সেপ্টেম্বর ২০২০ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ০৯

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

বিপজ্জনক পদার্থ পরিবহন প্রয়োজন সর্বোচ্চ সতর্কতা

সম্ভাবনাময় নদীকেন্দ্রিক পরিবহন শিল্প খাত

লয়েড'স লিস্টে ছয় ধাপ এগিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর

বাব এল-মান্দেব: কে দিবে 'কান্নার দুয়ার' পাহারা?

সেপ্টেম্বর ২০২০
বর্ষ ০৫, সংখ্যা ০৯

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

বাড়ি 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

চট্টগ্রাম বন্দরের গুদামে উচ্চমাত্রার দাহ্য ও বিস্ফোরক পদার্থ মজুদ রাখা হয় না

আমাদের নিত্যপ্রয়োজনীয় হতে শুরু করে সব ধরনের ব্যবহার্য পণ্য পরিবহনের প্রধান মাধ্যম সমুদ্রপথ। এসব পণ্যের মধ্যে রয়েছে বিভিন্ন প্রয়োজনে আমদানি করা রাসায়নিক পদার্থও। অস্থিতিশীল হওয়ায় রাসায়নিক পদার্থ পরিবহনে ঝুঁকি অনেক বেশি। এছাড়া স্থল থেকে হাজার মাইল দূরের গভীর সমুদ্রে আকস্মিক বিপদ ঘটলে সময়মতো সাহায্য পাওয়াও সম্ভব নয়। তাই এ ধরনের পণ্য পরিবহনের সময় সর্বোচ্চ সতর্কতার সাথে প্যাকেজিং, লোডিং-আনলোডিং করা হয়। তারপরও দুর্ঘটনা বা বিস্ফোরণের আশঙ্কা থেকেই যায়। রাসায়নিক পদার্থ পরিবহনের সময় এ ধরনের ঘটনা এড়াতে সুনির্দিষ্ট কিছু নিয়মকানুন বেঁধে দিয়েছে আইএমও (ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন)। সোলাস (সেফটি ফর লাইফ অ্যাট সি) অনুযায়ী ১৯৬৫ সালে চালু হয় দ্য ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ডেঞ্জারাস গুডস বা আইএমডিজি কোড। মানব শরীরের সুরক্ষা প্রদানের সাথে সাথে দূষণ ও দুর্ঘটনা ঠেকানোর উপায় হিসেবে চালু হয় এই কোড। ২০০৪ সাল থেকে এটি একটি সার্বজনীন কোড হিসেবে মেনে চলা হচ্ছে। বর্তমানে ৯৮ শতাংশ জাহাজ আইএমডিজি কোড মেনে চলাচল করছে। আমাদের চট্টগ্রাম বন্দরেও আইএমডিজি কোড মেনে সর্বোচ্চ সতর্কতার সাথে উচ্চমাত্রার দাহ্য ও বিস্ফোরক পদার্থ হ্যান্ডল করা হয়। বন্দরের গুদামে কখনই এ ধরনের পদার্থ মজুদ করে রাখা হয় না। জাহাজ থেকে নামানোর পর পরই কাস্টমস শুল্কায়ন সম্পন্ন ও প্রয়োজনীয় অন্যান্য অনুমোদনসাপেক্ষে পুলিশ প্রহরায় তা খালাস নিয়ে নেন আমদানিকারক।

সময় বদলানোর সাথে সাথে নৌপরিবহন ব্যবস্থায়ও এসেছে অনেক পরিবর্তন। যুগের সাথে তাল মিলিয়ে বিভিন্ন সময়ে আইএমডিজি কোডেও ব্যাপক পরিমার্জন করা হয়েছে। প্রতি দুই বছর পর পর আইএমও সদস্য দেশগুলোর সুপারিশ অনুযায়ী এ কোডে সংশোধনী আনা হয় এবং আইএমও নীতিনির্ধারক পরিষদের অনুমোদন পেলে বাস্তবায়নের জন্য নির্দেশিকা প্রকাশ করা হয়। বিপজ্জনক পণ্য পরিবহনের আদ্যোপান্ত থাকছে এবারের প্রধান রচনায়।

বাংলাদেশের অর্থনীতি নৌপরিবহন শিল্পের সাথে ওতপ্রোতভাবে জড়িত। আবহমানকাল ধরেই পণ্য পরিবহন এবং গণপরিবহনে একটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে যাচ্ছে বাংলাদেশের নৌপথগুলো। সড়কপথে যানজট, অতিরিক্ত খরচ এবং সময়ক্ষেপণের কারণে জনপ্রিয়তার শীর্ষে রয়েছে আমাদের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন ব্যবস্থা। এছাড়া সম্প্রতি প্রতিবেশী ভারত বাংলাদেশের সাথে বেশকিছু নৌপথ ব্যবহারের জন্য দ্বিপক্ষীয় চুক্তি করেছে। তবে এসব নৌপথে ব্যবহৃত পণ্যবাহী নৌযানগুলো মূলত ছোট এবং ব্যক্তি মালিকানাধীন। এখানে বৃহৎ আকারের এবং আধুনিক প্রযুক্তিনির্ভর নৌযান নামানো গেলে ভারত-বাংলাদেশ উভয়ই উপকৃত হবে। বাংলাদেশের নদীকেন্দ্রিক শিল্প খাতের টেকসই উন্নয়নে প্রয়োজন দক্ষতার সাথে জ্বালানি ব্যবহার করার মাধ্যমে নৌযান পরিচালনার ব্যয় আরও কমিয়ে আনা সম্ভব। সেই সাথে বেশি সক্ষমতার যাত্রীবাহী লঞ্চ চালুর মাধ্যমে অতিরিক্ত যাত্রীবোঝাইয়ের প্রবণতা কমানো যেতে পারে। বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ রচনায়।

বিশ্ব বাণিজ্যের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ প্রণালি বাব এল-মান্দেব বা গেট অব টিয়ার্সের নিরাপত্তা ক্রমেই ভঙ্গুর হচ্ছে। সরু চ্যানেলে বিপুল সংখ্যক বাণিজ্যিক ও সামরিক জাহাজের চলাচল বাব এল-মান্দেবের সামনে একমাত্র চ্যালেঞ্জ নয়, আরও আছে এর চারপাশে ঘিরে থাকা দুর্বল দেশগুলো, যারা অভ্যন্তরীণ বিভিন্ন বিষয় নিয়েই হিমশিম খাচ্ছে। তাছাড়া অঞ্চলটিকে বিপর্যস্ত করে তুলেছে কোভিড-১৯ মহামারি। এর প্রভাব সমাজের প্রতিটি ক্ষেত্রে তো বটেই মেরিটাইম নিরাপত্তার ওপরও পড়েছে। কারণ দেশগুলোর সব মনোযোগ এখন মহামারি মোকাবিলার দিকে। সেই সুযোগে জলপথটিতে দস্যুতার ঘটনা ইতিমধ্যেই বেশ বেড়েছে। অর্থাৎ সহিংসতা, ব্যর্থ রাষ্ট্র, দুর্ভিক্ষ, অপরাধ আর এখন মহামারি–এসবের বাতাবরণে বাব এল-মান্দেব যেন স্থায়ী দুর্দশার স্থান। এই অবস্থায় প্রশ্ন উঠতে পারে, কে দিবে বাব এল-মান্দেবের নেতৃত্ব, কেমনই বা হবে সেটা? বাব এল-মান্দেব নিয়ে থাকছে বিস্তারিত প্রতিবেদন।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দরবার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

সমুদ্রপথে রাসায়নিক পদার্থ পরিবহনের সময় দুর্ঘটনা এড়াতে চালু হয় দ্য ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ডেঞ্জারাস গুডস কোড বা সংক্ষেপে আইএমডিজি কোড। সমুদ্রপথ দিয়ে পরিবাহিত হতে যাওয়া পণ্যগুলো তাদের ধরন অনুযায়ী সঠিকভাবে নিরাপদে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় সেটি নিশ্চিত করে এই কোড। বিশ্বজুড়ে পণ্যবাহী সকল জাহাজের জন্য এটি প্রযোজ্য এবং অবশ্য পালনীয়। বর্তমানে ৯৮ শতাংশ জাহাজ আইএমডিজি কোড মেনে চলাচল করে।

সম্পাদকীয় ■ ০২

মুখর বন্দর ■ ১৯

- তৃতীয় ধাপে বাংলাদেশের নিরাপদ ও পরিবেশসম্মত শিপ রিসাইক্লিং প্রকল্প
- পণ্য রপ্তানিতে নতুন রেকর্ড চট্টগ্রাম বন্দরের
- সোনাদিয়া গভীর সমুদ্র আইন বাতিল
- রেলে চড়ে পণ্য যাবে নেপালে
- নৌপথে পণ্য যাবে ত্রিপুরায়
- চট্টগ্রাম বন্দর থেকে বিস্ফোরক সরিয়ে ফেলার সুপারিশ
- পোশাক রপ্তানিতে দ্বিতীয় অবস্থান ধরে রেখেছে বাংলাদেশ
- দেশেই তৈরি হবে বৈদ্যুতিক গাড়ি
- সাত প্রকল্পে সাড়ে ২৬ হাজার কোটি টাকা দিচ্ছে জাপান
- আরও ১০টি অর্থনৈতিক অঞ্চলের স্থান চূড়ান্ত
- বন্দর চ্যানেলে ফিশিং বোটকে জরিমানা
- মহাসড়কে টোল নেওয়ার কথা ভাবছে সরকার

বন্দর বিচিত্রা ■ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *পোর্ট সাইদ, মিশর*

গ্রন্থ পরিচিতি: *টু আইএমও আইবি২৯০ই রিকমন্ডেশনস অব ডেঞ্জারাস গুডস ইন পোর্ট এরিয়াস*

মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *প্রাচীন লংশিপ ওসবার্গ*

ব্যক্তিত্ব: *জন ফিলিপ হল্যান্ড*

মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ■ ১১

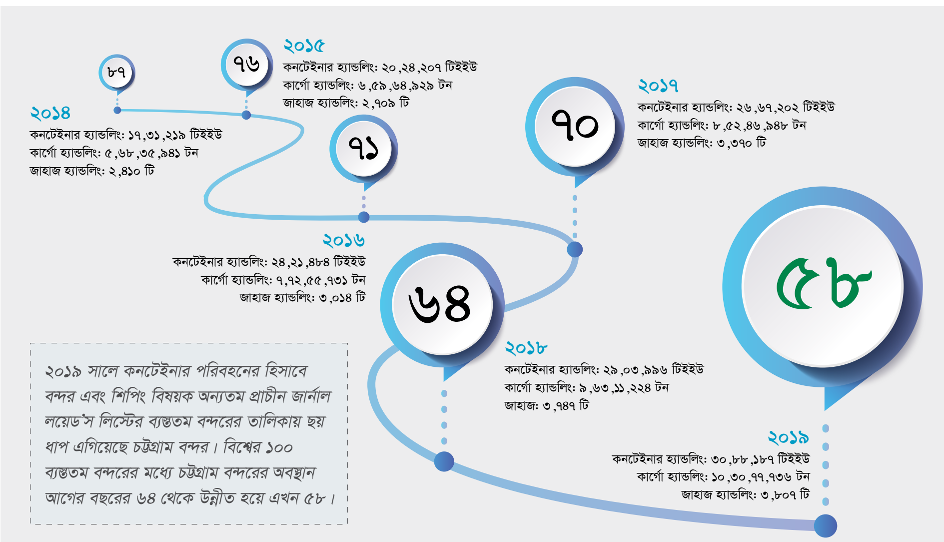
- নিরাপদ জ্বালানি তেলের সমস্যায় শিপিং শিল্প
- দক্ষিণ এশিয়ার এলএনজি কেন্দ্র হতে যাচ্ছে শ্রীলংকা
- নাটকীয়ভাবে কমেছে নতুন জাহাজের নির্মাণ আদেশ
- ট্যাংকার দুর্ঘটনায় মরিশাসের পর্যটনে বিপর্যয়
- কনটেইনার টার্মিনাল সম্প্রসারণের গতি কমছে
- বার্ষিক ৪ শতাংশ হারে বাড়বে রিফার কার্গো পরিবহন
- ২০৫০ নাগাদ গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ ৫০ শতাংশ বাড়বে
- কোভিড-১৯ মোকাবিলায় মেরিটাইম টেক স্টার্টআপ
- বিশ্বের প্রথম অনবোর্ড কার্বন ক্যাপচার প্লান্ট বসাচ্ছে কে লাইন
- নিরাপদ ক্রুজ শিপ পরিচালনায় আইএমওর দিকনির্দেশনা
- সুবিধাজনক অবস্থানে ড্রাই বাল্ক শিপিং খাত
- মহামারির ধাক্কা সামলে উঠছে বন্দরগুলো
- স্থির আছে ওশেন ফ্রেইট রেট
- সিফেয়ারাররা কাজ বন্ধ করায় হুমকিতে বৈশ্বিক পণ্য সরবরাহ
- কোরিয়ার দুই শিপবিল্ডিং কোম্পানির একীভূতকরণে সায় সিঙ্গাপুরের
- 'ইউ আকৃতি'তে বাণিজ্য পুনরুদ্ধারের পথে মায়ের্স্ক
- মানদণ্ড মেনে শিপ রিসাইক্লিংয়ের চেষ্টায় মালিকরা
- শিপিং শিল্পের মিথেন নিঃসরণ ১৫০ শতাংশ বেড়েছে

খতিয়ান ■ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

১৯

লয়েড'স লিস্টে চট্টগ্রাম বন্দরের ছয় ধাপ উত্তরণ



০৯

বিশেষ রচনা

সম্ভাবনাময় নদীকেন্দ্রিক পরিবহন শিল্প খাত

নৌপরিবহন এমন একটি জনমুখী শিল্প, যেখানে বিপুল সংখ্যক মানুষের কর্মসংস্থান হয়েছে। আবার অভ্যন্তরীণ নদীপথের জন্য উপযোগী নৌযানগুলো নির্মাণেও নিয়োজিত রয়েছে একটি বৃহৎ কর্মীগোষ্ঠী। লঞ্চ ও জাহাজ নির্মাণ শিল্প দেশের জন্য বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের পাশাপাশি সাশ্রয়ও করে। সড়ক এবং রেলপথের জন্য প্রয়োজনীয় প্রায় শতভাগ অবকাঠামোই বিদেশ থেকে আমদানি করা হয়। অন্যদিকে অভ্যন্তরীণ নৌযানগুলোর প্রায় শতভাগই তৈরি হয় দেশে। কিছু প্রতিষ্ঠান দুই হালবিশিষ্ট কাটাম্যারান নৌযান চালু করেছে, যেগুলো তিন স্তরে যাত্রী পরিবহন

১৫

বিশেষ রচনা

বাব এল-মান্দেব
কে দিবে 'কান্নার দুয়ার' পাহারা?

সরু চ্যানেলে বিপুল সংখ্যক বাণিজ্যিক ও সামরিক জাহাজের চলাচল বাব এল-মান্দেবের সামনে একমাত্র চ্যালেঞ্জ নয়। আরও যে চ্যালেঞ্জ রয়েছে, তা হলো এর চারপাশে ঘিরে থাকা অপেক্ষাকৃত দুর্বল দেশগুলো, যারা অভ্যন্তরীণ বিভিন্ন বিষয় নিয়ে খুব বেশি ব্যস্ত। তাছাড়া অঞ্চলটিকে বিপর্যস্ত করে তুলেছে কোভিড-১৯ মহামারি। এর প্রভাব সমাজের প্রতিটি ক্ষেত্রে তো বটেই, মেরিটাইম নিরাপত্তার ওপরও পড়েছে। জলপথটিতে দস্যুতার ঘটনা ইতিমধ্যেই বেশ বেড়েছে। দেশগুলোর সব মনোযোগ এখন মহামারি মোকাবিলার দিকে। পাশাপাশি এখানে স্বার্থের লড়াইও জারি রয়েছে।

বিপজ্জনক পদার্থ পরিবহন
প্রয়োজন সর্বোচ্চ সতর্কতা

আফরোজা বিথী

আগস্ট ৪, ২০২০

অফিস ফেরত লোকজনের কোলাহলে মুখর লেবানন। রাজধানী শহর ও বৃহত্তম বন্দরনগরী বৈরুতের বিকেল সেদিন ছিল আর দশদিনের মতোই স্বাভাবিক ঢিলেঢালা। হঠাৎই তীব্র বিস্ফোরণে কেঁপে ওঠে গোটা শহর। নিমিষে ধ্বংসস্তূপে পরিণত হয় বিস্ফোরণের মূল কেন্দ্র বৈরুত বন্দর। তাৎক্ষণিকভাবে দুইশর বেশি নিহত, হাজার অযুত আহত এবং লক্ষাধিক স্থাপনা গুঁড়িয়ে যাওয়ার সাথে সাথে ধ্বংস হয়ে যায় দেশটির বৃহত্তম শস্যাগারও। লেবাননে কর্মরত বাংলাদেশের পাঁচজন প্রবাসী নাগরিক নিহত এবং শতাধিক আহত হন, যার বেশির ভাগ ছিলেন বাংলাদেশ নৌবাহিনীর সদস্য। দারুণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয় বৈরুত বন্দরের কাছে নোঙর করে থাকা জাতিসংঘ শান্তি মিশনের দায়িত্ব পালনরত বাংলাদেশ নৌবাহিনীর জাহাজ বানৌজা বিজয়। হিরোশিমাকে মাটির সাথে মিশিয়ে ফেলা পারমাণবিক বোমা ফ্যাট বয়ের বারো ভাগের এক ভাগ শক্তি নিয়ে ঘটা বিস্ফোরণে লেবাননের পর সবচেয়ে ক্ষতিগ্রস্ত দেশ বাংলাদেশ। আরব ভূমিতে অহরহ ঘটে চলা কোনো যুদ্ধের অংশ, উগ্রবাদী হামলা বা ইচ্ছাকৃত নাশকতামূলক কর্মকাণ্ড ছিল না এটি।

তাহলে ঠিক কী হয়েছিল সেদিন? কোন পরিস্থিতিতে একটি ব্যস্ততম বন্দর ধ্বংসস্তূপে পরিণত হয়? সেক্ষেত্রে চট্টগ্রাম কি নিরাপদ? কীভাবে এড়ানো যায় এ ধরনের ভয়াবহ ঘটনা? বৈরুত বিস্ফোরণের পর ওঠা নানা প্রশ্নের উত্তর খোঁজার চেষ্টা থাকছে এখানে।

ইতিহাস, যেখান থেকে কেউ শিক্ষা নেয় না

বন্দরের মতো সুশৃঙ্খল এবং রাষ্ট্রীয় গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনায় এমন বিস্ফোরণ কল্পনা করা যায় না। তবে নিকট অতীতের ইতিহাস বলছে, এ ধরনের ঘটনা মোটেই বিরল নয়। ২০১৫ সালে বেইজিং থেকে মাত্র ১৭৫ কিলোমিটার দূরের তিয়ানজিন বন্দরে এক সিরিজ বিস্ফোরণে কেঁপে ওঠে চীনের পশ্চিমাঞ্চল। বন্দরের গুদামে সংরক্ষিত এক কনটেইনারভর্তি শুকনো নাইট্রোসেলুলোজ উত্তপ্ত হয়ে যাওয়ায় শুরু হয়েছিল বিস্ফোরণ। এর ফলে সৃষ্ট উত্তাপ ও ধাক্কার কারণে বিস্ফোরিত হয় আরও প্রায় ৮০০ টন নাইট্রোসেলুলোজ এবং ৭০০ টন সোডিয়াম সায়ানাইড। দুটিই অতি তীব্র দাহ্য পদার্থ এবং দহনের সময় বিষাক্ত ধোঁয়া সৃষ্টি করে। এ ঘটনায় বহু আহতের পাশাপাশি মৃত্যুবরণ করেন ১৭৩ জন, যাদের অধিকাংশই ছিলেন অগ্নিনির্বাপণ কর্মী। আগুনের প্রকৃতি না জেনে নেভানোর চেষ্টা করার সময় পরবর্তী বিস্ফোরণে মারা যান তাঁরা।

১৯৪৭ সালে যুক্তরাষ্ট্রের টেক্সাস বন্দরে ঘটে যায় মার্কিন ইতিহাসের অন্যতম বৃহৎ শিল্প দুর্ঘটনা। কার্গো জেটিতে বার্থিংয়ের সময় বিস্ফোরিত হয় ২,০০০ টন অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট বহনকারী ফ্রেঞ্চ জাহাজ এসএস গ্র্যান্ডক্যাম্প। এ থেকে সৃষ্ট উত্তাপের ফলে কাছাকাছি থাকা অন্য বেশ কয়েকটি জাহাজ এবং নিকটস্থ তেল মজুদ স্থাপনায়ও আগুন ধরে যায় এবং বিস্ফোরণ ঘটে। এমনকি আকাশে থাকা দুটি ছোট বিমানও বিধ্বস্ত হয়। অন্তত ৫৮১ জন জীবন্ত দগ্ধ হয়ে মারা যান। টেক্সাস সিটি ফায়ার ডিপার্টমেন্টের কেবল এক সদস্য বাদে বাকি সবাই নিহত হয়েছিলেন সেদিন।

এমন তীব্র বিস্ফোরণের কারণ মোটা দাগে কেবল একটি। বিপজ্জনক রাসায়নিক পদার্থ সতর্কতার সাথে সংরক্ষণ এবং পরিবহন না করলে কী পরিণতি হতে পারে সেটিই যেন চোখে আঙুল দিয়ে দেখিয়ে যাচ্ছে এসব দুর্ঘটনা।

তৎপর আইএমও

রাসায়নিক থেকে শুরু করে যেকোনো পণ্য পরিবহনের মূল উপায় সমুদ্রপথ। অথচ অস্থিতিশীল হওয়ায় রাসায়নিক পদার্থ পরিবহনে ঝুঁকি অনেক বেশি। সর্বোচ্চ সতর্কতার সাথে প্যাকেজিং, লোডিং-আনলোডিংয়ের পরও দুর্ঘটনা বা বিস্ফোরণের আশঙ্কা থেকেই যায়। এছাড়া স্থল থেকে হাজার মাইল দূরের গভীর সমুদ্রে আকস্মিক বিপদ ঘটলে সময়মতো সাহায্য পাওয়ার আশা কেবলই দুরাশা। তাই রাসায়নিক পদার্থ পরিবহনের সময় এ ধরনের ঘটনা এড়াতে সুনির্দিষ্ট কিছু নিয়মকানুন বেঁধে দিয়েছে আইএমও (ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন)। সোলাস (সেফটি ফর লাইফ অ্যাট সি) অনুযায়ী ১৯৬৫ সালে চালু হয় দ্য ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ডেঞ্জারাস গুডস কোড বা সংক্ষেপে আইএমডিজি কোড। নাবিক তথা মানব শরীরের সুরক্ষা প্রদানের সাথে সাথে সামুদ্রিক দূষণ

৯৮ শতাংশ বাণিজ্যিক
জাহাজ আইএমডিজি কোড
মেনে চলাচল করে

রাসায়নিক পরিবাহী জাহাজে ওঠার আগে নাবিকদের কঠোর প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়

ঠেকানোর উপায় হিসেবে চালু হয় আইএমডিজি কোড। সমুদ্রপথ দিয়ে নিরাপদে পরিবহনের উদ্দেশ্যে আমদানি হতে যাওয়া পণ্যগুলো তাদের ধরন অনুযায়ী সঠিকভাবে প্যাকেটজাত করা হয়েছে কিনা, সেটিও নিশ্চিত করে আইএমডিজি কোড। ২০০৪ সাল থেকে এটি একটি সার্বজনীন কোড হিসেবে মেনে চলা হচ্ছে। এর মানে হলো বিশ্বজুড়ে পণ্যবাহী সকল জাহাজের জন্য এটি প্রযোজ্য এবং অবশ্য পালনীয়। বর্তমানে ৯৮ শতাংশ জাহাজ আইএমডিজি কোড মেনে চলাচল করছে।

সময় বদলানোর সাথে সাথে নৌপরিবহন ব্যবস্থায়ও এসেছে অনেক পরিবর্তন। যুগের সাথে তাল মিলিয়ে বিভিন্ন সময়ে আইএমডিজি কোডেও ব্যাপক পরিমার্জন করা হয়েছে। প্রতি দুই বছর পর পর আইএমও সদস্য দেশগুলোর সুপারিশ অনুযায়ী এ কোডে সংশোধনী আনা হয় এবং আইএমও নীতিনির্ধারক পরিষদের অনুমোদন পেলে বাস্তবায়নের জন্য নির্দেশিকা প্রকাশ করা হয়।

বিপজ্জনক কার্গো পরিবহন ব্যবস্থা

রাসায়নিক গঠনের দিক থেকে অস্থিতিশীল হওয়ায় অনেক পণ্য পরিবহনের সময় রীতিমতো বিপজ্জনক হয়ে দাঁড়ায়। ভিন্ন ধরনের রাসায়নিক পণ্য ভিন্ন ভিন্ন ভাবে প্যাকেটজাত করতে হয়। আবার সমুদ্রের রোলিং-পিচিং-লিকুইফ্যাকশন প্রসেস বিবেচনায় রেখে পরিবহন করতে হয়। নিরাপদ পরিবহনের সুবিধার্থে ঝুঁকি অনুযায়ী বিপজ্জনক পণ্যকে নয় ক্যাটাগরিতে ভাগ করেছে আইএমও, যার বেশির ভাগ বিভাগের আবার উপবিভাগ রয়েছে। এই ক্যাটাগরাইজেশন প্রক্রিয়া ইউনাইটেড নেশনস কমিটি অব এক্সপার্টস অন দ্য ট্রান্সপোর্ট অব ডেঞ্জারাস গুডস (ইউএন) অর্থাৎ জাতিসংঘের বিপজ্জনক পদার্থ পরিবহন বিষয়ক বিশেষজ্ঞ কমিটির অনুমোদনকৃত।

ক্লাস ১: এক্সপ্লোসিভ বা বিস্ফোরক পদার্থ

সাব ক্লাস ১.১: ব্যাপক বিস্ফোরণক্ষম পদার্থ যাতে অতি ব্যাপক বিস্ফোরণের ঝুঁকি থাকে, যা একটি জনপদকে তাৎক্ষণিকভাবে প্রায় সম্পূর্ণরূপে ধ্বংস করে দিতে সক্ষম। যেমন আতশবাজি, অ্যামুনিশন, রকেট, এক্সপ্লোসিভ চার্জ, এয়ারব্যাগ ইনফ্লেটর।

সাব ক্লাস ১.২: গুরুতর বিস্ফোরণ ঘটাতে সক্ষম পদার্থ, যা বড় বিস্ফোরণ ঘটাতে পারে।

সাব ক্লাস ১.৩: অগ্নিসহ বিস্ফোরক পদার্থ, যেটি বড় আকারের বিস্ফোরণ না ঘটালেও আগুনসহ বিস্ফোরিত হয়। ফলে কাছাকাছি থাকা অন্যান্য পদার্থ বিস্ফোরণের ঝুঁকি থাকে।

সাব ক্লাস ১.৪: ছোটখাটো বিস্ফোরণের ঝুঁকি রয়েছে এমন পদার্থ। বিস্ফোরণের প্রভাব মূলত পণ্যের প্যাকেজিংয়ের মধ্যে সীমাবদ্ধ এবং বিস্ফোরণের পর ডেব্রি বা জ্বলন্ত টুকরোগুলো উড়ে গিয়ে প্রক্ষেপণের মাধ্যমে আরও বড় বিস্ফোরণ ঘটাতে পারে না। এমনকি ক্ষতিগ্রস্ত প্যাকেটের বাইরে পাশে থাকা অন্যান্য প্যাকেটকেও প্রভাবিত করতে পারে না এ ধরনের পদার্থ।

সাব ক্লাস ১.৫: ১.১ সাবক্লাসে বর্ণিত বিস্ফোরণেও জ্বলে না এমন পদার্থ। এ শ্রেণির পদার্থে মাস এক্সপ্লোশন ম্যাটেরিয়াল থাকলেও অন্যান্য মিশ্র বা যৌগিক পদার্থের সাথে মিশে থাকায় রাসায়নিক বিক্রিয়ায় অংশ নেয় না। ফলে কাছাকাছি অগ্নি দুর্ঘটনা বা বিস্ফোরণ হলেও এ ক্লাসের পদার্থ তাতে সাড়া দেয় না।

সাব ক্লাস ১.৬: অতি অ-সংবেদনশীল পদার্থ

বিস্ফোরণের দিক থেকে চরম নিষ্ক্রিয় পদার্থ। ফলে পরিবহনের সময় নিজে থেকে আকস্মিক ডেটোনেশন বা অন্য বিস্ফোরণেও জ্বলে ওঠার সম্ভাবনা শূন্য।

ক্লাস ২: গ্যাসীয় পদার্থ

সাব ক্লাস ২.১: অ্যারোসল, ফ্রেয়ন বা প্রোপেনের মতো রেফ্রিজারেন্ট গ্যাস, প্রাকৃতিক গ্যাস, অ্যাসিটাইলিন বা হাইড্রোজেনের মতো আগুন বা অগ্নি স্ফুলিঙ্গের সংস্পর্শে জ্বলে ওঠে এমন দাহ্য গ্যাস। তাত্ত্বিকভাবে ১৩ শতাংশ বা এর কম পরিমাণে বাতাসযুক্ত এবং ১০১.৩ কিলোপ্যাসকেল বা ১৪.৭ পিএসআই চাপে জ্বলে ওঠে এমন সকল পদার্থকে দাহ্য গ্যাস বলা হয়।

সাব ক্লাস ২.২: অদাহ্য গ্যাস

যেসব গ্যাস বিষাক্ত বা দাহ্য কোনোটাই নয়। মাইনাস ১০০ ডিগ্রি সেলসিয়াসের নিচের তাপমাত্রার ক্রায়োজেনিক গ্যাস ও তরল পদার্থ এবং রকেট ফুয়েল এর অন্তর্ভুক্ত। উচ্চ চাপে সংরক্ষিত গ্যাস, তরলীকৃত গ্যাস, ক্রায়োজেনিক গ্যাস, দ্রবণে মিশ্রিত কমপ্রেসড গ্যাস, অ্যাসফাইজিয়েন্ট গ্যাস, অক্সিডাইজিং গ্যাসও এই শ্রেণিতে পড়ে। তাত্ত্বিকভাবে একটি অদাহ্য এবং অবিষাক্ত গ্যাস মানে হলো ২৮০ কিলোপ্যাসকেল এর নিরবচ্ছিন্ন চাপে প্যাকেটজাত কমপ্রেসড গ্যাস, যা কোনোভাবেই ২.১ এবং ২.৩ সাব ক্লাসে পড়বে না।

সাব ক্লাস ২.৩: বিষাক্ত গ্যাস

শ্বসনের মাধ্যমে মানবদেহে প্রবেশ করলে যে সকল গ্যাস দেহের ক্ষতি সাধন বা মৃত্যু ঘটাতে সক্ষম। ২০ ডিগ্রি সেলসিয়াস বা এর কম তাপমাত্রায় এবং ১০১.৩ কিলোপ্যাসকেল চাপে সংরক্ষিত (যার স্ফুটনাঙ্ক ২০ ডিগ্রি সেলসিয়াস বা এর কম) কিছু গ্যাস এতটাই বিষাক্ত যে, পরিবহনের সময় এগুলোকে অত্যন্ত সাবধানতার সাথে রাখতে হয়। মানুষের শরীরের ওপর এসব গ্যাসের প্রভাব সম্পর্কে যথাযথ গবেষণা না হওয়ায় এ সংক্রান্ত ডেটা এখনো অপ্রতুল। কিন্তু ল্যাবরেটরিতে প্রাণীদেহের ওপর চালানো গবেষণায় দেখা গেছে প্রতি ঘনমিটারে মাত্র ৫০০০ মিলিলিটার গ্যাসও অন্তত ৫০ শতাংশ প্রাণীর মৃত্যু ঘটাতে সক্ষম।

ক্লাস ৩: দাহ্য তরল পদার্থ

কোনো তরলের অথবা তরল মিশ্রণে থাকা যেকোনো একটি পদার্থের ফ্ল্যাশ পয়েন্ট বা জ্বলন বিন্দু থাকলেই তাকে দাহ্য তরল বলা হয়। যেমন এসিটোন, ডিজেল, গ্যাসোলিন, কেরোসিন, আকরিক তেল ইত্যাদি। বাল্ক পরিবহনের সময় এ ধরনের তরলকে অবশ্যই তার ফ্ল্যাশ পয়েন্টের নিচের তাপমাত্রায় রেখে পরিবহন করতে হয়। জ্বলন বিন্দু মাইনাস ১৮ ডিগ্রির নিচে হলে তাকে নিম্ন ফ্ল্যাশ পয়েন্ট, মাইনাস ১৮ থেকে ২৩ ডিগ্রির মধ্যে হলে মধ্য ফ্ল্যাশ পয়েন্ট এবং ২৩ ডিগ্রির উপরে হলে তাকে উচ্চ ফ্ল্যাশ পয়েন্ট বিশিষ্ট তরল বলে। যেমন অ্যালকোহল, লেকার এবং উড বার্নিশ, গ্যাসোলিন, ডিজেল ফুয়েল।

ক্লাস ১: এক্সপ্লোসিভ বা বিস্ফোরক পদার্থ | সাব ক্লাস ২.১: দাহ্য গ্যাস | সাব ক্লাস ২.২: অদাহ্য এবং অবিষাক্ত গ্যাস | সাব ক্লাস ২.৩: বিষাক্ত গ্যাস | ক্লাস ৩: দাহ্য তরল পদার্থ

সাব ক্লাস ৪.১: সরাসরি দাহ্য পদার্থ | সাব ক্লাস ৪.২: নিজে নিজে বিক্রিয়াক্ষম পদার্থ | সাব ক্লাস ৪.৩: ভেজা অবস্থায় বিপজ্জনক পদার্থ | ক্লাস ৫.১: জারণকারী পদার্থ | সাব ক্লাস ৫.২: জৈব পারঅক্সাইড

সাব ক্লাস ৬.১: টক্সিন বা ভেনম | সাব ক্লাস ৬.২: সংক্রামক রোগ ছড়াতে সক্ষম প্যাথোজেন | ক্লাস ৭: রেডিওঅ্যাকটিভ বা তেজস্ক্রিয় পদার্থ | ক্লাস ৮: ক্ষয়কারী পদার্থ | ক্লাস ৯: অন্যান্য নানাবিধ বিপজ্জনক পদার্থ

নাবিকের জীবন ও সামুদ্রিক পরিবেশ নিরাপদ রেখে নৌপথে রাসায়নিক পদার্থ পরিবহনের জন্য ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) এর করা শ্রেণিবিন্যাস

হিরোশিমা পরমাণু বোমার
বারো ভাগের এক ভাগ শক্তি
ছিল বৈরুত বিস্ফোরণে

২৭০০ টনের কিছু বেশি
অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট বিস্ফোরিত
হয়েছিল সেদিন

অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট বিস্ফোরণের ধাক্কায় মুহূর্তেই ধ্বংসস্তূপে পরিণত হয় লেবাননের রাজধানী ও বৃহত্তম বন্দরনগরী বৈরুত

ক্লাস ৪: দাহ্য কঠিন পদার্থ

সাব ক্লাস ৪.১: সরাসরি দাহ্য পদার্থ

অবস্থান, চাপ বা তাপমাত্রার পরিবর্তনে অথবা ঘর্ষণের ফলে বাহ্যিক অগ্নি সংযোগ ছাড়া নিজে থেকে জ্বলে ওঠা পদার্থ এ ক্যাটাগরিভুক্ত। যেমন মেটাল পাউডার, ফসফরাস, ম্যাচ কাঠির রাসায়নিক মিশ্রণ, সেলুলয়েড।

সাব ক্লাস ৪.২: নিজে নিজে বিক্রিয়াক্ষম পদার্থ

নিজস্ব তাপ বজায় রাখার ক্ষেত্রে অস্থিতিশীল পদার্থ, যারা অপর কোনো পদার্থ, এমনকি বাতাস বা অক্সিজেন ছাড়াই শক্তিশালী তাপ উৎপাদী বিক্রিয়া করতে সক্ষম।

ক্লাস ৫: জারণ পদার্থ

সাব ক্লাস ৫.১: সরাসরি দাহ্য না হলেও বাতাসের অক্সিজেনকে জারন প্রক্রিয়ায় সংগ্রহ করতে সক্ষম বলে সামান্য অগ্নি স্ফুলিঙ্গে জ্বলে উঠতে সক্ষম এমন পদার্থ। যেমন অ্যামোনিয়াম নাইট্রেটযুক্ত সার, কেমিক্যাল অক্সিজেন জেনারেটর।

সাব ক্লাস ৫.২: জৈব পারঅক্সাইড ধরনের পদার্থ যেমন হাইড্রোজেন পারঅক্সাইড।

ক্লাস ৬: বিষাক্ত পদার্থ

সাব ক্লাস ৬.১: শরীরে প্রবেশ করলে মারাত্মক ঝুঁকি অথবা মৃত্যু ঘটাতে সক্ষম এমন পদার্থ। যেমন মেডিকেল বর্জ্য, আর্সেনিক বা পারদযুক্ত পদার্থ।

সাব ক্লাস ৬.২: ব্যাকটেরিয়া, ভাইরাস, প্যারাসাইট, ফাঙ্গাস ধরনের প্যাথোজেনযুক্ত পদার্থ, যা মানব বা প্রাণীদেহে সংক্রামক রোগ ছড়াতে সক্ষম। যেমন জৈব গবেষণাগারের নমুনা এবং বর্জ্য।

ক্লাস ৭: রেডিওঅ্যাকটিভ বা তেজস্ক্রিয় পদার্থ। যার মধ্যে আছে ইউরেনিয়াম যৌগ, তেজস্ক্রিয় খনিজ পদার্থ, মেডিকেল আইসোটোপ।

ক্লাস ৮: ক্ষয়কারী পদার্থ। এমন বস্তু যা রাসায়নিক বিক্রিয়া করে জীবিত টিস্যু বা যেকোনো পৃষ্ঠতলের সংস্পর্শে এসে ক্ষত সৃষ্টি, পচন বা গলিয়ে ফেলার সামর্থ্য রাখে। যেমন ব্যাটারি, এসিড, ফরমালডিহাইড, ফায়ার এক্সটিংগুইশার চার্জ।

ক্লাস ৯: পরিবেশ বা জনস্বাস্থ্যের জন্য হুমকি কিন্তু উপরের আট শ্রেণির বাইরে রয়ে গেছে এমন পদার্থ। যেমন লিথিয়াম আয়ন ব্যাটারি, ড্রাই আইস, ইন্টারনাল কমবাশন ইঞ্জিন, চুম্বকায়িত পদার্থ, জীবন রক্ষাকারী চিকিৎসা সরঞ্জাম।

বিপজ্জনক পদার্থ প্যাকেজিং, পরিবহন, গুদামজাতকরণ এবং গন্তব্যে পৌঁছানো পর্যন্ত সাপ্লাই চেইনের সবচেয়ে স্পর্শকাতর ও ঝুঁকিপূর্ণ অংশটি করতে হয় নাবিক তথা মেরিনারদের। কারণ পরিবহনের সময় মাঝসমুদ্রে কোনো ধরনের বিপদ দেখা দিলে সময়মতো উপযুক্ত সাহায্য পাওয়ার আশা খুবই ক্ষীণ। এ ধরনের পণ্যবাহী জাহাজে অনবোর্ড হওয়ার আগে মেরিন পেশাজীবীদের অবশ্যই বিশেষ প্রশিক্ষণের মধ্য দিয়ে আসতে হয়। সর্বশেষ এসটিসিডব্লিউ নীতিমালা এবং আইএমও গাইডলাইন মেনে এসব কোর্সের পাঠ্যক্রম নির্ধারণ করা হয়েছে। বিপজ্জনক পণ্য পরিবহন ও হ্যান্ডলিং সংক্রান্ত বেশকিছু শোর বেজড ট্রেনিং সেন্টার রয়েছে। করোনাকালে বেশ কয়েকটি ট্রেনিং স্কুল অনলাইনেও তাঁদের কার্যক্রম চালিয়ে যাচ্ছে, ফলে দেশে বসেই আন্তর্জাতিক মানসম্পন্ন ট্রেনিং সেন্টার থেকে প্রশিক্ষণ লাভের সুযোগ তৈরি হয়েছে।

ঠিক কী হয়েছিল সেদিন?

বৈরুত বন্দরে ঘটে যাওয়া ভয়াবহ বিস্ফোরণের ভিডিওতে দেখা যায় প্রথমে একটি হালকা মাত্রার বিস্ফোরণ ঘটেছিল। সেখান থেকে সাদা ধোঁয়ার কুণ্ডলী আকাশে উঠে যাচ্ছিল। এর মিনিটখানেক পরই ঘটে অতি তীব্র দ্বিতীয় বিস্ফোরণটি। প্রথমে সৃষ্টি হয় একটি বিশাল আগুনের গোলা, এরপর বাতাসের ঝাপটায় তৈরি হয় মাশরুম ক্লাউড, ব্যাঙের ছাতা আকৃতির পানি ও বাষ্প মেঘ। কয়েক সেকেন্ডের মধ্যে এটি মিলিয়ে যাওয়ার পর দেখা যায় পাক খেয়ে উঠছে লাল রঙের ধোঁয়া। সেই লাল ধোঁয়া দেখে প্রাথমিকভাবে এবং বিস্ফোরণ-পরবর্তী তদন্ত কমিটির রিপোর্টে নিশ্চিত করে বলা হয় বন্দরের ওয়্যারহাউজে রক্ষিত সার কারখানার জন্য আমদানীকৃত অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট থেকে ঘটেছে এ ভয়ানক বিধ্বংসী দুর্ঘটনা। ৩.৩ মাত্রার ভূমিকম্পের সমান বিস্তৃত এ বিস্ফোরণের ধাক্কা টের পেয়েছে ২০০ কিলোমিটার দূরে ভূমধ্যসাগরে অবস্থিত সাইপ্রাসও।

কী এই অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট?

এমন একটি রাসায়নিক পদার্থ, যা প্রধানত সার উৎপাদনের জন্য ব্যবহার হলেও আরও বহু শিল্প-কারখানায় এটা কাজে লাগে। খনিতে যে বিস্ফোরক ব্যবহার হয় তারও অন্যতম একটি উপাদান এটি। প্রথম বিশ্বযুদ্ধে এটিকে প্রথম বিস্ফোরক হিসেবে ব্যবহার শুরু হয়। যুদ্ধের সময় টিএনটি ডিনামাইট স্টিকের সঙ্গে অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট মিশিয়ে সৈনিকেরা সস্তায় বোমা তৈরি করতে শুরু করে, যা ডিনামাইটের চেয়ে অনেক বড় বিস্ফোরণ ঘটাতে পারত। আইএমডিজি কোড অনুযায়ী এটি জারক শ্রেণিভুক্ত রাসায়নিক পদার্থ। যখন কোনো কিছু জ্বলে তখন তার অক্সিজেন প্রয়োজন হয়। এজন্য আগুন নেভানোর যন্ত্রগুলো এমনভাবে তৈরি করা হয় যাতে জ্বলন্ত বস্তুতে অক্সিজেন সরবরাহ না হয়। অক্সিডাইজার বা জারক পদার্থরা এর বিপরীত কাজ করে। এরা জ্বলন্ত বস্তু এবং এর চারপাশে অক্সিজেনের সরবরাহ স্বাভাবিকের চেয়ে বাড়িয়ে দেয়। ফলে দাহ্য পদার্থ অতি দাহ্য রূপ ধারণ করে। সেক্ষেত্রে কার্বনসমৃদ্ধ যেকোনো পদার্থ যেমন কাগজ, কার্ডবোর্ড এমনকি চিনির সাথে অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট জুড়ে দিলেও ব্যাপক বিস্ফোরণ ঘটতে পারে। মানে দাঁড়াল অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট নিজে কোনো বিস্ফোরক পদার্থ নয়, তবে বিশেষ কিছু অবস্থায় তা বিস্ফোরকে পরিণত হতে পারে।

তাহলে কী সেই ‘বিশেষ অবস্থা’ যার কারণে আপাতদৃষ্টিতে নিরীহ একটি রাসায়নিক পদার্থ থেকে ঘটে যাওয়া বিস্ফোরণে একটি সমৃদ্ধ শহর ধুলায় মিশে যেতে পারে?

অবহেলার চূড়ান্ত নিদর্শন

আইএমডিজি কোড অনুযায়ী জারক শ্রেণিতে থাকা অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট মজুদ রাখার জন্য বেশকিছু কঠোর নিয়ম মেনে চলতে হয়। বিশেষ করে মজুদ করার জায়গাকে এমনভাবে নিরাপদ করতে হয় যেন আশপাশে কোনোভাবেই আগুন না লাগে। দুর্ঘটনার এপিসেন্টার ওয়্যারহাউজটিতে ২ হাজার ৭০০ টন অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট মজুদ ছিল, এবং তা সাত বছর ধরে অনিরাপদ অবস্থায় সেখানে পড়ে ছিল। ২০১৩ সালে একটি জাহাজে করে এই অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট বৈরুত বন্দরে এসেছিল। সে বছর রাশিয়ার মালিকানাধীন এমভি রোসেস জর্জিয়ার বাতুমি বন্দর থেকে ২ হাজার ৭৫০ টন অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট নিয়ে মোজাম্বিকের উদ্দেশ্যে যাত্রা করে। তেল নিতে গ্রিসে একবার থামে জাহাজটি। তখন জাহাজটির রাশিয়ান মালিক এর রাশিয়ান ও ইউক্রেনীয় কর্মীদের জানিয়ে দেন তার টাকা শেষ আর পরিবহন খরচ তুলতে হলে অতিরিক্ত পণ্য বোঝাই করতে হবে। তখন জাহাজটি বৈরুতে নিয়ে যাওয়া হয়। বৈরুতে পৌঁছানোর পর

'জাহাজ পরিচালনার নিয়ম মারাত্মকভাবে লঙ্ঘনের' দায়ে সেটি আটক করে স্থানীয় কর্তৃপক্ষ। রুশ নাবিকদের প্রতিনিধিত্বকারী সংগঠন আইটিএফ জানিয়েছে, রাশিয়ান ও ইউক্রেনীয় কর্মীদের অভিযোগ দায়ের এবং বন্দরের ফি পরিশোধে ব্যর্থতার কারণে জাহাজটি আটক করে লেবাননের কর্তৃপক্ষ। পরে বেতন না পেলেও রুশ কর্মীদের নিজ দেশে ফেরত নেওয়া হয়। এমভি রোসেস আর কখনই নিজের শেষ গন্তব্য মোজাম্বিকের উদ্দেশ্যে রওনা হতে পারেনি। লেবাননের কাস্টমস পরিচালক বদরি দাহের জানিয়েছেন, বৈরুতে পৌঁছানোর পর এই বন্দর ছেড়ে অন্য কোথাও যায়নি জাহাজটি। যদিও তিনি এবং অন্যান্য কর্মকর্তা জাহাজটিকে 'ভাসমান বোমা' আখ্যা দিয়ে বারবার কর্তৃপক্ষকে সতর্ক করেছেন। ২০১৬ সালে দাহেরের স্থলে কর্মরত তখনকার কর্মকর্তা শফিক মেরহি এই মামলার সঙ্গে সংশ্লিষ্ট এক বিচারককে চিঠি দিয়ে সতর্ক করেন। ওই চিঠিতে তিনি লেখেন, 'প্রতিকূল আবহাওয়া পরিস্থিতিতে এতে (এমভি রোসেস জাহাজে) মজুদকৃত পণ্য যে মারাত্মক বিপদ তৈরি করছে, সে কারণে বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছে আমাদের অনুরোধ পুনর্ব্যক্ত করছি যে, বন্দর এবং এখানে কর্মরতদের নিরাপত্তা বজায় রাখতে জরুরিভাবে এসব পণ্য আবারও রফতানি করে দেওয়া হোক।' যা শেষ পর্যন্ত আর বাস্তবায়ন হয়নি।

একই ওয়্যারহাউজে কয়েকদিন আগে ৩০ থেকে ৪০ ব্যাগ আতশবাজি রাখা হয়েছিল। কোনো কারণবশত এতে আগুন ধরে গেলে প্রাথমিক বিস্ফোরণ ঘটে। এরপরই মূল বিস্ফোরণটি ঘটায় অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট। অর্থাৎ দুর্ভাগ্যজনক অনেকগুলো ঘটনার সমন্বয়ে একটি চেইন রিঅ্যাকশনের অন্তিম পরিণতি ছিল আগস্টের বৈরুত বিস্ফোরণ।

বিপজ্জনক রাসায়নিক পদার্থ ও বাংলাদেশ

আমাদের দেশে বিপজ্জনক এবং বিস্ফোরক দ্রব্য আমদানি, উৎপাদন, পরিবহন, ব্যবহার, বিক্রয় এবং রপ্তানি করার আগে 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 স্লারি (পিচ্ছিল কাদা ধরনের) বিস্ফোরক, এলপিজি, সিলিন্ডার গ্যাস, নাইট্রোগ্লিসারিন; কঠিন দাহ্য পদার্থ যেমন ডিনামাইট, এসিড, গান-কটন, বারুদ, পারদ বা অন্যান্য ধাতব বিস্ফোরক, কুয়াশা সংকেত, আতশবাজি, ফিউজ, রকেট, সংঘর্ষক ঢাকনি বা পারকাশন ক্যাপ, ডেটোনেটর, কার্টিজসহ সকল প্রকারের গোলাবারুদ এবং বিষাক্ত পদার্থ বোঝানো হয়। আইএমডিজি কোডে উল্লিখিত নয় 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।

বেশকিছু আন্তর্জাতিক দুর্ঘটনার পর ব্যাপকতা বিবেচনায় এনে কেবল একটি দ্রব্যের জন্য বাংলাদেশ সরকার অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট বিধিমালা, ২০১৮ প্রকাশ করে। এ বিধিমালায় অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট পরিবহন, মোড়কজাত, দুর্ঘটনা রোধে বিশেষ সতর্কতার বিধান, মজুদকরণের গুদামের বৈশিষ্ট্য, বিশেষজ্ঞ রসায়নবিদের উপস্থিতিতে ব্যবহার, দুর্ঘটনা ঘটে গেলে ব্যাপক ধ্বংসযজ্ঞ ঠেকাতে তাৎক্ষণিকভাবে করণীয় সম্পর্কে বিশদ দিকনির্দেশনা দেওয়া আছে। সদ্যবিদায়ী ২০১৯-২০২০ অর্থবছরে ৩৯৪ টন অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট আমদানি হয়েছে বাংলাদেশে। তবে আমাদের দেশে সার কারখানায় ব্যবহারের জন্য নয়, মূলত দিনাজপুরের কয়লা খনিতে বিস্ফোরণের জন্য অ্যামোনিয়াম নাইট্রেটের ব্যবহার বেশি। পেট্রোবাংলার দুটি প্রতিষ্ঠান বড়পুকুরিয়া কোল মাইনিং কোম্পানি লিমিটেড ও মধ্যপাড়া হার্ড রক মাইনিং কোম্পানি লিমিটেড মূলত এটি আমদানি করে।

বিপজ্জনক পণ্য: চট্টগ্রাম বন্দর পরিস্থিতি

দেশের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বন্দরটিতে মোট ১৪টি শেড রয়েছে, যার মধ্যে আইএমডিজি কোডে বর্ণিত পদার্থ রাখা হয় ৩০ হাজার ৩৭৫ বর্গফুট আয়তনের পি শেডে। এই শেড থেকেই পণ্য কাস্টমস ইন্সপেকশন ও শুল্কায়ন শেষে আমদানিকারকের কাছে সরাসরি পণ্য খালাস করা হয়। বাংলাদেশে উচ্চমাত্রার দাহ্য ও বিস্ফোরক পদার্থ বন্দর দিয়ে আমদানি হলেও বন্দরের গুদামে কখনই এ ধরনের পদার্থ মজুদ করে রাখা হয় না। জাহাজ থেকে নামানোর পর পরই কাস্টমস শুল্কায়ন সম্পন্ন ও প্রয়োজনীয় অন্যান্য অনুমোদনসাপেক্ষে পুলিশ প্রহরায় তা খালাস নিয়ে নেন আমদানিকারক। বাংলাদেশ নৌবাহিনীর একজন কর্মকর্তার অধীনে পুরো প্রক্রিয়াটি সম্পন্ন হয়। দেশের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনা চট্টগ্রাম বন্দরকে ঝুঁকিমুক্ত রাখতেই এ ব্যবস্থা। এখানে জায়গা না থাকলে ক্যাটাগরি অনুযায়ী বন্দরের কনটেইনার রাখার খোলা চত্বরেও রাসায়নিক পণ্যবাহী কনটেইনার রাখা হয়। লেবাননে অ্যামোনিয়াম নাইট্রেট নিয়ে সুনির্দিষ্ট কোনো আইন নেই, যে কারণে বৈরুত বন্দর কর্তৃপক্ষ বিপুল পরিমাণ জারণ পদার্থ বন্দরে রাখতে পেরেছিল। আইএমও এবং আমাদের দেশে বিদ্যমান নীতিমালা অনুযায়ী শুল্কায়ন ও ইন্সপেকশনের পর বন্দরের অভ্যন্তরে বিপজ্জনক পণ্য রাখার সুযোগ নেই। যদিও কিছু রাসায়নিক পদার্থের মজুদ পাওয়া গেছে পি শেডে। আমদানিকারক সময়মতো পণ্য না নিলে অথবা কাস্টমস কর্তৃক নির্ধারিত পণ্য ছাড়ের শর্তাবলি পূরণ করতে না পারায় অনেক পণ্য এভাবে আটকে যায়। পণ্য ডেলিভারি নেওয়ার সময়সীমা পেরিয়ে গেলে বাংলাদেশ কাস্টমস নিলামের আয়োজন করে অন্যান্য ব্যবসায়ীর কাছে বিক্রয় করে বা মেয়াদোত্তীর্ণ জিনিসের ক্ষেত্রে ধ্বংস করে ফেলে। নিয়ম অনুযায়ী, রাসায়নিক বা কেমিক্যাল জাতীয় পণ্য ধ্বংস করতে হলে ১৩ থেকে ১৪টি সংস্থার ছাড়পত্র ও সম্মতি নিতে হয়। ফলে বৈরুত বিস্ফোরণের পর দেখা গেল চট্টগ্রাম বন্দরে বেশকিছু রাসায়নিক পণ্য ছাড়ের অপেক্ষায় মজুদ রয়েছে। এ পরিস্থিতিতে যত দ্রুত সম্ভব এ ধরনের পণ্য সরিয়ে নিতে তৎপর হয়েছে বাংলাদেশ কাস্টমস। প্রাথমিক পর্যায়ে ৬০ লট কেমিক্যালসহ পড়ে থাকা বিভিন্ন ধরনের রাসায়নিক ও মেয়াদোত্তীর্ণ ২১১ লট পণ্য বিশেষ নিলামে তুলছে কাস্টমস। যদিও প্রতি মাসে সাধারণত একবার করে পণ্য ছাড়ের নিলাম ডাকে কাস্টমস। এছাড়া সকল সমুদ্রবন্দর ও স্থলবন্দরে জমা হওয়া বিভিন্ন ধরনের রাসায়নিক, দাহ্য, বিস্ফোরক ও বিপজ্জনক কনটেইনার, কার্গো নিষ্পত্তি, নিলাম, ধ্বংস ও অপসারণ করতে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডকে চিঠি দিয়েছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়।

সচেতন হতে হবে আরও

দেশে আসা বিস্ফোরক ও বিপজ্জনক পদার্থ পরীক্ষা করে দেখার জন্য বিস্ফোরক পরিদপ্তরের অধীনে সরকার স্বীকৃত ল্যাবরেটরি আছে মাত্র একটি, সেটি আবার রয়েছে ঢাকায়। চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে আসা বিপজ্জনক পণ্যের রাসায়নিক পরীক্ষা করার সুযোগ তাই খুবই সীমিত। অথচ এ ধরনের অত্যন্ত সক্রিয় রাসায়নিক পদার্থ পরীক্ষা করার জন্য চাই অত্যাধুনিক সুযোগ-সুবিধা, যন্ত্রপাতি, হার্ডওয়্যার-সফটওয়্যারে সজ্জিত, দক্ষ জনসম্পদ, বিশেষজ্ঞ কেমিস্টদের সম্মিলনে স্টেট অব আর্ট একটি ল্যাবরেটরি। আইএমডিজি কোড অনুযায়ী পণ্যের তদারকি করে শুল্কায়ন প্রক্রিয়া দ্রুত ও সহজতর করতে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজের নিজস্ব ল্যাব প্রয়োজন। আরেকটি বিকল্প হলো অন্য ল্যাবরেটরি ব্যবহার করা। এই মুহূর্তে চট্টগ্রামে তিনটি আন্তর্জাতিক মানের ল্যাব

রাসায়নিক পদার্থ আমদানি, মজুদ ও পরিবহন-সংক্রান্ত সুনির্দিষ্ট নীতিমালা রয়েছে আমাদের দেশে, যা চট্টগ্রাম বন্দরে কঠোরভাবে মেনে চলা হয়

রয়েছে। যার একটি পরিবেশ অধিদপ্তরের, একটি সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব ল্যাব এবং অপরটি হলো বাংলাদেশ বিজ্ঞান ও শিল্প গবেষণা পরিষদ (বিসিএসআইআর) এর নিয়ন্ত্রণাধীন। এগুলোকে বিপজ্জনক পদার্থ পরীক্ষা-নিরীক্ষার ক্ষেত্রে কাজে লাগানো যায় কিনা সেটিও ভেবে দেখা যেতে পারে।

বন্দরে মজুদের মতো বিপজ্জনক পদার্থের আরেক গুরুত্বপুর্ণ দিক হলো সড়কপথে যথাযথ পরিবহন। পেট্রোবাংলা ও সরকার নিয়ন্ত্রিত প্রতিষ্ঠানগুলো যখন বিপজ্জনক দ্রব্য আমদানি করে, তখন সাধারণত সামরিক বাহিনীর তত্ত্বাবধানে, কঠোর শৃঙ্খলার সাথে পরিবহন করে নির্দিষ্ট বিশেষায়িত গুদামে নিয়ে যাওয়া হয়। সড়কপথে পরিবহন করা হলেও সেখানে আলাদা পাইলট ট্রান্সপোর্ট, নিরাপত্তা বহরের মাধ্যমে নির্ধারিত গতিসীমার মধ্যে থেকে এসব পণ্য পরিবহন করা হয়। কিন্তু বিস্ফোরক পরিদপ্তর থেকে প্রাপ্ত লাইসেন্স থাকাসাপেক্ষে বেসরকারি ব্যবস্থাপনায় যখন এ ধরনের পণ্য আসে, সেগুলো কীভাবে সড়কে পরিবহন করা হচ্ছে সেটি প্রায়ই উপেক্ষিত থাকছে। জ্বালানি তেল বা গ্যাসজাতীয় পদার্থ বহনের জন্য ভিন্ন ধরনের গাড়ি ব্যবহার করা হলেও অনেক সময় তা নির্ধারিত গতিসীমার উপরে চলাচল করে। জাতীয় মহাসড়কে যাত্রীবাহী বাস বা আর পাঁচটা গাড়ির সাথে একই লেনে চলে। তরল বিটুমিন বা ঘন সালফিউরিক এসিড পরিবহন করা হয় সাধারণ ট্রাক বা কাভার্ড ভ্যানে করে। এসব নিয়ে সতর্ক হতে হবে এখনই।

বেসরকারিভাবে আনা বিপজ্জনক পণ্য নিরাপদে আমদানি ও গুদামজাত করা হচ্ছে কিনা সেটি তদারকির জন্য বিস্ফোরক পরিদপ্তরে রয়েছেন মাত্র পাঁচজন কর্মকর্তা। এর মধ্যে ঢাকায় দুজন এবং চট্টগ্রাম, খুলনা ও রাজশাহীতে একজন করে বিস্ফোরক পরিদর্শক রয়েছেন; যা প্রয়োজনের তুলনায় খুবই অপ্রতুল। যথাযথ লোকবল নিয়োগের মাধ্যমে দেশে বিস্ফোরক পদার্থ মজুদ ও ব্যবহার-সংক্রান্ত ডেটাবেইজ তৈরিতে হাত দেওয়া উচিত।

চট্টগ্রাম বন্দরে যে শেডে বিপজ্জনক পদার্থ রাখা হয়, সেটি বেশ পুরনো। তাপমাত্রা ও বায়ুচাপ নিয়ন্ত্রণ করা যাবে, এমন গুদাম থাকলে এ ধরনের পদার্থ সংরক্ষণ অধিকতর নিরাপদ হবে। দেশে বিপজ্জনক ও বিস্ফোরক পদার্থ আমদানির হার ক্রমে বাড়ছে। আগামী দিনগুলোতে পণ্যের চাপ সামাল দিতে হলেও নতুন শেড নির্মাণে এখনই উদ্যোগ নিতে হবে।

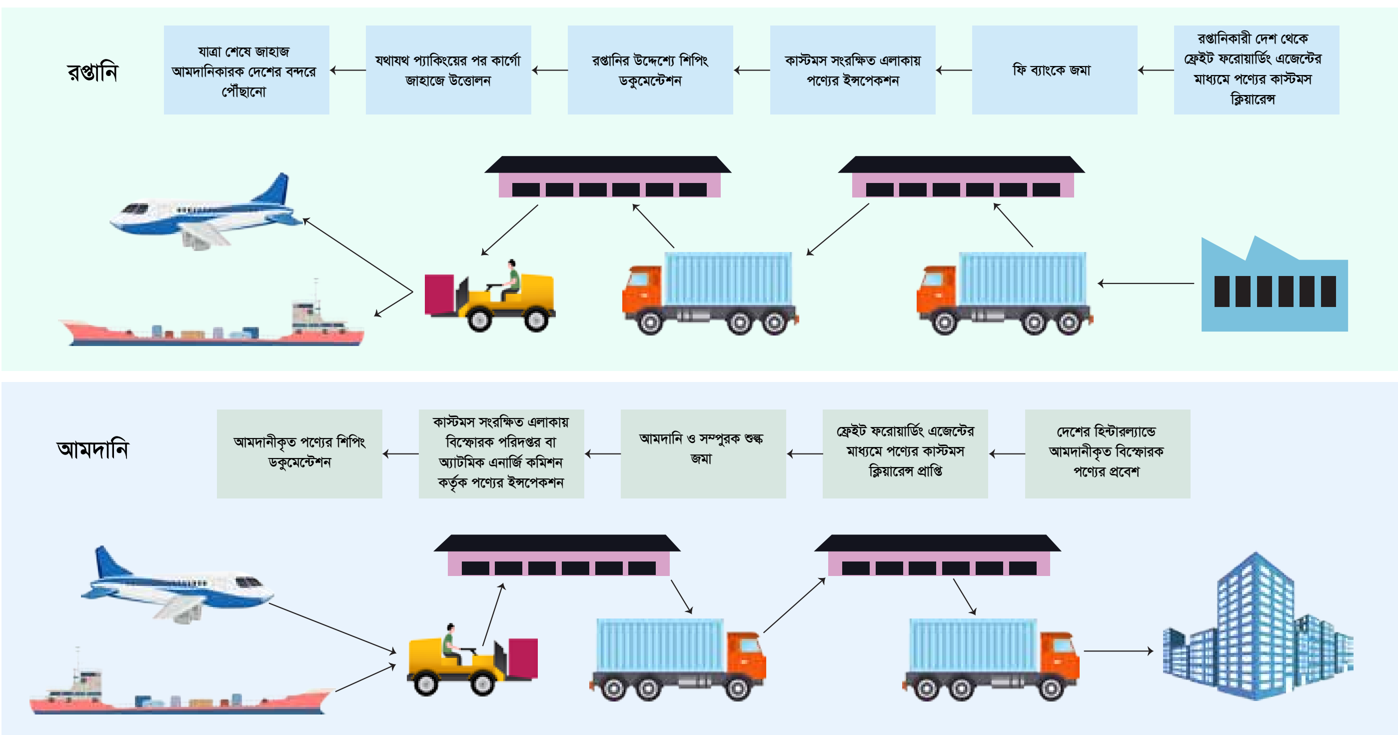
বন্দরে লোডিং-আনলোডিং কাজে নিয়োজিত কর্মীদের বিপজ্জনক পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের ব্যাপারে যথাযথ প্রশিক্ষণ দেওয়া জরুরি। আইএমডিজি কোডে বর্ণিত পণ্যগুলোর লেবেল সাঁটা থাকে। বিপজ্জনক পণ্যবাহী কনটেইনারের গায়ে এগুলো চিহ্নিত লোগো একবার দেখেই নির্ণয় করতে পারার দক্ষতা থাকা উচিত প্রতিটি অপারেটরের। লোগোতে প্রদত্ত নির্দেশনা অনুযায়ী ভিন্ন ভিন্ন পদার্থ ভিন্ন ভিন্ন কন্ডিশনে লোড-আনলোড এবং সংরক্ষণ করতে হবে।

হঠাৎ কোনো ধরনের অগ্নি সংযোগ বা বিস্ফোরণের ক্ষেত্রে কী করতে হবে, সে ধরনের কেমিক্যাল ফায়ার ড্রিল নিয়মিত আয়োজন করা উচিত। বন্দরের উচ্চপদস্থ কর্মকর্তা থেকে শুরু করে একেবারে নিম্নস্তরের কর্মচারীর ধারণা থাকতে হবে এ ধরনের বিপর্যয়ে কী করতে হবে। নিজের নিরাপত্তা বিধান, জরুরি প্রাথমিক চিকিৎসা, ফায়ার এক্সটিংগুইশারের ব্যবহার থাকতে পারে ড্রিলে, যাতে এ ধরনের দুর্ঘটনায় ক্ষয়ক্ষতি সর্বনিম্ন রাখা যায়।

শেষ কথা

বিপজ্জনক তথা যেকোনো পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থার একটি অংশ বন্দর। কিন্তু বন্দর একক কোনো প্রতিষ্ঠান নয়। অংশগ্রহণকারী প্রতিটি স্টেকহোল্ডার এখানে সমান গুরুত্বপূর্ণ। একটি মুক্তার মালার মতো, যেখানে একটি মুক্তা স্থানচ্যুত হওয়া মানে গোটা মালাটিই ছিঁড়ে যাওয়া। আইএমডিজি কোডে বর্ণিত পণ্য বন্দর অঞ্চলে নিরাপদ রাখতে হলে বন্দরের পাশাপাশি কাস্টমস, ফ্রেইট ফরোয়ার্ডিং এজেন্ট, আমদানিকারক, আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীসহ সবাইকেই সমান তৎপর থাকা উচিত। এ ধরনের পণ্যজনিত ক্ষয়ক্ষতি থেকে দেশের জনগণকে বাঁচাতে চাইলে সড়কে শৃঙ্খলা রক্ষাও জরুরি। গুদামজাত করার সময় বিদ্যমান নীতিমালা অনুযায়ী সর্বোচ্চ সতর্কতা অবলম্বনের কোনো বিকল্প নেই। বৈরুত বিস্ফোরণ একটি বন্দরে হয়েছিল বলে চট্টগ্রাম বন্দর এখন এ ধরনের পণ্য সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিয়ে হ্যান্ডল করছে। কিন্তু পুরান ঢাকায় নিমতলি অথবা চুড়িহাট্টা অগ্নিকাণ্ডের নেপথ্যেও ছিল সেই একই বস্তু, অনিয়ন্ত্রিত রাসায়নিক পদার্থ। তাই দেশের অভ্যন্তরে আসা প্রতিটি রাসায়নিকের অবস্থান ও ব্যবহার সম্পর্কিত তদারকি আরও শক্তভাবে দেখভাল করা উচিত। না হলে বৈরুত কিংবা নিমতলি, দুর্ভাগ্যজনক এসব ঘটনার পুনরাবৃত্তি বন্ধ হবে না।

আফরোজা বিথী
প্রদায়ক, বন্দরবার্তা



বিপজ্জনক পদার্থ পরিবহনের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ অংশ বন্দর। কিন্তু এর সাথে সমানভাবে জড়িত থাকে অর্থায়ন প্রতিষ্ঠান, শুল্ক ও রাজস্ব বিভাগ, বিস্ফোরক পরিদপ্তর, সিএন্ডএফ এজেন্টস। পুরো পরিবহন ব্যবস্থা নিরাপদ রাখতে চাই সবার সহযোগিতা।

সম্ভাবনাময় নদীকেন্দ্রিক পরিবহন শিল্প খাত

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বাংলাদেশ নদীমাতৃক দেশ, নদীকে কেন্দ্র করেই এখানে গড়ে উঠেছে বেসাতি, গঞ্জ, শহর সর্বোপরি অর্থনীতির পরিকাঠামো। সতেরো কোটি মানুষের দেশ বাংলাদেশে রয়েছে ৩ হাজার ৮০০ কিলোমিটার নাব্য নৌপথ, বর্ষাকালে যা ৬ হাজার কিলোমিটারে উন্নীত হয়। এখনো আন্তঃশহর পণ্যপরিবহন এবং গণপরিবহনে একটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে যাচ্ছে আমাদের এই নৌপথগুলো। সড়কপথে যানজট, অতিরিক্ত খরচ এবং সময়ক্ষেপণ অন্তরায় হওয়ায় জনপ্রিয়তার শীর্ষে রয়েছে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন ব্যবস্থা। একই ধারাবাহিকতায় সমৃদ্ধ হয়েছে বাংলাদেশের নৌযান শিল্প খাত। সাম্প্রতিক সময়ে দেশের নৌপথগুলোকে টেকসই করে তোলা ও কার্যকারিতা বৃদ্ধির মাধ্যমে আন্তঃদেশীয় নৌ-যোগাযোগে সমৃদ্ধি অর্জনের অপার সম্ভাবনা দেখা দিয়েছে আমাদের সামনে।

বড় বড় কয়েকটি নদীর ওপর বেশ কিছু সেতু নির্মাণের ফলে সড়কপথে পরিবহন সহজ হয়ে এলেও নৌপথের চেয়ে তা দুই শহরের দূরত্ব বাড়িয়েছে। ফলে এখনো দেশের বেশ কয়েকটি শহরের মধ্যে যোগাযোগের প্রধান মাধ্যম হিসেবে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন সেবা চালু রয়েছে। এ ধরনের যোগাযোগ ব্যবস্থার উৎকৃষ্ট উদাহরণ রাজধানী ঢাকার সাথে চার লাখের বেশি জনসংখ্যার শহর বরিশালের সাথে সংযোগ। বেশ কয়েকটি প্রতিষ্ঠান দেশের ব্যস্ততম এ নৌপথে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনে রীতিমতো প্রতিযোগিতায় নেমেছে।

গঙ্গা নদীর পূর্ব অববাহিকা পদ্মা নাম নিয়ে বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে বয়ে গেছে, যা মেঘনা নদীর সাথে যুক্ত হয়ে দক্ষিণে বঙ্গোপসাগরে গিয়ে পড়েছে। সেই ব্রিটিশ আমলে বাষ্পচালিত ইঞ্জিনের নৌকা চালু হয়েছে এই ভূখণ্ডে। বর্তমানে এ অঞ্চলের নৌপরিবহন ব্যবস্থার ব্যয় রেলওয়ে, বাস ও ট্রাকে পণ্য পরিবহনের চেয়ে তুলনামূলকভাবে অনেক কম। ব্যবসার ক্ষেত্রটি অত্যন্ত প্রতিযোগিতাপূর্ণ হওয়ায় নৌযান পরিচালকরা মালামাল পরিবহন ও যাত্রী আকর্ষণে সাশ্রয়ী ভাড়া রাখার প্রতিযোগিতায় নামে। স্থানীয়ভাবে লঞ্চ হিসেবে পরিচিত যাত্রীবাহী ইঞ্জিনচালিত নৌযানগুলো সাধারণত ধারণক্ষমতা অনুযায়ী যাত্রী পরিবহন করেই লাভবান হয়ে থাকে। তবে ছুটির মৌসুম, উৎসব-পার্বনসহ বিভিন্ন উপলক্ষে নৌচালকরা সক্ষমতার বাইরে গিয়ে অনেক সময় অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন করে। এ ধরনের অনাকাঙ্ক্ষিত ঘটনা এড়াতে সকল ধরনের পণ্য ও যাত্রীবাহী নৌযানের চলাচলের নিয়মকানুন ও মান নির্ধারণ করে দিয়ে এবং যথাযথ নজরদারির মাধ্যমে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথে শৃঙ্খলা বজায় রেখে চলেছে।

যাত্রী পরিবহন

বিভিন্ন শহরে যাতায়াতকারী বাহনগুলোর মধ্যে রেল ও বাসের চেয়ে নৌপথে কম খরচে তো বটেই, একবারে অনেক বেশি সংখ্যক যাত্রীও পরিবহন করা যায়। অগভীর ও কম নাব্যতার পানিতে ছোট আকৃতির একটি নৌযান যেখানে নিচতলা-দোতলার দুই স্তরে যাত্রী পরিববহন করে, সেখানে মূল নদীপথে অপেক্ষাকৃত বড় নৌযানগুলো চার স্তরে যাত্রী পরিবহন করে বড় শহরগুলোর মধ্যে সংযোগ রক্ষা করছে। অন্যদিকে বেসরকারি প্রতিষ্ঠানগুলোর প্রতিযোগিতার কারণে নৌযানগুলো দিন দিন আরও বিশালাকৃতির হয়ে উঠেছে, কোনো লঞ্চ এমনকি একাধিক ট্রেনের সমান যাত্রী পরিবহন করতে পারে। এছাড়া কম ভাড়ার কারণে নিম্ন ও মধ্যবিত্ত শ্রেণির যাত্রীদের কাছে লঞ্চ বেশি আকর্ষণীয়। আবার নৌবিহারের আমেজ পাওয়া যায় বলে উচ্চবিত্তসহ সমাজের সকল স্তরের মানুষের কাছেও সড়ক বা রেলপথে ভ্রমণের চেয়ে নৌভ্রমণই অধিক কাঙ্ক্ষিত। ফলে একই রুটে চলাচলকারী নৌকা বা লঞ্চমালিক প্রতিষ্ঠানের জন্য নৌপরিবহন সেবা বেশ লাভজনক হয়ে উঠেছে।

নৌপরিবহন এমন একটি জনমুখী শিল্প খাত যেখানে বিপুল সংখ্যক মানুষের কর্মসংস্থান হয়েছে। অভ্যন্তরীণ নদীপথের জন্য উপযোগী নৌযান নির্মাণেও নিয়োজিত রয়েছে একটি বৃহৎ কর্মীগোষ্ঠী। লঞ্চ ও জাহাজ নির্মাণ শিল্প দেশের জন্য বৈদেশিক মুদ্রা সাশ্রয়ের পাশাপাশি, বর্তমানে তা আয়েরও পথ দেখাচ্ছে। অভ্যন্তরীণ নৌপথে চলাচলকারী প্রায় শতভাগ বাহন এখন দেশেই তৈরি হয়। দেশের চাহিদা মিটিয়ে বিদেশেও রপ্তানি হচ্ছে আমাদের তৈরি নৌযান। কিছু প্রতিষ্ঠান দুই হালবিশিষ্ট কাটাম্যারান নৌযান চালু করেছে, যেগুলো তিন স্তরে যাত্রী

পরিবহন করছে। এই নৌযানগুলো এক হালবিশিষ্ট চার স্তরে যাত্রী পরিবহন করা নৌযানগুলোর মতো একই রুটে চলাচল করে। এগুলো অপেক্ষাকৃত কম যাত্রী পরিবহন করে, তবে গতি বেশি থাকে। রাতভর চলাচল করা নৌযানগুলোতে ইকোনমি ক্লাসের যাত্রীরা যেমন নিচের ফ্লোরে মাদুর পেতে আরামে ঘুমাতে পারেন এবং অন্যদিকে আপার ক্লাসের যাত্রীদের জন্য ওপরের তলার অভিজাত হোটেলের মতো বিলাসী কেবিনে যাতায়াতের সুযোগও রয়েছে।

তবে নৌযানে অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন একটি সমস্যা হিসেবে দেখা দিয়েছে। নদী তীরবর্তী এক একটি বড় শহরে চলাচলকারী নৌযানে ভিড় থাকা স্বাভাবিক হলেও, সক্ষমতার অতিরিক্ত পণ্য বা যাত্রী বহনের প্রবণতার কারণে দুর্ঘটনার ঝুঁকি বেড়ে যায়। এছাড়া বর্ষা মৌসুমে বা দুর্যোগপূর্ণ আবহাওয়ার কারণেও অনেক সময় দুর্ঘটনা ঘটে। তবে অধিকংশ দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে দেখা যায় নৌযানগুলো ছিল নিম্নমানের এবং অতিরিক্ত যাত্রী বা পণ্য পরিবহনের অনুপযুক্ত। অনেক সময় ইঞ্জিন বা অন্যান্য যন্ত্রাংশ ত্রুটিপূর্ণ অথবা মেয়াদোত্তীর্ণ থাকাতেও দুর্ঘটনা ঘটে। দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ যাত্রীবাহী নৌযানের সর্বোচ্চ আয়তন সীমা নির্ধারণ করে দিয়েছে, যার ফলে নৌপরিবহন প্রতিষ্ঠানগুলো আগের চেয়ে অনেক বেশি সুশৃঙ্খলভাবে এবং প্রতিযোগিতাপূর্ণ সেবাদানে সক্ষম হচ্ছে।

কিছু রুটে তীব্র প্রতিযোগিতাপূর্ণ পরিস্থিতিতে নৌযানগুলো অধিক সংখ্যক যাত্রীর চাপে দ্রুতই এমনভাবে পরিপূর্ণ হয়ে যায় যে, একই গন্তব্যে প্রায় কাছাকাছি বা একই সময়ে বেশ কয়েকটি লঞ্চ একসাথে ছেড়ে যেতে বাধ্য হয়। গায়ে গা লাগিয়ে লঞ্চগুলো একসাথে ঘাট ছেড়ে যাওয়ায় পানির শক্তিশালী স্রোত তৈরি হয়। এতে যে ঢেউ সৃষ্টি হয় তাতে বড় যানগুলোর তেমন অসুবিধা না হলেও ছোট স্টিমার বা বৈঠাচালিত নৌকাগুলো ভারসাম্য হারিয়ে ফেলে, এমনকি অনেক সময় এতে দুর্ঘটনাও ঘটে থাকে।

বড় শহর মানেই অতিরিক্ত যানবাহন। ফলে ট্রাফিক জ্যাম এখন নিত্যদিনের সমস্যা, যা দিন দিন আরও

সড়ক ও রেল পথের তুলনায় নৌযান পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয় কম বলে বাংলাদেশের নৌপথ দিয়ে অনেক কম খরচে পণ্য ও যাত্রী পরিবহন করা যায়

প্রকট আকার ধারণ করছে। তাই যানজটমুক্ত ভ্রমণ এবং নির্ধারিত সময়ে গন্তব্যে পৌঁছতে স্বভাবতই মানুষের এখন নৌপথের ওপর বেশি ভরসা।

হাইড্রোফয়েল এবং কার্যদক্ষতা

জাহাজ বা লঞ্চের হাইড্রোফয়েল প্রযুক্তির সাম্প্রতিক উন্নয়নের আশীর্বাদে নৌযানের জ্বালানি দক্ষতার অনেকখানি উন্নতি হয়েছে। এক্ষেত্রে উদাহরণ হিসেবে নেদারল্যান্ডসের অত্যাধুনিক হাইড্রোফয়েল হাল ভেইনের কথা বলা যায়। নৌযানের স্টার্নে এই হাল ভেইন হাইড্রোফয়েল সংযুক্ত করা গেলে এটি স্টার্নকে পানি থেকে সামান্য ওপরে তুলে রাখে। ফলে পানির সাথে নৌযানের সংঘর্ষ অনেকাংশে কমে গিয়ে নৌযানের গতি বৃদ্ধি পায়। ডিভাইসটির সাহায্যে একটি নৌযান ঘণ্টায় ১২ নটিক্যাল মাইল গতিতে ১০ শতাংশ পর্যন্ত জ্বালানি সাশ্রয় করতে পারে। জ্বালানি সাশ্রয়ের কারণে কিছু নৌযান অপারেটর এটি ব্যবহারে উৎসাহিত হচ্ছেন। সেক্ষেত্রে তা অতিরিক্ত যাত্রী বহনকারী নৌযানের স্টার্নের স্থায়িত্ব বৃদ্ধিতেও সহায়ক হবে।

বর্তমানে কাটাম্যারান টাইপ নৌযানগুলো (দ্বি-হাল বিশিষ্ট নৌযান) হাইড্রোফয়েল ছাড়াই চলাচল করে। এসব নৌযানে হাল ভেইন প্রযুক্তি সংযোজন করা গেলে তা যেমন নৌযানের জ্বালানি সাশ্রয় করবে, তেমনি বো এর কাছে দুই হালের মধ্যবর্তী জায়গায় হাইড্রোফয়েল বসানোর সম্ভাবনাও থাকছে। ফরোয়ার্ড এবং রিয়ার হাইড্রোফয়েল একসাথে কাজ করলে টুইন হাল পানির পৃষ্ঠতল থেকে আরও ওপরে উঠে যায়। এতে পানির পশ্চাৎমুখী টান কমে গিয়ে গতি বৃদ্ধি পায় এবং জ্বালানি খরচও কম হয়। এই প্রযুক্তি জনপ্রিয় করার একমাত্র উপায় হলো কাটাম্যারান বা লঞ্চজাতীয় নৌযান মালিকদের পক্ষ থেকে এর যথাযথ মূল্যায়ন করা।

টু-সেকশন প্যাসেঞ্জার লঞ্চ

যাত্রী পরিবহনে আরেকটি সম্ভাবনা হতে পারে টু-সেকশন প্যাসেঞ্জার লঞ্চ। উত্তর আমেরিকার আপার গ্রেট লেক থেকে লোয়ার মিসিসিপি নদীপথে টু-সেকশন নৌযান চলাচলের সম্ভাবনার ওপর একটি গবেষণা সম্পন্ন করেছে যুক্তরাষ্ট্র। এধরনের যানগুলো ১৩.৫ নটিক্যাল মাইল বেগে মিসিসিপি নদীতে চলাচল করতে পারে, যা পদ্মা ও মেঘনা নদীতে উচ্চতর গতির টু-সেকশন লঞ্চের সম্ভাবনাময় ভবিষ্যতের দিকেই নির্দেশ করে।

অতিরিক্ত যাত্রী বোঝাইয়ের কারণে ঘটা দুর্ঘটনা এড়াতে নৌযানের আকার বাড়ানোর পাশাপাশি মিসিসিপি নদীতে ব্যবহৃত চলাচলকারী টু-সেকশন নৌযানের মতো ট্রান্সভার্স কাপলিং হিঞ্জ ব্যবহার করা যেতে পারে। নৌ-নকশাবিদ ও নৌ-গবেষকরা এবং বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল কর্তৃপক্ষ টু-সেকশন প্যাসেঞ্জার লঞ্চ ডিজাইনের সম্ভাব্য লে-আউটগুলো মূল্যায়ন করে দেখতে পারে।

নদীপথে পণ্য পরিবহন

সড়ক ও রেলপথের তুলনায় নৌযান পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয় কম বলে এশিয়ার নৌপথে এখনো কম মাশুলে পরিবহন সুবিধা পাওয়া যাচ্ছে। তাছাড়া বিস্তৃত নাব্য নৌপথ থাকায় আবহমানকাল থেকেই বিপুল পরিমাণ পণ্য নদীপথে দেশের প্রায় প্রতিটি জেলায় পরিবহন করা হয়। এমনকি ভারত-বাংলাদেশ নৌপথে চলাচলকারী পণ্যবাহী নৌযানও অন্তর্ভুক্ত রয়েছে এ তালিকায়। গঙ্গা অববাহিকায় অবস্থিত নদীগুলো এবং ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের আসাম রাজ্যের উন্নয়নের লক্ষ্যে সম্প্রতি প্রতিবেশী ভারত বাংলাদেশের সাথে বেশ কিছু নৌপথ ব্যবহারের জন্য দ্বিপক্ষীয় চুক্তি করেছে। তবে এসব নৌপথে ব্যবহৃত পণ্যবাহী নৌযানগুলো মূলত ছোট এবং ব্যক্তি মালিকানাধীন। গঙ্গা অববাহিকার নৌপথগুলোতে বৃহৎ আকারের এবং আধুনিক প্রযুক্তি সংবলিত নৌযান নামানো গেলে ভারত-বাংলাদেশ উভয়ই উপকৃত হবে।

নৌযান থেকে ইঞ্জিন এবং জ্বালানি ট্যাংক সরিয়ে ফেললে তা ওজন ধারণক্ষমতা বৃদ্ধি করে। সেক্ষেত্রে একটি উল্লেখযোগ্য প্রযুক্তিগত সম্ভাবনাময় বিকল্প হতে পারে টাগ-বার্জ, যেখানে টাগ বোটের মাধ্যমে বার্জকে পরিচালনা করা হয়। অভ্যন্তরীণ নৌপথে, বিশেষ করে যেখানে অনেক বেশি সংখ্যক নৌযান চলাচল করে, সেখানে নেভিগেশন লক না রেখে দুইটি বার্জকে একসাথে করে পণ্য পরিবহন করা যেতে পারে। সেক্ষেত্রে একটি টাগ পেছন থেকে ধাক্কা দিবে এবং আরেকটি টাগ সামনে থেকে বার্জ দুটোকে টানবে। দ্বিগুণ মালামাল পরিবহন করলেও দুইটি বার্জ একটি নৌযানের চেয়েও অনেক কম জ্বালানি খরচ করে। তবে নৌপথে পণ্য পরিবহনের উদ্দেশ্যে বাংলাদেশ–ভারত যে চুক্তি করেছে, তার সাথে তাল মেলাতে গেলে ভবিষ্যতে নৌযানের আকার বৃদ্ধির প্রয়োজনীয়তার কথাও মাথায় রাখতে হবে।

টাগ-বার্জ

উত্তর আমেরিকা মহাদেশের নৌ-যোগাযোগ ব্যবস্থায় আন্তঃউপকূলীয় চ্যানেলগুলোতে নিয়মিত টাগ-বার্জ চলাচল করে। বিশেষ করে যেখানে ঢেউয়ের তীব্রতা খোলা সাগরের মতো অত বেশি নয়। একই রকমভাবে গঙ্গা, পদ্মা ও মেঘনার মতো বড় নদীতে বাতাসের তোড়ে যে ঢেউ উৎপন্ন হয়, সেগুলো সমুদ্রে উত্তাল ঢেউয়ের তুলনায় বেশ ছোট হলেও নগণ্য নয়। সেদিক থেকে এসব নৌপথ টাগ-বার্জ চলাচলের জন্য বেশ উপযোগী।

পদ্মা থেকে গঙ্গা নদীর পূর্ব প্রান্তে টাগ-বার্জ চলাচলের সম্ভাবনা নিয়ে ভারতীয় কর্তৃপক্ষের সাথে আরও আলোচনার প্রয়োজন রয়েছে আমাদের। বো এবং স্টার্ন টাগের সমন্বয়ে জোড়া বার্জ চালু করা গেলে নৌপথে পরিবহনের ক্ষেত্রে জ্বালানি সাশ্রয়ের পাশাপাশি পরিবহন ব্যয় আরও কমিয়ে আনা যাবে। পণ্য পরিবহনে টাগ-বার্জকে নদীতে চলাচল করতে দেওয়া যায় কিনা, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ চলাচল কর্তৃপক্ষকে আমাদের স্বার্থেই সেই সিদ্ধান্ত দ্রুত নিতে হবে।

বাংলাদেশের অর্থনীতি নৌপরিবহন শিল্পের সাথে ওতপ্রোতভাবে জড়িত। লক্ষ লক্ষ মানুষের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে দেশের বেকারত্বের হার অনেকাংশে কমিয়েছে এ শিল্প খাত। এই খাতের টেকসই উন্নয়ন করতে চাইলে দক্ষতার সাথে জ্বালানি ব্যবহার করার মাধ্যমে নৌযান পরিচালনার ব্যয় কমাতে হবে। সেই সাথে বড় শহরগুলোর মধ্যবর্তী নৌপথে বেশি সক্ষমতার যাত্রীবাহী লঞ্চ চালুর মাধ্যমে অতিরিক্ত যাত্রী বোঝাইয়ের প্রবণতা কমানো যেতে পারে।

নিরাপদ জ্বালানি তেলের সমস্যায় শিপিং শিল্প

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) নির্দেশিত শূন্য দশমিক ৫ শতাংশ সালফারযুক্ত জ্বালানি তেলের ব্যবহার নিশ্চিত করা খুব একটা সহজ হচ্ছে না। মানসম্মত ও নিরাপদ জ্বালানি তেলের প্রাপ্যতা নিয়ে যে সমস্যা বৈশ্বিক শিপিং শিল্পকে তা মোকাবিলা করতেই হবে। কারণ জাহাজের জ্বালানি হিসেবে ব্যবহৃত তেলের গুণমান সবসময় একই রকম থাকছে না।

জ্বালানি তেলের মান ও নিরাপত্তা নিয়ে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো) জরিপে এ সমস্যার কথা উঠে এসেছে। নতুন ধারার জ্বালানিগুলোর গুণগত মান কেমন, কতটাই বা নিরাপদ সে সম্পর্কে ধারণা নিতে চলতি বছরের ফেব্রুয়ারি থেকে মে পর্যন্ত ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), ইন্টারকার্গো ও ইন্টারট্যাংকোর সাথে যৌথভাবে জরিপটি পরিচালনা করে বিমকো। জরিপে অংশগ্রহণকারীদের মধ্যে কারিগরি বিভাগের কর্মকর্তারা যেমন ছিলেন, একইভাবে ছিলেন অপারেশন ও বাংকার বিভাগের কর্মকর্তারাও।

জ্বালানি তেল পরিশোধন প্রযুক্তি বিষয়ক বিশেষায়িত প্রতিষ্ঠান অ্যাডারকোর ব্যবস্থাপনা পরিচালক অলিভিয়ের বেইয়ার বলেন, অতিরিক্ত স্লাজ ও ওয়েক্স জমা, অপেক্ষাকৃত কম দহন ও প্রোপালশন হ্রাস পাওয়ার মতো অভিযোগগুলো জাহাজের মালিক, ব্যবস্থাপক ও পরিচালনাকারীদের কাছ থেকে খুব বেশি পরিমাণে আসছে। আমাদের পণ্য ব্যবহার করে এসব সমস্যার প্রতিকার বা প্রতিরোধের উপায় কী সে ব্যাপারে সহায়তা চাইছেন তারা।

তার মতে, কোভিড-১৯ মহামারি জাহাজে জ্বালানি তেল সরবরাহকারীদের স্বাভাবিক কাজকে কঠিন করে তুলেছে এবং তেলের গুণগত মানে হেরফের হচ্ছে। দুর্বল স্ট্যাবিলিটি (মজুদ বা প্রক্রিয়াকরণের সময় অক্সিডাইজেশন প্রতিরোধ ক্ষমতা) ও কম্প্যাটিবিলিটি (কোনো উপাদানের পৃথকীকরণ ছাড়াই দুটি জ্বালানির মিশ্রণ), উচ্চ পোর পয়েন্ট (যে তাপমাত্রার নিচে কোনো তরল তার প্রবাহমানতা হারায়), ভিসকোসিটির তারতম্য এবং জ্বালানির দূষণ এর মধ্যে অন্যতম। এর ফলে কিছু ভেরি-লো সালফার ফুয়েল অয়েলের (ভিএলএসএফও) স্বাভাবিক দাহ্যতা হারিয়ে যেতে পারে।

বার্ষিক ৪ শতাংশ হারে বাড়বে রিফার কার্গো পরিবহন

২০২৪ সাল পর্যন্ত বার্ষিক ৩ দশমিক ৭ শতাংশ হারে বেড়ে ২০২৪ সাল নাগাদ জাহাজে রিফার কার্গো পরিবহন বার্ষিক ১৫ কোটি ৬০ লাখ টনে দাঁড়াবে বলে প্রাক্কলন করেছে ড্রিউরি। একই সময়ে ড্রাই কার্গো পরিবহন বাড়বে বার্ষিক ২ দশমিক ২ শতাংশ হারে। ড্রিউরির পূর্বাভাস, আগামীতে কনটেইনার শিপের কাছে বিশেষায়িত রিফার শিপ বাজার হারিয়ে ২০২৪ সালে রিফার শিপের বাজার হিস্যা ৮ শতাংশে নেমে যেতে পারে। ২০১৯ সালে বিশেষায়িত রিফার শিপের বাজার হিস্যা ছিল ১৩ শতাংশ। সরঞ্জাম খুবই ব্যয়বহুল হওয়ায় রিফার শিপিং থেকে খুব বেশি মুনাফা ঘরে তুলতে পারছে না শিপিং লাইনগুলো। আবার আমদানির পর ৮৭ শতাংশ রিফারই রপ্তানি পণ্য ছাড়া খালি ফেরত আসায় লোকসান দিতে হয়। ফলে শিপিং কোম্পানিগুলো এ খাতের অবকাঠামোয় বিনিয়োগ করতে আগ্রহ হারাচ্ছে।

কনটেইনার টার্মিনাল সম্প্রসারণের গতি কমছে

২০২৪ সাল পর্যন্ত কনটেইনার টার্মিনালের সক্ষমতা সম্প্রসারণের যে লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল, তা আগামী পাঁচ বছরে বার্ষিক ৪০ শতাংশ হারে সংকুচিত হবে বলে পূর্বাভাস দিয়েছে ড্রিউরি। কোভিড-১৯ মহামারির কারণে বন্দরগুলোয় কনটেইনার হ্যান্ডলিং কমে যাওয়াই এর কারণ বলে শিপিং পরামর্শক প্রতিষ্ঠানটি তাদের গ্লোবাল কনটেইনার টার্মিনাল অপারেটরস অ্যানুয়াল রিভিউ অ্যান্ড ফোরকাস্ট প্রতিবেদনে উল্লেখ করেছে।

আগামী পাঁচ বছর বৈশ্বিক কনটেইনার টার্মিনালের সক্ষমতা বার্ষিক গড়ে ২ দশমিক ১ শতাংশ হারে বৃদ্ধির প্রাক্কলন করা হয়েছে। এ হিসাবে বার্ষিক অতিরিক্ত আড়াই কোটি টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং সক্ষমতা তৈরি হবে, যা গত এক দশকে বৃদ্ধির যে হার তার চেয়ে অনেক কম। গত এক দশকে কনটেইনার টার্মিনালগুলোর সক্ষমতা বার্ষিক চার কোটি টিইইউ বেড়েছে। আর কনটেইনার হ্যান্ডলিং বার্ষিক ৩ দশমিক ৫ শতাংশ হারে বেড়ে ২০২৪ সালে ৯৫ কোটি ১০ লাখ টিইইউ হবে বলে প্রাক্কলন করেছে ড্রিউরি।

২০৫০ নাগাদ গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ ৫০ শতাংশ বাড়বে

শিপিং ইন্ডাস্ট্রিতে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ ২০১২ সালের তুলনায় ২০১৮ সালে প্রায় ১০ শতাংশ বেড়েছে। তবে ২০৫০ সাল নাগাদ তা আরও ৫০ শতাংশ বাড়বে বলে ইন্টারন্যাশন্যাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) তাদের চতুর্থ আইএমও গ্রিনহাউস গ্যাস স্টাডিতে উল্লেখ করেছে।

গ্রিনহাউস গ্যাসের মধ্যে রয়েছে কার্বন ডাই-অক্সাইড, মিথেন ও নাইট্রাস অক্সাইড। শিপিং শিল্পে এর নিঃসরণ ২০১২ সালের ৯৭ কোটি ৭০ লাখ টন থেকে বেড়ে ২০১৮ সালে ১০৭ কোটি ৬০ লাখ টনে দাঁড়ায়। শুধু কার্বন ডাই-অক্সাইডের কথা যদি ধরা হয়, তাহলে এর নিঃসরণ ২০১২ সালের ৯৬ কোটি ২০ লাখ টন থেকে বেড়ে ২০১৮ সালে ১০৫ কোটি ৬০ লাখ টনে উন্নীত হয়েছে। এর ভিত্তিতে আইএমও বলছে, বৈশ্বিক গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণে নৌবাণিজ্যের অংশ ২০১২ সালের ২ দশমিক ৭৬ শতাংশ থেকে সামান্য বেড়ে ২ দশমিক ৮৯ শতাংশে দাঁড়িয়েছে।

কোভিড-১৯ মোকাবিলায় মেরিটাইম টেক স্টার্টআপ

কোভিড-১৯ মোকাবিলায় ড্যাশবোর্ড, ম্যাপ ও এআই অ্যালগরিদম উন্নয়নে রয়্যাল নেভি, আইজিপিঅ্যান্ডআই, মার্কিন পরিবহন বিভাগের ভলপ সেন্টারের মতো প্রতিষ্ঠানের সাথে অংশীদারিত্বের ভিত্তিতে কাজ করছে যুক্তরাজ্যভিত্তিক জিওলেক্ট ও এমআইটিভিত্তিক স্টার্টআপ বিএলকেসেইল। মার্কিন নেভির আনুষ্ঠানিক এক সংবাদ বিবৃতিতে বলা হয়েছে, কোভিড-১৯ মোকাবিলায় তারা স্বয়ংক্রিয় জাহাজের গবেষণা জোরদার, নৌসম্পদ রক্ষণাবেক্ষণ ও টেকসই করার মতো অপ্রচলিত শিল্প খাতের সাথে সম্পর্ক বাড়াচ্ছে। গত বছর প্রতিষ্ঠার পর থেকে ডিপার্টমেন্ট অব

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ গোয়াতে আকার পাচ্ছে প্রথম মেরিটাইম ক্লাস্টার

এ উদ্দেশ্যে এরই মধ্যে ভারতের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় রাজ্যের ভার্না ইন্ডাস্ট্রিয়াল এস্টেটে কমন ফ্যাসিলিটি সেন্টার গড়ে তুলতে ১৪,৩৮০ বর্গমিটার জমি বরাদ্দ পেয়েছে কোনকান মেরিটাইম ক্লাস্টার। অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ নৌপথের অংশ হওয়ায় মধ্যযুগ থেকেই শিপ বিল্ডিং, কোস্টাল শিপিং সিস্টেম, শিপ ডিজাইন, রিপেয়ারিং, ইকুইপমেন্ট ম্যানুফ্যাকচারিং, কোস্টাল ট্যুরিজম দারুণ ক্ষেত্র গোয়া। ২০১৮ সালে প্রথমবার আলোচনায় আসার পর ৪৯টি ছোট ও মাঝারি আকারের উদ্যোগ নিয়ে এ বছর যাত্রা করতে চলেছে কোনকান মেরিটাইম ক্লাস্টার।

➤ জুলাইয়ে আর্কটিক বরফের পরিমাণ সর্বনিম্নে নেমেছে

১৯৭৯ সাল থেকে নথি রাখতে শুরু করার পর চলতি বছরের জুলাইয়ে আর্কটিক মহাসাগরে সর্বনিম্ন বরফ দেখা গেছে। প্রায় বরফশূন্য গ্রীষ্মকাল পার করছে রাশিয়ার সাইবেরিয়া উপকূল। নর্দার্ন সি রুট ধীরে ধীরে জনপ্রিয় হয়ে ওঠার ফলে বাকি বিশ্বের চেয়ে দ্বিগুণের বেশি দ্রুত উষ্ণ হয়ে উঠছে আর্কটিক। ঋতু পরিবর্তনজনিত কারণে আর্কটিকের গ্রীষ্মে বরফ গলে গেলেও সেপ্টেম্বরের শেষ নাগাদ তা আবার জমাট বাঁধতে থাকে। গড় তাপমাত্রার তুলনায় শূন্য দশমিক ৬৫ ডিগ্রি সেলসিয়াস অধিক উষ্ণ জুলাই শেষে নতুন বরফ তৈরির হারও বেশ কম হবে বলে আশঙ্কা প্রকাশ করেছেন বিশেষজ্ঞরা।

➤ নতুন বিধিমালায় উপেক্ষিত নাবিকের অধিকার

কোভিড-১৯ পরিস্থিতিতে হাজার হাজার নাবিক মাসের পর মাস সমুদ্রে থাকার পর ক্রু চেঞ্জ বা নাবিকদের পালাবদলের নিয়মকানুনে বদল এনে তাঁদের নিজ দেশে ফিরিয়ে নেওয়ার প্রক্রিয়া শুরু হয়েছে। কিন্তু সিঙ্গাপুরের মতো অনেক দেশ ও বন্দর এ-সংক্রান্ত প্রক্রিয়া পুরোপুরিভাবে মেনে চলছে না। এ পরিস্থিতিতে আইএমও মহাসচিব কিতাক লিমের কাছে নাবিকের অধিকার সুরক্ষায় উদ্বেগ ব্যক্ত করে চিঠি দিয়েছেন আন্তর্জাতিক বাণিজ্যিক সংস্থা ইন্টারম্যানেজারের মহাসচিব কুবা জিয়ামানস্কি।

➤ ৯৬ অভিবাসীকে উদ্ধার করেছে গ্রিস

গ্রিসের দাবি অনুযায়ী, এজিয়ান সাগরে 'এ যাবৎকালের সবচেয়ে সফল' সার্চ অ্যান্ড রেসকিউ অপারেশন চালিয়ে ৯৬ অভিবাসীকে উদ্ধার করেছে তারা। তুরস্ক উপকূলের কাছে পূর্ব এজিয়ান সাগরের গ্রিক দ্বীপ হালকি থেকে ২১ নটিক্যাল মাইল দূরে নারী ও শিশু বহনকারী নৌকাটিকে পায় গ্রিসের কোস্ট গার্ড। উদ্ধারের সময় দুটি ভেসেল নিয়ে তুরস্ক কোস্ট গার্ডও ঘটনাস্থলে হাজির হয়। অভিবাসী নৌকার ডিসট্রেস সিগনাল পেয়ে ঐ এলাকায় এসেছে বলে দাবি করে তুর্কিরা।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ কোভিড-১৯ পরবর্তী প্রথম ক্রুজ ইতালি ছেড়ে গেল

বিশ্বব্যাপী করোনাভাইরাস মহামারির প্রকোপ দেখা দেওয়ার পর পর্যটন অর্থনীতি পুনরুদ্ধারের অংশ হিসেবে প্রথম প্রমোদতরী হিসেবে সাতদিনের ভ্রমণে জেনোয়া বন্দর ছেড়ে গেছে কোস্টা ক্রুজের মালিকানাধীন জাহাজ এমএসসি গ্র্যান্ডিওসা। এ সময় আনুষ্ঠানিক বিবৃতিতে ক্রুজ প্রতিষ্ঠানটি জানায়, ইতালির আঞ্চলিক প্রশাসন, ফ্ল্যাগ স্টেট কর্তৃপক্ষ, স্থানীয় সংস্থা, স্বাস্থ্যসেবা কর্তৃপক্ষ, হারবার মাস্টারের কার্যালয়–সবার সঙ্গে ইতিবাচক যোগাযোগের পর ক্রুজ পরিচালনা পুনরায় শুরুর সিদ্ধান্ত নিয়েছে তারা।

➤ ট্রাফিক কমায় শিপারদের আরও ছাড় দেবে পানামা খাল

ব্যাংক সেইলিং বৃদ্ধি এবং ক্রুজ জাহাজের অভাবে পানামা খাল অতিক্রম ইচ্ছুক জাহাজের সংখ্যা কমতে থাকায় ২০২০ সালের বাকি সময়ের জন্য ট্রানজিট ফিতে ছাড় বজায় রাখবে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ। সেই সাথে ট্রানজিট রিজার্ভেশনের ফি আপাতত অগ্রিম না দিলেও চলছে। শিপিং কোম্পানির করা আগাম ট্রানজিট বুকিং ফ্লিটের অন্য জাহাজগুলো নিজেদের মধ্যে পরিবর্তন করে ব্যবহার করতে পারবে। করোনাভাইরাসের প্রকোপ বৃদ্ধি পাওয়ায় চলতি বছরের প্রতি মাসে ট্রানজিট ধীরে ধীরে কমে এলেও জুলাই থেকে জাহাজের সংখ্যা আবার বাড়তে শুরু করেছে।

➤ অ্যামোনিয়ার বাণিজ্যায়ন করবে এনওয়াইকে এবং চায়না মার্চেন্টস

মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে হাইড্রোকার্বনের বিকল্প জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়াকে প্রচলিত করে তুলতে বিভিন্ন উদ্যোগ নেওয়া হচ্ছে। এরই অংশ হিসেবে এনওয়াইকে লাইনের নেতৃত্বে জাপানে কাজ করছে একটি শিল্প গ্রুপ। সেই সাথে ভাসমান অ্যামোনিয়া সংরক্ষণাগার এবং রি-গ্যাসিফিকেশন বার্জও নির্মাণ করবে তারা। ভিন্ন আরেক চুক্তির অধীনে একই উদ্দেশ্যে কাজ শুরু করেছে চায়না মার্চেন্টস ইন্ডাস্ট্রি এবং ইতালিয়ান ও চীনা ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি। তারা একই সাথে কাজ করবে হাইড্রোজেন ও অ্যামোনিয়া এনার্জি টেকনোলজি নিয়ে।

➤ উত্তর আটলান্টিকে মনুষ্যবিহীন সার্ভে যাত্রা শেষ করেছে সি-কিট

২২ দিনের পরীক্ষামূলক মিশনে কোনো মানুষ আরোহী ছাড়াই ইংল্যান্ডের দক্ষিণ-পশ্চিম উপকূলের সমুদ্র তলদেশের জরিপকাজ সফলভাবে সম্পন্ন করেছে দূর-নিয়ন্ত্রিত সার্ভে বোট ম্যাক্সলাইমার। মেরিটাইম প্রযুক্তি প্রতিষ্ঠান সি-কিট নির্মিত ম্যাক্সলাইমার এ বছর আটলান্টিক পাড়ি দেওয়ার কথা থাকলেও মহামারির কারণে তা পিছিয়ে যায়। এর পরিবর্তে জাহাজটি মাল্টি-বিম সোনার ব্যবহার করে ইংলিশ চ্যানেলের প্রবেশমুখে ৩০০ বর্গ নটিক্যাল মাইল এলাকা সার্ভে করেছে। ৩৮ ফুট দীর্ঘ ম্যাক্সলাইমারকে এ সময় প্রতিষ্ঠানের এসেক্স কমান্ড সেন্টার থেকে পরিচালনা করা হয়।

দক্ষিণ এশিয়ার এলএনজি কেন্দ্র হতে যাচ্ছে শ্রীলংকা

হাম্বানটোটা বন্দরের কাছে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) ভাসমান মজুদাগার নির্মাণ করতে শ্রীলংকার বিনিয়োগ বোর্ডের সাথে চুক্তি স্বাক্ষর করেছে পার্ল এনার্জি প্রাইভেট লিমিটেড। এই অঞ্চলে এলএনজির ব্যবসাকে বড়সড়ো রূপ দেওয়ার লক্ষ্যে কৌশলগত স্থান হিসেবে হাম্বানটোটাকে চূড়ান্ত করা হয়েছে। সেই সাথে শ্রীলংকার দোরগোড়ায়ও পৌঁছে যাবে জ্বালানিটি। প্রাথমিক জ্বালানি হিসেবে দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোতে প্রাকৃতিক গ্যাস পৌঁছে দেওয়ার লক্ষ্য সামনে রেখে এই অঞ্চলে গুরুত্বপূর্ণ অবকাঠামোগত উন্নয়ন হতে যাচ্ছে এটি।

ছয় মাসের মধ্যে হাম্বানটোটা এলএনজি হাবের বাণিজ্যিক কার্যক্রম শুরু করতে চায় পার্ল এনার্জি। প্রাথমিকভাবে বার্ষিক ১০ লাখ টন ধারণক্ষমতার ভাসমান মজুদ ইউনিট (এফএসইউ) নির্মাণ করবে কোম্পানিটি। পরিচ্ছন্ন ও বিকল্প জ্বালানি হিসেবে ভারতের দক্ষিণাঞ্চল ও মালদ্বীপে এলএনজি পৌঁছে দিতে ছোট ছোট এলএনজি ক্যারিয়ারও মোতায়েন করবে তারা।

বিশ্বের অন্যতম ব্যস্ত শিপিং রুটের কাছে অবস্থিত গভীর সমুদ্রবন্দর হাম্বানটোটায় বিশ্বের বৃহত্তম কনটেইনার ও সুপার ট্যাংকারগুলো সহজেই ডকিং করতে পারে। ওদিকে চীনের বেল্ট অ্যান্ড রোড ইনিশিয়েটিভের অংশ হিসেবে দিন দিন গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠছে শ্রীলংকার দ্বিতীয় বৃহত্তম বন্দরটি। আমদানি-রপ্তানি এবং ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য আনাগোনা সহজ হওয়ায় এখানে এলএনজি হাব নির্মাণ ভূরাজনৈতিক দিক থেকে লাভজনক। সেই সাথে ভবিষ্যতে বন্দর সম্প্রসারণের জন্য উপযুক্ত ভূমিও রয়েছে এখানকার হিন্টারল্যান্ডে। নানাবিধ সুবিধা বিবেচনা করে এ অঞ্চলের ৩০০ কিলোমিটারের মধ্যে বিকাশমান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বিদ্যুৎকেন্দ্র, শিল্প-কারখানা এবং ব্যক্তি পর্যায়ে এলএনজি সরবরাহের লক্ষ্যমাত্রা ঠিক করেছে আরব বিনিয়োগকারীদের নেতৃত্বাধীন পার্ল এনার্জি।

নেভির টেক ব্রিজেসের উল্লেখযোগ্য সাফল্য দেখে ছয়টি থেকে বাড়িয়ে ১২টিতে উন্নীত করা হচ্ছে টেক ব্রিজের সংখ্যা। এর ফলে ব্রিজের নেটওয়ার্ক সম্প্রসারণ যেমন হবে, একই সাথে মেরিনারদের সক্ষমতাও বাড়বে।

বিশ্বের প্রথম অনবোর্ড কার্বন ক্যাপচার প্লান্ট বসাচ্ছে কে লাইন

জাপানের শিপিং জায়ান্ট কাওসাকি কিসেন কাইশা (কে লাইন) জাহাজেই স্বল্প পরিসরে কার্বন ডাই-অক্সাইড ক্যাপচার প্লান্ট বসানোর পরিকল্পনা করছে। প্রকল্পটিতে অংশীদার হিসেবে আছে মিৎসুবিশি শিপবিল্ডিং অ্যান্ড ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি। মেরিন প্রযুক্তির উন্নয়ন ও গবেষণার অংশ হিসেবে প্রকল্পটিতে সহায়তা দিচ্ছে জাপানের ল্যান্ড, ইনফ্রাস্ট্রাকচার, ট্রান্সপোর্ট ও ট্যুরিজম মন্ত্রণালয়ের অধীন মেরিটাইম ব্যুরো। বিশ্বে এ ধরনের প্রথম প্রকল্পে মিৎসুবিশি শিপবিল্ডিং ও ক্লাসএনকের সহায়তায় কে লাইন নিজস্ব জাহাজে কার্বন ক্যাপচার প্রদর্শনকারী প্লান্ট স্থাপন করবে। ২০২০ সালে আগস্ট মাসে শুরু হতে যাওয়া দুই বছর মেয়াদি প্রকল্পটির অধীনে জাহাজ থেকে নিঃসৃত গ্যাসের একটি অংশ থেকে কার্বন শোষণের ব্যবস্থা থাকবে। কে লাইনের কয়লা পরিবহনকারী জাহাজ করোনা ইউটিলিটিতে প্লান্টটি স্থাপনের আগে ২০২১ সালের মাঝামাঝি নাগাদ মিৎসুবিশি তাদের কারখানায় এটি পরীক্ষা করে দেখবে।

স্থির আছে ওশেন ফ্রেইট রেট

জাহাজ ভাড়া ধরে রাখার মধ্য দিয়ে করোনাভাইরাসের ঝড় সামাল দেওয়ার চেষ্টা করছে শিপিং লাইনগুলো। জেনেটা তাদের সাম্প্রতিক এক্সএসআই পাবলিক ইনডিসেস প্রতিবেদনে উল্লেখ করেছে, এপ্রিল থেকে মে ও জুন পর্যন্ত সময়ে চুক্তিতে ফ্রেইট রেট স্থিতিশীল ছিল। তবে স্পট রেট বেড়ে গিয়েছিল। এটা সম্ভব হয়েছে ক্যারিয়ারগুলোর যাত্রা বাতিল ও রুট পরিবর্তনের মতো কার্যক্রমের কারণে।

এ ব্যাপারে জেনেটার প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা (সিইও) প্যাট্রিক বার্গলান্ড বলেন, তবে দীর্ঘমেয়াদে এটা ধরে রাখা কঠিন হবে। কারণ ভাইরাস এখনই বিদায় নিচ্ছে না। তাহলে পরবর্তী পদক্ষেপ কী হবে?

জেনেটার তথ্যমতে, ফার ইস্ট-নর্থ ইউরোপ এবং ফার ইস্ট–ইউএস ওয়েস্ট কোস্ট রুটে স্পট রেট কমতে শুরু করেছে। মূলত আগের রুটগুলো পুনরায় চালু ও টনেজ পুনরুদ্ধারের ফলে এটি সম্ভব হয়েছে।

নিরাপদ ক্রুজ শিপ পরিচালনায় আইএমওর দিকনির্দেশনা

ক্রুজ শিপের কার্যক্রম যাতে নিরাপদে পরিচালিত হতে পারে, সেজন্য দিকনির্দেশনা প্রচার করতে যাচ্ছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। এমন একসময় সংস্থাটি এই নির্দেশনা দিতে যাচ্ছে যখন ইউরোপজুড়ে ক্রুজ শিপের কার্যক্রম শুরুর জোর চেষ্টা চলছে। এই নির্দেশনা কাজে লাগানোর পাশাপাশি সংশ্লিষ্ট পক্ষের মধ্যে সেগুলো ছড়িয়ে দিতে সদস্য দেশগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে আইএমও। দিকনির্দেশনাটি মূলত ইউরোপীয় ইউনিয়নের পতাকাবাহী জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে। এটির উদ্দেশ্য কোভিড-১৯ মহামারি সম্পর্কিত ঝুঁকিগুলো শনাক্তে সহায়তা করা।

জার্মানিতে ক্রুজ জাহাজের কার্যক্রম পুনরায় শুরু হয়েছে। গ্রিসও ছয়টি ক্রুজ বন্দর খুলে দেওয়ার ঘোষণা দিয়েছে। একই পথে হাঁটছে মাল্টা। এছাড়া ইতালি থেকে ভূমধ্যসাগরীয় বন্দরগুলোয় দ্রুততম সময়ের মধ্যে ক্রুজ জাহাজ পরিচালনার অনুমতির জন্য ইতালিয়ান কর্তৃপক্ষের সাথে কাজ করছে কয়েকটি ক্রুজ লাইন।

সুবিধাজনক অবস্থানে ড্রাই বাল্ক শিপিং খাত

কোভিড-১৯ মহামারির কারণে বন্দরের কার্যক্রমে বিলম্ব ও জাহাজের গতিপথ বদল ড্রাই বাল্ক শিপিং খাতকে শক্তিশালী করছে। মেরিটাইম স্ট্র্যাটেজিজ ইন্টারন্যাশনালের

নাটকীয়ভাবে কমেছে নতুন জাহাজের নির্মাণ আদেশ

করোনাভাইরাস মহামারির কারণে মালিক ও বিনিয়োগকারী উভয়েরই নতুন জাহাজের প্রয়োজন কমেছে। কনটেইনার জাহাজ থেকে শুরু করে ড্রাই বাল্ক ও ট্যাংকার সব ধরনের বাণিজ্যিক জাহাজের অর্ডারবুকে চোখ রাখলে দেখা যায়, সরবরাহ আদেশ সবচেয়ে বেশি কমেছে ড্রাই বাল্ক খাতের। এর পর আছে কনটেইনার জাহাজ। যদিও অয়েল ট্যাংকারের সরবরাহ আদেশের পতন অতটা নাটকীয় হয়নি। কারণ দুই দশক ধরেই অয়েল ট্যাংকারের সরবরাহ আদেশ কম ছিল।

করোনাভাইরাস মহামারির কারণে সৃষ্ট অর্থনৈতিক সংকটের বড় ধরনের প্রভাব পড়েছে জাহাজ নির্মাণ শিল্পে। বিমকোর বিশ্লেষণ বলছে, সার্বিকভাবে নতুন জাহাজের সরবরাহ আদেশ ৫০ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে, যা গত ১৭ বছরের মধ্যে সর্বনিম্ন। এর বিপরীতে আবার ভাঙার জন্য পুরনো জাহাজের বিক্রি অব্যাহতভাবে বাড়ছে।

বিমকোর প্রধান শিপিং বিশ্লেষক পিটার স্যান্ডের ভাষায়,

চলতি বছরের প্রথম সাত মাসে ড্রাই বাল্ক জাহাজের সরবরাহ আদেশ কমেছে আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৬৫ শতাংশ। এই সময়ে জাহাজ নির্মাণ প্রতিষ্ঠানগুলো ৬ কোটি ৩০ লাখ ডেড ওয়েট টনের কিছু বেশি ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ারের নির্মাণাদেশ পেয়েছে।

বিমকো বলছে, এত কম ড্রাই বাল্ক জাহাজের নির্মাণাদেশের ঘটনা গত ১৬ বছরেও দেখা যায়নি। শুধু তা-ই নয়, আন্তর্জাতিক বাণিজ্য হ্রাস পাওয়ায় ও অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের পথ দীর্ঘ হওয়ার সম্ভাবনার কারণে ড্রাই বাল্ক জাহাজের নির্মাণাদেশ যে নিকট ভবিষ্যতে ঘুরে দাঁড়াবে সে লক্ষণও খুব একটা দেখা যাচ্ছে না।

এছাড়া চলতি বছর নতুন কনটেইনার জাহাজের সরবরাহ আদেশ হ্রাস পেয়েছে ৪০ শতাংশ। ক্রুড অয়েল ট্যাংকারের নির্মাণাদেশও কমেছে। তবে তা ৪ শতাংশ ছাড়ায়নি।

(এমএসআই) হিসাবে, জুলাইয়ে ড্রাই বাল্কের মাসিক স্পট রেট ছিল এ বছরের সর্বোচ্চ। সাম্প্রতিক সময়ে আকরিক লোহার পরিবহন বাড়ায় জুলাইয়ে আয়ও বেড়েছে ড্রাই বাল্ক খাতে।

বন্দরের কার্যক্রমে বিলম্ব ঘটছে মূলত বাণিজ্য বৃদ্ধি বিশেষ করে আকরিক লোহার পরিবহন বাড়ার কারণে। কোভিড-১৯ মহামারি ও খারাপ আবহাওয়াও এক্ষেত্রে আংশিক ভূমিকা রাখছে। এছাড়া মহামারির মধ্যে ক্রু পরিবর্তনের লক্ষ্যে চীন অভিমুখী কিছু জাহাজ সিঙ্গাপুরের দিকে চলে গেছে। এর ফলে যাত্রার সময় যেমন বাড়ছে, একই সাথে জাহাজের প্রাপ্যতাও কমেছে। এতে করে বেশি পণ্য পরিবহনের সুযোগ পাচ্ছে ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ারগুলো, যা স্বল্প সময়ের জন্য হলেও খাতটিকে সুবিধাজনক অবস্থানে পৌঁছে দিয়েছে।

মহামারির ধাক্কা সামলে উঠছে বন্দরগুলো

বিশ্বের ছোট-বড় সব বন্দরেই কার্গো হ্যান্ডলিং হ্রাসের গতি জুলাইয়ে কিছুটা কম থাকলেও ২০২০-২১ অর্থবছরের প্রথম প্রান্তিকে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে ব্যাপক ধসের তুলনায় ভালো অবস্থানে উঠে এসেছে। দেখা যাচ্ছে জুলাইয়ে অপ্রধান বন্দরগুলোয় কার্গো হ্যান্ডলিং আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় মাত্র ৪ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। তবে প্রধান বন্দরগুলো অতটা উন্নতি এখনও করতে পারেনি। এসব বন্দরে কার্গো হ্যান্ডলিং হ্রাসের হার আগের বছরের একই সময়ে তুলনায় ১৩ শতাংশের মতো। কোভিড-১৯ মহামারির কারণে ভারতের প্রধান বন্দরগুলোয় ২০২০-২১ অর্থবছরের প্রথম প্রান্তিকে কার্গো হ্যান্ডলিং ২০ শতাংশের মতো হ্রাস পেয়েছিল। অপ্রধান বন্দরগুলোয় এ হার ছিল আরও বেশি ২৪ শতাংশ। তবে জুলাইয়ে ভারতের প্রধান বন্দরগুলোয় কার্গো হ্যান্ডলিং হ্রাসের হার অনেকটাই কমেছে। রেটিং এজেন্সি আইসিআরএ মনে করছে, ২০২০-২১ অর্থবছরের পুরো সময়ে কার্গো হ্যান্ডলিং ৬ থেকে ৮ শতাংশ হ্রাস পেতে পারে। তবে কনটেইনার খাত সেই হারে ঘুরে দাঁড়াতে পারবে না। চলতি অর্থবছরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং অন্তত ১২ থেকে ১৩ শতাংশ হ্রাস পাবে।

সিফেয়ারাররা কাজ বন্ধ করায় হুমকিতে বৈশ্বিক পণ্য সরবরাহ

অবসন্ন সিফেয়ারাররা কাজ বন্ধ রাখায় হুমকির মুখে পড়েছে বৈশ্বিক পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থা। চুক্তির মেয়াদ শেষ হওয়ার পর কাজ করতে বাধ্য হওয়া ক্রুদের অস্ট্রেলিয়ায় তিনটি জাহাজ বসিয়ে রাখতেও দেখা গেছে। ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স' ফেডারেশন এই তথ্য দিয়েছে।

ফেডারেশনের অস্ট্রেলিয়ার সমন্বয়কারী ডিন সামারস বলেছেন, আরও চারটি জাহাজের ক্রুদের বিষয়ে আলোচনা চলছে। তিনটি জাহাজ বসিয়ে রাখার ঘটনাটি পরিস্থিতির সূচাগ্রমাত্র। চুক্তির মেয়াদ শেষ হওয়ার পর কাজ না করার সব ধরনের অধিকার সিফেয়ারারদের রয়েছে।

ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিংয়ের হিসাবমতে, সাগরে আটকা পড়েছেন প্রায় আড়াই লাখ সিফেয়ারার। এদের প্রত্যেকেই শারীরিক ও মানসিকভাবে শ্রান্ত, নিরাপদে জাহাজ চালানোর ক্ষেত্রে যা ঝুঁকিপূর্ণ। এতে করে তারা বিভিন্ন ধরনের ভুল করতে পারেন, যা থেকে দুর্ঘটনাও ঘটতে পারে।

কোরিয়ার দুই শিপবিল্ডিং কোম্পানির একীভূতকরণে সায় সিঙ্গাপুরের

দক্ষিণ কোরিয়ার দুই বৃহৎ জাহাজ নির্মাণ কোম্পানি কোরিয়া শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি (কেএসওই) ও দাইয়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিংয়ের (ডিএসএমই) একীভূতকরণ প্রস্তাব অনুমোদন করেছে সিঙ্গাপুরের কম্পিটিশন অ্যান্ড কনজিউমার কমিশন (সিসিসিএস)। এর মধ্য দিয়ে বিশ্বের বৃহত্তম জাহাজ নির্মাণ কোম্পানি হওয়ার উদ্যোগটি আরও একধাপ এগিয়ে গেল। একীভূত হওয়ার পর নতুন কোম্পানিটির বৈশ্বিক বাজার হিস্যা দাঁড়াবে ২০ শতাংশ।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ হংকংয়ের শিপিং ট্যাক্স ছাড়ের সুবিধা বাতিল করলেন ট্রাম্প

সাবেক ব্রিটিশ কলোনিটির সাথে বাণিজ্য চুক্তি এবং কর ছাড়ের সুবিধা বাতিল করায় ওয়াশিংটন এবং বেইজিংয়ের মধ্যে উত্তেজনা নতুন করে বেড়েছে। চীনের জাতীয় সুরক্ষা আইন লঙ্ঘনের দায়ে অন্তত ২০ জন গণতন্ত্রকামী কর্মীর বিরুদ্ধে অভিযোগ গঠনের পর এ উদ্যোগ নিল যুক্তরাষ্ট্র। ট্রাম্প এবং তার সরকারের মতে, হংকং এখন থেকে আর ১০টি চীনা শহরের মতোই বিবেচিত হবে। হংকং পরিস্থিতিকে 'অভ্যন্তরীণ ঘটনা' উল্লেখ করে চুক্তি বাতিলের কঠোর সমালোচনা করে আন্তর্জাতিক বাণিজ্য সংস্থায় এ ব্যাপারে আনুষ্ঠানিক অভিযোগ করবে বলে জানিয়েছে চীনা প্রশাসন।

➤ ইরানের তেলবাহী জাহাজ আটক করেছে যুক্তরাষ্ট্র

মার্কিন নিষেধাজ্ঞা উপেক্ষা করে ইরানের জ্বালানি তেল বহন করছে সন্দেহে কয়েকটি কার্গো জাহাজ জব্দ করেছে যুক্তরাষ্ট্র সরকার। লুনা, পান্ডি, বারিং এবং বেলা নামের ঐ জাহাজগুলোতে করে ইরান ভেনিজুয়েলাতে গ্যাসোলিন পাঠানোর চেষ্টা করছিল মর্মে অভিযোগ করেছেন মার্কিন কৌঁসুলিরা। ট্রাম্প প্রশাসন এভাবেই দুই শত্রুদেশের ওপর অর্থনৈতিক চাপ অব্যাহত রেখেছে। আটক অভিযানের ব্যাপারে বিস্তারিত বর্ণনা পাওয়া না গেলেও সামরিক বাহিনীকে কাজে না লাগিয়েই জাহাজগুলোকে আটক করা হয়েছে বলে জানা গেছে।

➤ বৈরুত বিস্ফোরণের ক্ষতি নিরূপণের চেষ্টা করছে বিশ্বব্যাংক

৪ আগস্টে ঘটে যাওয়া ভয়াবহ বিস্ফোরণের পর ক্ষয়ক্ষতি নিরূপণের উদ্দেশ্যে প্রাথমিক তদন্ত কমিটি গঠন করেছিল বিশ্বব্যাংক। শহরের উপকূলবর্তী বন্দরে এ বিস্ফোরণের ফলে হাজার হাজার আবাসিক ভবন, বন্দরের স্থাপনা, গুদামঘর, নয়টি হাসপাতাল এবং ১ লাখ ২০ হাজার টন ধারণক্ষমতার লেবাননের প্রধান শস্যাগারটি সম্পূর্ণ ধ্বংস হয়ে যায়। দুইশর বেশি নিহত এবং অন্তত সাত হাজার আহতের পাশাপাশি বিশ্বব্যাংকের প্রাথমিক হিসাবে শুধু ভবনের অবকাঠামোগত খাতে আর্থিক ক্ষতির পরিমাণ ৪ থেকে ৪.৬ বিলিয়ন মার্কিন ডলার।

➤ ক্লাউডে সিমুলেটর ট্রেনিংয়ের মাধ্যমে চলবে নাবিকদের প্রশিক্ষণ

বৈশ্বিক মহামারির মধ্যে লকডাউন এবং সামাজিক দূরত্ব বজায় রাখতে গিয়ে যাতে নাবিকদের যথাযথ প্রশিক্ষণ গ্রহণের প্রক্রিয়ায় ছেদ না পড়ে, সে লক্ষ্যে নতুন ক্লাউড সিমুলেশন প্যাকেজ এনেছে ভার্টসিলা। জাহাজে ব্যবহৃত ক্লাউড নেভিগেশনাল সিমুলেশন সিস্টেম ব্যবহার করে কেবল একটি সার্টিফায়েড অপারেটিং সিস্টেমের মাধ্যমে চালানো যাবে, এমন টুল দিয়ে বাড়িতে বসেই মেরিটাইম প্রশিক্ষণ নেওয়া যাবে। স্লোভেনিয়ার লুবজানা বিশ্ববিদ্যালয়ের মেরিটাইম বিভাগ এরই মধ্যে এ প্রযুক্তিতে শিক্ষার্থীদের প্রশিক্ষণ দেওয়া শুরু করেছে।

সংবাদ সংকেত

- চলতি অর্থবছরের প্রথম প্রান্তিকে শূন্য দশমিক ৯৭ মিলিয়ন টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডল করে মুম্বাইয়ের জওহরলাল নেহরু বন্দরকে হটিয়ে ভারতের শীর্ষ বন্দর হিসেবে উঠে এসেছে মুন্দ্রা বন্দর।
- সিএমএ সিজিএম-এর জন্য বিশ্বের বৃহত্তম এলএনজিচালিত এবং ২৩ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতাসম্পন্ন জাহাজের নির্মাণ ও সফল গ্যাস ট্রায়াল শেষে হস্তান্তর করতে চলেছে সাংহাই জিয়াংনান-চ্যাংজিং শিপইয়ার্ড।
- পেট্রোব্রাসের গোপন তথ্য অন্যায়ভাবে হাতিয়ে নেওয়ার অভিযোগে দোষী সাব্যস্ত হয়েছেন মায়ের্স্ক নির্বাহী। ওই ঘটনায় অন্তত ৩১ দশমিক ৭ মিলিয়ন মার্কিন ডলার আর্থিক ক্ষতি হয়েছে পেট্রোব্রাসের।
- ২৫০ ফুট দীর্ঘ টারবাইন ব্লেড স্থাপন করে মার্কিন পশ্চিম উপকূলে সবচেয়ে বড় উইন্ড টারবাইন বসানোর রেকর্ড করেছে যুক্তরাষ্ট্রের ভ্যাঙ্কুভার বন্দর।
- র‍্যানসমওয়্যার আক্রমণের মাধ্যমে নৌপর্যটনের অন্যতম শীর্ষ প্রতিষ্ঠান কার্নিভাল ক্রুজের ওয়েবসাইটে প্রবেশ করে ওয়েবসাইটের একটি অংশ এনক্রিপ্ট এবং বেশকিছু ডেটা ফাইল ডাউনলোড করে নিয়ে গেছে হ্যাকাররা।
- ইস্তাম্বুল বন্দরের জন্য বিশ্বের প্রথম শূন্য কার্বন নিঃসরণকারী সম্পূর্ণ বিদ্যুৎ চালিত টাগবোট নির্মাণ শেষে ডেলিভারি দিয়েছে ন্যাভটেক নেভাল টেকনোলজি, একই রকম আরও তিনটি টাগবোট নির্মাণ করবে প্রতিষ্ঠানটি।
- কেবল এ বছরই শেয়ারবাজারে ৬০ শতাংশ মূল্য হারিয়ে ধারণার চেয়ে বড় ধরনের ক্ষতির মুখে রয়েল ক্যারিবিয়ান গ্রুপ, প্রতি মাসে লোকসান গুনতে হচ্ছে ২৫০ থেকে ২৯০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার।
- ক্রমবর্ধমান আকারের ভেসেলকে পারাপারের সুবিধা দিতে চার বছর আগে খাল সম্প্রসারণের কাজ শেষ হওয়ার পর সেপ্টেম্বরে ১০ হাজারতম নিওপানাম্যাক্স ভেসেল ট্রানজিটের মাইলফলক স্পর্শ করেছে পানামা খাল।
- নতুন আসা একটি ক্রেন পরীক্ষার সময় ভেঙে পড়ে ১১ জন নিহত এবং বেশ কয়েকজন আহত হয়েছেন ভারতের বিশাখাপত্তনমের হিন্দুস্থান শিপইয়ার্ডে।
- জাহাজে লোডিংয়ের আগে কনটেইনারে মিস-ডিক্লেয়ারড এবং বিপজ্জনক কার্গো শনাক্তকারী আর্টিফিশিয়াল ইন্টেলিজেন্স সফটওয়্যার এনেছে ইসরাইলি শিপিং কোম্পানি জেডআইএম।
- রটারড্যাম বন্দরে পৌঁছেছে মিৎসুই ওএসকে লাইনের মালিকানাধীন ১৮,৬০০ ঘনমিটার ট্যাংক ক্যাপাসিটি এবং ১৩৫.৫ মিটার দীর্ঘ বিশ্বের বৃহত্তম এলএনজি বাংকারিং ভেসেল দ্য গ্যাস এজিলিটি।
- ফ্রান্সের লা হাভরে বন্দরে এসেছে দৈত্যাকৃতির চারটি নতুন লেটেস্ট জেনারেশন গ্যান্ট্রি ক্রেন। ডকের লোড ক্যাপাসিটি বিবেচনা করে অস্থায়ী রেলওয়ে বসিয়ে শক্তিশালী উইঞ্চের মাধ্যমে জাহাজ থেকে কি'তে নামানো হয় ক্রেনগুলো।

প্রাপ্ত সব ধরনের নথিপত্র মূল্যায়ন করে সিসিসিএস এক বিবৃতিতে জানিয়েছে, একীভূতকরণ-সংক্রান্ত লেনদেন কার্যকর হওয়ার পরও সিঙ্গাপুরের জাহাজ নির্মাণ খাতে প্রতিযোগিতার ঘাটতি থাকবে না।

সিঙ্গাপুরের অনুমোদন পেলেও একীভূতকরণ প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে ইউরোপীয় ইউনিয়নের কাছ থেকেও অনুমোদন নিতে হবে। তবে ২০১৯ সালে দেওয়া ইউরোপিয়ান কমিশনের ঘোষণা অনুযায়ী একীভূতকরণ বৈশ্বিক কার্গো শিপবিল্ডিং বাজারের প্রতিযোগিতা নষ্ট করতে পারে। ফলে একত্রীকরণের অনুমোদন পাওয়া খুব একটা সহজ হবে না বলেই মনে করা হচ্ছে।

'ইউ আকৃতি'তে বাণিজ্য পুনরুদ্ধারের পথে মায়ের্স্ক

কনটেইনার জাহাজ পরিচালনাকারী বিশ্বের শীর্ষ কোম্পানি মায়ের্স্ক কোভিড-১৯ দাপটের বছরে প্রত্যাশার চেয়ে ১৫০ কোটি ডলার বেশি মুনাফা করতে সক্ষম হবে বলে মনে করা হচ্ছে। মহামারির মধ্যেও ভালো ব্যবসার ইঙ্গিত দিয়ে এ বছর মোট ৬ থেকে ৭ বিলিয়ন মার্কিন ডলার আয়ের পূর্বাভাস দিয়েছে প্রতিষ্ঠানটি।

ব্লুমবার্গ টেলিভিশনকে দেওয়া এক সাক্ষাৎকারে মায়ের্স্কের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা সরেন স্কু বলেন, আগামী বছরের শুরুর দিকেই আমাদের কনটেইনার পরিবহন ২০১৯ সালের পর্যায়ে চলে আসবে বলে আশা করছি। মায়ের্স্ক ইউ-শেপে অর্থনীতি পুনরুদ্ধারের চেষ্টা করছে। সংকট শুরুর পর আমরা কোথায় যাচ্ছি, আমাদের কারো মধ্যেই কোনো ধারণা ছিল না। তবে আমরা যেটা করেছি তা হলো খরচ কমানোর যতগুলো উপায় আছে, সবগুলো কাজে লাগানো। কোভিড-১৯ মহামারির মধ্যেও মায়ের্স্ক একদিনের জন্যও ব্যবসা বন্ধ করেনি।

মানদণ্ড মেনে শিপ রিসাইক্লিংয়ের চেষ্টায় মালিকরা

অর্থনৈতিক চাপে পড়ে অনেক শিপিং প্রতিষ্ঠানই পুরনো জাহাজ বাদ দিয়ে বহর ছোট করে আনছে। কিন্তু পুরনো জাহাজ রিসাইক্লিংয়ে পাঠানোর চ্যালেঞ্জও রয়েছে। পরিবেশগত সমস্যা ও বর্ধিত বিধিনিষেধ এক্ষেত্রে প্রধান চ্যালেঞ্জ। তবে এ নিয়ে যাতে কোনো ধরনের সমালোচনার মুখে না পড়তে হয়, সেজন্য কার্নিভাল ক্রুজ লাইন ও এভারগ্রিন মেরিন করপোরেশন পুরনো জাহাজ রিসাইক্লিংয়ের ক্ষেত্রে পরিবেশের সুরক্ষার বিষয়টিকে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিচ্ছে।

কার্নিভাল ক্রুজ লাইন তার ৫০ বছরের ইতিহাসে এই প্রথম দায়িত্বশীল রিসাইক্লিংয়ের আওতায় দুটি জাহাজ বিক্রি করে দিয়েছে, যেগুলো তুরস্কের শিপব্রেকিং ইয়ার্ডে ভাঙা হবে। মেরিটাইম ঘোষণাপত্র ও রিসাইক্লিং বিশেষজ্ঞদের সহায়তায় যাতে জাহাজগুলো ভাঙা হয়, সেদিকে জোর দিচ্ছে কার্নিভাল। প্রায় একই ধরনের উদ্যোগ নিয়েছে এভারগ্রিন মেরিন করপোরেশনও।

শিপিং শিল্পের মিথেন নিঃসরণ ১৫০ শতাংশ বেড়েছে

শিপিং থেকে মিথেন নিঃসরণ গত ছয় বছরে ১৫০ শতাংশ এবং সামগ্রিক জলবায়ুর ওপর প্রভাব বেড়েছে ১০ শতাংশ। জ্বালানি হিসেবে এলএনজি ব্যবহারের কারণেই মূলত এমনটা হয়েছে বলে আইএমওর গবেষণায় বলা হয়েছে।

গবেষণাটিতে বলা হয়েছে, জ্বালানি হিসেবে এলএনজি সবচেয়ে বেশি ব্যবহার হয় লিকুইফায়েড গ্যাস ট্যাংকারে। এইচএফও এখনও সবচেয়ে বেশি ব্যবহৃত জ্বালানি। মিথানলের মতো বিকল্প জ্বালানি যদিও এসে গেছে, তবে এটির ব্যবহার শুরু করেছে হাতেগোনা কিছু জাহাজ।

জাহাজ থেকে নিঃসরিত সব ধরনের গ্যাস বিবেচনায় নিলে এর ৩০ শতাংশের দায় জাতীয় সরকারের, যা আগের প্রায় দ্বিগুণ। ভিন্ন দুটি দেশের মধ্যে জাহাজ চলাচলের ফলে নিঃসরণ হলে তার দায়িত্ব আইএমওর। কিন্তু একই দেশের দুটি বন্দরের মধ্যে নিঃসরণ হলে তার দায়-দায়িত্ব ওই দেশের সরকারের।

ট্যাংকার দুর্ঘটনায় মরিশাসের পর্যটনে বিপর্যয়

মরিশাস পর্যটননির্ভর দ্বীপরাষ্ট্র। বিস্তীর্ণ সমুদ্রের স্বচ্ছ পানির নিচে সেখানে দেখা মেলে প্রবাল প্রাচীর আর নানা ধরনের সামুদ্রিক জীবের আনাগোনা। সেই আকর্ষণে মরিশাসে প্রতি বছর আগমন ঘটে প্রচুর পর্যটকের। করোনাভাইরাসের কারণে থমকে যাওয়া পর্যটন ব্যবসায় সম্প্রতি যুক্ত হয়েছে নতুন এক বিপদ। জাপানের জাহাজ কোম্পানি মিৎসুই ও এএসকে লাইনের একটি তেলবাহী ট্যাংকার এমভি ওয়াকাশিও জুলাইয়ের ২৫ তারিখে মরিশাসের উপকূলের অদূরে বিকল হয়ে যায়। চার হাজার টন জ্বালানি তেলবাহী ট্যাংকার থেকে তেল চুইয়ে পড়তে শুরু করে এবং একই সাথে জাহাজটিও ধীরে ধীরে ডুবে যেতে থাকে। বহন করা তেল ক্রমেই বিস্তৃত এলাকাজুড়ে ছড়িয়ে পড়ায় নতুন এক প্রাকৃতিক বিপর্যয়ের মুখে পড়েছে এই দ্বীপরাষ্ট্র। মারা যাচ্ছে নানা প্রজাতির সামুদ্রিক জীব, ধ্বংস হচ্ছে প্রবালপ্রাচীর। আগের সেই স্বচ্ছ নীল সমুদ্রজুড়ে এখন ছড়িয়ে পড়েছে কালো বিষ।

পর্যটন খাতকে চাঙ্গা করে তুলতে ২০০০ সাল থেকে মরিশাসের সরকার অগভীর উপকূল সংরক্ষণে পদক্ষেপ নেওয়া শুরু করে। দুই দশক ধরে চালানো প্রচেষ্টায় সামুদ্রিক প্রাণী ও উদ্ভিদের পাশাপাশি প্রবালপ্রাচীরও ধীরে ধীরে নতুন জীবন লাভ করতে শুরু করছিল। এখন একটি জাহাজের কারণে এর সবটাই প্রায় ভেস্তে যাওয়ার পথে। জাপান সরকার পরিস্থিতির গুরুত্ব অনুধাবন করে ছয় সদস্যের একটি বিশেষজ্ঞ দল মরিশাসে পাঠিয়েছে। সংকট মোকাবিলায় সব রকম সহায়তা প্রদানের আশ্বাস দিলেও এর সমাধান জানা নেই কারো।

বাব এল-মান্দেব
কে দিবে ‘কান্নার দুয়ার’ পাহারা?

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বাব এল-মান্দেবের ইংরেজি করলে অর্থ দাঁড়ায় ‘গেট অব টিয়ারস’। বাংলায় ‘কান্নার দুয়ার’; ‘দুর্দশার দরজা’ও বলে অনেকে। প্রণালিটির চোকপয়েন্টে যে ভোগান্তি তা দিয়েই মূলত শুরু হয় বাব এল-মান্দেবের আলোচনা। কোনো ভুলও এতে নেই। সহিংসতা, ব্যর্থ রাষ্ট্র, দুর্ভিক্ষ, অপরাধ আর এখন মহামারি–এসবের বাতাবরণে গেট অব টিয়ারস যেন স্থায়ী দুর্দশার স্থান। কিন্তু গুরুত্বপূর্ণ বিষয় হলো একই সাথে এটি ভারত মহাসাগর ও ভূমধ্যসাগরের মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্য পথও।

কোভিড-১৯ মহামারির আগে দৈনিক ৬২ লাখ ব্যারেল অপরিশোধিত জ্বালানি তেল, কনডেনসেট ও পরিশোধিত পেট্রোলিয়াম পণ্য পরিবাহিত হতো এই বাব এল-মান্দেব দিয়েই। জ্বালানি তেল শুধু নয়, দুই মাইল প্রশস্ত বাব এল-মান্দেবের শিপিং লেনগুলো স্থানীয় ও আন্তর্জাতিক বাণিজ্যিক জাহাজ, সামরিক জাহাজ, ফিশিং ট্রলার এমনকি ক্রুজ জাহাজে আবৃত থাকত। সুতরাং বলা যায়, বিশ্বের চতুর্থ ব্যস্ততম জলপথটি যদি ভেঙে পড়ে তাহলে সেই ভার বহন করার সামর্থ্য এই মুহূর্তে বিশ্বের নেই। চোকপয়েন্টটির নিরাপত্তা বিধান করা যুক্তরাষ্ট্র ও তার মিত্রদের স্বার্থেই তাই জরুরি। তবে আধিপত্য কেবল যে তারা একাই নিতে চাইছে, বিষয়টা তেমন নয়।

সরু চ্যানেলে বিপুল সংখ্যক বাণিজ্যিক ও সামরিক জাহাজের চলাচল বাব এল-মান্দেবের সামনে একমাত্র চ্যালেঞ্জ নয়। আরও যে চ্যালেঞ্জ তা হলো এর চারপাশে ঘিরে থাকা দুর্বল দেশগুলো, যারা অভ্যন্তরীণ বিভিন্ন বিষয় নিয়ে খুব বেশি ব্যস্ত। তাছাড়া অঞ্চলটিকে বিপর্যস্ত করে তুলেছে কোভিড-১৯ মহামারি। এর প্রভাব সমাজের প্রতিটি ক্ষেত্রে তো বটেই মেরিটাইম নিরাপত্তার ওপরও পড়েছে। কারণ দেশগুলোর সব মনোযোগ এখন মহামারি মোকাবিলার দিকে। সেই সুযোগে জলপথটিতে দস্যুতার ঘটনা ইতিমধ্যেই বেশ বেড়েছে।

এখানে স্বার্থের লড়াই জারি রয়েছে। অব্যাহত রয়েছে ইরানের মদদপুষ্ট হুথিদের সাথে সৌদি আরবের দ্বন্দ্ব, কখনো কখনো তা লোহিত সাগর পর্যন্ত ছড়িয়ে পড়ছে। ওদিকে চীন জিবুতিতে তাদের প্রথম বিদেশি ঘাঁটি সম্প্রসারণের পথে রয়েছে। যুক্তরাষ্ট্র, ফ্রান্স ও জাপানের জন্য যে এটা রীতিমতো উদ্বেগের এ বিষয়ে কোনো সন্দেহ নেই। কারণ এদের প্রত্যেকেরই জিবুতিতে নিজস্ব ঘাঁটি রয়েছে। আবার কাতার ও ওমানের সমর্থন নিয়ে তুরস্কও ধীর পদক্ষেপে ইয়েমেনে তাদের উপস্থিতি বাড়াচ্ছে। সম্প্রসারিত সুয়েজ খালে কাঙ্ক্ষিত হারে জাহাজ চলাচল না করার ধাক্কা মিশরের অর্থনীতি আগে থেকেই টের পাচ্ছিল। এর ওপর নতুন আঘাত হিসেবে এসেছে কোভিড-১৯ মহামারি। মহামারির সুযোগ নিয়ে বিকল্প রুট হিসেবে আর্কটিককে যাতে ব্যবহার করা হয় শিপিং কোম্পানিগুলোকে সেই প্রলোভন দেখাচ্ছে রাশিয়া। জটিল এইসব সমীকরণের পাশাপাশি কোনো কোনো অংশীজনের মধ্যকার হতাশা মারাত্মক ভুল বোঝাবুঝির জন্ম দিতে পারে। তারপরও কাউকে না কাউকে পাহারাদারের ভূমিকায় তো নামতেই হবে।

বাব এল-মান্দেবের নিরাপত্তা ক্রমেই ভঙ্গুর হচ্ছে। এই অবস্থায় প্রশ্ন উঠতে পারে, তাহলে লোহিত সাগরে একক কর্তৃত্ব অথবা সম্মিলিত নিরাপত্তা প্রতিষ্ঠার এটাই কি মোক্ষম সময়? কেউ কেউ হয়তো বলবেন, হ্যাঁ। যদি তাই-ই হয়, তাহলে সেটা কেমন হবে, নেতৃত্বই বা কে দিবে, এই প্রশ্ন কিন্তু থাকছেই।

সম্ভাব্য পাহারাদার

সুয়েজ খাল ও হরমুজ প্রণালির পর বাব এল-মান্দেব হচ্ছে মধ্যপ্রাচ্যের তৃতীয় গুরুত্বপূর্ণ চোকপয়েন্ট। হরমুজ প্রণালি এশিয়ার অনেক দেশের কাছে খুব গুরুত্বপূর্ণ। কারণ মধ্যপ্রাচ্যের জ্বালানি তেলবাহী সব জাহাজই এখানে ভিড় করে। পারস্য উপসাগর থেকে জ্বালানি তেল ও পেট্রোলিয়াম পণ্যবাহী জাহাজের বাব এল-মান্দেব বা লোহিত সাগর অভিমুখী হওয়ার

ভারত মহাসাগর ও ভূমধ্যসাগরের মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্য পথ বাব এল-মান্দেব দিয়ে কোভিড-১৯ মহামারির আগে দৈনিক ৬২ লাখ ব্যারেল অপরিশোধিত জ্বালানি তেল, কনডেনসেট ও পরিশোধিত পেট্রোলিয়াম পণ্য পরিবাহিত হতো

দরকার নেই। এছাড়া চীন জিবুতিতে দেশের বাইরে তাদের প্রথম ঘাঁটি স্থাপন করেছে, যার অন্যতম উদ্দেশ্য এডেন উপসাগরে দস্যুতা প্রতিরোধ কার্যক্রমকে সহায়তা দেওয়া। তবে সুদূরপ্রসারী লক্ষ্য যে আরও বড়, সেটা বুঝতে সহজ হবে চীনের বেল্ট অ্যান্ড রোড উদ্যোগ ও একুশ শতকের মেরিটাইম সিল্ক রুটের (এমএসআর) আলোচনায় গেলে। চীনের প্রেসিডেন্ট শি জিনপিং ২০১৩ সালে মেরিটাইম সিল্ক রুটের ঘোষণা দেওয়ার পর থেকে আফ্রিকা মহাদেশের অবকাঠামোয় দেশটির বিনিয়োগ লক্ষণীয় হারে বেড়েছে। কারণ বিশ্বের দ্বিতীয় বৃহত্তম অর্থনীতির চোখ মহাদেশটির খনিজ ও তেলসম্পদ এবং অন্যান্য সম্ভাব্য সম্পদের ওপর। যদিও বিনিয়োগ ও কূটনৈতিক তৎপরতার মধ্য দিয়ে চীন আফ্রিকায় দীর্ঘ খেলায় নেমেছে, তা সত্ত্বেও উচ্চাশা পূরণে মধ্য-পূর্বাঞ্চলীয় তেলসম্পদ ও গুরুত্বপূর্ণ ভারত মহাসাগরীয় বাণিজ্য রুটে সহজ প্রবেশাধিকার প্রয়োজন হবে দেশটির।

এর মধ্য দিয়ে জিবুতির প্রতি চীনের আগ্রহের কারণটা হয়তো বোঝা গেল। কিন্তু বাব এল-মান্দেব? যদিও এর কাছাকাছি চীনের শক্ত সামরিক উপস্থিতি বিদ্যমান, তারপরও বাব এল-মান্দেবকে ঘিরে কোনো ধরনের বৈরিতা বা সংঘাতে যেতে এখনই প্রস্তুত নয় তারা। চীনের এই যে নিরপেক্ষ অবস্থান তার উদ্দেশ্য মোটামুটি পরিষ্কার। অংশীদারদের দূরে না ঠেলেই মধ্যপ্রাচ্য ও আফ্রিকার সাথে অর্থনৈতিক ও কূটনৈতিক সম্পর্ক জোরদার করা। নিজেদের অর্থনৈতিক ও কৌশলগত স্বার্থ মারাত্মক হুমকিতে না পড়লে চীন যে বাব এল-মান্দেবকে ঘিরে চলা আঞ্চলিক সংঘাত সমাধানের কারণ খুঁজতে যাবে না, সে ব্যাপারে কোনো সন্দেহ নেই। আর এটা করতে চাইলেও পিপলস লিবারেশন আর্মি নেভির ক্ষেত্রে এ ধরনের কোনো নজির নেই। খুব সম্প্রতি হরমুজ প্রণালিতে ঠিক এরকমই একটি সুযোগ ছেড়ে দিয়েছে তারা। নিকট ভবিষ্যতে তারা নিজস্ব কোনো সামরিক জোট তৈরি করবে, সে ব্যাপারেও যথেষ্ট সন্দেহ রয়েছে। প্রায় সব দেশই নিজেদের স্বার্থেই দীর্ঘমেয়াদি জোটের সাথে ইতিমধ্যেই নিজেদের যুক্ত করে ফেলেছে। নতুন একটা জোটে যোগ দিতে পুরনো জোট ভাঙার সম্ভাবনা সেই অর্থে নেই বললেই চলে। চীন যদি নৌশক্তির মাধ্যমে বাব এল-মান্দেবকে নিরাপদ করতে চায়, তাহলে তাকে একাই সেটা করতে হবে এবং তা হবে তাদের জন্য বিরাট একটা কাজ।

বরং নৌবাহিনীর যে জোটটি সহজেই বাব এল-মান্দেবের নিয়ন্ত্রণ নিতে পারে সেটি হচ্ছে যুক্তরাষ্ট্র নেতৃত্বাধীন কম্বাইন্ড মেরিটাইম ফোর্স (সিএমএফ)। যদিও বাব এল-মান্দেব ও লোহিত সাগরের ওপর কার্যত জোটটির নিয়ন্ত্রণ আছে, তারপরও বহু আগে থেকেই সিএমএফ তাদের মনোযোগের কেন্দ্রে রেখেছে পারস্য উপসাগর ও এডেন উপসাগরকে। অধিকন্তু, বাব এল-মান্দেব নিয়ে আরও বড় পরিসরে ভূমিকা রাখার দক্ষতা ও বিশ্বাসযোগ্যতা–সবই সিএমএফের রয়েছে। কিন্তু প্রশ্ন হলো তারা এটা করবে কিনা।

সিএমএফ তাদের কর্মকাণ্ড অনেকদূর পর্যন্ত বিস্তৃত করেছে। ইরিত্রিয়া ও ইয়েমেনের স্থল ও জলসীমায় তাদের প্রবেশ সুগম হয়েছে। তাছাড়া দস্যুতা, সন্ত্রাসী আক্রমণ বা স্থানীয় সহিংসতা যাতে এ পর্যন্ত না আসতে পারে সেজন্য বাব এল-মান্দেবে তারা টহলও বসিয়েছে। তবে পদক্ষেপটি যদি আটঘাট বেঁধে না হয় তাহলে হিতে বিপরীতও হতে পারে। ভঙ্গুর ইয়েমেন আরও ভাঙনের মুখে পড়তে পারে এবং সেটা যদি হয় তাহলে হুথি বিদ্রোহীরা তাদের জলসীমায় আধিপত্য প্রতিষ্ঠার পক্ষে সবুজ সংকেত পেয়ে যাবে। ওই বিশৃঙ্খলার সুযোগ নিতে তুরস্কও অঞ্চলটিতে ঢুকে পড়তে পারে। সৌদি আরব হয়তো যুক্তরাষ্ট্রকে সহায়তা দেবে। তবে সেই সহায়তাও ফিকে হতে সময় লাগবে না যদি ইয়েমেনিরা আরও আক্রমণের সুযোগ পায়। কারণ সৌদি আরব ইয়েমেন অভিযান থেকে বেরিয়ে এসে মুখ রক্ষার উপায় খুঁজছে। ইরিত্রিয়া ও জিবুতির মতো দুর্বল আঞ্চলিক রাষ্ট্রগুলোর কোনো ক্ষেত্রেই যথেষ্ট সামর্থ্য হয়তো নেই, তবে যুক্তরাষ্ট্র নেতৃত্বাধীন সামরিক হুমকির বিষয়টি তারা ভালোমতোই বুঝতে পারে। শেষ পর্যন্ত যা তাদেরকে চীনের ছায়াতলে ঠেলে দেবে হয়তো।

আরও যেসব বিকল্প

তাহলে বাব এল-মান্দেবের নিরাপত্তা সমস্যার সমাধান কোনখানে? হর্ন অব আফ্রিকার জলসীমা থেকে দস্যুদের বিতাড়িত করা, আন্তর্জাতিক নৌশক্তিগুলোর সরব উপস্থিতির মতো যেসব কার্যক্রম বহু দিন ধরে চলে আসছে, তার ফলে দস্যুরা তাদের পরিকল্পনায় পরিবর্তন আনতে বাধ্য হবে। তবে এসব কর্মকাণ্ড বিদ্যমান রোগের মহৌষধ নয়। এছাড়া আঞ্চলিক সক্ষমতা না বাড়িয়ে আন্তর্জাতিক নৌবাহিনী যদি প্রত্যাহার করে নেওয়া হয় তাহলে গৃহীত উদ্যোগের ফলাফল মিইয়ে যেতেও সময় লাগবে না। তবে তার মানে এই নয় যে, যুক্তরাষ্ট্র ও তার মিত্র নৌবাহিনীর শক্তিশালী উপস্থিতির কোনো গুরুত্ব নেই। ঘোলাটে পরিস্থিতির মধ্যে পশ্চিমা সামরিক বাহিনী কী ধরনের প্রতিক্রিয়া দেখায়, নিজস্ব জলসীমার বাইরে প্রথম ঘাঁটি থেকে চীন সেটাই শিখতে চাইবে। অন্য অংশীজনদেরও নজর থাকবে বাব এল-মান্দেবে যুক্তরাষ্ট্র ও তার মিত্ররা কতখানি ভূমিকা গ্রহণ করে সেদিকে। এবং সে অনুযায়ী তাদের কার্যক্রম সাজিয়ে নেবে। এছাড়া কাশেম সুলেইমানি হত্যার পর আঞ্চলিক অস্থিতিশীলতায় ইন্ধন জোগাতে ইরানেরও নতুন কোনো অজুহাত খোঁজার দরকার পড়বে না।

বাব এল-মান্দেবে যুক্তরাষ্ট্র ও তার মিত্রদের ক্রমবর্ধমান যে উপস্থিতি তার পেছনে যথেষ্ট যৌক্তিক কারণ আছে। এটা বিদ্যমান অংশীদার ও অনভিজ্ঞ অংশীদারদের সাথে কাজকে আরও সহজ করছে। মহড়া ও বোর্ডিং প্র্যাকটিসের মতো কার্যক্রম আঞ্চলিক সক্ষমতা ও আত্মবিশ্বাস তৈরিতে সাহায্য করছে। নিদেনপক্ষে কিছু স্বল্প পেশাদার নৌবাহিনীকে সমস্যা থেকে বাইরে রাখছে। সিএমএফের কম্বাইন্ড টাস্কফোর্স (সিটিএফ) ১৫২-এর মাধ্যমে পারস্য উপসাগরেও একই রকম কর্মকাণ্ড পরিচালিত হচ্ছে। তবে কার্যকর একটা মডেল হিসেবে দাঁড়াতে পারেনি। গত এক দশকে বেশির ভাগ সময় আঞ্চলিক দেশগুলোর নেতৃত্বে সিটিএফ ১৫২ গালফ কো-অপারেশন কাউন্সিলভুক্ত (জিসিসি) দেশগুলোর মধ্যে মেরিটাইম বিষয়ে সহযোগিতামূলক কাজ করেছে। কিন্তু কাজগুলো যদি অভিন্ন শত্রুকে কেন্দ্র করে পরিচালিত হয় তাহলে স্বস্তির একটা জায়গা তৈরি হবে এবং আঞ্চলিক দেশগুলো আস্থা ও দক্ষতা তৈরির সুযোগ পাবে। তবে উপসাগরীয় অঞ্চলের দেশগুলোকে এক জায়গায় আনা অতটা সহজ নয়। কারণ সৌদি আরব, ইয়েমেন, ইরিত্রিয়া, জিবুতি ও সোমালিয়া মেরিটাইম নিরাপত্তায় এক প্ল্যাটফরমে এসে কাজ করবে এমনটা ভাবা ফ্যান্টাসি ছাড়া কিছুই নয়।

তার চেয়ে যুক্তরাষ্ট্র নেতৃত্বাধীন জোট প্রকাশ্য উপস্থিতির নেতৃত্ব দিতে চাইলে সেটা বরং বেশি সহজ। কারণ চীন যখন আফ্রিকার সাথে সুকৌশলে দীর্ঘমেয়াদি সামরিক সম্পর্কে জড়ানোর চেষ্টা করছে, তখন যুক্তরাষ্ট্র ও বাব এল-মান্দেব ঘিরে থাকা সমমনোভাবাপন্ন দেশগুলোর মধ্যে সামরিক সম্পৃক্ততা এক কথায় বেমানান। কিন্তু যুক্তরাষ্ট্র নেতৃত্বাধীন উপস্থিতি হতে হবে কূটনৈতিক ও অর্থনৈতিক সম্পৃক্ততার নিরিখে। এতে সন্দেহ নয়, বরং আঞ্চলিক আস্থা গড়ে উঠবে।

দস্যুতা প্রতিরোধে শেয়ারড অ্যাওয়ারনেস ডিকনফ্লিকশন (শেড) ও রিজিয়নাল কো-অপারেশন এগ্রিমেন্ট অন কম্ব্যাটিং পাইরেসি অ্যান্ড আর্মড রোবারি এগেইনস্ট শিপস ইন এশিয়ার (রিক্যাপ) মতো কার্যক্রম জারি আছে। বাব এল-মান্দেবের নিরাপত্তাকে লক্ষ্য রেখে নৌবাহিনীর কার্যক্রমের মধ্যে সমন্বয় আনার ক্ষেত্রে মডেল হতে পারে এসব উদ্যোগ। তবে যাই ঘটুক না কেন, বাব এল-মান্দেবে সব ধরনের সামরিক কর্মকাণ্ড হতে হবে বিদ্যমান আন্তর্জাতিক রীতিনীতি ও আইনের মধ্যে থেকে। এর ব্যত্যয় ঘটার অর্থ দাঁড়াবে চীনকেও অন্য কোথাও (যেমন দক্ষিণ চীন সাগর) একই ঘটনা ঘটানোর সুযোগ করে দেওয়া।

সব মিলিয়ে বাব এল-মান্দেবে নিরাপত্তা সমস্যার সমাধান এখনই হয়ে যাবে, এমনটা আশা করা দুরাশা হবে। কারণ এই অঞ্চলে মহামারির কারণে ভেঙে পড়া অর্থনীতি, জ্বালানি তেলের দামে ধসের ফলে সৃষ্ট পরিস্থিতি আরও খারাপ হতে পারে আগামীতে। তাই বলে বাব এল-মান্দেবের ওপর আন্তর্জাতিক নৌশক্তিগুলোর নিয়ন্ত্রণ গ্রহণ যে অসম্ভব এমনটা নয়। এটা হতে পারে একমাত্র আঞ্চলিক দেশগুলোর সহযোগিতা, কূটনৈতিক ও অর্থনৈতিক বিনিয়োগ এবং আন্তর্জাতিক মেরিটাইম আইন-কানুনের প্রতি সম্মান প্রদর্শনের মধ্য দিয়ে।

বন্দর পরিচিতি

পোর্ট সাইদ, মিশর

উত্তর-পূর্ব মিশরে সুয়েজ খালের ভূমধ্যসাগরীয় প্রান্তে অবস্থান পোর্ট সাইদের। সুয়েজ খাল অতিক্রমকারী জাহাজের রিফুয়েলিং, মিশরীয় তুলা এবং চাল রপ্তানির প্রধান কেন্দ্র হিসেবে পরিচিত পোর্ট সাইদ একটি শুল্কমুক্ত বন্দর। গ্রীষ্মকালীন অবকাশযাপন কেন্দ্র হিসেবেও খ্যাতি আছে এ বন্দরনগরীর।

আল-মানজিলাহ হ্রদের তীরে ১৮৫৮ সালে স্থাপিত হয় পোর্ট সাইদ। বন্দরে ব্রেকওয়াটার নির্মাণ করা হয় ১৮৬৮ সালে, সুয়েজ খনন কাজ শেষ হওয়ার আগের বছর। ঊনবিংশ শতকের শেষ নাগাদ বিশ্বের বৃহত্তম কয়লা বাংকারিং স্টেশন হয়ে ওঠা পোর্ট সাইদ ১৯০৪ সালে রেলপথে হিন্টারল্যান্ডের সাথে সংযুক্তির ফলে আলেকজান্দ্রিয়ার পর দেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম বন্দরে পরিণত হয়। বিশ্ব নৌপথের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ রুট সুয়েজ খালের মূল তত্ত্বাবধায়কও এই বন্দর।

যুগে যুগে শত্রুদের হাতে বিপর্যস্ত হয়েছে ঐতিহ্যবাহী এ বন্দর। পঞ্চাশের দশকে সুয়েজ খালের জাতীয়করণের পর এবং সিনাই যুদ্ধে আকাশ থেকে বোমা বর্ষণ এবং ব্রিটিশ-ফ্রেঞ্চ যৌথ বাহিনীর স্থল মাইনের আঘাতে প্রচণ্ড ক্ষতিগ্রস্ত হয় পোর্ট সাইদ। ধীরে ধীরে সে ক্ষতি কাটিয়ে উঠলেও ১৯৬৭ সালের ছয় দিনের যুদ্ধে সুয়েজের পূর্ব প্রান্ত ও পোর্ট সাইদ দখল করে নেয় ইসরায়েল এবং খাল বন্ধ থাকে পরের আট বছর। ১৯৭৫ সালে প্রেসিডেন্ট আনোয়ার সাদাতের নেওয়া ওপেন ডোর পলিসি অনুযায়ী নতুন করে কার্যক্রম শুরু করে পোর্ট সাইদ, শুল্কমুক্ত শিল্প এলাকা নির্মাণ এবং গৃহায়ন প্রকল্পও শুরু হয় তখন থেকে।

বর্তমানে পোর্ট সাইদ পোর্ট অথরিটি (পিএসপিএ) পোর্ট সাইদ ওয়েস্ট, এল আরিশ পোর্ট এবং পোর্ট সাইদ ইস্ট নামে বন্দরের তিনটি অংশ পরিচালনা করে। রয়েছে সর্বাধুনিক টেকনোলজি, ডিপ সি টার্মিনাল, অত্যাধুনিক স্টোরহাউজ, সাইলো, ইয়ার্ড। লয়েডস প্রকাশিত ব্যস্ততম কনটেইনার বন্দরের তালিকায় ২০২০ সালে ৪৬তম অবস্থানে থাকা এ বন্দরে ড্রাই বাল্ক টার্মিনাল রয়েছে একটি, যেখানে ২৪৬ মিটার দীর্ঘ দুইটি বার্থ রয়েছে। ১২.৮ মিটার ড্রাফট পর্যন্ত জাহাজ ভিড়তে পারে এখানে। এ টার্মিনালের মোট ৩,০২,০০০ বর্গমিটার ওয়্যারহাউজে দুই মিলিয়ন টন পণ্য রাখা সম্ভব।

৯৪৭.৩ মিটার দীর্ঘ ও ১৩ মিটার গভীরতা বিশিষ্ট কনটেইনার টার্মিনালে রয়েছে আটটি বার্থ। এখানকার ৪,৩৫,০০০ বর্গমিটার আয়তনের টার্মিনালে বছরে গড়ে সাত লক্ষ টিইইউ কনটেইনারাইজড কার্গো হ্যান্ডল করা হয়। রিফার কনটেইনারের জন্য প্রয়োজনীয় ইকুইপমেন্টও রয়েছে এখানে।

রোল-অন/রোল-অফ টার্মিনালের গভীরতা ৮.২ মিটার, দৈর্ঘ্য ১২৫ মিটার। সাতটি বার্থসম্পন্ন ৯৪০ মিটার দীর্ঘ কার্গো টার্মিনাল থেকে সাধারণ কার্গোর পাশাপাশি গবাদি পশু, খাদ্যদ্রব্য এবং হিমায়িত খাদ্যপণ্য আমদানি-রপ্তানি করা হয়। মিশরের ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের ৭৫ শতাংশ এখান দিয়েই আসা-যাওয়া করে।

পর্যটনের জন্য বিশেষায়িত ক্রুজ টার্মিনালে রয়েছে তিনটি বার্থ, যেখানে ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ডকিং করতে সক্ষম। ইয়ট বার্থিংয়েরও চমৎকার সুবিধা রয়েছে পোর্ট সাইদে, ১৩ থেকে ১৮ মিটার দীর্ঘ অন্তত ৭০টি ইয়ট একসাথে বার্থিং করে থাকতে পারে এখানে। বিশাল দৈর্ঘ্যের জাহাজগুলো লাইন করে সুয়েজ খালে প্রবেশ করছে বা বেরিয়ে যাচ্ছে, এ দৃশ্য অবলোকন করতে প্রতি গ্রীষ্মে পর্যটকের ঢল নামে এখানে। বন্দরের সীমানার অভ্যন্তরেই রয়েছে আঠারো শতকের কলোনিয়াল ধাঁচে নির্মিত সুদৃশ্য সব বাংলো, যেগুলো পর্যটকদের চাহিদার শীর্ষে।

আজকের দুনিয়ার সবচেয়ে বড় আকারের কনটেইনার জাহাজকে সহজে সেবা দিতে বন্দরে অবকাঠামোগত উন্নয়নে ঢালাও বিনিয়োগ করছে পোর্ট সাইদ। কনটেইনার ইয়ার্ডের আয়তন বাড়ছে প্রায় ৫ লাখ বর্গমিটার, যোগ হচ্ছে নতুন শিপ-টু-শোর ক্রেন। বার্ষিক ১৫ মিলিয়ন টন কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের ক্ষমতাসম্পন্ন পোর্ট সাইদ বছরে গড়ে ৩ লাখ যাত্রীকে পর্যটন সুবিধাও দিচ্ছে।

মেরিটাইম ইভেন্টস

কোভিড-১৯: চ্যালেঞ্জেস অ্যান্ড ইনিশিয়েটিভ

৩০ সেপ্টেম্বর ২০২০, ওয়েবিনার, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

করোনাভাইরাস মহামারির প্রতিকূল পরিস্থিতির মধ্যেই নিজেকে কীভাবে নিরাপদ রেখে সচল রাখা যায় অর্থনীতির চাকা ও জীবন মান–তা নিয়েই ৩০ সেপ্টেম্বর এক লাইভ ওয়েবিনারের আয়োজন করতে যাচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর। সহযোগী হিসেবে থাকবে চট্টগ্রাম বন্দর প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট, অ্যাপেক, নেদারল্যান্ডসের সিআইএনওপি এবং পোর্ট অব অ্যান্টুয়ার্প। মূল বক্তা হিসেবে বক্তব্য রাখবেন চট্টগ্রাম বন্দরের পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) জাফর আলম, পোর্ট অব অ্যান্টুয়ার্পের ম্যানেজার (পোর্ট প্রজেক্টস) কোয়েন কর্নিলি এবং চট্টগ্রাম বন্দরের মেডিকেল অফিসার ডা. তানবির হাসান।

বিস্তারিত: https://cpaporttraining.org/

এএনজেড স্মার্ট পোর্টস অ্যান্ড অটোনোমাস শিপিং ফোরাম ২০২০

১৯-২১ অক্টোবর ২০২০, সিডনি, অস্ট্রেলিয়া

বাড়ছে বিশ্ববাণিজ্যের আকার, সেই সাথে ভেসেলের আকৃতি এবং ধারণক্ষমতাও। যা বন্দর এবং জেটির পণ্য হ্যান্ডলিং এবং অন্যান্য সক্ষমতাকে আরও সমৃদ্ধ করতে তাগাদা দিচ্ছে। এই বিষয়গুলোকে সামনে রেখে আয়োজিত হতে যাচ্ছে এএনজেড স্মার্ট পোর্টস অ্যান্ড অটোনোমাস শিপিং ফোরাম। এখানে সুযোগ থাকবে মেরিটাইম, লজিস্টিকস, নীতিনির্ধারক গোষ্ঠীর প্রতিনিধি এবং বিশেষজ্ঞদের কাছ থেকে সরাসরি বন্দরের খুঁটিনাটি সমস্যা, অটোমেশনের পথে অন্তরায়, ইন্টারনেট অব থিংসের প্রয়োগ ইত্যাদি সম্পর্কিত মতামত জানার সুযোগ।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3mGwKwS

দ্য মেরিটাইম স্ট্যান্ডার্ড শিপ ফাইন্যান্স অ্যান্ড ট্রেড কনফারেন্স

৮ নভেম্বর ২০২০, আবুধাবি, সংযুক্ত আরব আমিরাত

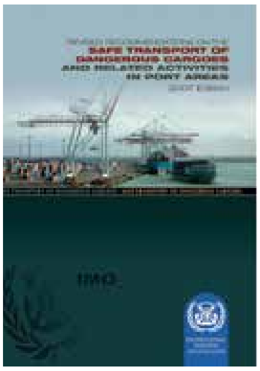
ষষ্ঠবারের মতো দ্য মেরিটাইম স্ট্যান্ডার্ড শিপ ফাইন্যান্স অ্যান্ড ট্রেড কনফারেন্সের আয়োজন করতে চলেছে আবুধাবি পোর্টস। ৮ নভেম্বরে সোফিটেল কর্নিশ হোটেলের মঞ্চে একত্রিত হবেন মধ্যপ্রাচ্য, দূরপ্রাচ্য এবং উপমহাদেশের শীর্ষ বন্দর ও শিপিং কোম্পানির প্রতিনিধিগণ, সেই সাথে থাকবেন এ খাতে অর্থ লগ্নিকারী প্রতিষ্ঠানের সদস্যরাও। চলমান মহামারির কারণে নৌ বাণিজ্যে অর্থায়নের অস্থিতিশীলতা থেকে উত্তরণের উপায় খুঁজতে দিনব্যাপী কনফারেন্সে বক্তব্য রাখবেন বিশেষজ্ঞরা।

বিস্তারিত: https://tms-shipfinanceandtrade.com/

গ্রন্থ পরিচিতি

আইএমও আইবি২৯০ই রিকমন্ডেশনস অব ডেঞ্জারাস গুডস ইন পোর্ট এরিয়াস

২০০৭ সংস্করণ



১৯৭৩ সালের নভেম্বরে প্রথমবারের মতো বন্দর এবং হারবারে বিপজ্জনক পণ্য হ্যান্ডলিং বিষয়ক নির্দেশিকা প্রকাশ করেছিল ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। পরবর্তী সময়ে প্রযুক্তি উন্নয়নের সাথে সাথে পণ্য সংরক্ষণ, জাহাজ পরিচালনা ও বন্দর ব্যবস্থাপনায় প্রভূত পরিবর্তন এসেছে। বিপজ্জনক পণ্যের তালিকা আরও লম্বা হয়েছে। এ সকল পরিবর্তনকে মাথায় রেখে বিপজ্জনক পণ্য প্যাকিং, ঝুঁকিপূর্ণ তরল-কঠিন-গ্যাসীয় বাল্ক পণ্য পরিবহনের কৌশল নিয়ে আরও সুনির্দিষ্ট এবং হালনাগাদ নীতিমালা বেঁধে দিয়েছে আইএমও। প্রথমে নির্দেশিকার নাম রেজল্যুশন এ ২৮৯(এইট) রাখার পর ১৯৮১, ১৯৮৩ এবং ১৯৯৫ সালে বেশ কয়েক দফা সংশোধনের মধ্য দিয়ে যেতে হয়েছে এ নীতিমালাকে। ১৯৯৬ সালে বিপজ্জনক পণ্য পরিবহনে সদস্য দেশগুলোর সুবিধার্থে ইউএন মডেল রেগুলেশন অনুযায়ী আইএমডিজি কোড পুনর্বিন্যাস করে দ্য মেরিটাইম সেফটি কমিটি। ২০০২ সালে মেরিটাইম সেফটি কমিটির ৭৫তম সভায় আইএমডিজি কোডকে অবশ্য পালনীয় আন্তর্জাতিক আইন হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হয়, নাম রাখা হয় আইএমও আইবি২৯০ই রিকমন্ডেশনস অব ডেঞ্জারাস গুডস ইন পোর্ট এরিয়াস। ২০০৪ সালের ১ জানুয়ারি থেকে সোলাস ৭৪ এর চ্যাপ্টার সিক্স এবং সেভেন অনুযায়ী কোনো ধরনের অন্তর্বর্তীকালীন সময় না দিয়েই নৌপথে সকল ধরনের বিপজ্জনক পণ্য পরিবহন ও সংরক্ষণে আইএমডিজি কোড ৩১ সংশোধনী কার্যকর হয়।

আইএমও আইবি২৯০ই রিকমন্ডেশনস অব ডেঞ্জারাস গুডস ইন পোর্ট এরিয়াস নির্দেশনা পুস্তকে আইএমও কোড এবং বিশেষত আইএমডিজি কোডের সাথে সংযুক্ত প্রস্তাবনাগুলো তুলে ধরা হয়েছে। জাহাজ ও বন্দরের মধ্যে ভুল বোঝাবুঝি এড়িয়ে জাহাজের সাথে বন্দর অঞ্চলের নিয়মের সাথে সামঞ্জস্য বিধান করে সাপ্লাই চেইনকে সাবলীল রাখতে তাই অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে মাত্র ১৩৫ পৃষ্ঠার এ বইটি। এছাড়া ঠিক কোন ধরনের পণ্যকে 'বিপজ্জনক' বলা চলে, তৈলজাতীয় পণ্য কোন শ্রেণিভুক্ত হবে, দাহ্য রাসায়নিক, কঠিন, তরল অথবা গ্যাস বহনের পদ্ধতি, প্যাকেজিং সিস্টেম ইত্যাদি নিয়ে আলোকপাত করা হয়েছে এখানে। ফলে বন্দর, জাহাজ তথা পরিবহন ব্যবস্থার সাথে সংশ্লিষ্ট সকলের কাছে এ বইটি থাকা অত্যাবশ্যক বলা যায়। পেপারব্যাক বাঁধাইয়ে বইটির মূল্য ধরা হয়েছে ২৬ মার্কিন ডলার।

আইএসবিএন ১০: ৯২৮০১১৪৭২৭
আইএসবিএন ১৩: ৯৭৮৯২৮০১১৪৭২০।

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

প্রাচীন লংশিপ ওসবার্গ

১৯০৪-০৫ সালে নরওয়ের ভেস্টফোল্ড কাউন্টিতে ওসবার্গ খামারের কাছে মাটি খুঁড়ে পাওয়া যায় ভাইকিংদের ব্যবহৃত লংশিপ ওসবার্গ। ভাইকিং যুগের উদ্ধারকৃত যেকোনো প্রত্নতাত্ত্বিক নিদর্শনের তুলনায় ৮০০ শতাব্দীতে নির্মিত জাহাজটি অত্যন্ত সুন্দরভাবে সংরক্ষিত ছিল। জাহাজের সাথে দুই নারীর দেহাবশেষ এবং ভাইকিং ধর্মবিশ্বাস অনুযায়ী মৃত্যু-পরবর্তী জীবনে ব্যবহারের জন্য উৎসর্গকৃত বিপুল পরিমাণ মূল্যবান আসবাব, ধাতব মূর্তি, সিল্ক, লিনেন কাপড়, অলঙ্কার উদ্ধার করা হয়। কার্বন ডেটিং পদ্ধতিতে নিশ্চিত হওয়া গেছে মৃত্যুকালে দুই নারী-কঙ্কালের একটির ৮০, অপরটির ৫০ থেকে ৫৫ বছর বয়স ছিল। জাহাজের ভেতর থেকে উদ্ধারকৃত জিনিসপত্রের নমুনা দেখে মনে করা হয় নিশ্চয়ই তাঁরা সম্ভ্রান্ত বংশীয় বা কোনো ভাইকিং রাজার নিকটাত্মীয় ছিলেন। দুই প্রান্ত বাঁকানো, ক্লিঙ্কার পদ্ধতিতে নির্মিত প্রায় ৭১ ফুটি লংশিপ ওসবার্গ প্রায় পুরোটাই ওক কাঠের তৈরি। প্রস্থে ১৬.৭ ফুট জাহাজটির মাস্তুল ৩৩ ফুট উঁচু। ৯৭০ বর্গমিটারের সুবিশাল পাল থাকায় বাতাসের দিকে ঘণ্টায় ১০ নট পর্যন্ত গতিবেগ তুলতে পারতো দাঁড়ে টানা ওসবার্গ। ১৫ জোড়া ওরহোল থাকায় সহজেই অনুমেয় যে পূর্ণগতিতে এটিকে বাইতে অন্তত ৩০ জন মাল্লার দরকার পড়তো।

নিখুঁত অবস্থায় পাওয়া গেছে জাহাজের স্টিয়ারিং ওর, লৌহনির্মিত নোঙর, গ্যাংপ্লাঙ্ক এবং বেইলার। জাহাজের বো এবং স্টার্নে উৎকীর্ণ সেকালের কাঠশিল্পীদের নিপুণ নকশাগুলো আজো অপরিবর্তিত রয়ে গেছে।

২০০৪ সালে নরওয়ে ও ডেনমার্কের বিজ্ঞানী, নির্মাণ বিশেষজ্ঞ এবং স্বেচ্ছাসেবকদের একটি দল ওসবার্গের হুবহু রেপ্লিকা তৈরির উদ্যোগ গ্রহণ করে। সফল পরিণতি হিসেবে ২০১২ সালে প্রথমবারের মতো টোনসবার্গ শহরের উপকূলে পানিতে নামে ওসবার্গের আধুনিক রূপ। প্রমাণিত হয়, ওসবার্গ কেবল একটি সমাধিসৌধ ছিল না। দুর্দম সাহসী ভাইকিংদের বুকে নিয়ে এককালে উত্তর সাগরে দাপিয়ে বেড়ানো লংশিপ ওসবার্গের ঠাঁই হয়েছে নরওয়ের রাজধানী অসলোর ভাইকিং শিপ মিউজিয়ামে।

ব্যক্তিত্ব

জন ফিলিপ হল্যান্ড

১৮৪০ সালে আইরিশ-আমেরিকান ঘরে জন্ম নেওয়া হল্যান্ড প্রথম জীবনে ছিলেন একজন স্কুলশিক্ষক। কিন্তু তাঁর আকর্ষণ ছিল ডুবোজাহাজের ওপর। আয়ারল্যান্ডের স্বাধীনতাযুদ্ধে ব্রিটিশ নেভির বিরুদ্ধে ব্যবহারের জন্য কার্যকর ডুবোজাহাজ নির্মাণে উঠেপড়ে লাগেন হল্যান্ড। অভিবাসী হিসেবে চলে আসেন যুক্তরাষ্ট্রে, পূর্বসূরিদের ভুল থেকে শিক্ষা নিয়ে জাহাজ নির্মাণে প্রাতিষ্ঠানিক শিক্ষা বা কোনো ধরনের আর্থিক প্রণোদনা ও সাহায্য ছাড়াই ১৪ ফুট দৈর্ঘ্যের এক সাবমেরিন বানিয়ে ফেলেন ১৮৭৮ সালে। ১৮৮১ সালে নির্মাণ করেন 'ফিনিয়ন র‍্যাম' নামের ৩১ ফুট দৈর্ঘ্যেবিশিষ্ট সাবমেরিন, যা আজকের দিনের লম্বাটে গঠনের সাবমেরিনেরই আদিরূপ।

এ পর্যায়ে এসে হল্যান্ড বুঝতে পারেন, তাঁর বানানো সাবমেরিনকে নিখুঁততর করে তুলতে কোনো নৌবাহিনীর সহায়তা প্রয়োজন। সাবমেরিন নির্মাণ এবং অর্থায়নের উদ্দেশ্যে ইউএস নেভির সাথে যোগাযোগ শুরু করেন। যুগের তুলনায় অত্যাধুনিক ও কার্যকর ডিজাইন দেখে উদ্ভাবকের নিজের নামে নির্মিত ডুবোজাহাজ 'হল্যান্ডকে' কিনে নেয় মার্কিন নৌবাহিনী। অর্ডার আসে আরও ছয়টি সাবমেরিন নির্মাণের। যুক্তরাষ্ট্রের পাশাপাশি জাপান, গ্রেট ব্রিটেন এবং রাশিয়ার জন্যও ডুবোজাহাজ বানাতে শুরু করে তাঁর কোম্পানি। এরপর তিনি অ্যারোনটিক্যাল ইনস্ট্রুমেন্টের উদ্ভাবন ও বাণিজ্যিক নির্মাণে মনোযোগী হন। সাবমেরিন ছাড়াও স্ক্রু প্রপেলার, হাইড্রোকার্বন ইঞ্জিন, সাবমার্জিবল বোট, স্টিয়ারিং অ্যাপারেটাস, ভিজ্যুয়াল ইন্ডিকেটর, অটো ব্যালাস্ট, ফায়ারিং ভালভসহ বিশটির ওপরে যন্ত্র উদ্ভাবনের পেটেন্ট রয়েছে তাঁর।

প্রথম বিশ্বযুদ্ধ শুরুর মাত্র কয়েকদিন পর ১৯১৪ সালের আগস্টে মারা যান হল্যান্ড। তাঁর উদ্ভাবিত ডুবোজাহাজ বিশ্বযুদ্ধের গতিপ্রকৃতি নির্ধারণে কতখানি গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠেছিল, দুর্ভাগ্যজনকভাবে তা দেখে যেতে পারেননি তিনি।

কোভিড-১৯-এর মধ্যেই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে পণ্য রপ্তানি নতুন রেকর্ড গড়েছে। চলতি বছরের জুলাই মাসে ৭২ হাজার একক কনটেইনার পণ্য রপ্তানি হয়েছে; যা বিগত ১৮ মাসের মধ্যে সর্বোচ্চ

লয়েড'স লিস্টে চট্টগ্রাম বন্দরের ছয় ধাপ উত্তরণ

২০১৯ সালে কনটেইনার পরিবহনের হিসাবে বন্দর এবং শিপিং বিষয়ক অন্যতম প্রাচীন জার্নাল লয়েড'স লিস্টের ব্যস্ততম বন্দরের তালিকায় ছয় ধাপ এগিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর। বিশ্বের ১০০ ব্যস্ততম বন্দরের মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থান আগের বছরের ৬৪ থেকে উন্নীত হয়ে এখন ৫৮।

সম্প্রতি ব্যস্ততম ১০০ বন্দরের ২০২০ সালের তালিকা প্রকাশ করেছে জার্নালটি। এই তালিকা তৈরিতে ২০১৯ সালের অভিজাত বন্দরগুলোর কনটেইনার পরিবহনের সংখ্যাকে বিবেচনা করা হয়। চট্টগ্রাম বন্দরে ২০১৯ সালে ৩,০৮৮,১৮৭ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে, ২০১৮ সালে যার পরিমাণ ছিল ২,৯০৩,৯৯৬ টিইইউ। তাই আগের চেয়ে এই বন্দরে কনটেইনার পরিবহনের বার্ষিক হার ৬ দশমিক ৩ শতাংশ বেড়েছে।

২০১৭ সালে চট্টগ্রাম বন্দরের অবস্থান ছিল ৭০, ২০১৬-তে ছিল ৭১, ২০১৫-তে ৭৬ এবং ২০১৪ সালে ছিল ৮৭তম। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এসএম আবুল কালাম আজাদ বলেন, ''বন্দরের কনটেইনার পরিবহন বৃদ্ধির মূল কারণ দেশের অর্থনৈতিক অগ্রগতি। এ সময় বন্দরের সুষ্ঠু পরিচালনায় ভূমিকা রাখার জন্য সরকারের পাশাপাশি বন্দর ব্যবহারকারীদের ধন্যবাদ।''

বিশ্বের ১০০ ব্যস্ত বন্দরের মধ্যে চীনের সাংহাই বন্দর ৪৩ দশমিক ৩০ মিলিয়ন টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করে শীর্ষ স্থানে আছে। শ্রীলংকার কলম্বো বন্দর আগের বছরের ২৪তম স্থান ধরে রেখেছে। তালিকায় থাকা ভারতের দুই বন্দর জওহরলাল নেহরু ৩৩তম এবং মুন্দ্রা ৩৭তম অবস্থানে আছে। পাকিস্তানের করাচি বন্দরের অবস্থান ৮৫তম।

তৃতীয় ধাপে বাংলাদেশের নিরাপদ ও পরিবেশসম্মত শিপ রিসাইক্লিং প্রকল্প

বাংলাদেশে জাহাজ ভাঙা শিল্পের পরিবেশ উন্নয়নে প্রায় ১৫ লাখ ডলার প্রদানের প্রতিশ্রুতি দিয়েছে নরওয়ে। 'সেফ অ্যান্ড এনভায়রনমেন্টালি সাউন্ড শিপ রিসাইক্লিং ইন বাংলাদেশ (সেন্সরেক)' শীর্ষক প্রকল্পটিতে সহায়তার জন্য ২০২০ সালের ২৪ জুলাই ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) এবং নরওয়ে সরকারের মধ্যে নতুন একটি চুক্তিও স্বাক্ষর হয়েছে। এর মধ্য দিয়ে বাংলাদেশে নিরাপদ ও পরিবেশসম্মতভাবে জাহাজ ভাঙা জোরদার করতে আইএমও বাস্তবায়িত প্রকল্পটি তৃতীয় ধাপে প্রবেশ করল।

সেন্সরেক প্রকল্পের প্রথম (২০১৫-১৭) ও দ্বিতীয় (২০১৮-২০) পর্যায়ের সফল বাস্তবায়নের পর তৃতীয় পর্যায়ে চুক্তিটি স্বাক্ষরিত হলো। এতে করে নিরাপদ ও পরিবেশসম্মত উপায়ে জাহাজ ভাঙার বৈশ্বিক মানদণ্ড আইএমও হংকং কনভেনশনের অংশ হওয়ার পথে একধাপ এগোল বাংলাদেশ।

প্রকল্পের আগের দুটি পর্যায়ও বাস্তবায়ন হয়েছে নরওয়ের অর্থায়নেই। দেশটির নতুন অর্থায়নে প্রকল্পের তৃতীয় পর্যায়টি ১৮ মাসের মধ্যে বাস্তবায়নের কথা রয়েছে। ২০২০ সালের নভেম্বরে প্রকল্পের এই পর্যায়ের কাজ শুরু হবে। প্রকল্পের আওতায় ক্ষতিকর বর্জ্য পরিশোধন, মজুদ ও অপসারণে বাংলাদেশ সরকারকে সুনির্দিষ্ট কারিগরি সহায়তা দেওয়া হবে। বাংলাদেশের জাহাজ ভাঙা শিল্পে কোভিড-১৯ মহামারির প্রভাবও মূল্যায়ন করা হবে প্রকল্পটির অধীনে।

নরওয়ের পক্ষে চুক্তিটিতে স্বাক্ষর করেন বাংলাদেশে নিযুক্ত সে দেশের রাষ্ট্রদূত সিডসেল ব্লেকেন ও আইএমওর পক্ষে সংস্থাটির মহাসচিব কিটাক লিম। চুক্তি স্বাক্ষরের পর সিডসেল ব্লেকেনে বলেন, সেন্সরেক প্রকল্পে ইতিমধ্যেই লক্ষণীয় অগ্রগতি হয়েছে। এটা সম্ভব হয়েছে সরকারের বিভিন্ন সংস্থার পাশাপাশি বাংলাদেশের শিপ-রিসাইক্লিং শিল্পের এ ব্যাপারে প্রতিশ্রুতির কারণে।

এ ব্যাপারে আইএমও মহাসচিব বলেন, প্রকল্পটির চলমানতা নিরাপদ ও পরিবেশসম্মত উপায়ে জাহাজ ভাঙার ক্ষেত্রে বাংলাদেশের সক্ষমতা বাড়াবে।

পণ্য রপ্তানিতে নতুন রেকর্ড চট্টগ্রাম বন্দরের

কোভিড-১৯-এর মধ্যেই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে পণ্য রপ্তানি নতুন রেকর্ড গড়েছে। চলতি বছরের জুলাই মাসে এই বন্দর দিয়ে পণ্য রপ্তানি হয়েছে ৭২ হাজার একক কনটেইনার; যা বিগত ১৮ মাসের মধ্যে সর্বোচ্চ। এর মধ্য দিয়েই করোনার আর্থিক ধকল কাটিয়ে উঠছে বাংলাদেশ। শুধু পণ্য রপ্তানিই নয়; আমদানিতেও করোনার ধস কাটিয়ে উঠছে; যদিও আমদানি পরিস্থিতি এখনো স্বাভাবিক অবস্থায় ফেরেনি। ব্যবসায়ীরা বলছেন, করোনা মহামারির মধ্যেই কারখানা-ব্যবসায় প্রতিষ্ঠান খুলে দিয়ে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড সচল করে দেওয়ার মতো প্রধানমন্ত্রীর সাহসী সিদ্ধান্তের ফলেই রপ্তানিতে বড় ধরনের সুফল মিলেছে।

গার্মেন্টস মালিকদের সংগঠন বিজিএমইএর প্রথম সহসভাপতি আবদুস সালাম বলেন, ''কারখানা খোলার ব্যাপারে সরকারের সঠিক, চ্যালেঞ্জিং এবং সময়োপযোগী সিদ্ধান্তের কারণেই আমরা রপ্তানিতে বড় সুফল পাচ্ছি। এক্ষেত্রে সরকারি প্রণোদনা, নীতিগত সহায়তা এবং শ্রমিকদের কাজে যোগ দেওয়ার আন্তরিকতাও প্রশংসা করার মতো। তখন যদি কারখানা না খুলত, তাহলে এই সেক্টরের অবস্থা কোথায় গিয়ে ঠেকত কল্পনাই করতে পারতাম না।''

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে বিশ্বের বিভিন্ন গন্তব্যে পণ্য পরিবহন করে থাকে জাহাজের মেইন লাইন অপারেটর (এমএলও)। তাদের সর্বশেষ হিসাবে, মার্চে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে রপ্তানি পণ্য পরিবহন হয়েছে ৬১ হাজার ৭০০ একক কনটেইনার। করোনার ধাক্কায় এপ্রিলে রপ্তানিতে ধস নেমে ১৩ হাজারে নেমে আসে। মে মাসে কিছুটা বেড়ে ৩০ হাজার এককে উন্নীত হয়; জুন মাসে সেটি আরও বেড়ে ৫০ হাজার এককে উন্নীত হয়েছে। আর জুলাই মাসে রপ্তানি বেড়ে ৭২ হাজার ৩৫৯ এককে উন্নীত হয়েছে। এটি চলতি বছরের প্রথম ছয় মাস এবং ২০১৯ সালের পুরো বছরের মাসভিত্তিক রপ্তানির মধ্যে সর্বোচ্চ। এই চিত্র থেকেই বোঝা যায় করোনা মহামারির ধকল কাটিয়ে উঠেছে বাংলাদেশ।

বিদেশি জাহাজ পরিচালনকারী জিবিএক্স লজিস্টিকস লিমিটেডের অ্যাসিস্ট্যান্ট ভাইস প্রেসিডেন্ট মুনতাসির রুবাইয়াত বলেন, ''আমার জানা মতে, অতীতে এক মাসে আমরা এত বেশি পরিমাণ পণ্য রপ্তানি করিনি। দুই কারণে এই রপ্তানি বেড়েছে। একটি হচ্ছে বিদেশি ক্রেতারা পুরনো অর্ডারগুলো নেওয়া শুরু করেছেন। দ্বিতীয়টি হলো অনলাইন বিক্রি বেড়ে যাওয়ায় যুক্তরাষ্ট্রে রপ্তানি আগের চেয়ে ৫ শতাংশ বেড়েছে।''

জুলাই মাসে আমদানির গতিও গত কয়েক মাসের মধ্যে সর্বোচ্চ এবং অনেকটাই স্বাভাবিক ছিল। এ সময়ে

একক দেশ হিসেবে তৈরি পোশাক রপ্তানিতে বিশ্বে দ্বিতীয় অবস্থান ধরে রেখেছে বাংলাদেশ। বৈশ্বিক পোশাক রপ্তানিতে বাংলাদেশের হিস্যা ৬ দশমিক ৮ শতাংশ

১ লাখ ৪ হাজার ৪৯৯ টিইইউ কনটেইনার আমদানি পণ্য ওঠানামা হয়েছে। আর রপ্তানি পণ্য ওঠানামা হয়েছে প্রায় ১ লাখ ২০ হাজার একক। এই পণ্য ওঠানামার হিসাবের মধ্যে খালি কনটেইনারও যুক্ত আছে।

সোনাদিয়া গভীর সমুদ্র আইন বাতিল

সোনাদিয়া গভীর সমুদ্রবন্দর কর্তৃপক্ষ আইন-২০১২ বাতিল করা হয়েছে। ৩১ আগস্ট মন্ত্রিসভার বৈঠকে আইনটি বাতিল করা হয়। মন্ত্রিসভার বৈঠক শেষে মন্ত্রিপরিষদ সচিব খন্দকার আনোয়ারুল ইসলাম বিষয়টি জানান।

তিনি বলেন, ''মন্ত্রিসভার বৈঠকে 'সোনাদিয়া গভীর সমুদ্রবন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০১২'র খসড়া নীতিগত অনুমোদনের বিষয়ে ২০১২ সালের ২ জানুয়ারি গৃহীত সিদ্ধান্ত বাতিলের প্রস্তাবের অনুমোদন দেওয়া হয়েছে। সোনাদিয়ায় গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ করার কথা ছিল। কিন্তু আগেই সরকার সিদ্ধান্ত নিয়েছে সেখানে গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ করবে না। কারণ জাপানি সহায়তায় মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মিত হচ্ছে।''

রেলে চড়ে পণ্য যাবে নেপালে

বাংলাদেশের চাঁপাইনবাবগঞ্জের রোহনপুর-ভারতের মালদহের সিঙ্গাবাদ সীমান্ত দিয়ে পণ্যবাহী ট্রেন নেপালের বিরাটনগর পর্যন্ত যাবে। মাঝে ভারতের ভূখণ্ড ব্যবহার করবে নেপাল। এজন্য বাংলাদেশ সীমান্ত থেকে প্রায় ২১৭ কিলোমিটার পথ পাড়ি দিতে হবে। মন্ত্রিসভার বৈঠকে ১০ আগস্ট নতুন এই ট্রানজিট পথটির খসড়া অনুমোদন করা হয়েছে। ফলে এই রেলপথ ধরে বাংলাদেশ থেকে নেপালে সরাসরি পণ্য যেতে পারবে।

১৯৭৬ সালে বাংলাদেশ ও নেপালের মধ্যে দ্বিপক্ষীয় ট্রানজিট ও প্রটোকল চুক্তি হয়। এই চুক্তির আওতায় নেপালকে ছয়টি পোর্ট অব কল দেওয়া হয়। এগুলো হলো চট্টগ্রাম বন্দর, মোংলা বন্দর, বেনাপোল, বাংলাবান্ধা, বিরল ও চিলাহাটি। এসব পোর্ট অব কলে নেপালের যানবাহন পণ্য পরিবহন করতে পারে। কিন্তু বর্তমানে বাংলাবান্ধা ছাড়া আর কোনো বন্দর দিয়ে নেপালে নিয়মিত পণ্য আসা-যাওয়া করে না।

রোহনপুর-সিঙ্গাবাদ পথে রেল ট্রানজিট নেওয়ার বিষয়ে নেপালের আগ্রহ বেশি। ২০১৮ সালের ৩০ মে থেকে ১ জুন নেপালের কাঠমান্ডুতে অনুষ্ঠিত দুই দেশের বাণিজ্য সচিব পর্যায়ের বৈঠকে প্রথম নেপালের পক্ষ থেকে রোহনপুরকে পোর্ট অব কল দেওয়ার অনুরোধ করা হয়। অনুমোদিত রেল ট্রানজিটের পথটি দুই ভাগে ভাগ করা হয়েছে। প্রথম রুটটি হলো চাঁপাইনবাবগঞ্জের রোহনপুর-মালদহের সিঙ্গাবাদ-বিহারের জগবানী-নেপালের বিরাটনগর। বাংলাদেশের রোহনপুর থেকে নেপালের বিরাটনগর পর্যন্ত দূরত্ব প্রায় ২১৭ কিলোমিটার। দ্বিতীয় পথটি হলো চাঁপাইনবাবগঞ্জের রোহনপুর-পশ্চিমবঙ্গের বিরল-রাধিকাপুর-বিহারের রক্সল-নেপালের বীরগঞ্জ। এই পথে বাংলাদেশ সীমান্ত থেকে বীরগঞ্জের দূরত্ব প্রায় ৫১৪ কিলোমিটার। ইতিমধ্যে ভারতীয় ভূখণ্ডের রেলপথ ব্যবহার করে পণ্য আনা-নেওয়া করতে ট্রানজিট সুবিধা পেয়েছে নেপাল।

২০০৪ সাল থেকে ভারতের সিঙ্গাবাদ থেকে নেপালের বিরাটনগর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ চালু হয়। কিন্তু বাংলাদেশ অংশে তখনো মিটারগেজ রেলপথ ছিল। ২০১৫ সালে বাংলাদেশ অংশে ব্রডগেজ রেলপথ চালু হয়। এর ফলে রেলপথে সরাসরি নেপালের সাথে পণ্য পরিবহনের সুযোগ তৈরি হয়। ২০১৭ সালে রোহনপুর দিয়ে ৩৫ হাজার টনের একটি সারের চালান এই পথে নেপালের বিরাটনগরে নেওয়া হয়। এরপর ২০১৯ সালে নেপালের পক্ষ থেকে আনুষ্ঠানিকভাবে এই পথটি চালুর অনুরোধ জানানো হয়।

নেপালের সাথে ব্যবসা-বাণিজ্য এখন বাংলাদেশের অনুকূলে। এর মানে, বাংলাদেশ থেকে বেশি অর্থের পণ্য রপ্তানি হয়, নেপাল থেকে কম পণ্য আমদানি হয়। ছয় বছর আগেও নেপালের অনুকূলে ছিল ব্যবসা-বাণিজ্য। ২০১৪-১৫ অর্থবছর থেকে এই পরিস্থিতি ঘুরে দাঁড়ায়। ওই বছর আড়াই কোটি ডলারের পণ্য বাংলাদেশ থেকে রপ্তানি হয়েছে। আর আমদানি হয়েছে ১ কোটি ১৫ লাখ ডলারের পণ্য। এরপর এই বাণিজ্যের পরিমাণ শুধু বেড়েছে। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে বাংলাদেশ থেকে প্রায় ৪ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। আর নেপাল থেকে আনা হয়েছে প্রায় ১ কোটি ডলারের পণ্য।

নৌপথে পণ্য যাবে ত্রিপুরায়

ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্য ত্রিপুরার সাথে প্রথমবারের মতো বাংলাদেশের নৌপথে বাণিজ্য সুবিধা তৈরি হচ্ছে। কুমিল্লার দাউদকান্দি থেকে গোমতী নদী দিয়ে ত্রিপুরার সোনামুড়া পর্যন্ত এই নতুন নৌপথ চালু হবে। সেখান থেকে সড়কপথে ত্রিপুরার রাজধানী আগরতলায় যাবে পণ্যের চালান। শিগগিরই এই পথে পরীক্ষামূলক চালান নেওয়া হবে। ইতিমধ্যে বাংলাদেশের প্রিমিয়ার সিমেন্ট মিলস লিমিটেড বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) কাছে এই নৌপথ ব্যবহারের অনুমতি চেয়েছে। প্রতিষ্ঠানটি বর্তমানে সড়কপথে ত্রিপুরায় সিমেন্ট রপ্তানি করে।

দাউদকান্দি থেকে গোমতী নদী দিয়ে মুরাদনগর, দেবীদ্বার, ব্রাহ্মণপাড়া, বুড়িচং, কুমিল্লা সদর ও বিবিরবাজার হয়ে সোনামুড়ায় পণ্য নেওয়া হবে। সেখান থেকে সড়কপথে পণ্য ত্রিপুরার রাজধানী আগরতলায় যাবে। দাউদকান্দি থেকে সোনামুড়ার দূরত্ব ৯২ কিলোমিটার। এটি কোনো ট্রানজিট বা ট্রান্সশিপমেন্ট সুবিধা নয়। এটি মূলত দুই দেশের মধ্যে সরাসরি পণ্য আমদানি-রপ্তানির রুট হিসেবে ব্যবহার করা হবে।

বাংলাদেশি ব্যবসায়ীদের পাশাপাশি ভারতেরও আগ্রহ থাকায় এই নৌপথ চালুর উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। বিআইডব্লিউটিএর একটি প্রতিনিধি দল সম্প্রতি নৌপথটি পরিদর্শন করেছে। দলটি এই পথে কী ধরনের পণ্যবাহী নৌযান চলাচল করতে পারবে, নদীর নাব্যতা কতটা আছে, পণ্য পরিবহনে কী ধরনের সমস্যা হতে পারে, কী ধরনের অবকাঠামো সুবিধা লাগবে এসব পর্যবেক্ষণ করে।

ত্রিপুরার সঙ্গে সড়কপথেই ব্রাহ্মণবাড়িয়ার আখাউড়া ও কুমিল্লার বিবিরবাজার স্থলবন্দর দিয়ে নিয়মিত পণ্য আমদানি-রপ্তানি হয়। সুখবর হলো ত্রিপুরা থেকে যত পণ্য আসে, এর চেয়ে অনেক বেশি পণ্য সেখানে রপ্তানি হয়। ২০১৮-১৯ অর্থবছরের আখাউড়া স্থলবন্দর দিয়ে ২ লাখ ৯ হাজার ৯৬২ টন মাছ, খাদ্যপণ্য, পাথর, সিমেন্ট, সার ইত্যাদি রপ্তানি হয়েছে। এর বিপরীতে ত্রিপুরা থেকে ৯৯ টন পণ্য আমদানি হয়েছে। একইভাবে ওই বছর বিবিরবাজার স্থলবন্দর দিয়ে ত্রিপুরায় ১ লাখ ৭০ হাজার ৪৫৮ টন পণ্য রপ্তানির বিপরীতে রাজ্যটি থেকে এসেছে মাত্র ৪৭৯ টন পণ্য। তাই ত্রিপুরার সাথে নৌপথে বাণিজ্য শুরু হলে সার, সিমেন্ট, খাদ্যপণ্য, কৃষিপণ্য রপ্তানির সুযোগ বাড়বে।

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে বিস্ফোরক সরিয়ে ফেলার সুপারিশ

চট্টগ্রাম বন্দরে মজুদকৃত বিপজ্জনক বিস্ফোরক ও ঝুঁকিপূর্ণ দ্রব্যাদি দ্রুত সরিয়ে ফেলার সুপারিশ করেছে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত স্থায়ী কমিটি। কমিটির বৈঠকে লেবাননের রাজধানী বৈরুতে রাসায়নিক গুদামে ভয়াবহ বিস্ফোরণের বিষয়টি নিয়ে আলোচনা শেষে এ সুপারিশ করা হয়েছে। ২৭ আগস্ট জাতীয় সংসদ ভবনে অনুষ্ঠিত ওই বৈঠকে সভাপতিত্ব করেন কমিটির সভাপতি মেজর (অব.) রফিকুল ইসলাম বীর উত্তম। বৈঠকে কমিটির সদস্য নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, রনজিত কুমার রায়, মাহফুজুর রহমান, ডা. সামিল উদ্দিন আহমেদ শিমুল ও মো. আছলাম হোসেন সওদাগর এবং সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

পোশাক রপ্তানিতে দ্বিতীয় অবস্থান ধরে রেখেছে বাংলাদেশ

একক দেশ হিসেবে তৈরি পোশাক রপ্তানিতে বিশ্বে দ্বিতীয় অবস্থান দখল করা নিয়ে বাংলাদেশ ও ভিয়েতনামের মধ্যে এক ধরনের অঘোষিত লড়াই চলছে কয়েক বছর ধরে। তবে এ বছরও বাংলাদেশ ভিয়েতনামকে হটিয়ে

দ্বিতীয় অবস্থান ধরে রেখেছে।

বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থার (ডব্লিউটিও) 'ওয়ার্ল্ড স্ট্যাটিস্টিক্যাল রিভিউ ২০২০' প্রতিবেদনে এমন চিত্রই উঠে এসেছে। চীন বরাবরের মতো তৈরি পোশাক রপ্তানিতে শীর্ষে অবস্থান করছে। তবে ২০১৮ সালের তুলনায় গত বছর দেশটির পোশাক রপ্তানি ৬০০ কোটি ডলার কমে ১৫ হাজার ২০০ কোটি ডলার হয়েছে। বিশ্বের মোট পোশাক রপ্তানিতে চীনের হিস্যা বর্তমানে ৩০ দশমিক ৮ শতাংশ।

পোশাক রপ্তানিতে দ্বিতীয় অবস্থানে মূলত ২৭ দেশের জোট ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ)। গত বছর ইইউর রপ্তানি ১৩ হাজার ৬০০ কোটি ডলার। তবে একক দেশ হিসেবে বাংলাদেশ দ্বিতীয় শীর্ষ পোশাক রপ্তানিকারক। বাংলাদেশ গত বছর ৩ হাজার ৪০০ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি করেছে। বৈশ্বিক পোশাক রপ্তানিতে বাংলাদেশের হিস্যা ৬ দশমিক ৮ শতাংশ।

তৃতীয় অবস্থানে থাকা ভিয়েতনাম গত বছর ৩ হাজার ১০০ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি করেছে। চীনের মতো ভিয়েতনামের পোশাক রপ্তানি ২০১৮ সালের তুলনায় গত বছর ১০০ কোটি ডলার কমেছে। মোট পোশাক রপ্তানিতে ভিয়েতনামের বর্তমান হিস্যা ৬ দশমিক ২ শতাংশ।

চীন, ইইউ, বাংলাদেশ ও ভিয়েতনামের পর পোশাক রপ্তানিতে শীর্ষ দশে রয়েছে ভারত, তুরস্ক, হংকং, যুক্তরাজ্য, ইন্দোনেশিয়া ও কম্বোডিয়া। এর মধ্যে ভারত গত বছর ১ হাজার ৭০০ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি করেছে। তাদের হিস্যা সাড়ে ৩ শতাংশ। সব মিলিয়ে শীর্ষ ১০ দেশ ৪১ হাজার ১০০ কোটি ডলারের তৈরি পোশাক রপ্তানি করেছে, যা বৈশ্বিক পোশাক রপ্তানির ৮৩ দশমিক ৫ শতাংশ।

দেশেই তৈরি হবে বৈদ্যুতিক গাড়ি

দেশে বৈদ্যুতিক গাড়ি তৈরির কারখানা করছে বাংলাদেশ অটো ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেড। বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিব শিল্পনগরে এ কারখানার কাজ অনেকটাই এগিয়েছে। আগামী বছরের মাঝামাঝি বাংলাদেশি ব্র্যান্ডের নামে বৈদ্যুতিক গাড়ি বাজারে আনতে চায় তারা।

বাংলাদেশে গাড়ি তৈরির এ কারখানায় বাংলাদেশ অটো ইন্ডাস্ট্রিজের অংশীদার চীনা প্রতিষ্ঠান ডংফেং মোটর গ্রুপ লিমিটেড। এটি চীনের শীর্ষস্থানীয় গাড়ি নির্মাতার একটি। তাদের আবার জাপানের হোন্ডা, নিশান, ফ্রান্সের সিটরয়েনসহ জাপানি ও ইউরোপীয় কয়েকটি গাড়ি নির্মাতার সঙ্গে যৌথ উদ্যোগের কারখানা রয়েছে।

বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিব শিল্পনগরে বাংলাদেশ অটো ইন্ডাস্ট্রিজ জমি নিয়েছে মোট ১০০ একর। বিনিয়োগের লক্ষ্য ১ হাজার কোটি টাকা। এ জমিতে তারা গাড়ির যন্ত্রাংশ ও ব্যাটারি তৈরির জন্য আলাদা দুটি কোম্পানি গঠন করে পৃথক কারখানা করছে। একটির নাম বাংলাদেশ লিথিয়াম ব্যাটারি লিমিটেড, যার অংশীদার হংকংয়ের জিয়াংসু রুইহং লিথিয়াম কোম্পানি লিমিটেড। আরেকটির নাম মোটর টেকনোলজি লিমিটেড, যার অংশীদার চীনের উহান সায়ান পাওয়ার টেকনোলজি কোম্পানি।

বাংলাদেশ অটো ইন্ডাস্ট্রিজ জানায়, তাদের কারখানার ভৌত কাজ ৬০ শতাংশের মতো শেষ হয়েছে। যন্ত্রপাতি অনেকটাই চট্টগ্রাম বন্দরে এসে গেছে। চীনা, ইউরোপীয় ও কোরীয় কর্মী নিয়োগ শেষ। তারা বছরে ৩৫ হাজার ব্যক্তিগত গাড়ি বা প্রাইভেট কার, ৫০ হাজার তিন চাকার যান ও এক লাখ ইলেকট্রিক মোটরসাইকেল উৎপাদনের লক্ষ্য ঠিক করেছে।

ইস্পাত খাতের সুপরিচিত প্রতিষ্ঠান জিপিএইচ ইস্পাতের স্টার অ্যালাইড ভেঞ্চার টায়ার কারখানার জন্য ৫০ একর জমি নিয়েছে। তাদের বিনিয়োগ প্রস্তাব ৭৫০ কোটি টাকা। এছাড়া রানার অটোমোবাইলস ও ইফাদ অটোস জমি নিতে আগ্রহ দেখাচ্ছে বলে জানিয়েছে বেজা। বিনিয়োগ পরিকল্পনা নিয়ে জাপানের সুপরিচিত গাড়ি নির্মাতা প্রতিষ্ঠান মিৎসুবিশির ভাইস প্রেসিডেন্ট এ বছরের শুরুতে বঙ্গবন্ধু শিল্পনগর পরিদর্শন করেছেন। জাপানের আরেক গাড়ি নির্মাতা কাওয়াসাকিও বঙ্গবন্ধু শিল্পনগরে বিনিয়োগের আগ্রহ দেখিয়েছে বলে জানিয়েছে বেজা।

বঙ্গবন্ধু শিল্পনগরে গাড়ি নির্মাণের একটি কেন্দ্র বা হাব গড়ে তুলতে চায় বেজা। এজন্য আগ্রহী প্রতিষ্ঠানগুলোকে জমি দেবে সংস্থাটি। বেজার নির্বাহী চেয়ারম্যান পবন চৌধুরী বলেন, 'আমরা গাড়ি নির্মাতাদের জন্য আরও ৫০০ একর জমি রেখেছি।'

সাত প্রকল্পে সাড়ে ২৬ হাজার কোটি টাকা দিচ্ছে জাপান

সাতটি বড় প্রকল্পে বাংলাদেশকে ৩১১ কোটি ডলার দেবে জাপানের সাহায্য সংস্থা জাইকা। চলতি বাজারমূল্যে (ডলারপ্রতি দাম ৮৫ টাকা ধরে) টাকার অঙ্কে এর পরিমাণ সাড়ে ২৬ হাজার কোটি টাকা। রাজধানীর মেট্রোরেল, যমুনা নদীতে রেল সেতু, বিমানবন্দরের টার্মিনাল, সড়ক নির্মাণসহ বিভিন্ন অবকাঠামো প্রকল্পে এই টাকা খরচ করা হবে। ১২ আগস্ট অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ (ইআরডি) ও জাপান সরকারের মধ্যে চুক্তি হয়। ইআরডি সচিব ফাতিমা ইয়াসমিন ও জাপানের রাষ্ট্রদূত ইতো নাওকি এ-সংক্রান্ত নোট বিনিময় করেন। চুক্তিতে জাপানের পক্ষে সই করেন জাইকার প্রধান প্রতিনিধি ইউহো হায়াকাওয়া। শেরেবাংলা নগরের ইআরডি সম্মেলনকক্ষে এই চুক্তি স্বাক্ষর অনুষ্ঠান হয়। উভয় দেশের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা এসময় উপস্থিত ছিলেন।

এর আগে একসাথে একদিনে একটি দাতা সংস্থার কাছ থেকে এত বিপুল পরিমাণ বিদেশি ঋণচুক্তি চুক্তি স্বাক্ষর হয়নি। ঢাকা ম্যাস ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট বা এমআরটি, যমুনা রেল সেতু নির্মাণ, হজরত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর সম্প্রসারণ, চট্টগ্রাম-কক্সবাজার হাইওয়ে উন্নয়ন, খাদ্যমূল্য চেইন উন্নতি এবং নগর উন্নয়ন ও নগর সরকার প্রকল্পে জাইকার এই অর্থ খরচ করা হবে।

ইআরডি সচিব ফাতিমা ইয়াসমিন বলেন, ''২০১৯ সালে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা জাপান সফরকালে ওই দেশের উচ্চপদস্থ কর্মকর্তাদের এ দেশের অর্থনৈতিক ও সামাজিক উন্নয়নে অগ্রগতির কথা জানান। তখন জাপানের প্রধানমন্ত্রী বাংলাদেশকে সহায়তার আশ্বাস দেন। এসব প্রকল্প দেশের সামাজিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক যোগাযোগের ক্ষেত্রে ব্যাপক ভূমিকা রাখবে।''

জাইকার প্রতিনিধি ইউহো হায়াকাওয়া বলেন, ''করোনা মহামারি সত্ত্বেও জাপানের সহায়তাপুষ্ট প্রকল্পগুলো এগিয়ে যাচ্ছে। এই কঠিন পরিস্থিতির মধ্যে এমআরটি-৬ এর নির্মাণকাজ চলছে। অন্য প্রকল্পগুলোরও বাস্তবায়ন হচ্ছে।''

জাপানের ৪১তম ঋণ প্যাকেজের আওতায় এই ঋণের সুদের হার নির্মাণকাজের দশমিক ৬৫ শতাংশ। পরামর্শক সেবার জন্য দশমিক শূন্য ১ শতাংশ। এছাড়া মাশুল হিসেবে দশমিক ২ শতাংশ অর্থ দিতে হবে। ঋণ পরিশোধের সময়সীমা ৩০ বছর। এর মধ্যে গ্রেস পিরিয়ড ১০ বছর।

আরও ১০টি অর্থনৈতিক অঞ্চলের স্থান চূড়ান্ত

দেশে আরও ১০টি অর্থনৈতিক অঞ্চলের স্থান অনুমোদন পেল বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অঞ্চল কর্তৃপক্ষের (বেজা) গভর্নিং বোর্ডের সপ্তম সভায়। ১০ আগস্ট প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সভাপতিত্বে ভার্চুয়াল এই সভা অনুষ্ঠিত হয়। অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলো হলো ঢাকার নবাবগঞ্জে নবাবগঞ্জ অর্থনৈতিক অঞ্চল, টাঙ্গাইলের ভূঞাপুরে টাঙ্গাইল অর্থনৈতিক অঞ্চল, নওগাঁয় সাপাহার অর্থনৈতিক অঞ্চল, দিনাজপুর সদরে দিনাজপুর অর্থনৈতিক অঞ্চল, নোয়াখালীর কোম্পানীগঞ্জে নোয়াখালী অর্থনৈতিক অঞ্চল, চট্টগ্রামের সন্দীপে সন্দীপ অর্থনৈতিক অঞ্চল, সুনামগঞ্জের ছাতকে সুনামগঞ্জ অর্থনৈতিক অঞ্চল, পাবনার বেড়ায় পাবনা অর্থনৈতিক অঞ্চল, বরিশালের হিজলায় চরমেঘা অর্থনৈতিক অঞ্চল ও মানিকগঞ্জের শিবালয়ে মানিকগঞ্জ অর্থনৈতিক অঞ্চল।

বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিব শিল্পনগরে বৈদ্যুতিক গাড়ি তৈরির কারখানা করছে বাংলাদেশ অটো ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেড। ১ হাজার কোটি টাকা বিনিয়োগের লক্ষ্য নিয়ে শুরু করা এ কারখানার কাজ অনেকটাই এগিয়েছে

ছবিতে সংবাদ

জাতীয় শোক দিবস উপলক্ষে বন্দর ভবন চত্বরে গাছের চারা রোপণ করছেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ। এ সময় পর্ষদ সদস্যবৃন্দ ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

২৭ ও ২৮ আগস্ট কর্ণফুলী নদীর উত্তর পাড়ে উচ্ছেদ অভিযান চালিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও চট্টগ্রাম জেলা প্রশাসন। অভিযানে নেতৃত্ব দেন বন্দর কর্তৃপক্ষের নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট গৌতম বাড়ৈ ও পতেঙ্গা সার্কেলের সহকারী কমিশনার (ভূমি) এহছান মুরাদ।

চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নবনিযুক্ত প্রশাসক খোরশেদ আলম সুজন ২৩ আগস্ট বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের যুগ্ম সচিব মো. রফিকুল ইসলাম খান ২৭ আগস্ট বন্দরের নির্মাণাধীন পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল ও বে টার্মিনাল পরিদর্শন করেন। এ সময় সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

বন্দর ভবনের পেছনের পুকুরে ২২ আগস্ট মাছের পোনা অবমুক্তকরণ ও অ্যাংকলিং কার্যক্রমের উদ্বোধন করেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ।

সভায় আরও পাঁচটি সিদ্ধান্ত হয়। যার মধ্যে রয়েছে মহেশখালী বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চলের নাম পরিবর্তন করে 'সোনাদিয়া ইকো-ট্যুরিজম পার্ক' নামকরণের অনুমোদন। এছাড়া সিরাজগঞ্জ অর্থনৈতিক অঞ্চল, কিশোরগঞ্জ অর্থনৈতিক অঞ্চল, কর্ণফুলী ড্রাইডক বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল, ইস্টওয়েস্ট বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল ও হোসেন্দী অর্থনৈতিক অঞ্চলকে জোন ঘোষণা এবং তাদের দেওয়া লাইসেন্সের ভূতাপেক্ষ অনুমোদন।

সভায় অর্থনৈতিক অঞ্চলে স্থাপিত সব শ্রেণির (এ/বি/সি) কৃষিপণ্য প্রক্রিয়াজাত শিল্পপ্রতিষ্ঠানের উৎপাদিত পণ্য রপ্তানিতে অর্থনৈতিক অঞ্চলের বাইরের প্রতিষ্ঠানের মতো একই হারে রপ্তানিতে নগদ সহায়তা দেওয়ার সিদ্ধান্ত হয়। এছাড়া সভায় বিশ্বব্যাপী বিনিয়োগ স্থানান্তরের যে প্রবণতা সৃষ্টি হয়েছে, এর পরিপ্রেক্ষিতে বিনিয়োগকারীদের আকৃষ্ট করতে কর্মকৌশল ও ভবিষ্যৎ কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নের জন্য দ্রুত পদক্ষেপ নেওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট সংস্থাকে নির্দেশনা দেওয়া হয়। বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিব শিল্পনগরের সাথে মেরিন ড্রাইভের সংযোগ স্থাপনে সংশ্লিষ্ট সংস্থাকে নির্দেশনা প্রদানের সিদ্ধান্ত হয় সভায়।

সরকার ২০৩০ সাল নাগাদ দেশে ১০০টি অর্থনৈতিক অঞ্চল প্রতিষ্ঠায় কাজ করছে। এর মধ্যে ৯৩টি অর্থনৈতিক অঞ্চল অনুমোদন পেয়েছে। এদের মধ্যে বাস্তবায়নাধীন রয়েছে সরকারি-বেসরকারি ২৮টি অর্থনৈতিক অঞ্চল।

বন্দর চ্যানেলে ফিশিং বোটকে জরিমানা

কর্ণফুলী নদীতে চট্টগ্রাম বন্দরে বড় জাহাজ আসা-যাওয়ার পথে (চ্যানেল) অবৈধভাবে ঢুকে পড়া একটি ফিশিং বোটকে ৩০ হাজার টাকা জরিমানা করা হয়েছে। ৯ আগস্ট বেলা ২টার দিকে বোটটি আটক করা হয়। এরপর বন্দর কর্তৃপক্ষের ম্যাজিস্ট্রেট গৌতম বাড়ৈ ওই বোটের চালককে জরিমানা করেন।

ফিশিং বোটটি অবৈধভাবে চ্যানেলের মধ্যে ঢোকায় এমভি ক্যাপ মন্ত্রি নামের সিঙ্গাপুরগামী একটি পণ্যবাহী জাহাজের সাথে সংঘর্ষের উপক্রম হয়। এতে বড় ধরনের দুর্ঘটনা ঘটতে পারত। ফিশিং বোটটি গোপনে চ্যানেল থেকে বের হওয়ার সময় ফিশিং বোটটি আটক করা হয়। উল্লেখ্য, কর্ণফুলী নদীর মূল চ্যানেলে ফিশিং বোট প্রবেশ নিষিদ্ধ।

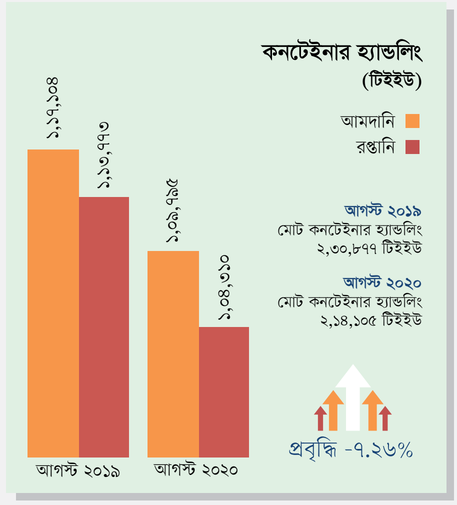
মহাসড়কে টোল নেওয়ার কথা ভাবছে সরকার

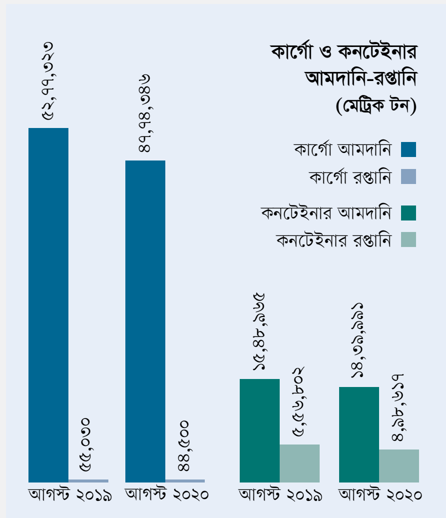
মহাসড়ক ব্যবহার করলে টোল নেওয়ার চিন্তাভাবনা চলছে। কীভাবে টোল নেওয়া যায়, সেই পরিকল্পনা করতে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা নির্দেশ দিয়েছেন বলে জানিয়েছেন পরিকল্পনামন্ত্রী এমএ মান্নান। পরিকল্পনামন্ত্রী বলেছেন, ''প্রধানমন্ত্রী জানিয়েছেন, সবকিছু টোলমুক্ত হবে, তা ঠিক নয়। রাস্তাঘাট মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণের খরচ যাতে টোলের টাকা থেকে আসে, সেই ব্যবস্থা করা যেতে পারে। প্রধানমন্ত্রীও তাই টোল নেওয়ার পক্ষে।''

১৮ আগস্ট জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটির (একনেক) সভা শেষে পরিকল্পনামন্ত্রী এমএ মান্নান এক ভার্চুয়াল সংবাদ সম্মেলনে একথা বলেন। প্রধানমন্ত্রীর সভাপতিত্বে এই একনেক সভা অনুষ্ঠিত হয়। পরিকল্পনামন্ত্রী আরও জানান, সড়ক ও জনপথ বিভাগের আওতায় সড়ক নির্মাণ ও মেরামতের কোনো প্রকল্পে বিশ্রামাগার তৈরির জন্য বরাদ্দ না রাখার নির্দেশ দিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী। এর পরিবর্তে এক প্রকল্পের আওতায় সারা দেশে বিশ্রামাগার নির্মাণের পরামর্শ দেন তিনি। একনেক সভায় দুটি সড়ক প্রশস্তকরণ প্রকল্প অনুমোদনের জন্য উঠলে প্রধানমন্ত্রী এসব নির্দেশনা দেন।

এদিন একনেক সভায় সব মিলিয়ে ৩ হাজার ৪৬২ কোটি টাকার সাতটি প্রকল্প অনুমোদন দেওয়া হয়। প্রকল্পগুলো হলো ৫৯৫ কোটি টাকার ইমার্জেন্সি মাল্টি সেক্টর রোহিঙ্গা ক্রাইসিস রেসপন্স প্রজেক্ট (১ম সংশোধিত); ৮৪৫ কোটি টাকার বারইয়ারহাট-হেঁয়াকো-রামগড় সড়ক প্রশস্ত করা; ৫২৪ কোটি টাকার দাউদকান্দি-গোয়ালমারী-শ্রীরায়েরচর (কুমিল্লা)-মতলব উত্তর (ছেঙ্গারচর) জেলা মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীত করা; ৫২৬ কোটি টাকার খুলনা সড়ক জোনের আওতাধীন মহাসড়কে বিদ্যমান সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ পুরাতন কংক্রিট সেতু-বেইলি সেতুর স্থলে কংক্রিট সেতু নির্মাণ; ৭১২ কোটি টাকার তেঁতুলিয়া নদীর ভাঙন থেকে পটুয়াখালী জেলার বাউফল উপজেলার ধুলিয়া লঞ্চঘাট হতে বরিশাল জেলার বাকেরগঞ্জ উপজেলার দুর্গাপাশা রক্ষা; ৫৩১ কোটি টাকার কপোতাক্ষ নদের জলাবদ্ধতা দূর করা (২য় পর্যায়) এবং ৬১ কোটি টাকার গভীর সমুদ্রে টুনা ও সমজাতীয় পেলাজিক মাছ আহরণে পাইলট প্রকল্প।

২০১৯ ও ২০২০ সালের আগস্ট মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	আগস্ট ২০১৯	আগস্ট ২০২০
রাজস্ব আয়	২৩৫.১৩	২২৮.১০
রাজস্ব ব্যয়	১০৫.০২	৮৯.২৫
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	১৩০.১১	১৩৮.৮৫
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৪.৮৯	২.৪৮
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৮.০৬	৩.৯৯
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	৩০.২৩	২৭.৭৯

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