াসে সামনের দিনগুলোতে ব্যবসায়ের খরচও আশাতীত পরিমাণে কমে যাবে।

চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ারম্যান হিসেবে যোগদানের আগে আপনি মোংলা বন্দরের দায়িত্ব পালন করেছেন। সাম্প্রতিক সময়ে আমরা মোংলা বন্দরকে কর্মচঞ্চল এক বন্দর হিসেবে দেখছি। বন্দরটির প্রতি ব্যবহারকারীদের এ আগ্রহের কারণ কী?

করোনা মহামারির মধ্যে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের দায়িত্ব দেওয়া হয় আমাকে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর কাছে আমি কৃতজ্ঞ যে দুর্যোগকালীন সময়ে আমার ওপর আস্থা রেখে মোংলা বন্দর পরিচালনার গুরু দায়িত্ব তিনি আমাকে দিয়েছিলেন। আমি উনার এই আস্থার সম্মান রাখার চেষ্টা করেছি। চট্টগ্রাম বন্দরের সদস্য (হারবার) হিসেবে আমার যে অভিজ্ঞতা ছিল সেটা আমি মোংলা বন্দরে কাজে লাগিয়েছি।

আপনারা জানেন, দীর্ঘদিন যাবৎ মোংলা বন্দর একটি লোকসানি বন্দর। ৭০ বছরের পুরনো মৃতপ্রায় বন্দরটিকে জাগিয়ে তোলা ছিল আমার জন্য বিরাট একটা চ্যালেঞ্জ। দায়িত্ব নেওয়ার পর দেখলাম বন্দরে ঠিকমতো জাহাজ আসে না। এর কারণ অনুসন্ধান করে প্রথমেই যে সমস্যাটা দেখলাম তা হলো নাব্যতা সংকট। বন্দরের ব্যবস্থাপনাও বেশ দুর্বল ছিল। দেখা গেল, একই জায়গা থেকে অ্যাপ্রাইজিং হচ্ছে, ডেলিভারি হচ্ছে আবার পরীক্ষাও হচ্ছে। এতে বন্দরের উৎপাদনশীলতা কমে যাচ্ছে। এসব সমস্যা চিহ্নিত করার পর একটি আন্তর্জাতিক বন্দর যেভাবে পরিচালিত হয়, মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রেও তা চালু করলাম। অ্যাপ্রাইজিং, এক্সামিনেশন, ডেলিভারি, রপ্তানি ও স্টাফিং-আনস্টাফিংয়ের জন্য আলাদা আলাদা ইয়ার্ড করা হলো। এতে বন্দরের কার্যক্রম

বিদায়

বিদায় রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ

৯ মাস চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নেতৃত্ব দিয়ে ৩১ জানুয়ারি নতুন চেয়ারম্যানের কাছে দায়িত্ব হস্তান্তর করেছেন রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ (জি), এনজিপি, এনডিসি, পিএসসি বিএন। ২০২০ সালের ১২ এপ্রিল তিনি আনুষ্ঠানিকভাবে চট্টগ্রাম বন্দরের ৪০তম চেয়ারম্যানের দায়িত্ব নিয়েছিলেন। রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ চেয়ারম্যান হিসেবে দায়িত্ব পালনকালে চট্টগ্রাম বন্দর মর্যাদাপূর্ণ লয়েড'স লিস্টের তালিকায় ৬৪তম থেকে ৫৮তম স্থানে উঠে এসেছে। এছাড়া এ সময়কালে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের নির্মাণকাজের উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি ও মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণকাজ শুরু হয়েছে।

একটা শৃঙ্খলায় চলে এল এবং বন্দরের উৎপাদনশীলতা বেড়ে গেল।

আরেকটা কাজ যেটা করলাম তা হলো আউটার বারে ক্যাপিটাল ড্রেজিং নির্ধারিত সময়ের এক মাস আগেই শেষ করে ফেললাম। ফলে হারবার এলাকার নাব্যতা বেড়ে গেল। আমাদের ওয়েবসাইট ও আন্তর্জাতিক নেটওয়ার্ককে কাজে লাগিয়ে সবাইকে আমরা বোঝাতে সক্ষম হলাম যে, বন্দরে সাড়ে ৯ মিটার থেকে ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ আনা সম্ভব এবং মোংলা বন্দর ব্যবহারের আহ্বান জানালাম। চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়েও মোংলা বন্দরের ট্যারিফ যে অনেক কম, সেটাও আমরা তুলে ধরলাম। এতে দেখা গেল এক মাসে ১৩০টির মতো জাহাজ চলে এসেছে। আগে যেখানে বছরে ৫০টি জাহাজ আসত না।

জেটির পাশেও নাব্যতা কম ছিল এবং ৭ থেকে সাড়ে ৭ মিটারের বেশি ড্রাফটের জাহাজ আসতে পারত না। এরপর মেইনটেন্যান্স ড্রেজিংয়ের আওতায় বন্দরের নিজস্ব সক্ষমতায় আমরা জেটি হেড়ে ড্রেজিং করলাম। এর মধ্য দিয়ে ৮ থেকে সাড়ে ৮ মিটারের জাহাজ জেটি হেড়ে আনার চেষ্টা করলাম এবং তাতে আমরা সফলও হলাম।

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ বর্তমানে আমদানি ও রপ্তানিকারকদের সাথে বৈঠক ও যোগাযোগের মাধ্যমে বন্দরের নাব্যতা বৃদ্ধিসহ সক্ষমতা বৃদ্ধির বিষয়টি তুলে ধরছে। অবকাঠামো উন্নয়নসহ বিভিন্ন ধরনের সংস্কার এনে বন্দরে পণ্য ডেলিভারি ও জাহাজীকরণ কাজে আমূল পরিবর্তন এনে বন্দরকে গতিশীল করা হয়েছে। এর ফলে দ্রুততম সময়ে পণ্য খালাস করা সম্ভব হচ্ছে। পণ্যের নিরাপত্তার জন্য বন্দরের স্থাপনাসমূহকে সিসিটিভির আওতায় আনা হয়েছে। বন্দরে নতুন নতুন কনটেইনার ও কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতিও সংযোজন করা হয়েছে। বন্দরের ট্রাফিক, মেকানিক্যাল ও মেরিন বিভাগের কর্মকাণ্ডকে ঢেলে সাজানো হয়েছে। বন্দরের ব্যবস্থাপনায় আমূল পরিবর্তন আনার পাশাপাশি বন্দরের কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের জবাবদিহির আওতায় আনা হয়েছে। এসবের ফলে ব্যবহারকারীরা মোংলা বন্দর ব্যবহারে আগের চেয়ে অনেক বেশি স্বাচ্ছন্দ্য বোধ করছেন।

আরেকটি বিষয় এখানে উল্লেখ করার মতো এবং তা হলো খাদ্যসামগ্রী ও গাড়ি আমদানির জন্য মোংলা বন্দর খুবই উপযোগী। ৪০ শতাংশ খাদ্যপণ্য এবং গাড়ি মোংলা বন্দর দিয়ে আমদানির জন্য সরকার একটি এসআরও জারি করেছে। আমরা এটাকে প্রচারের কাজে ব্যবহার করলাম। খাদ্যদ্রব্যের জাহাজকে অগ্রাধিকার দিতে থাকলাম। গাড়িবাহী জাহাজগুলোর ফ্রেইট কমিয়ে দিলাম। ফলে যেসব শিপিং এজেন্ট ও ফ্রেইট ফরোয়ার্ডাররা আগে মোংলা বন্দরের প্রতি অনীহা প্রকাশ করতেন, তারাও এখন বন্দরটি ব্যবহার করছেন এবং জাহাজের সংখ্যা বেড়ে গেছে। মোংলা বন্দরের শেডগুলো এখন গাড়িতে ভরা থাকে। এই গাড়ির কারণে মোংলা বন্দরের রাজস্বও বেড়ে গেছে।

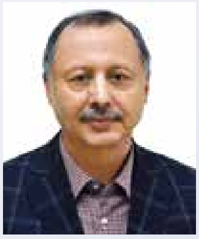
বন্দরের ইনার বারের ড্রেজিংয়ের কাজও শুরু হয়েছে। এটা শেষ হলে জেটিতে ৯-১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভিড়তে পারবে। এছাড়া সেতু চালু হলে সড়কপথে ঢাকা ও উত্তরবঙ্গের সাথে মোংলা বন্দরের দূরত্ব সবচেয়ে কম হবে এবং পদ্মা সেতুর ওপর দিয়ে পণ্যবাহী গাড়ি নেপাল, ভুটানসহ আমাদের পার্শ্ববর্তী দেশে চলে যাবে। মোংলা বন্দরের গুরুত্ব তখন অন্য মাত্রায় পৌঁছে যাবে। তবে এক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ হলো বন্দরের যে নাব্যতা আমরা তৈরি করেছি সেটি ধরে রাখা। এজন্য নিয়মিত মেইনটেন্যান্স ড্রেজিং করতে হবে।

জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়ের ব্লু-ইকোনমি সেলের সদস্য হিসেবে অর্থনীতির নতুন এই ফ্রন্টটি নিয়ে কাজ করেছেন আপনি। নৌসদর দপ্তরের পরিচালক (ব্লু-ইকোনমি) থাকাকালেও খাতটি নিয়ে কাজ করার সুযোগ হয়েছে আপনার। ব্লু-ইকোনমিতে বাংলাদেশের সম্ভাবনা এবং তা কাজে লাগাতে আমাদের প্রস্তুতি সম্পর্কে কিছু বলুন।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার দূরদর্শী নেতৃত্বে ২০১২ সালে মিয়ানমার ও ২০১৪ সালে ভারতের সাথে সমুদ্রসীমা-সংক্রান্ত বিরোধ শান্তিপূর্ণভাবে নিষ্পত্তির মধ্য দিয়ে বঙ্গোপসাগরের ১ লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গকিলোমিটারজুড়ে বাংলাদেশের সার্বভৌমত্ব প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। এর মধ্য দিয়ে সামুদ্রিক মৎস্য আহরণ, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ, শিপিং, মেরিন পর্যটনকেন্দ্রিক অর্থনৈতিক সম্ভাবনার নতুন দুয়ার উন্মোচিত হয়েছে। সঠিক গবেষণা ও দক্ষ মানবসম্পদ সৃষ্টির মাধ্যমে অমূল্য এ সম্পদ আহরণ করতে হবে। এ লক্ষ্যে কাজও শুরু হয়েছে। গভীর সমুদ্রে মৎস্যসম্পদের জরিপে আরভি মীন সন্ধানী ২০১৬ সালেই বাংলাদেশে এসেছে এবং জরিপকাজ চলছে। চলছে গভীর সমুদ্রে তেল-গ্যাস অনুসন্ধানের কাজও। সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পেও একটা জাগরণ তৈরি হয়েছে। বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের পাশাপাশি বেসরকারি উদ্যোক্তারাও এ খাতে বড় বিনিয়োগ নিয়ে এগিয়ে আসছে। জাহাজ আমদানিতে সরকারের নীতিসহায়তা এক্ষেত্রে বিশেষ ভূমিকা রাখছে। সমুদ্রগামী জাহাজের বহর শক্তিশালী হলে পণ্য পরিবহন বাবদ জাহাজভাড়ার উল্লেখযোগ্য অংশ দেশে রাখা সম্ভব হবে, যা অর্থনীতিতে বাড়তি শক্তি জোগাবে।

বন্দরবার্তাকে সময় দেওয়ার জন্য আপনাকে অশেষ ধন্যবাদ

বন্দরবার্তাকেও ধন্যবাদ। শুরু থেকেই আপনারা বন্দরবার্তাকে একটি সময়োপযোগী ও মানসম্মত কনটেন্টসমৃদ্ধ প্রকাশনা হিসেবে এগিয়ে নিয়েছেন। প্রকাশের ধারাবাহিকতা বজায় রেখে বন্দরবার্তা বাংলাদেশের মেরিটাইম খাতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে বলেই আমার বিশ্বাস।

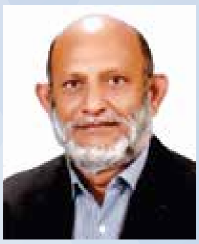


মাহবুবুল আলম

সভাপতি, দ্য চিটাগং চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি

বাংলাদেশের উন্নয়নের সাথে জড়িয়ে আছে চট্টগ্রাম বন্দর। দেশের ক্রমবর্ধমান উন্নতির সাথে সাথে বিস্তৃত হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মপরিধি। আমদানি-রপ্তানি কর্মকাণ্ড সুচারুভাবে পরিচালনার মাধ্যমে অর্থনৈতিক উন্নয়নে অগ্রণী ভূমিকা পালন করছে চট্টগ্রাম বন্দর। ভবিষ্যৎ চাহিদার কথা মাথায় রেখে বন্দর কর্তৃপক্ষ নিত্য-নতুন প্রকল্প গ্রহণ করছে। 'বন্দরবার্তা' চলমান কর্মকাণ্ডের পাশাপাশি ভবিষ্যৎ পরিকল্পনাসমূহের বাস্তবায়নের অগ্রগতি প্রতিনিয়ত তুলে ধরছে। ফলে ব্যবসায়ী মহলসহ বন্দরসংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডাররা বন্দরের কার্যক্রম সম্পর্কে অবহিত হতে পারছেন। চিটাগং চেম্বারের প্রস্তাবনা ও দাবির প্রেক্ষিতে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের প্রবৃদ্ধির সাথে সামঞ্জস্য রেখে আগামী দিনের চাহিদা পূরণে বে-টার্মিনাল, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল ও গভীর সমুদ্রবন্দরের মতো মেগা প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। এসব প্রকল্পের নির্মাণকাজ অগ্রাধিকার ভিত্তিতে সম্পন্ন করা হবে বলে আমরা প্রত্যাশা করি।

চট্টগ্রাম বন্দরের উন্নয়নের সাথে সাথে বন্দর ও ব্যবসা-বাণিজ্যের সহায়ক সব ধরনের তথ্য তুলে ধরে আগামীতে 'বন্দরবার্তা' চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের উন্নয়নের মুখপত্র হয়ে উঠবে, এই কামনা করছি।



আহসানুল হক চৌধুরী

সভাপতি, বাংলাদেশ শিপিং এজেন্টস অ্যাসোসিয়েশন

বাংলাদেশে মেরিটাইম সেক্টর ক্রমবিকাশমান একটি সেক্টর। আর এ খাতের গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার চট্টগ্রাম বন্দর। আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের প্রায় পুরোটাই সামাল দিচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর। প্রতিনিয়ত আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম পরিচালনার পাশাপাশি অর্থনীতিকে আরো এগিয়ে নিতে নিত্য-নতুন প্রকল্প বাস্তবায়ন করছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। বন্দরের সাথে জড়িয়ে আছে দেশের ব্যবসা-বাণিজ্যের সহায়ক ভূমিকা পালনকারী সবগুলো সংস্থা ও প্রতিনিধিত্বকারী সংগঠন, এক কথায় স্টেকহোল্ডার সংগঠনগুলো। বন্দর ও বন্দরকে ঘিরে গড়ে ওঠা বিশাল এ কর্মযজ্ঞ সম্পর্কে জানার আগ্রহ রয়েছে মেরিটাইম খাত-সম্পর্কিত সকল পক্ষের। বন্দরবার্তা মেরিটাইম খাতের বর্তমান খবরা-খবর প্রকাশের পাশাপাশি এ খাতের ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা ও বিশ্লেষণধর্মী সংবাদ উপস্থাপন করছে, যা এ খাত-সংশ্লিষ্ট সকলের তথ্যের চাহিদা মেটাচ্ছে। আগামীতেও আশা করি, বন্দরবার্তা তথ্যবহুল ও বস্তুনিষ্ঠ সংবাদ প্রকাশের মাধ্যমে দেশের মেরিটাইম খাতের মুখপত্র হয়ে উঠবে। বন্দরবার্তার উজ্জ্বল ভবিষ্যৎ কামনা করছি।

খায়রুল আলম সুজন

সহ-সভাপতি, বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স অ্যাসোসিয়েশন

বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার চট্টগ্রাম বন্দর। সমুদ্রপথে দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের ৯৩ ভাগ এই বন্দর দিয়ে পরিবহন হয়। এই বন্দরকে বাদ দিয়ে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন সম্ভব নয়। সাধারণ মানুষ থেকে শুরু করে বন্দর ব্যবহারকারী সবারই জানার আগ্রহ রয়েছে এই বন্দর নিয়ে। পাঁচ বছরে এই চট্টগ্রাম বন্দরের চলমান কার্যক্রম ও ভবিষ্যৎ পরিকল্পনাসহ অনেক তথ্যই নির্ভুলভাবে তুলে ধরেছে বন্দরবার্তা। বন্দরের অগ্রগতি, চাহিদার সঙ্গে তাল মিলিয়ে নতুন নতুন প্রকল্প, প্রকল্পের সর্বশেষ অবস্থা, নৌখাতে নতুন প্রযুক্তি, সংকটময় মুহূর্তে বন্দর কী করছে, এমন অনেক কিছুই আমরা জানতে পারছি বন্দরবার্তার মাধ্যমে। গত পাঁচ বছর ধরে বন্দর সম্পর্কে পাঠক হিসেবে আমাদের চাহিদার অনেক তথ্যের ক্ষুধা মিটিয়ে যাচ্ছে বন্দরবার্তা। বন্দরবার্তার আগামীর পথচলা আরো সুচারু ও সাফল্যমণ্ডিত হোক, সেই প্রত্যাশা করছি।

নুরুল কাইয়ুম খান

সভাপতি, বাংলাদেশ ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো অ্যাসোসিয়েশন

দেশের আপামর অর্থনীতি, জাতীয় প্রবৃদ্ধি, অভ্যন্তরীণ ও বহির্বিশ্বের সাথে সংযুক্ত সামগ্রিক রপ্তানি ও আমদানি সংশ্লিষ্ট বাণিজ্যিক কর্মকাণ্ড, দেশের চলমান সার্বিক উন্নতির স্রোতধারা-গুরুত্বপূর্ণ এসব অর্থনৈতিক সূচকসমূহের সাথে যে নামটি ওতপ্রোতভাবে জড়িত, সেটি হলো চট্টগ্রাম বন্দর ও এই বন্দরের সাথে কর্মরত অংশীজন প্রতিষ্ঠানসমূহ। চট্টগ্রাম বন্দরের এই সুবিশাল কর্মযজ্ঞের একটি প্রতিফলন ঘটে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকাশিত মাসিক ম্যাগাজিন বন্দরবার্তায়। চট্টগ্রাম বন্দর ও এর সাথে সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারগণের অতীব গুরুত্বপূর্ণ কর্মকাণ্ড, এসব কর্মকাণ্ডের বিকাশধারা, ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা, চলমান প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়নের গতিধারা ইত্যাদি সম্পর্কে বিস্তারিত তথ্যসংবলিত এই মাসিক পত্রিকাটি অত্যন্ত সুপাঠ্য এবং সর্বোপরি আগ্রহ-উদ্দীপক। বন্দরবার্তা প্রকাশনার পাঁচ বছর পূর্তিতে আমি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষকে আন্তরিক অভিনন্দন জানাচ্ছি। চট্টগ্রাম বন্দরের পাশাপাশি দেশের বন্দর এবং বন্দরসংশ্লিষ্ট সকল তথ্য প্রকাশ করে পাঠকগণকে দেশের উন্নতির সুবার্তা প্রদানে বন্দরবার্তার দীর্ঘায়ু কামনা করছি।

ফজলে একরাম চৌধুরী

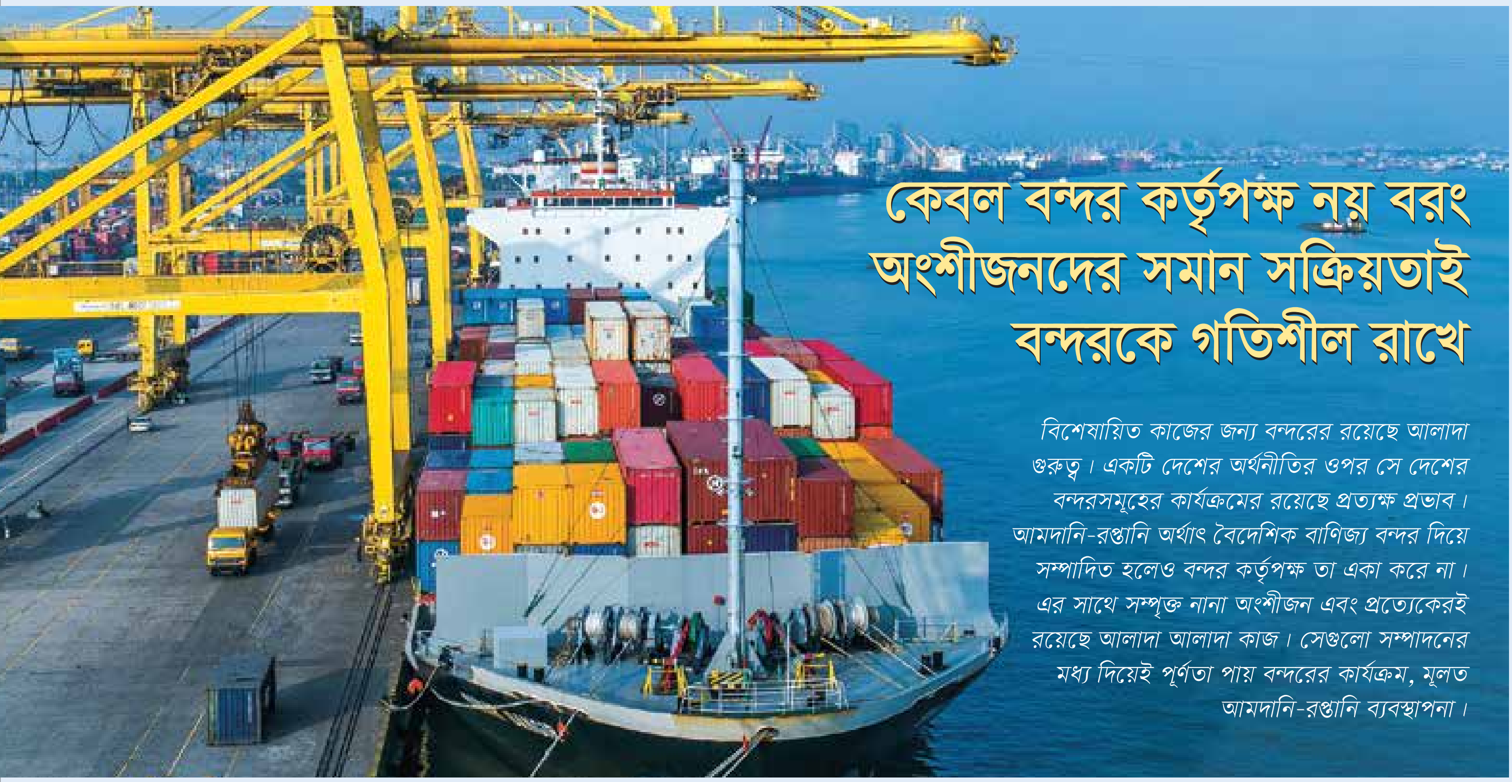
সভাপতি, বার্থ অপারেটর, শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর ও টার্মিনাল অপারেটর ওনার্স অ্যাসোসিয়েশন

অর্থনৈতিক উন্নয়নে বিশ্বের অনেক দেশকে ছাড়িয়ে গেছে বাংলাদেশ। এই অগ্রগতির মূল চালিকাশক্তি ক্রমবর্ধমান রপ্তানি বৃদ্ধি। আমদানির পাশাপাশি দেশের রপ্তানির পুরোটাই সামাল দিচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর। এই আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের সাথে জড়িয়ে আছে হাজারো মানুষের মেধা ও শ্রম। বন্দর ও বন্দরের স্টেকহোল্ডারদের ভূমিকা, উন্নয়ন পরিকল্পনাসহ বন্দর ও অর্থনীতির সব খবর নির্ভুলতার সাথে তুলে আনছে বন্দরবার্তা। বন্দর-সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ ও প্রতিষ্ঠান ছাড়াও বন্দর নিয়ে আগ্রহ আছে এমন ব্যক্তিরাও বন্দরের হালনাগাদ এসব তথ্য সম্পর্কে জানতে পারছে বন্দরবার্তার মাধ্যমে। ব্লু ইকোনমি নিয়েও জোরেশোরে কাজ হচ্ছে। এসব খবরও সবার সামনে তুলে আনছে বন্দরবার্তা। দেশের মেরিটাইম সেক্টরের বার্তাবাহকের ভূমিকা পালন করছে বন্দরবার্তা। এই ভূমিকা আগামীতেও অব্যাহত থাকবে, এই আশাবাদ ব্যক্ত করছি। বন্দরবার্তার জন্য শুভকামনা রইল।

তরফদার মো. রুহুল আমিন

ব্যবস্থাপনা পরিচালক, সাইফ পাওয়ারটেক, টার্মিনাল অপারেটর

চট্টগ্রাম বন্দর দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর। দেশের আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের প্রায় পুরোটাই দক্ষতার সাথে সামাল দিচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর। প্রতিনিয়ত ক্রমবর্ধমান অর্থনীতির চাহিদা পূরণ করতে সক্ষমতার সর্বোচ্চ পর্যায়ে কাজ করছে। ভবিষ্যৎ চাহিদাকে সামনে রেখে বাস্তবায়ন করছে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণের মতো নতুন নতুন প্রকল্প। আমদানিকারক-রপ্তানিকারক ছাড়াও বন্দরের সাথে জড়িয়ে আছে অসংখ্য অংশীজন। সবার অংশগ্রহণে বন্দর কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করছে। আর এসব কার্যক্রমের পিছনের সব খবর তুলে আনছে বন্দরবার্তা। সমস্যা, সমাধান, ব্যবসায়ীদের চাহিদা ও বিশ্লেষণধর্মী সংবাদ তুলে এনে বন্দরকে আরো এগিয়ে যেতে সহায়তা করছে বন্দরবার্তা। বন্দরের সংবাদ ছাড়াও ব্লু ইকোনমি ও মেরিটাইম খাতের গুরুত্বপূর্ণ সংবাদও সবার সামনে তুলে ধরছে এ প্রকাশনাটি। বন্দরবার্তা বন্দর, অর্থনীতি ও মেরিটাইম অর্থনীতির সব খবর তুলে ধরে এ খাতের দর্পণের ভূমিকায় অবতীর্ণ হয়েছে। এর কলেবর আগামীতে আরো বৃদ্ধি পাবে, এ আশাবাদ ব্যক্ত করছি। বন্দরবার্তার জন্য শুভকামনা।



কেবল বন্দর কর্তৃপক্ষ নয় বরং অংশীজনদের সমান সক্রিয়তাই বন্দরকে গতিশীল রাখে

বিশেষায়িত কাজের জন্য বন্দরের রয়েছে আলাদা গুরুত্ব। একটি দেশের অর্থনীতির ওপর সে দেশের বন্দরসমূহের কার্যক্রমের রয়েছে প্রত্যক্ষ প্রভাব। আমদানি-রপ্তানি অর্থাৎ বৈদেশিক বাণিজ্য বন্দর দিয়ে সম্পাদিত হলেও বন্দর কর্তৃপক্ষ তা একা করে না। এর সাথে সম্পৃক্ত নানা অংশীজন এবং প্রত্যেকেরই রয়েছে আলাদা আলাদা কাজ। সেগুলো সম্পাদনের মধ্য দিয়েই পূর্ণতা পায় বন্দরের কার্যক্রম, মূলত আমদানি-রপ্তানি ব্যবস্থাপনা।

ওমর ফারুক ইমন

একসময় নদী বা সমুদ্র উপত্যকায় প্রাকৃতিক পোতাশ্রয়েই জাহাজ ভিড়িয়ে পণ্য ওঠানো-নামানো হতো। পরবর্তীতে এ ধারণাকে পাল্টে দিয়ে আসে বন্দর ব্যবস্থা। এরপর আসে আধুনিক বন্দর ব্যবস্থা। এখন বন্দর বলতে বহুমুখী বণ্টন ব্যবস্থার কেন্দ্রবিন্দুকে বোঝানো হয়, যা সমুদ্র, নদী কিংবা খাল, সড়ক, রেলপথের সাথে সরাসরি সংযোগ স্থাপন করেছে। যেসব বন্দরের সাথে হিন্টারল্যান্ড কানেক্টিভিটি যত উন্নত, সেসব বন্দর তত বেশি উন্নতি লাভ করেছে। বন্দরকে ঘিরে গড়ে উঠছে অর্থনৈতিক অঞ্চল, আঞ্চলিক বণ্টন কেন্দ্র ও সংরক্ষণাগার।

বন্দর ব্যবস্থাপনা

প্রত্যেকটি বন্দরেই রয়েছে একটি করে পর্ষদ। বন্দর পরিচালিত হয় সাধারণত ট্রাস্ট, কর্তৃপক্ষ ও লিমিটেড কোম্পানির মাধ্যমে। বিশ্বের অনেক বন্দরই ট্রাস্টি বোর্ডের অধীনে পরিচালিত হয়। ভারতেও এই পদ্ধতিতে বন্দর ব্যবস্থাপনার চল আছে। জওহরলাল নেহরু পোর্ট ট্রাস্টের কথা এক্ষেত্রে উল্লেখ করা যেতে পারে। লিমিটেড কোম্পানির মাধ্যমেও পরিচালিত হচ্ছে অনেক বন্দর, যেমন অ্যান্টুয়ার্প ও হামবুর্গ। তবে সবচেয়ে বেশি ব্যবহৃত ব্যবস্থা হলো বন্দর কর্তৃপক্ষ। সরকার কর্তৃক জাতীয়, আঞ্চলিক ও স্থানীয় পর্যায়ে বন্দর কর্তৃপক্ষ গঠিত হতে পারে। বন্দর কর্তৃপক্ষকে এমনভাবে সংজ্ঞায়িত করা হয়েছে, যা বন্দরের অবকাঠামো তৈরি, প্রশাসন, অপারেশনাল কার্যক্রম পরিচালনা ও নেভিগেশনাল কার্যক্রম পরিচালনা করবে, এমনকি নিরাপত্তা ব্যবস্থা নজরদারিও এ কর্তৃপক্ষ করবে। সাধারণত একটি কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্দিষ্ট একটি বন্দর পরিচালনার উদাহরণই বেশি দেখা যায়। চট্টগ্রাম বন্দর তেমনি একটি বন্দর। অপরদিকে একটি জাতীয় বন্দর কর্তৃপক্ষের অধীনে দেশের সবগুলো বন্দর পরিচালনার উদাহরণ হলো শ্রীলঙ্কা পোর্ট অথোরিটি এবং পোর্ট অথোরিটিজ অব থাইল্যান্ড।

ব্যবস্থাপনা মডেল

দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের পর বন্দর ব্যবস্থাপনায় একটা বিবর্তন শুরু হয়েছে। এর আগে কৌশলগত অবস্থান বিবেচনা করে সাধারণত সেনাবাহিনীর নিয়ন্ত্রণে রাখা হতো বন্দরগুলো। পরবর্তীতে রাষ্ট্রীয় এ চিন্তায় পরিবর্তন আসে এবং বন্দরগুলো ধীরে ধীরে সেনাবাহিনীর নিয়ন্ত্রণ থেকে বেরিয়ে যেতে শুরু করে। এছাড়া বেসরকারি খাতে পুঁজি গঠনের কারণে তাদের অংশগ্রহণও বাড়তে থাকে বন্দরে।

একেক বন্দরের ব্যবস্থাপনা মডেল একেক ধরনের হয়ে থাকে। একটি দেশের সামাজিক অর্থনীতির গঠন, উন্নয়নের ইতিহাস, বন্দরের অবস্থান ও কী ধরনের পণ্য হ্যান্ডলিং হচ্ছে, সেগুলো এক্ষেত্রে মূল প্রভাবক হিসেবে কাজ করে। এসব বিষয়ের ওপর ভিত্তি করে বন্দর ব্যবস্থাপনা মডেলকে মূলত চারটি ভাগে ভাগ করা হয়েছে। এগুলো হলো: পাবলিক সার্ভিস পোর্ট, টুল পোর্ট, ল্যান্ডলর্ড পোর্ট ও পুরোপুরি বেসরকারি বন্দর। একটি বন্দর ব্যবস্থাপনা মডেলকে অন্য ব্যবস্থাপনা মডেল থেকে আলাদা করে সাধারণ কিছু বৈশিষ্ট্য এবং সেগুলো হলো:

- সরকারি, বেসরকারি ও মিশ্র পরিচালনা ব্যবস্থা
- স্থানীয়, আঞ্চলিক ও বৈশ্বিক অভিমুখীকরণ
- অবকাঠামোর মালিকানা
- যন্ত্রপাতির মালিকানা
- শ্রমিক ব্যবস্থাপনা

পাবলিক সার্ভিস পোর্ট এবং টুল পোর্ট মূলত সরকারি স্বার্থের ওপর জোর দেয়। ল্যান্ডলর্ড পোর্ট ব্যবস্থাপনা হলো মিশ্র ব্যবস্থাপনা যা সরকার ও বেসরকারি উদ্যোক্তাদের মধ্যে স্বার্থের ভারসাম্য রক্ষায় কাজ করে। আর পুরোপুরি বেসরকারি বন্দর ব্যবস্থাপনা মডেল গুরুত্ব দেয় এর মালিকপক্ষ বা শেয়ারহোল্ডারদের স্বার্থকে।

পাবলিক সার্ভিস পোর্ট

সার্ভিস পোর্ট বলতে পুরোপুরি সরকারি বন্দরকে বোঝায়। বিশ্বের বিভিন্ন দেশে এ ধরনের বন্দর ব্যবস্থাপনা ক্রমেই কমে আসছে। অনেক সার্ভিস পোর্ট এখন ল্যান্ডলর্ড পোর্ট ব্যবস্থাপনায় রূপান্তরিত হচ্ছে। তবে উন্নয়নশীল দেশগুলোতে সার্ভিস পোর্ট মডেল এখনো ব্যাপকভাবে ব্যবহৃত হচ্ছে। এ ধরনের বন্দর ব্যবস্থাপনায় বন্দরের মালিকানা এবং রক্ষণাবেক্ষণ, কার্গো হ্যান্ডলিং ও শ্রমিক ব্যবস্থাপনার দায়িত্ব বন্দর কর্তৃপক্ষ নিয়ে থাকে। পাবলিক সার্ভিস পোর্ট সাধারণত সরকারের নিয়ন্ত্রণে পরিচালিত হয় এবং সরকার এখানে একজন প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা নিয়োগ দেন।

টুল পোর্ট

পাবলিক সার্ভিস পোর্টের ল্যান্ডলর্ড পোর্টে উত্তরণের মধ্যবর্তী অবস্থাকে টুল পোর্ট বলা হয়। পাবলিক সার্ভিস পোর্টের মতো টুল পোর্ট মডেলেও বন্দর কর্তৃপক্ষই বন্দরের মালিক এবং তারাই অবকাঠামোগত উন্নয়ন, যন্ত্রপাতির ক্রয় ও রক্ষণাবেক্ষণ করে থাকে। যন্ত্রপাতিও পরিচালনা করে থাকেন বন্দর কর্মচারীরা। কেবল জাহাজ থেকে কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি বন্দর কর্তৃপক্ষের লাইসেন্স নিয়ে বেসরকারি প্রতিষ্ঠান পরিচালনা করে। চট্টগ্রাম বন্দর এ পদ্ধতিতে পরিচালিত হয়ে আসছে। কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিং নিয়ন্ত্রণ করে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

১৯২৮ সালে চট্টগ্রাম বন্দরকে মেজর পোর্ট ঘোষণা করা হয়

১৭টি বিভাগে বিভক্ত করে বন্দর তার কাজসমূহ সচল রেখেছে

কেবল বন্দর কর্তৃপক্ষ নয় বরং অংশীজনদের সমান সক্রিয়তাই বন্দরকে গতিশীল রাখে

ল্যান্ডলর্ড পোর্ট

ল্যান্ডলর্ড পোর্ট মডেল সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্বমূলক মডেল। বন্দর কর্তৃপক্ষ নিয়ন্ত্রণকারী ও জমির মালিকের ভূমিকায় থাকে, আর বেসরকারি অপারেটররা কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পুরো কাজ সামাল দেয়।

এ মডেলে মূলত দুই পক্ষের মধ্যে একটি কনসেশন চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। চুক্তির শর্ত অনুসারে অবকাঠামো বা উপরিকাঠামো নির্মাণ এবং পরিচালন কার্যক্রম নির্ধারিত হয়। কোনো চুক্তির অধীনে শুধু পরিচালন কার্যক্রম হতে পারে, কোনো চুক্তির আওতায় আবার অবকাঠামো নির্মাণ থেকে শুরু করে যন্ত্রপাতি সংগ্রহ ও পরিচালন কার্যক্রম সবকিছুই হয়ে থাকে। অর্থাৎ কনসেশন চুক্তি এই মডেলে খুবই গুরুত্বপূর্ণ। চুক্তিতে ঝুঁকি স্থানান্তরের বিষয়টি যেমন উল্লেখ থাকে, একইভাবে বলা থাকে আরবিট্রেশন ও বিরোধ দেখা দিলে তার নিষ্পত্তি কীভাবে হবে সে সম্পর্কেও।

কনসেশন চুক্তি সাধারণত দীর্ঘমেয়াদি হয়ে থাকে এবং অত্যন্ত সতর্কতার সাথে এটি সম্পাদন করা হয়। এ ধরনের চুক্তির ক্ষেত্রে কর্তৃপক্ষের জন্য আর্থিক বিশ্লেষণ, বিজনেস মডেল অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এ কাজের জন্য তাই অভিজ্ঞ ট্রানজেকশন অ্যাডভাইজার নিয়োগ করা হয়ে থাকে।

উন্নত বিশ্বের বড় বড় বন্দরগুলোর অধিকাংশই এ মডেল অর্থাৎ ল্যান্ডলর্ড পোর্ট মডেল অনুসরণ করে থাকে। ভারতেও এখন ল্যান্ডলর্ড পোর্টের দ্রুত বিস্তার ঘটছে। দেশটির জেএনপিটি, শ্রীলংকার হাম্বানটোটা এই মডেলের উৎকৃষ্ট উদাহরণ। বাংলাদেশে বে টার্মিনাল ল্যান্ডলর্ড মডেলে পরিচালনার সিদ্ধান্ত এরই মধ্যে সরকারিভাবে নেওয়া হয়েছে। মাতারবাড়ী বন্দরও অদূর ভবিষ্যতে এই মডেলে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

পুরোপুরি বেসরকারি বন্দর

পুরোপুরি বেসরকারি বন্দরের সংখ্যা কম হলেও ক্রমান্বয়ে এর সংখ্যা বাড়ছে। বিশেষ করে যুক্তরাজ্য ও নিউজিল্যান্ডে এ ধরনের পোর্ট অপারেশন দেখা যায়। এ ধরনের পোর্ট মডেলে সরকারি অংশীদারিত্ব ও নিয়ন্ত্রণ দেখা যায় না। পুরোপুরি বেসরকারি বন্দর মডেলে বন্দরের ভূমির মালিকানা বেসরকারি উদ্যোক্তাদের হাতে থাকে। অবকাঠামো, যন্ত্রপাতি ও শ্রমিক নিয়োগের কাজটিও বেসরকারি উদ্যোক্তাদের হাতে থাকে। সরকারি নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ না থাকায় টার্মিনাল অপারেটর বা উদ্যোক্তারা নিজেদের মতো করে বন্দর পরিচালনা ও নিয়ন্ত্রণ করে থাকে। বাংলাদেশে বেসরকারি উদ্যোক্তরা বিভিন্ন সময় বেসরকারি বন্দরে আগ্রহ দেখালেও এ ব্যাপারে সরকারি কোনো নীতিমালা নেই এখন পর্যন্ত।

চট্টগ্রাম বন্দর

বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রাণস্পন্দন চট্টগ্রাম বন্দর। খ্রিস্টপূর্ব চতুর্থ অব্দ থেকে বিভিন্ন সময় বিভিন্ন শাসকের হাতে পরিচালিত ও নিয়ন্ত্রিত হয়েছে বন্দরটি। ষোড়শ শতকের দিকে চট্টগ্রাম বন্দর ঘিরে পর্তুগিজরা কর্তৃত্ব প্রতিষ্ঠা করলে ‘পোর্তে গ্রান্ডে’ নামে পরিচিতি পায় চট্টগ্রাম বন্দর। পর্তুগিজদের পর মুঘল সাম্রাজ্যের অধীনে আসে চট্টগ্রাম এবং এর নাম হয় ইসলামাবাদ। পলাশী যুদ্ধের পর বাংলায় ব্রিটিশদের প্রভাব বেড়ে গেলে ১৭৬০ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ব্রিটিশ ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানির অধীনে আসে। এরই ধারাবাহিকতায় ১৮৮৭ সালে ‘চিটাগং পোর্ট কমিশনার অ্যাক্ট’ প্রণীত হয়। এই সময় পর্যন্ত এটি পোতাশ্রয়ই ছিল।

একটি গতিশীল বন্দর ব্যবস্থাপনায় অংশীজনদের ভূমিকা বন্দর কর্তৃপক্ষের মতোই গুরুত্বপূর্ণ। এদের যেকোনো একজনের সক্রিয়তার অভাবে বন্দর ব্যবস্থাপনা ছন্দ হারিয়ে ফেলতে পারে।

চট্টগ্রাম বন্দরে প্রথম বড় ধরনের বেসরকারি বিনিয়োগ করে আসাম বেঙ্গল রেলওয়ে কোম্পানি লিমিটেড। ১৮৮৯ সালে তারা জেটি নির্মাণ ও রেলওয়ে যোগাযোগ সম্প্রসারণ করে। চট্টগ্রাম বন্দরকে সেই সময় অনেকে ‘টি (চা) পোর্ট’ও বলতেন। আসাম বেঙ্গল কোম্পানি লিমিটেড যুক্ত হওয়ার পর দ্বৈত শাসনের অধীনে আসে চট্টগ্রাম বন্দর। অর্থাৎ ১৮৮৭ সালের পোর্ট কমিশনার অ্যাক্ট অনুযায়ী চ্যানেল থেকে জাহাজ জেটিতে ভিড়ানো পর্যন্ত কাজটা করত পোর্ট কমিশনার। আর জেটি থেকে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের কাজটা করত আসাম বেঙ্গল রেলওয়ে। বিনিয়োগের অর্থ যাতে তুলে নিতে পারে সেজন্য এই দায়িত্বটা তাদেরকে দেওয়া হয়।

১৯২৮ সালে চট্টগ্রাম বন্দরকে মেজর পোর্ট হিসেবে ঘোষণা করা হয়। তার আগ পর্যন্ত জাহাজের দৈর্ঘ্য কম থাকায় এবং রপ্তানিযোগ্য পণ্যের লভ্যতা বিবেচনায় নারায়ণগঞ্জ, চিলমারী, গোয়ালন্দ প্রভৃতি নদীবন্দরেও চট্টগ্রাম বন্দরের মতোই একই ধরনের জাহাজের আনাগোনা ছিল। মেজর পোর্ট ঘোষণার পর আস্তে আস্তে চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্ব অনেক বেড়ে যায়।

১৯৬০ সাল পর্যন্ত দ্বৈত শাসনে চলে চট্টগ্রাম বন্দর। ১৯৬০ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবস্থাপনায় গঠিত হয় চট্টগ্রাম পোর্ট ট্রাস্ট। বর্তমানে ‘চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ’ এর আলোকে পরিচালিত হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর। একজন চেয়ারম্যানের নের্তৃত্বে চারজন বোর্ড সদস্য চট্টগ্রাম বন্দর পরিচালনা করছেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের ব্যবস্থাপনা মডেল

চট্টগ্রাম বন্দর নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন একটি শায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান। সরকার কর্তৃক নিয়োজিত একজন চেয়ারম্যানের নেতৃত্বে চার সদস্যের বোর্ড চট্টগ্রাম বন্দর পরিচালনা করছে। বন্দরের ভূমির মালিকানা, অবকাঠামো উন্নয়ন, যন্ত্রপাতি ক্রয় ও রক্ষণাবেক্ষণ, নেভিগেশনাল কর্মকাণ্ড নিয়ন্ত্রণ সবগুলোই কর্তৃপক্ষ নিয়ন্ত্রণ ও পরিচালনা করে। একসময় বন্দরের শ্রমিক নিয়োগের কাজটি ডক শ্রমিক বোর্ড করলেও ২০০৭ সালে স্টিভিডোরিং প্রথা বাতিল করে বার্থ ও টার্মিনাল অপারেটর পদ্ধতি প্রবর্তন করা হয়। এই পদ্ধতিতে শ্রমিক নিয়োগ এবং পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের কাজ করে থাকে বার্থ ও টার্মিনাল অপারেটররা। এর আলোকে বলা যায় চট্টগ্রাম বন্দর ‘টুল পোর্ট’ মডেলের অন্যতম উদাহরণ।

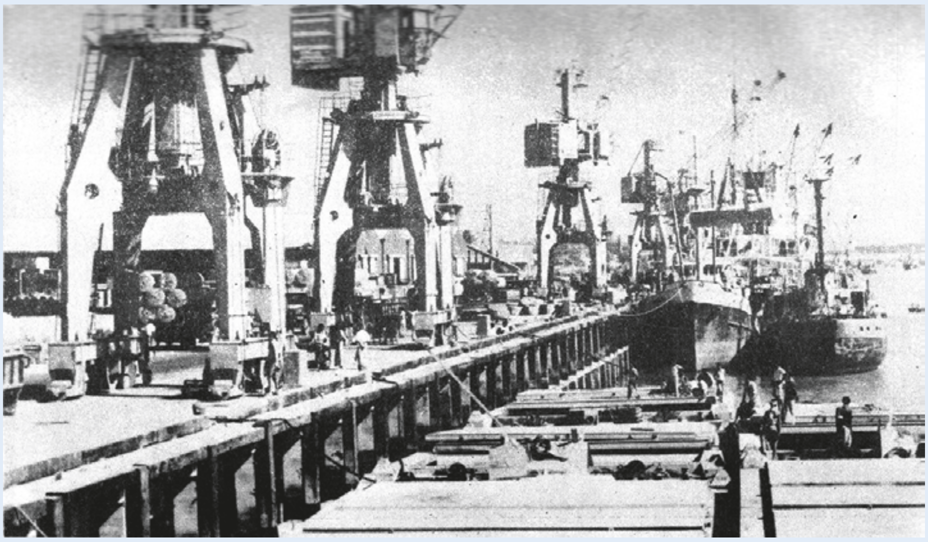
আমদানি কার্যক্রমে বন্দর এবং অংশীজনদের ভূমিকা

দেশের আমদানি রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় পুরোটাই সামাল দিতে হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দরকে। ক্রমবর্ধমান বৈদেশিক বাণিজ্য অব্যাহত রাখতে অংশীজনদের সাথে সমন্বয় করে দক্ষতার সাথে কাজটি করতে হচ্ছে বন্দর কর্তৃপক্ষকে। ১৭টি বিভাগে বিভক্ত করে বন্দর তার কাজসমূহ চলমান রেখেছে। প্রতিনিয়ত সমন্বয়সাধন, নিত্যনতুন প্রযুক্তির প্রয়োগ আর পরিকল্পনার মাধ্যমে ভবিষ্যৎ চাহিদার জন্য নিজেকে প্রস্তুত রাখছে চট্টগ্রাম বন্দর। আপাতদৃষ্টিতে কনটেইনার ও কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের বাইরে অন্যান্য কাজ সেভাবে দৃশ্যমান না হলেও এর পেছনে রয়েছে এক বিশাল কর্মযজ্ঞ।

বার্থিং ও পাইলটেজ সেবা

বিশ্বের বিভিন্ন দেশ থেকে পণ্যবাহী জাহাজ বন্দরের বহির্নোঙর এলাকায় আসার বার্তা পাওয়ার পর থেকেই

আধুনিক বন্দর ব্যবস্থা গড়ে ওঠার আগে ১৮২০ সালে চট্টগ্রামের পোতাশ্রয়ে নোঙর করে থাকা বিদেশি জাহাজ



সত্তর দশকের কর্মব্যস্ত চট্টগ্রাম বন্দর

মূলত বন্দরের কার্যক্রম শুরু হয়। বার্তাটি বন্দরের নৌ ও পরিবহন বিভাগকে জানাতে হয়। সংশ্লিষ্ট জাহাজের পক্ষে দেশীয় শিপিং এজেন্ট জাহাজের বিবরণ জানিয়ে নৌবিভাগকে এবং জাহাজের পণ্য ও কনটেইনারের পরিমাণ ও পণ্যের ধরন জানিয়ে পরিবহন বিভাগকে অবহিত করে। এরপর অনলাইনে বার্থিং শিটে জাহাজটি অন্তর্ভুক্ত হয়। অনলাইনের মাধ্যমে জাহাজ জেটিতে ভেড়ার ক্রমতালিকা স্বয়ংক্রিয়ভাবে তৈরি হয়ে যায়। আগে বার্থিং বৈঠকের মাধ্যমে জাহাজ জেটিতে ভেড়ার বিষয়ে সিদ্ধান্ত নেওয়া হলেও অনলাইন বার্থিং পদ্ধতি চালু হওয়ায় এক্ষেত্রে স্বচ্ছতা নিশ্চিত হয়েছে। তবে কিছু ক্ষেত্রে দেশীয় বাজারে নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্যের চাহিদা বিবেচনায় নিয়ে এসব পণ্যবোঝাই জাহাজের বার্থিংকে অগ্রাধিকার দেওয়া হয়। বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ (স্বার্থরক্ষা) আইন, ২০১৯ অনুযায়ীও বার্থিংয়ের ক্ষেত্রে বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজকে অগ্রাধিকার দেওয়া হয়ে থাকে।

আন্তর্জাতিক সমুদ্রসীমা থেকে পণ্যবাহী জাহাজ চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে আসার পর থেকে জাহাজের অবস্থান নির্ধারণ ও চলাচল নিয়ন্ত্রণ করে কর্তৃপক্ষ। কর্ণফুলী চ্যানেল অনেক নাবিকের কাছে নতুন এবং এ ব্যাপারে তাদের কাছে কোনো তথ্য থাকে না। তাই চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ঝুঁকি এড়াতে নিজস্ব পাইলট দিয়ে জাহাজ বহির্নোঙর থেকে কর্ণফুলী চ্যানেল হয়ে জেটিতে ভেড়ানোর কাজটি করে থাকে। আবার পণ্য লোডিং-আনলোডিং শেষে জেটি থেকে বহির্নোঙরে জাহাজ নিয়ে আসার কাজটিও করে থাকেন বন্দরের পাইলটরা।

জাহাজ আন্তর্জাতিক সমুদ্রসীমা থেকে বহির্নোঙরে আসার পর থেকে বন্দরের নৌবিভাগের পরিবীক্ষণের আওতায় চলে আসে। জাহাজের অবস্থান নির্ধারণ, নিরাপত্তাসহ সবকিছু পরিবীক্ষণ করে নৌবিভাগ। এ ছাড়া বহির্নোঙরে বিশুদ্ধ পানি সরবরাহ, চিকিৎসা সুবিধা নিশ্চিত করা ও টাগবোট সহায়তা দেয় বন্দর কর্তৃপক্ষ। জাহাজের ইঞ্জিন বিকল বা দুর্ঘটনায় পতিত হলে টাগবোট সহায়তা ও পাইলটেজ সুবিধাও বন্দর কর্তৃপক্ষই দিয়ে থাকে। এছাড়া বন্দরের নিরাপত্তায় নৌবাহিনী এবং কোস্ট গার্ড সতর্ক থাকে এবং বন্দর কর্তৃপক্ষকে সহায়তা করে। জলদস্যুতা যাতে না ঘটে সেজন্য চট্টগ্রাম বন্দরের নিজস্ব ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (ভিটিএমএস) দ্বারা বহির্নোঙরকে পর্যবেক্ষণ করা হয়।

কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিং

বার্থিং শিডিউল অনুযায়ী জাহাজ জেটিতে ভেড়ার পর থেকে শুরু হয় কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিং। কার্গো ও কনটেইনার খালাসের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরে রয়েছে আলাদা আলাদা জেটি। চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার খালাসের জন্য ১৩টি জেটি ও সাধারণ পণ্য খালাসের জন্য রয়েছে ৬টি জেটি।

কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্য এখানে রয়েছে অত্যাধুনিক শিপ টু শোর (এসটিএস) গ্যান্ট্রি ক্রেন। জাহাজ থেকে কনটেইনার নামানো এবং জাহাজে কনটেইনার বোঝাই করার কাজটি করা হয় এই গ্যান্ট্রি ক্রেনের মাধ্যমে। একসময় গ্যান্ট্রি ক্রেনের স্বল্পতার কারণে জাহাজের ক্রেন দিয়ে কনটেইনার ওঠানো-নামানোর কাজ করা হতো। সেই স্বল্পতা অনেকটাই কাটিয়ে উঠেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। বর্তমানে বন্দরের নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল ও চিটাগং কনটেইনার টার্মিনালে রয়েছে ১৪টি গ্যান্ট্রি ক্রেন। ফলে কনটেইনার হ্যান্ডলিং গতি পেয়েছে কয়েক গুণ।

এছাড়া কনটেইনারের অবস্থান নির্ধারণ অর্থ্যাৎ কনটেইনার কোন ইয়ার্ডে, কত নম্বর সারিতে, কী অবস্থানে রয়েছে তা নির্ধারণে রয়েছে অত্যাধুনিক টার্মিনাল অপারেটিং সিস্টেম (টস)। টসের মধ্যে কনটেইনার, কার্গো, ভেসেল এবং গেট অপারেশনের সকল সুবিধা রয়েছে। ফলে আমদানিকারক সহজেই তার পণ্যভর্তি কনটেইনারের অবস্থান জানতে পারেন। এজন্য একটি বিশেষায়িত অ্যাপস রয়েছে। যা মোবাইলে ইনস্টল করে প্রয়োজনীয় তথ্য দিয়ে কনটেইনারের অবস্থান জানতে পারেন আমদানিকারক। সাধারণ পণ্যের মধ্যে পাথর, স্ক্র্যাপ ও সিমেন্ট ক্লিংকার এখন সবচেয়ে বেশি পরিমাণে আমদানি হচ্ছে। এর মধ্যে স্ক্র্যাপ ও ক্লিংকার সাধারণত আমদানিকারক জাহাজ থেকে সরাসরি নিজস্ব পরিবহনে করে কারখানায় নিয়ে যায়। যতগুলো কার্গো আসে তার অনেকগুলো আউটার অ্যাংকারেজে খালাস হয় এবং সেখান থেকে নৌপথে সারা দেশে চলে যায়। এর ফলে একদিকে সড়কপথের ওপর চাপ কমে, অন্যদিকে এটা ব্যয়সাশ্রয়ী এবং পরিবেশবান্ধবও।

এছাড়া নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্য ও অন্যান্য পণ্য সংরক্ষণের জন্য রয়েছে ইয়ার্ড ও ওয়্যারহাউস সুবিধা। যেখানে পণ্য সংরক্ষণের প্রয়োজনীয় সব সুবিধা রয়েছে। হিমায়িত পণ্যের কনটেইনার সংরক্ষণের জন্য রয়েছে রিফার কনটেইনার ইয়ার্ড। নিরবচ্ছিন্ন বিদ্যুৎ সুবিধা দেওয়া হয় বন্দর থেকে। এখানে বিদ্যুৎ সংযোগসহ হিমায়িত খাদ্য খালাসের সকল সুবিধা রয়েছে। আমদানি করা গাড়ি রাখার জন্য চট্টগ্রাম বন্দরে রয়েছে আলাদা ইয়ার্ড। রো রো ফেরি থেকে গাড়ি খালাস করে রাখা হয় এসব ইয়ার্ডে। ভবিষ্যতের চাহিদা মাথায় রেখে বন্দরের কাছেই গড়ে তোলা হয়েছে সুবিশাল কারশেড।

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে কনটেইনার পণ্যের পুরোটাই এবং সাধারণ পণ্যেরও একাংশের হ্যান্ডলিং হয় জেটিতে। এজন্য চট্টগ্রাম বন্দরে রয়েছে ১৮টি জেটি। বন্দরের মূল জেটিগুলো রয়েছে জেনারেল কার্গো বার্থ (জিসিবি), চিটাগং কনটেইনার টার্মিনাল (সিসিটি) ও নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল (এনসিটি) এলাকায়। জিসিবিতে জিআই কার্গো নামানো হয় এবং এর কয়েকটা জেটি দিয়ে শুরু হয়েছিল কনটেইনার অপারেশন। এটি মূলত কার্গো জেটি হলেও এখানকার ছয়টি বার্থে এখনো কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়। আর সিসিটি এবং এনসিটি নির্মিত হয়েছে পুরোপুরি কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্য।

বিশেষায়িত পণ্য ও পণ্য উৎপাদনের কাঁচামাল যেমন সিমেন্ট তৈরির ক্লিংকার, জিপসাম, ইউরিয়া সার তৈরির কাঁচামাল ও উৎপাদিত সার, অপরিশোধিত জ্বালানি তেল, পরিশোধিত ও অপরিশোধিত ভোজ্যতেল, তরল গ্যাস ইত্যাদির জন্য চট্টগ্রাম বন্দরে রয়েছে বিশেষায়িত ৯টি জেটি। বন্দরের মূল জেটি থেকে সমুদ্রবর্তী ১৬ কিলোমিটারে কর্ণফুলীর দুই পাড়ে গড়ে উঠেছে এসব জেটি। এগুলো হলো হাইডেলবার্গ সিমেন্ট ক্লিংকার জেটি, টিএসপি জেটি, গ্রেইস সাইলো জেটি, ড্রাইডক জেটি, বিপিসির অধীনে পদ্মা, মেঘনা, যমুনা ও ইস্টার্ন রিফাইনারির জেটি; যেগুলো ডলফিন অয়েল জেটি, এডিবল অয়েল জেটি ও রিভার মুরিং জেটি।

কাস্টম হাউস

পণ্য আমদানির পর তার শুল্কায়ন করে থাকে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস। এজন্য এলসি, প্যাকিং লিস্ট, আইজিএম (ইমপোর্ট জেনারেল ম্যানুফেস্ট), কনটেইনারের বিবরণ, চালান ইত্যাদি কাস্টম হাউসে সরবরাহ করতে হয়। কাস্টমসের এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে বিল অব ইমপোর্টে তথ্যাবলি ইনপুট দিলে স্বয়ংক্রিয়ভাবে একটি রেজিস্ট্রেশন নাম্বার প্রদান করে। যার মাধ্যমে আমদানির ঘোষণা দেওয়া হয়। এরপর বিল অব এন্ট্রি বা ইমপোর্টের সমর্থনে প্রয়োজনীয় দলিলাদি উপস্থাপন করতে হয় কাস্টম হাউসে। এর ভিত্তিতে কাস্টম হাউস পণ্যের অ্যাসেসমেন্ট করে। তবে স্বয়ংক্রিয়ভাবে কোনো কনটেইনার রেড মার্কড হয়ে থাকলে পণ্য কায়িক পরীক্ষার পর অ্যাসেসমেন্ট করা হয়। কায়িক পরীক্ষাকালে আমদানিকারকের পক্ষে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট উপস্থিত থাকেন। কাস্টমস কর্তৃপক্ষ কায়িক পরীক্ষায় সন্তুষ্ট হলে অর্থাৎ বিবরণ অনুযায়ী পণ্য পেলে ছাড়পত্র দিয়ে থাকে। কায়িক পরীক্ষা শেষে অ্যাসেসমেন্ট সেকশনে পণ্যের এইচএস কোড (হারমোনাইজড সিস্টেম) দেওয়ার পর পণ্যের শুল্ক

স্বয়ংক্রিয়ভাবে নির্ধারিত হয়ে যায়। কাস্টমসের ট্রেজারি সেকশনে (সোনালী ব্যাংকে) শুল্ক পরিশোধ করতে হয়। শুল্ক পরিশোধের পর ট্রেজারি সেকশন থেকে রিলিজ অর্ডার দেওয়া হয়।

আমদানিকারক ও সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট

আমদানি-রপ্তানির প্রক্রিয়ার শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে ক্লিয়ারিং অ্যান্ড ফরোয়ার্ডিং (সিঅ্যান্ডএফ) এজেন্ট। আমদানি পণ্যবাহী জাহাজ চট্টগ্রাম বন্দরের আওতায় আসার শুরু থেকে আমদানিকারকের প্রতিনিধি হিসেবে কাজ করে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট। এ সময় আমদানিকারক পণ্য খালাসে প্রয়োজনীয় দলিলাদি সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টকে সরবরাহ করেন। কারণ আমদানিকৃত পণ্য আমদানিকারক কাস্টমস কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে সরাসরি ডেলিভারি নিতে পারে না। এজন্য কাস্টমস কর্তৃপক্ষ বা পণ্য বহনকারী কর্তৃপক্ষের প্রয়োজনীয় আনুষ্ঠানিকতা পালন করতে হয়। আমদানিকারক সরকার অনুমোদিত সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টের অভিজ্ঞ কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের মাধ্যমে সকল আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করে আমদানিকৃত পণ্য ডেলিভারি নিয়ে থাকে। এই ডেলিভারি নেওয়াকে ক্লিয়ারিং বলে।

একইভাবে কোনো রপ্তানিকারককেও পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টের সহযোগিতা নিতে হয়। রপ্তানিকারকের প্রতিনিধি হিসেবে তারা জাহাজ নির্ধারণ, বুকিং, স্পেস বুকিং দেওয়াসহ সমুদয় আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করে বিদেশে পণ্য প্রেরণে সহায়তা করে। এই প্রক্রিয়াকে বলে ফরোয়ার্ডিং।

শিপিং এজেন্ট

শিপিং এজেন্টের পরিধি অনেক বিস্তৃত। বিদেশি যেসকল জাহাজ এবং কনটেইনারে মালামাল আমাদের দেশে আসে শিপিং এজেন্টরা সেসকল জাহাজ এবং কনটেইনারের মালিকদের প্রতিনিধিত্ব করেন। আমদানিকারকের প্রতিনিধি হিসেবে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টকে প্রথমে বিল ল্যাডিংয়ের মূল কপি শিপিং এজেন্টের কাছে দাখিল করতে হয়। এর বিপরীতে শিপিং এজেন্ট আমদানিকারককে ডেলিভারি অর্ডার (ডিও) প্রদান করে থাকে। আমদানিকারকরা তাদের কার্গো ও কনটেইনার ছাড়করণে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টকে নিয়োগ দিয়ে থাকেন, যারা তাদের পক্ষ হয়ে ডেলিভারি অর্ডার সংগ্রহ করে থাকেন। ডেলিভারি অর্ডার ছাড়া বন্দর কর্তৃপক্ষ পণ্য খালাসের অনুমতি দেয় না এবং এটা হয় বিজনেস টু বিজনেস (বিটুবি) পদ্ধতিতে। আবার যেসকল ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার তাদের হাউস বিল অব ল্যাডিংয়ের বিপরীতে পণ্য ডেলিভারি দেবেন তাদেরকে অবশ্যই ডেলিভারি অর্ডার ইস্যু করার আগে শিপিং এজেন্টের অনাপত্তি সংগ্রহ করতে হবে।

ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার

ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার পণ্য পরিবহনে বহুপক্ষীয় পরিবহন ব্যবস্থায় সমন্বয়কের ভূমিকা পালন করে। তারা এখানে এজেন্ট হিসেবে কাজ করেন। আমদানির ক্ষেত্রে ফ্রেইট ফরোয়ার্ডাররা প্রধানত দুটি পদ্ধতিতে কাজ করে থাকেন। একটি হলো সিএফআর (কস্ট অ্যান্ড ফ্রেইট) অন্যটি হলো এফওবি (ফ্রি অনবোর্ড)। ফ্রেইট ফরোয়ার্ডাররা রপ্তানিকারকের দেশের ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারের প্রতিনিধি হিসেবে কাজ করেন। রপ্তানিকারকের ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার পণ্য পাঠালে স্থানীয় ফ্রেইট ফরোয়ার্ডাররা আমদানিকারককে বন্দর থেকে পণ্য খালাসের ডেলিভারি অর্ডার দেন। তবে এর আগে আমদানিকারককে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টের মাধ্যমে কাস্টমসে যাবতীয় দলিলাদি ও শুল্কায়ন সম্পন্ন করতে হয়। চুক্তি অনুযায়ী পণ্য বন্দরে পৌঁছালে আমদানিকারক ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারের ভাড়া ও অন্যান্য যাবতীয় চার্জ পরিশোধ করে পণ্য খালাসের জন্য ডেলিভারি অর্ডার নেন।

প্রাণিসম্পদ কোয়ারেন্টাইন স্টেশন

আবহাওয়া, জলবায়ু ও বিবিধ কারণে সব দেশে সব রোগ, পোকামাকড় ও আগাছা হয় না, কিন্তু কোনো ক্ষতিকারক রোগ-জীবাণু এক দেশ থেকে অন্য দেশে ছড়িয়ে পড়লে অল্প সময়ের মধ্যে এগুলো বিস্তৃতভাবে ছড়িয়ে পড়ার সম্ভাবনা থাকে। বাণিজ্যিকভাবে আমদানি ও রপ্তানিকৃত উদ্ভিদ ও প্রাণীর সাথে রোগজীবাণু এবং পোকামাকড় এক দেশ থেকে অন্য দেশে বিস্তার রোধে কোয়ারেন্টাইন কার্যকর ভূমিকা রাখে। দেশের প্রাণী ও প্রাণিজাত খাদ্য খাতকে নিরাপদ রাখতে এবং এ খাতের ক্রমবর্ধমান আমদানি-রপ্তানিকে গতিশীল করতে চট্টগ্রাম বন্দরে রয়েছে প্রাণিসম্পদ কোয়ারেন্টাইন স্টেশন। পশু ও পশুজাতপণ্য সঙ্গনিরোধ আইন-২০০৫ আইন অনুযায়ী আমদানির ক্ষেত্রে আমদানিকারককে আমদানির ১৫ দিন পূর্বে প্রাণিসম্পদ কোয়ারেন্টাইন কর্মকর্তাকে অবহিত করতে হয়। রপ্তানিতেও অনুরূপ পদ্ধতি অনুসরণ করতে হয়। আমদানির ক্ষেত্রে জাহাজ থেকে খালাসের আগেই পশুপাখির স্বাস্থ্য পরীক্ষা করা হয়। প্রাণিজাত পণ্যের ক্ষেত্রে নমুনা পরীক্ষা করা হয়। পরীক্ষা-নিরীক্ষার জন্য কোয়ারেন্টাইন স্টেশনে রয়েছে আধুনিক ল্যাব। কোয়ারেন্টাইনের জন্য রাখা পশুপাখিও পণ্য নির্দিষ্ট সময় পর্যন্ত কোয়ারেন্টাইন কর্মকর্তার নিয়ন্ত্রণে থাকে। কোয়ারেন্টাইনের সময় নির্ধারণ, কোয়ারেন্টাইনের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ ও কোয়ারেন্টাইন-পরবর্তী সনদ প্রদান সবকিছুই সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা করে থাকেন। এক্ষেত্রে আমদানি ও রপ্তানিযোগ্য অর্থাৎ জীবাণুমুক্ত হলে কর্মকর্তা ছাড়পত্র প্রদান করেন। তবে কোনো পশুপাখি রোগাক্রান্ত অথবা চিকিৎসা দ্বারা নিরাময়যোগ্য নয় বলে বিবেচিত হয় এবং খাদ্যদ্রব্য ব্যবহারের অনুপযোগী বলে বিবেচিত হয় তবে আইন অনুযায়ী তা বাজেয়াপ্ত করা হয়। পরবর্তীতে তা কীভাবে ধ্বংস, অপসারণ ও হস্তান্তর করা হবে তা নির্ধারণ করেন কোয়ারেন্টাইন কর্মকর্তা।

বাণিজ্যিকভাবে আমদানি-রপ্তানি হয় এমন সকল পশু ও পশুজাত খাদ্য কোয়ারেন্টাইনের আওতায় আসবে। এর মধ্যে রয়েছে কুকুর, বিড়াল, খরগোশ, গিনিপিগ, ঘোড়া, গরু, মহিষ, পোষাপাখি, বাণিজ্যিক পাখি, মৌমাছি, ফ্রোজেন সিমেন (বীর্য), বাণিজ্যিক মুরগির বাচ্চা, হ্যাচিং ডিম, টেবিল ডিম, বিভিন্ন পশুজাত পণ্য, ফিডএডিটিভ, ভিটামিন প্রিমিক্স, পশুপাখির খাদ্য, ভ্যাকসিন ইত্যাদি। কোয়ারেন্টাইন স্টেশনের ছাড়পত্র ছাড়া এসব পণ্য খালাস করা যায় না।

বিপজ্জনক রাসায়নিক দ্রব্য

বিপজ্জনক রাসায়নিক ও বিপজ্জনক দ্রব্য আমদানির আগে বাংলাদেশ নৌবাহিনীর অনুমোদন নিতে হয়। বিদ্যুৎ, জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়াধীন বিস্ফোরক পরিদপ্তর থেকে লাইসেন্স নেওয়া বাধ্যতামূলক। বিপজ্জনক পদার্থ বলতে এখানে পেট্রোলিয়াম, গ্যাসোলিন, কেরোসিনের মতো দাহ্য, বন্দুকের বারুদ, জারক পদার্থ যেমন অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট ও ফসফেট, ইমালশন (ঘন মিশ্রণ) ও স্লার (পিচ্ছিল কাদা ধরনের) বিস্ফোরক, এলপিজি, সিলিন্ডার গ্যাস, নাইট্রোগ্লিসারিন, কঠিন দাহ্য পদার্থ যেমন ডিনামাইট, অ্যাসিড, গান-কটন, বারুদ, পারদ বা অন্যান্য ধাতব বিস্ফোরক, কুয়াশাসংকেত, আতশবাজি, ফিউজ, রকেট, সংঘর্ষক ঢাকনি বা পারকাশন ক্যাপ, ডেটোনেটর, কার্টিজসহ সকল প্রকারের গোলাবারুদ এবং বিষাক্ত পদার্থ বোঝানো হয়। আইএমডিজি কোডে (পরিবেশ দূষণ না ঘটিয়ে নিরাপদভাবে প্যাকেটজাত উপায়ে বিপজ্জনক পণ্য সমুদ্রপথে পরিবহনের জন্য আন্তর্জাতিক কোড, যা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ডেঞ্জারাস গুডস বা আইএমডিজি কোড নামে পরিচিত) উল্লিখিত ৯ ক্যাটাগরির মধ্যে কেবল তেজস্ক্রিয় পদার্থ এ পরিদপ্তরের অধীনে নেই। রেডিওঅ্যাকটিভ পদার্থ আমদানি-রপ্তানি-পরিবহন-ব্যবহার-গুদামজাতকরণ সংক্রান্ত সকল কিছু দেখাশোনা করে সরকারের আণবিক শক্তি কমিশন।

বিপজ্জনক পণ্য কাস্টমস ইন্সপেকশন ও শুল্কায়ন শেষে আমদানিকারকের কাছে সরাসরি পণ্য খালাস করা হয়।

সব অংশীজনদের সমান সক্রিয়তায় বন্দরের গ্রাহকেরা পেতে পারেন আরো গতিশীল সেবা

জাহাজ থেকে নামানোর পরপরই কাস্টমস শুল্কায়ন সম্পন্ন ও প্রয়োজনীয় অন্যান্য অনুমোদনসাপেক্ষে পুলিশ প্রহরায় তা খালাস নিয়ে নেন আমদানিকারক। বাংলাদেশ নৌবাহিনীর একজন কর্মকর্তার অধীনে পুরো প্রক্রিয়াটি সম্পন্ন হয়।

বিএসটিআই থেকে আমদানিকৃত পণ্যের ছাড়পত্র

আমদানিকৃত পণ্যের ক্ষেত্রে বন্দর থেকে পণ্য খালাসে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের প্যাডে পরিচালক (সিএম), বিএসটিআই বরাবর আবেদন করতে হয়। যেসব আমদানি পণ্য খালাসে বিএসটিআইয়ের ছাড়পত্র প্রয়োজন এসব পণ্যের তালিকায় রয়েছে কৃষি ও খাদ্যদ্রব্য ক্যাটাগরির ৭৮টি পণ্য, রসায়ন ক্যাটাগরির ৪৬টি পণ্য, প্রকৌশল ক্যাটাগরির ১৯টি পণ্য, টেক্সটাইল ক্যাটাগরির ১২টি পণ্য ও ইলেকট্রিক্যাল ক্যাটাগরির ২৯টি পণ্য। আবেদনের সাথে এলসি কপি, চালান, বিল অব এন্ট্রি, বিএল, আইআরসি, ট্রেড লাইসেন্স, টিন সনদ, এয়ারওয়ে বিল (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) ইত্যাদি দাখিল করতে হবে। এছাড়া খাদ্য পণ্যের ক্ষেত্রে দেশের সার্টিফিকেট অব অরিজিন এবং পণ্যের অনুকূলে স্বাস্থ্য সনদ দাখিল করতে হবে। পণ্য খালাসে ছাড়পত্র নিতে যেসব প্রক্রিয়া সম্পাদন করতে হয় তা হলো:

১. পরিচালক (সিএম) বিএসটিআই বরাবর আবেদন।

২. আমদানি-সংশ্লিষ্ট সকল কাগজপত্র (এলসি কপি, চালান, বিল অব এন্ট্রি, বিএল, আইআরসি, ট্রেড লাইসেন্স, টিন সনদ) জমাদান।

৩. প্রয়োজনীয় কাগজপত্রসহ দরখাস্ত প্রাপ্তির পর তা যাচাই-বাছাই করে সঠিক পাওয়া গেলে বিএসটিআইয়ের ফিল্ড অফিসার কর্তৃক কাস্টম ওয়্যারহাউস পরিদর্শন-পূর্বক নমুনা সিলকরণ ও পরিদর্শন প্রতিবেদন প্রণয়ন।

৪. সিলকৃত নমুনা নির্ধারিত পরীক্ষণ ফিসহ বিএসটিআইয়ের পরীক্ষাগারে দ্রুততম সময়ে জমাদান।

৫. আমদানিকৃত পণ্যের গুণগত মান সংশ্লিষ্ট বাংলাদেশ মান অনুযায়ী পরীক্ষায় সন্তোষজনক হলে ছাড়পত্র প্রদানের জন্য মার্কিং ফির বিল পরিশোধের পর দ্রুততম সময়ে ছাড়পত্র ইস্যুকরণ।

৬. সংশ্লিষ্ট বিডিএস অনুযায়ী পণ্যের নমুনা পরীক্ষায় অকৃতকার্য হইলে ছাড়পত্র প্রত্যাখ্যান করা হয়।

বিএসটিআই ৫ থেকে ২২ দিনের মধ্যে তাদের সেবা কার্যক্রম সম্পাদন করে থাকে।

ওয়ানস্টপ সার্ভিস

বন্দরসংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের সেবাগ্রহীতাদের সেবার তথ্য, নথি এবং অর্থের দ্রুত লেনদেন সম্পন্ন করতে হয়। চট্টগ্রাম বন্দরের ব্যবহৃত পোর্ট ট্রেড অটোমেশন সিস্টেমটি বন্দরের ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টারের মাধ্যমে এই সেবা নিশ্চিত করছে। পোর্ট ট্রেড অটোমেশন সিস্টেমটির সিঙ্গেল ইলেকট্রনিক উইন্ডো ব্যবহারের মাধ্যমে সেবাগ্রহীতারা সহজে ও দ্রুততম সময়ে প্রয়োজনীয় তথ্য আদান-প্রদান করতে পারছেন।

বন্দর ব্যবহারকারীদের সুবিধা ও আমদানি বাণিজ্য গতিশীল করতে ২০০৫ সালে ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার চালু করে বন্দর কর্তৃপক্ষ। প্রতিদিন গড়ে তিন থেকে চার হাজার কনটেইনার খালাসের ডকুমেন্টেশন প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয় ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টারে।

ওয়ানস্টপ সার্ভিসের প্রথম ধাপ হলো কনটেইনার সার্টিফাই করা। সংশ্লিষ্ট আমদানিকারকের প্রতিনিধি দলিলাদি উপস্থাপন করলে কনটেইনার ঠিক আছে কিনা তা যাচাই করা হয়। এরপর শুরু হয় ডকুমেন্টেশন প্রক্রিয়া। আমদানি পণ্যের শুল্কায়ন হয়েছে কিনা তা যাচাই করা হয় অ্যাসাইকুন্ডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে। এরপর কাস্টমসের বিল অব এন্ট্রি ও কাস্টম ছাড়পত্রের নম্বর বন্দরের ওরাকল সিস্টেমে দিয়ে একটি যাচাইকরণ নম্বর দেওয়া হয়। বিল পরিশোধের আগে পূর্বনির্ধারিত ফর্মে জাহাজের নাম রেজিস্ট্রেশন, বন্দরে ভেড়ার তারিখ, বিএল নং, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট কোড নম্বর, কনটেইনারের সংখ্যা, বিভিন্ন চার্জের কোড এবং ওরাকল সিস্টেমে যাচাই নম্বর দিলে স্বয়ংক্রিয়ভাবে বিল তৈরি হয়ে যায়। বিল পরিশোধের পর কাউন্টার সেকশন থেকে ছাড়পত্র নিয়ে ট্রাফিক পরিদর্শকের কাছে গেলে কনটেইনার খালাসের অনুমতি দেওয়া হয়। এছাড়া কনটেইনার, জাহাজের যাবতীয় বিলসহ অন্যান্য বিলও অনলাইনে পরিশোধ করা যাচ্ছে।

রপ্তানি কার্যক্রমে বন্দরের ভূমিকা

রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বন্দরের কার্যক্রম খুবই সংক্ষিপ্ত। বন্দরের গেট থেকে পণ্য জাহাজীকরণের কাজটুকুই মূলত বন্দর কর্তৃপক্ষের আওতার মধ্যে পড়ে। তবে তার আগে বেশ কিছু প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে হয়। কারখানা থেকে পণ্য অফ-ডকে আনা হয়। সেখানেই সংশ্লিষ্ট পণ্য কনটেইনার ভর্তি করে কাস্টমস ভেরিফিকেশনের পর সিল করা হয়।

বাতিঘর সেবা

সমুদ্র বাণিজ্যের ইতিহাস হাজার বছরের পুরনো। পৃথিবীর এক প্রান্ত থেকে অপর প্রান্তে বণিকেরা পণ্য আনা-নেওয়া করত অনেক আগে থেকেই। সেকালে এখনকার মতো সমুদ্রগামী জাহাজে উন্নত যন্ত্রপাতি ছিল না, আকাশের তারার ওপর তীক্ষ্ণ নজর রেখে সনাতনী পদ্ধতিতে জাহাজ পরিচালনা করত নাবিকেরা। সমুদ্রের কিনারা ও অগভীর সমুদ্রপথ সম্পর্কে জানান দিতে আগুনের কুণ্ডলী প্রদর্শন করা হতো। ক্রমান্বয়ে পাহাড়ের ওপর থেকে কিংবা সুউচ্চ জায়গা থেকে আলো জ্বালিয়ে জাহাজের নাবিকদের দিকনির্দেশনা দেওয়া হতো। এভাবেই বাতিঘরের ক্রমবিকাশ ঘটে। প্রাচীনকাল থেকেই চট্টগ্রাম বন্দর গুরুত্বপূর্ণ সমুদ্রবন্দর হিসেবে পরিচিত। ৯ম শতকে আরব বণিকেরা চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে বাণিজ্যিক যোগাযোগ শুরু করে। ক্রমেই এ বন্দর ব্যস্ততম বন্দর হিসেবে পরিচিতি লাভ করে। ১৯ শতকের শুরুর দিকে ঘূর্ণিঝড় ও প্লাবনে বন্দর এলাকায় পলি জমে বিস্তীর্ণ চর জেগে উঠে। ফলে দেশি-বিদেশি জাহাজ চলাচল ব্যাহত হতে থাকে। এরপর ব্রিটিশ সরকার জাহাজ চলাচল নির্বিঘ্ন করতে কুতুবদিয়ায় বাতিঘর স্থাপন করে। এরপর একে একে সেন্ট মার্টিন, কক্সবাজার, পতেঙ্গা ও নরম্যান্স ল্যান্ড বাতিঘর নির্মাণ করা হয়। সেন্ট মার্টিন বাতিঘর চট্টগ্রাম বন্দরগামী জাহাজকে প্রথমে জানান দেয় বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা। এরপর কুতুবদিয়া, কক্সবাজার বাতিঘর। নরম্যান্স ল্যান্ড বাতিঘর অনুসরণ করে বন্দরগামী জাহাজ আসতে থাকে সমুদ্র উপকূলে। এরপরেই পতেঙ্গা বাতিঘর অনুসরণ করে বন্দর চ্যানেলে প্রবেশ করে জাহাজ। চট্টগ্রাম বন্দরের অধীনে দুটি বাতিঘর রয়েছে। পতেঙ্গা বাতিঘর ও নরম্যান্স ল্যান্ড বাতিঘর। চট্টগ্রাম বন্দরের মেরিন বিভাগ বাতিঘর দুটি পরিচালনা করে। স্বয়ংক্রিয়ভাবে পরিচালিত বাতিঘর দুটি পরিচালনায় অপারেটরের প্রয়োজন না হলেও সংরক্ষণে রয়েছে লাইটকিপারসহ অল্পসংখ্যক কর্মচারী। ৫০ মিটার উঁচু বাতিঘর দুটির চূড়ায় রয়েছে সৌরশক্তি পরিচালিত আধুনিক ঘূর্ণায়মান এলইডি লাইট, যা ২০ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত আলো দিতে সক্ষম। ২০০৮ সাল থেকে চলমান সুবিধার সাথে বাতিঘরে যুক্ত হয়েছে অত্যাধুনিক র‍্যাডার বিকন সিস্টেম। যা জাহাজের নেভিগেশন কাজে ব্যবহৃত র‍্যাডারে বাতিঘরের অবস্থান জানান দেয়। বাতিঘর দুটির রয়েছে আলাদা আলাদা কোড। কর্ণফুলীর নদীর মোহনার দুই পাশের দুই বাতিঘরের আলো অনুসরণ করেই কর্ণফুলী চ্যানেলে প্রবেশ করে কনটেইনার ও কার্গোবাহী জাহাজ।

অন্যান্য কাজ

বন্দরের দায়িত্ব ও কাজের পরিধি কী হবে তা চিটাগং পোর্ট অথোরিটি অর্ডিন্যান্স ১৯৭৬-এ নির্দিষ্ট করে দেওয়া হয়েছে। তবে প্রতিযোগিতা সক্ষম ও কার্যকারিতা বাড়াতে এর বাইরেও আরও নানা কাজ করতে হয় বন্দর কর্তৃপক্ষকে। আর সেটা তারা করছে সামনে থেকে নেতৃত্ব দিয়ে।

বন্দর কর্তৃপক্ষ সম্প্রতি ইলেক্ট্রনিক ডেলিভারি অর্ডার (ই-ডিও) ব্যবস্থা চালু করেছে। যদিও এটা বেসরকারি খাতের দায়িত্ব। তারপরও পণ্য ডেলিভারিতে গতি আনতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ নিজ উদ্যোগে ব্যবস্থাটি চালু করেছে। কারণ ডিও পেতে বিলম্বের কারণে অনেক সময় পণ্য ডেলিভারিতে সময় লেগে যায়। ই-ডিও চালুর ফলে সেটি বন্ধ হবে। এছাড়া বন্দরের কার্যক্রম যাতে নির্বিঘ্নে পরিচালিত হয় সেজন্য অংশীজনদের নিয়ে প্রশিক্ষণের আয়োজনও করে থাকে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

দক্ষতা বৃদ্ধিতে ম্যানুয়াল পদ্ধতি থেকে বেরিয়ে ডিজিটাল প্রযুক্তির ব্যবহারে জোর দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। এর অংশ হিসেবে কনটেইনার ব্যবস্থাপনায় চালু হয়েছে সিটিএমএস প্রযুক্তি। বন্দরের বহির্নোঙরে জাহাজগুলোর সার্বক্ষণিক মনিটরিংয়ের জন্য রয়েছে অত্যাধুনিক ভিটিএমআইএস (ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেম) সুবিধা। জাহাজে জোয়ার-ভাটা, চ্যানেল সম্পর্কিত তথ্য, দুর্যোগের আগাম তথ্য সরবরাহ করা হয় এ সিস্টেমের মাধ্যমে। এছাড়া জাহাজ কোনো দুর্ঘটনায় পতিত হলে প্রয়োজনীয় নির্দেশনাও দেওয়া হয় ভিটিএমআইএসের মাধ্যমে। এর পাশাপাশি ডিজিটাল বার্থিংও চালু করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

এর বাইরে বন্দর কর্তৃপক্ষ অদাবিকৃত পণ্য অপসারণ, জাহাজে পানি ও জ্বালানি সরবরাহ, বন্দরের অভ্যন্তরে নিরাপত্তা প্রদানের মতো কাজগুলোও করে থাকে।

শেষ কথা

বৈদেশিক বাণিজ্য বন্দরের মাধ্যমে পরিচালিত হলেও সেটি সম্পন্ন হয় বন্দরকেন্দ্রিক অনেকগুলো পক্ষের সক্রিয় অংশগ্রহণে। বন্দরই এখানে একমাত্র পক্ষ নয়। পক্ষগুলোর প্রত্যেকেরই যেমন সুনির্দিষ্ট দায়িত্ব ও কাজ রয়েছে, একইভাবে কাজগুলো আবার একটি আরেকটির সাথে আন্তঃসম্পর্কিত। প্রত্যেক অংশীজন তাদের দায়িত্ব সঠিক ও সময়ানুগভাবে সম্পন্ন করলেই কেবল বন্দরের কার্যক্রম গতি পায়।

ওমর ফারুক ইমন
প্রতিবেদক, বন্দরবার্তা

নাবিক ও সম্মুখসারির কর্মীদের টিকা প্রদানে অগ্রাধিকারের আহ্বান

টিকা প্রদানের অপেক্ষমাণ তালিকায় নাবিক ও সম্মুখসারির মেরিটাইম কর্মীদের অগ্রাধিকার দিতে বিশ্বের বিভিন্ন দেশের সরকারগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস)। সংস্থাটি জানিয়েছে, এর ব্যতিক্রম হলে মহামারির মধ্যে নাবিকেরা যে চ্যালেঞ্জের মুখে পড়েছিল, আবারো তার পুনরাবৃত্তি ঘটবে।

বৈশ্বিক বাজারে টিকা সরবরাহ শুরু হওয়ায় আইসিএস চাইছে সরকারগুলো যেন টিকা প্রদানের ক্ষেত্রে বৈশ্বিক সরবরাহ শৃঙ্খলে নাবিকদের ভূমিকাকে অগ্রাধিকার দেয়। খাদ্যপণ্যের পাশাপাশি সিরিঞ্জ, পিপিইর মতো চিকিৎসাসামগ্রী সরবরাহে সুস্থ ও ভাইরাসের সংক্রমণ থেকে মুক্ত নাবিকদের ভূমিকাকে গুরুত্বের সঙ্গে দেখছে সংস্থাটি। আইসিএসের মহাসচিব গাই প্লাটেন বলেন, 'বিশ্বব্যাপী টিকাসহ পিপিই পরিবহনের দায়িত্বে থাকা কর্মীদের টিকা প্রদান অন্যতম প্রাধিকার হিসেবে দেখা দরকার। সরকারগুলোর উচিত মেরিটাইম খাতের কর্মীদের সম্মুখসারির কর্মী হিসেবে বিবেচনা করে দ্রুততম সময়ের মধ্যে তাদেরকে টিকা প্রদান করা। তারা যেন কোনোভাবেই অপেক্ষমাণ তালিকার পেছনে না থাকে।'

বিশ্বের ৪০টিরও বেশি দেশ এরই মধ্যে মেরিটাইম কর্মীদের গুরুত্বপূর্ণ কর্মী হিসেবে স্বীকৃতি দিয়েছে। তবে আইসিএস বলছে, অধিকাংশ বন্দরসমৃদ্ধ দেশ এখনো নাবিকদের স্বীকৃতিদানে পিছিয়ে আছে। টিকা বিতরণ কার্যক্রমে নাবিকদের গুরুত্ব না দিলে বর্তমানে তারা যে মানবিক সংকটের মুখোমুখি তা আরো ভয়াবহ হয়ে উঠবে।

বৈশ্বিক অর্থনীতির গুরুত্বপূর্ণ পিলার হচ্ছে মেরিটাইম শিল্প। খাদ্য ও জ্বালানির মতো প্রয়োজনীয় পণ্যের সরবরাহ শৃঙ্খলে মেরিনাররা অগ্রণী ভূমিকা রাখে। তবে টিকাদান প্রক্রিয়ায় দুটি ডোজ প্রয়োজন হওয়ায় এবং দুটি ডোজের মধ্যবর্তী সময় তিন থেকে চার সপ্তাহ হওয়ায় নাবিক ও সম্মুখসারির মেরিটাইম কর্মীদের জন্য তা বাস্তবায়ন এক গুরুত্বপূর্ণ চ্যালেঞ্জ হয়ে দাঁড়িয়েছে।

নাবিক বদলের সংকট সমাধানে যুক্ত হয়েছে ৩০০ প্রতিষ্ঠান

নাবিক বদলের চলমান সংকট মোকাবিলার উদ্যোগে যুক্ত হয়েছে বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তের তিনশরও বেশি প্রতিষ্ঠান ও সংগঠন। নেপচুন ডিক্লারেশন অন সিফেয়ারার ওয়েলবিং অ্যান্ড ক্রু চেঞ্জ-এ সই করার মধ্য দিয়ে প্রতিষ্ঠানগুলো মেরিটাইম শিল্পের সবচেয়ে কঠিন এ চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার উদ্যোগ নিয়েছে।

মহামারির কারণে সৃষ্ট লকডাউন ও ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞার কারণে নাবিক বদলের সুযোগ না থাকায় লাখ লাখ নাবিক বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে জাহাজে আটকা পড়েছে এবং চুক্তিতে উল্লেখিত মেয়াদের বাইরে কাজ করতে বাধ্য হচ্ছে, যা অপ্রত্যাশিত এক মানবিক সংকটের সৃষ্টি করেছে। দীর্ঘদিন ধরে সমুদ্রে অবস্থানের কারণে শারীরিক ও মানসিক নানা সমস্যায় ভুগছে তারা।

বন্দরে নাবিক বদলের কাজে সহায়তা করতে নেপচুন ঘোষণায় চারটি বিষয় প্রাধান্য পেয়েছে। এগুলো হচ্ছে, নাবিকদের সম্মুখসারির কর্মী বিবেচনা করে তাদের জরুরি ভিত্তিতে টিকা প্রদান; বিদ্যমান উত্তম চর্চার ভিত্তিতে স্বাস্থ্য প্রটোকলের ক্ষেত্রে 'গোল্ড স্ট্যান্ডার্ড' প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন; শিপ অপারেটর ও চার্টারারদের মধ্যে সহযোগিতা আরো জোরদার; এবং নাবিকদের জন্য গুরুত্বপূর্ণ মেরিটাইম হাবগুলোর মধ্যে আকাশপথে যোগাযোগ স্থাপন।

স্ক্রাবারযুক্ত হতে যাচ্ছে ভিএলসিসি বহরের ৪০%

জাহাজে স্ক্রাবার যুক্ত করার দৌড়ে এগিয়ে আছে বৃহদাকৃতির ক্রুড ক্যারিয়ারগুলো (ভিএলসিসি)। গিবসন শিপব্রোকারস জানাচ্ছে, ২০২১ শেষে এ গোত্রের ক্যারিয়ারগুলোর ৪০ শতাংশে স্ক্রাবার যুক্ত হতে পারে।

বিদ্যমান ভিএলসিসি বহরের ৩১ শতাংশে এরই মধ্যে স্ক্রাবার যুক্ত হয়েছে। আরো ৭ শতাংশে প্রক্রিয়াধীন আছে। এছাড়া নির্মাণাদেশপ্রাপ্ত ৩২ শতাংশ ভিএলসিসিতে এটা যুক্ত থাকবে বলে আশা করা হচ্ছে।

মহামারির কারণে জাহাজে স্ক্রাবার স্থাপন করে উচ্চ সালফারযুক্ত জ্বালানি তেলের (এইচএসএফও) ব্যবহার ২০২০ সালে বেশ কমে গিয়েছিল। তবে শিপইয়ার্ড ও স্ক্রাবার নির্মাতাদের সঙ্গে চুক্তিগত বাধ্যবাধকতার কারণে জাহাজ মালিকরা জাহাজে স্ক্রাবার স্থাপনের কাজ বাতিল করেনি। সম্প্রতি তেলের দাম বাড়ার কারণে এইচএসএফও এবং ভিএলএসএফওর (অত্যন্ত স্বল্প সালফারযুক্ত তেল) মধ্যে টনপ্রতি পার্থক্য দাঁড়িয়েছে ৮০ থেকে ১০০ ডলার। ফলে স্ক্রাবারযুক্ত ভিএলসিসিগুলোর দিনপ্রতি সাশ্রয় হচ্ছে ৫ হাজার ডলার।

মেরিটাইম ডিজিটালাইজেশনে গুরুত্ব আইএপিএইচ ও বিশ্বব্যাংকের

বৈশ্বিক মেরিটাইম শিল্পে ডিজিটালাইজেশন আরো ত্বরান্বিত করার আহ্বান জানিয়েছে বিশ্বব্যাংক এবং ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব পোর্টস অ্যান্ড হার্বারস (আইএপিএইচ)। ডিজিটালাইজেশনের ওপর নতুন একটি প্রতিবেদন প্রকাশ উপলক্ষে আয়োজিত এক ওয়েবিনারে সংস্থা দুটি জানিয়েছে, মেরিটাইম খাতে ডিজিটালাইজেশন বহুমুখী অর্থনৈতিক সুফল নিয়ে আসবে এবং আরো শক্তিশালী ও টেকসই পুনরুদ্ধারে সহায়তা করবে। পাশাপাশি বৈশ্বিক অর্থনীতিতে দেশগুলোর অংশগ্রহণ পুরোপুরি নিশ্চিতে ভূমিকা রাখবে।

ডিজিটালাইজেশন প্রক্রিয়াকে আরো ত্বরান্বিত করতে বন্দর ও মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট কমিউনিটিকে সহায়তা করতে সংস্থা দুটি তাদের নতুন প্রতিবেদন প্রকাশ করেছে। প্রতিবেদনে দীর্ঘমেয়াদি অর্থনৈতিক সুফল তুলে ধরার পাশাপাশি ডিজিটালাইজেশন প্রক্রিয়া যে মানব সংশ্লিষ্টতা কমাতে ভূমিকা রাখবে সেটাও উপস্থাপন করা হয়েছে। করোনা ভাইরাসসৃষ্ট মহামারির মধ্যে ডিজিটালাইজেশনের এ ভূমিকা বর্তমানে আরো অর্থবহ হয়ে উঠেছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ পরিবেশ সুরক্ষায় গঠিত হলো নয়া জোট

বিশ্বে মোট কার্বন নিঃসরণের অন্তত ৩০ শতাংশের জন্য দায়ী শিপিং, ট্রান্সপোর্ট এবং অন্যান্য ভারী শিল্প খাত থেকে কার্বন নিঃসরণ কমাতে নতুন জোটের ঘোষণা এল সুইজারল্যান্ডের দাভোসে অনুষ্ঠিত ওয়ার্ল্ড ইকোনমিক ফোরামে। দ্য মিশন পসিবল পার্টনারশিপ নামের এ যৌথ উদ্যোগের সাথে আছে শীর্ষ অন্তত ৪০০ কোম্পানি, থাকছে প্রতিষ্ঠানগুলোর সঙ্গে যুক্ত ক্রেতা, সরবরাহকারী, আর্থিক প্রতিষ্ঠান, ব্যাংক, শেয়ারহোল্ডার এবং নিয়ন্ত্রক সংস্থা। নেতৃত্বে থাকবে এনার্জি ট্রানজিশন কমিশন, রকি মাউন্টেন ইনস্টিটিউট, দ্য উই মিন বিজনেস কোয়ালিশন এবং ওয়ার্ল্ড ইকোনমিক ফোরাম।

➤ দশ মাসে প্রথমবার ৫০ ডলার ছাড়াল তেলের দাম

দিনে এক মিলিয়ন ব্যারেল করে অপরিশোধিত তেল উৎপাদন হ্রাস করতে যাচ্ছে সৌদি আরব, ওপেক প্লাসভুক্ত বাকি দেশগুলোও কমিয়ে আনবে উৎপাদন, এ ঘোষণার পরপরই ২০২০ সালের ফেব্রুয়ারির পর প্রথমবার তেলের দাম বেড়ে ব্যারেলপ্রতি ৫০ ডলার ছাড়িয়েছে। গত বছর তেলের দাম সর্বকালের সর্বনিম্নে আসার প্রেক্ষিতে এ ঘোষণা দিল দেশগুলো। পরিস্থিতির উন্নতি হলে ফেব্রুয়ারি-মার্চ নাগাদ অতি ধীরে বাড়ানো হবে উৎপাদন, যার শুরু করবে রাশিয়া ও কাজাখস্তান। মিলিতভাবে দৈনিক ৭৫ হাজার ব্যারেল করে উৎপাদন বাড়াবে দেশ দুটি।

➤ আল্ট্রাডিপওয়াটার রিগ থেকে রকেট লঞ্চিং প্যাড

অফশোর ড্রিলিং কোম্পানি ভালারিস থেকে ক্রয়কৃত দুইটি আল্ট্রাডিপওয়াটার রিগকে কিছুটা পরিবর্তন করে রকেট লঞ্চ প্যাডে রূপান্তর করবে বাণিজ্যিক স্পেস ফ্লাইট অপারেটর স্পেসএক্স। সমুদ্রে রকেট লঞ্চ সাইট বসানোর সুবিধা হলো, রকেটের পেলোড ক্যাপাসিটি সর্বোচ্চ পাওয়া যায়, এটি ব্যয়সাশ্রয়ীও বটে। মঙ্গলের দুই চাঁদের সাথে মিলিয়ে স্পেসএক্স রিগ দুটির নাম রেখেছে ডিমোস ও ফোবোস। এর আগেও ১৯৯৯ সালে ব্যবহৃত অফশোর অয়েল রিগকে পরিমার্জন করে রকেট উৎক্ষেপণস্থল হিসেবে ব্যবহার করেছে স্পেস কোম্পানি সি লঞ্চ, ২০১৪ পর্যন্ত যেটি সাফল্যের সাথে অন্তত ৩০টি রকেট পাঠিয়েছে মহাশূন্যে।

➤ প্রথমবারের মতো ইরিডিয়াম জিএমডিএসএস-এর বাণিজ্যিক ব্যবহার

নরওয়ের পতাকাবাহী ট্রলার ট্রাইগভেসনে দুইটি বাণিজ্যিক লার্স থ্রেন এলটি-৩১০০এস ইরিডিয়াম জিএমডিএসএস টার্মিনাল বসানোর মাধ্যমে ইতিহাসের সাক্ষী হলো দেশের প্রাচীন বন্দরনগরী হাউগেসুন্ড। ইরিডিয়াম জিএমডিএসএস সিস্টেমটি অ্যাপ্লায়েড স্যাটেলাইট টেকনোলজি কোম্পানির নির্মিত হলেও পুরো টার্মিনাল নির্মাণ করেছে লার্স থ্রেন এ/এস, ইনস্টল করেছে স্থানীয় মেরিন সেবাদাতা প্রতিষ্ঠান ব্রুমল্যান্ড ইলেকট্রনিক। ইরিডিয়ামের অসাধারণ বৈশ্বিক নেটওয়ার্কে প্রবেশের পাশাপাশি এ সিস্টেমে থাকছে ভয়েস ও এসএমএস সার্ভিস, ইউনিক ডিস্ট্রেস অ্যালার্ট অ্যান্ড সেফটি ভয়েস ক্যাপাবিলিটি।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ পোর্টস বিলে অন্ধ্র প্রদেশের বিরোধিতা

ছোট বন্দরগুলো কেন্দ্র সরকারের নিয়ন্ত্রণে আনতে ঘোষিত ইন্ডিয়ান পোর্টস বিল, ২০২০ এর বিরুদ্ধে অবস্থান নিয়েছে অন্ধ্র প্রদেশের রাজ্য সরকার। বিল পাস হলে নতুন আইন অনুযায়ী কোন বন্দর অপারেশনাল থাকবে, কোনটি বন্ধ করে দেওয়া হবে, কাকে বেসরকারি খাতে ছেড়ে দেওয়া হবে–সেটা নির্ধারণের ক্ষমতা থাকবে শুধুই কেন্দ্র সরকারের। তার আগে সমুদ্র সংলগ্ন রাজ্যগুলোকে নিয়ে সমন্বয় সভার আহ্বান জানিয়ে দিল্লিকে চিঠি দিয়েছে অন্ধ্র প্রদেশ। প্রস্তাবিত বিলের কয়েকটি উপধারা নিয়ে আপত্তি জানিয়েছে গুজরাট মেরিটাইম বোর্ডও।

➤ ২০২৫ ব্লু-ইকোনমি স্ট্র্যাটেজি চূড়ান্ত করেছে যুক্তরাষ্ট্র

বৈশ্বিক ব্লু-ইকোনমিকে আগামী দশকের মধ্যে তিন ট্রিলিয়নে নিয়ে যেতে ২০২১-২০২৫ ব্লু-ইকোনমি প্ল্যান অনুমোদন দিয়েছে ইউএস ন্যাশনাল ওশেনিক অ্যান্ড অ্যাটমোসফরিক অ্যাডমিনিস্ট্রেশন। পঞ্চশালা এ পরিকল্পনা অনুযায়ী মূলত মেরিন ট্রান্সপোর্ট, ওশান এক্সপ্লোরেশন, সিফুড আহরণ, ট্যুরিজম এবং টেকসই উপকূল-সুনীল অর্থনীতির এ পাঁচ খাতকে অগ্রাধিকার দেবে যুক্তরাষ্ট্র। এসব খাতে পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপ, বিদ্যমান প্রযুক্তির আধুনিকায়ন এবং প্রশিক্ষিত জনবল গড়ে তোলার সমন্বিত রোডম্যাপ থাকছে এখানে।

➤ পুরনো এলএনজি প্লান্ট নতুন করে খুলবে মিসর

আট বছর বসে থাকার পর নতুন করে দেমিয়েত্তা লিকুইফায়েড ন্যাচারাল গ্যাস প্রডাকশন প্লান্টকে চালু করতে যাচ্ছে মিসর। ইউরোপের দেশগুলোতে এলএনজি রপ্তানি বাড়াতেই এ উদ্যোগ, জানিয়েছেন দেশটির তেলমন্ত্রী তারেক আল মোল্লা। এ কারখানা থেকে বছরে ৪.৫ মিলিয়ন টন এলএনজি উৎপাদনের মাধ্যমে দেশের এলএনজি সক্ষমতা ১২.৫ মিলিয়ন টনে উন্নীত করে বিশ্বের শীর্ষ ১০ এলএনজি রপ্তানিকারক দেশের একটি হয়ে ওঠার লক্ষ্যে কাজ করছে মিসর। তেলসমৃদ্ধ অন্যান্য আরব প্রতিবেশী দেশগুলো মিলিতভাবে যেখানে বৈশ্বিক এলএনজির মাত্র ১ শতাংশ সরবরাহ করে, সে তুলনায় মিসর এলএনজি খাতে অনেকটাই এগিয়ে।

➤ পিছিয়ে গেল দুই কোরিয়ান কোম্পানির একত্রীকরণ

চীন, কাজাখস্তান, সিঙ্গাপুরের অনুমোদন পেলেও ইইউর কাছ থেকে প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রক্রিয়া শেষ না হওয়ায় আপাতত পিছিয়ে গেছে কোরিয়া শিপবিল্ডিং অ্যান্ড অফশোর ইঞ্জিনিয়ারিং কর্তৃক দায়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিংয়ের (ডিএসএমই) অধিগ্রহণ। ১.৬ বিলিয়ন মার্কিন ডলারের বিনিময়ে দুই কোম্পানি একীভূত হয়ে গেলে চার হেভিওয়েট কোরিয়ান জাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান-হুন্দাই হেভি, হুন্দাই সামহো, হুন্দাই মিপো এবং ডিএসএমই একই ছাতার নিচে চলে আসবে।

ইতালিতে আবারো শুরু হচ্ছে ক্রুজ সেবা

ছুটির মৌসুমে ক্রুজ সেবা বন্ধ রাখার সরকারি অনুরোধে সাড়া দেয়ার পর চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে ইতালিতে এ সেবা পুনরায় শুরুর ঘোষণা দিয়েছে এমএসসি ও কোস্টা ক্রুজেস। গ্রান্দিয়োসা জাহাজ দিয়েই ক্রুজ সেবা চালু করছে এমএসসি। মার্চের শেষ দিক পর্যন্ত জেনোয়া থেকে সাপ্তাহিক এ সেবা চালু থাকবে। যাত্রাবিরতি থাকবে সিভিটাভেক্কিয়া, নেপলস, পালেরমো এবং মাল্টায়। ইতালির যেকোনো বন্দর থেকে যাত্রীরা করোনাভাইরাস পরীক্ষার নেগেটিভ সনদ নিয়ে জাহাজে উঠতে পারবেন। এমএসসির মতো কোস্টা ক্রুজেসও জানুয়ারি থেকে বেশ কয়েকটি ক্রুজ সেবা চালু করছে।

এদিকে উত্তর আমেরিকা পরিভ্রমণকারী ক্রুজ সেবাদাতা প্রতিষ্ঠানগুলো কবে নাগাদ সেবাগুলো চালু করবে তা এখনো নির্দিষ্ট করে জানায়নি।

বাল্টিক ড্রাই ইনডেক্স বেড়েছে ১০%

চীনে কয়লার চাহিদায় ঊর্ধ্বগতির কারণে বাল্টিক এক্সচেঞ্জের প্রধান সি ফ্রেইট ইনডেক্স প্রায় ১০ শতাংশ বেড়ে তিন মাসের সর্বোচ্চে পৌঁছেছে।

ক্যাপসাইজ, প্যানাম্যাক্স এবং সুপ্রাম্যাক্স ভেসেলগুলোর ভাড়ার হার অনুসরণ করে বাল্টিক ড্রাই ইনডেক্স। জানুয়ারিতে এ সূচক ১৫৫ পয়েন্ট বা ৯ দশমিক ৭ শতাংশ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ১ হাজার ৭৬১ পয়েন্টে, যা গত বছরের মধ্য-অক্টোবরের পর সর্বোচ্চ। এর মধ্যে ক্যাপসাইজ ইনডেক্সে যুক্ত হয়েছে ৪০৭ পয়েন্ট। এছাড়া প্যানাম্যাক্স ও সুপ্রাম্যাক্স ইনডেক্সে যুক্ত হয়েছে যথাক্রমে ৬১ ও ১০ পয়েন্ট।

রেকর্ড শীতল আবহাওয়ার কারণে চীনে বিদ্যুতের চাহিদা বেড়েছে যথেষ্ট। এছাড়া ব্রাজিল থেকে লৌহ আহরিক আমদানিও বাড়িয়েছে দেশটি। উভয় পরিস্থিতি বাল্টিক ড্রাই ইনডেক্স বাড়াতে অবদান রেখেছে।

সমুদ্রে প্লাস্টিক দূষণ পরিচ্ছন্নে মায়ের্স্কের অংশীদারিত্ব

বিশ্বের বিস্তীর্ণ সমুদ্রগুলোকে প্লাস্টিকের দূষণ থেকে রক্ষা করতে মায়ের্স্ক এবং ডাচ অলাভজনক সংস্থা দ্য ওশান ক্লিনআপ জোটবদ্ধ হয়েছে। ২০১৩ সালে প্রতিষ্ঠিত ওশান ক্লিনআপের লক্ষ্য হচ্ছে, সমুদ্র থেকে প্লাস্টিকের দূষণ পরিচ্ছন্নে উন্নত প্রযুক্তির উন্নয়ন ও নদীবাহিত প্লাস্টিকের প্রবাহ রোধ করা।

কয়েক বছর ধরে ওশান ক্লিনআপ সমুদ্রে ভেসে থাকা প্লাস্টিকের স্তূপ সরিয়ে ফেলতে বড় আকারে প্রযুক্তি নিয়োজনের পদ্ধতি উন্নয়নে কাজ করছে। ২০১৮ সালে এ উদ্যোগে সহায়তা করতে যুক্ত হয় মায়ের্স্ক সাপ্লাই সার্ভিস। ওই বছর যুক্তরাষ্ট্রের ক্যালিফোর্নিয়া উপকূল থেকে ১ হাজার ২০০ মাইল দূরে সমুদ্রে ভেসে থাকা সবচেয়ে বড় প্লাস্টিকের স্তূপ সরিয়ে ফেলতে জাহাজ মোতায়েন করে ওশান ক্লিনআপ, যা গ্রেট প্যাসিফিক গার্বেজ প্যাচ নামে পরিচিত।

সমুদ্রতলে তেলের পরিবর্তে মেটালে চোখ নরওয়ের

সঞ্চিত তেল ও গ্যাসের কারণে নরওয়ে বিশ্বের অন্যতম সম্পদশালী দেশ। তবে দেশটির নজর এখন গভীর সমুদ্রের তলদেশে সঞ্চিত তামা, জিংক ও অন্যান্য ধাতুতে। সবুজ প্রযুক্তিতে খুবই চাহিদাসম্পন্ন এসব ধাতু আহরণে দেশটি এখন নেতৃস্থানীয় ভূমিকা নিতে আগ্রহী।

২০২৩ সালের মধ্যেই নরওয়ে গভীর সমুদ্রে মাইনিংয়ে আগ্রহী কোম্পানিগুলোকে লাইসেন্স প্রদান করতে পারে। এজন্য পরিবেশগত প্রভাব সমীক্ষার কাজটি খুব শিগগিরই শুরু করতে যাচ্ছে দেশটি। সমুদ্রের তলদেশে থাকা এ ধাতুগুলো ইলেকট্রিক যানের ব্যাটারি, বায়ুবিদ্যুতের টারবাইন ও সৌরবিদ্যুৎ উৎপাদনে কাজে লাগে।

নরওয়েজিয়ান ইউনিভার্সিটি অব সায়েন্স অ্যান্ড টেকনোলজির গবেষকদের ধারণা অনুযায়ী, দেশটির মহীসোপানে ২ কোটি ১৭ লাখ টন তামা এবং ২ কোটি ২৭ লাখ টন জিংক সঞ্চিত থাকতে পারে।

এশিয়ায় জাহাজে ডাকাতির ঘটনা বাড়ছে

২০২০ সালে এশিয়াজুড়ে জাহাজে ডাকাতি বা চুরির ঘটনা বেশ বেড়েছে। দ্য রিজিয়নাল কো-অপারেশন এগ্রিমেন্ট অন কমব্যাটিং পাইরেসি অ্যান্ড আর্মড রোবারি অ্যাগেইনস্ট শিপস ইন এশিয়া (রিক্যাপ) তাদের বার্ষিক প্রতিবেদনে জানিয়েছে, সদ্যসমাপ্ত বছরে এ অঞ্চলে মোট ৯৫টি চুরি বা ডাকাতির ঘটনা ঘটেছে। এর আগের বছর অর্থাৎ ২০১৯ সালে ঘটেছিল ৮৩টি।

রিক্যাপের প্রতিবেদন অনুযায়ী, বাংলাদেশ, ভারত, ফিলিপাইন, ভিয়েতনাম, দক্ষিণ চীন সাগর এবং সিঙ্গাপুর প্রণালিসহ এশিয়া অঞ্চলজুড়ে চুরি বা ডাকাতির ওই ঘটনাগুলো সংঘটিত হয়েছে, যার অধিকাংশই জাহাজ থেকে সরঞ্জাম বা মালামাল চুরিসংক্রান্ত। রিক্যাপ জানিয়েছে, তিন-চতুর্থাংশ ক্ষেত্রে দেখা গেছে, অপরাধীরা সশস্ত্র ছিল না এবং জাহাজের নাবিকরাও ক্ষতিগ্রস্ত হয়নি। দুষ্কৃতিকারীদের উপস্থিতি নাবিকরা টের পাওয়ার পরই তারা জাহাজ ছেড়ে পালিয়ে যায়। এর মধ্যে একটি ডাকাতির ঘটনায় নাবিকদের অপহরণ করা হয়।

সিঙ্গাপুর প্রণালি ধরে পূর্বমুখী চলাচলরত জাহাজগুলো এখনো বড় উদ্বেগের বিষয় হয়ে দাঁড়িয়েছে। এখানে ডাকাতির ঘটনা ১০ শতাংশ বেড়ে ৩৪টিতে দাঁড়িয়েছে। এর মধ্যে ৩০টি ঘটেছে পূর্বমুখী ভেসেলগুলোয়। এছাড়া ছোটখাটো চুরির ঘটনা বেড়ে দ্বিগুণ হয়েছে ভারত, ফিলিপাইন, ভিয়েতনাম ও দক্ষিণ চীন সাগরে। বাংলাদেশে এ জাতীয় ঘটনা ঘটেছে পাঁচটি, যদিও আগের বছর এ জাতীয় কিছু ঘটেনি।

রিক্যাপ আইএসসির নির্বাহী পরিচালক মাসাফুমি কুরোকি এ প্রসঙ্গে বলেন, গত দু'বছর ধরে এশিয়াজুড়ে জাহাজে ডাকাতি বা চুরির ঘটনা বেড়ে যাওয়ার অর্থ হচ্ছে মেরিটাইম পরিবহনগুলোর নিরাপত্তা ও নাবিকদের রক্ষায় আমাদের আরো কিছু করা প্রয়োজন। সতর্ক প্রহরা, আইন প্রয়োগকারী সংস্থাগুলোর টহল জোরদার এবং সংশ্লিষ্ট দেশগুলোর মধ্যে সহযোগিতার পাশাপাশি অপরাধীদের গ্রেপ্তার ও আইনের আওতায় নিয়ে এলে এ ধরনের তৎপরতা রোধ করা সম্ভব হবে।

ঐতিহাসিক উচ্চতায় পণ্য পরিবহন ভাড়া

দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে জাহাজে পণ্য পরিবহন ভাড়া (কন্ট্রাক্টেড ফ্রেইট রেট) বেড়েই চলেছে। মার্কেট ইন্টেলিজেন্স প্রতিষ্ঠান জেনেটা জানিয়েছে, সহসা ভাড়া কমার কোনো লক্ষণ এখনো দেখা যাচ্ছে না। বছরভিত্তিতে গত জানুয়ারিতে ভাড়া বেড়েছে সাড়ে ৪ শতাংশ।

জেনেটা প্রকাশিত সর্বশেষ এক্সএসআই পাবলিক ইনডিসেস অনুযায়ী, বন্দরজট, সরঞ্জামের স্বল্পতা, অসম চাহিদার কারণে কনটেইনার শিপিং কোম্পানিগুলো ভাড়া-বিষয়ক চুক্তির ক্ষেত্রে শক্তিশালী পক্ষ হিসেবে আবির্ভূত হয়েছে। প্রতিষ্ঠানটির বিশ্লেষণ বলছে, কয়েক মাস ধরে গুরুত্বপূর্ণ কিছু বাণিজ্যপথে উচ্চ স্পট রেটের কারণে দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে আগ্রহ বাড়ছে, ফলে বৈশ্বিকভাবে শিপারদের ওপর চাপ প্রচণ্ড বেড়েছে।

ভাড়া বৃদ্ধির পেছনের কারণ বেশ জটিল বলে জানিয়েছেন জেনেটার প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা প্যাট্রিক বারগ্রান্ড। তিনি বলেন, চীন থেকে রপ্তানি বাড়ছে হু-হু করে। অন্যদিকে দেশটির আমদানি তেমন বাড়েনি। ফলে কনটেইনারগুলো ইউরোপ বা যুক্তরাষ্ট্রের বন্দরে আটকে আছে, যেখানে সেগুলো দূরপ্রাচ্যের বন্দরগুলোয় ফিরে যাওয়া জরুরি। পাশাপাশি কিছু কিছু গুরুত্বপূর্ণ বন্দরে অসম্ভব জট চলছে আর তাতে করে অপেক্ষার সময় বাড়ছে। এটা এরই মধ্যে সক্ষমতার চাপে থাকা বন্দরগুলোকে আরো বিপর্যস্ত করে তুলেছে। ফলে সরবরাহ ও চাহিদার মধ্যে ভারসাম্যহীনতা সৃষ্টি করছে। এর ওপর করোনাভাইরাসসৃষ্ট প্রভাব তো রয়েছেই।

গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্যপথগুলোয় আঞ্চলিক আমদানি ও রপ্তানিচিত্র উঠে এসেছে এক্সএসআই সূচকে। ইউরোপে আমদানির ক্ষেত্রে মাসিক এক্সএসআই বেড়েছে প্রায় ২০ শতাংশ, বছরভিত্তিতে এ বেঞ্চমার্ক বেড়ে দাঁড়িয়েছে সাড়ে ১২ শতাংশ। অন্যদিকে রপ্তানি বছরভিত্তিতে কমেছে ১ দশমিক ৬ শতাংশ। মূলত এশিয়ার দেশগুলো থেকে রপ্তানি বৃদ্ধিই ইউরোপের আমদানি বাড়ার পেছনে ভূমিকা রেখেছে।

২০৪০ নাগাদ এলএনজির উৎপাদন ৭৯% বাড়তে পারে

অনুসন্ধান ও উৎপাদন কার্যক্রম কমে যাওয়ার কারণে ২০২০ সালে বৈশ্বিক প্রাকৃতিক গ্যাসের উৎপাদন হ্রাস পেয়েছে ৩ দশমিক ৬ শতাংশ। দাম কম থাকার কারণে লকডাউনের সময়েও গ্যাসের চাহিদা তেলের মতো ততটা কমেনি। উপরন্তু বৈশ্বিকভাবে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) আমদানি বেড়েছে ৩ শতাংশ। চীনে উচ্চ চাহিদার কারণে এশিয়ায় বছরভিত্তিতে এলএনজির চাহিদায় প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৪ শতাংশ।

রিস্টাডের প্রাক্কলন অনুযায়ী, ২০৪০ সাল নাগাদ বৈশ্বিক প্রাকৃতিক গ্যাসের উৎপাদন ২৪ শতাংশ বাড়বে বলে আশা করা হচ্ছে। অন্যদিকে প্রাকৃতিক গ্যাসের বৈশ্বিক চাহিদা ওই সময় পর্যন্ত বাড়বে ২৬ শতাংশ। আর বৈশ্বিক এলএনজির উৎপাদন ২০৪০ নাগাদ বাড়বে ৭৯ শতাংশ।

বিকল্প জ্বালানির কার্যকারিতা পরীক্ষায় এমএসসি

সম্পূর্ণ নতুন, কার্যকর ও পরিবেশগতভাবে স্পর্শকাতর জ্বালানি অন্বেষণে কাজ করছে এমএসসি শিপ ম্যানেজমেন্ট। তাদের চলমান উদ্যোগে যুক্ত রয়েছে কোয়াডরাইজ। প্রতিষ্ঠানটি উন্নয়ন করেছে ইমালসিফায়েড সিনথেটিক ভারী জ্বালানি তেল। প্রতিষ্ঠান দুটি এক যৌথ উন্নয়ন অংশীদারিত্বের অধীনে চলতি বছর কনটেইনার জাহাজে নতুন উদ্ভাবিত এ জ্বালানির পরীক্ষা শুরু করতে যাচ্ছে।

বিদ্যমান প্রযুক্তি ব্যবহার করে কোয়াডরাইজ মাল্টিফেজ সুপারফাইন অ্যাটোমাইজড রেসিডু (এমএসএআর) উন্নয়ন করেছে, যা মেরিন বাংকারের জন্য ইমালসিফায়েড সিনথেটিক ভারী জ্বালানি তেল হিসেবে কাজ করবে। কোয়াডরাইজের দাবি, তাদের উদ্ভাবিত বাংকার জ্বালানি প্রথাগত ভারী জ্বালানি তেলের তুলনায় ২০ শতাংশ কম কার্বন ডাই-অক্সাইড নির্গমন করবে।

চলতি বছরও বাড়বে খুচরা আমদানির আকার

বিদায়ী বছরের দ্বিতীয়ার্ধে কনটেইনার ট্রাফিক ও বন্দর কার্যক্রম বৃদ্ধিতে অন্যতম ভূমিকা রেখেছিল খুচরা আমদানি। ন্যাশনাল রিটেল ফেডারেশন অ্যান্ড হ্যাকেট অ্যাসোসিয়েটসের নতুন তথ্য বলছে, চলতি বছরের প্রথমার্ধেও এটা অব্যাহত থাকবে। সংগঠনটির পর্যবেক্ষণ অনুযায়ী, ২০২০ সালে খুচরা আমদানি নতুন এক রেকর্ড গড়বে।

মাসিক গ্লোবাল পোর্ট ট্র্যাকার প্রতিবেদনে সংগঠনটি জানিয়েছে, সদ্যবিদায়ী বছরের দ্বিতীয়ার্ধে আমদানিতে নতুন রেকর্ড হয়েছে। জুলাই-ডিসেম্বরের 'পিক সিজনে' আমদানি সর্বকালের সর্বোচ্চে পৌঁছে দাঁড়িয়েছে ৮৩ লাখ টিইইউ। ডিসেম্বর পর্যন্ত পুরো বছরের হিসাব চূড়ান্ত হলে তা ২ কোটি ১৯ লাখ টিইইউয়ে দাঁড়াবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। এক্ষেত্রে বছরওয়ারি প্রবৃদ্ধি হবে দেড় শতাংশ, যা ২০১৮ সালের রেকর্ড ২ কোটি ১৮ লাখ টিইইউর বেশি।

সংগঠনটির পর্যবেক্ষণ বলছে, চলতি বছরের প্রথম পাঁচ মাস পর্যন্ত আমদানিতে এ ঊর্ধ্বগতি অব্যাহত থাকবে।

বিপজ্জনক পদার্থের রিমোট সার্ভের অনুমোদন মার্শাল আইল্যান্ডসের

রিপাবলিক অব মার্শাল আইল্যান্ডস (আরএমআই) তাদের পতাকাবাহী জাহাজে পরিবাহিত বিপজ্জনক পদার্থের মজুদ (আইএইচএম) পর্যবেক্ষণে রিমোট সার্ভে অর্থাৎ জাহাজে অবস্থানরত নাবিকদের মাধ্যমেই জরিপের অনুমোদন দিয়েছে। ইউরোপীয় ইউনিয়নের নীতিমালা অনুসরণ করে এ জরিপ পরিচালনার অনুমোদন দিতে দেশটির মেরিটাইম কর্তৃপক্ষ সম্প্রতি এক সার্কুলার জারি করেছে। করোনাভাইরাসের সংক্রমণের কারণে বিধিনিষেধ থাকায় আইএইচএম বিশেষায়িত প্রতিষ্ঠানগুলোর প্রতিনিধিদের মাধ্যমে জরিপ পরিচালনা

সংবাদ সংক্ষেপ

বছর শেষে ঊর্ধ্বমুখী চীনের অর্থনীতি

করোনা-জর্জরিত বছরে বেশির ভাগ দেশের অর্থনীতি গোঁত্তা খেলেও ২০২০ সালের চতুর্থ প্রান্তিকে বেশ দ্রুত উঠে এসেছে চীনের অর্থনীতি, যা নতুন বছরেও বজায় থাকবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। বৃহৎ অর্থনীতিগুলোর মধ্যে সদ্যবিদায়ী বছরে একমাত্র দেশ হিসেবে প্রবৃদ্ধির সূচক নিচে না নেমে চীনের জিডিপি বেড়েছে ২.৩ শতাংশ। রয়টার্সের জরিপ অনুযায়ী বিগত দশকে এ বছরই সর্বোচ্চ গতিতে, অন্তত ৮.৪ শতাংশ হারে বাড়বে জিডিপি। বেইজিংয়ের কঠোর লকডাউন নীতিমালার কারণে অন্যান্য দেশের তুলনায় করোনা নিয়ন্ত্রণে অনেকটাই সফল চীন। ওদিকে কোভিডের কারণে বিপর্যস্ত দেশগুলোতে পণ্য সরবরাহ বাড়াতে পুরোদমে কাজ করছে তাদের ম্যানুফ্যাকচারিং খাত। যার প্রতিফলন দেখা যাচ্ছে প্রবৃদ্ধি সূচকে।

বন্দরকেন্দ্রিক উন্নয়নে ৬ বিলিয়ন ডলার ব্যয় করবে দক্ষিণ কোরিয়া

দেশের বন্দরগুলোর অবকাঠামোগত উন্নয়নে ৬ বিলিয়ন ডলারের ১০ বছর মেয়াদি উচ্চাভিলাষী পরিকল্পনা হাতে নিয়েছে দক্ষিণ কোরিয়ার সমুদ্র ও মৎস্যসম্পদ মন্ত্রণালয়। বন্দরগুলোকে শুধু আমদানি-রপ্তানির স্থান হিসেবে সীমাবদ্ধ না রেখে পর্যটন, সংস্কৃতি এবং বাণিজ্যকেন্দ্র হিসেবে গড়ে তোলা হবে। দ্য থার্ড বেসিক পোর্ট রিডেভেলপমেন্ট প্ল্যান শিরোনামের এ পরিকল্পনার অধীনে ২০৩০ সালের মধ্যে মোট ১৯টি প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হবে। পাশাপাশি ডংহাই, বুসান নর্থ পিয়ারের মতো পুরনো বা পরিত্যক্ত বন্দরগুলোকে ঢেলে সাজিয়ে বিনোদন, পর্যটনের উপযোগী করে তুলবে দক্ষিণ কোরিয়া।

বিশ্বমানের বন্দর নির্মাণে ৮ বিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ ভিয়েতনামের

দেশের পোর্ট সিস্টেম মাস্টারপ্ল্যানের পরবর্তী ধাপে বন্দরকে বিশ্বমানে নিয়ে যেতে ৬ থেকে ৮ বিলিয়ন মার্কিন ডলার ব্যয় করবে ভিয়েতনাম। গত ২০ বছরে দেশটিতে বন্দরের মান ও সংখ্যা দুটিই বৃদ্ধির পর ক্রমবর্ধমান অর্থনীতির চাপ সামাল দিতে সুবিশাল এ উদ্যোগ হাতে নেওয়া হয়েছে, জানিয়েছেন ভিয়েতনামের পরিবহন উপমন্ত্রী নগুয়েন নহাত। সমুদ্র ও নদীবন্দর, হোয়ার্ফ, বয়া, ওয়াটার জোন, দেশের জলসীমার উন্নয়নে বিস্তারিত পরিকল্পনা অন্তর্ভুক্ত হয়েছে এই মাস্টারপ্ল্যানে।

জেএনপিটি এসইজেডে চার হাজার কোটি টাকার বিনিয়োগ পরিকল্পনা

সরকারি-বেসরকারি মিলিয়ে নিজেদের স্পেশাল ইকোনমিক জোনে মোট ৪ হাজার কোটি টাকার বিনিয়োগ আকর্ষণের উদ্দেশ্যে খসড়া পরিকল্পনা হাতে নিয়েছে ভারতের অন্যতম বৃহৎ বন্দর জওহরলাল নেহরু পোর্ট ট্রাস্ট। পরিকল্পনা কার্যকর হলে চাকরির মাধ্যমে ৭২ হাজার মানুষের সরাসরি কর্মসংস্থানের পাশাপাশি অন্তত দেড় লাখ মানুষের জীবিকার উৎস হবে এই এসইজেড। পুরোপুরি জেএনপিটির অর্থায়নে কয়েকটি ধাপে প্রয়োজনীয় অবকাঠামো গড়ে তোলা হবে এসইজেডে, যার প্রাথমিক ব্যয় ধরা হয়েছে ৫০০ কোটি রুপি।

সংবাদ সংকেত

➤ ডোনাল্ড ট্রাম্পের কারণে প্যারিস জলবায়ু চুক্তি থেকে বের হয়ে যাওয়া যুক্তরাষ্ট্র নতুন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেনের নেতৃত্বে ফের যোগ দিতে চলেছে বৈশ্বিক উষ্ণায়নরোধী বৃহত্তম আন্তর্জাতিক জোটে।

➤ ২০২০ সালের আগস্টে ঘটে যাওয়া ভয়াবহ বৈরুত বিস্ফোরণ তদন্তের সুবিধার্থে অ্যামোনিয়াম নাইট্রেটবাহী জাহাজের ক্যাপ্টেন ও জাহাজ মালিকের বিরুদ্ধে রেড নোটিস জারি করেছে ইন্টারপোল।

➤ করোনা মহামারির কারণে বৈশ্বিক বাণিজ্যে স্থবিরতার পরও ২০২০ সালে মোট ৪৩.৫ মিলিয়ন টিইইউ ভলিউম হ্যান্ডল করে বিশ্বের ব্যস্ততম বন্দরের স্থান ধরে রেখেছে সাংহাই বন্দর।

➤ প্যারিস অফিসে বসে ড্রোন ব্যবহার করে মার্শেই বন্দরে অবস্থানরত কর্সিকার জাহাজে সফল আন্ডারওয়াটার রিমোট সার্ভে সম্পন্ন করেছে ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি ব্যুরো ভেরিটাস।

➤ চলতি বছরের মধ্যে বিশ্বের বৃহত্তম সম্পূর্ণভাবে বিদ্যুৎ চালিত যাত্রীবাহী জাহাজ নির্মাণ করবে চায়না শিপবিল্ডিং কর্পোরেশনের অঙ্গপ্রতিষ্ঠান উশি সাইসিয়ি ইলেকট্রিক টেকনোলজি।

➤ ইরানের ছাবাহার বন্দরকে দুইটি মোবাইল হারবার ক্রেন সরবরাহ করেছে ভারত, মোট ছয়টি ক্রেনের নির্মাণ, পরিবহন ও ইনস্টলেশনসহ পুরো প্রক্রিয়ায় ব্যয় হবে ২৫ মিলিয়ন মার্কিন ডলার।

➤ সিঙ্গাপুরভিত্তিক পিএসএ ইন্টারন্যাশনালের মোট তিনটি টার্মিনাল রয়েছে ভারতের মুম্বাই, চেন্নাই ও কলকাতা বন্দরে। গত ডিসেম্বরে সম্মিলিতভাবে রেকর্ড ২ লাখ ৫৭ হাজার ৩৪৭ টিইইউ ভলিউম হ্যান্ডল করেছে টার্মিনালত্রয়।

➤ দুই প্রতিবেশী দেশে সহজে ট্রেন চলাচলের উদ্দেশ্যে সমঝোতা স্মারক চুক্তি স্বাক্ষর করেছে ইরান ও আফগানিস্তান। যদিও গত অক্টোবরেই ইরানের খাফ থেকে আফগানিস্তানের হেরাত পর্যন্ত যাত্রীবাহী ট্রেন চলাচল শুরু হয়েছে।

➤ নিজেদের বহরে থাকা প্রথম উইন্ড প্রপালশন রেট্রোফিটেড টেকনোলজিযুক্ত জাহাজ মায়ের্স্ক পেলিক্যানকে ইন্দোনেশীয় ট্যাংকার কোম্পানি বুয়ানা লিনতাস লাউটানের কাছে বিক্রি করে দিয়েছে লিকুইড বাল্ক শিপিং প্রতিষ্ঠান মায়ের্স্ক ট্যাংকার।

➤ ২০২২ সালের মধ্যে নাবিকবিহীন, পুরোপুরি স্বয়ংক্রিয় জাহাজ বাজারে আনতে চলেছে স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ। ইতিমধ্যে এ প্রতিষ্ঠানের নির্মিত অটোনোমাস সেইলিং সিস্টেমের সি ট্রায়াল সফলভাবে সম্পন্ন হয়েছে।

➤ নাম প্রকাশ না করা এশিয়ান শিপিং লাইনের জন্য বছরের শুরুতেই ৮২৮ মিলিয়ন মার্কিন ডলারে এলএনজিচালিত ছয়টি ১৫ হাজার টিইইউ জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ পেয়েছে কোরিয়া শিপবিল্ডিং অ্যান্ড অফশোর ইঞ্জিনিয়ারিং।

➤ মিথেন নিঃসরণ, ডিকার্বনাইজেশন এবং কার্বনের মূল্য নিয়ে মতানৈক্যের জেরে আমেরিকান পেট্রোলিয়াম ইনস্টিটিউট থেকে সদস্যপদ প্রত্যাহার করে নিয়েছে ফ্রেঞ্চ তেল কোম্পানি টোটাল।

সম্ভব না হওয়ার এ সিদ্ধান্ত নিয়েছে দেশটির কর্তৃপক্ষ।

সার্কুলারে বলা হয়েছে, আইএইচএম বিশেষায়িত কোম্পানির দূরবর্তী নির্দেশনা ও তত্ত্বাবধানে জাহাজে অবস্থানরত নাবিকদের মাধ্যমেই বিপজ্জনক পদার্থের স্যাম্পলিংয়ের কাজটি সম্পাদন করতে হবে। তবে নাবিকদের যেন এ বিষয়ে উপযুক্ত প্রশিক্ষণ থাকে সে বিষয়টিও নিশ্চিত করতে হবে। পাশাপাশি নাবিকদের নিরাপত্তার দিকটিতেও যথেষ্ট গুরুত্ব দিতে হবে।

মহামারির মধ্যেও স্বাভাবিক সুয়েজ খালে পণ্য পরিবহন

সদ্যবিদায়ী বছরে সুয়েজ খাল দিয়ে পণ্য পরিবহনের পরিসংখ্যান প্রকাশ করেছে সুয়েজ ক্যানেল অথরিটি। করোনাভাইরাসসৃষ্ট মহামারির বৈশ্বিক প্রকোপ সত্ত্বেও এ খাল দিয়ে পণ্য পরিবহন অব্যাহত রাখতে পারার কারণ হিসেবে কর্তৃপক্ষ তাদের সংকট মোকাবিলা ব্যবস্থাপনা ও জোরালো বিপণন কার্যক্রমকে সামনে এনেছে।

সুয়েজ ক্যানেল অথরিটি ২০২০ সালে দ্বিতীয় সর্বোচ্চ বার্ষিক টনেজ অর্জনে সক্ষম হয়েছে। পাশাপাশি খালটির ইতিহাসে তৃতীয় সর্বোচ্চ রাজস্বও আহরণ করেছে। গত বছরের মাঝামাঝি মহামারির কারণে বিশ্বের শিপিং শিল্প সুয়েজ খাল এড়িয়ে যেতে শুরু করে। এছাড়া ক্রুজ শিল্পের বেহালের কারণে বড় অংকের রাজস্বও হারায় সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ। পাশাপাশি বছরটিতে কার ক্যারিয়ারের ট্রানজিট কমে ৬০ শতাংশ। এতসব সংকটের পরও ঘুরে দাঁড়াতে সক্ষম হয় তারা। ২০২০ সালে এ খাল অতিক্রম করে ১৮ হাজার ৮২৯টি জাহাজ আর পণ্য পরিবহন হয় ১১৭ কোটি টন।

চ্যালেঞ্জ সত্ত্বেও ঘুরে দাঁড়িয়েছে অ্যান্টুয়ার্প

সদ্যবিদায়ী বছরে অ্যান্টুয়ার্প বন্দরের সাফল্য–বন্দরটি মহামারিসৃষ্ট চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার পাশাপাশি শিপিং শিল্পের চলমান পরিবর্তনগুলো তুলে ধরেছে। বন্দর কর্তৃপক্ষ জানাচ্ছে, সার্বিক ফলাফলে বন্দরের ঘুরে দাঁড়ানোর সক্ষমতা যেমন উঠে এসেছে, তেমনি কনটেইনার সক্ষমতা বৃদ্ধি ও নতুন প্রযুক্তিতে বিনিয়োগের গুরুত্বও প্রতিফলিত হয়েছে।

কনটেইনার বাজারের শক্তিশালী অবস্থান এবং বিদায়ী বছরের দ্বিতীয়ার্ধে বৈশ্বিক অর্থনীতির পুনরুদ্ধার অ্যান্টুয়ার্পকে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে ক্ষতি পুষিয়ে সামান্য প্রবৃদ্ধি আনতে সহায়তা করেছে। প্রথমবারের মতো বন্দরটি ১ কোটি ২০ কোটি টিইইউর বেশি কনটেইনার হ্যান্ডল করেছে। পাশাপাশি অতিরিক্ত কনটেইনার সক্ষমতার প্রয়োজনীয়তাও উপলব্ধি করেছে।

টাইডওয়াটারের বহরে এখন উচ্চগতির ইন্টারনেট

অফশোর সাপ্লাই ভেসেল সেবাদাতা প্রতিষ্ঠান টাইডওয়াটারের বিদ্যমান সক্রিয় ভেসেলগুলোর অধিকাংশতেই এখন দ্রুতগতির ইন্টারনেট সেবা যুক্ত হয়েছে। বেসরকারি স্যাটেলাইট যোগাযোগ সেবাদাতা প্রতিষ্ঠান ইনমারস্যাট টাইডওয়াটারের ভেসেলগুলো উচ্চ-ব্যান্ডউইডথ সম্পন্ন 'ফ্লিট এক্সপ্রেস' সেবায় হালনাগাদ করেছে।

টাইডওয়াটার এর আগে ইনমারস্যাটের 'লিগ্যাসি আইফিউশন' সেবা ব্যবহার করত। ২০২০ সাল শেষে এ সেবা বন্ধ করে দ্রুতগতির ইন্টারনেট সেবা চালুর লক্ষ্যে উভয় প্রতিষ্ঠান বড় আকারে এক পরিকল্পনা হাতে নেয়। পরিকল্পনা অনুযায়ী, ১৫টি দেশে বিস্তৃত সক্রিয় ৬০টি ভেসেলের ইন্টারনেট সেবা হালনাগাদের লক্ষ্য কোনো ধরনের প্রতিবন্ধক ছাড়াই পূরণ করতে সক্ষম হয়েছে তারা।

করোনাভাইরাসের কারণে বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে জাহাজে অবস্থিত নাবিকরা এখন চুক্তির বাইরে অতিরিক্ত মেয়াদে কাজ করতে বাধ্য হচ্ছে। ফলে ইন্টারসেবায় উচ্চগতি নাবিক ও গ্রাহকদের সেবা চাহিদা পূরণে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

ফ্যাল কনভেনশন বাস্তবায়নে ধুঁকছে বন্দরগুলো

আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার (আইএমও) কনভেনশন অন ফ্যাসিলিটেশন অব ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ট্রাফিক (ফ্যাল কনভেনশন) বাস্তবায়নে বিশ্বের অধিকাংশ বন্দরই পিছিয়ে আছে। গত বছরের অক্টোবরে ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব পোর্টস অ্যান্ড হার্বারস (আইএপিএইচ) পরিচালিত এক জরিপে দেখা গেছে, অধিকাংশ বন্দর ইলেকট্রনিক ডেটা বিনিময়ের বাধ্যবাধকতা বাস্তবায়নে ধুঁকছে।

ভেসেল, কার্গো, নাবিক ও যাত্রীদের ছাড়পত্রে সহায়তা করতে ফ্যাল কনভেনশন অনুযায়ী জাতীয় সরকারগুলোকে জাহাজ ও বন্দরের মধ্যে ইলেকট্রনিক পদ্ধতিতে তথ্য বিনিময় বাধ্যতামূলক। জরিপে এ কনভেনশন বাস্তবায়নের বর্তমান চিত্র এবং সংশ্লিষ্ট প্রতিবন্ধকগুলোও তুলে ধরা হয়েছে।

আইএপিএইচ পরিচালিত জরিপে উঠে এসেছে, বাধ্যতামূলকভাবে ইলেকট্রনিক তথ্য বিনিময়ে বন্দরগুলো রীতিমতো সংগ্রাম করে যাচ্ছে। জরিপে অংশ নেয়া বন্দরগুলোর এক-তৃতীয়াংশ এখনো এ প্রক্রিয়া বাস্তবায়ন শুরুই করেনি। এক-তৃতীয়াংশ বাস্তবায়ন প্রক্রিয়ার নকশা প্রণয়ন করেছে এবং বাদবাকিগুলো তথ্য বিনিময় ব্যবস্থা চালু করেছে।

আইএপিএইচ জানিয়েছে, বন্দরে ছাড়পত্র প্রক্রিয়ায় জটিলতার অন্যতম কারণ ভিন্ন ভিন্ন কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্টতা। প্রতিটি কর্তৃপক্ষের নিজস্ব দায়িত্ব রয়েছে। এক্ষেত্রে ডেটা চাহিদায়ও ভিন্নতা রয়েছে। এছাড়া সবগুলো কর্তৃপক্ষ তাদের প্রতিষ্ঠিত নিজস্ব সংস্কৃতি ও চর্চা অনুসরণ করে থাকে। পাশাপাশি সংস্থাগুলোর নিজস্ব আইনগত কাঠামোও ফ্যাল কনভেনশন বাস্তবায়নে প্রতিবন্ধক হিসেবে কাজ করছে।

জরিপে উঠে এসেছে, বন্দর ও ইমিগ্রেশন কর্তৃপক্ষের ভিন্ন ভিন্ন দায়িত্বও তথ্য বিনিময় ব্যবস্থা বাস্তবায়ন প্রক্রিয়াকে থমকে দিচ্ছে। ভেসেল ও কার্গো চলাচল ব্যবস্থার কেন্দ্রীয় কর্তৃপক্ষ হিসেবে সাধারণত কাজ থাকে বন্দর সংস্থাগুলো। অন্যদিকে ইমিগ্রেশন এবং কিছুমাত্রায় স্বাস্থ্য কর্তৃপক্ষ নাবিক ও যাত্রী ছাড়পত্র প্রক্রিয়ায় মুখ্য ভূমিকা রাখে।

জরিপ প্রতিবেদনে আইএপিএইচ ফ্যাল কনভেনশন বাস্তবায়নে জরুরি তাৎক্ষণিক, স্বল্প ও মধ্যমেয়াদি পদক্ষেপগুলো শনাক্ত করে সেগুলোর ওপর গুরুত্ব প্রদান করেছে।

মালয়েশিয়ার কেলাং বন্দর থেকে নির্মাণসামগ্রী নিয়ে ৬ জানুয়ারি মাতারবাড়ী কয়লাবিদ্যুৎ কেন্দ্রের জেটিতে ভিড়ে জাহাজ এসপিএম ব্যাংকক। সেখানে অর্ধেক পণ্য খালাস করে ১৩ জানুয়ারি বাকি পণ্য নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর জেটিতে পৌঁছায়। এর মাধ্যমে দেশের সমুদ্র পরিবহন খাতে নতুন রুটের সূচনা হলো

সমুদ্রপথে বাংলাদেশে পণ্য পরিবহনে নতুন রুট

মাতারবাড়ীতে দেশের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ প্রক্রিয়া শুরু হয়েছে মাত্র, সেটি চালু হবে ২০২৫ সালে। এর আগেই সমুদ্রবন্দর এলাকার পাশে কয়লাবিদ্যুৎ কেন্দ্রের জন্য নির্মিত জেটিতে পণ্যবাহী জাহাজ আসা শুরু হয়েছে। ২৯ ডিসেম্বর প্রথম জাহাজ ‘ভেনাস ট্রায়াম্ফ’ নির্মাণসামগ্রী নিয়ে সেই জেটিতে ভিড়ে। এরপর ৬ জানুয়ারি একই জেটিতে ভিড়ে দ্বিতীয় পণ্যবাহী জাহাজ ‘এসপিএম ব্যাংকক’। এই জাহাজটির মাধ্যমে দেশের সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে নতুন একটি রুটের সূচনা হলো।

এসপিএম ব্যাংকক মালয়েশিয়ার ‘পোর্ট কেলাং’ বন্দর থেকে পণ্য নিয়ে সরাসরি মহেশখালীর মাতারবাড়ী কয়লাবিদ্যুৎ কেন্দ্রের জেটিতে ভিড়ে। সেখানে অর্ধেক পণ্য নামিয়ে ১৩ জানুয়ারি বাকি পণ্য নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর জেটিতে পৌঁছায়। এটি এই রুটের কোনো নিয়মিত পণ্যবাহী সার্ভিস নয়, জাহাজটি শুধু কয়লাবিদ্যুৎ কেন্দ্রের নির্মাণসামগ্রী নিয়ে আসে। এর মধ্য দিয়ে পোর্ট কেলাং-মাতারবাড়ী-চট্টগ্রাম বন্দর রুটে প্রথম পণ্য পরিবহনের রেকর্ড গড়ল জাহাজটি; একই সঙ্গে এই রুটে পণ্য পরিবহনের নতুন দুয়ার খুলল। অন্যদিকে প্রথম জাহাজটি ইন্দোনেশিয়ার সিলেগন থেকে এসে মাতারবাড়ীতে পণ্য নামিয়ে ওখান থেকেই ফিরে যায়।

এসপিএম ব্যাংককে ছয় আমদানিকারকের পণ্য ছিল। জাহাজটির শিপিং এজেন্ট এনসিয়েন্ট স্টিম শিপিংয়ের পরিচালক (অপারেশন্স) মোহাম্মদ মোরশেদ হারুন বলেন, ‘এটা অবশ্যই আমাদের জন্য গর্বের বিষয়। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর চালু হওয়ার আগেই আমরা বিদেশ থেকে পণ্য পরিবহনের বিরাট সম্ভাবনা দেখতে পাচ্ছি।’

মাতারবাড়ী কয়লাবিদ্যুৎ কেন্দ্রের জেটিতে তৃতীয় জাহাজ আসে ১৮ জানুয়ারি। গ্র্যান্ড তাজিমা ওয়ান নামের এই জাহাজটিও প্রথমটির মতো ইন্দোনেশিয়ার সিলেগন থেকে বিদ্যুৎ কেন্দ্রের অবকাঠামো নির্মাণসামগ্রী নিয়ে আসে।

অগ্রাধিকার তালিকায় ধীরাশ্রম কনটেইনার ডিপো

অর্থায়নের অনিশ্চয়তা কাটিয়ে গাজীপুরের ধীরাশ্রমে ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো (আইসিডি) স্থাপন করা হচ্ছে, যেখানে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে সরাসরি রেলে কনটেইনার এনে রাখা হবে। বন্দরের গতি বাড়াতে যে তিনটি প্রকল্প সরকারের অগ্রাধিকার তালিকায় রাখা হয়েছে, তার একটি ধীরাশ্রম আইসিডি। সম্প্রতি প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে অনুষ্ঠিত বৈঠকে এ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে জোর দেওয়া হয়েছে। ওই বৈঠকেই জানানো হয়েছে, এশিয়া উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি) গুরুত্বপূর্ণ এ প্রকল্পতে অর্থায়ন করবে। বিষয়টি নিশ্চিত করে রেলওয়ের অতিরিক্ত মহাপরিচালক (অবকাঠামো) ধীরেন্দ্রনাথ মজুমদার বলেন, ‘অনেক আগে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হলেও অর্থায়নকারী না পাওয়ায় বাস্তবায়ন করা যায়নি। এখন অর্থায়নকারী পাওয়া গেছে। এডিবি প্রকল্পটিতে অর্থায়নে সম্মত হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে গুরুত্ব দিচ্ছে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়।’

ধীরাশ্রমে আইসিডি নির্মাণ হলে রাজধানীতে প্রবেশ না করেই কনটেইনার বহনকারী ট্রেন চলাচল করতে পারবে। এতে ভারত, নেপাল ও ভুটানের সঙ্গে ট্রানজিট চালু হলে ওই দেশগুলো থেকে আনা কনটেইনার রাখা যাবে এ আইসিডিতে। এছাড়া পদ্মা সেতু নির্মাণের পর ঢাকা-মোংলা রুটে কনটেইনারবাহী ট্রেন পরিচালনা করা যাবে। চট্টগ্রাম বা মোংলা থেকে উত্তরাঞ্চলে কনটেইনার পরিবহন করতে আর ঢাকায় প্রবেশ করতে হবে না। ধীরাশ্রম আইসিডি-ই হবে দেশের এবং আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের গুরুত্বপূর্ণ কনটেইনার ডিপো।

বর্তমানে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে কনটেইনার এনে রাখা হয় ঢাকার কমলাপুর আইসিডিতে। এটি রাজধানীর কেন্দ্রস্থলে গুরুত্বপূর্ণ ঘনবসতি ও ব্যস্ততম এলাকায় অবস্থিত। প্রধান রেলস্টেশন ও যোগাযোগের কেন্দ্র হওয়ায় এ অঞ্চল নিয়ে ভবিষ্যতে এখানে ‘মাল্টি মোডাল কমিউনিকেশন হাব’ তৈরির পরিকল্পনা আছে সরকারের। এরই মধ্যে দেশের মেগা প্রকল্প পদ্মা সেতুর রেল সংযোগ নির্মাণের কার্যক্রম শুরু হয়েছে। একই সঙ্গে মেট্রোরেলের লাইন কমলাপুর পর্যন্ত বর্ধিত অংশের কার্যক্রম চলছে। ফলে অদূর ভবিষ্যতে এখানে আইসিডির কার্যক্রম বন্ধ হয়ে যেতে পারে। এ কারণে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে রেলে পরিবহনকৃত কনটেইনার রাখার জন্য বিকল্প আইসিডি জরুরি হয়ে পড়েছে। অগ্রাধিকার তালিকায় চলে এসেছে ধীরাশ্রম আইসিডি প্রকল্প।

কিছু আমদানিকারক ইচ্ছা করেই পণ্য খালাস করেন না: এনবিআর চেয়ারম্যান

কিছু কিছু আমদানিকারক ইচ্ছা করেই কাস্টমসে পণ্য ফেলে রাখেন বলে মন্তব্য করেছেন জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) চেয়ারম্যান আবু হেনা মো. রহমাতুল মুনিম। আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবস-২০২১ উদ্‌যাপন উপলক্ষে ২৫ জানুয়ারি রাজধানীর সেগুনবাগিচার জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) সম্মেলন কক্ষে আয়োজিত সংবাদ সম্মেলনে তিনি এ মন্তব্য করেন।

এনবিআর চেয়ারম্যান বলেন, অনেক ক্ষেত্রে সবাই দ্রুত পণ্যের খালাস চান। আবার এর বিপরীতও আছে। কিছু কিছু আমদানিকারক যত দিন পারেন ফেলে রাখতে পারলে খুশি হন। পণ্যটা তার গোডাউনে জায়গা হবে না বা নিতে চান না। সেজন্য তারা সময়মতো বিল অব এন্ট্রি সাবমিট করেন না। গাড়ি আমদানিকারকরা ইচ্ছা করেই কাস্টমসে গাড়ি ফেলে রাখেন। কারণ তার স্টোরেজ খরচের চেয়ে ডেমারেজ দেয়া সহজ। তবে সবাই এমন কাজ করেন না।

এনবিআরের সদস্য খন্দকার মুহাম্মদ আমিনুর রহমান বলেন, ‘আমদানিকারকরা যেন দ্রুত বিল অব এন্ট্রি সাবমিট করেন এজন্য আইনেও পরিবর্তন আনা হয়েছে। নতুন আইন অনুযায়ী, ৭২ ঘণ্টার মধ্যে অবশ্যই আমদানিকারককে বিল অব এন্ট্রি সাবমিট করতে হবে।’

করোনার প্রভাব মোকাবিলায় সরকারের আরো ২ প্রণোদনা

করোনা মহামারির প্রভাব মোকাবিলায় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা নতুন দুইটি প্রণোদনা কর্মসূচির অনুমোদন দিয়েছেন। এর জন্য মোট বরাদ্দ দুই হাজার ৭০০ কোটি টাকা। দেশের কুটির, ক্ষুদ্র ও মাঝারি শিল্প খাতে গতি সঞ্চার, গ্রামীণ প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর জীবনমান উন্নয়ন এবং অতিদরিদ্র বয়স্ক ও বিধবাদের জন্য সামাজিক নিরাপত্তা কর্মসূচি সম্প্রসারণের লক্ষ্যে এই প্রণোদনা দেওয়া হবে। ১৭ জানুয়ারি অর্থমন্ত্রণালয়ের এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে এ তথ্য জানানো হয়।

নতুন অনুমোদিত প্রথম প্যাকেজটির আকার ১৫০০ কোটি টাকা, যার আওতায় ক্ষুদ্র, কুটির ও মাঝারি শিল্প খাত ও নারী উদ্যোক্তাদের জন্য গৃহীত কার্যক্রম সম্প্রসারণের লক্ষ্যে ক্ষুদ্র ও মাঝারি শিল্প (এসএমই) ফাউন্ডেশনকে ৩০০ কোটি টাকা, বাংলাদেশ ক্ষুদ্র ও কুটির শিল্প সংস্থাকে (বিসিক) ১০০

খাগড়াছড়ির রামগড়ে ভারত-বাংলাদেশ মৈত্রী সেতু-১ এর নির্মাণ কাজ শেষ পর্যায়ে। শিগ্গিরই দুই দেশের প্রধানমন্ত্রী যৌথভাবে এ সেতু উদ্বোধন করবেন

কোটি টাকা এবং জয়িতা ফাউন্ডেশনকে ৫০ কোটি টাকা দেওয়া হবে।

এ ছাড়া প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর জীবনমান উন্নয়নে বিভিন্ন কার্যক্রম গ্রহণ করতে এনজিও ফাউন্ডেশনকে ৫০ কোটি টাকা, সোশ্যাল ডেভেলপমেন্ট ফাউন্ডেশনকে ৩০০ কোটি টাকা, পল্লী দারিদ্র্য বিমোচন ফাউন্ডেশনকে ৩০০ কোটি টাকা, ক্ষুদ্র কৃষক উন্নয়ন ফাউন্ডেশনকে ১০০ কোটি টাকা এবং বাংলাদেশ পল্লী উন্নয়ন বোর্ডকে ৩০০ কোটি টাকা দেওয়া হবে।

অনুমোদিত দ্বিতীয় প্যাকেজের আওতায় ১২০০ কোটি টাকা ব্যয়ে আগামী ২০২১-২২ অর্থবছরে দেশের ১৫০টি উপজেলায় দরিদ্র সকল বয়স্কদের এবং বিধবা ও স্বামী পরিত্যক্তা সকল নারীকে ভাতার আওতায় আনা হবে।

ভারত-বাংলাদেশ মৈত্রী সেতু উদ্বোধন শিগ্গিরই

বহুল প্রতীক্ষিত রামগড়-সাবরুম স্থলবন্দর স্থাপনে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ফেনী নদীর ওপর খাগড়াছড়ির রামগড় ও ত্রিপুরার সাবরুম অংশে বাংলাদেশ-ভারত মৈত্রী সেতু-১ এর নির্মাণকাজ প্রায় শেষ পর্যায়ে। বৈশ্বিক মহামারি করোনার কারণে কিছুদিন বন্ধ থাকার পর গত কয়েক মাস রাত-দিন সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীরা শ্রম দিয়েছেন এর পেছনে। এখন উদ্বোধনের অপেক্ষায় প্রহর গুনছেন দু'দেশের জনগণ।

খাগড়াছড়ির জেলা প্রশাসক প্রতাপ চন্দ্র বিশ্বাস ভারতীয় হাইকমিশনারকে উদ্ধৃত করে সংবাদ মাধ্যমকে জানিয়েছেন, প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ও ভারতের প্রধানমন্ত্রী নরেন্দ্র মোদির যৌথভাবে সেতু উদ্বোধনের কথা রয়েছে। ইতিমধ্যে উভয় দেশের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা বেশ কয়েকবার ঘুরে গেছেন স্থলবন্দর এলাকা। ৬ জানুয়ারি জাইকা প্রতিনিধি দল আসে। তারা মৈত্রী সেতুসহ সড়কে নির্মীয়মাণ সেতু-কালভার্ট পরিদর্শন করে।

এলাকাবাসীর প্রত্যাশা, মৈত্রী সেতুর মাধ্যমে ভারতের ত্রিপুরা ও বাংলাদেশের বাণিজ্যিক রাজধানী চট্টগ্রামের মধ্যে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন হলে দুই দেশের মধ্যকার ব্যবসায়, বাণিজ্য পর্যটনের প্রসার এবং মানুষে মানুষে সম্পর্কোন্নয়নে গোটা অঞ্চলের উপকার হবে।

রামগড় পৌরসভার মহামুনি ও সাবরুমের আনন্দপাড়া এলাকায় এই সেতুর অবস্থান। নির্মাণ ব্যয় ধরা হয়েছে ১১০ কোটি রুপি। বাংলাদেশ ও ভারত সরকার ইতিমধ্যে স্থলবন্দরকে ঘিরে বন্দর টার্মিনাল, গুদামঘরসহ অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণে ভূমি অধিগ্রহণ কাজও চূড়ান্ত করেছে।

বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ জানায়, রামগড় স্থলবন্দর বাংলাদেশ-ভারতের মধ্যে ২৩তম। এজন্য রামগড়ের মহামুনিতে ১০ একর জমি অধিগ্রহণের কাজ চূড়ান্ত হয়েছে। প্রয়োজনে পরে আরো নেওয়া হবে।

মিথ্যা ঘোষণা দিয়ে পণ্য আমদানি কমেছে

মিথ্যা ঘোষণা দিয়ে পণ্য আমদানি কমে গেছে বলে মন্তব্য করেছেন অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামাল। তিনি বলেন, 'শুল্ক ব্যবস্থাপনা আধুনিক হওয়ায় মিথ্যা ঘোষণা দিয়ে পণ্য আমদানি-রপ্তানি করার প্রবণতা এখন কমে এসেছে। তবে শুল্ক পদ্ধতির আরো আধুনিকায়নে বন্দরগুলোতে স্ক্যানার মেশিনের সংখ্যা বাড়ানো জরুরি।'

২৬ জানুয়ারি ঢাকার সেগুনবাগিচায় রাজস্ব ভবনের সভাকক্ষে ভার্চুয়াল প্লাটফর্মে আয়োজিত আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবসের সেমিনার ও ওয়ার্ল্ড কাস্টমস অর্গানাইজেশন (ডব্লিউসিও) সার্টিফিকেট অব মেরিট প্রদান অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথির বক্তব্যে এসব কথা বলেন অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামাল। এতে সভাপতিত্ব করেন জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) চেয়ারম্যান আবু হেনা মো. রহমাতুল মুনিম। সেমিনারে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন এনবিআরের সদস্য (কাস্টমস নীতি ও আইসিটি) সৈয়দ গোলাম কিবরিয়া।

অর্থমন্ত্রী বলেন, 'আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য অধিক নিরাপদ করা ও ব্যবসা সহজীকরণে বন্দরের শুল্ক ব্যবস্থার পুরোপুরি অটোমেশন হওয়া জরুরি। তাহলে মিথ্যা ঘোষণা দিয়ে কেউ পণ্য আমদানি-রপ্তানির সুযোগ পাবে না। কাগজপত্র যাচাই করাও সহজ হবে।'

অনুষ্ঠানে করোনাভাইরাসে মারা যাওয়া সাত রাজস্ব কর্মকর্তা-কর্মচারীকে মরণোত্তর ডব্লিউসিও সার্টিফিকেট অব মেরিট প্রদান করা হয়। এছাড়া আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে বিশেষ অবদান রাখায় এনবিআরের ১০ কর্মকর্তা, ঢাকা ও চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস এবং বাংলাদেশ মেডিকেল অ্যাসোসিয়েশনকেও (বিএমএ) এই সার্টিফিকেট প্রদান করা হয়।

মহেশখালীতে বিনিয়োগ করতে চায় মার্কিন কোম্পানি

কক্সবাজারের মহেশখালী অর্থনৈতিক অঞ্চলে বিনিয়োগের আগ্রহ দেখিয়েছে মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রের ম্যাক ওয়ান ডেভেলপমেন্ট কোম্পানি লিমিটেড। সেখানে তেল পরিশোধন করে এশিয়ার বাজারে রপ্তানি করতে চায় তারা। মহেশখালীতে ৫০০ একর জমি চেয়ে বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অঞ্চল কর্তৃপক্ষের (বেজা) কাছে ইতিমধ্যে প্রস্তাব পাঠিয়েছে ম্যাক ওয়ান। জমি পেলে এই অর্থনৈতিক অঞ্চলে কোম্পানিটির ৩০০ কোটি ডলার বিনিয়োগের পরিকল্পনা রয়েছে, যা বাংলাদেশি মুদ্রায় প্রায় ২৫ হাজার ৫০০ কোটি টাকা।

প্রতিষ্ঠানটির প্রস্তাবনা থেকে জানা যায়, অর্থনৈতিক অঞ্চলে জমির ব্যবস্থা হলে তারা সেখানে প্রতিদিন দুই লাখ ব্যারেল অপরিশোধিত তেল পরিশোধন করে তা শুধু এশিয়ার বাজারে রপ্তানি করবে। এ বিষয়ে বিস্তারিত আলোচনা করতে আগামী এপ্রিলে বাংলাদেশে আসার আগ্রহ দেখিয়েছেন ম্যাক ওয়ান ডেভেলপমেন্টের প্রেসিডেন্ট কেরি ম্যাকেনা।

বেজার নির্বাহী চেয়ারম্যান পবন চৌধুরী বলেন, 'ম্যাক ওয়ান কোম্পানি পুরোপুরি রপ্তানিমুখী একটি প্রতিষ্ঠান। তারা যে বাংলাদেশে বিনিয়োগের আগ্রহ দেখিয়েছে, এটাই আমাদের জন্য বেশ ইতিবাচক। তাদের বিনিয়োগের আগ্রহ দেখানো মানে হলো, বাংলাদেশ নিয়ে তারা চিন্তা করছে। তারা আগামী এপ্রিলে বাংলাদেশে আসতে চায়। বাকি আলোচনা হবে সরাসরি।'

মহেশখালীতে বিনিয়োগ করতে এরই মধ্যে ম্যাক ওয়ান কোম্পানি একটি সমীক্ষাও সম্পন্ন করেছে। জমি পেলে কোম্পানিটি ইঞ্জিনিয়ারিং, প্রকিউরমেন্ট অ্যান্ড কনস্ট্রাকশন (ইপিসি) পদ্ধতিতে বিনিয়োগ করবে। যদি প্রথম পর্যায়ে নেওয়া প্রকল্প সফল হয়, তবে প্রস্তাবিত তেল পরিশোধন প্রকল্পে সাত হাজার দক্ষ ও আধা দক্ষ শ্রমিকের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা হবে। বাংলাদেশ থেকেই নেওয়া হবে শ্রমিক। প্রাথমিক যে সমীক্ষা করা হয়েছে, তাতে তেল শোধনাগারের পাশাপাশি একটি জেটিরও প্রয়োজন হবে।

অ্যান্টিডাম্পিং শুল্ক বসিয়েছে পাকিস্তান

বাংলাদেশ থেকে হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড রপ্তানির ওপর সম্প্রতি অ্যান্টিডাম্পিং শুল্ক আরোপ করেছে পাকিস্তান। বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশি একথা বলেন। পাকিস্তানের এ ধরনের পদক্ষেপ বাণিজ্য বিকাশে বাধা বলে মন্তব্য করেন তিনি।

সচিবালয়ে ২৭ জানুয়ারি ঢাকায় নিযুক্ত পাকিস্তানের হাইকমিশনার ইমরান আহমেদ সিদ্দিকীর সঙ্গে মতবিনিময়কালে বাণিজ্যমন্ত্রী এসব কথা বলেন। বাণিজ্য মন্ত্রণালয় এক বিজ্ঞপ্তিতে এই তথ্য জানায়।

হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড বস্ত্রশিল্পে ব্যবহৃত একটি রাসায়নিক উপাদান। ভারত ও পাকিস্তানের বস্ত্রশিল্পে বাংলাদেশি হাইড্রোজেন পার-অক্সাইডের চাহিদা বেশ ভালো। পাকিস্তানের দুটি কোম্পানিও এই রাসায়নিক পণ্য উৎপাদন করে। তাদের আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতেই পাকিস্তান এই শুল্ক আরোপ করেছে।

উৎপাদনকারী দেশ তার নিজস্ব বাজারের চেয়ে কম দামে অন্য দেশে পণ্য রপ্তানি করলে সেটাকে বলা হয় ডাম্পিং। তখন আমদানিকারক দেশ ওই পণ্যের ওপর অ্যান্টিডাম্পিং শুল্ক আরোপ করতে পারে। তবে এজন্য দেশটিকে নিজস্ব শিল্প ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার প্রমাণ দেখাতে হয়। পাকিস্তানের দাবি, বাংলাদেশ থেকে ডাম্পিংয়ের

কারণে সে দেশের কোম্পানিগুলোর মুনাফা, উৎপাদিত পণ্যের দাম ও উৎপাদনশীলতা কমেছে।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) তথ্য অনুযায়ী, বাংলাদেশ থেকে যে পরিমাণ হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড রপ্তানি হয়, তার ৮০ শতাংশের বেশি যায় পাকিস্তান ও ভারতে, যা থেকে বছরে আয় হয় প্রায় ১ কোটি ডলার।

বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়, বাণিজ্যমন্ত্রী আশাবাদী যে, আলোচনার মাধ্যমে উভয় দেশের মধ্যকার বিরাজমান যেকোনো সমস্যার সমাধান করা যেতে পারে। সে অনুযায়ী দুই দেশের যৌথ অর্থনৈতিক কমিশনের (জেইসি) বৈঠকে এই সমস্যারও সমাধান করা সম্ভব।

বাণিজ্যমন্ত্রী আরো বলেন, আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে বাংলাদেশের সক্ষমতা বেড়েছে। পাকিস্তানের সঙ্গে বাণিজ্যে কিছু কিছু ক্ষেত্রে সমস্যা রয়েছে। সেগুলো দূর করা গেলে দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য আরো বাড়বে। ব্যবসায়ীরা পারস্পরিক দেশ সফর করে বাণিজ্য বৃদ্ধি করতে পারেন।

পাকিস্তানের হাইকমিশনার ইমরান আহমেদ সিদ্দিকী বলেন, 'উভয় দেশের মধ্যে বাণিজ্যিক ও অর্থনৈতিক সম্পর্ক বৃদ্ধির ব্যাপক সুযোগ রয়েছে। পাকিস্তান সরকার বাংলাদেশের সঙ্গে বাণিজ্যিক সম্পর্ক উন্নয়ন করে এগিয়ে যেতে চায়।'

পাঁচ বছরে নিলাম থেকে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের আয় ২৬৫ কোটি টাকা

চট্টগ্রাম বন্দরে অখালাসকৃত পণ্য নিলামে বিক্রি করে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস গত পাঁচ বছরে আয় করেছে ২৬৫ কোটি ৬১ লাখ টাকার বেশি। এই পাঁচ বছরে বন্দরে বাজেয়াপ্ত পণ্য নিয়ে নিলাম হয়েছে ৬৪টি। যার মধ্যে ১০ হাজার ১৬০ লট পণ্য ছিল।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের নিলাম শাখার তথ্য অনুযায়ী, ২০১৬ সালে নিলাম হয়েছে নয়টি। এ সময় মোট ২ হাজার ৩৮৩ লটের পণ্য বিক্রির মাধ্যমে আয় হয় ২৬ কোটি ৭০ লাখ ৯৫ হাজার ৯৮৫ টাকা। এরপর ২০১৭ সালে ১১টি নিলামে ১ হাজার ৮৮৫ লট পণ্য নিলামে বিক্রি করে আয় হয় ৩৫ কোটি ১৬ লাখ ৫ হাজার ৮৪ টাকা। পরবর্তী বছর ২০১৮ সালে ২০টি নিলামে পণ্য ওঠে ২ হাজার ২৪৫ লটে। ওই বছর আয় হয় ৬৭ কোটি ৮৯ লাখ ২৬ হাজার ৭৯ টাকা। ২০১৯ সালে নিলাম সংখ্যা কম হলেও আয় হয় আগের তুলনায় বেশি। ওই বছর ১১টি নিলামে ১ হাজার ৯৮৫ লটে পণ্য বিক্রি করে আয় হয় ৭০ কোটি ৫৪ লাখ ৫৫ হাজার ৭৬ টাকা। সর্বশেষ গত বছর করোনার মধ্যেও চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসে ১৩টি নিলাম হয়। সেখানে ১ হাজার ৬৬২ লটের পণ্য বিক্রি করে আয় হয় ৬৫ কোটি ৩০ লাখ ৪৪ হাজার ২৯৮ টাকা।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের কমিশনার ফখরুল আলম বলেন, 'নিলামে পণ্য বিক্রির পরিমাণ বেড়ে যাওয়ায় রাজস্ব আয়ও বেশি হচ্ছে। এছাড়া এতে বন্দরের অভ্যন্তরে পড়ে থাকা কনটেইনারে দখলকৃত জায়গা মুক্ত হচ্ছে। এর বাইরে বহু বছর পড়ে থাকা অকশন গোলাটিও খালি হচ্ছে।'

রপ্তানিমুখী শিল্পের প্রযুক্তি উন্নয়নে পাঁচ শতাংশ সুদে ঋণ

রপ্তানিমুখী শিল্পের প্রযুক্তিগত উন্নয়নে ১ হাজার কোটি টাকার তহবিল গঠন করেছে বাংলাদেশ ব্যাংক। এই তহবিল থেকে ৫-৬ শতাংশ সুদে ঋণ নিতে পারবেন উদ্যোক্তারা। পরিবেশের জন্য ক্ষতিকর হবে না, এমন প্রযুক্তি উন্নয়নে এই ঋণ দেওয়া হবে।

কেন্দ্রীয় ব্যাংকের সিদ্ধান্ত অনুযায়ী, ব্যাংক ও আর্থিক প্রতিষ্ঠানগুলো ৩ শতাংশ (ব্যাংক হারের চেয়ে ১ শতাংশ কম) সুদে তহবিল থেকে ঋণ পাবে। আর তারা গ্রাহককে পাঁচ বছর মেয়াদি সেই ঋণ দিতে পারবে সর্বোচ্চ বাড়তি ২ শতাংশ সুদ যোগ করে। ৫ থেকে ৮ বছর মেয়াদি ঋণে সুদের ব্যবধান হবে সর্বোচ্চ আড়াই শতাংশ এবং ৮ থেকে ১০ বছর মেয়াদি ঋণে এ হার হতে পারবে সর্বোচ্চ ৩ শতাংশ। ফলে গ্রাহক পর্যায়ে ঋণের সুদহার ৫-৬ শতাংশের মধ্যেই থাকবে।

বাংলাদেশ ব্যাংকের সাসটেইনেবল ফিন্যান্স বিভাগ সম্প্রতি এক প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে নতুন তহবিল গঠনের সিদ্ধান্ত জানায়। এই তহবিলের ঋণ নিতে প্রথমে আগ্রহী ব্যাংক ও আর্থিক প্রতিষ্ঠানকে কেন্দ্রীয় ব্যাংকের সঙ্গে চুক্তি করতে হবে। যেসব ব্যাংক ও আর্থিক প্রতিষ্ঠানের খেলাপি ঋণ ১০ শতাংশের বেশি, তারা তহবিল থেকে ঋণ নিতে পারবে না।

বাংলাদেশ ব্যাংক প্রযুক্তিগত উৎকর্ষের জন্য তহবিলটি গঠন করেছে, যাতে উৎপাদন বেড়ে শিল্প খাতের প্রতিযোগিতা-সক্ষমতা বৃদ্ধি পায় ও তা টেকসই হয়। এই তহবিল হবে পুনঃঅর্থায়ন ও আবর্তনশীল।

কেন্দ্রীয় ব্যাংকের প্রজ্ঞাপনে বলা হয়েছে, রপ্তানিনীতির আওতায় সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার পাওয়া ও বিশেষ উন্নয়নমূলক খাতের পাশাপাশি আরো ১১টি খাতে এই ঋণ বিতরণ করা যাবে। খাতগুলো হচ্ছে সংশ্লিষ্ট শিল্পের মুখ্য উৎপাদন, জ্বালানি দক্ষ বা নবায়নযোগ্য জ্বালানি; বিজনেস প্রসেসিং রি-ইঞ্জিনিয়ারিং/বিজনেস প্রসেস অটো-সংক্রান্ত; অপারেশন ম্যানেজমেন্ট; বর্জ্য ব্যবস্থাপনা; বায়ু ব্যবস্থাপনা; তাপ ব্যবস্থাপনা; কর্মপরিবেশ (অগ্নিব্যবস্থাপনা, স্বাস্থ্যসেবা) ব্যবস্থাপনা; পানি ব্যবহার ব্যবস্থাপনা; মানবসম্পদ উন্নয়ন ও ব্যবস্থাপনা-সংক্রান্ত আধুনিক প্রযুক্তি; হিসাবায়ন ও ইনভেনটরি ব্যবস্থাপনা; বিপণন, বিক্রয় ও নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা প্রক্রিয়ার অটোমেশন।

বাংলাদেশে বিনিয়োগে আগ্রহী তুরস্ক

আকর্ষণীয় সুবিধা দেওয়ার কারণে তুরস্কের বিনিয়োগকারীরা এখন বাংলাদেশের বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোতে বিনিয়োগ করতে আগ্রহ প্রকাশ করছে বলে জানান বাংলাদেশে নিযুক্ত তুরস্কের রাষ্ট্রদূত মুস্তফা ওসমান তুরান। তিনি বলেন, 'বাংলাদেশে বিনিয়োগ বৃদ্ধির পাশাপাশি পণ্যের ডাইভারসিফিকেশনের মাধ্যমে দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্যের পরিমাণও বৃদ্ধি করতে চায় তুরস্ক।'

২০ জানুয়ারি রাজধানীর গুলশানে ইবিএল প্রধান কার্যালয়ে ব্যাংকটির সিনিয়র কর্মকর্তাদের সঙ্গে অনুষ্ঠিত এক বৈঠকে তিনি এসব কথা বলেন। রাষ্ট্রদূত বলেন, 'তুরস্ক ওষুধ প্রস্তুত শিল্প, আইটি, কৃষিশিল্প, হালকা প্রকৌশল, সেবা খাতে, পর্যটন ও স্বাস্থ্য খাতে বাংলাদেশের সঙ্গে সহযোগিতার উপায় খুঁজছে। শিগগিরই এফবিসিসিআই এবং তুরস্কের ফরেন ইকোনমিক রিলেশন্স বোর্ডের মধ্যে দ্বিপক্ষীয় সহযোগিতা-সংক্রান্ত একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর হতে যাচ্ছে।'

বর্তমানে তুরস্ক-বাংলাদেশ দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্যের পরিমাণ প্রায় ১ বিলিয়ন মার্কিন ডলার। এর মধ্যে বাংলাদেশ প্রতি বছর তুরস্কে প্রায় ৩০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার মূল্যের পাট রপ্তানি করে। ভবিষ্যতে বাংলাদেশে তুর্কি বিনিয়োগ সম্পর্কে রাষ্ট্রদূত বলেন, 'শীর্ষস্থানীয় তুর্কি প্রতিষ্ঠান আইগাজিস চট্টগ্রামের এলপিজি সেক্টরে বড় আকারের বিনিয়োগ নিয়ে আসছে।'

দু'দেশের ব্যবসায়ী নেতৃবৃন্দের মধ্যে বোঝাপড়া ও সহযোগিতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে একটি তুরস্ক-বাংলাদেশ বিজনেস ফোরাম প্রতিষ্ঠার কাজ শুরু হতে যাচ্ছে বলেও জানান তুর্কি রাষ্ট্রদূত।

অনুমোদন ছাড়া এক লাখ ডলার বিদেশে পাঠানো যাবে

অন্য দেশের সঙ্গে ব্যবসার সংযোগ রয়েছে, এমন প্রতিষ্ঠানগুলো এখন প্রয়োজনীয় খরচ মেটাতে বাংলাদেশ ব্যাংকের অনুমোদন ছাড়াই সর্বনিম্ন ১ লাখ ডলার বিদেশে পাঠাতে পারবে। বাংলাদেশ ব্যাংকের বৈদেশিক মুদ্রানীতি বিভাগ ৪ জানুয়ারি এ ব্যাপারে একটি প্রজ্ঞাপন জারি করেছে।

এর আগে বিদায়ী ২০২০ সালের নভেম্বরে একটি প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে আয়কর বিবরণীতে ঘোষিত বিগত বছরের বিক্রির ১ শতাংশ পরিমাণ অর্থ বিদেশি মুদ্রায় পাঠানোর আওতা বাড়ানো হয়। এতে শুধু প্রশিক্ষণ ও পরামর্শ ফির মধ্যে সীমিত না রেখে অন্যান্য যৌক্তিক ব্যয় বাবদ অর্থ বিদেশে পাঠানোর অনুমোদন দেয় বাংলাদেশ ব্যাংক। ওই নির্দেশনায় অডিট ফি, সার্টিফিকেশন ফি, কমিশনিং ফি, টেস্টিং ফি, মূল্যায়ন ফি বিদেশে পাঠানো যাবে বলে জানানো হয়।

তুরস্কের রাষ্ট্রদূত মুস্তফা ওসমান তুরান ঢাকার গুলশানে ইস্টার্ন ব্যাংকের প্রধান কার্যালয়ে অনুষ্ঠিত এক বৈঠকে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোতে বিনিয়োগের আগ্রহের কথা জানান

ছবিতে সংবাদ

৩১ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের নবাগত চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহানকে বরণ ও বিদায়ী চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদকে বিদায় সংবর্ধনা অনুষ্ঠান শেষে ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের ফটোসেশন।

চট্টগ্রাম বন্দরের নবনিযুক্ত চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান এর কাছে ৩১ জানুয়ারি দায়িত্ব হস্তান্তর করছেন বিদায়ী চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ। এ সময় পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, পরিচালক (প্রশাসন) ও বন্দর সচিব উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের সম্মেলন কক্ষে ১৮ জানুয়ারি কর্ণফুলী চ্যানেলে অবৈধ বাল্কহেড চলাচল বন্ধের বিষয়ে সভা অনুষ্ঠিত হয়। এতে উপস্থিত ছিলেন বন্দর কর্তৃপক্ষের তৎকালীন চেয়ারম্যান এস এম আবুল কালাম আজাদ ও নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর আবু জাফর মো. জালাল উদ্দিনসহ ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ।

বাংলাদেশে নিযুক্ত নেপালের রাষ্ট্রদূত ড. বংশীধর মিশ্রা ৫ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের তৎকালীন চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

বাংলাদেশে নিযুক্ত তুরস্কের রাষ্ট্রদূত মুস্তফা ওসমান তুরান ১০ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের তৎকালীন চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এসময় বন্দর সচিব ওমর ফারুক উপস্থিত ছিলেন।

বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অঞ্চলে কর্মরত যেসব প্রতিষ্ঠান স্থানীয় মুদ্রায় স্থানীয় বাজারে পণ্য বিক্রি করে, তারা বিক্রির ১ শতাংশ অর্থ বিদেশে পাঠাতে পারবে বলে ওই প্রজ্ঞাপনে বলা হয়েছে। তবে যেসব ব্যয় বিদেশে পাঠানোর ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের প্রয়োজন হয়, তা ওই প্রজ্ঞাপনের আওতায় থাকবে না। এছাড়া রয়্যালটি, কারিগরি জ্ঞান বা সহায়তা ফি ও ফ্র্যাঞ্চাইজি ফি পাঠানোর ক্ষেত্রে বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের (বিডা) অনুমোদনের প্রয়োজন হবে বলে জানানো হয় ওই নির্দেশনায়।

প্রজ্ঞাপনে বিগত বছরের বিক্রির ১ শতাংশ অর্থের সঙ্গে ১ লাখ ডলারের সীমা রাখা হয়েছে। এ দুটির মধ্যে যেটি বেশি হবে, তা চলতি ব্যয় নির্বাহের জন্য সংশ্লিষ্ট ব্যবসাপ্রতিষ্ঠান বিদেশে পাঠাতে পারবে। এর ফলে বিক্রি পর্যাপ্ত না হলেও যৌক্তিক প্রয়োজনে হঠাৎ বেশি করে অর্থ বিদেশে পাঠানোর দরকার হলে কেন্দ্রীয় ব্যাংকের অনুমোদন ছাড়াই বিদেশে সময়মতো অর্থ পাঠানো যাবে বলে মনে করেন বাংলাদেশ ব্যাংকের কর্মকর্তারা।

বিদেশি প্রতিষ্ঠানগুলোর চাহিদার পরিপ্রেক্ষিতে কেন্দ্রীয় ব্যাংক এ সিদ্ধান্ত নিয়েছে। তবে যারা আমদানিনির্ভর ব্যবসা করে ও কাঁচামালের বড় অংশ আমদানি করে, এর ফলে তারা উপকৃত হবে। এতে প্রতিবার টাকা পাঠানোর জন্য কেন্দ্রীয় ব্যাংকে যেতে হবে না।

বাল্কহেডে পণ্য পরিবহন বন্ধের দাবি কার্গো ভেসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের

সিরিয়ালবিহীন জাহাজ চলাচল ও অবৈধ বাল্কহেডে পণ্য পরিবহন বন্ধ করতে নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক বরাবর ২৬ জানুয়ারি স্মারকলিপি প্রদান করেছে বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশন। স্মারকলিপিতে ক্ষতিগ্রস্ত জাহাজ মালিকদের আট দফা দাবি তুলে ধরা হয়।

এর আগে নৌপরিবহন অধিদপ্তরের সামনে বিক্ষোভ সমাবেশ করেন ক্ষতিগ্রস্ত জাহাজ মালিকরা। অ্যাসোসিয়েশনের সাধারণ সম্পাদক নূরুল হক বলেন, ‘অবৈধভাবে পণ্যবাহী জাহাজ পরিচালনা ও অবৈধ বাল্কহেডের মাধ্যমে পণ্য পরিবহনের কারণে এ খাতে চরম নৈরাজ্য সৃষ্টি হয়েছে। এই নৈরাজ্যের কারণে প্রকৃত জাহাজ মালিকরা লোকসান দিতে দিতে দেউলিয়া হতে চলেছেন।’ এ সময় কার্গো ভেসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের চেয়ারম্যান ইকবাল হোসেনসহ অন্য নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন। এছাড়াও পণ্যবাহী জাহাজ শ্রমিকরাও তাদের এই আন্দোলনে একাত্মতা ঘোষণা করেন।

শিল্পের কাঁচামালের নামে পর্দা ও সোফার কাপড় আমদানি

ইপিজেডের রপ্তানিমুখী প্রতিষ্ঠান নাকানো ইন্টারন্যাশনাল কোম্পানি লিমিটেডের নামে কাপড়ের জন্য কাঁচামাল আনার ঘোষণায় চীন থেকে দুই কনটেইনার পণ্য আমদানি করে। তবে কায়িক পরীক্ষায় দেখা যায় কনটেইনার দুটিতে কাঁচামাল আমদানির পরিবর্তে প্রায় ৪০ টন পর্দা ও সোফার কাপড় আনা হয়েছে। দেড় কোটি টাকা মূল্যের এ চালানে প্রায় ১ কোটি ৪০ লাখ টাকা শুল্ক ফাঁকির অপচেষ্টা করা হয়েছে।

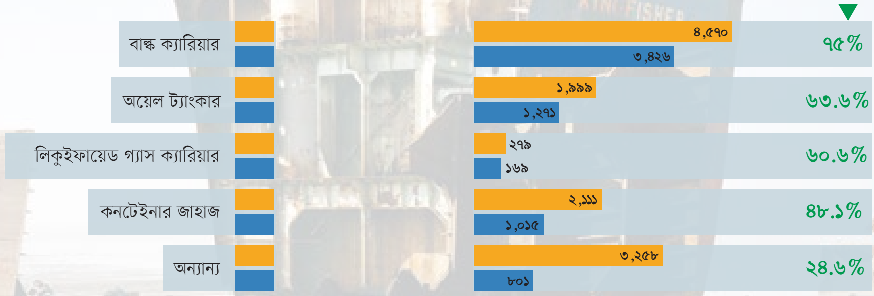
একটি কনটেইনার আসার প্রায় দেড় মাস এবং অন্য কনটেইনার আসার পর ২০ দিন অতিবাহিত হলেও পণ্য খালাসের জন্য আমদানিকারক প্রতিষ্ঠান কোনো ব্যবস্থা গ্রহণ করেনি। পরে কনটেইনারে ঘোষণা-বহির্ভূত পর্দা ও সোফার কাপড় আছে এমন গোপন সংবাদের পরিপ্রেক্ষিতে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের অডিট, ইনভেস্টিগেশন অ্যান্ড রিসার্চ (এআইআর) টিম অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে কনটেইনার দুটির বিএল ব্লক করে পণ্য পরীক্ষার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য আমদানিকারকের প্রতিনিধিকে মৌখিকভাবে অনুরোধ করে। এরই পরিপ্রেক্ষিতে আমদানিকারকের পক্ষ থেকে জানানো হয়, কনটেইনার দুটি তাদের প্রতিষ্ঠান কর্তৃক আমদানীকৃত নয় এবং কেউ তাদের প্রতিষ্ঠানের নাম ব্যবহার করে পণ্যের চালান দুটি আমদানি করেছে। পরে কমিশনারের নির্দেশে কনটেইনার দুটি ফোর্স কিপ ডাউন করে কায়িক পরীক্ষার উদ্যোগ নেন এআইআর শাখার কর্মকর্তারা। ১৩ জানুয়ারি কায়িক পরীক্ষায় ঘোষিত নির্দিষ্ট পণ্যের কাঁচামালের পরিবর্তে পর্দা ও সোফার কাপড় পাওয়া যায়।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের সহকারী কমিশনার (এআইআর) রেজাউল করিম বলেন, ‘এ ঘটনায় জড়িতদের চিহ্নিত করে কঠোর আইনানুগ ব্যবস্থা নেবে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস কর্তৃপক্ষ।’

জাহাজ ভাঙা শিল্পে শীর্ষে বাংলাদেশ

জাহাজের ধরন অনুসারে রিসাইক্লিং

(প্রতি হাজার গ্রস টন হিসাবে)

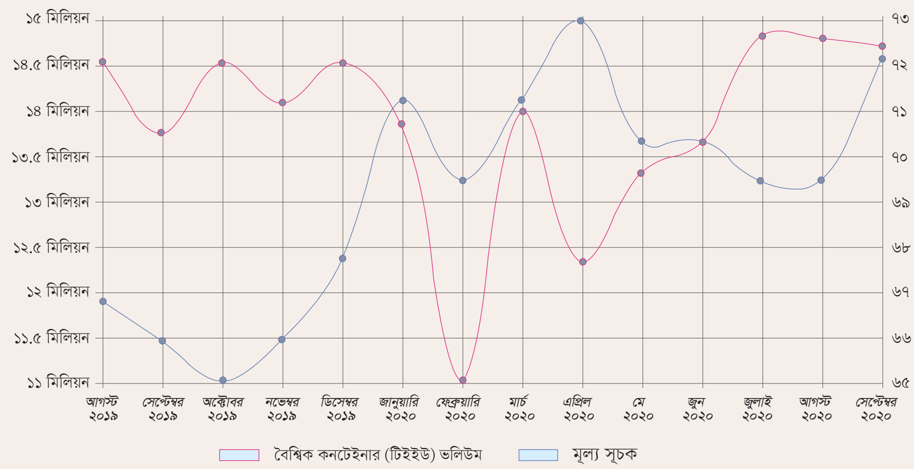


বাংলাদেশে রিসাইকল করা অন্যান্য জাহাজ বলতে অফশোর ভেসেল, জেনারেল কার্গো শিপ, কেমিক্যাল ট্যাংকার, ফেরি এবং যাত্রীবাহী জাহাজের কথা বোঝানো হয়েছে।

সূত্র: আঙ্কটাড ও দ্য বিজনেস স্ট্যান্ডার্ড

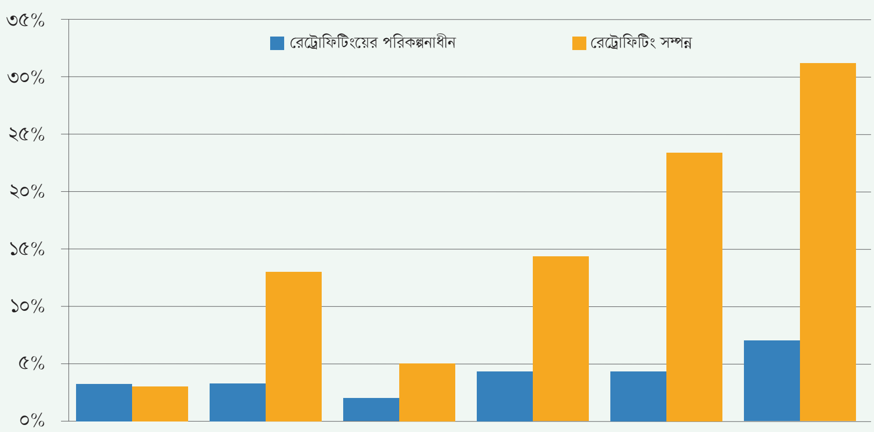
২০২০ সাল শেষে বৈশ্বিক কনটেইনার পরিবহনের তুলনামূলক ডেটা প্রকাশ করেছে কনটেইনার ট্রেড স্ট্যাটিসটিক্স (সিটিএস)। মহামারিতে বিপর্যস্ত বছরেও, পরিসংখ্যান অনুযায়ী ২০১৯ সালের সেপ্টেম্বরের তুলনায় ২০২০ এর সেপ্টেম্বরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং ভলিউম বৃদ্ধি পেয়েছে ৬.৯%!

বৈশ্বিক কনটেইনার (টিইইউ) ভলিউম এবং মূল্য সূচক

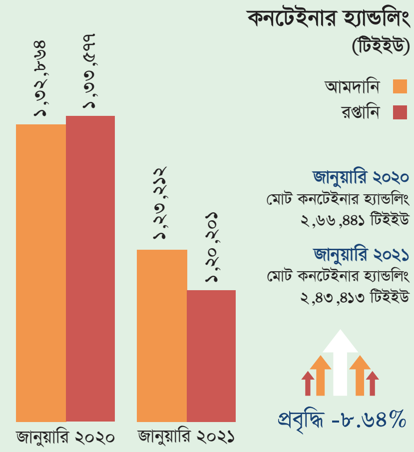


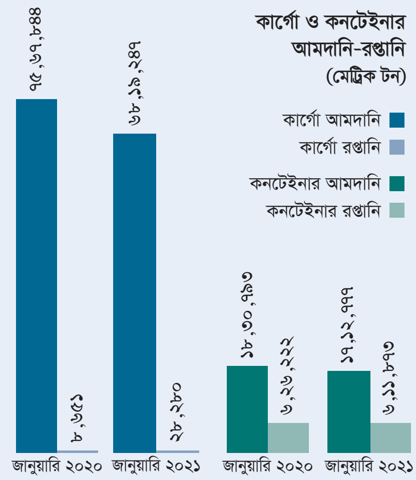
পরিবেশে সালফার নিঃসরণ কমাতে আইএমও বেঁধে দেওয়া সালফার ক্যাপ নীতিমালা মানতে গিয়ে ২০২১ সালের শেষ নাগাদ অন্তত ৪০ শতাংশ ভেরি লার্জ ক্রুড ক্যারিয়ারে স্ক্রাবার প্রযুক্তি বসানোর কাজ সম্পন্ন হবে। গিবসন শিপব্রোকারের মতে, কনটেইনার, ওর, বাল্ক ক্যারিয়ার বা অন্যান্য যেকোনো ধরনের জাহাজের চেয়ে বেশি সংখ্যক ক্রুড অয়েল ক্যারিয়ারে স্ক্রাবার প্রযুক্তি রেট্রোফিটেড হতে চলেছে।

স্ক্রাবার বসানো/ বসাতে যাওয়া ট্যাংকারের শতকরা হার



২০২০ ও ২০২১ সালের জানুয়ারি মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	জানুয়ারি ২০২০	জানুয়ারি ২০২১
রাজস্ব আয়	২৮৩.০৩	২৬৭.৪৩
রাজস্ব ব্যয়	১৩৮.০৪	১৩৪.২২
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	১৪৪.৯৯	১৩৩.২১
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৫.৬৮	৬.৮৯
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৮.৫৯	১০.৬৪
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	৩৪.০৯	৩০.০৭

তথ্যযোগ

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

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority