মুজিব শতবর্ষ MUJIB 100

নভেম্বর ২০২০ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ১১

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট

আ ২া, বিশ্বাস ও অর্থনৈতিক প্রাপ্তির আয়োজন

নৌপরিবহন শিল্পের জন্য মহামারির শিক্ষা

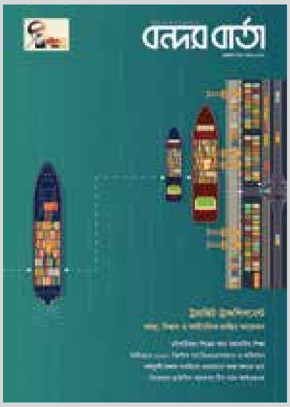
আইএমও ২০২০: নিষ্কণ্টক নয় ভিএলএসএফও-এ অভিগমন

কর্ণফুলী রক্ষায় সবাইকে একযোগে কাজ করতে হবে

সিফেরার   াইসিস অ্যাকশন টিম গঠন আইএমওর

নভেম্বর ২০২০
বর্ষ ০৫, সংখ্যা ১১

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

প্রতিবেশী দেশগুলোর কাছে ট্রান্সশিপমেন্ট ও ট্রানজিটের জন্য গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠছে বাংলাদেশ

বিশ্ব বাণিজ্যের একটি গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গ ট্রানজিট এবং ট্রান্সশিপমেন্ট। বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় পুরোটাই নৌপরিবহন-নির্ভর হলেও সকল দেশে বন্দর সুবিধা যথাযথ নয়-কোনো দেশ হয়তো স্থলবেষ্টিত আবার কোনো দেশে গভীর সমুদ্রবন্দর না থাকায় বড় জাহাজ ভিড়তে পারে না, অন্যদিকে কখনো আবার অবস্থানগত কারণে কিংবা সময় এবং খরচ সাশ্রয়ের জন্যও নিজ দেশের বন্দর ব্যবহার করা থেকে বিরত থাকতে হয়। এসব ক্ষেত্রে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড অব্যাহত রাখতে অন্য দেশের বন্দর এবং যোগাযোগ ব্যবস্থা যেমন সড়ক, রেল ও নৌপথ ব্যবহার করা অর্থাৎ ট্রান্সশিপমেন্ট বা ট্রানজিট আবশ্যিক হয়ে পড়ে। গভীর সমুদ্রবন্দর না থাকায় বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানিও ট্রান্সশিপমেন্ট-নির্ভর। বাংলাদেশ ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হিসেবে সিঙ্গাপুর, কলম্বো, পোর্ট কেলাং ও তানজং পেলেপাসকে ব্যবহার করে থাকে। আমদানির ক্ষেত্রে পণ্যবাহী জাহাজ প্রথমে এসব বন্দরে পৌঁছায়। এরপর সেখান থেকে ফিডার ভেসেলে করে চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হয়। একইভাবে ট্রান্সশিপমেন্টের প্রয়োজন পড়ে রপ্তানির ক্ষেত্রেও।

তবে অবস্থানগত কারণে বাংলাদেশও প্রতিবেশী দেশগুলোর কাছে ট্রান্সশিপমেন্ট ও ট্রানজিটের জন্য গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠেছে। বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ২০১৮ সালের অক্টোবরে 'এগ্রিমেন্ট অন দ্য ইউজ অব চট্টগ্রাম অ্যান্ড মোংলা পোর্ট ফর মুভমেন্ট অব গুডস টু অ্যান্ড ফ্রম ইন্ডিয়া' শীর্ষক একটি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। এ চুক্তিতেই বাংলাদেশের মোংলা ও চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর ব্যবহার করে ভারতকে তার পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোয় পণ্য পরিবহনের সুযোগ দেওয়ার কথা বলা আছে। অন্যদিকে, ২০১৫ সালে বাংলাদেশ, ভারত, নেপাল ও ভুটানের মধ্যে মোটরযান চলাচল চুক্তি হয়। সেই চুক্তির আলোকে অন্য দুই প্রতিবেশী দেশকেও ট্রানজিট দিতে পারে বাংলাদেশ। ট্রান্সশিপমেন্ট ও ট্রানজিটের আদ্যোপান্ত রয়েছে এবারের প্রধান রচনায়।

কোভিড-১৯ মহামারির কারণে সরবরাহ ব্যবস্থা বিঘ্নিত হওয়ায় এর তাৎক্ষণিক প্রভাব পড়েছে আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও নৌপরিবহন শিল্পের ওপর। এতে জাহাজ চলাচল যে পুরোপুরি থামিয়ে দিতে হয়েছে, তেমন নয়। তবে সমস্যায় পড়তে হয়েছে বন্দরগুলোর জাহাজ ভিড়তে দেওয়ায় অস্বীকৃতি ও কোয়ারেন্টিন-সংক্রান্ত বিধানের কারণে। ফলে চুক্তির মেয়াদ শেষেও জাহাজিরা জাহাজ ছাড়তে পারেননি। এর মধ্যেই জাহাজে করোনাভাইরাসের সংক্রমণও বেড়েছে। ক্রুজ জাহাজগুলোয় সংক্রমণ তো ছিল রীতিমতো উদ্বেগজনক! অস্ট্রেলিয়ায় রুবি প্রিন্সেস ও জাপানে ডায়মন্ড প্রিন্সেসের কয়েকশ যাত্রী ও ক্রু কোভিড-১৯ এ আক্রান্ত হন। এ থেকে বুঝতে বাকি থাকে না যে, মহামারি মোকাবিলায় প্রস্তুতির কতটা ঘাটতি ছিল এই শিল্পের। বিভিন্ন দেশ ক্রুজ জাহাজকে তাদের বন্দরে ভিড়তে না দেওয়ায় সংক্রমণের মাত্রা আরো বেড়ে যায়। মহামারির মধ্যেও জাহাজ চলাচল যাতে সচল থাকে, সেজন্য অনেক বেশি নমনীয় হতে হয়েছে জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানগুলোকে। সবচেয়ে লক্ষণীয় যে বিষয়, তা হলো তাদেরকে শক্তিশালী ও স্বচ্ছ দৃষ্টিভঙ্গির নেতৃত্বের ভূমিকায় নামতে হয়েছে। করোনা মহামারি নৌপরিবহন শিল্পের জন্য শুধু চ্যালেঞ্জই ছিল না, এমন অভূতপূর্ব অবস্থার সাথে খাপ খাইয়ে নেওয়ার নতুন শিক্ষাও দিয়েছে। বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ রচনায়।

আইএমও ২০২০ অনুযায়ী স্বল্পমাত্রার সালফারযুক্ত জ্বালানি তেলের (ভিএলএসএফও) পথে অভিগমনের পথটা নিষ্কণ্টক নয় মোটেও। উপাদানগত দিক দিয়ে কম ঘনত্বের ভিএলএসএফওগুলোর মধ্যে লক্ষণীয় মাত্রায় ভিন্নতা রয়েছে। আইএসও ৮২১৭ মানদণ্ডের ব্যত্যয় পাওয়া গেছে এসব জ্বালানিতে। ভিএলএসএফও সম্পর্কে সবচেয়ে বেশি যে সমস্যার কথা শোনা যাচ্ছে, তা হলো উচ্চ মাত্রায় টোটাল সেডিমেন্ট পোটেনশিয়াল বা টিএসপি (জ্বালানি তেলের বিশুদ্ধতা ও স্থায়িত্বের পরিমাপ) ও সামান্য হলেও বেশি মাত্রায় সালফারের উপস্থিতি। একই ফলাফল পাওয়া গেছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো), ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), ইন্টারকার্গো ও ইন্টারট্যাংকোর যৌথ সমীক্ষায়ও। অর্থাৎ বলাই যাচ্ছে, আইএমও ২০২০ অর্জনে ভিএলএসএফও ব্যবহার বেশ কঠিন চ্যালেঞ্জের মুখেই পড়তে যাচ্ছে।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট

আস্থা, বিশ্বাস ও অর্থনৈতিক প্রাপ্তির আয়োজন

০৪

আমদানিকারক ও রপ্তানিকারকের মধ্যে জল, স্থল ও আকাশপথে সরাসরি যোগাযোগের সুযোগ না থাকলে অথবা এ পথে সরাসরি পণ্য পরিবহন খুব বেশি ব্যয়বহুল হলে, বাণিজ্য নিষেধাজ্ঞা এড়াতে কিংবা কাঙ্ক্ষিত বন্দর বড় জাহাজ ভেড়ার উপযোগী না হলে ট্রানজিট ও ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন করা হয়। গভীর সমুদ্র বন্দর না থাকায় বাংলাদেশের অধিকাংশ পণ্যই ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে পরিবহন করা হয়।

সম্পাদকীয় ■ ০২

মুখর বন্দর ■ ১৯

- কর্ণফুলী রক্ষায় সবাইকে একযোগে কাজ করতে হবে
- বহির্নোঙরে অপেক্ষা ছাড়াই জাহাজ ভিড়ছে চট্টগ্রাম বন্দরে
- এবার জিডিপি প্রবৃদ্ধি হবে ১.৬ শতাংশ
- বঙ্গোপসাগরে মহীসোপান সীমার সংশোধিত তথ্য জাতিসংঘে দিল বাংলাদেশ
- বেজার ওয়ান স্টপ সেন্টারে যুক্ত হল ১১ সেবা
- রপ্তানিকারকদের জন্য সুখবর: কমেছে ইডিএফ সুদের হার
- প্রথমবারের মতো চীনে বিলেট রপ্তানি করতে যাচ্ছে জিপিএইচ
- চীনে পণ্য রপ্তানিতে শুল্কমুক্ত সুবিধার আওতা বাড়ল
- জাপানি কোম্পানিগুলো বাংলাদেশে বিনিয়োগে আগ্রহী
- ইপিজেডে বিদেশি কোম্পানির জন্যও প্রণোদনা চায় বিজিএমইএ
- প্রণোদনার ঋণ বাড়ল আরো ৭ হাজার কোটি টাকা
- নৌযান শ্রমিকদের ধর্মঘট
- পণ্য রপ্তানিতে অস্থিরতায় সামনের সারিতে বাংলাদেশ

খতিয়ান ■ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

বন্দর বিচিত্রা ■ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *জিওয়া তরো বন্দর*

গ্রন্থ পরিচিতি: *মেরিটাইম লজিস্টিকস: আ গাইড টু কনটেম্পোরারি শিপিং অ্যান্ড পোর্ট ম্যানেজমেন্ট*

মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *নকটার্নাল*

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *জ্যাক কস্ত*

মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ■ ১১

- চীনের বেল্ট অ্যান্ড রোড প্রকল্প নিয়ে পূর্ব ইউরোপে সন্দেহ ঘনীভূত
- নতুন জাহাজের বৈশ্বিক চাহিদা এখন তলানিতে
- ২০৫০ নাগাদ গ্রিন পাওয়ার আকৃষ্ট করবে ১১ ট্রিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ
- সিফেরার ক্রাইসিস অ্যাকশন টিম গঠন আইএমওর
- ইরান সংশ্লিষ্টতায় মার্কিন কালো তালিকায় চীনা প্রতিষ্ঠান
- প্রত্যাবাসনের আশা কমছে নাবিকদের
- ২০৪০ নাগাদ সমুদ্রে প্লাস্টিক দূষণ তিন গুণ বাড়তে পারে
- আইবিসি ও মারপল সংশোধনী কার্যকরে প্রয়োজন প্রস্তুতি
- নাবিক বদলে চীনের ১০ বন্দর উন্মুক্ত
- গ্যাস ক্যারিয়ারে প্রথম ডুয়েল-ফুয়েল এলপিজি কনভারশন সম্পন্ন
- মাছ-মাংস-দুধে নেপালের স্বনির্ভরতার উদ্যোগে হোঁচট
- ভারতের প্যাসেঞ্জার ভেহিকল রপ্তানিতে ধস
- মজুদ বাড়াতে রিটেইলারদের রেকর্ড আমদানি
- তেল উৎপাদন ব্যয় রেকর্ড সর্বনিম্নে
- অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের পথে ভারত
- কার্বন নিঃসরণ হ্রাসে জোটবদ্ধ আইএমও ও আইএপিএইচ
- বৈশ্বিক জ্বালানি চাহিদা ২০৪৫ নাগাদ বাড়বে ২৫ শতাংশ
- সিঙ্গাপুর প্রণালিতে বাড়ছে জাহাজে চুরির ঘটনা

০৯

পরিবেশ ও জলবায়ু

আইএমও ২০২০:

নিষ্কণ্টক নয় ভিএলএসএফও-এ অভিগমন

উপাদানগত দিক দিয়ে কম ঘনত্বের ভিএলএসএফওগুলোর মধ্যে লক্ষণীয় মাত্রায় ভিন্নতা রয়েছে। আইএসও ৮২১৭ মানদণ্ডের ব্যত্যয় পাওয়া গেছে এসব জ্বালানিতে। ভিএলএসএফও সম্পর্কে সবচেয়ে বেশি যে সমস্যার কথা শুনতে হয়েছে তা হলো উচ্চ মাত্রায় টোটাল সেডিমেন্ট পোটেনশিয়াল বা টিএসপি (জ্বালানি তেলের বিশুদ্ধতা ও স্থায়িত্বের পরিমাপ) ও সামান্য হলেও বেশি মাত্রায় সালফারের উপস্থিতি। একই ফলাফল পাওয়া গেছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো), ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), ইন্টারকার্গো ও ইন্টারট্যাংকোর যৌথ সমীক্ষায়ও।

১৫

বিশেষ রচনা

নৌপরিবহন শিল্পের জন্য মহামারির শিক্ষা

মহামারির কারণে জাহাজ চলাচল যে পুরোপুরি থামিয়ে দিতে হয়েছে, তেমন নয়। তবে সমস্যায় পড়তে হয়েছে বন্দরগুলোর জাহাজ ভিড়তে দেওয়ায় অস্বীকৃতি ও কোয়ারেন্টিন-সংক্রান্ত বিধানের কারণে। ফলে চুক্তির মেয়াদ শেষেও জাহাজিরা জাহাজ ছাড়তে পারেননি। এর মধ্যেই জাহাজে করোনাভাইরাসের সংক্রমণও বেড়েছে। ক্রুজ জাহাজগুলোয় সংক্রমণ তো ছিল রীতিমতো উদ্বেগজনক! অস্ট্রেলিয়ায় রুবি প্রিন্সেস ও জাপানে ডায়মন্ড প্রিন্সেসের কয়েকশ যাত্রী ও ক্রু কোভিড-১৯ এ আক্রান্ত হন। এ থেকে বুঝতে বাকি থাকে না যে, মহামারি মোকাবিলায় প্রস্তুতির কতটা ঘাটতি ছিল এই শিল্পের।

২০

যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানি কমলেও অন্যদের তুলনায় ভালো অবস্থানে বাংলাদেশ

করোনাভাইরাসের কারণে যুক্তরাষ্ট্রের ব্যবসায়ীরা গত মার্চ থেকে পোশাক আমদানি কমিয়ে দিয়েছেন। ফলে যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে বাংলাদেশসহ চীন, ভিয়েতনাম, ইন্দোনেশিয়া, ভারত ও মেক্সিকোর পোশাক রপ্তানি অনেকাংশেই কমে গেছে। তবে অন্যদের তুলনায় ভিয়েতনাম ও বাংলাদেশের রপ্তানি কমার হার বেশ কম।

যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে চীনের পোশাক রপ্তানি কমে **প্রায় অর্ধেক** হয়ে গেছে

ভারত ও মেক্সিকোর কমেছে **এক-তৃতীয়াংশ**

ইন্দোনেশিয়ার কমেছে **২১%** এর কাছাকাছি

চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে আগস্টে বাংলাদেশের রপ্তানি কমেছে **১৪.৫৬%**

বাংলাদেশের চেয়ে কিছুটা এগিয়ে শুধু ভিয়েতনাম, দেশটির রপ্তানি কমেছে **৯.৭৭%**

গত বছর যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে বাংলাদেশ **৫৯৩ কোটি** ডলারের পোশাক রপ্তানি করেছিল

চলতি বছরের জানুয়ারিতে **৬২ কোটি** ডলারের রপ্তানির বিপরীতে প্রবৃদ্ধি হয়েছে **১৭%**

ফেব্রুয়ারি মাসে **১১%** প্রবৃদ্ধি হয়
মার্চ ও এপ্রিলেও রপ্তানি **নেতিবাচক হয়নি**

মে মাসে রপ্তানি প্রবৃদ্ধি এক ধাক্কায় **১২%** কমে আসে

বর্তমানে পোশাক রপ্তানি বাজারে বাংলাদেশের হিস্যা **৭.৯৮%** যা গত বছরের শেষে ছিল **৭.০৮%**

ট্রান্সশিপমেন্টের পণ্য পোর্ট পারফরম্যান্সে দুবার যুক্ত হয়–ওঠানো এবং নামানো

বাংলাদেশের অধিকাংশ পণ্য ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি হয়

ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট

আস্থা, বিশ্বাস ও অর্থনৈতিক প্রাপ্তির আয়োজন

জিনারুল ইসলাম

ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের বৈশ্বিক প্রথা। এটা ছাড়া আন্তর্জাতিক বাণিজ্য বলতে গেলে অপূর্ণ। শুধু অবস্থানগত সুবিধার কারণে কোনো কোনো বন্দর হয়ে উঠেছে 'ট্রান্সশিপমেন্ট হাব'। ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য পরিবহনের মাধ্যমে অর্থনীতিতে শক্তি জোগাচ্ছে এসব বন্দর। বন্দর হয়ে উঠেছে এসব দেশের অর্থনীতির প্রাণবায়ু।

চট্টগ্রাম বন্দরও ১৯০৫-১৯১১ সাল নাগাদ পূর্ববাংলা ও আসাম অঞ্চলের প্রধান সমুদ্রবন্দর হয়ে ওঠে। ১৯২৮ সালে এসে ব্রিটিশ ভারতের অন্যতম ব্যস্ত বন্দরের তকমা পেয়ে যায় এটি। '৪৭-এর আগ পর্যন্ত ব্যবসা-বাণিজ্যে অবিভক্ত ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের যে সমৃদ্ধি, তা এই চট্টগ্রাম বন্দরের কল্যাণেই সূচিত হয়। আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে আসামের চা শিল্প পুরোপুরি এ বন্দরের ওপর নির্ভরশীল হয়ে পড়ে। কিন্তু ভারত ভাগের পর ট্যারিফ ও ডিউটি জটিলতার কারণে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে ট্রানজিট স্তিমিত হয়ে আসে। ১৯৬৫ সালের যুদ্ধের পর বন্দরটি দিয়ে তৎকালীন পূর্ব পাকিস্তান ও ভারতের মধ্যকার ট্রানজিট পুরোপুরি বন্ধ হয়ে যায়। এরপর প্রায় চার দশকের অপেক্ষা। দীর্ঘ আলোচনার পর ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলে ভারতের পণ্য পরিবহনের জন্য আবার উন্মুক্ত করা হয় এ অঞ্চলের ঐতিহ্যবাহী ও প্রাচীন বন্দরটি। ট্রানজিটের পাশাপাশি মিলছে ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দরের পরিচিতিও।

ট্রান্সশিপমেন্ট কী

সাধারণত কোনো কার্গো বা কনটেইনার চূড়ান্ত গন্তব্যে পৌঁছানোর আগে যখন এক জাহাজ থেকে আরেক জাহাজে তোলা হয়, তখন সেটাকে ট্রান্সশিপমেন্ট বলা হয়। ট্রান্সশিপমেন্টের এ পণ্য পোর্ট পারফরম্যান্সে দুবার যুক্ত হয়। কারণ একবার সেগুলো নামানো হয় এবং আরেকবার উঠানো হয়।

ট্রান্সশিপমেন্টের ভালো একটি উদাহরণ হলো ডারবান থেকে ম্যানিলায় পণ্য পরিবহন। কারণ এ দুই বন্দরের মধ্যে সরাসরি কোনো সংযোগ নেই। তাই ম্যানিলা অভিমুখী কনটেইনার প্রথমে দক্ষিণ আফ্রিকা থেকে একটি জাহাজে করে সিঙ্গাপুরে আনা হয়। সেখান থেকে তা আরেকটি জাহাজে উঠিয়ে ম্যানিলায় পৌঁছে দেওয়া হয়। এক্ষেত্রে সিঙ্গাপুর হচ্ছে ট্রান্সশিপমেন্ট হাব। অর্থাৎ কনটেইনার বা কার্গোর উৎস ও গন্তব্যের মধ্য সংযোগ স্থাপনকারী বন্দর।

মোটা দাগে তিনটি কারণে ট্রান্সশিপমেন্ট হয়ে থাকে। প্রথমত, আমদানিকারক ও রপ্তানিকারকের মধ্যে জল, স্থল ও আকাশপথে সরাসরি যোগাযোগের সুযোগ না থ কলে অথবা এ পথে সরাসরি পণ্য পরিবহন খুব বেশি ব্যয়বহুল হলে। দ্বিতীয়ত, বাণিজ্য নিষেধাজ্ঞা এড়াতেও অনেক সময় ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন করে থাকে অনেকে। তৃতীয়ত, কাঙ্ক্ষিত বন্দর বড় জাহাজ ভেড়ার উপযোগী না হলে অন্য বন্দরে ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন করা হয়। চট্টগ্রাম বন্দরে বড় জাহাজ ভিড়তে না পারার কারণে বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি পণ্যের অধিকাংশই সিঙ্গাপুর, কলম্বো পোর্ট কেলাংয়ে ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে পরিবহন করা হয়।

ট্রানজিটের সাথে তফাত

ট্রানজিট মূলত দুই ধরনের হয়ে থাকে–অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক। আমদানি পণ্যের চালান কাস্টমস বিভাগের নিয়ন্ত্রণে এক স্থান থেকে অন্য স্থানে পরিবহনই মূলত অভ্যন্তরীণ ট্রানজিট। বিশ্ব বাণিজ্য সংস্থার (ডব্লিউটিও) ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন এগ্রিমেন্টের আর্টিকেল ৯-এ অভ্যন্তরীণ ট্রানজিট সুবিধা প্রদানকে বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। এ ব্যবস্থায় একটি কাস্টমস স্টেশনে আমদানীকৃত পণ্য কাস্টমস নিয়ন্ত্রণে ওই দেশের অভ্যন্তরীণ অন্য কাস্টমস অফিসে নিয়ে যাওয়া যায় এবং সেখানে কাস্টমস আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করানো হয়।

বাংলাদেশে দীর্ঘদিন ধরেই রেল ও নদীপথে অভ্যন্তরীণ ট্রানজিট ব্যবস্থা চালু রয়েছে। এ ব্যবস্থার ফলে কাস্টম হাউসের মাধ্যমে আমদানীকৃত পণ্য রেলপথে ঢাকাস্থ কাস্টম হাউস, আইসিডি কমলাপুরে পাঠানো হয়। এরপর সেখানে কাস্টমস আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করে ওই পণ্য খালাস দেয়া হয়। একইভাবে আংটিহারা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি পণ্যের চালান নদীপথে দেশের অন্যান্য কাস্টমস বন্দরে পরিবহন করার পর তা ওইসব কাস্টমস বন্দরের মাধ্যমে খালাস দেয়া হয়।

ট্রানজিট মূলত দুই ধরনের হয়ে থাকে–
অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক

১৯৭৩ সালের চুক্তির আওতায় নেপালি পণ্য বাংলাদেশের ট্রানজিট সুবিধা ভোগ করছে

এবার আসা যাক আন্তর্জাতিক ট্রানজিট বিষয়ে। বিশ্বব্যাপী বাণিজ্য সহজ করতে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে এটি। জেনারেল এগ্রিমেন্ট অন ট্রেড অ্যান্ড ট্যারিফ ১৯৯৪-এর আর্টিকেল ৫ এবং বার্সেলোনা কনভেনশনের আওতায় কোনো সদস্য দেশ তার ভূখণ্ড ব্যবহার করে অন্য কোনো দেশ তৃতীয় আরেকটি দেশে পণ্য পরিবহন করতে চাইলে ট্রানজিটের শর্ত আরোপ করতে পারে। ডব্লিউটিওর ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন এগ্রিমেন্টের আর্টিকেল ১১-তে আন্তর্জাতিক ট্রানজিটের স্বাধীনতার কথা বলা আছে।

১৯৭৩ সালে স্বাক্ষরিত দ্বিপক্ষীয় চুক্তির আওতায় নেপালি পণ্য বাংলাদেশের ভূখণ্ড ব্যবহারের ক্ষেত্রে ট্রানজিট সুবিধা ভোগ করছে। চুক্তিটির আওতায় প্রটোকলের মাধ্যমে এ জাতীয় ট্রানজিটের কর্মপন্থা নির্ধারণ করা হয়েছে।

এছাড়া 'প্রটোকল অন ইনল্যান্ড ওয়াটার ট্রানজিট অ্যান্ড ট্রেড'-এর আওতায় ভারতীয় পণ্য ও অভ্যন্তরীণ নৌপথে ট্রানজিট সুবিধা পাচ্ছে।

সহজ ভাষায় বললে, ট্রানজিট হচ্ছে কোনো পণ্য এক স্থান থেকে অন্য স্থানে নিয়ে যাওয়া। উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় উপ-আঞ্চলিক প্রেক্ষাপটে আলোচনা করলে ট্রানজিটের সংজ্ঞা দাঁড়ায় এ রকম–বাংলাদেশের ভূখণ্ড ব্যবহার করে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোতে ভারতের পণ্য পরিবহনের সুযোগ। ভারতের নিজস্ব যানবাহনেই এসকল পণ্য পরিবহন হবে। আর ট্রান্সশিপমেন্ট হচ্ছে কার্গো বা কনটেইনার এক জাহাজ থেকে আরেক জাহাজে স্থানান্তরের পর গন্তব্যে পৌঁছে দেওয়া।

অন্য দেশ হয়ে বাংলাদেশের ট্রান্সশিপমেন্ট

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে বাংলাদেশ ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হিসেবে সিঙ্গাপুর, কলম্বো, পোর্ট কেলাং ও তানজং পেলেপাসকে ব্যবহার করে আসছে। আমদানির ক্ষেত্রে পণ্যবাহী জাহাজ প্রথমে এসব বন্দরে পৌঁছায়। এরপর সেখান থেকে ফিডার ভেসেলে করে চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হয়। দেশের বন্দরগুলোয় বড় জাহাজ ভেড়ার উপযোগী গভীরতা না থাকায় একইভাবে ট্রান্সশিপমেন্টের প্রয়োজন পড়ে রপ্তানির ক্ষেত্রেও।

বাংলাদেশের বেশির ভাগ পণ্যই আমদানি হয় চীন থেকে। জাহাজীকরণের পর মাদার ভেসেলে (বড় জাহাজ) করে প্রথমে সিঙ্গাপুর বন্দরে পৌঁছে এসব পণ্য। সেখান থেকে ফিডার ভেসেলে করে তা চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হয়। বাংলাদেশে আমদানি কনটেইনারের ৮০ থেকে ৯০ শতাংশই আসে সিঙ্গাপুর বন্দর হয়ে।

রপ্তানির ক্ষেত্রেও প্রথমে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে পণ্য নিয়ে যাওয়া হয় সিঙ্গাপুর বন্দরে। সেখান থেকে মাদার ভেসেলে তা ইউরোপ ও আমেরিকার বিভিন্ন গন্তব্যে পৌঁছে দেওয়া হয়। তবে পশ্চিমা দেশের সাথে সরাসরি রুট না থাকায় সিঙ্গাপুর থেকে গন্তব্যে পৌঁছাতে সময় বেশি লাগে। এ কারণে ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হিসেবে কলম্বোকেও গুরুত্ব দেওয়া হয় অনেক সময়। সরাসরি রুট থাকায় এখান থেকে পশ্চিমা গন্তব্যে পণ্য পৌঁছাতে তুলনামূলক কম সময় লাগে।

কয়েকটি শিপিং অপারেটর চট্টগ্রাম থেকে কলম্বো বন্দরে ফিডার ভেসেল পরিচালনা করছে। চট্টগ্রাম থেকে কলম্বো বন্দরে প্রতি সপ্তাহে গড় ৮ থেকে ১০টি ভয়েজ হয়ে থাকে। তবে চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুরে ফিডার ভেসেল চলাচল করে এর চেয়ে অনেক বেশি। রুটটিতে ৬০ থেকে ৭০টি ফিডার ভেসেল চলাচল করে।

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর চালু হলে কলম্বো ও সিঙ্গাপুর বন্দরের বিকল্প হিসেবে কাজ করবে এটি। তখন আর আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে সিঙ্গাপুর বা কলম্বো বন্দরের ট্রান্সশিপমেন্টের প্রয়োজন পড়বে না। মাদার ভেসেল সরাসরি মাতারবাড়ী বন্দরে ভিড়তে পারবে এবং সেখান থেকে রপ্তানি পণ্য বিভিন্ন গন্তব্যে পৌঁছে যাবে। একইভাবে আমদানি পণ্যবাহী মাদার ভেসেলও মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরে ভিড়তে পারবে। এরপর সেখান থেকে লাইটার জাহাজে করে চট্টগ্রাম, মোংলা ও পায়রা বন্দর এবং ভবিষ্যতের বে টার্মিনালসহ অন্যান্য স্থানে পণ্য নিয়ে যাওয়া যাবে। এতে সময় যেমন কমবে, ব্যয়ও সাশ্রয় হবে।

চট্টগ্রাম বন্দরে ট্রান্সশিপমেন্ট

পণ্যের ট্রান্সশিপমেন্টের জন্য বাংলাদেশ কাস্টমসের আইনগত বিধান রয়েছে। বাংলাদেশের অভ্যন্তরে এক কাস্টমস বন্দর বা স্টেশন থেকে অন্য কাস্টমস স্টেশনে অথবা বাংলাদেশ থেকে বিদেশের কোনো গন্তব্যে আমদানি পণ্যের ট্রান্সশিপমেন্ট কীভাবে সম্পন্ন হবে কাস্টমস আইন, ১৯৬৯ এর ১২০-১২৫ ধারায় সে সম্পর্কে প্রয়োজনীয় বিধান সন্নিবেশিত করা রয়েছে।

ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য পরিবহনের কথা বলা হয়েছে বন্দরের রেগুলেশনেও। এজন্য আলাদা কোনো চুক্তির প্রয়োজন নেই। ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হিসেবে চট্টগ্রামকে ব্যবহার করে কলকাতায় পণ্য পরিবহনও এরই মধ্যে করা হয়েছে। ২০২০ সালের ২৫ জুলাই ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের একটি চালান চট্টগ্রাম বন্দরে পৌঁছায়। মোট ৪৫ কনটেইনারের ভারতীয় পণ্যের চালানটি চীনের নিংবো, ভিয়েতনামের হো চি মিন, থাইল্যান্ডের ব্যাংকক ও মালয়েশিয়ায় কেলাং বন্দর হয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে আসে। বন্দরে এক জাহাজ থেকে আরেক জাহাজে স্থানান্তর করে তা কলকাতায় নিয়ে যাওয়া হয়।

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতের ট্রানজিট

ব্রিটিশ আমলে ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সাথে বাকি অংশের ব্যবসা-বাণিজ্য তথা পণ্য পরিবহন হতো বাংলাদেশের ওপর দিয়ে। ১৯৬৫ সাল পর্যন্তও বাংলাদেশের রেল ও নৌপথ ব্যবহারের সুযোগ ছিল দেশটির। সে বছর ভারত-পাকিস্তান যুদ্ধের পর পরিস্থিতি পাল্টে যায়। তৎকালীন পূর্ব পাকিস্তান অর্থাৎ বাংলাদেশের ভূখণ্ড ব্যবহার করে ভারতের মূল অংশের সাথে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোর পণ্য বাণিজ্যে ছেদ পড়ে। স্বাধীনতার পর ১৯৭২ সালে নৌপথে পণ্য পরিবহন চালু করা হলেও রেল ও সড়কপথে ট্রানজিট অধরাই থেকে যায়। যদিও এর ফলে উভয় দেশের আর্থিকভাবে লাভবান হওয়ার সকল সুযোগই রয়েছে। এছাড়া বাংলাদেশের রয়েছে দুটি সমুদ্রবন্দর। চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতের পরীক্ষামূলক ট্রানজিট সম্পন্নও হয়েছে।

যে চুক্তির আওতায় ট্রানজিট

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ২০১৮ সালের অক্টোবরে 'এগ্রিমেন্ট অন দ্য ইউজ অব চট্টগ্রাম অ্যান্ড মোংলা পোর্ট ফর মুভমেন্ট অব গুডস টু অ্যান্ড ফ্রম ইন্ডিয়া' শীর্ষক একটি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। এ চুক্তিতেই বাংলাদেশের মোংলা ও চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর ব্যবহার করে ভারতকে তার পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোয় পণ্য পরিবহনের সুযোগ দেওয়ার কথা বলা আছে। তবে এজন্য বন্দর ও পরিবহন ব্যবহার-সংক্রান্ত সকল ধরনের খরচ ভারতই বহন করবে। চুক্তি অনুযায়ী, বাংলাদেশ কাস্টমস কর্তৃপক্ষ সাত ধরনের মাশুল ধার্য্য করেছে। ট্রানজিট পণ্যবাহী জাহাজ বার্থিংয়ের ক্ষেত্রে বাড়তি কোনো সুযোগ রাখা হয়নি। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের বার্থিংয়ের যে নিয়ম আছে, এসব জাহাজের বার্থিংও সে অনুযায়ীই। অর্থাৎ যে জাহাজটি আগে আসবে সেটিই আগে জেটিতে ভিড়বে। তাই বলে একে কম গুরুত্ব দেওয়ারও সুযোগ নেই। চুক্তির আর্টিকেল ফাইভের পোর্ট অ্যান্ড আদার ফ্যাসিটিলিজ অংশে বিষয়টি খোলাসা করে বলা হয়েছে, আমদানি-রপ্তানি পণ্য যে ধরনের সুবিধা পায় এসব পণ্যের ক্ষেত্রেও একই সুবিধা প্রযোজ্য হবে।

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে বাংলাদেশ ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর হিসেবে সিঙ্গাপুর, কলম্বো, পোর্ট কেলাং ও তানজং পেলেপাসকে ব্যবহার করে আসছে। এর মধ্যে বাংলাদেশের আমদানি পণ্যের ৮০ থেকে ৯০ শতাংশই আসে সিঙ্গাপুর বন্দর হয়ে

বাংলাদেশে আমদানি কনটেইনারের
৮০ থেকে ৯০ শতাংশই আসে
সিঙ্গাপুর বন্দর হয়ে

২০১৮ সালে বাংলাদেশের বন্দর
ব্যবহার করে ভারতের পণ্য
ট্রান্সশিপমেন্ট সংক্রান্ত চুক্তি সই হয়

উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় তিন রাজ্য- ত্রিপুরা, আসাম এবং মেঘালয়ে পণ্য পরিবহনের সুবিধার্থে চট্টগ্রাম এবং মোংলা বন্দর ব্যবহার করবে ভারত।

চুক্তির পথক্রম

ট্রানজিটের বিষয়টি প্রথম আলোচনায় আসে ২০১০ সালে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার ভারত সফরের সময়। সফর উপলক্ষে ওই বছরের ১২ জানুয়ারি যে যৌথ ঘোষণাপত্র দেওয়া হয়, সেখানে বিষয়টি উল্লেখ করা হয়। এরপর সরকারি পর্যায়ে একাধিক বৈঠক শেষে পণ্য পরিবহনে ভারতকে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহারের সুযোগ দেওয়ার বিষয়ে একমত হয় উভয় দেশ। ২০১৫ সালের জুনে ভারতের প্রধানমন্ত্রী নরেন্দ্র মোদির ঢাকা সফরের সময় দুই দেশের মধ্যে 'এগ্রিমেন্ট অন দ্য ইউজ অব চট্টগ্রাম অ্যান্ড মোংলা পোর্টস ফর মুভমেন্ট অব গুডস টু অ্যান্ড ফ্রম ইন্ডিয়া' শীর্ষক একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরিত হয়। সমঝোতা স্মারকটি বাস্তবায়নে প্রয়োজনীয় চুক্তি ও প্রটোকল পারস্পরিক আলোচনার মাধ্যমে চূড়ান্ত করতে সম্মত হয় ঢাকা ও দিল্লি। জল, স্থল, রেল বা মাল্টিমোডাল পরিবহন ব্যবস্থা ব্যবহার করে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরে ভারতীয় পণ্য আনা বা সেখান থেকে পাঠানোর বিষয়টিও উল্লেখ করা হয় সমঝোতা স্মারকে। বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে পণ্য পরিবহন হবে এখানকার আইন ও নীতিমালার আওতায়। এজন্য পরিবহন ও অন্যান্য সেবামাশুল এবং প্রযোজ্য শুল্ক-কর ভারতকে পরিশোধ করতে হবে বলেও জানানো হয় সমঝোতা স্মারকে। সবশেষে কীভাবে এটি আরো বেশি লাভজনক, কার্যকর ও নির্ভরযোগ্য করা যায় সে উপায় খুঁজে দেখার প্রতিশ্রুতি দেয় ঢাকা ও দিল্লি।

চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে ভারত তার উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোয় যাতে পণ্য পরিবহন করতে পারে, সে-সংক্রান্ত চুক্তির খসড়াটি ২০১৮ সালের ১৭ সেপ্টেম্বর মন্ত্রিসভার বৈঠকে তোলা হয়। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সভাপতিত্বে মন্ত্রিসভা তাতে অনুমোদন দেয়। সে সময় বলা হয়, ভারতের সাথে সম্পাদনের জন্যই চুক্তির খসড়াটি প্রস্তুত করা হয়েছে। তবে চাইলে নেপাল ও ভুটানও এর সাথে যুক্ত হতে পারবে। পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট দেশকে জেনারেল এগ্রিমেন্ট অন ট্যারিফ অ্যান্ড ট্রেড (গ্যাট) এবং বাংলাদেশি বিধি-বিধান অবশ্যই পরিপালন করতে হবে।

মন্ত্রিসভায় অনুমোদনের পর ২০১৮ সালের ২৫ অক্টোবর বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে 'এগ্রিমেন্ট অন দ্য ইউজ অব চট্টগ্রাম অ্যান্ড মোংলা পোর্টস ফর মুভমেন্ট অব গুডস টু অ্যান্ড ফ্রম ইন্ডিয়া' শীর্ষক চুক্তিটি স্বাক্ষরিত হয়। এ-সংক্রান্ত স্ট্যান্ডার্ড অপারেটিং প্রসিডিউর (এসওপি) স্বাক্ষরিত হয় পরের বছর অর্থাৎ ২০১৯ সালের ৫ অক্টোবর। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার ভারত সফরের সময় দুই দেশের প্রধানমন্ত্রীর উপস্থিতিতে এই এসওপি পরস্পরের মধ্যে হস্তান্তরিত হয়।

যা আছে চুক্তিতে

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ২০১১ সালের ৬ সেপ্টেম্বর স্বাক্ষরিত 'ফ্রেমওয়ার্ক এগ্রিমেন্ট অন কো-অপারেশন ফর ডেভেলপমেন্ট'-এ যেসব উদ্দেশ্যের কথা বলা হয়েছে, চুক্তিটি তা বাস্তবায়নেরই অংশ। চুক্তিতে মোট ১৪টি আর্টিকেল রাখা হয়েছে। এর মধ্যে কয়েকটি খুব বেশি গুরুত্বপূর্ণ। গুরুত্বপূর্ণ কয়েকটি আর্টিকেল হলো:

আর্টিকেল ৩: বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে পরিবহনের সময় অবশ্যই জেনারেল এগ্রিমেন্ট অন ট্যারিফ অ্যান্ড ট্রেড (গ্যাট) এবং এখানকার জাতীয় আইন ও বিধি-বিধান মেনে চলার কথা বলা হয়েছে এই আর্টিকেলে।

আর্টিকেল ৫: বন্দরে ভারতীয় পণ্য কী ধরনের সুবিধা পাবে, সেটি খোলাসা করা হয়েছে আর্টিকেলটিতে। এই আর্টিকেলের পোর্ট অ্যান্ড আদার ফ্যাসিটিজ অংশে বলা হয়েছে, চুক্তির অধীন পরিবহন করা পণ্যকে বাংলাদেশ থেকে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের তুলনায় কম সুযোগ-সুবিধা দেয়া যাবে না এবং বন্দরে জায়গা থাকাসাপেক্ষে ওই পণ্য রাখার জন্য অগ্রাধিকারভিত্তিতে সুযোগ দিতে হবে।

বন্দর কর্তৃপক্ষের নির্ধারিত মাশুল চুক্তির অধীনে পরিবহন করা পণ্যের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হবে। সময় সময় বন্দর কর্তৃপক্ষ যদি মাশুলের হার পরিবর্তন করে এক্ষেত্রেও তা প্রযোজ্য হবে।

আর্টিকেল ৬: সমঝোতা স্মারকে উল্লেখিত রুটগুলোকে ট্রানজিটের পণ্য পরিবহনের রুট হিসেবে ব্যবহার করা হবে। সমঝোতা স্মারকে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর হয়ে যেসব রুটে পণ্য পরিবহনের কথা বলা হয়েছে; তা হলো:

১. চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর থেকে আখাউড়া হয়ে ত্রিপুরার আগরতলা

২. চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর থেকে সিলেটের তামাবিল হয়ে মেঘালয়ের ডাউকি

৩. চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর থেকে শেওলা হয়ে আসামের সুতারকান্দি

৪. চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর থেকে বিবিরবাজার হয়ে ত্রিপুরার শ্রীমন্তপুর

৫. ত্রিপুরার আগরতলা থেকে ব্রাহ্মণবাড়িয়ার আখাউড়া হয়ে চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর

৬. ডাউকি থেকে তামাবিল হয়ে চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর

৭. সুতারকান্দি থেকে শেওলা হয়ে চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর

৮. শ্রীমন্তপুর থেকে বিবিরবাজার হয়ে চট্টগ্রাম/মোংলা বন্দর

তবে ট্রানজিটের জন্য গঠিত আন্তঃসরকার কমিটির অনুমোদনসাপেক্ষে অন্য যেকোনো রুটও এর সাথে যুক্ত করার সুযোগ রাখা হয়েছে চুক্তিতে।

এছাড়া বাংলাদেশ, ভারত, নেপাল ও ভুটানের মধ্যকার মোটরযান চলাচল চুক্তি কার্যকর না হওয়া পর্যন্ত বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে ভারতীয় পণ্য পরিবহন করতে হবে কেবল এখানকার যানবাহন বা জাহাজের মাধ্যমে।

আর্টিকেল ৭: পণ্যের মালিককে সকল ধরনের মাশুল ও

প্রযোজ্য ক্ষেত্রে জরিমানা পরিশোধে বাধ্য থাকবে মর্মে নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পে একটি বন্ড সই করতে হবে। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে পণ্য বাংলাদেশের সীমান্ত অতিক্রম না করলে জরিমানা আদায় করা হবে।

আর্টিকেল ৯: উভয় দেশের প্রতিনিধিদের নিয়ে কাস্টমস অ্যান্ড পোর্ট সাব গ্রুপ নামে একটি কমিটি গঠন করার কথা বলা হয়েছে এই আর্টিকেলে। সাব গ্রুপের কাজ হবে ছয় মাসে অন্তত একটি বৈঠক করা এবং এসওপি বাস্তবায়নের পথে কোনো ইস্যুর অবতারণা হলে সেটি নিয়ে আলোচনা ও মীমাংসা করা। তবে এমন কোনো ইস্যু যদি থাকে, যা কাস্টমস অ্যান্ড পোর্ট সাব গ্রুপের পক্ষে সমাধান করা সম্ভব নয়, তাহলে সেটি আন্তঃসরকার কমিটিতে চলে যাবে।

আর্টিকেল ১০: আন্তঃসরকার কমিটি গঠিত হবে উভয় দেশের উচ্চ পর্যায়ের কর্মকর্তাদের সমন্বয়ে। নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব বা সমপর্যায়ের কোনো কর্মকর্তা কমিটির প্রধান হবেন এবং বছরে অন্তত একবার বৈঠকে বসবে এ কমিটি। একটি বৈঠক বাংলাদেশে অনুষ্ঠিত হলে পরেরটি হবে ভারতে।

আর্টিকেল ১১: এই আর্টিকেলের অধীনে যেকোনো পক্ষ চুক্তিতে সংশোধনী আনার প্রস্তাব করতে পারবে। এমন প্রস্তাব এলে সেটি নিয়ে আন্তঃসরকার কমিটিতে আলোচনা হবে। আলোচনার ভিত্তিতে আন্তঃসরকার কমিটি কোনো প্রস্তাব করলে অনুমোদনের জন্য সেটি সংশ্লিষ্ট সরকারের কাছে পাঠানো হবে।

আর্টিকেল ১৩: জাতীয় নিরাপত্তার জন্য জরুরি অবস্থার মতো কোনো পরিস্থিতি তৈরি হলে উভয় পক্ষই চুক্তি বাস্তবায়ন আংশিক বা পুরোপুরি রোহিত করতে পারবে। কোনো পক্ষ চুক্তি বাস্তবায়ন রোহিত করতে চাইলে যত দ্রুত সম্ভব অন্য পক্ষকে তা অবহিত করতে হবে। তবে পরিস্থিতি স্বাভাবিক হলে দ্রুততম সময়ের মধ্যে চুক্তি বাস্তবায়ন আবার শুরু করবে উভয়পক্ষ।

আর্টিকেল ১৪: চুক্তির মেয়াদ হবে পাঁচ বছর এবং স্বয়ংক্রিয়ভাবে তা নবায়নের কথা বলা হয়েছে এই আর্টিকেলে। তবে তার আগেই কোনো পক্ষ যদি চুক্তিটি বাতিল করতে চায়, সেক্ষেত্রে ছয় মাস আগে অন্য পক্ষকে লিখিতভাবে তা জানাতে হবে।

সফল পরীক্ষা

নৌ-প্রটোকলের আওতায় বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ট্রানজিট আগেই শুরু হয়েছে। ২০১১ সালে এর আওতায় কলকাতা থেকে আগরতলায় পরীক্ষামূলক তিনটি চালান নেওয়া হয়। এর পাঁচ বছর পর ২০১৬ সালে মাশুল আরোপ করে এ ট্রানজিট শুরু হয়। নৌ-প্রটোকলের আওতায় এ ট্রানজিট হলেও পণ্য পরিবহন করা হয় মাল্টিমোডাল পদ্ধতিতে। প্রথমে কলকাতা থেকে আশুগঞ্জ পর্যন্ত নৌপথে, এরপর আশুগঞ্জ থেকে সড়কপথে আখাউড়া হয়ে আগরতলায় ট্রানজিট পণ্য নেওয়া হয়। নৌ-প্রটোকলের আওতায় নিয়মিত এ ট্রানজিটের বিষয়টি দেখভালের দায়িত্বে আছে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)।

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতীয় পণ্যের প্রথম ট্রানজিট হয় গত জুলাইয়ে। পরীক্ষামূলক এই ট্রানজিটে পণ্যভর্তি চারটি কনটেইনার নিয়ে এমভি সেঁজুতি নামে একটি জাহাজ ২০২০ সালের ২১ জুলাই ভোরে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে পৌঁছায়। এর আগে ১৯ জুলাই ভারতের শ্যামাপ্রসাদ মুখোপাধ্যায় বন্দর (সাবেক কলকাতা বন্দর) থেকে পণ্য নিয়ে জাহাজটি চট্টগ্রামের উদ্দেশে যাত্রা করে। কনটেইনারগুলোতে টিএমটিবার ও ডালজাতীয় পণ্য ছিল।

জেটিতে ভেড়ার পর কনটেইনারগুলো খালাস করা হয়। এরপর চট্টগ্রাম বন্দর থেকে চারটি ট্রেইলারে করে ২০ ফুট দৈর্ঘ্যের কনটেইনারগুলো ২৩ জুলাই বিকাল সাড়ে ৪টার দিকে ব্রাহ্মণবাড়িয়ার আখাউড়া সীমান্তের বাংলাদেশ অংশে পৌঁছায়। স্থলবন্দরের আনুষ্ঠানিকতা শেষে পরদিন সকালে সীমান্ত পার হয়ে ট্রেইলারগুলো পৌঁছায় ত্রিপুরার আগরতলা স্থলবন্দরে। ত্রিপুরার মুখ্যমন্ত্রী বিপ্লব কুমার দেব সেখানে আনুষ্ঠানিকভাবে কনটেইনারগুলো বুঝে নেন। এর মধ্যে ডালভর্তি দুটি কনটেইনার যায় আসামের গুয়াহাটির ইটিসি এগ্রো প্রসেসিং ইন্ডিয়া লিমিটেড নামের একটি কোম্পানিতে। আর টিএমটি বারভর্তি কনটেইনার দুটি যায় আগরতলা শহরের এমএস কর্পোরেশন লিমিটেডে।

পরীক্ষামূলক ট্রানজিট থেকে প্রসেসিং মাশুল, নিরাপত্তা মাশুল, প্রশাসনিক মাশুল, এসকর্ট মাশুল, কনটেইনার স্ক্যানিং মাশুল ও ইলেকট্রিক সিলের মাশুল বাবদ অর্থ পেয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। এছাড়া শুল্কায়ন বাবদ অর্থ পেয়েছে শুল্ক বিভাগও। সরকারি এ আয়ের বাইরে বাংলাদেশি জাহাজে পণ্য আনা এবং স্থলপথে তা পরিবহন বাবদ ভাড়াও বাংলাদেশি প্রতিষ্ঠান পেয়েছে।

নিয়মিত করার প্রস্তুতি

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতীয় পণ্যের পরীক্ষামূলক ট্রানজিটের পর এটি নিয়মিত করার প্রস্তুতি চলছে। এর অংশ হিসেবে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) একটি অভিন্ন কার্যপ্রণালি প্রণয়নে কাজ করছে। শিপার্স ও কাস্টমস কর্মকর্তা-উভয়কেই এ কার্যপ্রণালি মেনে চলতে হবে। আন্তারটেকিং, ট্রানজিটের সময় পণ্যের এস্কর্টিং, ই-সিল, কাস্টমস ডিক্লারেশন ও কাস্টমস-সংক্রান্ত অন্যান্য খুঁটিনাটি এবং প্রশাসনিক বিষয়াদির সবিস্তার উল্লেখ থাকবে এতে। তবে মাশুলের বিষয়টি এতে উল্লেখ না থাকার সম্ভাবনাই বেশি। এটি নির্ধারিত হবে দেশগুলোর মধ্যে আলোচনার ভিত্তিতে।

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে পরীক্ষামূলক ট্রানজিটের মাশুল আদায়ের ক্ষেত্রে দুই দেশের মধ্যে স্বাক্ষরিত স্ট্যান্ডার্ড অপারেটিং প্রসিডিউর (এসওপি) অনুসরণ করেছে এনবিআর। সংস্থাটির কাস্টমস শাখা থেকে জারি করা এক অফিস আদেশের মাধ্যমে পরীক্ষামূলক চালানটি ত্রিপুরায় পৌঁছায়।

তবে প্রতিবার চালান আসার আগে এ-সংক্রান্ত প্রক্রিয়াগুলো চূড়ান্ত করা সহজসাধ্য নয়। তাই এ-সংক্রান্ত একটি সমন্বিত নীতিমালা প্রণয়ন করছে এনবিআর। এসব প্রক্রিয়া শেষ করে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে নিয়মিত ট্রানজিট শুরু হবে। এজন্য ২০২১ সাল লেগে যেতে পারে বলে ধারণা করা হচ্ছে।

লাভ সকল পক্ষেরই

ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্টের আওতায় পণ্য পরিবহনের সুফল সকল পক্ষই পাবে। চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে ভারতের পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে দূরত্ব, সময় ও খরচ-সবই কমে আসবে। কারণ স্থলপথে কলকাতা থেকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় কম-বেশি সব রাজ্যের দূরত্বই গড়ে দেড় হাজার কিলোমিটার। চট্টগ্রাম বন্দর থেকে দূরত্ব যেখানে গড়ে ৫০০ কিলোমিটার।

এছাড়া ভারতের আসাম, ত্রিপুরা ও মেঘালয়ের মতো ল্যান্ডলকড় রাজ্যগুলোও সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের সুযোগ পাবে। ত্রিপুরা ফেনী নদীর ওপর দক্ষিণ ত্রিপুরার সাবরুম ও বাংলাদেশের রামগড় পর্যন্ত মৈত্রী সেতুর মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের সাথে যুক্ত হবে। সাবরুম থেকে ত্রিপুরার দূরত্ব ১৩৫ ও চট্টগ্রামের ৭৫ কিলোমিটার। এছাড়া কলকাতা/হলদিয়া থেকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় প্রটোকল রুট দিয়ে দুই হাজার টনের বেশি সক্ষমতার জাহাজ চলাচলের সুযোগ নেই। এর আওতায় আরো বড় জাহাজ চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরে ভিড়তে পারবে। এতে ভারতের বিভিন্ন অংশ

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভারতীয় পণ্যের প্রথম ট্রানজিট হয় গত জুলাইয়ে। পরীক্ষামূলক এই ট্রানজিটে পণ্যবাহী কনটেইনার নিয়ে এমভি সেঁজুতি নামে একটি জাহাজ ২০২০ সালের ২১ জুলাই ভোরে চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে পৌঁছায়

ট্রান্সশিপমেন্টের সর্বোচ্চ সুবিধা ঘরে তুলতে বাংলাদেশ ও ভারত–দুই অংশেই যোগাযোগ অবকাঠামো খাতে বিনিয়োগ বাড়াতে হবে

অবস্থানগত কারণেই চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দরের উপ-আঞ্চলিক 'হাব পোর্ট' হয়ে ওঠার সুযোগ রয়েছে

থেকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোতে পণ্য পরিবহন বাড়বে। সেই সাথে কমবে পরিবহন ব্যয়। এর মধ্য দিয়ে ভারতের অন্যান্য অংশের সাথে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোর অর্থনৈতিক ও অবকাঠামোগত যে ভারসাম্যহীনতা তা অনেকাংশে হ্রাস পাবে। দেশটির বিভিন্ন অঞ্চলের মধ্যে অর্থনৈতিক নৈকট্য বৃদ্ধি পাবে।

অর্থনৈতিকভাবে বাংলাদেশের সুবিধাও কম নয়। কারণ এর ফলে একদিকে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরে কনটেইনার পরিবহন বাড়বে। এতে বন্দর কর্তৃপক্ষের পাশাপাশি কাস্টমস কর্তৃপক্ষও বাড়তি আয়ের সুযোগ পাবে। আবার এসব কার্গো/কনটেইনার যখন বাংলাদেশের যানবাহন ব্যবহার করে সীমান্ত পর্যন্ত নিয়ে যাওয়া হবে, তখন পরিবহন ব্যবসায়ীরাও আর্থিকভাবে লাভবান হবেন। তাদের জন্যও বাড়তি আয়ের সুযোগ করে দেবে এই ব্যবস্থা। ফলে বাড়বে রেমিট্যান্সের পরিমাণ। ট্রানজিট ঘিরে বাংলাদেশের যোগাযোগ অবকাঠামো খাতে বিনিয়োগ আকর্ষণেরও সুযোগ রয়েছে। সর্বোপরি নেপাল ও ভুটানকে এর সাথে যুক্ত করা গেলে তার সুফল হবে আরো সুদূরপ্রসারী।

কতিপয় ভ্রান্ত ধারণা

ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট ঘিরে অর্থনৈতিকভাবে বাংলাদেশের লাভবান হওয়ার প্রসঙ্গ নিয়ে আলোচনা যেমন রয়েছে, একইভাবে এর বিপরীত আলোচনাও জারি আছে। নিরাপত্তার বিষয়টিকেই এক্ষেত্রে প্রধান যুক্তি হিসেবে দাঁড় করান অনেকে। এটি অর্থনৈতিক বিষয় হলেও অনেকেরই যুক্তি, এর ফলে ভারতীয় পণ্যের চোরাচালান বেড়ে যেতে পারে। যদিও এসব আশঙ্কার কোনোটিরই বাস্তবে রূপ পাওয়ার সম্ভাবনা নেই। কারণ, নিষিদ্ধ কোনো পণ্য থাকলে স্ক্যানিংয়ের মাধ্যমে সহজেই তা ধরা পড়বে। এছাড়া পণ্য যদি কনটেইনারে পরিবহন করা হয়, সেক্ষেত্রে চোরাচালানের ঝুঁকিও কমে যায়। এছাড়া এর অপব্যবহার রোধে সংশ্লিষ্ট পণ্য যেখান দিয়ে ঢুকবে এবং যে পথ দিয়ে বেরোবে, সেখানে পর্যাপ্ত নজরদারির ব্যবস্থা তো থাকছেই। সড়কপথে পরিবহনের ক্ষেত্রে পণ্যের পরিমাণ যাতে বেশি না হয় সেজন্য ওয়েব্রিজের ব্যবস্থাও আছে।

আর ট্রান্সশিপমেন্ট বা ট্রানজিটে সত্যিই কোনো নিরাপত্তা ঝুঁকি যে নেই, সেটা বুঝতে হলে কয়েকটি প্রশ্নের ওপর আলোকপাত করা যেতে পারে। তাহলেই নিরাপত্তা ঝুঁকির বিষয়টি পরিষ্কার হবে। প্রথম প্রশ্নটি হলো-অভ্যন্তরীণ নৌপথে ভারতকে ট্রানজিট দেওয়ার ফলে বাংলাদেশকে নিরাপত্তা-সংক্রান্ত কোনো সমস্যায় পড়তে হয়েছে কি? তথ্য-উপাত্ত বলছে, 'না'। দ্বিতীয় প্রশ্নটি হচ্ছে, নেপাল-বাংলাদেশ ট্রানজিট রুটে ভারতকে এ ধরনের কোনো সমস্যায় পড়তে হয়েছে কি? এ প্রশ্নের উত্তরও 'না'।

দৃষ্টি আরেকটু প্রসারিত করলেও এ ধরনের কোনো সমস্যার নজির চোখে পড়বে না। ইউরোপীয় ইউনিয়ন বা আসিয়ানের কথাই ধরা যাক। কোনো ধরনের নিরাপত্তাঝুঁকি ছাড়াই এসব জোটভুক্ত দেশের ওপর দিয়ে এক দেশের পণ্যবাহীযান অন্য দেশে বাধাহীনভাবে চলাচল করছে। তাই ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট ঘিরে বাংলাদেশেরও নিরাপত্তাজনিত কোনো ঝুঁকির আশঙ্কা পুষে রাখার সুযোগ নেই।

গুরুত্ব দিতে হবে যেসব বিষয়ে

বাংলাদেশের ভূখণ্ড ব্যবহার করে ভারতের পণ্য পরিবহন যাতে লাভজনক ও নির্বিঘ্ন হয়, সেজন্য উভয় পক্ষকেই বেশকিছু চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হবে। এক্ষেত্রে প্রধান যে বিষয়, তা হলো কোনো পক্ষকেই সদিচ্ছার সাথে কোনো ধরনের আপস করা চলবে না। কারণ, এর সাফল্য ও পারস্পরিক লাভের বিষয়টি নির্ভর করছে সদিচ্ছা ও সে অনুযায়ী কর্ম সম্পাদনের ওপর। এর সর্বোচ্চ সুফল ঘরে তুলতে বাংলাদেশ ও ভারত-দুই অংশেই যোগাযোগ অবকাঠামো খাতে (যেমন সড়ক, রেল ও নৌপথ) বিনিয়োগ বাড়াতে হবে। আখাউড়া থেকে আগরতলা পর্যন্ত রেল যোগাযোগের উদ্যোগ এক্ষেত্রে ইতিবাচক উদাহরণ। যে উদ্দেশ্যে এ ব্যবস্থা তা সঠিকভাবে হচ্ছে কিনা, তা মূল্যায়নে একটি তদারকি ব্যবস্থা দাঁড় করানোটাও জরুরি। কার্যকর ব্যবস্থাপনার জন্য জোর দিতে হবে নির্ভরযোগ্য ডেটা সংগ্রহের ওপরও।

যোগাযোগের মাধ্যমগুলোর সক্ষমতার বিষয়টি এক্ষেত্রে খুব বেশি গুরুত্বপূর্ণ। সড়ক যোগাযোগ আগের চেয়ে অনেক উন্নত হলেও রেলপথ ট্রানজিট পণ্য পরিবহনের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম হতে পারে। কারণ, বাংলাদেশ রেলওয়ের এমনিতেই বাড়তি কিছু সক্ষমতা আছে এবং আগামীতে তা আরো বাড়বে। এছাড়া দূরের পথ পাড়ি দেওয়ার ক্ষেত্রে রেলপথ যেমন পরিবেশবান্ধব, একইভাবে ব্যয়সাশ্রয়ী ও নিরাপদ। তাই বলা যায়, ট্রানজিট পণ্য পরিবহনের গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম হিসেবে রেলকে ব্যবহার করা গেলে আর্থিকভাবেও সুবিধা পাবে সংস্থাটি। অবস্থানগত কারণেই চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দরের উপ-আঞ্চলিক 'হাব পোর্ট' হয়ে ওঠার সুযোগ রয়েছে। বন্দরটি ব্যবহারে ভারতের আগ্রহ সে সম্ভাবনারই ইঙ্গিত। আন্তর্জাতিক মানের সেবা প্রদানের মাধ্যমে আরো বেশি সংখ্যক জাহাজের গন্তব্য হয়ে উঠতে পারে বন্দরটি।

শেষ কথা

আধুনিক বিশ্বে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে ট্রানজিট-ট্রান্সশিপের গুরুত্ব অস্বীকারের কোনো উপায় নেই। এর মাধ্যমে প্রত্যক্ষভাবে সুবিধা যেমন রয়েছে, একইভাবে আছে পরোক্ষ সুবিধাও। প্রত্যক্ষ সুবিধাটি আর্থিক, যা দেখা যায়। এর বাইরে যে পরোক্ষ সুবিধা সেটি দেখা না গেলেও তার গুরুত্ব সুদূরপ্রসারী। কারণ, পারস্পরিক অর্থনৈতিক সম্পৃক্ততার ছোট ছোট উদ্যোগ সমষ্টিগতভাবে বড় প্রভাবক হিসেবে কাজ করে। এটা দেখা না গেলেও আন্তর্জাতিক অঙ্গনে সুনামের পাশাপাশি পারস্পরিক আস্থা ও বিশ্বাস তৈরি করে, যা অর্থনৈতিকভাবে একসাথে এগিয়ে যাওয়ার পথ দেখায়।

জিনারুল ইসলাম
সাংবাদিক

আইএমও ২০২০
নিষ্কণ্টক নয় ভিএলএসএফও-এ অভিগমন

বন্দরবার্তা ডেস্ক

আইএমও ২০২০ অনুযায়ী স্বল্পমাত্রার সালফারযুক্ত জ্বালানি তেলের (ভিএলএসএফও) পথে অভিগমনের পথটা নিষ্কণ্টক হবে কোন পন্থায়? একাধিক ইস্যু বিবেচনায় নিয়ে ২০১৯ সালেই এ ব্যাপারে বিস্তর আলোচনা হয়েছে। তাহলে সঠিক পথ কোনটি? এই প্রশ্নের উত্তর মেলাতে ২০২০ সালের জুলাইয়ে বিমাকারী প্রতিষ্ঠান গার্ড মেরিন অ্যান্ড এনার্জি ইন্স্যুরেন্স তাদের সদস্য ও গ্রাহকদের জন্য ধারাবাহিক ওয়েবিনারের আয়োজন করে। চলতি বছরের প্রথম ছয় মাসে শূন্য দশমিক ৫ শতাংশের কম সালফারযুক্ত জ্বালানি ব্যবহার করতে গিয়ে জাহাজ মালিক, ক্রু ও চার্টারারদের কারিগরি, আইনি ও কমপ্লায়েন্স-সংক্রান্ত যেসব চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হয়েছে ওয়েবিনারগুলোতে তার ওপর আলোকপাত করেছেন আলোচকরা।

ওয়েবিনার চলাকালে, এমনকি এর শেষেও আলোচকরা কারিগরি, বিমা এবং বাস্তবায়ন-সংশ্লিষ্ট একাধিক গুরুত্বপূর্ণ ও প্রাসঙ্গিক প্রশ্নের অবতারণা করেন। সেগুলোর উত্তর ও ভিএলএসএফওর পথে অভিগমে গার্ডের অভিজ্ঞতার মিশেলে এই আলোচনা।

গার্ডের অভিজ্ঞতা

প্রাথমিক অভিজ্ঞতা বলছে, উপাদানগত দিক দিয়ে কম ঘনত্বের ভিএলএসএফওগুলোর মধ্যে লক্ষণীয় মাত্রায় ভিন্নতা রয়েছে। আইএসও ৮২১৭ মানদণ্ডের ব্যত্যয় পাওয়া গেছে এসব জ্বালানিতে। ভিএলএসএফও সম্পর্কে সবচেয়ে বেশি যে সমস্যার কথা গার্ডকে শুনতে হয়েছে তা হলো উচ্চ মাত্রায় টোটাল সেডিমেন্ট পোটেনশিয়াল বা টিএসপি (জ্বালানি তেলের বিশুদ্ধতা ও স্থায়িত্বের পরিমাপ) ও সামান্য হলেও বেশি মাত্রায় সালফারের উপস্থিতি। একই ফলাফল পাওয়া গেছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো), ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস), ইন্টারকার্গো ও ইন্টারট্যাংকোর যৌথ সমীক্ষায়ও।

পরিচালনগত দিক বিবেচনায় নিলে জ্বালানি হিসেবে ভিএলএসএফও ব্যবহারের কারণে সবচেয়ে বেশি যে সমস্যা জাহাজিদের সামলাতে হচ্ছে, তা হলো পিউরিফায়ার ও ফিল্টারে অতিরিক্ত স্লাজ জমা হওয়া। যদিও এর ফলে ইঞ্জিন ঘন ঘন ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার কোনো খবর এখনো তেমন একটা পাওয়া যায়নি। বেশি হারে ইঞ্জিন বিকল না হওয়ার দুটি ব্যাখ্যা দেওয়া যেতে পারে-হয় ক্রু সদস্যরা জ্বালানিটির ব্যবস্থাপনা ভালোমতোই রপ্ত করেছেন অথবা সমস্যা দেখা দিলে তা জাহাজ থেকে অপসারণ করছেন। গার্ডের নিজস্ব জরিপও একই কথা বলছে।

জ্বালানির কারণে জাহাজের যন্ত্রপাতি নষ্ট-সংক্রান্ত যে উপাত্ত গার্ডের হাতে রয়েছে, তাতে দেখা যাচ্ছে ২০১৮ ও ২০১৯ সালের প্রথম ছয় মাসের তুলনায় ২০২০ সালের একই সময়ে ইঞ্জিন ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার দাবি ঢের কম এসেছে। তবে চুক্তিভিত্তিক জ্বালানি তেল সরবরাহ-সংক্রান্ত বিরোধের কারণে দায়ের করা মামলার সংখ্যা গত বছরের মতোই আছে। এই যখন অবস্থা, তখন গার্ডের অনুমান বলছে, খুব বেশি ইঞ্জিনের ক্ষতি বা মালিক ও চার্টারারদের মধ্যে ব্যাপক মাত্রায় মামলার ঘটনা অন্তত সামনের ছয় মাসে দেখা যাবে না। তবে স্বল্পমাত্রার সালফারযুক্ত জ্বালানির পথে অভিগমনে চ্যালেঞ্জ আছে বিস্তর। কী সেই সব চ্যালেঞ্জ?

ভিএলএসএফও ব্যবহার-পূর্ব পরীক্ষা

ব্যবহারের আগে জাহাজ মালিকদের ভিএলএসএফও পরীক্ষা করতেই হবে, এমন কোনো বাধ্যবাধকতা নেই। তবে সরবরাহকারীরা জ্বালানির মান ঠিকমতো নিয়ন্ত্রণ করছেন কিনা, সে ব্যাপারে জাহাজ মালিকরা অন্ধকারে থাকায় বিশেষায়িত পরীক্ষাগারে তা পরীক্ষা করাটা রেওয়াজ হয়ে দাঁড়িয়েছে। বিমার বাইরে রয়েছেন, এমন বিজ্ঞ মালিকদের ভূমিকা এই পরিস্থিতিতে কী হবে, একজন বিমাকারীর পক্ষ থেকে সে প্রশ্ন তোলাই যায়। এক্ষেত্রে সবচেয়ে উত্তম চর্চাটি হতে পারে ল্যাবরেটরি পরীক্ষায় সন্তোষজনক ফলাফল না আসা পর্যন্ত নতুন ব্যাচের জ্বালানি তেল ব্যবহার থেকে বিরত থাকা। আবার এমন পরিস্থিতিও তৈরি হতে পারে, যেখানে ব্যবহারের আগে জ্বালানির পরীক্ষা ও বিশ্লেষণ লাভজনক নয়।

জ্বালানি তেলের পরীক্ষা যদি করতেই হয় তাহলে এর নমুনা সংগ্রহ করতে হবে কোত্থেকে? এ নিয়ে একটা বিতর্ক আছেই। চার্টারার ও বাংকার সাপ্লায়াররা জোর দিয়ে থাকেন সরবরাহকারকদের কাছ থেকে নমুনা সংগ্রহের ওপর। অন্যদিকে জাহাজ মালিকদের আগ্রহ জাহাজ থেকেই নমুনা সংগ্রহের বিষয়ে। তাদের দাবি, সরবরাহকারকের নমুনা জ্বালানির সঠিক প্রতিনিধিত্ব করতে পারে না। বিশেষ করে গ্রহীতা জাহাজের ক্রু সদস্যরা যদি বাংকার বার্জের নমুনার ওপর দক্ষভাবে নজরদারি করতে অসমর্থ হয়ে থাকেন। কিছু ক্ষেত্রে ভিন্ন ভিন্ন নমুনা পরীক্ষায় ভিন্ন ভিন্ন ফলাফলের প্রমাণও মিলেছে। সরবরাহকারীর নমুনা গুণগত মানের হলেও গ্রহীতা জাহাজের নমুনায় এর ব্যত্যয় দেখা গেছে।

এই যখন অবস্থা, তখন আইএসও ১৩৭৩৯-এর ২০২০ সংস্করণে জাহাজ থেকে নমুনা সংগ্রহের

কথা বলা হয়েছে। আগের সংস্করণে সরবরাহকারী ও গ্রহীতা-উভয় প্রান্ত থেকেই নমুনা সংগ্রহের সুযোগ ছিল। এক্ষেত্রেও নিয়মনীতির ব্যত্যয় যে হয় না, তা নয়। এমন কিছু বাংকার ডেলিভারি নোট (বিডিএন) দেখা গেছে, যেখানে সব নমুনাই গ্রহীতা জাহাজ থেকে সংগ্রহের কথা বলা আছে। তথ্য যাচাই না করে জাহাজের ক্রু সদস্যরা তাতে স্বাক্ষরও করেছেন। এমন অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে জ্বালানি তেল সম্পর্কিত তথ্য যাচাই না করে জাহাজের মাস্টার ও প্রধান প্রকৌশলীকে বিডিএনে স্বাক্ষর না করতে উৎসাহিত করা হচ্ছে।

যন্ত্রপাতি ক্ষতির দায় কার

জাহাজের ইঞ্জিন যদি ক্ষতিগ্রস্ত হয় এবং তদন্তের পর যদি প্রমাণ হয় যে, জ্বালানি তেলের দূষিত উপাদানের কারণেই এমনটা হয়েছে, তাহলে এর দায়ভার কার ওপর বর্তাবে? জাহাজ মালিক নাকি চার্টারারকে এই ক্ষতির দায় নিতে হবে? এই জাতীয় প্রশ্নের মুখে গার্ডকে প্রায়ই পড়তে হয়। তবে ইঞ্জিন ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সুনির্দিষ্ট কারণ প্রতিষ্ঠা করাটা বেশ শক্ত। কারণ জ্বালানি তেলে এমন কিছু উপাদান পাওয়া যায়, যেগুলো মানসম্মত জ্বালানির অংশ নয়। এবং এজন্য জিএস-এমএস জাতীয় তদন্তের প্রয়োজন পড়ে। আবার এই সব উপাদানের কারণেই যে ইঞ্জিন ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে সেটা প্রতিষ্ঠা করাও অতটা সহজ নয়।

ধরুন, সরবরাহকৃত জ্বালানিতে বিদ্যমান দূষিত উপাদানের কারণেই ইঞ্জিন ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে বলে মত দিলেন রসায়নবিদ ও প্রকৌশলীরা। তখন প্রশ্ন আসে জাহাজ মালিকের সাথে সম্পাদিত চুক্তির বাধ্যবাধকতা কি লঙ্ঘন করেছেন চার্টারার? সেটা হলে ক্ষতির দায়ভার চার্টারারকেই নিতে হবে।

চার্টার-সংক্রান্ত একেক ধরনের চুক্তি একেক রকম। টাইম চার্টারাররা (নির্দিষ্ট সময় পর্যন্ত জাহাজ ইজারা নেওয়া) জাহাজে চুক্তিতে উল্লেখিত মানদণ্ডের জ্বালানি তেল সরবরাহে বাধ্য থাকেন। আইএসও ৮২১৭ অনুযায়ী ব্যবহৃত জ্বালানি তেলে এমন কিছু থাকা যাবে না, যা কর্মী ও জাহাজের জন্য ক্ষতিকর এবং ইঞ্জিনের কার্যকারিতা কমিয়ে দেয়।

এই আলোকে বলা যায়, জ্বালানি তেলের চিহ্নিত কোনো উপাদানের কারণে যদি ইঞ্জিনের ক্ষতি হয়, তাহলে তত্ত্বগতভাবে চার্টারারের কাছ থেকে ক্ষতিপূরণ আদায় করতে পারেন জাহাজ মালিক। তবে এ ধরনের দাবি তদন্ত ও তারসাপেক্ষে প্রমাণ সংগ্রহ করাটা বেশ ব্যয়বহুল।

জ্বালানির মান নিয়ে জাহাজ মালিক ও চার্টারারের মধ্যে ভিন্ন ধর্মী বিবাদও তৈরি হতে পারে। গুণগত মানের না হওয়ায় গৃহীত জ্বালানি অনেক সময় ব্যবহারে রাজি হন না জাহাজ মালিক। আবার চার্টারারও তা বাদ দিতে চান না। এমন পরিস্থিতিতে জাহাজ চলাচলই বন্ধ হয়ে যায়। বড় ধরনের আর্থিক ক্ষতির বিষয় জড়িত এক্ষেত্রে। কারণ মালিকের দাবি যদি সঠিক প্রমাণিত হয়, তাহলে জাহাজ না চললেও চার্টারারকে ভাড়া গুনতে হয় ঠিকই। আবার চার্টারারের দাবি অনুযায়ী, জ্বালানির মান সঠিক প্রমাণিত হলে ভাড়া না পাওয়ার ঝুঁকিতে পড়তে হয় জাহাজ মালিককে। এ ধরনের পরিস্থিতি এড়াতে উভয় পক্ষকেই যা করতে হবে, তা হলো জ্বালানিটি মানহীন কিনা ত্বরিত তা পরীক্ষা করে দেখা। এজন্য বিশেষজ্ঞের সাহায্যের প্রয়োজন পড়বে। একই সাথে জ্বালানি যদি জাহাজ থেকে অপসারণ করতেই হয়, তাহলে দ্রুত সময়ের মধ্যে বাংকার সাপ্লায়ারকে এর সাথে সম্পৃক্ত করতে হবে। বিক্রয় চুক্তির শর্ত মেনে স্বনামধন্য বাংকার সাপ্লায়াররা হয়তো অপসারণে সহায়তার হাত বাড়িয়ে দিতেও পারে।

বিশেষজ্ঞদের ভূমিকা

মানহীন জ্বালানির কারণেই যন্ত্রপাতির ক্ষতি হয়েছে কিনা, তা প্রতিষ্ঠা করা অনেক সময় কঠিন হয়ে দাঁড়ায়। তাহলে প্রশ্ন হলো এ সমস্যার সমাধানে কি বিশেষজ্ঞ নিয়োগের প্রয়োজন আছে? চলতি বছর এ-সংক্রান্ত বেশকিছু ঘটনা অবশ্য এর সপক্ষেই কথা বলছে। ওই সব ঘটনায় প্রকৌশলী বা রসায়নবিদ নিয়োগ দিতে হয়েছিল। যেসব ঘটনায় নিয়োগ দেওয়া হয়নি, সেগুলোর ক্ষেত্রে অন্তত এসব বিশেষজ্ঞের পরামর্শের প্রয়োজন পড়েছিল। বিশেষ করে আইএসও ৮২১৭ মানদণ্ডের জ্বালানির ক্ষেত্রে, যেগুলোর ব্যবস্থাপনা এখনো ভালোমতো রপ্ত করে উঠতে পারেননি ক্রু সদস্যরা। তাছাড়া জ্বালানির কারণেই যে যন্ত্রপাতির ক্ষতি হয়েছে, সেটি প্রতিষ্ঠা করা বেশ জটিল ব্যাপার। একই সাথে সময়সাপেক্ষ ও ব্যয়বহুল। চলতি বছর উদ্ভূত এ ধরনের একটি সমস্যার শুধু তদন্ত করতেই খরচ হয়ে গেছে ২০ হাজার ডলার।

পোর্ট স্টেট কন্ট্রোলের করণীয়

কোভিড-১৯ মহামারির কারণে ২০২০ সালের প্রথম ছয় মাসে পোর্ট স্টেট কন্ট্রোলের (পিএসসি) পরিদর্শন ৪০ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। তা সত্ত্বেও টোকিও এমওইউ রিজিয়নে মারপলের ষষ্ঠ সংযোজনের আওতায় সালফার ডাই-অক্সাইড সংক্রান্ত ঘটনায় আটককৃত জাহাজের সংখ্যা দুই অংকে পৌঁছে গেছে। আটককৃত বেশির ভাগ জাহাজের জ্বালানিতেই উচ্চ মাত্রায় সালফারের উপস্থিতি ছিল।

গার্ডের পর্যবেক্ষণ বলছে, পিএসসি কর্মকর্তারা মোটামুটিভাবে মারপলের ষষ্ঠ সংযোজন ও আইএমওর এমইপিসি.৩২০(৭৪) রেজল্যুশনের আওতায় পোর্ট স্টেট কন্ট্রোলের জন্য ২০১৯ সালে প্রণীত আইএমওর নীতিমালা সম্পর্কে অবগত এবং এগুলো মেনেও চলছেন। তবে পিএসসি পরিদর্শন নীতিমালা সম্পর্কে যাতে সুস্পষ্ট ধারণা তৈরি হয়, সেজন্য ক্রু সদস্য এমনকি স্থলের ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষেরও অধিকতর প্রশিক্ষণের প্রয়োজন রয়েছে।

সাধারণ সুপারিশসমূহ

জাহাজের জ্বালানি-সংক্রান্ত সমস্যা ও চ্যালেঞ্জ নিয়ে তো ঢের হলো আলোচনা। এখন প্রশ্ন হলো এর সমাধান কী? উত্তর খুঁজতে চোখ রাখতে হবে নিচের সুপারিশসমূহে। সুপারিশগুলো কী, এবার তাহলে দেখে নেওয়া যাক।

- নিম্নমানের জ্বালানি কোনোভাবেই যাতে ব্যবহার না হয়, জাহাজ মালিক ও চার্টারার সবাইকেই এ বিষয়টিতে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দিতে হবে। সরবরাহকারী নির্বাচনের আগে জ্বালানি সরবরাহ শৃঙ্খলের ওপর তার নিয়ন্ত্রণ আছে কিনা, বাজারে সুনাম কেমন, বিমা কাভারেজ আছে কিনা সেগুলো নিশ্চিত হয়ে নিতে হবে।

- সরবরাহকৃত জ্বালানি মারপলের ষষ্ঠ সংযোজনের ১৪ ও ১৮ ধারার শর্ত পূরণে ব্যর্থ হলে জাহাজ মালিককে তাৎক্ষণিক তা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে অবহিত করতে হবে। এরপর আইএমওর মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট প্রশাসন এ-সংক্রান্ত তথ্য আইএমও জিআইএসআইএস প্লাটফর্মে আপলোড করবে। চলতি বছরের প্রথম ছয় মাসে বিভিন্ন ফ্ল্যাগ স্টেট এ-সম্পর্কিত ১৫২টি প্রতিবেদন আপলোডও করেছে। জাহাজ মালিক, ব্যবস্থাপক ও চার্টারারের জন্য এটা তথ্যের খুব ভালো একটা উৎস।

- বর্তমানে সবচেয়ে বেশি মনোযোগ দেওয়া হচ্ছে বিবাদের ক্ষেত্রগুলোর ওপর। জাহাজ মালিক ও চার্টারার উভয়েই উদ্ভূত চ্যালেঞ্জগুলো কীভাবে সামাল দেবে, সে দিকটায় মনোযোগ দেওয়া হচ্ছে কমই। কিন্তু এমন অনেক ক্ষেত্রে আছে, পারস্পরিক লাভের জন্য যেগুলোতে তারা একে অপরকে সহযোগিতা করতে পারে। পারস্পরিক সহযোগিতার ক্ষেত্রগুলো হতে পারে বাংকার সাপ্লায়ারকে ভেটিং, জ্বালানির উপাদান সম্পর্কে আরো বেশি তথ্য সংগ্রহ, পরীক্ষার খরচ ভাগাভাগি এবং ব্যবহৃত জ্বালানির কার্যকারিতার তথ্য বিনিময়ের মধ্য দিয়ে। এমনটা হলে সব পক্ষের জন্যই তা আর্থিক ফল বয়ে আনবে।

জ্বালানি হিসেবে ভিএলএসএফও ব্যবহারের কারণে জাহাজ পরিচালনায় সবচেয়ে বেশি যে সমস্যায় পড়তে হচ্ছে, তা হলো পিউরিফায়ার ও ফিল্টারে অতিরিক্ত স্লাজ জমা হওয়া

চীনের বেল্ট অ্যান্ড রোড প্রকল্প নিয়ে পূর্ব ইউরোপে সন্দেহ ঘনীভূত

পূর্ব ও মধ্য ইউরোপের (সিইই) সঙ্গে চীনের অর্থনৈতিক সম্পর্ক জোরদারে ২০১২ সালে গঠিত হয় ১৭+ উদ্যোগ। দেশটির বেল্ট অ্যান্ড রোড উদ্যোগের সম্প্রসারণ হিসেবে একে দেখা হলেও ইউরোপীয় দেশগুলোর মধ্যে এটা নিয়ে আগ্রহের পাশাপাশি ছিল দ্বিধা ও সন্দেহ। গঠনের প্রায় এক দশকেও চীনের সঙ্গে ঘনিষ্ঠভাবে অংশীদারিত্বের ক্ষেত্রে সেই বিভ্রান্তির অবসান হয়নি, বরং বেড়েছে বহুগুণ।

মূলত তিনটি কারণে চীন সম্পর্কে ইউরোপীয়দের দ্বিধা এখনো কাটেনি। প্রথমত, ১৭+ সম্মেলনগুলোয় চীনের জোরালো প্রতিশ্রুতি সত্ত্বেও সিইই দেশগুলোয় দেশটির বিনিয়োগ হয়েছে সামান্যই। অবকাঠামো, প্রযুক্তি ও নবায়নযোগ্য শক্তিতে চীনের ১ হাজার ২০০ কোটি ডলারের বিনিয়োগ এখনো প্রতিশ্রুতিই রয়ে গেছে। ১৭+ উদ্যোগের অধীনে নেওয়া ৪০টির মতো প্রকল্পের মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে মাত্র চারটি।

দ্বিতীয়ত, অধিকাংশ সিইই দেশ এখন চীনের ওপর অতি নির্ভরশীলতার রাজনৈতিক ফল নতুন করে মূল্যায়ন করছে। ইউরোপীয় ইউনিয়ন শুরু থেকেই চীনের এ উদ্যোগকে মহাদেশটিকে বিভক্ত করার প্রচেষ্টা হিসেবে দেখে আসছে। সেই অবিশ্বাসের মধ্যে চেক, হাঙ্গেরি, পোল্যান্ড ও স্লোভাকিয়া নিয়ে গঠিত ভাইজগ্রাদ গ্রুপকে চীন আলাদা শক্তি হিসেবে আখ্যায়িত করলে সন্দেহ আরো ঘনীভূত হয়। কারণ অভিবাসন এবং মানবাধিকার নিয়ে ব্রাসেলসের সঙ্গে দেশগুলোর মতানৈক্য রয়েছে।

তৃতীয়ত, চীন এবং যুক্তরাষ্ট্রের মধ্যে চলমান উত্তেজনা অধিকাংশ সিইই দেশকে আরো সতর্ক করে তুলেছে। কারণ এতে তাদের অন্য মিত্র দেশগুলোর সঙ্গে সম্পর্কের অবনতি ঘটতে পারে। ফাইভজি নিয়ে ওয়াশিংটন ও বেইজিংয়ের মধ্যে হুয়াওয়ে বিতর্ক ক্রোয়েশিয়া, চেক, এস্তোনিয়া, রোমানিয়া, সার্বিয়া ও স্লোভেনিয়াকে সাবধান করেছে।

সামগ্রিক পরিস্থিতিতে চীনের সঙ্গে ভবিষ্যৎ সম্পর্কে সিইই দেশগুলোর মধ্যে আস্থার ঘাটতি তৈরি করেছে, যা ১৭+ উদ্যোগের সমাপ্তি ঘটাতে পারে।

ইরান সংশ্লিষ্টতায় মার্কিন কালো তালিকায় চীনা প্রতিষ্ঠান

ইরানের শিপিং কোম্পানি ইসলামিক রিপাবলিক অব ইরান শিপিংকে মার্কিন নিষেধাজ্ঞা এড়ানোর কাজে সহযোগিতার অভিযোগে দুই চীনা নাগরিক এবং ছয় চীনা প্রতিষ্ঠানকে কালো তালিকাভুক্ত করেছে যুক্তরাষ্ট্র। কোম্পানি ছয়টি হচ্ছে রিচ হোল্ডিং গ্রুপ, রিচ শিপিং লাইনস, ডিলাইট শিপিং, গ্রেসিয়াস শিপিং, নোবল শিপিং এবং সুপ্রিম শিপিং কোম্পানি। এছাড়া দুই ব্যক্তির মধ্যে রয়েছে রিচ হোল্ডিং গ্রুপের প্রধান নির্বাহী এরিক চেন এবং প্রেসিডেন্ট ড্যানিয়েল ওয়াই।

মার্কিন পররাষ্ট্রমন্ত্রী মাইক পম্পেও এক বিবৃতিতে বলেন, বিশ্বব্যাপী বিভিন্ন অংশীজনকে আমরা সতর্ক করে বলতে চাই, যদি কেউ ইরানের শিপিং কোম্পানির সঙ্গে ব্যবসায় জড়ায়, তাহলে তারা মার্কিন নিষেধাজ্ঞার মুখোমুখি হবে। মার্কিন প্রেসিডেন্ট ডোনাল্ড ট্রাম্প ২০১৫ সালে স্বাক্ষরিত ইরান পারমাণবিক চুক্তি থেকে যুক্তরাষ্ট্রকে প্রত্যাহার করে নেন। এর পরপরই তিনি ইরানের বিরুদ্ধে অর্থনৈতিক নিষেধাজ্ঞা আরোপ করেন।

প্রত্যাবাসনের আশা কমছে নাবিকদের

চলতি বছরের জুলাই থেকে আগস্ট সময়ে নাবিকদের অভিজ্ঞতার ভিত্তিতে সিফেরার্স হ্যাপিনেস ইনডেক্স প্রকাশ করেছে 'মিশন টু সিফেরার'। সূচকে দেখা গেছে, তৃতীয় প্রান্তিকে হ্যাপিনেস বা প্রসন্নতা বাড়লেও নাবিকদের মধ্যে প্রত্যাবাসনের আশা বেশ কমে গেছে।

চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকের হ্যাপিনেস সূচকে নাবিকদের মধ্যে সুখানুভবে পতন দেখা যায়। দ্বিতীয় প্রান্তিকে তাতে আরো অবনমন ঘটে। আর তৃতীয় প্রান্তিক অর্থাৎ করোনাভাইরাসসৃষ্ট মহামারির চূড়ান্ত সময়ে নাবিকদের অভিজ্ঞতার ভিত্তিতে এ সূচক প্রণয়ন করা হয়। এ সময়ে দীর্ঘদিন সমুদ্রে অবস্থানরত বিপর্যস্ত নাবিকদের কল্যাণে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার (আইএমও) উদ্যোগে বেশকিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়। তাতে নাবিকদের মধ্যে প্রসন্নতা কিছুটা বাড়লেও প্রত্যাবাসন অর্থাৎ কবে তারা পরিবারের সদস্যদের সঙ্গে মিলিত হতে পারবে, সে বিষয়ে অনিশ্চয়তা তাদের মধ্যে গেড়ে বসেছে বলে প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়।

২০৪০ নাগাদ সমুদ্রে প্লাস্টিক দূষণ তিন গুণ বাড়তে পারে

আগামী দুই দশকে সমুদ্রে প্লাস্টিক বর্জ্যের দূষণ বেড়ে তিন গুণ হতে পারে। ইন্টারন্যাশনাল সলিড ওয়েস্ট অ্যাসোসিয়েশন নামের একটি বেসরকারি সংস্থা তাদের এক প্রতিবেদনে বলেছে, প্লাস্টিকের উৎপাদন হ্রাসে কোম্পানি ও সরকারগুলো যদি কার্যকর উদ্যোগ না নেয়, তাহলে পরিস্থিতি আরো ভয়াবহ হয়ে উঠতে পারে।

সলিড ওয়েস্ট জানিয়েছে, করোনাভাইরাস মহামারির সময়ে একবার ব্যবহারযোগ্য প্লাস্টিকের ভোগ বেশ বেড়েছে। এশিয়ার নির্জন সৈকতগুলো ফেস মাস্ক ও ল্যাটেক্স গ্লাভসে সয়লাব হয়ে পড়ছে। ভাগাড়গুলো খাবারের টেকঅ্যাওয়ে পাত্র এবং অনলাইন ডেলিভারি প্যাকেজিংয়ে ভর্তি হয়ে যাচ্ছে।

দ্য পিউ চ্যারিটেবল ট্রাস্টস এবং সিস্টেমআইকিউর জন্য প্রণীত এক গবেষণা প্রতিবেদনে বিজ্ঞানী ও শিল্পসংশ্লিষ্টরা সম্ভাব্য সমাধানের পথ বাতলেছেন, যেগুলো অনুসরণ করলে সমুদ্রে পরিবাহিত প্লাস্টিকের পরিমাণ ৮০ শতাংশ পর্যন্ত কমানো সম্ভব।

আইবিসি ও মারপল সংশোধনী কার্যকরে প্রয়োজন প্রস্তুতি

আগামী বছরের ১ জানুয়ারি থেকে শিপিং শিল্পে বিদ্যমান দুটি ফিটনেস সার্টিফিকেটের স্থলে প্রয়োজন হবে হালনাগাদ সার্টিফিকেট। বিপজ্জনক কেমিক্যাল বহনকারী জাহাজের ফিটনেস অর্থাৎ নির্মাণ ও যন্ত্রপাতি সংশ্লিষ্ট আইবিএস কোড এবং বাল্কে ক্ষতিকর তরল পরিবহন সংশ্লিষ্ট মারপল সংযোজনী-২-এর হালনাগাদ সার্টিফিকেট কার্যকরের আগে এ বিষয়ে

সংবাদ সংক্ষেপ

গ্রিন হাইড্রোজেন প্রকল্প নিয়ে তোড়জোড় অস্ট্রেলিয়ার

৩৬ বিলিয়ন ডলার ব্যয়ে ওয়েস্টার্ন অস্ট্রেলিয়ায় এশিয়ান রিনিউয়েবল এনার্জি হাব গড়ে তুলবে অস্ট্রেলিয়া। ২ হাজার ৫০০ বর্গমাইল এলাকাজুড়ে নির্মীয়মাণ ২৬ গিগাওয়াট ক্ষমতার সুবিশাল সোলার অ্যান্ড উইন্ড ফার্মটি হতে যাচ্ছে বিশ্বের বৃহত্তম গ্রিন পাওয়ার প্লান্ট। অবশ্য এই কেন্দ্র থেকে বিদ্যুৎ নয়, বরং ইলেকট্রোলাইসিস প্রক্রিয়ায় গ্রিন হাইড্রোজেন উৎপাদন করা হবে। উৎপাদিত হাইড্রোজেনকে বায়ুমণ্ডলের নাইট্রোজেনের সাথে মিশিয়ে অ্যামোনিয়া তৈরি করে সার হিসেবে রপ্তানি করার পরিকল্পনা রয়েছে অস্ট্রেলিয়া সরকারের।

বাড়তে পারে ডিজেল ট্যাক্স, সতর্কতা ব্রিটিশ বন্দরের

বন্দরে সবচেয়ে বেশি ব্যবহৃত জ্বালানি অব-হাইওয়ে ডিজেল ফুয়েলে শুল্ক বৃদ্ধির সরকারি সিদ্ধান্তের বিপক্ষে শক্ত অবস্থান নিয়েছে ব্রিটিশ পোর্টস অ্যাসোসিয়েশন। এ ধরনের ফুয়েলে ২০২২ সাল পর্যন্ত গ্যালনপ্রতি ২ দশমিক ২৬ ডলার শুল্কছাড় কার্যকর ছিল, যার মেয়াদ শেষ হলে অতিরিক্ত মাশুল দিতে গিয়ে বন্দরগুলোর ব্যয় বছরে অন্তত ৩ শতাংশ বাড়বে। বিপিএর হিসাব অনুযায়ী, আকারভেদে টার্মিনালগুলোতে বাড়তি অপারেশনাল খরচ বার্ষিক ৬ লাখ ৫০ হাজার মার্কিন ডলার থেকে কয়েক মিলিয়নও ছাড়িয়ে যেতে পারে।

সাইবার হামলায় গতি কমেছে সিএমএ সিজিএমের

প্রথমবারের মতো সাইবার হামলার কবলে পড়ে এক সপ্তাহ পরও সিস্টেম পুরোপুরি অপারেশনাল করতে পারেনি সিএমএ সিজিএম। সিস্টেমে ম্যালওয়্যার ছড়িয়ে পড়া বন্ধ করে প্রাথমিকভাবে হামলাকে রুখে দেওয়া গেছে মনে করা হলেও পরে গুরুত্বপূর্ণ ডেটা বেহাত হয়ে যাওয়ার কথা জানায় ফ্রেঞ্চ শিপিং জায়ান্ট কোম্পানিটি। তবে প্রতিষ্ঠানটির সাথে আদান-প্রদান হওয়া ইমেইল, ট্রান্সমিটিং ফাইল, ইলেকট্রনিক ডেটা এক্সচেঞ্জসহ সকল যোগাযোগ নিরাপদ আছে বলে স্টেকহোল্ডারদের আশ্বস্ত করেছে তারা।

গতি ফিরে পেয়েছে অ্যান্টুয়ার্প

করোনার কারণে বিশ্বের অন্যান্য বন্দরের মতো প্রথমে থমকে গেলেও কনটেইনার ভলিউম আর ট্রান্সশিপমেন্ট ধীরে ধীরে বাড়ছে বেলজিয়ামের শীর্ষ বন্দর অ্যান্টুয়ার্পে। চলতি বছরের নয় মাসের মাথায় প্রকাশিত রিপোর্টে দেখা যায়, অ্যান্টুয়ার্পের মোট থ্রুপুট আগের বছরের চেয়ে ৪ শতাংশ কম হলেও ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের ভলিউম অনেক দিন ধরেই স্থির আছে, যা প্রতিবেশী বন্দর হামবুর্গ বা লা হাভরের তুলনায় বেশ ভালো। মার্চ থেকে জুন পর্যন্ত চলা স্থবিরতা কাটিয়ে জুলাই থেকে কনটেইনার পরিবহনের হার নিয়মিত বেড়েছে এখানে।

সংবাদ সংক্ষেপ

ফুকুশিমার তেজস্ক্রিয় বর্জ্য সমুদ্রে ফেলবে জাপান

২০১১ সালের ভূমিকম্প ও সুনামির ফলে ঘটা ফুকুশিমা দাইচি পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র দুর্ঘটনায় উৎপন্ন তেজস্ক্রিয় বর্জ্য ও দূষিত পানি সমুদ্রে ফেলার কথা জানিয়ে প্রেস বিজ্ঞপ্তি দিয়েছে জাপান সরকার। এ সিদ্ধান্তের বিপরীতে এখনো জাপান থেকে আগত খাদ্যসহ সকল দ্রব্য তেজস্ক্রিয় স্ক্যানিং করে নেওয়া প্রতিবেশী দক্ষিণ কোরিয়া আনুষ্ঠানিক কোনো প্রতিক্রিয়া ব্যক্ত করেনি। গত ১০ বছর ধরে ১ দশমিক ২ মিলিয়ন টন তেজস্ক্রিয় বর্জ্য ফেলা নিয়ে সমস্যায় ভোগার পর এ উদ্যোগ নেওয়া হলেও ফুকুশিমায় সামুদ্রিক মৎস্য আহরণ শিল্পে এ পদক্ষেপের কারণে মারাত্মক নেতিবাচক প্রভাব পড়বে তা বলাই বাহুল্য।

মায়ের্স্কের এয়ার ফ্রেইট সার্ভিস চালু

বিমান সংস্থা ড্যামকোর এয়ার সার্ভিস এবং ড্যানিশ ক্যারিয়ারের কয়েকটি ভাড়া বিমানের সমন্বয়ে গঠিত মায়ের্স্কের আকাশ পরিবহন ব্যবস্থা গত সেপ্টেম্বরে আনুষ্ঠানিকভাবে যাত্রা করেছে। প্রথমবারের চালানে থাইল্যান্ড থেকে জাপানে পণ্য পাঠিয়ে দ্রুততম সময়ে পণ্য ডেলিভারির পথে আরো একধাপ এগিয়ে গেল ড্যানিশ সংস্থাটি। উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে প্রচলিত নৌপরিবহন ব্যবস্থার চেয়ে দ্রুত সরবরাহের পাশাপাশি যেকোনো সংকটময় পরিস্থিতি, বৃহদাকৃতির কার্গো বা মূল্যবান দ্রব্য আনা-নেওয়ার ক্ষেত্রে সাশ্রয়ী মূল্যে সেবাদানের প্রতিশ্রুতি দেন মায়ের্স্কের থাইল্যান্ড, মালয়েশিয়া ও সিঙ্গাপুর শাখার মহাপরিচালক রুপেশ জৈন।

বায়োফাউলিং এবং জিএইচজির বিরুদ্ধে জোটের শক্তি বাড়ল

সমুদ্রে জৈব দূষণ বা বায়োলজিক্যাল ফাউলিং এবং গ্রিন হাউস গ্যাস নিঃসরণ বন্ধে গড়া জোট গ্লোবাল ইন্ডাস্ট্রি অ্যালায়েন্সে (জিআইএ) ষষ্ঠ ও সপ্তম সদস্য হিসেবে যোগ দিয়েছে দক্ষিণ কোরিয়ার মেরিন সাপ্লায়ার ট্যাস গ্লোবাল এবং পরিবেশবিষয়ক ড্যানিশ পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ডিএইচআই ওয়াটার। আইএমও গ্লোফাউলিং পার্টনারশিপ প্রজেক্টের অধীনে চলতি বছরের জুনে শুরু হয় এ প্রকল্প। বিলুপ্তপ্রায় প্রাণী রক্ষা এবং ক্ষতিকর গ্যাস নিঃসরণের পরিমাণ কমিয়ে আনতে মেরিন সেক্টরের বিভিন্ন বেসরকারি প্রতিষ্ঠানকে একই প্লাটফর্মে নিয়ে আসার চেষ্টা করছে জিআইএ।

পানামা খালে কমেছে পণ্য পরিবহন

পানামায় অর্থবছর শুরু হয় অক্টোবরের ১ তারিখে। সদ্যবিদায়ী অর্থবছরে চীন-মার্কিন বাণিজ্য যুদ্ধ এবং চলমান মহামারির ধাক্কায় ট্রানজিট এবং টনেজ, দুদিক থেকেই জাহাজের ভলিউম প্রত্যাশার চেয়ে কম হয়েছে বলে জানিয়েছে পানামা ক্যানাল অথরিটি। অথচ বছর শুরু হয়েছিল অত্যন্ত আশানুরূপভাবে। এপ্রিল নাগাদ সকল ক্রুজ শিপের ট্রাফিক বন্ধ হয়ে যায়, প্যাসেঞ্জার ও এলএনজি ট্যাংকারের অভাবে মে-জুন মাসে ট্রানজিট কমে যায় ২০ শতাংশ পর্যন্ত। যদিও অর্থবছরের শেষ দুই মাসে ট্রানজিট ও কার্গো মুভমেন্ট আবার স্বাভাবিক হয়ে এসেছে।

সকল পক্ষকে যথাযথ প্রস্তুতি গ্রহণের আহ্বান জানিয়েছে বিমকো।

বিমকো এক বিবৃতিতে জানিয়েছে, ভেসেল চলাচল অব্যাহত রাখতে সংশ্লিষ্ট জাহাজ মালিকদের অবশ্যই নতুন বিধিমালা কার্যকরের আগেই সার্টিফিকেট দুটি সংগ্রহ করতে হবে। জটিলতা এড়াতে সংস্থাটি এজন্য আগে থেকে সার্টিফিকেট ইস্যুর আহ্বান জানিয়েছে। এছাড়া জাহাজগুলোয় নির্দিষ্ট বাষ্প শনাক্ত ডিভাইস সরবরাহে প্রস্তুতি নেওয়ারও আহ্বান জানিয়েছে। পাশাপাশি অনেকে বন্দরে ক্ষতিকর তরল আনলোডের পর প্রিওয়াশ সুবিধার ঘাটতি থাকতে পারে বলে সতর্ক করেছে।

নাবিক বদলে চীনের ১০ বন্দর উন্মুক্ত

করোনাভাইরাসসৃষ্ট মহামারিতে মেরিটাইম শিল্পে নাবিক বদলের ব্যবস্থাটি একেবারে ভেঙে পড়েছে, অবহেলিত থাকছে তাদের স্বাস্থ্যসংশ্লিষ্ট বিষয়গুলো। এ পরিস্থিতিতে সর্বশেষ দেশ হিসেবে চীন বিদেশি নাবিকদের জন্য তাদের ১০টি বন্দর উন্মুক্ত করার সিদ্ধান্ত নিয়েছে। জাহাজে বা নিজ দেশে অবস্থানে বাধ্য নাবিকদের জন্য দেশটির এ উদ্যোগ একটি গুরুত্বপূর্ণ পদক্ষেপ।

বিমকো প্রকাশিত তথ্যে চীনের দালিয়ান, তিয়ানজিন, কিংদাও, সাংহাই, নিংবো, ফুঝাউ, শিয়ামেন, গুয়াংঝু, শেনজেন এবং হাইকো বন্দর বিদেশি নাবিকদের জন্য খুলে দেওয়া হয়েছে বলে জানা গেছে। তবে খুবই কঠোর প্রটোকলের অধীনে নাবিক বদলের কাজটি সম্পন্ন হবে। বিমকো এজন্য শিপিং এজেন্সিগুলোকে চীনে তাদের স্থানীয় প্রতিনিধিদের সঙ্গে পরামর্শের আহ্বান জানিয়েছে। সংস্থাটি আশা করছে, বিদেশি নাবিক বদলের ক্ষেত্রে চীনের অন্য বন্দরগুলোও একই পদক্ষেপ অনুসরণ করবে।

মাছ-মাংস-দুধে নেপালের স্বনির্ভরতার উদ্যোগে হোঁচট

মাছ, মাংস ও দুধে হিমালয়বেষ্টিত নেপালের স্বনির্ভরতার উদ্যোগ করোনাভাইরাসের প্রকোপে বাধাগ্রস্ত হয়েছে। দেশটির প্রাণিসম্পদ বিভাগের পরিচালক বংশী শর্মা প্রবাসী নেপালি সংগঠন আয়োজিত এক সম্মেলনে এ তথ্য জানিয়েছেন।

সম্মেলনে উপস্থাপিত এক নিবন্ধে শর্মা জানান, নেপালের জিডিপিতে প্রাণিসম্পদ খাতের অবদান ১৩ শতাংশ। দেশটির ৬০ শতাংশ কৃষক গবাদিপশু লালন-পালনে যুক্ত। কর্মসংস্থান সৃষ্টি এবং দারিদ্র্য দূরীকরণে এ খাত উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখলেও মহামারির কারণে দুধের উৎপাদন ও সরবরাহ বাধাগ্রস্ত হয়েছে। এমনকি মাছ খাওয়ার অভ্যাসেও ভাটা পড়েছে। দারিদ্র্যের কারণে নেপালিদের মধ্যে মাছ, মাংস ও দুধ খাওয়ার অভ্যাস বাড়েনি বলে মন্তব্য করেন তিনি।

গবাদিপশুর খুরা রোগসহ অন্যান্য রোগ প্রতিরোধে সরকার দৃঢ়প্রতিজ্ঞ উল্লেখ করে শর্মা জানান, ফেডারেল, রাজ্য ও স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানগুলো একযোগে কাজ করলে এ খাত জাতীয় অর্থনীতিতে আরো বেশি অবদান রাখতে সক্ষম হবে।

ভারতের প্যাসেঞ্জার ভেহিকল রপ্তানিতে ধস

চলতি অর্থবছরের প্রথমার্ধে (এপ্রিল-সেপ্টেম্বর) ভারতের প্যাসেঞ্জার কার রপ্তানি গত বছরের একই সময়ের তুলনায় কমেছে প্রায় ৬৫ শতাংশ। অন্যদিকে প্যাসেঞ্জার ভেহিকল রপ্তানি কমেছে প্রায় ৫৮ শতাংশ। বৈশ্বিক বাজারে করোনাভাইরাসজনিত বিধিনিষেধের কারণে রপ্তানিতে এ ধস নেমেছে বলে জানিয়েছে সোসাইটি অব ইন্ডিয়ান অটোমোবাইল ম্যানুফ্যাকচারার্স (এসআইএএম)।

সংস্থাটির সর্বশেষ তথ্যে দেখা গেছে, অর্থবছরের প্রথমার্ধে প্যাসেঞ্জার ভেহিকল রপ্তানি দাঁড়িয়েছে ১ লাখ ৫৫ হাজার ১৫৬ ইউনিটে। অথচ গত বছরের একই সময়ে এটি ছিল ৩ লাখ ৬৫ হাজার ২৪৭ ইউনিট। একইভাবে প্যাসেঞ্জার কার রপ্তানি হয়েছে ১ লাখ ৫২৯টি, গত বছরের ওই সময়ে যা হয়েছিল ২ লাখ ৮৬ হাজার ৬১৮টি। এছাড়া ইউটিলিটি ভেহিকল রপ্তানি গত বছরের ৭৭ হাজার ৩০৯টি থেকে প্রায় ৩০ শতাংশ কমে দাঁড়িয়েছে ৫৪

নতুন জাহাজের বৈশ্বিক চাহিদা এখন তলানিতে

বিশ্বব্যাপী নতুন জাহাজ নির্মাণাদেশ ৩০ বছরের সর্বনিম্নে এসে ঠেকেছে। ডেনমার্কের মেরিটাইম শিল্পের স্বার্থসুরক্ষাকারী সংগঠন ড্যানিশ শিপিংয়ের এক প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে। প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ১৯৮৯ সালের পর চলতি বছর সবচেয়ে কম নতুন জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ পাওয়া গেছে।

বাজার অনিশ্চয়তা এবং করোনাভাইরাসের কারণে চাহিদায় ঘাটতি নতুন জাহাজ নির্মাণাদেশ কমার কারণ বলে জানিয়েছে সংগঠনটি। তাদের প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ডেড ওয়েট টনেজে পরিমাপকৃত বিদ্যমান বৈশ্বিক বহরের অনুপাতে নতুন জাহাজের নির্মাণাদেশ কমেছে ৭ শতাংশ, যা ১৯৮৯ সালের পর সর্বনিম্ন। আর ২০১৫ সালের পর নতুন জাহাজ নির্মাণাদেশের সংখ্যা কমেছে ৪১ শতাংশ। ড্যানিশ শিপিংয়ের বিশ্লেষণে বলা হয়েছে, গত বছরগুলোর তুলনায় চলতি বছর নতুন কনটেইনার, ট্যাংকার বা ড্রাই কার্গো ভেসেল নির্মাণের আগ্রহ এখন প্রায় তলানিতে।

চলতি শতকের শুরুতে জাহাজ নির্মাণে জোরালো প্রবৃদ্ধি দেখা যায়। তবে নির্মাণাদেশ সর্বোচ্চে পৌঁছে ২০০৯ সালে। ওই বছর নতুন কার্যাদেশ আসে বৈশ্বিক বিদ্যমান বহরের প্রায় ৫২ শতাংশ। পরের বছরগুলোয় নির্মাণাদেশে কিছুটা স্থুলতা দেখা দেয়, যদিও ২০১৪ সালে তা সামান্য বাড়ে।

ড্যানিশ শিপিং কোম্পানিগুলো চলতি বছর সেই একই প্রবণতা অনুসরণ করছে বলে প্রতিবেদনে উঠে এসেছে। গত বছরের অক্টোবরের তুলনায় চলতি বছরের অক্টোবরে নতুন জাহাজের কার্যাদেশ কমেছে ৪৫ শতাংশ। বর্তমানে ৫১টি ভেসেল নির্মাণের কার্যাদেশ রয়েছে, যার মোট ওজন মাত্র ১৫ লাখ টন। ড্যানিশ শিপিং জানিয়েছে, নতুন জাহাজ নির্মাণাদেশে অনাগ্রহ করোনাভাইরাস মোকাবিলার প্রচেষ্টাকে তুলে ধরেছে। চাহিদা কমায় শিপিং কোম্পানিগুলো কিছুটা রক্ষা পাচ্ছে। কারণ বহরের আকার কমার অর্থ হচ্ছে ভাড়ার হার বৃদ্ধি।

২০৫০ নাগাদ গ্রিন পাওয়ার আকৃষ্ট করবে ১১ ট্রিলিয়ন ডলার বিনিয়োগ

নবায়নযোগ্য শক্তির উৎপাদন ব্যয় কমার কারণে পরিবেশবান্ধব শক্তিতে আগামী দশকগুলোয় বিনিয়োগ ১১ ট্রিলিয়ন ডলারে উন্নীত হবে। ব্লুমবার্গএনইএফ (বিএনইএফ) তাদের বার্ষিক 'নিউ এনার্জি আউটলুক' প্রতিবেদনে এ তথ্য জানিয়েছে। আগামীর জ্বালানি মিশ্রণে জীবাশ্ম জ্বালানিকে সস্তা নবায়নযোগ্য জ্বালানি কীভাবে হটিয়ে দেবে তারই ইঙ্গিত মিলেছে এ প্রতিবেদনে।

বিশাল অংকের এ বিনিয়োগ পূর্বাভাস সত্ত্বেও বিএনইএফ তাদের প্রতিবেদনে বলেছে, চলতি শতক শেষে বৈশ্বিক উষ্ণতা বৃদ্ধি দুই ডিগ্রি সেলসিয়াসের মধ্যে রাখতে নতুন নবায়নযোগ্য শক্তি উৎপাদনের গতি আরো বাড়ানোর প্রয়োজন হবে। নবায়নযোগ্য শক্তি এবং ব্যাটারি প্রযুক্তিতে বিনিয়োগ বৃদ্ধিতে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ সর্বোচ্চে পৌঁছাবে ২০২৭ সালে। আর পরের বছরগুলো থেকে ২০৫০ সাল পর্যন্ত নিঃসরণ হার বছরে শূন্য দশমিক ৭ শতাংশ হারে কমতে থাকবে। আর এ সময়ের মধ্যে বৈশ্বিক বিদ্যুতে সৌর ও বায়ুবিদ্যুতের অবদান দাঁড়াবে ৫৬ শতাংশ।

বিএনইএফের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা জন মুর নতুন প্রতিবেদন প্রসঙ্গে বলেন, 'জ্বালানি রূপান্তরের ক্ষেত্রে আগামী ১০ বছর খুবই গুরুত্বপূর্ণ। সৌর ও বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদনে গতিবৃদ্ধি, ইলেকট্রিক ভেহিকলে ভোক্তাদের আগ্রহ এক্ষেত্রে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ইস্যু।'

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, আসন্ন বছরগুলোয় জীবাশ্ম জ্বালানিগুলোর মধ্যে কেবল গ্যাসেরই চাহিদা বাড়বে। ভারী শিল্পের পাশাপাশি ভবন উষ্ণ রাখতে এর ব্যবহার বাড়বে। এছাড়া ইলেকট্রিক ভেহিকলের চাহিদার ভিত্তিতে নির্ধারিত হবে তেলের চাহিদার ভাগ্য। ২০৩৫ সালে তেলের চাহিদা সর্বোচ্চে পৌঁছবে এবং তার পর থেকে ধীরে ধীরে কমতে থাকবে। ২০৫০ নাগাদ প্যাসেঞ্জার-ভেহিকল কিলোমিটারের ৬৫ শতাংশ ইলেকট্রিক ভেহিকলের মাধ্যমে পূরণ হবে। ইলেকট্রিক ভেহিকলের বিদ্যমান বহর দিনে ১০ লাখ ব্যারেল তেলের চাহিদা হ্রাস করছে।

হাজার ৩৭৫টিতে। ভ্যান রপ্তানিও কমেছে প্রায় ৮১ শতাংশ।

মজুদ বাড়াতে রিটেইলারদের রেকর্ড আমদানি

করোনাভাইরাসের প্রভাব কাটিয়ে ঘুরে দাঁড়ানোর পথে রয়েছে বৈশ্বিক অর্থনীতি। মার্কিন বন্দরগুলোর পাশাপাশি বিশ্বের অনেক বন্দরে পণ্যের মজুদ যেমন বাড়ছে, তেমনি সরকারগুলোও পুনরুদ্ধার প্রক্রিয়ার সমর্থনে পদক্ষেপ নিতে শুরু করেছে।

সর্ববৃহৎ মার্কিন রিটেইল ট্রেড অ্যাসোসিয়েশন ন্যাশনাল রিটেইল ফেডারেশন (এনআরএফ) এবং হ্যাকেট অ্যাসোসিয়েটসের সর্বশেষ তথ্য অনুযায়ী, খুচরা বিক্রিতে চাঙ্গাভাবের কারণে চলতি গ্রীষ্মে যুক্তরাষ্ট্রে রেকর্ড আমদানি হয়েছে। ছুটির মৌসুমকে সামনে রেখে মার্কিন খুচরা বিক্রেতা প্রতিষ্ঠানগুলো পুরনো মজুদ বিক্রি করে নতুন করে মজুদ বাড়ানোর উদ্যোগ নিয়েছে।

অবশ্য আমদানি বাড়ায় বন্দর ও ক্যারিয়ারগুলোর সামনে নতুন কিছু চ্যালেঞ্জ দেখা দিয়েছে। খালি কনটেইনারগুলো খুঁজে পেতে শিপিং লাইনগুলো যেমন বিপদে পড়ছে, তেমনি বন্দরগুলোয় সৃষ্টি হচ্ছে জট। আর এর প্রভাব পড়ছে শিপিং শিডিউলে, পণ্য প্রবাহে দেখা দিচ্ছে স্লথতা।

গ্যাস ক্যারিয়ারে প্রথম ডুয়েল-ফুয়েল এলপিজি কনভারশন সম্পন্ন

বিডব্লিউ জেমিনি নামের বৃহদাকৃতির একটি গ্যাস ক্যারিয়ারে (ভিএলজিসি) প্রথম প্রথাগত জ্বালানির পাশাপাশি এলপিজি প্রপালশন সিস্টেমে রূপান্তর সম্পন্ন হয়েছে। প্রতিষ্ঠানটি তাদের বহর আরো দক্ষ ও পরিবেশবান্ধব করে তোলার অংশ হিসেবে ইঞ্জিন রূপান্তরের কাজটি শেষ করেছে।

২০১৫ সালে নির্মিত বিডব্লিউ জেমিনি সাড়ে ৫৪ হাজার টনের এলপিজি ট্যাংকার আর ধারণক্ষমতা ৮৪ হাজার কিউবিক মিটার। চীনের ইয়ু লিয়ান ডকইয়ার্ডে ভেসেলটির রেট্রোফিটের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। এর ডেকে স্থাপন করা হয়েছে ৯০০ কিউবিক মিটার ধারণক্ষমতার দুটি এলপিজি ট্যাংক। প্রথাগত জ্বালানির পাশাপাশি ভেসেলটির ডুয়েল-ফুয়েল প্রপালশন ইঞ্জিন চালাতে এ ট্যাংক দুটি থেকে এলপিজি ব্যবহার করা হবে। জেমিনির প্রধান ইঞ্জিনটি কোনো ধরনের কারিগরি সমস্যা ছাড়াই যেকোনো জ্বালানির মাধ্যমে চালু থাকতে পারবে।

তেল উৎপাদন ব্যয় রেকর্ড সর্বনিম্নে

জ্বালানি তেলের গড় ব্রেকইভেন মূল্য (না লাভ-না লোকসান) চলতি বছর কমে ব্যারেলপ্রতি ৫০ ডলারের কাছাকাছি দাঁড়িয়েছে। দুই বছর আগের তুলনায় এ মূল্য প্রায় ১০ শতাংশ কম এবং ২০১৪ সালের তুলনায় প্রায় ৩৫ শতাংশ। এর অর্থ হচ্ছে ছয় বছর আগের তুলনায় তেলের উৎপাদন ব্যয় এখন অনেক কম। রিস্টাড এনার্জির এক নতুন বিশ্লেষণে এ তথ্য উঠে এসেছে।

রিস্টাড এনার্জি বলছে, অফশোরে কূপ উন্নয়নের কারণেই উৎপাদন কমছে। জ্বালানি তেলের ক্ষেত্রে সংস্থাটির সরবরাহ রেখা ব্যয় অনুযায়ী, ২০২৫ সালে দিনপ্রতি ১০ কোটি ব্যারেল তেল উৎপাদনে যে দর থাকা প্রয়োজন সাম্প্রতিক বছরগুলোয় তা ক্রমাগত কমছে। ওই মাত্রায় তেল উৎপাদন অব্যাহত রাখতে ব্যারেলপ্রতি দাম ৫০ ডলার হলেই চলবে বলে সাম্প্রতিক প্রাক্কলনে উঠে এসেছে।

অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের পথে ভারত

কঠোরতম লকডাউনের কারণে সৃষ্ট সংকোচন থেকে বেরিয়ে আসার ইঙ্গিত মিলেছে ভারতীয় অর্থনীতিতে। গুরুত্বপূর্ণ কিছু সূচকে অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের আভাস মিললেও তা ভঙ্গুর হতে পারে বলে জানিয়েছে ব্রিকওয়ার্ক রেটিংস।

চলতি অর্থবছরের প্রথমার্ধে ভারতের অর্থনীতি সংকুচিত হয়েছে প্রায় ১০ শতাংশ। তবে কিছু সূচকে পুনরুদ্ধারের ইঙ্গিত দিচ্ছে। যেমন ম্যানুফ্যাকচারিং পিএমআই (পারচেজিং ম্যানেজার্স'

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ ভিএলসিসি ভাঙায় মন্দা

বাণিজ্যে মন্দার এ সময়ে ভাঙার উদ্দেশে জাহাজ বিক্রির ঘটনা বাড়লেও ২০২০ সালে এসে দেখা যাচ্ছে ইতিহাসে দ্বিতীয় দীর্ঘতম সময় ধরে একটিও ভেরি লার্জ ক্রুড অয়েল ট্যাংকার স্ক্র্যাপ হয়নি। বিমকোর হিসাব অনুযায়ী, ভাঙার উদ্দেশে সৌদি আরব থেকে বাংলাদেশে ২০১৯ সালের জুনে আসা শেষ ভিএলসিসির পর আর কোনো বড় অয়েল ট্যাংকারকে স্ক্র্যাপ ঘোষণা করা হয়নি। এর নেপথ্য কারণ হিসেবে শক্তিশালী তেলের বাজার এবং জাহাজ ভাঙা শিল্পের মন্দাভাবকে চিহ্নিত করেছে বিমকো। গত বছর যেখানে টনপ্রতি ৪৪০ মার্কিন ডলার দরে জাহাজ বিক্রি হয়েছে, এ হার বর্তমানে প্রতি টন ৩৬০ ডলার।

➤ সমুদ্রভিত্তিক ক্লাইমেট সলিউশন অ্যাক্ট পাস করেছে যুক্তরাষ্ট্র

মার্কিন জলসীমায় পাঁচ হাজার গ্রস টনেজের চেয়ে বড় আকৃতির জাহাজের জন্য গ্রিন হাউস গ্যাস নিঃসরণ-বিষয়ক মনিটরিং, রিপোর্টিং এবং সত্যয়নের জন্য নতুন আইন চালু করেছে মার্কিন সরকার। সিলেক্ট কমিটির ক্লাইমেট অ্যাকশন প্ল্যান অনুযায়ী ছয়টি পরিবেশ সুরক্ষা আইনের পাশাপাশি এটিও কার্যকর হবে। এ আইনের চারটি উপধারা হলো বোনামিচির ব্লু কার্বন ফর আওয়ার প্ল্যানেট অ্যাক্ট, কোস্ট রিসার্চ অ্যাক্ট, ওয়াটার পাওয়ার রিসার্চ অ্যান্ড ডেভেলপমেন্ট অ্যাক্ট এবং ব্লু গ্লোব অ্যাক্ট।

➤ নিম্ন মাত্রার সালফারযুক্ত ফুয়েলে সারচার্জ বসাল ওয়ান

দক্ষিণ কোরিয়ার নতুন এমিশন কন্ট্রোল এরিয়ায় (ইসিএ) নিম্ন সালফারযুক্ত জ্বালানিতে অতিরিক্ত চার্জ আদায় করবে ওশান নেটওয়ার্ক এক্সপ্রেস (ওএনই বা ওয়ান)। সমুদ্রগামী জাহাজ থেকে সৃষ্ট দূষণের হার কমাতে বন্দর এবং উপকূলকে ইসিএ হিসেবে ঘোষণা দিয়েছে কোরিয়ার নৌপরিবহন ও মৎস্য মন্ত্রণালয়। এসব এলাকায় শূন্য দশমিক ১ শতাংশ সালফারবাহী জ্বালানি ব্যবহার এবং ধীরে জাহাজ চালানো বাধ্যতামূলক করা হয়, ফলে জাহাজ অপারেশন খরচ বেড়েছে। এ কারণে কোরিয়ামুখী সকল আমদানি-রপ্তানি পণ্যে প্রতি টিইইউ ৩ ডলার করে সালফার জ্বালানি সারচার্জ বসিয়েছে ওয়ান।

➤ শিপিংয়ে ভবিষ্যতের জ্বালানি হবে হাইড্রোজেন ও বায়োফুয়েল

সুইজারল্যান্ডের জেনেভায় অনুষ্ঠিত মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট এফিশিয়েন্সি কনফারেন্সে মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানির (এমএসসি) এক্সিকিউটিভ ভাইস প্রেসিডেন্ট বাড ডার নৌপরিবহন শিল্পে আগামী দিনের জ্বালানি হিসেবে হাইড্রোজেন এবং বায়োফুয়েলের পক্ষে মত প্রকাশ করেন। এ ধরনের জ্বালানির সহজপ্রাপ্যতা নিশ্চিত করতে ইতিমধ্যেই বেশ কয়েকটি প্রকল্প হাতে নিয়েছে এমএসসি, জানান তিনি। তাঁর মতে, শিপিংকে রাতারাতি কার্বনমুক্ত করা সম্ভব নয় এবং এর কোনো একক সমাধানও নেই।

ইনডেক্স) আগস্টের ৫২ শতাংশ থেকে বেড়ে সেপ্টেম্বরে হয়েছে প্রায় ৫৭ শতাংশ, যা গত আট বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ। সেপ্টেম্বরে জিএসটি আদায় হয়েছে সাড়ে ৯৫ হাজার কোটি রুপি। গত বছরের একই সময়ের চেয়ে যা প্রায় ৪ শতাংশ বেশি, আর আগস্টের তুলনায় বেশি ১০ শতাংশ।

তবে ব্রিকওয়ার্ক রেটিংস বলছে, পুনরুদ্ধার প্রক্রিয়াটি টেকসই না-ও হতে পারে। কারণ নতুন প্রকল্পে মূলধনি ব্যয় দ্বিতীয় প্রান্তিকে গত বছরের একই সময়ের তুলনায় কমেছে ৮১ শতাংশ। এছাড়া আগস্টে কোর সেক্টর প্রবৃদ্ধিও ছিল ঋণাত্মক সাড়ে ৮ শতাংশ।

কার্বন নিঃসরণ হ্রাসে জোটবদ্ধ আইএমও ও আইএপিএইচ

গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমাতে জাহাজ ও বন্দরের মধ্যে সহযোগিতা আরো শক্তিশালী করতে নতুন এক কৌশলগত অংশীদারিত্ব উন্মোচন করা হয়েছে। দ্য ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব পোর্টস অ্যান্ড হারবার্স (আইএপিএইচ) সম্প্রতি আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (আইএমও) ও নরওয়ে সরকারের প্রকল্প 'গ্রিনহাউস ২০৫০'-এ কৌশলগত অংশীদার হিসেবে যুক্ত হচ্ছে। বিশ্বের ৯০টি দেশের ১৭০টি বন্দর এবং ১৪০টি বন্দরসংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের জোট হচ্ছে আইএপিএইচ।

জাহাজ থেকে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমাতে আইএমওর কৌশলপত্রে উল্লেখিত লক্ষ্যগুলো পূরণে উন্নয়নশীল দেশগুলোকে সহায়তার উদ্দেশে গ্রিনহাউস ২০৫০ প্রকল্প হাতে নেওয়া হয়েছে। এ প্রকল্পে আইএপিএইচ যুক্ত হওয়ায় কারিগরি সহায়তা এবং সক্ষমতা বৃদ্ধির মতো বিষয়গুলো পূরণ বেশ সহজ হয়ে উঠবে। আইএমও গৃহীত পদক্ষেপগুলো গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমাতে জাহাজ ও বন্দরের মধ্যে স্বেচ্ছাভিত্তিতে সহযোগিতার মনোভাবকে উৎসাহিত করে।

বৈশ্বিক জ্বালানি চাহিদা ২০৪৫ নাগাদ বাড়বে ২৫ শতাংশ

করোনাভাইরাসের প্রাদুর্ভাবে জ্বালানি ও তেলের চাহিদা স্মরণকালের সর্বনিম্নে ঠেকেছে। তবে তেল উৎপাদক দেশগুলোর সংগঠন ওপেক তাদের ওয়ার্ল্ড অয়েল আউটলুক ২০২০ প্রতিবেদনে জানিয়েছে, পতন সত্ত্বেও বৈশ্বিক প্রাথমিক জ্বালানি চাহিদা মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদে বাড়তে থাকবে, যা ২০৪৫ নাগাদ ২৫ শতাংশ বাড়বে।

ওপেক তাদের প্রতিবেদনে জ্বালানি ও তেলের চাহিদা, তেল সরবরাহ ও পরিশোধন, বৈশ্বিক অর্থনীতি, নীতি ও প্রযুক্তিগত উন্নয়ন, জনসংখ্যাগত প্রবণতা, পরিবেশগত বিষয় এবং টেকসই উন্নয়ন ইত্যাদি বিষয়গুলো আমলে নিয়েছে। প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০৪৫ পর্যন্ত সময়ে জ্বালানি মিশ্রণে তেলের অংশ থাকবে সর্বোচ্চ ২৭ শতাংশ। এর পরের অবস্থানে থাকবে প্রাকৃতিক গ্যাস, জ্বালানি মিশ্রণে ওই সময়ে যার অবদান থাকবে ২৫ শতাংশ। আর নবায়নযোগ্য শক্তি খাত প্রতি বছর ৬ দশমিক ৬ শতাংশ হারে বাড়তে থাকবে।

সিঙ্গাপুর প্রণালিতে বাড়ছে জাহাজে চুরির ঘটনা

এশিয়ায় জলদস্যুতার ঘটনা বাড়ছে এমন প্রতিবেদন প্রকাশের মাত্র সপ্তাহ দুয়েকের মাথায় আঞ্চলিক পর্যবেক্ষক সংস্থা রিক্যাপ সিঙ্গাপুর প্রণালিতে জাহাজে অবৈধ আরোহণ ও চুরির বিষয়ে সতর্কবার্তা জারি করেছে। সতর্কবার্তায় এ প্রণালির পূর্বমুখী লেনে তিনটি জাহাজে লুকিয়ে দুর্বৃত্তরা উঠে পড়ে বলে জানানো হয়।

মাত্র ২ ঘণ্টার ব্যবধানে এ ঘটনাগুলো ঘটে। তবে জাহাজগুলোর ক্রুরা অনুপ্রবেশকারীদের মুখোমুখি পড়েননি কিংবা তাদের কেউ আহতও হননি। জাহাজের কোনো কিছু চুরি যায়নি বলেও জানিয়েছে তারা। বাল্ক ক্যারিয়ার সিজার্নি, এ রেসার এবং এল ম্যাটাডোরে এ ঘটনাগুলো ঘটে। তিনটি ঘটনায়ই জাহাজে দুর্বৃত্তরা লুকিয়ে উঠে পড়ে। ইঞ্জিন রুমের আশপাশে তাদের দেখা যায় বলে প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে।

সতর্কবার্তায় রিক্যাপ জানিয়েছে, মাত্র দুই সপ্তাহের ব্যবধানে এমন ছয়টি ঘটনা যথেষ্ট উদ্বেগজনক।

সিফেরার ক্রাইসিস অ্যাকশন টিম গঠন আইএমওর

করোনাভাইরাসের কারণে ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা ও বন্দরসংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিধিনিষেধের কারণে মেরিটাইম খাতে নাবিক বদলের বিষয়টি এক মহাসংকট হিসেবে আবির্ভূত হয়েছে। চলমান সংকট থেকে উত্তরণে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (আইএমও) গঠন করেছে সিফেরার ক্রাইসিস অ্যাকশন টিম (এসসিএটি)।

মহামারির কারণে সৃষ্ট বেশকিছু জটিল পরিস্থিতির কারণে নাবিকদের একটি বড় অংশ এবং তাদের স্বজনরা উদ্বেগ জানিয়েছে আইএমওর হস্তক্ষেপ কামনা করে। নাবিক বদলের এ সংকট কাটিয়ে উঠতে সংস্থাটি গঠন করেছে এসসিএটি। গঠিত দলটির মূল লক্ষ্য উদ্ভূত পরিস্থিতির সমাধান খুঁজতে বিভিন্ন দেশের সরকারি প্রতিনিধি, এনজিও, ট্রেড ইউনিয়ন বা সংশ্লিষ্ট সংগঠনগুলোর জন্য যোগাযোগ রক্ষা বা উপযুক্ত সংস্থাগুলোর সঙ্গে নাবিকদের পরিচিত করে তোলা।

এসসিএটি কীভাবে নাবিকদের সহায়তা করতে পারে তার উদাহরণ হিসেবে আইএমও চলতি বছরের ১০ মে সংঘটিত এক ঘটনার কথা উল্লেখ করেছে। একটি অফশোর সাপোর্ট ভেসেলে অবস্থানরত শারীরিক ও মানসিকভাবে ক্লান্ত এক নাবিক আইএমওর সঙ্গে যোগাযোগ করে। ওই নাবিকসহ তার অনেক সহকর্মী কোনো বিরতি ছাড়াই অফশোরে ১০০ দিনের বেশি কাটায়। মালিকপক্ষ তাদের কর্মচুক্তি আরো দুই মাসের জন্য বাড়াতে পারে-এ সম্ভাবনায় ওই নাবিক খুবই উদ্বিগ্ন হয়েই আইএমওর দ্বারস্থ হয়। আইএমও ওই বার্তাটি সংশ্লিষ্ট এনজিওর নজরে আনে এবং জাহাজটি যে দেশে নিবন্ধিত, সেই দেশের মেরিটাইম ও বন্দর কর্তৃপক্ষের সঙ্গে যোগাযোগ করে। আইএমওর হস্তক্ষেপের কারণেই সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলো ওই জাহাজে নাবিক বদলের বিষয়টি নিশ্চিত করে এবং তাকে পরিবারের সদস্যদের সঙ্গে মিলিত হওয়ার সুযোগ করে দেয়।

সংবাদ সংকেত

- মহামারির কারণে বিমান ভাড়া বৃদ্ধি, দেশে দেশে কোয়ারেন্টাইন প্রক্রিয়া মেনে চলাসহ নানা বিধিনিষেধ আরোপের ফলে ক্রু পরিবর্তনের খরচ দ্বিগুণের বেশি বেড়েছে।
- অন্তত এক বিলিয়ন ডোজ কোভিড-১৯ টিকা সারা বিশ্বে পরিবহনের লক্ষ্যে টিকা উৎপাদনকারী প্রতিষ্ঠান কোভ্যাক্সের সাথে চুক্তিবদ্ধ হয়েছে মায়ের্স্ক। বর্তমানে ফেজ ওয়ানে থাকা কোভ্যাক্স টিকার পরীক্ষামূলক ট্রায়াল চলছে তাইওয়ানে।
- সভেলবার্ড দ্বীপপুঞ্জের কাছে জলসীমায় নৌযানগুলোতে হেভি ফুয়েল অয়েল ব্যবহার ও পরিবহন নিষিদ্ধ করার উদ্যোগ নিচ্ছে নরওয়ে। বর্তমানে দ্বীপপুঞ্জটির সীমিত সংখ্যক সংরক্ষিত এলাকায় এই নিষেধাজ্ঞা জারি আছে।
- ইইউ শিপ রিসাইক্লিং রেগুলেশনের অধীনে বিপজ্জনক পদার্থ বহনকারী জাহাজ রিসাইকল প্রক্রিয়া-সংক্রান্ত গাইডলাইন প্রকাশ করেছে ইউরোপিয়ান কমিশন।
- দক্ষিণ আটলান্টিকের দুর্গম দ্বীপ থেকে ফেরার পথে ১৫ অক্টোবর ডুবে যাওয়া গবেষণা-নৌযান এমএফভি জিও রিসার্চারের ৬২ জন ক্রুর সবাইকে উদ্ধার করে নিরাপদে সরিয়ে নেওয়া হয়েছে।
- সবচেয়ে বেশি ২০,৭২৩ টিইইউ লোডেড কনটেইনার নিয়ে যাত্রা করে রেকর্ড গড়ল ২৩,১১২ টিইইউ ধারণক্ষম বিশ্বের প্রথম এলএনজি-ফুয়েলচালিত মেগাম্যাক্স-২৪ সিএমএ সিজিএম জ্যাক সাদে।
- বিশ্বের প্রথম কমপ্রেসড হাইড্রোজেন ক্যারিয়ার শিপের কনসেপ্ট ডিজাইনের কাজ চূড়ান্ত করেছে অস্ট্রেলিয়ান প্রতিষ্ঠান গ্লোবাল এনার্জি ভেঞ্চার।
- করোনাজনিত ধাক্কা সামলে লাভের মুখ দেখতে চলেছে হাপাগ-লয়েড। আগের বছরের তৃতীয় প্রান্তিকে আয় করা ২৫৩ মিলিয়ন ইউরোর বিপরীতে এ বছরের তৃতীয় প্রান্তিকের আয় দাঁড়িয়েছে ৩৫০ মিলিয়ন ইউরো।
- চীনের হুয়ারুন দাদং শিপইয়ার্ডে হাপাগ-লয়েডের আলট্রা-লার্জ কনটেইনারশিপ সাজিরকে ডিজেলচালিত ইঞ্জিন থেকে বদলে এলএনজি জাহাজে রূপান্তর করা হয়েছে, এত বড় জাহাজে এ ধরনের কনভারশন বিশ্বে এই প্রথম।
- পূর্ণ হয়ে (গড়পড়তা ১৯,৫০০ টিইইউ) চীন থেকে ইউরোপে যাত্রা করেছে। দক্ষিণ কোরিয়ায় নির্মাণ শেষে যার প্রথমটি যাত্রা করেছিল এ বছরের এপ্রিলে এবং শেষটি অক্টোবরে।
- ফ্রান্সের লা হাভরেতে চালু হলো স্ক্রাবার ওয়েস্টওয়াটার ট্রিটমেন্ট প্লান্ট। সার্প ইন্ডাস্ট্রিজের অঙ্গপ্রতিষ্ঠান সেরেপের সাথে যৌথ ভাবে উদ্যোগটি গড়ে তুলেছে সালফার ইমিশন কন্ট্রোল এরিয়াতে অবস্থিত বন্দর কর্তৃপক্ষ।
- ২০১৯-২০ অর্থবছরে সমুদ্রপথে ১০ দশমিক ৪ বিলিয়ন ডলার রপ্তানি এবং ১৫ দশমিক ৫ বিলিয়ন আমদানিসহ মোট প্রায় ২৬ বিলিয়ন মার্কিন ডলারের বাণিজ্য হয়েছে মিয়ানমারে।

নৌপরিবহন শিল্পের জন্য মহামারির শিক্ষা

বন্দরবার্তা ডেস্ক

কোভিড-১৯ মহামারির জন্য কোনো শিল্পই প্রস্তুত ছিল না। এর আঘাত থেকে কেউ রেহাইও পায়নি। অদৃশ্য এই ভাইরাস একদিকে শিল্পের চাকা থামিয়ে দিয়েছে, অন্যদিকে ব্যবসার ঝাঁপও নামিয়ে দিয়েছে। সীমান্ত যোগাযোগ ও বন্দরের কার্যক্রমও বন্ধ করে দিয়েছে ভাইরাসটি। সেই সাথে রয়েছে লাখো মৃত্যু ও কোটি কোটি মানুষের দুর্ভোগ-দুর্ভাবনা।

সরবরাহ ব্যবস্থা বিঘ্নিত হওয়ায় এর তাৎক্ষণিক প্রভাব পড়েছে আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও নৌপরিবহন শিল্পের ওপর। ক্রুজ শিপে ব্যাপক হারে সংক্রমণ সুবিধাজনক দেশের অধীনে জাহাজ নিবন্ধনের যে রেওয়াজ তার ওপর তীক্ষ্ণ দৃষ্টি ফেলতে বাধ্য করেছে। আগে থেকেই ধুঁকতে থাকা এই শিল্পের জন্য নতুন বিপত্তি হয়ে দেখা দিয়েছে জ্বালানি তেলের দরপতন। সেই সাথে আইএমওর স্বল্পমাত্রার সালফারযুক্ত জ্বালানিনীতি বাস্তবায়নের চ্যালেঞ্জ তো আছেই!

মহামারির কারণে জাহাজ চলাচল যে পুরোপুরি থামিয়ে দিতে হয়েছে, তেমন নয়। তবে সমস্যায় পড়তে হয়েছে বন্দরগুলোর জাহাজ ভিড়তে দেওয়ায় অস্বীকৃতি ও কোয়ারেন্টিন-সংক্রান্ত বিধানের কারণে। ফলে চুক্তির মেয়াদ শেষেও জাহাজিরা জাহাজ ছাড়তে পারেননি। এর মধ্যেই জাহাজে করোনাভাইরাসের সংক্রমণও বেড়েছে। ক্রুজ জাহাজগুলোয় সংক্রমণ তো ছিল রীতিমতো উদ্বেগজনক! অস্ট্রেলিয়ায় রুবি প্রিন্সেস ও জাপানে ডায়মন্ড প্রিন্সেসের কয়েকশ যাত্রী ও ক্রু কোভিড-১৯ এ আক্রান্ত হন। এ থেকে বুঝতে বাকি থাকে না যে, মহামারি মোকাবিলায় প্রস্তুতির কতটা ঘাটতি ছিল এই শিল্পের। বিভিন্ন দেশ ক্রুজ জাহাজকে তাদের বন্দরে ভিড়তে না দেওয়ায় সংক্রমণের মাত্রা আরো বেড়ে যায়।

পরিস্থিতির সাথে খাপ খাইয়ে উত্তরণ

বাণিজ্যিক ও পরিচালনগত-উভয় ক্ষেত্রেই মালিকদের পক্ষে জাহাজ চালিয়ে নিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেন শিপ ম্যানেজাররা। তবে তাদের প্রধান কাজ জাহাজ চলাচল যাতে অব্যাহত থাকে, সেটি নিশ্চিত করা অথবা কলাম্বিয়া শিপ ম্যানেজমেন্টের সিইও মার্ক ও'নিলের ভাষায়, 'প্রপেলারগুলো নিরাপদে ঘূর্ণায়মান রাখা'। 'হার্টব্রেক রিজ' মুভিতে ক্লিন্ট ইস্টউডের মতো শিপ ম্যানেজারকেও কৌশল আঁটতে হয়েছে, পরিস্থিতির সাথে মানিয়ে নিতে হয়েছে, তারপর এ থেকে উত্তরণ মিলেছে। মহামারির মধ্যেও জাহাজ চলাচল যাতে সচল থাকে, সেজন্য অনেক বেশি নমনীয় হতে হয়েছে তাদের। প্রযুক্তি ব্যবহার করে তৈরি করতে হয়েছে শক্তিশালী ও আগাম পরিকল্পনা। সবচেয়ে লক্ষণীয় যে বিষয়, তা হলো তাদেরকে শক্তিশালী ও স্বচ্ছ দৃষ্টিভঙ্গির নেতৃত্বের ভূমিকায় নামতে হয়েছে।

এর সাথে একমত থম শিপ ম্যানেজমেন্টের সিইও নর্টন ওলাভ। আরো খানিক অগ্রসর হয়ে তিনি বলেন, শিপ ম্যানেজারদের মতোই একই চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হয়েছে জাহাজ মালিকদেরও। তবে সবচেয়ে বড় যে সমস্যা, সেটি হলো নাবিক বদল করতে না পারা। এর ভুক্তভোগী হয়েছেন শিপ ম্যানেজারদের থেকে শুরু করে জাহাজ মালিক সবাই। উদ্ভূত পরিস্থিতিতে বিভিন্ন বাণিজ্য সংগঠন, ট্রেড ইউনিয়ন এবং আইএমওও বিভিন্ন দেশের সরকারের কাছে সিফেরারদের 'কি ওয়ার্কার' হিসেবে স্বীকৃতি দেওয়ার আর্জি জানাতে বাধ্য হয়েছে, যাতে চুক্তির মেয়াদ শেষ হওয়ার পর তারা জাহাজ থেকে নামতে পারেন এবং দেশে ফেরার সুযোগ পান।

নাবিক বদল

মহামারির কারণে জাহাজে থাকা নাবিকরা একাধিকভাবে ক্ষতির শিকার হয়েছেন। উল্লেখযোগ্য সময় পর্যন্ত তাদের বেতন বাকি পড়েছে। জাহাজ থেকে নেমে যে ঘরে ফিরবেন, সে সুযোগও তারা পাননি। কারণ খুব কম সংখ্যক দেশই নাবিকদের গ্রহণ করেছে।

নাবিক প্রত্যাবর্তনের জন্য জাহাজ মালিক ও শিপ ম্যানেজারদের অনেকগুলো বিষয়ের মধ্য দিয়ে যেতে হয়। কার্নিভাল ক্রুজ লাইনের আটকাপড়া ২৬ হাজার নাবিকের কথাই ধরুন। তাদের বাড়ি ফেরার ব্যবস্থা করার সাথে উত্তর ইউরোপ, ভূমধ্যসাগর, দক্ষিণ আফ্রিকা, ভারত, ইন্দোনেশিয়া ও ফিলিপাইনে জাহাজ পাঠানোর বিষয়টি জড়িত।

ডোমিনিকা মেরিটাইম সার্ভিসেসের ব্যবস্থাপনা পরিচালক হেনরিক জেনসেন যেমনটা বলছিলেন, নাবিক বদলের সাথে জটিল যেসব বিষয় জড়িত, সবসময়ই যে সেগুলো এক রকম থাকে তা নয়। এজন্য জাহাজ মালিক ও শিপ ম্যানেজার উভয়কেই নমনীয় হতে হয়। নাবিক বদলের ব্যাপারে আমরা সবসময়ই তৎপর ছিলাম এবং এখনো আছি। এজন্য সব ধরনের বিকল্পই আমরা খতিয়ে দেখছি। জাহাজের রুট বরাবর কোনো বন্দর আছে কিনা, সেটা দেখা হচ্ছে। নাবিক বদলের জন্য উপযোগী কোনো বন্দর যদি পেয়ে যাই, সেক্ষেত্রে জাহাজটির অভিমুখ সেদিকে ঘুরিয়ে নেওয়া যায় কিনা, নিলে সেটা লাভজনক হবে কিনা সেসব নিয়ে জাহাজ মালিকদের সাথে আমরা আলোচনাও করছি।

বিএসএম ক্রুজ সার্ভিসেসের ব্যবস্থাপনা পরিচালক মার্টিন স্প্রিঙ্গার বলেন, বিশ্বের সব বন্দর যখন একে একে বন্ধ হয়ে যাচ্ছিল, ঠিক সেই সময় আমাদের গ্রাহক জার্মান ট্যুর অপারেটর ফিনিক্স রেইজেন তৎক্ষণাৎ সব যাত্রীকে বিমান ধরে নিজ নিজ দেশে ফিরে যাওয়ার আহ্বান জানায়। তা সম্ভব না হলে যাত্রীসহ জাহাজটিকেই ফিরে আসতে বলা হয়। যদিও বিশ্বব্যাপী বন্দর বন্ধ ও ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা-সম্পর্কিত নতুন ঘোষণা আসার পর পরিস্থিতি পুরোপুরি বদলে যায়।

ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স ফেডারেশনের (আইটিএফ) হিসাবমতে, নাবিক বদলে জটিলতার কারণে বিপুল সংখ্যক সিফেরারকে চুক্তির মেয়াদ শেষ হওয়ার পরও কাজ চালিয়ে যেতে হয়। ২০২০ সালের মধ্য জুন পর্যন্ত এ ধরনের সিফেরারের সংখ্যা ছিল প্রায় ৩ লাখ। কাজের বাইরে থাকা সমসংখ্যক সিফেরার নতুন করে জাহাজে যোগদানের অপেক্ষায় ছিলেন। সুতরাং বলা যায়, নাবিক বদলে বাধা সৃষ্টিকারী কোভিড-১৯-সংক্রান্ত ভ্রমণ বিধিনিষেধ ও সরকারের অন্যান্য নীতির কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন প্রায় ছয় লাখ নাবিক।

আইটিএফের মহাপরিচালক স্টিফেন কটনের ভাষায়, তিন লাখ সিফেরার জাহাজে আটকা পড়েন, যারা ঘরে ফিরতে মরিয়া। আরো তিন লাখ সিফেরারকে আর্থিক যন্ত্রণার মধ্য দিয়ে যেতে হয় জাহাজে যোগ দিতে না পারার কারণে। আইটিএফ সিফেরার শাখার প্রধান ডেভ হেইন্ডেল এর সাথে যোগ করে বলেন, মেরিটাইম শিল্পে বড় ধরনের বিপর্যয় দেখতে না চাইলে সরকারগুলোকে অবশ্যই এ বিষয়ে ভূমিকা পালন করতে হবে। জরুরি পদক্ষেপ এ মুহূর্তে খুব বেশি দরকার।

মানসিক চাপ ও নিরাপত্তা নিয়ে উদ্বেগ

নাবিক বদল না করতে পারার প্রভাব মেরিটাইম শিল্পে কতটা বিপদ ডেকে আনতে পারে সে-সম্পর্কে কিছু ধারণা দেওয়ার চেষ্টা করেছেন ভি. গ্রুপের গ্রুপ পরিচালক ম্যাট ডানলপ। তিনি বলেন, নাবিকদের ওপর চাপ দীর্ঘায়িত হলে সাগরে থাকা জাহাজ মারাত্মক দুর্ঘটনায় পড়তে পারে। কারণ আইএমওর উপাত্তই বলছে, সাগরে দুর্ঘটনার ৮০ শতাংশ ঘটে মানুষের ভুলে। দুর্বল মানসিক স্বাস্থ্য, অবসাদ ও চাপ সিফেরারদের দৈনন্দিন কাজে বিঘ্ন ঘটানোর জন্য যথেষ্ট। জাহাজ নিরাপদে চলবে নাকি দুর্ঘটনার মুখে পড়বে, এসবের ওপরই তা নির্ভর করে।

চাপ থেকে মুক্তি পেতে একজন সিফেরার নিজেকে তার কেবিনে বন্দি করে রাখতে পারেন। কিন্তু এতে চাপ কমবে না। বরং তিনি আরো বেশি নিঃসঙ্গ হয়ে পড়বেন এবং তার মানসিক স্বাস্থ্যের ওপর নেতিবাচক প্রভাব পড়বে; বিশেষ করে বাড়ি থেকে কোনো খারাপ খবর শুনলে এবং তাতে সাহায্য করতে না পারার যন্ত্রণা থেকে। তাই জাহাজ মালিক ও ম্যানেজার সবারই উচিত সিফেরাররা যাতে ভালো থাকেন, সেদিকে মনোযোগ দেওয়া। কারণ সিফেরারের দুর্বল শারীরিক ও মানসিক স্বাস্থ্য জাহাজকে বড় কোনো দুর্ঘটনায় ফেলে দিতে পারে।

এর সাথে আরো কিছু তথ্য যোগ করেন গ্রেস্টোক শিপ ম্যানেজমেন্টের রবার্ট হেডেলি। তিনি বলেন, এই মহামারি আমাদেরকে যেসব শিখিয়েছে, তার মধ্যে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ হলো সিফেরারদের কল্যাণকে উপেক্ষা না করা। সবসময় মনে রাখতে হবে, সিফেরাররাই আপনার সম্পদ। অতীতে বহু জাহাজ মালিক ও ম্যানেজারকে আমরা দেখেছি সিফেরারদের দায়মুক্তি দিতে। কারণ নাবিক শুধু একটা উপাধি নয়, তারাই মূল শক্তি।

সরবরাহ ব্যবস্থায় বিঘ্ন

সরবরাহ ব্যবস্থায় বিঘ্ন ও লকডাউন জাহাজ পরিচালনাকে ব্যাহত করেছে। বৈশ্বিক বাণিজ্যের ৯০ শতাংশই পরিবাহিত হয় জাহাজে। নাবিক বদলে অসমর্থ হলে বন্দরে পণ্যজট তৈরি হওয়াটা স্বাভাবিক। কোভিড-১৯ মহামারিতে তার প্রমাণও পাওয়া গেছে।

নর্টন বিষয়টার ব্যাখ্যা করতে গিয়ে বলেন, জাহাজের যন্ত্রাংশ সরবরাহ ও মেশিনারির সার্ভিসিংয়ের নিরিখে দেখলে ড্রাইডক ও মেরামত কারখানার সংকট দেখা দিয়েছে। নিরীক্ষা, জরিপ ও পরিদর্শনের জন্য সার্ভেয়াররা জাহাজে উঠতে পারেননি। এই সমস্যার সমাধানে বিকল্প ব্যবস্থার দিকে হাঁটতে হয়েছে।

তবে সরবরাহ ব্যবস্থার এই যে বিঘ্ন, তা কাটিয়ে ওঠার ক্ষেত্রে বড় ধরনের অবদান রেখেছে দূর যোগাযোগ পদ্ধতি। সিফেরারদের মানসিক স্বাস্থ্য ভালো রাখার ক্ষেত্রেও কাজে দিয়েছে এটি। এর মধ্যে আছে দূর থেকে নিরীক্ষা, জরিপ, পরিদর্শন এবং আউটব্রেক ম্যানেজমেন্ট প্ল্যান ও সব নাবিকের পিপিই পরিধানের বিষয়ে মাস্টার, প্রধান প্রকৌশলী, অন্যান্য নাবিকের দূর থেকে জানানো।

বিভিন্ন দেশের পদক্ষেপ

যুক্তরাজ্যের উদ্যোগে নাবিক বদল নিয়ে ভার্চুয়াল সম্মেলন অনুষ্ঠিত হয় চলতি বছরের গোড়ার দিকে এবং সেখানে গুরুত্বপূর্ণ কিছু সিদ্ধান্তও হয়। সম্মেলনে পরিষ্কারভাবে বলা হয়, সিফেরারদের চুক্তি অব্যাহতভাবে বর্ধিত করা যাবে না। মেরিটাইম লেবার কনভেনশন (এমএলসি) ২০০৬ নির্ধারিত ১২ মাসের নিচেই রাখতে হবে চুক্তির মেয়াদ। এক্ষেত্রে মানবাধিকার ও নাবিক কল্যাণ এবং নীতিমালা-সংক্রান্ত ইস্যু তো আছেই। একই সাথে আছে নাবিকদের অবসাদগ্রস্ততা ও দুর্বল মানসিক স্বাস্থ্যের কারণে জাহাজের বড় ধরনের দুর্ঘটনায় পড়ার ঝুঁকিও।

এর আগে ১৩টি দেশ সিফেরারদের 'কি ওয়ার্কার' অত্যাবশ্যকীয় কর্মী হিসেবে স্বীকৃতিদানেও সম্মত হয়। দেশগুলো হলো ডেনমার্ক, ফ্রান্স, জার্মানি, গ্রিস, ইন্দোনেশিয়া, নেদারল্যান্ডস, নরওয়ে, ফিলিপাইন্স, সৌদি আরব, সিঙ্গাপুর, সংযুক্ত আরব আমিরাত, যুক্তরাজ্য ও যুক্তরাষ্ট্র।

মহামারির শিক্ষা

অন্যান্য শিল্পের মতো মেরিটাইম শিল্পকেও অনেক কিছু শিখিয়েছে এই মহামারি। মহামারি ও এর প্রভাব মোকাবিলা করতে গিয়ে একটা বিষয় খুব ভালোমতোই খোলাসা হয়ে গেছে; তা হলো কার্যক্রম চালিয়ে রাখতে গেলে অনলাইন পদ্ধতির শরণাপন্ন হওয়ার বিকল্প নেই। এটা এখন অভ্যাসে পরিণত করা উচিত। কারণ নাবিক ও জাহাজকে উল্লেখযোগ্য সময় পর্যন্ত সাগরেই থাকতে হয়। নাবিক কল্যাণ, আপৎকালীন পরিকল্পনা সেই সাথে কর্মতৎপর ও নমনীয় হওয়াটা এখন আগের যেকোনো সময়ের চেয়ে বেশি জরুরি হয়ে দাঁড়িয়েছে।

নর্টন মহামারির শিক্ষাকে সংক্ষেপে বর্ণনা করেছেন এভাবে: কোভিড-পরবর্তী শিপ ম্যানেজমেন্টের টেকসই ভবিষ্যৎই দেখতে পাচ্ছি। বিশ্বব্যাপী মহামারির মধ্যে তার নিদর্শন আমরা রেখেছিও। একটা সময় তো বিশ্বের এক-পঞ্চমাংশ মানুষই অন্তরীণ হয়ে পড়েছিল। তবে দেশগুলো তাদের পণ্য সময়মতো যাতে হাতে পায়, সেজন্য শিপ ম্যানেজাররা এখনো দক্ষভাবে জাহাজ ব্যবস্থাপনা করে যাচ্ছেন।

মহামারির মধ্যে দেশগুলো যাতে ওষুধ, জ্বালানি ও খাদ্যের মতো অত্যাবশ্যকীয় পণ্যের ঘাটতিতে না পড়ে, সেজন্য শিপ ম্যানেজাররা এখন পর্যন্ত বন্দরে জাহাজ ভেড়া নিশ্চিত করে চলেছেন। এটা করতে হচ্ছে বেশকিছু অনিশ্চয়তাকে সাথে নিয়েই। বিশ্বব্যাপী সরকারগুলোর ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞার কারণে চুক্তির মেয়াদ শেষেও জাহাজ সচল রাখার মাধ্যমে জাহাজিরাও এক্ষেত্রে ভূমিকা রেখে চলেছেন।

মহামারির কারণে জাহাজে থাকা নাবিকরা একাধিকভাবে ক্ষতির শিকার হয়েছেন। তাদের অনেক দিনের বেতন বাকি পড়েছে। জাহাজ থেকে নেমে যে ঘরে ফিরবেন, সে সুযোগও তারা পাননি

বন্দর পরিচিতি

জিওয়া তরো বন্দর

কনটেইনার থ্রুপুটের দিক থেকে ভূমধ্যসাগরে ষষ্ঠ, ইউরোপে নবম এবং ইতালির বৃহত্তম সমুদ্রবন্দর জিওয়া তরো দেশটির দক্ষিণাঞ্চলীয় পর্যটন তীর্থ রেজিও কালাব্রিয়ার উত্তরে জিওয়া উপসাগরের তীরে অবস্থিত। জিব্রালটার প্রণালি হয়ে সুয়েজ খাল ব্যবহারকারী ট্রেড রুটের অন্তর্ভুক্ত হওয়ায় বৈশ্বিক এবং আঞ্চলিক ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হিসেবে এ বন্দর অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখে চলেছে। মূলত কনটেইনার বন্দর হলেও এখানে ড্রাই বাল্ক এবং রো-রো কার্গোও হ্যান্ডল করা হয়। প্রাকৃতিকভাবেই পানির গড় গভীরতা ১৮ মিটারের বেশি হওয়ায় ভূমধ্যসাগরের উপকূলবর্তী দীর্ঘতম লিনিয়ার কি জেটি রয়েছে ৪৪ লাখ বর্গমিটার আয়তনের এই বন্দরে। সেই সাথে জাহাজ থেকে ২৩ সারি কনটেইনার লোড-আনলোডে সক্ষম ২২টি অত্যাধুনিক শিপ-টু-শোর ক্রেন থাকায় এক সাথে চারটি পর্যন্ত আলট্রা লার্জ কনটেইনার ভেসেলকে মুরিং সুবিধা দিতে পারে জিওয়া তরো।

অথচ সমৃদ্ধশালী বন্দরটির জন্ম হয়েছিল রাজনৈতিক, সামাজিক আন্দোলনের ডামাডোলের মধ্য দিয়ে। ১৯৭০ সালে রেজিও কালাব্রিয়া বিদ্রোহ প্রশমনের উদ্দেশে রেলরোড স্টাম্প এবং জিওয়া বন্দরসহ দেশের পঞ্চম স্টিলওয়ার্ক সেন্টার গড়ে তোলার প্রতিশ্রুতি দেন তৎকালীন ইতালীয় প্রধানমন্ত্রী এমিলিও কোলোম্বো। ৩ বিলিয়ন লিরা বিনিয়োগের এ মেগা প্রকল্পে ১০ হাজারের বেশি মানুষের কর্মসংস্থানের সম্ভাবনা তৈরি হয়। সময়মতো সেটি না হওয়ায় কয়লাভিত্তিক একটি নতুন বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণের উদ্যোগ নেওয়া হয়। ভাগ্যের নির্মম পরিহাসে নানাবিধ সমস্যার কারণে দুটি বৃহৎ প্রকল্পের একটিও বাস্তবায়ন হয়নি। অথচ ততদিনে বন্দরের মূল হারবার, ডক, জেটি, পিয়ার সবকিছু তৈরি। পরে বন্দরের মূল নকশায় কিছু অদলবদল করে কনটেইনার আমদানি-রপ্তানিকারী বাণিজ্যিক বন্দরের চেহারা দেওয়া হয়। এর মধ্যে কনটেইনারবাহী জাহাজের আকৃতি দিন দিন বাড়তে থাকায় ১৯৯৫ সালে জিওয়া তরোকে ঢেলে সাজানোর উদ্যোগ নেওয়া হয়। স্থাপিত হয় হারবার মাস্টারের কার্যালয়, শুল্ক অফিস, ইতালীয় ফিন্যান্স পুলিশের দপ্তর, ফায়ার এবং পুলিশ স্টেশন।

নিরাপত্তায় আইএসপিএস কমপ্লায়েন্ট এবং কনটেইনার স্ক্যানিং সুবিধায় মার্কিন নেতৃত্বাধীন মেগাপোর্ট ইনিশিয়েটিভের অংশ বন্দরটিতে অবকাঠামোগত সুযোগ-সুবিধা খুবই উন্নত। ১৯৯৮ সালে এটি তখনকার বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজ ৩১৮ মিটার দীর্ঘ এবং ৬ হাজার ৪০০ টিইইউ ধারণক্ষমতার এমভি রেজাইনা মায়ের্স্ককে সেবা দেয়। সে সময় বিশ্বজুড়ে হাতে গোনা কয়েকটি বন্দরে এত বড় জাহাজ মুরিং এবং আনলোড সুবিধা ছিল। এভাবে ২০০৮ সালের বৃহত্তম জাহাজ এমএসসি ড্যানিয়েলাকে ডকিং করে জিওয়া তরো। প্রথমবারের মতো ১৪ হাজার টিইইউ বহনের মাইলফলক অতিক্রমকারী ড্যানিয়েলা মেগা-শিপের ইতিহাসে নতুন যুগ সূচনা করে। ইতালির প্রথম বন্দর হিসেবে এত বড় জাহাজ থেকে কনটেইনার হ্যান্ডলের পর নিজের তৈরি রেকর্ড আরো কয়েকবার ভেঙেছে এ বন্দর। ইতালিতে এখন পর্যন্ত বার্থিং করা বৃহত্তম জাহাজ ১৬ হাজার ৬৫০ টিইইউ বহনকারী এমএসসি লন্ডনকেও মুরিং করানো হয়েছিল এখানেই।

এমন সম্ভাবনাময় একটি বন্দরের যতটা প্রবৃদ্ধি হওয়া স্বাভাবিক ছিল, সেটি এখনো অর্জিত হয়নি কালাব্রিয়ার কুখ্যাত সংঘবদ্ধ অপরাধী চক্র 'এনড্রানঘেতা'র কারণে। ধারণা করা হয়, ইতালিয়ান মাফিয়ার মতো অর্গানাইজড ড্রাগ ক্রাইম সিন্ডিকেটটির গুপ্তচর লুকিয়ে আছে এখানে অপারেশন পরিচালনাকারী টার্মিনাল অপারেটর কোম্পানিতে, এমনকি খোদ বন্দর কর্তৃপক্ষের ভেতরেও। ২০০৬ সালের এক রিপোর্ট অনুযায়ী গোটা ইউরোপে কলম্বিয়া থেকে যত কোকেন আসে, তার ৮০ শতাংশই আসে জিওয়া তরো বন্দর দিয়ে। অত্যন্ত প্রভাবশালী এ সংগঠনের বিরুদ্ধে জনসচেতনতা ও নজরদারি বৃদ্ধির সুফল মিলতে শুরু করেছে। মেগাপোর্ট ইনিশিয়েটিভের অংশ হিসেবে কনটেইনার নিরাপত্তা ও স্ক্যানিং প্রক্রিয়া সরাসরি যুক্ত করা হয়েছে মার্কিন কর্মকর্তাদের। মাদকের বেশ কয়েকটি বড় চালান ধরা পড়ার পর কমতে শুরু করেছে অবৈধ কার্গোর সংখ্যা।

মেরিটাইম ইভেন্টস

'ক্যারিয়ার ইন অফশোর উইন্ড' বিষয়ক অনলাইন সেশন

আয়োজনে: ন্যাভিনগো ক্যারিয়ার

১০-২০ ডিসেম্বর ২০২০

পরিবেশবান্ধব টেকসই জ্বালানি খাত হিসেবে ক্রমেই জনপ্রিয় হয়ে ওঠা অফশোর উইন্ড সেক্টর মূলত শীর্ষস্থানীয় বহুজাতিক কোম্পানিগুলো কর্তৃক পরিচালিত হয়। ফলে চাকরির বাজার হিসেবে তরুণদের কাছে এর কদর বাড়ছে। সমুদ্রে বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদন খাতে কর্মরত পেশাজীবীরা এ খাতের সম্ভাবনা, বৈশিষ্ট্য সম্পর্কে তাদের অভিজ্ঞতা ভাগাভাগি করবেন, যেখানে আগ্রহীরা যোগ দিতে পারবেন সম্পূর্ণ বিনামূল্যে। এমনকি চাকরি, গ্র্যাজুয়েশন এবং ইন্টার্নশিপের জন্য আবেদনপত্র জমা ও সাক্ষাৎকারও দেওয়া যাবে একই ইভেন্ট থেকে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/2K4BPl7

স্মার্ট মেরিটাইম টোকিও কনফারেন্স

১৫ ডিসেম্বর ২০২০, টোকিও, জাপান

মেরিটাইম এবং ট্রান্সপোর্ট লজিস্টিক ইন্ডাস্ট্রির স্টেকহোল্ডারদের মধ্যে পারস্পরিক সমন্বয় এবং ডেটা শেয়ারিংয়ের গুরুত্ব বোঝাতে আন্তর্জাতিক সম্মেলনের আয়োজন করেছে স্মার্ট মেরিটাইম নেটওয়ার্ক। ব্যবসা মডেল উন্নয়ন, যোগাযোগ, ইনোভেশন অ্যান্ড টেকনোলজি নিয়েও আলাদা সেশন থাকবে কনফারেন্সে। ইন্টারঅপারেবিলিটি, স্ট্যান্ডার্ডাইজেশন এবং হারমোনাইজেশন-সংক্রান্ত ইস্যুগুলো নিয়ে সচেতনতা তৈরি করাই স্মার্ট মেরিটাইম নেটওয়ার্কের উদ্দেশ্য।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3gO9dZb

শিপিং অ্যান্ড লজিস্টিকস ইন্ডিয়া

২০-২২ ডিসেম্বর ২০২০, চেন্নাই, ভারত

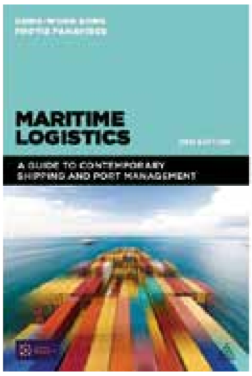
উন্নয়নশীল দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে নৌপরিবহন শিল্পের অবদান এবং এর ভিত্তিকে আরো মজবুত করে তুলতে তিন দিনব্যাপী সম্মেলনের আয়োজন করেছে শিপিং অ্যান্ড লজিস্টিকস ইন্ডিয়া। দক্ষ ও অদক্ষ জনবলের জন্য কর্মসংস্থান সৃষ্টির পাশাপাশি পরিবেশ সংরক্ষণ, জ্বালানি ব্যবস্থাপনা এবং ভোক্তাকে নিরাপদ পণ্য নিশ্চিত করতে সম্ভাব্য উপায় খোঁজার চেষ্টা থাকবে বিভিন্ন সেশনে। বক্তা হিসেবে সফল আন্তর্জাতিক পেশাজীবীদের পাশাপাশি থাকছেন ভারতের সাগরমালা মেগা প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞরা।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3oZ0jv3

গ্রন্থ পরিচিতি

মেরিটাইম লজিস্টিকস: আ গাইড টু কনটেম্পোরারি শিপিং অ্যান্ড পোর্ট ম্যানেজমেন্ট

সম্পাদনা: ডং-উক সং, ফোটিস এম. পানাইডেস



বিশ্বায়নের আশীর্বাদে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের গতি অতীতের যেকোনো সময়ের চেয়ে বেশি। ব্যক্তিগত ও কোম্পানি পর্যায়ে অনলাইন ক্রয়-বিক্রয়, সেকেন্ডের মধ্যে আর্থিক লেনদেন, আমদানি-রপ্তানি কাজে বন্দর ও অংশীজনদের সিঙ্গেল উইন্ডো ব্যবহার এর পেছনে বড় ভূমিকা রেখে চলেছে। কিন্তু যতই আধুনিকায়ন হোক না কেন, পণ্য সেই একইভাবে সমুদ্রপথে প্রথাগত লজিস্টিক সিস্টেম ব্যবহার করেই আনা-নেওয়া করা হচ্ছে। একটি দেশ তথা জাতির উন্নয়নে মেরিটাইম লজিস্টিক সিস্টেম উন্নয়নের কোনো বিকল্প যে আসলে নেই, এ বিষয়টিই চোখে আঙুল দিয়ে দেখিয়ে দিচ্ছে 'মেরিটাইম লজিস্টিকস: আ গাইড টু কনটেম্পোরারি শিপিং অ্যান্ড পোর্ট ম্যানেজমেন্ট' বইটি। মূলত প্রবন্ধ সংকলনধর্মী বইটিতে চলতি নৌপরিবহন ব্যবস্থার কিছু মৌলিক দিক তুলে ধরেছেন এডিনবার্গ ইউনিভার্সিটির ট্রান্সপোর্ট অ্যান্ড লজিস্টিক বিভাগের অধ্যাপক ডক্টর ডং-উক সং এবং সাইপ্রাস ইউনিভার্সিটি অব টেকনোলজির শিপিং ইকোনমিকসের সহযোগী অধ্যাপক ফোটিস পানাইডেস।

বন্দর এবং শিপিং ইন্ডাস্ট্রিতে লজিস্টিক ও সাপ্লাই চেইন সম্পর্কিত সর্বাধুনিক উন্নয়ন, জ্ঞান, প্রযুক্তি এবং ব্যবহার সম্পর্কিত ২০টি নিবন্ধ রয়েছে চার অংশে বিভক্ত বইয়ে। নিত্যনতুন প্রযুক্তি ব্যবহারের ইতিবাচক দিক ও সমস্যাগুলো বিশেষ করে পরিবেশগত চ্যালেঞ্জগুলোও নির্মোহ দৃষ্টিতে ব্যাখ্যা করার চেষ্টা করেছেন সংকলকদ্বয়।

বাড়তি পণ্যের ক্রমবর্ধমান চাপ সামাল দিতে কেবল বড় বড় জাহাজ তৈরি করা যথেষ্ট নয়। এগুলোকে সেবা দেওয়ার মতো বন্দর ব্যবস্থা গড়ে তোলাও সমান গুরুত্বপূর্ণ। আবার পরিবর্তিত বন্দর ব্যবস্থায় যথাযথ লজিস্টিক সাপোর্ট সিস্টেম না থাকলে দেশের অর্থনীতি, শিল্প-বাণিজ্যে, মানুষের জীবনমানে নেতিবাচক প্রভাব পড়ে। ২০১৫ সালে কোগান পেইজ থেকে প্রকাশিত দ্বিতীয় সংস্করণে একবিংশ শতাব্দীর বন্দর-কেন্দ্রিক পরিবহনের ধারণা ও প্রয়োগ, হিন্টারল্যান্ড লজিস্টিক, গ্লোবাল সাপ্লাই চেইন, ড্রাই বান্ধ, ট্রেড ফ্যাসিলিটেটর হিসেবে মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট ও লজিস্টিকের অবদান এবং পরিবর্তনের ভবিষ্যৎ ধারা নিয়ে কয়েকটি প্রবন্ধ নতুন করে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। অভিজ্ঞ সম্পাদনার গুণে বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্ত থেকে আসা আন্তর্জাতিক লজিস্টিক বিশেষজ্ঞদের লেখা এসব নিবন্ধ তথ্যে ভরপুর নীরস গবেষণা সন্দর্ভ না হয়ে চমৎকার প্রাঞ্জল গদ্য হয়ে উঠেছে।

৪৮০ পৃষ্ঠার বইয়ের কিন্ডল ই-বুক ৬১ মার্কিন ডলারে, পেপারব্যাক ৬৪ ডলারে এবং হার্ডকভার ২৫৪ ডলারে পাওয়া যাবে অ্যামাজনে।

আইএসবিএন-১০: ০৭৪৯৪৭২৬৮৫
আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-০৭৪৯৪৭২৬৮৯।

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

নকটার্নাল

প্রকৃতপক্ষে এক ধরনের অ্যাস্ট্রোল্যাব, যা মূলত রাতে নেভিগেশনের জন্য ব্যবহার করা হতো। একটি ঘূর্ণনক্ষম বাহু বা আজিমুথাল পরিমাপ ডিভাইসের সাথে কয়েকটি রিং ডিস্ক লাগানো থাকত নকটার্নালে, আর থাকত একটি হ্যান্ডল যা পুরো যন্ত্রটিকে উল্লম্বভাবে দাঁড় করিয়ে রাখত। সূর্যের সাহায্য ছাড়া রাতে ল্যাটিচিউড মাপতে হলে নকটার্নাল রিংয়ের শূন্য ডিগ্রি চিহ্নকে দিগন্তের সাথে সমান্তরালে রেখে আজিমুথ রিডিং ডিভাইসকে পোল স্টার বা শুকতারার দিকে তাক করা হতো। এতে উৎপন্ন কোণকে নতি বা অ্যাঙ্গেল অব এলিভেশন হিসেবে পাওয়া যায়। রাতে সময় নির্ধারণেও নাবিকদের কাছে এর কদর ছিল। নকটার্নালের দুই ডিস্কে দিন ও মাসের গ্রেডিয়ান এবং অপরটিতে ঘণ্টার পরিমাপ থাকত। দিনের হিসাব আঁকা ডিস্কের কেন্দ্র থেকে মধ্যরাতে শুকতারার দিকে তাকিয়ে আজিমুথ রিডিং ডিভাইসকে উরসা মেজরের দিকে ধরলে একটি ঘড়ির ডায়ালের লম্বা কাঁটার মতো গঠন তৈরি হয়। উত্তর গোলার্ধে শুকতারার কাছে উদিত হওয়া উরসা মেজর প্রায় ২৪ ঘণ্টায় (২৩ ঘণ্টা ৫৬ মিনিটে) একটি পূর্ণ আবর্তন সম্পন্ন করায় সময়ের এ পরিমাপ প্রায় নিখুঁত হতো। বন্দরে জোয়ার-ভাটার ঠিকঠাক সময় নির্ধারণেও নাবিক, ক্যাপ্টেনরা নকটার্নাল ব্যবহার করতেন। পৃথিবীর উত্তর মেরু-দক্ষিণ মেরু সংযোগকারী কল্পিত রেখা মেরিডিয়ানের ওপর চাঁদের গতিপথ এবং চাঁদের বয়সের (নতুন চাঁদ, নাকি ক্ষয়া বা পূর্ণ) ওপর ভিত্তি করে এ হিসাব করা হতো।

কিন্তু নকটার্নালের হিসাব অনেক সময় ভুলও হতো। ২৪ ঘণ্টার বদলে ২৩ ঘণ্টা ৫৬ মিনিটের ওপর ভিত্তি করে হিসাব করা হতো বলে সকল পরিমাপে ৪ মিনিটের ফাঁক থেকে যেত। আবার উত্তাল সাগরে নকটার্নালকে, বিশেষ করে আজিমুথ রিডিং ডিভাইসকে স্থির করে রাখা ছিল অত্যন্ত দুষ্কর। আধুনিক নেভিগেশন ইকুইপমেন্ট আসার পর অ্যাস্ট্রোল্যাবের সাথে সাথে কার্যকারিতা হারায় নকটার্নাল।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

জ্যাক কস্তু

১৯১০ সালে সেইন্ট আন্দ্রেতে জন্ম নেওয়া এ ফরাসি নৌবাহিনী কর্মকর্তা ছিলেন একাধারে চৌকস একজন নেভাল অফিসার, সমুদ্র অভিযাত্রী এবং আবিষ্কারক। তবে ইতিহাস তাকে মনে রাখবে তাঁর উদ্ভাবিত স্কুবা ডাইভিং অ্যাপারেটাস অ্যাকুয়া-লাংয়ের জন্য, যা সমুদ্রে ডাইভিংয়ের জন্য এখনো অত্যন্ত প্রয়োজনীয়।

১৯৪৩ সালে এসে যৌথভাবে প্রথম সম্পূর্ণ অটোমেটিক কমপ্রেসড এয়ার অ্যাকুয়া লাং নির্মাণে সক্ষম হন কস্তু এবং ফ্রেঞ্চ ইঞ্জিনিয়ার এমিল গ্যাগনান। এরপর ১৯৫৯ সালে সহজে দিক পরিবর্তনযোগ্য ছোট সাবমেরিন ডাইভিং সসার, কয়েক ধরনের আন্ডারওয়াটার ক্যামেরাসহ সমুদ্র তলদেশে অভিযানের উপযোগী এবং ওশেনোগ্রাফারদের জন্য প্রয়োজনীয় অনেক যন্ত্রপাতি নির্মাণে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখেন তিনি।

ওশেনোগ্রাফিক গবেষণা এবং স্কুবা ডাইভিংয়ের ওপর ফ্রেডেরিক দ্যুমা ও জ্যাক কস্তুর লেখা বই 'দ্য সাইলেন্ট ওয়ার্ল্ড' প্রকাশিত হয় ১৯৫৩ সালে। বেস্ট সেলার এ বইয়ের ওপর ভিত্তি করে তিন বছর পর বিশিষ্ট চলচিত্র নির্মাতা লুই মালের সাথে যৌথভাবে তিনি নির্মাণ করেন ডকুমেন্টারি ফিল্ম দ্য সাইলেন্ট ওয়ার্ল্ড। সে বছর কান চলচ্চিত্র উৎসবের পাম দ'র এবং সেরা ডকুমেন্টারির অস্কার বাগিয়ে নেয় চলচ্চিত্রটি। ১৯৫৭ সালে মোনাকোর ওশেনোগ্রাফিক মিউজিয়ামের পরিচালক নিযুক্ত হন। সমুদ্রে কন্টিনেন্টাল শেলফে গবেষণার জন্য পরিচালিত কনশেলফ স্যাচুরেশন ডাইভ প্রোগ্রামের অংশ হিসেবে কনশেলফ ওয়ান, টু এবং থ্রি নামে মার্শেইয়ের কাছে ভূমধ্যসাগরের ৩০ ফুট, ১০০ ফুট এবং ৩৩৬ ফুট গভীরে তিনটি আন্ডারসি ল্যাবরেটরি গড়ে তোলেন তিনি। ১৯৮৫ সালে মার্কিন সরকার তাকে ইউএস প্রেসিডেনশিয়াল মেডেল অব ফ্রিডম সম্মাননায় ভূষিত করে। ১৯৯৭ সালে ৮৭ বছর বয়সে তাঁর জীবনাবসান ঘটে।

৪ অক্টোবর কর্ণফুলী নদী সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডার সংস্থাগুলোর উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে বন্দর ভবনে বৈঠককালে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী কর্ণফুলী নদীর নাব্যতা মূল চ্যানেলে বাড়লেও খালগুলো ভরাট হয়ে যাওয়ায় এবং দূষণ ও অবৈধ দখল বাড়তে থাকায় উদ্বেগ জানান

কর্ণফুলী রক্ষায় সবাইকে একযোগে কাজ করতে হবে

দেশের ব্যবসা-বাণিজ্যের লাইফ লাইনখ্যাত কর্ণফুলী নদীকে দূষণ ও দখলের হাত থেকে রক্ষা করে তার নান্দনিক রূপ ফিরিয়ে এনে অর্থনীতিতে আরো বেশি অবদান রাখার সুযোগ সৃষ্টির জন্য সবাইকে একযোগে কাজ করার আহ্বান জানিয়েছেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী। ৪ অক্টোবর চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সম্মেলন কক্ষে কর্ণফুলী নদীর দূষণ রোধ, নাব্যতা বৃদ্ধি ও অবৈধ দখল রোধকল্পে কর্ণফুলী নদীসংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের মতবিনিময় সভায় সভাপতির বক্তব্যে তিনি এ আহ্বান জানান।

সভায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এসএম আবুল কালাম আজাদসহ উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের চট্টগ্রাম বন্দর অধিশাখার কর্মকর্তারা, চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন, চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ, চট্টগ্রাম ওয়াসা, চট্টগ্রাম জেলা প্রশাসন, পানি উন্নয়ন বোর্ড, পরিবেশ অধিদফতর ও বিআইডব্লিউটিএর প্রতিনিধি অংশ নেন।

অংশগ্রহণকারী বিভিন্ন সরকারি প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধিরা তাদের নিজ নিজ সংস্থার কর্ণফুলী নদীসংশ্লিষ্ট প্রকল্পগুলোর অগ্রগতি এবং বাস্তবায়নের সুফল সম্পর্কে সভায় অবহিত করেন। কর্ণফুলী নদীর নাব্যতা মূল চ্যানেলে বাড়লেও খালগুলো ভরাট হয়ে যাওয়ায় এবং দূষণ ও অবৈধ দখল বেড়ে যাওয়ায় নৌ সচিব উদ্বেগ জানান। এ সময় তিনি প্রতিটি সংস্থাকে তাদের প্রকল্প গ্রহণ এবং বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে নদীর দূষণ রোধ এবং অবৈধ দখল প্রতিরোধের জন্য সমন্বিতভাবে কর্মপরিকল্পনা গ্রহণের নির্দেশনা দেন।

প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের প্রত্যক্ষ তত্ত্বাবধানে এবং স্থানীয় সরকার মন্ত্রণালয়ের মাধ্যমে কর্ণফুলী নদীর দূষণ রোধ, নাব্যতা বৃদ্ধি ও অবৈধ দখল রোধকল্পে প্রণীত মাস্টারপ্ল্যান যথাসময়ে বাস্তবায়নের জন্য সংস্থাগুলোকে আরো উদ্যোগী হওয়ার পরামর্শ দেন তিনি।

বহির্নোঙরে অপেক্ষা ছাড়াই জাহাজ ভিড়ছে চট্টগ্রাম বন্দরে

চট্টগ্রাম বন্দরে সেবার মান বেড়েছে। চার মাস ধরে ধারাবাহিকভাবে বাড়ছে সেবার মান। জাহাজ বহির্নোঙরে আসামাত্রই ভিড়ে যাচ্ছে পণ্য খালাসের কাজে। ফলে গত সাড়ে পাঁচ বছরের মধ্যে এখন সবচেয়ে কম সময়ে পণ্য হাতে পাচ্ছেন আমদানিকারকেরা। এতে কারখানায় দ্রুত কাঁচামাল চলে যাচ্ছে এবং পণ্যও বাজারজাত হচ্ছে।

বন্দর সুবিধা বাড়লে দেশের উৎপাদনমুখী সকল শিল্প-কারখানা সুফল পায়। কারণ, সিমেন্ট ও ইস্পাত ছাড়া কমবেশি সকল ধরনের শিল্প-কারখানার কাঁচামাল আমদানি হয় কনটেইনারে। রপ্তানি পণ্যেরও পুরোটাই যায় কার্যত কনটেইনারে। আর কনটেইনার পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে শীর্ষে হলো পোশাক শিল্প খাত। ক্রেতাদের ক্রয়াদেশ পাওয়ার পর দ্রুত পোশাক রপ্তানি করা যাবে কিনা, তা অনেকাংশে নির্ভর করে বন্দরের সুযোগ-সুবিধার ওপর।

জাহাজ আসার পর কত দ্রুত জেটিতে ভিড়তে পারছে, সেটি হলো চট্টগ্রাম বন্দরের সেবার মানের সবচেয়ে বড় সূচক। জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়ন সংস্থার (আঙ্কটাড) নির্দেশিকা অনুযায়ী, বন্দরের জলসীমায় জাহাজ আসার পর থেকে জেটিতে ভেড়ানো পর্যন্ত সময়কে 'অপেক্ষমাণ সময়' হিসেবে ধরা হয়।

অপেক্ষমাণ সময় পেরিয়ে জেটিতে ভেড়ানোর পরই জাহাজ থেকে কনটেইনার নামানো হয়। এরপর শুল্ক-করসহ সব প্রক্রিয়া শেষ করে ব্যবসায়ীরা পণ্য খালাস নিতে পারেন। পোশাকশিল্পের কাঁচামালের মতো জরুরি পণ্য জাহাজ থেকে নামানোর পর সিংহ ভাগই কয়েক দিনের মধ্যে প্রক্রিয়া শেষ করে খালাস করে নেওয়া হয়। সেপ্টেম্বরে বন্দরের জলসীমায় আসার পর থেকে জেটিতে ভেড়ানো পর্যন্ত প্রতিটি জাহাজের সময় লেগেছে ১৮ ঘণ্টা। বন্দরে জোয়ারের সময় জাহাজ ভেড়ানো হয়। তাতে ১২ থেকে ১৮ ঘণ্টা স্বাভাবিক সময় হিসেবে ধরে নেওয়া হয়। অথচ গত বছর সেপ্টেম্বরে প্রতিটি জাহাজের অপেক্ষমাণ সময় ছিল পাঁচ দিন ছয় ঘণ্টা।

চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ বলেন, ''বন্দরের দক্ষতা বেড়েছে। মহামারির পুরো সময়ে সেবার মানের উন্নতি ধরে রাখতে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দেওয়া হচ্ছে। আর সামনে আমদানির চাপ বাড়লেও সমস্যা হবে না।''

এবার জিডিপি প্রবৃদ্ধি হবে ১.৬ শতাংশ

চলতি অর্থবছরে (২০২০-২১) মোট দেশজ উৎপাদনের (জিডিপি) প্রবৃদ্ধি ১ দশমিক ৬ শতাংশে নেমে আসবে বলে মনে করছে বিশ্বব্যাংক। করোনার কারণে অর্থনীতি, কর্মসংস্থান, রপ্তানি, প্রবাসী আয়সহ বিভিন্ন খাতে নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে, তাই এত প্রবৃদ্ধি কমার কথা বলছে এই দাতা সংস্থা। ৮ অক্টোবর প্রকাশিত সাউথ এশিয়া ইকোনমিক ফোকাস প্রতিবেদনে বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি সম্পর্কে এই পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছে। যদিও বাজেট ঘোষণার সময় চলতি অর্থবছরে ৮ দশমিক ২ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জনের লক্ষ্য ঠিক করেছে সরকার। মূলত করোনায় অর্থনীতি পুনরুদ্ধারের গতি স্লথ হওয়ায় এমন পূর্বাভাস দিয়েছে বিশ্বব্যাংক। বিশ্বব্যাংক আরো বলছে, আগামী অর্থবছরে প্রবৃদ্ধি বেড়ে ৩ দশমিক ৪ শতাংশ হতে পারে।

বাংলাদেশ সম্পর্কে বলা হয়েছে, করোনায় দেশের নিম্ন আয়ের রোজগার ও আয় কমে যাওয়া এবং প্রবাসী আয় হ্রাসের ফলে ভোগ বা খরচ করার প্রবণতা কমেছে। অন্যদিকে বেসরকারি খাতের বিনিয়োগ নিয়েও অনিশ্চয়তা আছে। চলতি অর্থবছরের শুরুর দিকে বন্যায় কৃষি উৎপাদন ব্যাহত হয়েছে।

বিশ্বব্যাংক আরো বলেছে, করোনার কারণে দিনমজুরসহ অনানুষ্ঠানিক খাতের শ্রমিক ও উৎপাদন খাতের বেতনভুক্ত কর্মীদের জীবন-জীবিকার ওপর ব্যাপকভাবে প্রভাব পড়েছে। শহরের শ্রমিকরাও একইভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন। বিশেষ করে করোনার সময় ঢাকা ও চট্টগ্রামের ৬৮ শতাংশ শ্রমিকের জীবিকার ওপর আঘাত এসেছে।

অর্থনীতির চ্যালেঞ্জ নিয়ে বিশ্বব্যাংক বলছে, করোনার কারণে কর খাতের সংস্কার বিলম্বিত হলে কিংবা বড় প্রকল্পগুলোর খরচ বাড়লে আর্থিক খাতের ঝুঁকি আরো বেড়ে যেতে পারে। ঘাটতি বাজেট মোকাবিলায় ব্যাংক খাত থেকে অর্থ নেওয়া হলে তা সুদের হারে চাপ সৃষ্টি করবে এবং বেসরকারি খাতে ঋণপ্রবাহকে বাধাগ্রস্ত করবে। খেলাপি ঋণ বেড়ে যাওয়া ঠেকিয়ে ঋণের ঝুঁকি কমাতে ফলপ্রসূ আলোচনা দরকার। বহির্বাণিজ্য খাতেও চাপ বাড়বে বলে মনে করছে বিশ্বব্যাংক।

বঙ্গোপসাগরে মহীসোপান সীমার সংশোধিত তথ্য জাতিসংঘে দিল বাংলাদেশ

বঙ্গোপসাগরে বর্ধিত মহীসোপানে বাংলাদেশের সীমানা-সংক্রান্ত

প্রধানমন্ত্রীর মুখ্যসচিব আহমদ কায়কাউস ২২ অক্টোবর রাজধানীর একটি পাঁচ তারকা হোটেলে বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অঞ্চল কর্তৃপক্ষ বা বেজার এক দরজায় সেবায় (ওএসএস) যুক্ত হওয়া নতুন ১১টি অনলাইন পরিষেবার উদ্বোধন করেন

সংশোধিত তথ্য-উপাত্ত জাতিসংঘের কাছে জমা দিয়েছে বাংলাদেশ। মহীসোপান সীমা-সংক্রান্ত সংশোধিত এসব তথ্য ২২ অক্টোবর জাতিসংঘের সমুদ্র আইন ও সমুদ্র-বিষয়ক বিভাগের ভারপ্রাপ্ত পরিচালক দিমিত্রি গংচারের কাছে আনুষ্ঠানিকভাবে হস্তান্তর করেন জাতিসংঘে নিযুক্ত বাংলাদেশের স্থায়ী প্রতিনিধি রাবাব ফাতিমা। নিউইয়র্কে বাংলাদেশের স্থায়ী মিশন থেকে পাঠানো এক বিজ্ঞপ্তিতে এ তথ্য জানানো হয়।

বাংলাদেশের উপস্থাপিত সংশোধনীটি যাতে 'জাতিসংঘের মহীসোপান সীমা-বিষয়ক কমিশন'-এর পরবর্তী অধিবেশনের কার্যসূচিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়, তা নিয়ে বাংলাদেশের প্রত্যাশার কথা তুলে ধরেছেন রাবাব ফাতিমা। মহীসোপানের সীমা নির্ধারণ চূড়ান্ত হলে বাংলাদেশ তার সীমানার সমুদ্রসম্পদ ও সমুদ্র তলদেশের খনিজ সম্পদ আহরণ-ব্যবহারের সুযোগ পাবে বলে উল্লেখ করেন রাষ্ট্রদূত রাবাব ফাতিমা।

এর আগে ২০১১ সালের ২৫ ফেব্রুয়ারি জাতিসংঘের মহীসোপান সীমা-বিষয়ক কমিশনে বঙ্গোপসাগরের মহীসোপান সীমা-সংক্রান্ত মূল তথ্যগুলো জমা দিয়েছিল বাংলাদেশ।

মিয়ানমার ও ভারতের সাথে সমুদ্র সীমা নির্ধারণ-বিষয়ক আন্তর্জাতিক মামলায় যথাক্রমে ২০১২ ও ২০১৪ সালের ঐতিহাসিক রায়ে বাংলাদেশ জয়লাভ করে। এতে বঙ্গোপসাগরে প্রতিবেশী দেশ মিয়ানমার ও ভারতের সাথে বাংলাদেশের সমুদ্র সীমা নির্ধারণ চূড়ান্ত হয়। আন্তর্জাতিক প্রক্রিয়ার মাধ্যমে অর্জিত এই সাফল্যের বাস্তবায়নের জন্য বঙ্গোপসাগরে মহীসোপান সীমা-সংক্রান্ত তথ্য সংশোধন করা হলো।

নিয়মানুযায়ী জাতিসংঘের মহীসোপান সীমা-বিষয়ক কমিশন বাংলাদেশের দাখিল করা এসব তথ্য পরীক্ষা-নিরীক্ষার জন্য একটি উপকমিটি গঠন করবে। পরবর্তী সময়ে সন্তুষ্টিসাপেক্ষে বঙ্গোপসাগরে বাংলাদেশের মহীসোপান সীমা নির্ধারণে চূড়ান্ত সুপারিশ তুলে ধরবে। বাংলাদেশের পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের সমুদ্র-বিষয়ক বিভাগের তত্ত্বাবধানে দেশি-বিদেশি বিশেষজ্ঞদের নিয়ে গঠিত একটি শক্তিশালী দল মহীসোপান সীমা সংশোধনী-বিষয়ক এসব দলিল তৈরি করেছে।

বেজার ওয়ান স্টপ সেন্টারে যুক্ত হলো ১১ সেবা

বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অঞ্চল কর্তৃপক্ষ বা বেজার এক দরজায় সেবায় (ওএসএস) নতুন আরো ১১টি অনলাইন পরিষেবা যুক্ত হয়েছে। ২২ অক্টোবর রাজধানীর একটি পাঁচ তারকা হোটেলে নতুন এসব পরিষেবার উদ্বোধন করেন প্রধানমন্ত্রীর মুখ্যসচিব আহমদ কায়কাউস। নতুন যে ১১টি সেবা বেজার ওএসএসে যুক্ত হয়েছে তার মধ্যে ৯টিই পরিবেশ-বিষয়ক। আর এসব সেবার প্রদানকারী সংস্থা পরিবেশ অধিদপ্তর।

দেশি-বিদেশি বিনিয়োগকারীদের এক জায়গা থেকে শিল্প স্থাপনের প্রয়োজনীয় সব সুবিধা দিতে ওয়ান স্টপ সার্ভিস আইন, ২০১৮ পাস করা হয়। এ আইনের মাধ্যমে সেবা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠানগুলোকে আইনি বাধ্যবাধকতার আওতায় আনা হয়। আইনটি পাস হওয়ার পর থেকে শিল্প স্থাপনে বিভিন্ন সংস্থার দেওয়া প্রয়োজনীয় সেবার মধ্য থেকে ২১টিকে বেজার ওএসএসভুক্ত করা হয়। নতুন ১১টি যুক্ত হওয়ার ফলে এখন সেবার সংখ্যা বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৩২টিতে।

প্রধান অতিথির বক্তব্যে প্রধানমন্ত্রীর মুখ্যসচিব আহমদ কায়কাউস বলেন, "২০৪১ সালের মধ্যে বাংলাদেশকে একটি উন্নত ও সমৃদ্ধ জাতি হিসেবে গড়ে তুলতে বর্তমান সরকার বদ্ধপরিকর। এ কারণে মাথাপিছু আয় ১২ হাজার মার্কিন ডলারে উন্নীত করতে সরকার কাজ করে যাচ্ছে।"

নতুন সেবা যুক্ত করার পাশাপাশি অনুষ্ঠানে সিঙ্গাপুরভিত্তিক প্রতিষ্ঠান ইন্টার এশিয়া গ্রুপ প্রাইভেট লিমিটেডের সাথে সাবরাং ট্যুরিজম পার্কের জমি বরাদ্দ চুক্তি হয়। চুক্তির আওতায় প্রতিষ্ঠানটি সাবরাং ট্যুরিজম পার্কে ৯ কোটি মার্কিন ডলার বিনিয়োগে সাংস্কৃতিক কেন্দ্র, জাদুঘর, ওপেন এয়ার অ্যাম্ফিথিয়েটার, বিনোদন পার্ক, হোটেল, রিসোর্ট ইত্যাদি তৈরি করবে। এতে ছয় হাজার লোকের কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি হবে।

যুক্তরাষ্ট্রে পোশাক রপ্তানি কমলেও অন্যদের তুলনায় ভালো অবস্থানে বাংলাদেশ

যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে চীনের পোশাক রপ্তানি কমে প্রায় অর্ধেক হয়ে গেছে। ভারত ও মেক্সিকোর কমেছে এক-তৃতীয়াংশ। ইন্দোনেশিয়ার কমেছে ২১ শতাংশের কাছাকাছি। সেই হিসাবে ভালো অবস্থানে রয়েছে বাংলাদেশ। চলতি বছরের প্রথম আট মাস জানুয়ারি থেকে আগস্টে বাংলাদেশের রপ্তানি কমেছে সাড়ে ১৪ শতাংশ। তবে বাংলাদেশের চেয়ে কিছুটা এগিয়ে শুধু ভিয়েতনাম, দেশটির রপ্তানি কমেছে ৯ দশমিক ৭৭ শতাংশ।

করোনাভাইরাসের কারণে যুক্তরাষ্ট্রের ব্যবসায়ীরা গত মার্চ থেকে পোশাক আমদানি কমিয়ে দিয়েছেন। ফলে সকল দেশেরই ব্যবসা কমেছে। চলতি বছরের প্রথম আট মাসে বাজারটিতে বিভিন্ন দেশের ৪ হাজার ৩৮ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি হয়েছে, যা গত বছরের একই সময়ের চেয়ে সাড়ে ২৯ শতাংশ কম। যুক্তরাষ্ট্রের ব্র্যান্ড ও ক্রেতা প্রতিষ্ঠানগুলো গত বছর ৫ হাজার ৭২৯ কোটি ডলারের পোশাক আমদানি করেছিল। চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে আগস্ট সময়ে বাজারটিতে যে পরিমাণ পোশাক রপ্তানি হয়েছে, তার ৫৭ শতাংশ করেছে চীন, ভিয়েতনাম, বাংলাদেশ, ইন্দোনেশিয়া, ভারত ও মেক্সিকো।

গত বছর যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে বাংলাদেশ ৫৯৩ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি করেছিল। চলতি বছরের প্রথম মাসে ৬২ কোটি ডলারের রপ্তানির বিপরীতে প্রবৃদ্ধি হয়েছিল ১৭ শতাংশ। পরের মাসেও প্রবৃদ্ধি হয় ১১ শতাংশ। মার্চ ও এপ্রিলেও রপ্তানি নেতিবাচক হয়নি। করোনার প্রভাব পড়ে মূলত মে মাসে। সেই মাসে রপ্তানি এক ধাক্কায় ১২ শতাংশ কমে। আট মাসে মোট ৩৪৮ কোটি ৫৩ লাখ ডলারের রপ্তানি হয়েছে, যা গত বছরের একই সময়ের চেয়ে ১৪ দশমিক ৫৬ শতাংশ কম। বর্তমানে বাজারটিতে বাংলাদেশের হিস্যা ৭ দশমিক ৯৮ শতাংশ, যা গত বছরের শেষে ছিল ৭ দশমিক শূন্য ৮ শতাংশ।

রপ্তানিকারকদের জন্য সুখবর: কমেছে ইডিএফ সুদের হার

রপ্তানি উন্নয়ন তহবিলের (ইডিএফ) সুদের হার আবারো কমিয়েছে বাংলাদেশ ব্যাংক। আগে এই তহবিলের ঋণে ২ শতাংশ সুদ দিতে হতো, এখন তা কমিয়ে ১ দশমিক ৭৫ শতাংশ করা হয়েছে। নতুন ঋণেই শুধু এ সুদহার কার্যকর হবে। বাংলাদেশ ব্যাংক ২৮ অক্টোবর এক প্রজ্ঞাপনে সুদের হার কমানোর ঘোষণা দিয়েছে, যা আগামী বছরের ৩১ মার্চ পর্যন্ত বহাল থাকবে। তবে পুরনো ঋণে সুদ আগের মতোই থাকবে। এই তহবিল থেকে সাধারণত পোশাক খাত, চামড়াজাত ও প্লাস্টিক পণ্য রপ্তানিকারকেরা ঋণ নিয়ে থাকেন। পাশাপাশি রপ্তানি পণ্য উৎপাদনের কাঁচামাল আমদানিতেও এই তহবিল থেকে ঋণ পাওয়া যায়।

করোনাভাইরাসের কারণে গত এপ্রিলে রপ্তানি উন্নয়ন তহবিলের আকার ৩৫০ কোটি ডলার থেকে বাড়িয়ে ৫০০ কোটি ডলার করা হয়। সেই সাথে সুদের হার কমিয়ে ২ শতাংশ করা হয়েছিল। এছাড়া বিজিএমইএ ও বিটিএমএর সদস্য প্রতিষ্ঠানের ঋণসীমা বাড়িয়ে আড়াই কোটি থেকে তিন কোটি ডলারে উন্নীত করা হয়। পাশাপাশি রপ্তানি মূল্য প্রত্যাবাসনের সময় ১৮০ দিন থেকে বাড়িয়ে বস্ত্র খাতের জন্য ২১০ দিন করা হয়েছিল।

রপ্তানিকারকদের সহায়তা দিতে ১৯৮৯ সালে রিজার্ভের অর্থ দিয়ে ইডিএফ চালু করা হয়।

প্রথমবারের মতো চীনে বিলেট রপ্তানি করতে যাচ্ছে জিপিএইচ

একসময় রড তৈরির মধ্যবর্তী কাঁচামাল 'বিলেট' আমদানি হতো। বছর দুয়েক আগে দেশীয় কারখানাগুলো বিলেট উৎপাদনে স্বনির্ভর হয়েছে। এখন আর আমদানি করতে হচ্ছে না। স্বনির্ভরতা অর্জনের পরই এবার বড় চালানের বিলেট রপ্তানিতে নাম লেখাতে যাচ্ছে বাংলাদেশ।

ইস্পাত উৎপাদনে বিশ্বে শীর্ষ স্থানে থাকা চীনে এই বিলেট রপ্তানি করবে শেয়ারবাজারে তালিকাভুক্ত

কোম্পানি জিপিএইচ ইস্পাত। চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের কুমিরায় অবস্থিত জিপিএইচ সম্প্রতি তাদের কারখানার উৎপাদনক্ষমতা বাড়াতে বড় ধরনের বিনিয়োগ করে। সম্প্রসারিত কারখানায় পরীক্ষামূলক উৎপাদন কার্যক্রমও শুরু করা হয়েছে। পরীক্ষামূলক কার্যক্রম শুরুর পরপরই আগামী মাসের শুরুতে প্রথমবারের মতো কোম্পানিটি চীনে বিলেট রপ্তানি করতে যাচ্ছে।

চীনের প্রতিষ্ঠানটির সাথে ২৫ হাজার টন বিলেট রপ্তানির চুক্তি হয়েছে। রপ্তানি মূল্য ১ কোটি ১ লাখ ৭৫ হাজার ডলার, যা বাংলাদেশি মুদ্রায় প্রায় ৮৬ কোটি টাকা। বাংলাদেশ থেকে এক সাথে এত বড় চালান কখনো রপ্তানি হয়নি। বাংলাদেশ থেকে প্রথম বিলেট রপ্তানি করেছিল জিপিএইচ ইস্পাত, সেটি ২০০৮ সালে। সেই সময় শ্রীলংকায় আড়াই হাজার টনের ছোট চালান রপ্তানি করে প্রতিষ্ঠানটি। এছাড়া ভারতের সাতটি রাজ্যেও অনিয়মিতভাবে দেশের কয়েকটি প্রতিষ্ঠান আলাদাভাবে রড ও বিলেট রপ্তানি করেছে।

চীনে পণ্য রপ্তানিতে শুল্কমুক্ত সুবিধার আওতা বাড়ল

বাংলাদেশের প্রধান রপ্তানি পণ্য তৈরি পোশাকের পাশাপাশি পাট ও পাটজাত পণ্য, মাছ, চামড়াজাত পণ্য, হোম টেক্সটাইল, চামড়া, জুতা রপ্তানিতে চীনে শুল্কমুক্ত সুবিধা পাবে। চীনে যেসব পণ্যে বাংলাদেশ শুল্কমুক্ত সুবিধা পাবে, তার একটি তালিকা ১১ অক্টোবর প্রকাশ করেছে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়। স্বল্পোন্নত দেশ (এলডিসি) হিসেবে বাংলাদেশকে চীন তাদের আমদানি তালিকায় থাকা পণ্যের ৯৭ শতাংশে শুল্কমুক্ত সুবিধা দিয়েছে। চীন ৮ হাজার ৫৪৯টি এইচএস কোডে বিভিন্ন পণ্য আমদানি করে। তার মধ্যে ৮ হাজার ২৫৬টি পণ্যে শুল্কমুক্ত সুবিধা পাবে বাংলাদেশ।

বাণিজ্য সচিব মো. জাফর উদ্দীন বলেন, ''ব্যবসায়ীদের সুবিধার্থে সুনির্দিষ্ট তালিকা দেওয়া হয়েছে। আশা করছি, এতে চীনে বাংলাদেশের রপ্তানি আগের চেয়ে বাড়বে। সুযোগটি নেওয়ার জন্য রপ্তানিকারকদের তৎপরতা বাড়ানো জরুরি।''

২০১০ সালে ৬০ শতাংশ ও ২০১৫ সালে ৯৫ শতাংশ দেওয়ার ধারাবাহিকতায় চলতি বছরের মাঝামাঝি এসে চীন সিদ্ধান্ত নিল, এলডিসিভুক্ত দেশগুলো ৯৭ শতাংশ পণ্য চীনে শুল্কমুক্তভাবে রপ্তানি করতে পারবে। শুরুর দিকে ৩৩টি এলডিসির জন্য এ সুযোগ রাখলেও চীন পরে তা বাড়িয়ে ৪০টি দেশের জন্য করে।

চীনে এতদিন ওভেন পোশাকের ১৬৭টি আইটেমের মধ্যে ১১৭টি ও নিট পোশাকের ১৩২টির মধ্যে ৮৮টি আইটেম শুল্কমুক্ত সুবিধার আওতায় ছিল। বর্তমানে পোশাকের প্রায় সকল আইটেমেই সুবিধাটি পাবেন উদ্যোক্তারা। এছাড়া শুল্কমুক্ত সুবিধার তালিকায় পাট ও পাটজাত পণ্যে ১টি, মাছে ১০টি, চামড়া ও চামড়াজাত পণ্যে ১০টি করে, জুতায় ১৯টি, হোম টেক্সটাইলে ৫৫টি নতুন এইচএস কোড যুক্ত হয়েছে।

জাপানি কোম্পানিগুলো বাংলাদেশে বিনিয়োগে আগ্রহী

জাপানি কোম্পানিগুলো বাংলাদেশে বিনিয়োগে আগ্রহী। প্রতি বছর জাপানের ৫০টি কোম্পানি এ দেশে বিনিয়োগ করতে পারে। তবে বিনিয়োগের ক্ষেত্রে বাংলাদেশে কিছু সমস্যা রয়ে গেছে।

জাপান এক্সটার্নাল ট্রেড অর্গানাইজেশনের (জেট্রো) দেশীয় প্রধান ইউজি আন্দো ৭ অক্টোবর রাজধানীর পল্টন টাওয়ারে ইকোনমিক রিপোর্টার্স ফোরামের (ইআরএফ) কার্যালয় পরিদর্শনে এসে এসব কথা বলেন। এ সময় ইআরএফ সভাপতি সাইফুল ইসলাম, সাধারণ সম্পাদক এসএম রাশিদুল ইসলাম, বার্তা সংস্থা এএফপির ব্যুরো চিফ এম শফিকুল আলম উপস্থিত ছিলেন।

ইউজি আন্দো বলেন, ''বাংলাদেশে ব্যাপক অবকাঠামোগত উন্নয়ন হলেও বিনিয়োগকারীরা আরো বিনিয়োগবান্ধব পরিবেশ চায়। কর-সংক্রান্ত অনেক বিষয় আছে, যেগুলো দ্রুত সংস্কার করলে জাপানসহ অন্য দেশের বিনিয়োগকারীদের জন্য বাংলাদেশ আকর্ষণীয় হবে।'' তাই বাংলাদেশকে এসব দ্রুত সমাধানের পরামর্শ দেন তিনি।

ইপিজেডে বিদেশি কোম্পানির জন্যও প্রণোদনা চায় বিজিএমইএ

এবার রপ্তানি প্রক্রিয়াকরণ অঞ্চলের (ইপিজেড) বিদেশি এবং দেশি-বিদেশি যৌথ মালিকানাধীন প্রতিষ্ঠানগুলোকেও বিশেষ রপ্তানি প্রণোদনা দেওয়ার জন্য তদবির শুরু করেছে বাংলাদেশ তৈরি পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারক সমিতি (বিজিএমইএ)।

দেশি, অর্থাৎ সি টাইপ স্থানীয় প্রতিষ্ঠানগুলো ২০১৯-২০ অর্থবছর থেকে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ), যুক্তরাষ্ট্র ও কানাডায় রপ্তানির ক্ষেত্রে ১ শতাংশ করে এ সহায়তা পাচ্ছে। এটি পোশাক খাতে চলমান অন্যান্য সুবিধার অতিরিক্ত।

বিজিএমইএ এখন চায়, শতভাগ বিদেশি এবং দেশি-বিদেশি মালিকানার কোম্পানিগুলোও ১ শতাংশ বিশেষ প্রণোদনা পাক। এমন দাবি জানিয়ে সংগঠনটির সভাপতি রুবানা হক গত ৯ সেপ্টেম্বর বাণিজ্যমন্ত্রী টিপু মুনশিকে চিঠি দিয়েছেন। চিঠিতে বলা হয়, প্রণোদনা না পাওয়ায় বিদেশি বিনিয়োগকারীরা হতাশ হন এবং স্থানীয়রাও যৌথ বিনিয়োগে আগ্রহ হারিয়ে ফেলছেন।

আগের অর্থবছরের মতো চলতি ২০২০-২১ অর্থবছরের বাজেটেও পোশাক খাতে ১ শতাংশ বাড়তি প্রণোদনা রাখা হয়। আবার উৎসে কর ১ শতাংশ থেকে কমিয়ে করা হয় দশমিক ৫ শতাংশ। পরিবেশবান্ধব কারখানার জন্যও করছাড় দেওয়া হয়। করোনাভাইরাসের কারণে প্রধানত পোশাক খাতের শ্রমিকদের বেতন-মজুরি দিতে নামমাত্র সুদে ১০ হাজার ৫০০ কোটি টাকা ঋণ দিয়েছে সরকার।

এদিকে ইপিজেডের কারখানাগুলো এখন পর্যন্ত বাড়তি প্রণোদনা না পেলেও সরকার ঘোষিত প্রণোদনা প্যাকেজের সুবিধা পাবে। বাংলাদেশ ব্যাংক দুই সপ্তাহ আগে প্রজ্ঞাপন জারি করে তাদের এই প্যাকেজের আওতায় নিয়ে এসেছে।

বিজিএমইএর নতুন দাবির বিষয়ে বাণিজ্য মন্ত্রণালয় কাজ শুরু করেছে। বাণিজ্যমন্ত্রী অনুমোদন দিলে তা পাঠানো হবে অর্থ মন্ত্রণালয়ের অর্থ বিভাগে। অর্থ বিভাগই চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত নেবে। তবে প্রজ্ঞাপন জারি করবে বাংলাদেশ ব্যাংক।

২০১৯-২০ অর্থবছরে এ টাইপ (বিদেশি মালিকানাধীন) প্রতিষ্ঠান ২ কোটি ৬৩ লাখ ৭০ হাজার ডলার এবং বি টাইপ (দেশি-বিদেশি যৌথ মালিকানাধীন) প্রতিষ্ঠান ৩১ লাখ ২০ হাজার ডলারের সমমূল্যেও পণ্য রপ্তানি করেছে।

প্রণোদনার ঋণ বাড়ল আরো ৭ হাজার কোটি টাকা

করোনাভাইরাসের কারণে শিল্প ও সেবা খাতের ঋণের আকার বাড়িয়ে ৪০ হাজার কোটি টাকা করা হয়েছে, আগে যা ছিল ৩৩ হাজার কোটি। বর্ধিত এই ঋণ পাবে বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অঞ্চল কর্তৃপক্ষ (বেজা), বাংলাদেশ রপ্তানি প্রক্রিয়াকরণ অঞ্চল কর্তৃপক্ষ (বেপজা) এবং বাংলাদেশ হাইটেক পার্ক কর্তৃপক্ষের কারখানাগুলো। চলতি মূলধনে এসব ঋণের সুদের হার হবে ৯ শতাংশ, এর মধ্যে সরকার সাড়ে ৪ শতাংশ ভর্তুকি দেবে।

ইপিজেডে অবস্থিত 'এ', 'বি' ও 'সি' টাইপ শিল্পপ্রতিষ্ঠানগুলো এই ঋণ পাবে। 'এ' শ্রেণির প্রতিষ্ঠানগুলো পুরোপুরি বিদেশি মালিকানাধীন, 'বি' শ্রেণির প্রতিষ্ঠানগুলো বিদেশি-দেশি যৌথ মালিকানার এবং 'সি' শ্রেণির প্রতিষ্ঠানগুলো দেশি মালিকানার।

প্রজ্ঞাপনে বলা হয়েছে, করোনাভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের কারণে বাংলাদেশে সম্ভাব্য অর্থনৈতিক প্রভাব মোকাবিলায় দেশের অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড পুনরুজ্জীবিত করা, শ্রমিক-কর্মচারীদের কাজে বহাল ও উদ্যোক্তাদের প্রতিযোগিতার সক্ষমতা অক্ষুণ্ন রাখা এবং স্বল্প সুদে ঋণ সুবিধা প্রদানের লক্ষ্যে ৫ এপ্রিল প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ক্ষতিগ্রস্ত শিল্প ও সেবা খাতের প্রতিষ্ঠানের জন্য চলতি মূলধন

ইস্পাত উৎপাদনে বিশ্বে শীর্ষ স্থানে থাকা চীনে ১ কোটি ১ লাখ ৭৫ হাজার ডলার মূল্যের ২৫ হাজার টন বিলেট রপ্তানি করবে জিপিএইচ ইস্পাত

ছবিতে সংবাদ

কোরিয়ান হুন্দাই ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানির মহাব্যবস্থাপক ইয়ং বাম কিম ২২ অক্টোবর চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

৫ অক্টোবর চট্টগ্রাম মেট্রোপলিটন পুলিশের কমিশনার সালেহ্ মোহাম্মদ তানভীর বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

ভারতীয় দূতাবাস চট্টগ্রামের সহকারী হাই কমিশনার অনিন্দ্য ব্যানার্জী ১৩ অক্টোবর চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

১৮ অক্টোবর কুষ্টিয়া-১ আসনের সাংসদ আ ক ম সরওয়ার জাহান বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

চট্টগ্রাম ক্লিয়ারিং অ্যান্ড ফরোয়ার্ডিং এজেন্ট কর্মচারী পরিষদ (সিবিএ) ২৮ অক্টোবর চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

হিসেবে ঋণ সুবিধা প্রদানের জন্য ৩০ হাজার কোটি টাকার আর্থিক সহায়তা প্যাকেজ ঘোষণা করেন। পরবর্তী সময়ে সচল রপ্তানিমুখী শিল্পপ্রতিষ্ঠানে কর্মরত শ্রমিক-কর্মচারীদের জুলাই মাসের বেতন-ভাতা প্রদানের জন্য ৩০ হাজার কোটি টাকার আর্থিক সহায়তা প্যাকেজ ৩ হাজার কোটি টাকা বৃদ্ধি করে ৩৩ হাজার কোটি টাকায় উন্নীত করা হয়। এখন তা বাড়িয়ে ৪০ হাজার কোটি টাকায় উন্নীত করার সিদ্ধান্ত হয়েছে।

বেজার নির্বাহী চেয়ারম্যান পবন চৌধুরী বলেন, ''বেসরকারি অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোতে অনেক শিল্প উৎপাদনে আছে। কেন্দ্রীয় ব্যাংকের এই সুযোগের ফলে তারা স্বল্প সুদে ঋণ সুবিধা পাবে। এর মাধ্যমে অর্থনৈতিক অঞ্চল, রপ্তানি প্রক্রিয়াকরণ অঞ্চল ও এর বাইরের শিল্পপ্রতিষ্ঠানগুলোর সুবিধার ক্ষেত্রে সমতা এল।''

নৌযান শ্রমিকদের ধর্মঘট

নৌযান শ্রমিক ফেডারেশনের আহ্বানে ১৯ অক্টোবর থেকে ধর্মঘট শুরু করেন নৌযান শ্রমিকরা। নৌশ্রমিকদের খাদ্যভাতাসহ ১১ দফা দাবিতে এই কর্মসূচি শুরুর পর সারা দেশে একযোগে নৌপথে পণ্য পরিবহন বন্ধ হয়ে যায়। কর্মসূচিতে বন্দরের বহির্নোঙরে ৪২ জাহাজে আটকা পড়ে ১০ লাখ টন পণ্য। এছাড়া সারা দেশে ৩৯টি নৌঘাটে নোঙর করে রাখা ৯২৫টি লাইটার জাহাজে আটকা পড়ে আরো ১২ লাখ টন পণ্য। সবমিলিয়ে ২২ লাখ টন পণ্য আটকা পড়ে। ২২ অক্টোবর শ্রম মন্ত্রণালয়ে মালিক ও শ্রমিকদের নিয়ে সরকার পক্ষের বৈঠক শেষে এ কর্মবিরতি প্রত্যাহার করেন শ্রমিক নেতারা।

বৈঠকে উপস্থিত নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর আবু জাফর মো. জালাল উদ্দিন বলেন, ''মালিকপক্ষ খাদ্যভাতা প্রদানে সম্মত হয়েছেন। শ্রমিকরাও মেনে নিয়েছেন। এরপরই কর্মবিরতি প্রত্যাহার করে নেন শ্রমিক নেতারা।''

পণ্য রপ্তানিতে অস্থিরতায় সামনের সারিতে বাংলাদেশ

করোনাভাইরাসের প্রাদুর্ভাবে বিশ্বজুড়ে পণ্য রপ্তানিতে অস্থিরতা দেখা দিয়েছে। বিশেষত চলতি বছরের দ্বিতীয় প্রান্তিকে এসে বিভিন্ন দেশে এই অস্থিরতা অনেক বেশি স্পষ্ট হয়ে উঠেছে। অধিকতর অস্থির দেশগুলোর মধ্যে বাংলাদেশও আছে। তবে তৃতীয় প্রান্তিকের প্রাথমিক উপাত্ত এখান থেকে ঘুরে দাঁড়ানোর আভাস দেয়। তারপরও এই সময়ে বিশ্ব বাণিজ্য আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় কমেছে সাড়ে চার শতাংশ। জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়ন সংস্থা (আঙ্কটাড) অক্টোবর মাসের মাঝামাঝি সময়ে বিশ্ব বাণিজ্য পরিস্থিতির যে হালনাগাদ প্রতিবেদন প্রকাশ করেছে, তা থেকে এই চিত্র পাওয়া যায়।

এই প্রতিবেদনে বিভিন্ন দেশের রপ্তানি পরিস্থিতির অবস্থা বা কর্মক্ষমতা (পারফরম্যান্স) ও অস্থিরতার (ভোলাটালিটি) মান (স্কোর) নির্ণয় করেছে। এ ক্ষেত্রে রপ্তানির কর্মক্ষমতায় যার মান বা নম্বর যত বেশি, সে দেশের রপ্তানির অবস্থা তত ভালো বলে বিবেচিত হয়েছে। বিপরীতে রপ্তানি অস্থিরতায় যার মান যত বেশি তার রপ্তানি বাণিজ্য তত বেশি নাজুক বলে ধরে নেওয়া হয়েছে। অর্থাৎ সূচক দুটো পরস্পরের সঙ্গে নেতিবাচকভাবে সম্পৃক্ত–প্রথমটি কমলে, দ্বিতীয়টি বাড়ে।

বছরের প্রথম প্রান্তিকে পণ্য রপ্তানি থেকে আয় হয়েছিল ৯৬৭ কোটি ১৬ লাখ ডলার, যা দ্বিতীয় প্রান্তিকে নেমে আসে প্রায় ৪৭০ কোটি ডলারে। অবশ্য বছরের তৃতীয় প্রান্তিকে (জুলাই-সেপ্টেম্বর) তা আবার ঘুরে দাঁড়িয়েছে এবং দ্বিতীয় প্রান্তিকের তুলনায় ৯২ শতাংশ বেড়ে হয়েছে প্রায় ৯০৩ কোটি ডলার।

আঙ্কটাডের প্রতিবেদন অনুসারে, বাংলাদেশের রপ্তানি অস্থিরতার মান বা সূচক হলো দশমিক ৯২, যা নির্ধারিত হয়েছে বিগত চার প্রান্তিকের বা এক বছরের রপ্তানির কর্মক্ষমতার ভিত্তিতে। দক্ষিণ এশিয়ায় রপ্তানি অস্থিরতার সূচকে ভারত (দশমিক ৭৯) ও পাকিস্তান (দশমিক ৬৬) বাংলাদেশের চেয়ে ভালো অবস্থানে আছে। আর বাংলাদেশের চেয়েও বেশি নাজুক হলো নেপালের রপ্তানি পরিস্থিতি, যার অস্থিরতার মান ১ দশমিক শূন্য ৬।

আঙ্কটাড রপ্তানির কার্যক্ষমতা বা পরিস্থিতির মান নির্ণয় করেছে প্রবৃদ্ধির হার, কাছাকাছি অর্থনীতির দেশগুলোর রপ্তানি পরিস্থিতির সঙ্গে তুলনা এবং প্রধান ও উদীয়মান বাজারগুলোয় রপ্তানির অবস্থা বিবেচনায় নিয়ে। এ ক্ষেত্রে বাংলাদেশের মান হয়েছে মাত্র দশমিক ১২, যেখানে ভারত ও পাকিস্তানের মান যথাক্রমে দশমিক ২৪ ও দশমিক ২৭। তবে নেপালের মান দশমিক শূন্য ৯, যা বাংলাদেশের চেয়েও কম। এই মান যার যত কম, তার রপ্তানির অস্থিরতার মাত্রা তত বেশি, যা আবার প্রতিফলিত হয় ভোলাটালিটি বা অস্থিরতার সূচকে।

খতিয়ান

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার মাসিক পরিসংখ্যান

আইএমও খসড়া আর্কটিক হেভি ফুয়েল অয়েল (এইচএফও) নীতিমালা: কেবলই নামসর্বস্ব নিষেধাজ্ঞা?

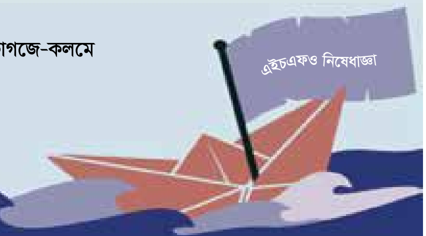
জলবায়ু পূর্বাভাস বিষয়ক বেশিরভাগ মডেলে ধারণাকৃত হারের চেয়ে দ্রুত গলছে আর্কটিক সাগরের বরফ। বিজ্ঞানীদের আশঙ্কা, ২০৩৫ সালের শুরুতেই এখানকার গ্রীষ্মকাল হবে বরফশূন্য।

গ্রীষ্মে বরফ গলার হার বাড়তে থাকায় আর্কটিক শিপিং রুট প্রশস্ততর হচ্ছে, ফলে জাহাজের সংখ্যাও দিন দিন বাড়ছে।

২০১৫ থেকে ২০১৯ সালের মধ্যে আর্কটিকে এইচএফও ব্যবহার ৭৫% এবং পরিবহন ১৯% বৃদ্ধি পেয়েছে।

এইচএফও ব্যবহার ও পরিবহন-সংক্রান্ত নিষেধাজ্ঞা আটকে আছে শুধু কাগজে-কলমে

২০২৪ সাল থেকে কার্যকর হতে যাওয়া আর্কটিকে এইচএফও নিষেধাজ্ঞা বিষয়ক খসড়া নীতিমালা প্রস্তুত করেছে আইএমও, যাকে বলা হচ্ছে কেবলই 'পেপার ব্যান'। প্রকৃতপক্ষে ২০২৯ সাল পর্যন্ত আর্কটিকের সুরক্ষায় তেমন কোনো উদ্যোগই নেওয়া হচ্ছে না।

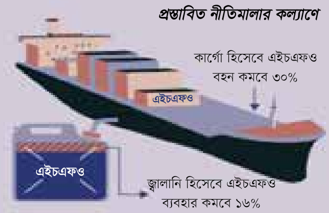


খসড়া নীতিমালা অনুযায়ী, আর্কটিকের উপকূলে অবস্থিত দেশগুলোর পতাকাবাহী জাহাজের ক্ষেত্রে তাদের জলসীমাভুক্ত আর্কটিক সাগরে এইচএফও ব্যবহারে নিরঙ্কুশ অব্যাহতি এবং অন্যান্য দেশের ক্ষেত্রে যে সব জাহাজের ফুয়েল ট্যাংক অধিকতর নিরাপদ, আর্কটিকে তাদের চলাচল ও এইচএফও বহনে ২০২৯ পর্যন্ত বিশেষ ছাড় দেওয়া হবে।

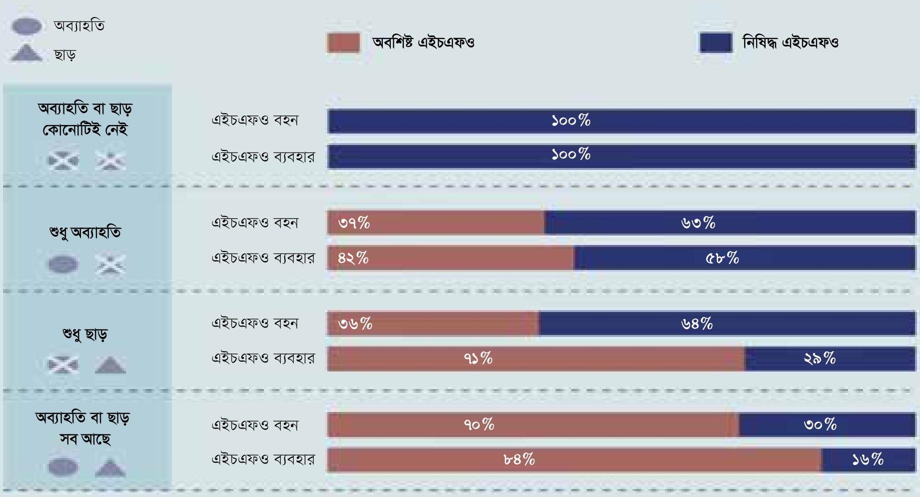
আর্কটিকের সুরক্ষা মারাত্মক ঝুঁকিতে

এ ধরনের নিষেধাজ্ঞার ফলে এইচএফও ব্যবহার কেবল ১৬% এবং পরিবহন ৩০% হ্রাস পাবে।

- বেশিরভাগ শিপিং কোম্পানি আগের মতোই তাদের কার্যক্রম চালিয়ে যেতে পারবে।
- প্রচলিত জাহাজের পরিবর্তে অধিকতর সুরক্ষিত ট্যাংকসমৃদ্ধ নবনির্মিত জাহাজে এইচএফও বহন করতে শুরু করবে শিপিং অপারেটররা। ফলে এ পথে এইচএফও ব্যবহার ও পরিবহন দুটোই ধীরে ধীরে বৃদ্ধি পাবে।



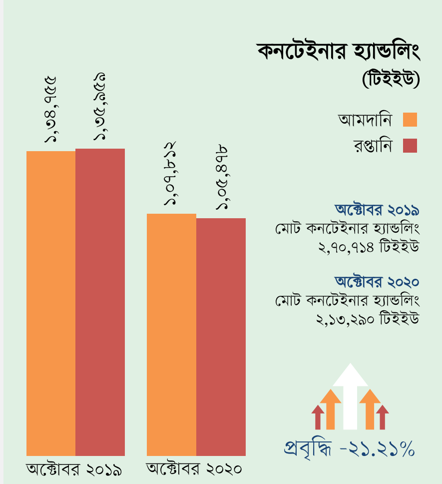
আর্কটিকে এইচএফও পরিবহন এবং ব্যবহারে অব্যাহতি এবং বিশেষ ছাড়ের প্রভাব

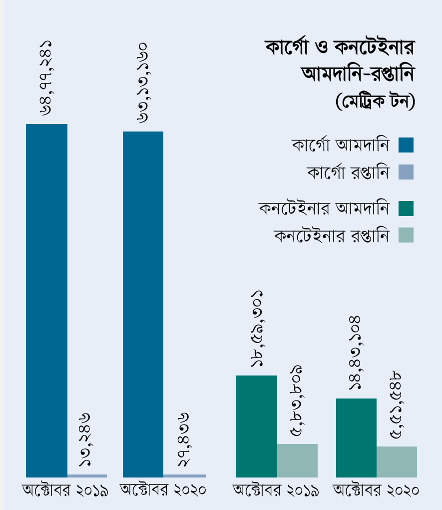


২০১৯ সালে প্রাপ্ত তথ্যের ওপর ভিত্তি করে নির্মিত

সূত্র: কোমার ইটি অব ২০২০, গ্রিনপিস ইন্টারন্যাশনাল, দ্য আইসিসিটি ডট ওআরজি।

২০১৯ ও ২০২০ সালের অক্টোবর মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	অক্টোবর ২০১৯	অক্টোবর ২০২০
রাজস্ব আয়	২৮১.০৩	২১৯.৬৩
রাজস্ব ব্যয়	১০০.৮৭	১২২.৫৭
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	১৮০.১৬	৯৭.০৬
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৬.০৩	৫.৬৪
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৮.৯৮	৮.০৭
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	৩৭.০৩	২৯.১৪

তথ্যযোগ

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

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority