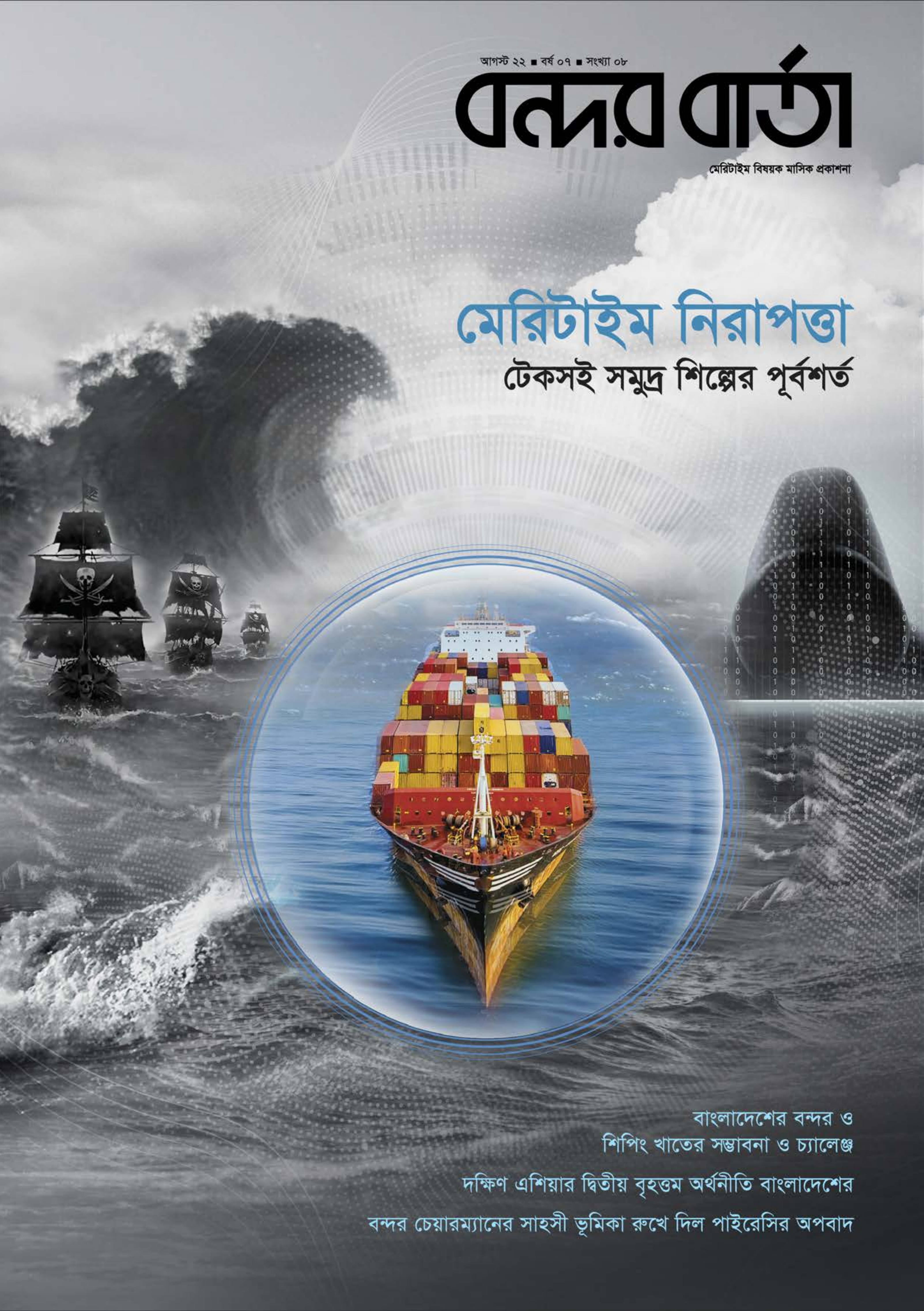
আগস্ট ২২ ■ বর্ষ ০৭ ■ সংখ্যা ০৮

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



মেরিটাইম নিরাপত্তা
টেকসই সমুদ্র শিল্পের পূর্বশর্ত

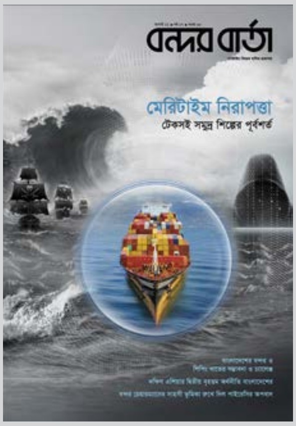
বাংলাদেশের বন্দর ও
শিপিং খাতের সম্ভাবনা ও চ্যালেঞ্জ

দক্ষিণ এশিয়ার দ্বিতীয় বৃহত্তম অর্থনীতি বাংলাদেশের

বন্দর চেয়ারম্যানের সাহসী ভূমিকা রুখে দিল পাইরেসির অপবাদ

আগস্ট ২০২২
বর্ষ ০৭, সংখ্যা ০৮

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান,
এনপিপি, বিসিজিএমএস, এনডিসি, পিএসসি

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
শরিফুল আলম শিমুল

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

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

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

আধুনিক যুগে সমুদ্র শিল্পের নিরাপত্তাঝুঁকি বহুমাত্রিক রূপ ধারণ করেছে

অর্থনীতির বিশ্ব পরিব্রাজনের শুরুটাই হয়েছিল বিপৎসংকুল সমুদ্রে অজানার উদ্দেশে যাত্রা করে। তথ্য-প্রযুক্তিগত উৎকর্ষের এই যুগে এসেও অর্থনীতিতে সমুদ্রের প্রভাব এতটুকু ম্লান হয়নি, বরং নানা মাত্রায় বিবর্তিত হয়ে নৌপরিবহন বৈশ্বিক অর্থনীতিকে এক নতুন মাত্রায় নিয়ে যাচ্ছে। তবে সমুদ্রে নৌপরিবহনের ঝুঁকিও কম নয়। সেই প্রাচীন কাল থেকেই জলদস্যুতা এবং সমুদ্রের রুদ্র রূপ নৌ বাণিজ্যে বাধা হয়ে দাঁড়িয়েছে বারবার। তবে যত সময় গড়িয়েছে, সাগর-মহাসাগরে নিরাপত্তাঝুঁকির ধরন ও বিস্তৃতিও বেড়েছে। ঔপনিবেশিক শাসন বিস্তারের যুগে বিভিন্ন অঞ্চলে নৌ-সামরিক উত্তেজনা মাঝেমধ্যেই দেখা গেছে। গত শতকের বিশ্বযুদ্ধের সময়ও সমুদ্রগুলো ছিল অন্যতম রণক্ষেত্র।

আধুনিক যুগে সমুদ্র শিল্পের নিরাপত্তাঝুঁকি আরও বহুমাত্রিক রূপ ধারণ করেছে। যত সময় গড়াচ্ছে, সাগরের ওপর চাপ তত বাড়ছে। বিশ্বায়নের যুগে সমুদ্র বাণিজ্যের প্রসারের সুবাদে জাহাজ চলাচল বেড়েছে। একই সঙ্গে বেড়েছে জাহাজে জাহাজে সংঘর্ষের ঘটনাও। অন্যদিকে সাপ্লাই চেইনের স্বাভাবিকতা বজায় রাখার স্বার্থে অনেক সময় বন্দরগুলোকে বাড়তি চাপ নিয়ে কাজ করতে হয়। অল্প সময়ে বেশি সংখ্যক জাহাজকে সেবা দিতে গিয়ে কখনো কখনো বন্দরে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের সময় দুর্ঘটনা ঘটে। আবার ব্যস্ত সূচির কারণে বেশি সংখ্যক জাহাজকে বন্দরে ডকিংয়ের সুযোগ দিতে গিয়ে মাঝেমধ্যে সংঘর্ষের খবরও পাওয়া যায়। এছাড়া কনটেইনারে করে অনেক সময় বিপজ্জনক রাসায়নিকসহ অন্যান্য দাহ্য পদার্থ পরিবহন করা হয়। কখনো কখনো এসব কনটেইনার বিস্ফোরিত হয়ে পুরো জাহাজে আগুন ছড়িয়ে পড়ে। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় এ ধরনের দুর্ঘটনার প্রকোপও বেড়েছে।

তথ্যপ্রযুক্তির এই যুগে আরেকটি বড় নিরাপত্তা হুমকি হয়ে দাঁড়িয়েছে সাইবার অপরাধ। এখন হ্যাকাররা বিভিন্ন মেরিটাইম সার্ভিসের সিস্টেমে প্রবেশ করে এর নিয়ন্ত্রণ নিয়ে নেয়, সেটি অকার্যকর করে দেয় এবং তা পুনরায় সচল করার জন্য র‍্যানসমওয়্যার দাবি করে। আবার বিভিন্ন সংবেদনশীল তথ্য হাতিয়ে নিয়ে সেগুলোর বিনিময়েও মোটা অংকের অর্থ আদায় করে তারা।

এই যে মেরিটাইম খাতের নিরাপত্তা নিয়ে বহুমাত্রিক সব সংকট, তা কোনো নির্দিষ্ট দেশ বা অঞ্চলের নয়। বরং তা সারা বিশ্বের জন্যই বড় চ্যালেঞ্জের নাম। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় সমুদ্র নিরাপত্তা বাড়াতে জাতীয় ও আন্তর্জাতিক পর্যায়ে আইনি বিধিবিধান চালু, নজরদারি বৃদ্ধিসহ অবশ্যপালনীয় বিভিন্ন সুরক্ষামূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করতে দেখা গেছে। তারপরও মাঝেমধ্যেই বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে বড় ধরনের দুর্ঘটনা ঘটতে দেখা যায়। এই পরিস্থিতি থেকে উত্তরণের মাধ্যমে সমুদ্র শিল্পকে পুরোপুরি ঝুঁকিমুক্ত করার জন্য প্রয়োজন সময়োপযোগী কর্মপরিকল্পনা ও নীতিগত সিদ্ধান্ত গ্রহণ। আর তা হতে হবে সমন্বিতভাবে। এসব নিরাপত্তাঝুঁকির সমাধান না করা গেলে সময়ের প্রয়োজন মিটিয়ে একটি টেকসই সমুদ্র শিল্পের বাস্তবায়নও সম্ভব হবে না।

বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রবেশদ্বার চট্টগ্রাম বন্দরও নিরাপত্তা বিষয়টিতে যথেষ্ট গুরুত্ব দিয়েছে। বন্দর কর্তৃপক্ষ বিভিন্ন আইন প্রয়োগকারী সংস্থার সাথে সমন্বয় করে বহির্নোঙরে নজরদারি জোরদার করেছে। একই সাথে ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেম (ভিটিএমআইএস) স্থাপনের মাধ্যমে বহির্নোঙরে প্রতিটি জাহাজের নিরাপত্তা নিশ্চিতসহ ২৪/৭ নিরবচ্ছিন্নভাবে তদারকি করা হচ্ছে। এর ফলশ্রুতিতে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে পাইরেসির হার শূন্যের কোঠায় নেমে এসেছে, যা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) সহ অন্যান্য সমুদ্র সংস্থার স্বীকৃতি লাভ করেছে। চট্টগ্রাম বন্দরের জলসীমায় এখন আর বড় ধরনের কোনো জলদস্যুতার ঘটনা ঘটে না। কালেভদ্রে যেসব ঘটনার খবর পাওয়া যায়, সেগুলোকে নিছক ছিঁচকে চুরি বলা চলে। তাও আবার সব খবরের যে সত্যতা থাকে, তাও নয়।

চট্টগ্রাম বন্দর ২০০৪ সালের ১ জুলাই থেকে ইন্টারন্যাশনাল শিপ অ্যান্ড পোর্ট ফ্যাসিলিটি সিকিউরিটি (আইএসপিএস) কোড বাস্তবায়ন ও দক্ষতার সাথে প্রতিপালন করে আসছে। তাছাড়া টু-স্টেজ গেট স্থাপন, ভ্রাম্যমাণ ভেহিকল দ্বারা কার্গো স্ক্যানিং সিস্টেম, সিসি ক্যামেরা ও ফায়ার অ্যালার্ম সিস্টেম স্থাপনসহ নিরাপত্তা ব্যবস্থায় বিভিন্ন কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ এবং ব্যাপক সংস্কারের ফলে দেশে ও বিদেশে বন্দরের ভাবমূর্তি সমুন্নত হয়েছে। সমুদ্র শিল্পের নিরাপত্তাঝুঁকির বিস্তারিত নিয়ে এবারের মূল আয়োজন।

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

বিশ্বায়নের যুগে সমুদ্র বাণিজ্য প্রসারের সুবাদে জাহাজ চলাচলের ব্যস্ততা যেমন বেড়েছে; একই সাথে সামুদ্রিক নিরাপত্তাঝুঁকিও বহুমাত্রিক রূপ ধারণ করেছে। মেরিটাইম ঝুঁকি এখন আর শুধু প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও জলদস্যুতার মধ্যে আটকে নেই। বর্তমানে মেরিটাইম খাতকে মাথা ঘামাতে হচ্ছে সাইবারসহ বহুমুখী নিরাপত্তা ইস্যু নিয়ে। সমুদ্র নিরাপত্তায় নেওয়া বৈশ্বিক পদক্ষেপগুলোর কার্যকারিতার ওপরই নির্ভর করছে সমুদ্র শিল্পের টেকসই ভবিষ্যৎ।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- দক্ষিণ এশিয়ার দ্বিতীয় বৃহত্তম অর্থনীতি বাংলাদেশের
- রেকর্ড ৩২ লাখ ৫৫ হাজার কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে চট্টগ্রাম বন্দর
- চট্টগ্রাম বন্দরে যুক্ত হয়েছে দুটি কি গ্যান্ট্রি ক্রেন
- ২০২১-২২ অর্থবছরে শতকোটি ডলার রপ্তানি আয় পাঁচ খাতে
- ব্লু ইকোনমিতে বিনিয়োগের অর্থ সংস্থানের জন্য নীতিমালা প্রয়োজন
- চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহারের ট্রানজিট মাশুল নির্ধারণ
- কলম্বো বন্দরে অগ্রাধিকার পাবে বাংলাদেশি জাহাজ
- বিএম ডিপোতে বিস্ফোরণে অক্ষত কনটেইনারের পণ্য রপ্তানির উদ্যোগ
- স্বাদুপানির মাছ উৎপাদনে বিশেষ সাফল্য বাংলাদেশের
- ২৭ কোটি টাকার রোলস রয়েস গাড়ি জব্দ
- আমদানি পণ্য দ্রুত খালাস না করলে চার গুণ ভাড়া
- বাংলাদেশ-ভারত চতুর্থ আন্তঃদেশীয় ট্রেন চালুর প্রস্তাব
- রাসায়নিক দুর্ঘটনা এড়াতে সমন্বিত শিল্পনিরাপত্তা কাঠামো তৈরির পরামর্শ
- রপ্তানি বাড়াতে লজিস্টিকে উন্নতি করতে হবে
- বে ক্রসিংয়ের অনুমোদনহীন জাহাজ বরাদ্দ না দেওয়ার নির্দেশনা
- বিদ্যুৎ সাশ্রয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নির্দেশনা

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

ইউক্রেন যুদ্ধ কেন বৈশ্বিক খাদ্য নিরাপত্তাকে হুমকিতে ফেলেছে?

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- রেকর্ড উচ্চতায় বৈশ্বিক বাণিজ্য : আঙ্কটাড
- উষ্ণায়নের প্রভাবে হুমকিতে যুক্তরাষ্ট্র-ইউরোপের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন
- সাপ্লাই চেইনের উদ্বেগ সহসাই কাটছে না : জরিপ প্রতিবেদন
- কনটেইনার ফ্রেইট রেট নিম্নমুখী হওয়ার পূর্বাভাস জেনেটার
- ব্যবস্থাপনায় শ্রেষ্ঠত্ব মধ্যপ্রাচ্যের বন্দরগুলো
- জ্বালানি তেলের উদ্বৃত্ত কমে যাওয়ার আশঙ্কা ওপেক প্লাসের
- নবমবারের মতো শীর্ষ মেরিটাইম হাব সিঙ্গাপুর
- এশিয়ায় রাশিয়ার তেলের চাহিদা বাড়ছে
- খাদ্যশস্য রপ্তানির বিষয়ে রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে চুক্তি সই
- বন্দর উন্নয়নে ২০০ কোটি ডলারের বেসরকারি বিনিয়োগ পেল ব্রাজিল
- পাঁচ বছরে চীনা পণ্যের আমদানি ২৯ শতাংশ বেড়েছে ভারতের
- আটলান্টিক পাড়ি দিয়ে ইতিহাস রচনা করল স্বয়ংচালিত মেফ্লাওয়ার
- সাগরে নিয়ন্ত্রণ জোরদার করতে নতুন ব্যুরো চালু করেছে এফএমসি
- স্বয়ংচালিত ভেসেলের জন্য নিয়ন্ত্রণমূলক ফ্রেমওয়ার্ক তৈরি করছে আইএমও

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *কিং আব্দুল্লাহ পোর্ট*
গ্রন্থ পরিচিতি: *ওয়েভস অব টাইম : দ্য মেরিটাইম হিস্ট্রি অব দ্য ইউনাইটেড অ্যারাব এমিরেটস*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *বাষ্পীয় জাহাজ*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *জন বায়রন*
মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

১১

বিশেষ প্রতিবেদন

বন্দর চেয়ারম্যানের সাহসী ভূমিকা রুখে দিল পাইরেসির অপবাদ

সিঙ্গাপুরের পতাকাবাহী কনটেইনার জাহাজ এমভি কোটা রঞ্জক ২৮ জুন মালয়েশিয়াভিত্তিক নিরাপত্তা পর্যবেক্ষক সংস্থা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) কাছে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে একটি পাইরেসির ঘটনা সংঘটিত হয়েছে বলে অভিযোগ দাখিল করে। বিষয়টি জানতে পেরে চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান সেখানে নিরাপত্তায় নিয়োজিত কোস্ট গার্ডকে অভিযোগের তদন্ত করার অনুরোধ করেন। তদন্তে বেরিয়ে আসে, জাহাজের নাবিকদের যোগসাজশে স্থানীয় ভেন্ডরের কাছে জাহাজ থেকে কিছু রশি ও তেল বিক্রি করা হয়েছে। আর বন্দর মুক্ত হয় পাইরেসির অপবাদ থেকে।

১২

মতামত

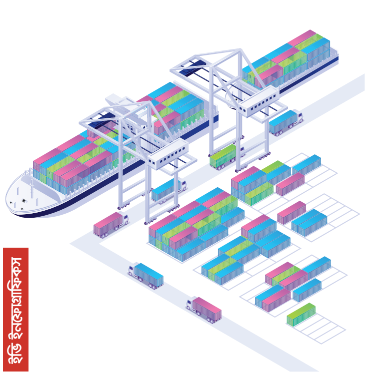
বাংলাদেশের বন্দর ও শিপিং খাতের সম্ভাবনা ও চ্যালেঞ্জ

সমুদ্রপথে আমাদের আমদানি-রপ্তানি বাড়ছে। সিংহভাগ যেহেতু সমুদ্রপথে পরিবহন হয়, সেজন্য নতুন অবকাঠামো তৈরির চাপও বাড়ছে। এই অবকাঠামো তৈরি করে আমরা যেমন বৈদেশিক বাণিজ্যে নতুন সুযোগ উন্মুক্ত করতে পারি, তেমনি সময়মতো অবকাঠামো নির্মাণও বড় চ্যালেঞ্জ। কারণ পণ্য পরিবহনের হার যেভাবে বাড়ছে, অবকাঠামো নির্মাণের হার তার চেয়ে বেশি গতিতে বাড়াতে হবে। এটা আমাদের দেশের জন্য বড় চ্যালেঞ্জ। শুধু অবকাঠামো নির্মাণ করলেই হবে না, শিপিং খাতের পরিবর্তনের সঙ্গে খাপ খাইয়ে অবকাঠামো নির্মাণ করতে হবে।

১৯

পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের জেটি নির্মাণ কাজ শতভাগ শেষ

চট্টগ্রাম বন্দরের নিজস্ব অর্থায়নে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের জেটি নির্মাণ কাজ শতভাগ শেষ হয়েছে। প্রকল্পের বাকি কাজগুলো শেষ করতে দিন-রাত ২৪ ঘণ্টা কাজ চলছে।



প্রকল্প বাস্তবায়নে মোট ব্যয়
১,২৩০ কোটি টাকা

পিসিটিতে ৬০০ মিটার জেটিতে একসাথে ১৯০ মিটার লম্বা ও ১০.৫ মিটার ড্রাফটের ৩টি কনটেইনারবাহী জাহাজ ভেড়ানো যাবে

৩২ একর জমিতে নির্মাণাধীন এ প্রকল্পে ব্যাকআপ ইয়ার্ড প্রায় ১৬ একর

যেখানে ৪,৫০০ টিইইউ কনটেইনার সংরক্ষণ করা যাবে

যা যা নির্মাণ করা হয়েছে...

আরসিসি পেভমেন্ট
১ লাখ **১২** হাজার বর্গমিটার

কনটেইনার ফ্রেইট স্টেশন
২ হাজার **১২৮** বর্গমিটার

কাস্টমস বন্ডেড ওয়াল *(৬ মিটার উঁচু)*
১ হাজার **৭৫০** মিটার

পোর্ট অফিস ভবন
৫ হাজার **৫৮০** বর্গফুট

যান্ত্রিক ও মেরামত কারখানা
১ হাজার **২০০** বর্গমিটার

বিমানবন্দরগামী গাড়ি চলাচলের জন্য ফ্লাইওভার
৪২০ মিটার

চার লেনের সড়ক
পৌনে ১ কিলোমিটার এবং
ছয় লেনের সড়ক **১** কিলোমিটার

প্রধান রচনা

মেরিটাইম নিরাপত্তা
টেকসই সমুদ্র শিল্পের পূর্বশর্ত

বৈশ্বিক অর্থনীতির অন্যতম প্রভাবক হয়ে উঠছে সমুদ্র শিল্প। একই সঙ্গে এই খাতে নিরাপত্তাঝুঁকির মাত্রা ও ধরনও ক্রমশ বাড়ছে। অনাদিকালের জলদস্যুতা থেকে শুরু করে হাল আমলের সাইবার হামলার ঝুঁকি–বর্তমানে মেরিটাইম খাতকে মাথা ঘামাতে হচ্ছে বহুমুখী নিরাপত্তা ইস্যু নিয়ে। সমুদ্র নিরাপত্তায় এরই মধ্যে কিছু ক্ষেত্রে বৈশ্বিক পদক্ষেপ নেওয়া হয়েছে, যার ইতিবাচক ফলাফলও দৃশ্যমান। তবে এই শিল্পের টেকসই ভবিষ্যৎ বিনির্মাণে আরও অনেক কাজ বাকি রয়েছে।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

ঐতিহ্যগতভাবে বাংলার অর্থনীতিতে কৃষির পাশাপাশি বাণিজ্যেরও অবদান ছিল। আমাদের বিভিন্ন লোককাহিনিতেও সওদাগরদের প্রবল উপস্থিতি দেখা যায়। বাংলার অনেক অঞ্চলেই বাণিজ্যের প্রাধান্য ছিল। এই বাণিজ্য যে কেবল অভ্যন্তরীণ ছিল, তা নয়। বরং বাংলার সঙ্গে বাণিজ্যিক সম্পর্ক বিস্তৃত ছিল বিশ্বজুড়ে। কিন্তু বিশ্ব-পরিস্থিতি পাল্টে যাওয়ায় বাংলার বণিকদের সুদিনও একসময় ফুরিয়েছে। বিশেষ করে আরব দস্যুদের আক্রমণের ফলে বাংলার ব্যবসায়ী সমাজ পশ্চিমের দেশগুলোর সঙ্গে বাণিজ্যিক সম্পর্ক বর্জন করে সিংহল, মালয় প্রভৃতি দেশের সঙ্গে বাণিজ্য করতে শুরু করেছিল। কিন্তু এ পরিস্থিতিও ষোড়শ শতক থেকে পরিবর্তিত হতে শুরু করে পর্তুগিজ ও মগ দস্যুদের আক্রমণের ফলে। বস্তুত সেই শতকের পর থেকে বাঙালি বণিকরা আর বাণিজ্য করতে বিদেশ যেতেন না। জলদস্যুদের আক্রমণে অতিষ্ঠ হয়ে বাংলার বণিক সমাজ ধীরে ধীরে বৈদেশিক বাণিজ্যে আগ্রহ হারাতে থাকে।

উপরিল্লিখিত প্রেক্ষাপটে এটাই প্রতীয়মান হয় যে, জলদস্যুতা একটি অঞ্চলের বাণিজ্যে কতটা নেতিবাচক প্রভাব ফেলতে পারে। প্রাচীনকাল থেকেই সমুদ্র অভিযাত্রী ও বণিকদের কাছে আতঙ্কের এক নাম জলদস্যুতা। দস্যুদের কবলে পড়ে কত যে বণিক তাদের বাণিজ্যলব্ধ ধনসম্পদ হারিয়েছেন, তার ইয়াত্তা নেই।

কেবল জলদস্যুতাই যে সমুদ্র শিল্পের প্রাচীনতম নিরাপত্তা সংকট, তা নয়। আরেকটি বিষয়ের কাছে সমুদ্রজীবীরা বরাবরই অসহায় ছিল। সেটি হলো প্রতিকূল পরিবেশ। সাগরের মেজাজ-মর্জি ক্ষণে ক্ষণে পরিবর্তন হয়। শান্ত সাগর যে কখন রুদ্রমূর্তি ধারণ করবে, সেই বিষয়ে আগাম ধারণা লাভ করা প্রায় অসম্ভব ছিল প্রাচীনকালে। অনুকূল পরিবেশ দেখে যাত্রায় বেরিয়ে কত জাহাজের যে উত্তাল ঢেউয়ের কবলে পড়ে সলিল সমাধি হয়েছে, তার হিসাব নেই।

দেড়-দুইশ বছর আগ পর্যন্তও এই দুটি বিষয় ছিল সমুদ্র নিরাপত্তার জন্য প্রধান চ্যালেঞ্জ। তবে যত সময় গড়িয়েছে, সাগর-মহাসাগরে নিরাপত্তাঝুঁকির ধরন ও বিস্তৃতি বেড়েছে। ঔপনিবেশিক শাসন বিস্তারের যুগে বিভিন্ন অঞ্চলে নৌ-সামরিক উত্তেজনা মাঝেমধ্যেই দেখা গেছে। গত শতকের বিশ্বযুদ্ধের সময়ও সমুদ্রগুলো ছিল অন্যতম রণক্ষেত্র।

আধুনিক যুগে সামুদ্রিক নিরাপত্তাঝুঁকি আরও বহুমাত্রিক রূপ ধারণ করেছে। যত সময় গড়াচ্ছে, সাগরের ওপর চাপ তত বাড়ছে। বিশ্বায়নের যুগে সমুদ্র বাণিজ্যের প্রসারের সুবাদে জাহাজ চলাচলের ব্যস্ততা বেড়েছে। একই সঙ্গে বেড়েছে জাহাজে জাহাজে সংঘর্ষের ঘটনাও। অন্যদিকে সাপ্লাই চেইনের স্বাভাবিকতা বজায় রাখার স্বার্থে অনেক সময় বন্দরগুলোকে বাড়তি চাপ নিয়ে কাজ করতে হয়। অল্প সময়ে বেশি সংখ্যক জাহাজকে সেবা দিতে গিয়ে কখনো কখনো বন্দরে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের সময় দুর্ঘটনায় ঘটে। আবার ব্যস্ত সূচির কারণে বেশি সংখ্যক জাহাজকে বন্দরে ডকিংয়ের সুযোগ দিতে গিয়ে মাঝেমধ্যে সংঘর্ষের খবরও পাওয়া যায়।

গত শতকের শেষার্ধ থেকে বিশ্বজুড়ে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনে কনটেইনারের ব্যবহার ক্রমান্বয়ে বেড়েছে। ধীরে ধীরে ভোগ্যপণ্য পরিবহনের প্রধান অবলম্বন হয়ে উঠেছে কনটেইনার। তবে এতেও কিছু ঝুঁকি রয়েছে। উত্তাল সাগরে জাহাজ থেকে কনটেইনার পড়ে যাওয়ার ঘটনা সাম্প্রতিক বছরগুলোয় অনেক বেড়েছে। এছাড়া কনটেইনারে করে অনেক সময় বিপজ্জনক রাসায়নিকসহ অন্যান্য দাহ্য পদার্থ পরিবহন করা হয়। কখনো কখনো এসব কনটেইনার বিস্ফোরিত হয়ে পুরো জাহাজে আগুন ছড়িয়ে পড়ে। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় এ ধরনের দুর্ঘটনার প্রকোপও বেড়েছে।

তথ্যপ্রযুক্তির এই যুগে আরেকটি বড় নিরাপত্তা হুমকি হয়ে দাঁড়িয়েছে সাইবার অপরাধ। এখন হ্যাকাররা বিভিন্ন মেরিটাইম সার্ভিসের সিস্টেমে প্রবেশ করে এর নিয়ন্ত্রণ নিয়ে নেয়, সেটি অকার্যকর করে দেয় এবং তা পুনরায় সচল করার জন্য র‍্যানসমওয়্যার দাবি করে। আবার বিভিন্ন সংবেদনশীল তথ্য হাতিয়ে নিয়ে সেগুলোর বিনিময়েও মোটা অংকের অর্থ আদায় করে তারা।

এই যে মেরিটাইম খাতের নিরাপত্তা নিয়ে বহুমাত্রিক সব সংকট, তা কোনো নির্দিষ্ট দেশ বা অঞ্চলের নয়। বরং তা সারা বিশ্বের জন্যই বড় চ্যালেঞ্জের নাম। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় সমুদ্র নিরাপত্তা বাড়াতে জাতীয় ও আন্তর্জাতিক পর্যায়ে আইনি বিধিবিধান চালু, নজরদারি বৃদ্ধিসহ অবশ্যপালনীয় বিভিন্ন সুরক্ষামূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করতে দেখা গেছে। তারপরও মাঝেমধ্যেই বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে বড় ধরনের দুর্ঘটনা ঘটতে দেখা যায়। এই পরিস্থিতি থেকে উত্তরণের মাধ্যমে সমুদ্র শিল্পকে পুরোপুরি ঝুঁকিমুক্ত করার জন্য প্রয়োজন সময়োপযোগী কর্মপরিকল্পনা ও নীতিগত সিদ্ধান্ত গ্রহণ। আর তা হতে হবে সমন্বিতভাবে।

সমুদ্র নিরাপত্তার ঝুঁকিসমূহ

ব্রিটিশ স্যাটেলাইট কমিউনিকেশন কোম্পানি ইনমারস্যাটের একটি প্রতিবেদন বলছে, ২০১৮ থেকে ২০২১ সালের মধ্যে সাগরে চলাচলের সময় জাহাজের বিপদে পড়ার ঘটনা বেড়েছে। সংস্থাটির 'দ্য ফিউচার অব মেরিটাইম সেফটি রিপোর্ট ২০২২' শীর্ষক ওই প্রতিবেদন অনুযায়ী, এ সময়ে সবচেয়ে বেশি সাহায্য চেয়ে বার্তা পাঠিয়েছে ট্যাংকার, মাছ ধরার জাহাজ ও বাল্ক ক্যারিয়ারগুলো।

বিভিন্ন পরিসংখ্যান বিশ্লেষণে দেখা যায়, বিশ্বজুড়ে সমুদ্রে যত দুর্ঘটনা সংঘটিত হয়, তার প্রায় ৮০ শতাংশেরই কারণ মানবসৃষ্ট। বাকি যে ২০ শতাংশ নিরাপত্তা সংকট প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণে বিরাজমান, তার ক্ষেত্রেও মানুষের অপরিণামদর্শী কার্যকলাপ অনেকাংশে দায়ী।

সমুদ্রের নিরাপত্তাঝুঁকি যে কেবল জাহাজ চলাচল, বন্দর কার্যক্রম বা পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রেই প্রযোজ্য, তা নয়। সুনীল অর্থনীতির যুগে সাগরের বহুমুখী ব্যবহার হচ্ছে। ফলে নিরাপত্তা ঝুঁকিগুলোও তৈরি হচ্ছে বিভিন্ন উপায়ে। সেগুলো নিয়ে একটু আলোচনা করা যাক–

সামুদ্রিক পরিবেশের সুরক্ষাজনিত ঝুঁকি : অগ্নিকাণ্ড বা অন্য কোনো ধরনের দুর্ঘটনায় পতিত হওয়া জাহাজ থেকে তেল, রাসায়নিক বা পরিবেশের জন্য ক্ষতিকারক অন্যান্য পদার্থ সাগরের পানিতে ছড়িয়ে পড়ার খবর প্রায়ই শোনা যায়। এই ধরনের বিপর্যয়ের ফলে জাহাজ মালিক, অপারেটর ও শিপারদের মোটা অংকের আর্থিক ক্ষতি তো হয়ই, পরিবেশের ক্ষতি হয় তার চেয়ে বেশি। তেল, রাসায়নিক ছড়িয়ে পড়ার ফলে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্র বিনষ্ট হওয়ার ঝুঁকি তৈরি হয়। একই সঙ্গে সেই অঞ্চলের সমুদ্রজীবীদের জীবিকা অর্জনের পথ বন্ধ হয়ে যাওয়ার শঙ্কাও দেখা দেয়। গত বছর শ্রীলংকা উপকূলে এক্সপ্রেস পার্ল নামের একটি রাসায়নিকভর্তি কনটেইনার জাহাজের অগ্নিদুর্ঘটনার শিকার হওয়া এবং সেটি ডুবে যাওয়ার ঘটনাতেও আমরা সেটির প্রমাণ পেয়েছি।

জাহাজ থেকে তেল সাগরের পানিতে ছড়িয়ে পড়ার ফলে আর্থিক ক্ষয়ক্ষতি কেমন হতে পারে, তার একটি ধারণা পাওয়া যেতে পারে কানাডার ইউনিভার্সিটি অব ব্রিটিশ কলাম্বিয়ার ফিশারিজ সেন্টার পরিচালিত একটি গবেষণা প্রতিবেদন থেকে। প্রতিবেদনটিতে যে হিসাব দেওয়া হয়েছে, তা আনুমানিক। কারণ একটি দুর্ঘটনায় আর্থিক ক্ষতির সুনির্দিষ্ট পরিমাণ হিসাব করা প্রায় অসম্ভব। এছাড়া একেকটি ঘটনার আর্থিক ঝুঁকিও ভিন্ন ভিন্ন হয়।

ফিশারিজ সেন্টারের ওই প্রতিবেদনে বলা হয়, ব্রিটিশ কলাম্বিয়ার উত্তর উপকূলে একটি মাঝারি পর্যায়ের তেল নিঃসরণের ঘটনায় আঞ্চলিক অর্থনীতির ক্ষতি হতে পারে প্রায় ১৯ কোটি ডলার। এছাড়া উপকূল দূষণমুক্ত করতে বাড়তি খরচ হবে ২৪০ কোটি ডলার। আর যদি নিঃসরণের পরিমাণ বেশি হয়, তবে আঞ্চলিক অর্থনীতির ক্ষতি ও উপকূল দূষণমুক্ত করার ব্যয় বেড়ে দাঁড়াবে প্রায় ৩১ কোটি ডলার ও ৯৪০ কোটি ডলার।

প্রশ্ন উঠতে পারে, প্রতি বছর কী পরিমাণ তেল সাগরে নিক্ষেপিত অথবা নিঃসৃত হচ্ছে? ধারণা করা হয় প্রতি বছর প্রায় ৭০ কোটি ৬০ গ্যালন তেল সাগরে পতিত হয়। এর প্রায় অর্ধেক আসে ল্যান্ড ড্রেনেজ ও ওয়েস্ট ডিসপোজাল (যেমন ব্যবহৃত মোটর অয়েল অনুপযুক্ত উপায়ে সাগরে ফেলে দেওয়া) থেকে। আর অফশোর ফার্মগুলোর ড্রিলিং ও উত্তোলন কার্যক্রম এবং জাহাজ অথবা ট্যাংকার লিক হয়ে তেল ছড়িয়ে পড়ার হার ৮ শতাংশের মতো। আর বাকিটা আসে জাহাজের নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম (প্রায় ২০ শতাংশ), ভূখণ্ডের বায়ুদূষণ থেকে উৎপাদিত ভারী হাইড্রোকার্বন পার্টিকেল পানিতে মিশে যাওয়া (প্রায় ১৩ শতাংশ) এবং প্রাকৃতিক উৎসের (৮ শতাংশের বেশি) মাধ্যমে।

২০২১ সালের মে মাসে শ্রীলংকা উপকূলে ৪৬ ধরনের রাসায়নিক নিয়ে ডুবে যায় সিঙ্গাপুরে নিবন্ধিত কনটেইনার জাহাজ এক্সপ্রেস পার্ল। শ্রীলংকার ইতিহাসে অন্যতম ভয়াবহ সামুদ্রিক বিপর্যয় এটি

২০২১ সালে জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতির মোট ১৩২টি ঘটনার খবর পেয়েছে আইএমবি পাইরেসি রিপোর্টিং সেন্টার

গত বছর জাহাজ ও পোর্ট সিস্টেমে সাইবার হামলার ঘটনা বেড়েছে ৩৩ শতাংশ

শিগগিরই সাগর দাপিয়ে বেড়াতে দেখা যাবে শত শত স্বয়ংচালিত জাহাজকে। তবে আন্তর্জাতিকভাবে উপযুক্ত আইন ও বিধিবিধান কার্যকর না থাকলে দুর্ঘটনার আশঙ্কা প্রবল

আশার কথা হলো, গত পাঁচ দশকে ট্যাংকার থেকে তেল নিঃসরণের পরিমাণ উল্লেখযোগ্য হারে কমেছে। ইন্টারন্যাশনাল ট্যাংকারস ওনার্স পলিউশন ফেডারেশনের (আইটিওপিএফ) উপাত্ত অনুসারে, ১৯৭০-এর দশকে বড় পর্যায়ের তেল নিঃসরণের ঘটনার বার্ষিক গড় সংখ্যা ছিল ২৪ দশমিক ৫। গত দশকে সেই গড় ১ দশমিক ৭টিতে নেমে এসেছে।

জলদস্যুতা : বরাবরই সাগরে নাবিকদের কাছে সবচেয়ে বড় আতঙ্কের নাম জলদস্যুতা। গিনি উপসাগর, সিঙ্গাপুর প্রণালিসহ কিছু অঞ্চলে এই প্রবণতা তুলনামূলক বেশি। জলদস্যুরা সমুদ্রগামী বাণিজ্যিক জাহাজে হামলা চালিয়ে কখনো কখনো তাতে উঠে পড়তে সক্ষম হয়। এরপর তারা জাহাজের ক্রুদের জিম্মি করে গুরুত্বপূর্ণ যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম লুট করাসহ ক্রুদের অপহরণ ও মুক্তিপণ আদায়ও করে থাকে। মাঝেমধ্যে জলদস্যুদের হাতে ক্রুদের প্রাণ হারানো অথবা আহত হওয়ার খবরও পাওয়া যায়।

অবশ্য আইসিসি ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) প্রতিবেদন অনুযায়ী, ২০২১ সালে বিশ্বজুড়ে সমুদ্রে জলদস্যুতা ও ডাকাতির ঘটনা ১৯৯৪ সালের পর সর্বনিম্নে নেমেছে। গত বছর জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতির মোট ১৩২টি ঘটনার খবর পেয়েছে আইএমবি পাইরেসি রিপোর্টিং সেন্টার। ২০২০ সালে এ সংখ্যা ছিল ১৯৫টি। ২০১৯ সালে ছিল ১৬২টি।

তবে সারা বিশ্বে কমলেও জলদস্যুতার প্রকোপ বেড়েছে এশিয়ায়। রিক্যাপ ইনফরমেশন শেয়ারিং সেন্টারের (আইএসসি) প্রতিবেদন অনুযায়ী, চলতি বছরের প্রথম ছয় মাসে এশিয়ায় মোট ৪০টি জলদস্যুতার ঘটনা ঘটেছে, আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় যা ১১ শতাংশ বেশি। ২০২১ সালের প্রথমার্ধে এই ধরনের ঘটনা ঘটেছিল ৩৮টি। জানুয়ারি-জুন মেয়াদে এশিয়ায় মোট জলদস্যুতার অর্ধেকের বেশি ঘটেছে সিঙ্গাপুর প্রণালিতে। আলোচ্য সময়ে এই প্রণালি পাড়ি দিতে গিয়ে ২৭টি জাহাজকে জলদস্যুদের কবলে পড়তে হয়েছে। গত বছরের একই সময়ে এ সংখ্যা ছিল ২০।

সাইবার হামলা : গত বছর সাইবার হামলার কবলে পড়ে ফরাসি কনটেইনার পরিবহন ও শিপিং কোম্পানি সিএমএ সিজিএম। সেই ঘটনায় তাদের গুরুত্বপূর্ণ কিছু তথ্য বেহাত হয়ে যায়। শুধু তা-ই নয়, কোম্পানিটিকে তাদের পুরো সিস্টেম অপারেশনাল করতেও বেশ বেগ পেতে হয়েছিল।

চলতি বছরের জানুয়ারিতে সাইবার হামলার শিকার হয় ইউরোপের শীর্ষ চার অয়েল হাব। এই সাইবার হামলার ফলে সপ্তাহখানেকের বেশি সময় ধরে ইউরোপে অয়েল ট্যাংকার ও বার্জের শিপমেন্টে বিলম্ব হয়। হামলার পর কোম্পানিগুলো কিছু কার্যক্রম বন্ধ করে দিতে বাধ্য হয়।

সমুদ্র শিল্পে সাইবার হামলা এখন অন্যতম মাথাব্যথার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। বর্তমানে এই শিল্পের অনেক খাতেই প্রযুক্তির ব্যবহার হচ্ছে। কার্যক্রমে গতিশীলতা আনা, মানবীয় ত্রুটি-বিচ্যুতি এড়ানো ইত্যাদি উদ্দেশ্যে অটোমেশনের পথে হাঁটছে মেরিটাইম খাত। তবে এটি উপকারের পাশাপাশি সমুদ্র শিল্পকে ভয়ানক ঝুঁকির দিকে ঠেলে দিয়েছে। আর সেটি হলো সাইবার হামলার ঝুঁকি।

বর্তমান যুগ সুনীল অর্থনীতির। ফলে সাইবার হামলাকারীদের কাছে আকর্ষণীয় ও লাভজনক একটি খাতে পরিণত হয়েছে এটি। কোনো একটি সিস্টেমের নিয়ন্ত্রণ নিয়ে সেটি সচল করার বিনিময়ে মোটা অংকের অর্থ হাতিয়ে নিচ্ছে হ্যাকাররা। আবার বিভিন্ন সংবেদনশীল তথ্য হাতিয়ে নিতে পারলে সেগুলোর মুক্তিপণ হিসেবেও বিপুল অর্থ আদায় করছে তারা।

হ্যাকিংয়ের ফলে শিপিং খাতে যে ধরনের সমস্যা দেখা দিতে পারে–

- জাহাজ পরিচালনাকারী কোম্পানি ও জাহাজের মধ্যে তথ্য আদান-প্রদানে প্রতিবন্ধকতা তৈরি হওয়া, যার ফলে ত্রুটিপূর্ণ নেভিগেশন চার্ট ট্রান্সফার হয়ে যেতে পারে এবং জাহাজের যাত্রায় বিলম্ব দেখা যেতে পারে।
- অনলাইনের মাধ্যমে সংযুক্ত অনবোর্ড সিস্টেমের বিভিন্ন সরঞ্জাম ও হার্ডওয়্যারের ফাংশনাল সমস্যা তৈরি হতে পারে। সাধারণত একটি জাহাজে স্থাপিত প্রতিটি অপারেশনাল ইকুইপমেন্ট সম্পর্কে ক্রুরা পুরোপুরি অবগত থাকে না। ফলে মাঝসাগরে কোনো সমস্যা তৈরি হলে সেটি ভয়াবহ বিপর্যয় ডেকে আনতে পারে।
- জাহাজ পরিচালনার জন্য গুরুত্বপূর্ণ এক্সটার্নাল সেন্সর ডেটা বেহাত হয়ে যেতে পারে।

সাইবার নিরাপত্তার দিক থেকে ২০২১ সাল খুব একটা ভালো যায়নি মেরিটাইম ও লজিস্টিকস শিল্পের জন্য। গত বছর জাহাজে হ্যাকারদের হামলার ঘটনা বেড়েছে ৩৩ শতাংশ। অবশ্য তার আগের বছরটা ছিল আরও ভয়াবহ। ২০২০ সালে জাহাজ ও পোর্ট সিস্টেমে সাইবার হামলার ঘটনা বেড়েছিল ৯০০ শতাংশ। আর চলতি বছর এরই মধ্যে আমরা কিছু হ্যাকিংয়ের ঘটনা দেখতে পেয়েছি। ফেব্রুয়ারিতে মার্কিন লজিস্টিকস কোম্পানি এক্সপেডিটরস ইন্টারন্যাশনালের সার্ভারে হ্যাকারদের প্রবেশ কিংবা মুম্বাইয়ের জওহরলাল নেহরু পোর্ট কনটেইনার টার্মিনালের সিস্টেমে সাইবার হামলা খাত-সংশ্লিষ্টদের উদ্বেগ আরও বাড়িয়ে দিয়েছে।

সাম্প্রতিক একটি জরিপ প্রতিবেদনে দেখা গেছে, মেরিটাইম খাতের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট ৪৪ শতাংশ পেশাজীবী স্বীকার করেছেন যে, গত তিন বছরের মধ্যে তাদের প্রতিষ্ঠান একবার হলেও সাইবার হামলার শিকার হয়েছে। তাদের মধ্যে ৩ শতাংশ মুক্তিপণ দিতে রাজি হয়েছে, যার গড় পরিমাণ প্রায় ৩০ লাখ ডলার। ওই জরিপে আরও দেখা যায়, ৩২ শতাংশ প্রতিষ্ঠান সাইবার সুরক্ষা নিয়ে নিয়মিত প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করে না এবং ৩৮ শতাংশ প্রতিষ্ঠানের কোনো ধরনের সাইবার রেসপন্স পরিকল্পনাই নেই।

প্রাকৃতিক দুর্যোগে জাহাজের বিপদে পড়া ও প্রাণহানি : সেই প্রাচীন আমল থেকেই সাগরে জাহাজগুলো চলাচল করে প্রতিকূল আবহাওয়ার মধ্যে পড়ার ঝুঁকি মাথায় নিয়ে। সাধারণ পরিসংখ্যানে দেখা যায়, সাগরে মোট যে পরিমাণ জাহাজ দুর্ঘটনা ঘটে, তার প্রায় এক-চতুর্থাংশের জন্য দায়ী প্রতিকূল আবহাওয়া। বিশ্বের মোট বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশই সম্পন্ন হয় সমুদ্রপথে। সুতরাং পণ্য পরিবহনকারী জাহাজগুলোর নিরাপত্তা খুবই সংবেদনশীল একটি বিষয়।

অবশ্য আধুনিক নেভিগেশন এবং তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির কল্যাণে বর্তমানে জাহাজগুলো গভীর সাগরে আগের তুলনায় অনেকটাই নিরাপদ। তা সত্ত্বেও মাঝেমধ্যেই বিভিন্ন জাহাজের প্রাকৃতিক দুর্যোগজনিত কারণে বিপদে পড়ার খবর পাওয়া যায়। এমনকি কিছু ক্ষেত্রে প্রাণহানির ঘটনাও ঘটে। বিশেষ করে সাম্প্রতিক বছরগুলোয় ছোট নৌযানে অভিবাসনপ্রত্যাশীদের গাদাগাদি করে সাগর পাড়ি দেওয়ার প্রচেষ্টা এই ঝুঁকি আরও বাড়িয়ে দিয়েছে।

১৯৯০-এর দশকে বছরে গড়ে দুই শতাধিক জাহাজডুবির ঘটনা ঘটেছে। গত চার বছরে এই সংখ্যা গড়ে ৫০-৭০টিতে নেমে এসেছে। এই

তিন দশক আগে বিশ্বে মোট জাহাজ ছিল ৮০ হাজার। বর্তমানে এ সংখ্যা উন্নীত হয়েছে প্রায় ১ লাখ ৩০ হাজারে

সম্প্রতি গিনি উপসাগর ঘিরে একটি নতুন সিকিউরিটি রেজোল্যুশন গ্রহণ করেছে জাতিসংঘ নিরাপত্তা পরিষদ

উন্নতি আরও ভালোভাবে অনুধাবন করা যাবে যখন বৈশ্বিক বহরের আকার সামনে আনা হবে। আজ থেকে তিন দশক আগে বিশ্বে মোট জাহাজ ছিল ৮০ হাজার। আর বর্তমানে তা উন্নীত হয়েছে প্রায় ১ লাখ ৩০ হাজারে। অর্থাৎ আনুপাতিক হিসাবে এখন জাহাজডুবির ঘটনা ঘটছে অনেক কম।

বিপজ্জনক পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের সময় দুর্ঘটনার ঝুঁকি : অনেক সময় জাহাজে করে জ্বালানি, রাসায়নিক, দাহ্য গ্যাসসহ বিপজ্জনক সব কার্গো পরিবহন করা হয়। অনেক ক্ষেত্রে এসব কার্গো রক্ষণাবেক্ষণ বা হ্যান্ডলিংয়ের সঠিক নিয়ম প্রতিপালন করা হয় না। সেক্ষেত্রে ভয়াবহ ও প্রাণঘাতী বিস্ফোরণের ঝুঁকি থেকে যায়। বিশেষ করে বন্দরে কার্গো ওঠানো-নামানো অথবা মজুদকালে বিস্ফোরণ ঘটলে সেটি বন্দর ও আশপাশের এলাকার জন্য ভয়াবহ বিপর্যয়ের কারণ হয়ে দাঁড়াতে পারে।

এই বিষয়ে দুটি ঘটনার কথা উল্লেখ করা যাক। গত জুনে জর্ডানের আকাবা বন্দরে একটি জাহাজে তরলীকৃত ক্লোরিন গ্যাসভর্তি ট্যাংক বোঝাই করার সময় একটি ট্যাংকে বিস্ফোরণের ঘটনা ঘটে। এই ঘটনায় জাহাজ ও পার্শ্ববর্তী ডক এলাকায় বিষাক্ত রাসায়নিক ছড়িয়ে পড়ার কারণে অন্তত ১২ জন প্রাণ হারান। হতাহত হন আড়াইশ জনের বেশি।

গত বছরের ২৭ জুন অর্গানিক পার-অক্সাইডভর্তি তিনটি কনটেইনার চীন থেকে দুবাইয়ের জেবেল আলি বন্দরে পৌঁছায়। এরপর কনটেইনারগুলো টার্মিনাল ইয়ার্ডে সূর্যালোকের নিচে রাখা হয়। দুবাইয়ের তীব্র তাপমাত্রায় দশ দিনের বেশি সময় খোলা পড়ে থাকার পর ৭ জুলাই রাতে কনটেইনারগুলো ওশান ট্রেডার নামের একটি ফিডার জাহাজে তোলা হচ্ছিল। এ সময় একটি কনটেইনারে আগুনের সূত্রপাত হয় এবং জাহাজটির ডেকে স্থাপনের কিছুক্ষণ পরই এতে বিস্ফোরণ হয়। সৌভাগ্যক্রমে ওই দুর্ঘটনায় বড় ধরনের কোনো হতাহতের ঘটনা ঘটেনি। কেবল পাঁচজন সামান্য আহত হয়েছিলেন।

অন্যান্য যেসব নিরাপত্তা চ্যালেঞ্জ : উপরিল্লিখিত বিষয়গুলোর বাইরে আরও বিষয় রয়েছে, যেগুলো সমুদ্র নিরাপত্তার জন্য হুমকিস্বরূপ। যেমন ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্বের কারণে মাঝেমধ্যে সমুদ্রে নৌশক্তি প্রদর্শনের প্রতিযোগিতা দেখা যায়। নৌ-সামরিক এই বিষয়গুলো হলো প্রথাগত নিরাপত্তাঝুঁকি। আর অপ্রথাগত নিরাপত্তাঝুঁকির মধ্যে রয়েছে জলবায়ু পরিবর্তন ও পরিবেশগত বিপর্যয়, মানব পাচার, অবৈধ মাদক চোরাচালান, অস্ত্র চোরাচালান, অবৈধ মৎস্য আহরণ ইত্যাদি। বিশেষ করে জলবায়ু পরিবর্তনের বিষয়টি বাংলাদেশের মতো উন্নয়নশীল দেশগুলোর জন্য অত্যন্ত উদ্বেগজনক হয়ে দাঁড়িয়েছে। সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা নিয়ন্ত্রণহীনভাবে বাড়ার ফলে খাদ্য, পানি, স্বাস্থ্য ও আবাসন নিরাপত্তা মারাত্মক হুমকির মধ্যে পড়ে গেছে।

নিরাপত্তা বাড়াতে রয়েছে বৈশ্বিক উদ্যোগ

সামুদ্রিক জলদস্যুতার প্রসঙ্গ এলেই যে অঞ্চলের নাম সবার আগে আসে, সেটি হলো গিনি উপসাগর। গত এক দশকে এটি ছিল জলদস্যুতার প্রধান হটস্পট। গত বছর স্টেবল সিজ কর্তৃক প্রকাশিত একটি গবেষণায়

গত জুনে জর্ডানের আকাবা বন্দরে জাহাজীকরণের সময় তরলীকৃত ক্লোরিন গ্যাসভর্তি ট্যাংক বিস্ফোরণে অন্তত ১২ জনের প্রাণহানি হয়। ছবিটি সিসি ক্যামেরার ফুটেজ থেকে নেওয়া

দেখা যায়, এই অঞ্চলে জলদস্যুরা অপহরণ, চুরির মতো অপকর্মের মাধ্যমে প্রতি বছর ৫০ কোটি ডলার প্রত্যক্ষ আয় করে। বিশেষ করে নাইজার ডেল্টায় জলদস্যুতার প্রবণতা সবচেয়ে বেশি।

তবে পরিস্থিতি এখন পাল্টেছে। গিনি উপসাগরে বছর দুয়েক আগের আর বর্তমান চিত্রের মধ্যে অনেক ফারাক। জলদস্যুতা প্রতিরোধ সক্ষমতা বাড়াতে গিনি উপসাগরে চলমান রয়েছে নাইজেরিয়ার বিভিন্ন কর্মসূচি। এটা তো রয়েছেই, পাশাপাশি সেখানে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম ফোর্সের যুদ্ধজাহাজও মোতায়েন রয়েছে। এই অঞ্চলে জলদস্যুতা প্রতিরোধের লক্ষ্যে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিলের (বিমকো) উদ্যোগে ২০২১ সালের মে মাসে গ্রহণ করা হয়েছে গালফ অব গিনি ডিক্লারেশন অন সাপ্রেশন অব পাইরেসি। সময়ের সঙ্গে সঙ্গে এই ঘোষণাপত্রে স্বাক্ষরকারী অংশীজনের সংখ্যা বাড়ছে। এদিকে গিনি উপসাগরে নিরাপত্তা টহল অব্যাহত রাখার জন্য নিজেদের কয়েকটি সদস্য রাষ্ট্রের যুদ্ধজাহাজ আরও দুই বছর মোতায়েন রাখার ঘোষণা দিয়েছে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ)। কো-অর্ডিনেটেড মেরিটাইম প্রেজেন্সেস (সিএমপি) পাইলট প্রোগ্রামের অধীনে গত দুই বছর গিনি উপসাগরে যুদ্ধজাহাজ মোতায়েন রেখেছিল ইইউ সদস্য দেশগুলো।

এসব সমন্বিত উদ্যোগ এই অঞ্চলে সোমালি জলদস্যুদের উৎপাত মোকাবিলায় কতটা কার্যকর ভূমিকা রেখেছে, তা পরিসংখ্যানেই স্পষ্ট। ২০২১ সালের প্রথম তিন মাসে সারা বিশ্বে মোট যে পরিমাণ জলদস্যুতার ঘাটনা ঘটেছিল, তার ৪৩ শতাংশই ঘটে গিনি উপসাগরে। সেখান থেকে চলতি বছরের প্রথম তিন মাসে এই হার নেমে এসেছে ১৯ শতাংশে।

অবশ্য গিনি উপসাগর নিয়ে নিশ্চিন্ত হওয়ার মতো সময় এখনো আসেনি। সম্প্রতি জাতিসংঘ নিরাপত্তা পরিষদ গিনি উপসাগর ঘিরে একটি নতুন সিকিউরিটি

জাতীয়, আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক বিভিন্ন উদ্যোগের ফলে তিন দশকের সর্বনিম্ন পর্যায়ে নেমে এসেছে জলদস্যুতা

জাহাজে-জাহাজে সংঘর্ষ প্রতিরোধে ১৯৭২ সালে একটি কনভেনশন গ্রহণ করে আইএমও, যা বাস্তবায়িত হয় ১৯৭৭ সালে

ইউএন কনভেনশন অন দ্য ল' অব দ্য সি অনুযায়ী প্রতিটি জাহাজে অবশ্যই একজন মাস্টার দায়িত্বরত থাকতে হবে

রেজোল্যুশন সর্বসম্মতিক্রমে গ্রহণ করেছে। এর অর্থ হলো গিনি উপসাগরের জলদস্যুতা নিয়ে সংস্থাটির উদ্বেগ এখনো শেষ হয়ে যায়নি। বরং তারা নতুন করে সেখানকার নিরাপত্তার বিষয়টি পর্যালোচনাধীন রাখার উদ্যোগ নিয়েছে। গিনি উপসাগর নিয়ে নিরাপত্তা পরিষদ সর্বশেষ রেজোলিউশন গৃহীত হয়েছিল প্রায় এক দশক আগে।

নতুন রেজোলিউশনে নিরাপত্তা পরিষদ বলেছে, গিনি উপসাগরে জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতি প্রতিরোধের জন্য এর উপকূলীয় দেশগুলোকেই প্রাথমিক দায়িত্ব গ্রহণ করতে হবে। এক্ষেত্রে আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক অংশীদারদের সহযোগিতার ক্ষেত্রে যেসব প্রতিবন্ধকতা রয়েছে, সেগুলো দূর করার উদ্যোগও নিতে হবে তাদের। এই অঞ্চলে নিরাপত্তা পরিষদের সদস্য দেশগুলোর প্রতি তাদের দেশীয় আইনে জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতিকে শাস্তিযোগ্য অপরাধ হিসেবে গণ্য করার আহ্বান জানিয়েছে জাতিসংঘ। একই সঙ্গে উপকূলীয় দেশগুলোর আইনি কাঠামোতে যেসব উল্লেখযোগ্য অসামঞ্জস্য রয়েছে, সেগুলোও দূর করতে বলা হয়েছে রেজোলিউশনে।

জলদস্যুতা নিয়ন্ত্রণের পাশাপাশি সাইবার হামলা থেকে সমুদ্র শিল্পকে সুরক্ষা দিতেও বিভিন্ন উদ্যোগ লক্ষ করা যাচ্ছে। বিভিন্ন স্টার্টআপ কোম্পানি সাইবার সিকিউরিটি নিয়ে নিত্যনতুন সব সলিউশন নিয়ে হাজির হচ্ছে। এই খাতের সর্বশেষ উদ্ভাবন ও অগ্রগতি তুলে ধরা এবং জ্ঞান বিনিময়ের জন্য নিয়মিত আয়োজন করা হচ্ছে বিভিন্ন প্রদর্শনী ও সেমিনার।

সাগরে চলাচলের সময় একাধিক জাহাজের মধ্যে সংঘর্ষ কিংবা বন্দরে ডকিংয়ের সময় পার্শ্ববর্তী জাহাজ অথবা বন্দর অবকাঠামোর সঙ্গে ধাক্কা লাগার খবর প্রায়ই শোনা যায়। কিন্তু এমনটি কেন হয়? একটি জরিপ প্রতিবেদনে দেখা গেছে, ৪৫ শতাংশ নাবিক স্বীকার করেছেন যে তারা নিরাপত্তামূলক সব প্রক্রিয়া সঠিকভাবে পালন করেননি। অর্থাৎ মানবসৃষ্ট কারণে দুর্ঘটনাগুলো ঘটছে। এক্ষেত্রে সমাধান হতে পারে স্বয়ংক্রিয় প্রযুক্তি। নিরাপত্তা বৃদ্ধির পাশাপাশি এই প্রযুক্তি কার্যদক্ষতা বৃদ্ধি ও পরিবেশগত সুরক্ষাতেও ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

তবে সমুদ্র পরিবহন খাতে স্বয়ংক্রিয় প্রযুক্তির সর্বাত্মক ব্যবহারের ক্ষেত্রে কিছু চ্যালেঞ্জ রয়েছে। প্রথমেই বলা যায় আন্তর্জাতিক কিছু বিধিবিধান মেনে চলার বাধ্যবাধকতার কথা। সাগরে চলাচলের সময় জাহাজগুলোর সংঘর্ষ এড়ানোর লক্ষ্যে ১৯৭২ সালে কনভেনশন অন দ্য ইন্টারন্যাশনাল রেগুলেশনস ফর প্রিভেনটিং কলিশনস অ্যাট সি (সিওএলআরইজি) গ্রহণ করে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও), যা বাস্তবায়িত হয় ১৯৭৭ সালে। এই কনভেনশন হলো আন্তর্জাতিক রুটগুলোয় জাহাজ চলাচলের জন্য কিছু অবশ্য পালনীয় বিধিবিধান। জাহাজের স্বয়ংক্রিয় নেভিগেশন সর্বজনীন করার ক্ষেত্রে এই কনভেনশনের শর্তগুলো প্রতিপালনের বিষয়টি প্রাথমিকভাবে বড় একটি চ্যালেঞ্জই বটে।

আরেকটি বড় প্রতিবন্ধকতা হলো জাতিসংঘের একটি বিধান। ১৯৮২ সালে গৃহীত ইউএন কনভেনশন অন দ্য ল' অব দ্য সি অনুযায়ী প্রতিটি জাহাজের অবশ্যই একজন মাস্টার থাকতে হবে এবং তাকে অবশ্যই সর্বদা দায়িত্বরত থাকতে হবে। তবে সবচেয়ে বড় যে চ্যালেঞ্জ, সেটি হলো সাইবার নিরাপত্তা। স্বয়ংচালিত জাহাজগুলোর স্বয়ংক্রিয় নেভিগেশন সিস্টেম যে সাইবার অপরাধীরা হ্যাক করবে না, সেই বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে। তা না হলে জাহাজের 'ভার্চুয়াল নিয়ন্ত্রণ' হ্যাকারদের দখলে চলে যেতে পারে।

নাবিকদের সুরক্ষা

সমুদ্র শিল্পের প্রাণ নাবিকরা। অথচ এই খাতে সবচেয়ে বেশি ঝুঁকিতে থাকতে হয় তাদেরই। বিশেষ করে চলতি বছর নাবিকদের সুরক্ষার বিষয়টি নতুন করে আলোচনায় এসেছে। এমনিতেই ২০২০ সালে করোনা মহামারি শুরুর পর থেকে ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা, ক্রু পরিবর্তনে জটিলতা, জাহাজ থেকে বন্দরে নামার ক্ষেত্রে বিধিনিষেধ ইত্যাদি কারণে নিম্নমুখী ছিল নাবিকদের প্রসন্নতা সূচক। চলতি বছরের ফেব্রুয়ারিতে রাশিয়া ইউক্রেনে সামরিক অভিযান শুরুর পর নাবিকদের নিরাপত্তা নিয়ে তৈরি হওয়া সংকটে এই সূচক আরও পতনমুখী হয়েছে।

রাশিয়ার অভিযান শুরুর পর ইউক্রেনে আটকা পড়ে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজ ও নাবিক। কৃষ্ণসাগর ও আজোভ সাগরে আটকা পড়া এসব জাহাজ ও ক্রুদের নিরাপত্তা নিয়ে বিশ্বব্যাপী উদ্বেগ তৈরি হয়। এমন পরিস্থিতিতে গত মার্চে নাবিকদের নিরাপত্তা, বিশেষ করে ইউক্রেনে আটকা পড়া নাবিকদের সুরক্ষা নিয়ে আলোচনার জন্য বিশেষ কাউন্সিল সেশনে বসে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। সেই সেশনে সংস্থাটি নাবিকদের সর্বোচ্চ সহায়তা প্রদানে এগিয়ে আসার জন্য সদস্য রাষ্ট্র ও পর্যবেক্ষক সংস্থাগুলোর প্রতি আহ্বান জানায়।

আইএমওর সেই সভায় আন্তর্জাতিক সমুদ্র পরিবহন ও সাপ্লাই চেইনের স্বাভাবিকতা বজায় রাখার ওপর গুরুত্বারোপ করা হয়। একই সঙ্গে ইউক্রেনে আটকা পড়াদের জন্য জরুরি খাদ্য ও ওষুধ সরবরাহ নিশ্চিত করার ওপরও জোর দেওয়া হয়। একটি ফ্ল্যাগ স্টেট, বন্দরসমৃদ্ধ দেশ ও উপকূলীয় রাষ্ট্র হিসেবে আইএমওর ফ্রেমওয়ার্কের অধীনে যেসব অধিকার ইউক্রেনের পাওনা, অনতি বিলম্বে সেগুলো সংরক্ষণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের আহ্বান জানানো হয় সেই বিশেষ কাউন্সিল সেশনে।

কেবল আইএমওই নয়, নাবিকদের স্বাস্থ্যগত সুরক্ষা ও কল্যাণে জরুরি ভিত্তিতে পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য সরকারগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছে জাতিসংঘের চারটি সংস্থা আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (আইএলও), ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও), জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়ন-বিষয়ক কনফারেন্স (আঙ্কটাড) ও বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থা (ডব্লিউএইচও)। এক যৌথ বিবৃতিতে তারা আন্তর্জাতিক শিপিং খাতে উদ্ভূত চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার জন্য দশটি বিষয়ে নজর দেওয়ার পরামর্শ দিয়েছে।

বাংলাদেশের জন্য সমুদ্র নিরাপত্তার গুরুত্ব

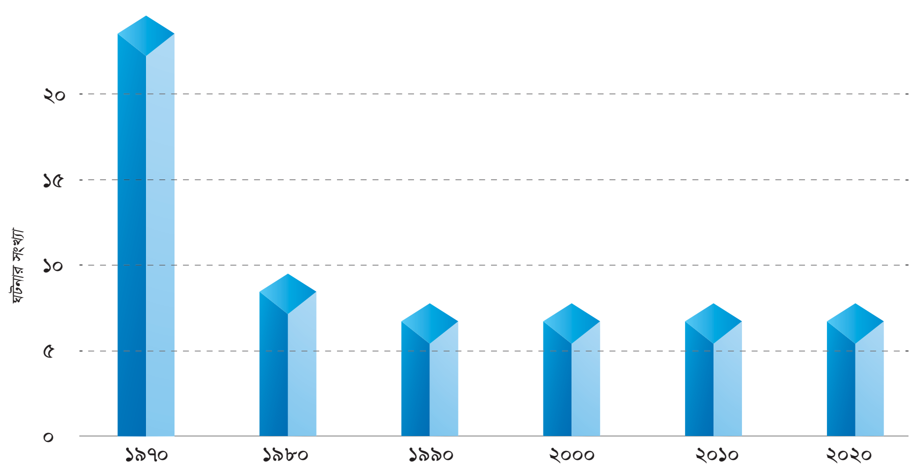
দুই প্রতিবেশী দেশ ভারত ও মিয়ানমারের সঙ্গে সমুদ্র বিজয়ের মাধ্যমে বাংলাদেশ পেয়েছে ১ লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গকিলোমিটারের বেশি টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকা, ২০০ নটিক্যাল মাইল একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল (ইইজেড) এবং বিভিন্ন ধরনের সামুদ্রিক প্রাণিজ ও অপ্রাণিজ সম্পদের ওপর সার্বভৌম অধিকার। অর্থাৎ ১ লাখ ৪৭ হাজার ৫৭০ বর্গকিলোমিটার স্থলভাগের প্রায় কাছাকাছি আয়তনের জলসীমার আইনসঙ্গত নিয়ন্ত্রণ পেয়েছি আমরা।

বাংলাদেশের প্রাণিজ সম্পদের মধ্যে রয়েছে মৎস্যসম্পদ, সামুদ্রিক প্রাণী, আগাছা-গুল্মলতা ইত্যাদি। বঙ্গোপসাগরে বাংলাদেশের সমুদ্রসীমায় রয়েছে চারটি মৎস্যক্ষেত্র। অপ্রাণিজ সম্পদের মধ্যে রয়েছে খনিজ ও খনিজ-জাতীয় সম্পদ যেমন– তেল, গ্যাস, চুনাপাথর ইত্যাদি। এছাড়া রয়েছে ১৭ ধরনের মূল্যবান খনিজ বালি। সমুদ্রসৈকতের বালিতে মোট খনিজের মজুদ ৪৪ লাখ টন। প্রকৃত সমৃদ্ধ খনিজের পরিমাণ প্রায় ১৭ লাখ ৫০ হাজার টন, যা বঙ্গোপসাগরের ১৩টি স্থানে পাওয়া গেছে।

আধুনিক যুগে অর্থনৈতিক প্রতিপত্তি প্রতিষ্ঠার ক্ষেত্রে অন্যতম হাতিয়ার হয়ে উঠেছে জ্বালানি

ট্যাংকার থেকে তেল ছড়িয়ে পড়ার বৈশ্বিক ঘটনা: দশকওয়ারি গড়

এককভাবে অন্তত ৭০০ টন তেল ছড়িয়ে পড়েছে এমন ঘটনা বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে



সূত্র: ইন্টারন্যাশনাল ট্যাংকার ওনার্স পলিউশন ফেডারেশন (আইটিওপিএফ)

সুনীল অর্থনীতির যুগে গভীর সমুদ্রে তেল-গ্যাস অনুসন্ধান ও আহরণ কার্যক্রম বাড়ছে। তবে সম্ভাবনার সাথে সাথে এই খাতে নিরাপত্তা ও দুর্ঘটনার ঝুঁকিও কম নয়

তেল ও গ্যাস। অর্থনৈতিক সমৃদ্ধির জন্য জ্বালানি নিরাপত্তার কোনো বিকল্প নেই। এতদিন স্থলভাগের গ্যাস উত্তোলনের ফলে বাংলাদেশের এই জ্বালানি সম্পদটির মজুদ কমে গেছে। সেক্ষেত্রে নতুন করে আশার আলো দেখাচ্ছে বঙ্গোপসাগরের অফশোর গ্যাসক্ষেত্রগুলো। আন্তর্জাতিক সালিশি আদালতের রায়ের মাধ্যমে বঙ্গোপসাগরে মিয়ানমারের সঙ্গে বিরোধপূর্ণ ১৭টি ব্লকের মধ্যে ১২টির আইনগত অধিকার পেয়েছে বাংলাদেশ। অন্যদিকে ভারতের কাছ থেকে দাবিকৃত ১০টি ব্লকের সবগুলোই পাওয়া গেছে। সমুদ্রসীমা নির্ধারণের ফলে এই ব্লকগুলোয় গ্যাস অনুসন্ধানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

প্রাণিজ-অপ্রাণিজ সম্পদ আহরণের বাইরে সমুদ্র থেকে অর্থনৈতিকভাবে লাভবান হওয়ার মতো আরও কিছু ক্ষেত্র রয়েছে বাংলাদেশের। সমুদ্রগামী জাহাজ নির্মাণে গৌরবোজ্জ্বল ঐতিহ্য রয়েছে বাংলার। এই ঐতিহ্যকে কাজে লাগিয়ে বৈশ্বিক জাহাজ নির্মাণ শিল্পে অংশীদারিত্ব বাড়ানোর সুযোগ রয়েছে বাংলাদেশের সামনে। আর জাহাজ ভাঙা শিল্পে তো এরই মধ্যে শীর্ষস্থানে উঠে এসেছে বাংলাদেশ। গত টানা তিন বছর জাহাজ ভাঙায় প্রথম অবস্থান ধরে রাখার কীর্তি গড়া বাংলাদেশের মূল অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখছে এই শিল্প।

বিশ্বের দীর্ঘতম অখণ্ড সমুদ্রসৈকত রয়েছে বাংলাদেশের। রয়েছে বিশাল উপকূলীয় সীমারেখা। প্রাকৃতিক প্রবাল দ্বীপ সেন্ট মার্টিন, সাগরকন্যা কুয়াকাটা, বিশ্বের বৃহত্তম শ্বাসমূলীয় বনাঞ্চল সুন্দরবন, অতল গিরিখাত সোয়াচ অব নো গ্রাউন্ড–এগুলো সবকিছুই নিজ নিজ বৈশিষ্ট্যে অনন্য। বাংলাদেশের রয়েছে সমুদ্র ও উপকূলীয় পর্যটনের অফুরন্ত সম্ভাবনা।

এই যে সমুদ্রভিত্তিক অর্থনৈতিক কার্যক্রমের এত সম্ভাবনা, তা থেকে দীর্ঘমেয়াদি সুফল পেতে হলে সমুদ্রনিরাপত্তা বৃদ্ধির কোনো বিকল্প নেই বাংলাদেশের জন্য।

অনুসরণীয় চট্টগ্রাম বন্দর

অর্থনৈতিক উন্নয়নের অনন্য দৃষ্টান্ত স্থাপন করেছে বাংলাদেশ। একসময়কার তলাবিহীন ঝুড়ির পরিচয় পাওয়া বাংলাদেশ আজ অর্থনৈতিক উন্নয়নের রোল মডেল। ২০১৬ থেকে ২০১৮ সাল পর্যন্ত টানা তিন বছরে ৭ শতাংশের বেশি জিডিপি প্রবৃদ্ধি অর্জন করেছে বাংলাদেশ। ২০১৯ সালে তো এই হার ৮ শতাংশ ছাড়িয়ে যায়। তবে করোনা মহামারি, বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকট, চাহিদার মন্দা ইত্যাদি বৈশ্বিক কারণে পরের দুই বছর জিডিপির প্রবৃদ্ধি কিছুটা কমলেও সেই ধাক্কা কাটিয়ে আবার ঘুরে দাঁড়াতে শুরু করেছে বাংলাদেশ। এই যে প্রবৃদ্ধির গতিশীলতা ও অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের সক্ষমতা, তার মূলে রয়েছে তৈরি পোশাক শিল্পের সম্প্রসারণ। পোশাক তৈরির কাঁচামাল আমদানি ও বহির্বিশ্বে পোশাক রপ্তানির প্রায় পুরোটাই পরিবাহিত হয় চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে।

বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রায় সর্বদাই মূল চালিকাশক্তি হিসেবে ভূমিকা রেখেছে চট্টগ্রাম বন্দর, যাকে বলা হয় দেশের অর্থনীতির প্রাণভোমরা। দেশের বাইরে থেকে আমদানিকৃত পণ্যবাহী যেকোনো জাহাজকে দ্রুততম সময়ের মধ্যে নিরাপদে বন্দর জেটিতে এনে পণ্য খালাসের মাধ্যমে স্থিতিশীল রাখছে দেশের পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থা। চট্টগ্রাম বন্দর থেকে সড়ক ও নৌপথে আমদানি পণ্য পৌঁছে যাচ্ছে দেশের আনাচে-কানাচে ভোক্তাদের হাতের নাগালে। অন্যদিকে দেশে উৎপাদিত পণ্যসামগ্রী বিশেষত গার্মেন্টস পণ্য রপ্তানির মাধ্যমে বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনের পাশাপাশি আন্তর্জাতিক পরিমণ্ডলে দেশের সুনাম বৃদ্ধি করে চলেছে চট্টগ্রাম বন্দর।

দেশের বৈদেশিক বাণিজ্যকে সচল রাখতে বাণিজ্যিক জাহাজের নিরাপদ চলাচল নিশ্চিত করা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষও বিষয়টিতে যথেষ্ট গুরুত্ব দিয়েছে। কর্তৃপক্ষ বিভিন্ন আইন প্রয়োগকারী সংস্থার সাথে সমন্বয়ের মাধ্যমে বহির্নোঙরে নজরদারি জোরদার করেছে। একই সাথে ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেম (ভিটিএমআইএস) স্থাপনের মাধ্যমে বহির্নোঙরে প্রতিটি জাহাজের নিরাপত্তা নিশ্চিতসহ ২৪/৭ নিরবচ্ছিন্নভাবে তদারকি করা হচ্ছে। এর ফলশ্রুতিতে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে পাইরেসির হার শূন্যের কোঠায় নেমে এসেছে, যা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) সহ অন্যান্য সমুদ্র সংস্থা কর্তৃক স্বীকৃতি লাভ করেছে। এ ধরনের অর্জন বহির্বিশ্বে চট্টগ্রাম বন্দরের সুনাম বহুলাংশে বৃদ্ধি করেছে।

প্রকৃতির কাছে মানুষ কতটা অসহায়, তার প্রমাণ শত শত বছর ধরে পেয়ে আসছে সমুদ্র খাত। উত্তাল সাগরে সলিল সমাধি হয়েছে অগুনতি জাহাজের

চট্টগ্রাম বন্দর ২০০৪ সালের ১ জুলাই থেকে আইএসপিএস কোড বাস্তবায়ন ও প্রতিপালন করে আসছে

২০১৯ সালে চট্টগ্রাম ছিল বিশ্বের একমাত্র সমুদ্রবন্দর, যেখানে কোনো ধরনের দস্যুতা অথবা চুরি-ডাকাতি ঘটেনি

চট্টগ্রাম বন্দর ২০০৪ সালের ১ জুলাই থেকে ইন্টারন্যাশনাল শিপ অ্যান্ড পোর্ট ফ্যাসিলিটি সিকিউরিটি (আইএসপিএস) কোড বাস্তবায়ন ও দক্ষতার সাথে প্রতিপালন করে আসছে। ফলে আইএসপিএস কমপ্লায়েন্স পোর্ট হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর বিশ্বে সুপরিচিত। তাছাড়া টু-স্টেজ গেট স্থাপন, ভ্রাম্যমাণ ভেহিকল দ্বারা কনটেইনার স্ক্যানিং সিস্টেম, সিসি ক্যামেরা ও ফায়ার অ্যালার্ম সিস্টেম স্থাপনসহ নিরাপত্তা ব্যবস্থায় বিভিন্ন কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ এবং ব্যাপক সংস্কারের ফলে দেশে ও বিদেশে বন্দরের ভাবমূর্তি সমুন্নত হয়েছে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বাধীন সরকারের আমলে ২০১২ সালে চট্টগ্রাম বন্দরকে নিরাপদ বন্দর হিসেবে আখ্যায়িত করে একটি প্রতিবেদন প্রকাশ করে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরো (আইএমবি)। তাদের প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়, 'কর্তৃপক্ষের যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণের ফলে গত কয়েক বছরে বাংলাদেশের টেরিটোরিয়াল সমুদ্রসীমায় জলদস্যুতা ও ডাকাতির মতো ঘটনা উল্লেখযোগ্য হারে কমেছে'। জলদস্যুতা রোধের ফলে দেশে ও বিদেশে বন্দরের ভাবমূর্তি উজ্জ্বল হয়েছে এবং বিষয়টি রিজিওনাল কো-অপারেশন এগ্রিমেন্ট অন কম্ব্যাটিং পাইরেসি অ্যান্ড আর্মড রবারি এগেইনস্ট শিপস ইন এশিয়ার (রিক্যাপ) রিপোর্টে উল্লেখ করা হয়েছে। ২০১২ সালের রিক্যাপ অ্যানুয়াল রিপোর্টে বলা হয়েছে, 'আরব সাগর ও বাংলাদেশে সুস্পষ্ট উন্নতি লক্ষ করা গেছে। গত চার বছরের (২০০৮-২০১১) তুলনায় ২০১২ সালে বাংলাদেশে জলদস্যুতা সর্বনিম্ন পর্যায়ে নেমে এসেছে।'

চট্টগ্রাম বন্দর শতভাগ দস্যুতামুক্ত হয় ২০১৯ সালে। সে বছর বিশ্বের একমাত্র সমুদ্র বন্দর ছিল এটি, যেখানে কোনো ধরনের দস্যুতা অথবা চুরি-ডাকাতির ঘটনা ঘটেনি। গত দুই বছরও চট্টগ্রাম বন্দরের জলসীমায় কোনো দস্যুতার ঘটনা ঘটেনি।

চট্টগ্রাম বন্দরের জলসীমায় এখন আর বড় ধরনের কোনো জলদস্যুতার ঘটনা ঘটে না। কালেভদ্রে যেসব ঘটনার খবর পাওয়া যায়, সেগুলোকে নিছক ছিঁচকে চুরি বলা চলে। তাও আবার সব খবরের যে সত্যতা থাকে, তাও নয়। এই যেমন সম্প্রতি কোটা রঞ্জক নামের সিঙ্গাপুরের পতাকাবাহী একটি কনটেইনার জাহাজ ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব কমার্সের (আইসিসি) সমুদ্র নিরাপত্তা নজরদারি সংস্থা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) কাছে অভিযোগ দাখিল করে যে, চট্টগ্রামের বহির্নোঙরে দুস্যতার শিকার হয়েছে তারা। অথচ জাহাজটির মাস্টার বা কোনো নাবিক চট্টগ্রাম বন্দরের পোর্ট কন্ট্রোল বা কোস্ট গার্ডকে এ বিষয়ে অবহিতই করেনি।

তবে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানের অনুরোধে বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড পূর্ব জোনের একটি দল জাহাজটিতে কথিত পাইরেসির বিপরীতে তদন্ত শুরু করে। অনুসন্ধানে জানা যায়, এটি ছিল জাহাজের নাবিকদের যোগসাজশে চুরির ঘটনা। এমনকি কোটা রঞ্জকের মাস্টার আইএমবিতে দাখিল করা অভিযোগটি ভুল এবং জাহাজে কোনোরূপ পাইরেসি ঘটেনি বলে স্বীকার করেন। বলা যায়, বন্দর চেয়ারম্যানের সাহসী ভূমিকার কারণেই পাইরেসির একটি অপবাদের হাত থেকে রক্ষা পায় চট্টগ্রাম বন্দর।

নিরাপত্তা তৎপরতার সাম্প্রতিক উদাহরণ

চলতি বছরের মে মাসে প্রায় ৮০০ কোটি ডলারের রপ্তানি পণ্য নিয়ে ডুবতে বসেছিল ভিয়েতনামের পতাকাবাহী জাহাজ এমভি হাইয়ান সিটি। ১ হাজার ১৫৬ একক কনটেইনার নিয়ে সিঙ্গাপুরে যাচ্ছিল জাহাজটি। এর মধ্যে প্রায় ৭০০ একক কনটেইনারে ছিল রপ্তানি পণ্য। যাত্রাপথে বঙ্গোপসাগরের কুতুবদিয়ার কাছে একটি তেলবাহী ট্যাংকারের সঙ্গে সংঘর্ষ হয় জাহাজটির। এতে একটি খালি কনটেইনার জাহাজ থেকে সাগরে পড়ে যায়। পেছনের অংশ ফুটো হয়ে পানি ঢুকে প্রায় সাত ডিগ্রি কৌণিকভাবে কাত হয়ে পড়ে হাইয়ান সিটি। দুমড়ে-মুচড়ে যায় জাহাজটির এক পাশে থাকা কনটেইনার।

বিশ্বায়নের যুগে সমুদ্র বাণিজ্যের চাপ ও জাহাজ চলাচল সমানতালে বেড়েছে। একই সাথে বেড়েছে জাহাজে-জাহাজে সংঘর্ষের ঝুঁকি

দুর্ঘটনার পর জাহাজটির আর চলাচলের সক্ষমতা ছিল না। এছাড়া ক্ষতিপূরণের বিষয়ে সমঝোতা না হওয়ায় বন্দর ত্যাগের অনুমতি দেওয়া হয়নি জাহাজটিকে। ডুবে যাওয়ার ঝুঁকিতে থাকা জাহাজটিকে উদ্ধার করতে চট্টগ্রাম বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তা, জাহাজের মালিক প্রতিনিধি, স্থানীয় এজেন্ট, উদ্ধারকারী সংস্থা, জাহাজের বিমাকারী প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধি, নৌবাহিনী, কোস্ট গার্ডসহ সব সংস্থার প্রতিনিধিদের নিয়ে কয়েক দফা বৈঠক করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। এরপরই জাহাজটিকে বিশেষ ব্যবস্থায় জেটিতে ভেড়ানোর সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের বিশেষ উদ্যোগে বেসরকারি কর্ণফুলী ড্রাইডক জেটিতে মেরামতের জন্য নেওয়া হয় হাইয়ান সিটিকে।

আরেকটি ঘটনা ঘটে গত জুলাইয়ে। ভোলার মনপুরা উপজেলার দক্ষিণে অবস্থিত চরনিজাম সংলগ্ন বঙ্গোপসাগরে ভেসে আসে নাবিকবিহীন একটি বিদেশি পুরনো জাহাজ। এটির আকার বড় পন্টুনের মতো। জাহাজের ওপরে ছিল একটি খননযন্ত্র (ভেকু), একটি পাথর ভাঙার মেশিন ও বড় বড় পাথরের খণ্ডসহ বেশ কিছু সরঞ্জাম।

স্থানীয়রা জানান, জাহাজটির গায়ে নাম লেখা রয়েছে আল কুবতান। এর ওপরের অংশ খোলা। জাহাজটিতে কয়েক কোটি টাকার সম্পদ রয়েছে বলে ধারণা করেন তারা। নাবিকবিহীন জাহাজটিকে ভাসতে দেখে স্থানীয়রা প্রশাসন ও জনপ্রতিনিধিকে বিষয়টি জানান। প্রশাসন বিষয়টি বাংলাদেশ নৌবাহিনী, কোস্ট গার্ড ও নৌপুলিশকে অবহিত করে। খবর পেয়ে বাংলাদেশ কোস্ট গার্ডের একটি দল ঘটনাস্থলে পৌঁছে জাহাজটিকে উদ্ধার করে।

উপসংহার

সমুদ্র শিল্প এখন বিশ্বজনীন। এর অংশীদারও বহু। একটা সময় ছিল, যখন কেবল বাণিজ্য ও মৎস্য আহরণেই সীমিত ছিল সমুদ্রজীবিকা। তবে সুনীল অর্থনীতির এই যুগে তা বহুমাত্রিক রূপ নিয়েছে। তার সঙ্গে পাল্লা দিয়ে সমুদ্র নিরাপত্তার ঝুঁকিও বহুমুখী আকার ধারণ করেছে।

সমুদ্র নিরাপত্তা এখন অত্যন্ত জটিল একটি বিষয়। এত বেশি সংখ্যক অংশীদার যে শিল্পের সঙ্গে সম্পৃক্ত, সেই শিল্পের নিরাপত্তা নিশ্চিত করা সহজ বিষয় নয়। আর এই কঠিন কাজটি কার্যকরভাবে সম্পন্ন করতে হলে আমাদের প্রচলিত ধারণা থেকে বেরিয়ে এসে নতুন করে ভাবতে হবে।

এক্ষেত্রে আমাদের প্রথমেই অনুধাবন করতে হবে, সমুদ্র নিরাপত্তা আমাদের জন্য কেন এত গুরুত্বপূর্ণ। এরপর খুঁজে বের করতে হবে কোন কোন ক্ষেত্রে নিরাপত্তা ঘাটতি রয়েছে এবং কেন রয়েছে। সবার শেষে আমাদের এই ঘাটতিগুলো দূর করার উপায় সন্ধান করতে হবে এবং সেগুলোর কার্যকর প্রয়োগ ঘটাতে হবে।

খাতসংশ্লিষ্টরা বলছেন, সঠিক কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ ও তা বাস্তবায়ন করতে পারলে সাগরে বড় ধরনের দুর্ঘটনা ৭৫ শতাংশ পর্যন্ত কমিয়ে আনা সম্ভব। আর সমুদ্র শিল্পের টেকসই ভবিষ্যৎ নির্মাণে এই উন্নতির যে কোনো বিকল্প নেই, তা আর না বললেও চলে।

বন্দর চেয়ারম্যানের সাহসী ভূমিকা
রুখে দিল পাইরেসির অপবাদ

বন্দরবার্তা ডেস্ক

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানের সাহসী ভূমিকা বহির্নোঙরে অবস্থানরত বিদেশি জাহাজে পাইরেসির ভুয়া অভিযোগ রুখে দিয়েছে। এতে বহির্বিশ্বে বাংলাদেশের সমুদ্র এলাকার নিরাপত্তার সুনাম সমুন্নত রয়েছে।

সিঙ্গাপুরের পতাকাবাহী কনটেইনার জাহাজ এমভি কোটা রঞ্চক ২৮ জুন মালয়েশিয়াভিত্তিক নিরাপত্তা পর্যবেক্ষক সংস্থা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) কাছে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে একটি পাইরেসির ঘটনা সংঘটিত হয়েছে বলে অভিযোগ দাখিল করে। অথচ পাইরেসির বিষয়ে এমভি কোটা রঞ্চকের কোনো কর্মকর্তা চট্টগ্রাম বন্দরের পোর্ট কন্ট্রোল ও বহির্নোঙরের নিরাপত্তা নিশ্চিতে নিয়োজিত থাকা কোস্ট গার্ডকে পাইরেসির বিষয়টি অবহিত করেনি।

আইএমবি থেকে পাইরেসির অভিযোগের বিষয়ে প্রেরণ করা ই-মেইলের মাধ্যমে কোস্ট গার্ড বিষয়টি জানতে পারে। পরে চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের অনুরোধে কোস্ট গার্ড পূর্ব জোনের একটি চৌকস দল জাহাজটিতে পাইরেসির অভিযোগের তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনা করে। সরেজমিন তদন্তকালে কোস্ট গার্ড জানতে পারে, জাহাজের নাবিকদের যোগসাজশে স্থানীয় ভেন্ডরের কাছে জাহাজ থেকে কিছু রশি ও তেল বিক্রি করা হয়েছে। এ তথ্যের ভিত্তিতে কোস্ট গার্ড চিরুনি অভিযান চালিয়ে বিক্রীত মালামালসমূহ জব্দ করে। পরে জাহাজের নাবিক ও ভেন্ডরদের জিজ্ঞাসাবাদ করে কোস্ট গার্ড। জিজ্ঞাসাবাদে জাহাজের নাবিক এবং ভেন্ডর ডলারের বিনিময়ে এমভি কোটা রঞ্চক জাহাজ থেকে রশি ও তেল ক্রয়-বিক্রয়ের কথা স্বীকার করে। এতে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে অবস্থানকালীন জাহাজের নাবিকদের সহযোগিতায় ঘটনাটি ঘটেছে বলে প্রমাণ হয়। নিজেদের অপকর্ম গোপন করতে জাহাজের নাবিকেরা পাইরেসির ভুয়া অভিযোগ দাখিল করে।

আন্তর্জাতিক জাহাজ ও বন্দর নিরাপত্তা কোড (আইএসপিএস)-এর ৯ নম্বর ধারা অনুযায়ী বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও নৌবাণিজ্য অধিদপ্তরের প্রতিনিধির সমন্বয়ে গঠিত একটি দল অভিযোগের বিষয়টি অনুসন্ধানে এমভি কোটা রঞ্চক জাহাজে যান। এ সময় অভিযোগের বিষয়ে জাহাজের মাস্টার আইএমবিতে দাখিলকৃত অভিযোগটি ভুল এবং ২৮ জুন জাহাজে কোনো ধরনের পাইরেসি কিংবা কোনো ঘটনা ঘটেনি বলে অকপটে স্বীকার করেন। পরে জাহাজের মাস্টার আইএমবি বরাবর দাখিল করা পাইরেসির অভিযোগটি প্রত্যাহার করে নেন।

২০১৯ থেকে ২০২১ সাল পর্যন্ত চট্টগ্রাম বন্দরের জলসীমায় কোনো চুরি, ডাকাতি ও জলদস্যুতার ঘটনা ঘটেনি। চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর ও উপকূলীয় অঞ্চল একটি নিরাপদ এলাকা হিসেবে বহির্বিশ্বে সুখ্যাতি রয়েছে। একটি দুষ্ট চক্র এ ধরনের ভুয়া পাইরেসি রিপোর্ট দাখিল করে চট্টগ্রাম বন্দরের ভাবমূর্তি ক্ষুণ্ন করার অপচেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে। এর আগে ২০১২ সালে সিঙ্গাপুরভিত্তিক অপর বিশ্ব নৌ-নিরাপত্তা পর্যবেক্ষক সংস্থা রিক্যাপের অনুসন্ধানেও ৬টি ভুয়া পাইরেসি রিপোর্ট দাখিল করা হয়েছে বলে প্রমাণিত হয়েছে। ২০০৪ সালের জুলাই থেকে আইএসপিএস কোড বাস্তবায়নের পর থেকে চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থার ঈর্ষণীয় উন্নতি হতে থাকে। ২০১৯ সাল থেকে রিক্যাপ চট্টগ্রাম বন্দরকে শূন্য পাইরেসি বন্দর হিসেবে ঘোষণা করে।

বন্দরের বহির্নোঙরে চলাচলরত দেশি-বিদেশি বাণিজ্যিক জাহাজে চুরি-ডাকাতির মতো ঘটনা না ঘটায় বহির্বিশ্বে এ বহির্নোঙর নিরাপদ হিসেবে সুনাম বাড়ছে। বিদেশি জাহাজের নাবিকেরাও এ বহির্নোঙরকে নিরাপদ হিসেবে বিবেচনা করছে।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, কোস্ট গার্ড বাহিনী ও নৌবাহিনীর সমন্বিত তদারকি বৃদ্ধির কারণেই মূলত বন্দরের বহির্নোঙরে সাম্প্রতিক কয়েক বছরে কোনো দস্যুতার ঘটনা ঘটেনি। বন্দরের বেতার নিয়ন্ত্রণ কক্ষ থেকে ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেম বা ভিটিএমআইএসের মাধ্যমে বহির্নোঙর সচিত্র তদারকি করা হয়। এ সময় সন্দেহজনক কোনো নৌযানের উপস্থিতি দেখলে বন্দর থেকে কোস্ট গার্ডকে জানানো হয়। এরপর কোস্ট গার্ড দ্রুতগতির নৌযানে করে ঘটনাস্থলে গিয়ে তা প্রতিরোধ করে।

দেশের জলসীমার উপকূল থেকে সাগরের দিকে ১২ নটিক্যাল মাইল এলাকা পর্যন্ত নজরদারি করে কোস্ট গার্ড। আর ১২ নটিক্যাল মাইলের পর থেকে দেশের সমুদ্র সীমানা পর্যন্ত নজরদারি করে নৌবাহিনী। শুধু বন্দরই নয়, বন্দরের বাইরেও বাংলাদেশের জলসীমায় দস্যুতার কোনো ঘটনা ঘটেনি সাম্প্রতিক সময়ে। মূলত সমন্বিত নিরাপত্তা ব্যবস্থার কারণেই বহির্নোঙর এলাকা নিরাপদ রাখা সম্ভব হয়েছে।

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর এলাকা পাইরেসিমুক্ত হওয়ায় এ বন্দর থেকে বিশ্বের বিভিন্ন দেশের বন্দরে নিয়মিত চলাচলরত জাহাজের ইন্স্যুরেন্সের প্রিমিয়াম কম। এতে পণ্য পরিবহনের খরচ কম। কোনো সমুদ্র এলাকায় নিরাপত্তা ব্যবস্থার ঘাটতি থাকলে বা দস্যুতার ঘটনা ঘটার আশঙ্কা থাকলে ঝুঁকি বিবেচনায় মেরিন ইন্স্যুরেন্সের প্রিমিয়াম পরিশোধের পরিমাণ বৃদ্ধি পায়। এতে জাহাজ ভাড়া বৃদ্ধি পায়, যা পরিবাহিত পণ্যের ব্যয় বৃদ্ধি করে। বাড়তি ব্যয় ভোক্তাদের বহন করতে হয়।

সম্প্রতি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বন্দর নিরাপত্তা পরিকল্পনা হালনাগাদ করেছে এবং আন্তর্জাতিক বন্দর ও জাহাজ নিরাপত্তা কোড অনুযায়ী বন্দরের নিশ্ছিদ্র নিরাপত্তা ব্যবস্থা চালু করেছে। বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থা আধুনিকায়নে গৃহীত পদক্ষেপ ইউএস কোস্ট গার্ড, রিক্যাপের ভূয়সী প্রশংসা পেয়েছে।

এর আগে বন্দর চেয়ারম্যানের সার্বিক দিকনির্দেশনায় ১ হাজার ১৫৯ রপ্তানি পণ্যের কনটেইনারবাহী জাহাজ এমভি হাইয়ান সিটিকে আংশিক ডুবন্ত অবস্থা থেকে উদ্ধার করে প্রশংসিত হয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। বন্দরের এ উদ্যোগের ফলে প্রায় ৮০০ কোটি টাকার রপ্তানি পণ্য রক্ষা পেয়েছে। এতে একদিকে যেমন দেশের রপ্তানিকারকরা আর্থিক ক্ষতির হাত থেকে রক্ষা পেয়েছেন, তেমনি জাহাজ উদ্ধারের ঘটনা মেরিটাইম ওয়ার্ল্ডে অনন্য দৃষ্টান্ত স্থাপন করেছে। গত ১৪ এপ্রিল বন্দর ত্যাগ করার সময় বহির্নোঙরের কুতুবদিয়ার কাছে এমটি ওরিয়ন এক্সপ্রেস জাহাজের সাথে সংঘর্ষ হয়েছিল জাহাজটির। এ সময় হাইয়ান সিটির পোর্ট সাইডে কার্গো হোল্ডে ছিদ্র হয়ে পানি ঢুকে ৭ ডিগ্রি কাত হয়ে যায়। উপক্রম হয় ডুবে যাওয়ার। বিশেষ ব্যবস্থায় জাহাজটি কুতুবদিয়া এলাকায় নোঙর করা হয়। ৪ মে বন্দরের টাগ বোটের সহযোগিতায় জাহাজটি নিরাপদে বার্থিং করানো হয় বাংলাদেশ মেরিন একাডেমি সংলগ্ন কর্ণফুলী ড্রাই ডক জেটিতে। এখানে মেরামত শেষে ২১ জুন জাহাজটি পুনরায় রপ্তানি পণ্য নিয়ে সিঙ্গাপুরের উদ্দেশে যাত্রা করে।

বাংলাদেশের বন্দর ও শিপিং খাতের সম্ভাবনা ও চ্যালেঞ্জ

বিশ্বজুড়ে প্রতি বছর পণ্য পরিবহন বাড়ছে। এই পণ্যের ৮০ শতাংশই পরিবহন হয় সমুদ্রপথে। সমুদ্রপথে পরিবাহিত এসব পণ্য ওঠানো-নামানোর জন্য জেটিসহ নতুন নতুন অবকাঠামো তৈরির চাহিদাও বাড়ছে। বাংলাদেশের জন্য এই বিষয়টি খুবই প্রাসঙ্গিক।

খায়রুল আলম সুজন

সমুদ্রপথে আমাদের আমদানি-রপ্তানি বাড়ছে। সিংহভাগ যেহেতু সমুদ্রপথে পরিবহন হয় সেজন্য নতুন অবকাঠামো তৈরির চাপও বাড়ছে। এই অবকাঠামো তৈরি করে আমরা যেমন বৈদেশিক বাণিজ্যে নতুন সুযোগ উন্মুক্ত করতে পারি, তেমনি সময়মতো অবকাঠামো নির্মাণও বড় চ্যালেঞ্জ। কারণ পণ্য পরিবহনের হার যেভাবে বাড়ছে, অবকাঠামো নির্মাণের হার তার চেয়ে বেশি গতিতে বাড়াতে হবে। এটা আমাদের দেশের জন্য বড় চ্যালেঞ্জ।

শুধু অবকাঠামো নির্মাণ করলেই হবে না, শিপিং খাতের পরিবর্তনের সঙ্গে খাপ খাইয়ে অবকাঠামো নির্মাণ করতে হবে। আমরা জানি, বৈশ্বিক পণ্য পরিবহনে জাহাজের আকার-প্রযুক্তিতে পরিবর্তন আসছে। সাগর পাড়ি দেওয়া বাণিজ্যিক জাহাজগুলোয় স্বয়ংক্রিয় নেভিগেশন ও প্রপালশন ব্যবস্থার ব্যবহার এরই মধ্যে শুরু হয়ে গেছে। অতি সম্প্রতি হুন্দাই হেভি ইন্ডাস্ট্রিজের তৈরি একটি এলএনজি ক্যারিয়ার স্বয়ংক্রিয় নেভিগেশন প্রযুক্তি ব্যবহার করে প্রশান্ত মহাসাগর পাড়ি দিয়েছে। বড় আকারের কোনো বাণিজ্যিক জাহাজের এটাই প্রথম অত্যাধুনিক এই প্রযুক্তি ব্যবহার করে মহাসাগর পাড়ি দেওয়া।

সমুদ্রশিল্পে স্বয়ংক্রিয় প্রযুক্তির নির্ভরতা বাড়ছে। আবার প্রয়োজনীয়তাও বেড়ে চলেছে। এই নির্ভরতার নেপথ্যে হলো কম খরচে পণ্য হ্যান্ডলিং ও পরিবহন। আবার পরিবেশ ও নিরাপত্তার বিষয়টিও যুক্ত থাকছে। ফলে অবকাঠামো নির্মাণে এই বিষয়গুলো মাথায় রাখতে হবে। এটা বড় চ্যালেঞ্জ।

আমাদের মহেশখালীর মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর হচ্ছে। সেখানে বড় জাহাজ ভেড়ানো যাবে। আমাদের জন্য বিশাল সুযোগ আসছে। আবার বে টার্মিনাল নির্মাণের প্রস্তুতি চলছে। দ্রুত কাজ এগিয়ে নেওয়া সময়ের দাবি। কারণ বে টার্মিনাল থেকে পণ্য পরিবহনে নৌ-সড়ক ও রেলপথের সংযোগে খুব বেশি খরচ করতে হবে না। এসব টার্মিনালে যাতে আধুনিক প্রযুক্তির জাহাজ ভেড়ানো যায় সেদিকে প্রাধান্য দিতে হবে। কনটেইনার ছাড়াও বিশ্বে এখন নতুন নতুন পণ্যবাহী জাহাজ আসছে। সেগুলো হ্যান্ডলিংয়ে অত্যাধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহারের বিষয়টিও প্রাধান্য দিতে হবে। যত আধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার হবে ততই খরচ কমে আসবে। পণ্য খালাসে সময়ও কম লাগবে।

এখানে যদি সুযোগের কথা বলি, তাহলে বন্দর ও শিপিংয়ের অবকাঠামো খাতে বিনিয়োগ বাড়াতে হবে। আমরা যদি বড় জাহাজ ভেড়ানোর জন্য অবকাঠামো তৈরি করতে পারি, তাহলে সরাসরি বাংলাদেশ থেকে ইউরোপ-আমেরিকায় রপ্তানি পণ্য পরিবহন সম্ভব হবে। আমদানি পণ্যও পরিবহন সম্ভব হবে। এতে খরচ ও সময় কমে আসবে। ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরের ওপর নির্ভর করতে হবে না। যদিও ইতোমধ্যে ইউরোপে আমাদের সরাসরি কনটেইনার পণ্য পরিবহনের সেবা চালু হয়েছে। ভাড়া বেশি থাকায় হয়তো এখন ভায়াবেল হচ্ছে। তবে ভাড়া কমে গেলে এসব সার্ভিস বেশিদিন টিকবে না। সেক্ষেত্রে বড় জাহাজ ভেড়ানোর অবকাঠামো নির্মাণই বড় চ্যালেঞ্জ।

এক্ষেত্রে শুধু জেটি-ইয়ার্ডের বিষয় মাথায় রাখলে হবে না। জাহাজ থেকে পণ্য হ্যান্ডলিং গতিশীলতা পাবে যদি হিন্টারল্যান্ডে পর্যাপ্ত অবকাঠামো থাকে। বিশ্বের কোনো দেশেই এখন ইয়ার্ডে কনটেইনার খুলে পণ্য খালাস হয় না। কিন্তু আমাদের দেশে হচ্ছে। নানা নিয়মকানুনের বেড়াজালে বন্দরের ভেতরই অন্তত ৬৫ শতাংশ কনটেইনার পণ্য খুলে ডেলিভারি দিতে হচ্ছে। এটা একেবারেই তুলে দিতে হবে। বন্দরও চাইছে কনটেইনার খুলে পণ্য ডেলিভারি বাইরে নেওয়া হোক। সেজন্য অবকাঠামো নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা আছে। এক্ষেত্রে বেসরকারি খাত সহযোগিতা করতে পারে। সরকার নীতিসহায়তা দিলে এই খাতে বিনিয়োগ আসবে। কারণ প্রতিনিয়ত পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের পরিমাণ বাড়ছে।

শিপিং খাতে আমাদের বড় চ্যালেঞ্জ হলো এক বন্দর-নির্ভরতা। দেশে তিনটি সমুদ্রবন্দর থাকলেও কনটেইনারের ৯৮ শতাংশ চট্টগ্রাম বন্দরনির্ভর। এবার যদি চ্যালেঞ্জের কথায় আসি তাহলে আমরা দেখতে পাই, একটি সরু চ্যানেল দিয়ে এসব কনটেইনার জাহাজ আসা-যাওয়া করছে। এই সরু চ্যানেলে কোনো দুর্ঘটনা হলে পুরো বন্দরই অচল হয়ে পড়বে। শুধু কনটেইনার জাহাজই নয়, ব্রেক বাল্ক, বাল্ক ও জ্বালানি তেলবাহী জাহাজও এই চ্যানেল ব্যবহার করে। সেই সাথে অভ্যন্তরীণ নৌপথের ছোট ছোট জাহাজ, মাছ ধরার জাহাজও আসা-যাওয়ার অন্যতম পথ এই চ্যানেল।

এই একটি মাত্র চ্যানেলের ওপর বেশিদিন নির্ভর করলে চলবে না। সেজন্য যত দ্রুত সম্ভব বে টার্মিনালের কাজ শুরু করতে হবে। মাতারবাড়ীর কাজ এগিয়ে চলছে। এখন গুরুত্ব দেওয়া উচিত বে টার্মিনালে। এই গুরুত্ব দিলে দুটো বিষয়ে সুবিধা পাওয়া যাবে। বে টার্মিনালে এখনকার বন্দরের চেয়ে বড় জাহাজ ভেড়ানো যাবে। আবার রাত-দিন যেকোনো সময় জাহাজ ভেড়াতে জোয়ারের ওপর নির্ভর করতে হবে না।

আমরা আমাদের জলসীমাকে দস্যুমুক্ত করতে পেরেছি। চট্টগ্রাম বন্দর ও বহির্নোঙর এলাকায় বাণিজ্যিক জাহাজগুলোর নিরাপত্তায় বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড, নৌবাহিনী ও নৌ-পুলিশের কর্মতৎপরতা এখন বেশি দৃশ্যমান। এই তদারকি ধরে রাখতে হবে। সামনে যাতে কোনো অপ্রীতিকর ঘটনা না ঘটে, সেদিকে নজর দিতে হবে। এটাও চ্যালেঞ্জ।

আমাদের বড় বড় শিল্পগোষ্ঠীগুলো সাগরে বড় বড় জাহাজ ভাসিয়েছে। সমুদ্রপথে বছরে প্রায় ১১ কোটি টনের মতো পণ্য পরিবহন হয়। আবার তিন মিলিয়ন কনটেইনারও পরিবহন হচ্ছে প্রতি বছর। এই বিপুল পরিমাণ পণ্য পরিবহনের জন্য সমুদ্রগামী জাহাজশিল্পে অনেকেই বিনিয়োগ করেছেন। সামনে এই বিনিয়োগ আরও বাড়বে। এজন্য উদ্যোক্তাদের সহযোগিতা দিতে হবে। এতে যেমন বৈদেশিক মুদ্রা আয় হবে, তেমনি নিজেদের পণ্য পরিবহন করে বৈদেশিক মুদ্রা সাশ্রয় করা যাবে।

আবার দেশের অভ্যন্তরে পণ্য পরিবহন বাড়ছে। শুধু চট্টগ্রাম বন্দর থেকে বছরে সাত কোটি টন পণ্য অভ্যন্তরীণ নদীপথে সারা দেশে পরিবহন হয়। এখন ছোট জাহাজে এসব পণ্য নিতে হচ্ছে। এতে তুলনামূলক খরচ বেশি পড়ছে। অভ্যন্তরীণ নৌপথে গভীরতা বাড়লে পাঁচ হাজার টনের জাহাজেও পণ্য পরিবহন সম্ভব হবে। এতে আমাদের খরচ সাশ্রয় হবে। এজন্য সরকারের নৌপথ খননে এগিয়ে আসতে হবে।

বন্দর ও শিপিং খাতে আমাদের সামনে দুটোই আছে। একটি হলো সুযোগ। যেটি আমরা নতুন নতুন বিনিয়োগ ও পরিকল্পনা করে এগিয়ে নিতে পারি। আরেকটি হলো চ্যালেঞ্জ। সুযোগ পেতে হলে এই চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হবে। বৈদেশিক বাণিজ্য গতিশীল করতে ও ব্যবসা-বাণিজ্যের খরচ কমাতে এই চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার বিকল্প নেই।

খায়রুল আলম সুজন
সহসভাপতি
বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারস অ্যাসোসিয়েশন (বাফা)

রেকর্ড উচ্চতায় বৈশ্বিক বাণিজ্য : আঙ্কটাড

করোনা মহামারির ধাক্কা সামলে গত বছর থেকে চাঙ্গা হতে শুরু করে বিশ্ব বাণিজ্য। সেই উর্ধ্বমুখী প্রবণতা এখনো অব্যাহত রয়েছে। চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে (জানুয়ারি-মার্চ) বৈশ্বিক বাণিজ্যের আকার ৭ লাখ ৭০ হাজার কোটি ডলারের রেকর্ড উচ্চতায় পৌঁছেছে। গত বছরের একই সময়ের তুলনায় তা ১৫ শতাংশ (প্রায় ১ লাখ কোটি ডলার) বেশি। চলতি বছরের বাকি সময়েও বাণিজ্যের উর্ধ্বগতি অব্যাহত থাকবে। তবে দ্বিতীয় প্রান্তিক থেকে প্রবৃদ্ধির গতি কিছুটা ধীর হতে শুরু করবে। জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়নবিষয়ক কনফারেন্সের (আঙ্কটাড) সাম্প্রতিক গ্লোবাল ট্রেড আপডেট প্রতিবেদনে এমনটা জানানো হয়েছে।

সংস্থাটি জানিয়েছে, জানুয়ারি-মার্চ মেয়াদে বিশ্বজুড়ে পণ্য ও সেবা বাণিজ্য আগের তিন মাস অর্থাৎ গত বছরের চতুর্থ প্রান্তিকের তুলনায় ২৫ কোটি ডলার বেশি হয়েছে। আলোচ্য সময়ে পণ্য বাণিজ্য হয়েছে প্রায় ৬ লাখ ১০ হাজার কোটি ডলার, বছরওয়ারি যা ২৫ শতাংশ বেশি। আর সেবা বাণিজ্য বার্ষিক প্রায় ২২ শতাংশ বেড়ে ১ লাখ ৬০ হাজার কোটি ডলারে উন্নীত হয়েছে।

প্রথম প্রান্তিকে উন্নয়নশীল ও উন্নত দেশগুলোর পণ্য রপ্তানি বেড়েছে যথাক্রমে ২৫ ও ১৪ শতাংশ। উন্নয়নশীল দেশগুলোর নিজেদের মধ্যকার পণ্য বাণিজ্যও বছরওয়ারি প্রায় ২৩ শতাংশ বেড়েছে।

আঙ্কটাড জানিয়েছে, ইউক্রেন-রাশিয়া যুদ্ধ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে নেতিবাচক প্রভাব ফেলতে শুরু করেছে। এই যুদ্ধের কারণে জ্বালানি ও অন্যান্য পণ্যের মূল্যস্ফীতির চাপ অব্যাহত রয়েছে। অস্থিতিশীল বৈশ্বিক চাহিদার কারণে স্বল্পমেয়াদে খাদ্য ও জ্বালানির মূল্যবৃদ্ধি অব্যাহত থাকবে। এতে এসব পণ্যের আমদানি-রপ্তানি কিছুটা কমে যাবে। ফলে দ্বিতীয় প্রান্তিকে পরিমাণের দিক থেকে বৈশ্বিক বাণিজ্যের আকার খানিকটা পতনমুখী হতে পারে।

মহামারি-পূর্ব সময়ের সঙ্গে তুলনা করে আঙ্কটাড দেখিয়েছে, চলতি বছরের প্রথম তিন মাসে বৈশ্বিক বাণিজ্য ২০১৯ সালের একই সময়ের তুলনায় মূল্যমানের দিক থেকে ৩০ শতাংশ বেশি ছিল। আর পরিমাণের হিসাবে বাণিজ্য বেড়েছে ৬ শতাংশ।

আঙ্কটাডের আশঙ্কা, বিশ্ববাণিজ্যের ইতিবাচক প্রবণতা শিগগিরই শেষ হতে পারে। সুদের হার বৃদ্ধি এবং অর্থনৈতিক প্রণোদনা প্যাকেজ বন্ধ হয়ে যাওয়া বছরের বাকি সময়টায় বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রবৃদ্ধিতে নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে। এছাড়া দ্রব্যমূল্যের উর্ধ্বগতি ও ভূরাজনৈতিক অস্থিরতা বাণিজ্য প্রবৃদ্ধির বিষয়টিকে অনিশ্চিত করে তুলতে পারে।

ব্যবস্থাপনায় শ্রেষ্ঠত্ব মধ্যপ্রাচ্যের বন্দরগুলো

ব্যবস্থাপনার দিক থেকে বিশ্বের শীর্ষ পাঁচ সমুদ্রবন্দরের মধ্যে চারটিরই অবস্থান মধ্যপ্রাচ্যে। সম্প্রতি বিশ্বব্যাংক ও এসঅ্যান্ডপি গ্লোবাল মার্কেট ইন্টেলিজেন্সের তৈরি করা একটি সূচকে এমন চিত্র দেখা গেছে।

৩৭০টি বন্দর নিয়ে তৈরি করা কনটেইনার পোর্ট পারফরম্যান্স ইনডেক্সের (সিপিপিআই) প্রথম তিনটি অবস্থানে রয়েছে যথাক্রমে সৌদি আরবের কিং আবদুল্লাহ পোর্ট, ওমানের পোর্ট সালালাহ ও কাতারের হামাদ পোর্ট। পঞ্চম অবস্থানে রয়েছে সংযুক্ত আরব আমিরাতের (ইউএই) খলিফা পোর্ট। এদিকে শীর্ষ পাঁচে না পারলেও শীর্ষ ১০-এ জায়গা করে নিয়েছে সৌদি আরবের জেদ্দাহ ইসলামিক পোর্ট।

সূচকে পূর্ব এশিয়ার বন্দরগুলোও ভালো অবস্থানে রয়েছে। শীর্ষ ১০-এ জায়গা করে নিয়েছে চীনের সাংহাই, নিংবো ও গুয়াংজু বন্দর। দশম অবস্থানে রয়েছে জাপানের ইয়োকোহামা বন্দর।

জ্বালানি তেলের উদ্বৃত্ত কমে যাওয়ার আশঙ্কা ওপেক প্লাসের

চলতি বছর বিশ্ববাজারে জ্বালানি তেলের উদ্বৃত্ত কমে যাওয়ার আশঙ্কা করছে রপ্তানিকারক দেশগুলোর জোট ওপেক প্লাস। সম্প্রতি এক প্রতিবেদনে প্রাক্কলিত উদ্বৃত্তের পরিমাণ কমিয়েছে জোটটি। নিজেদের জয়েন্ট টেকনিক্যাল মিটিংকে সামনে রেখে এই প্রতিবেদন তৈরি করেছে ওপেক প্লাস।

প্রতিবেদনে বলা হয়, এ বছরের শেষ নাগাদ আন্তর্জাতিক বাজারে অপরিশোধিত তেলের উদ্বৃত্ত দৈনিক ১০ লাখ ব্যারেলে নেমে আসবে। আগের প্রাক্কলনে দৈনিক ১৪ লাখ ব্যারেল উদ্বৃত্তের কথা জানিয়েছিল ওপেক প্লাস। এ হিসাবে নতুন প্রাক্কলন অনুযায়ী উদ্বৃত্ত কমবে দৈনিক চার লাখ ব্যারেল করে।

এদিকে সম্প্রতি জ্বালানি পণ্যটির বৈশ্বিক চাহিদা পূর্বাভাস কমিয়েছে ওপেক প্লাসের টেকনিক্যাল প্যানেল। নতুন পূর্বাভাস অনুযায়ী, চলতি বছর অপরিশোধিত জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক চাহিদা দৈনিক ৩৪ লাখ ব্যারেল করে বাড়বে।

নবমবারের মতো শীর্ষ মেরিটাইম হাব সিঙ্গাপুর

আবারও বিশ্বের শীর্ষ মেরিটাইম হাব হিসেবে সিনহুয়া-বাল্টিক ইন্টারন্যাশনাল শিপিং সেন্টার ডেভেলপমেন্ট ইনডেক্স রিপোর্টে জায়গা করে নিয়েছে সিঙ্গাপুর। টানা নবম বছর এই অবস্থানে দেখা গেল সিঙ্গাপুরের নাম।

সম্ভাব্য ১০০ পয়েন্টের ওপর ভিত্তি করে এই র‍্যাংকিং করা হয়েছে। সিঙ্গাপুর পেয়েছে ৯৪ দশমিক ৮৮ পয়েন্ট। দ্বিতীয় অবস্থানে রয়েছে লন্ডন। তাদের স্কোর ৮৩ দশমিক শূন্য ৪ পয়েন্ট। আর ৮২ দশমিক ৭৯ পয়েন্ট নিয়ে তৃতীয় অবস্থানে রয়েছে বিশ্বের বৃহত্তম ও ব্যস্ততম বন্দরের শহর সাংহাই।

তালিকার চতুর্থ অবস্থানে রয়েছে হংকং। এর পরের স্থানটি দখল করেছে সংযুক্ত আরব আমিরাতের দুবাই। এছাড়া শীর্ষ দশে পরের অবস্থানগুলোয় রয়েছে যথাক্রমে রটারডাম, হামবুর্গ, নিউইয়র্ক/নিউজার্সি, এথেন্স/পাইরিউস ও নিংবো-ঝৌশান।

সংবাদ সংক্ষেপ

কানাডা শিপইয়ার্ড ও ফেরি সার্ভিসের উন্নয়নে যুক্তরাষ্ট্রের তহবিল সহায়তা

যুক্তরাষ্ট্রের ১৯টি রাজ্যের ২৪টি ক্ষুদ্র শিপইয়ার্ডের উন্নয়নে ১ কোটি ৯৬ লাখ ডলার তহবিল সহায়তা ঘোষণা করেছে মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এমএআরএডি)। স্মল শিপইয়ার্ড গ্র্যান্ট প্রোগ্রামের অধীনে এই অর্থ সহায়তা দিচ্ছে সংস্থাটি। এসব শিপইয়ার্ডের মধ্যে অনেকগুলো পরিচালিত হচ্ছে পারিবারিক উদ্যোগে।

এদিকে দেশটির বিভিন্ন অঞ্চলের ফেরি সার্ভিসের উন্নয়নে ৩০ কোটি ডলার বরাদ্দের ঘোষণা দিয়েছে বাইডেন প্রশাসন। বিশেষ করে নিঃসরণমুক্ত পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলার কাজে এই অর্থ লাগানো হবে।

লেবার কনভেনশন না মানায় ট্যাংকারকে সাময়িক নিষিদ্ধ করেছে অস্ট্রেলিয়া

নাবিকদের বেতন কম দেওয়াসহ অন্যান্য অসদাচরণের কারণে লাইবেরিয়ার পতাকাবাহী ট্যাংকার এজি নেপচুনকে ছয় মাসের জন্য নিষিদ্ধ করেছে অস্ট্রেলিয়ান মেরিটাইম সেফটি অথরিটি (এএমএসএ)।

সংস্থাটি বলেছে, মেরিটাইম লেবার কনভেনশনের (এমএলসি) কয়েকটি ধারা লঙ্ঘনের অভিযোগ পাওয়ার পর ট্যাংকারটিতে পরিদর্শন চালায় তারা। দেখা যায়, ট্যাংকারটির ২১ নাবিকের সঙ্গে কর্মচুক্তির শর্ত লঙ্ঘন করা হয়েছে। এছাড়া সম্মিলিতভাবে ক্রু সদস্যদের ১ লাখ ২৩ হাজার অস্ট্রেলীয় ডলার পাওনা রয়েছে বলেও প্রমাণ পাওয়া যায়।

১০ হাজার কোটি ডলার স্পর্শের দ্বারপ্রান্তে চীনের বাণিজ্য উদ্বৃত্ত

করোনাজনিত স্থবিরতা কাটিয়ে চাঙ্গা হয়েছে চীনের রপ্তানি খাত। তবে রপ্তানির তুলনায় আমদানি প্রবৃদ্ধির গতি এখনো শ্লথ। ফলে দেশটির বাণিজ্য উদ্বৃত্ত ক্রমেই বাড়ছে। জুনে এই উদ্বৃত্ত ৯ হাজার ৭৯০ কোটি ডলারে উন্নীত হয়েছে। মে মাসে এর পরিমাণ ছিল ৭ হাজার ৮৭৬ কোটি ডলার।

কাস্টমস ডেটা অনুসারে, জুনে চীনের রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩৩ হাজার ১২০ কোটি ডলার, আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় যা ১৭ দশমিক ৯ শতাংশ বেশি। অন্যদিকে জুনে আমদানি ১ শতাংশ বেড়ে ২৩ হাজার ৩৩৩ কোটি ডলারে পৌঁছেছে।

ফারো আইল্যান্ডে বার্ষিক উৎসবে বন্ধ হচ্ছে যথেচ্ছা ডলফিন শিকার

ফারো আইল্যান্ডের বার্ষিক উৎসব গ্রিন্ডাড্রাপ চলাকালে ডলফিন শিকারের পরিমাণ নিয়ন্ত্রণের সিদ্ধান্ত নিয়েছে দেশটির সরকার। গত বছর এই উৎসবে প্রায় দেড় হাজার ডলফিন মারা যাওয়ার পর সর্বমহল থেকে আসা সমালোচনার পরিপ্রেক্ষিতে এই সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে।

সংক্ষেপে গ্রিন্ড নামে পরিচিত এই উৎসবে ফারোবাসী নৌকায় করে তিমি ও ডলফিনকে তাড়া করে উপসাগরের অগভীর অংশে নিয়ে যায় এবং সেখানে তাদের শিকার করে। কয়েকশ বছর ধরে দেশটিতে ঐতিহ্যবাহী এই উৎসব চলে আসছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

পাম অয়েল রপ্তানিতে সাময়িকভাবে শুল্ক প্রত্যাহার ইন্দোনেশিয়ার

৩১ আগস্ট পর্যন্ত সব ধরনের পাম অয়েল পণ্য রপ্তানিতে শুল্ক প্রত্যাহার করেছে ইন্দোনেশিয়া। সাম্প্রতিক সময়ে দেশটির পাম অয়েলের মজুদ ঊর্ধ্বমুখী রয়েছে। রপ্তানি বাড়ানোর মাধ্যমে এই মজুদ স্বাভাবিক রাখার চেষ্টা করছে সরকার। শুল্ক প্রত্যাহারের সিদ্ধান্ত এই প্রচেষ্টারই অংশ।

স্থানীয় বাজারে দাম কমিয়ে আনতে চলতি বছরের ২৩ মে পাম অয়েল রপ্তানিতে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করেছিল বিশ্বের শীর্ষ পাম অয়েল উৎপাদক ও রপ্তানিকারক ইন্দোনেশিয়া। টানা তিন সপ্তাহ এ নিষেধাজ্ঞা কার্যকর ছিল।

জাপানের বাণিজ্য ঘাটতিতে রেকর্ড

চলতি বছরের প্রথমার্ধে রেকর্ড উচ্চতায় উঠেছে জাপানের বাণিজ্য ঘাটতি। অর্ধবার্ষিক হিসাবে এ নিয়ে টানা দ্বিতীয়বারের মতো দেশটির রপ্তানির চেয়ে আমদানি বেশি থাকল।

প্রথমার্ধে জাপানের আমদানি ব্যয় ছিল ৩৯ হাজার কোটি ডলার। আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় তা ৩৮ শতাংশ বেশি। আলোচ্য সময়ে রপ্তানি ১৫ শতাংশ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৩৩ হাজার ২০০ কোটি ডলার। এ হিসাবে বাণিজ্য ঘাটতি দাঁড়িয়েছে ৫ হাজার ৭০০ কোটি ডলার। এর আগে ছয় মাসে জাপানের সর্বোচ্চ বাণিজ্য ঘাটতির রেকর্ড ছিল ২০১৪ সালে।

যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা বিক্রি চাঙ্গা, শিল্পোৎপাদনে মন্দা

জুনে যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা বিক্রিতে শক্তিশালী পুনরুদ্ধার লক্ষ করা গেছে। অন্যদিকে গত মাসে দেশটির শিল্পোৎপাদন কার্যক্রম টানা দ্বিতীয় মাসের মতো কমেছে।

মার্কিন বাণিজ্য বিভাগের তথ্য অনুযায়ী, জুনে দেশটির খুচরা বিক্রি আগের মাসের তুলনায় ১ শতাংশ বেড়েছে। বছরওয়ারি হিসাবে বিক্রি বেড়েছে ৮ দশমিক ৪ শতাংশ। এদিকে গত মাসে যুক্তরাষ্ট্রের কারখানাগুলোর উৎপাদন শূন্য দশমিক ৫ শতাংশ কমেছে। এ নিয়ে টানা দ্বিতীয় মাসের মতো দেশটির শিল্পোৎপাদন সংকুচিত হলো।

২০২১-২২ হিসাব বছরে রেকর্ড রাজস্ব আয় সুয়েজ খালের

চলতি বছরের ৩০ জুন সমাপ্ত হিসাব বছরে (২০২১-২২) মিশরের সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষের রাজস্ব আয় ৭০০ কোটি ডলারের রেকর্ড উচ্চতায় উঠেছে। আগের হিসাব বছরের তুলনায় তা ২০ দশমিক ৭ শতাংশ বেশি।

আলোচ্য সময়ে সুয়েজ খাল দিয়ে মোট পণ্য পরিবহন হয়েছে ১৩ লাখ ২০ হাজার টন। ২০২০-২১ হিসাব বছরের তুলনায় তা বেড়েছে ১০ দশমিক ৯ শতাংশ। সমাপ্ত হিসাব বছরে মোট ২২ হাজার ৩২টি জাহাজ এই খাল ব্যবহার করেছে, যা আগের হিসাব বছরের তুলনায় ১৫ দশমিক ৭ শতাংশ বেশি।

এশিয়ায় রাশিয়ার তেলের চাহিদা বাড়ছে

গত দুই মাসে নিজেদের উরালস গ্রেডের অপরিশোধিত জ্বালানি তেলের গুণগত মানোন্নয়ন করেছে রাশিয়া। তেলটিকে আরও বেশি লাইট অ্যান্ড সুইট (কম ঘনত্বের ও দশমিক ৫ শতাংশের কম সালফারযুক্ত) করার কারণে এশিয়ার ক্রেতাদের কাছে এর চাহিদা বেড়েছে।

ইউক্রেনে সামরিক অভিযান শুরুর পর ইউরোপীয় ইউনিয়নসহ (ইইউ) পশ্চিমা দেশগুলো রাশিয়ার জ্বালানি তেলের ওপর নিষেধাজ্ঞা আরোপ করলেও এশিয়া তেল আমদানি বন্ধ করেনি। বরং চীন, ভারতসহ এই অঞ্চলের বড় অর্থনীতির দেশগুলোয় রাশিয়ার তেলের চাহিদা বাড়ছে।

এদিকে নিজেদের কৌশলগত মজুদ থেকে বিপুল পরিমাণ তেল এশিয়া-ইউরোপে রপ্তানি করেছে যুক্তরাষ্ট্র। সংকটকালীন পরিস্থিতিতে স্থানীয় বাজারের পাশাপাশি এখন পর্যন্ত এশিয়া ও ইউরোপে ৫০ লাখ ব্যারেলের বেশি তেল রপ্তানি করেছে তারা।

খাদ্যশস্য রপ্তানির বিষয়ে রাশিয়া ও ইউক্রেনের মধ্যে চুক্তি সই

খাদ্যনিরাপত্তা নিয়ে বিশ্বজুড়ে উদ্বেগ বাড়তে থাকায় বেশ কিছুদিন ধরে ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানির সুযোগ করে দিতে দেশটি ও রাশিয়ার মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষরের জন্য মধ্যস্থতা করছিল তুরস্ক ও জাতিসংঘ। শেষ পর্যন্ত ২২ জুলাই তুরস্কের ইস্তাম্বুলে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। রাশিয়া ও ইউক্রেন ছাড়াও জাতিসংঘ ও তুরস্ক এই চুক্তিতে স্বাক্ষর করেছে।

চুক্তির আওতায় রাশিয়া কৃষ্ণসাগরে তাদের অবরোধ শিথিল করবে, যেন ইউক্রেন থেকে জাহাজে করে খাদ্য রপ্তানি করা সম্ভব হয়। তুরস্ক বলছে, এই চুক্তির ফলে শুধু ইউক্রেন নয়, বরং কৃষ্ণসাগর দিয়ে রাশিয়ার খাদ্য রপ্তানিও সহজ হবে।

এদিকে ইউক্রেনের সরকারি কর্মকর্তারা জানিয়েছেন, দেশটি থেকে ৬ লাখ টন খাদ্যশস্য নিয়ে সাগর পাড়ি দেওয়ার জন্য প্রস্তুত রয়েছে ১৭টি জাহাজ।

বন্দর উন্নয়নে ২০০ কোটি ডলারের বেসরকারি বিনিয়োগ পেল ব্রাজিল

বেসরকারীকরণের মাধ্যমে নিজেদের বন্দরগুলোর আধুনিকায়ন ও সক্ষমতা বাড়ানোর পরিকল্পনা নিয়ে এগোচ্ছে ব্রাজিল সরকার। এরই অংশ হিসেবে প্রায় ২০০ কোটি ডলারের বেসরকারি বিনিয়োগ পেতে যাচ্ছে তারা। সম্প্রতি এ বিষয়ে সরকার ও সংশ্লিষ্ট বিনিয়োগকারীদের মধ্যে কয়েকটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে।

এসব চুক্তির অধীনে ব্রাজিলের সান্তোস, সান্তারেম, প্যারানাগুয়া, মানাউস ও পোন্তা দে পেদ্রাস বন্দরে নতুন টার্মিনাল নির্মাণ করা হবে। এই প্রকল্পগুলো বাস্তবায়িত হলে বন্দরগুলোর সেবার পরিধি যেমন বাড়বে; তেমনই কঠিন, তরল ও গ্যাসীয় বাল্ক, জেনারেল ও কনটেইনারাইজড পণ্যের ধারণসক্ষমতাও বাড়বে।

২০১৯ সাল থেকে এখন পর্যন্ত ব্রাজিল সরকার বেসরকারীকরণ প্রক্রিয়ার অধীনে বন্দর উন্নয়নে ১৩৮টি বিনিয়োগ চুক্তি সম্পন্ন করেছে।

পাঁচ বছরে চীনা পণ্যের আমদানি ২৯ শতাংশ বেড়েছে ভারতের

গত পাঁচ বছরে চীন থেকে ভারতের পণ্য আমদানি বেড়েছে প্রায় ২৯ শতাংশ। ২০১৭-১৮ অর্থবছরে এই আমদানি ছিল ৮ হাজার ৯৭১ কোটি ৪২ লাখ ৩০ হাজার ডলার। ২০২১-২২ অর্থবছরে তা বেড়ে দাঁড়ায় ১১ হাজার ৫৪১ কোটি ৯৯ লাখ ৬০ হাজার ডলারে। সম্প্রতি ভারতের কেন্দ্রীয় শিল্প ও বাণিজ্যমন্ত্রী অনুপ্রিয়া প্যাটেল লোকসভায় এ তথ্য নিশ্চিত করেছেন।

ভারতের আমদানীকৃত চীনা পণ্যের তালিকায় রয়েছে বিপুল পরিমাণে পশু ও উদ্ভিজ্জ চর্বি, আকরিক, ধাতুমল ও ছাই, খনিজ জ্বালানি, রাসায়নিক পণ্য, কাগজ ও পেপারবোর্ড, তুলা, টেক্সটাইল ফ্যাব্রিক, ফুটওয়্যার, কাচ ও কাচজাত পণ্য, লোহা ও ইস্পাত, তামা, নিউক্লিয়ার রিঅ্যাক্টর, যন্ত্রপাতি ও যান্ত্রিক সরঞ্জাম, আসবাব ইত্যাদি।

উষ্ণায়নের প্রভাবে হুমকিতে যুক্তরাষ্ট্র-ইউরোপের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন

ইউরোপ ও উত্তর আমেরিকার অংশবিশেষের, বিশেষ করে যুক্তরাজ্যের ওপর দিয়ে বয়ে যাওয়া তীব্র দাবদাহ বড় ধরনের চিন্তার উদ্রেক করেছে। ওয়ার্ল্ড ওয়েদার অ্যাট্রিবিউশন গ্রুপের দাবি, প্রকৃতির এই বিরূপ আচরণের কারণ জলবায়ু পরিবর্তন। আর এই মাত্রাতিরিক্ত উষ্ণ আবহাওয়ার কারণে হুমকির মুখে পড়েছে ইউরোপ ও যুক্তরাষ্ট্রের গুরুত্বপূর্ণ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন ব্যবস্থা।

প্রখর খরতাপে সারা বিশ্বেই গুরুত্বপূর্ণ নদী, লেক ও অভ্যন্তরীণ অন্যান্য নৌপথে পানির স্তর নেমে গেছে। উদাহরণ হিসেবে বলা যায় কলোরাডো নদীর কথা। যুক্তরাষ্ট্রের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চল ও মেক্সিকোর উত্তরাঞ্চলের ওপর দিয়ে বয়ে যাওয়া এই নদীর পানির স্তর অনেকটা কমে গেছে। কলোরাডো রিভার বেসিনে পানির প্রবাহ কমে যাওয়া যুক্তরাষ্ট্রের জন্য বড় মাথাব্যথার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। এই বেসিন যুক্তরাষ্ট্রের বৃহত্তম দুটি রিজার্ভার লেক মিড ও লেক পাওয়েলের পানির প্রধান উৎস। দুটি লেকের পানির স্তরই রেকর্ড সর্বনিম্ন পর্যায়ে নেমে এসেছে।

ইউরোপের দ্বিতীয় বৃহত্তম নদী দানিউবের পানির স্তরও কমতে শুরু করেছে। ভাটিতে থাকা রোমানিয়ায় নদীটির পানিপ্রবাহ উল্লেখযোগ্য পরিমাণ কমেছে। ইউরোপের অন্যতম শীর্ষ শস্য ও সূর্যমুখীর তেল রপ্তানিকারক দেশ রোমানিয়া চাষাবাদের ক্ষেত্রে আংশিকভাবে দানিউব রিভার বেসিনের ওপর নির্ভরশীল। দানিউবের পানির স্তর নিচে নেমে যাওয়ার বিষয়টি কৃষিজ উৎপাদন কমানোর পাশাপাশি দেশটির নৌপরিবহন খাতেও প্রতিবন্ধকতা তৈরি করবে।

ইউরোপের আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ অভ্যন্তরীণ জলপথ রাইন নদীও বৈশ্বিক উষ্ণায়নের নেতিবাচক প্রভাব টের পাচ্ছে। জার্মানিতে নদীটির পানির স্তর আশঙ্কাজনক হারে নিচে নেমে গেছে। ইউরোপের মোট অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের প্রায় ৮০ শতাংশ রাইন নদীর ওপর নির্ভরশীল।

সাপ্লাই চেইনের উদ্বেগ সহসাই কাটছে না : জরিপ প্রতিবেদন

বৈশ্বিক অর্থনীতিতে গত বছর অন্যতম উদ্বেগের বিষয় ছিল সরবরাহ ব্যবস্থার সংকট। করোনা প্রতিরোধে চীনে লকডাউনের কঠোরতা, রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ, জ্বালানির মূল্যবৃদ্ধিসহ বিভিন্ন কারণে চলতি বছরও এই সংকট অব্যাহত রয়েছে। এ অবস্থায় বেশির ভাগ প্রতিষ্ঠান আশঙ্কা করছে, চলতি বছরের শেষ নাগাদ বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের এই নাজুক অবস্থা অব্যাহত থাকতে পারে, এমনকি আরও খারাপ হতে পারে।

বিশ্বজুড়ে মান নিয়ন্ত্রণ ও সরবরাহ ব্যবস্থা নিয়ে কাজ করা প্রতিষ্ঠান কিউআইএমএর জরিপ অনুসারে, প্রায় দুই-তৃতীয়াংশ ব্যবসাপ্রতিষ্ঠান আশঙ্কা প্রকাশ করেছে যে, আন্তর্জাতিক সরবরাহ ব্যবস্থার প্রতিবন্ধকতা অপরিবর্তিত থাকতে পারে কিংবা আরও খারাপ হতে পারে। যুক্তরাষ্ট্রে এমন শঙ্কা জানানো প্রতিষ্ঠানের হার ৮১ শতাংশ এবং ইউরোপে ৮০ শতাংশ।

জরিপে প্রতিষ্ঠানগুলো বিভিন্ন ধরনের প্রতিবন্ধকতা ও চ্যালেঞ্জের কথা জানিয়েছে। এর মধ্যে প্রধান তিনটি চ্যালেঞ্জ হলো–উৎপাদন ও সরবরাহের সময়সূচি ঠিক রাখা, ভোক্তা চাহিদা স্থিতিশীল থাকা এবং পর্যাপ্ত উৎপাদন ক্ষমতা অব্যাহত রাখা।

নতুন করে করোনার প্রকোপ মোকাবিলায় কর্তৃপক্ষের আরোপিত লকডাউনের কারণে প্রায় দুই মাস কার্যক্রমে স্থবিরতা নেমে এসেছিল বিশ্বের ব্যস্ততম সমুদ্রবন্দর সাংহাইয়ে। এই বন্দরের চাপ গিয়ে পড়েছিল চীনের অন্যান্য বন্দরে, যা সামলাতে গিয়ে তাদের হিমশিম খেতে হয়েছে। এতে সরবরাহ ব্যবস্থা মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। বিশ্বের অন্যান্য শীর্ষ বাণিজ্যিক হাবগুলোতেও বারবার লকডাউনের বিধিনিষেধ নেমে আসার কারণে শ্লথ হয়েছে সরবরাহের গতি। এছাড়া পণ্যের মূল্য ও শ্রমের ব্যয় বৃদ্ধি এবং কাঁচামালের উচ্চমূল্য ও ঘাটতি নেতিবাচক প্রভাব ফেলেছে সাপ্লাই চেইনের ওপর।

আটলান্টিক পাড়ি দিয়ে ইতিহাস রচনা করল স্বয়ংচালিত মেফ্লাওয়ার

যুক্তরাজ্য থেকে যাত্রার দুই মাসের মাথায় আটলান্টিক মহাসাগর পাড়ি দিয়ে যুক্তরাষ্ট্রে পৌঁছেছে মেফ্লাওয়ার অটোনমাস শিপ (এমএএস)। ৩০ জুন স্বয়ংচালিত জাহাজটি ম্যাসাচুসেটসের প্লিমাথে পৌঁছায়। এরপর সেটিকে মার্কিন ইতিহাসে সাংস্কৃতিক আইকনে পরিণত হওয়া জাহাজ মেফ্লাওয়ারের রেপ্লিকা মেফ্লাওয়ার টু-এর পাশে নোঙর করা হয়।

এমএএসের এই আটলান্টিক পাড়ি দেওয়া একটি ঐতিহাসিক ঘটনা। কারণ এটি এখন পর্যন্ত আটলান্টিক পাড়ি দেওয়া বিশ্বের সবচেয়ে বড় স্বয়ংচালিত জাহাজ। অবশ্য মার্কিন উপকূলীয় এলাকায় স্বয়ংচালিত নৌযান চলাচল নিয়ন্ত্রণে কোস্ট গার্ডের বিধিবিধান মেনে যাত্রার শেষ ২৫ মাইল জাহাজটিকে টাগবোটের সাহায্যে টেনে নিয়ে যাওয়া হয়।

২০১৬ সালে অলাভজনক সমুদ্র গবেষণা সংস্থা প্রোমেয়ার এই প্রকল্প চালু করে। তাদের মূল লক্ষ্য হলো সমুদ্র গবেষণার তথ্য সংগ্রহে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তার (এআই) ব্যবহার।

সাগরে নিয়ন্ত্রণ জোরদার করতে নতুন ব্যুরো চালু করেছে এফএমসি

যুক্তরাষ্ট্রে মাস দুয়েক আগে পাস হওয়া আইন ওশান শিপিং রেকর্ড অ্যাক্ট অব ২০২২ বাস্তবায়নে দ্রুত পদক্ষেপ নিচ্ছে ফেডারেল মেরিটাইম কমিশন (এফএমসি)। এ লক্ষ্যে সম্প্রতি ব্যুরো অব এনফোর্সমেন্ট, ইনভেস্টিগেশনস অ্যান্ড কমপ্লায়েন্স নামে নতুন একটি দপ্তরও চালু করেছে তারা।

নতুন আইনের মাধ্যমে কংগ্রেস এফএমসির ওপর যে দায়িত্ব অর্পণ করেছে, তা যথাযথভাবে পালনে সহায়তা করবে এই ব্যুরো। নামের সঙ্গে সংগতি রেখে একে তিনটি সেকশনে ভাগ করা হয়েছে। ব্যুরোর নেতৃত্বে থাকবেন সিনিয়র এক্সিকিউটিভ সার্ভিসের একজন অ্যাটর্নি, যিনি রেগুলেটোরি, প্রসিকিউটোরিয়াল ও ইনভেস্টিগেটোরি–এ তিন বিষয়ে অভিজ্ঞতাসম্পন্ন। এখন পর্যন্ত ব্যুরোর পরিচালক পদে কাউকে নিয়োগ দেওয়া হয়নি। পরিচালক নিয়োগের আগ পর্যন্ত এফএমসির ব্যবস্থাপনা পরিচালক সেই দায়িত্ব পালন করবেন।

স্বয়ংচালিত ভেসেলের জন্য নিয়ন্ত্রণমূলক ফ্রেমওয়ার্ক তৈরি করছে আইএমও

মেরিটাইম খাতে স্বয়ংচালিত ভেসেলের প্রচলন শুরুর প্রচেষ্টা এখন প্রবলভাবে দৃশ্যমান। এরই মধ্যে যুক্তরাষ্ট্র, জাপান ও ইউরোপ সফলভাবে তাদের ভেসেলগুলোর ট্রায়াল সম্পন্ন করেছে। বড় আকারের স্বয়ংচালিত জাহাজের মহাসাগর পাড়ি দেওয়ার স্বপ্ন এখন বাস্তবতা। তবে সমস্যা হলো–এ ধরনের জাহাজের নিরাপদ নকশা, পরিচালন কার্যক্রম ও রক্ষণাবেক্ষণ নিয়ে এখন পর্যন্ত কোনো আন্তর্জাতিক মানদণ্ড নেই।

এই সমস্যা নিরসনে সম্প্রতি একটি রেগুলেটোরি স্কোপিং এক্সারসাইজ (আরএসই) সম্পন্ন করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। লক্ষ্য হলো মেরিটাইম অটোনমাস সারফেস শিপের (এমএএসএস) জন্য একটি নিয়ন্ত্রণমূলক ফ্রেমওয়ার্ক তৈরি করা, যেন সেগুলো নিরাপদে চলাচল করতে পারে। সাগরে চলাচলের সময় ভেসেলগুলোর পরস্পরের সঙ্গে সংঘর্ষ এড়াতে এই ফ্রেমওয়ার্ক কার্যকর ভূমিকা রাখবে বলে আশা করা হচ্ছে।

আকাবা উপসাগরে যুক্তরাষ্ট্রের হয়ে নজরদারি চালাবে দূরনিয়ন্ত্রিত ক্যামেরা

আকাবা উপসাগরে আন্তর্জাতিক রুটের পণ্যবাহী জাহাজগুলো যেন মুক্তভাবে চলাচল করতে পারে, সেই বিষয়টি নিশ্চিত করতে সেখানে কাজ করছে যুক্তরাষ্ট্র নেতৃত্বাধীন শান্তিরক্ষী বাহিনী। এখন তাদের সেই দায়িত্ব চলে যাচ্ছে দূরনিয়ন্ত্রিত কিছু ক্যামেরার কাছে।

আকাবা উপসাগরের উপকূল ভাগাভাগি করে নিয়েছে ইসরায়েল ও

সংবাদ সংক্ষেপ

জিরো এমিশন নিয়ে গবেষণায় ডাচ্ রিসার্চ কাউন্সিলের তহবিল সহায়তা

অভ্যন্তরীণ নৌপথে পরিবেশবান্ধব জ্বালানিতে রূপান্তর নিয়ে গবেষণার জন্য একটি কনসোর্টিয়ামকে তহবিল সহায়তা দিয়েছে ডাচ রিসার্চ কাউন্সিল। যে প্রকল্পের জন্য এই সহায়তা দেওয়া হয়েছে, সেটির নাম পাথ টুজিরো (পেভিং দ্য ওয়ে টুওয়ার্ডস জিরো-এমিশন অ্যান্ড রোবাস্ট ইনল্যান্ড শিপিং)।

প্রকল্পটির অধীনে জিরো এমিশনের বিভিন্ন কৌশলের কার্যকারিতা মূল্যায়ন করা হবে। এ লক্ষ্যে অভ্যন্তরীণ নৌচলাচল ব্যবস্থার একটি ভার্চুয়াল রিপ্রেজেন্টেশন তৈরি করা হবে। নিঃসরণ কমানোর নতুন প্রযুক্তি থেকে শুরু করে বিভিন্ন নীতিগত পদক্ষেপ–সবকিছুই এই গবেষণার অধীনে থাকবে।

ধর্মঘটে সমর্থন জানালেন ফেলিক্সটো বন্দরের কর্মীরা

বেতন নিয়ে বিরোধের জেরে ধর্মঘটের পক্ষে সমর্থন জানিয়েছেন ব্রিটেনের সবচেয়ে বড় কনটেইনার বন্দর ফেলিক্সস্টো-এর কর্মীরা। ইউনাইট ইউনিয়নের পক্ষ থেকে এই ঘোষণা আসার পর সাপ্লাই চেইন ঘিরে নতুন করে স্থবিরতার আশঙ্কা তৈরি হয়েছে।

ব্রিটেনে সাম্প্রতিক বছরগুলোয় বিভিন্ন শিল্প খাতে কর্মীদের বেতন বাড়ানো হলেও তা মূল্যস্ফীতির সাথে তাল মেলাতে ব্যর্থ হয়েছে। ফলে রেলওয়ে থেকে টেলিকম–সব খাতেই কর্মীদের মধ্যে অসন্তোষ দেখা দিয়েছে, যার প্রতিফলন হিসেবে এই ধর্মঘটের সিদ্ধান্ত।

প্রথমার্ধে শীর্ষ এলএনজি রপ্তানিকারক দেশ যুক্তরাষ্ট্র

চলতি বছরের প্রথমার্ধে (জানুয়ারি-জুন) বিশ্বের শীর্ষ এলএনজি রপ্তানিকারক দেশে পরিণত হয়েছে যুক্তরাষ্ট্র। ইউক্রেন সংকটের মধ্যে ইউরোপে যুক্তরাষ্ট্রের এলএনজি সরবরাহ বেড়ে যাওয়ার বিষয়টি এক্ষেত্রে বিশেষ ভূমিকা রেখেছে বলে এনার্জি ইনফরমেশন অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (ইআইএ) জানিয়েছে।

আলোচ্য সময়ে যুক্তরাষ্ট্রের এলএনজি রপ্তানি গত বছরের দ্বিতীয়ার্ধের তুলনায় ১২ শতাংশ বেড়ে দৈনিক গড়ে ১১ দশমিক ২ বিলিয়ন ঘনফুটে (বিসিএফডি) দাঁড়িয়েছে। ইআইএ জানিয়েছে, বছরের প্রথম পাঁচ মাসে দেশটির এলএনজি রপ্তানির প্রায় ৭১ শতাংশ গিয়েছে ইউরোপীয় ইউনিয়ন ও ব্রিটেনে।

পানামার পতাকা নিয়ে চলবে এভার অ্যালট

পানামার পতাকা বহন করে চলাচল করবে বিশ্বের সবচেয়ে বড় কনটেইনার জাহাজ এভার অ্যালট। সম্প্রতি পানামা শিপ রেজিস্ট্রি জাহাজটিকে পতাকা প্রদান করেছে। বর্তমানে বিশ্বের সবচেয়ে বড় ২০টি জাহাজের ১৮টিই পানামার পতাকাবাহী।

বিশ্বের প্রথম জাহাজ হিসেবে ২৪ হাজার টিইইউর মাইলফলক স্পর্শ করেছে এভার অ্যালট। গত জুনে জাহাজটিকে পানিতে ভাসানো হয়। এভার অ্যালটের আগে বিশ্বের সবচেয়ে বড় জাহাজ ছিল এভার এইস। সেটির ধারণক্ষমতা ছিল ২৪ হাজার টিইইউর সামান্য কম।

সংবাদ সংকেত

- আটলান্টিক মহাসাগরের উত্তর-পশ্চিমাংশে বাহামা উপকূলে হাইতির অভিবাসনপ্রত্যাশীদের বহনকারী একটি নৌকা উল্টে গিয়ে শিশুসহ অন্তত ১৭ জনের মৃত্যু হয়েছে। এই ঘটনায় ২৫ জনকে জীবিত উদ্ধার করা হয়েছে।
- সক্ষমতা বাড়ানোর লক্ষ্যে আগামী পাঁচ বছরে ১ হাজার ১৪৬ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে এইচএমএম। ২০২৬ সাল নাগাদ কনটেইনার পরিবহন সক্ষমতা ১২ লাখ টিইইউতে উন্নীত করার পরিকল্পনা রয়েছে কোম্পানির।
- স্বাধীন ট্রাক ড্রাইভারদের অবরোধের কারণে এক সপ্তাহ বন্ধ ছিল ক্যালিফোর্নিয়ার ওকল্যান্ড বন্দরের কার্যক্রম। নতুন আইন এবিফাইভ-এর বিরুদ্ধে প্রতিবাদের অংশ হিসেবে বন্দরের ফটক অবরোধ করেছিল ট্রাক ড্রাইভাররা।
- প্রথমার্ধে নেদারল্যান্ডসের রটারডাম বন্দরে কার্গো হ্যান্ডলিং হয়েছে ২৩ কোটি ৩৫ লাখ টন, যা আগের বছরের একই সময়ের ২৩ কোটি ১৬ লাখ টনের তুলনায় শূন্য দশমিক ৮ শতাংশ বেশি।
- বাণিজ্যিক সেবা শুরু করেছে রাশিয়ার প্রথম আধুনিক ক্রুজ শিপ অস্টোরিয়া গ্র্যান্ডে। গত ১৬ জুলাই জাহাজটি কৃষ্ণসাগরের তীরবর্তী সোচি বন্দর থেকে প্রথম বাণিজ্যিক যাত্রা করেছে।
- ওরেগনের অ্যাস্টোরিয়ায় কলাম্বিয়া নদীতে একশ বছরের পুরনো একটি প্যাসেঞ্জার ফেরি ডুবে গেছে। ট্যুরিস্ট নাম্বার টু নামের ফেরিটি সার্ভিসের বাইরে থাকায় কোনো হতাহতের ঘটনা ঘটেনি।
- চলতি বছরের প্রথমার্ধে ইতালির জাহাজনির্মাতা ফিনক্যান্তিয়েরির নিট লোকসান হয়েছে ২৩ কোটি ৭০ লাখ ডলার। এদিকে নতুন জাহাজ সরবরাহের মাধ্যমে নিজেদের ঋণের বোঝা কমানোর পরিকল্পনা করছে কোম্পানিটি।
- গুয়াংঝু শিপইয়ার্ড সম্প্রতি এক জোড়া নতুন প্রযুক্তির জাহাজ সরবরাহ করেছে। এর মধ্যে একটি বিশ্বের প্রথম এলএনজি ডুয়েল ফুয়েল সুয়েজম্যাক্স ট্যাংকার, আরেকটি চীনে নির্মিত দ্বিতীয় মিথানল-চালিত জাহাজ।
- পারস্পরিক সহযোগিতার মাধ্যমে জাহাজ নির্মাণ সক্ষমতা বাড়াতে সম্প্রতি একটি টেকনিক্যাল সার্ভিস এগ্রিমেন্টে স্বাক্ষর করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিজ (আইএমআই) ও হুন্দাই হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ (এইচএইচআই)।
- ইন্দোনেশিয়ার জলসীমায় অবৈধভাবে নোঙর করার দায়ে গত মে মাসে আটক পানামার পতাকাবাহী একটি অয়েল ট্যাংকারের ক্যাপ্টেনকে ১৫ দিনের কারাদণ্ড ও ১৩ হাজার ৩৫০ ডলার অর্থদণ্ড দেওয়া হয়েছে।
- ভবিষ্যৎ কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়নের অংশ হিসেবে নিজেদের ইঙ্গলস শিপবিল্ডিং ডিভিশনে ২ হাজারের বেশি পূর্ণকালীন কর্মী নিয়োগ দেবে হান্টিংটন ইঙ্গলস ইন্ডাস্ট্রিজ (এইচআইআই)। সম্প্রতি কোম্পানিটি এই ঘোষণা দিয়েছে।
- দুই বছর আগে লেবাননের বৈরুত বন্দরে জব্দকৃত অ্যামোনিয়াম নাইট্রেটের যে চালানের গুদামে ভয়াবহ বিস্ফোরণ ঘটেছিল, সেই কার্গো পরিবহনকারী জাহাজটির ভাড়াকারী প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে একটি মামলা দায়ের হয়েছে মার্কিন আদালতে।

তিনটি আরব দেশ। এই উপসাগরের মুখে অবস্থিত তিরান দ্বীপটির নিয়ন্ত্রণ ২০১৭ সালে সৌদি আরবের হাতে তুলে দেয় মিশর। সেখানে যুক্তরাষ্ট্র নেতৃত্বাধীন কন্টিনজেন্ট মাল্টিন্যাশনাল ফোর্স অ্যান্ড অবজারভারস (এমএফও) শান্তিরক্ষার দায়িত্ব পালন করছিল। তবে সম্প্রতি মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেন জানিয়েছেন, শিগগিরই এই কন্টিনজেন্ট তিরান ছেড়ে চলে যাবে। পরিবর্তে দ্বীপটিতে দূরনিয়ন্ত্রিত ক্যামেরাভিত্তিক সিস্টেম স্থাপন করা হবে, যেগুলো সেই অঞ্চলে নজরদারির কাজ চালিয়ে যাবে।

অ্যাকোয়াকালচারে কম্পাউন্ড ফিডের ওপর জোর দিচ্ছে চীন

কেবল লা-ভ্যালু ফিশ থেকে অ্যাকোয়াকালচার ফিড তৈরি বন্ধে গত বছর উদ্যোগ নিয়েছে চীন সরকার। এর পরিবর্তে কম্পাউন্ড ফিড তৈরি শুরুর ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে। এর মাধ্যমে পরিবেশবান্ধব অ্যাকোয়াকালচার খাত গড়ে তোলা সম্ভব হবে বলে আশা করছে সরকার।

চীনের কৃষি মন্ত্রণালয়ের তথ্য অনুসারে, গত বছর বেশ কয়েকটি ট্রায়াল সম্পন্নের মাধ্যমে অ্যাকোয়াকালচার ফিড হিসেবে কেবল লো-ভ্যালু 'ফিড-গ্রেড' ফিশের ব্যবহার ৭৭ শতাংশ কমিয়ে আনা সম্ভব হয়েছে। বিশেষ করে লার্জমাউথ ব্যাস জাতের মাছ চাষে এই ধরনের খাবারের ব্যবহার ৯৪ শতাংশ কমানো গেছে।

কম্পাউন্ড ফিডের মধ্যে জমিতে চাষকৃত কিছু উপাদানও থাকে। এ ধরনের ফিড ব্যবহারের ফলে নির্দিষ্ট কিছু প্রজাতির মাছ চাষে লো-ভ্যালু ফিশের ব্যবহার অর্ধেক পর্যন্ত কমিয়ে আনা সম্ভব বলে বিশেষজ্ঞরা জানিয়েছেন।

সমুদ্র নজরদারিতে নতুন সম্ভাবনা এয়ারবাসের দূরপাল্লার ড্রোন জেফার

এয়ারবাসের জায়ান্ট, আল্ট্রালাইট ও দূরপাল্লার ড্রোন জেফার সম্প্রতি টানা ২৭ দিন উড্ডয়নের রেকর্ড করেছে। এর আগে আর কোনো আনম্যানড এয়ারক্রাফট এত দীর্ঘ সময় টানা আকাশে ভাসেনি। এই সাফল্যের ফলে সমুদ্র নজরদারি ও জিপিএস-ঘরানার পজিশনিংয়ের কাজে ড্রোনের ব্যবহার নিয়ে নতুন সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে।

জেফার হলো ১৫০ পাউন্ড ওজনবিশিষ্ট একটি ড্রোন। অতিরিক্ত উচ্চতায় কাজ করার উপযোগী করেই একে নির্মাণ করা হয়েছে। বাণিজ্যিক উড়োজাহাজ চলাচলের পথের অনেক ওপরে ৮০ হাজার ফুট উচ্চতায় উড়তে পারে এটি। প্রতিকূল পরিবেশেও টিকে থাকার ক্ষমতা রয়েছে ড্রোনটির। ৮০ ফুট দীর্ঘ উইংস্প্যান ও সোলার-সেল পাওয়ার সিস্টেম ড্রোনটিকে ৩০ নটিক্যাল মাইল গতিবেগে কয়েক সপ্তাহ ধরে উড়তে সহায়তা করে।

সাগরে মানবাধিকার সুরক্ষায় উদ্যোগী হচ্ছে যুক্তরাজ্য

সাগরে মানবাধিকার সুরক্ষায় নতুন করে উদ্যোগ নিচ্ছে যুক্তরাজ্য। সম্প্রতি দেশটির আইনসভার উচ্চকক্ষ হাউস অব লর্ডসে এই বিষয়টি নিয়ে আলোচনা হয়। এ আলোচনার বিষয়বস্তু ছিল সরকার মানবাধিকারের বিষয়টিকে কীভাবে দেখছে, সাগরে মানবাধিকার লঙ্ঘন হলে সরকারের হস্তক্ষেপ করার সুযোগ কতখানি, এই বিষয়ে রাষ্ট্রীয় পর্যায়ে আইন ও নীতি প্রণয়ন করা যায় কি না ইত্যাদি।

গত বছরের নভেম্বরে আন্তর্জাতিক বিশেষজ্ঞদের কাছ থেকে সমুদ্রে মানবাধিকার সুরক্ষার ক্ষেত্রে বিদ্যমান বিভিন্ন সমসাময়িক চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার সম্ভাব্য উপায় সম্পর্কে মৌখিক ও লিখিত প্রস্তাবনা পায় হাউস অব লর্ডস ইন্টারন্যাশনাল রিলেশনস অ্যান্ড ডিফেন্স সিলেক্ট কমিটি। সে সময় বিশেষজ্ঞরা জাতিসংঘের সমুদ্র আইনবিষয়ক কনভেনশনকে (ইউএনক্লস) ফ্রেমওয়ার্ক হিসেবে গ্রহণ করা যায় কি না, তা খতিয়ে দেখার আহ্বান জানান।

কনটেইনার ফ্রেইট রেট নিম্নমুখী হওয়ার পূর্বাভাস জেনেটার

বিশ্বের শীর্ষ বাণিজ্য করিডোরগুলোয় দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে কনটেইনার শিপিং রেটের চাঙ্গাভাব জুলাইতেও অব্যাহত রয়েছে। তবে আলোচ্য মাসে প্রবৃদ্ধির হার গত জানুয়ারির পর সর্বনিম্নে নেমে এসেছে। একই সঙ্গে স্পট মার্কেটে ফ্রেইট রেটের পতনও অব্যাহত রয়েছে। ফলে কনটেইনার পরিবহনের ক্ষেত্রে যে অস্বাভাবিক বাড়তি ভাড়া এতদিন গুনতে হয়েছে আমদানি-রপ্তানিকারকদের, সেই পরিস্থিতি থেকে উত্তরণের সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে। জেনেটা শিপিং ইনডেক্সের (এক্সএসআই) সর্বশেষ প্রতিবেদনে এই তথ্য উঠে এসেছে।

প্রতিবেদন অনুযায়ী, ২০২১ সালের জুলাইয়ের তুলনায় গত মাসে দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে ফ্রেইট রেট বেশি ছিল ১১২ শতাংশ। চলতি বছরের জানুয়ারির পর এটিই সর্বনিম্ন বছরওয়ারি প্রবৃদ্ধি। জেনেটা জানিয়েছে, 'শক্তিশালী চাহিদা, যন্ত্রপাতির সংকট, জট, কোভিডজনিত অনিশ্চয়তা ইত্যাদি প্রভাবকের কারণে গত ১৯ মাসের মধ্যে ১৭ মাসেই ফ্রেইট রেট উর্ধ্বমুখী ছিল। জুলাই মাসেও এই ধারা অব্যাহত রয়েছে। তবে উল্লিখিত প্রভাবকগুলোর কয়েকটিতে পরিবর্তনের লক্ষণ এরই মধ্যে স্পষ্ট হয়েছে।'

প্রতিবেদনে আরও বলা হয়েছে, এমনিতেই দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে ফ্রেইট রেটের প্রবৃদ্ধির হার কমেছে। এছাড়া স্পট রেট কমে যাওয়ায় দীর্ঘমেয়াদি চুক্তির ওপর চাপও কমেছে। পাশাপাশি বিভিন্ন বাণিজ্যিক রুটে পণ্য পরিবহনের পরিমাণও কমেছে। যেমন চলতি বছরের প্রথম পাঁচ মাসে ইউরোপের কনটেইনার আমদানি ৩ শতাংশ ও রপ্তানি ৬ শতাংশ কমেছে। সুতরাং ধরে নেওয়া যায়, কনটেইনার পরিবহনের ভাড়ার গ্রাফ এরই মধ্যে সর্বোচ্চ পয়েন্ট স্পর্শ করেছে। জেনেটা জানিয়েছে, যারা এরই মধ্যে দীর্ঘমেয়াদি চুক্তি করে ফেলেছে, পরিবর্তিত প্রেক্ষাপটে এখন তারা সেই চুক্তির ভাড়া পুনর্বিবেচনার জন্য আবার আলোচনার প্রস্তুতি নিচ্ছে।

বন্দর পরিচিতি

কিং আব্দুল্লাহ পোর্ট

সৌদি আরবের কিং আব্দুল্লাহ পোর্টের অবস্থান বিশ্বের অন্যতম প্রধান একটি সি ট্রেড রুটে। তিনটি মহাদেশকে সংযোগকারী এ বাণিজ্যপথের গুরুত্বপূর্ণ একটি হিস্যা হলো লোহিত সাগরের তীরে অবস্থিত কিং আব্দুল্লাহ বন্দর। ২০৩০ সাল নাগাদ জ্বালানি নির্ভরতা কাটিয়ে অর্থনীতিকে বৈচিত্র্যপূর্ণ করার যে পরিকল্পনা রয়েছে সৌদি সরকারের, তা পূরণে এ বন্দর বড় ভূমিকা রাখবে বলে আশা করা হচ্ছে।

বৈশ্বিকভাবে কৌশলগত গুরুত্বপূর্ণ অবস্থানের পাশাপাশি স্থানীয় পর্যায়েও এ বন্দরের উপযোগিতা কম নয়। সৌদি আরবের দ্বিতীয় বৃহত্তম শহর জেদ্দা থেকে ৯০ কিলোমিটার উত্তরে কিং আব্দুল্লাহ ইকোনমিক সিটিতে ১৭ দশমিক ৪ বর্গকিলোমিটার জায়গাজুড়ে অবস্থিত এই বন্দর। এ ইকোনমিক সিটি হলো জেদ্দার প্রধান বাণিজ্যিক কেন্দ্র। ফলে আঞ্চলিক অর্থনীতির উন্নয়নে বন্দরটির অবদান সহজেই অনুমেয়।

সৌদি আরবের সমন্বিত ট্রান্সপোর্টেশন নেটওয়ার্কের গুরুত্বপূর্ণ হিস্যা কিং আব্দুল্লাহ পোর্ট। বেশ কয়েকটি মহাসড়কের মাধ্যমে এটি দেশটির প্রধান প্রধান শহর ও শিল্পনগরীর সঙ্গে যুক্ত।

বন্দরটির যাত্রা খুব বেশিদিন আগে নয়। ২০১০ সালে এটি প্রতিষ্ঠিত হয়। সে হিসেবে সৌদি আরবের নবীনতম পোর্ট ফ্যাসিলিটি এটি। তবে সময়ের সঙ্গে সঙ্গে বন্দরে পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের পরিমাণ উল্লেখযোগ্য হারে বেড়েছে। এর মাধ্যমে কিং আব্দুল্লাহ পোর্ট সৌদি আরবের ক্রমবর্ধমান রপ্তানি খাতে সহায়ক ভূমিকা রেখে চলেছে।

কিং আব্দুল্লাহ একটি মাঝারি আকারের বন্দর। এটি যেসব জাহাজকে নিয়মিত সেবা দিয়ে থাকে, সেগুলোর মধ্যে ৮০ শতাংশই কনটেইনার জাহাজ। এছাড়া বাল্ক ক্যারিয়ার (৮ শতাংশ) ও জেনারেল কার্গো ক্যারিয়ারও (৬ শতাংশ) এ বন্দরে নিয়মিত পোর্ট কল দিয়ে থাকে। এখন পর্যন্ত বন্দরটিতে সবচেয়ে বড় যে জাহাজ ভিড়েছে, সেটির দৈর্ঘ্য ছিল ৪০০ মিটার। সর্বোচ্চ ড্রাফটের রেকর্ড করা হয়েছে ১৬ দশমিক ৫ মিটার। আর সর্বোচ্চ ডেডওয়েট ছিল ২ লাখ ২৮ হাজার ৪০৬ টন।

কিং আব্দুল্লাহ বন্দরে প্রায় সব ধরনের আমদানি-রপ্তানি পণ্যই হ্যান্ডলিং হয়। খাদ্য ও ওষুধপণ্য থেকে শুরু করে নির্মাণসামগ্রী–সব ধরনের পণ্য লোড-আনলোড করার সক্ষমতা রয়েছে এ বন্দরের। আর এ সক্ষমতা অর্জন সম্ভব হয়েছে বন্দরটির অত্যাধুনিক অবকাঠামো ও ডিজিটাল কার্যক্রমের সুবাদে। বর্তমানে মধ্যপ্রাচ্য এবং আফ্রিকার উত্তর ও পূর্ব অঞ্চলের প্রায় ৪০ কোটি মানুষের বাজারে ভোগ্যপণ্য সরবরাহের ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ একটি হাবে পরিণত হয়েছে কিং আব্দুল্লাহ পোর্ট।

কিং আব্দুল্লাহর মালিক ও উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ হলো পোর্টস ডেভেলপমেন্ট কোম্পানি (পিডিসি)। সৌদি আরব তো বটেই, পুরো মধ্যপ্রাচ্যের প্রথম বেসরকারি মালিকানাধীন ও বেসরকারি অর্থায়নে নির্মিত বন্দর এটি।

বর্তমানে কিং আব্দুল্লাহ বন্দরে কনটেইনার বার্থ রয়েছে চারটি। বন্দরের কনটেইনার হ্যান্ডলিং সক্ষমতা বাড়ানোর লক্ষ্যে ব্যাপক উন্নয়ন কার্যক্রম পরিচালনা করা হচ্ছে। বার্থগুলোর সম্মিলিত দৈর্ঘ্য ১১ হাজার ৭০ মিটারে উন্নীত করা হচ্ছে। পানির গভীরতা ১৮ মিটার পর্যন্ত বাড়ানো হচ্ছে। আর কনটেইনার স্টোরেজ সক্ষমতা আড়াই কোটি টিইইউতে উন্নীত করা হচ্ছে। এসব উন্নয়নের মাধ্যমে ২৩ হাজার ৫০০ টিইইউর বেশি ধারণক্ষমতার মেগাশিপগুলোকে সেবা দেওয়ার জন্য প্রস্তুত হচ্ছে বন্দরটি।

করোনা মহামারির মধ্যেও ২০২০ সালে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে ৬ দশমিক ৬ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জন করেছিল কিং আব্দুল্লাহ পোর্ট। সে বছর বন্দরটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিমাণ ছিল ২১ লাখ ৫৩ হাজার ৯৬৫ টিইইউ, ২০১৯ সালে যা ছিল ২০ লাখ ২০ হাজার ৬৮৩ টিইইউ। ২০২১ প্রবৃদ্ধির হার ছিল আরও বেশি। গত বছর ২৮ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে বন্দরটি, যা ২০২০ সালের তুলনায় ৩১ শতাংশ বেশি।

কনটেইনার শিপিং কার্যক্রমের এ অগ্রযাত্রা চলতি বছরেও ধরে রেখেছে কিং আব্দুল্লাহ। প্রথমার্ধে বন্দরটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিং ২০২১ সালের একই সময়ের তুলনায় বেড়েছে ৬ দশমিক ৬৯ শতাংশ। জানুয়ারি-জুন মেয়াদে মোট ১৫ লাখ ২ হাজার ৭২০ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে বন্দরটি।

মেরিটাইম ইভেন্টস

এসএমএম

৬-৯ সেপ্টেম্বর, হামবুর্গ, জার্মানি

মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রির অন্যতম শীর্ষ আন্তর্জাতিক বাণিজ্য মেলা এটি। এবার আয়োজনটির ৩০তম আসরে ডিজিটাল রূপান্তর, জলবায়ু পরিবর্তন, সমুদ্র পরিবহন খাতে জ্বালানি রূপান্তর, বিভিন্ন সমস্যার যুগান্তকারী ও বাস্তবায়নযোগ্য সমাধান ইত্যাদি প্রাধান্য পাবে। এসএমএমে সমুদ্র শিল্পের সর্বাধুনিক প্রযুক্তি ও উদ্ভাবনগুলো তুলে ধরা হবে। বিশ্বের প্রায় সব অঞ্চল থেকে খাতসংশ্লিষ্ট পেশাজীবীরা এই অনুষ্ঠানে অংশ নেবেন। এছাড়া মার্কেট লিডার ও নবাগত অংশীজনদের মধ্যে ব্যবসায়িক সম্পর্ক স্থাপনেও ভূমিকা রাখবে এ প্রদর্শনী।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3wl3EL4

ইন্টারন্যাশনাল কনফারেন্স অন কম্পিউটার অ্যাপলিকেশনস ইন শিপবিল্ডিং (আইসিসিএএস ২০২২)

১৩-১৫ সেপ্টেম্বর, ইয়োকোহামা, জাপান

জাহাজের নকশা প্রণয়ন, নির্মাণ, ইন-সার্ভিস অপারেশন ইত্যাদি খাতে কম্পিউটার প্রযুক্তি কতটা কার্যকর ভূমিকা রাখে, সে বিষয়ে আলোকপাতের লক্ষ্যেই এই কনফারেন্সের আয়োজন। বৈশ্বিক জাহাজনির্মাণ ও সমুদ্র শিল্পের প্রতিনিধিরা এই আয়োজনে অংশ নিয়ে কম্পিউটার প্রযুক্তির উপযোগিতার বিষয়ে বাস্তবিক ধারণা লাভ করবেন। আইসিসিএএসে জাহাজনির্মাণ সম্পর্কিত প্রায় সব বিষয়ের ওপর গবেষণাপত্র উপস্থাপন করা হবে। এছাড়া কনফারেন্স শেষে ১৬ সেপ্টেম্বর প্রতিনিধিদের নিয়ে জাপানের ন্যাশনাল মেরিটাইম রিসার্চ ইনস্টিটিউট (এনএমআরআই) পরিদর্শনেরও ব্যবস্থা করা হয়েছে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3PHVRxz

শিপ রিসাইক্লিং ল্যাব

২০-২১ সেপ্টেম্বর, রটারডাম, নেদারল্যান্ডস

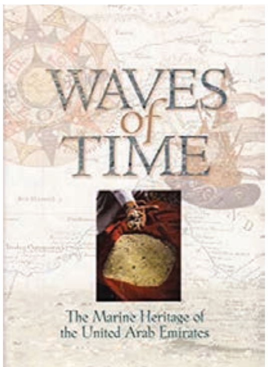
জাহাজ ভাঙা শিল্পকে কীভাবে আরও একধাপ এগিয়ে নেওয়া যায়, মূলত সে প্রয়াসেই এ আয়োজন। শিপ রিসাইক্লিং ল্যাব হলো সমাধান-ভিত্তিক ইভেন্ট, যেখানে জাহাজ ভাঙা, বর্জ্য ব্যবস্থাপনা ও ম্যাটেরিয়ার রিকভারির সর্বোত্তম চর্চাগুলো তুলে ধরা হবে। অনুষ্ঠানে এ খাতের গুরুত্বপূর্ণ অংশীদাররা তাদের সুচিন্তিত মতামত তুলে ধরবেন। আরও থাকবে প্যানেল ডিবেট ও নেটওয়ার্কিং সেশন। মানসম্পন্ন জাহাজ ভাঙা শিল্প গড়ে তোলার জন্য প্রয়োজন পর্যাপ্ত অর্থায়ন। অনুষ্ঠানের এজেন্ডায় সে বিষয়টিও বিশেষ গুরুত্ব পাবে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3K9ybko

গ্রন্থ পরিচিতি

ওয়েভস অব টাইম : দ্য মেরিটাইম হিস্ট্রি অব দ্য ইউনাইটেড অ্যারাব এমিরেটস

পিটার হেলিয়ার



অর্থনৈতিক পটপরিবর্তন ও অবকাঠামোগত উন্নয়নের অনন্য নজির স্থাপনকারী সংযুক্ত আরব আমিরাতকে (ইউএই) সর্বোতভাবে একটি মেরিটাইম নেশন বা উপকূলীয় দেশ বলা চলে। কেবল যে ৮ শতাধিক কিলোমিটার দীর্ঘ উপকূলীয় তটরেখা ও অসংখ্য দ্বীপের জন্যই এই দাবি করা যায়, তা নয়। বরং আরব সাগর ও পারস্য সাগরের কোলে অবস্থিত ৮৩ হাজার ৬০০ বর্গকিলোমিটারের দেশটির রয়েছে সমুদ্রকেন্দ্রিক জীবনযাত্রার বর্ণাঢ্য ইতিহাস।

সেই আদিকাল থেকেই সমুদ্রযাত্রা, কাঠের জাহাজ নির্মাণ, মুক্তা ও মৎস্য আহরণ, সমুদ্র বাণিজ্য ইত্যাদি কার্যক্রমে সম্পৃক্ত দেশটির অধিবাসীরা। বলা যায় আমিরাতের কালানুক্রমিক গৌরবোজ্জ্বল যাত্রায় বড় অবদান রয়েছে সমুদ্রের। এ কারণেই দুবাইয়ের ভুবনবিখ্যাত স্থাপনা বুর্জ আল আরবের বাহ্যিক নকশায় ফুটে উঠেছে জাহাজের ত্রিকোনাকার পালের অবয়ব।

প্রত্নতাত্ত্বিকরা এখন পর্যন্ত আমিরাতের ভূমিতে সবচেয়ে প্রাচীন যে মানববসতির সন্ধান পেয়েছেন, সেখানেও স্পষ্ট প্রমাণ মিলেছে যে স্থানীয় অধিবাসীরা তাদের জীবিকার জন্য সমুদ্রের ওপর নির্ভরশীল ছিল। ইউএইর ইতিহাস ও ঐতিহ্যের স্মারক যেসব প্রত্নসম্পদ পাওয়া গেছে, সেগুলোর মধ্যে রয়েছে-মুক্তা, ঝিনুকের মালা, মাছের মোটিফ ও জাহাজের অবয়বখচিত মাটির পাত্র ইত্যাদি। এছাড়া বাঁকানো বড়শি, মাছ ধরার জালকে পানির নিচে ডুবিয়ে রাখার কাজে ব্যবহৃত পাথর, মাছের কাঁটা ও কচ্ছপের খোলস ইত্যাদির মাধ্যমে আমিরাতের অধিবাসীদের মৎস্যজীবিতার পরিচয় পাওয়া যায়।

প্রত্নতাত্ত্বিক বিভিন্ন তথ্য-উপাত্তে এটা অবিসংবাদিতভাবে প্রমাণিত যে, প্রাচীন সভ্যতাগুলোর সঙ্গে আমিরাতের বণিকদের প্রত্যক্ষ বাণিজ্যিক সংযোগ ছিল। আমিরাতি নাবিকরা ছিলেন দক্ষ। পর্তুগিজদের আবির্ভাবের বেশ আগে থেকেই ভারত মহাসাগর দাপিয়ে বেড়িয়েছেন তারা। বিশাল এই জলরাশি সম্পর্কে তাদের জ্ঞানের গভীরতা ছিল অনেক বেশি, যা পরবর্তীতে অন্যদের জন্য সহায়ক ভূমিকা রেখেছে।

সাগরের প্রতি আমিরাতিদের রয়েছে প্রবল শ্রদ্ধা ও গভীর ভালোবাসা। তাদের এই সমুদ্র ঐতিহ্যের গল্পগাথা সম্পর্কে জানার আগ্রহ রয়েছে অনেকেরই। ওয়েভস অব টাইম বইটি সেই আকাঙ্ক্ষা অনেকটাই পূরণ করবে। তথ্যবহুল বইটিতে লেখক অত্যন্ত সাবলীলভাবে ইউএইর সমুদ্র ইতিহাস তুলে ধরার চেষ্টা করেছেন। ট্রাইডেন্ট প্রেস কর্তৃক প্রকাশিত ১৯০ পৃষ্ঠার শক্ত মলাটের বইটির মূল্য ১৫৪ ডলার।

আইএসবিএন-১০: ১৯০০৭২৪২০০
আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-১৯০০৭২৪২০৩

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

বাষ্পীয় জাহাজ

যদি প্রশ্ন করা হয় বাণিজ্যের বিশ্বায়নের পেছনে সবচেয়ে বেশি অবদান রয়েছে কোন কোন ফ্যাক্টরের, তাহলে যে নামটি অবধারিতভাবে চলে আসবে, সেটি হলো বাষ্পীয় জাহাজ। ট্রেড গ্লোবালাইজেশনের (১৮৭০-১৯১৩) প্রথম প্রবাহের প্রধান প্রভাবক বিবেচনা করা হয় একে। কিন্তু কেন? সেই প্রশ্নের জবাব খুঁজতে হলে একটু পেছন ফিরে তাকাতে হবে।

যখন বাষ্পীয় ইঞ্জিনের প্রচলন ছিল না, তখন জাহাজ চলাচলের ক্ষেত্রে বাতাসের গতিপ্রকৃতির ওপর নির্ভর করতে হতো। বায়ুপ্রবাহের দিকের ওপর নির্ভর করে সে সময় শিপিং রুট নির্ধারণ করা হতো। বাষ্পীয় জাহাজের আবির্ভাবের পর এই ধারায় পরিবর্তন আসে। যান্ত্রিক শক্তিচালিত জাহাজগুলোকে চলাচলের ক্ষেত্রে বাতাসের মর্জির ওপর নির্ভর করতে হয় না। ফলে নতুন নতুন বাণিজ্যপথ সৃষ্টি হয়। এভাবেই বিশ্বজনীন রূপ ধারণ করে বাণিজ্য।

বাষ্পীয় জাহাজকে ইংরেজিতে বলা হয় স্টিমশিপ। সেখান থেকে এসেছে সংক্ষেপিত রূপ স্টিমার। নামই বলে দিচ্ছে, এই ধরনের জাহাজগুলো বাষ্পীয় শক্তি দ্বারা চালিত হয়। এক বা একাধিক বাষ্পীয় ইঞ্জিন থাকে এসব জাহাজে, যেগুলো শক্তি সঞ্চালন করে প্রপেলার অথবা প্যাডেল হুইলে।

বাষ্পীয় জাহাজের প্রথম বাস্তবিক প্রয়োগ দেখা যায় উনিশ শতকের শুরুর দিকে। প্যাডেল স্টিমারগুলোর নামের শুরুতে 'পিএস' ও স্ক্রু বা প্রপেলার স্টিমারগুলোর নামের আগে 'এসএস' লেখা হতো। একসময় প্যাডেল স্টিমারের সংখ্যা অনেক কমে যেতে শুরু করে এবং প্রপেলার স্টিমারের প্রচলন বেড়ে যায়। সে সময় স্টিমশিপের সমার্থক হয়ে দাঁড়ায় 'এসএস'।

প্রথম দিকে স্টিমবোট চলাচল করত নদী ও খালগুলোয়। একপর্যায়ে সেগুলো আটলান্টিক মহাসাগর পাড়ি দেওয়া শুরু করে। প্রথম সমুদ্রগামী বাষ্পীয় জাহাজের নাম ছিল 'এক্সপেরিমেন্ট', যেটি ১৮১৩ সালের জুলাইয়ে যুক্তরাজ্যের লিডস থেকে দেশটির দক্ষিণ উপকূলীয় শহর ইয়ারমাউথের উদ্দেশে যাত্রা করেছিল। আর বিশ্বের প্রথম সমুদ্রগামী আয়রন স্টিমশিপ ছিল অ্যারন ম্যানবি।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

জন বায়রন

ভাইস অ্যাডমিরাল জন বায়রন ছিলেন একজন ব্রিটিশ রয়েল নেভি কর্মকর্তা ও অভিযাত্রী। বিভিন্ন সমুদ্রযাত্রায় তীব্র প্রতিকূল আবহাওয়ার সঙ্গে লড়াই করে টিকে থাকার সুবাদে তার ডাকনাম হয়ে যায় 'ফাউল-ওয়েদার জ্যাক'।

জন বায়রনের জন্ম ৮ নভেম্বর ১৭২৩ সালে। তার পিতা উইলিয়াম বায়রন ছিলেন ইংল্যান্ডের একজন উচ্চপদস্থ কর্মকর্তা, রাজনীতিবিদ ও জেন্টলম্যান অব দ্য বেডচেম্বার। উইলিয়াম ও ফ্রান্সিস বার্কেলের দ্বিতীয় সন্তান ছিলেন জন। তার শিক্ষাজীবনের শুরু লন্ডনের ঐতিহ্যবাহী ওয়েস্টমিনস্টার স্কুলে। সেখান থেকে পড়াশোনা শেষে তিনি ১৪ বছর বয়সেই রয়েল নেভিতে যোগদান করেন। তার প্রথম সমুদ্রযাত্রা ১৫ বছর বয়সে।

১৭৪০ সালে রয়েল নেভির ফার্স্ট লর্ড অব দ্য অ্যাডমিরাল্টি জর্জ অ্যানসনের নেতৃত্বে বিশ্ব সমুদ্রাভিযানে একজন মিডশিপম্যান হিসেবে যোগ দেন জন বায়রন। ১৭৪১ সালের ১৪ মে চিলি উপকূলের কাছে দুর্ঘটনায় পড়ে বিধ্বস্ত হয় এই বহরের একটি জাহাজ এইচএমএস ওয়াগার। জন সেই জাহাজেই দায়িত্বরত ছিলেন। জাহাজটির যেসব ক্রু প্রাণে বেঁচে ফিরেছিলেন, তাদের মধ্যে জনও ছিলেন। সমুদ্রযাত্রায় এমন আরও অনেক দুর্ঘনায় পড়তে হয়েছে তাকে। সৌভাগ্যক্রমে প্রতিবারই তিনি বেঁচে যান।

১৭৬৪ সালে জন রয়েল নেভির ইস্ট ইন্ডিজ ফ্লিটের কমান্ডার-ইন-চিফ নিযুক্ত হন। ১৭৬৯ সালে তিনি বর্তমান কানাডার নিউফাউল্যান্ডের গভর্নর হিসেবে নিয়োগ পান। ১৭৭৫ সালে রিয়ার অ্যাডমিরাল হিসেবে পদোন্নতি পান জন। এর পাঁচ বছরের মাথায় তাকে ভাইস অ্যাডমিরাল পদমর্যাদায় উন্নীত করা হয়।

সাগরে বহু ভয়ংকর পরিস্থিতির সম্মুখীন হলেও জনের মৃত্যু হয়েছিল নিজ বাসগৃহে। ১৭৮৬ সালের ১ এপ্রিল (মতান্তরে ১০ এপ্রিল) তিনি মৃত্যুবরণ করেন। বিখ্যাত কবি লর্ড বায়রন ছিলেন তার নাতি। দাদার সাথে লর্ডের কখনো দেখা না হলেও তার বর্ণাঢ্য জীবনকাহিনি কবির মনে যথেষ্ট প্রভাব ফেলেছিল।

চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে যুক্ত হয়েছে ৫টি ক্রেন। এর মধ্যে রয়েছে ২টি কি গ্যান্ট্রি ক্রেন। চীন থেকে আসা ক্রেনবাহী জাহাজ এমভি জিন চেন হাই ইয়াং ৪ জুলাই বন্দরের এনসিটি জেটিতে ভিড়ে

দক্ষিণ এশিয়ার দ্বিতীয় বৃহত্তম অর্থনীতি বাংলাদেশের

৩৯ হাজার ৭০০ কোটি ডলারের জিডিপি নিয়ে বিশ্বের বৃহৎ অর্থনীতির তালিকায় ৪১তম অবস্থানে রয়েছে বাংলাদেশ। আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল (আইএমএফ) এই তালিকা তৈরি করেছে। এতে বিশ্বের ৫০টি বৃহৎ অর্থনীতির তালিকায় দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে রয়েছে শুধু ভারত ও বাংলাদেশ। এর মধ্যে ভারতের অবস্থান ষষ্ঠ। তাদের জিডিপি ৩ লাখ ৩০ হাজার কোটি ডলার।

তালিকায় প্রথম স্থানে রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র। তাদের জিডিপি ২৫ লাখ ৩ হাজার কোটি ডলার। দ্বিতীয় অবস্থানে থাকা চীনের জিডিপি ১৯ লাখ ৯০ হাজার কোটি ডলার। এশিয়ার শীর্ষ অর্থনীতিও তারা। এর পরের অবস্থানে থাকা দেশটিও এশিয়ার। ৪ লাখ ৯০ হাজার কোটি ডলার জিডিপি নিয়ে আইএমএফের তালিকায় তৃতীয় অবস্থানে রয়েছে জাপান।

১৯১টি দেশ নিয়ে তৈরি করা এই তালিকায় সবার নিচে রয়েছে টুভালু। ওশানিয়া মহাদেশের দেশটির জিডিপি মাত্র ৬ কোটি ৬০ লাখ ডলার। আইএমএফ ধারণা করছে, ২০২২ সালের শেষ নাগাদ বিশ্ব অর্থনীতির আকার দাঁড়াবে ১০৪ লাখ কোটি ডলার।

রেকর্ড ৩২ লাখ ৫৫ হাজার কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে চট্টগ্রাম বন্দর

সদ্যসমাপ্ত অর্থবছরে (২০২১-২২) চট্টগ্রাম বন্দর ৩২ লাখ ৫৫ হাজার টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে। আগের অর্থবছরের তুলনায় প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৫ শতাংশের বেশি। পণ্য হ্যান্ডলিংয়েও প্রবৃদ্ধি ধরে রেখেছে বন্দর। গত অর্থবছরে মোট পণ্য হ্যান্ডলিং হয়েছে ১১ কোটি ৮১ লাখ টন। পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে প্রবৃদ্ধি হয়েছে প্রায় ৪ শতাংশ।

গত অর্থবছরে অনেক চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হয়েছে। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের প্রভাব ছিল। সিঙ্গাপুর ও কলম্বো বন্দরের জটের প্রভাবও পড়েছিল। এরপরও চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রম দিন-রাত ২৪ ঘণ্টা সচল ছিল। তাতে সবার সম্মিলিত প্রচেষ্টায় কনটেইনার ও পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে প্রবৃদ্ধি অর্জন সম্ভব হয়েছে।

দেশে কনটেইনার পরিবহনের ৯৮ শতাংশই আনা-নেওয়া হয় চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে।

পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের জেটি নির্মাণ কাজ শতভাগ শেষ

চট্টগ্রাম বন্দরের পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের জেটি নির্মাণ কাজ শতভাগ শেষ হয়েছে। প্রকল্পের বাকি কাজগুলো শেষ করতে দিন-রাত ২৪ ঘণ্টা কাজ চলছে। বন্দর কর্তৃপক্ষ কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের লক্ষ্যে প্রস্তুতি প্রক্রিয়া সম্পন্ন করছে।

প্রকল্পের পরিচালক মো. মিজানুর রহমান সরকার জানান, পিসিটির প্রধান কাজ ছিল জেটি নির্মাণ। এ কাজটি শতভাগ শেষ। পুরো প্রকল্পের সামান্য কিছু কাজ বাকি আছে। এখন আন্ডারগ্রাউন্ড ওয়াটার ট্যাংক, প্রশাসনিক ভবনের পাশে ওভারহিট ওয়াটার ট্যাংক ও ইয়ার্ড কনস্ট্রাকশনের কাজ পুরোদমে চলছে।

বন্দরের নিজস্ব অর্থায়নে ১ হাজার ২৩০ কোটি টাকায় এ প্রকল্প বাস্তবায়িত হচ্ছে। পিসিটিতে ৬০০ মিটার জেটিতে একসাথে ১৯০ মিটার লম্বা ও ১০ দশমিক ৫ মিটার ড্রাফটের (জাহাজের পানির নিচের অংশ) ৩টি কনটেইনারবাহী জাহাজ ভেড়ানো যাবে। ৩২ একর জমিতে নির্মাণাধীন এ প্রকল্পে ব্যাকআপ ইয়ার্ড প্রায় ১৬ একর। যেখানে ৪ হাজার ৫০০ টিইইউ কনটেইনার সংরক্ষণ করা যাবে।

চট্টগ্রাম বন্দরে যুক্ত হয়েছে দুটি কি গ্যান্ট্রি ক্রেন

কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের গতি বাড়াতে চট্টগ্রাম বন্দরের অপারেশনে যুক্ত হয়েছে নতুন আরও পাঁচটি অত্যাধুনিক ক্রেন। এর মধ্যে দুটি কি গ্যান্ট্রি ক্রেন (কিউজিসি) ও তিনটি রাবার টায়ার গ্যান্ট্রি (আরটিজি)। ৪ জুলাই দুপুরে এসব ক্রেন নিয়ে আসা জাহাজ 'এমভি জিন চেন হায় ইয়াং' বন্দরের নিউ মুরিং কনটেইনার টার্মিনালের (এনসিটি) ৫ নম্বর জেটিতে পৌঁছে। এরপর ক্রেনগুলো খালাস করে পরীক্ষামূলক পরিচালনার পর অপারেশনাল কার্যক্রমে যুক্ত করা হয়।

নতুন আসা দুটি কিউজিসি অপারেশনে যুক্ত হওয়ায় বন্দরের এনসিটি ও সিসিটিতে কি গ্যান্ট্রি ক্রেনের সংখ্যা দাঁড়িয়েছে ১৮টিতে। এতে বন্দরের গতিশীলতা বেড়েছে। পাঁচটি ক্রেনই এসেছে চীন থেকে।

২০২১-২২ অর্থবছরে শতকোটি ডলার রপ্তানি আয় পাঁচ খাতে

২০২১-২২ অর্থবছরে প্রথমবারের মতো ৫ হাজার কোটি ডলারের মাইলফলককে ছুঁয়েছে দেশের রপ্তানি খাত। এই রপ্তানিতে বড় হিস্যা রয়েছে তৈরি পোশাক খাতের। এই খাতে রপ্তানির পরিমাণ ১০০ কোটি ডলার ছাড়িয়েছে আগেই। গত অর্থবছরে এই তালিকায় যোগ হয়েছে আরও চারটি খাত।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) তথ্য অনুযায়ী, গত অর্থবছরে তৈরি পোশাক রপ্তানি হয়েছে ৪ হাজার ২৬১ কোটি ডলার। এরপর সর্বোচ্চ রপ্তানি হোমটেক্সটাইলে–১৬২ কোটি ডলার। তৃতীয় সর্বোচ্চ ১২৫ কোটি ডলার রপ্তানি হয়েছে চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য। চতুর্থ ও পঞ্চম সর্বোচ্চ রপ্তানি আয়ের খাত হচ্ছে যথাক্রমে কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য এবং পাট ও পাটজাত পণ্য। এই দুই খাতে রপ্তানি আয় হয়েছে যথাক্রমে ১১৬ কোটি ও ১১৩ কোটি ডলার।

পরপর দুই বছর মন্দাভাবের পর গত অর্থবছরে ঘুরে দাঁড়িয়েছে চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য রপ্তানি। হোমটেক্সটাইল গত দুই অর্থবছর ধরেই ১০০ কোটি ডলারের বেশি রপ্তানি আয় অর্জন করেছে। একই সাফল্য দেখিয়েছে পাট ও পাটজাত পণ্যও। তবে প্রথমবারের মতো শতকোটি ডলারের ঘরে প্রবেশ করেছে কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্যের রপ্তানি আয়।

ইপিবির তথ্য অনুযায়ী, গত অর্থবছরে বাংলাদেশের মোট পণ্য রপ্তানিতে এই পাঁচটি খাতের অবদান ছিল ৯১ দশমিক ৭২ শতাংশ। এর মধ্যে কেবল পোশাক খাতেরই হিস্যা ৮১ দশমিক ৮১ শতাংশ। পোশাক শিল্প খাতের উদ্যোক্তারা ২০৩০ সালে ১০০ বিলিয়ন মার্কিন ডলারের পণ্য রপ্তানির লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে।

ব্লু ইকোনমিতে বিনিয়োগের অর্থ সংস্থানের জন্য নীতিমালা প্রয়োজন

দি চিটাগাং চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির আয়োজনে 'বাংলাদেশে ব্লু ইকোনমির সম্ভাবনা' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠক ৩০ জুলাই অনলাইন প্ল্যাটফর্মে অনুষ্ঠিত হয়েছে। সিসিসিআই রিসার্চ ডেভেলপমেন্ট ট্রেনিং সাব-কমিটির উদ্যোগে বাংলাদেশে ব্লু ইকোনমির বিভিন্ন খাতে সম্ভাবনাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও বিনিয়োগ বৃদ্ধির লক্ষ্যে এ আলোচনার আয়োজন করা হয়।

অনুষ্ঠানে স্বাগত বক্তব্য রাখেন চিটাগাং চেম্বার সভাপতি মাহবুবুল আলম। মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম। প্যানেল

২০৩০ সালের মধ্যে বিজিএমইএ পোশাক রপ্তানি ১০০ বিলিয়ন ডলারে উন্নীত করতে চায়। ৫ জুলাই বিজিএমইএ'র নতুন রূপকল্প ঘোষণা অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন বাংলাদেশ জাতীয় সংসদের স্পিকার ড. শিরীন শারমিন চৌধুরী

আলোচক হিসেবে বক্তব্য রাখেন সাবেক নৌপ্রধান ও বাংলাদেশ মেরিন ফিশারিজ অ্যাসোসিয়েশনের (বিএমএফএ) প্রথম সহসভাপতি ভাইস অ্যাডমিরাল (অব.) জহিরুল উদ্দিন আহমেদ, কক্সবাজার চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির সভাপতি আবু মোর্শেদ চৌধুরী, চিটাগাং চেম্বারের সিনিয়র সহসভাপতি তরফদার মো. রুহুল আমিন, কর্ণফুলী শিপ বিল্ডার্স লিমিটেডের চেয়ারম্যান ও ব্যবস্থাপনা পরিচালক ইঞ্জিনিয়ার আবদুর রশিদ, রিলায়েন্স শিপিং অ্যান্ড লজিস্টিক লিমিটেডের চেয়ারম্যান মোহাম্মদ রাশেদ, প্রান্তিক গ্রুপের ব্যবস্থাপনা পরিচালক ইঞ্জিনিয়ার মো. গোলাম সারওয়ার, কেএসআরএম গ্রুপের উপব্যবস্থাপনা পরিচালক ও চেম্বার পরিচালক মো. শাহরিয়ার জাহান।

চেম্বার সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, প্রায় ৭১০ কিলোমিটার দীর্ঘ উপকূলীয় অঞ্চলসহ ১ লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গকিলোমিটারের বৈচিত্র্য ও সম্পদে পূর্ণ বিশাল জলসীমা বাংলাদেশের ব্লু ইকোনমিক অত্যন্ত সম্ভাবনাময় করে তুলেছে। এ সম্ভাবনার অধিকাংশই এখনো উন্মোচিত হয়নি। যথাযথ প্রণোদনা ও আইন প্রণয়নের মাধ্যমে বেসরকারি খাতের বিনিয়োগ উৎসাহিত করতে নীতিমালা ও কৌশলগত কাঠামো জরুরি।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম সভায় ব্লু ইকোনমির বিভিন্ন দিক উল্লেখ করে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন এবং কিছু সুপারিশ করেন। এর মধ্যে রয়েছে; চিটাগাং চেম্বার ব্লু ইকোনমির ওপর একটি আরঅ্যান্ডডি সেল গঠন করতে পারে, যা ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার লক্ষ্য অর্জনের বাস্তবায়নযোগ্য প্রকল্পসমূহ চিহ্নিত করতে সহায়তা করবে। পাশাপাশি এই সেল পোর্ট অ্যান্ড শিপিংয়ের বিভিন্ন সাব গ্রুপের সাথে পোর্ট অ্যান্ড মেরিটাইম সাপ্লাই চেইনে বিনিয়োগের সম্ভাবনা যাচাই করবে। ব্লু ইকোনমি সম্প্রসারণের লক্ষ্যে বর্তমান শিপিং পলিসিকে আরও যুগোপযোগী করে তুলতে সরকারকে প্রস্তাবনা প্রদান, মেরিটাইম ট্রেডকে প্রমোট করতে অংশীজনদের সম্পৃক্ততার মাধ্যমে প্রাইভেট পোর্ট পলিসি তৈরিতে চেম্বার সরকারকে প্রস্তাবনা দিতে পারে। রাজধানীর কাছাকাছি পিপিপি'র আওতায় আইসিডি নির্মাণে চেম্বার প্রেশার গ্রুপ হিসেবে কাজ করতে পারে। বঙ্গবন্ধু শিল্পনগর থেকে বে-টার্মিনাল ও মাতারবাড়ী বন্দরের সাথে সড়ক, নৌ ও রেলপথ সংযোগ স্থাপন করা এবং চট্টগ্রাম বিভাগে চকরিয়ার কাছাকাছি আইসিডি নির্মাণের সম্ভাব্যতা যাচাই করা ইত্যাদি।

চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহারের ট্রানজিট মাশুল নির্ধারণ

চট্টগ্রাম ও মোংলা সমুদ্রবন্দর ব্যবহার করে ভারতে মালামাল নেওয়ার ক্ষেত্রে পরীক্ষামূলক চালানের ট্রানজিট মাশুল নির্ধারণ করেছে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর)। প্রতি টনে গড়ে ৫৫৪ টাকা মাশুল নির্ধারণ করেছে এনবিআর।

সম্প্রতি এনবিআর এ সংক্রান্ত প্রজ্ঞাপন জারি করেছে। বাংলাদেশ-ভারত শুল্ক সংক্রান্ত যৌথ কার্যদলের ১৩তম সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী এই মাশুল নির্ধারণ করা হয়েছে।

পরীক্ষামূলক চারটি চালান ভারতের পশ্চিমবঙ্গের কলকাতা থেকে চট্টগ্রাম ও মোংলা পর্যন্ত সমুদ্রপথে আসবে। পরে চালানগুলো স্থলপথে চট্টগ্রাম-তামাবিল; চট্টগ্রাম-শেওলা; চট্টগ্রাম-বিবিরবাজার ও মোংলা-তামাবিল হয়ে ভারতে প্রবেশ করবে। এসব চালানের বিভিন্ন কাজ সম্পাদনের জন্য আলাদা আলাদা মাশুল নির্ধারণ করা হয়েছে। যেমন টনপ্রতি কনটেইনার স্ক্যানিং মাশুল ২৫৪ টাকা, নিরাপত্তা চার্জ ১০০ টাকা, ডকুমেন্ট প্রসেসিং মাশুল ৩০ টাকা, ট্রানশিপমেন্ট মাশুল ২০ টাকা, এসকর্ট চার্জ ৫০ টাকা, বিবিধ প্রশাসনিক চার্জ ১০০ টাকা। সব মিলিয়ে প্রতি টনে মাশুল দিতে হবে ৫৫৪ টাকা। এ ছাড়া ওই পণ্যের চালানের বাড়তি নিরাপত্তার জন্য যদি বৈদ্যুতিক লক ও সিল ব্যবহার করা হয়, তাহলে খরচ আরও বাড়বে।

কলম্বো বন্দরে অগ্রাধিকার পাবে বাংলাদেশি জাহাজ

শ্রীলংকা সরকারের মালিকানাধীন জয়া কনটেইনার টার্মিনালে অগ্রাধিকারমূলক নোঙর সুবিধা পেতে যাচ্ছে বাংলাদেশি ফিডার জাহাজ। এই অগ্রাধিকারমূলক নোঙর সুবিধা পেতে বাংলাদেশ দীর্ঘদিন ধরে চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছিল। অবশেষে শ্রীলংকা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান প্রশান্থা জায়ামান্না এই ঘোষণা দেন। কলম্বোয় বাংলাদেশ হাইকমিশনের এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে জুলাইয়ের প্রথম সপ্তাহে এ তথ্য জানানো হয়েছে।

এছাড়া শ্রীলংকা বন্দর কর্তৃপক্ষ, বেসরকারি টার্মিনাল পরিচালকেরা এবং সংশ্লিষ্ট সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠানগুলো বাংলাদেশকে ধারাবাহিক অগ্রাধিকার দেওয়ার ব্যাপারে নিশ্চয়তা দিয়েছে।

বিএম ডিপোতে বিস্ফোরণে অক্ষত কনটেইনারের পণ্য রপ্তানির উদ্যোগ

চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডে বিএম কনটেইনার ডিপোতে বিস্ফোরণে অক্ষত ৩৯০টি কনটেইনারের পণ্য দ্রুত রপ্তানির উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডসহ সংশ্লিষ্ট দপ্তরের সঙ্গে সমন্বয় করে এ উদ্যোগ নিয়েছে বাংলাদেশ পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারক সমিতি (বিজিএমইএ)। ৩০ জুন বিজিএমইএর মহাসচিব মো. ফয়জুর রহমান স্বাক্ষরিত এ-সংক্রান্ত একটি চিঠি সংগঠনটির সব সদস্যের কাছে পাঠানো হয়।

চিঠিতে বলা হয়, বিএম কনটেইনার ডিপোতে ভয়াবহ বিস্ফোরণে পোশাক শিল্পের রপ্তানিতব্য বিপুলসংখ্যক পণ্য চালান ক্ষতিগ্রস্ত হয়। অক্ষত রপ্তানি চালানগুলো দ্রুত জাহাজীকরণের জন্য বিজিএমইএর পরিচালনা পর্ষদ চট্টগ্রামের কাস্টম হাউসের কমিশনারের সাথে জরুরি মতবিনিময় সভা করে। এর ধারাবাহিকতায় বিএম কনটেইনার ডিপো থেকে সংগৃহীত অক্ষত রপ্তানিতব্য কনটেইনারগুলোর তালিকা তৈরি করা হয়েছে।

তালিকাভুক্ত যেসব প্রতিষ্ঠানের রপ্তানিতব্য চালানের অক্ষত কনটেইনার রয়েছে তা দ্রুত জাহাজীকরণের জন্য সংশ্লিষ্ট ডিপোর উপকমিশনার বরাবর আবেদন করতে বলা হয়েছে।

গত ৪ জুন চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের বেসরকারি বিএম কনটেইনার ডিপোতে এ অঞ্চলের স্মরণকালের ভয়াবহ অগ্নিকাণ্ড ও বিস্ফোরণের ঘটনা ঘটে।

স্বাদুপানির মাছ উৎপাদনে বিশেষ সাফল্য বাংলাদেশের

স্বাদুপানির মাছ উৎপাদনে ভারত ও চীনের পর তৃতীয় অবস্থানে রয়েছে বাংলাদেশ। মৎস্য চাষেও একই অবস্থান দেশের। জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থার (এফএও) দ্বিবার্ষিক সামগ্রিক মৎস্যসম্পদ-বিষয়ক প্রতিবেদনে সম্প্রতি এমনটা জানানো হয়েছে।

'দ্য স্টেট অব ওয়ার্ল্ড ফিশারিজ অ্যান্ড অ্যাকোয়াকালচার-২০২২' শিরোনামের এই প্রতিবেদন অনুযায়ী, বিভিন্ন প্রভাবকের কারণে বিশ্বের বেশির ভাগ দেশে স্বাদুপানির মাছের উৎপাদন কমছে। চাষের মাছের ক্ষেত্রেও একই অবস্থা। তবে এর মধ্যে ব্যতিক্রম বাংলাদেশ, ভারত, মিয়ানমার ও উগান্ডা তাদের উৎপাদন বৃদ্ধি অব্যাহত রাখতে সক্ষম হয়েছে।

বিশ্বে স্বাদুপানির মাছের ১১ শতাংশ বর্তমানে বাংলাদেশে উৎপাদিত হচ্ছে। বাংলাদেশে মুক্ত জলাশয় থেকে বছরে মোট ১৩ লাখ টন মাছ আহরণ করা হয়। এর মধ্যে ইলিশ প্রায় ছয় লাখ টন। ইলিশ মাছ উৎপাদনে বাংলাদেশ বিশ্বে প্রথম অবস্থানে রয়েছে।

বাংলাদেশ অবশ্য সামুদ্রিক মৎস্য আহরণে খানিকটা পিছিয়েই রয়েছে। এই খাতে দেশের অবস্থান ২৮তম। বাংলাদেশ সমুদ্র থেকে বছরে ৬ লাখ ৭০ হাজার টন মাছ সংগ্রহ করে।

২৭ কোটি টাকার রোলস রয়েস গাড়ি জব্দ

যুক্তরাজ্যের বিশ্বখ্যাত রোলস রয়েস ব্র্যান্ডের ২৭ কোটি টাকা বাজারমূল্যের একটি গাড়ি আমদানির পর শুল্কায়নের আগেই সরিয়ে নিয়েছিলেন আমদানিকারক। শুল্ক গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তরের কর্মকর্তারা ৪ জুলাই ওই গাড়ি উদ্ধার করে জব্দ করেছে।

চট্টগ্রাম ইপিজেডের হংকং ও বাংলাদেশের যৌথ উদ্যোগে পরিচালিত জেড অ্যান্ড জেড ইনটিমেটস লিমিটেড গাড়িটি শুল্কমুক্ত সুবিধায় আমদানি করে। তবে শুল্ক গোয়েন্দা অধিদপ্তর এক বিজ্ঞপ্তিতে জানায়, আমদানিকারক যে বিধিতে গাড়িটি আমদানি করেছেন,

তাতে দুই হাজার সিলিন্ডার ক্যাপাসিটির গাড়িতে শুল্কমুক্ত সুবিধা পাওয়ার কথা। কিন্তু এই গাড়ির সিলিন্ডার ক্যাপাসিটি ৬ হাজার ৭৫০। এ ধরনের গাড়িতে শুল্ককর দিতে হয় শুল্কায়িত মূল্যের আট গুণ। অর্থাৎ শুল্কমুক্ত সুবিধা না পেলে গাড়িটি আমদানি বাবদ ২৪ কোটি টাকা শুল্ককর দিতে হবে।

আমদানি পণ্য দ্রুত খালাস না করলে চার গুণ ভাড়া

চট্টগ্রাম বন্দরের বিভিন্ন শেড ও শেডের বাইরে দীর্ঘদিন পড়ে থাকা আমদানি পণ্য দ্রুত খালাস নিতে আমদানিকারকদের অনুরোধ জানিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২৫ জুলাই থেকে চার গুণ স্টোর রেন্ট বা গুদাম ভাড়া আরোপ করা হবে। ১২ জুলাই পরিচালক (পরিবহন) স্বাক্ষরিত এক বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে এ তথ্য জানিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়েছে, আমদানির পর দীর্ঘ সময় পেরিয়ে গেলেও বন্দর থেকে আমদানিকারকরা পণ্য খালাস করছেন না। শেডের প্রায় পুরো জায়গা পণ্যে পরিপূর্ণ হয়ে আছে। ফলে নতুন পণ্য আনস্টাফিং করা যাচ্ছে না। এতে বহির্নোঙরে অবস্থান করা জাহাজের অপেক্ষমাণ সময় বৃদ্ধি পাচ্ছে-যা বহির্বিশ্বে চট্টগ্রাম বন্দরের সুনাম ক্ষুণ্ন করবে।

রেগুলেশন্স ফর ওয়ার্কিং চিটাগাং পোর্ট (কার্গো অ্যান্ড কনটেইনার) ২০০১ এর ১৬০ ধারা অনুযায়ী এ ভাড়া আরোপ করা হবে বলে বিজ্ঞপ্তিতে জানানো হয়েছে।

বাংলাদেশ-ভারত চতুর্থ আন্তঃদেশীয় ট্রেন চালুর প্রস্তাব

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে বর্তমানে তিনটি আন্তঃদেশীয় ট্রেন চলাচল করছে। এগুলো হলো-ঢাকা-কলকাতার মধ্যে মৈত্রী এক্সপ্রেস, খুলনা-কলকাতার মধ্যে বন্ধন এক্সপ্রেস এবং ঢাকা-শিলিগুড়ির মধ্যে চলছে মিতালী এক্সপ্রেস।

দেশ দুটির মধ্যে আরেকটি আন্তঃদেশীয় ট্রেন চালানোর প্রস্তাব দিয়েছেন বাংলাদেশে নিযুক্ত ভারতীয় হাইকমিশনার বিক্রম কুমার দোরাইস্বামী। ১৮ জুলাই রেলপথমন্ত্রী নূরুল ইসলাম সুজনের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎকালে এ ট্রেন চালানোর প্রস্তাব দেন তিনি। সেক্ষেত্রে বাংলাদেশ-ভারত চতুর্থ আন্তঃদেশীয় ট্রেনটির সম্ভাব্য রুট হতে পারে ঢাকা থেকে দর্শনা হয়ে কলকাতা পর্যন্ত।

ভারতীয় হাইকমিশনার বলেন, যাত্রী চাহিদা বিবেচনা করে ঢাকা-কলকাতার মধ্যে দর্শনা হয়ে আরও একটি ট্রেন চালানো যেতে পারে। আলোচনায় রেলপথমন্ত্রী নেপাল এবং ভুটানের সাথে যোগাযোগ বাড়ানোর বিষয়ে জোর দেন। সে ক্ষেত্রে চিলাহাটি-হলদিবাড়ি রুটকে আরও শক্তিশালী করার ওপর গুরুত্ব দেওয়ার কথা বলেন তিনি।

রাসায়নিক দুর্ঘটনা এড়াতে সমন্বিত শিল্পনিরাপত্তা কাঠামো তৈরির পরামর্শ

দেশে শিল্পকারখানায় রাসায়নিক ব্যবহার ও সরবরাহজনিত দুর্ঘটনার ঝুঁকি এড়াতে একটি সমন্বিত শিল্পনিরাপত্তা কাঠামো তৈরির পরামর্শ দিয়েছে বেসরকারি গবেষণা সংস্থা সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগ (সিপিডি)। সংস্থাটি বলছে, বিপজ্জনক রাসায়নিকের সরবরাহ ব্যবস্থার প্রায় প্রতিটি স্তরে দুর্বলতা আছে। এজন্য সংশ্লিষ্ট যেসব কর্তৃপক্ষ রয়েছে, তারা যৌথভাবে একটি নির্দিষ্ট কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে নিরাপত্তা নিশ্চিত করলে দুর্ঘটনার ঝুঁকি কমবে।

২০ জুলাই রাজধানীর ধানমন্ডিতে সিপিডি ও যুক্তরাজ্যভিত্তিক ক্রিশ্চিয়ান এইড বাংলাদেশ আয়োজিত রাসায়নিকজনিত দুর্ঘটনা ও শিল্পনিরাপত্তা নিয়ে এক মিডিয়া ব্রিফিংয়ে এমন পরামর্শ দেওয়া হয়েছে। এতে চট্টগ্রামের ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপোর (আইসিডি) সাম্প্রতিক দুর্ঘটনা ও শিল্পনিরাপত্তা নিয়ে বিভিন্ন তথ্য-উপাত্ত ও পরামর্শ তুলে ধরেন সিপিডির গবেষণা পরিচালক খন্দকার গোলাম মোয়াজ্জেম।

মূল প্রবন্ধে খন্দকার গোলাম মোয়াজ্জেম বলেন, রাসায়নিকজনিত দুর্ঘটনা দেখভাল করার জন্য আমাদের যে ধরনের নিরাপত্তাকাঠামো দরকার, তা নেই। রাসায়নিক উৎপাদন থেকে শুরু করে আমদানি-রপ্তানির বিভিন্ন পর্যায়ে থাকা নিরাপত্তা কাঠামোও অপর্যাপ্ত এবং অসম্পূর্ণ। এর ফলে শিল্পঝুঁকি ও মৃত্যুঝুঁকি দুটোই বাড়ছে।'

শুধু উৎপাদন পর্যায়েই নয়, আমদানি-রপ্তানিসহ রাসায়নিকের পুরো সাপ্লাই চেইন তথা সরবরাহ ব্যবস্থায় নিরাপত্তার দুর্বলতা আছে বলে মনে করেন সিপিডির গবেষণা পরিচালক খন্দকার গোলাম মোয়াজ্জেম।

মিডিয়া ব্রিফিংয়ে সিপিডি জানায়, দেশে বিপজ্জনক রাসায়নিকের উৎপাদন, আমদানি ও রপ্তানি বাড়ছে। যেমন ২০১০ সালে দেশ থেকে ২ লাখ ৬৬ হাজার মার্কিন ডলারের হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড রপ্তানি হতো। এক দশকের ব্যবধানে এখন তা ২ কোটি ডলারের বেশি। আরেক রাসায়নিক ইউরিয়ার রপ্তানিও এখন ৩০ কোটি ডলার ছাড়িয়েছে।

রপ্তানি বাড়াতে লজিস্টিকে উন্নতি করতে হবে

বর্তমান বাংলাদেশের পণ্য উৎপাদনের যে সক্ষমতা রয়েছে তা দিয়েই রপ্তানি আরও অন্তত ২০-২৫ শতাংশ বাড়ানো সম্ভব। এজন্য অবকাঠামোগত উন্নয়নের পাশাপাশি সেটির সঠিক ব্যবহারের জন্য কার্যকর পদক্ষেপ নিতে হবে। মহাসড়কগুলোয় পণ্যবাহী যানচলাচলের গতি অন্তত পক্ষে বর্তমানের তুলনায় দ্বিগুণ বাড়ানো প্রয়োজন। ২৭ জুলাই রাজধানীর একটি হোটেলে অ্যামেরিকান চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (অ্যামচেম) আয়োজিত 'লজিস্টিক সেক্টর : সম্ভাবনা ও সমস্যা' শীর্ষক এক অনুষ্ঠানে বক্তারা এসব কথা বলেন।

অনুষ্ঠানে আলোচক ছিলেন অ্যামচেমের প্রেসিডেন্ট সৈয়দ এরশাদ আহমেদ, বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারস অ্যাসোসিয়েশনের (বিএফএফএ) প্রেসিডেন্ট কবীর আহমেদ, বাংলাদেশ সাপ্লাই চেইন ম্যানেজমেন্ট সোসাইটির প্রেসিডেন্ট নকিব খান। পলিসি এক্সচেঞ্জ অব বাংলাদেশের প্রেসিডেন্ট মাশরুর রেজার উপস্থাপনায় অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ইনডিপেনডেন্ট ইউনিভার্সিটি বাংলাদেশের অধ্যাপক মামুন হাবিব।

মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করে অধ্যাপক মামুন হাবিব বলেন, লজিস্টিকে বাংলাদেশের স্কোর ১০-এ মাত্র ৪ দশমিক ৪৪ পয়েন্ট। যেখানে চায়নার ৮ দশমিক ৫, ভারতের ৭ দশমিক ২১, আরব আমিরাতের ৬ দশমিক ৭২, মালয়েশিয়ার ৬ দশমিক ৩২, পাকিস্তানের ৪ দশমিক ৭৮, শ্রীলংকার ৪ দশমিক ৬০ পয়েন্ট। ফলে আমরা যদি রপ্তানিতে আরও এগিয়ে যেতে চাই তাহলে লজিস্টিকে উন্নতি করতে হবে। এজন্য প্রযুক্তিগত উন্নতির বিকল্প নেই।

বে ক্রসিংয়ের অনুমোদনহীন জাহাজ বরাদ্দ না দেওয়ার নির্দেশনা

বে ক্রসিংয়ের অনুমোদন-নেই এমন জাহাজ বরাদ্দ না দিতে ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলকে (ডব্লিউটিসি) নির্দেশনা দিয়েছে নৌপরিবহন অধিদপ্তর। ১৯ জুলাই নৌপরিবহন অধিদপ্তর এ নির্দেশনা দিয়েছে।

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর এলাকা থেকে বড় জাহাজ থেকে পণ্য খালাস করে অপেক্ষাকৃত ছোট জাহাজ (লাইটার ভেসেল) করে দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলে পরিবহন করা হয়। এসব জাহাজের শিডিউল নির্ধারণ করে বরাদ্দ দেয় ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেল। অধিদপ্তরের নির্দেশনা অনুযায়ী বে ক্রসিংয়ের অনুমোদন বা সমুদ্রে চলাচলে জাহাজের সক্ষমতা থাকা বাধ্যতামূলক। অনুমোদনহীন অনেকগুলো জাহাজ পণ্য পরিবহন করছে এমন অভিযোগ রয়েছে।

সাম্প্রতিক সময়ে বেশ কয়েকটি নৌদুর্ঘটনায় বে ক্রসিংয়ের অনুমোদন না থাকার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত পণ্যের আমদানিকারক বা মালিকপক্ষ ক্ষতিপূরণ পাননি। কারণ বে ক্রসিংয়ের অনুমোদন নেই এমন পণ্যবাহী জাহাজ দুর্ঘটনায় পতিত হলে বিমাকারী প্রতিষ্ঠান দাবি পরিশোধে অস্বীকৃতি জানায়। এতে ব্যবসায়ীরা ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছেন।

নির্দেশনায় বে ক্রসিংয়ের অনুমোদন না থাকলে জাহাজ বরাদ্দ দেওয়াকে অপরাধ হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে।

বিদ্যুৎ সাশ্রয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নির্দেশনা

চট্টগ্রাম বন্দরের সকল স্থাপনা, দপ্তর, আবাসিক এলাকা ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানসমূহে বিদ্যুৎ ব্যবহারে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের সাশ্রয়ী হওয়ার নির্দেশনা দিয়েছে

১৮ জুলাই রেলপথমন্ত্রী নূরুল ইসলাম সুজনের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎকালে বাংলাদেশে নিযুক্ত ভারতের হাইকমিশনার বিক্রম কুমার দোরাইস্বামী বাংলাদেশ-ভারত চতুর্থ আন্তঃদেশীয় ট্রেন চালুর প্রস্তাব দেন

ছবিতে সংবাদ

প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ড. আহমদ কায়কাউস ২৮ জুলাই চট্টগ্রাম বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম পরিদর্শন করেন। এ সময় নৌপরিবহন সচিব মো. মোস্তফা কামাল, বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান সহ মন্ত্রণালয় ও বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ড. আহমদ কায়কাউসের সভাপতিত্বে চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রম বিষয়ে একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে ২৮ জুলাই। এতে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের চেয়ারম্যান, স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের জননিরাপত্তা বিভাগের সিনিয়র সচিব, নৌপরিবহন সচিব, জাতীয় নিরাপত্তা সংস্থার মহাপরিচালক ও পুলিশের বিশেষ শাখার অতিরিক্ত মহাপরিদর্শক উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান ১০ জুলাই পবিত্র ঈদুল আজহার দিন বন্দর হাসপাতালে চিকিৎসাধীন রোগীদের মাঝে উন্নতমানের খাবার বিতরণ করেন।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ১০ জুলাই পবিত্র ঈদুল আজহার দিন চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তায় কর্তব্যরত পোর্ট সিকিউরিটির কর্মকর্তা, সদস্য ও আনসার সদস্যদের সাথে ঈদের শুভেচ্ছা বিনিময় করেন এবং উন্নতমানের খাবার বিতরণ করেন। এ সময় পর্ষদ সদস্যবৃন্দ ও পরিচালক (নিরাপত্তা) উপস্থিত ছিলেন।

সৌদি আরবের টার্মিনাল অপারেটিং প্রতিষ্ঠান রেড সি গেটওয়ে টার্মিনালের একটি প্রতিনিধি দল ৫ জুলাই চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এ সময় পর্ষদ সদস্য মো. জাফর আলম ও পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম উপস্থিত ছিলেন।

কর্তৃপক্ষ। ২১ জুলাই পরিচালক (বিদ্যুৎ) স্বাক্ষরিত এক সাধারণ বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে এ নির্দেশনা দেওয়া হয়েছে।

বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়, সরকারের নির্দেশনা অনুযায়ী বিদ্যুৎ সাশ্রয়ে বন্দরের সকল স্থাপনা, দপ্তর, আবাসিক এলাকা ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানসমূহে বৈদ্যুতিক সরঞ্জাম এবং বিদ্যুৎনির্ভর যন্ত্রপাতি ব্যবহারে কৃচ্ছতা সাধন করতে হবে। এ ছাড়া ব্যবহারের পর এসব সরঞ্জাম ও যন্ত্রের 'সুইচ অফ' নিশ্চিত করতে বলা হয়েছে।

হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড পরিবহনে নিষেধাজ্ঞা প্রত্যাহারে সিঙ্গাপুরকে অনুরোধ জানাবে ঢাকা

সিঙ্গাপুর বন্দর দিয়ে হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড পরিবহনের ওপর আরোপিত নিষেধাজ্ঞা প্রত্যাহার করার জন্য সিঙ্গাপুরকে অনুরোধ জানাবে ঢাকা। চট্টগ্রামের বিএম কনটেইনার ডিপোতে অগ্নিকাণ্ডের পর থেকে রাসায়নিক রপ্তানি বন্ধ করে দিয়েছে সিঙ্গাপুর।

সিঙ্গাপুর বন্দর কর্তৃপক্ষ ৯ জুন একটি বিজ্ঞপ্তি জারি করে জানায় তাদের বন্দরে হাইড্রোজেন পার-অক্সাইডের মজুদসীমা ছাড়িয়ে গেছে। তাই এর ট্রান্সশিপমেন্ট বন্ধ করে দিতে হচ্ছে। আপাতত বন্দর কর্তৃপক্ষের দ্বারা নির্ধারিত নিরাপত্তাসীমার মধ্যে বিপজ্জনক কার্গো রাখতে, ট্রান্সশিপমেন্ট স্বাভাবিক না হওয়া পর্যন্ত হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড কনটেইনার গ্রহণ বন্ধ করার কথা জানান তারা।

সম্প্রতি বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ে অনুষ্ঠিত এক সভায় শিপিং এজেন্টরা বলেছেন, যদি হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ডেঞ্জারাস গুডস (আইএমডিজি) কোড অনুসরণ করে প্যাকেজিং করা হয় এবং সিঙ্গাপুর বন্দর কর্তৃপক্ষ আরোপিত বিধিনিষেধ প্রত্যাহার করে, তাহলে আমাদের কোনো সমস্যা নেই।

সভায় শিপিং এজেন্টরা বলেন, সিঙ্গাপুরের পরিবর্তে আঞ্চলিক অন্যান্য ট্রান্সশিপমেন্ট পোর্ট, যেমন পোর্ট ক্ল্যাং, তানজুং পেলেপাস ও কলম্বো দিয়ে হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড বহন করা তাদের জন্য বাংলাদেশের রপ্তানি বাজার ও জাহাজের উপস্থিতি বিবেচনায় উপযোগী নয়।

হাইড্রোজেন পার-অক্সাইড রপ্তানিতে সিঙ্গাপুরের আরোপিত নিষেধাজ্ঞা প্রত্যাহারের অনুরোধের বিষয়ে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের সাথে বৈঠকে সিদ্ধান্ত নেওয়া হবে জানিয়েছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়।

সমুদ্রে মাছ ধরার সব নৌযানকে রেজিস্ট্রেশন নিতে হবে

সমুদ্রে মাছ ধরতে যাওয়া সব নৌযানকে রেজিস্ট্রেশন নম্বর নিতে হবে। নৌযানে লাগাতে হবে বিশেষ রঙ। যাতে দূর থেকেও বাংলাদেশের নৌযানগুলো আলাদা করা যায়। এমন বিধানসংবলিত 'সামুদ্রিক মৎস্য আহরণ নীতিমালা, ২০২২'-এর খসড়া অনুমোদন করেছে মন্ত্রিসভা। আগামী চার মাসের মধ্যে এ সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের নির্দেশও দিয়েছে মন্ত্রিসভা।

২৫ জুলাই প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সভাপতিত্বে মন্ত্রিসভার বৈঠকে ওই খসড়া অনুমোদন করা হয়। বৈঠকে গণভবন থেকে ভিডিও কনফারেন্সে যুক্ত হন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। বৈঠক শেষে সাংবাদিকদের ব্রিফ করেন মন্ত্রিপরিষদ সচিব খন্দকার আনোয়ারুল ইসলাম।

মন্ত্রিপরিষদ সচিব খন্দকার আনোয়ারুল ইসলাম বলেন, 'সমুদ্রে মিয়ানমারের কিছু নৌকা আমাদের সীমানায় ঢুকে যাচ্ছে। ২০-৪০ হাজার নৌকার মধ্যে বাইরের একটা নৌকা চিহ্নিত করা মুশকিল। আগামী চার মাসের মধ্যে নৌকা বা শিপ যেগুলো সমুদ্রে যাবে সেগুলোকে রঙ ও নম্বর নিতে হবে। আলোচনায় এসেছে রঙ লাল-সবুজ করা যায় কি না। কারিগরি বিষয়গুলো মৎস্য অধিদপ্তর দেখবে।'

তিনি আরও বলেন, 'সামুদ্রিক মৎস্য আইন অনুযায়ী একটি নীতিমালা করা হয়েছে। ২০টি প্রতিষ্ঠানকে বিভিন্ন দায়িত্ব দেওয়া হয়েছে। যাতে আমরা সামুদ্রিক মৎস্য আহরণকে একটা সিস্টেমে আনতে পারি।

মিথ্যা ঘোষণায় আসা ৫ কনটেইনার মদ জব্দ

জুলাইয়ের ২৩ থেকে ২৫ তারিখ তিনদিনে চট্টগ্রাম বন্দরে মিথ্যা ঘোষণায় আসা ৫ কনটেইনার মদ জব্দ করেছে কাস্টম হাউস চট্টগ্রাম। সর্বশেষ ২৫ জুলাই ২ কনটেইনার মদ জব্দ করা হয়। এর আগের ৩ কনটেইনারে প্রায় ৪৪ কোটি ৬১ লাখ টাকা মূল্যের প্রায় ৪৭ হাজার লিটার মদ পাওয়া গেছে। আগের ৩টি চালান আমদানি হয়েছিল কুমিল্লা, নীলফামারীর উত্তরা ও ঈশ্বরদী ইপিজেডের ৩টি প্রতিষ্ঠানের ভুয়া আইপি (আমদানির অনুমতিপত্র) ব্যবহার করে।

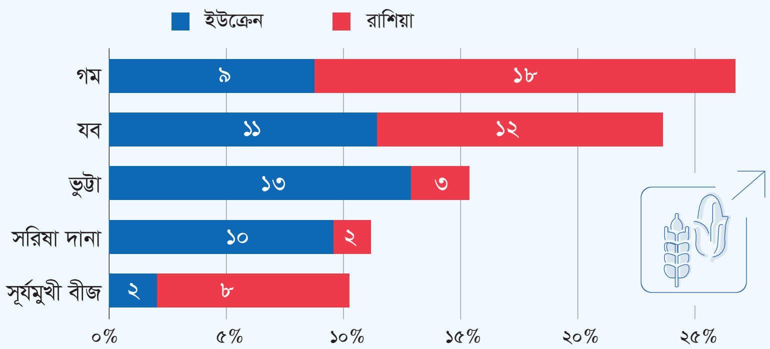
চালান ৩টির আমদানিকারক পৃথক হলেও খালাসের দায়িত্বে ছিল জাফর আহমেদ নামের সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট। এ ঘটনায় ৩ জনকে ঢাকা থেকে আটক করেছে র‍্যাব।

২৫ জুলাই আটক হওয়া চালান ২টি আনা হয়েছে উত্তরা ইপিজেডের প্রতিষ্ঠান ডং জিন ইন্ডাস্ট্রিয়াল কোম্পানি ও মোংলা ইপিজেডের ভিআইপি ইন্ডাস্ট্রিজ বাংলাদেশ প্রাইভেট লিমিটেড প্রতিষ্ঠানের নামে। আগে জব্দ হওয়া চালান ৩টির মধ্যে ডং জিন ইন্ডাস্ট্রির একটি চালান ছিল।

ফেব্রুয়ারিতে রাশিয়ার সামরিক অভিযান শুরুর পর অবরুদ্ধ হয়ে পড়ে ইউক্রেনের বন্দরগুলো। ফলে দেশটি থেকে খাদ্যশস্য রপ্তানি বন্ধ হয়ে যায়। এদিকে পশ্চিমা বন্দরগুলো রাশিয়ার জাহাজগুলোকে সেবা দেওয়া বন্ধ করে দেওয়ায় সেখান থেকেও শস্য রপ্তানিতে অচলাবস্থা তৈরি হয়। বিশ্বের শীর্ষ রপ্তানিকারক এই দুটি দেশ থেকে খাদ্যশস্য সরবরাহ ব্যাহত হওয়ার ব্যাপক নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে সাপ্লাই চেইনে।

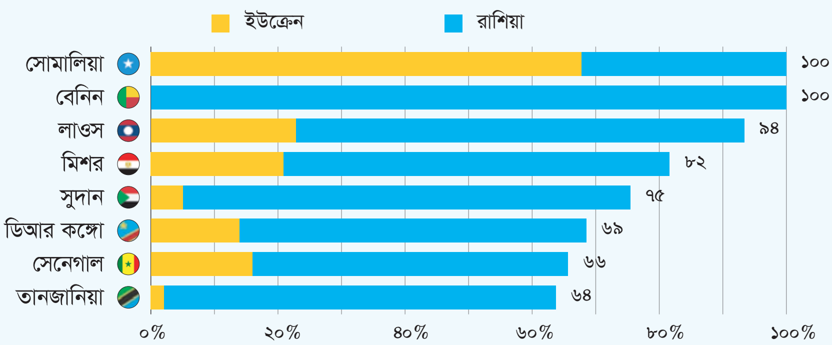
ইউক্রেন যুদ্ধ কেন বৈশ্বিক খাদ্য নিরাপত্তাকে হুমকিতে ফেলেছে?

বৈশ্বিক শস্য রপ্তানিতে ইউক্রেন ও রাশিয়ার অংশীদারিত্ব (২০১৬-২০২০ মেয়াদের গড়)



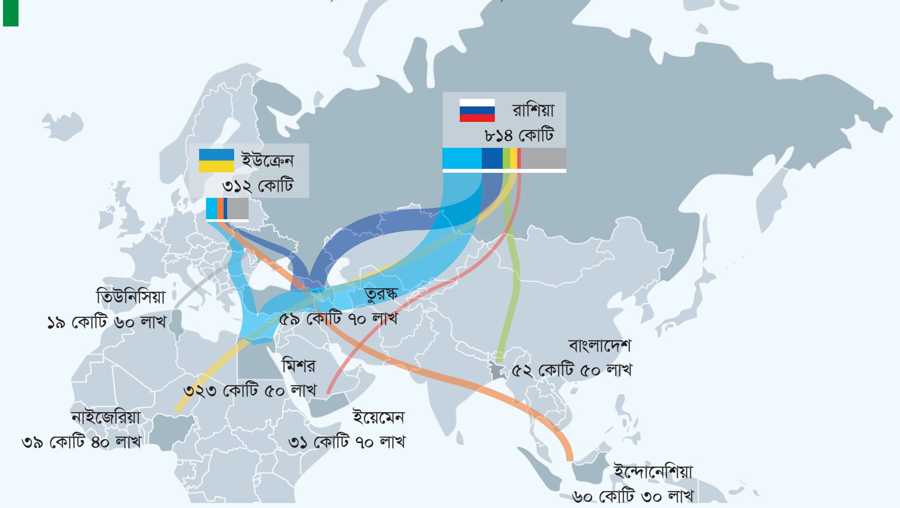
খাদ্য নিরাপত্তা ভেঙে পড়ার ঝুঁকিতে যেসব দেশ

রাশিয়া ও ইউক্রেন থেকে গম আমদানির ওপর সবচেয়ে বেশি নির্ভরশীল স্বল্পোন্নত ও আফ্রিকার দেশগুলো



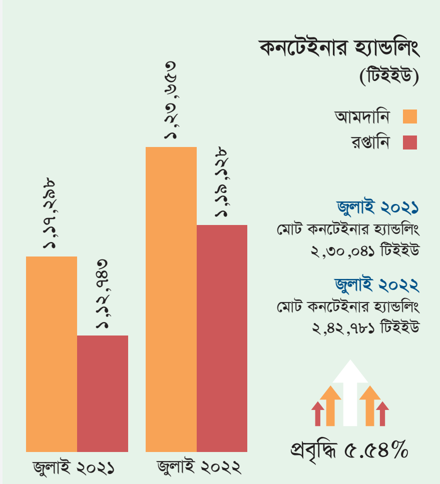
রাশিয়া ও ইউক্রেনের গম কোথায় বেশি যায়?

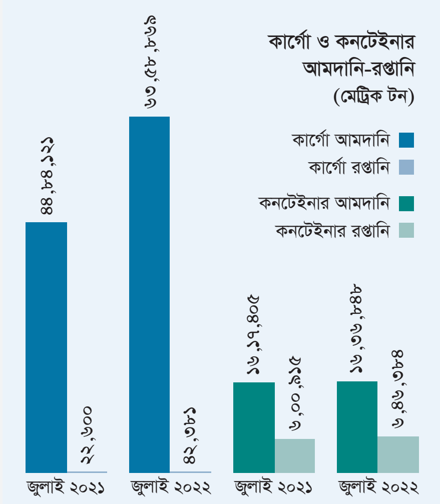
* ইউক্রেন ও রাশিয়ার হিসাব রপ্তানির, বাকিগুলোর আমদানির, *পরিমাণ ডলারে



সূত্র: এফএও, আঙ্কটাড ও ওইসি

২০২১ ও ২০২২ সালের জুলাই মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ

১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বহিঃসহকারী

Maritime Magazine in English from CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority