জুলাই ২০২৪ ■ বর্ষ ০৯ ■ সংখ্যা ০৭

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার প্রযুক্তি

প্রতিকূল পরিস্থিতিতে কেন্দ্রীভূত হচ্ছে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন

স্বাগত নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা এবং চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান

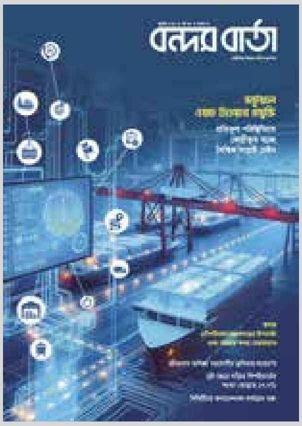
ক্রীতদাস বাণিজ্য সহযোগীর ভূমিকায় লয়েড'স

দুই বছরে সক্রিয় শিপইয়ার্ডের সংখ্যা বেড়েছে ১৭.৭%

পিসিটিতে অপারেশনাল কার্যক্রম শুরু

জুলাই ২০২৪
বর্ষ ০৯, সংখ্যা ০৭
(বিশেষ বিবেচনায় এই সংখ্যায় জুলাই ও আগস্ট মাসের কিছু সংবাদ যুক্ত করা হয়েছে)

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়ার এডমিরাল এস এম মনিরুজ্জামান, ওএসপি, এনডিসি, এনসিসি, পিএসসি

সম্পাদক
মো. হাবিবুর রহমান

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

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

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী
মোহাম্মদ তারেক

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

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

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

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

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

সম্পাদকীয়

সংকটময় পরিস্থিতি এড়াতে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তাসম্পন্ন প্রযুক্তি ব্যবহার করে সাপ্লাই চেইনকে কেন্দ্রীভূত করতে হবে

করোনাকালীন সময়ে বিশ্বজুড়ে পণ্য পরিবহন এবং বন্দর কার্যক্রম স্থবির হয়ে পড়ে। এর ফলে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। করোনা অতিমারির ধকল কাটিয়ে উঠতে না উঠতেই বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন নানাবিধ প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হচ্ছে। চলমান পরিস্থিতি ক্রমেই করোনাকালীন সময়ের মতো জটিল হয়ে উঠছে বলে আশঙ্কা প্রকাশ করছেন বিশেষজ্ঞরা। ইসরায়েল-ফিলিস্তিন দ্বন্দ্ব, লোহিত সাগরে চলাচলকারী জাহাজে হুতি বিদ্রোহীদের হামলা, তীব্র খরায় পানামা খালে সীমিত সংখ্যক যান চলাচল, যুক্তরাষ্ট্র, জার্মানি ও কানাডায় শ্রমিক ধর্মঘটসহ নানা কারণে বিগত কয়েক মাসজুড়ে কার্গোর দাম হু-হু করে বাড়ছে। বৈশ্বিক শিপিং খরচ বৃদ্ধি পাওয়ায় পণ্য ঘাটতি ও পণ্য পরিবহন বিলম্বিত হওয়ার আশঙ্কা দেখা দিয়েছে। যা গোটা সাপ্লাই চেইনকে হুমকির মুখে ফেলেছে। বিশ্বজুড়ে সাপ্লাই চেইন ব্যাহত হওয়ায় বর্তমানে সমুদ্রপথে শিপিংয়ের নির্ভরযোগ্যতা প্রাক-অতিমারি সময়ের (৭০ শতাংশ) থেকে কমে ৩০ শতাংশে এসে দাঁড়িয়েছে। বহুমুখী এসব প্রতিবন্ধকতার প্রভাব সম্পর্কে সুস্পষ্ট ধারণা না থাকায় পরিস্থিতির ভয়াবহতা মূল্যায়ন করা কষ্টকর হয়ে উঠেছে। তবে অতিমারির সময়ে সাপ্লাই চেইনের ছন্দপতন এটাই প্রমাণ করেছে যে, বিশ্বের যেকোনো প্রান্তে পণ্য পরিবহন কার্যক্রম বিঘ্নিত হলে পুরো পৃথিবী তার দ্বারা প্রভাবিত হয়। সংকটময় পরিস্থিতির পুনরাবৃত্তি এড়াতে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ সাপ্লাই চেইনকে কেন্দ্রীভূত করতে উদ্যোগী হয়ে উঠেছে। এমন অবস্থায় পণ্য পরিবহনকে গতিশীল রাখতে রিসার্চ ইনস্টিটিউট অব সুইডেন (রাইস) এবং সিঙ্গাপুর মেরিটাইম ইনস্টিটিউটের (এসএমআই) যৌথ উদ্যোগে 'ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার' (ভিডব্লিউটি) নামে নতুন একটি ডিজিটাল প্রকল্প গ্রহণ করেছে। এই ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার আন্তর্জাতিক বাণিজ্য করিডোর এবং সাপ্লাই চেইন নেটওয়ার্কের স্থিতিশীলতা ও দক্ষতা বৃদ্ধি, ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা এবং শিপিং খাতের কার্বন নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণে সহায়তা করবে। ভিডব্লিউটি কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তাসম্পন্ন প্রযুক্তি ব্যবহার করে তথ্য ও পরিস্থিতি বিশ্লেষণ করে সাপ্লাই চেইনজুড়ে বিভিন্ন পক্ষকে কার্যকর সিদ্ধান্ত গ্রহণে সাহায্য করে। সাপ্লাই চেইন সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পক্ষের পারস্পরিক সহযোগিতা এবং এই খাতের ডিজিটালাইজেশনকে কেন্দ্র করে প্রকল্পটি গড়ে উঠবে।

বন্দর কার্যক্রম এবং সাপ্লাই চেইনকে গতিশীল করতে সিঙ্গেল ইলেকট্রনিক উইন্ডো ব্যবহার করে পোর্ট ট্রেড অটোমেশন সিস্টেমের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট সকল অংশীজনকে বহুমাত্রিক সেবা প্রদান করছে চট্টগ্রাম বন্দর। ২০০৫ সাল থেকে ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারে পোর্ট অটোমেশন সিস্টেম এই সেবাসমূহ নিশ্চিত করছে। বন্দরকেন্দ্রিক পরিষেবাগুলো একীভূত হলেও দেশের সাপ্লাই চেইন এখনো বিকেন্দ্রীভূত রয়ে গেছে। যার ফলে কোনো একটি অংশীজনের কার্যক্রম স্থবির হলে গোটা সাপ্লাই চেইন বাধাগ্রস্ত হয়। ভিডব্লিউটির মতো ডিজিটাল টুলের প্রয়োগ বাংলাদেশের প্রধান এবং ব্যস্ততম বন্দরকে কার্যকর করার পাশাপাশি দেশের সাপ্লাই চেইনকেও গতিশীল করে তুলতে সক্ষম। বর্তমান বৈশ্বিক প্রতিকূল পরিস্থিতিতে সাপ্লাই চেইন নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে প্রধান রচনায়।

বিশ্বের অন্যতম বৃহৎ বিমা প্রতিষ্ঠান হিসেবে পরিচিত লয়েড'স অব লন্ডন তার শুরুর দিনগুলোতে ১৮ ও ১৯ শতকে দাস ব্যবসার সঙ্গে সরাসরি জড়িত ছিল। সেই সময় লয়েড'স মূলত দাস পরিবহনের জন্য ব্যবহৃত জাহাজের বিমা করত, যার উদ্দেশ্য ছিল দাসদের ওপর নানা ঝুঁকি কভার করা। হাজার হাজার আফ্রিকানকে দাস হিসেবে আটলান্টিক পাড়ি দিয়ে আমেরিকায় নিয়ে যাওয়া হয়েছিল এবং এই অমানবিক ব্যবসার মাধ্যমে লয়েড'স আর্থিকভাবে লাভবান হয়েছিল। 'জনস হপকিন্স ইউনিভার্সিটির' এক দল গবেষকের অনুসন্ধানে পাওয়া লন্ডনের বিশিষ্ট আন্ডাররাইটার হোরাটিও ক্লাগেটের ১৮০৭ সালের 'রিস্ক বুক'-এ এই সংক্রান্ত তথ্য পাওয়া যায়। ৫৯টি ক্রীতদাস বহনকারী জাহাজের কথা তাতে উল্লেখ রয়েছে, যেগুলোতে ওই বছরে ব্রিটেন ছেড়ে যাওয়া সকল ক্রীতদাসদের এক-তৃতীয়াংশের বেশি বহন করা হয়েছিল। সাম্প্রতিক সময়ে লয়েড'স অতীতের এই অপরাধের দায় স্বীকার করে এবং সেই সময়ে দাস ব্যবসার সাথে তাদের সক্রিয় ভূমিকার জন্য ৫০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার ক্ষতিপূরণ দিতে সম্মত হয়। তারা এই উদ্যোগের মাধ্যমে নৈতিক দায় মেটানোর পাশাপাশি, সমতা ও সামাজিক ন্যায়বিচার প্রতিষ্ঠার চেষ্টা করছে। লয়েড'স-এর এই পদক্ষেপ দেরিতে হলেও, তা অতীতের অমানবিক কর্মকাণ্ডের দোষ স্বীকার করে ভবিষ্যতের জন্য একটি ইতিবাচক বার্তা বহন করে। লয়েড'স-এর দাস ব্যবসায় জড়িত থাকা নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ প্রতিবেদনে।

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

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৬

সাম্প্রতিক বছরগুলোয় বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন বেশকিছু অভিনব চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হয়েছে। সহজলভ্য তথ্যের ঘাটতি এবং বন্দরের জাহাজজট, বৈরী আবহাওয়া ও অন্যান্য প্রতিবন্ধকতা সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোকে ওয়াকিবহাল না করায় সাপ্লাই চেইন বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। এমন অবস্থায় পণ্য পরিবহনকে গতিশীল রাখতে 'ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার' (ভিডব্লিউটি) নামে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তার নতুন একটি ডিজিটাল উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- চট্টগ্রাম বন্দরের এক্স-ওয়াই শেডকে 'ওয়্যারহাউস স্টেশন' ঘোষণা
- থ্রি মিলিয়নেয়ার ক্লাবের অবস্থান ধরে রেখেছে চট্টগ্রাম বন্দর
- অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহনে বিধিমালা প্রণয়নের উদ্যোগ
- বে-টার্মিনাল প্রকল্পে গতি : ৬৫ কোটি ডলার ঋণ অনুমোদন দিয়েছে বিশ্বব্যাংক
- লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনাল স্থাপন ও পরিচালনায় চুক্তি স্বাক্ষর
- বিদেশি জাহাজের ওয়েভার সনদের বাধ্যবাধকতা ছয় মাসের জন্য স্থগিত
- বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজের সংখ্যা শতক ছাড়িয়েছে
- চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন নৌবাহিনী প্রধান
- লজিস্টিকস নীতি অনুসারে লাইসেন্স বিধিমালা চায় বাফা
- বিশ্ববাজারে অবস্থান শক্ত করতে লজিস্টিকস নীতি গুরুত্বপূর্ণ
- পোশাক খাতে সাতদিনের বন্দর ড্যামারেজ চার্জ মওকুফ
- কার্যকর হয়েছে নতুন কাস্টমস আইন
- 'মহেশখালী-কুতুবদিয়া সমন্বিত উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ' আইনের চূড়ান্ত অনুমোদন

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

- প্লাস্টিক বর্জ্যে সামুদ্রিক দূষণ

খতিয়ান ▪ ২৩

- বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৪

- রেকর্ড উচ্চতায় বৈশ্বিক ফিশারিজ ও অ্যাকোয়াকালচার উৎপাদন
- কনটেইনারে পরিবহনকৃত অতিবিপজ্জনক ১৫ পণ্যের তালিকা প্রকাশ
- দুই বছরে সক্রিয় শিপইয়ার্ডের সংখ্যা ১৭.৭% বেড়েছে
- লোহিত সাগর অস্থিরতায় ক্ষতিগ্রস্ত অন্তত ৬৫টি দেশ : ডিআইএ
- নতুন কার্যাদেশে কনটেইনার জাহাজ সরবরাহ ২০২৯ সালের আগে নয়
- ভারতে ডিপি ওয়ার্ল্ডের তৃতীয় ইকোনমিক জোনের কার্যক্রম শুরু
- অ্যামোনিয়ায় ঝুঁকলেও এর সুরক্ষাঝুঁকি নিয়ে চিন্তিত হগ অটোলাইনার
- আফ্রিকায় অবৈধ মৎস্য আহরণ প্রতিরোধে নতুন জোট
- শোর পাওয়ারকে উৎসাহিত করতে ইতালিকে ৫৭ কোটি ইউরো সহায়তা ইসির
- ৩ কোটি টিইইউ ছাড়াল বৈশ্বিক কনটেইনার ফ্লিটের সক্ষমতা
- কনটেইনার জাহাজের অলস বসে থাকা দুই বছরের সর্বনিম্নে
- ভারতে সেবা বাড়াচ্ছে শীর্ষ কনটেইনার লাইনারগুলো
- নতুন জাহাজ নির্মাণে বিকল্প জ্বালানি হিসেবে মিথানলের চাহিদা বাড়ছে

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৮

বন্দর পরিচিতি : কনস্টান্টা পোর্ট

মেরিটাইম ইভেন্টস : মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি

০৪

স্বাগত

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা এবং চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান

অন্তর্বর্তী সরকারের নৌপরিবহন এবং পাট ও বস্ত্র মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা হিসেবে দায়িত্ব গ্রহণ করেছেন প্রতিরক্ষা ও আন্তর্জাতিক রাজনৈতিক বিশ্লেষক **ব্রিগেডিয়ার জেনারেল (অব.) ড. এম সাখাওয়াত হোসেন**। ২০০৭ থেকে ২০১২ সাল পর্যন্ত তিনি নির্বাচন কমিশনার হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন।

রিয়ার এডমিরাল এস এম মনিরুজ্জামান, ওএসপি, এনডিসি, এনসিসি, পিএসসি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪৩তম চেয়ারম্যান হিসেবে দায়িত্ব গ্রহণ করেছেন। বন্দর চেয়ারম্যান পদে যোগদানের আগে তিনি বিএন ফ্লিটের কমান্ডার হিসেবে দায়িত্বরত ছিলেন।

১২

বিশেষ রচনা

ক্রীতদাস বাণিজ্য : সহযোগীর ভূমিকায় লয়েড'স

১৬৮০ সালে এডওয়ার্ড লয়েড লন্ডনে একটি কফি হাউস খোলেন। এটি ছিল নাবিক, বণিক এবং জাহাজ মালিকদের জন্য একটি জনপ্রিয় স্থান। সমুদ্রপথের ঝুঁকি এড়িয়ে জাহাজগুলো নিরাপদে বন্দরে ফিরে আসবে কিনা তা নিয়ে অনেকেই বাজি ধরত এখানে। যার ফলশ্রুতিতে কফি হাউসটি দ্রুতই সামুদ্রিক বিমা পাওয়ার জন্য একটি আদর্শ স্থান হিসেবে স্বীকৃত হয়ে ওঠে। এই সময়ে কফি হাউসে ক্রীতদাস ব্যবসায় জড়িত নাবিকদের আনাগোনাও ছিল উল্লেখযোগ্য। সেই ধারাবাহিকতায় শুরু হয় লয়েড'স-এর ক্রীতদাস ব্যবসায় অন্তর্ভুক্তি।

১৯

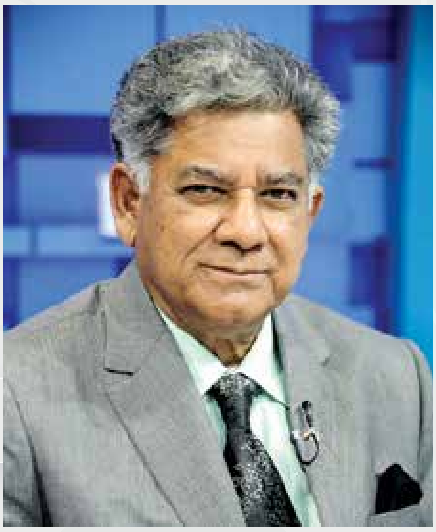
পিসিটিতে অপারেশনাল কার্যক্রম শুরু

চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দরের ইতিহাসে প্রথম বিদেশি অপারেটরের পরিচালনায় পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে (পিসিটি) ভিড়েছে বাণিজ্যিক জাহাজ এমভি মায়েরস্ক দাভাও। ১০ জুন বিকালে রেড সি গেটওয়ে টার্মিনাল (আরএসজিটি) ব্যবস্থাপনায় পিসিটিতে জাহাজটি ভেড়ে। এর মধ্য দিয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে প্রথমবারের মতো কোনো বিদেশি প্রতিষ্ঠান একটি টার্মিনাল পরিচালনায় অপারেশনাল কাজ শুরু করল।

ছবি ইনফোগ্রাফিক্স

নৌপরিবহন উপদেষ্টা

ব্রিগেডিয়ার জেনারেল (অব.) ড. এম সাখাওয়াত হোসেন



দায়িত্ব নেওয়ার পর নৌপরিবহন খাতের উন্নয়নকে স্বচ্ছ ও ত্বরান্বিত করতে কাজ শুরু করেছেন ব্রিগেডিয়ার জেনারেল (অব.) ড. এম সাখাওয়াত হোসেন। তিনি পর্যায়ক্রমে বিভিন্ন বন্দর ও মন্ত্রণালয়ের অধীন সংস্থাগুলো পরিদর্শন করে উন্নয়ন কাজ এগিয়ে নিতে ভূমিকা পালন করছেন। ব্যয় সাশ্রয় ও স্বচ্ছতার সাথে প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্টদের তাগিদ দিয়েছেন।

অন্তর্বর্তী সরকারের নৌপরিবহন এবং বস্ত্র ও পাট মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা হিসেবে দায়িত্ব গ্রহণ করেছেন প্রতিরক্ষা ও আন্তর্জাতিক রাজনৈতিক বিশ্লেষক ব্রিগেডিয়ার জেনারেল (অব.) ড. এম সাখাওয়াত হোসেন। অন্তর্বর্তী সরকার গঠনের শুরুতে স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের উপদেষ্টা হিসেবে কিছুদিন দায়িত্ব পালন করেন সাবেক এই নির্বাচন কমিশনার।

তিনি ১৯৬৬ সালে তৎকালীন পাকিস্তান সেনাবাহিনীতে কমিশন লাভ করেন। প্রায় দুই বছর পাকিস্তানের বন্দিশিবিরে কাটিয়ে তিনি ১৯৭৩ সালে স্বাধীন বাংলাদেশে ফেরেন এবং ১৯৭৫ সালের ডিসেম্বর পর্যন্ত ঢাকায় ৪৬ ব্রিগেডে স্টাফ অফিসারের দায়িত্ব পালন করেন। ১৯৭৯ থেকে ১৯৮১ সাল পর্যন্ত সেনা সদরে গুরুত্বপূর্ণ অপারেশন ডিরেক্টরেটে কাজ করেন। পরে ব্রিগেডিয়ার হিসেবে দুই ইনফ্যানট্রি ও একটি আর্টিলারি ব্রিগেডের অধিনায়ক হন। তিনি ইউএস কমান্ড অ্যান্ড স্টাফ কলেজ থেকে স্নাতক এবং পাকিস্তান ন্যাশনাল ডিফেন্স কলেজ থেকে স্ট্র্যাটেজিক স্টাডিজে স্নাতকোত্তর ডিগ্রি লাভ করেন। ১৯৯৪ সালে তিনি বাংলাদেশ সেনাবাহিনী থেকে ব্রিগেডিয়ার জেনারেল হিসেবে অবসর নেন।

ব্রিগেডিয়ার জেনারেল (অব.) ড. এম সাখাওয়াত হোসেন ২০০৭ থেকে ২০১২ সাল পর্যন্ত নির্বাচন কমিশনার হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। এই সময়ে জাতীয় নির্বাচনসহ প্রায় পাঁচ হাজারের বেশি স্থানীয় নির্বাচন অনুষ্ঠানের অভিজ্ঞতা রয়েছে তার।

২০১৯ সাল থেকে তিনি নর্থ সাউথ ইউনিভার্সিটির গবেষণা প্রতিষ্ঠান সাউথ এশিয়ান ইনস্টিটিউট অব পলিসি অ্যান্ড গভর্ন্যান্সের (এসআইপিজি) জ্যেষ্ঠ ফেলো হিসেবে যুক্ত আছেন। বাংলাদেশ ইউনিভার্সিটি অব প্রফেশনালস (বিইউপি) থেকে তিনি পিএইচডি ডিগ্রি লাভ করেন। এ ছাড়াও তিনি অসংখ্য জাতীয় এবং আন্তর্জাতিক সেমিনারে যোগদান, এবং কি-নোট বক্তা হিসেবে ভূমিকা রেখেছেন। 'সন্ত্রাসের বিরুদ্ধে ও বৈশ্বিক শান্তির পক্ষে গণসচেতনতা সৃষ্টি' কার্যক্রমে অবদানের স্বীকৃতিস্বরূপ যুক্তরাজ্যের লুটনে সাউথ এশিয়া কমিউনিটি ২০০৬ সালে তাকে পুরস্কৃত করে। প্রতিরক্ষা এবং আন্তর্জাতিক রাজনৈতিক বিশ্লেষক হিসেবে তিনি নিয়মিত দেশি-বিদেশি পত্রপত্রিকায় নিবন্ধ লেখেন। এ ছাড়া ইতিহাস ও ভূরাজনীতি বিষয়ক গবেষক এবং বিদগ্ধ লেখক হিসেবেও তিনি সুপরিচিত। এ পর্যন্ত তার তেইশটির বেশি বহুল পঠিত বই প্রকাশিত হয়েছে।

চলতি বছর ২৭ আগস্ট দায়িত্ব নেওয়ার পর নৌপরিবহন খাতের উন্নয়নকে স্বচ্ছ ও ত্বরান্বিত করতে কাজ শুরু করেছেন ব্রিগেডিয়ার জেনারেল (অব.) ড. এম সাখাওয়াত হোসেন। তিনি পর্যায়ক্রমে বিভিন্ন বন্দর ও মন্ত্রণালয়ের অধীন সংস্থাগুলো পরিদর্শন করে উন্নয়ন কাজ এগিয়ে নিতে ভূমিকা পালন করছেন। ব্যয় সাশ্রয় ও স্বচ্ছতার সাথে প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্টদের তাগিদ দিয়েছেন। এ ছাড়া নৌপরিবহন খাতে বিদেশি বিনিয়োগ, মেরিনারদের কাজের মান বাড়ানো, সমুদ্রবন্দরগুলোর সমস্যা নিরসনে বেশ কিছু নির্দেশনা দিয়েছেন। সরেজমিন পরিদর্শন করে এসব নির্দেশনা দেন তিনি।

চট্টগ্রাম বন্দরের চেয়ারম্যান
রিয়ার এডমিরাল এস এম মনিরুজ্জামান

রিয়ার এডমিরাল এস এম মনিরুজ্জামান, ওএসপি, এনডিসি, এনসিসি, পিএসসি ১১ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান হিসেবে দায়িত্ব গ্রহণ করেছেন। বন্দর চেয়ারম্যান পদে যোগদানের আগে তিনি বিএন ফ্লিটের কমান্ডার হিসেবে দায়িত্বরত ছিলেন।

রিয়ার এডমিরাল এস এম মনিরুজ্জামান কুষ্টিয়া জেলায় জন্মগ্রহণ করেন। তিনি ১৯৮৭ সালে কুমিল্লা ক্যাডেট কলেজ থেকে ডিসটিংশনসহ উচ্চ মাধ্যমিক পাস করেন। ১৯৮৮ সালে বাংলাদেশ নৌবাহিনীতে একজন অফিসার ক্যাডেট হিসেবে যোগদানের পর ১৯৯০ সালে নির্বাহী শাখায় কমিশন লাভ করেন। কর্মজীবনে বিভিন্ন অপারেশনাল অ্যাসাইনমেন্টে জাতীয় ও আন্তর্জাতিক পর্যায়ে সফলভাবে দায়িত্ব পালন করেছেন তিনি।

দীর্ঘ চাকরি জীবনে তিনি বাংলাদেশ নৌবাহিনীর বিভিন্ন জাহাজ, প্রতিষ্ঠান ও নৌসদর দপ্তরে বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ পদে দায়িত্ব পালন করেন। নৌবাহিনীতে তার কর্মজীবনের অগ্রগতির সাথে সাথে তিনি বাংলাদেশ নৌবাহিনীর ফ্ল্যাগশিপ জাহাজ বিএনএস বঙ্গবন্ধুসহ বিভিন্ন ধরনের ফ্রন্ট লাইন জাহাজের কমান্ড করেন। এছাড়াও তিনি অগ্রগামী কমান্ডার ফ্লোটিলা ওয়েস্ট হিসেবে বাংলাদেশ নৌবাহিনীর ওয়েস্টার্ন ফ্লোটিলা কমান্ড করেছেন। ডিরেক্টর পারসোনেল সার্ভিস (ডিপিএস), ডিরেক্টর ব্লু-ইকোনমি (অ্যাডহক) এবং ডিরেক্টর নেভাল ট্রেনিং (ডিএনটি) হিসেবে তিনি নৌসদর দপ্তরের গুরুত্বপূর্ণ দায়িত্ব পালন করেছেন। বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের ব্যবস্থাপনা পরিচালক, ডিইডব্লিউ লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক, সেনা কল্যাণ সংস্থার ডিজিএমআইএস, কমান্ডার চট্টগ্রাম নৌঅঞ্চলের চিফ স্টাফ অফিসার হিসেবে সফলভাবে দায়িত্ব পালন করেন তিনি।

বর্ণাঢ্য ক্যারিয়ারে তিনি দেশে বিদেশে বেশ কিছু প্রফেশনাল কোর্সে অংশগ্রহণ করেছেন। তিনি জার্মান নেভাল একাডেমি (Marineschule Murik, Crew VI/89), পিএন কমিউনিকেশন স্কুল (পাকিস্তান), তুর্কি আর্মড ফোর্সেস ওয়ার কলেজ (Harp Akademileri) এবং ইউএস নেভাল কমান্ড কলেজের একজন গ্র্যাজুয়েট। ডিফেন্স সার্ভিসেস কমান্ড অ্যান্ড স্টাফ কলেজ এবং ন্যাশনাল ডিফেন্স কলেজ মিরপুরের প্রাক্তন ছাত্র রিয়ার এডমিরাল মনিরুজ্জামান তুরস্ক এবং মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র থেকে যথাক্রমে দুইটি করে মাস্টার্স ও ডিপ্লোমা ডিগ্রি লাভ করেছেন। জাতিসংঘের অধীনে ডেমোক্রেটিক রিপাবলিক অব কঙ্গোতে সুষ্ঠু ও বিশ্বাসযোগ্য জাতীয় নির্বাচন অনুষ্ঠানের জন্য তিনটি প্রধান বিদ্রোহী গোষ্ঠীর নিরস্ত্রীকরণ প্রক্রিয়ায় অসামান্য ভূমিকা পালন করেছিলেন তিনি। ২০০৯ সালে ইন্দোনেশিয়ায় বহুজাতিক শান্তিরক্ষী কমান্ড পোস্ট এক্সারসাইজে (GARUDASHIELD) অংশগ্রহণের পর ২০১৯ সালে অস্ট্রেলিয়ায় ফ্লিট কমান্ডারদের সম্মেলনে অগ্রগামী কমফ্লোট ওয়েস্ট হিসেবে যোগদান করেন। প্রতিনিধি দলের প্রধান হিসেবে থাইল্যান্ডের ব্যাংককে 8th IONS Conclave of Chiefs 2023 এবং ইন্দোনেশিয়ার বালিতে অনুষ্ঠিত Pacific Amphibious Leaders Symposium এ যোগ দেন তিনি।

কমফ্লোটে অবদানের স্বীকৃতি হিসেবে অসামান্য সেবা পদক (ওএসপি) লাভ করেন রিয়ার এডমিরাল এস এম মনিরুজ্জামান। তিনি কৃতিত্বের সাথে ১২ বছর সি সার্ভিস সম্পন্ন করেন। তিনি তুর্কি, জার্মান, ফরাসি ও ইংরেজি ভাষায় দক্ষ। একজন সুপাঠক হিসেবে লিডারশিপ বা নেতৃত্ব তার আগ্রহের বিষয়।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪৩তম চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম মনিরুজ্জামান

নতুন বন্দর চেয়ারম্যানকে বরণ করে নিচ্ছেন বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার প্রযুক্তি

প্রতিকূল পরিস্থিতিতে কেন্দ্রীভূত হচ্ছে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বিশ্বায়নের এই যুগে পৃথিবীর মধ্যকার আন্তঃসংযোগ ক্রমান্বয়ে শক্তিশালী হচ্ছে। বর্তমানে বাংলাদেশি ভোক্তা ঘরে বসে সহজেই পৃথিবীর বিভিন্ন প্রান্ত থেকে কাঙ্ক্ষিত পণ্য ক্রয় করতে পারছেন। উৎপাদক ও ভোক্তার মধ্যকার এই সম্পর্ক সহজ ও গতিশীল করে তুলেছে মেরিটাইম সাপ্লাই চেইন। উৎপাদকের কাছ থেকে ভোক্তার হাতে পণ্য পৌঁছানোর সঙ্গে জড়িত সকল পক্ষ অর্থাৎ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডাস, শিপিং কোম্পানি, শিপিং এজেন্ট, পোর্ট টার্মিনাল অপারেটর, বন্দর কর্তৃপক্ষ, বিমা কোম্পানি, ল্যান্ড-বেজড লজিস্টিক সিস্টেম মেরিটাইম সাপ্লাই চেইনের অন্তর্ভুক্ত।

প্রাকৃতিক, ভূরাজনৈতিক ও নিরাপত্তাজনিত নানা প্রতিকূলতা কাটিয়ে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের দক্ষতা বৃদ্ধি, কার্বন নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণ তথা সামগ্রিকভাবে পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থাকে আরও স্থিতিশীল করে তুলতে সাপ্লাই চেইনের কার্যক্রমকে কেন্দ্রীভূত করছে মেরিটাইম খাত। ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার (ভিডব্লিউটি) কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা বা আর্টিফিসিয়াল ইন্টেলিজেন্সের (এআই) সংমিশ্রণে তৈরি তেমনই একটি ডিজিটাল টুল।

বন্দর কার্যক্রম এবং সাপ্লাই চেইনকে গতিশীল করতে সিঙ্গেল ইলেকট্রনিক উইন্ডো ব্যবহার করে পোর্ট ট্রেড অটোমেশন সিস্টেমের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট সকল অংশীজনকে বহুমাত্রিক সেবা প্রদান করছে চট্টগ্রাম বন্দর। ২০০৫ সাল থেকে ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারে পোর্ট অটোমেশন সিস্টেম এই সেবাসমূহ নিশ্চিত করছে। বন্দরকেন্দ্রিক পরিষেবাগুলো একীভূত হলেও দেশের সাপ্লাই চেইন এখনো বিকেন্দ্রীভূত রয়ে গেছে। যার ফলে কোনো একটি অংশীজনের কার্যক্রম স্থবির হলে গোটা সাপ্লাই চেইন বাধাগ্রস্ত হয়। ভিডব্লিউটির মতো ডিজিটাল টুলের প্রয়োগ বাংলাদেশের প্রধান এবং ব্যস্ততম বন্দরকে কার্যকর করার পাশাপাশি দেশের সাপ্লাই চেইনকেও গতিশীল করে তুলতে সক্ষম।

প্রতিকূলতার মুখে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন

ইসরায়েল-ফিলিস্তিন দ্বন্দ্ব, লোহিত সাগরে চলাচলকারী জাহাজে হুতি বিদ্রোহীদের হামলা, তীব্র খরায় পানামা খালে সীমিত সংখ্যক যান চলাচল, যুক্তরাষ্ট্র, জার্মানি ও কানাডায় শ্রমিক ধর্মঘটসহ নানা কারণে বিগত কয়েক মাসজুড়ে কার্গোর দাম হু-হু করে বাড়ছে। বৈশ্বিক শিপিং খরচ বৃদ্ধি পাওয়ায় পণ্য ঘাটতি ও পণ্য পরিবহন বিলম্বিত হওয়ার আশঙ্কা দেখা দিয়েছে। যা গোটা সাপ্লাই চেইনকে হুমকির মুখে ফেলেছে।

করোনাকালীন সময়ে বিশ্বজুড়ে পণ্য পরিবহন এবং বন্দর কার্যক্রম স্থবির হয়ে পড়ে। এর ফলে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। করোনা অতিমারির ধকল কাটিয়ে উঠতে না উঠতেই বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন নানাবিধ প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হচ্ছে। চলমান পরিস্থিতি ক্রমেই করোনাকালীন সময়ের মতো জটিল হয়ে উঠছে বলে আশঙ্কা প্রকাশ করছেন বিশেষজ্ঞরা। বহুমুখী এসব প্রতিবন্ধকতার প্রভাব সম্পর্কে সুস্পষ্ট ধারণা না থাকায় পরিস্থিতির ভয়াবহতা মূল্যায়ন করা কষ্টকর হয়ে উঠেছে। তবে অতিমারির সময়ে সাপ্লাই চেইনের ছন্দপতন এটাই প্রমাণ করেছে যে, বিশ্বের যেকোনো প্রান্তে পণ্য পরিবহন কার্যক্রম বিঘ্নিত হলে পুরো পৃথিবী তার দ্বারা প্রভাবিত হয়। সংকটময় পরিস্থিতির পুনরাবৃত্তি এড়াতে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ সাপ্লাই চেইনকে কেন্দ্রীভূত করতে উদ্যোগী হয়ে উঠেছে।

ভূরাজনীতি

বিশ্বজুড়ে চলমান ভূরাজনৈতিক অস্থিতিশীলতা বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনকে ক্রমবর্ধমান ঝুঁকির মুখে ফেলছে। লোহিত সাগর সংকট, চলমান রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের পাশাপাশি তাইওয়ানকে ঘিরে সৃষ্ট উত্তেজনা, চীনা আমদানির ওপর যুক্তরাষ্ট্রের শুল্ক আরোপ ফ্রেইট রেট, শিডিউল রিলায়েবিলিটির ওপর সুদূরপ্রসারী প্রভাব ফেলছে। কার্যক্রম সচল রাখতে অনেক শিল্প প্রতিষ্ঠান ঝুঁকিপূর্ণ পথের পরিবর্তে বিকল্প পথে পণ্য পরিবহন করছে।

লোহিত সাগর সংকটের কারণে সুয়েজ খালে জাহাজ চলাচল স্বাভাবিকের তুলনায় এক-দশমাংশে নেমে এসেছে। বর্তমানে এশিয়া-ইউরোপ রুটের জাহাজগুলো সুয়েজ খালের পরিবর্তে আফ্রিকা মহাদেশ অতিক্রম করে কার্যক্রম পরিচালনা করছে। এর ফলে যাত্রাপথ বেড়ে যাওয়ায় জ্বালানি খরচ, পরিবহন ব্যয় এবং কার্বন নিঃসরণের পরিমাণ বাড়ছে। অন্যদিকে বিকল্প পথ ব্যবহার করায় সিঙ্গাপুর ও কলম্বোর মতো ট্রান্সশিপমেন্ট হাবে জাহাজের আনাগোনা বেড়ে গেছে। অতিরিক্ত জাহাজের চাপে এসব বন্দরে দেখা দিয়েছে জাহাজজট। অতিরিক্ত শিপিং খরচ ও জাহাজজট এড়াতে আমদানিকারকরা

বিশ্বজুড়ে চলমান ভূরাজনৈতিক অস্থিতিশীলতা ফ্রেইট রেট ও শিডিউল রিলায়েবিলিটির ওপর সুদূরপ্রসারী প্রভাব ফেলছে

যথাসময়ের পূর্বে পণ্য পরিবহনের চুক্তি করছে। এতে করে লস অ্যাঞ্জেলেস, নিউ জার্সি, জর্জিয়া, সাভানাহর মতো প্রধান বন্দরগুলোয় আগত কার্গোর পরিমাণ বহুলাংশে বেড়ে যাবে। বন্দরের ট্রাক, রেলপথ ও গুদামের ধারণক্ষমতার অতিরিক্ত কার্গো সাপ্লাই চেইনকে আরও মন্থর করে দেবে।

এদিকে ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্বে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন বাধাগ্রস্ত হওয়ায় কাঁচামালের ঘাটতি দেখা দিচ্ছে এবং পণ্য উৎপাদন ব্যাহত হচ্ছে। বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের ওপর নির্ভরশীল শিল্পকারখানাগুলো সংকট এড়াতে একাধিক উৎস কিংবা আঞ্চলিক পর্যায়ে কাঁচামাল সংগ্রহ করছে। ঝুঁকি প্রশমনে গৃহীত এসব পদক্ষেপ পণ্য পরিবহন ব্যয় বাড়াচ্ছে।

বৈরী আবহাওয়া

প্রতিকূল আবহাওয়া সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনকে দিন দিন ঝুঁকিপূর্ণ করে তুলছে। ওয়ার্ল্ড ইকোনমিক ফোরামের (ডব্লিউইএফ) তথ্যমতে, ২০২৪ সালে বিশ্বজুড়ে বস্তুগত সংকট সৃষ্টির সম্ভাব্য ঝুঁকির তালিকায় শীর্ষে রয়েছে বৈরী আবহাওয়া। মধ্য আমেরিকার তীব্র খরায় অন্যান্য বছরের তুলনায় চলতি জানুয়ারিতে পানামায় পানি সরবরাহকারী গাতুন লেকের পানির স্তর রেকর্ড পরিমাণ কমেছে। এমন অবস্থায় গুরুত্বপূর্ণ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যপথটিতে জাহাজ চলাচলের পরিমাণ অনেকাংশে কমিয়েছে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ। পানামা খালে সৃষ্ট জাহাজজট, কানাডায় লম্বা সময় ধরে চলা দাবানল, দুবাইয়ের আকস্মিক বন্যার মতো বিশ্বজুড়ে ঘটে যাওয়া নানা প্রাকৃতিক বিপর্যয় বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনকে বাধাগ্রস্ত করেছে।

এদিকে ২০২৪ সালে আটলান্টিকের হারিকেন মৌসুম (জুন থেকে নভেম্বর) অত্যন্ত সক্রিয় হবে বলে আশঙ্কা প্রকাশ করেছেন কলোরাডো স্টেট বিশ্ববিদ্যালয়ের একদল গবেষক। চলতি এপ্রিলে গবেষকরা জানান, এই মৌসুমে মোট ২৩টি ঝড়ের নামকরণ করা হয়েছে। তাদের পূর্বাভাস অনুযায়ী, এসব ঝড়ের ১১টি হারিকেনে পরিণত হবে এবং ৫টি প্রধান হারিকেনে রূপান্তরিত হবে। আটলান্টিকের সক্রিয় ঝড়ো মৌসুম যুক্তরাষ্ট্রের তেল ও প্রাকৃতিক গ্যাস শিল্পের জন্য হুমকিস্বরূপ।

আটলান্টিকের ঝড়ের পূর্বাভাস সত্য হলে, দুর্যোগকবলিত অঞ্চলের কলকারখানা বন্ধ, উৎপাদন প্রক্রিয়া বিলম্বিত এবং পণ্য পরিবহন রুট ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। যার ফলে স্থানীয় সরবরাহকারীরা ক্ষতির মুখে পড়বে এবং একই সাথে বিকল্প পথে পণ্য পরিবহন করায় ফ্রেইট রেট বেড়ে যাবে। সেসঙ্গে চরম প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে উৎপাদন প্রক্রিয়া, গুদাম ও বিতরণ কেন্দ্রের কার্যক্রম ব্যাহত হয়ে পণ্য সরবরাহ ঘাটতি দেখা দিতে পারে। এতে করে জ্বালানি সংকট সৃষ্টি এবং বন্দর কার্যক্রম বন্ধের আশঙ্কা রয়েছে, যা পণ্যের মূল্যকে আরও অস্থিতিশীল করে তুলবে।

অর্থনৈতিক অস্থিতিশীলতা

২০১৯ সালে শুরু হওয়া করোনা অতিমারিতে দুই বছরের অধিক সময়জুড়ে বিশ্ববাসী কয়েক দফা লাগাতার লকডাউনের সম্মুখীন হয়। করোনাকালীন লকডাউন ও চলমান যুদ্ধের জেরে কাঁচামালের মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। উৎপাদন স্বল্পতা, উৎপাদন স্থবিরতা, সরবরাহ সংক্রান্ত ঝুঁকি এবং সংকীর্ণ শ্রমবাজার চাহিদা ও জোগানের ব্যবধান বাড়াচ্ছে। চাহিদা-জোগানের অসামঞ্জস্যের দরুন দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় মানসম্পন্ন প্রয়োজনীয় উপকরণ কিনতে ক্রেতাদের বেশ বেগ পেতে হচ্ছে। উল্লেখ্য, রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের পর জ্বালানি মূল্য ২০ শতাংশ বেড়েছে। ওয়ার্ল্ড ইকোনমিক ফোরামের তথ্য অনুযায়ী, জীবনযাত্রার ব্যয় আগামী দুই বছর বিশ্বব্যাপী ঝুঁকি সৃষ্টি করবে।

অন্যদিকে ক্যারিয়ার কোম্পানিগুলো পিক সিজন উপলক্ষে বাড়তি পণ্য বহনকারী শিপারদের কাছ থেকে স্পট মার্কেটে অতিরিক্ত অর্থ আদায় করছে। যার ফলে মে মাসের শুরু থেকে বিশ্বের শীর্ষ বাণিজ্যগুলোর রেট বেড়েছে। জেনেটার জ্যেষ্ঠ বিশ্লেষক এমিলি স্টাউসবল জানান, একক কোনো সমাধান প্রয়োগ করে এই জটিল বাজার পরিস্থিতির সমস্যা নিরসণ করা সম্ভব নয়। অর্থনৈতিক অস্থিতিশীলতায় সাপ্লাই চেইনকে কার্যকর রাখতে হলে প্রতিটি তথ্য-উপাত্ত যাচাই করে প্রতিটি সরবরাহকারীকে নিজস্ব সরবরাহ শৃঙ্খলের স্বরূপ এবং ঝুঁকি পরিমাপ করতে হবে।

কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা ও প্রযুক্তিগত ঝুঁকি

মার্কিন টেকনোলজিক্যাল রিসার্চ অ্যান্ড কনসাল্টিং ফার্ম গার্টনারের তথ্যমতে, ২০২৮ সাল নাগাদ সকল লজিস্টিক কি পারফম্যান্স ইন্ডিকেটরের (কেপিআই) এক-চতুর্থাংশ জেনারেটিভ এআই বা জেন এআই দ্বারা পরিচালিত হবে। অন্যদিকে নির্বাহীদের পূর্বাভাস অনুযায়ী, সাপ্লাই চেইনের ২৫ শতাংশ কি পারফম্যান্স ইন্ডিকেটর নিত্যনতুন প্রযুক্তি দ্বারা চালিত হবে।

বর্তমানে সমুদ্রপথে শিপিংয়ের নির্ভরযোগ্যতা ৩০ শতাংশে নেমে এসেছে

রাইস এবং এসএমআইয়ের যৌথ উদ্যোগে ভিডব্লিউটি প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে

যার ভেতর ঝুঁকি বিশ্লেষণে এআইয়ের প্রয়োগ বহুল প্রচলিত। ধারণা করা হচ্ছে, ২০২৭ সাল নাগাদ অর্ধেক সংস্থা সরবরাহকারীদের সাথে চুক্তি বিষয়ক আলোচনার ক্ষেত্রে এআই-যুক্ত টুলের দ্বারস্থ হবে। এদিকে এআই এবং ইন্টারনেট অব থিংকসের (আইওটি) সমন্বয় একটি অত্যন্ত দক্ষ কর্মক্ষম পরিবেশ সৃষ্টি করছে। যার ফলে এআই সঠিক সময়ে এবং ত্রুটিমুক্ত পণ্য সরবরাহে (রিসার্চ অ্যান্ড মার্কেট) সাপ্লাই চেইনকে ৪৫ শতাংশ অধিক কার্যকর করে তুলবে বলে আশা করা যাচ্ছে।

তবে সামঞ্জস্যপূর্ণ, নির্ভরযোগ্য এবং হালনাগাদ তথ্যের অভাব, সংস্থাগুলোর অভ্যন্তরীণ দক্ষতার ঘাটতি, প্রযুক্তিগত অপরিপক্বতা এআইয়ের নির্ভুল প্রয়োগকে ব্যাহত করছে। অপ্রতুল ও ত্রুটিপূর্ণ তথ্য এআইয়ের কার্যকারিতা তথা সাপ্লাই চেইনকে বাধাগ্রস্ত করবে। অন্যদিকে নিত্যনতুন প্রযুক্তি প্রতিষ্ঠানে বিদ্যমান প্রযুক্তির সাথে একীভূত হবে কি না সে ব্যাপারে পূর্ণ ধারণা লাভ করা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। তা না হলে নতুন প্রযুক্তির প্রয়োগ সাপ্লাই চেইনকে গতিশীল করার পরিবর্তে সেটাকে আরও ঝুঁকির মুখে ফেলবে।

সাইবার হামলার ঝুঁকি

আধুনিক সাপ্লাই চেইন ম্যানেজমেন্টে সাইবার হামলা অন্যতম প্রধান একটি ঝুঁকি। গার্টনারের পূর্বাভাস অনুযায়ী, ২০২৫ সাল নাগাদ বিশ্বব্যাপী ৪৫ শতাংশ সংস্থার সফটওয়্যার সাপ্লাই চেইন সাইবার হামলার শিকার হবে। যা ২০২১ সালের তুলনায় তিনগুণ বেশি। সাপ্লাই চেইনের অভ্যন্তরীণ দুর্বলতার কারণে সাইবার হামলার সংখ্যা উল্লেখযোগ্য হারে বেড়েছে। ব্যবসা প্রতিষ্ঠানগুলো সাপ্লাই চেইনের বিভিন্ন ধাপে থাকা সরবরাহকারীদের দ্বারা সৃষ্ট ঝুঁকি বিশ্লেষণে উদাসীন বলে এই ধরনের হামলার সংখ্যা ঊর্ধ্বমুখী। ২০২২ সালের সাইবার সিকিউরিটি ব্রিচেস জরিপ অনুযায়ী, মাত্র ১৩ শতাংশ ব্যবসাপ্রতিষ্ঠান নিজেদের প্রত্যক্ষ সরবরাহকারী এবং ৭ শতাংশ সাপ্লাই চেইনের অন্যান্য সরবরাহকারীদের ঝুঁকি বিশ্লেষণ করে।

বর্তমানে একাধিক বিক্রেতা, উৎপাদক এবং অন্যান্য তৃতীয়-পক্ষ সংস্থার সমন্বয়ে সাপ্লাই চেইন গড়ে উঠেছে। সাপ্লাই চেইনের এই জটিলতা একে সাইবার হামলাকারীদের জন্য সহজ লক্ষ্য বস্তুতে পরিণত করেছে। একাধিক পক্ষ পরস্পর যুক্ত থাকায় সরবরাহ শৃঙ্খলের কোথাও তথ্যের ব্যত্যয় বা সাইবার হামলার ঘটনা ঘটলে ডমিনো অ্যাফেক্টের মতো গোটা সাপ্লাই চেইন তার দ্বারা প্রভাবিত হয়। সাপ্লাই চেইনে অনুপ্রবেশকারীদের পরীক্ষা-নিরীক্ষা করা, লাগাতার পর্যবেক্ষণ এবং আধুনিক আইটি দক্ষতা বৃদ্ধি সাইবার হামলার ঝুঁকি কমায়।

এসব ছাড়াও প্রকিউরমেন্টের অদক্ষতা, রাষ্ট্রীয় ও আন্তর্জাতিক পর্যায়ে পরিবেশগত, সামাজিক ও প্রশাসনিক নীতির প্রয়োগ এবং চিফ সাপ্লাই চেইন অফিসারের কর্মক্ষেত্রের বিস্তৃতিসহ আরও নানাবিধ কারণে সাপ্লাই চেইন প্রতিনিয়ত ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে। জেনেটার তথ্যমতে, গত অক্টোবর থেকে চীন হতে ইউরোপগামী ৪০-ফুট শিপিং কনটেইনারের পরিবহন খরচ গড়ে ১ হাজার ২০০ ডলার থেকে বেড়ে প্রায় ৭ হাজার ডলারে পৌঁছেছে। ২০২১ সালে সাপ্লাই চেইনের চরম সংকটময় সময়েও এই রুটের সর্বোচ্চ পরিবহন

২০২৪ সালের এপ্রিলে সিঙ্গাপুর মেরিটাইম উইকে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের প্রোটোটাইপ লঞ্চ করা হয়

খরচ ছিল ১ হাজার ৫০০ ডলার। এদিকে প্রশান্ত মহাসাগরেও পণ্য পরিবহন খরচ বাবদ কয়েকগুণ বেশি অর্থ ব্যয় হচ্ছে। বর্তমানে সাংহাই থেকে লস অ্যাঞ্জেলেসগামী ৪০-ফুট শিপিং কনটেইনারের পরিবহন খরচ প্রায় ৬ হাজার ৭০০ ডলার এবং সাংহাই থেকে নিউইয়র্কের খরচ ৮ হাজার ডলার। ২০২৩ সালের ডিসেম্বরে এসব রুটের পরিবহন খরচ ছিল মাত্র ২ হাজার ডলার। এদিকে বর্তমানের সংকটময় পরিস্থিতি এখনো সর্বোচ্চ সীমায় পৌঁছেনি বলে জানান জেনেটার প্রধান বিশ্লেষক পিটার স্যান্ড।

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার

সাম্প্রতিক বছরগুলোয় বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইন বেশকিছু অভিনব প্রতিবন্ধকতা ও নিত্যনতুন চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হয়েছে। সহজলভ্য তথ্যের ঘাটতি এবং বন্দরের জাহাজজট, বৈরী আবহাওয়া ও অন্যান্য প্রতিবন্ধকতা সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোকে ওয়াকিবহাল না করায় সাপ্লাই চেইন বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। বিশ্বজুড়ে সাপ্লাই চেইন ব্যাহত হওয়ায় বর্তমানে সমুদ্রপথে শিপিংয়ের নির্ভরযোগ্যতা প্রাক-অতিমারি সময়ের (৭০ শতাংশ) থেকে কমে ৩০ শতাংশে এসে দাঁড়িয়েছে। এমন অবস্থায় পণ্য পরিবহনকে গতিশীল রাখতে 'ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার' (ভিডব্লিউটি) নামে নতুন একটি ডিজিটাল উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। চলতি বছর এপ্রিলে সিঙ্গাপুর মেরিটাইম উইকে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের প্রোটোটাইপ উপস্থাপন করা হয়। রিসার্চ ইনস্টিটিউট অব সুইডেন (রাইস) এবং সিঙ্গাপুর মেরিটাইম ইনস্টিটিউটের (এসএমআই) যৌথ উদ্যোগে ভিডব্লিউটি প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। সিঙ্গাপুর মেরিটাইম ইনস্টিটিউট এবং সুইডেনের উদ্ভাবনী সংস্থা ভিনোভা এই প্রকল্পে ১১ লাখ ৬০ হাজার ডলার অনুদান প্রদান করে।

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার আন্তর্জাতিক বাণিজ্য করিডোর এবং সাপ্লাই চেইন নেটওয়ার্কের স্থিতিশীলতা ও দক্ষতা বৃদ্ধি, ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা এবং শিপিং খাতের কার্বন নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণে সহায়তা করবে। সাপ্লাই চেইন সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পক্ষের পারস্পরিক সহযোগিতা এবং এই খাতের ডিজিটালাইজেশনকে কেন্দ্র করে প্রকল্পটি গড়ে উঠেছে। ভিডব্লিউটি কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তাসম্পন্ন প্রযুক্তি ব্যবহার করে তথ্য ও পরিস্থিতি বিশ্লেষণ করে সাপ্লাই চেইনজুড়ে বিভিন্ন পক্ষকে কার্যকর সিদ্ধান্ত গ্রহণে সাহায্য করে।

লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য

ডিজিটাল মিডলওয়্যার দ্বারা পরিচালিত টেকনিক্যাল নেটওয়ার্ক/ভিডব্লিউটিনেট এবং সদস্যদের নিয়ে গঠিত ভিডব্লিউটি কমিউনিটি; মূলত এই দুটি উপাদান নিয়ে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার গঠিত। সদস্যদের চাহিদার ভিত্তিতে কোনো একটি নির্দিষ্ট শিপমেন্ট বিষয়ক যাবতীয় তথ্য সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে জানানোই ভিডব্লিউটির মূল লক্ষ্য। পুশ মেকানিজমের মাধ্যমে ডেটা শেয়ারিংয়ের ভিত্তিতে ভিডব্লিউটি এই কাজ করে। ভিডব্লিউটি কমিউনিটির সদস্যদের সাথে নিয়ে তথ্য নিয়ন্ত্রণ করে। কার্গো এবং কনটেইনারের মতো প্রয়োজনীয় ট্রান্সপোর্ট এবং লজিস্টিক সম্পদ কোন পরিস্থিতিতে কী অবস্থায় আছে, সে বিষয়ে অর্থাৎ পরিস্থিতিগত সচেতনতা তৈরিই ভিডব্লিউটির উদ্দেশ্য। লজিস্টিক কন্ট্রোল টাওয়ার এই কাজের তদারকি করে। যা পাবলিক ও প্রাইভেট ডেটা শেয়ার এবং কার্গো ও কনটেইনারের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ করতে সক্ষম।

এআই এবং তথ্য বিশ্লেষণে পারদর্শী সিঙ্গাপুরী প্রতিষ্ঠান এস্টার'স ইনস্টিটিউট অব হাই পারফরম্যান্স কম্পিউটিং (আইএইচপিসি) ও সুইডিশ প্রতিষ্ঠান রাইস এবং ফিনল্যান্ডের রাষ্ট্রায়ত্ত টেকনিক্যাল রিসার্চ সেন্টার ভিটিটি ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার প্রকল্পটি পরিচালনা করবে। এলেইমা টিউব, ব্রিজনেট সলিউশনস, ক্যালমা, ব্রমা, এনরাইড, এরিকসন, গ্রিন কার্গো, স্ক্যানিয়া, মেরিন বেঞ্চমার্কসহ আরও বেশ কয়েকটি প্রতিষ্ঠান ভিডব্লিউটিতে সদস্য হিসেবে যুক্ত হয়েছে। এছাড়া সুইডিশ পোর্টস অ্যাসোসিয়েশন এবং সুইডেনের ইয়াভলা, হেলসিনবোরি বন্দর ও কিভারকেন পোর্টস উমেও ভিডব্লিউটিতে উপদেষ্টা অংশীদার হিসেবে যুক্ত হয়েছে। অন্যদিকে চালমার্স, উমেও ও গটেনবার্গ বিশ্ববিদ্যালয় এবং স্টকহোম

এনভায়রনমেন্টাল ইনস্টিটিউট (এসইআই) এর গবেষণা ও উদ্ভাবনী অংশীদার হিসেবে কাজ করছে।

কার্যপ্রণালী

বছরের পর বছর ধরে মেরিটাইম খাত বিভিন্ন ধরনের সাপ্লাই চেইন কন্ট্রোল টাওয়ার নিয়ে কাজ করছে। ১৯৯০ এর দশকে ফার্স্ট জেনারেশন টাওয়ার যাত্রা শুরু করে। লজিস্টিক কার্যক্রম পরিচালনাকারী এসব কন্ট্রোল টাওয়ার কোথাও কোনো প্রতিবন্ধকতা দেখা দিলে সেটা দূর করে সাপ্লাই চেইনকে আবারও গতিশীল করে তুলত। সেকেন্ড জেনারেশন টাওয়ার সাপ্লাই চেইন বাধাগ্রস্ত হলে জাহাজের অবস্থান, লজিস্টিক বা সরবরাহ নেটওয়ার্কে থাকা পণ্যের পরিমাণ এবং শুল্ক সংক্রান্ত তথ্য প্রদান করত। অন্যদিকে এন্ড-টু-এন্ড লজিস্টিক ও সাপ্লাই চেইনের ওপর গুরুত্বারোপ করে থার্ড জেনারেশন চালু করা হয়। সর্বোপরি ফোর্থ জেনারেশন টাওয়ার অটোমেশন ও বিশ্লেষণী দক্ষতার ওপর জোর দেয়।

সময়ের পরিক্রমায় সাপ্লাই চেইনের কার্যক্রম বিশ্বব্যাপী ছড়িয়ে পড়ায় 'কন্ট্রোল' টাওয়ারের পরিবর্তে 'ওয়াচ' টাওয়ারের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। যা তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে বর্তমান পরিস্থিতি এবং ভবিষ্যতের সম্ভাব্যতা সম্পর্কে সাপ্লাই চেইন সংশ্লিষ্টদের অবগত করে। ফোর্থ জেনারেশনের লজিস্টিক কন্ট্রোল টাওয়ার ভিডব্লিউটি ক্লাউড-ভিত্তিক ইন্টেলিজেন্স এবং বিশ্লেষণের ভিত্তিতে ঝুঁকি শনাক্তকরণের পাশাপাশি পরিকল্পনার বিচ্যুতিগুলো চিহ্নিত করে। পরবর্তীতে চিহ্নিত ঝুঁকি প্রশমন এবং বিচ্যুতি সংশোধনের জন্য সর্বোত্তম পদক্ষেপ গ্রহণ করে এবং ভবিষ্যতে এ ধরনের ত্রুটির পুনরাবৃত্তি রোধ করে।

দক্ষতা ও স্থিতিশীলতা নিশ্চিত করতে 'লেস ইজ মোর' নীতি অনুসরণ করে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের নকশা করা হয়েছে। ভিডব্লিউটি সলিউশনের বিভিন্ন অংশে এর প্রতিফলন ঘটেছে। কমিউনিটির সদস্যদের ডিজিটাল ইনফ্রাস্ট্রাকচার কাজে লাগিয়ে ডেটা শেয়ারিং, ইন্টেলিজেন্স বিল্ডিং, সিদ্ধান্ত গ্রহণ এবং সহযোগিতার জন্য সহজে ডাউনলোডযোগ্য বিল্ডার্স ব্যবহার করে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার। ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার কমিউনিটি ন্যূনতম প্রাইভেট ডেটা শেয়ারের মাধ্যমেই ভিডব্লিউটিয়ের পরিষেবা কার্যকর এবং সদস্যদের স্বার্থ সুরক্ষা, তথ্যের কার্যকারিতা ও নিরাপত্তা জোরদার করতে পারে। ভিডব্লিউটি প্রাইভেট ডেটার সাথে পাবলিক ডেটার সমন্বয় সাধনের জন্য অংশীদারিত্বের সুযোগ করে দেয়। যা সংকটময় পরিস্থিতিতে ভিডব্লিউটি কমিউনিটিকে সহযোগিতামূলক পদক্ষেপ গ্রহণে সাহায্য করে। পারস্পরিক সহযোগিতা ভিডব্লিউটিয়ের একটি গুরুত্বপূর্ণ স্তম্ভ। কোলাবরেটিভ ইন্টেলিজেন্স বিল্ডিংয়ের ভিত্তিতে প্রতিরোধ ও সংশোধনমূলক কার্যক্রম পরিচালনা করে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার।

এছাড়া ভিডব্লিউটি বেশকিছু বিশ্লেষণমূলক পরিষেবা প্রদান করে থাকে। বিশ্লেষণমূলক পরিষেবা তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণের মাধ্যমে কোনো ব্যক্তি কিংবা প্রতিষ্ঠানকে সুনির্দিষ্ট সিদ্ধান্ত গ্রহণ, কার্যক্ষমতা বৃদ্ধি এবং প্রতিযোগিতায় এগিয়ে থাকতে সাহায্য করে। বিশ্লেষণ ও রূপান্তরের মাধ্যমে তথ্যকে অর্থবহ ও কার্যকর করে তুলতে বিশ্লেষণমূলক পরিষেবাগুলো ডেটা অ্যানালিসিস প্রযুক্তি, টুল ও দক্ষতা প্রয়োগ করে। ভিডব্লিউটি মূলত বর্ণনামূলক, পূর্বানুমান এবং নির্দেশনামূলক বিশ্লেষণের মাধ্যমে কোলাবরেটিভ ইন্টেলিজেন্স (সমষ্টিগত বুদ্ধিমত্তা) তৈরি করে।

বর্ণনামূলক বিশ্লেষণ সাপ্লাই চেইনে পণ্যবাহী কার্গোর অবস্থান সুস্পষ্ট করে। এ ধরনের বিশ্লেষণ থেকে কী হয়েছে বা হচ্ছে সে সম্পর্কে ধারণা পাওয়া যায়। অর্থাৎ বর্ণনামূলক বিশ্লেষণ বর্তমান ও অতীতের তথ্য বিশ্লেষণ করে চলমান পরিস্থিতির স্বরূপ বুঝতে সহায়তা করে। অন্যদিকে পূর্বানুমানমূলক বিশ্লেষণ পরিসংখ্যান ও মেশিন লার্নিং অ্যালগোরিদম কাজে লাগিয়ে ভবিষ্যতে কী হতে যাচ্ছে সে সম্পর্কে ওয়াকিবহাল করে। ভিডব্লিউটি পূর্বানুমানমূলক বিশ্লেষণের মাধ্যমে কার্গো গন্তব্যে পৌঁছানোর সময় গণনা ও সম্ভাব্য ঝুঁকিপূর্ণ ঘটনা চিহ্নিত করে। নির্দেশনামূলক বিশ্লেষণের মাধ্যমে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণের জন্য কার্যকর পরামর্শ প্রদান করে।

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারে তৃতীয় পক্ষের বিশ্লেষণমূলক পরিষেবায়ও সহজে একীভূত করা যায়। বিভিন্ন ডিজিটাল প্ল্যাটফর্ম, বাণিজ্যিক তথ্য সরবারহকারী, পাবলিক ডেটা সার্ভিসের মতো তৃতীয় পক্ষের কাছ থেকে ভিডব্লিউটি সমুদ্র ও বিমানবন্দর, আবহাওয়া, শুল্ক, অটোমেটিক আইডেন্টিটি সিস্টেমসহ লজিস্টিক সংক্রান্ত নানাবিধ সংগ্রহ করে। যা একে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের সামগ্রিক পরিস্থিতি অনুধাবনে সহায়তা করে।

সাপ্লাই চেইন ম্যানেজমেন্টে ভিডব্লিউটির বিশ্লেষণমূলক পরিষেবা

বিশ্লেষণমূলক পরিষেবা ভিডব্লিউটিনেটে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। প্রাইভেট ও পাবলিক ডেটা কাজে লাগিয়ে ভিডব্লিউটির বিশ্লেষণমূলক পরিষেবা অংশীজনদের ট্র্যাকিং ও ভিজিবিলিটি, ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা, সর্বোচ্চ কর্মদক্ষতা ও টেকসই কার্যপ্রণালী নিশ্চিত করতে সহায়তা করে। এছাড়া তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে ভিডব্লিউটি কার্গো মালিক, ট্রান্সপোর্ট অপারেটর, পোর্ট অপারেটরসহ সকল অংশীজনদের সঠিক সিদ্ধান্ত গ্রহণে সাহায্য করে। এতে অংশীজনরা নানাবিধ প্রতিবন্ধকতা কাটিয়ে ভোক্তাদের উন্নত মানের সেবা প্রদান করতে পারে।

ট্র্যাকিং ও ভিজিবিলিটি

ট্র্যাকিং ও ভিজিবিলিটি ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের মৌলিক পরিষেবা। এই পরিষেবার মাধ্যমে ভিডব্লিউটি সাপ্লাই চেইন নেটওয়ার্ক জুড়ে থাকা কার্গো, ক্যারিয়ারসহ সকল নিয়ামকের অবস্থান ও পরিস্থিতি সুস্পষ্টভাবে দৃশ্যমান করে তোলে। রিয়েল-টাইম ডেটা, কার্গো ও অন্যান্য যানবাহনের ওয়েপয়েন্ট-বেজড ট্র্যাকিং, জিপিএস ব্যবহার করে একাধিক অংশীজন থেকে প্রাপ্ত তথ্য, ইন্টারনেট-অব-থিংকস (আইওটি) সেন্সর এবং অন্যান্য ট্র্যাকিং ডিভাইস কাজে লাগিয়ে ভিডব্লিউটি এই পরিষেবা প্রদান করে। এই পরিষেবার মাধ্যমে শিপমেন্টের গতিবিধি পর্যবেক্ষণ ও গন্তব্যে পৌঁছার সম্ভাব্য সময় সম্পর্কে ধারণা পাওয়া যায়। এতে টার্মিনাল, গুদাম ও বন্দরের সর্বোচ্চ কার্যক্ষমতা নিশ্চিত করা যায়। সেসঙ্গে বন্দরে পণ্য খালাসের পর সড়ক, নৌপথ বা রেলপথে সেটা কাঙ্ক্ষিত গন্তব্যে পৌঁছানো সহজ হয়। যা গোটা সাপ্লাই চেইন নেটওয়ার্ককে গতিশীল ও কার্যকর করে তোলে।

ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা

সাম্প্রতিক সময়ে বিশ্বজুড়ে চলমান ভূরাজনৈতিক অস্থিতিশীলতা, বৈরী আবহাওয়া, প্রাকৃতিক দুর্যোগের ঘনঘটা, সাপ্লাই চেইন নেটওয়ার্কের ক্রমবর্ধমান জটিলতা ঝুঁকি ব্যবস্থাপনাকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ করে তুলেছে। ভিডব্লিউটির বিশ্লেষণমূলত পরিষেবা ঝুঁকি শনাক্তকরণ, মূল্যায়ন, পর্যবেক্ষণ ও নিরসনে সহায়তা করে। অতীতে সাপ্লাই চেইনে ঘটে যাওয়া ঝুঁকিপূর্ণ ঘটনাসমূহের তথ্য বিশ্লেষণ করে ভিডব্লিউটি সম্ভাব্য ঝুঁকি চিহ্নিত করে। পরবর্তীতে বর্ণনামূলক বিশ্লেষণের মাধ্যমে সম্ভাব্য ঝুঁকির তীব্রতা ও পুনরাবৃত্তির ধরন যাচাই করে। যা সাপ্লাই চেইনের গুরুতর ঝুঁকিগুলোর কারণ সম্পর্কে ভিডব্লিউটির অংশীজনদের সচেতন করে তুলে। ঝুঁকি ব্যবস্থাপনার পরবর্তী ধাপে ভিডব্লিউটি পূর্বানুমানমূলক বিশ্লেষণের মাধ্যমে গুরুতর ঝুঁকিগুলো ভবিষ্যতে ঘটবে কি না সেই বিষয়টি মূল্যায়ন করে। সবশেষে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার নির্দেশনামূলক বিশ্লেষণের মাধ্যমে ঝুঁকি নিরসনের কৌশল এবং অংশীজনদের কর্মদক্ষতা অনুযায়ী কার্যকর সমাধান প্রদান করে।

সাপ্লাই চেইনের সবুজ রূপান্তর

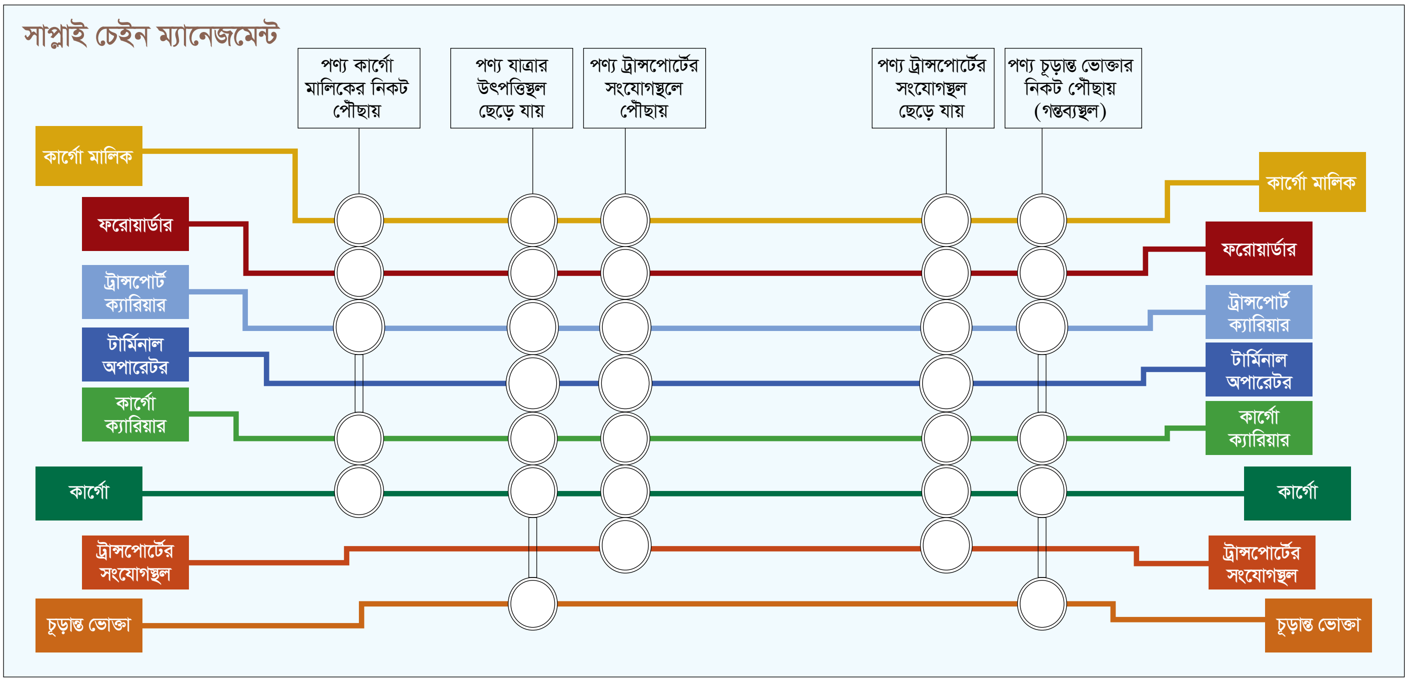
২০৫০ সালের মধ্যে মেরিটাইম খাতের কার্বন নিঃসরণ শূন্যে নামিয়ে আনতে কাজ করছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। আইএমওর লক্ষ্যমাত্রা পূরণ করতে মেরিটাইম খাত সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলো কার্বন নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণে নানাবিধ নিয়ম-নীতি প্রয়োগ করছে। প্রাইভেট ও পাবলিক ডেটা ব্যবহার করে ভিডব্লিউটি সাপ্লাই চেইনের সঙ্গে যুক্ত বিভিন্ন ধরনের পরিবহন ব্যবস্থার গ্রিন হাউস গ্যাস নির্গমনের মাত্রা পরিমাপ করে। সেসঙ্গে পরিবেশের ওপর নির্গত কার্বনের প্রভাব মূল্যায়ন এবং শিপিং খাতকে পরিবেশবান্ধব ও টেকসই করে তুলতে সাহায্য করে। ভিডব্লিউটি কমিউনিটির সদস্যদের দ্রুত ও নির্ভুলভাবে কার্বন নিঃসরণের মাত্রা পরিমাপে সহায়তা করার পাশাপাশি পরিবেশবান্ধব লজিস্টিক সেবা প্রদানকারী সংস্থার তথ্য প্রদান করে। এছাড়া পণ্য পরিবহনকারীদের সর্বনিম্ন কার্বন নিঃসরণ করে জাহাজ চলাচলের বিকল্প রুটের সন্ধান দেয়। ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার কার্বন নিয়ন্ত্রণে গৃহীত কর্ম কৌশলগুলোর কার্যকারিতা সম্পর্কে তথ্য প্রদান করে, যা সাপ্লাই চেইন তথা গোটা শিপিং খাতের সবুজ রূপান্তরকে ত্বরান্বিত করতে সহায়তা করে।

রুট ও ট্রান্সপোর্ট অপ্টিমাইজেশন

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার আবহওয়ার গতিপ্রকৃতি, বন্দরের বর্তমান অবস্থা, জাহাজের উপস্থিতি, বন্দর বা রুটের জাহাজজট ও স্বাভাবিক গতিশীলতা বিঘ্নিত হওয়ার ধরন, পণ্য সরবরাহের সময়সীমা, সরাসরি বার্থিংয়ের সম্ভাবনা বিশ্লেষণ করে রুট ও ট্রান্সপোর্টেশন অপ্টিমাইজেশনে সাহায্য করে। সবচেয়ে কার্যকর রুটে জাহাজ চলাচল করলে পরিবহন ব্যয় অনেকাংশে কমে আসে এবং সময়

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের পাইলট প্রকল্পটি দুই বছর ধরে চলবে

২০২৩-২৪ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর ৩১,৬৮,৬৯০ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে



উৎপাদকের কাছ থেকে ভোক্তার হাতে পণ্য পৌছে দিতে সাপ্লাই চেইন সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ মিলিতভাবে কাজ করে

মতো পণ্য সরবরাহ করা সম্ভব হয়। যা সাপ্লাই চেইন সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে উপকৃত করে। বন্দরে সরাসরি বার্থিংয়ের সুযোগ না থাকলে ভিডব্লিউটি শিপ অপারেটরকে বার্থিংয়ের নির্ধারিত সময় সম্পর্কে অবগত করে। যার ফলে শিপ অপারেটর নির্ধারিত সময় ও যাত্রাপথের দূরত্বের সামঞ্জস্য অনুযায়ী জাহাজের গতি নির্ধারণ করে। ধীরগতিতে জাহাজ চলাচল করায় একদিকে জ্বালানি খরচ ও কার্বন নিঃসরণ হ্রাস পায় অন্যদিকে নির্ধারিত সময়ের আগে পৌছে বন্দরে জাহাজজট তৈরি হয় না।

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ার এর পরিষেবা সাপ্লাই চেইন ম্যানেজমেন্টের প্রচলিত সিস্টেম ও টুলের ভেতর সীমাবদ্ধ রাখেনি। দক্ষতা অর্জনের মাধ্যমে ডিজিটাল যুগের প্রতিদ্বন্দ্বিতায় টিকে থাকতে ভিডব্লিউটি এর সদস্যদের প্রয়োজনীয় ডেটা, টুল ও পারদর্শিতা প্রদান করেছে। যা সাপ্লাই চেইনে ইতিবাচক পরিবর্তন আনতে সহায়ক ভূমিকা পালন করছে।

ভিডব্লিউটির পরিষেবা প্রদান পদ্ধতি

কার্গো মালিক, ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার, সকল ধরনের ক্যারিয়ার, টার্মিনাল অপারেটর, ডেটা ও বিশ্লেষণ পরিষেবা প্রদানকারীসহ সকলেই স্থানীয় প্রতিনিধি হিসেবে ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারে নিবন্ধিত হবে। ভিডব্লিউটি সদস্যদের নিবন্ধন প্রক্রিয়া পরিচালনা করবে। সেসঙ্গে বিনামূল্যে ও অর্থের বিনিময়ে প্রদেয় ডেটা, বিশ্লেষণ পরিষেবা এবং এপিআই ও ইউআরআই এর মতো ডেটা ও বিশ্লেষণ সম্পর্কিত প্রোগামিং ইন্টারফেস ভিডব্লিউটির দ্বারা নিবন্ধিত ও পরিচালিত হবে।

সদস্যদের ডেটা ও বিশ্লেষণ পরিষেবা লাভের অধিকার নিয়ন্ত্রণ করবে ভিডব্লিউটি। সেসঙ্গে প্রতিটি ভিডব্লিউটি প্রতিনিধির নির্ভরযোগ্যতা যাচাই এবং সদস্যদের পারস্পরিক সম্পর্ক স্থাপনের নীতিমালা তৈরি করবে।

অন্যদিকে ভিডব্লিউটিনেট বিশ্লেষণ পরিষেবা অথবা তৃতীয়-পক্ষের পাবলিক ডেটা ব্যবহারের সুযোগ সহজতর করে দেবে। ভবিষ্যতে ক্লাউড-ভিত্তিক ধারণা/মতবাদ ও বৈধতা প্রক্রিয়া ডেটা ও বিশ্লেষণ পরিষেবাকে আরও কার্যকর করে তুলবে।

ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের পাইলট প্রকল্পটি দুই বছর ধরে চলবে। এই সময় বাস্তবিক পরিবেশে প্রোটোটাইপটি কতটা কার্যকর তা পরীক্ষা করা হবে। প্রকল্পটি সফলতার সাথে সম্পন্ন হলে চূড়ান্তভাবে সেটা প্রযুক্তি ও বিশ্লেষণ চলিত প্ল্যাটফর্ম হিসেবে স্থাপিত হবে। যা বৈশ্বিক বাণিজ্য ও সাপ্লাই চেইনের স্টেকহোল্ডারদের জন্য সর্বাঙ্গীণ ও স্থিতিশীল বিকল্প প্রদান করবে।

চট্টগ্রাম বন্দরের ব্যবস্থাপনা ও সাপ্লাই চেইন

চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের প্রাচীন এবং ব্যস্ততম বন্দর। হাজার বছরের ঐতিহ্যবাহী এই বন্দর দিয়েই একসময় বিশ্ববাসী বাংলাকে চিনত। ১৮৮৭ সালে কর্ণফুলী নদীর মোহনায় অবস্থিত প্রকৃতি সৃষ্ট চট্টগ্রাম বন্দরের যাত্রা শুরু হয়। ১৯৬০ সাল পর্যন্ত দ্বৈত শাসনে চলে চট্টগ্রাম বন্দর। ১৯৬০ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবস্থাপনায় গঠিত হয় চট্টগ্রাম পোর্ট ট্রাস্ট। স্বাধীনতা পরবর্তী সময়ে চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের সর্ববৃহৎ জাতীয় বন্দরে পরিণত হয়। দেশের প্রধান বন্দরকে আন্তর্জাতিক পর্যায়ে উন্নীতকরণ এবং স্বাধীনভাবে কাজের সুযোগ প্রদানের লক্ষ্যে ১৯৭৬ সালে চট্টগ্রাম পোর্ট ট্রাস্টকে স্বায়ত্তশাসিত সরকারি সংস্থা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষে (সিপিএ) রূপান্তরিত করে বাংলাদেশ সরকার। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অংশ হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বন্দর পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার দায়িত্ব পালন করে।

বর্তমানে দেশের মোট আমদানি-রপ্তানি পণ্যের ৯২ শতাংশই চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে পরিবহন হয়। বন্দরের কার্যক্রমে কোনো ধরনের প্রতিবন্ধকতা দেখা দিলে সমগ্র বাংলাদেশের সাপ্লাই চেইন তথা ব্যবসা-বাণিজ্যই স্থবির হয়ে পড়ে। অংশীজনদের সাথে নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিশাল এই কর্মযজ্ঞ পরিচালনা করে। সরকার কর্তৃক নিয়োজিত একজন চেয়ারম্যানের নেতৃত্বে চার সদস্যের বোর্ড চট্টগ্রাম বন্দর পরিচালনা করে। ২০২৩-২৪ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর ৩ হাজার ৯৭১টি জাহাজের ৩১ লাখ ৬৮ হাজার ৬৯০ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে।

বিদায়ী অর্থবছরে কনটেইনার ও বাল্ক কার্গো পরিবহনে বার্ষিক ৪ দশমিক ১৮ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জিত হয়। যার ফলে ১২ কোটি ৩২ লাখ টনের রেকর্ড পরিমাণ কার্গো পরিবহন করে চট্টগ্রাম বন্দর। ধারণা করা হচ্ছে ৫৩ হাজার ৫১৮ টিইইউ ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন চট্টগ্রাম বন্দরে চলতি অর্থবছরে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিমাণ আরও বাড়বে। বন্দর কর্তৃপক্ষ, শিপিং এজেন্সি, ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার, কাস্টমস, সমুদ্রগামী নৌযান, অভ্যন্তরীণ যান, টার্মিনাল অপারেটর, কনটেইনার ডিপো মিলে বন্দরের লজিস্টিককে সচল রাখে। বন্দরের ব্যবস্থাপনাকে গতিশীল রাখতে অংশীজনদের ভূমিকা বন্দর কর্তৃপক্ষের মতোই গুরুত্বপূর্ণ। কোনো একটি অংশীজনের কার্যক্রম বাধাগ্রস্ত হলে গোটা বন্দর ব্যবস্থাপনা বিঘ্নিত হয়। যা দেশের সাপ্লাই চেইনকে ব্যাহত করে।

চট্টগ্রাম বন্দরের আমদানি-রপ্তানি

দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় পুরোটাই সামাল দেয় চট্টগ্রাম বন্দর। ২০২৩-২৪ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর ১০ কোটি ৭৮ লাখ ৫০ হাজার ৪৪৯ মেট্রিক টন পণ্য আমদানি করেছে। অন্যদিকে এ সময় রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৭৩ লাখ ৬০ হাজার ১৮ মেট্রিক টন। আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম থেকে

এ সময় ৪ হাজার ১০০ কোটি টাকার বেশি রাজস্ব আয় হয়। অংশীজনদের সাথে মিলিতভাবে দক্ষতার সাথে এই বিপুল পরিমাণ বৈদেশিক বাণিজ্য অব্যাহত রেখেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। ১৭টি বিভাগে বিভক্ত করে বন্দর তার কাজসমূহ পরিচালনা করে। আপাতদৃষ্টিতে কনটেইনার ও কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের বাইরে অন্যান্য কাজ সেভাবে দৃশ্যমান না হলেও এর পেছনে রয়েছে এক বিশাল কর্মযজ্ঞ।

চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে ব্যাংকের ইএলসি, শিপিং এজেন্ট /ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার কর্তৃক কাস্টমসের অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে আইজিএম সাবমিট এবং শিপিং এজেন্ট/ফিডার এজেন্টরা বন্দরের টার্মিনাল অপারেটিং সিস্টেমে (টিওএস) ইডিআই (ব্যাপলি ফাইল) প্রেরণ করেন। বন্দর টার্মিনাল অপারেটিং সিস্টেমে ডেটা আপলোড করার মাধ্যমে কনটেইনার খালাস করা হয়। টার্মিনাল অপারেটর এবং বার্থ অপারেটররা খালাসকৃত কনটেইনার ইয়ার্ডে সংরক্ষণ করেন। পরবর্তীতে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টরা কাস্টমসের অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে বিল অব এন্ট্রি সাবমিট এবং পণ্যের ডিউটি পরিশোধ করেন। কাস্টমস রিলিজ অর্ডার এবং ইডিও অনলাইনে যাচাই করে ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টারের ব্যাংকেই বন্দরের প্রযোজ্য চার্জ পেমেন্ট করেন। সংশ্লিষ্ট সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টরা সুনির্দিষ্ট অ্যাসাইনমেন্টের বিপরীতে ইয়ার্ড/ সিএফএস থেকে পণ্য কনটেইনার ট্রাক/ কাভার্ড ভ্যান/ ট্রেইলরে বোঝাই করে কাস্টমস গেট যাচাই করে অর্থাৎ সিকিউরিটি চেকের পর দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলে পৌঁছে দেয়।

অন্যদিকে বাংলাদেশে রপ্তানির সিংহভাগ কার্যক্রম প্রাইভেট অপডকগুলোয় পরিচালিত হয়। কাস্টমসের তত্ত্বাবধানে ইপিজেডগুলোয় কিছু সংখ্যক রপ্তানি কার্যক্রম পরিচালিত হয়ে থাকে। সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টরা অনলাইনে অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে শিপিং বিল বা বিল অব এক্সপোর্ট দাখিল করে প্রয়োজনীয় কাস্টমস পরীক্ষা ও শুল্কায়ন সমাপ্ত করেন। শিপারের পক্ষে ফ্রেইট ফরোয়ার্ডাররা পণ্য স্টাফিং থেকে শুরু করে ডকুমেন্টেশনের যাবতীয় কার্যক্রম সম্পন্ন করেন। পরবর্তীতে শিপিং এজেন্ট বা এমএলও ফিডার এজেন্টরা অনলাইনে বন্দরের টার্মিনাল অপারেটিং সিস্টেমে (টিওএস) শিপমেন্টের জন্য প্রি অ্যাডভাইস প্রেরণ করেন। অপডকগুলো সুনির্দিষ্ট জাহাজে পণ্য লোড করার জন্য পণ্যবাহী কনটেইনার বন্দরে প্রেরণ করেন। টার্মিনাল অপারেটর/বার্থ অপারেটররা জাহাজের চিফ অফিসারের পরিকল্পনা অনুযায়ী কনটেইনার লোডিংয়ের কাজ সম্পন্ন করেন। কনটেইনার লোডিং শেষে জাহাজ শিডিউল মোতাবেক ঘাট ত্যাগ করে। সবশেষে শিপিং এজেন্টরা কাস্টমস এবং বন্দরে ইজিএম দাখিল করেন।

ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টার

চট্টগ্রাম বন্দরের কাস্টম হাউসে প্রতিদিন গড়ে ৬ হাজার রপ্তানি চালান ও ১ হাজার ২০০ এর মতো আমদানি চালান শুল্কায়ন হয়। বিশাল এই কর্মযজ্ঞ সম্পন্ন করতে বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের সেবাগ্রহীতাদের সেবার তথ্য, নথি এবং অর্থের লেনদেন দ্রুত সম্পন্ন করতে হয়। চট্টগ্রাম বন্দরের ব্যবহৃত পোর্ট ট্রেড অটোমেশন সিস্টেমটি বন্দরের ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টারের মাধ্যমে এই সেবা নিশ্চিত করছে। পোর্ট ট্রেড অটোমেশন সিস্টেমটির সিঙ্গেল ইলেকট্রনিক উইন্ডো ব্যবহারের মাধ্যমে সেবাগ্রহীতারা সহজ ও দ্রুততম সময়ে প্রয়োজনীয় তথ্য আদান-প্রদান করতে পারছেন।

বন্দর ব্যবহারকারীদের সুবিধা ও আমদানি বাণিজ্য গতিশীল করতে ২০০৫ সালে ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টার চালু করে বন্দর কর্তৃপক্ষ। প্রতিদিন গড়ে তিন থেকে চার হাজার কনটেইনার খালাসের ডকুমেন্টেশন প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয় ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টারে। জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে আমদানি-রপ্তানির শুল্কায়ন কার্যক্রম পরিচালিত হয়। কনটেইনার সার্টিফাই থেকে শুরু করে কনটেইনার খালাস/লোডিং পর্যন্ত সকল কার্যক্রম ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টারে সম্পন্ন করা যায়। এছাড়া অনলাইনে কাস্টমসের বকেয়া তথ্য জানা, কনটেইনার ও জাহাজের যাবতীয় বিলসহ অন্যান্য বিল পরিশোধ করা যায়।

চট্টগ্রাম বন্দরের সাপ্লাই চেইন কেন্দ্রীভূত করার প্রয়োজনীয়তা

ভৌগোলিক অবস্থানের কারণে চট্টগাম বন্দর দিয়ে পণ্য আনা-নেওয়া করা সবচেয়ে সুবিধাজনক। তবে এর একটি অসুবিধাও রয়েছে। কোনো কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রম থমকে গেলে গোটা বাংলাদেশে পণ্য পরিবহন করা কষ্টসাধ্য হয়ে পড়ে। যার ফলে দেশের সাপ্লাই চেইন ব্যাহত হয়। ওয়ানস্টপ সার্ভিস সেন্টার বন্দরের সকল কার্যক্রমকে এক ছাতার নিচে আনলেও সাপ্লাই চেইন এখনো বিকেন্দ্রীভূত রয়ে গেছে। বিকেন্দ্রীভূত সাপ্লাই চেইন নানা কারণে বাধাগ্রস্ত হয় এবং সেটা পরিপূরকের মতো বন্দরের কাজের গতিকেও মন্থর করে দেয়।

বঙ্গোপসাগরের তীরে অবস্থিত বাংলাদেশে প্রাকৃতিক দুর্যোগ লেগেই থাকে। ঘূর্ণিঝড় ও জলোচ্ছ্বাসের আঘাতে প্রায়ই চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রম থমকে যায়। সর্বশেষ মে মাসের শেষে ঘূর্ণিঝড় রিমালের কারণে 'অ্যালার্ট-৩' জারি করায় বন্দরের পণ্য ওঠা-নামা ও খালাস কার্যক্রম বন্ধ ছিল। অন্যদিকে সাম্প্রতিক বছরগুলোয় বন্দরের কার্যক্রম বৃদ্ধি পাওয়ায় বন্দরে পণ্য আনা-নেওয়ার চাপ বেড়েছে। দেশের মহাসড়ক ও নৌপথই মূলত এই চাপ সামাল দিচ্ছে। তবে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে নৌপথে পণ্য পরিবহন কার্যক্রম ক্রমেই গতি হারাচ্ছে।

২০২৩-২৪ অর্থবছরে বন্দর থেকে নারায়ণগঞ্জের পানগাঁও টার্মিনালে মাত্র ১০ হাজার ২৪০টি কনটেইনার হ্যান্ডলিং করা হয়েছে, যা পাঁচ বছরের মধ্যে সর্বনিম্ন। এই রুটের দায়িত্বপ্রাপ্ত চার প্রতিষ্ঠানের কাজের ধীরগতি, যাত্রাপথে থাকা ডুবোচর ও পানগাঁওয়ে পণ্য খালাসের দীর্ঘসূত্রতার কারণে নৌপথে পণ্য পরিবহনে অনাগ্রহের সৃষ্টি হচ্ছে। অন্যদিকে দেশে বিভিন্ন সময়ে উদ্ভূত রাজনৈতিক অস্থিতিশীলতা, বন্যার মতো প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও যানজটের কারণে মহাসড়কে পণ্য পরিবহনও প্রায়ই ব্যাহত হয়।

দেশের গণ্ডি ছাড়িয়ে আন্তর্জাতিক অঙ্গনের প্রতিকূলতার প্রভাবও অভ্যন্তরীণ সাপ্লাই চেইনের ওপর পড়ে। করোনা অতিমারি, চলমান রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ, লোহিত সাগর সংকটসহ নানা কারণে সাপ্লাই চেইন তার স্বাভাবিক ছন্দ হারাচ্ছে। চলমান বৈশ্বিক অস্থিরতায় সৃষ্ট ডলার সংকটে ২০২২-২৩ অর্থবছরে দেশে আমদানি ও রপ্তানির পরিমাণ কমেছিল। কেন্দ্রীভূত সেবা প্রদানের ডিজিটাল প্ল্যাটফর্ম দেশীয় এবং আন্তর্জাতিক এসব প্রতিবন্ধকতা দূর করতে না পারলেও বাংলাদেশের সাপ্লাই চেইনের স্বাভাবিক ছন্দ ধরে রাখতে সহায়ক ভূমিকা পালন করতে সক্ষম।

দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য সহজীকরণ ও শুল্ক ফাঁকি রোধে ২০১৯ সালে ন্যাশনাল সিঙ্গেল উইন্ডো (এনএসডব্লিউ) প্রকল্প হাতে নেয় জাতীয় রাজস্ব বোর্ড। হার্ডওয়্যার, সফটওয়্যার জটিলতা ও দক্ষ কর্মীর অভাবে প্রকল্পের বাস্তবায়ন ধীরগতিতে এগোলেও আশা করা যাচ্ছে চলতি বছরের মধ্যে সেটা সম্পন্ন হবে। এরই মধ্যে ন্যাশনাল সিঙ্গেল উইন্ডোর ট্রেড পোর্টাল এবং ট্রেড রেজিস্ট্রেশন মডিউল সম্পন্ন হয়েছে। এনএসডব্লিউ বাস্তবায়িত হলে ব্যবসায়ীরা একটি মাত্র প্ল্যাটফর্ম থেকে বাণিজ্য সংক্রান্ত সব তথ্য জানতে পারবেন। এতে করে ব্যবসার ব্যয় হ্রাস, সরকারের রাজস্ব বৃদ্ধির পাশাপাশি সাপ্লাই চেইন গতিশীল হবে।

অন্যদিকে জাহাজ ও বন্দর তথা মেরিটাইম খাতসংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোর মধ্যে তথ্য আদান-প্রদানের লক্ষ্যে কেন্দ্রীভূত ডিজিটাল প্ল্যাটফর্ম 'মেরিটাইম সিঙ্গেল উইন্ডো' (এমএসডব্লিউ) চালু করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। নিরাপত্তা ও পরিবেশগত সুরক্ষার লক্ষ্যে এমএসডব্লিউর আওতায় জাহাজ বন্দরে প্রবেশ ও ছেড়ে যাওয়ার সময়, জাহাজের বিবরণ, কার্গো, বিপজ্জনক পণ্য, ক্রু, যাত্রী এবং অন্যান্য তথ্য সংশ্লিষ্ট পক্ষগুলোর সঙ্গে আদান-প্রদান করতে হয়। ২০২৪ সালের ১ জানুয়ারি থেকে সকল সদস্য রাষ্ট্রের জন্য মেরিটাইম সিঙ্গেল উইন্ডো ব্যবহার বাধ্যতামূলক করেছে আইএমও। বাংলাদেশের সাপ্লাই চেইনকে কার্যকর করতে এনএসডব্লিউ এবং এমএসডব্লিউর শতভাগ বাস্তবায়ন অত্যন্ত জরুরি। ন্যাশনাল সিঙ্গেল উইন্ডো ও মেরিটাইম সিঙ্গেল উইন্ডোর পাশাপাশি ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের মতো প্রকল্পের অন্তর্ভুক্তি এদেশের সাপ্লাই চেইনের দৃশ্যপট বদলে দিতে সক্ষম।

উপসংহার

সাম্প্রতিক বছরগুলোয় বৈশ্বিক ও দেশীয় মেরিটাইম খাত নানা প্রতিকূলতার মধ্য দিয়ে গেছে। সেসব প্রতিকূলতা কাটিয়ে স্বাভাবিক ছন্দে ফেরার আগেই বিশ্বজুড়ে অস্থিতিশীলতা আবারও ঘনীভূত হচ্ছে। বৈশ্বিক বাণিজ্য আবারও মুখ থুবড়ে পড়লে অর্থনৈতিক মন্দা দেখা দেওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। এমন অবস্থায় ভার্চুয়াল ওয়াচ টাওয়ারের মতো ডিজিটাল প্ল্যাটফর্ম সাপ্লাই চেইন সংশ্লিষ্টদের আশার আলো দেখাচ্ছে। ভিডব্লিউটির পাইলট প্রকল্প সফল হলে বিদ্যমান প্রতিবন্ধকতা সত্ত্বেও বিশ্বজুড়ে সাপ্লাই চেইন একটি স্থিতিশীল ও টেকসই অবস্থান ধরে রাখতে পারবে।

ক্রীতদাস বাণিজ্য
সহযোগীর ভূমিকায় লয়েড'স

বন্দরবার্তা ডেস্ক

দাসপ্রথা মানবসভ্যতার ইতিহাসে অত্যন্ত ঘৃণ্য এবং কলঙ্কিত এক অধ্যায়। প্রায় চার থেকে তিন হাজার খ্রিস্টপূর্বে মেসোপটেমিয়ায় প্রথম ক্রীতদাস প্রথা চালুর কথা জানা যায়। সভ্যতার অগ্রগতির সাথে সাথে সমাজে তৈরি হয় শ্রেণিবৈষম্য, আর সেখান থেকেই সামাজিক ব্যাধির মতো ছড়িয়ে পড়ে ক্রীতদাস প্রথা। অধিকাংশ অভিজাত এবং বিত্তশালীরা তাদের আভিজাত্য ও ক্ষমতা প্রকাশ করতে ক্রীতদাস রাখতেন। একবার স্বল্পমূল্যে দাস ক্রয় করে মৃত্যুর পূর্ব পর্যন্ত ফসলের মাঠ, গৃহস্থালি এমনকি শিল্প-কারখানার কাজে তাদের দিয়ে অমানবিক পরিশ্রম করানো হতো।

সাধারণত দাসরা ছিল ক্রয়কৃত বা যুদ্ধ জয়ের ফলে পাওয়া সেই সকল মানুষ, যাদেরকে স্বেচ্ছাচারীভাবে ব্যবহার করা যেতো। তাদের কাজের বিনিময়ে কোনো পারিশ্রমিক দেওয়া হতো না, অমানবিকভাবে সারা জীবন মনিবের হুকুম তালিম করতে হতো। কোনো অপরাধ করলে বা মালিকদের মর্জিমতো না চললে, মালিকরাই তাদের কঠিন শাস্তি দিতে পারত– ফাঁসি দেওয়া, এমনকি জীবন্ত পুড়িয়ে মারার মতো জঘন্য ঘটনাও ঘটেছে তখন। এ চক্র থেকে বের হওয়ার কোনো সুযোগ তাদের ছিল না, যদি না মনিব স্বেচ্ছায় মুক্তি দিত। প্রাচীন ও মধ্যযুগের প্রায় সকল শাসন ব্যবস্থাতেই দাসপ্রথার প্রচলন ছিল। সে সময়ে রীতিমতো বাজার বসিয়ে গবাদিপশু বা নিত্যপ্রয়োজনীয় দ্রব্যের ন্যায় মানুষ বেচাকেনা হতো। নারী, পুরুষের পাশাপাশি শিশুকেও দাস হিসেবে বিক্রি করার রেওয়াজ ছিল। এমনকি, দাসদের সন্তানরাও মনিবের দাস বলে গণ্য হতো।

এশিয়া, ইউরোপ, আফ্রিকা এবং আমেরিকাসহ প্রায় প্রতিটি মহাদেশেই দাসপ্রথার ইতিহাস রয়েছে। ইউরোপীয়দের দাস বাণিজ্যে সম্পৃক্ত হওয়ার পূর্ব পর্যন্ত এটি ছিল অনেকটা ব্যক্তিগত ও দেশীয় ঘটনা। প্রায় ১৬ শতক থেকে সমুদ্রপথ কেন্দ্র করে ইউরোপ-আমেরিকার বিভিন্ন দেশে দাস আমদানি শুরু হয়। এটিকে কেন্দ্র করে গড়ে ওঠে ক্রীতদাস বাণিজ্যের বিশাল বাজার। এর ধারাবাহিকতায় ইংল্যান্ডের স্বনামধন্য প্রতিষ্ঠান লয়েড'স এই দাস ব্যবসার সাথে জড়িয়ে পড়ে। ১৯ শতকের মাঝামাঝি সময়ে মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রে ক্রীতদাসের সংখ্যা ছিল প্রায় চার মিলিয়নেরও বেশি। এদের অদিকাংশ ক্রীতদাসই তুলা ও ধানের খামারে কাজ করত। তাদের অবস্থান 'স্লেভ কোড' দ্বারা নিয়ন্ত্রণ করা হতো।

'লয়েড'স' হলো কয়েক শতাব্দী আগে ইংল্যান্ডের লন্ডনে শুরু হওয়া একটি বিমা প্রতিষ্ঠান, যা এখন বিশ্বের সবচেয়ে সুপরিচিত বিমা সংস্থা। এটি আন্তর্জতিক বাজারে লন্ডন লয়েড'স বা লন্ডন অব লয়েড'স নামেই অধিক পরিচিত। বর্তমানে বিশ্বের ৮০টি দেশে বিমা এবং ২০০টিরও বেশি দেশে পুনর্বিমা কার্যক্রম পরিচালনার জন্য লাইসেন্সপ্রাপ্ত। লয়েড'স-এর দুটি ভাগ রয়েছে। প্রথমটি হলো লয়েড'স-এর সদস্য, যারা আসলে মূলধন বিনিয়োগ করে। এবং দ্বিতীয়টি হল এজেন্ট, ব্রোকার এবং অন্যান্য পেশাদার লোক; যারা বিনিয়োগকারীদের সমর্থন করে, ঝুঁকিগুলো আন্ডাররাইট করে।

লয়েড'স-এর পথচলা একটি চমকপ্রদ ঘটনার মধ্য দিয়ে। 'এডওয়ার্ড লয়েড' নামের লন্ডনের এক অধিবাসী টাওয়ার স্ট্রিটে ১৬৮০ সালে একটি কফি হাউস খোলেন। এই কফি হাউস ছিল নাবিক, বণিক এবং জাহাজ মালিকদের জন্য একটি জনপ্রিয় স্থান। কেননা, লয়েড প্রতিনিয়ত তাদের নির্ভরযোগ্য শিপিং সংবাদ প্রদান করতেন। ধীরে ধীরে এটি সকল সামুদ্রিক পেশার লোকদের জন্য একটি মিলনস্থলে পরিণত হয়। সমুদ্রপথের ঝুঁকি এড়িয়ে জাহাজগুলো নিরাপদে বন্দরে ফিরে আসবে কিনা তা নিয়ে অনেকেই বাজি ধরত। যার ফলশ্রুতিতে কফি হাউসটি দ্রুতই সামুদ্রিক বিমা পাওয়ার জন্য একটি আদর্শ স্থান হিসেবে স্বীকৃত হয়ে ওঠে।

এই সময়ে কফি হাউসে ক্রীতদাস ব্যবসায় জড়িত নাবিকদের আনাগোনাও ছিল উল্লেখযোগ্য। এবং সেই সাথে শুরু হয়ে যায় লয়েড'স-এর ক্রীতদাস ব্যবসায় অন্তর্ভুক্তি। ১৬৮৯ সালের দিকে লন্ডন অব লয়েড'স সুপ্রতিষ্ঠিত হয়ে ওঠে। ১৬৮৮ সালের লন্ডন গেজেটে এটির তথ্য প্রকাশিত হয়েছিল বলে জানা যায়। ইতিহাসবিদ এরিক উইলিয়ামস এই সম্পর্কে বলেন, 'অন্যান্য বিমা কোম্পানির মতো লয়েড'সও ক্রীতদাস এবং ক্রীতদাস জাহাজের বিমা করত'। সাধারণ দৃষ্টিতে বিমা কোম্পানি মনে হলেও 'লয়েড'স' মূলত একটি করপোরেট সংস্থা। যা 'লয়েড'স অ্যাক্ট ১৮৭১' এবং পরবর্তীতে 'অ্যাক্ট অব পার্লামেন্ট' দ্বারা নিয়ন্ত্রিত। সামুদ্রিক বাণিজ্যের দুর্ঘটনা জনিত ক্ষয়-ক্ষতি ও ঝুঁকি এড়ানোর জন্য সংস্থাটি আংশিক এবং পারস্পরিক সহযোগিতার আর্থিক বাজার হিসেবে কাজ করে। পরবর্তীতে লয়েড'স দাস বাণিজ্য সম্পর্কিত সাসুদ্রিক বিমার ওপর একচেটিয়া অধিকার লাভ করে এবং এটি চলতে থাকে ব্রিটিশ সাম্রাজ্যে 'স্লেভ ট্রেড অ্যাক্ট অব ১৮০৭' প্রণয়নের আগ পর্যন্ত।

বহু বছর পরে, ২০২০ সালে জর্জ ফ্লয়েড বিক্ষোভের সময়, লয়েড একটি বিবৃতি প্রদান করে। যেখানে তারা দাস বাণিজ্যে তাদের সক্রিয় ভূমিকার কথা স্বীকার করে বলে, 'আঠারো এবং উনিশ শতকের দাস ব্যবসায় লয়েড'স-এর সম্পৃক্ততা ইংরেজ ইতিহাসের

জন্য একটি লজ্জাজনক কালো অধ্যায়। সেই সাথে আমরা নিজেদের কৃতকর্মের জন্য ক্ষমাপ্রার্থী'।

লয়েড'স নিজে কোনো সম্পাদকীয় ভূমিকা পালন না করলেও দাস বাণিজ্যের অর্থনৈতিক ইতিহাস অনুসন্ধানের জন্য 'জনস হপকিন্স ইউনিভার্সিটির' এক দল গবেষককে লয়েড'সের আর্কাইভগুলো ব্যবহারের অনুমতি দেয়। আটলান্টিক মহাসাগর পাড়ি দেওয়া ক্রীতদাস নৌবহরের প্রায় পুরোটাই নিয়ন্ত্রণ করত লন্ডন অব লয়েড'স, গবেষণায় এমন তথ্য পাওয়া যায়।

এই অনুসন্ধানে পাওয়া লন্ডনের বিশিষ্ট আন্ডাররাইটার হোরাটিও ক্লাগেটের ১৮০৭ সালে তৈরি করা 'রিস্ক বুক' এর মতো রেকর্ডগুলো গবেষকরা অন্য কোথাও পায়নি। আঠারো ও উনিশ শতকের লেজার বইগুলো গবেষকদের পর্যালোচনা করার অনুমতি দেওয়ার পরে, লয়েড'স সেই সময়ে দাস ব্যবসার সাথে তাদের সক্রিয় ভূমিকার জন্য ৫০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার ক্ষতিপূরণ দিতে সম্মত হয়। বলা যায় এটা তাদের কৃতকর্মের দায় শোধস্বরূপ। এটাকে সুখ্যাতি বজায় রেখে আন্তর্জাতিক বাজারে নিজের অবস্থান টিকিয়ে রাখার প্রচেষ্টা হিসেবে দেখা যায়।

অনুসন্ধানে পাওয়া রিস্ক বুকে অধিকাংশই পণ্যবাহী জাহাজের কথা বর্ণনা করা ছিল। তবে ৫৯টি ক্রীতদাস বহনকারী জাহাজের কথাও তাতে উল্লেখ রয়েছে, যেগুলোতে ওই বছরে ব্রিটেন ছেড়ে যাওয়া সকল ক্রীতদাসদের এক-তৃতীয়াংশের বেশি বহন করা হয়েছিল। গবেষকদের মতে, এখানে অনুপস্থিত ক্রীতদাসের বাকি অংশটি অন্য কোনো কোম্পানির হতে পারে, কেননা লয়েড'স-এর বাইরেও কিছু দাস ব্যবসা তখন চলছিল।

লয়েড'স ক্রীতদাস এবং ক্রীতদাস বহনকারী জাহাজের জন্য যে নীতিমালা তৈরি করেছিল, গবেষক দল অনুসন্ধানে তার বিস্তারিত খসড়া খুঁজে পায়। যেখানে শর্ত ছিল- স্বতন্ত্রভাবে আন্ডাররাইটারদের তালিকা করতে হবে এবং তাদের প্রত্যেককে ঝুঁকির একটি অংশ গ্রহণ করতে হবে। নীতিগুলোর মধ্যে আরও দেখা যায়, ক্রীতদাস বাণিজ্যে জাহাজের ঝুঁকি এড়ানোর জন্য আলাদা ভাষা বা সাংকেতিক চিহ্ন ব্যবহার করা হতো।

লিভারপুল থেকে আফ্রিকায় দাস ব্যবসার উদ্দেশ্যে যাত্রা করা জাহাজ ব্যাকহাউসের 'রিস্ক বুক'-এন্ট্রি (১৮ নম্বর)। শেষের কলামে ডেস্টিনেশন মার্কেটের নাম উল্লেখ করা রয়েছে।

যেমন, দাস বিদ্রোহের ফলে জাহাজের যাতে কোনো ক্ষতি না হয় সেজন্য তারা নির্দিষ্ট ভাষা ব্যবহার করত। এছাড়া যে সকল ক্ষেত্রে জাহাজে দাসের পাশাপাশি একই সাথে পণ্য বহন করা হতো, তখন রোগ বা আত্মহত্যা ছাড়া অন্য যেকোনো মৃত্যুর জন্য বিমা ছাড়াই একটি ক্ষতিপূরণ প্রদান করার বাধ্যবাধকতা ছিল। প্রতিটি সমুদ্রযাত্রায় জাহাজের মূল্য ও কার্গো মূল্যের জন্য ২০ শতাংশ প্রিমিয়াম নির্ধারণ করা হতো।

গবেষণায় আরও দেখা যায়, দাস বাণিজ্যের বিস্তৃতি এতটাই ছিল যে, কৃষি খামারের মালিক এবং দাস বণিকদের মধ্যে অত্যন্ত সুসম্পর্ক ছিল। এরা পরস্পর পরস্পরের সহযোগী হিসেবে কাজ করত। অনেক সময় তাদেরকে লয়েড'সের কার্যক্রম নিয়ন্ত্রণ করতে দেখা গেছে। গবেষণায় হোরাটিও ক্লাগেট নামক যেই আন্ডাররাইটারের রিস্ক বুক পাওয়া গিয়েছিল, তিনি একই সাথে সাউথ আমেরিকার বিভিন্ন বাগান থেকে তামাকের ব্যবসা করতেন। আবার জোসেফ ম্যারিয়েট ছিলেন ওয়েস্ট ইন্ডিজের এক খামারের মালিক এবং দাসপ্রথাপন্থি রাজনীতিবিদ। যিনি ১৮১১ সালে লয়েড'স-এর চেয়ারম্যান হন। এতে স্পষ্টতই বোঝা যায়, ওই সময়ে লয়েড'স-এর গ্রাহকদের মধ্যে খামার মালিক এবং ক্রীতদাস বণিকদেরও

হোরাটিও ক্লাগেটের রিস্ক বুকে ৫৯টি ক্রীতদাস বহনকারী জাহাজের কথা উল্লেখ রয়েছে, যেগুলোতে ওই বছরে ব্রিটেন ছেড়ে যাওয়া সকল ক্রীতদাসদের এক-তৃতীয়াংশের বেশি বহন করা হয়েছিল

প্রতিনিধিত্ব ছিল। তখন দাস বাণিজ্যের বাজারটি ছিল বিস্তৃত এবং এর গ্রাহক ছিল প্রচুর। যার ফলে এটি ছিল লয়েড'স-এর একটি লাভজনক প্রকল্প। গবেষণা প্রকল্পের প্রধান জনস হপকিন্স ইউনিভার্সিটির সহকারী অধ্যাপক আলেকজান্ডার হোয়াইটের মতে- 'আটলান্টিক ক্রীতদাস বাণিজ্য রক্ষণাবেক্ষণের জন্য লয়েড'স-এর একটি কেন্দ্রীয় প্রকল্প ছিল এবং তাতে ব্যাপক লাভও হয়েছিল।'

অনুসন্ধানে লয়েড'স দাস বাণিজ্যে তাদের সক্রিয় ভূমিকার কথা স্বীকার করে। লয়েড'স-এর চেয়ারম্যান ব্রুস কার্নেগি-ব্রাউন বলেন- 'লয়েড'স ইতিহাসের সেই কলঙ্কিত, লজ্জাজনক সময়ের জন্য আজ পর্যন্ত যে সকল ব্যক্তি এবং সম্প্রদায়কে যে বিশাল দুর্ভোগ পোহাতে হয়েছে তার জন্য আমরা গভীরভাবে দুঃখিত। সেই সাথে আমরা এখনও কৃষ্ণাঙ্গ বা জাতিগত বৈচিত্র্যের ফলে সৃষ্ট বৈষম্যগুলোকে খুঁজে বের করে এবং অভিজ্ঞদের দ্বারা সেগুলো সমাধানের জন্য যেকোনো পদক্ষেপ নেওয়ার বিষয়ে সংকল্পবদ্ধ'। এছাড়া ক্ষতিপূরণ হিসেবে, লয়েড'স তার নিজস্ব পদে জাতিগত বৈচিত্র্য বাড়ানোর উদ্দেশ্যে, সংগঠিত প্রকল্পে ১৫ মিলিয়ন মার্কিন ডলার এবং আফ্রিকান ও আন্ত-আমেরিকান উন্নয়ন ব্যাংকগুলোতে আরও ৫০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার বিনিয়োগ করবে বলে জানায়।

'স্লেভ ট্রেড অ্যাক্ট অব ১৮০৭' প্রণয়ন হলেও দাস ব্যবসার পুরোপুরি লাগাম টানা যায়নি। অনেক চড়াই-উতরাই পেরিয়ে ১৮৩৩ সালে ব্রিটেনে দাসত্ব বিলুপ্ত আইন পাস করা হয়। তবে আইন করে দাসপ্রথা বন্ধ করা হলেও এখনো অনেক আধুনিক দাসত্বের প্রভাব লক্ষ করা যায়। আফ্রিকা, এশিয়া এবং পূর্ব ইউরোপের অনুন্নত দেশগুলো থেকে যৌন দাসত্ব, জোরপূর্বক শিশু শ্যাম এবং গার্হস্থ্য দাসত্বের মতো বিভিন্ন গর্হিত কাজের উদ্দেশ্যে প্রাপ্ত ও অপ্রাপ্ত বয়স্কদের মানব পাচারে সক্রিয় ভূমিকা পালন করছে কিছু দালাল গোষ্ঠী। এই সংখ্যা দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। ২০২৩ সালে মানব পাচারের ওপর করা এক পরিসংখ্যানে দেখা গেছে প্রায় ১৭,০০৪ জন এর শিকার হয়েছে! 'জোরপূর্বক শ্রম' প্রাপ্তবয়স্কদের মধ্যে আধুনিক দাসত্বের একটি উল্লেখযোগ্য বিষয়। আধুনিক শ্রমবাজারে কিছু কুচক্রী মহল, নতুন নতুন পদ্ধতি অবলম্বন করে দাসত্ব টিকিয়ে রাখার চেষ্টা করছে। এই অবস্থায় লয়েড'স তাদের প্রতিষ্ঠিত আইন ও কঠোর তদারকির মাধ্যমে নিজেদের সুনাম অক্ষুণ্ন রাখার চেষ্টা করে যাচ্ছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ জোরালো হলো রিফারের তাপমাত্রা ৩ ডিগ্রি সেলসিয়াস বৃদ্ধির দাবি

গত নয় দশক ধরে সমুদ্রপথে শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত উপায়ে পচনশীল পণ্য পরিবহনের (রিফার সাপ্লাই চেইন) ক্ষেত্রে তাপমাত্রা মাইনাস ১৮ ডিগ্রি সেলসিয়াস রাখার নিয়ম চলে আসছে। তবে কার্বন নিঃসরণ কমাতে এই তাপমাত্রা মাইনাস ১৫ ডিগ্রি সেলসিয়াসে উন্নীত করার দাবি জানানো হচ্ছে। এবার সেই দাবিতে সংহতি জানাল বার্ডসআই, যারা ১৯৩০-এ দশকে বর্তমান তাপমাত্রায় রিফার ফ্যাসিলিটি চালু করেছিল। তারা এই তাপমাত্রা নির্ধারণ করেছিল শূন্য ডিগ্রি ফারেনহাইট ধরে, যা মাইনাস ১৮ ডিগ্রি সেলসিয়াসের প্রায় সমান।

➤ লাতিন আমেরিকায় বিনিয়োগ বাড়াচ্ছে ডিপি ওয়ার্ল্ড

লাতিন আমেরিকায় নিজেদের কার্যক্রমে সক্ষমতা ও পরিচালন দক্ষতা বাড়াতে উদ্যোগ নিয়েছে ডিপি ওয়ার্ল্ড। এ লক্ষ্যে পেরু ও একুয়েডরে বিনিয়োগ বাড়াবে তারা।

ডিপি ওয়ার্ল্ডের বৈশ্বিক কার্যক্রমের গুরুত্বপূর্ণ হিস্যা রয়েছে দেশ দুটির। কোম্পানিটির আন্তর্জাতিক অপারেশনের গেটওয়ে হিসেবে কাজ করে তারা। পেরুর কালাও বন্দরের বাইসেন্টেনিয়াল পিয়ার সম্প্রসারণে এরই মধ্যে ৪০ কোটি ডলার বিনিয়োগ করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড। একুয়েডরের পোসোরজা বন্দরে ১৪ কোটি ডলারে আরেকটি সম্প্রসারণ প্রকল্প হাতে নিয়েছে তারা।

➤ প্রমোদতরীর সংখ্যা সীমিত করার সিদ্ধান্ত গ্রিসের

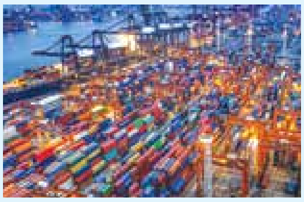
নিজেদের জনপ্রিয় পর্যটন গন্তব্যগুলোয় প্রমোদতরী চলাচল সীমিত করার সিদ্ধান্ত নিয়েছে গ্রিস। সম্প্রতি ব্লুমবার্গকে দেওয়া এক সাক্ষাৎকারে দেশটির প্রধানমন্ত্রী কিরিয়াকোস মিতসোতাকিস জানিয়েছেন, আগামী বছরের প্রথম দিকেই এই বিধিনিষেধ চালু হতে পারে।

পরিসংখ্যান বলছে, ২০২৩ সালে গ্রিসে প্রমোদতরীর যাত্রীদের ভ্রমণ ৫০ শতাংশ বেড়ে গেছে। এর বেশিরভাগ চাপ গিয়ে পড়েছে সান্তোরিনি ও মাইকোনোসের জনপ্রিয় বন্দরগুলোর ওপর। ব্লুমবার্গ জানিয়েছে, গত বছর ১৩ লাখ যাত্রী নিয়ে ৮০০ প্রমোদতরী ভিড়েছে সান্তোরিনিতে।

➤ বাধাবন বন্দর প্রকল্পে কাজ করতে আগ্রহী এপিএম টার্মিনালস, ডিপি ওয়ার্ল্ড

ভারতের মহারাষ্ট্রের বাধাবনে একটি ভবিষ্যৎ প্রজন্মের বন্দর গড়ে তোলার প্রস্তাবে চূড়ান্ত অনুমোদন দিয়েছে সরকার। একাধিক পর্যায়ের নির্মাণকাজে বিনিয়োগ হবে মোট ১ হাজার কোটি ডলার। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের দায়িত্ব পেয়েছে বাধাবন পোর্ট প্রজেক্ট, যেটি একটি রাষ্ট্রায়ত্ত যৌথ সাবসিডিয়ারি। তবে এতে পিপিপি মডেলে কাজ করার আগ্রহ প্রকাশ করেছে এপিএম টার্মিনালস, ডিপি ওয়ার্ল্ড, পিএসএ ও সিএমএ সিজিএমের মতো খ্যাতনামা প্রতিষ্ঠান। সরকারের দাবি, নির্মাণকাজ শেষ হলে বাধাবন বিশ্বের শীর্ষ ১০ সমুদ্রবন্দরের একটি হবে।

কনটেইনার পোর্ট পারফরম্যান্স ইনডেক্স
কার্যদক্ষতায় এশিয়ার বন্দরগুলোর আধিপত্য



২০২৩ সালে কার্যদক্ষতার দিক থেকে বিশ্বের শীর্ষ ২০টি বন্দরের মধ্যে ১৩টিই পূর্ব ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার। গ্লোবাল কনটেইনার পোর্ট পারফরম্যান্স ইনডেক্সের (সিপিপিআই) সর্বশেষ সংস্করণে এ তথ্য উঠে এসেছে। বিশ্বব্যাংক ও এসঅ্যান্ডপি গ্লোবাল মার্কেট ইন্টেলিজেন্স যৌথভাবে এই সূচক তৈরি করেছে। এটি সিপিপিআইয়ের চতুর্থ সংস্করণ।

সূচকটি তৈরি করা হয়েছে ২০২৩ সালে পুরো বছরে ১ লাখ ৮২ হাজারের বেশি ভেসেল কল, প্রায় ২৩ কোটি ৮২ লাখ যাত্রা, ৩৮ কোটি ১০ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের তথ্যের ভিত্তিতে। এখন পর্যন্ত বন্দরের পারফরম্যান্স মূল্যায়নে এটিই সর্ববৃহৎ ডেটাসেট। সূচকে কার্যদক্ষতার বিচারে ৪০৫টি বন্দরের তালিকা তৈরি করা হয়েছে, যেখানে কনটেইনার জাহাজের বন্দরে অবস্থানের সময় বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে।

সিপিপিআই প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, সমুদ্র পরিবহন খাতে নেমে আসা আঞ্চলিক কিছু বিপত্তি পুরো বিশ্বের শিপিং খাতে নেতিবাচক প্রভাব ফেলেছে। করোনা মহামারির প্রভাব খুব বেশি না থাকলেও রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ, লোহিত সাগরের অস্থিরতা ইত্যাদি কারণে এই খাতটি বর্তমানে বেশ অনিশ্চিত ও টালমাটাল অবস্থায় রয়েছে।

প্রতিবেদনে নতুন ৫৭টি বন্দরের নাম অন্তর্ভুক্ত হয়েছে, যেগুলো উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি দেখাতে সক্ষম হয়েছে। এসব বন্দরের মধ্যে ওমানের পোর্ট অব আল-দুকম ও এস্তোনিয়ার মুগা হারবারের নাম বিশেষভাবে উল্লেখযোগ্য। সূচকে প্রথমবারের মতো শীর্ষ ২০ বন্দরের তালিকায় জায়গা করে নিয়েছে ভারতের বিশাখাপত্তনম বন্দর। এছাড়া তানজানিয়ার দারুস সালাম বন্দরের র‍্যাংকিং বেশ নিচের দিকে হলেও বন্দরটি শিপ অ্যারাইভাল টাইম ৫৭ শতাংশ কমাতে সক্ষম হয়েছে।

সিপিপিআইয়ে দ্বিতীয়বারের মতো শীর্ষস্থান দখল করে নিয়েছে চীনের ইয়াংশান পোর্ট। দ্বিতীয় অবস্থানে রয়েছে ওমানের সালালাহ বন্দর। পরের তিনটি অবস্থানে রয়েছে যথ াক্রমে কলম্বিয়ার কার্তাজেনা বন্দর, মরক্কোর তাঞ্জের-মেডিটারেনিয়ান ও মালয়েশিয়ার তেনজুং পেলেপাস।

যুক্তরাষ্ট্রের বন্দরগুলোর মধ্যে সবার ওপরে রয়েছে পূর্ব উপকূলের সর্ববৃহৎ বন্দর পোর্ট অব নিউইয়র্ক অ্যান্ড নিউ জার্সি। সিপিপিআইয়ে তাদের অবস্থান ৯২তম। দেশটিতে কনটেইনার আমদানির গেটওয়ে হিসেবে বিবেচিত লং বিচ ও লস অ্যাঞ্জেলেস বন্দর দুটির অবস্থান যথাক্রমে ৩৭৩তম ও ৩৭৫তম।

বিশ্বব্যাংকের লিড ট্রান্সপোর্ট ইকোনমিস্ট মার্টিন হামফ্রেস বলেন, শিপিং খাতকে টেকসই করে গড়ে তোলা ও বৈশ্বিক বাজারে স্থিতিশীলতা আনতে শীর্ষ বন্দরগুলোকে নতুন প্রযুক্তি, পরিবেশবান্ধব অবকাঠামো নির্মাণ ইত্যাদি খাতে আরও বিনিয়োগ করতে হবে।

লোহিত সাগর অস্থিরতায় ক্ষতিগ্রস্ত অন্তত ৬৫টি দেশ : ডিআইএ

লোহিত সাগরে বাণিজ্যিক জাহাজে হুতি বিদ্রোহীদের হামলার জেরে অঞ্চলটিতে কনটেইনার থ্রুপুট ৯০ শতাংশ কমেছে। এছাড়া এই রুট দিয়ে চলাচলকারী জাহাজগুলোর জন্য বিমার খরচও বেড়েছে অনেকখানি। সার্বিকভাবে এই অস্থিরতার কারণে অন্তত ৬৫টি দেশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। যুক্তরাষ্ট্রের ডিফেন্স ইন্টেলিজেন্স এজেন্সির (ডিআইএ) একটি প্রতিবেদনে এ কথা বলা হয়েছে।

প্রতিবেদন অনুযায়ী, লোহিত সাগর এড়িয়ে আফ্রিকা উপকূল ঘুরে চলাচলকারী জাহাজগুলোকে প্রায় ১১ হাজার নটিক্যাল মাইল পথ বাড়তি পাড়ি দিতে হচ্ছে, যার ফলে জ্বালানি বাবদ ১০ লাখ ডলার বেশি ব্যয় হচ্ছে। প্রতিবেদনে আরও বলা হয়েছে, লোহিত সাগর দিয়ে জাহাজ পরিচালনাকারী বেশিরভাগ শিপিং কোম্পানিরই ক্রুদের বোনাস, যুদ্ধ-ঝুঁকি বিমা ইত্যাদি বাবদ খরচ যুদ্ধ-পূর্ব সময়ের তুলনায় প্রায় ১ হাজার শতাংশ বেড়েছে।

নতুন কার্যাদেশে কনটেইনার জাহাজ সরবরাহ ২০২৯ সালের আগে নয়

ক্রমবর্ধমান চাহিদা মেটাতে শিপিং অপারেটররা তাদের বহরে নতুন জাহাজ যুক্ত করতে উঠেপড়ে লেগেছে। এশিয়ার শিপইয়ার্ডগুলোয় এলএনজি ও কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশের হিড়িক পড়েছে। অবস্থা এমন দাঁড়িয়েছে যে, এখন কার্যাদেশ দিলেও শিপইয়ার্ডগুলো ২০২৯ সালের আগে কনটেইনার জাহাজ সরবরাহ করতে পারবে না।

দক্ষিণ কোরিয়ার স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজকে ছয়টি ৮ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ দিয়েছে সিএমএ সিজিএম। এছাড়া ১২টি ১৫ হাজার টিইইউ জাহাজ নির্মাণের বিষয়ে শিপইয়ার্ডটির সাথে আলোচনা চালাচ্ছে তারা। এদিকে চীনের জিয়াংনান ও হুডং শিপইয়ার্ডের সাথে ১৩ হাজার থেকে ১৪ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের বিষয়ে আলোচনা চালাচ্ছে কয়েকটি শিপিং কোম্পানি। এগুলোর কোনোটিই ২০২৯ সালের আগে সরবরাহ করা সম্ভব হবে না বলে শিপইয়ার্ড সূত্র জানিয়েছে।

ভারতে ডিপি ওয়ার্ল্ডের তৃতীয় ইকোনমিক জোনের কার্যক্রম শুরু

ডিপি ওয়ার্ল্ড সম্প্রতি তাদের কোচিন ইকোনমিক জোনের কার্যক্রম শুরু করেছে। কোচিন বন্দরের ভাল্লারপাদাম টার্মিনাল এলাকায় অবস্থিত এই ইকোনমিক জোনটি কেরালার প্রথম ফ্রি ট্রেড ওয়্যারহাউজিং জোন (এফটিডব্লিউজেড) এবং ভারতে ডিপি ওয়ার্ল্ডের তৃতীয় ইকোনমিক জোন।

ভারতের প্রথম ট্রান্সশিপমেন্ট টার্মিনাল কোচিন বন্দরের কর্মদক্ষতা ও সক্ষমতা বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা রাখবে ডিপি ওয়ার্ল্ড কোচিন ইকোনমিক জোন। ৭৫ হাজার বর্গফুট এলাকাজুড়ে বিস্তৃত সর্বাধুনিক এই ফ্যাসিলিটি ডিপি ওয়ার্ল্ডের কৌশলগত মাল্টিমোডাল

লজিস্টিকস নেটওয়ার্কের সাথে যুক্ত থাকবে। এই ইকোনমিক জোনের সাথে তিনটি জাতীয় মহাসড়কের সংযোগ রয়েছে। এছাড়া নিকটবর্তী দুটি স্টেশনের মাধ্যমে যুক্ত বন্দরের রেল নেটওয়ার্কের সুবিধাও মিলবে এই ইকোনমিক জোনে। ৩৫ কিলোমিটার দূরত্বের কোচিন বিমানবন্দরের মাধ্যমে আকাশপথে পণ্য পরিবহনেও খুব বেশি বেগ পেতে হবে না।

অ্যামোনিয়ায় ঝুঁকলেও এর সুরক্ষাঝুঁকি নিয়ে চিন্তিত হগ অটোলাইনার

নরওয়ের হগ অটোলাইনার তাদের বহরের কিছু জাহাজকে অ্যামোনিয়া-চালিত জাহাজ হিসেবে রূপান্তর করছে। এরই মধ্যে তারা নরওয়েজিয়ান সরকারের পরিবেশবান্ধব বিনিয়োগ তহবিল ইনোভা থেকে নতুন করে ১১ কোটি ২৩ লাখ ডলার অর্থসহায়তা পেয়েছে। তবে শিপিং খাতে অ্যামোনিয়ার ব্যবহার এখনো প্রত্যাশিত মাত্রার চেয়ে কম। এর অন্যতম একটি কারণ হিসেবে সুরক্ষা নিয়ে উদ্বেগের কথা বলা হচ্ছে।

অ্যামোনিয়া ফুয়েল অতিমাত্রায় বিষাক্ত হওয়ায় কোনো ধরনের লিকেজ থেকে এটি সামান্য পরিমাণে সাগরের পানিতে মিশে গেলেই কয়েক কিলোমিটার পর্যন্ত এলাকা প্রাণবৈচিত্র্যের জন্য বিপজ্জনক হয়ে উঠতে পারে। পর্যাপ্তভাবে প্রশিক্ষিত ক্রু ছাড়া অ্যামোনিয়া ফুয়েল হ্যান্ডলিং করা হলে তা খুব ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে ওঠে। এছাড়া জ্বালানিটি সাগরের পানিতে ছড়িয়ে পড়লে সিঙ্গাপুর, হামবুর্গের মতো বন্দরনগরীতে বসবাসকারীরা মৃত্যুঝুঁকিতে পড়ে যাবেন।

আফ্রিকায় অবৈধ মৎস্য আহরণ প্রতিরোধে নতুন জোট

অবৈধ মৎস্য আহরণের বিরুদ্ধে লড়াইয়ে যৌথভাবে কাজ করবে গ্লোবাল ফিশিং ওয়াচ ও গালফ অব গিনি রিজিওনাল ফিশারিজ কমিশন। মধ্য আফ্রিকায় মৎস্যসম্পদের সুরক্ষায় নজরদারি চালাতে সর্বাধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার করবে সংস্থা দুটি।

সমুদ্রে সুশাসন নিশ্চিতে কাজ করে আন্তর্জাতিক অলাভজনক সংস্থা গ্লোবাল ফিশিং ওয়াচ। অন্যদিকে গালফ অব গিনি রিজিওনাল ফিশারিজ কমিশন হলো ১১টি আফ্রিকান দেশ নিয়ে গঠিত একটি আন্তঃসরকারি সংস্থা। গিনি উপসাগরে অবৈধ, অগোচরীভূত ও অনিয়ন্ত্রিত (আইইউইউ) মৎস্য আহরণসহ অন্যান্য চ্যালেঞ্জ দ্রুততর সময়ে মোকাবিলার লক্ষ্য থেকেই জোট বেঁধেছে সংস্থা দুটি। ৫ জুন 'ইন্টারন্যাশনাল ডে ফর দ্য ফাইট এগেইনস্ট ইলিগ্যাল, আনরিপোর্টেড অ্যান্ড আনরেগুলেটেড ফিশিং' উদ্‌যাপনকালে এই অংশীদারিত্বের ঘোষণা দিয়েছে তারা।

শোর পাওয়ারকে উৎসাহিত করতে ইতালিকে ৫৭ কোটি ইউরো সহায়তা ইসির

ইতালির বন্দরগুলোয় বার্থিং করা জাহাজগুলো শোর পাওয়ার গ্রহণ করলে সেগুলো পাবে বিশেষ প্রণোদনা। ইতালির এই স্কিমের সমর্থনে এগিয়ে এসেছে ইউরোপীয় কমিশন (ইসি)। ইইউ স্টেট এইড রুলসের অধীনে দেশটিকে ৫৭ কোটি ইউরো (৬০ কোটি ৯৬ লাখ ডলার) সহায়তা অনুমোদন করেছে ইসি।

ইউরোপিয়ান গ্রিন ডিলের লক্ষ্যমাত্রাগুলোর সাথে সঙ্গতি রেখে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ, বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণ প্রতিরোধে ইতালির বন্দরগুলোকে সহায়তার লক্ষ্যেই এই উদ্যোগ নিয়েছে ইসি। প্রণোদনা স্কিমের অধীনে শোর পাওয়ার গ্রহণকারী জাহাজগুলো বন্দরগুলোর বিদ্যুৎ বিলের জেনারেল সিস্টেম চার্জে শতভাগ ছাড় পাবে। এতে করে জাহাজগুলো শোর পাওয়ার কিনতে বেশি আগ্রহী হবে। কারণ তখন জীবাশ্ম জ্বালানি পুড়িয়ে জাহাজের ইঞ্জিন চালিয়ে বিদ্যুৎ উৎপাদনের চেয়ে শোর পাওয়ার কেনা বেশি সাশ্রয়ী হবে।

৩ কোটি টিইইউ ছাড়াল বৈশ্বিক কনটেইনার ফ্লিটের সক্ষমতা

এশিয়ার শিপইয়ার্ডগুলোয় নতুন কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশে জোয়ার লেগেছে। এর সুবাদে ইতিহাসে প্রথমবারের মতো বৈশ্বিক কনটেইনার ফ্লিটের সক্ষমতা ৩ কোটি টিইইউর মাইলফলক স্পর্শ করেছে। আলফালাইনারের সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে।

বর্তমানে যে গতিতে কনটেইনার পরিবহনের বৈশ্বিক সক্ষমতা বাড়ছে,

রেকর্ড উচ্চতায় বৈশ্বিক ফিশারিজ ও অ্যাকোয়াকালচার উৎপাদন

বিশ্বে মৎস্য ও জলজ খাদ্য উৎপাদন (ফিশারিজ অ্যান্ড অ্যাকোয়াকালচার প্রডাকশন) রেকর্ড মাত্রায় উন্নীত হয়েছে। বিশেষ করে মৎস্য আহরণের চেয়ে জলজ প্রাণী চাষের পরিমাণ প্রথমবারের মতো বেড়েছে। জাতিসংঘের খাদ্য ও কৃষি সংস্থা (এফএও) প্রকাশিত সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে এ তথ্য জানানো হয়েছে।

দ্য স্টেট অব ওয়ার্ল্ড ফিশারিজ অ্যান্ড অ্যাকোয়াকালচার (এসওএফআইএ) শীর্ষক প্রতিবেদনটির ২০২৪ সংস্করণে বলা হয়েছে, ২০২২ সালে বিশ্বজুড়ে ফিশারিজ ও অ্যাকোয়াকালচার উৎপাদন ২২ কোটি ৩২ লাখ টনে উন্নীত হয়েছে, যা ২০২০ সালের তুলনায় ৪ দশমিক ৪ শতাংশ বেশি। এই উৎপাদনের মধ্যে ১৮ কোটি ৫৪ লাখ টন ছিল জলজ প্রাণী ও ৩ কোটি ৭৮ লাখ টন শৈবাল।

এফএও বলেছে, ২০২২ সালে বৈশ্বিক জলজ খাদ্য চাষের পরিমাণ ছিল ১৩ কোটি ৯ লাখ টন, যার মধ্যে ৯ কোটি ৪৪ লাখ ছিল জলজ প্রাণী। ইতিহাসে এই প্রথমবারের মতো চাষের পরিমাণ প্রাকৃতিকভাবে মৎস্য আহরণের পরিমাণকে ছাড়িয়ে গেছে। আলোচ্য সময়ে মোট জলজ প্রাণী উৎপাদনের ৫১ শতাংশই এসেছে চাষের মাধ্যমে।

বিশ্বজুড়ে জলজ খাদ্যসামগ্রীর চাহিদা ক্রমাগত বাড়ছে। এফএও বলছে, অ্যাকোয়াকালচার উৎপাদন বৃদ্ধির পরিসংখ্যান এটাই প্রমাণ করে যে, ক্রমবর্ধমান চাহিদা মেটানোর সক্ষমতা অর্জনের পথেই রয়েছে খাতটি। প্রতিবেদনে জানানো হয়েছে, কয়েকটি দেশ অ্যাকোয়াকালচারে নেতৃত্ব দিচ্ছে। এর মধ্যে দশটি দেশ চীন, ইন্দোনেশিয়া, ভারত, ভিয়েতনাম, বাংলাদেশ, ফিলিপাইন, দক্ষিণ কোরিয়া, নরওয়ে, মিশর ও চিলি মোট অ্যাকোয়াকালচারের প্রায় ৯০ শতাংশ উৎপাদন করে।

সংবাদ সংক্ষেপ

অবৈধভাবে জাহাজ বিক্রির দায়ে নরওয়েতে শিপিং কোম্পানিকে বড় জরিমানা

ভারতের কাছে দুটি জাহাজ ভাঙার জন্য অবৈধভাবে বিক্রির দায়ে একটি শিপিং কোম্পানিকে ৭ লাখ ৫০ হাজার ডলার জরিমানা করেছে নরওয়েজিয়ান ন্যাশনাল অথরিটি অব ইনভেস্টিগেশন অ্যান্ড প্রসিকিউশন অব ইকোনমিক অ্যান্ড এনভায়রনমেন্টাল ক্রাইম।

যে সময় জাহাজ দুটি বিক্রি করা হয়েছিল, সে সময় শিপিং কোম্পানিটির নাম ছিল টি কে অফশোর। চার বছর ধরে কোম্পানিটির অফিসে রেইড দেওয়ার পর অবশেষে দোষীদের সন্ধান পেয়েছে কর্তৃপক্ষ। এই সময়ে কোম্পানিটির নাম পরিবর্তন করে আলটেরা ইনফ্রাস্ট্রাকচার রাখা হয়েছে।

নতুন কনটেইনার নির্মাণের কার্যাদেশে ঊর্ধ্বগতি

লোহিত সাগরে অস্থিরতার কারণে জাহাজগুলোকে বাড়তি পথ ঘুরে চলাচল করতে হচ্ছে। ফলে কনটেইনারগুলোকেও বাড়তি সময় জাহাজে থাকতে হচ্ছে। এতে বৈশ্বিক শিপিং খাতে নতুন কনটেইনারের চাহিদা তৈরি হয়েছে। চীনের শীর্ষ কনটেইনার নির্মাতা সিআইএমসির কার্যাদেশে উল্লম্ফন তারই প্রমাণ দিচ্ছে। চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে প্রতিষ্ঠানটির কার্যাদেশ পাঁচগুণ বেড়েছে। তবে এ সময়ে তাদের রিফার কনটেইনারের কার্যাদেশ ২৩ শতাংশ কমেছে। এর পেছনে মূল্যস্ফীতির প্রভাবে রেফ্রিজারেটেড পণ্য ক্রয় কমে যাওয়াকে কারণ হিসেবে দেখিয়েছে তারা।

নাবিকদের কল্যাণে আইকিয়া-এমটিএস অংশীদারিত্ব

নিজেদের সাপ্লাই চেইনে নাবিকদের অবিচ্ছেদ্য ভূমিকা সম্পর্কে অবগত ও সচেতন করতে কাজ করবে আইকিয়া সাপ্লাই। একই সঙ্গে নাবিকদের কল্যাণমূলক কাজেও যুক্ত হবে তারা। এ লক্ষ্যে মিশন টু সিফেয়ারারের (এমটিএস) সাথে তিন বছর মেয়াদি একটি চুক্তি করেছে তারা।

করোনা মহামারির সময় যখন নাবিকদের শোর লিভ সংকট চরম পর্যায়ে ছিল, তখন থেকেই এই অংশীদারিত্ব নিয়ে আলোচনা চলে আসছিল। সে সময় থেকেই নাবিকদের কল্যাণের বিষয়টিকে সক্রিয়ভাবে অগ্রাধিকার দিয়ে আসছে।

কনটেইনারের বিকল্প হিসেবে ব্রেকবাল্কে ঝুঁকছে ভারতীয় আমদানিকারকরা

কনটেইনার জাহাজগুলোয় নিজেদের জন্য জায়গা পেতে হিমশিম খেতে হচ্ছে ভারতীয় আমদানিকারকদের। এতে করে চাহিদা ও জোগানের ভারসাম্যহীনতা আরও প্রকট হচ্ছে। এ অবস্থায় সাপ্লাই চেইন যতটা সম্ভব স্বাভাবিক রাখতে বিকল্প মাধ্যমের সন্ধান করছে দেশটির আমদানিকারকরা। কিছু পণ্য কনটেইনারের পরিবর্তে ব্রেকবাল্ক ক্যারিয়ারে করে আমদানি বাড়িয়েছে তারা।

খাতসংশ্লিষ্টরা বলছেন, ভারতীয় ব্যবসায়ীদের কনটেইনার জাহাজে জায়গা পেতে অপেক্ষায় থাকতে হচ্ছে। একই সঙ্গে ভাড়াও অনেক বেড়েছে। এমন অবস্থায় ব্রেকবাল্ক তাদের বিকল্প সুযোগ করে দিয়েছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

স্বল্প নিঃসরণকারী প্রথম ওয়্যারহাউস চালু করেছে মায়েরস্ক

ডেনমার্কের ফ্রেডেরিসিয়ায় তুলোভ ড্রাই পোর্টে একটি স্বল্প নিঃসরণকারী ওয়্যারহাউস চালু করেছে এপি মোলার মায়েরস্ক। বছর দুয়েক আগে এই ওয়্যারহাউসটির নির্মাণকাজ শুরু করে মায়েরস্ক।

এটি মায়েরস্কের প্রথম ওয়্যারহাউস, যেটি গ্রিনহাউস গ্যাস কম নিঃসরণ করবে। ২০৪০ সাল নাগাদ নিজেদের সার্বিক কার্যক্রমে নিট জিরো এমিশন লক্ষ্যমাত্রা পূরণ করতে চায় মায়েরস্ক। নতুন এই ওয়্যারহাউস কোম্পানিটির সেই প্রত্যয়েরই বহিঃপ্রকাশ। এটি ওয়্যারহাউস ও লজিস্টিকস ফ্যাসিলিটি নির্মাণে নতুন আন্তর্জাতিক মানদণ্ড নির্ধারণ করবে।

পোর্ট ভেহিকল মনিটরিং করবে এআইভিত্তিক সলিউশন

পোর্ট ভেহিকলগুলো মনিটরিংয়ের জন্য কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা (এআই) নির্ভর সলিউশন তৈরি করেছে ইউনিভার্সিটি অব ব্রেমেন। এ কাজে তাদের সহায়তা করেছে এইচএইচএলএ কনটেইনার টার্মিনাল টোলেরর্ট। অর্থায়ন করেছে জার্মান ফেডারেল মিনিস্ট্রি ফর ইকোনমিক অ্যাফেয়ার্স অ্যান্ড ক্লাইমেট প্রটেকশন।

'এআই-বেজড ড্যামেজ অ্যান্ড ওয়্যার ডিটেকশন সিস্টেম ফর ক্লাউড-বেজড কন্ডিশন মনিটরিং অব হাইব্রিড কনটেইনার ভেসেল' প্রকল্পের অধীনে সলিউশনটি তৈরি করা হয়েছে। এজ কম্পিউটিং, আইওটি, ডেটা অ্যানালাইসিস, মেশিন লার্নিংয়ের মতো প্রযুক্তি ব্যবহার করা হয়েছে এতে।

পুনরায় জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত নর্দার্ন সি রুট

বরফ গলে যাওয়ার সুবাদে নর্দার্ন সি রুট পুনরায় জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত হয়েছে। এরই মধ্যে গ্যাজপ্রম নেফটের একটি ক্রুড অয়েল ট্যাংকার এই রুটে এশিয়ার পথে যাত্রা করেছে। এর কিছুদিনের মধ্যে এলএনজি পরিবহনও শুরু হয়েছে নর্দার্ন সি রুট দিয়ে।

লোহিত সাগর অস্থিরতার কারণে বৈশ্বিক শিপিং খাতে যে সংকট তৈরি হয়েছে, তার প্রভাব প্রশমনে অনেকখানি ভূমিকা রাখতে সক্ষম এই রুট। এছাড়া পশ্চিমা নিষেধাজ্ঞার কারণে রাশিয়ার জ্বালানি পরিবহনে যে সমস্যা তৈরি হয়েছিল, তাও খানিকটা দূর হবে।

ঊর্ধ্বমুখী যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা আমদানি

সাপ্লাই চেইনের বিভিন্ন প্রতিবন্ধকতা সত্ত্বেও যুক্তরাষ্ট্রে খুচরা আমদানি ঊর্ধ্বমুখী থাকবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। ভোক্তা ব্যয় চাঙ্গা থাকার সুবাদে এই ইতিবাচক প্রবণতা তৈরি হয়েছে।

গ্লোবাল পোর্ট ট্র্যাকার রিপোর্ট অনুযায়ী, চলতি বছরের এপ্রিলে যুক্তরাষ্ট্রের বন্দরগুলোয় কনটেইনার আমদানি হয়েছে ২০ লাখ ২০ হাজার টিইইউ, যা আগের মাসের তুলনায় ৪ দশমিক ৬ শতাংশ এবং বছরওয়ারি ১৩ দশমিক ২ শতাংশ বেশি। মে মাসে আমদানি ২০ লাখ ৯০ হাজার টিইইউতে দাঁড়াবে বলে ধারণা করা হচ্ছে।

কনটেইনারে পরিবহনকৃত অতিবিপজ্জনক ১৫ পণ্যের তালিকা প্রকাশ

কনটেইনারে করে পণ্য পরিবহনের সময় মাঝেমধ্যেই দুর্ঘটনার খবর পাওয়া যায়। বিশেষ করে কিছু বিপজ্জনক পণ্য রয়েছে, যেগুলো পরিবহনের সময় বাড়তি সতর্কতা অবলম্বন জরুরি। সম্প্রতি এমনই ১৫ ধরনের সর্বোচ্চ মাত্রায় বিপজ্জনক কার্গোর তালিকা প্রকাশ করেছে সাপ্লাই চেইনের নিরাপত্তা নিয়ে কাজ করা সংগঠন কার্গো ইন্টেগ্রিটি গ্রুপ। এই ১৫ ধরনের পণ্যকে 'কার্গো অব কনসার্ন' হিসেবে বর্ণনা করেছে তারা।

কার্গো ইন্টেগ্রিটি গ্রুপ বলেছে, সঠিক নির্দেশনা ও নিয়ম মেনে চললে এসব পণ্য নিরাপদেই পরিবহন করা যায়। কিন্তু সঠিকভাবে হ্যান্ডলিং করা না হলে পণ্যগুলো দুর্ঘটনার কারণ হয়ে দাঁড়াতে পারে। যদি এসব পণ্য কনটেইনারে পরিবহনের সময় সঠিক ও সম্পূর্ণ বিবরণ উল্লেখ করা না থাকে কিংবা ইচ্ছাকৃতভাবে মিথ্যা তথ্য প্রদান করা হয়, তবে সেক্ষেত্রে দুর্ঘটনার ঝুঁকি সবচেয়ে বেশি থাকে।

গ্রুপটি বিপজ্জনক পণ্যগুলোকে তিনটি ক্যাটাগরিতে ভাগ করেছে। এগুলো হলো–বিক্রিয়াশীল পণ্য, লিক ও স্পিলের ঝুঁকিযুক্ত পণ্য এবং সঠিক প্যাকেজিং ছাড়া পণ্য। এগুলোর মধ্যে সাপ্লাই চেইনে সবচেয়ে বেশি পরিবহন হতে দেখা যায় বিক্রিয়াশীল পণ্য। এগুলোর মধ্যে রয়েছে চারকোল ও কার্বন, ক্যালসিয়াম হাইপোক্লোরাইট, লিথিয়াম আয়ন ব্যাটারি, কটন ও উল, মৎস্য খাদ্য, সিডকেক ইত্যাদি। লিক ও স্পিলের ঝুঁকিযুক্ত পণ্যের মধ্যে রয়েছে ওয়াইন, বিটুমিন, কোকোয়া বাটার, রিসাইকেলকৃত ইঞ্জিন ও ইঞ্জিনের যন্ত্রাংশ, ভেজিটেবল অয়েলসহ অন্যান্য তেল ইত্যাদি। আর অনিরাপদভাবে প্যাকেজিংকৃত পণ্যের মধ্যে রয়েছে গাছের গুঁড়ি ও কাঠ, স্টিল কয়েল, মার্বেল, গ্রানাইট ইত্যাদি।

তা বিশেষভাবে উল্লেখযোগ্য। বৈশ্বিক বহরের আকার ৫০ লাখ টিইইউর মাইলফলক স্পর্শ করতে সময় লেগেছিল প্রায় ৫০ বছর। অন্যদিকে বহরের আকার ২ কোটি থেকে ৩ কোটি টিইইউতে উন্নীত হতে সময় লেগেছে মাত্র সাত বছর। বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো) বলছে, চলতি বছর মোট ৩১ লাখ টিইইউ ধারণক্ষমতার ৪৭৮টি কনটেইনার জাহাজ সরবরাহের কথা রয়েছে। ২০২৪ সালে কনটেইনার ফ্লিটের সক্ষমতা বাড়বে ১০ শতাংশ।

কনটেইনার জাহাজের অলস বসে থাকা দুই বছরের সর্বনিম্নে

বিশ্বজুড়ে এখন কনটেইনার জাহাজের চাহিদার সঙ্গে জোগানের তাল মেলাতে হিমশিম খেতে হচ্ছে অপারেটরদের। এ অবস্থায় স্বাভাবিকভাবেই অলস বসে থাকা জাহাজের সংখ্যা অনেক কমেছে। আলফালাইনারের তথ্য বলছে, চলতি বছরের প্রথমার্ধে বাণিজ্যিকভাবে নিষ্ক্রিয় টনেজের পরিমাণ গড়ে মোট সক্ষমতার শূন্য দশমিক ৭ শতাংশে নেমেছে। ২০২২ সালের প্রথমার্ধের পর এত কম নিষ্ক্রিয় টনেজ আর দেখা যায়নি।

আলফালাইনারের তথ্য অনুসারে, বছরের প্রথম ছয় মাসে বৈশ্বিক সচল ফ্লিটের আকার ছিল গড়ে ২ কোটি ৯৬ লাখ টিইইউ। বিপরীতে অব্যবহৃত সক্ষমতা ছিল ২ লাখ ১০ হাজার টিইইউ। আলোচ্য সময়ে ১৮ হাজার টিইইউর বেশি ধারণক্ষমতার কোনো কনটেইনার জাহাজই অলস বসে ছিল না। ১২ হাজার ৫০০ টিইইউর বেশি ধারণক্ষমতার জাহাজ বসে ছিল মাত্র দুটি।

ভারতে সেবা বাড়াচ্ছে শীর্ষ কনটেইনার লাইনারগুলো

ভারতের আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমে ক্রমবর্ধমান চাহিদার কথা মাথায় রেখে দেশটিতে সেবার পরিসর বাড়াচ্ছে বিশ্বের শীর্ষ কনটেইনার লাইনারগুলো। অতিসম্প্রতি নিজেদের ইন্ডিয়া-গালফ এক্সপ্রেস বা বিগেক্স সার্ভিসে একটি কমপ্লিমেন্টারি লুপ যুক্ত করেছে ফরাসি লাইনার সিএমএ সিজিএম। বিগেক্স টু সার্ভিসের মাধ্যমে জেবেল আলি, জিবুতি, এডেন/বারবেরা, কলম্বো, ম্যাঙ্গালোর, নাভা শেভা ও মুন্দ্রা বন্দর যুক্ত হবে।

এদিকে সিএমএ সিজিএম তাদের ফ্ল্যাগশিপ সার্ভিস ইভামেক্সের রুটিং রোটেশন হালনাগাদ করেছে। পশ্চিম ভারত ও যুক্তরাষ্ট্রের পূর্ব উপকূলের মধ্যে এই সার্ভিসে সাভানাহ ও চার্লসটন বন্দরে নতুন পোর্ট কল রাখা হয়েছে। চেন্নাই থেকে কলম্বো ও সিঙ্গাপুরের মধ্যেও একটি পাক্ষিক শাটল সার্ভিস শুরু করেছে সিএমএ সিজিএম। এছাড়া হ্যাপাগ-লয়েড ও মায়েরস্কও ভারত ও ইউরোপের মধ্যে তাদের সার্ভিস জোরদার করেছে।

নতুন জাহাজ নির্মাণে বিকল্প জ্বালানি হিসেবে মিথানলের চাহিদা বাড়ছে

চলতি বছরের কেবল মে মাসেই পরিবেশবান্ধব বিকল্প জ্বালানি-চালিত ৩৩টি নতুন জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ পেয়েছে শিপইয়ার্ডগুলো। এক্ষেত্রে সবচেয়ে এগিয়ে মিথানল-চালিত জাহাজ। এ ধরনের ২৩টি জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ এসেছে মে মাসে, যার বেশিরভাগই কনটেইনার জাহাজ। এরপর মিথানল-চালিত বাল্ক ক্যারিয়ার ও কার ক্যারিয়ারের কার্যাদেশ সবচেয়ে বেশি এসেছে। ডিএনভির অল্টারনেটিভ ফুয়েলস ইনসাইট (এএফআই) প্লাটফর্ম সূত্রে এ তথ্য জানা গেছে।

মিথানলের পর এলএনজি-চালিত জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ বেশি দেখা গেছে (আটটি)। এছাড়া মে মাসে অ্যামোনিয়া-চালিত জাহাজ নির্মাণেরও কার্যাদেশ এসেছে, যা বিকল্প জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়ার সম্ভাবনার কথাই জানান দিচ্ছে। সার্বিকভাবে ২০২৪ সালের প্রথম পাঁচ মাসে মোট ১২৭টি পরিবেশবান্ধব জ্বালানি-চালিত জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ এসেছে, যা আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ৫৫ শতাংশ বেশি।

জাহাজ থেকে কনটেইনার হারানোর রিপোর্টিংয়ে আইএমওর বিধান শক্তিশালী হচ্ছে

জাহাজে বোঝাইয়ের পর কোনো কনটেইনার হারিয়ে গেলে জাহাজের মাস্টারদের নতুন কিছু নির্দিষ্ট শর্ত ও প্রক্রিয়া মেনে সেই ঘটনা সম্পর্কে রিপোর্ট করতে হবে। ২০২৬ সালের শুরু থেকেই এই নিয়ম কার্যকর

হবে। ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) মেরিটাইম সেফটি কমিটি সম্প্রতি এই বিধান চূড়ান্ত করেছে।

জাহাজ থেকে কনটেইনার হারানোর ফলে বাণিজ্যকারীরা বড় ধরনের আর্থিক ক্ষতির মুখে পড়ছিলেন। এ অবস্থায় খাতসংশ্লিষ্টরা অনেকদিন ধরে দাবি জানিয়ে আসছিলেন এ ধরনের ঘটনার রিপোর্টিং-সংক্রান্ত আন্তর্জাতিক বিধান কার্যকরের জন্য। ২০২১ সালের মে মাসে এ নিয়ে কাজ শুরু করে আইএমও। ওয়ার্ল্ড শিপিং কাউন্সিল (ডব্লিউএসসি) বিধান চূড়ান্ত হওয়ার বিষয়টিকে স্বাগত জানিয়ে একে সমুদ্রে নিরাপত্তা ও পরিবেশগত সুরক্ষার পথে বড় অগ্রগতি হিসেবে অভিহিত করেছে।

নাবিকদের নিরাপত্তা নিশ্চিতে জোরারোপ আইএমওর

বৈশ্বিক বাণিজ্যের মূল চালিকাশক্তি সমুদ্র পরিবহন। আর এই খাতের প্রাণভোমরা হলেন নাবিকরা। দিনের পর দিন পরিবার-পরিজন থেকে বিচ্ছিন্ন থেকে নিরবচ্ছিন্ন সেবা দেন তারা। অথচ বিভিন্ন প্রেক্ষাপটে সেই নাবিকরাই বহুমুখী নিরাপত্তা সংকটে ভুগছেন। বর্তমানে হর্ন অব আফ্রিকা, এডেন উপসাগর, লোহিত সাগর–বিভিন্ন জায়গায় অপহরণ, হুতি বিদ্রোহীদের হামলাসহ নানা ধরনের সংকট রয়েছে। কখনো কখনো নাবিকদের জীবন হুমকির মুখে পড়ে যায়। এই অবস্থায় নাবিকদের সুরক্ষা ও নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের ওপর জোর দিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)।

২৫ জুন ইন্টারন্যাশনাল ডে অব দ্য সিফেয়ারারস উদ্‌যাপনকালে সংস্থাটির মহাসচিব অ্যান্তোনিও গুতেরেস বলেন, 'নাবিকরা যে দায়িত্ব পালন করছেন, তার জন্য তাদের সম্মান জানাই। একই সঙ্গে তাদের সুরক্ষা ও নিরাপত্তা নিশ্চিতের দাবির প্রতি সমর্থন জানাই।'

২০২৫ সাল পর্যন্ত তেল উত্তোলন কমানো অব্যাহত রাখবে ওপেক প্লাস

অপরিশোধিত জ্বালানি তেল উত্তোলন কমানোর ধারা ২০২৫ সাল পর্যন্ত অব্যাহত রাখার ঘোষণা দিয়েছে অর্গানাইজেশন অব দ্য পেট্রোলিয়াম এক্সপোর্টিং কান্ট্রিস অ্যান্ড অ্যালায়েন্স (ওপেক প্লাস)। চাহিদা প্রবৃদ্ধিতে মন্দাভাব, উচ্চ সুদের হারসহ বিভিন্ন প্রভাব প্রশমনের লক্ষ্যে এই সিদ্ধান্ত নিয়েছে জোটটি।

ওপেক প্লাসের নেতৃত্ব স্থানে রয়েছে রাশিয়া। জোটটি ২০২২ সালের শেষের দিক থেকে ধারাবাহিকভাবে তেল উত্তোলন কমানোর নীতি নিয়ে চলছে। বর্তমানে ওপেক প্লাস সদস্যরা তেল উত্তোলন কমিয়েছে সম্মিলিতভাবে দিনপ্রতি ৫৮ লাখ ৬০ হাজার ব্যারেল (বিপিডি), যা বৈশ্বিক চাহিদার প্রায় ৫ দশমিক ৭ শতাংশ। সম্প্রতি জোটটি সর্বসম্মতিক্রমে তেল উত্তোলন কমানোর পরিমাণ ৩৬ লাখ ৬০ হাজার বিপিডি বৃদ্ধির সিদ্ধান্ত নিয়েছে। ২০২৫ সালের শেষ পর্যন্ত এই নীতি মেনে চলা হবে বলে জানিয়েছে তারা।

শিডিউল রিলায়েবিলিটিতে ফের উল্টো যাত্রা

চলতি বছরের এপ্রিলে বৈশ্বিক শিপিং খাতে শিডিউল রিলায়েবিলিটি ২ দশমিক ৫ শতাংশীয় পয়েন্ট কমেছে। চলতি বছর শিডিউল রিলায়েবিলিটির সর্বনিম্ন মান ছিল জানুয়ারিতে। এপ্রিলের মান তার থেকে মাত্র শূন্য দশমিক ৬ শতাংশীয় পয়েন্ট ওপরে। সি-ইন্টেলিজেন্সের ১৫৩তম গ্লোবাল লাইনার পারফরম্যান্স (জিএলপি) প্রতিবেদনে এ তথ্য জানানো হয়েছে।

সাম্প্রতিক মাসগুলোয় শিডিউল রিলায়েবিলিটিতে উন্নতির ধারা দেখা যাচ্ছিল। কিন্তু এপ্রিলে এসে সেই ধারায় ছেদ পড়ল। ৩৪টি ট্রেড লেন ও ৬০টির বেশি ক্যারিয়ারের ওপর জরিপ চালিয়ে প্রতিবেদন তৈরি করেছে সি-ইন্টেলিজেন্স। রিলায়েবিলিটি সূচক কমলেও অবশ্য এপ্রিলে ভেসেল অ্যারাইভালে বিলম্বের গড় সময় খানিকটা কমেছে। এখন নির্দিষ্ট বন্দরে পৌঁছতে জাহাজগুলোর গড়ে ৪ দশমিক ৭৪ দিন বেশি সময় লাগছে, যা আগের মাসের চেয়ে শূন্য দশমিক ৩১ শতাংশ কম।

দুই বছরে সক্রিয় শিপইয়ার্ডের সংখ্যা ১৭.৭% বেড়েছে

বিশ্বজুড়ে এখন নতুন জাহাজ তৈরির জোয়ার চলছে। সেই জোয়ারে শিপইয়ার্ডগুলোও এখন ব্যস্ত সময় পার করছে। সাম্প্রতিক একটি পরিসংখ্যান প্রতিবেদন বলছে, গত দুই বছরে বিশ্বজুড়ে সক্রিয় শিপইয়ার্ডের সংখ্যা ১৭ দশমিক ৭ শতাংশ বেড়েছে। গ্রিসভিত্তিক এক্সক্লুসিভ শিপব্রোকারস প্রকাশিত প্রতিবেদনটিতে জানানো হয়েছে, ২০২২ সালের জুনে বিশ্বজুড়ে ১৫৩টি সক্রিয় শিপইয়ার্ড ছিল। চলতি বছরের জুনে এ সংখ্যা বেড়ে দাঁড়িয়েছে ১৮০। সক্রিয় শিপইয়ার্ড সবচেয়ে বেশি বেড়েছে চীনে।

এক্সক্লুসিভ শিপব্রোকারসের তথ্য অনুযায়ী, চলতি মাস পর্যন্ত বাল্ক ক্যারিয়ার, ট্যাংকার, কনটেইনার ও গ্যাস ক্যারিয়ারের অর্ডারবুক-টু-ফ্লিট রেশিও ছিল যথাক্রমে ৯ দশমিক ৩ শতাংশ, ১০ শতাংশ, ২০ দশমিক ৩ শতাংশ ও ৪৭ দশমিক ৭ শতাংশ, যা আগের বছরের তুলনায় উল্লেখযোগ্য পরিমাণে বেশি। গত দুই বছরে বাল্ক ক্যারিয়ার, ট্যাংকার ও গ্যাস ক্যারিয়ারের অর্ডারবুক-টু-ফ্লিট রেশিও বেড়েছে যথাক্রমে ৪৩ শতাংশ, ৭২ শতাংশ ও ৪৮ শতাংশ। এ থেকেই বোঝা যাচ্ছে শিপ অপারেটররা নতুন জাহাজ বহরে যোগ করার ওপর কতটা জোর দিয়েছে।

গত বছরের দ্বিতীয়ার্ধে কনটেইনার জাহাজের কার্যাদেশ কিছুটা কমেছিল। কিন্তু চলতি বছরের শুরু থেকেই কার্যাদেশ ফের আকাশচুম্বী হয়েছে। আর এক্ষেত্রে অনুঘটকের ভূমিকা পালন করেছে লোহিত সাগর সংকট। চলতি বছর এখন পর্যন্ত নতুন ৬৪টি কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ এসেছে, যেগুলোর সম্মিলিত পরিবহন ক্ষমতা ৫ লাখ ৪৩ হাজার ৫০০ টিইইউ।

এক দশকের মন্দা শেষে সাম্প্রতিক সময়ে শিপইয়ার্ডগুলোর কর্মব্যস্ততা বেড়েছে। প্রান্তিকীয় হিসাবে চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে জাহাজ সরবরাহ সাত বছরের সর্বোচ্চে উন্নীত হয়েছে।

সংবাদ সংকেত

- দারুস সালাম বন্দরের টার্মিনাল টু পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার বিষয়ে তানজানিয়া পোর্টস অথরিটির সাথে ৩০ বছর মেয়াদি একটি কনসেশন চুক্তি করেছে আদানি ইন্টারন্যাশনাল পোর্টস হোল্ডিংস প্রাইভেট লিমিটেড।
- চীন ও যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিম উপকূলের মধ্যে মুসট্যাং শাটল সার্ভিস পুনরায় চালু করেছে মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি)। ২০২১ সালে সার্ভিসটি চালু হলেও মাঝে সেটি বন্ধ করে দেওয়া হয়।
- ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিংয়ের (আইসিএস) চেয়ারম্যান পুনর্নির্বাচিত হয়েছেন এমানুয়েলে গ্রিমালডি। আরও দুই বছর বৈশ্বিক বাণিজ্যিক বহরের ৮০ শতাংশের প্রতিনিধিত্বকারী সংগঠনটিকে নেতৃত্ব দেবেন তিনি।
- নতুন ফিডার জাহাজ ও কনটেইনার কেনার পেছনে ৫১ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে তাইওয়ানিজ অপারেটর এভারগ্রিন শিপিং। নতুন ছয়টি ২,৪০০ টিইইউ কনটেইনার জাহাজের কার্যাদেশ দিয়েছে তারা।
- তাইওয়ানভিত্তিক আঞ্চলিক ক্যারিয়ার টিএস লাইনসের কাছ থেকে দিনপ্রতি রেকর্ড ১ লাখ ৫০ হাজার ডলার হারে তিন মাসের জন্য নতুন একটি কনটেইনার জাহাজ ভাড়া করেছে মায়েরস্ক।
- জাপানের প্রথম মিথানল-চালিত রো রো কার ক্যারিয়ার নির্মাণের কার্যাদেশ পেয়েছে মিৎসুবিশি শিপবিল্ডিং কোম্পানি। দুটি শিপিং কোম্পানির জন্য দুটি জাহাজ নির্মাণ করবে তারা।
- ভারতের পশ্চিম উপকূল ও যুক্তরাষ্ট্রের পূর্ব উপকূলকে সংযোগকারী নতুন একটি সাপ্তাহিক সার্ভিস চালু করেছে ওশান নেটওয়ার্ক এক্সপ্রেস (ওয়ান)। এই সার্ভিসের নাম দেওয়া হয়েছে ওয়েস্ট ইন্ডিয়া নর্থ আমেরিকা (ডব্লিউআইএন)।
- টেকসই বিদ্যুৎশক্তি নীতি গ্রহণের স্বীকৃতিস্বরূপ টানা চতুর্থবারের মতো আইএসও ৫০০০১ সনদ পেয়েছে পোর্ট অব অ্যান্টওয়ার্প-ব্রুজেস। ২০১১ সাল থেকে বন্দর কর্তৃপক্ষটি তাদের বিভিন্ন সেবায় নবায়নযোগ্য বিদ্যুৎ ব্যবহার করে আসছে।
- পরিবেশবান্ধব প্রকল্প 'আমেরিকাস গ্রেন গেটওয়ে'-এর জন্য যুক্তরাষ্ট্রের কেন্দ্রীয় সরকারের কাছ থেকে ২৮ কোটি ৩০ লাখ ডলার তহবিল বরাদ্দ পেয়েছে লং বিচ বন্দর।
- ২০২৪-২৫ অর্থবছরের জন্য সিটি অব লস অ্যাঞ্জেলেস হারবার ডিপার্টমেন্টের জন্য ২৬০ কোটি ডলার বাজেট বরাদ্দ করেছে লস অ্যাঞ্জেলেস হারবার কমিশন।
- চলতি বছরের মে মাসে মেলবোর্ন বন্দরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ২ লাখ ৮১ হাজার টিইইউ। তার আগের দুই মাসে বন্দরটিকে কনটেইনার হ্যান্ডলিং ছিল যথাক্রমে ২ লাখ ৭০ হাজার ও ২ লাখ ৮১ হাজার টিইইউ।
- পিএসএ সিঙ্গাপুর সম্প্রতি দেশটির প্রথম হাইড্রোজেন রিফুয়েলিং স্টেশন চালু করেছে। একই সঙ্গে তারা পাসির পানজাং টার্মিনালে একটি হাইড্রোজেন ফুয়েল সেল ইলেকট্রিক প্রাইম মুভার সরবরাহ করেছে।

বন্দর পরিচিতি

কনস্টান্টা পোর্ট

কনস্টান্টা পোর্ট রোমানিয়ার একটি প্রধান বন্দর। এটি ইউরোপেরও অন্যতম বৃহৎ বন্দর। এটি কৃষ্ণ সাগরের তীরে অবস্থিত এবং দক্ষিণ-পূর্ব ইউরোপের বাণিজ্য ও পরিবহন নেটওয়ার্কের একটি গুরুত্বপূর্ণ কেন্দ্র। কনস্টান্টা পোর্ট কেবল রোমানিয়ারই নয়, পুরো ইউরোপের অর্থনৈতিক উন্নয়নের একটি গুরুত্বপূর্ণ সহযাত্রী।

বন্দরটি রোমানিয়ার দক্ষিণ-পূর্ব অংশে, দানিয়ুব নদীর মোহনায় অবস্থিত, যা এটিকে একটি গুরুত্বপূর্ণ লজিস্টিক্যাল হাব হিসেবে প্রতিষ্ঠিত করেছে। কৃষ্ণ সাগরের পশ্চিম তীরে অবস্থিত এই বন্দরটি মধ্য ও পূর্ব ইউরোপের বিভিন্ন দেশ যেমন হাঙ্গেরি, অস্ট্রিয়া, স্লোভাকিয়া ও চেক প্রজাতন্ত্রের বন্দরগুলোর সাথে সংযুক্ত। বন্দরটি ইউরোপ ও এশিয়ার মধ্যে একটি সংযোগ বিন্দু হিসেবে কাজ করে এবং আন্তর্জাতিক বাণিজ্যে একটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখে।

কনস্টান্টা পোর্টের ইতিহাস বেশ প্রাচীন ও সমৃদ্ধ। রোমান সাম্রাজ্যের সময়ে এটি একটি গুরুত্বপূর্ণ বন্দর ছিল, যা পরবর্তীতে ওসমান সাম্রাজ্যের অধীনে এসেছিল। তবে আধুনিক কনস্টান্টা পোর্টের উন্নয়ন শুরু হয় ১৯০৯ সালে, যখন রোমানিয়ার রাজা কারল প্রথম বন্দরটির সম্প্রসারণ ও আধুনিকীকরণের উদ্যোগ নেন। পরবর্তী কয়েক দশকে, বন্দরটি ব্যাপকভাবে বিকশিত হয় এবং এটি দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের পর আরও বেশি গুরুত্ব পেতে শুরু করে।

বর্তমানে কনস্টান্টা পোর্টের আওতায় বেশকিছু টার্মিনাল রয়েছে। যেমন কনটেইনার টার্মিনাল, তেল খালাসের টার্মিনাল, বাল্ক কার্গো টার্মিনাল ও যাত্রী টার্মিনাল। এসব টার্মিনালের মাধ্যমে বিভিন্ন ধরনের পণ্য আমদানি ও রপ্তানি করা হয়, যা ইউরোপের অর্থনীতিতে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা পালন করে।

কনস্টান্টা পোর্টের অন্যতম প্রধান সুবিধা হলো এর বহুমুখী অবকাঠামো। বন্দরটি প্রায় ৩ হাজার ৯০০ হেক্টর এলাকাজুড়ে বিস্তৃত এবং ১৪৪টি জেটি নিয়ে গঠিত। এটি বড় আকারের জাহাজ থেকে শুরু করে ছোট আকারের বাণিজ্যিক ভেসেল– সবকিছুকে সেবা দিতে সক্ষম।

বন্দরে পানির সর্বোচ্চ গভীরতা ১৯ মিটার হওয়ায় বিশ্বের বড় বড় জাহাজগুলো এখানে নোঙর করতে পারে।

কনস্টান্টা বন্দরের আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ বৈশিষ্ট্য হলো, এর মাল্টিমোডাল ট্রান্সপোর্ট সুবিধা। কনস্টান্টা পোর্টের সাথে রেল, সড়ক ও নৌপথের সরাসরি সংযোগ রয়েছে। এর ফলে পণ্য পরিবহন আরও দ্রুত ও দক্ষতার সাথে সম্পন্ন করা সম্ভব হয়। এছাড়া দানিয়ুব-রাইন-মেইন ক্যানেলের মাধ্যমে বন্দরটি উত্তর সাগরের সাথে যুক্ত, যা ইউরোপের অন্তর্দেশীয় বাণিজ্যে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে।

কনস্টান্টা পোর্ট রোমানিয়ার প্রধান সমুদ্রবন্দর হওয়ায় প্রতিদিন বিপুল পরিমাণ আমদানি-রপ্তানি পণ্য এখানে পরিবহন করা হয়। বন্দরটি বছরে প্রায় সাড়ে ছয় কোটি টন পণ্য হ্যান্ডলিং করে, যার মধ্যে বাল্ক কার্গো, কনটেইনারাইজড কার্গো ও তরল পণ্য রয়েছে। বন্দরটির মাধ্যমে প্রধানত তেল, কয়লা, শস্য, রাসায়নিক ও ধাতব পণ্য পরিবহন করা হয়।

বন্দরটিকে আরও আধুনিক ও কার্যকর করার জন্য বেশকিছু উন্নয়ন প্রকল্প হাতে নেওয়া হয়েছে। বন্দরটির অবকাঠামো উন্নয়ন, ডিজিটালাইজেশন ও পরিবেশবান্ধব প্রযুক্তির ব্যবহার বাড়ানোর পরিকল্পনা রয়েছে। এছাড়া বন্দরটির সক্ষমতা আরও বাড়ানোর জন্য নতুন টার্মিনাল ও গুদাম নির্মাণের কাজ চলছে।

কনস্টান্টা বন্দরে এখানে কৃত্রিম ও প্রাকৃতিক উভয় ধরনের হারবার রয়েছে। ২০২৩ সালে বন্দরটি দিয়ে রেকর্ড ৯ কোটি ২৫ লাখ টন কার্গো পরিবহন হয়েছে, যা আগের বছরের চেয়ে ২২ দশমিক ৫ শতাংশ বেশি। ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানিতে বন্দরটির ব্যবহার বৃদ্ধি এই রেকর্ড অর্জনে সহায়ক ভূমিকা রেখেছে। কৃষ্ণ সাগর উপকূলীয় সর্ববৃহৎ এই কনটেইনার পোর্টে বছরে ১৫ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়।

ভৌগোলিক অবস্থান, অবকাঠামো ও মাল্টিমোডাল পরিবহন সুবিধা কনস্টান্টা পোর্টকে ইউরোপের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ বন্দর হিসেবে প্রতিষ্ঠিত করেছে। ভবিষ্যতে আরও উন্নয়ন প্রকল্পের মাধ্যমে বন্দরটির গুরুত্ব ও সক্ষমতা আরও বৃদ্ধি পাবে।

মেরিটাইম ইভেন্টস

আইসিএমএ আফ্রিকা রিজিওনাল মিটিং

১২-১৪ আগস্ট, ডারবান, দক্ষিণ আফ্রিকা

করোনা মহামারির পর রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ ও লোহিত সাগরের অস্থিরতা– আন্তর্জাতিক সমুদ্র পরিবহন খাতের সংকট যেন কাটছেই না। বাণিজ্যিক জাহাজে হুতি বিদ্রোহীদের হামলার কারণে অনিরাপদ রয়েছে গুরুত্বপূর্ণ শিপিং রুটটি। সবচেয়ে ঝুঁকিতে নাবিকরা। আইসিএমএ আফ্রিকা রিজিওনাল মিটিংয়ে তাদের সুরক্ষার বিষয়টি বিশেষ গুরুত্ব পাবে। এ-সংক্রান্ত একটি প্রতিবেদনও উপস্থাপন করা হবে সেখানে। এছাড়া আইসিএমএ ও আইসিএসের যৌথ উদ্যোগে একটি খোলা চিঠি পাঠানো হবে জাতিসংঘের মহাসচিব বরাবর।

বিস্তারিত : https://bit.ly/4cVEpBt

হাই স্টেকস অন দ্য হাই সিজ মেরিটাইম ল' কনফারেন্স

১৬ আগস্ট, নিউ অরলিন্স, যুক্তরাষ্ট্র

উপকূলীয় রাষ্ট্রগুলোর সার্বভৌম সমুদ্রসীমার বাইরে থাকা বিশাল উন্মুক্ত জলরাশির সুরক্ষার বিষয়টি অনেকদিন ধরেই আন্তর্জাতিক আইনের অভাবে উপেক্ষিত। আশার কথা, গত বছর এই বিষয়ে একটি সর্বজনীন আইন প্রণয়নের বিষয়ে সম্মত হয়েছে জাতিসংঘের অধীন সমুদ্র বিষয়ক সংস্থা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) সদস্য রাষ্ট্রগুলো। এবার সেই আইনের বিষয়ে আলোচনার জন্য বিভিন্ন দেশের আইন বিশেষজ্ঞরা মিলিত হবেন দিনব্যাপী কনফারেন্সে। গভীর সমুদ্র সুরক্ষায় আইনি কাঠামোর ওপর আলোকপাত করা হবে এতে।

বিস্তারিত : https://bit.ly/4dW34qH

পিআইএএনসি এশিয়া প্যাসিফিক কনফারেন্স ২০২৪

২৭-৩০ আগস্ট, নিউ সাউথ ওয়েলস, অস্ট্রেলিয়া

বন্দর, হারবার ও প্রমোদ ভ্রমণের সাথে সংশ্লিষ্ট পেশাজীবীরা এই আন্তর্জাতিক ফোরামে একত্র হয়ে তাদের অভিজ্ঞতা ও আইডিয়া বিনিময় করবেন। সংশ্লিষ্ট খাতের প্রকৌশলী, পরিকল্পনাবিদ, বিজ্ঞানী ও গবেষকরা কনফারেন্সে মিলিত হয়ে প্রযুক্তি, নীতি, নকশা ও অপারেশনাল বিভিন্ন বিষয় নিয়ে আলোচনা করবেন। এই খাতে কী ধরনের অগ্রগতি এরই মধ্যে অর্জিত হয়েছে, আর কোন কোন বিষয়ে চ্যালেঞ্জ রয়ে গেছে, সেই বিষয়গুলোর ওপর আলোকপাত এবং একই সাথে সমস্যাগুলো সমাধানের উপায় সন্ধান করা হবে কনফারেন্সে।

বিস্তারিত : https://bit.ly/4cWuyuS

১০ জুন বিকালে রেড সি গেটওয়ে টার্মিনালের (আরএসজিটি) ব্যবস্থাপনায় পিসিটিতে ভেড়ে কনটেইনারবাহী জাহাজ এমভি মায়েরস্ক দাভাও

পিসিটিতে অপারেশনাল কার্যক্রম শুরু

চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দরের ইতিহাসে প্রথম বিদেশি অপারেটরের পরিচালনায় পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে (পিসিটি) ভিড়েছে বাণিজ্যিক জাহাজ এমভি মায়েরস্ক দাভাও। ১০ জুন বিকালে রেড সি গেটওয়ে টার্মিনালের (আরএসজিটি) ব্যবস্থাপনায় পিসিটিতে জাহাজটি ভেড়ে। জাহাজ ভেড়া উপলক্ষে আয়োজিত অনুষ্ঠানে বন্দর চেয়ারম্যান, আরএসজিটির ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তা এবং বন্দর ব্যবহারকারী বিভিন্ন সংস্থার প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন।

২০২৩ সালের ডিসেম্বরে সৌদি আরবের প্রতিষ্ঠান আরএসজিটির সাথে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ২২ বছরের কনসেশন চুক্তি স্বাক্ষর হয়। এজন্য তারা বিনিয়োগ করবে ২ হাজার ৬৪০ কোটি টাকা। এর মাধ্যমে টুল পোর্ট থেকে ল্যান্ডলর্ড মডেলে প্রবেশ করেছে চট্টগ্রাম বন্দর। চুক্তির পর এই প্রথম আরএসজিটির অধীনে পিসিটিতে বাণিজ্যিক জাহাজ ভিড়ল। এ উপলক্ষে আয়োজিত অনুষ্ঠানে বন্দর চেয়ারম্যান, আরএসজিটি বাংলাদেশের সিইওসহ ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তা, বন্দর ব্যবহারকারী বিভিন্ন সংস্থার প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন। নিজস্ব ক্রেনযুক্ত ফিডার জাহাজটি মালয়েশিয়ার পোর্ট কেলাং থেকে আরএসজিটির চট্টগ্রাম টার্মিনালে প্রায় ৮০০ টিইইউ রপ্তানি পণ্যবোঝাই ও খালি কনটেইনার লোড-আনলোড করে ইন্দোনেশিয়ার বেলাওয়ান বন্দরে গেছে।

৫৮৪ মিটার লম্বা পিসিটি টার্মিনালের তিনটি জেটিতে একসাথে তিনটি কনটেইনার জাহাজ ভেড়ানো যাবে। তেল খালাসের জন্য রয়েছে পৃথক আরেকটি ডলফিন জেটি, যা লম্বায় ২০৪ মিটার। এ টার্মিনালে বছরে ২০ ফুট দীর্ঘ প্রায় পাঁচ লাখ কনটেইনার বাড়তি পরিবহন করতে পারবে বন্দর কর্তৃপক্ষ। এটি পুরোদমে চালু হলে চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা বাড়বে, পাশাপাশি কমবে জাহাজের চাপ। পিসিটি চালু হওয়ায় চট্টগ্রাম বন্দরে টার্মিনালের সংখ্যা বেড়ে হয়েছে চারটি। আবার জাহাজ নোঙর করানোর জন্য বন্দরের মূল জেটির সংখ্যা দাঁড়াবে ২১টিতে।

চট্টগ্রাম বন্দরের এক্স-ওয়াই শেডকে 'ওয়্যারহাউস স্টেশন' ঘোষণা

চট্টগ্রাম বন্দরের অভ্যন্তরে কনটেইনার খুলে পণ্য খালাসের প্রচলিত প্রথার বাইরে বেসরকারি খাতে খালাসের অনুমতি দিয়েছে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর)। এলসিএল (একই কনটেইনারে একাধিক আমদানিকারকের পণ্য) পণ্য বন্দরের বাইরে থেকে খালাসের জন্য প্রস্তুত করা বন্দর স্টেডিয়ামসংলগ্ন এক্স ও ওয়াই শেডের ১৫ দশমিক ৪১ একর জায়গাকে 'ওয়্যারহাউস স্টেশন' ঘোষণার মাধ্যমে এ প্রক্রিয়াকে এগিয়ে দিয়েছে এনবিআর।

গত ১৭ মে এনবিআর থেকে নগরীর বন্দর থানাধীন মধ্যম হালিশহর মৌজার ১৫ দশমিক ৪১ একর জায়গাকে দুটি প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে (নং-২৩/২০২৪/কাস্টমস ও নং-২৪/২০২৪/কাস্টমস) ওয়্যারহাউস স্টেশন ও পণ্য লোড-আনলোডের জন্য অনুমোদন দেওয়া হয়েছে।

তবে এখানে কার্যক্রম শুরু করতে হলে আরও কিছু ধাপ বাকি রয়েছে, যা শেষ করে অপারেশন শুরু করতে অন্তত দুই মাস সময় লাগতে পারে বলে জানিয়েছেন এক্স-ওয়াই শেড পরিচালনাকারী বেসরকারি প্রতিষ্ঠান বে-কার্গো সেন্টার।

প্রতিষ্ঠানটি জানিয়েছে, এক্স-ওয়াই শেড ব্যবহারের জন্য এনবিআর থেকে প্রজ্ঞাপন আকারে অনুমোদন দেওয়া হয়েছে। এখন চট্টগ্রাম কাস্টমস হাউস থেকে শিগগিরই একটি অফিসিয়াল অনুমোদন দেওয়া হবে। আর বন্দর কর্তৃপক্ষের সাথে বে-কার্গো সেন্টারের একটি অপারেশনাল চুক্তি হবে। এরই মধ্যে আমরা এলসিএল কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের জন্য কনটেইনার রিচ স্ট্যাকার ও পণ্য বোঝাইয়ের ফর্ক লিফট নিয়ে আসব। এসব প্রক্রিয়া শেষ করতে আরও অন্তত দুই মাস সময় লাগবে।

উল্লেখ্য, বন্দর স্টেডিয়াম সংলগ্ন পুরনো এক্স এবং ওয়াই নামের দুটি শেডকে নতুন করে সাজানো হয়েছে। সেখান থেকেই এলসিএল কার্গোর পণ্য খালাস হবে। ইতিমধ্যে শেডগুলো পণ্য আনস্টাফিংয়ের জন্য পুরোপুরি প্রস্তুত হয়েছে। তৈরি হয়েছে ডেলিভারি ইয়ার্ড।

পাঁচ একর জমির ওপরে এক্স ও ওয়াই শেড দুটির আয়তন ১৮ হাজার ৯০৬ বর্গমিটার। বন্দরের বর্তমান ট্যারিফ অনুযায়ী এ থেকে ভাড়া আদায় করবে বন্দর কর্তৃপক্ষ। এমনকি বন্দরের ভেতর যে ট্যারিফে এলসিএল পণ্য খালাস হয়, একই ট্যারিফ এক্স ও ওয়াই শেডও প্রযোজ্য হবে।

চট্টগ্রাম বন্দর ২০০৪ সাল থেকে আইএসপিএস (ইন্টারন্যাশনাল শিপ অ্যান্ড পোর্ট ফ্যাসিলিটি সিকিউরিটি) কোড বাস্তবায়ন করে আসছে। এই কোড বাস্তবায়নে ইউএস কোস্ট গার্ডের প্রতিনিধিদলের একাধিক পরিদর্শনে বন্দরের ডেলিভারি কার্যক্রম বন্দরের বাইরে সরানোর পরামর্শ দেওয়া হয়। আইএসপিএস কোড বাস্তবায়নের অংশ হিসেবে ডেলিভারি কার্যক্রম সরানোর উদ্যোগ নেয় বন্দর কর্তৃপক্ষ।

থ্রি মিলিয়নেয়ার ক্লাবের অবস্থান ধরে রেখেছে চট্টগ্রাম বন্দর

বড় জাহাজে আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহনের সুফল পেতে শুরু করেছে চট্টগ্রাম বন্দর। ডলার সংকটে এলসি না হওয়াসহ বিভিন্ন প্রতিবন্ধকতায় বাণিজ্যের উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি না হলেও চট্টগ্রাম বন্দর লয়েড'স লিস্টের থ্রি-মিলিয়নেয়ার ক্লাবে অবস্থান ধরে রেখেছে। বিদায়ী ২০২৩-২৪ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে ৩১ লাখ ৬৮ হাজার ৬৯০ টিইইউ। যা এর আগের অর্থবছর (২০২২-২৩) ছিল ৩০ লাখ ০৭ হাজার ৩৭৫ টিইইউ। অর্থাৎ সদ্যবিদায়ী অর্থবছরে এর আগের অর্থবছরের তুলনায় ১ লাখ ৬১ হাজার ৩১৫ টিইইউ বেশি কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরে। যার মাধ্যমে কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৫ দশমিক ৩৬ শতাংশ। অথচ সদ্যবিদায়ী ২০২৩-২৪ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজ আসা-যাওয়ার সংখ্যা ছিল ৩ হাজার ৯৭১টি। আগের ২০২২-২৩ অর্থবছরে এই সংখ্যা ছিল ৪ হাজার ২৫৩টি। অর্থাৎ বিদায়ী অর্থবছরে তার আগের অর্থবছরের তুলনায় ২৮২টি জাহাজ কম আসা-যাওয়া করেছে। ফলে জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ে ঋণাত্মক প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৬ দশমিক ৬৩ শতাংশ।

বড় জাহাজে একবারে বেশি পরিমাণে পণ্য নিয়ে আসতে পারায় বিদেশি বন্দর থেকে চট্টগ্রাম বন্দরে আসা জাহাজের সংখ্যা কমেছে। বড় জাহাজে বেশি পরিমাণে পণ্য আমদানি রপ্তানি হলে পণ্য পরিবহনের খরচ কম হওয়ার সুবিধা মেলে। তবে জাহাজ আসা-যাওয়ার সংখ্যা গণনায় প্রভাব ফেলে।

বিদায়ী অর্থবছরে (২০২৩-২৪) কার্গো বা খোলা পণ্য হ্যান্ডলিং হয়েছে ১২ কোটি ৩২ লাখ ৪২ হাজার ৭৪৮ মেট্রিক টন। যা এর আগের অর্থবছর (২০২২-২৩) ছিল ১১ কোটি ৮২ লাখ ৯৭ হাজার ৬৪৩ মেট্রিক টন। অর্থাৎ সদ্যবিদায়ী অর্থবছরে এর আগের অর্থবছরের তুলনায় ৪৯ লাখ ৪৫ হাজার ১০৫ মেট্রিক টন কার্গো

বে-টার্মিনাল প্রকল্পের ব্রেক ওয়াটার বা স্রোত প্রতিরোধক তৈরি এবং জাহাজ চলাচলের পথ তৈরি তথা খননকাজের জন্য ৬৫ কোটি মার্কিন ডলারের ঋণ অনুমোদন করেছে বিশ্বব্যাংকের নির্বাহী পর্ষদ

বেশি হ্যান্ডলিং হয়েছে। যার মাধ্যমে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে এবার প্রবৃদ্ধি অর্জিত হয়েছে ৪ দশমিক ১৮ শতাংশ।

কর্তৃপক্ষ বলছে, চট্টগ্রাম বন্দর জেটিতে আগের চেয়ে বড় জাহাজ ভিড়তে পারছে। বড় জাহাজে একসঙ্গে বেশি পণ্য ও কনটেইনার পরিবহন করা যায়। তার সুফল বন্দর পাচ্ছে। এতে জাহাজের সংখ্যা কিছুটা কমতে পারে। তবে আমরা চাই বড় জাহাজে বেশি পণ্য পরিবহনের সুযোগ আরও বাড়ুক। এতে জাহাজ ভাড়া কম পড়বে, আমদানি ও রপ্তানিকারকরা তথা দেশ অর্থনৈতিকভাবে লাভবান হবে।

অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহনে বিধিমালা প্রণয়নের উদ্যোগ

দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহনে সিরিয়াল প্রথা প্রবর্তনসহ বিরাজমান সংকট নিরসনে সরকার একটি বিধিমালা প্রণয়নের উদ্যোগ নিয়েছে। একাধিক বৈঠকের পর তৈরি করা খসড়া বিধিমালা নিয়ে ১৬ জুলাই মন্ত্রণালয়ে উচ্চপর্যায়ের বৈঠক হয়েছে।

দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে এই বিপুল পরিমাণ পণ্য পরিবহনে অন্তত ১৮০০ লাইটারেজ জাহাজ রয়েছে। এসব জাহাজের চলাচল ও সিরিয়াল নিয়ন্ত্রণের জন্য লাইটারেজ জাহাজ মালিকদের তিনটি সংগঠন যথা বাংলাদেশ কার্গো ভ্যাসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশন (বিসিভোয়া), কোস্টাল ভ্যাসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশন (কোয়াব) এবং ইনল্যান্ড ভেসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশন অব চিটাগংয়ের (আইভোয়াক) সমন্বয়েই ডব্লিউটিসি গঠন করা হয়। মাস কয়েক আগে জাহাজ মালিকদের বিরোধের জের ধরে ভেঙে যায় ডব্লিউটিসি। গঠিত হয় আইভোয়াক নামের পৃথক একটি নতুন সংগঠন। কিন্তু তাতেও সংকটের সুরাহা না হওয়ায় নৌপরিবহন অধিদপ্তর থেকে নৌবাণিজ্য দপ্তরের নিয়ন্ত্রণে একটি সেল গঠন করে লাইটারেজ জাহাজ পরিচালনার উদ্যোগ নেওয়া হয়। কিন্তু আবারও পক্ষে-বিপক্ষে অবস্থানের কারণে সেই উদ্যোগও ভণ্ডুল হয়ে যায়।

বিষয়টি নিয়ে নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালকের পক্ষ থেকে দফায় দফায় বৈঠক এবং নানাভাবে উদ্যোগ নেওয়া হয়। পরবর্তীতে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়সহ সরকারের পক্ষ থেকে একটি বিধিমালা প্রণয়ন করে লাইটারেজ জাহাজ সেক্টরে শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠার উদ্যোগ নেওয়া হয়। কয়েক দফা বৈঠক করে ইতিমধ্যে একটি খসড়া বিধিমালা প্রণয়ন করা হয়েছে।

নৌপরিবহন অধিদপ্তর হতে অনুমতিপ্রাপ্ত লাইটার জাহাজের মাধ্যমে বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দরসমূহে পণ্য পরিবহন বিধিমালা, ২০২৪ -এ লাইটারেজ জাহাজসমূহ কীভাবে পরিচালিত হবে তা নিয়ে বিস্তারিত উল্লেখ করা হয়েছে। এতে বলা হয়েছে যে, বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দরসমূহ ও তৎসংলগ্ন এলাকা থেকে লাইটার জাহাজের মাধ্যমে স্বচ্ছ প্রক্রিয়া, নির্বিঘ্ন ও সুশৃঙ্খলভাবে পণ্য পরিবহন করার স্বার্থে 'দি ইনল্যান্ড শিপিং অর্ডিন্যান্স ১৯৭৬ এর সেকশন ৮২ এবং দ্য বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং অর্ডিন্যান্স ১৯৮৩ এর সেকশন ৫০৬' এ প্রদত্ত ক্ষমতাবলে এই বিধিমালা প্রণয়ন করা হয়।

এতে আরও উল্লেখ আছে, বিডব্লিউটিসিসি লাইটার জাহাজ বরাদ্দ ও মোতায়নে লাইটার জাহাজ মালিক, আমদানি-রপ্তানিকারক, পণ্যের এজেন্ট ও লোকাল এজেন্টসহ সংশ্লিষ্ট সকলের সাথে সমন্বয়কারক হিসেবে কাজ করবে। ডব্লিউটিসিসির সার্বিক কার্যক্রম তদারকির জন্য নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালকের সভাপতিত্বে একটি তদারকি কমিটি গঠন করা হবে। এই কমিটিতে নৌপরিবহন অধিদপ্তর, নৌবাণিজ্য দপ্তর, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, কাস্টম হাউস, চট্টগ্রাম এবং লাইটার জাহাজ মালিক সংগঠনের প্রতিনিধিগণ অন্তর্ভুক্ত থাকবেন।

বে-টার্মিনাল প্রকল্পে গতি : ৬৫ কোটি ডলার অনুমোদন দিয়েছে বিশ্বব্যাংক

বে-টার্মিনাল গভীর সমুদ্রবন্দরের অবকাঠামো উন্নয়নে বাংলাদেশকে সহায়তার জন্য ৬৫ কোটি ডলার অনুমোদন দিয়েছে বিশ্বব্যাংক। ২৯ জুন ব্যাংকটির বোর্ড অফ এক্সিকিউটিভ ডিরেক্টরস এ ঋণ অনুমোদন করে। এই বিনিয়োগের মাধ্যমে বাংলাদেশের বৈশ্বিক বাণিজ্য প্রতিযোগিতা এবং বন্দরের কর্মক্ষমতা বৃদ্ধির মাধ্যমে আমদানি ও রপ্তানি ব্যয় কমে যাবে বলে আশা করা হচ্ছে। পাশাপাশি এর মাধ্যমে ব্যক্তিগত বিনিয়োগও গতিশীল হবে।

বিশ্বব্যাংকের বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়, বে-টার্মিনাল সামুদ্রিক এই অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় স্রোত ও চরম আবহাওয়া থেকে বন্দরকে রক্ষায় ৬ কিলোমিটার জলবায়ু-স্থিতিস্থাপক ব্রেকওয়াটার নির্মাণ করা হবে। এতে বন্দর অববাহিকা, প্রবেশপথ ও চ্যানেলগুলোয় ড্রেজিং কার্যক্রম পরিচালনাও অন্তর্ভুক্ত থাকবে। আধুনিক এই বে-টার্মিনাল শীর্ষ আন্তর্জাতিক টার্মিনাল অপারেটরদের মাধ্যমে পরিচালিত হবে বলে জানানো হয়েছে।

বিজ্ঞপ্তিতে আরও বলা হয়, এর মাধ্যমে প্যানাম্যাক্স জাহাজের মতো বড় আকারের জাহাজগুলোকে ঘুরানোও আগের থেকে অনেক সহজ হবে। এতে প্রতিদিন আনুমানিক ১০ লাখ ডলার সাশ্রয় হবে বলে আশা বিশ্বব্যাংকের।

এ বিষয়ে বাংলাদেশ ও ভুটানের জন্য নিয়োগপ্রাপ্ত বিশ্বব্যাংকের কান্ট্রি ডিরেক্টর আবদৌলায়ে সেক বলেন, বাংলাদেশের আন্তর্জাতিক বাণিজ্য চট্টগ্রাম বন্দরের ওপর অনেক বেশি নির্ভরশীল। কিন্তু বন্দরটিকে নানা সীমাবদ্ধতার সম্মুখীন হতে হয়। বে-টার্মিনাল প্রকল্পটি একটি গেম চেঞ্জার হবে। এটি বন্দরের সক্ষমতা বাড়ানোর পাশাপাশি পরিবহন খরচ ও সময় কমিয়ে বাংলাদেশের রপ্তানি প্রতিযোগিতার উন্নতি ঘটাবে। এছাড়া এটি মূল বৈশ্বিক বাজারে নতুন সুযোগ উন্মোচন করবে।

বিশ্বব্যাংকের সিনিয়র ট্রান্সপোর্ট স্পেশালিস্ট এবং প্রকল্পের প্রধান হুয়া টান বলেন, বে-টার্মিনাল বাংলাদেশের সমুদ্রবন্দর অবকাঠামোর আধুনিকীকরণ এবং আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক বাজারে এর সংযোগ উন্নত করতে অবদান রাখবে।

বে-টার্মিনাল বাংলাদেশের মোট কনটেইনারের ৩৬ শতাংশ হ্যান্ডলিং করবে বলে আশা করা হচ্ছে। শিপিং কোম্পানি, ব্যবসায়ী সম্প্রদায়, আমদানিকারক, রপ্তানিকারক ও পণ্যবাহী ফরওয়ার্ডারসহ ১০ লাখের বেশি মানুষ এর মাধ্যমে সরাসরি উপকৃত হবে।

লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনাল স্থাপন ও পরিচালনায় চুক্তি স্বাক্ষর

পিপিপি মডেলে চট্টগ্রাম বন্দরে লালদিয়া কনটেইনার টার্মিনাল স্থাপন ও পরিচালনার লক্ষ্যে পিপিপি কর্তৃপক্ষ, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও ইন্টারন্যাশনাল ফাইন্যান্স করপোরেশনের (আইএফসি) মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। এ অনুষ্ঠানে পিপিপি কর্তৃপক্ষের সিইও ড. মো. মুশফিকুর রহমান, প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের মহাপরিচালক-১ (অতিরিক্ত সচিব) নাফিউল হাসান, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর এম ফজলার রহমান, আইএফসির আঞ্চলিক ব্যবস্থাপক (পিপিপি ট্রানজেকশন অ্যাডভাইজরি সার্ভিসেস-এশিয়া) টমাস লুবেক, আইএফসির দক্ষিণ এশিয়ার পিপিপি হাব লিডার মোয়াজ্জাম আহমেদ মেকান, পিপিপি কর্তৃপক্ষের মহাপরিচালক একেএম আবুল কালাম আজাদ ও মো. আনোয়ারুল হাবিবসহ সংশ্লিষ্ট উচ্চপদস্থ কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন। গত ১ জুন চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়।

বিদেশি জাহাজের ওয়েভার সনদের বাধ্যবাধকতা ছয় মাসের জন্য স্থগিত

ওয়েভার সনদ ছাড়া বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজে বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহনে বাধ্যবাধকতার বিষয়টি ছয় মাসের জন্য স্থগিত করেছেন উচ্চ আদালত। ফলে আন্তর্জাতিক সমুদ্রপথে বাংলাদেশের পণ্য পরিবহনে এখন থেকে ছয় মাস বিদেশি পতাকাবাহী কনটেইনার জাহাজগুলোকে মার্কেন্টাইল মেরিন অফিস (এমএমও) থেকে কোনো এনওসি বা ওয়েভার সার্টিফিকেট নিতে হবে না।

বাংলাদেশ কনটেইনার শিপিং অ্যাসোসিয়েশনের দায়ের করা এক

রিট পিটিশনের প্রেক্ষিতে ১১ জুন হাইকোর্টের বিচারপতি শেখ হাসান আরিফ ও বিচারপতি মোহাম্মদ বজলুর রহমানের যৌথ বেঞ্চ এ আদেশ দেন। একই সাথে ওয়েভার সার্টিফিকেট নেওয়ার বাধ্যতামূলক ধারাগুলো কেন অবৈধ ঘোষণা করা হবে না তার কারণ দর্শানোর জন্য রুল জারি করা হয়।

ওই রিটে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব, আইন মন্ত্রণালয়ের সচিব, সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক, নৌবাণিজ্য দপ্তরের মুখ্য কর্মকর্তা, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান এবং বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের ব্যবস্থাপনা পরিচালককে বিবাদী করা হয়।

রিটের তিন নম্বর বিবাদী সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালককে বিদেশি জাহাজের পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে ওয়েভার সার্টিফিকেট না দেখারও নির্দেশ দেওয়া হয়।

বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজকে অগ্রাধিকার দিতে সরকার বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ (স্বার্থরক্ষা) আইন, ২০১৯ (ফ্ল্যাগ প্রোটেকশন অ্যাক্ট) প্রণয়ন করে। ওই আইন অনুযায়ী, দেশের বৈদেশিক বাণিজ্যে পরিবহন হওয়া পণ্যের ৫০ শতাংশ পণ্য বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজে পরিবহন করতে হবে।

ফ্ল্যাগ প্রোটেকশন অ্যাক্টের আলোকে বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ স্বার্থরক্ষা বিধিমালা ২০২৩ প্রণয়ন করে সরকার। বিধিমালা অনুযায়ী, মার্কেন্টাইল মেরিন অফিস থেকে ওয়েভার সনদ নেওয়া ছাড়া পণ্য পরিবহন বেআইনি ঘোষণা করা হয়।

বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজের সংখ্যা শতক ছাড়িয়েছে

বাংলাদেশের পতাকাবাহী সমুদ্রগামী জাহাজের সংখ্যা শতক ছাড়িয়েছে। স্থায়ী ও অস্থায়ী নিবন্ধনসহ দেশের বহরে এখন সমুদ্রগামী জাহাজের সংখ্যা ১০১টি। সবশেষ নিবন্ধন পেয়েছে কেএসআরএম গ্রুপের জাহাজ এমভি জাহান-১। ২০১৮ সালে তৈরি জাহাজটি অনেকটা নতুনের মতো। শুধু তা-ই নয়, গত কয়েক বছরে দেশের বহরে যেসব জাহাজ যুক্ত হয়েছে, সেগুলোর গড় বয়স ১০ বছরের কম।

নৌবাণিজ্য দপ্তরের মুখ্য কর্মকর্তা ক্যাপ্টেন সাব্বির মাহমুদ বলেন, গত কয়েক বছরে ধারাবাহিকভাবে বাংলাদেশের উদ্যোক্তারা একের পর এক জাহাজ বহরে যুক্ত করেছেন। এভাবে বাড়তে থাকলে ২০২৮ সালে দেশি জাহাজের সংখ্যা দুই শতকে উন্নীত হবে বলে আশা করেন তিনি।

চট্টগ্রাম কাস্টমসের তথ্যানুযায়ী, কেএসআরএম গ্রুপ এই জাহাজ কিনেছে ২ কোটি ৭২ লাখ ডলারে। প্রায় ২০০ মিটার লম্বা এই জাহাজটির পণ্য পরিবহনের সক্ষমতা ৬১ হাজার টন। সব মিলিয়ে গ্রুপটির বহরে এখন যে ২৪টি জাহাজ রয়েছে, তাতে বিনিয়োগ হয়েছে ৩০ কোটি ডলারের বেশি।

কেএসআরএম গ্রুপের উপব্যবস্থাপনা পরিচালক শাহরিয়ার জাহান রাহাত বলেন, এই খাতে সরকারি নীতি এখন অনেক বেশি বিনিয়োগবান্ধব। এ কারণে ধারাবাহিকভাবে বিনিয়োগ সম্প্রসারণ করছি আমরা। এতে দেশের যেমন বৈদেশিক মুদ্রা আসছে, তেমনি দক্ষ পেশাজীবীর কর্মসংস্থান হচ্ছে।

নৌবাণিজ্য দপ্তরের মুখ্য কর্মকর্তা ক্যাপ্টেন সাব্বির মাহমুদ আরও জানান, স্বাধীনতার পর থেকে এ পর্যন্ত ৩৬১টি সমুদ্রগামী জাহাজের নিবন্ধন হয়েছে। এর মধ্যে ১০১টি জাহাজ এখন বহরে রয়েছে। বাকিগুলো চলাচলের অনুপযোগী হওয়ায় ভাঙার জন্য বিক্রি হয়েছে।

বাংলাদেশে বেসরকারি খাতে জাহাজ ব্যবসা শুরু হয়েছে ৪৬ বছর আগে। শুরুর দিকে নেতৃত্ব দেওয়া অ্যাটলাস শিপিং, সমুদ্রযাত্রা শিপিংয়ের মতো প্রতিষ্ঠানগুলো এখন নেই। এখন বিনিয়োগ করছে মূলত বড় শিল্পগ্রুপগুলো। তাদের হাত ধরে বিদেশের বন্দর থেকে বন্দরে ছুটছে লাল-সবুজের পতাকাবাহী জাহাজ।

চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন নৌবাহিনী প্রধান

ছাত্র-জনতার আন্দোলন চলাকালে ২৩ জুলাই চট্টগ্রাম বন্দরের অপারেশনাল কর্মকাণ্ড পরিদর্শনে আসেন নৌপ্রধান এডমিরাল এম নাজমুল হাসান। নৌপ্রধান জেটির নিরাপত্তাসহ বন্দরের অন্যান্য ব্যবস্থাপনা পরিদর্শন করেন এবং সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের দিকনির্দেশনা দেন। পরিদর্শন শেষে তিনি সাংবাদিকদের সাথে মতবিনিময় করেন। এ সময় বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

লজিস্টিকস নীতি অনুসারে লাইসেন্স বিধিমালা চায় বাফা

সরকার জাতীয় লজিস্টিকস নীতি ২০২৪ অনুমোদন করেছে, এই নীতি অনুসারে লাইসেন্স নীতিমালা করা হয়নি। ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স (লাইসেন্সিং ও কার্য পরিচালনা) বিধিমালা, ২০০৮ সংশোধনের প্রস্তাব করেছে বাফা। জাতীয় বাজেট ২০২৪-২৫ প্রসঙ্গে সংবাদ মাধ্যমে বাজেট আলোচনায় বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স অ্যাসোসিয়েশনের (বাফা) সহসভাপতি খায়রুল আলম সুজন এ দাবি জানান। ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স (লাইসেন্সিং ও কার্য পরিচালনা) বিধিমালা, ২০০৮ সংশোধনের প্রস্তাব জানিয়ে খায়রুল আলম সুজন বলেন, বাংলাদেশ সরকার ২০১৫ সালের সেপ্টেম্বরে বৈদেশিক মুদ্রা নিয়ন্ত্রক আইন, ১৯৪৭ সংশোধন করে ওই আইনের ১৮(অ) ধারা বিলুপ্ত করে। কিন্তু ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স (লাইসেন্সিং ও কার্য পরিচালনা) বিধিমালা সংশোধন না হওয়ায় ফ্রেইট ফরোয়ার্ডারদের এখনো লাইসেন্স আবেদনে বাংলাদেশ ব্যাংকের অনুমোদনপত্রের প্রয়োজন হয়। যেহেতু বৈদেশিক মুদ্রা আইন সংশোধন করা হয়েছে, তাই বর্তমানে বাংলাদেশ ব্যাংকের অনুমোদনপত্রের প্রয়োজনীয়তা নেই। এজন্য ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার্স (লাইসেন্সিং ও কার্য পরিচালনা) বিধিমালায়ও সংশোধন এনে সংশ্লিষ্ট ধারা ৬(ঙ) ও ৯(ঘ) অর্থাৎ 'প্রযোজ্য ক্ষেত্রে বৈদেশিক মুদ্রা নিয়ন্ত্রক আইন, ১৯৪৭ মোতাবেক বাংলাদেশ ব্যাংকের অনুমোদনপত্র' বাতিল করা প্রয়োজন।

তিনি বলেন, লাইসেন্স আবেদনের ক্ষেত্রে লাইসেন্সিং বিধিমালায় আয়কর বিবরণী আদেশ (আইটি ৮৮ এবং আইটি-১০বি)-এর কপি দাখিলের বিধান বাতিল করা হোক। এছাড়া ফ্রেইট ফরোয়ার্ডিং সেবার সঙ্গে সংশ্লিষ্ট কাজের অভিজ্ঞতার পরিবর্তে বাফার সদস্য সনদ দাখিলের বিধান চালু করা প্রয়োজন। তাছাড়া নতুন লাইসেন্স করা বা নবায়নে বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের অনুমোদিত বাফা সদস্যভুক্তির সনদ দাখিলের বিধানেও বাফার দেওয়া সাময়িক সদস্যপদ সনদ জমার বিধান চালু করা প্রয়োজন।

চট্টগ্রাম বন্দরের বার্থ অপারেটরদের সাথে কর্তৃপক্ষের এক মতবিনিময় সভা ২৪ জুন বন্দর ভবনের কনফারেন্স রুমে অনুষ্ঠিত হয়। এতে সভাপতিত্ব করেন সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর এম ফজলার রহমান

চট্টগ্রাম বন্দরে নিরাপত্তা বাহিনীর বার্ষিক দরবার ২৭ জুন বন্দরের শহীদ ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে অনুষ্ঠিত হয়েছে

বিশ্ববাজারে অবস্থান শক্ত করতে লজিস্টিকস নীতি গুরুত্বপূর্ণ

বিশ্ববাজারে বাংলাদেশের অবস্থান শক্ত করতে এবং অর্থনৈতিক উন্নয়নকে ত্বরান্বিত করতে জাতীয় লজিস্টিকস নীতি-২০২৪ অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ একটি পদক্ষেপ বলে মন্তব্য করেছেন প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের মুখ্য সচিব। ব্যবসার খরচ কমিয়ে আনা, রপ্তানি বৃদ্ধি এবং গ্লোবাল ভ্যালু চেইনের সঙ্গে একীভূত করার লক্ষ্যে এ নীতির খসড়া অনুমোদন হয়েছে যা উন্নত বাংলাদেশ নির্মাণের জন্য অপরিহার্য।

২৬ জুন রাজধানীর একটি হোটেলে ফরেন ইনভেস্টরস চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ফিকি) আয়োজিত 'ন্যাশনাল লজিস্টিক পলিসি ২০২৪ : ফ্রম পলিসি ফ্রেমওয়ার্ক টু এক্সিকিউশন' শীর্ষক সেমিনারে প্রধান অতিথির বক্তব্যে এ কথা বলেন প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব।

তিনি বলেন, ব্যবসার পরিবেশ সহজ করতে এবং বিনিয়োগ আকর্ষণে এই নীতিমালা প্রণয়ন করেছে সরকার। তবে এর সফল বাস্তবায়নে সরকারি-বেসরকারি সব পক্ষের সহায়তা প্রয়োজন। সেই সাথে এই খাতে বিনিয়োগ বাড়াতে সংশ্লিষ্টদের এগিয়ে আসার আহ্বান জানান মুখ্য সচিব।

সেমিনারে টেকসই অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং স্থানীয় ও বৈশ্বিক বাণিজ্য এবং বিনিয়োগ আরও বিস্তৃত করার জন্য সম্প্রতি প্রণীত জাতীয় লজিস্টিক নীতির কাঠামো থেকে কার্যকর করার পদক্ষেপ নিয়ে আলোচনা করা হয়। ফিকির সভাপতি জাভেদ আক্তারের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান।

পলিসি এক্সচেঞ্জ বাংলাদেশের চেয়ারম্যান ড. এম মাশরুর রিয়াজের সঞ্চালনায় প্যানেল আলোচনায় লজিস্টিক খাতের নানা সংস্কারের প্রস্তাব উঠে এসেছে। এতে বক্তা হিসেবে অংশ নেন প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের মহাপরিচালক (নির্বাহী সেল) এবং ন্যাশনাল লজিস্টিকস ডেভেলপমেন্ট অ্যান্ড কোঅর্ডিনেশন কমিটির সদস্য সচিব, এক্সপিডিটরস (বাংলাদেশ) লিমিটেডের কান্ট্রি ম্যানেজার ও ম্যানেজিং ডিরেক্টর এবং অ্যামচ্যামের প্রেসিডেন্ট সৈয়দ এরশাদ আহমেদ, এ কে খান অ্যান্ড কোং লিমিটেডের ভাইস চেয়ারম্যান এবং ডিসিসিআই-এর সাবেক সভাপতি আবুল কাসেম খান; এবং মায়েরস্ক বাংলাদেশের ব্যবস্থাপনা পরিচালক নিখিল ডিলিমা।

অনুষ্ঠানে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন এমসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি ব্যারিস্টার নিহাদ কবির। মূল বক্তব্যে তিনি তুলে ধরেন, দেশে লজিস্টিক ব্যবস্থাপনার খরচ ২৫ শতাংশ পর্যন্ত কমানো গেলে রপ্তানি অন্তত ২০ শতাংশ বাড়ানো সম্ভব। একই সঙ্গে মাত্র ১ শতাংশ পরিবহন খরচ কমানো গেলে রপ্তানি বাড়বে প্রায় সাড়ে ৭ শতাংশ। জাতীয় লজিস্টিক নীতি-২০২৪ বন্দর এবং রেলপথের মতো গুরুত্বপূর্ণ খাতে ব্যক্তি খাতের বিনিয়োগের জন্য একটি অনুঘটক হিসেবে কাজ করবে। এই নীতির সঠিক বাস্তবায়ন বিনিয়োগ আকর্ষণ করবে, কর্মসংস্থান সৃষ্টি করবে এবং লজিস্টিক খাতে নতুন দক্ষতা নিয়ে আসবে, যা সরকারি-বেসরকারি যৌথ উদ্যোগকে উৎসাহিত করবে বলে জানান তিনি।

পোশাক খাতে সাতদিনের বন্দর ড্যামারেজ চার্জ মওকুফ

ছাত্র-জনতার আন্দোলনকে কেন্দ্র করে সৃষ্ট পরিস্থিতির কারণে চট্টগ্রাম বন্দরে আটকে থাকা পোশাক খাতের কনটেইনারগুলোর সাতদিনের ড্যামারেজ চার্জ (পণ্য খালাসে বিলম্বের কারণে চার্জ) মওকুফ করেছে সরকার। ২৮ জুলাই বিজিএমইএ'র সাথে মতবিনিময়ের পর এ সিদ্ধান্তের কথা জানিয়েছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়।

মন্ত্রণালয় বলছে, চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম নিরবচ্ছিন্নভাবে সম্পাদন এবং ক্রেতার নির্ধারিত লিড টাইমের মধ্যে পণ্য রপ্তানিতে সহায়তা করার জন্য তৈরি পোশাক খাতের অপেক্ষমাণ কনটেইনারগুলোর ড্যামারেজ চার্জ সাতদিনের জন্য মওকুফ করা হয়েছে।

এ সুবিধা দেওয়ার সময় চট্টগ্রাম বন্দরে প্রায় ৩৭ হাজার আমদানি পণ্যবাহী কনটেইনার খালাসের অপেক্ষায় ছিল, এর মধ্যে ১৩ হাজার কনটেইনার তৈরি পোশাক শিল্পসংশ্লিষ্ট।

কার্যকর হয়েছে নতুন কাস্টমস আইন

৬ জুন থেকে কার্যকর হয়েছে কাস্টমস আইন, ২০২৩। গত ৩০ মে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) চেয়ারম্যান আবু হেনা মো. রহমাতুল মুনিমের সই করা এক প্রজ্ঞাপনে এ তথ্য জানা গেছে। এতে কর্মকর্তাদের জন্য শুল্ক ফাঁকি বা আইনের লঙ্ঘন উদ্‌ঘাটনের জন্য পুরস্কার এবং রাজস্ব আদায় লক্ষ্যমাত্রা অতিক্রম করলে আর্থিক প্রণোদনা পুরস্কারের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে।

এছাড়া নতুন আইনটিতে বিদেশ থেকে আসা কোনো যাত্রী নিজের লাগেজ সম্পর্কে মিথ্যা তথ্য দিলে বা ঘোষণাবহির্ভূত পণ্য আনলে ৫০ হাজার থেকে এক লাখ টাকা পর্যন্ত জরিমানা গুনতে হবে। আর তার লাগেজে থাকা পণ্য রাষ্ট্রের অনুকূলে বাজেয়াপ্ত হবে। এছাড়া নিষিদ্ধ পণ্য নিয়ে এলে প্রচলিত আইন অনুযায়ী শাস্তির মুখোমুখি হতে হবে।

আইনটির ২৫৩ ধারায় বলা হয়েছে, 'এই আইন বা তদধীন প্রণীত বিধির অধীনে সরল বিশ্বাসে কৃত অথবা অভিপ্রেত কোনো কার্যের জন্য সরকার বা কোনো সরকারি কর্মচারীর বিরুদ্ধে কোনো দেওয়ানি বা ফৌজদারি মামলা অথবা অন্য কোনো আইনগত কার্যধারা দায়ের করা যাইবে না।

গত বছরের ৩১ অক্টোবর জাতীয় সংসদে কাস্টমস আইন-২০২৩ পাস হয়। পুরনো আইনে ২২৩টি ধারা ছিল। নতুন আইনে ২৬৯টি ধারা রয়েছে। রাজস্ব সংগ্রহ ও বাণিজ্য সহজীকরণের লক্ষ্যে বিশ্ব কাস্টমস সংস্থার (ডব্লিউসিও) অনুমোদিত আন্তর্জাতিক চুক্তি ও কনভেনশন অনুযায়ী এবং আন্তর্জাতিক উত্তম চর্চা, যেমন অনুমোদিত অর্থনৈতিক অপারেটর (এইও), পারস্পরিক স্বীকৃতি চুক্তি (এমআরএ), ইলেকট্রনিক ঘোষণা, ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা, পোস্ট ক্লিয়ারেন্স অডিট (পিসিএ) ইত্যাদি নতুন আইনে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

নতুন কাস্টমস আইনে কনটেইনার জট এড়াতে শুল্কায়নের ১০ দিনের মধ্যে শুল্ক-কর পরিশোধ করে বন্দর থেকে পণ্য খালাসের বাধ্যবাধকতা রাখা হয়েছে। এ সময়ের মধ্যে পণ্য খালাসে ব্যর্থ হলে ১০ শতাংশ হারে সুদ পরিশোধ করতে হবে।

'মহেশখালী-কুতুবদিয়া সমন্বিত উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ' আইনের চূড়ান্ত অনুমোদন

কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দরে উন্নয়ন কর্মকাণ্ড পরিচালনায় 'মহেশখালী-কুতুবদিয়া সমন্বিত উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ' গঠনের সিদ্ধান্ত নিয়েছে সরকার। এ লক্ষ্যে মহেশখালী-কুতুবদিয়া সমন্বিত উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ আইনের চূড়ান্ত অনুমোদন দিয়েছে মন্ত্রিসভা।

২৯ জুলাই প্রধানমন্ত্রির সভাপতিত্বে মন্ত্রিসভা বৈঠকে এ অনুমোদন দেওয়া হয়। বৈঠক শেষে সচিবালয়ে ফিরে ব্রিফিংয়ে মন্ত্রিপরিষদ সচিব মো. মাহবুব হোসেন বলেন, গত ১৭ এপ্রিল মহেশখালী সমন্বিত উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ আইনের নীতিগত অনুমোদন হয়। মহেশখালীতে যে ডেভেলপমেন্ট হচ্ছে, ওখানকার কার্যক্রম যাতে সমন্বয় করা যায়, সেজন্য অথরিটি করা হয়েছিল।

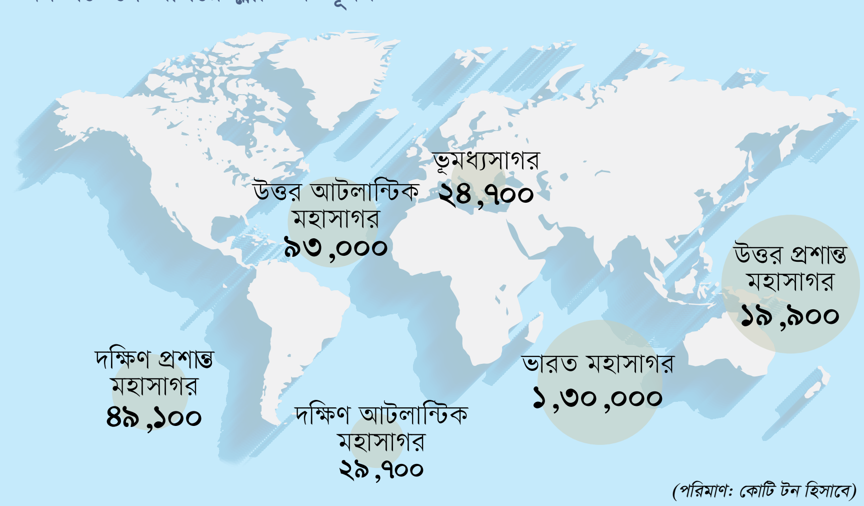
তিনি বলেন, নীতিগত অনুমোদনের পর আজ এটি চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য উপস্থাপন করা হয়। চূড়ান্ত অনুমোদন করা হয়েছে। তবে সামান্য পরিবর্তন আছে। আগে নাম ছিল 'মহেশখালী সমন্বিত উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ'। এখন প্রস্তাব করা হয়েছে 'মহেশখালী-কুতুবদিয়া সমন্বিত উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ'। কুতুবদিয়া শব্দটি যোগ হবে। কারণ যে জমির এলাকা নিয়ে এই অথরিটি হবে, সেখানে কুতুবদিয়ার জমি আছে।

মন্ত্রিপরিষদ সচিব বলেন, ৫৫ হাজার ৯৬৮ একর জমি নিয়ে প্রকল্প এলাকার যে মাস্টারপ্ল্যান হবে, সেখানে যেন পরিবেশ সংরক্ষণ করা হয়, লবণ চাষ, পান চাষও যেন সুরক্ষিত থাকে, তা নিশ্চিত করা হয়েছে। দেশি-বিদেশি বিনিয়োগ যাতে ঘটে, তাতে প্রাতিষ্ঠানিক সহায়তা দিতে এটি করা হচ্ছে।

প্লাস্টিক বর্জ্যে সামুদ্রিক দূষণ

১৯৫০-এর দশক থেকে ২০২০ সাল পর্যন্ত বিশ্বে প্রায় ৯৩০ কোটি টন প্লাস্টিক উৎপাদন হয়েছে। এর মধ্যে এক-চতুর্থাংশেরও কম প্লাস্টিক বর্তমানে ব্যবহৃত হচ্ছে। রিসাইকেল করা হয়েছে মাত্র ৬০ কোটি টন প্লাস্টিক। প্রতি বছর আমরা প্রায় ৪০ কোটি টন প্লাস্টিক বর্জ্য তৈরি করি। আনুমানিক ৪০ শতাংশ প্লাস্টিক পণ্য এক মাসের মধ্যে বর্জ্য হিসেবে ফেলে দেওয়া হয়। প্লাস্টিক বর্জ্যের একটি বড় অংশ (বছরে ১ কোটি টন) সাগরে গিয়ে পড়ে, যা সামুদ্রিক পরিবেশকে মারাত্মক হুমকিতে ফেলে দিচ্ছে। কিছু গবেষণায় দেখা গেছে, সবচেয়ে বেশি প্লাস্টিক দূষণ করে চীন। তবে মাথাপিছু হিসাব করলে প্লাস্টিক দূষণকারী দেশের তালিকায় সবার ওপরে রয়েছে যুক্তরাষ্ট্র।

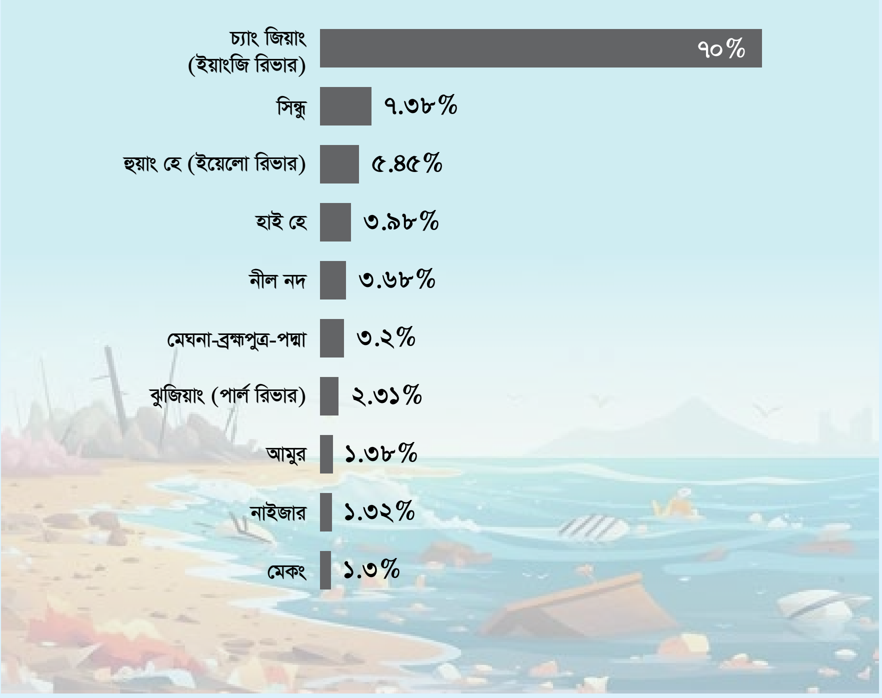
অঞ্চলভেদে সাগরে প্লাস্টিক দূষণ



(পরিমাণ: কোটি টন হিসাবে)

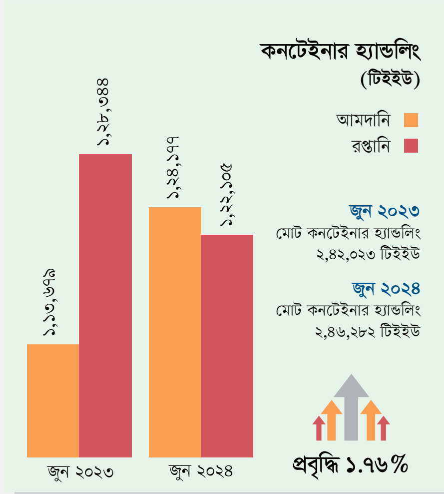
সামুদ্রিক প্লাস্টিক দূষণের জন্য দায়ী শীর্ষ ১০ নদী

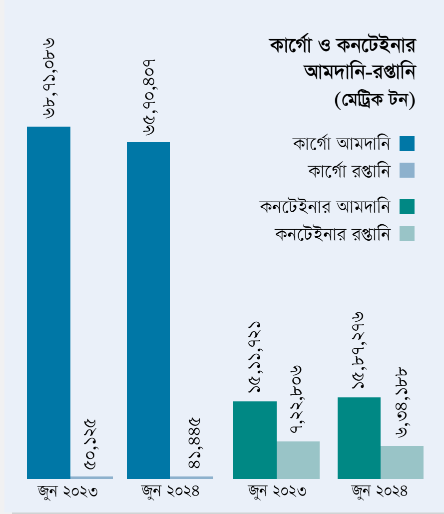
(প্রতিবছর প্রায় ২১ লাখ ৫০ হাজার টন প্লাস্টিক বর্জ্য সাগরে নিয়ে ফেলে ১০টি নদী)



সূত্র: স্ট্যাটিস্টা/জাতিসংঘ

২০২৩ ও ২০২৪ সালের জুন মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ
১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বহিঃসহকারী

MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority