জুলাই ২০২১ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ০৭

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

যুগোপযোগী আধুনিক বন্দর বাস্তবায়নে
বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি

পোর্ট কল অপটিমাইজেশন ও কার্যকর তথ্য ব্যবস্থাপনা

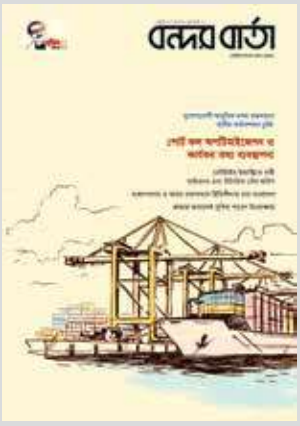
মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে নারী
আইএমও এবং উইসটার যৌথ জরিপ

বঙ্গোপসাগর ও ভারত মহাসাগরে স্থিতিশীলতা চায় বাংলাদেশ

জাহাজ ভাসালেই সুবিধা পাবেন উদ্যোক্তারা

জুলাই ২০২১
বর্ষ ০৬, সংখ্যা ০৭

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মো. শফিউল আজম খান
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

প্রকাশক চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ-এর পক্ষে
কনটেন্ট পরিকল্পনা ও প্রণয়ন,
ডিজাইন, প্রকাশনা:
ENLIGHTEN | VIBES
বাড়ি ০৬, সড়ক ০৩, সেক্টর ০৫
উত্তরা, ঢাকা-১২৩০
ফোন: ০২-৪৮৯৫৬৭৪৮
ইমেইল: enlightenvibes@gmail.com

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

সম্পাদকীয়

সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার, দক্ষতা আর প্রযুক্তিগত উন্নয়ন চট্টগ্রাম বন্দরকে এগিয়ে নিয়ে যাচ্ছে লক্ষ্য অর্জনের দিকে

মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট খাতকে সর্বোতভাবে টেকসই করে গড়ে তুলতে সাম্প্রতিক বছরগুলোয় পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের ওপর বেশ জোর দেওয়া হচ্ছে। জাহাজগুলোকে যাত্রাপথে প্রয়োজনের খাতিরেই বিভিন্ন বন্দরে যাত্রাবিরতি দিতে হয়। কখনো শিডিউলের মধ্যে থেকে, আবার কখনো পরিকল্পনার বাইরে গিয়ে। আবার বন্দরগুলোকেও একই সময়ে একাধিক জাহাজকে সেবা দিতে হয়। ফলে অনেক সময় দেখা যায়, ব্যস্ত বন্দরগুলোয় জাহাজের অপেক্ষমাণ থাকার সময়টা দীর্ঘতর হচ্ছে। এই সমস্যা নিরসনে পথ দেখাচ্ছে পোর্ট কল অপটিমাইজেশন। এটি শিপিং কোম্পানি, টার্মিনাল ও অন্য সেবাদানকারীদের পরিবেশগত বিরূপ প্রভাব কমানো এবং সুরক্ষা ও নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা উন্নতকরণের সুযোগ করে দেয়।

প্রথাগতভাবে এতদিন বন্দরগুলোয় 'আগে আসলে আগে সেবা' মূলনীতির ওপর ভিত্তি করে সেবা দেওয়া হলেও এখন বিভিন্ন বন্দর কর্তৃপক্ষ পূর্বপ্রতিশ্রুত সময়ে সেবা প্রদানের নীতিতে হাঁটতে চাইছে। আর এই যুগান্তকারী পরিবর্তনের পরিকল্পনা সাজাতে বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোর জন্য গুরুত্বপূর্ণ লাইফ লাইন হিসেবে কাজ করছে আগে থেকে অনুমান করার সক্ষমতা। পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের একটি বড় সুবিধাই হলো প্রেডিক্টেবিলিটি বা অনুমেয়তা বৃদ্ধি, যা শিপিং কোম্পানিগুলোর শিডিউলিং ও প্ল্যানিংয়ে সহায়ক ভূমিকা রাখছে। আর পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের সাফল্য নির্ভর করে বন্দরের তথ্য ব্যবস্থাপনার ওপর। পোর্ট কল অপটিমাইজেশন ও কার্যকর তথ্য ব্যবস্থাপনা নিয়েই আমাদের এবারের মূল আয়োজন।

বাংলাদেশের ক্রমবর্ধমান অর্থনীতির চাহিদা পূরণে চট্টগ্রাম বন্দরকে প্রতিনিয়তই নিজের দক্ষতার পরিচয় দিতে হচ্ছে, বাড়াতে হচ্ছে সক্ষমতা। জনবলের সর্বোত্তম ব্যবহার আর প্রযুক্তিগত উৎকর্ষতায় নিজেকে সমৃদ্ধ করতে হচ্ছে। সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার, দক্ষতা আর প্রযুক্তিগত উন্নয়নের মাধ্যমে লক্ষ্য অর্জনের একাগ্রতা চট্টগ্রাম বন্দরকে এগিয়ে নিয়ে যাচ্ছে। ২০২০ সালের লয়েড'স লিস্টে চট্টগ্রাম বন্দর বিশ্বের শত ব্যস্ত বন্দরের মধ্যে ৫৮তম অবস্থানে রয়েছে। কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়েও নতুন নতুন মাইলফলক পেরিয়ে যাচ্ছে। অতিমারির মতো বৈশ্বিক সংকটকালেও থেমে থাকেনি বন্দরের অগ্রযাত্রা। বিগত ২০২০-২১ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর কনটেইনার, কার্গো ও জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের তিনটি সূচকেই প্রবৃদ্ধি অর্জন করেছে। নানা সীমাবদ্ধতা নিয়েও এই সফলতা এমনি এমনি আসেনি, এর পেছনে রয়েছে একটি সুনির্দিষ্ট ও সুবিন্যস্ত কর্মপরিকল্পনা, তার যথাযথ বাস্তবায়ন এবং বন্দরে সুশাসন প্রতিষ্ঠা করা। আর এই কাজটিই করছে বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি বা অ্যানুয়াল পারফরম্যান্স এগ্রিমেন্ট (এপিএ)।

সরকারি দপ্তর বা প্রতিষ্ঠানগুলোর কাজে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা বৃদ্ধি, ফলাফলধর্মী কাজে উৎসাহ প্রদান এবং কর্মদক্ষতা মূল্যায়নের মাধ্যমে অভীষ্ট লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য ২০১৪-১৫ অর্থবছরে কার্যসম্পাদন ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির আওতায় এপিএ প্রবর্তন করে সরকার। প্রতিষ্ঠানের রূপকল্প, অভিলক্ষ্য ও কৌশলগত উদ্দেশ্য বাস্তবায়ন এপিএর অগ্রাধিকারে থাকে। চট্টগ্রাম বন্দরের কৌশলগত উদ্দেশ্য বাস্তবায়নে যেসব বিষয়কে এপিএতে অগ্রাধিকার দেওয়া হয়, তার মধ্যে অন্যতম রূপকল্প-২০৪১, ডেল্টা প্ল্যান-২১০০ ও এসডিজির লক্ষ্যমাত্রা। মন্ত্রণালয়ের প্রত্যক্ষ মনিটরিং ও কর্তৃপক্ষের নিরলস প্রচেষ্টায় সর্বশেষ অর্থবছরে (২০২০-২১) এপিএর ৭টি পূর্বনির্ধারিত লক্ষ্য শতভাগ অর্জন করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। এগুলো হলো সংরক্ষণ ড্রেজিং, কার্গো হ্যান্ডলিং, কনটেইনার হ্যান্ডলিং, ৩০ হাজার বর্গমিটার নতুন কনটেইনার ইয়ার্ড নির্মাণ, সার্ভিস জেটি নির্মাণ, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ ও মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্প। বিগত বছরগুলোতেও এপিএর লক্ষ্যমাত্রা পূরণের মধ্য দিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর আধুনিক ও যুগোপযোগী হওয়ার চলমান প্রক্রিয়াকে ত্বরান্বিত করেছে। পাশাপাশি ডিজিটাল ব্যবস্থা প্রচলন করে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিত করা এবং দক্ষতা বাড়ানোও সম্ভব হচ্ছে। চট্টগ্রাম বন্দরের বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ রচনায়।

দেরিতে হলেও এই প্রথম শিপিংয়ের অভিভাবক সংস্থা আইএমও মেরিটাইম সেক্টরে কর্মরত নারীদের নিয়ে কেন্দ্রীয় কোনো জরিপ করছে। 'উইমেন ইন মেরিটাইম-আইএমও অ্যান্ড উইসটা ইন্টারন্যাশনাল সার্ভে-২০২১' শীর্ষক এ জরিপে ইন্ডাস্ট্রিতে নারীদের সংখ্যা, নারী-পুরুষ অনুপাত, কোন পদে তাঁদের অংশগ্রহণ কত, কোন ধরনের পদে তাঁরা তুলনামূলক পিছিয়ে আছেন, প্রতিষ্ঠান-দেশ-মহাদেশভিত্তিক সুযোগ-সুবিধা-অগ্রগতি-বৈষম্যের একটা সার্বিক চিত্র পাওয়া যাবে। টেকসই ভবিষ্যৎ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে কীভাবে আরও বৈচিত্র্যময় জনশক্তি গড়ে তোলা যায়, সে জন্য বহুমুখী পদক্ষেপ নেওয়া হচ্ছে। এ সকল কার্যাবলির অংশ হিসেবে আয়োজিত এ জরিপে বৈচিত্র্য এবং লৈঙ্গিক সাম্য অর্জনে কতখানি এগোনো গেল, সেটাও পরিষ্কার বোঝা যাবে। 'অন্য আলো' বিভাগে এ নিয়ে রয়েছে বিশেষ প্রতিবেদন।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

প্রধান রচনা

বঙ্গ থেকে বঙ্গবন্ধুর বাংলাদেশ
গাঙ্গেয় পললভূমির রূপান্তরের আখ্যান

০৪

মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টের বিভিন্ন অংশীজনের মধ্যে রয়েছে বন্দর, শিপিং লাইন ও বন্দর ব্যবহারকারী মার্চেন্টরা। তাদের প্রত্যেকেরই সম্পদ ও অবকাঠামো সীমিত। তা সত্ত্বেও সবারই লক্ষ্য থাকে নিজেদের অবস্থানে থেকে গ্রাহকদের সর্বোচ্চ সেবা প্রদান করা। আর তাদের এই লক্ষ্য পূরণে যে উদ্যোগ কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারে, তা হলো পোর্ট কল অপটিমাইজেশন। এক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের মধ্যেই একটি যোগসূত্র গড়ে উঠতে হবে।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসে রাজস্ব আদায়ে ৫০ হাজার কোটি টাকার মাইলফলক
- লকডাউনে বেসরকারি আইসিডি থেকে পণ্য খালাসের প্রস্তাব চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের
- সংস্কারের জন্য বন্দরের ৭টি জেটিতে স্ক্র্যাপবাহী জাহাজ ভেড়ানো সাময়িক বন্ধ
- রাষ্ট্রীয় কোষাগারে ৩ হাজার কোটি টাকা দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ
- হংকংয়ে বাংলাদেশের জাহাজ কোয়ারেন্টিনে
- সাগরে জাহাজ ভাসালেই সুবিধা পাবেন উদ্যোক্তারা
- বঙ্গোপসাগর ও ভারত মহাসাগরে স্থিতিশীলতা চায় বাংলাদেশ
- মোংলা বন্দরে পৌঁছেছে বঙ্গবন্ধু রেলসেতুর নির্মাণসামগ্রী
- কনটেইনার হ্যান্ডলিং বিল অনলাইনে পাঠাবে চট্টগ্রাম বন্দর
- বে-টার্মিনাল প্রকল্প এলাকায় খাসজমি অধিগ্রহণের অনুমোদন দিয়েছে সরকার
- সমুদ্রপথে প্রথমবার গাছের চারা রপ্তানি
- প্রধানমন্ত্রীর করোনা তহবিলে ২৫ কোটি টাকা অনুদান দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর
- রিজার্ভ ৪ হাজার ৬০০ কোটি ডলার ছাড়িয়েছে

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৪

- মেয়াদোত্তীর্ণ চুক্তিতে কাজ করা ক্রুর সংখ্যা বেড়েছে
- বৈশ্বিক বহরে জাহাজের সংখ্যা বৃদ্ধির গতি কমবে
- বর্ধিষ্ণু নৌপরিবহন ব্যয় সরবরাহকারীদের বিকল্প নিয়ে ভাবাচ্ছে
- অফশোর উইন্ড প্রকল্পে শতাধিক নতুন জাহাজ প্রয়োজন হবে
- পারস্পরিক সমন্বয় বাড়াতে ১৯ বন্দর কর্তৃপক্ষের মধ্যে সমঝোতা
- দ্বিতীয় আইএমডিইসিতে গুরুত্ব পাবে পশ্চিম আফ্রিকার সমুদ্রনিরাপত্তা
- ২০২০ সালে ইইউ মেরিটাইম ট্রাফিক কমেছে ১০%
- নিঃসরণ কমাতে নতুন পদক্ষেপ আইএমওর
- ক্যানাল ইস্তাম্বুলের কাজ আনুষ্ঠানিকভাবে শুরু
- নাইজেরিয়ার ডিপ ব্লু-প্রজেক্টকে শিপিং ইন্ডাস্ট্রির সাধুবাদ
- বিকল্প জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়ার ব্যবহার নিয়ে গবেষণা চালাবে ২৩ প্রতিষ্ঠান
- সাগরে প্লাস্টিক দূষণ ঠেকাতে বিমকোর উদ্যোগ
- বাল্টিকে পরিবেশবান্ধব বাংকার হাব প্রতিষ্ঠার প্রস্তাব আন্তর্জাতিক কনসোর্টিয়ামের
- এক্সিলারেশন প্রোগ্রামের জন্য ১৫ প্রতিষ্ঠানকে বাছাই করেছে পোর্টএক্সএল
- সাপ্লাই চেইন ঠিক রাখতে কনটেইনার শিপ ভাড়া করেছে হোম ডিপো
- যুক্তরাষ্ট্রের জিডিপিতে বেসরকারি শিপইয়ার্ডগুলোর অবদান ৪২৪০ কোটি ডলার
- মহামারির প্রভাব কাটিয়ে বন্দরের ব্যবসা বাড়াতে উদ্যোগী বিপিএ
- ২০২০ সালে জার্মানির জাহাজনির্মাণ খাতে আয় কিছুটা কমেছে

১৯

এসডিজি অর্জনে দ্রুত এগিয়ে যাওয়া শীর্ষ তিন দেশের একটি বাংলাদেশ

বিশ্বে শান্তি ও সমৃদ্ধি নিশ্চিত করার লক্ষ্যে জাতিসংঘ ২০১৫ সালে এসডিজি প্রণয়ন করে। তখন বাংলাদেশের স্কোর ছিল ৫৯ দশমিক শূন্য ১ শতাংশ। দ্রুতই লক্ষ্যমাত্রা পূরণের পথে বাংলাদেশের বর্তমান সূচক দাঁড়িয়েছে ৬৩ দশমিক ২৬ শতাংশে।

এসডিজি সূচকে অবস্থান	এসডিজি সূচকে স্কোর	স্পিলওভার স্কোর
১০৯/১৬৫	৬৩.৫	৯৯.৩

ইন্ডি ইনফোগ্রাফিক্স

০৮

বিশেষ রচনা

যুগোপযোগী আধুনিক বন্দর বাস্তবায়নে বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি

সরকারের রূপকল্প-২০৪১ এর সাথে সামঞ্জস্য রেখে দক্ষ, নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব বন্দর বাস্তবায়নের রূপকল্প নির্ধারণ করেছে কর্তৃপক্ষ। রূপকল্পের লক্ষ্য অর্জনে নির্ধারণ করেছে অভিলক্ষ্য। এসব অভিলক্ষ্য অর্জনে টেকসই উন্নয়ন, পরিবেশবান্ধব বন্দর ও কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রযুক্তি নির্ভর দক্ষতা বৃদ্ধির ওপর জোর দেওয়া হয়েছে। তাছাড়া ক্রমবর্ধমান অর্থনীতির চাহিদা পূরণে চট্টগ্রাম বন্দরকে নিজের দক্ষতার পরিচয় দিতে হচ্ছে প্রতিনিয়ত, বাড়াতে হচ্ছে সক্ষমতা। জনবলের সর্বোত্তম ব্যবহার আর প্রযুক্তিগত উৎকর্ষতায় নিজেকে সমৃদ্ধ করতে হচ্ছে। নিত্য চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার এই পথকে সুগম করতে আশীর্বাদ হয়ে এসেছে বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি।

১৮

অন্য আলো

মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে নারী: আইএমও এবং উইসটার যৌথ জরিপ

মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে নারী পেশাজীবীদের সংখ্যা এখন আর নগণ্য নয়। ইঞ্জিনরুম সহকারী, অসম সাহসী নাবিকের মতো তৃণমূল থেকে শুরু করে বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় শিপিং লাইন আর ব্যস্ততম বন্দরের প্রধান নির্বাহী পদে আজকের নারীরা উঠে এসেছেন নিজেদের পরিশ্রম আর যোগ্যতার গুণে। নৌপরিবহন এবং সমুদ্রচারী নারীদের অবস্থান, সংখ্যা, ভূমিকা ও নারী-পুরুষ অনুপাতবিষয়ক সার্বিক পরিস্থিতি সম্পর্কে বেজলাইন ডাটা সংগ্রহের উদ্যোগ নিয়েছে আইএমও এবং উইসটা।

পোর্ট কল অপটিমাইজেশন ও কার্যকর তথ্য ব্যবস্থাপনা

মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টের বিভিন্ন অংশীজনের মধ্যে রয়েছে বন্দর, শিপিং লাইন ও বন্দর ব্যবহারকারী মার্চেন্টরা। তাদের প্রত্যেকেরই সম্পদ ও অবকাঠামো সীমিত। তা সত্ত্বেও সবারই লক্ষ্য থাকে নিজেদের অবস্থানে থেকে গ্রাহকদের সর্বোচ্চ সেবা প্রদান করা। আর তাদের এই লক্ষ্য পূরণে যে উদ্যোগ কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারে, তা হলো পোর্ট কল অপটিমাইজেশন।

শরিফুল আলম শিমুল

বৈশ্বিক বাণিজ্যে তথা পণ্য পরিবহনের একটা গুরুত্বপূর্ণ অংশজুড়ে রয়েছে সমুদ্রপথ। মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট একটি সুবিস্তৃত প্রক্রিয়া, যা পরিচালিত হয় সুনিয়ন্ত্রিত ও স্ব-সংগঠিত ইকোসিস্টেমের মধ্যে। আর এই ইকোসিস্টেমের উপাদান হিসেবে রয়েছে বিভিন্ন অংশীজন, যাদের নিজ নিজ কার্যক্রম সমন্বিতভাবে শিপিং খাতে প্রাণ সঞ্চার করেছে। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের শৃঙ্খলে প্রত্যেক অংশীজনের ভূমিকাই সমানভাবে গুরুত্বপূর্ণ। তাই এ খাতের টেকসই উন্নয়নে সবার মধ্যে পারস্পরিক মিথস্ক্রিয়ার সম্পর্ক থাকা অত্যাবশ্যকীয়। আর এই সম্পর্ক কার্যকরভাবে গড়ে তুলতে পারে পোর্ট কল অপটিমাইজেশন।

কেবল একটি পক্ষের উদ্যোগে পোর্ট কলের সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার সম্ভব নয়। এক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট সব পক্ষের মধ্যেই একটি যোগসূত্র গড়ে উঠতে হবে। যার যার কাছে যে তথ্য রয়েছে, তা অন্যদের সঙ্গে বিনিময় করতে পারলে তবেই সুফল মিলবে। একটি জাহাজ কখন বন্দরে নোঙর করলে যতটা দ্রুত সম্ভব সেবা নিয়ে বেরিয়ে যেতে পারবে, সেই সম্ভাব্যতা সম্পর্কে আগেভাগেই সঠিক অনুমান করতে পারলে এবং সে অনুযায়ী পরিকল্পনা সাজাতে পারলে শিপিং কোম্পানি, বন্দর কর্তৃপক্ষ ও গ্রাহক–সবারই লাভ। ডিজিটাল ডাটা শেয়ারিংয়ের অত্যাধুনিক প্রযুক্তি আমাদের সেই সুযোগ করে দিয়েছে। আর এই সুযোগ কাজে লাগাতে প্রয়োজন পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের উদ্যোগ গ্রহণ ও তার বাস্তবায়ন।

মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট খাতকে সর্বোতভাবে টেকসই করে গড়ে তুলতে সাম্প্রতিক বছরগুলোয় পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের ওপর বেশ জোর দেওয়া হয়েছে। ঠিক কোন পদ্ধতি অনুসরণ করলে এর সর্বোচ্চ সুবিধা নিশ্চিত করা যাবে কিংবা সেবাদানকারী বন্দরের সঙ্গে যাত্রারত জাহাজ এবং পূর্ব ও পরবর্তী বন্দরগুলোর যোগাযোগের মানদণ্ড কীরূপ হবে, তা নির্ধারণের জন্য বিভিন্ন উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে এরই মধ্যে। আর এই অগ্রগতিকে কাজে লাগিয়ে পোর্ট ও টার্মিনালগুলো তাদের গ্রাহকসেবার মান আরও উন্নত করার চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে।

পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের বেশকিছু সুবিধা এরই মধ্যে মিলতে শুরু করেছে। তার মধ্যে বড় একটি সুবিধা হলো প্রেডিক্টেবিলিটি বা অনুমেয়তা বৃদ্ধি, যা শিপিং কোম্পানিগুলোর শিডিউলিং ও প্ল্যানিংয়ে সহায়ক ভূমিকা রাখছে। তবে শুধু যে জাহাজগুলোই এর উপকারভোগী হচ্ছে, তা নয়। বরং বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোও এর সুবিধা পাচ্ছে।

প্রথাগতভাবে এতদিন বন্দরগুলোয় 'আগে আসলে আগে সেবা' মূলনীতির ওপর ভিত্তি করে সেবা দেওয়া হলেও এখন বিভিন্ন বন্দর কর্তৃপক্ষ পূর্বপ্রতিশ্রুত সময়ে সেবাপ্রদানের নীতিতে হাঁটতে চাইছে। আর এই যুগান্তকারী পরিবর্তনের পরিকল্পনা সাজাতে বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোর জন্য গুরুত্বপূর্ণ লাইফ লাইন হিসেবে কাজ করছে আগে থেকে অনুমান করার সক্ষমতা।

আসলে ব্যবসায়িক লক্ষ্য যা-ই হোক না কেন, পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের সুবিধাভোগী হয় সংশ্লিষ্ট সব পক্ষই। বন্দরকেন্দ্রিক পেক্ষাপটে দেখা যায়, বিদ্যমান সম্পদ ও অবকাঠামোর সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহারের চাপ থাকে বন্দর পরিচালনাকারীদের ওপর। আর জাহাজকেন্দ্রিক প্রেক্ষাপটে সর্বোত্তম কার্যকরভাবে একাধিক বন্দরে কাজ সম্পাদনের চাপ থাকে জাহাজগুলোর ওপর। কনটেইনার শিপিং কোম্পানিগুলো সাধারণত পোর্ট রোটেশন স্কিমের অধীনে তাদের কার্যক্রম পরিচালনা করে। আর এক্ষেত্রে একাধিক বন্দরে যেতে হয় জাহাজগুলোকে। একটি জাহাজ কেবল একটি বন্দরেই যাবে, শিপিং কোম্পানিগুলোর ব্যবসা এমন ভিত্তির ওপর গড়ে ওঠেনি। বন্দরকেন্দ্রিক বা জাহাজকেন্দ্রিক যে প্রেক্ষাপটেই হোক না কেন, পোর্ট

কল অপটিমাইজেশনের গুরুত্ব অস্বীকার করার সুযোগ নেই কোনোভাবেই।

পোর্ট কল কী?

কোনো নির্দিষ্ট যাত্রাপথে একটি জাহাজকে পণ্য খালাস-বোঝাই বা জ্বালানি গ্রহণের মতো কাজের জন্য বিভিন্ন বন্দরে যাত্রাবিরতি দিতে হয়। একেই বলা হয় পোর্ট কল। শিপিং মনিটরিং, রিপোর্টিং অ্যান্ড ভেরিফিকেশন (এমআরভি) রেগুলেশনে পোর্ট কলকে সংজ্ঞায়িত করা হয়েছে এভাবে– কোনো একটি বন্দরে কার্গো জাহাজগুলোর পণ্য লোডিং অথবা আনলোডিং এবং প্যাসেঞ্জার ক্রুজশিপের যাত্রী তোলা অথবা নামানোর জন্য যাত্রাবিরতি দেওয়াটাই হলো পোর্ট কল। এটি একটি টেকনিক্যাল টার্ম যা সব অফিশিয়াল শিপিং ডকুমেন্টে ব্যবহার করা হয়।

পোর্ট কল অপটিমাইজেশন

আধুনিক মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টে পোর্ট কল অবিচ্ছেদ্য একটি অংশে পরিণত হয়েছে। জাহাজগুলোকে যাত্রাপথে প্রয়োজনের খাতিরেই বিভিন্ন বন্দরে যাত্রাবিরতি দিতে হয়, কখনো শিডিউলের মধ্যে থেকে, আবার কখনো পরিকল্পনার বাইরে গিয়ে। আবার বন্দরগুলোকেও একই সময়ে একাধিক জাহাজকে সেবা দিতে হয়। ফলে অনেক সময় দেখা যায়, ব্যস্ত বন্দরগুলোয় জাহাজের অপেক্ষমাণ থাকার সময়টা দীর্ঘতর হচ্ছে। এই সমস্যা নিরসনে দারুণ এক সমাধান হলো পোর্ট কল অপটিমাইজেশন। এটি শিপিং কোম্পানি, টার্মিনাল ও অন্য সেবাদানকারীদের পরিবেশগত বিরূপ প্রভাব কমানো এবং সুরক্ষা ও নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা উন্নতকরণের সুযোগ করে দেয়।

পোর্ট কল অপটিমাইজেশন নিয়ে আলোচনার মাধ্যমে শিপিং কোম্পানি, তাদের এজেন্ট ও বন্দর কর্তৃপক্ষগুলো আসলে এমন একটি সমাধান খুঁজে পেতে চাইছে, যা থেকে সব ধরনের বাণিজ্য, প্রতিটি বন্দর ও অংশীজন সুফল পাবে।

প্রতিটি বন্দরেরই নিজস্ব কিছু কর্মপদ্ধতি ও নিয়মাচার রয়েছে। শিপিং কোম্পানিগুলোকে এসব মেনেই কার্যক্রম পরিচালনা করতে হয়। একটি শিপিং কোম্পানির প্রতিটি যাত্রার পরিকল্পনা হতে হয় স্বতন্ত্র। কারণ একটি বন্দরের সঙ্গে আরেকটির প্রতিযোগিতা থাকতে পারে। তাই প্রতিটি বন্দরকেন্দ্রিক প্রকল্পগুলো হয় স্বকীয়।

পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের উদ্যোগ গ্রহণ ও বাস্তবায়নের প্রক্রিয়াটি কয়েকটি পর্যায়ে বিভক্ত। এগুলো হলো–

১. জাহাজমালিকদের সবচেয়ে বড় আন্তর্জাতিক সংগঠন বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো) চুক্তি ও ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) রেজল্যুশনের ভিত্তিতে পোর্ট কলের চলমান বৈশ্বিক চর্চার সঙ্গে ঐকমত্য পোষণ করা;

২. এই চর্চার জন্য ন্যূনতম তথ্য সরবরাহের সুযোগের বিষয়ে একমত হওয়া;

৩. তথ্য বিনিময়-সংক্রান্ত বিদ্যমান বৈশ্বিক কার্যকর সংজ্ঞার বিষয়ে সহমত পোষণ করা;

৪. তথ্যের মালিককে পোর্ট কল ইনফরমেশন বিনিময়ের সুযোগ দেওয়া;

৫. বিদ্যমান বৈশ্বিক তথ্যের সংজ্ঞা, ফরম্যাট ও প্ল্যাটফর্মের বিষয়ে একমত হওয়া;

৬. তথ্যের মালিকের কাছে থাকা তথ্য গ্লোবাল সার্ভিসের সঙ্গে বিনিময় করা;

৭. তথ্যের গুণগত মানের নিশ্চয়তার বিষয়ে ঐকমত্যে পৌঁছানো;

৮. তথ্য বিনিময়ের জন্য প্রণোদনার ব্যবস্থা করা;

৯. আইএমও ও আইএইচওর কর্মসূচির সঙ্গে যুক্ত হওয়া।

ইন্টারন্যাশনাল টাস্কফোর্স পোর্ট কল অপটিমাইজেশন

পোর্ট কল অপটিমাইজেশন প্রক্রিয়াকে বেগবান করতে শিপিং খাতসংশ্লিষ্ট বিভিন্ন অংশীজনকে নিয়ে যাত্রা হয় ইন্টারন্যাশনাল টাস্কফোর্স পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের। মূলত পোর্ট কল ডাটা কোয়ালিটি উন্নত করা এবং ইন্টারন্যাশনাল হারবার মাস্টার্স অ্যাসোসিয়েশনের সদস্যরা (আইএইচএমএ) যেন এই তথ্য খুব সহজেই পেতে পারে, সেই তাগাদা থেকেই মূলত এই টাস্কফোর্সের যাত্রা।

মনে রাখতে হবে, ইন্টারন্যাশনাল টাস্কফোর্স পোর্ট কল অপটিমাইজেশন হলো একটি নিরপেক্ষ সংস্থা। এর কাজ পরামর্শ দেওয়া। বিভিন্ন সলিউশন প্রোভাইডারকে প্রমোট করা এর কাজ নয়।

পোর্ট ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেমস (পিএমআইএস)

সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন শিল্পের সুরক্ষা ও কার্যকারিতা অনেকখানি নির্ভর করে তথ্য বিনিময়ের ওপর। স্যাটেলাইট ও ইলেকট্রনিক যোগাযোগ ব্যবস্থার দ্রুত অগ্রগতির সুবাদে পোর্ট কমিউনিটি সিস্টেম আজ অনেক সমৃদ্ধ হয়েছে। সমুদ্রবন্দর কমিউনিটির অংশীজন বিভিন্ন পক্ষের মধ্যে উন্নত ইলেকট্রনিক সংযোগ গড়ে উঠেছে। এসব অংশীজনের মধ্যে রয়েছে কাস্টমস, বন্দর কর্তৃপক্ষ, কোস্ট গার্ড ও অন্যান্য সংস্থা।

এই সিস্টেমে হারবার মাস্টার গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেন। শিপ ও শোর বেজড কার্যক্রমে একজন হারবার মাস্টার ক্রমেই তথ্য ব্যবস্থাপকের

ইন্টারন্যাশনাল টাস্কফোর্স

ইন্ডাস্ট্রি পার্টনার: শিপিং ও এজেন্ট

শেল · ভোপ্যাক এজেন্টস · মায়েরস্ক লাইন · সিএমএ সিজিএম লাইন অ্যান্ড এজেন্সি · মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি অ্যান্ড এজেন্সি · ইঞ্চকেপ শিপিং সার্ভিসেস

ইন্ডাস্ট্রি পার্টনার: বন্দর

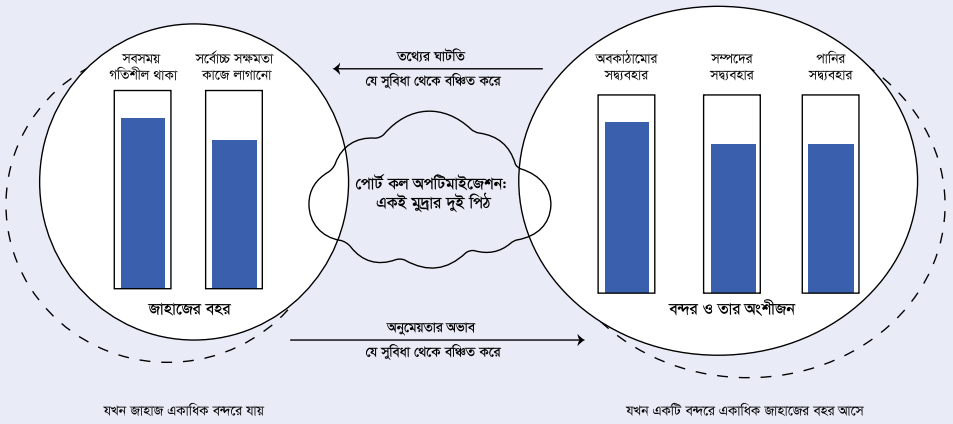
পোর্ট অব গোথেনবার্গ · পোর্ট অব রটারডাম · পোর্ট অব আলহেসিরাস · পোর্ট অব বুসান · পোর্ট অব সিঙ্গাপুর · পোর্ট অব হিউস্টন · পোর্ট অব নিঙ্গবো-ঝৌশান · পোর্ট অব ট্যাঙ্গার মেড

স্ট্যান্ডার্ড পার্টনার

জিএস ওয়ান · ইউকে হাইড্রোগ্রাফিক অফিস

সমর্থনকারী

ইন্টারন্যাশনাল হারবার মাস্টার্স অ্যাসোসিয়েশন · ইন্টারন্যাশনাল হাইড্রোগ্রাফিক অর্গানাইজেশন · মেরিনট্রাফিক · বিমকো · ইউকে পিঅ্যান্ডআই · লয়েড'স মেরিন ইন্টেলিজেন্স ইউনিট · দ্য নটিক্যাল ইনস্টিটিউট · আইএএলএ · গ্রিন অ্যাওয়ার্ড ফাউন্ডেশন · ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব পোর্টস অ্যান্ড হারবারস · ইন্টারকার্গো



পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের জাহাজ ও বন্দরকেন্দ্রিক প্রেক্ষাপট

দায়িত্বে অবতীর্ণ হচ্ছেন। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির ফলে এখন জাহাজের কর্মকর্তারা সহজেই পোর্ট ও টার্মিনালের ওয়েবসাইটে প্রবেশ করতে পারেন এবং ইলেকট্রনিক পদ্ধতিতে রিপোর্টিং করতে পারেন। এমনকি সমুদ্রে থাকা অবস্থাতেই বন্দরে প্রবেশের বিষয়ে পরিকল্পনা সাজানোর সুযোগ পাচ্ছেন তারা।

নটিক্যাল পোর্ট ইনফরমেশন

একটি বন্দরের কর্মদক্ষতা অনেকখানি নির্ভর করে নির্ভরযোগ্য তথ্যের ওপর। ২০০৬ সালে ইন্টারন্যাশনাল হারবার মাস্টার্স অ্যাসোসিয়েশনের (আইএইচএমএ) পঞ্চম কংগ্রেসের একটি কর্মশালা শেষে হারবার মাস্টারদের নির্ভরযোগ্য পোর্ট এন্ট্রি ইনফরমেশন সংগ্রহে সহায়তা করা ও একটি মানসম্পন্ন কাঠামো সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের সামনে হাজির করার লক্ষ্যে একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। ২০০৮ সালের জুলাই থেকে এই কাঠামো আইএইচএমএ'র ওয়েবসাইটে প্রদর্শিত হচ্ছে। মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট খাত-সংশ্লিষ্টরা এই উদ্যোগকে স্বাগতও জানিয়েছে উৎসাহের সঙ্গে। তথ্যপ্রবাহ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে শিপিং কোম্পানি ও বন্দর পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানগুলো মিলে একটি টাস্কফোর্স গ্রহণ করেছে এবং পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের মাধ্যমে মাস্টার ও ইভেন্ট ডাটার সহজলভ্যতা ও গুণগত মান উন্নত করার বিষয়ে কাজ করছে। এই উদ্যোগের ফলে বন্দর, শিপিং লাইন, সেবাদাতা ও টার্মিনালগুলো যেসব সুবিধা পাচ্ছে, সেগুলোর মধ্যে রয়েছে- খরচ কমে যাওয়া, আরও বেশি পরিচ্ছন্ন পরিবেশ, নির্ভরযোগ্যতা বৃদ্ধি ও অধিক সুরক্ষা।

সমুদ্রের গভীরতা, অ্যাডমিশন পলিসি ইত্যাদি তথ্যের প্রবাহ মাস্টার ডাটার সহজলভ্যতা ও গুণগত মান বৃদ্ধি করে। এসব তথ্য ভেসেল/বার্থ কম্প্যাটিবিলিটি নিশ্চিত করে এবং কখন বন্দরে প্রবেশ ও ত্যাগ করা নিরাপদ, সেই বিষয়ে সম্যক ধারণা অর্জনে সহায়ক ভূমিকা রাখে।

এদিকে বার্থে পৌঁছানোর পরিকল্পিত সময়, কার্গো অপারেশন সম্পন্নের আনুমানিক সময় ইত্যাদি ইভেন্ট ডাটার সহজলভ্যতা ও গুণগত মান বৃদ্ধি করে। প্রকৃত সময়োপযোগী তথ্য পাইলটদের বোর্ডিংয়ের বিষয়ে পরিকল্পনা, সব ধরনের পোর্ট সার্ভিসের প্রি-প্ল্যানিং ও পরবর্তী বন্দরের বিষয়ে পরিকল্পনা সাজাতে সহায়ক ভূমিকা রাখে। মাস্টার ও ইভেন্ট ডাটা দুটোই বিদ্যমান নটিক্যাল এবং সাপ্লাই চেইন স্ট্যান্ডার্ড ও ফরম্যাট অনুযায়ী প্রস্তুত করা হয়।

টেকসই খাতের জন্য পোর্ট কল অপটিমাইজেশন

বর্তমানে বিশ্বের অনেক বন্দরেই জাহাজগুলোকে আগে আসলে আগে সেবা ভিত্তিতে সেবা দেওয়া হয়। কিন্তু এই পদ্ধতিতে বন্দরের সীমিত সম্পদের সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহারের পাশাপাশি কার্বন নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। এই সমস্যা দূর করার জন্য পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের চাহিদা দিন দিন বাড়ছে।

আসলে জাস্ট-ইন-টাইম শিপিংয়ের পথে যেসব সমস্যা তৈরি হয়েছে, সেগুলো দূর করার জন্য একটি জাহাজের বন্দরে প্রবেশের পরিকল্পনা ও সেই বন্দরের সেবাপ্রদানের সক্ষমতার মধ্যে সামঞ্জস্য আনা এখন সময়ের দাবি। আইএমওর এজেন্ডাতেও বিষয়টিকে অগ্রাধিকারের তালিকায় রাখা হয়েছে। এছাড়া বিশ্বজুড়ে বন্দরগুলো ডিজিটালাইজেশনের ক্ষেত্রেও অন্যতম একটি জরুরি বিষয় হয়ে দাঁড়িয়েছে এটি।

বিশ্বের সব বন্দরে জাস্ট-ইন-টাইম শিপিং চালু করাকে অন্যতম কঠিন একটি উদ্যোগ মনে করা হয়। তবে শিপিং খাতকে টেকসই করতে ও এই খাতের জনপ্রিয়তা বাড়াতে এর বিকল্প কিছু নেই। পণ্য পরিবহনে ক্যাপিটাল প্রডাক্টিভিটির সঙ্গে এনার্জি এফিশিয়েন্সির প্রত্যক্ষ সংযোগ রয়েছে। আর এই এনার্জি এফিশিয়েন্সির একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ হলো পোর্ট কল অপটিমাইজেশন। ডিজিটাল কনটেইনার শিপিং অ্যাসোসিয়েশনের (ডিসিএসএ) মতো সংস্থাগুলো তাই পোর্ট ভিজিটের প্রমিত চর্চা হিসেবে এবং জাহাজের টার্ন-অ্যারাউন্ড সময় সর্বনিম্নে রাখার জন্য পোর্ট কল অপটিমাইজেশনকে জনপ্রিয় করার চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে।

একটি বন্দরের কার্যক্রম সম্পন্ন করতে কোনো জাহাজের বিলম্ব হওয়ার অর্থ হলো পরবর্তী বন্দরগুলোয় দেরি হওয়া। আগের বন্দরে বিলম্বের কারণে একটি জাহাজকে পরবর্তীতে বিভিন্ন সমস্যায় পড়তে হতে পারে। যেমন–

◆ পরবর্তী বন্দরে প্রকৃত টাইম স্লট অনুযায়ী পৌঁছানোর জন্য জাহাজটিকে স্বাভাবিকের চেয়ে দ্রুত চালাতে হবে এবং আরও বেশি জ্বালানি পোড়াতে হবে। এর ফলে রিটার্ন অন ক্যাপিটাল প্রডাক্টিভিটি ও এনার্জি এফিশিয়েন্সি কমে যাবে।

◆ রোটেশন শিডিউলে থাকা যেকোনো একটি বন্দরে অবস্থানের সময় কমাতে হবে অথবা এড়িয়ে যেতে হবে। এর ফলে ট্রান্সপোর্ট সার্ভিসে গ্রাহকদের ভরসা হারাতে হতে পারে।

◆ পরবর্তী বন্দরে দীর্ঘ সময় ধরে অপেক্ষমাণ থাকতে হতে পারে। এই অলস সময়ে জাহাজের সম্পদের অপটিমাইজেশন কমে যেতে পারে।

ডাটা শেয়ারিংয়ে দরকার আন্তর্জাতিক মানদণ্ড

একেকটি শিপিং লাইনের জাহাজগুলো একাধিক বন্দরের একেকটি নেটওয়ার্কের অধীনে কার্যক্রম পরিচালনা করে। এসব বন্দরের প্রতিটির আবার রয়েছে কার্গো ও শিপ সার্ভিস প্রদানকারী পৃথক নেটওয়ার্ক। প্রায় প্রতিটি বন্দরই বিভিন্ন ধরনের উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জাহাজকে সেবা দিয়ে থাকে। এসব জাহাজে যেসব কার্গো পরিবহন হয়, সেগুলোর মালিক হয় একাধিক। বিশেষ করে কনটেইনারবাহী জাহাজগুলোয় বিভিন্ন আমদানি-রপ্তানিকারকের পণ্য পরিবহন করা হয়। এসব কারণে পোর্ট কলের কার্যকর তথ্য ব্যবস্থাপনার জন্য প্রয়োজন আন্তর্জাতিক মানদণ্ড। আর এই মানদণ্ড তৈরির জন্য আবার দরকার বড়সড় বিনিয়োগ।

এই বিনিয়োগ হতে পারে দুই ধরনের– প্রযুক্তিগত ও মানবসম্পদ উন্নয়ন। বিভিন্ন ফরম্যাট ও স্ট্যান্ডার্ডের সঙ্গে সামঞ্জস্য রাখার জন্য যে তথ্য ব্যবস্থাপনা প্রয়োজন, তার জন্য চাই প্রযুক্তিগত উন্নয়ন। আর এর জন্য বিনিয়োগের কোনো বিকল্প নেই। অন্যদিকে বিভিন্ন বন্দরের চর্চাগত বিভিন্ন বিষয়ে পার্থক্য থাকতে পারে। ফলে পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের আওতায় এসব বন্দরকে এক সুতোয় বাঁধতে গেলে সেখানে সাংস্কৃতিক কিছু পরিবর্তন আনার প্রয়োজনীয়তা দেখা দিতে পারে। তবে কেবল বিনিয়োগ করলেই তো আর চলবে না। সেখান থেকে কোনো রিটার্ন আসবে কিনা, সেই সম্ভাব্যতাও যাচাই করতে হবে। আর এক্ষেত্রে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও), বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো) চুক্তি বা অন্য কোনো কর্তৃপক্ষের বিধিবিধান যেন লঙ্ঘন না হয়, সেটি নিশ্চিত করতে হবে।

ইতিহাস বলে, শিপিং খাতে যেকোনো নতুন নীতি ও পদ্ধতি কার্যকর করাটা বেশ ধীরগতির একটি প্রক্রিয়া। এক্ষেত্রে বিভিন্ন বিষয়ের দিকে সতর্ক দৃষ্টি রাখতে হয়। সংশ্লিষ্ট সব অংশীজনের সহমত পাওয়ার বিষয়ও রয়েছে।

আইএইচএমএ নয়টি পর্যায়ে পোর্ট কল অপটিমাইজেশন ডেভেলপমেন্ট পরিকল্পনা উপস্থাপন করেছে। এর মাত্র প্রথম তিনটি এখন পর্যন্ত সম্পন্ন হয়েছে। সুতরাং, একটি স্ট্যান্ডার্ড পোর্ট কল অপটিমাইজেশন প্রক্রিয়া অনুসরণের চর্চার জন্য আমাদের আরও কিছুদিন অপেক্ষা করতে হবে তা বলেই দেওয়া যায়। তবে আইএমওর নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা পূরণের জন্য পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের কোনো বিকল্প নেই। ২০৫০ সাল নাগাদ শিপিং খাতে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণের পরিমাণ ২০০৮ সালের মাত্রার অর্ধেকে নামিয়ে আনার প্রত্যয় ব্যক্ত করেছে আইএমও। পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের কয়েকটি প্রাথমিক লক্ষ্যমাত্রার

মধ্যে অন্যতম হলো এই নিঃসরণ কমানো। সুতরাং আইএমওর লক্ষ্যমাত্রা পূরণের জন্য হলেও ব্যাপক পরিসরে পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের চর্চা শুরু করা দরকার।

আশার কথা, আইএমও এই উদ্যোগের বিষয়ে একেবারে নিষ্ক্রিয় হয়ে বসে নেই। বরং সংস্থাটির গ্লোবাল ইন্ডাস্ট্রি অ্যালায়েন্স এরই মধ্যে পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের কিছু পরীক্ষা-নিরীক্ষা সম্পন্ন করেছে। এই চর্চা শুরু করলে কী ধরনের সুবিধা মিলবে, তার ডেমোনস্ট্রেশনও করেছে তারা। তবে এর সবকিছুই হয়েছে কাগজে-কলমে, ঐচ্ছিক সরকারি-বেসরকারি সহযোগিতার ভিত্তিতে। এখন যত দ্রুত এর বাস্তবিক প্রয়োগ ঘটানো যাবে, শিপিং খাতের উন্নয়ন ও বৈশ্বিক উষ্ণতা প্রতিরোধ উদ্যোগে তা তত বেশি কার্যকর ভূমিকা রাখতে সক্ষম হবে।

পোর্ট কল অপটিমাইজেশন ও বন্দরকেন্দ্রিক প্রেক্ষাপট

একটি বন্দরে যে এক সময়ে একটিই জাহাজ সেবা নিতে আসবে, তা নয়। একই সময়ে একাধিক জাহাজকে সেবা দিতে হয় একটি বন্দরকে। এমনকি একই শিপিং কোম্পানির একাধিক জাহাজও একই সময়ে কোনো একটি নির্দিষ্ট বন্দরে আসতে পারে। এ অবস্থায় বন্দর কর্তৃপক্ষকে তাদের সীমিত সম্পদের সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার নিয়ে চিন্তায় পড়তে হয়। গড়পড়তায় বন্দরগুলোকে বিভিন্ন ধরনের জাহাজকে সেবা দিতে হয়। এগুলোর মধ্যে রয়েছে কনটেইনার জাহাজ, ওয়েট ও ড্রাই বাল্ক, রেগুলার ও ক্রুজ-বেজড প্যাসেঞ্জার ট্রান্সপোর্ট ইত্যাদি। এসব জাহাজের ব্যবসার উদ্দেশ্যও ভিন্ন ভিন্ন। কনটেইনার জাহাজগুলোকে একই বন্দরে একাধিকবার ভ্রমণ করতে হয়। ক্রুজ জাহাজগুলো হয়তো আগে থেকেই ভ্রমণ পরিকল্পনা সাজানোর সময় পায়। রেগুলার প্যাসেঞ্জার ট্রাফিকের রুট নির্দিষ্ট থাকে বিধায় পরিকল্পনাও সেই অনুযায়ী সাজানো থাকে। আর বাল্ক শিপগুলোর চলাচল অনেকটাই নিয়ন্ত্রিত হয় বাজারদরের কারণে পণ্যের সরবরাহ ও চাহিদায় যে পরিবর্তন ঘটে, তার ওপর। সুতরাং দেখা যাচ্ছে, একেক ধরনের জাহাজের সেবা গ্রহণের চাহিদা ও প্রয়োজনীয়তা একেক রকমের। বন্দরগুলোর জন্য এই ভিন্নতা কিছুটা চ্যালেঞ্জের কারণ হয়ে দাঁড়াতে পারে। আর এই চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় বন্দরগুলোকে দুটি পরিপূরক পদক্ষেপ নিতে হয়। এগুলো হলো শেষ মুহূর্তে পরিকল্পনায় পরিবর্তন আনার মতো নমনীয় অবস্থান গ্রহণ এবং পরিকল্পনার পরিসর যতটা সম্ভব বিস্তৃত করা। আর এ দুটি পদক্ষেপের সঙ্গে পোর্ট কল অপটিমাইজেশন অঙ্গাঙ্গিকভাবে জড়িত।

মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টের ইকোসিস্টেম-জুড়ে রয়েছে তথ্য প্রবাহে প্রবেশাধিকার ও বর্ধিত পরিসরে ডিজিটাল কানেক্টিভিটি। তবে দুঃখজনক হলেও সত্যি যে বিশ্বের অনেক বন্দরই ডিজিটালাইজেশনের ক্ষেত্রে পিছিয়ে রয়েছে। এর ফলে তারা স্মার্ট কনটেইনারের তথ্য সংগ্রহ থেকে বঞ্চিত হয়। অথচ এই স্মার্ট কনটেইনার বন্দর ব্যবস্থাপনায় সময় সাশ্রয়ে কার্যকর ভূমিকা রাখতে সক্ষম হচ্ছে।

পোর্ট কল প্রক্রিয়ায় সমন্বয় মেকানিজমের প্রমিত সংজ্ঞাকে আরও বেশি মানসম্মত করতে এরই মধ্যে উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। এছাড়া সম্পৃক্ত পক্ষগুলোর মধ্যে মিথস্ক্রিয়ার আধুনিকায়নেরও উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। তবে প্রশ্ন উঠতে পারে, বিশ্বের সব বন্দর কি অভিন্ন নীতি মেনে চলবে? সন্দেহ নেই যে, বন্দরের কার্যক্রমে একটি নির্দিষ্ট ধাঁচের বিষয়ে সর্বসম্মতি অর্জনের জন্য আরও কিছুদিন অপেক্ষা করতে হবে। বিশেষ করে বিষয়টি আরও চ্যালেঞ্জ হয়ে দাঁড়াবে সেসব বন্দরের জন্য, যেগুলোয় যথাযথ কোনো প্রতিক্রিয়াশীল পরিচালনা কাঠামো এখনো নেই। যেহেতু সব বন্দর একই নিয়মে পরিচালিত হয় না, সেহেতু কোনো একটি সমাধান সব বন্দরের জন্য কার্যকর না-ও হতে পারে। তবে পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের কিছু সুবিধা সব বন্দরই ভোগ করতে পারে। কখন একটি জাহাজ বন্দরে পৌঁছাবে এবং কখন সেটি বন্দর ছেড়ে যেতে পারবে, সে বিষয়ে একটি আগাম ধারণা দিতে পারে এটি। এক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট সরকার ও সেবাদানকারী সংস্থাগুলোর মধ্যে একটি সমন্বয় গড়ে উঠতে হবে।

বন্দরের কর্মদক্ষতা বাড়ানোর জন্য একটি পরিপূরক অবস্থান গ্রহণ করতে হবে, যেখানে কোনো সুনির্দিষ্ট বন্দর পরিচালনা মডেল বিবেচনায় নেওয়া হবে না। বরং অংশীজনরা পরিস্থিতি অনুযায়ী ক্রমাগত তাদের পরিকল্পনা হালনাগাদ করবে।

জাহাজকেন্দ্রিক প্রেক্ষাপট

একটি বন্দরের বিশাল কর্মযজ্ঞের সঙ্গে বিভিন্ন অংশীজনের সংশ্লিষ্টতা থাকে। আর এসব অংশীজনের সবার সমন্বিত কার্যক্রমের কেন্দ্র হিসেবে কাজ করে বন্দর। এ কারণে বন্দর কর্তৃপক্ষের মূল লক্ষ্য থাকে নিজেদের সম্পদ ও অবকাঠামোর সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার নিশ্চিত করে ভ্যালু যোগ করা। আর শিপিং লাইনগুলোর লক্ষ্য থাকে তাদের বহরে থাকা জাহাজগুলোর সদ্ব্যবহারের মাধ্যমে গ্রাহকদের সেবা দেওয়া। সাধারণত শিপিং লাইনগুলো সম্ভাব্য সর্বোচ্চ গতিতে এক বন্দর থেকে অন্য বন্দরে ছুটে চলার চেষ্টা করে। এছাড়া যতটা দ্রুত সম্ভব বন্দর ত্যাগ করা যায় এবং অপেক্ষমাণ থাকার সময় যতটা কম রাখা যায়, সেই লক্ষ্যও থাকে তাদের। আর এ জন্য পোর্ট কলে সর্বোচ্চ অনুমেয়তা কাম্য থাকে তাদের। আর তাদের এই চাওয়া পূরণ করতে হলে ডিজিটালাইজেশন ও সমন্বিত তথ্য বিনিময় নিশ্চিত করতে হবে।

পরিকল্পনা হতে হবে সর্বাঙ্গিক

পোর্ট কল অপটিমাইজেশনের সর্বোচ্চ সুবিধা পেতে হলে এর পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন হতে হবে সময়োপযোগী ও বাস্তবসম্মত। বর্তমানে যে বন্দরকেন্দ্রিক অ্যাপ্রোচ অনুসরণ করা হচ্ছে, তাতে পূর্ণ সুফল না-ও মিলতে পারে। এর সঙ্গে জাহাজকেন্দ্রিক পেক্ষাপটও বিবেচনায় নিতে হবে। কারণ একেক ধরনের জাহাজের পোর্ট কলের চাহিদা একেক ধরনের হতে পারে। কনটেইনার শিপিং বৈশ্বিক মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টের মাত্র এক-তৃতীয়াংশ প্রতিনিধিত্ব করে। সুতরাং কেবল কনটেইনারবাহী জাহাজকে কেন্দ্র করে পরিকল্পনা সাজালে চলবে না। বরং বাণিজ্য ও সেবার অন্য খাতগুলোকেও বিবেচনায় নিতে হবে। এক কথায়, পোর্ট কল অপটিমাইজেশনে পরিকল্পনা গ্রহণ করতে হবে সব আঙ্গিকে চিন্তাভাবনা করে। এতে করে মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টের অগ্রযাত্রা হবে টেকসই। আধুনিক প্রযুক্তির কল্যাণে তথ্যপ্রবাহের যে সুযোগ তৈরি হয়েছে, তার সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার করাই হবে বুদ্ধিমানের কাজ।

তথ্যসূত্র

মেরিটাইম এক্সিকিউটিভ ও সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলোর ওয়েবসাইট অবলম্বনে

শরিফুল আলম শিমুল
প্রদায়ক, বন্দরবার্তা

যুগোপযোগী আধুনিক বন্দর বাস্তবায়নে বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি

ওমর ফারুক ইমন

বাংলাদেশ সরকারের অভীষ্ট লক্ষ্য রূপকল্প-২০৪১ বাস্তবায়নের মাধ্যমে একটি উন্নত, সুখী-সমৃদ্ধ সোনার বাংলা গড়ে তোলা। সেই লক্ষ্য পূরণে সহযোগী হিসেবে নিরলস কাজ করে যাচ্ছে বিভিন্ন সরকারি দপ্তর বা প্রতিষ্ঠান। এসব প্রতিষ্ঠান থেকে সর্বোচ্চ সেবা পেতে সরকার প্রতিষ্ঠানগুলোর কর্মকাণ্ডে গতি, দক্ষতা, দায়বদ্ধতা এবং সুশাসন ও শুদ্ধাচার বাড়াতে বদ্ধপরিকর। আর এর জন্য প্রয়োজন একটি সুনির্দিষ্ট ও সুবিন্যস্ত কর্মপরিকল্পনা। এই প্রেক্ষিতেই সরকারি কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির (জিপিএমএস) আওতায় গৃহীত হয়েছে বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি (এপিএ) কার্যক্রম। নিঃসন্দেহে এটি সরকারের গুরুত্বপূর্ণ একটি জনকল্যাণমুখী প্রশাসনিক সংস্কার। এই চুক্তির লক্ষ্যমাত্রা পূরণের মধ্য দিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর আধুনিক ও যুগোপযোগী হওয়ার চলমান প্রক্রিয়াকে আরও ত্বরান্বিত করেছে। পাশাপাশি ডিজিটাল ব্যবস্থা প্রচলন করে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিত করা এবং দক্ষতা বাড়ানোও সম্ভব হচ্ছে।

সরকারি কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনা

১৯৮০ দশকের শুরুতে 'নিউ পাবলিক ম্যানেজমেন্ট' ধারণা থেকে বিশ্বে সরকারি খাতে কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনার শুরু হয়। এ ব্যবস্থাপনার মূলে ছিল সরকারি দপ্তরসমূহের দক্ষতা, কার্যকারিতা ও দায়বদ্ধতা বৃদ্ধি এবং সরকারি সম্পদের সর্বোত্তম ব্যবহার। বিশ্বজুড়ে সরকারসমূহের প্রতিশ্রুতি আর জনমুখী বিভিন্ন উদ্যোগের ফলে সরকারের কাছে নাগরিকদের প্রত্যাশা দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। এই চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় গত দুই দশক ধরে বিশ্বের বিভিন্ন দেশ কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনা চালু করেছে। কর্মসম্পাদন ব্যবস্থা হলো এমন একটি প্রক্রিয়া যার মাধ্যমে একটি প্রতিষ্ঠান তার কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জনের জন্য একটি কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও তা বাস্তবায়নে কর্মচারীদের সক্ষম করে তোলে, বাস্তবায়নের অগ্রগতি পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন করে এবং পরবর্তীতে মূল্যায়নের ভিত্তিতে কর্মচারীদের প্রণোদনা প্রদান করে। কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনার আওতায় একটি প্রতিষ্ঠান তার সম্পদ. কর্মচারী এবং কার্যপদ্ধতিকে কৌশলগত উদ্দেশ্য এবং বিভিন্ন অগ্রাধিকারের সাথে কার্যকরভাবে যুক্ত করে। এটি সরকারের কার্যক্রমের ধারাবাহিক সংস্কার, উন্নয়ন এবং তা পরিমাপের একটি গতিশীল পদ্ধতি। সরকারি দপ্তরকে আরও বেশি দক্ষ ও কার্যকরভাবে গড়ে তুলতে বিশ্বের বিভিন্ন দেশ বিভিন্ন নামে কার্যসম্পাদন ব্যবস্থাপনা চালু করেছে।

বাংলাদেশে স্বাধীনতার পর বার্ষিক গোপনীয় অনুবেদন বা এসিআর পদ্ধতিতে সরকারি কর্মচারীদের কার্যসম্পাদন ব্যবস্থাপনা শুরু হয়। এতে কর্মচারীদের নির্দিষ্ট কিছু সূচকের মাধ্যমে মূল্যায়ন করা হয়। কিন্তু প্রাতিষ্ঠানিক কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনা শুরু হয় সরকারি প্রতিষ্ঠানের জন্য বরাদ্দকৃত বাজেট এবং এডিপিতে বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয়ের সক্ষমতার ওপর ভিত্তি করে। এরপর কিছু মন্ত্রণালয় ও বিভাগের জন্য কর্মসম্পাদন সূচক (কেপিআই) নির্ধারণ করা হয়। এটি সকল পর্যায়ের সরকারি প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রয়োগযোগ্য না হওয়ায় সমন্বিত কার্যসম্পাদন ব্যবস্থা প্রচলনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। দক্ষ ও সেবামুখী জনপ্রশাসন প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে প্রতিষ্ঠানভিত্তিক কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি চালুর সুপারিশ করা

হয় জনপ্রশাসন সংস্কার কমিটির প্রতিবেদনে। ২০১২ সালে শুদ্ধাচার কৌশলেও কর্মসম্পাদনভিত্তিক নিরীক্ষা চালুর ওপর গুরুত্ব দেওয়া হয়। এটি বাস্তবায়নে ২০১৪ সালের জুন ও নভেম্বরে সকল মন্ত্রণালয়ের সচিব ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের অংশগ্রহণে তিনটি কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। এ কর্মশালায় অংশগ্রহণ করা সকলেই কর্মসম্পাদন ব্যবস্থা প্রচলনের সুপারিশ করেন। এর আগে একই বছরের জুনে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের সাথে এর আওতাধীন সংস্থাসমূহ পারফরম্যান্স কনট্রাক্টিং এর আওতায় কেপিআই ভিত্তিক সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করে, যা সকল সরকারি প্রতিষ্ঠানে কার্যসম্পাদন চুক্তি প্রবর্তনের পথকে সুগম করে। ২০১৪-২০১৫ অর্থবছরে কার্যসম্পাদন ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির আওতায় বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি বা অ্যানুয়াল পারফরম্যান্স এগ্রিমেন্ট (এপিএ) চালু করে সরকার। প্রথম পর্যায়ে ২০১৫ সালের মার্চে মন্ত্রিসভার বৈঠকে প্রধানমন্ত্রীর উপস্থিতিতে ৪৮টি মন্ত্রণালয় ও বিভাগ এপিএ স্বাক্ষর করে।

বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি

একটি দপ্তর বা প্রতিষ্ঠান কোনো একটি নির্দিষ্ট অর্থবছরে একটি সুনির্দিষ্ট কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়নের মাধ্যমে যেসব গুরুত্বপূর্ণ লক্ষ্য অর্জন করতে চায়, সে বিষয়ে সরকারের সাথে প্রতিষ্ঠানের চুক্তিই হলো বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি বা এপিএ। প্রতিষ্ঠানের নির্দিষ্ট করা এসব লক্ষ্য এবং তার নির্দেশকসমূহ একটি ছকের মাধ্যমে এপিএতে লিখিত আকারে বর্ণনা করা হয়। সুশাসন এবং সংস্কারমূলক কার্যক্রমসমূহ যেমন; জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশল, অভিযোগ প্রতিকার ব্যবস্থা, সেবাপ্রদানের প্রতিশ্রুতি, ই-গভর্ন্যান্স, উদ্ভাবন ও তথ্য অধিকার সমন্বিতভাবে বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তির অংশ।

বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি দুটি অংশে বিভক্ত। একটি প্রাতিষ্ঠানিক কৌশলগত উদ্দেশ্য বাস্তবায়ন, অপরটি সুশাসন ও সংস্কারমূলক কার্যক্রম বাস্তবায়ন। সুশাসন ও সংস্কারমূলক কার্যক্রম মন্ত্রিপরিষদ বিভাগ কর্তৃক নির্ধারিত।

মন্ত্রণালয়ের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের মন্ত্রী বা প্রতিমন্ত্রীর পক্ষে সচিব প্রধানমন্ত্রীর প্রতিনিধি মন্ত্রিপরিষদ সচিবের সাথে এই চুক্তি স্বাক্ষর করেন। আর বিভাগ বা সংস্থার ক্ষেত্রে নিয়ন্ত্রণকারী মন্ত্রণালয়ের সচিবের সাথে বিভাগ বা সংস্থার প্রধান এ চুক্তি স্বাক্ষর করেন। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিবের মধ্যে বার্ষিক কর্ম সম্পাদন চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। অর্থবছর শেষে চুক্তি অনুযায়ী কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়িত হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা করে মন্ত্রণালয়। এজন্য সরকার নির্ধারিত মানদণ্ড রয়েছে।

চট্টগ্রাম বন্দরের অভিলক্ষ্য ও বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি

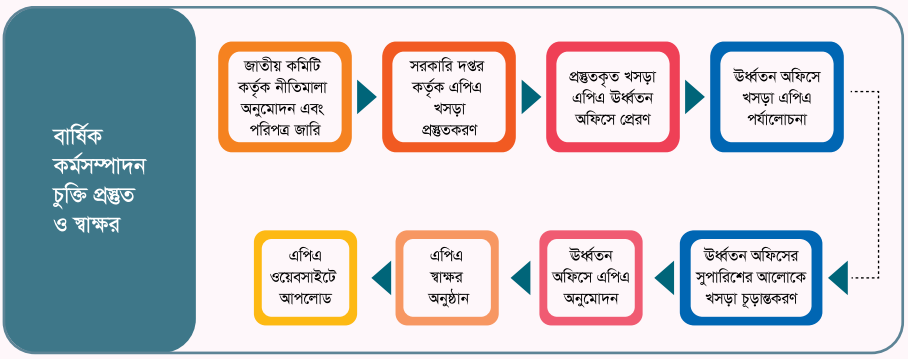
ক্রমবর্ধমান অর্থনীতির চাহিদা পূরণে চট্টগ্রাম বন্দরকে নিজের দক্ষতার পরিচয় দিতে হচ্ছে প্রতিনিয়ত। বাড়াতে হচ্ছে সক্ষমতা। জনবলের সর্বোত্তম ব্যবহার আর প্রযুক্তিগত উৎকর্ষতায় নিজেকে সমৃদ্ধ করতে হচ্ছে। নিত্য চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার এই পথকে সুগম করতে সরকারের বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি আশীর্বাদ

কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনার কাঠামো ছক

হয়ে এসেছে। সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার, দক্ষতা আর প্রযুক্তির সর্বোত্তম ব্যবহারের মাধ্যমে লক্ষ্য অর্জনের একাগ্রতা চট্টগ্রাম বন্দরকে এগিয়ে নিয়ে যাচ্ছে।

সরকারের রূপকল্প-২০৪১ এর সাথে সামঞ্জস্য রেখে দক্ষ, নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব বন্দর বাস্তবায়নের রূপকল্প নির্ধারণ করেছে কর্তৃপক্ষ। রূপকল্পের লক্ষ্য অর্জনে নির্ধারণ করেছে অভিলক্ষ্য। এগুলো হলো; উন্নয়ন প্রকল্পের মাধ্যমে বন্দরের আধুনিকায়ন, কর্ণফুলী চ্যানেলের নাব্যতা সংরক্ষণ, দক্ষতার সাথে কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিং কার্যক্রম পরিচালনার মাধ্যমে জাহাজের গড় অবস্থানকাল হ্রাস এবং জেটি ও ইয়ার্ড সুবিধাদি সম্প্রসারণসহ নিরাপদ ও দক্ষ বন্দর ব্যবস্থাপনা নিশ্চিতকরণ এবং জাতীয় আমদানি-রপ্তানিতে সক্রিয় ভূমিকা পালন। এসব অভিলক্ষ্য অর্জনে যেসব ক্ষেত্রে কর্তৃপক্ষ কাজ করবে, সেগুলোও অগ্রাধিকার ভিত্তিতে নির্ধারণ করা হয়েছে। জোর দেওয়া হয়েছে টেকসই উন্নয়ন, পরিবেশবান্ধব বন্দর ও কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রযুক্তিনির্ভর দক্ষতা বৃদ্ধির ওপর। পৃথকভাবে পাঁচটি পরস্পর সম্পর্কিত ক্ষেত্র হলো; টেকসই উন্নয়ন ও আধুনিকায়ন, চট্টগ্রাম বন্দরের দক্ষতা ও সক্ষমতা বৃদ্ধি, আন্তর্জাতিক মানের নিরাপত্তা ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ ও নিরাপত্তা প্রদান, কর্মসম্পাদনে গতিশীলতা আনয়ন ও সেবার মান বৃদ্ধি এবং আর্থিক ও সম্পদ ব্যবস্থাপনার উন্নয়ন। এছাড়া সুশাসন ও সংস্কারমূলক কার্যক্রম গ্রহণে জোর দেওয়া হয়েছে কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জনে।

প্রতিষ্ঠানের রূপকল্প ও অভিলক্ষ্যের সাথে মিল রেখে প্রাতিষ্ঠানিক কৌশলগত কর্মপরিকল্পনা নির্ধারণ করতে হয়। চট্টগ্রাম বন্দর তার কৌশলগত উদ্দেশ্য বাস্তবায়নে উন্নয়ন প্রকল্পের মাধ্যমে সক্ষমতা বৃদ্ধির ওপর জোর দিয়েছে। যেসব বিষয়কে কর্তৃপক্ষ আমলে নিয়ে অগ্রাধিকার প্রকল্প বাস্তবায়ন করছে, তার মধ্যে অন্যতম হলো; রূপকল্প ২০৪১, ডেল্টা প্ল্যান-২১০০ ও এসডিজির লক্ষ্যমাত্রা অর্জন। এসব বিষয়কে সর্বাধিক গুরুত্ব দিয়েই বন্দরের এপিএ নির্ধারিত হয়।



সূত্র: ২০২০ সালে প্রকাশিত মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের 'সরকারি কর্মসম্পাদন ব্যবস্থাপনা'

মন্ত্রণালয়ের প্রত্যক্ষ মনিটরিং ও কর্তৃপক্ষের নিরলস প্রচেষ্টায় সর্বশেষ অর্থবছরে (২০২০-২০২১) এপিএ-এর ৭টি পূর্বনির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রার শতভাগ অর্জন করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। এগুলো হলো; সংরক্ষণ ড্রেজিং, কার্গো হ্যান্ডলিং, কনটেইনার হ্যান্ডলিং, ৩০ হাজার বর্গমিটার নতুন কনটেইনার ইয়ার্ড নির্মাণ, সার্ভিস জেটি নির্মাণ, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ ও মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্প।

কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে মাইলফলক

করোনা অতিমারির কারণে বিশ্বব্যাপী বাণিজ্যের ওপর নেতিবাচক প্রভাব পড়ে গত বছরের এপ্রিল থেকে। এর প্রভাব পড়ে দেশের অর্থনীতিতেও। গত বছরের মার্চে শুরু হওয়া প্রথম ধাপের লকডাউনের কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের পরিমাণ নিম্নমুখী হয়। জুন-জুলাই থেকে শিল্প-কারখানা আবার পুরোদমে চালু হলে বাড়তে থাকে আমদানি-রপ্তানি। দেশের সরবরাহ ব্যবস্থা নির্বিঘ্ন রাখতে বন্দর কর্তৃপক্ষ করোনা পরিস্থিতিতেও ২৪/৭ অপারেশনাল কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে। ফলে সদ্যসমাপ্ত অর্থবছরে (২০২০-২০২১) চট্টগ্রাম বন্দর কনটেইনার, কার্গো ও জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের তিনটি সূচকেই প্রবৃদ্ধি অর্জন করেছে। বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তির লক্ষ্যমাত্রা ২৮ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের বিপরীতে কর্তৃপক্ষ হ্যান্ডলিং করেছে ৩০ লাখ ৯৭ হাজার কনটেইনার। অন্যদিকে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের ৯ কোটি মেট্রিক টন লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে হ্যান্ডলিং করেছে ১১ কোটি ৩৭ লাখ মেট্রিক টন কার্গো। জাহাজ হ্যান্ডলিং লক্ষ্যমাত্রা বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তিতে না থাকলেও এক্ষেত্রেও গত অর্থবছরের পরিসংখ্যানকে টপকে ৪ হাজার ৬২টি জাহাজ হ্যান্ডলিং করেছে চট্টগ্রাম বন্দর। গত অর্থবছরে এ সংখ্যা ছিল ৩ হাজার ৭৬৪টি।

মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্প

বর্তমান সরকারের ২০১৮ সালের নির্বাচনের নির্বাচনী ইশতেহারের ৩ দশমিক ২০ অনুচ্ছেদে মাতারবাড়ীতে সমুদ্রবন্দর নির্মাণের প্রতিশ্রুতি দেওয়া হয়েছিল। এ প্রতিশ্রুতি বাস্তবায়নে সরকার ১০টি অগ্রাধিকার প্রকল্পের একটি (ফাস্ট ট্র্যাক) মাতারবাড়ী সমুদ্রবন্দর নির্মাণ প্রকল্প বাস্তবায়ন করছে। বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তিতে গত অর্থবছরের ১০ জুনের মধ্যে পরামর্শক নিয়োগের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হলেও একই অর্থবছরের ২৩ সেপ্টেম্বর পরামর্শক নিয়োগের চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। অর্থাৎ নির্ধারিত সময়ের ৮ মাস আগেই চুক্তি স্বাক্ষর সম্পাদন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল

চট্টগ্রাম বন্দরের বিদ্যমান সক্ষমতা বাড়াতে পতেঙ্গায় নির্মাণ করা হচ্ছে কনটেইনার টার্মিনাল। বন্দরের নিজস্ব তহবিলের প্রায় ১ হাজার ৮০০ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। তিনটি কনটেইনার ও একটি তেল খালাসের জেটি তৈরি হচ্ছে প্রকল্প এলাকায়। করোনা অতিমারির কারণে নির্মাণ কাজে ব্যাঘাত ঘটলেও বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তির লক্ষ্যমাত্রা শতভাগ অর্জন করেছে কর্তৃপক্ষ। এই সময়ে প্রকল্পের ৩০ শতাংশ কাজ বাস্তবায়নের লক্ষ্য ছিল। এর আগের দুই অর্থবছরে ১৫ ও ২৮ শতাংশসহ সদ্যসমাপ্ত অর্থবছরে প্রকল্পের মোট ৭৩ শতাংশ কাজ শেষ হয়েছে।

নির্ধারিত সময়ে শেষ হয়েছে সার্ভিস জেটির নির্মাণকাজ

চট্টগ্রাম বন্দরের নিজস্ব জাহাজসমূহ বার্থিংয়ের জন্য বন্দরের ১ নং জেটির উজানে ২২০ মিটার দীর্ঘ সার্ভিস জেটির নির্মাণকাজ নির্ধারিত সময়ে শেষ করেছে কর্তৃপক্ষ। গত অর্থবছরে এই প্রকল্পের অবশিষ্ট ৩৭ শতাংশ কাজ শেষ করার লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছিল। নির্ধারিত কাজের পুরোটাই বাস্তবায়ন হয়েছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে বন্দরের নিজস্ব নৌযান যেমন টাগবোট, স্পিড বোট, বার্জ, ড্রেজার, পাইলট বোট ও অ্যাম্বুলেন্স বোট বার্থিংয়ের জন্য কোনো নির্ধারিত জেটি ছিল না। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরের নিজস্ব নৌযান বার্থিংয়ের সুযোগ তৈরি হয়েছে। এ জেটিতে বার্থিংকৃত জাহাজসমূহের মেরামত ও পানি সরবরাহের সুবিধা রয়েছে। প্রকল্পের সুফল হিসেবে বন্দরের নিজস্ব জাহাজগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ খরচও অনেকাংশে কমে আসবে। প্রকল্পের আওতায় ২২০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ২০ মিটার প্রস্থের জেটি, ১৯ মিটার দৈর্ঘ্যের কানেক্টিং ব্রিজ, তিন তলা অফিস ভবন, ১ হাজার বর্গমিটার শেড, ২ হাজার ঘনমিটার ধারণক্ষমতাসম্পন্ন ভূগর্ভস্থ পানির ট্যাংকসহ প্রয়োজনীয় সুবিধাদি নিশ্চিত করা হয়েছে। এতে বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রমে গতি আসবে। কর্তৃপক্ষের নিজস্ব অর্থায়নে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। সার্ভিস জেটিটি নির্মাণে ব্যয় হয়েছে ৮২ কোটি ১৪ লাখ টাকা।

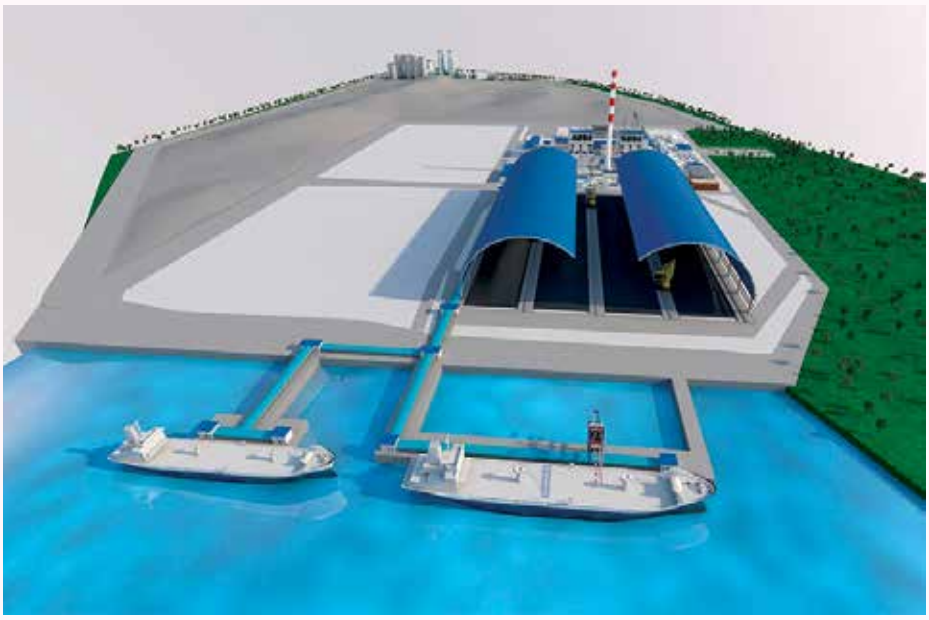
সংরক্ষণ ড্রেজিংয়ে লক্ষ্যমাত্রা পেরিয়ে...

চট্টগ্রাম বন্দর কর্ণফুলী নদীর পাড়ে গড়ে ওঠায় জেটিতে জাহাজ আসা-যাওয়ার সুবিধার্থে নাব্যতা রক্ষায় প্রতিনিয়ত সংরক্ষণ ড্রেজিং করতে হয় কর্তৃপক্ষকে। উজান থেকে আসা পলিতে যাতে কর্ণফুলী চ্যানেলের নাব্যসংকট দেখা না দেয়, সেটি নিশ্চিত করতে বন্দর কর্তৃপক্ষ অগ্রাধিকার ভিত্তিতে সংরক্ষণ ড্রেজিং পরিচালনা করে। এতে সারা বছর নির্বিঘ্নে জেটিতে জাহাজ চলাচল করতে পারে। গত অর্থবছরের কর্মসম্পাদন চুক্তিতে কর্ণফুলী চ্যানেল ও বহির্নোঙরের ২০ কিলোমিটার এলাকা ড্রেজিংয়ের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছিল। অর্থবছর শেষে কর্তৃপক্ষ ২২ কিলোমিটার ড্রেজিং করতে সক্ষম হয়েছে, যা লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে ২ কিলোমিটার বেশি। আর যদি ঘনমিটার হিসাব করা হয় তাহলে ১১ লাখ ঘনমিটার ড্রেজিং লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে ড্রেজিং করা হয়েছে ১২ লাখ ঘনমিটার।

নতুন ইয়ার্ড নির্মাণ

ক্রমবর্ধমান হারে আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধির সাথে পণ্য ও কনটেইনার সংরক্ষণে চট্টগ্রাম বন্দরকে সম্প্রসারণ করতে হচ্ছে প্রতিনিয়ত। চাহিদার সাথে তাল রেখে

বাংলাদেশ সরকারের ১০টি অগ্রাধিকার প্রকল্পের একটি মাতারবাড়ীতে সমুদ্রবন্দর নির্মাণ। ২৩ সেপ্টেম্বর, ২০২০ হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে চুক্তি সইয়ের মাধ্যমে মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্পে পরামর্শক নিয়োগ দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ



কর্তৃপক্ষ ইয়ার্ড সম্প্রসারণ করছে পরিকল্পনা অনুযায়ী। সদ্যবিদায়ী অর্থবছরে ৩০ হাজার বর্গমিটার নতুন ইয়ার্ড যোগ হয়েছে বন্দর। যা এপিএর লক্ষ্যমাত্রা পূরণ করেছে।

বন্দরের সুশাসন ও সংস্কারমূলক কর্মসম্পাদন

বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি অনুযায়ী বন্দর তার সুশাসন ও সংস্কারমূলক কর্মসম্পাদনে বদ্ধপরিকর। মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের নির্দেশনা অনুযায়ী ৫টি ক্ষেত্রে এসব কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা হয়। এগুলো হলো শুদ্ধাচার পরিকল্পনা বাস্তবায়ন, ই-গভর্ন্যান্স ও উদ্ভাবন, আইন অনুযায়ী তথ্য অধিকার বাস্তবায়ন, অভিযোগ প্রতিকার কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন ও প্রতিশ্রুত সেবাপ্রদানের কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন।

শুদ্ধাচার পরিকল্পনা বাস্তবায়ন

শুদ্ধাচার বলতে সততা ও নৈতিকতা দ্বারা প্রভাবিত আচরণগত উৎকর্ষতাকে বোঝায়। একটি সমাজের কালোত্তীর্ণ মানদণ্ড, নীতি ও প্রথার প্রতি আনুগত্যকেও শুদ্ধাচার বলা যায়। ব্যক্তিপর্যায়ে এর অর্থ হলো কর্তব্যনিষ্ঠা, সততা ও ন্যায়নিষ্ঠা। ব্যক্তির সমষ্টিতে প্রতিষ্ঠানের সৃষ্টি হয়। তাদের সম্মিলিত লক্ষ্যই প্রাতিষ্ঠানিক লক্ষ্যে প্রতিফলিত হয়। কোনো প্রতিষ্ঠানের তিনটি ক্ষেত্রে শুদ্ধাচার পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করা হয়। এগুলো হলো প্রাতিষ্ঠানিক, আর্থিক ব্যবস্থাপনা উন্নয়ন সংশ্লিষ্ট এবং শুদ্ধাচার-সংক্রান্ত অন্যান্য কার্যক্রম। চট্টগ্রাম বন্দরও একইভাবে শুদ্ধাচার পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করে।

- প্রাতিষ্ঠানিক শুদ্ধাচার

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্মকর্তা-কর্মচারীদের দক্ষতা ও শৃঙ্খলা বৃদ্ধি এবং অনৈতিক মনোভাব দূর করতে বুনিয়াদি প্রশিক্ষণ ও অন্যান্য কর্মশালার আয়োজন করে নিয়মিত। দুর্নীতিবিষয়ক পাঠ, শুদ্ধাচার, সুশাসন ও সরকারি কর্মচারী (শৃঙ্খলা ও আপিল) বিধিমালা বিষয়ে অবহিত করা হয় এসব প্রশিক্ষণ ও কর্মশালায়। গত অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট ৮৫টি কোর্সের মাধ্যমে প্রায় ৩ হাজার ৫০০ কর্মকর্তা-কর্মচারীকে প্রশিক্ষণ দিয়েছে। এসব কোর্সের মধ্যে ছিল বুনিয়াদি প্রশিক্ষণ, কর্মক্ষেত্রে নিরাপত্তা ও প্রাথমিক চিকিৎসা, দক্ষতা বৃদ্ধি ও কার্যকর উপস্থাপনা, পরিচালনা ও শৃঙ্খলা, নিরাপত্তাবিষয়ক প্রশিক্ষণ, ই-নথি বাস্তবায়ন পদ্ধতি প্রশিক্ষণসহ বিভিন্ন কারিগরি প্রশিক্ষণ কোর্স। নিয়মিত অফিসে আগমন তদারকির জন্য প্রশাসন ও হিসাব বিভাগসহ বেশ কয়েকটি বিভাগে চালু করা হয়েছে বায়োমেট্রিক অ্যাটেনডেন্স সিস্টেম। এর আগে থেকেই ম্যানুয়াল পদ্ধতিতে উপস্থিতির রেজিস্টার সংরক্ষণ করা হয় চট্টগ্রাম বন্দরে।

এছাড়া চট্টগ্রাম বন্দরের ১৭টি বিভাগের বিভাগীয় প্রধানদের তত্ত্বাবধানে ইলেকট্রনিক ডিভাইস, কাগজ ও অন্যান্য স্টেশনারি সামগ্রীর ব্যবহার মনিটরিং করা হয়। সুরক্ষা নিশ্চিতে প্রতিদিন অফিস শুরুর আগে ও পরে সকল অফিস কক্ষ পরিষ্কার করা হয়। অতিমারির কারণে এর সাথে যোগ হয়েছে জীবাণুনাশক স্প্রে করা। বন্দরের স্থাপনাসমূহে বন্দরের নিজস্ব ফায়ার সার্ভিস ফায়ার ট্রাকের মাধ্যমে জীবাণুনাশক স্প্রে করছে নিয়মিত। এছাড়া বন্দরের সকল দপ্তরে মাস্ক পরিধান ও স্বাস্থ্যবিধি কার্যকরে পরিচালনা করা হচ্ছে ভ্রাম্যমাণ আদালত।

অতিমারির এই সংকটকালেও সর্বশেষ বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তির কনটেইনার ও কার্গো হ্যান্ডলিং লক্ষ্যমাত্রা পেরিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর। এ সময়ে রেকর্ড ৪ হাজার ৬২টি জাহাজ হ্যান্ডলিং করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ

- আর্থিক ব্যবস্থাপনা উন্নয়নে শুদ্ধাচার

চট্টগ্রাম বন্দর দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর হওয়ায় আর্থিক স্বচ্ছতা নিশ্চিতের বিষয়টি গুরুত্বের সাথে দেখা হয়। পরিচালন ব্যয়, উন্নয়ন ব্যয় ও সামাজিক উন্নয়ন খাতে (সিএসআর) ব্যয়ের সঠিক হিসাব ও প্রতিবেদন দাখিল করতে হয় নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ে। প্রতি অর্থবছরের শুরুতে বাজেট প্রণয়ন করা হয়। প্রতিটি বিভাগের চাহিদা, উন্নয়ন প্রকল্প ও ক্রমবর্ধমান পরিচালন ব্যয়কে অগ্রাধিকার দিয়ে বাজেট প্রণয়ন করা হয়। এতে খাতওয়ারি ব্যয় নির্ধারণ করা হয় চাহিদামাফিক। এছাড়া সম্ভাব্য আয়ের খাত বিবেচনায় আয়েরও প্রক্ষেপণ করা হয়। চলতি অর্থবছরের বাজেট বইয়ে উন্নয়ন প্রকল্পগুলোর আগের অর্থবছরের ক্রমপুঞ্জিত ব্যয়, অনুমোদিত ব্যয়, সংশোধিত ব্যয় ও চলতি অর্থবছরের প্রাক্কলিত ব্যয় উল্লেখ করা হয়েছে। এতে উন্নয়ন প্রকল্পের ব্যয় সম্পর্কে সহজেই ধারণা পাওয়া যায়। এছাড়া বিগত পাঁচ অর্থবছরের আয়, ব্যয় ও উদ্বৃত্ত অর্থের পরিমাণও উল্লেখ করা হয়েছে বাজেট বইয়ে।

- শুদ্ধাচার-সংক্রান্ত অন্যান্য কার্যক্রম

ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণের জন্য বন্দর থেকে পণ্য পরিবহনকারী সব ধরনের যানবাহন ও চালকদের ডাটাবেজের আওতায় আনা হয়েছে। ফলে অনিবন্ধিত কোনো যানবাহন বা ব্যক্তি বন্দরে প্রবেশ করতে পারে না।

অনলাইন বার্থিং সিস্টেম চালুর ফলে স্বয়ংক্রিয়ভাবে বার্থিং শিডিউল নির্ধারিত হয়ে যাচ্ছে। এতে একদিকে যেমন স্বচ্ছতা নিশ্চিত হয়েছে, তেমনি সেবাপ্রদানের আনুষ্ঠানিকতাও কমছে পর্যায়ক্রমে।

ই-গভর্ন্যান্স ও উদ্ভাবন

দক্ষতা বৃদ্ধির মাধ্যমে সুশাসন নিশ্চিতে ই-গভর্ন্যান্স ও উদ্ভাবন চর্চার বিকল্প নেই। ই-গভর্ন্যান্স ও উদ্ভাবন অনুশীলনে উদ্ভাবন, সেবা সহজীকরণ এবং তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির প্রয়োগ করতে হয়। সংশ্লিষ্ট দপ্তর বা প্রতিষ্ঠানের সেবাপ্রদান প্রক্রিয়া সহজীকরণ ও অভ্যন্তরীণ কাজের গুণগত পরিবর্তনে ই-গভর্ন্যান্স অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। ই-গভর্ন্যান্স পরিকল্পনার উদ্দেশ্য উদ্ভাবন, সেবা সহজীকরণ, ব্যয় কমানো এবং তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির ব্যবহারকে সুশৃঙ্খল, নিয়মতান্ত্রিক, প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ এবং দায়বদ্ধতা সৃষ্টি।

করোনা অতিমারির এই সংকটকালেও চট্টগ্রাম বন্দর তার সর্বোচ্চ সেবা দিয়েছে স্টেকহোল্ডারদের। করোনায় আক্রান্ত হয়ে বন্দরের ওয়ান স্টপ সার্ভিসে কর্মরত একজন কর্মী মারা যান সংক্রমণের শুরুতেই। সেবাদাতা ও সেবাগ্রহীতাকে শারীরিক উপস্থিতির মাধ্যমে এখানে সেবা দিতে ও নিতে হয় বলে সংক্রমণের ঝুঁকি বেশি। এ ঝুঁকি হ্রাসে চট্টগ্রাম বন্দরের পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলমের নেতৃত্বে পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম, টার্মিনাল ম্যানেজার মো. কুদরত-ই খুদা মিল্লাত ও উপপ্রধান প্রকৌশলী (বিদ্যুৎ) মো. মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরীসহ একটি দল উদ্ভাবন করেন সেবাপ্রদানের আধুনিক এক পদ্ধতি। 'রি-ইঞ্জিনিয়ারিং অব সিপিএ ওয়ান স্টপ সার্ভিস; আ সাসটেইনেবল সলিউশনস টু কমব্যাট প্যানডেমিক (কোভিড-১৯) সিচুয়েশন' শীর্ষক এ পদ্ধতিতে পণ্য বা কনটেইনারের রিলিজ অর্ডার, এজেন্ট ডেলিভারি অর্ডারসহ ওয়ান স্টপ সার্ভিসের বেশ কিছু সেবা অনলাইন গেটওয়ের মাধ্যমে নিষ্পত্তি করা শুরু হয়। ফলে বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীরা সহজেই সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টের দাখিল করা দলিলাদি ভেরিফাই করতে পারছেন। এটি কার্যকরের ফলে শারীরিক উপস্থিতি কমার সাথে সাথে সেবাপ্রদানের গতি বৃদ্ধি পেয়েছে কয়েক গুণ। নতুন উদ্ভাবিত এ পদ্ধতিটি পুরোপুরি চালু হলে আরও কম সময়ে ও অধিক স্বচ্ছতার সাথে ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারের সেবা অনলাইনেই পাবেন সেবাগ্রহীতারা।

উদ্ভাবিত এ সেবার স্বীকৃতিও দিয়েছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়। মন্ত্রণালয়ের 'উদ্ভাবক পুরস্কার-২০২১' পেয়েছেন উদ্ভাবনী দলের দলনেতা সরকারের যুগ্ম সচিব ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম।

বন্দরে হ্যান্ডলিংকৃত জাহাজের বিল প্রথাগতভাবে সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্টকে পাঠানো হতো কাগুজে দলিল হিসেবে। অনলাইনসেবা সহজীকরণের অংশ হিসেবে এখন অনলাইনে বিল পাঠানো হয় শিপিং এজেন্টদের। দ্রুত নিষ্পত্তির বিষয়টি সামনে রেখে বন্দরের অভ্যন্তরীণ নথির বেশির ভাগ ই-নথির মাধ্যমে সম্পাদন করা হচ্ছে। বন্দরের সেবা কার্যক্রম অটোমেশন (আধুনিক ও প্রযুক্তিনির্ভর) করার জন্য ৫০টি মডিউল তৈরির প্রকল্প চলমান রয়েছে। এছাড়া স্টেকহোল্ডারদের সেবা সম্পর্কিত তথ্য জানাতে চালু করা হয়েছে কল সেন্টার।

সেবাপ্রদানে প্রতিশ্রুতি: সিটিজেন চার্টার

চট্টগ্রাম বন্দরের নিজস্ব জনবল প্রায় ৬ হাজার ৫০০ জন। এ বিপুল সংখ্যক কর্মকর্তা-কর্মচারীদের পরিচালনা, শৃঙ্খলা ও স্টেকহোল্ডারদের সেবা নিশ্চিতে চট্টগ্রাম বন্দরের রয়েছে সিটিজেন চার্টার। এতে নাগরিক সেবা, প্রাতিষ্ঠানিক সেবা ও অভ্যন্তরীণ সেবা শ্রেণিতে সব ধরনের সেবার উল্লেখ রয়েছে। সর্বশেষ হালনাগাদ অনুযায়ী সিটিজেন চার্টারে নাগরিক সেবা রয়েছে ৫১টি, প্রাতিষ্ঠানিক সেবা ৩২ এবং অভ্যন্তরীণ সেবা রয়েছে ৫৬টি। এসব সেবা গ্রহণের সুবিধার্থে সিটিজেন চার্টারে সেবার নাম, সেবাপ্রদান পদ্ধতি, প্রয়োজনীয় কাগজপত্র ও প্রাপ্তিস্থান, সেবার মূল্য ও পরিশোধ পদ্ধতি, সেবাপ্রদানের সময়সীমা ও দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তার নাম, পদবি, মোবাইল নম্বর ও ই-মেইল অ্যাড্রেস দেওয়া আছে।

সেবাপ্রদান বিষয়ে স্টেকহোল্ডারদের অবহিতকরণ

চট্টগ্রাম বন্দর তার স্টেকহোল্ডারদের নিয়ে প্রতি বছর উপদেষ্টা কমিটির বৈঠক করে থাকে। এতে প্রতিটি স্টেকহোল্ডার সংগঠনের প্রতিনিধি উপস্থিত থেকে বন্দরসেবা ও উন্নয়ন সম্পর্কিত তাদের মতামত, পরামর্শ ও প্রস্তাবনা দিয়ে থাকেন। মন্ত্রণালয়ের প্রতিমন্ত্রী এতে সভাপতিত্ব করেন। বৈঠকে উত্থাপিত সব মতামত, পরামর্শ ও প্রস্তাবনা আমলে নিয়ে কর্তৃপক্ষ অগ্রাধিকার ভিত্তিতে বাস্তবায়নের উদ্যোগ নেয়। এছাড়া আগের বৈঠকের আলোচিত বিষয়ের অগ্রগতি উপস্থাপন করে স্টেকহোল্ডারদের অবহিত করে কর্তৃপক্ষ। করোনা অতিমারি বিবেচনায় স্বাস্থ্যবিধি মেনে গত বছরের ২০ ডিসেম্বর সর্বশেষ উপদেষ্টা কমিটির বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়েছে।

অভিযোগ প্রতিকার ব্যবস্থাপনা

কোনো বন্দর ব্যবহারকারী সেবাপ্রাপ্তিতে অসন্তুষ্ট হলে বা দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা সে বিষয়ে সমাধান দিতে ব্যর্থ হলে অভিযোগ নিষ্পত্তি কর্মকর্তা (অনিক) তা সমাধান করবেন। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের বর্তমান অভিযোগ নিষ্পত্তি কর্মকর্তা হলেন পরিচালক (প্রশাসন) মো. মমিনুর রশিদ। তিনি সমাধান দিতে না পারলে আপিল নিষ্পত্তি কর্মকর্তা (আনিক) হিসেবে বন্দরের পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম এর সমাধান দেবেন। বন্দরের ওয়েবসাইটে এ সম্পর্কিত সকল তথ্য হালনাগাদ করা আছে।

তথ্য অধিকার বাস্তবায়ন

তথ্য অধিকার আইন-২০০৯ অনুসারে প্রতিটি প্রতিষ্ঠানে একজন দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা নাগরিকদের আবেদনের প্রেক্ষিতে তথ্য প্রদান করে থাকেন। আবেদনের প্রেক্ষিতে তথ্য প্রদানের বাধ্যবাধকতা রয়েছে। সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের তথ্য হলে ২০ দিনের মধ্যে এবং এর সাথে অন্য কোনো প্রতিষ্ঠান জড়িত থাকলে ৩০ দিনের মধ্যে তথ্য প্রদান করতে হয়। আর তথ্য প্রদানে অপারগ হলে আবেদনের ১০ দিনের মধ্যে আবেদনকারীকে তা জানিয়ে দিতে হয়। চট্টগ্রাম বন্দর তথ্য অধিকার আইন বাস্তবায়ন করছে। তথ্যপ্রাপ্তির জন্য তথ্য প্রদানকারী কর্মকর্তা চিফ পারসোনেল অফিসার মো. নাছির উদ্দিন, বিকল্প কর্মকর্তা সিনিয়র পারসোনেল অফিসার (আইআর) মোহাম্মদ আজিজুল মওলা ও আপিলের জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বরাবর আবেদন করার সুযোগ রয়েছে। অবাধ তথ্য সরবরাহের অংশ হিসেবে বন্দরের কার্গো, কনটেইনার ও জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের তথ্য প্রতিনিয়ত হালনাগাদ করা হয় বন্দরের ওয়েবসাইটে। বন্দরসেবা সম্পর্কিত যেকোনো অফিস আদেশ, বিজ্ঞপ্তি ও অনুরোধপত্রও নিয়মিত হালনাগাদ করা হয়। বন্দরের বার্ষিক প্রতিবেদন (অ্যানুয়াল রিপোর্ট) প্রকাশ করা হয় ওয়েবসাইটে। এতে বন্দরের সার্বিক চিত্র উঠে আসে। এছাড়া চট্টগ্রাম বন্দরের নিয়মিত কার্যক্রম, সমস্যা, সম্ভাবনা, পরিকল্পনা ও সংশ্লিষ্ট খাতগুলোর হালনাগাদ তথ্য নিয়ে প্রকাশ করা হয় মেরিটাইম ম্যাগাজিন 'বন্দরবার্তা' ও 'সিপিএ নিউজ'।

কর্মসম্পাদন চুক্তিতে চলতি অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রা

এপিএর কার্যক্রমসমূহ বাস্তবায়নে করোনা অতিমারি এখন একটি বড় সমস্যা। এই সমস্যা থেকে উত্তরণে বন্দরে কর্মরত শতভাগ শ্রমিক-কর্মচারীদের টিকা দেওয়ার কাজ শুরু হয়েছে। করোনার বৈশ্বিক সংক্রমণ বৃদ্ধি পাওয়ায় দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের নেতিবাচক প্রভাব বন্দরের কার্যক্রমের ওপর পড়বে। এর সাথে অন্যান্য প্রতিকূলতা বিবেচনা করে নির্ধারণ করা হয়েছে চলতি অর্থবছরের (২০২১-২০২২) বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তির লক্ষ্যমাত্রা।

অপারেশনাল কার্যক্রমের লক্ষ্যমাত্রা

দক্ষতা বৃদ্ধির মাধ্যমে বন্দরের কনটেইনার ও কার্গো হ্যান্ডলিং বৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে এবারের কর্মসম্পাদন চুক্তিতে। প্রতি ঘণ্টায় ৪০ দশমিক ৫০ মেট্রিক টন কার্গো ও ১৬টি কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে। হ্যান্ডলিংয়ের এ হারে অর্থবছরের মোট হ্যান্ডলিং লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে ৯ কোটি মেট্রিক টন কার্গো ও ২৮ দশমিক ৫০ লাখ টিইইউ কনটেইনার। করোনার প্রভাব বিবেচনায় গত অর্থবছরের ৯ মাসের প্রকৃত হ্যান্ডলিংয়ের ভিত্তিতে এ লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে।

উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা

টেকসই উন্নয়নের মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধি ও আধুনিকায়নে এবারের (২০২১-২০২২) কর্মসম্পাদন চুক্তিতে ১৯টি প্রকল্পের বাস্তবায়ন লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে। যেসব প্রকল্পের প্রতিটি বন্দরের সক্ষমতা ও আধুনিকায়নের সাথে জড়িত। এসব প্রকল্পের মধ্যে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের অবশিষ্ট ১২ শতাংশ কাজ শেষ করার মাধ্যমে কনটেইনার হ্যান্ডলিং শুরু করা, মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্পের ৩টি প্যাকেজের দরপত্র আহ্বান ও মূল্যায়ন মার্চের মধ্যে শেষ করা, ১০ জুনের মধ্যে ২টি টাগবোট ক্রয়ের কাজ শেষ করা, বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে বে-টার্মিনালের ব্রেক ওয়াটার নেভিগেশনাল অ্যাকসেস চ্যানেলের ডিটেইল ডিজাইন প্রণয়নে ১০ জুনের মধ্যে পরামর্শক নিয়োগ করা, একই তারিখের মধ্যে বে-টার্মিনালের জন্য পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপ কর্তৃপক্ষের

২০২০-২০২১ অর্থবছরে পতেঙ্গায় নির্মাণাধীন কনটেইনার টার্মিনালের সর্বোচ্চ ৩০ শতাংশ কাজ শেষ করেছে কর্তৃপক্ষ। এই সময় পর্যন্ত প্রকল্পের মোট অগ্রগতি হয়েছে ৭৩ শতাংশ

মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন, বে-টার্মিনালের ২ ও ৩ নম্বর টার্মিনালের বিজনেস কেস মডেল প্রণয়নের জন্য পরামর্শক নিয়োগ এবং ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রকল্পের মাধ্যমে ২৮ লাখ ঘনমিটার ড্রেজিং অন্যতম। এসব লক্ষ্যমাত্রার সবগুলোই সর্বোচ্চ মান। এছাড়া কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের জন্য ১০৪টি যন্ত্রপাতি সংগ্রহ, ১২ লাখ ঘনমিটার সংরক্ষণ ড্রেজিং, ১৮টি হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ চার্ট তৈরি, ৬টি জরিপ যন্ত্রপাতি সংগ্রহ, ১০ হাজার বর্গমিটার ইয়ার্ড নির্মাণ, বহুতল কার পার্কিং শেড নির্মাণ, সিসিটি ও এনসিটি এলাকায় ৪৪৮টি এলইডি লাইট স্থাপন, ডাটা সেন্টারের জন্য প্রয়োজনীয় মালামাল সংগ্রহ ও প্রতিস্থাপন, নিরাপত্তা বিভাগের অভিযান পরিচালনার জন্য যন্ত্রপাতি ও উদ্ধারযান সংগ্রহ এবং বন্দর আবাসিক এলাকার রাস্তা মেরামত রয়েছে এবারের কার্মসম্পাদন চুক্তিতে।

শুদ্ধাচার ও সংস্কারমূলক কার্যক্রমের কর্মপরিকল্পনা

সেবার গতিশীলতা ও স্বচ্ছতা নিশ্চিতে কর্তৃপক্ষ শুদ্ধাচারের শতভাগ বাস্তবায়নের চেষ্টা করছে। অনুমোদিত জনবলের কম লোকবল নিয়ে সর্বোচ্চ সেবাপ্রদানের প্রতিশ্রুতি দিয়েছে কর্তৃপক্ষ। কর্মকর্তা-কর্মচারীদের দক্ষতা বৃদ্ধিতে প্রশিক্ষণ কর্মসূচি হাতে নেওয়া হয়েছে। ৬২টি কোর্সের মাধ্যমে প্রায় ২ হাজার কর্মকর্তা-কর্মচারীকে প্রশিক্ষণ দেওয়া হবে। এছাড়া তিন মাস পর পর নৈতিকতা কমিটির সভা, সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, কর্মপরিবেশ উন্নয়ন, অভিযোগ প্রতিকারে দ্রুত ব্যবস্থা, ওয়েবসাইটে তথ্য হালনাগাদ করা, প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা, আর্থিক প্রতিবেদন প্রকাশ, বার্ষিক প্রতিবেদন প্রকাশ ও সব ধরনের সেবা ডিজিটালাইজড করার কাজকে এগিয়ে নিতে কর্মপরিকল্পনা ও সময় নির্ধারণ করা হয়েছে এবারের কর্মসম্পাদন চুক্তিতে।

এক নজরে চট্টগ্রাম বন্দরের তিন বছরের সাফল্য

বিগত তিন বছরের বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তির প্রায় সবগুলো সূচকে কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জন করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। এরই ফলে প্রতিষ্ঠানের অগ্রগতির নির্দেশক কি-পারফরম্যান্স ইন্ডিকেটরের সূচকে উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের।

গত তিন অর্থবছরে প্রায় ৮৭ দশমিক ২৩ লাখ টিইইউ কনটেইনার ও ২৮ দশমিক ৯৭ কোটি মেট্রিক টন কার্গো হ্যান্ডলিং করা হয়েছে। একই সময়ে চট্টগ্রাম বন্দরে কার্গো ও কনটেইনার হ্যান্ডলিং গড়ে যথাক্রমে ৩ দশমিক শূন্য ৬ শতাংশ ও ৫ দশমিক ২১ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। কর্ণফুলীর নাব্যতা রক্ষায় গড়ে প্রতি বছর ১৯ কিলোমিটার সংরক্ষণ ড্রেজিং করা হয়েছে। বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধিতে ১ লাখ ৩০ হাজার বর্গমিটার ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে। লন্ডনভিত্তিক শিপিং বিষয়ক সাময়িকী লয়েড'স লিস্টে বিশ্বের সেরা ১০০টি কনটেইনার বন্দরের তালিকায় চট্টগ্রাম বন্দর তিন বছরে ৭১তম অবস্থান থেকে এগিয়ে ২০২০ সালে ৫৮তম অবস্থান অর্জন করেছে।

চট্টগ্রাম বন্দরের নিউমুরিং এলাকায় ওভার ফ্লো কনটেইনার ইয়ার্ড, ১ নং জেটির উজানে সার্ভিস জেটি এবং সদরঘাট এলাকায় একটি ৭৫ মিটার লাইটারেজ জেটি নির্মাণ করা হয়েছে। বন্দর ভবনের নিরাপত্তা রক্ষায় অ্যাকসেস কন্ট্রোল সিস্টেমের প্রবর্তন করা হয়েছে। বহির্নোঙরের সীমা ৭ নটিক্যাল মাইল থেকে ৫০ নটিক্যাল মাইলে উন্নীত করা হয়েছে। ফলে বন্দরের জলসীমা ৬ গুণ বৃদ্ধি পেয়েছে। বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থা, গেট এন্ট্রি সিস্টেম পূর্বের তুলনায় আরও আধুনিক করা হয়েছে। এছাড়া কাপ্তারি-১২, ২টি মুরিং লঞ্চ, ২টি সাইট স্ক্যান সোনার, ২টি ইকো সাউন্ডার ও ১টি সি গোয়িং লো ফিবোর্ড হারবার টাগবোট (২০০০ বিএইচপি) সংগ্রহ করা হয়েছে। বন্দরের কার্যক্রম গতিশীল করার লক্ষ্যে গত তিন অর্থবছরে ৯১টি কনটেইনার ও কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছে।

গত অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দর প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট ৮৫টি কোর্সের মাধ্যমে প্রায় ৩ হাজার কর্মকর্তা-কর্মচারীকে প্রশিক্ষণ দিয়েছে। এসব প্রশিক্ষণ কর্মকর্তা-কর্মচারীদের দক্ষতা ও শৃঙ্খলা বৃদ্ধিতে এবং শুদ্ধাচার অর্জনে সাহায্য করবে

সর্বশেষ অর্থবছরে অতিমারি করোনার ধাক্কা সামলিয়ে বন্দরকে পুরোদমে সচল রাখতে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের জন্য বন্দর হাসপাতালে 'কোভিড-১৯' এর নমুনা সংগ্রহ করা, আক্রান্তদের চিকিৎসার জন্য ৫০ শয্যাবিশিষ্ট পৃথক করোনা ইউনিট স্থাপন ও টিকাপ্রদান কার্যক্রম চালু করা হয়েছে। ২টি মোবাইল হারবার ক্রেন যুক্ত করার ফলে বন্দরের কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে। যন্ত্রপাতি সংযোজন ও বন্দর ব্যবস্থাপনায় সংস্কারের ফলে চট্টগ্রাম বন্দরে কোনো প্রকার জাহাজজট নেই। 'কোভিড-১৯' এর মধ্যেও বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম সার্বক্ষণিক অর্থাৎ ২৪/৭ চালু রাখা হয়েছে।

এপিএর মাধ্যমে বন্দর পৌঁছবে অভীষ্ট লক্ষ্যে

রূপকল্প-২০৪১, এসডিজি, ডেল্টা প্ল্যান-২১০০ বাস্তবায়ন বা এলডিসি থেকে উত্তরণ যেটাই বলি না কেন, প্রত্যেকটিতে রয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ অংশগ্রহণ। এসব লক্ষ্য অর্জনে এপিএ কার্যকর ভূমিকা রাখছে এতে কোনো সন্দেহ নেই। এতে কাজের প্রতি মনোযোগ বাড়ছে, তেমনি লক্ষ্য অর্জনে পুরস্কৃত হচ্ছে ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান, বিভাগ ও মন্ত্রণালয়। সরকারের কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জনে বন্দরের সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীকে আরও বেশি দায়বদ্ধ ও বাস্তবমুখী করছে এপিএ। আরও বেশি সম্পৃক্তি ও নিবিড় সম্পর্ক তৈরি করছে বন্দরের উন্নয়ন অগ্রযাত্রায়। এতে জনগণের প্রতি দায়বদ্ধতা বাড়ছে, উন্নত হচ্ছে কর্মসম্পাদনের মান। জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান বলেছিলেন, 'সমৃদ্ধি আসার সহজ কোনো পথ নেই। প্রাণপণ লড়াই করে আমাদের সমৃদ্ধি আনতে হবে।' তাই আমাদের এই পথেই হাঁটতে হবে। আর এ সমৃদ্ধি অর্জনে বন্দরের পথপ্রদর্শক বার্ষিক কর্মসম্পাদন চুক্তি বা এপিএ।

নির্দেশনা
মো. মমিনুর রশিদ, *পরিচালক (প্রশাসন)*

তথ্য সহায়তা
মো. কুদরত-এ খুদা মিল্লাত, *টার্মিনাল ম্যানেজার*
প্রদ্যুৎ কুমার দাশ, *উপপ্রধান পরিকল্পনা*
মো. নাছির উদ্দিন, *সিনিয়র হাইড্রোগ্রাফার (পরিকল্পনা)*
মো. নাহিদ মোস্তফা, *পারসোনেল অফিসার (আইআর)*

প্রতিবেদন
ওমর ফারুক ইমন
প্রতিবেদক, বন্দরবার্তা

সংশোধনী
স্থান-সংকুলান না হওয়ায় বন্দরবার্তার এই সংখ্যায় নিয়মিত বিভাগ 'বন্দর বিচিত্রা' প্রকাশ করা সম্ভব হচ্ছে না। পাঠকদের কাছে এজন্য দুঃখ প্রকাশ করছি।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ বার্জ বাহক ও ইয়ারা মেরিনের মধ্যে নতুন চুক্তি

ড্রাই বাল্ক ওনার বার্জ বাল্ক ও ইয়ারা মেরিন টেকনোলজিসের মধ্যে পার্টনারশিপ চলে আসছে দীর্ঘদিন ধরে। এবার সেই সম্পর্ক আরও মজবুত করতে নতুন একটি চুক্তি করেছে তারা, যার অধীনে বার্জ বাল্কের জাহাজে আরও বেশি সংখ্যক ইন-লাইন স্ক্রাবার ইনস্টল করবে ইয়ারা মেরিন।

এরই মধ্যে বার্জ বাল্কের প্রায় ৩০টি ক্যারিয়ারে ইয়ারা মেরিনের ইন-লাইন স্ক্রাবার ব্যবহৃত হচ্ছে। নতুন চুক্তিটির মাধ্যমে কার্বন নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগে কোম্পানি দুটির অভিন্ন অবস্থান ফুটে উঠেছে বলে কর্মকর্তারা জানিয়েছেন।

➤ বিআরএস, ডেল্টামেরিন ও ব্যুরো ভেরিতাসের মধ্যে অংশীদারিত্ব চুক্তি

বিশ্বজুড়ে জাহাজ মালিকদের কার্যকর শিপ পারফরম্যান্স ও জ্বালানি রূপান্তরের সলিউশন প্রদানের লক্ষ্যে একযোগে কাজ করার সিদ্ধান্ত নিয়েছে শিপব্রোকার বিআরএস, ডেল্টামেরিন ও ব্যুরো ভেরিতাস।

তাদের এই পার্টনারশিপের মূল লক্ষ্য হলো জাহাজ মালিকরা যেন তাদের জাহাজের পারফরম্যান্স মূল্যায়ন, যাচাই ও উন্নত করতে সক্ষম হয়, সেজন্য একটি পাথওয়ে ও টুলস সরবরাহ করা। অংশীদারিত্বের অধীনে ডেল্টামেরিন অপ্টিমাইজেশন সলিউশনসের ক্যালকুলেশন ও ইঞ্জিনিয়ারিংয়ের কাজ করবে। বিআরএস দেখবে আর্থিক পারফরম্যান্স ও ব্যয় নিয়ন্ত্রণের বিষয়টি।

➤ নতুন তিন জাহাজ নিয়ে ২০২১-২২ মৌসুম শুরু করবে কস্তা ক্রুজেস

২০২১-২০২২ মৌসুমে আকর্ষণীয় সব ভ্রমণ অফার নিয়ে নতুন উদ্যমে কার্যক্রম শুরু করতে যাচ্ছে ইতালীয় কোম্পানি কস্তা ক্রুজেস। ভূমধ্যসাগর, ক্যারিবীয় অঞ্চল, আমিরাত ও দক্ষিণ আমেরিকায় ক্রুজ শিপিংয়ে নতুন সব ফিচার যোগ করেছে তারা।

যাত্রীদের প্রমোদভ্রমণ আরও আনন্দপূর্ণ করতে কস্তা ক্রুজেস ২০২২ সালের বসন্ত থেকে নতুন তিনটি ইনোভেটিভ শিপ নিজেদের বহরে যোগ করবে। কস্তা ফিরেঞ্জা, কস্তা তোসানা ও কস্তা স্মেরালদা নামের নতুন জাহাজগুলো ভূমধ্যসাগরে ক্রুজ সেবা দেবে।

➤ উপকূলীয় মৎস্য আহরণের আইনে সংশোধন আনছে রাশিয়া

ফিশারি ও জলজ জীবসম্পদের সুরক্ষায় করা একটি ফেডারেল আইনের উপকূলীয় মৎস্য আহরণ রেগুলেশনে সংশোধন আনছে রাশিয়ার ফেডারেল কাউন্সিল। সম্প্রতি এ-সংক্রান্ত একটি খসড়া প্রকাশ করা হয়েছে।

বিদ্যমান আইনে রাশিয়ায় উপকূলীয় সমুদ্রসীমায় কেবল জীবন্ত/তাজা সামুদ্রিক জৈবসম্পদ পরিবহন, সংরক্ষণ ও আনলোড করার অনুমতি দেওয়া আছে। কিন্তু কিছু ফিশারি বেসিন রয়েছে, যেখানে যেতে আসতে অনেকটা সময় লেগে যায়। এ কারণে আহরিত জৈবসম্পদের প্রাথমিক প্রক্রিয়াজাতের সুযোগ চাইছিলেন মৎস্যজীবীরা। নতুন সংশোধনীতে সেই সুযোগই রাখা হয়েছে।

মেয়াদোত্তীর্ণ চুক্তিতে কাজ করা ক্রুর সংখ্যা বেড়েছে

বৈশ্বিক শিপিং খাতে ক্রু পরিবর্তন নিয়ে সৃষ্ট সংকট কিছুদিন আগেও খবরের শিরোনামে ছিল। তারই ধারাবাহিকতায় নতুন একটি তথ্য এখন শিপিং খাতে আলোচনার কেন্দ্রে রয়েছে। আর তা হলো চুক্তির বাইরে কাজ করা ক্রুদের সংখ্যা বেড়ে যাওয়া। সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, মে মাসে এ ধরনের ক্রুর সংখ্যা প্রায় এক-চতুর্থাংশ শতাংশ বেড়েছে।

আর এর প্রধান দুটি কারণ হিসেবে দেখানো হয়েছে ক্রু সরবরাহকারী শীর্ষ দেশগুলোয় করোনার সংক্রমণ বেড়ে যাওয়া এবং শীর্ষ বন্দরগুলোয় ক্রু পরিবর্তন প্রোটোকল কঠোর করা।

নেপচুন ডিক্লারেশন ক্রু চেঞ্জ ইন্ডিকেটরের জুন মাসের তথ্য বলছে, চুক্তির মেয়াদ পেরিয়ে গেছে, কিন্তু এখনো জাহাজে কর্মরত– মে মাসে এমন ক্রুর সংখ্যা আগের মাসের চেয়ে ২৪ শতাংশ বেড়েছে। প্রতিবেদনে জানানো হয়েছে, আলোচ্য মাসে বিশ্বে মোট ক্রুর ৭ দশমিক ৪ শতাংশই চুক্তির মেয়াদ শেষ হয়ে যাওয়া অবস্থায় কাজ করছে। এপ্রিলে এ হার ছিল ৫ দশমিক ৮ শতাংশ।

এমন সংকটকালে সরকারগুলোকে করোনার টিকাদান কর্মসূচিতে ক্রুদের অগ্রাধিকার দেওয়া, ক্রু পরিবর্তনের প্রোটোকল শিথিল করাসহ প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নেওয়ার আহ্বান জানিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস) এবং এর সদস্য ও অংশীদারেরা। এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে আইসিএস পর্ষদের চেয়ারম্যান এসবেন পলসন বলেছেন, 'গত পাঁচ দশকে ক্রু পরিবর্তনে এমন সংকট আর কখনো দেখা যায়নি। এই অভূতপূর্ব প্রতিবন্ধকতা বিশ্বজুড়ে হাজারো ক্রুর ওপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। করোনা মহামারির এই ক্রান্তিকালেও ক্রুরা তাদের সেবা অব্যাহত রাখায় সব দেশই উপকৃত হয়েছে। এখন দেশগুলোর দায়িত্ব হলো টিকাদানে ক্রুদের অগ্রাধিকার ও ক্রু পরিবর্তনের সুযোগ প্রদানের মাধ্যমে তাদের সেই ভূমিকার প্রতিদান দেওয়া।'

পারস্পরিক সমন্বয় বাড়াতে ১৯ বন্দর কর্তৃপক্ষের মধ্যে সমঝোতা

ডিজরাপশন, ডিজিটালাইজেশন ও ডিকার্বনাইজেশন– এই তিন ইস্যুতে সমন্বিত পদক্ষেপ নেওয়ার লক্ষ্যে একটি সমঝোতায় স্বাক্ষর করেছে আফ্রিকা, এশিয়া, ইউরোপ, মধ্যপ্রাচ্য ও যুক্তরাষ্ট্রের ১৯টি বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২২ ও ২৩ জুন অ্যান্টওয়ার্প পোর্ট অথরিটি আয়োজিত ষষ্ঠ পোর্ট অথরিটিজ রাউন্ডটেবল (পিএআর)-এ এই সমঝোতায় স্বাক্ষর করে তারা।

মেরিটাইম খাতে অংশীজনদের বর্তমানে ডিজরাপশন, ডিজিটালাইজেশন ও ডিকার্বনাইজেশন ইস্যুতে বিভিন্ন চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হচ্ছে। এই চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় বন্দর কতৃপক্ষগুলো কীভাবে উদ্ভাবনী প্রতিক্রিয়া দেখাতে পারে, পিএআরে সেই বিষয় নিয়ে আলোচনা হয়েছে। এছাড়া রাউন্ডটেবলে পিএআর সদস্যদের প্রতি ক্রু পরিবর্তন, সাইবার সুরক্ষা, ডিকার্বনাইজেশনসহ বিভিন্ন ইস্যুতে সহযোগিতামূলক সম্পর্ক জোরদারের জন্য আহ্বান জানানো হয়েছে।

দ্বিতীয় আইএমডিইসিতে গুরুত্ব পাবে পশ্চিম আফ্রিকার সমুদ্রনিরাপত্তা

সাম্প্রতিক সময়ে পশ্চিম আফ্রিকা অঞ্চলে মেরিটাইম সিকিউরিটি একটি গুরুত্বপূর্ণ ইস্যু হয়ে দাঁড়িয়েছে। গত বছর এ অঞ্চলে বাণিজ্যিক জাহাজে জলদস্যু হামলার ঘটনা আশঙ্কাজনক হারে বেড়েছে। এ ধরনের ঘটনা এড়াতে পশ্চিম আফ্রিকার বন্দরগুলো মেরিটাইম সিকিউরিটি জোরদার করার চেষ্টা চালাচ্ছে। আর তাদের এই উদ্যোগের কারণে ৫ হাজার কোটি ডলারের একটি সম্ভাবনাময় বাজার তৈরি হয়েছে। ৬-৮ জুলাই ঘানায় অনুষ্ঠেয় দ্বিতীয় ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ডিফেন্স এক্সিবিশন অ্যান্ড কনফারেন্সে (আইএমডিইসি) এ বিষয়টি বিশেষ গুরুত্ব পাবে।

সেনেগাল থেকে অ্যাঙ্গোলা পর্যন্ত বিস্তৃত গালফ অব গিনিতে উপকূল রেখা রয়েছে প্রায় ৬ হাজার কিলোমিটার। আফ্রিকার মধ্য ও দক্ষিণাঞ্চলের মধ্যে জ্বালানি তেল ও গ্যাসসহ অন্যান্য পণ্য পরিবহনের গুরুত্বপূর্ণ একটি শিপিং জোন এটি। দৈনিক অন্তত দেড় হাজার মাছ ধরার জাহাজ, ট্যাংকার ও কার্গো শিপ চলাচল করে এই রুট দিয়ে। গত বছর সেখানে জাহাজে হামলার ৮৪টি ও মুক্তিপণের জন্য ক্রু অপহরণের ১৩৫টি ঘটনা ঘটেছে। বর্তমানে বিশ্বজুড়ে সাগরে অপহরণের যত ঘটনা ঘটছে, তার প্রায় ৯৫ শতাংশই ঘটছে এই অঞ্চলে।

২০২০ সালে ইইউ মেরিটাইম ট্রাফিক কমেছে ১০%

বিশ্ব বাণিজ্যের একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশজুড়ে রয়েছে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ)। বিশ্বজুড়ে প্রতি পাঁচটি জাহাজের একটি চলাচল করে ইইউ সদস্য রাষ্ট্রের পতাকা বহন করে। আর সমুদ্রপথে বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় এক-পঞ্চমাংশ অবদান রয়েছে এ জোটের। কিন্তু ২০২০ সালটা সমুদ্র বাণিজ্যে ইইউর জন্য খুব একটা ভালো যায়নি। করোনা মহামারির কারণে গত বছর ইইউ মেরিটাইম ট্রাফিক কমেছে ১০ দশমিক ২ শতাংশ।

ইউরোপিয়ান মেরিটাইম সেফটি এজেন্সি (ইএমএসএ) একটি পরিসংখ্যানগত পর্যালোচনায় এ তথ্য উঠে এসেছে। পর্যালোচনায় দেখা গেছে, করোনার কারণে সবচেয়ে বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে ক্রুজ শিপ ট্রাফিক। ২০১৯ সালের তুলনায় তা প্রায় ৮৬ শতাংশ কমে গেছে। সে তুলনায় বাল্ক ক্যারিয়ার, কেমিক্যাল ট্যাংকার, কনটেইনার শিপ ও অয়েল ট্যাংকার চলাচলের ওপর আঘাত কিছুটা কমই লেগেছে। গত বছর এ ধরনের জাহাজের ট্রাফিক কমেছে মাত্র ৫ শতাংশ।

নিঃসরণ কমাতে নতুন পদক্ষেপ আইএমওর

আন্তর্জাতিক শিপিং খাতে কার্বন তীব্রতা হ্রাসের মাধ্যমে গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য নতুন কিছু বাধ্যবাধকতামূলক পদক্ষেপ নিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। গত ১০-১৭ জুন অনুষ্ঠিত আইএমওর মেরিটাইম এনভায়রনমেন্ট প্রটেকশন কমিটি (এমইপিসি) বৈঠকে ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন ফর দ্য প্রিভেনশন অব পলিউশন ফ্রম শিপসের

(এমএআরপিওএল) অ্যানেক্স সিক্সে সংশোধন আনা হয়।

এই সংশোধনীর অধীনে জাহাজগুলো তাদের গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ কমাতে বাধ্য থাকবে। সংশোধনীটির সঙ্গে টেকনিক্যাল ও অপারেশনাল কিছু বিষয় জড়িত। আইএমওর নতুন পদক্ষেপের ফলে সব জাহাজকে তাদের এনার্জি এফিশিয়েন্সি এক্সিস্টিং শিপ ইনডেক্স (ইইএক্সআই) হিসাব করতে হবে। এছাড়া আরও কিছু বাধ্যবাধকতা আরোপ করা হয়েছে এই সংশোধনীর মাধ্যমে।

ক্যানাল ইস্তাম্বুলের কাজ আনুষ্ঠানিকভাবে শুরু

বসফরাস প্রণালির ওপর থেকে চাপ কমাতে এর সমান্তরালে নতুন একটি খাল খনন প্রকল্প হাতে নিয়েছে তুর্কি সরকার। ক্যানাল ইস্তাম্বুল নামের এই প্রকল্পের ব্যয় ধরা হয়েছে ১ হাজার ৫০০ কোটি ডলার। তুর্কি প্রেসিডেন্ট রিসেপ তায়েপ এরদোয়ান সম্প্রতি প্রস্তাবিত এই খালের ওপর একটি ব্রিজ নির্মাণকাজের উদ্বোধন করেন। এর মাধ্যমে উচ্চাভিলাষী এই প্রকল্পের কাজ আনুষ্ঠানিকভাবে শুরু হলো।

ক্যানাল ইস্তাম্বুল কৃষ্ণ সাগরের সঙ্গে মর্মর সাগরের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন সক্ষমতা আরও বাড়াবে। এরদোয়ান ২০১১ সালে এই প্রকল্পের ঘোষণা দেন। কিন্তু বিভিন্ন পেশাজীবী সংস্থা ও এনজিওর পক্ষ থেকে তীব্র বাধা আসায় এর কার্যক্রম পিছিয়ে যায়। তাদের দাবি, এই খাল খনন করা হলে ইস্তাম্বুল শহরে বড় ধরনের ভূমিকম্প আঘাত হানার ঝুঁকি বেড়ে যাবে। তবে এরদোয়ান সবসময়ই দাবি করে আসছেন, ৪৫ কিলোমিটার দীর্ঘ এই জলপথ পরিবেশগত কোনো ক্ষতি সাধন তো করবেই না, বরং এটি ইস্তাম্বুলের ভবিষ্যৎকে সুরক্ষিত করবে।

নাইজেরিয়ার ডিপ ব্লু-প্রজেক্টকে শিপিং ইন্ডাস্ট্রির সাধুবাদ

গালফ অব গিনিতে পাইরেসির ঘটনা বেড়ে যাওয়ায় নাইজেরিয়া সরকারও যথেষ্ট উদ্বিগ্ন। এ ধরনের দুষ্কর্ম থেকে নিজেদের সমুদ্রসীমাকে সুরক্ষিত রাখতে ডিপ ব্লু-প্রজেক্ট নামের একটি প্রকল্প গ্রহণ করেছে দেশটির সরকার। এই প্রকল্পে রয়েছে সামরিক ও আইন প্রয়োগের অবকাঠামোগত উন্নয়নে উল্লেখযোগ্য পরিমাণ বিনিয়োগ। শিপিং খাতের সংগঠন রাউন্ডটেবল অব শিপওনার অ্যাসোসিয়েশন ও ওসিআইএমএফ নাইজেরিয়া সরকারের এই উদ্যোগকে সাধুবাদ জানিয়েছে এবং সহায়তার প্রত্যয় ব্যক্ত করেছে।

নাইজেরিয়ান মেরিটাইম সেফটি এজেন্সি (নিমাসা) এই মাল্টি-এজেন্সি প্রকল্পের ব্যবস্থাপনার দায়িত্বে রয়েছে। প্রকল্পটির অধীনে থাকবে দুটি স্পেশাল মিশন ভেসেল, দুটি স্পেশাল মিশন লং-রেঞ্জ এয়ারক্রাফট, ১৭টি ফাস্ট-রেসপন্স ভেসেল; যেগুলো ৫০ নট পর্যন্ত গতি তুলতে পারে তিনটি হেলিকপ্টার ও চারটি এয়ারবর্ন ড্রোন। লাগোসে অবস্থিত একটি সেন্ট্রাল কমান্ড ও কন্ট্রোল সেন্টারের মাধ্যমে এগুলো নিয়ন্ত্রণ করা হবে।

বিকল্প জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়ার ব্যবহার নিয়ে গবেষণা চালাবে ২৩ প্রতিষ্ঠান

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) কার্বন নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা পূরণে জীবাশ্ম জ্বালানির বিকল্প ব্যবহারের ওপর জোর দিচ্ছে সবাই। আর অল্টারনেটিভ মেরিন ফুয়েল হিসেবে অ্যামোনিয়া ব্যবহারের ক্ষেত্রে যেসব ইস্যু রয়েছে, সেগুলো নিয়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষার জন্য যৌথ গবেষণা চালাবে খাতসংশ্লিষ্ট একটি গ্রুপ। এ লক্ষ্যে একটি ফ্রেমওয়ার্কও তৈরি করেছে তারা।

এই গ্রুপে রয়েছে জ্বালানি, মাইনিং, পাওয়ার ইউটিলিটি, কেমিক্যাল, টার্মিনাল, শিপিং, জাহাজনির্মাণ, ম্যানুফ্যাকচারিং, বাংকারিং ও ক্লাসিফিকেশন খাতের মোট ২৩টি প্রতিষ্ঠান। সম্প্রতি তারা একটি সমঝোতা স্মারকে স্বাক্ষর করেছে, যার অধীনে বিকল্প জ্বালানি হিসেবে অ্যামোনিয়া ব্যবহারের বিভিন্ন কমন ইস্যু যেমন জাহাজের সুরক্ষা, অ্যামোনিয়া বাংকারিংয়ের ক্ষেত্রে নিরাপত্তা, অ্যামোনিয়া উৎপাদনে কার্বন

বৈশ্বিক বহরে জাহাজের সংখ্যা বৃদ্ধির গতি কমবে

সাম্প্রতিক সময়ে জাহাজনির্মাণ খাতে ইয়ার্ডগুলোয় কনটেইনার শিপ ও গ্যাস ক্যারিয়ার সেগমেন্টে কার্যাদেশ বেশ চাঙ্গা রয়েছে। তা সত্ত্বেও আগামী পাঁচ বছরে বৈশ্বিক শিপিং খাতে জাহাজের সংখ্যায় প্রবৃদ্ধি কিছুটা শ্লথ হবে। আন্তর্জাতিক শিপিং অ্যাসোসিয়েশন বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিলের (বিমকো) সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে এমনটাই পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছে।

কনটেইনার শিপ নির্মাণে বর্তমানে ইয়ার্ডগুলো বেশ ভালো সময় পার করছে। বর্তমানে এ ধরনের জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ ১৪ বছরের সর্বোচ্চ পর্যায়ে রয়েছে। তবে বিমকোর যুক্তি হলো, কনটেইনার ও গ্যাস ক্যারিয়ার সেগমেন্টে চাহিদা যতই ভালো থাকুক না কেন, বিশ্বের শিপইয়ার্ডগুলো বেশ চাপের মধ্যে রয়েছে। সামগ্রিকভাবে জাহাজনির্মাণ খাতের বর্তমানে যে গতি, তাতে চলতি বছরে ইয়ার্ডগুলো গত এক যুগে তৃতীয় সর্বনিম্ন কার্যাদেশ পেতে যাচ্ছে বলে বিমকো ধারণা করছে।

বর্তমানে ১১টি প্রধান সেগমেন্টে সারা বিশ্বে বাণিজ্যিক জাহাজের বহরে রয়েছে ৭৪ হাজার ৫০৫টি জাহাজ। বিমকোর পূর্বাভাস অনুযায়ী, সবকিছু স্বাভাবিক থাকলে ২০২৫ সালের শেষ নাগাদ এ সংখ্যা বেড়ে দাঁড়াবে ৭৯ হাজার ২৮২। অর্থাৎ পাঁচ বছরে প্রবৃদ্ধি হবে ৬ দশমিক ৪ শতাংশ। আগের পাঁচ বছরে এ হার ছিল ৭ দশমিক ৪ শতাংশ। সে হিসাবে বিমকোর পূর্বাভাস সত্যি হলে বৈশ্বিক ফ্লিটের প্রবৃদ্ধি কমবে ১ শতাংশীয় পয়েন্ট।

বিমকো বলছে, ২০২১ থেকে ২০২৫ সালের শেষ নাগাদ জাহাজনির্মাণ খাতে নতুন কার্যাদেশ বাড়তে পারে বার্ষিক চক্রবৃদ্ধি ১ দশমিক ২৫ শতাংশ হারে। আগের পাঁচ বছরে এ হার ছিল ১ দশমিক ৪৪ শতাংশ। বিমকো এ পূর্বাভাস দিয়েছে স্বাভাবিক পরিস্থিতি বিবেচনায় নিয়ে। পরিস্থিতি ভালো বা খারাপ হলে এ হিসাবে পরিবর্তন আসতে পারে।

সংবাদ সংক্ষেপ

মাল্টিমোডাল ট্রান্সপোর্টেশনে পার্টনারশিপে যাচ্ছে ফেসকো-জেফকো

রাশিয়া, যুক্তরাষ্ট্র, ইউরোপীয় ও দক্ষিণ-পূর্ব এশীয় দেশগুলোর মধ্যে মাল্টিমোডাল ট্রান্সপোর্টেশন চালু করতে যৌথভাবে কাজ করবে ফেসকো ট্রান্সপোর্টেশন গ্রুপ ও জেফকো গ্রুপ। সম্প্রতি ইন্টারন্যাশনাল ইকোনমিক ফেরামে এ বিষয়ে উভয় পক্ষের মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে।

কোম্পানি দুটি জেনারেল, কনটেইনারাইজড, ওভারসাইজড ও প্যাকেজড কার্গো বিভিন্ন এলাকায় পরিবহনের জন্য এই মাল্টিমোডাল ট্রান্সপোর্টেশন সুবিধা চালু করবে। এক্ষেত্রে তাদের বিশেষ নজর থাকবে দূরপ্রাচ্যের দিকে। আন্তর্জাতিক বড় ক্লায়েন্টদেরও সেবা দেবে তারা।

পিইআরএস সনদ পেল নর্থ সি পোর্ট

নর্থ সি পোর্ট সম্প্রতি ইউরোপিয়ান সি পোর্টস অর্গানাইজেশনের (এএসপিও) কাছ থেকে পিইআরএস সনদ অর্জন করেছে। এর অর্থ হলো, টেকসই পরিবেশ ব্যবস্থাপনা বাস্তবায়নের জন্য ইউরোপের যেসব বন্দর প্রতিশ্রুতিবদ্ধ হয়েছে, সেই তালিকায় নর্থ সি পোর্টের নামটিও যোগ হচ্ছে।

বিশ্বের প্রথম ক্রস-বর্ডার ও ফ্লেমিশ পোর্ট হিসেবে পিইআরএস সনদ পেল নর্থ সি পোর্ট। গত কয়েক বছর ধরে টেকসই পরিবেশ ব্যবস্থাপনা নিয়ে যে কাজ করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ, তারই স্বীকৃতি হিসেবে এ সনদ পেল তারা।

নতুন ১২টি কনটেইনার শিপের কার্যাদেশ দিয়েছে এইচএমএম

২০৩০ সাল নাগাদ কনটেইনার শিপিং দ্বিগুণে উন্নীত করার লক্ষ্যমাত্রা হাতে নিয়েছে দক্ষিণ কোরীয় সরকার। এর ধারাবাহিকতায় দেশটির শিপিং কোম্পানি এইচএমএম ১৩ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার নতুন ১২টি কনটেইনার শিপের কার্যাদেশ দিয়েছে। দাইয়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং (ডিএসএমই) ও হুন্দাই হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ (এইচএইচআই) এই জাহাজগুলো তৈরি করবে।

জাহাজগুলো নির্মাণে মোট ব্যয় ধরা হয়েছে ১৫৭ কোটি ডলার। এর মধ্যে হুন্দাই ৭৮ কোটি ৮০ লাখ ও দাইয়ু ৭৮ কোটি ২০ লাখ ডলারের কার্যাদেশ পেয়েছে।

মিশন ইনোভেশনের উদ্যোগকে স্বাগত জানিয়েছে আইসিএস

পরিচ্ছন্ন জ্বালানির বৈশ্বিক উদ্যোগ মিশন ইনোভেশন সম্প্রতি 'মিশন ফর শিপিং'-এর ঘোষণা দিয়েছে, যেখানে ২০৩০ সাল নাগাদ বৈশ্বিক ডিপ-সি ফ্লিটের ৫ শতাংশ জাহাজকে নিঃসরণমুক্ত জ্বালানি দ্বারা চালিত করার লক্ষ্যমাত্রার কথা বলা হয়েছে। শিপ অপারেটরদের বৈশ্বিক সংগঠন ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস) এই উদ্যোগকে স্বাগত জানিয়েছে।

মিশন ফর শিপিংয়ে সরকারি-বেসরকারি খাতে কার্বনমুক্ত প্রযুক্তির গবেষণা ও উন্নয়নে গতি আনার বিষয়ে জোর দেওয়া হয়েছে। আইএমওর নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্যমাত্রা পূরণে বিষয়টি খুবই জরুরি বলে আইসিএস মত দিয়েছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ সেন্ট্রাল আর্কটিকে মৎস্য আহরণ নিয়ন্ত্রণে আন্তর্জাতিক চুক্তি কার্যকর

সেন্ট্রাল আর্কটিক ওশানের হাই সিজ অঞ্চলে অনিয়ন্ত্রিত মৎস্য আহরণ প্রতিরোধের লক্ষ্যে যে আন্তর্জাতিক চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছিল, তা কার্যকর হয়েছে। এই চুক্তির মাধ্যমে আগামী ১৬ বছর এ অঞ্চলে স্বাক্ষরকারী দেশগুলো কর্তৃক বাণিজ্যিক ভিত্তিতে মৎস্য আহরণ অনেকটাই নিয়ন্ত্রণে থাকবে।

উত্তর মহাসাগরের হাই সিজ অঞ্চলে বরফের আস্তরণ বর্তমানে সংকোচনের পর্যায়ে রয়েছে, যা বাণিজ্যিক মৎস্য আহরণের সম্ভাবনা তৈরি করেছে। কিন্তু এই অঞ্চলের জীববৈচিত্র্য সম্পর্কে জানতে হলে এটি নিয়ন্ত্রণে আনা দরকার। সেই লক্ষ্যেই চুক্তিটি কার্যকর করা হয়েছে।

➤ নতুন ক্লাস নোটেশন চালু করেছে কোরিয়ান রেজিস্টার

কনটেইনার সিকিউরিং ডিভাইসের জন্য নতুন ক্লাস নোটেশন চালু করেছে কোরিয়ান রেজিস্টার। উত্তাল সাগরে কনটেইনার হারিয়ে যাওয়ার ঘটনা সাম্প্রতিক সময়ে বেড়েছে। এ কারণে কনটেইনার শিপ পরিচালনায় একাধিক নিরাপত্তামূলক পদক্ষেপ গ্রহণ জরুরি হয়ে পড়েছে।

এই পরিপ্রেক্ষিতে কোরিয়ান রেজিস্টার কনটেইনার সিকিউরিং ডিভাইসের জন্য প্রডাক্ট টেস্ট রুলস জোরদার করার উদ্যোগ নিয়েছে। এ লক্ষ্যে তারা হাই হোল্ডিং টুইস্টলক (এইচএইচটি) ও হাই হোল্ডিং সিকিউরিং (এইচএইচএস) নামে দুটি ক্লাস নোনটেশন চালু করেছে।

➤ অফশোর উইন্ডের পাওয়ারহাউস হতে পারে অস্ট্রেলিয়া

নবায়নযোগ্য শক্তির উৎস হিসেবে দেশে দেশে অফশোর উইন্ড ফার্মের কদর বাড়ছে। তবে অস্ট্রেলিয়া এতদিন এই প্রযুক্তির দিকে খুব একটা নজর দেয়নি। অথচ এই দেশটিরই অফশোর উইন্ডের পাওয়ারহাউস হয়ে ওঠার সম্ভাবনা রয়েছে। সাম্প্রতিক এক গবেষণায় এমনটাই জানানো হয়েছে।

অস্ট্রেলিয়ার বিস্তীর্ণ উপকূল জুড়ে বাতাসের গতিপ্রবাহ বিদ্যুৎ উৎপাদনের জন্য যথেষ্ট সম্ভাবনাময়। সেই সম্ভাবনা কাজে লাগাতে দশটির বেশি প্রস্তাবিত অফশোর উইন্ড ফার্ম প্রকল্প বর্তমানে বিবেচনাধীন রয়েছে। এগুলোর মিলিত সক্ষমতা অস্ট্রেলিয়ার সব কয়লাভিত্তিক বিদ্যুৎকেন্দ্রের চেয়ে বেশি হবে।

➤ ভারতে নাবিকদের করোনার টিকা প্রদান কার্যক্রমে গতি

করোনার দ্বিতীয় প্রবাহ সামাল দিতে জোর চেষ্টা চালাচ্ছে ভারত সরকার। এই প্রচেষ্টার অংশ হিসেবে বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের সহায়তায় নাবিকদের করোনার টিকা প্রদান কার্যক্রমে গতি আনছে তারা।

বিশ্বজুড়ে মেরিটাইম খাতে ক্রু সরবরাহে ভারতের ভূমিকা অনস্বীকার্য। এ অবস্থায় নাবিকদের পরবর্তী শিডিউলড ডিপ্লয়মেন্টের আগেই তাদের টিকা প্রদান সম্পন্ন করার উদ্যোগ নিয়েছে সরকার। ভারতের ছয়টি গুরুত্বপূর্ণ বন্দরে বেশ জোরেশোরে এই কার্যক্রম চলছে। এগুলো হলো– মুম্বাই, কোচি, চেন্নাই, বিশাখাপত্তনম, কলকাতা ও থুথুকুড়ি।

বর্ধিষ্ণু নৌপরিবহন ব্যয় সরবরাহকারীদের বিকল্প নিয়ে ভাবাচ্ছে

বিশ্বজুড়ে ভোগ্যপণ্যের বড় একটি অংশ গ্রাহকের হাতে পৌঁছায় সমুদ্রপথে বাণিজ্যের মাধ্যমে। ভোক্তাপর্যায়ে এসব পণ্যের মূল্য নির্ধারণে পরিবহন ব্যয় বড় ভূমিকা রাখে। অন্যান্য মাধ্যমের তুলনায় জাহাজে কনটেইনারবদ্ধ করে পণ্য পরিবহনে খরচ তুলনামূলক কম। এ কারণে আমদানি-রপ্তানিকারকেরা কনটেইনারে পণ্য পরিবহনকে অগ্রাধিকার দিয়ে থাকেন।

বিশ্ববাণিজ্যে এর অবদানও তাই অনেক বেশি।

কিন্তু সাম্প্রতিক সময়ে পরিস্থিতি পাল্টেছে। ফ্রেইট রেট বাড়তে বাড়তে এমন অবস্থায় পৌঁছেছে যে, ভোগ্যপণ্যের মূল্যে এর প্রভাব পড়তে শুরু করেছে। আসবাব থেকে শুরু করে কফি– বিভিন্ন পণ্যের ভোক্তারা এরই মধ্যে এর আঁচ পেতে শুরু করেছেন। সি ইন্টেলিজেন্সের সিইও অ্যালান মার্ফি জানিয়েছেন, ট্রান্সপ্যাসিফিক রুটে পরিবহনকৃত সংযোজিত আসবাবের মোট খুচরা মূল্যের ৬২ শতাংশ নির্ধারণ করে দিচ্ছে এর পরিবহন খরচ। বড় আকারের অন্যান্য অ্যাপ্লায়েন্সের ক্ষেত্রেও এ হার যথেষ্টই বেশি। এ ধরনের পণ্যের খুচরা মূল্যের প্রায় ৪১ শতাংশজুড়ে রয়েছে পরিবহন খরচ। কনটেইনারে পরিবহন খরচ আরও বাড়তে থাকলে এসব পণ্যের দাম আকাশছোঁয়া হবে। কারণ এগুলো বিক্রি করে রিটেইলারদের যে মার্জিন থাকে, তা দিয়ে এই বাড়তি পরিবহন ব্যয় সামাল দেওয়া সম্ভব না। এ কারণে বাড়তি ফ্রেইট রেটের বোঝা গিয়ে পড়বে ভোক্তাদের ঘাড়ে।

এমন পরিস্থিতিতে ব্যবসায়ীরা পণ্য পরিবহনে তাদের পরিকল্পনা নতুন করে সাজানোর চিন্তা করছেন। বিকল্প আর কী উপায়ে পরিবহন করলে খরচ সহনীয় পর্যায়ে থাকবে, তা খতিয়ে দেখছেন তারা। এরই মধ্যে কিছু বিকল্প সামনে উঠে এসেছে। যেমন বলা যায় পূর্ব ও পশ্চিমের মধ্যে সরাসরি পয়েন্ট-টু-পয়েন্ট সার্ভিস, যেখানে তুলনামূলক ছোট জাহাজ কিংবা চাপ কম রয়েছে এমন কোনো সেকেন্ডারি বন্দর ব্যবহার করা যেতে পারে।

ডাই-অক্সাইড নিঃসরণের নিট পরিমাণ ইত্যাদি নিয়ে গবেষণা পরিচালনা করবে তারা।

সাগরে প্লাস্টিক দূষণ ঠেকাতে বিমকোর উদ্যোগ

সাগরে মাছ ধরতে যাওয়া জাহাজগুলো থেকে প্রচুর পরিমাণে প্লাস্টিক বর্জ্য পানিতে ফেলা হয়। সম্প্রতি জাতিসংঘ সাধারণ পরিষদে দেওয়া বক্তৃতায় সংস্থাটির সমুদ্র-বিষয়ক বিশেষ প্রতিনিধি পিটার টমসন জানান, 'প্রায় ১৫ কোটি টন প্লাস্টিক বর্জ্য, মাইক্রোপ্লাস্টিক ও পরিত্যক্ত মাছ ধরার সরঞ্জাম সাগরে ফেলা হয়েছে। আমরা প্লাস্টিকের ওপর এতটাই নির্ভরশীল হয়ে পড়েছি যে, এই দূষণ এখন সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য ক্যান্সারে পরিণত হয়েছে।'

প্লাস্টিক দূষণের এই ভয়াবহ ফলাফল সম্পর্কে সবাইকে সচেতন করতে নতুন কয়েকটি উদ্যোগ নিয়েছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো)। এটি যে সামুদ্রিক পরিবেশের জন্য মারাত্মক হুমকিস্বরূপ, সে বিষয়ের ওপর জোর দিতেই এ উদ্যোগ নিয়েছে তারা। উদ্যোগগুলোর মধ্যে রয়েছে, একবার ব্যবহারযোগ্য প্লাস্টিক বোতলের ব্যবহার বাতিল করে বায়োডিগ্রেবল বোতল ব্যবহারে সহায়তা দেওয়া। এছাড়া মাইক্রোপ্লাস্টিক বিষয়ে করণীয় নির্ধারণের জন্য গোলটেবিল বৈঠকের মতো কয়েকটি আলোচনা সভারও আয়োজন করবে তারা।

বাল্টিকে পরিবেশবান্ধব বাংকার হাব প্রতিষ্ঠার প্রস্তাব আন্তর্জাতিক কনসোর্টিয়ামের

বাল্টিক অঞ্চলে একটি গ্রিন বাংকার হাব প্রতিষ্ঠার প্রস্তাব দিয়েছে একটি আন্তর্জাতিক কনসোর্টিয়াম। এই হাবে জাহাজগুলো পরিবেশবান্ধব জ্বালানি রিফুয়েল করতে পারবে। এই কনসোর্টিয়ামে রয়েছে ওরস্টেড, মোলসলিনজেন, হ্যালডর টপসো, বাংকার হোল্ডিং গ্রুপ, ওয়ার্টসিলা, র‍্যামবোল, ব্যুরো ভেরিতাস ও পোর্ট অব রনে।

এর আগে ডেনিশ সরকার বাল্টিক সাগরের মাঝবরাবর অবস্থিত বর্নহোম আইল্যান্ডে এ অঞ্চলের জন্য একটি হাব গঠনের সুপারিশ করেছিল। টেকসই জ্বালানি ব্যবস্থা গড়ে তোলার যে মহাপরিকল্পনা দেশটির রয়েছে, তারই অংশ হিসেবে এ সুপারিশ করা হয়। ডেনিশ সরকারের সেই সুপারিশের ধারাবাহিকতাতেই কনসোর্টিয়ামটি এই হাব তৈরির প্রস্তাব দিয়েছে। তারা বর্নহোমে পরিবেশবান্ধব জ্বালানি রিফুয়েলিংয়ের জন্য একটি বাংকারিং স্টেশন স্থাপনের কী কী সুযোগ রয়েছে, তা খতিয়ে দেখবে।

এক্সিলারেশন প্রোগ্রামের জন্য ১৫ প্রতিষ্ঠানকে বাছাই করেছে পোর্টএক্সএল

ষষ্ঠ পোর্টএক্সএল এক্সিলারেশন প্রোগ্রামের জন্য ১১টি দেশের ১৫টি উদ্ভাবনী স্টার্টআপকে বাছাই করেছে খাত বিশেষজ্ঞ, বিনিয়োগকারী ও উদ্যোক্তাদের একটি প্যানেল। আগামী সেপ্টেম্বর থেকে পরবর্তী তিন মাস এই ১৫টি কোম্পানির প্রতিনিধিরা রটারডামে অবস্থান করবে। পোর্টএক্সএল টিম এবং এর বিশেষজ্ঞ মেন্টর ও পার্টনারেরা তাদের উদ্ভাবনী প্রযুক্তি উপস্থাপন ও ব্যবসা গুছিয়ে নেওয়ার কাজে সহায়তা করবেন। ২ ডিসেম্বর কর্মসূচিটি শেষ হবে, যখন স্টার্টআপ ও করপোরেট পার্টনারদের মধ্যে স্বাক্ষরিত চুক্তির ঘোষণা দেওয়া হবে।

২০১৯ সালে এই আয়োজনে পাঁচ শতাধিক অতিথি অংশ নিয়েছিলেন এবং ১৬ অংশগ্রহণকারী প্রতিষ্ঠান মোট ২৯টি চুক্তি বাগিয়ে নিতে সক্ষম হয়েছিল। পোর্টএক্সএলের মূল লক্ষ্য পরিবেশবান্ধব জ্বালানির জন্য প্রযুক্তি উদ্ভাবনের গতি ত্বরান্বিত করা।

সাপ্লাই চেইন ঠিক রাখতে কনটেইনার শিপ ভাড়া করেছে হোম ডিপো

কয়েক মাস ধরে নিজেদের স্টোরগুলোয় পণ্য পাঠানোর ক্ষেত্রে রীতিমতো হিমশিম খেতে হচ্ছে রিটেইলারদের। আর এর কারণ হলো পণ্য পরিবহনে সক্ষমতার ঘাটতি। এ অবস্থায় উত্তর আমেরিকার অন্যতম বড় বিগ-বক্স স্টোর হোম ডিপো অনন্য এক পদক্ষেপ নিয়েছে। নিজেদের সাপ্লাই চেইন ঠিক

রাখতে আস্ত একটি কনটেইনার শিপ ভাড়া করেছে তারা। কোম্পানিটির ৪০ বছরের ইতিহাসে স্টোরগুলোয় পণ্য সরবরাহ স্বাভাবিক রাখতে এই প্রথম এ ধরনের পদক্ষেপ নেওয়া হলো।

মার্কিন হোম ইম্প্রুভমেন্ট রিটেইলার হোম ডিপো উত্তর আমেরিকার অন্যতম শীর্ষ আমদানিকারক। যুক্তরাষ্ট্র, কানাডা ও মেক্সিকোয় প্রায় ২ হাজার ৩০০ স্টোর রয়েছে তাদের। ২০২০ সালে তারা রাজস্ব আয় করেছে ১৩ হাজার ২০০ কোটি ডলারের বেশি।

যুক্তরাষ্ট্রের জিডিপিতে বেসরকারি শিপইয়ার্ডগুলোর অবদান ৪২৪০ কোটি ডলার

যুক্তরাষ্ট্রের মোট দেশজ উৎপাদনে (জিডিপি) দেশটির বেসরকারি শিপইয়ার্ডগুলো ৪ হাজার ২৪০ কোটি ডলার অবদান রাখছে। মার্কিন পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশনের (এমএআরএডি) নতুন একটি প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে। 'দ্য ইকোনমিক ইম্পরট্যান্স অব দ্য ইউএস প্রাইভেট শিপবিল্ডিং অ্যান্ড রিপেয়ারিং ইন্ডাস্ট্রি' শীর্ষক এই প্রতিবেদনটি তৈরি করা হয়েছে ২০১৯ অর্থবছরের পরিসংখ্যানের ওপর ভিত্তি করে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০১৯ সালে যুক্তরাষ্ট্রের ১৫৪টি বেসরকারি শিপইয়ার্ড প্রত্যক্ষভাবে ১০ লাখের বেশি কর্মসংস্থান তৈরি করেছে এবং শ্রমআয় হিসেবে জাতীয় অর্থনীতিতে ৯৯০ কোটি ডলার যোগ করেছে। আর প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ মিলিয়ে এ খাতে মোট কর্মসংস্থান হয়েছে প্রায় ৪০ লাখ মানুষের। শ্রমআয় হিসেবে যোগ হয়েছে ২ হাজার ৮১০ কোটি ডলার। আর সব মিলিয়ে জিডিপিতে যোগ হয়েছে ৪ হাজার ২৪০ কোটি ডলার।

মহামারির প্রভাব কাটিয়ে বন্দরের ব্যবসা বাড়াতে উদ্যোগী বিপিএ

ব্রেক্সিট ও কোভিড-১৯ মহামারি প্রতিরোধে আরোপিত টানা লকডাউনের কারণে গত ১৮ মাসে চ্যালেঞ্জিং সময় পার করেছে যুক্তরাজ্যের বন্দরগুলো ও মেরিটাইম সেক্টর। এদিকে ডিকার্বনাইজেশন, অটোমেশন ও ডিজিটালাইজেশনের মতো ট্রেন্ডগুলোর কারণে বিজনেস ল্যান্ডস্কেপ ও ভোক্তা আচরণে প্রত্যাশাতীত গতিতে রূপান্তর ঘটেছে। এমন পরিস্থিতিতে বন্দরগুলো ও মেরিটাইম ব্যবসায় নিয়োজিত প্রতিষ্ঠানগুলো যেন তাদের বাণিজ্যিক সম্ভাবনা বৃদ্ধি করতে এবং নতুন বিপণন কৌশল আয়ত্ত করতে পারে, সে লক্ষ্যে নতুন একটি টুলকিট প্রকাশ করেছে ব্রিটিশ পোর্টস অ্যাসোসিয়েশন (বিপিএ)।

বিপিএর অধীনে রয়েছে বেশ কয়েকটি পোর্ট ও হারবার, যেগুলো সম্মিলিতভাবে যুক্তরাজ্যে মেরিটাইম কার্যক্রমের ৮৬ শতাংশের বেশি নিয়ন্ত্রণ করে। নতুন ও পরিবর্তিত পরিস্থিতিতে বন্দরগুলো যেন প্রবৃদ্ধি ও উন্নয়নের ধারা বজায় রাখতে পারে, সে বিষয়ে সহায়তার লক্ষ্যেই নতুন টুলকিট প্রকাশ করেছে বিপিএ।

২০২০ সালে জার্মানির জাহাজনির্মাণ খাতে আয় কিছুটা কমেছে

২০২০ সালে জার্মানির শিপবিল্ডিং ও অফশোর ইকুইপমেন্ট শিল্প খাতে মোট রাজস্ব আয় হয়েছে ১ হাজার ৫০ কোটি ইউরো। আগের বছরের তুলনায় এ আয় কিছুটা কম। অবশ্য বরাবরের মতো এ খাতের আয়ে বৈদেশিক ব্যবসার অবদান ছিল বেশ ভালো, ৭৬ শতাংশ। জার্মান ইকুইপমেন্ট ও শিপবিল্ডিং অ্যাসোসিয়েশন ভিডিএমএ প্রকাশিত সাম্প্রতিক একটি প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে।

দীর্ঘদিন ধরেই জার্মানির জাহাজনির্মাণ খাত রপ্তানিকেন্দ্রিক পরিকল্পনা নিয়ে পরিচালিত হচ্ছে। এ খাতে প্রায় ৪০০ কোম্পানি রয়েছে। কর্মসংস্থান হয়েছে প্রায় ৬৩ হাজার কর্মীর। করোনা মহামারির কারণে গত বছর এ খাতে রাজস্ব ৪ দশমিক ৯ শতাংশ কমলেও পরিস্থিতি আবার স্বাভাবিক হওয়ার পথে রয়েছে। বিক্রিও হচ্ছে বেশ ভালো। এমনকি গত বছর মন্দার মধ্যেও ভিডিএমএর ৩১ শতাংশ সদস্যের আয় বেড়েছে।

অফশোর উইন্ড প্রকল্পে শতাধিক নতুন জাহাজ প্রয়োজন হবে

উষ্ণায়ন প্রতিরোধের বৈশ্বিক উদ্যোগকে সফল করতে দেশে দেশে এখন নবায়নযোগ্য শক্তির ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে। আর এই শক্তির বড় একটি উৎস হলো বায়ুবিদ্যুৎ। সাম্প্রতিক বছরগুলোয় সারা বিশ্বে প্রস্তাবিত গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পের সংখ্যা ক্রমে বেড়েছে। সক্ষমতা বাড়ানোর অংশ হিসেবে এসব প্রকল্পে বড় আকারের টার্বাইন ও ফাউন্ডেশন ব্যবহারের ওপর জোর দেওয়া হচ্ছে।

সমস্যা হলো, এগুলো প্রকল্পের নির্ধারিত স্থানে নিয়ে যাওয়া ও স্থাপনের কাজটি সহজ নয়। বর্তমানে এ কাজে যেসব জাহাজ ব্যবহৃত হচ্ছে, সেগুলো বৃহদাকার টার্বাইন ও ফাউন্ডেশন স্থাপনে সক্ষম নয়। ফলে ২০২৫ সাল নাগাদ এসব জাহাজের বেশির ভাগই অকার্যকর হয়ে পড়বে। সেক্ষেত্রে প্রস্তাবিত প্রকল্পগুলো বাস্তবায়নের জন্য আগামী এক দশকে ১০০টির বেশি নতুন অফশোর উইন্ড ভেসেলের প্রয়োজন পড়বে। ওয়ার্ল্ড এনার্জি রিপোর্টসের সাম্প্রতিক এক গবেষণা প্রতিবেদনে এমনটাই জানানো হয়েছে।

এক সাক্ষাৎকারে ওয়ার্ল্ড এনার্জি রিপোর্টসের ডিরেক্টর অব রিসার্চ ফিলিপ লুইস বলেছেন, 'আমরা দেখতে পাচ্ছি, বর্তমানের বহর দিয়ে বড় প্রকল্পের চাহিদা মেটানো সম্ভব নয়। এজন্য নতুন ইনস্টলেশন ভেসেল বানাতে হবে অথবা বিদ্যমান জাহাজগুলোকে সংস্কার করে আপডেট করতে হবে। আর এতে প্রকৌশল প্রতিষ্ঠান, জাহাজ নির্মাতা, কনভার্শন ইয়ার্ড, যন্ত্রাংশ সরবরাহকারী, সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠান ও অর্থায়নকারীদের জন্য ১ হাজার কোটি ডলারের বেশি মূল্যের বিশাল সম্ভাবনাময় বাজার তৈরি হবে।'

লুইস জানান, ২০২০ সাল শেষে অফশোর উইন্ড প্রকল্পে ইনস্টলড ক্যাপাসিটি ছিল ৩২ গিগাওয়াট। ২০৩০ সাল নাগাদ তা ২৩৫ গিগাওয়াটে উন্নীত হবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। এর মধ্যে বটম-ফিক্সড ইনস্টলড ক্যাপাসিটি দাঁড়াতে পারে ২২৬ গিগাওয়াট।

সংবাদ সংকেত

- দুই বছর পর অবশেষে বাড়ি ফিরছেন পরিত্যক্ত বাল্কার উলার ১৯ ক্রু। ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স ফেডারেশন (আইটিএফ) এ তথ্য জানিয়েছে। ২০১৯ সালে বেশ কিছু বিষয় অমীমাংসিত রেখেই জাহাজটিকে পরিত্যক্ত ঘোষণা করে মালিকপক্ষ।

- অস্ট্রেলিয়ার প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয়ের কাছে নতুন একটি গার্ডিয়ান ক্লাস প্যাট্রল বোট (জিসিপিবি) সরবরাহ করেছে অস্টাল অস্ট্রেলিয়া। এটি প্রতিষ্ঠানটির তৈরি একাদশ জিসিপিবি। অস্ট্রেলিয়া সরকার প্যাট্রল বোটটি কিরিবাতিকে উপহার দিচ্ছে।

- জাহাজ নির্মাণ চুক্তির ক্ষেত্রে নতুন একটি ক্লিয়ারলি ওয়ার্ডেড স্ট্যান্ডঅ্যালোন রিফান্ড গ্যারান্টি প্রকাশ করেছে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিলের (বিমকো) ডকুমেন্টারি কমিটি।

- যুক্তরাষ্ট্রে অভিষেক সম্পন্ন করেছে কার্নিভাল ক্রুজ লাইনের নতুন ও ইনোভেটিভ শিপ মার্ডি গ্রাস। সম্প্রতি জাহাজটি পোর্ট কার্নিভালের তিন নম্বর ক্রুজ টার্মিনালে প্রথমবারের মতো ডকিং সম্পন্ন করে। জাহাজটি পরিবেশবান্ধব এলএনজি চালিত।

- শিপ রিসাইক্লিং ট্রান্সপারেন্স ইনিশিয়েটিভের (এসআরটিআই) সঙ্গে যুক্ত হলো ক্রাউলি মেরিটাইম করপোরেশন। যুক্তরাষ্ট্রের মালিকানাধীন প্রথম ও সব মিলিয়ে ১৩তম শিপ ওনার-অপারেটর হিসেবে এই উদ্যোগে শামিল হলো তারা।

- বারবেরায় নিজেদের কনটেইনার টার্মিনালের সংস্কার ও উন্নয়ন কাজ শেষ করে সেটি উদ্বোধন করেছে দুবাই-ভিত্তিক পোর্ট অপারেটর ডিপি ওয়ার্ল্ড। বারবেরা হলো সোমালিল্যান্ডের প্রধান সমুদ্রবন্দর।

- ইতালির ফিনক্যান্তিয়েরি ও ইন্দোনেশিয়ার প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয়ের মধ্যে সম্প্রতি একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। এর অধীনে ইন্দোনেশিয়ার কাছে ছয়টি এফআরইএমএম ক্লাস ফ্রিগেট ও দুটি মায়েস্ট্রেল ক্লাস ফ্রিগেট সরবরাহ করবে ফিনক্যান্তিয়েরি।

- শ্রীলংকার পশ্চিম উপকূলে অগ্নি দুর্ঘটনার শিকার রাসায়নিক ভর্তি জাহাজটি ডুবে গেছে। দেশটির ইতিহাসে অন্যতম বাজে এই সামুদ্রিক দুর্ঘটনায় সমৃদ্ধ ফিশিং ওয়াটারের সুরক্ষা হুমকির মুখে পড়েছে।

- তিন হাজার টিইইউ গড় ধারণক্ষমতার নতুন ১২টি কনটেইনার জাহাজ কেনার ঘোষণা দিয়েছে গ্লোবাল শিপ লিজ। বোরিয়ালিস ফাইন্যান্সের কাছ থেকে মোট ২৩ কোটি ৩৯ লাখ ডলারে জাহাজগুলো কিনবে তারা।

- ছয় মাস আগে ছয়টি আল্ট্রা-লার্জ কনটেইনার শিপের কার্যাদেশ দিয়েছিল হ্যাপাগ-লয়েড। এবার সেই সংখ্যাটি বাড়িয়ে আরও ছয়টি জাহাজের কার্যাদেশ দিয়েছে তারা। এই ১২টি জাহাজের প্রতিটির সক্ষমতা হবে ২৩ হাজার ৫০০ টিইউ।

- নতুন সদস্য হিসেবে পোর্ট অথরিটি অব ত্রিনিদাদ অ্যান্ড টোব্যাগোকে স্বাগত জানিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল অ্যাসোসিয়েশন অব পোর্টস অ্যান্ড হারবারস। সম্প্রতি এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে তারা এটি জানিয়েছে।

মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে নারী

আইএমও এবং উইসটার যৌথ জরিপ

বন্দরবার্তা ডেস্ক

মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে নারী পেশাজীবীদের সংখ্যা এখন আর নগণ্য নয়। ইঞ্জিনরুম সহকারী, অসম সাহসী নাবিকের মতো তৃণমূল থেকে শুরু করে বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় শিপিং লাইন আর ব্যস্ততম বন্দরের প্রধান নির্বাহী পদে আজকের নারীরা উঠে এসেছেন নিজেদের পরিশ্রম আর যোগ্যতার গুণে। কিন্তু দুর্ভাগ্যজনকভাবে আজতক তাঁদের সংখ্যা, ভূমিকা, নারী-পুরুষ অনুপাতবিষয়ক সার্বিক কোনো জরিপ হয়নি। সে অভাব মোচনে নৌপরিবহন এবং সমুদ্রচারী নারীদের অবস্থান সম্পর্কে প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহের উদ্যোগ নিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) এবং উইমেন ইন্টারন্যাশনাল শিপিং অ্যান্ড ট্রেডিং অ্যাসোসিয়েশন (ডব্লিউআইএসটিএ বা উইসটা)।

দেরিতে হলেও এই প্রথম শিপিংয়ের অভিভাবক সংস্থা আইএমও মেরিটাইম সেক্টরে কর্মরত নারীদের নিয়ে কেন্দ্রীয় কোনো জরিপ করছে। 'উইমেন ইন মেরিটাইম-আইএমও অ্যান্ড উইসটা ইন্টারন্যাশনাল সার্ভে-২০২১' শীর্ষক এ জরিপে ইন্ডাস্ট্রিতে নারীদের সংখ্যা, নারী-পুরুষ অনুপাত, কোন পদে তাঁদের অংশগ্রহণ কত, কোন ধরনের পদে তাঁরা তুলনামূলক পিছিয়ে আছেন, প্রতিষ্ঠান-দেশ-মহাদেশভিত্তিক সুযোগ-সুবিধা-অগ্রগতি-বৈষম্যের একটা সার্বিক চিত্র পাওয়া যাবে।

টেকসই ভবিষ্যৎ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে কীভাবে আরও বৈচিত্র্যময় জনশক্তি গড়ে তোলা যায়, সে জন্য বহুমুখী পদক্ষেপ নেওয়া হচ্ছে। এ সকল কার্যাবলির অংশ হিসেবে আয়োজিত এ জরিপে বৈচিত্র্য এবং লৈঙ্গিক সাম্য অর্জনে কতখানি এগোনো গেল, সেটাও পরিষ্কার বোঝা যাবে। উইসটা ইন্টারন্যাশনাল একটি অলাভজনক সংস্থা, যেটি মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রির তৃণমূলের পাশাপাশি নীতিনির্ধারণী এবং ব্যবস্থাপনা পর্যায়ে নারীর অংশগ্রহণ বৃদ্ধির জন্য কাজ করছে। ১৯৭৮ সালে উইসটা ইন্টারন্যাশনালের জন্মের পর শুধু শিপিং নয়, সকল শিল্প খাতের নারীদের এখানে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। বিশ্বব্যাপী নারী নির্বাহী এবং উচ্চপদস্থ কর্মকর্তাদের সংস্থা হিসেবে বেশকিছু জোরালো পদক্ষেপ নিয়ে দ্রুতই কর্মজীবী নারীদের জন্য সর্বোচ্চ প্ল্যাটফর্ম হিসেবে মর্যাদাপূর্ণ স্থানে উঠে আসে প্রতিষ্ঠানটি। বর্তমানে সকল ধরনের শিল্প ও বাণিজ্য খাত মিলিয়ে ৫৪ দেশের ৩ হাজার ৯০০-এরও বেশি নারী পেশাজীবীদের প্রতিনিধিত্ব করে এ সংগঠন।

মেরিটাইম খাতে বৈচিত্র্য আনয়ন এবং পিছিয়ে পড়া জনগোষ্ঠীর অংশগ্রহণ বৃদ্ধিতে ২০২০ সালে একটি সমঝোতা চুক্তি স্বাক্ষর করেছিল আইএমও এবং উইসটা ইন্টারন্যাশনাল। নৌপরিবহন শিল্পের অপারেশন, বাণিজ্যিক এবং লজিস্টিক সেক্টরে নারীদের সমর্থন ও এ পেশাকে পুরুষের তুলনায় অধিকতর পরিবারকেন্দ্রিক নারীদের কাছে আকর্ষণীয় করে তোলাই ছিল এ চুক্তির মূল উদ্দেশ্য। সে জন্য একটি পদ্ধতিগত কাঠামো দাঁড় করাতে হবে সবার আগে, আর তারই অংশ হিসেবে জরিপ শুরু হয়েছে।

এ প্রসঙ্গে আয়োজিত এক ভার্চুয়াল সংবাদ সম্মেলনে আইএমও মহাসচিব কিতাক লিম বলেন, যেকোনো ক্ষেত্রে টেকসই উন্নয়নের পূর্বশর্ত হলো বৈচিত্র্য। সমাজের অর্ধেক অংশকে ক্ষমতায়িত করা গেলে যেমন অর্থনীতিতে গতি সঞ্চার হয়, তেমনি সমৃদ্ধি ও উন্নয়নের পথে উঠে আসে রাষ্ট্র। মেরিটাইম সেক্টরের নীতিনির্ধারণী পর্যায়ে নারীরা উঠে এলে আগের চেয়ে অনেক বেশি টেকসই উন্নয়ন দেখবে এ খাতের সাথে সংশ্লিষ্ট সকল শ্রেণির পেশাজীবী।

উইসটা ইন্টারন্যাশনালের প্রেসিডেন্ট ডেসপিনা পানাইতোউ থিওডোসিউর মতে, যেকোনো উন্নয়নমূলক পদক্ষেপ বা নীতি প্রণয়নের আগে এ ব্যাপারে নির্ভরযোগ্য তথ্য থাকতে হবে। চরমভাবে পুরুষ শাসিত এ ইন্ডাস্ট্রির কোন কোন দিকে বেশি নজর দেওয়া প্রয়োজন তার একটি পরিষ্কার চিত্র পাওয়া যাবে জরিপ করা হলে। গৃহীত পদক্ষেপ ও উন্নয়ন উদ্যোগকে সার্বিকভাবে ফলপ্রসূ করতে হলে নারীদের সক্রিয় অংশগ্রহণ শুরু করতে হবে এই জরিপ থেকেই। দুটি প্রভাবশালী বৈশ্বিক সংস্থা এখানে যুক্ত থাকায় জরিপে অংশগ্রহণের হার, মেরিটাইম বিশ্বে গ্রহণযোগ্যতা বেশি পাবে বলেও আশাবাদ ব্যক্ত করেন তিনি।

২০১৯ সালে আইএমও সাধারণ সভায় গৃহীত রেজল্যুশন এ. ১১৪৭(৩১) অনুযায়ী মেরিটাইম সেক্টরে নারীর উপযুক্ত কর্মপরিবেশ নিশ্চিত করার জন্য প্রতিজ্ঞাবদ্ধ হয় সদস্য দেশগুলো। এরই পথ ধরে পরের বছরের মেরিটাইম বর্ষের প্রতিপাদ্য নির্ধারিত হয় 'মেরিটাইম বিশ্বে নারীর ক্ষমতায়ন'। জাতিসংঘের সাসটেইনেবল ডেভেলপমেন্ট গোল (এসডিজি) লক্ষ্য অর্জনের অন্যতম সহায়ক যে লিঙ্গসাম্য, অন্তত মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে সেটি নিশ্চিত করার অন্যতম হাতিয়ার হিসেবে হবে এ জরিপ। এ ছাড়া জাতিসংঘ ঘোষিত জেন্ডার ইকুয়ালিটিবিষয়ক এসডিজি ফাইভ, সুষম শ্রমবণ্টনের এসডিজি এইট এবং অংশগ্রহণভিত্তিক এসডিজি সতেরো অর্জনেও সহায়ক হবে এ জরিপ।

আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার সকল সদস্য রাষ্ট্র ও সরকারি-স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান, বেসরকারি উন্নয়ন সংস্থা, মেরিটাইম সেক্টরে কর্মরত পাবলিক এবং প্রাইভেট কোম্পানি, মেরিটাইম প্রশিক্ষণ কেন্দ্রগুলোর জন্য উন্মুক্ত রাখা হয়েছে আইএমও-উইসটা ইন্টারন্যাশনাল সার্ভে। তবে সদস্য দেশ এবং মেরিটাইম শিল্পের সাথে যুক্ত প্রতিষ্ঠান দুটি ভিন্ন ক্যাটাগরিতে জরিপে অংশ নিতে পারবে।

সুষ্ঠুভাবে জরিপ সম্পন্ন ও বিশ্লেষণের দায়িত্ব দেওয়া হয়েছে ডাটা সংগ্রহ ও বিশ্লেষণে শীর্ষস্থানীয় প্রতিষ্ঠান আইএইচএস মারকিটকে। বর্তমান পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রতি তিন বছরে একবার সার্ভের তথ্য হালনাগাদ করা হবে। এবারের জন্য প্রাথমিকভাবে জরিপে অংশগ্রহণ করার শেষ সময় ৩০ জুন ২০২১ পর্যন্ত থাকলেও তা ৩০ জুলাই পর্যন্ত সম্প্রসারণ করা হয়েছে।

লকডাউনে চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যক্রম সচল রাখতে ২৯ জুন এক বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়। চট্টগ্রাম বন্দরের সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত বৈঠকে বন্দর চেয়ারম্যানসহ কাস্টমস, বিজিএমইএ, বিকেএমইএ, শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশন, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টস অ্যাসোসিয়েশনসহ বিভিন্ন স্টেকহোল্ডার সংগঠনের প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন

এসডিজি অর্জনে দ্রুত এগিয়ে যাওয়া শীর্ষ তিন দেশের একটি বাংলাদেশ

জাতিসংঘের টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি) অর্জনে যেসব দেশ দ্রুত এগিয়েছে তাদের শীর্ষ তিনে রয়েছে বাংলাদেশ। জাতিসংঘের সাসটেইনেবল ডেভেলপমেন্ট সলিউশনস নেটওয়ার্কের প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে। এসডিজি অর্জনে এগিয়ে থাকা অন্য দুটি দেশ হলো আফগানিস্তান ও আইভরিকোস্ট।

করোনা মহামারির কারণে এসডিজি অর্জন ব্যাহত হচ্ছে। ২০১৫ সালে এসডিজি প্রণয়নের পর এই প্রথম সূচকের স্কোর আগের বছরের চেয়ে কমে গেছে। এর মূল কারণ পৃথিবীজুড়ে দরিদ্রতা বেড়ে যাওয়া ও বেকারত্ব বৃদ্ধি পাওয়া। জাতিসংঘ ২০১৫ সালে এসডিজি প্রণয়ন করে, যা বাস্তবায়নের সময় নির্ধারণ করা হয়েছে ১৫ বছর। ২০৩০ সালের মধ্যে বিশ্বে শান্তি ও সমৃদ্ধি নিশ্চিত করাই এর মূল লক্ষ্য। এতে ১৭টি লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে। এসডিজির লক্ষ্যমাত্রাগুলোর মধ্যে দরিদ্রতা দূর করা, খাদ্যনিরাপত্তা নিশ্চিত করা, সুস্বাস্থ্য, উন্নত শিক্ষা ও লিঙ্গবৈষম্য প্রতিরোধ করা অন্যতম।

এসডিজির এবারের সূচকে বাংলাদেশের সার্বিক স্কোর ৬৩ দশমিক ৫ শতাংশ। গত বছর এই স্কোর ছিল ৬৩ দশমিক ২৬ শতাংশ। ২০১৫ সালে যখন এসডিজি গৃহীত হয় তখন বাংলাদেশের স্কোর ছিল ৫৯ দশমিক শূন্য ১ শতাংশ। বিশ্বের ১৬৫টি দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ১০৯। বাংলাদেশ এক্ষেত্রে ভারত ও পাকিস্তান থেকে এগিয়ে।

এবারের তালিকায় সবচেয়ে এগিয়ে আ ছে ফিনল্যান্ড। দেশটির স্কোর ৮৫ দশমিক ৯ শতাংশ। এর পরের চার দেশ হলো সুইডেন, ডেনমার্ক, জার্মানি ও বেলজিয়াম। আর সবচেয়ে পিছিয়ে থাকা দেশ হলো মধ্য আফ্রিকা প্রজাতন্ত্র, এর আগে আছে সুদান ও সাদ। তালিকায় যে তিনটি দেশের অবনমন হয়েছে, সেগুলো হলো ভেনিজুয়েলা, টুভালু ও ব্রাজিল। দক্ষিণ এশিয়ায় সবচেয়ে এগিয়ে ভুটান। দেশটির অবস্থান ৭০তম। এরপর আছে মালদ্বীপ, শ্রীলঙ্কা ও নেপাল। তাদের অবস্থান যথাক্রমে ৭৯, ৮৭ ও ৯৬তম।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসে রাজস্ব আদায়ে ৫০ হাজার কোটি টাকার মাইলফলক

চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের রাজস্ব আদায়ে ৫০ হাজার ৮০৬ কোটি ১৬ লাখ টাকার মাইলফলক অর্জন করেছে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউস। কেবল রাজস্ব আদায়ে নয়, নতুন রেকর্ড তৈরি হয়েছে বিগত ১৩ বছরের সর্বোচ্চ প্রবৃদ্ধি অর্জনেও। করোনা মহামারির মধ্যে নতুন মাইলফলক অর্জনে সন্তোষ প্রকাশ করেছেন রাজস্ব আদায়ের সঙ্গে জড়িতরা। এ মাইলফলক রাজস্ব আদায়ে আরও গতি আনবে বলে মনে করছেন তারা। রাজস্ব ফাঁকি রোধে কঠোর অবস্থান, মিথ্যা ঘোষণায় পণ্য খালাসে তদারকি বৃদ্ধি, পণ্য খালাসে জটিলতা নিরসনের দ্রুত সিদ্ধান্ত প্রদান, এআইআর শাখা, অ্যান্টি মানিলন্ডারিং ইউনিট এবং নিলাম কার্যক্রমকে গতিশীল করা, রাজস্ব নিয়ে ঝুলে থাকা মামলা নিষ্পত্তির উদ্যোগ, করোনা মহামারির মধ্যেই ঝুঁকি নিয়ে নিয়মিত অফিসসহ নানামুখী কার্যকর পদক্ষেপের কারণে এ অর্জন সম্ভব হয়েছে।

২০১৯-২০ অর্থবছরে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসকে রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করে দিয়েছিল ৫৮ হাজার ২৯৮ কোটি টাকা। বিপরীতে আদায় হয়েছিল ৪১ হাজার ৮৫৪ কোটি টাকা। ঘাটতি ছিল ১৬ হাজার ৪৪৪ কোটি টাকা। চলতি ২০২০-২১ অর্থবছরে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয় ৬৪ হাজার ৩০৩ কোটি ৬০ লাখ টাকা। গত বছরের জুলাই থেকে চলতি বছরের ২৭ জুন পর্যন্ত রাজস্ব আদায়ের টার্গেট ছিল ৬৩ হাজার ৬১৯ কোটি ২৮ লাখ টাকা। এদিন পর্যন্ত আদায় হয়েছে ৫০ হাজার ৮০৬ কোটি টাকা। গত অর্থবছরের (২০১৯-২০) ২৭ জুন পর্যন্ত আদায় হয়েছিল ৪০ হাজার ৮৩১ কোটি ৪৯ লাখ টাকা।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউসের কমিশনার মো. ফখরুল আলম বলেন, 'করোনা মহামারির মধ্যেই কাস্টম হাউস একদিনের জন্যও বন্ধ ছিল না। রাজস্ব আদায়ের সঙ্গে জড়িত কর্মকর্তারা দিন-রাত পরিশ্রম করেছেন। আমদানি-রপ্তানিকারক, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টসহ সংশ্লিষ্ট সবার সম্মিলিত প্রচেষ্টায় আমরা একটি নতুন অধ্যায়ের সূচনা করতে পেরেছি।'

তিনি বলেন, '২০০৭-০৮ অর্থবছরে কেবল ৩০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হয়েছিল। ২০১০-১১ অর্থবছরে ছিল ২১ শতাংশ। চলতি অর্থবছরে ২২ থেকে ২৩ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হবে।'

লকডাউনে বেসরকারি আইসিডি থেকে পণ্য খালাসের প্রস্তাব চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের

চট্টগ্রাম বন্দরকে কনটেইনার জটমুক্ত রাখতে লকডাউনে সব আমদানি করা পণ্য বেসরকারি আইসিডি থেকে খালাসের প্রস্তাব দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। এ বিষয়ে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) চেয়ারম্যান বরাবর চিঠি দিয়েছেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। লকডাউনে কার্যক্রম সচল রাখতে চট্টগ্রাম বন্দরে ২৯ জুন এক বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়। চট্টগ্রাম বন্দরের সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত বৈঠকে বন্দর, কাস্টমস, বিজিএমইএ, বিকেএমইএ, শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশন, সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টস অ্যাসোসিয়েশনসহ বিভিন্ন স্টেকহোল্ডার সংগঠনের প্রতিনিধিরা উপস্থিত ছিলেন। বৈঠকে বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান লকডাউনকালে সব রকম আমদানি করা পণ্য বেসরকারি কনটেইনার ডিপো থেকে ডেলিভারি দেওয়ার পক্ষে অভিমত দেন। তিনি বলেন, 'এ বিষয়ে এনবিআর চেয়ারম্যান বরাবর চিঠি পাঠানো হয়েছে।'

এ সময় বিজিএমইএর প্রথম সহসভাপতি সৈয়দ নজরুল ইসলাম বলেন, 'বিশ্বব্যাপী করোনাভাইরাসজনিত সংকটময় পরিস্থিতিতে তৈরি পোশাক শিল্পে বিপর্যয় নেমে এসেছে। বন্ধ হয়ে যাচ্ছে কারখানা। ক্রেতারা অর্ডার বাতিল কিংবা স্থগিত করছেন। এ সময় অতিরিক্ত চার্জ দিয়ে বেসরকারি আইসিডি থেকে পণ্য খালাস কোনোভাবেই সম্ভব নয়।'

চট্টগ্রাম বন্দর সচিব মো. ওমর ফারুক বলেন, 'গত বছর করোনা ও লকডাউন পরিস্থিতিতে কনটেইনার ডেলিভারির গতি শ্লথ হওয়ায় বন্দরে ভয়াবহ কনটেইনারজট সৃষ্টি হয়, যা থেকে উত্তরণে বেশ বেগ পেতে হয়েছে। উদ্ভূত পরিস্থিতিতে করণীয় নির্ধারণে সরকারের উচ্চপর্যায়ের কর্মকর্তাদেরও দফায় দফায় বৈঠক করতে হয়েছে। ওই সময় সব কনটেইনার সরাসরি বেসরকারি কনটেইনার ডিপোতে নিয়ে সেখান থেকে খালাসের মাধ্যমে এ সমস্যা সমাধান করা হয়েছিল। তাই ১ জুলাই থেকে ঘোষিত লকডাউনে যাতে অতীতের পুনরাবৃত্তি না ঘটে, তারই আগাম সতর্কতা হিসেবে এনবিআরকে চিঠি দেওয়া হয়েছে।'

করোনাভাইরাসে আক্রান্ত হয়ে এক নাবিকের মৃত্যুর পর বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের জাহাজ এমভি বাংলার জয়যাত্রাকে হংকং বন্দরে কোয়ারেন্টিনে রাখা হয়

সংস্কারের জন্য বন্দরের ৭টি জেটিতে স্ক্র্যাপবাহী জাহাজ ভেড়ানো সাময়িক বন্ধ

জেটি সংস্কারের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরের জেনারেল কার্গো বার্থে জুনের শেষ সপ্তাহ থেকে স্ক্র্যাপবাহী জাহাজ ভেড়ানো সাময়িকভাবে বন্ধ রেখেছে কর্তৃপক্ষ। এ বিষয়ে শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনকে বন্দর থেকে জানানো হয়েছে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য। জেটিতে জাহাজ ভেড়ানো নিরবচ্ছিন্ন রাখতে গর্ত সংস্কারের এই উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। এতে দুর্ঘটনার ঝুঁকি কমবে। ভারী যানবাহন চলাচলের ফলে জেটিতে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, 'জিসিবিতে (১ থেকে ৭ নম্বর জেটিতে) ৫০টি গর্ত তৈরি হয়েছে। গর্তগুলো বড় হয়ে যাওয়ায় জেটির রডও বেরিয়ে গেছে এবং যেকোনো সময় বড় ধরনের বিপর্যয় দেখা দিতে পারে। তখন এসব জেটিতে আর জাহাজ ভেড়ানো যাবে না। তাই দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের স্বার্থে শুধু স্ক্র্যাপবাহী জাহাজ ভেড়ানো বন্ধ করে অন্যান্য সকল পণ্যবাহী জাহাজ এখানে ভেড়ানোর সুযোগ রাখা হয়েছে।'

তিনি বলেন, 'বন্দরের বহির্নোঙরে, কর্ণফুলী জেটিতে, ড্রাইডক জেটিতে এবং কনটেইনারের মাধ্যমে স্ক্র্যাপ আনতে পারবে। তাই স্ক্র্যাপবাহী জাহাজ চট্টগ্রাম বন্দরে আসা বন্ধ থাকবে না, শুধু ভেড়ানোর জায়গা পরিবর্তন করা হয়েছে বন্দরের স্বার্থে। গত ৭০ বছরে জেটি সংস্কার হয়নি। কয়েক বছর ধরে স্ক্র্যাপবাহী জাহাজগুলো থেকে পণ্য নামানোর সময় জেটির ক্ষতি হয়েছে। এজন্য জেটিতে স্টিলের কাঠামো তৈরির কথাও বলেছিলাম। এখন ২ ও ৩ নম্বর জেটিতে স্টিলের কাঠামো করা হবে এবং সেখানেই শুধু স্ক্র্যাপবাহী জাহাজ ভিড়তে পারবে।'

তিনি আরও বলেন, 'জেটি সংস্কারে ২৮ দিন সময় লাগতে পারে। পুরোদমে সংস্কারকাজ চলছে। ২৮ দিন পর আবারও স্ক্র্যাপবাহী জাহাজ নির্ধারিত জেটিতে ভিড়তে পারবে।'

উদ্ভাবক পুরস্কার পেলেন বন্দরের পর্ষদ সদস্য মো. জাফর আলম

উদ্ভাবনী কাজে বিশেষ অবদানের জন্য সরকারের যুগ্ম সচিব ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পর্ষদ সদস্য মো. জাফর আলমসহ মন্ত্রণালয় ও সংস্থার ছয়জন কর্মকর্তাকে 'উদ্ভাবক পুরস্কার ২০২১' দিয়েছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়। ২৯ জুন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে এ পুরস্কার দেওয়া হয়। এতে প্রধান অতিথি ছিলেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী। এতে সভাপতিত্ব করেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী।

'রি-ইঞ্জিনিয়ারিং অব সিপিএ ওয়ান স্টপ সার্ভিস: এ সাসটেইনেবল সলিউশনস টু কমব্যাট প্যানডেমিক (কোভিড-১৯) সিচুয়েশন' উদ্ভাবনের জন্য মো. জাফর আলম এ পুরস্কার পান। এছাড়া কোভিড-১৯ প্রতিরোধে জনবান্ধব (নন-ইনভেসিভ ভেন্টিলেটর, ডিজইনফেক্ট্যান্ট ওভেন, অটোমেটিক হ্যান্ড স্যানিটাইজার)' উদ্ভাবনের জন্য মন্ত্রণালয়ের অতিরিক্ত সচিব সঞ্জয় কুমার বণিক ও বাংলাদেশ মেরিন একাডেমির প্রদর্শক মু. খালেদ সালাউদ্দিন, 'আইসিটি ইকুইপমেন্ট ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম'-এর জন্য মন্ত্রণালয়ের যুগ্ম সচিব (প্রশাসন ও বাজেট) ড. আ ন ম বজলুর রশীদ ও সিস্টেম এনালিস্ট জিএম ফয়সাল আহমদ এবং 'সভাকক্ষ ব্যবহারের ব্যবস্থাপনা উন্নয়ন এবং আয়োজনের পরিকল্পনা গ্রহণ সহজীকরণ'-এর জন্য মন্ত্রণালয়ের সচিবের একান্ত সচিব মো. আব্দুল্লাহ আল মাহমুদ পুরস্কার পান।

অনুষ্ঠানে খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, 'উদ্ভাবনী পদক্ষেপ সব ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ। উদ্ভাবনী চিন্তাশক্তির কারণে পৃথিবী এগিয়ে যাচ্ছে। বাংলাদেশও এগিয়ে যাচ্ছে। উদ্ভাবনী চিন্তা-ভাবনা একটি শক্তি। এই শক্তির প্রয়োজন আছে। এ শক্তি সঞ্চয় করতে পারলে উন্নয়ন আরও গতিশীল হবে।'

রাষ্ট্রীয় কোষাগারে ৩ হাজার কোটি টাকা দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

২০২০-২১ অর্থবছরে স্বশাসিত ৯টি সংস্থার কাছ থেকে সরকারের অর্থ সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ১৫ হাজার ৮০০ কোটি টাকা। সে অনুযায়ী আটটি সংস্থা পুরো টাকা এবং অন্যটি আংশিক দিয়েছে। সব মিলিয়ে রাষ্ট্রীয় কোষাগারে জমা পড়েছে ১৫ হাজার ২০০ কোটি টাকা। অর্থ মন্ত্রণালয়ের অর্থ বিভাগ সূত্রে জানা গেছে, স্বশাসিত ওই ৯টি সংস্থার কাছে গত জানুয়ারি পর্যন্ত স্থিতি ছিল ৯১ হাজার ২০২ কোটি টাকা।

অর্থ বিভাগ প্রথম দফায় চলতি অর্থবছরের জন্য ছয়টি সংস্থাকে তাদের তহবিলের উদ্বৃত্ত অর্থ থেকে ৪ হাজার ৮০০ কোটি টাকা রাষ্ট্রীয় কোষাগারে জমা দিতে বলেছিল। সংস্থাগুলো হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, জাতীয় বিশ্ববিদ্যালয়, বাংলাদেশ স্ট্যান্ডার্ডস অ্যান্ড টেস্টিং ইনস্টিটিউশন (বিএসটিআই), জাতীয় শিক্ষাক্রম ও পাঠ্যপুস্তক বোর্ড (এনসিটিবি) এবং রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি)। এরপর গত ডিসেম্বরে অর্থ বিভাগ আরও তিনটি সংস্থাকে নতুন করে ১১ হাজার কোটি টাকা জমা দিতে বলে। এগুলো হচ্ছে বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশন (বিপিসি), পেট্রোবাংলা ও বাংলাদেশ বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড (বিপিডিবি)।

মে মাস পর্যন্ত ৯টি সংস্থার মধ্যে ৮টি তাদের জন্য নির্ধারিত টাকা জমা দিয়েছে। একক সংস্থা হিসেবে বিপিসি সর্বোচ্চ পাঁচ হাজার কোটি টাকা জমা দিয়েছে রাষ্ট্রীয় কোষাগারে। ৩১ জানুয়ারি পর্যন্ত বিপিসির কাছে উদ্বৃত্ত ছিল ৩২ হাজার ৫৮৩ কোটি টাকা। দ্বিতীয় সর্বোচ্চ জমাদানকারী সংস্থা হচ্ছে পেট্রোবাংলা। তারা ১৯ হাজার ২৯০ কোটি টাকার স্থিতি থেকে জমা দিয়েছে ৪ হাজার কোটি টাকা। তৃতীয় সর্বোচ্চ ৩ হাজার কোটি টাকা জমা দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। চট্টগ্রাম বন্দরের স্থিতির পরিমাণ ১১ হাজার ৮৩৫ কোটি টাকা।

বিপিডিবি ২২ হাজার ৫০৩ কোটি টাকার স্থিতি থেকে জমা দিয়েছে ২ হাজার কোটি টাকা। এ ছাড়া ইপিবি ৩০০ কোটি, জাতীয় শিক্ষাক্রম ও পাঠ্যপুস্তক বোর্ড (এনসিটিবি) ২০০ কোটি, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ২০০ কোটি এবং বিএসটিআই ১০০ কোটি টাকা রাষ্ট্রীয় কোষাগারে জমা দিয়েছে।

হংকংয়ে বাংলাদেশের জাহাজ কোয়ারেন্টিনে

করোনাভাইরাসে আক্রান্ত হয়ে এক নাবিকের মৃত্যুর পর ২৬ জন নাবিকসহ হংকং বন্দরে বাংলাদেশের পতাকাবাহী একটি জাহাজকে কোয়ারেন্টিনে রাখা হয়েছে। রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের মালিকানাধীন এমভি বাংলার জয়যাত্রা জাহাজের নাবিক মোকাররম হোসেন ২১ জুন ঘুমন্ত অবস্থায় মারা যান। তাঁর নমুনা সংগ্রহ করে পরীক্ষা করলে তা পজিটিভ আসে। এরপর জাহাজের অন্য সকল নাবিককে আইসোলেশনে পাঠানো হয়। এমভি জয়যাত্রা জাহাজটি চার্টার্ড জাহাজ হিসেবে বিভিন্ন দেশে পণ্য পরিবহন করে থাকে। জাহাজটি ১০ জুন চট্টগ্রাম ছেড়ে যায়। জাহাজটি ২০১৮ সালে বিএসসির বহরে যুক্ত হয়।

সাগরে জাহাজ ভাসালেই সুবিধা পাবেন উদ্যোক্তারা

সমুদ্রগামী জাহাজের উদ্যোক্তাদের এবারের বাজেট স্বস্তি দিয়েছে। এ খাতে বিনিয়োগ বাড়াতে উদ্যোক্তারা যেসব দাবি জানিয়ে আসছিলেন, সেগুলোর কয়েকটি পূরণ করেছে সরকার। এত দিন এ খাতের উদ্যোক্তারা বিদেশ থেকে সর্বোচ্চ ২২ বছরের পুরোনো জাহাজ আমদানি

করতে পারতেন। আবার কেনার পর পাঁচ বছরের আগে ওই জাহাজ বিক্রির কোনো সুযোগ ছিল না। দিতে হতো আগাম করও। তাই করভার তুলে দেওয়াসহ এ খাতের ব্যবসার ওপর আরোপিত বিভিন্ন বিধিনিষেধ তুলে দেওয়ার দাবি ছিল উদ্যোক্তাদের।

অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামাল তাঁর বাজেট বক্তব্যে সমুদ্রগামী জাহাজ আমদানির ক্ষেত্রে ভ্যাট-সংক্রান্ত আদেশে পুরোনো জাহাজের আয়ুষ্কাল ২২ বছরের পরিবর্তে ২৫ বছর এবং আমদানির পর বিক্রয়ের সময়সীমা ৫ বছরের পরিবর্তে ৩ বছর নির্ধারণের সুপারিশ করেন। আবার আগাম কর প্রত্যাহারের প্রজ্ঞাপনে আছে সমুদ্রগামী জাহাজের নামও। প্রজ্ঞাপনে পাঁচ হাজার টনের বেশি পণ্য পরিবহনক্ষমতার সমুদ্রগামী জাহাজ আমদানিতে আগাম কর প্রত্যাহারেরও ঘোষণা দিয়েছেন অর্থমন্ত্রী।

নৌবাণিজ্য কার্যালয়ের গত এপ্রিল মাসের তথ্য অনুযায়ী, বাংলাদেশের পতাকাবাহী সমুদ্রগামী জাহাজের সংখ্যা এখন ৬৬। কেএসআরএম (এসআর শিপিং), মেঘনা গ্রুপ, আকিজ গ্রুপ, বসুন্ধরা গ্রুপ, কর্ণফুলী লিমিটেড, এমজেএল বাংলাদেশ, ওরিয়ন গ্রুপসহ ১১টি শিল্প গ্রুপের হাতে সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে। আগের তুলনায় কয়েক বছর ধরে এ খাতের উদ্যোক্তাদের সুযোগ-সুবিধা বাড়ানোয় জাহাজের সংখ্যা বেড়েছে। এ বছর মেঘনা গ্রুপ, কর্ণফুলী লিমিটেডের মতো শিল্পগোষ্ঠী খাতটিতে নতুন করে বিনিয়োগ করেছে।

তিনটি সমুদ্রবন্দরের তথ্য অনুযায়ী, বাংলাদেশে বছরে সাড়ে ১০ কোটি টনের বেশি আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন হয় সমুদ্রপথে। এ পণ্যের খুব সামান্য অংশই দেশীয় পতাকাবাহী জাহাজে পরিবহন হয়। বাংলাদেশ ব্যাংকের হিসাবে, ২০১৯-২০ অর্থবছরে সমুদ্রপথে পণ্য আমদানি বাবদ ব্যয় হয়েছে ২ দশমিক ৮৭ বিলিয়ন ডলার বা ২৪ হাজার ৩৫৯ কোটি টাকা। তবে জাহাজ মালিকদের সংগঠন বাংলাদেশ ওশান গোয়িং শিপ ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের হিসাবে সব মিলিয়ে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন বাবদ ব্যয় আট বিলিয়ন ডলারের কম হবে না। এর মাত্র ৩০০ মিলিয়ন ডলার বা পৌনে ৪ শতাংশ দেশীয় পতাকাবাহী জাহাজের।

বঙ্গোপসাগর ও ভারত মহাসাগরে স্থিতিশীলতা চায় বাংলাদেশ

২০৪১ সালের মধ্যে বাংলাদেশকে একটি উন্নত দেশে রূপান্তর করার লক্ষ্যমাত্রা নিয়ে কাজ করছে সরকার। এজন্য বিভিন্ন পদক্ষেপ নেওয়া হয়েছে। এই অগ্রযাত্রা অব্যাহত রাখার জন্য বঙ্গোসাগর ও ভারত মহাসাগরে স্থিতিশীলতা চায় বাংলাদেশ। এই অঞ্চলের কোনো বিবদমান পক্ষে জড়াতে চায় না বাংলাদেশ।

পররাষ্ট্র সচিব মাসুদ বিন মোমেন বলেন, 'আমাদের এই অঞ্চলে যদি অস্থিতিশীলতা দেখা দেয়, তাহলে লক্ষ্যে পৌঁছাতে সমস্যা হবে। সুতরাং আমরা চাই ভারত মহাসাগর ও বঙ্গোপসাগর যেন স্থিতিশীল থাকে। এর মাধ্যমে চলাচল থেকে শুরু করে সমুদ্রসম্পদ আহরণ সবকিছু আমরা সুচারুভাবে সম্পন্ন করতে পারব। আমাদের চেষ্টা থাকবে কীভাবে স্থিতিশীলতার দিকে যেতে পারি।'

তিনি বলেন, 'আমাদের কাছের দেশগুলোর সঙ্গে ভারসাম্যমূলক নীতি অবলম্বন করতে হবে। দূরের দেশগুলোর জন্য সেটি আমরা না-ও করতে পারি। বঙ্গবন্ধুর ''সবার সাথে বন্ধুত্ব কারো সাথে বৈরিতা নয়'' এই নীতিকে মূলমন্ত্র হিসেবে ধরে নিলে ভারসাম্যমূলক নীতি চালিয়ে যাওয়া সম্ভব।'

মোংলা বন্দরে পৌঁছেছে বঙ্গবন্ধু রেলসেতুর নির্মাণসামগ্রী

দেশের সবচেয়ে বড় রেলসেতু বঙ্গবন্ধু রেলসেতুর নির্মাণসামগ্রী নিয়ে মোংলা বন্দরে পৌঁছেছে পানামার পতাকাবাহী জাহাজ এমভি ফ্রানবো লোহাস। ১৪ জুন সেতুর নির্মাণসামগ্রী নিয়ে বন্দরের ৭ নম্বর জেটিতে ভিড়েছে জাহাজটি। জাহাজটির এদেশীয় এজেন্ট হক অ্যান্ড সন্সের ব্যবস্থাপক মো. শওকত আলী জানান, 'বঙ্গবন্ধু রেলওয়ে সেতুর ৩ হাজার ২৮৮ মেট্রিক টন স্টিল পাইপ ও পাইল নিয়ে এসেছে জাহাজটি। স্থানীয় শ্রমিক দিয়ে এগুলো খালাস করা হয়েছে।'

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল মোহাম্মদ মুসা বলেন, 'ভিয়েতনাম থেকে বঙ্গবন্ধু সেতুর মালামাল এসেছে। দ্রুততম সময়ে এগুলো খালাস করা হয়েছে।'

২০২০ সালের নভেম্বরে যমুনা নদীর ওপর বঙ্গবন্ধু সেতুর তিনশ মিটার উত্তরে এ রেলওয়ে সেতুর ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করা হয়। ৪ দশমিক ৮ মিটার দৈর্ঘ্যের সবচেয়ে দীর্ঘ এই সেতুর নির্মাণ ব্যয় ধরা হয়েছে ১৬ হাজার ৭৮১ কোটি টাকা।

কনটেইনার হ্যান্ডলিং বিল অনলাইনে পাঠাবে চট্টগ্রাম বন্দর

ডিজিটালাইজেশনের অংশ হিসেবে কনটেইনার হ্যান্ডলিং বিল অনলাইনে সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্টদের কাছে পাঠানোর সিদ্ধান্ত নিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ১ আগস্ট থেকে এ সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন করা হবে। ২০১৯ সালের সেপ্টেম্বর থেকে কনটেইনার হ্যান্ডলিং বিল পাঠাতে আংশিক অনলাইন ও প্রথাগত পদ্ধতি অনুসরণ করছে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

১ আগস্ট থেকে বন্দরের এমএলও ও শিপিং এজেন্টদের ইউজার আইডিতে নিয়মিত কনটেইনার হ্যান্ডলিং বিল পাঠানো হবে। তখন থেকে কোনো হার্ডকপি বা প্রিন্টকপি পাঠাবে না বন্দর।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সচিব মোহাম্মদ ওমর ফারুক বলেন, 'অনলাইনে বিল প্রেরণের পদ্ধতি, আপত্তি দাখিল, বিল সমন্বয় করার বিষয়ে ইতিমধ্যে বেশ কয়েকটি ওয়ার্কশপ অনুষ্ঠিত হয়েছে এবং অনলাইনে বিল পাওয়া ও যাবতীয় বিষয়গুলো কীভাবে যাচাই-বাছাই করা হবে তা যথাযথভাবে জানিয়ে দেওয়া হয়েছে।'

বে-টার্মিনাল প্রকল্প এলাকায় খাসজমি অধিগ্রহণের অনুমোদন দিয়েছে সরকার

বহুল কাঙ্ক্ষিত চট্টগ্রাম বন্দরের বে-টার্মিনাল নির্মাণ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার সমাধান হয়েছে। এ প্রকল্পের প্রস্তাবিত ৮০৩ একর খাসজমি অধিগ্রহণের অনুমোদন দিয়েছে ভূমি মন্ত্রণালয়। ২২ জুন ভূমি মন্ত্রণালয় অধিগ্রহণ-২ এর উপসচিব মো. আসাদুজ্জামান স্বাক্ষরিত চিঠিতে চট্টগ্রাম জেলা প্রশাসককে ভূসম্পত্তি অধিগ্রহণ ও হুকুম দখল আইনে ওই ৮০৩ একর জায়গা নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সচিবকে হস্তান্তর করতে নির্দেশনা দেওয়া হয়েছে। এর ফলে বে-টার্মিনাল নির্মাণ প্রকল্পের জটিলতার অবসান ঘটল।

চট্টগ্রাম বন্দর নিজস্ব তহবিল থেকে বে-টার্মিনালের জন্য ৬৮ একর জমি কিনেছিল। কেন্দ্রীয় ভূমি বরাদ্দ কমিটি বে-টার্মিনালের জন্য প্রস্তাবিত ৮০৩ একর খাসজমি অধিগ্রহণের জন্য আটকে ছিল। ব্যক্তিমালিকানাধীন দশমিক ৭৯ একরসহ মোট ৮০৩ দশমিক ১৭ একর ভূমির অনুমোদনের মাধ্যমে প্রকল্প বাস্তবায়নের পথে আরও একধাপ এগোল বন্দর কর্তৃপক্ষ।

অধিগ্রহণ প্রক্রিয়ার দ্বিতীয় ধাপে জেলা প্রশাসন ভূমি অধিগ্রহণের ৭ ধারায় অবকাঠামোর থাকা সাপেক্ষে ভূমির মূল্যমান নির্ধারণ করবে। গণপূর্তসহ বিভিন্ন সংস্থার সরেজমিন সার্ভে শেষ নির্ধারণ করা মূল্য পরিশোধের জন্য বন্দরের কাছে ৮ ধারা নোটিশ জারি করবে। এর ১২০ দিনের মধ্যে নামমাত্র মূল্যে পাওয়া অর্থ বন্দর পরিশোধ করবে। এছাড়া টাকা পাওয়ার ৭ দিনের মধ্যে ক্ষতিগ্রস্ত ভূমি মালিকেরা তাঁদের পাওনা বুঝে নিয়ে জায়গা ছাড়বেন। বন্দরকে সেই জায়গা হস্তান্তর করবে চট্টগ্রাম জেলা প্রশাসন। এরপরেই শুরু হবে বে-টার্মিনাল নির্মাণের কাজ।

পরিকল্পনা অনুযায়ী, ৩টি টার্মিনালের একটি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ এককভাবে এবং অপর দুটি বিল্ড-অপারেট অ্যান্ড ট্রান্সফার (বিওটি) ভিত্তিতে নির্মিত হবে। যা চালু হবে ২০২৬ সালের মধ্যে।

চট্টগ্রাম বন্দর সচিব মো. ওমর ফারুক বলেন, 'বে-টার্মিনাল প্রকল্পের কাজ বন্দর কর্তৃপক্ষ অনেক আগেই হাতে নিয়েছে। বন্দরের নিজস্ব অর্থায়নে ৬৮ একর জায়গা কিনে নিয়েছিল। এখন ভূমি মন্ত্রণালয়ের চিঠিতে বে-টার্মিনাল প্রকল্পে নতুন আশার আলো দেখা যাচ্ছে।'

বঙ্গবন্ধু রেলসেতুর নির্মাণসামগ্রী নিয়ে ১৪ জুন মোংলা বন্দরের ৭ নম্বর জেটিতে ভেড়ে পানামার পতাকাবাহী জাহাজ এমভি ফ্রানবো লোহাস

ছবিতে সংবাদ

বাংলাদেশ ফ্রেইট ফরোয়ার্ডার অ্যাসোসিয়েশনের একটি প্রতিনিধি দল ২ জুন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে মতবিনিময় করেন। এ সময় বন্দরের পর্ষদ সদস্য মো. জাফর আলম, পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম ও বন্দর সচিব ওমর ফারুক উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সাবেক চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ ৩ জুন বর্তমান চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে ২৯ জুন সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন নৌবাহিনীর কমডোর সোয়াড্রস কমান্ডের কমডোর এম মঞ্জুর হোসেন।

বাংলাদেশে নিযুক্ত মালদ্বীপের হাই কমিশনার শিরুজিমাথ সামির ১৭ জুন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন এবং পরে বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন।

চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশনের মেয়র মো. রেজাউল করিম চৌধুরী ২০ জুন বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। পরে বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন।

সমুদ্রপথে প্রথমবার গাছের চারা রপ্তানি

প্রথমবারের মতো সমুদ্রপথে চারাগাছ রপ্তানির সূচনা করল বাংলাদেশ। ৯ জুন ৮ প্রজাতির ৩ হাজার ৭৪৭টি চারাগাছের একটি চালান কাতারে রপ্তানির উদ্দেশ্যে চট্টগ্রাম বন্দরে আনা হয়। ১৪ জুন মায়েরস্ক শিপিং লাইনের জাহাজ মায়েরস্ক জিয়ামেন চারাগাছের চালানটি নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর ছেড়ে যায়। রপ্তানির উদ্দেশ্যে কনটেইনারে বোঝাই হওয়া চারাগাছের চালানের মধ্যে রয়েছে মাল্টার চারা ৭৯৫টি, জামরুলের ১৫২টি, লেবুর ৯৫০টি, নিমগাছের ১ হাজার ২৮০টি, বটগাছের ৪০টি, সফেদার ৩২০টি, কাঠবাদামের ১৭০টি এবং বাবলাগাছের চারা ৪০টি। কাতারের দোহায় অবস্থিত বাংলাদেশি মালিকানাধীন প্রতিষ্ঠান আল নাইমি ল্যান্ডস্ক্যাপিং এই চারাগাছগুলো বাংলাদেশ থেকে কাতারে আমদানি করেছে।

কুমিল্লার লাকসামের বিজরা বাজারের প্রতিষ্ঠান মেসার্স বিজরা এন্টারপ্রাইজ চারাগুলো রপ্তানি করেছে। রপ্তানির আগে চট্টগ্রামের চারাগুলো পতেঙ্গায় ইস্টার্ন লজিস্টিক ডিপোতে একটি ৪০ ফুটের হিমায়িত কনটেইনারে বোঝাই করা হয়।

বিজরা এন্টারপ্রাইজের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা শামসুল ইসলাম বলেন, '২০১৬ সালের ৩০ জানুয়ারি চট্টগ্রামের আগ্রাবাদে দেশের প্রথম ওয়ার্ল্ড ট্রেড সেন্টারের উদ্বোধনকালে ব্যবসায়ীদের নতুন নতুন বাজার খুঁজে বের করতে বলেছিলেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। কৃষিপণ্যের ওপর গুরুত্ব দিয়ে প্রধানমন্ত্রী বলেছিলেন ''এই মার্কেট কিন্তু কোনো দিন সংকুচিত হবে না।'' ওই কথা থেকে অনুপ্রাণিত হয়ে ২০১৮ সাল থেকে চারাগাছ রপ্তানির চেষ্টা করে যাচ্ছি। নানা প্রতিকূলতার মধ্যে বিমানে কয়েকবার চারাগাছ রপ্তানি করলেও এবারই প্রথম সমুদ্রপথে বাংলাদেশ থেকে চারাগাছ রপ্তানি করছি। বিমানে চারাগাছ রপ্তানি অত্যন্ত ব্যয়বহুল। তাই জাহাজে করে রপ্তানি শুরু করছি। এর মাধ্যমে বছরে প্রায় ১ কোটি ডলারের গাছ রপ্তানি করতে পারব আশা রাখি।'

কাতারের আমদানিকারক প্রতিষ্ঠান আল নাইমি ল্যান্ডস্ক্যাপিং এবং কুমিল্লার মেসার্স বিজরা এন্টারপ্রাইজের স্বত্বাধিকারী আবু সুফিয়ান মারুফ বলেন, 'কাতারে আমরা ২০ বছর ধরে চারাগাছের ব্যবসা করছি। ২০টিরও বেশি দেশ থেকে চারাগাছ কাতারে আমদানি করে বিক্রি করি। কিন্তু এবার নিজ দেশ থেকে জাহাজে করে প্রথমবারের মতো চারাগাছ নিয়ে যাচ্ছি।'

তিনি আরও বলেন, 'পাশের দেশ ভারতসহ ভিয়েতনাম ও মধ্যপ্রাচ্যের অনেক দেশই গাছ রপ্তানি করে। প্রচুর সম্ভাবনা থাকা সত্ত্বেও বাংলাদেশ এই খাতে পিছিয়ে আছে।'

প্রধানমন্ত্রীর করোনা তহবিলে ২৫ কোটি টাকা অনুদান দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নির্দেশনাধীন করোনাসহায়তা তহবিল ও হাউস কনস্ট্রাকশন ফান্ড বাই প্রাইভেট ফাইন্যান্সে ২৫ কোটি টাকা অনুদান দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। গণভবনে প্রধানমন্ত্রীর ভার্চুয়াল উপস্থিতিতে মুখ্য সচিব আহমেদ কায়কাউসের হাতে ১০ জুন চেক তুলে দেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

রিজার্ভ ৪ হাজার ৬০০ কোটি ডলার ছাড়িয়েছে

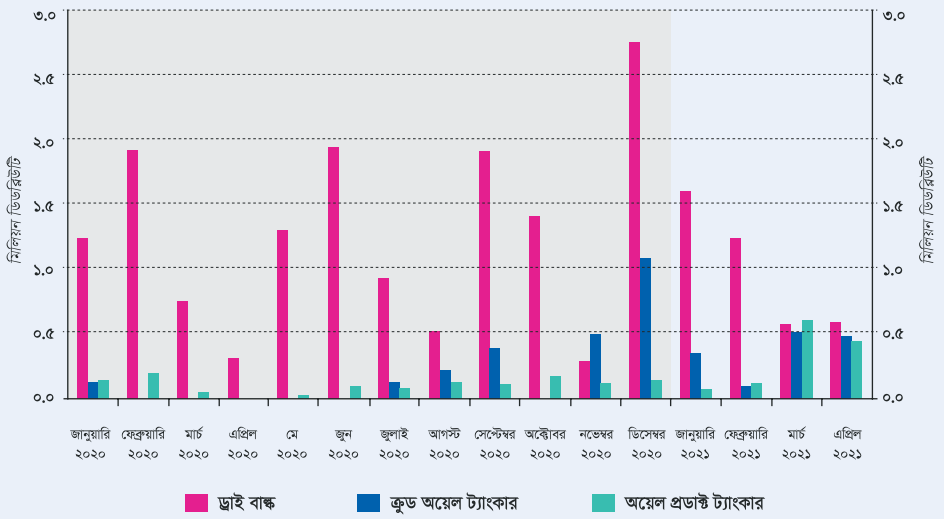
প্রবাসী আয় ও রপ্তানি আয়ের ওপর ভর করে দেশে বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ বা মজুত নতুন উচ্চতায় উঠেছে। ২৯ জুনের হিসাব অনুযায়ী বাংলাদেশ ব্যাংকে প্রথমবারের মতো রিজার্ভ ৪৬ বিলিয়ন বা ৪ হাজার ৬০০ কোটি ডলার ছাড়িয়েছে, যা বাংলাদেশি মুদ্রায় ৩ লাখ ৯১ হাজার কোটি টাকার মতো। এর আগে গত মে মাসের শুরুতে রিজার্ভ ৪৫ বিলিয়ন বা ৪ হাজার ৫০০ কোটি ডলার হয়েছিল।

কেন্দ্রীয় ব্যাংকের কর্মকর্তারা বলছেন, দেশে যে পরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রা আসছে, সেভাবে পণ্য আমদানিতে খরচ হচ্ছে না। এর ফলে বাংলাদেশ ব্যাংকে প্রতিনিয়ত রিজার্ভ বাড়ছে। পণ্য আমদানিতে চাহিদা বৃদ্ধি না পাওয়া পর্যন্ত এই প্রবণতা চলবে।

আন্তর্জাতিক মানদণ্ড অনুযায়ী, একটি দেশের কাছে অন্তত তিন মাসের আমদানি ব্যয় মেটানোর সমপরিমাণ বিদেশি মুদ্রার মজুত থাকতে হয়। আশার কথা হলো, দেশে কেন্দ্রীয় ব্যাংকে থাকা রিজার্ভ দিয়ে ১১ মাসের বেশি সময়ের আমদানি ব্যয় মেটানো সম্ভব (প্রতি মাসে ৪০০ কোটি ডলার ধরে)। এদিকে রপ্তানি উন্নয়ন তহবিলের (ইডিএফ) আকার ৫৫০ কোটি ডলার থেকে বাড়িয়ে ৬০০ কোটি ডলার করেছে বাংলাদেশ ব্যাংক।

চলতি বছরের প্রথম চার মাসে বিশ্বজুড়ে যে পরিমাণ অয়েল ট্যাংকার বাতিল করে জাহাজ ভাঙার ইয়ার্ডে পাঠানো হয়েছে, তা এরই মধ্যে ২০১৯ ও ২০২০ সালের পুরো বছরের সংখ্যাকে ছাড়িয়ে গেছে। বছরের বাকি সময়টায় এই হার চলতে থাকলে ১১ বছরের রেকর্ড ভেঙে যাবে।

শিপিং খাতে ট্যাংকার ও বাল্কার ডিমোলিশন (২০২০-২১)

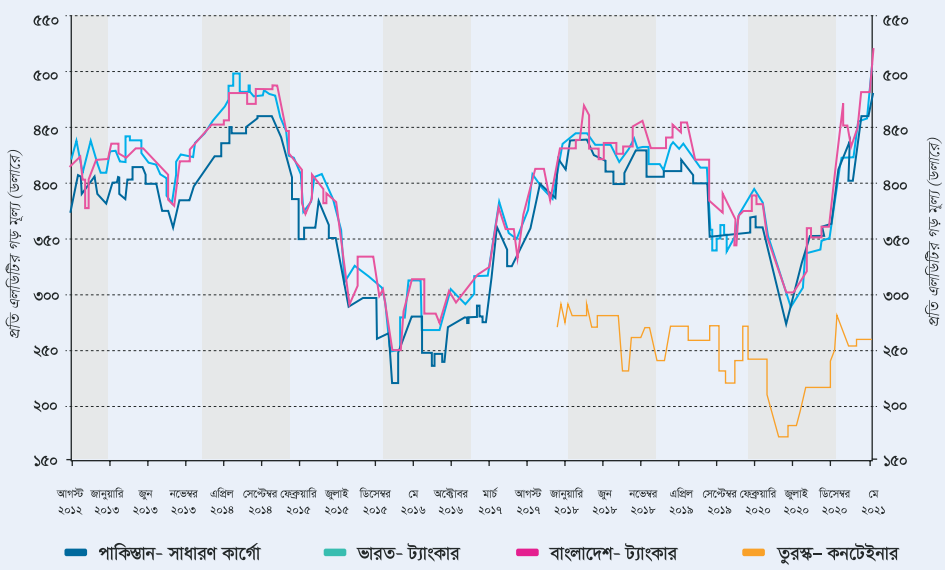


মাসওয়ারি শিপ ডিমোলিশনের তুলনামূলক চিত্র

সূত্র: বিমকো, ক্লার্কসন্স

২০১৯ ও ২০২০ সালে এবং চলতি বছরে এখন পর্যন্ত অয়েল ট্যাংকারের মালিকরা তাঁদের পুরোনো জাহাজ বিক্রির মাধ্যমে বেশ ভালো আয় করেছেন। এ সময়ে শিপ ডিমোলিশনের মূল্যও বেশ চড়া যাচ্ছে। বাংলাদেশে গত ৭ মে এলডিটি (লাইট ডিসপ্লেসমেন্ট টনেজ) প্রতি ট্যাংকার ডিমোলিশন স্টিল প্রাইস ছিল গড়ে ৫২০ ডলার, যা এ যাবৎকালের মধ্যে সর্বোচ্চ।

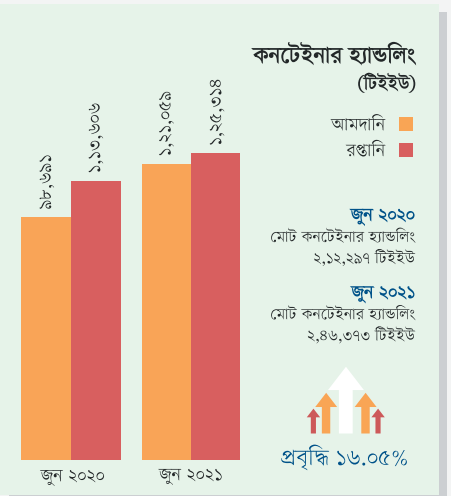
ডিমোলিশন প্রাইস (২০১২-২১)

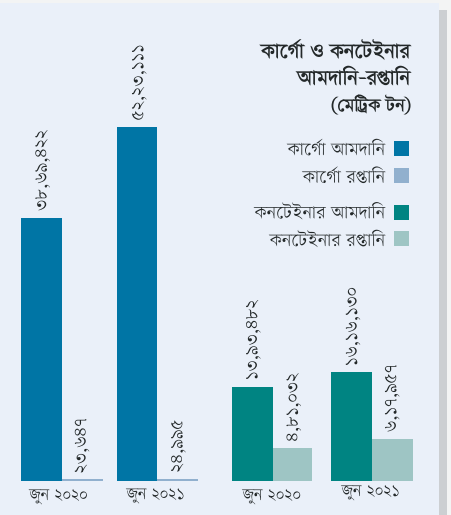


জাহাজ ভাঙা শিল্পে শীর্ষস্থানীয় চারটি দেশে ডিমোলিশন প্রাইসের তুলনামূলক চিত্র

সূত্র: বিমকো, জিএমএস

২০২০ ও ২০২১ সালের জুন মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	জুন ২০২০	জুন ২০২১
রাজস্ব আয়	২৩৭.৯২	৩০৪.১০
রাজস্ব ব্যয়	১৬৪.৪৯	১৭১.৯৮
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	৭৩.৪৩	১৩২.১২
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৪.১৫	৭.৫২
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৬.৫৪	১৩.৫০
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	২৯.৯০	৩৭.৭৭

তথ্যযোগ

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

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority