অক্টোবর ২০২০ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ১০

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

৫০তম সংখ্যা

আন্তর্জাতিক সীমানায় বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ

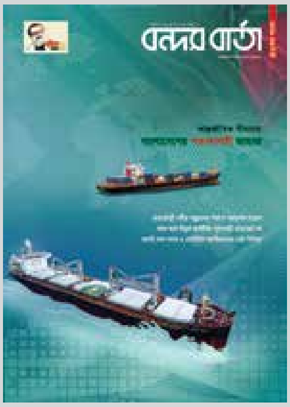
মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণে পরামর্শক নিয়োগ

বরফ গলে উন্মুক্ত আর্কটিক: দূষণকারী জাহাজের ঢল

জরুরি যখন বন্দর ও মেরিটাইম অংশীজনদের ডেটা বিনিময়

অক্টোবর ২০২০
বর্ষ ০৫, সংখ্যা ১০

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

বাংলাদেশের মেরিটাইম বিষয়ক চর্চাকে এগিয়ে নিতে সারথির ভূমিকায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

প্রিয় পাঠক, সময় পরিক্রমায় আমরা পৌঁছেছি ছোট এক মাইলফলকের সামনে– বন্দরবার্তার অর্ধশততম সংখ্যাটি এ মুহূর্তে আপনার হাতে! বাংলাদেশে অপ্রতুল মেরিটাইম বিষয়ক চর্চার পটভূমিতে এ খাতের টেকনিক্যাল ও একাডেমিক নানা বিষয়সমূহ নিয়মিতভাবে বাংলা ভাষায় রচনা ও প্রকাশ নিঃসন্দেহে একটি বড় চ্যালেঞ্জ। বন্দরবার্তা প্রকাশের মাধ্যমে এদেশে মেরিটাইম জ্ঞানভিত্তি এগিয়ে নিতে সারথির ভূমিকা নিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ঠিক যে মুহূর্তে বাংলাদেশের মেরিটাইম শিল্প একটি বড় পরিবর্তনের সামনে দাঁড়িয়ে, গভীর সমুদ্রবন্দর থেকে সমুদ্র অর্থনীতির সুবিশাল কর্মযজ্ঞ, উচ্চ আয়ের দেশ হওয়ার পথে যে মেরিটাইম খাত থেকে পেতে হবে সবচেয়ে বড় সহযোগিতা– আমাদের অভিনিবেশ স্বার্থক হবে যদি বন্দরবার্তা সেখানে কিছুটা হলেও ভূমিকা রাখতে পারে। বন্দর কর্তৃপক্ষকে ধন্যবাদ, বাংলাদেশের অর্থনীতির জন্য আশা জাগানিয়া অতি গুরুত্বপূর্ণ এই খাতটিকে জনপ্রিয় ও সংবেদনশীল করে তোলার স্বতপ্রণোদিত এই মহৎ উদ্যোগ নেওয়ার জন্য।

যে বিশাল কর্মযজ্ঞের সামনে দাঁড়িয়ে এই খাত, সেখানে দক্ষ কর্মশক্তি হিসেবে যথাযথভাবে তরুণদের তৈরি করা একটি অন্যতম চ্যালেঞ্জ। প্রথম থেকেই বন্দরবার্তা চেষ্টা করে যাচ্ছে মেরিটাইম বিষয়াবলির প্রাঞ্জল উপস্থাপনের মাধ্যমে তরুণদের এই খাতটিতে উৎসাহী করে তুলতে। সরকারের আন্তরিক উদ্যোগ, বাংলাদেশের মেরিটাইম খাতের ক্রমোন্নতি ও চ্যালেঞ্জসমূহ বিশ্লেষণের পাশাপাশি দেশীয় বিনিয়োগকারীদের দৃষ্টি আকর্ষণ এবং নীতিনির্ধারক মহলকে এই খাতের বৈশ্বিক পরিবর্তনের হালনাগাদ তথ্য দিয়ে সহযোগিতা করে চলেছে বন্দরবার্তা।

সাথে থাকার জন্য আমরা কৃতজ্ঞ পাঠকদের কাছে। বন্দরবার্তা ঘিরে আপনাদের উচ্ছ্বাস-উদ্দীপনা আমাদের জুগিয়েছে অবিরাম অনুপ্রেরণা। প্রিয় পাঠক, আপনাদের প্রয়োজনে প্রতিনিয়ত আমরা বদলে ফেলছি বন্দরবার্তাকে– বিষয়সমূহে রাখছি বৈচিত্র্য, গুণগত মানে হয়েছি আরো তাৎপর্যপূর্ণ, অঙ্গসজ্জায় এনেছি নতুনত্ব। বন্দরবার্তা হয়েছে নবীনতর থেকে অভিজ্ঞতালব্ধ। এই সাফল্যের ভাগীদার তাই আপনিও, প্রিয় পাঠক।

বিশ্ব অর্থনীতি যখন এখনো করোনাভাইরাস মহামারির বিপর্যয় কাটিয়ে ওঠার উপায় হাতড়ে বেড়াচ্ছে তখনই স্রোতের বিপরীতে বেশ প্রতাপের সাথে ঘুরে দাঁড়িয়েছে বাংলাদেশের অর্থনীতি। দুর্যোগকালে পুরোদমে সচলথাকা বন্দর ব্যবস্থাপনা ও অংশীজনদের সহযোগিতায় দ্রুতই স্বাভাবিক হয়ে উঠেছে আমাদের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য। সংকটকালীন সময়েও বাংলাদেশের মেরিটাইম বাণিজ্য আরেকটি সুখবর নিয়ে এসেছে। আন্তর্জাতিক সমুদ্রপথে বাংলাদেশ তার অবস্থান আরো পোক্ত করে নিচ্ছে– তরতরিয়ে বাড়ছে লাল সবুজের পতাকাবাহী জাহাজের সংখ্যা। চলতি বছরের প্রথম আট মাসে ১৬টি জাহাজ যুক্ত হয়েছে আমাদের সমুদ্রগামী জাহাজ বহরে। সরকারি ও ব্যক্তি খাত মিলে ৬২টি সমুদ্রগামী জাহাজ এখন পণ্য পরিবহন করছে সুনীল সাগরে। অনুমোদনের অপেক্ষায় রয়েছে আরো দুটি জাহাজ। স্বাধীনতার পাঁচ দশকে এসে এখন বলাই যায়, মেরিটাইম জাতি হিসেবে পুনরুত্থানের পথে বাংলাদেশ।

সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পের এই উল্লম্ফনের পিছনে প্রভাবকের ভূমিকা পালন করছে বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ (সুরক্ষা) আইন ২০১৯। আইনটি ব্যবসাবান্ধব হওয়ায় বিনিয়োগকারীরা পুনরায় এই খাতে পুঁজি লগ্নি করছেন। এছাড়া করোনার কারণে পুরনো জাহাজের দাম বেশ কমে যাওয়ায় তা আশীর্বাদ হয়ে দেখা দিয়েছে বাংলাদেশের লগ্নিকারকদের কাছে। এবারের প্রধান রচনায় থাকছে বাংলাদেশের সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পের আদ্যোপান্ত।

কোভিড-১৯ মহামারি বিশ্বব্যাপী জাহাজ চলাচলের গতি কমিয়ে আনলেও আর্কটিক দিয়ে জাহাজ চলাচলে রাশ টানতে পারেনি। বৈশ্বিক উষ্ণায়নের ফলে বরফ গলে উন্মুক্ত হয়ে পড়ায় এই অঞ্চলে জাহাজ যাত্রা অস্বাভাবিক হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। অঞ্চলটির সাইবেরিয়ার উপকূল বরাবর ব্যস্ততম লেনটি দিয়ে ২০১৬ থেকে ২০১৯ সাল পর্যন্ত জাহাজ চলাচল ৫৮ শতাংশ বেড়েছে। করোনাকালীন সময়ে ২০২০ সালের প্রথমার্ধে জলপথটি দিয়ে জাহাজগুলো ৯৩৫টি যাত্রা সম্পন্ন করেছে। পূর্ববর্তী বছরের একই সময়ে যেখানে যাত্রার সংখ্যা ছিল ৮৫৫টি। আর্কটিকে জল মাড়িয়ে জাহাজ চলাচলের এই যে উল্লম্ফন, তাতে চাপ বাড়ছে পরিবেশের ওপর, যা এই অঞ্চলের উষ্ণতা বৃদ্ধিতে গতি সঞ্চার করছে। আর্কটিকে উষ্ণায়ন ও জাহাজ চলাচল নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ রচনায়।

মেরিটাইম পরিবহন ব্যবস্থার সর্বোচ্চ সেবা প্রদান সম্ভব হবে না যতক্ষণ পর্যন্ত না অংশগ্রহণকারীরা অর্জন ও সমস্যা সম্পর্কে সঠিক তথ্য সরবরাহ এবং গ্রাহকদের চাহিদার ভিত্তিতে প্রণীত তাদের পরিকল্পনার একক পদ্ধতি তৈরি না করছে। এছাড়া আধুনিক, দক্ষ ও নির্ভরযোগ্য মেরিটাইম সরবরাহ ব্যবস্থা সন্তোষজনকভাবে পরিচালনার জন্য যেটা দরকার হয় তা হলো সক্রিয় অংশীজনদের মধ্যে পারস্পরিক নির্ভরতার স্বীকৃতি দেওয়া। এটা করতে হলে এ খাতের অংশীজনদের সার্বক্ষণিক তথ্য বিনিময়ের কাজটা রপ্ত করতে হবে। বন্দর ও অংশীজনদের মধ্যে নিয়মিত ডেটা বিনিময়ের প্রয়োজনীয়তা নিয়ে থাকছে বিশেষ প্রতিবেদন।

প্রিয় পাঠক, আপনাদের সাথে নিয়ে বাংলাদেশের মেরিটাইম সমৃদ্ধির পথে এগিয়ে যাব আরো অনেক দূর, সেই প্রত্যাশা রাখছি। সবাইকে বন্দরবার্তা পঞ্চাশতম সংখ্যা উদ্‌যাপনের শুভেচ্ছা। বাংলাদেশে প্রায়-অকর্ষিত এই পথে আমরা আরো সমৃদ্ধ হব সামনের দিনগুলোতে, এই আশা আর অমূলক নয়।

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

আন্তর্জাতিক সীমানায় বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ

০৪

১৯৭২ সালে বিএসসি প্রতিষ্ঠার পাঁচ মাস পর দেশে আসে সমুদ্রগামী প্রথম জাহাজ। একসময় বেসরকারি বিনিয়োগকারীরাও আগ্রহী হয়ে ওঠে সমুদ্রগামী জাহাজ পরিচালনায়। নব্বইয়ের দশক থেকে স্থবির হয়ে পড়া খাতটি সম্প্রতি আবার ঘুরে দাঁড়িয়েছে। সরকারি-বেসরকারি মিলে ৬৩টি সমুদ্রগামী জাহাজ এখন পণ্য পরিবহন করছে আন্তর্জাতিক রুটে। স্বাধীনতার পাঁচ দশকে এসে এখন বলাই যায়, মেরিটাইম জাতি হিসেবে সমৃদ্ধ হয়ে উঠছে বাংলাদেশ।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণে পরামর্শক নিয়োগ
- শতভাগ সিসিটিভি ক্যামেরার আওতায় আসছে চট্টগ্রাম বন্দর
- সক্ষমতা ছাড়িয়েও অব্যাহত রয়েছে বন্দরের প্রবৃদ্ধি
- এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণে সিডিএকে ছয় শর্ত চট্টগ্রাম বন্দরের
- নৌপথে কুমিল্লা-ত্রিপুরার ট্রায়াল রান
- অটোমোবাইল নীতিমালার খসড়া পুনর্মূল্যায়নের দাবি
- করোনায় বেড়েছে মাস্ক রপ্তানি
- অনলাইনেই ক্রেতা পাবেন পোশাক শিল্পের মালিকেরা
- পরিবেশবান্ধব জ্বালানি সরবরাহের সক্ষমতা অর্জন করল বিপিসি
- আমদানিতে ই-পেমেন্ট বাধ্যতামূলক হচ্ছে
- বন্দরে পণ্য চুরি করে পালানোর সময় ট্রাকসহ তিনজন আটক
- ২১২ লট পণ্য নিলামে উঠছে

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি: *হাই ফং বন্দর, ভিয়েতনাম*

গ্রন্থ পরিচিতি: *ডাইন্যাস্টিস অব দ্য সি: দ্য শিপওনার্স অ্যান্ড ফিন্যানশিয়ারস হু এক্সপান্ডেড দ্য এরা অব ফ্রি ট্রেড*

মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *ক্রস স্টাফ*

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *টম ক্রিয়েন*

মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১১

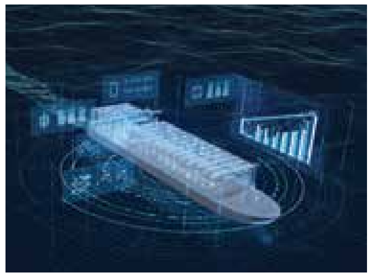
- ট্যাংকার ভাড়ার হারে নিম্নমুখী প্রবণতা অব্যাহত থাকবে
- ২০৬০ নাগাদ কার্বন নিরপেক্ষ হওয়ার অঙ্গীকার চীনের
- নাবিকদের স্বাস্থ্যঝুঁকি নিয়ে সতর্কতা আইএমও মহাসচিবের
- মধ্যপ্রাচ্যের কারণে ঘুরে দাঁড়াবে অফশোর তেল পাইপলাইন
- বিশ্ব মেরিটাইম দিবস উদযাপিত
- সাইবার হামলার শিকার সিএমএ সিজিএম গ্রুপ
- শিপিং খাতে কোভিড নীতিমালা হালনাগাদ
- আগামী ২০ বছরে এলএনজির চাহিদা দ্বিগুণ হবে
- নির্গমন বাণিজ্যে ভৌগোলিক সীমা আরোপ চায় শিপিং কাউন্সিল
- স্থানীয়ভাবে নির্মিত বার্জ বাধ্যতামূলক হচ্ছে ভারতে
- কার্বন ক্যাপচার ছাড়া জলবায়ু লক্ষ্য পূরণ অসম্ভব
- ক্লাউডভিত্তিক সিমুলেশন উন্নয়ন করছে কংসবাগ
- ইইউ তালিকায় দক্ষিণ এশীয় জাহাজ ভাঙা প্রতিষ্ঠান নয়
- মহামারিতে বৈশ্বিক মেরিন ফুয়েলের চাহিদার পতন
- স্মার্ট শিপ প্রযুক্তিতে অংশীদারিত্বে দুই কোরীয় প্রতিষ্ঠান
- ম্যানিলা বন্দরে চুরির ঘটনা বেড়ে দ্বিগুণ
- দূষণ রোধে স্ক্রাবার যথেষ্টই কার্যকর
- কলম্বো পোর্ট সিটিতে অর্থনৈতিক জোন করছে শ্রীলংকা

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

০৯

বিশেষ রচনা



বন্দর ও মেরিটাইম অংশীজনদের ডেটা বিনিময়

রিয়েল-টাইম ডেটা প্রবাহে ক্রমবর্ধমান প্রবেশগম্যতার ওপর ভিত্তি করে বিভিন্ন শিল্পের সঠিক সিদ্ধান্ত গ্রহণের সুযোগ তৈরি হচ্ছে। সবকিছুই এখন স্মার্ট হওয়ার পথে, যেমন স্মার্ট শিপ, স্মার্ট পোর্ট, স্মার্ট কোম্পানি ইত্যাদি। রিয়েল-টাইম ডেটায় এই প্রবেশ আরো কিছু অন্বেষণের সুযোগ এনে দিচ্ছে, যা কার্যক্রমের প্রথাগত ধরনকেই চ্যালেঞ্জের মুখে ফেলে দিচ্ছে। আগামী দিনের কোম্পানির সাফল্য তাই কেবল স্মার্ট সিদ্ধান্ত গ্রহণের মধ্যে নিহিত নেই। প্রথাগত ভূমিকা ও পদ্ধতিকে চ্যালেঞ্জ জানানোর মধ্যেও এর সাফল্য লুকিয়ে আছে।

১৯

বিশেষ রচনা

বরফ গলে উন্মুক্ত আর্কটিক: দূষণকারী জাহাজের ঢল

অব্যাহতভাবে বরফ গলতে থাকায় জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত হয়ে পড়ছে আর্কটিক। এই সুযোগে অধিক সংখ্যক জাহাজ এর জলপথ পাড়ি দিচ্ছে। পাড়ি দেওয়ার সময় এসব জাহাজ জলবায়ুর উষ্ণতার জন্য দায়ী বিভিন্ন উপাদান ছড়িয়ে দিচ্ছে আর্কটিকের পরিবেশে। বরফাচ্ছাদিত অঞ্চলটির সাইবেরিয়ার উপকূল বরাবর ব্যস্ততম লেনটি দিয়ে ২০১৬-১৯ সাল পর্যন্ত জাহাজ চলাচল ৫৮ শতাংশ বেড়েছে। গবেষকদের সংগৃহীত উপাত্ত বলছে, গত বছর নর্দান সি রুট দিয়ে বিভিন্ন ধরনের জাহাজ সাকল্যে ২ হাজার ৬৯৪টি যাত্রা করেছে।

২১

আগস্টে পণ্য রপ্তানি বেড়েছে ৪.৩২ শতাংশ

করোনার বিপর্যয় কাটিয়ে উঠতে শুরু করেছে দেশের পণ্য রপ্তানি খাত। মহামারির ধাক্কায় গত এপ্রিল, মে ও জুন মাসে রপ্তানি কমলেও জুলাইয়ে দশমিক ৫৯ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হয়। আগস্টে এসে প্রবৃদ্ধি বেড়ে ৪ দশমিক ৩২ শতাংশ হয়েছে। ওই মাসে রপ্তানি হয়েছে ২৯৬ কোটি ৭১ লাখ ডলারের পণ্য।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) হিসাব অনুযায়ী (২০২০-২১ অর্থবছরের প্রথম দুই মাস)

পণ্য রপ্তানি

পণ্য রপ্তানি হয়েছে
৬৮৭ কোটি **৮০** লাখ ডলার

এই আয় আগের ২০১৯-২০ অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে **২.১৭%** বেশি

পাট ও পাটপণ্য

রপ্তানি হয়েছে **১৯** কোটি **৫৩** লাখ ডলার
রপ্তানি বেড়েছে **৪৯.৬৪%**

কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য

রপ্তানি হয়েছে **১৭** কোটি **৮২** লাখ ডলার
প্রবৃদ্ধি হয়েছে **৩২.৬৪%**

পোশাক রপ্তানি

পোশাক রপ্তানি হয়েছে **৫৭১** কোটি ডলারের

সামগ্রিকভাবে পোশাক রপ্তানি কমলেও নিট পোশাকের রপ্তানি বেড়েছে **৬.৬৪%**

চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য

রপ্তানি হয়েছে **১৫** কোটি ডলার

এই আয় গত অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে **১৬.৫৪%** কম

মার্কো পোলো ১৩ শতকে ভারতীয় উপমহাদেশের জাহাজের নির্মাণশৈলী দেখে বিস্মিত হয়েছিলেন

সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পে এই অঞ্চলের কর্তৃত্ব ১৭ শতক পর্যন্ত জারি ছিল

আন্তর্জাতিক সীমানায় বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ

জিনারুল ইসলাম, ওমর ফারুক ইমন

প্রাক-কথন

বাংলা তথা এই অঞ্চলের সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পের গতি-প্রকৃতি বুঝতে হলে আমাদের ফিরতে হবে দূর অতীতে। চোখ রাখতে হবে প্রাচীন ভারতে। পার্সিয়ান ইতিহাসবিদ হামজা আল ইস্পাহানি সেই পঞ্চম শতকেই যখন ফোরাত নদীতে ভারতীয় জাহাজকে নোঙর ফেলতে দেখেছিলেন। সমুদ্রগামী এইসব জাহাজ চলত সিন্ধু ও গুজরাটের ধনাঢ্য বণিকদের তত্ত্বাবধানে।

অভিযাত্রী মার্কো পোলো তেরো শতকে ভারত দর্শনে এসে এই অঞ্চলের জাহাজের নির্মাণশৈলী দেখে বিস্মিত হয়েছিলেন। মার্কো পোলোর বয়ানে, একেকটি বড় জাহাজে থাকত ১০টি করে ছোট নৌকা—আজকের দিনে লাইফবোটের মতো অনেকটা। রেইন ডেকের নিচে আবার সুসজ্জিত ৬০টির মতো কেবিন। অন্যান্য ইউরোপীয় পরিব্রাজকের বয়ানেও এই অঞ্চলের জাহাজ শিল্পের সোনালি অধ্যায় বিবৃত হয়েছে। ইতালিয়ান বণিক নিকোলো দ্য কন্তি তো বলেইছিলেন, ভারতীয় জাহাজগুলো আমাদের চেয়েও বড়।

সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পে ভারতীয় উপমহাদেশ তথা এই অঞ্চলের কর্তৃত্ব ১৭ শতক পর্যন্তও জারি ছিল। কিন্তু পলাশির যুদ্ধে নবাব সিরাজ উদ্দৌলা ও মহিসুর যুদ্ধে টিপু সুলতানের পরাজয়ের মধ্য দিয়ে দৃশ্যপট বদলাতে থাকে। সমুদ্রপথে বাণিজ্য বাড়তে থাকলেও এতে স্থানীয়দের কর্তৃত্ব হাতছাড়া হতে থাকে। বলতে গেলে, সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পের পুরোধারা একে একে দৃশ্যের বাইরে চলে যান। ব্রিটিশ নাবিক ছাড়া কোনো ভারতীয় জাহাজ যাতে লন্ডন বন্দরে প্রবেশ করতে না পারে সে ব্যবস্থাও সেরে ফেলা হয় একসময়।

এসবের মধ্য দিয়েই এই অঞ্চলের স্থানীয় জাহাজ শিল্পকে মেরে ফেলার একটা চেষ্টা চলে। কিন্তু প্রকৃতিগত কারণেই এখানকার জাহাজ শিল্প একেবারে না হারিয়ে টিকে থাকে জাহাজ খুইয়ে, সংখ্যালঘু হয়ে। সেই সময়ের পরিসংখ্যানে চোখ রাখলেই বিষয়টা পরিষ্কার হবে। ১৮৩৬ থেকে ১৯১৮ সাল পর্যন্তও ভারতে নিবন্ধিত জাহাজ পরিচালনাকারী কোম্পানি ছিল ৮০টির মতো। ১৯৪৬ সালে এসে কোম্পানির সংখ্যা নেমে আসে মাত্র সাতটিতে। তাও আবার ছোট পরিসরে।

ভারত ভাগের পর পূর্ব বাংলায় বেসরকারি খাতের সমুদ্রগামী জাহাজ কোম্পানি বলতে ছিল কেবল পাকিস্তান স্টিম নেভিগেশন কোম্পানি। এ কে খান প্রতিষ্ঠিত চট্টগ্রামভিত্তিক কোম্পানিটির বহরে ছিল দুটি সমুদ্রগামী জাহাজ—ফতেহাবাদ ও জাহাঙ্গীরাবাদ। ১৯৬৯ সালের পর সেগুলো বন্ধ হয়ে যায়। পাকিস্তান ন্যাশনাল শিপিং কর্পোরেশন অধীনে যে কয়েকটি জাহাজ ছিল, মুক্তিযুদ্ধের পর সেগুলোও ফিরিয়ে নিয়ে যায় পাকিস্তান সরকার। ফলে স্বাধীনতার পর সরকারি ও বেসরকারি উভয় খাতেই কার্যত জাহাজশূন্য হয়ে পড়ে বাংলাদেশ।

জাহাজের পতাকা বহন

কোনো জাহাজ যে দেশে নিবন্ধিত হয় তাকে সেই দেশের পতাকা তুলে দেওয়া হয়। সাধারণত তিনভাবে জাহাজের নিবন্ধন হয়ে থাকে—ক্লোজড, ওপেন ও হাইব্রিড পদ্ধতিতে। ক্লোজড পদ্ধতিতে শুধু নিজ দেশের জাহাজই সেই দেশের পতাকার অধীনে নিবন্ধিত হওয়ার সুযোগ পায়। ওপেন বা উন্মুক্ত নিবন্ধনে যে কেউ যেকোনো দেশে নিবন্ধন নিতে পারে। এ ধরনের নিবন্ধনকে ফ্ল্যাগ অব কনভেনিয়েন্সও (এফওসি) বলা হয়ে থাকে। আর হাইব্রিড পদ্ধতিতে ওপেন ও ক্লোজড দুই ধরনের সুযোগই থাকে। বাণিজ্যিক জাহাজের ৭০ শতাংশের নিবন্ধনই উন্মুক্ত বা ওপেন পদ্ধতিতে হয়ে থাকে। টনেজের হিসাবে বিশ্বের মোট জাহাজের ৪০ শতাংশের বেশি উন্মুক্ত নিবন্ধন পদ্ধতির তিন দেশ পানামা, লাইবেরিয়া ও মার্শাল আইল্যান্ডে নিবন্ধিত অর্থাৎ এইসব দেশের পতাকাবাহী।

নিবন্ধন প্রক্রিয়া সহজ ও খরচ কম হওয়ায় বিশ্বের বহু দেশের জাহাজ এইসব দেশে নিবন্ধিত এবং সেখানকার পতাকা বহন করছে। সুযোগটি কাজে লাগাতে দেখা গেছে বাংলাদেশের বেসরকারি খাতের উদ্যোক্তাদেরও। বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম বিশ্ববিদ্যালয়ের তিনজন শিক্ষক 'শিপ রেজিস্ট্রেশন সিস্টেম ইন বাংলাদেশ: অ্যান অ্যাসেসমেন্ট' শীর্ষক এক গবেষণায় দেখিয়েছেন, মেঘনা গ্রুপ মার্শাল আইল্যান্ডে জাহাজের নিবন্ধন নিয়েছে। আকিজ গ্রুপের সমুদ্রগামী জাহাজগুলোর মধ্যে দুটি পানামার পতাকাবাহী। এছাড়া তুভালুর পতাকাবাহী জাহাজ আছে বসুন্ধরা গ্রুপের।

তবে নিবন্ধন প্রক্রিয়া সহজ করায় বর্তমানে বাংলাদেশে সমুদ্রগামী জাহাজের নিবন্ধন বাড়ছে। সেই সাথে বাড়ছে বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজের সংখ্যা।

বাংলাদেশের পুনর্গঠন পর্ব

সমুদ্র আছে, সমুদ্র বন্দর আছে অথচ সমুদ্রগামী জাহাজ নেই। সদ্য স্বাধীন দেশের সামনে এটাই ছিল তখনকার বাস্তবতা। কিন্তু বহির্বিশ্বের সাথে খাদ্যদ্রব্য, জ্বালানি,

১৯৯১ সালে
বিএসসি বহরে জাহাজের
সংখ্যা দাঁড়ায় **৩৮টিতে**

২০০৮ সালে
বিএসসির জাহাজ
কমে **২টিতে** পৌঁছে

ভোজ্যতেল, চা, চামড়া ও রাসায়নিক দ্রব্য আমদানি-রপ্তানি তথা আন্তর্জাতিক বাণিজ্য নতুন করে শুরু করতে আন্তর্জাতিক রুটে জাহাজ পরিচালনার বিকল্প ছিল না। এছাড়া সমুদ্র তীরবর্তী নদীমাতৃক দেশ হওয়ায় আন্তর্জাতিক ও অভ্যন্তরীণ বেশির ভাগ পণ্যই পরিবাহিত হতো সমুদ্রপথে। এই বাস্তবতার নিরিখে ১৯৭২ সালের ৫ ফেব্রুয়ারি রাষ্ট্রপতির আদেশবলে প্রতিষ্ঠিত হয় বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন (বিএসসি)। প্রতিষ্ঠান তো হলো কিন্তু জাহাজ? এবার মনোযোগ দেওয়া হয় জাহাজ সংগ্রহে। প্রতিষ্ঠার পাঁচ মাসের মাথায় বহরে প্রথম জাহাজের দেখা পায় বিএসসি। এরপর একে একে আরো জাহাজ যুক্ত হতে থাকে বহরে। একসময় বিএসসির বহরে জাহাজের সংখ্যা দাঁড়ায় ৩৮টিতে।

ব্যক্তিখাত খুলে দেওয়ার পর বেসরকারি বিনিয়োগকারীরাও আগ্রহী হয়ে ওঠে খাতটিতে। সত্তরের দশকের শেষ ভাগে দেশে আসে সমুদ্রগামী প্রথম জাহাজ। আরো পরের দিকে এসে এ খাতে বেসরকারি বিনিয়োগ গতি পায়। নতুন নতুন কোম্পানি খাতটিতে নাম লেখাতে থাকে। বাড়তে থাকে জাহাজের সংখ্যা। স্বাধীনতার পাঁচ দশকে এসে এখন বলাই যায়, শিপিং জাতি হয়ে ওঠার পথেই আছে বাংলাদেশ। সরকারি-বেসরকারি মিলে ৬৪টি সমুদ্রগামী জাহাজ এখন পণ্য পরিবহন করছে সুনীল সাগরে।

সরকারি খাতের সোনালি অধ্যায়

স্বাধীনতাযুদ্ধ চলাকালে তৎকালীন পাকিস্তান ন্যাশনাল শিপিং কর্পোরেশনের (এনএসসি) সবগুলো জাহাজ সরিয়ে নেওয়া হয় বাংলাদেশ থেকে। স্বাধীনতার পর এগুলো আর ফিরে আসেনি। ফলে একেবারে শূন্য হাতে নতুন করে শুরু করতে হয় সদ্য স্বাধীন দেশের সরকারকে। বহরে নিজস্ব জাহাজ না থাকায় প্রতিষ্ঠার পর প্রথম দিকে আন্তর্জাতিক রুটে চলাচলকারী জাহাজের এজেন্সি হিসেবে কাজ শুরু করে বিএসসি। বহরে প্রথম জাহাজ হিসেবে যুক্ত হয় 'বাংলার দূত' নামে ১২ হাজার ৮১২ ডিডব্লিউটি সক্ষমতার একটি জাহাজ। তাও প্রতিষ্ঠার পাঁচ মাস পর। এর কাছাকাছি সময়ে যুক্ত হয় 'বাংলার সম্পদ' নামে আরো একটি জাহাজ। এরপর একে একে বহরে জাহাজের সংখ্যা বাড়াতে থাকে রাষ্ট্রমালিকানাধীন বিএসসি। ১০ বছরের ব্যবধানে ১৯৮২ সালে বিএসসির বহরে জাহাজের সংখ্যা দাঁড়ায় ২৭টিতে। ১৯৯১ সালে এ সংখ্যা গিয়ে দাঁড়ায় ৩৮টিতে। 'এটা ছিল বিএসসির ইতিহাসে বর্ণিল সোনালি অধ্যায়। এর পরের অধ্যায় অন্যরকম–বিবর্ণ ও ধুষর।

ঘুরে দাঁড়ানোর পালা

১৯৯১ সালের পর দীর্ঘদিন বিএসসির বহরে নতুন কোনো জাহাজ যুক্ত হয়নি। ওদিকে বহরে থাকা জাহাজগুলোও ক্রমে আয়ুষ্কাল খুইয়ে সক্ষমতা হারাতে থাকে। ক্রমান্বয়ে ছোট হয়ে আসতে থাকে বিএসসির জাহাজের বহর। ২০১২-১৩ অর্থবছরে জাহাজের সংখ্যা ১৩টিতে নেমে আসে। অলাভজনক হওয়ায় পরের অর্থবছর পাঁচটি জাহাজ বিক্রি করে দেয় বিএসসি। কমতে কমতে ২০১৮ সালে বহরে জাহাজের সংখ্যা দাঁড়ায় মাত্র দুটিতে।

তবে বর্তমান সরকার বিএসসিকে আবার গতিশীল করার উদ্যোগ নেয়। এরই ধারাবাহিকতায় প্রায় ১ হাজার ৬৩৭ কোটি টাকা ব্যয়ে চীন থেকে ছয়টি জাহাজ সংগ্রহ করেছে বিএসসি। সংগৃহীত জাহাজগুলোর মধ্যে তিনটি প্রডাক্ট ট্যাংকার ও তিনটি বাল্ক ক্যারিয়ার। জাহাজগুলো সমুদ্রপথে কার্যক্রম শুরুও করেছে। দুটি ট্যাংকারসহ বিএসসির বহরে সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে বর্তমানে আটটি।

পরিকল্পনায় আরো জাহাজ

বিএসসির দৃষ্টি এখন আরো দূরে। দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার নেতৃস্থানীয় শিপিং কোম্পানিতে উন্নীত হতে চায় প্রতিষ্ঠানটি। সে লক্ষ্য সামনে রেখে বহর শক্তিশালী করতে আগামীতে আরো কিছু জাহাজ ক্রয়ের প্রকল্প হাতে নেওয়া হয়েছে। ৮০ হাজার টনের দুটি মাদার বাল্ক ক্যারিয়ার ও ১০ থেকে ১৫ হাজার টন ক্ষমতাসম্পন্ন ১০টি বাল্ক ক্যারিয়ার ক্রয় প্রকল্প এর মধ্যে অন্যতম। এর বাইরে ইস্টার্ন রিফাইনারি লিমিটেডের ক্রুড অয়েল পরিবহনের জন্য প্রতিটি এক লাখ টন থেকে ১ লাখ ২৫ হাজার টন ক্ষমতাসম্পন্ন দুটি মাদার ট্যাংকার ক্রয়ের পরিকল্পনাও রয়েছে। এছাড়া বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশনের আমদানি করা ডিজেল ও জেট ফুয়েল যাতে পরিবহন করা যায়, সেজন্য কেনা হচ্ছে ৮০ হাজার টন ক্ষমতাসম্পন্ন দুটি মাদার প্রডাক্ট অয়েল ট্যাংকার।

দেশের ক্রমবর্ধমান জ্বালানি চাহিদা মেটাতে এলএনজি আমদানি করা হচ্ছে। আমদানি করা এই এলএনজি যাতে নিজস্ব জাহাজে পরিবহন করা যায়, সেজন্য প্রায় ১ লাখ ৪০ হাজার ঘনমিটারের দুটি, প্রায় ১ লাখ ৭৪ হাজার ঘনমিটারের দুটি এবং প্রায় ১ লাখ ৮০ হাজার ঘনমিটারের আরো দুটি এলএনজি ভেসেল বিএসসির বহরে যুক্ত করার প্রাথমিক পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে।

শ্রীলংকাসহ বিমসটেকের সদস্য দেশগুলোর মধ্যে ফিডার সার্ভিস চালুর বিষয়ে আলোচনা চলছে। এটি বিবেচনায় নিয়ে প্রতিটি ১ হাজার ২০০ থেকে ১ হাজার ৫০০ টিইইউ ধারণক্ষমতার চারটি নতুন সেলুলার কনটেইনার জাহাজ ক্রয়ের আরো একটি প্রকল্প হাতে নেওয়া হয়েছে। সেলুলার কনটেইনার জাহাজগুলো ডেনমার্ক সরকারের সহায়তায় নির্মিত হবে। প্রকল্পগুলো বাস্তবায়িত হলে নিঃসন্দেহে বলা যায়, বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন একটি স্বয়ংসম্পূর্ণ আন্তর্জাতিক শিপিং কোম্পানিতে উন্নীত হবে।

বেসরকারি খাতের পত্তন

স্বাধীনতা-পূর্ব পূর্ব পাকিস্তানেও সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পে বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ সে অর্থে খুব একটা ছিল না। চট্টগ্রামভিত্তিক এ খাতের একমাত্র প্রতিষ্ঠান ছিল এ কে খান প্রতিষ্ঠিত পাকিস্তান স্টিম নেভিগেশন কোম্পানি। প্রতিষ্ঠানটির মালিকানায় ছিল ফতেহাবাদ ও জাহাঙ্গীরাবাদ নামে দুটি সমুদ্রগামী জাহাজ, যেগুলো ১৯৬৯ সাল পর্যন্ত সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের কাজে নিয়োজিত ছিল। এরপর বেসরকারি খাতে স্বাধীনতা-পূর্ববর্তী সময়ে আর কোনো প্রতিষ্ঠান সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবসায় নামেনি। স্বাধীনতা-পরবর্তী সময়েও দীর্ঘদিন ধরে রাষ্ট্রমালিকানাধীন বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনই ছিল সমুদ্রগামী জাহাজ পরিচালনাকারী একমাত্র প্রতিষ্ঠান। বিএসসির বহরে এ সময় একে একে সমুদ্রগামী জাহাজ যুক্ত হতে থাকলেও বেসরকারি খাতে কোনো উদ্যোগ সে অর্থে দেখা যায়নি। এর পেছনে অবশ্য যৌক্তিক কারণও ছিল। স্বাধীনতা-পরবর্তীতে শিল্পের সরকারীকরণ নীতিমালা এক্ষেত্রে প্রভাব ফেলে। পরবর্তীতে বেসরকারি খাত উন্মুক্ত হওয়া শুরু করলে অন্যান্য শিল্পের মতো সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পেও আগ্রহ তৈরি হতে থাকে।

সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পে ব্যক্তি বিনিয়োগের পুরোধা ছিলেন সানাউল্লাহ চৌধুরী। ১৯৫৫ সালে শ ওয়ালেস (পাকিস্তান) লিমিটেডে শিক্ষানবিশ হিসেবে যোগদানকারী সানাউল্লাহ অল্প কিছুদিনের মধ্যেই জার্মান শিপিং কোম্পানি হানসা লাইনসের কর্তাব্যক্তিদের নজরে পড়ে যান। এরপর হানসা লাইনসের সদর দপ্তর ব্রেমেনে প্রশিক্ষণ গ্রহণের সুযোগ পেয়ে যান। জার্মানি, নেদারল্যান্ডস ও বেলজিয়ামের শিপিং শিল্প সম্পর্কে বিস্তর জ্ঞান লাভের পর দেশে ফিরে আসেন সানাউল্লাহ চৌধুরী। ১৯৬৬ সালে শ ওয়ালেসের চাকরি ছেড়ে দিয়ে পারিবারিক ব্যবসা অ্যাটলাস শিপিং সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করেন। স্বাধীনতার পরপরই তিনি সিন্দিয়া স্টিম নেভিগেশন অব ইন্ডিয়া ও ইন্ডিয়া স্টিমশিপ কোম্পানির এজেন্সি পেয়ে যান। পরের দিকে শিপিং কর্পোরেশন অব ইন্ডিয়ার এজেন্টও হন। এভাবে ধীরে ধীরে এজেন্সি,

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের প্রচেষ্টায় ১৯৭২ সালের ১০ জুন স্বাধীনতাত্তোর বাংলাদেশে বিএসসি বহরে সংযোজিত হয় জাতীয় পতাকাবাহী প্রথম জাহাজ 'বাংলার দূত'

এসআর শিপিংয়ের মালিকানায় সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে বর্তমানে ২২টি

আকিজ শিপিং লাইন লিমিটেডের বহরে ১০টি সমুদ্রগামী বাল্ক ক্যারিয়ার রয়েছে

চার্টারিং, ব্রোকারেজ এবং অন্যান্য খাতের মাধ্যমে ব্যবসায় বৈচিত্র্য আনেন।

কিন্তু সানাউল্লাহ চৌধুরীর স্বপ্ন ছিল আরো বড়। ১৯৭৮ সালে এসে সেই স্বপ্ন ধরা দেয়। সূচনা হয় বাংলাদেশে বেসরকারি খাতে শিপিং ব্যবসার নতুন এক অধ্যায়ের। ১০ হাজার ডিআরটির একটি পুরনো জাহাজ কিনে সমুদ্রগামী জাহাজের ব্যবসা শুরু করে অ্যাটলাস শিপিং। আল-সালমা নামের জাহাজটি চট্টগ্রাম বন্দরের নামে নিবন্ধিত হয়। এটিই ছিল স্বাধীন বাংলাদেশে বেসরকারি মালিকানাধীন প্রথম সমুদ্রগামী জাহাজ। এরপর তিনি একের পর এক জাহাজ কিনতে থাকেন এবং পুরনো জাহাজগুলো স্ক্র্যাপ হিসেবে বিক্রি করে দিতে থাকেন। অ্যাটলাস শিপিংয়ের বহরে ১৯৮০ সালে যুক্ত হয় আল-শারমিন, ১৯৮১ সালে আল-শায়েস্তা, ১৯৮৫ সালে আল-সানা, আল-সালমা-২, ১৯৮৬ সালে আল-শমরুজ, ১৯৮৯ সালে সাফার এবং ১৯৯৭ সালে আল-সালমাস। অ্যাটলাস শিপিংয়ের হাতে একসময় সর্বোচ্চ চারটি সমুদ্রগামী জাহাজ ছিল। প্রতিষ্ঠানটির সর্বশেষ জাহাজ ছিল সাফার, যা ১৯৯৯ সালে স্ক্র্যাপ হিসেবে বিক্রি করে দেন। এ জাহাজটি বিক্রির মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবসায় প্রতিষ্ঠানটির ইতি ঘটে।

অ্যাটলাস শিপিংয়ের জাহাজগুলো পূর্বদিকে জাপান থেকে দক্ষিণ কোরিয়া এবং পশ্চিমে পাকিস্তান থেকে পারস্য উপসাগরে চলাচল করত। প্রতিষ্ঠানটি বাংলাদেশি নাবিকদের নিয়োগদানের মধ্য দিয়ে বড় অংকের বৈদেশিক মুদ্রা সাশ্রয় করেছিল। এখনো বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে যে বিপুল সংখ্যক মেরিনার ছড়িয়ে আছেন, অ্যাটলাস শিপিং দিয়েই তাদের কর্মজীবন শুরু।

অ্যাটলাস শিপিংয়ের পর আবুল খায়ের চৌধুরীর সমুদ্র যাত্রা শিপিং, ওয়াসিউর রহমান চৌধুরীর অ্যাকুয়াটিক শিপিং, আবদুল আউয়াল মিন্টুর বেঙ্গল শিপিং এবং শাহ আলমের কন্টিনেন্টাল লাইনার সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পে যুক্ত হয়।

আধিপত্য এখন বেসরকারি খাতের

সানাউল্লাহ চৌধুরীর হাত ধরে শুরু হওয়া বেসরকারি খাতে এখন ডজনখানেক প্রতিষ্ঠান আন্তর্জাতিক রুটে জাহাজ পরিচালনা করছে। সমুদ্রগামী জাহাজ মালিকদের সংগঠন বাংলাদেশ ওশান গোয়িং শিপ ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের সদস্যভুক্ত এসব কোম্পানি হলো চট্টগ্রামভিত্তিক শিল্প গ্রুপ কেএসআরএমের মালিকানাধীন এসআর শিপিং, আকিজ গ্রুপের মালিকানাধীন আকিজ শিপিং লিমিটেড, সরকারি মালিকানাধীন বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন, মেঘনা গ্রুপ, এমআই সিমেন্ট, ভ্যানগার্ড মেরিটাইম লিমিটেড, বসুন্ধরা গ্রুপের মালিকানাধীন বসুন্ধরা লজিস্টিকস, বিএসএ শিপিং লিমিটেড, ইস্ট কোস্ট গ্রুপের মালিকানাধীন ইস্ট কোস্ট শিপিং লাইন্স লিমিটেড, ওরিয়ন গ্রুপের মালিকানাধীন ওরিয়ন অয়েল অ্যান্ড শিপিং লিমিটেড ও কর্ণফুলী গ্রুপের মালিকানাধীন এইচআর লাইন্স। সংগঠনের বাইরেও আরো বেশকিছু প্রতিষ্ঠান আন্তর্জাতিক রুটে জাহাজ পরিচালনা করে আসছে। তবে এসব প্রতিষ্ঠানের বহরে থাকা সবগুলো জাহাজ এখন পণ্য পরিবহন করছে না।

কার কী অবস্থান

সমুদ্রগামী জাহাজ পরিচালনাকারী বেসরকারি প্রতিষ্ঠানগুলোর মধ্যে সবচেয়ে এগিয়ে আছে ২০০৪ সালে এ খাতে বিনিয়োগে আসা চট্টগ্রামভিত্তিক শিল্প গ্রুপ কেএসআরএমের মালিকানাধীন এসআর শিপিং। প্রতিষ্ঠানটির বহরে প্রথম যুক্ত হওয়া জাহাজ এমভি ফাতেমা জাহান। এসআর শিপিংয়ের মালিকানায় সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে বর্তমানে ২২টি। বাংলাদেশে নিবন্ধিত সবগুলো জাহাজই বাল্ক পণ্য পরিবহনে নিয়োজিত। প্রতিষ্ঠানটির বহরে থাকা জাহাজগুলোর মধ্যে সবচেয়ে বড় এমভি নাজিয়া জাহান। ৫৮ হাজার ১১০ ডেড ওয়েট টনের বাল্ক ক্যারিয়ারটি নির্মিত হয়েছে ২০১০ সালে।

এসআর শিপিংয়ের পর বহরে সবচেয়ে বেশি জাহাজ রয়েছে আকিজ গ্রুপের। ২০১০ সালে শিপিং ব্যবসা শুরু করা আকিজ গ্রুপের বহরে সমুদ্রগামী জাহাজ আছে বর্তমানে ১০টি এবং সবগুলোই বাল্ক ক্যারিয়ার। প্রতিষ্ঠানটির ওয়েবসাইটের তথ্য অনুযায়ী, তাদের বহরে যুক্ত জাহাজগুলোর মধ্যে উল্লেখযোগ্য হলো আকিজ গ্লোরি, আকিজ হেরিটেজ, আকিজ পার্ল, আকিজ ওশান, আকিজ নূর, আকিজ ওয়েভ ও আকিজ গ্লোব। ৭৬ হাজার ৩০২ ডেড ওয়েট টনের সবগুলো জাহাজই ২০০৬ সালে জাপানে নির্মিত। এছাড়া ২০০৬ সালে নির্মিত ৫৮ হাজার ৭১০ ডেড ওয়েট টনের আকিজ নোবেল নামে একটি কার্গো জাহাজও রয়েছে মাত্র ১০ বছরের পুরনো শিপিং লাইনটির বহরে। আকিজ শিপিং লাইনের বহরে থাকা আরও দুটি জাহাজ হলো আকিজ মুন ও আকিজ স্টার।

শিপিং ব্যবসা রয়েছে চার দশকের বেশি সময় ধরে কার্যক্রম পরিচালনা করে আসা দেশের অন্যতম শীর্ষস্থানীয় ব্যবসায় প্রতিষ্ঠান মেঘনা গ্রুপেরও। মেঘনা গ্রুপের মালিকানায় সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে মোট সাতটি। এমভি মেঘনা প্যারাডাইস, এমভি মেঘনা রোজ, এমভি মেঘনা এনার্জি, এমভি মেঘনা অ্যাডভেঞ্চার, এমভি মেঘনা হারমনি, এমটি মেঘনা প্রাইড ও এমটি মেঘনা ট্রেডার নামে কার্যক্রম পরিচালনা করছে জাহাজগুলো।

চট্টগ্রামভিত্তিক আরেক শিল্প গ্রুপ এমআই সিমেন্ট ফ্যাক্টরিরও আলাদা শিপিং ব্যবসা রয়েছে। প্রতিষ্ঠানটির বহরে সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে বর্তমানে চারটি। এমভি ক্রাউন ভিক্টরি, এমভি ক্রাউন ভয়েজার, এমভি ক্রাউন ভিশন ও এমভি ক্রাউন ভার্চু নামে চারটি জাহাজের মাধ্যমে শিপিং ব্যবসা পরিচালনা করছে এমআই সিমেন্ট ফ্যাক্টরি লিমিটেড।

এর বাইরে ব্রেভ রয়্যাল ও গ্রেট রয়্যাল নামে দুটি সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে চট্টগ্রামভিত্তিক প্রতিষ্ঠান বিএসএ শিপিং লিমিটেডের মালিকানায়। বিএসএ গ্রুপের সহযোগী প্রতিষ্ঠান ভ্যানগার্ড মেরিটাইম লিমিটেডের মালিকানায় আছে স্টার রয়্যাল ও গ্র্যান্ড রয়্যাল এক্সপ্রেস নামে আরও দুটি সমুদ্রগামী জাহাজ। বহরে থাকা গ্র্যান্ড রয়্যাল জাহাজটি স্ক্র্যাপ করেছে ভ্যানগার্ড।

ক্রমবর্ধমান চাহিদার কথা বিবেচনায় নিয়ে দেশের শীর্ষস্থানীয় শিল্প পরিবার বসুন্ধরা গ্রুপ ২০০৪ সালে প্রতিষ্ঠা করে বসুন্ধরা লজিস্টিকস। প্রতিষ্ঠানটির লাইটার জাহাজের বড় বহর থাকলেও সমুদ্রগামী জাহাজের সংখ্যা সে তুলনায় নগণ্য। বর্তমানে বসুন্ধরা-৬ ও বসুন্ধরা-৮ নামে দুটি সমুদ্রগামী জাহাজ রয়েছে প্রতিষ্ঠানটির মালিকানায়।

এছাড়া এমটি ওমেরা কুইন ও এমটি ওমেরা লিগ্যাসি ওয়ান নামে দুটি জাহাজ রয়েছে ইস্ট কোস্ট শিপিং লাইনের মালিকানায়। আর ওরিয়ন অয়েল অ্যান্ড শিপিং লিমিটেডের মালিকানায় ওরিয়ন এক্সপ্রেস এবং এইচআরসি শিপিংয়ের মালিকানায় রয়েছে সাহারে ও সারেরা নামে দুটি কনটেইনার জাহাজ।

বেসরকারি খাতের আগ্রহ যে কারণে

গত এক দশকে দেশের অর্থনীতিতে আমূল পরিবর্তন হয়েছে। শিল্পের বিকাশ, নতুন নতুন অর্থনৈতিক অঞ্চল প্রতিষ্ঠা, সরকারের নীতি সুবিধা ও বড় বড় প্রকল্প অর্থনীতিকে নতুন রূপ দিয়েছে। ফলে আমদানি বেড়েছে কয়েক গুণ, বেড়েছে রপ্তানিও। এ সুযোগকে কাজে লাগিয়ে বেসরকারি খাত নিজেদের পণ্য পরিবহনের

এসআর শিপিংয়ের বহরে থাকা জাহাজগুলোর মধ্যে সবচেয়ে বড় এমভি নাজিয়া জাহান। ২০১০ সালে নির্মিত এই বাল্ক ক্যারিয়ারটি ৫৮ হাজার ১১০ ডিডব্লিউটি সক্ষমতার

পাশাপাশি অন্যান্য পণ্য পরিবহনে সমুদ্রগামী জাহাজ কেনার প্রতি ঝুঁকছে।

সরকারের নীতিসহায়তাও বেসরকারি খাতের মধ্যে এ শিল্পের প্রতি বাড়তি আগ্রহ তৈরি করেছে। সমুদ্রগামী জাহাজ আমদানির ক্ষেত্রে সরকার শুল্ক সুবিধা দিচ্ছে। সরকারি নীতিমালার কারণে ২২ বছরের কম পুরনো ও পাঁচ হাজার ডেড ওয়েট টনের জাহাজ আমদানির ক্ষেত্রে আমদানিকারক প্রতিষ্ঠানকে কোনো ধরনের শুল্ক পরিশোধ করতে হচ্ছে না। আগে যেখানে সমুদ্রগামী জাহাজ আমদানিতে প্রায় ২৭ শতাংশ শুল্ক পরিশোধ করতে হতো। এই উচ্চ শুল্কের কারণে ব্যবসায়ীরা আগে এ খাতে বিনিয়োগে খুব বেশি আগ্রহ দেখাতেন না। একই কারণে সমুদ্রগামী অনেক জাহাজ মালিক বাংলাদেশে জাহাজের নিবন্ধন নেওয়ার ক্ষেত্রেও উৎসাহ হারাতেন।

সাম্প্রতিক সময়ে সমুদ্রগামী জাহাজ আমদানি বেড়ে যাওয়ার আরেকটি কারণ করোনাভাইরাস মহামারির ফলে বিশ্বব্যাপী জাহাজের মূল্য হ্রাস। সুযোগটি কাজে লাগিয়ে গত আট মাসে দেশে জাহাজ নিবন্ধন লক্ষণীয় হারে বেড়েছে। এর বাইরে ঝামেলাবিহীন রেজিস্ট্রেশন, কম বেতনে অভিজ্ঞ মেরিনারপ্রাপ্তি, ৫০ ভাগ পণ্য দেশীয় পতাকাবাহী জাহাজে পরিবহনের বাধ্যবাধকতা এ খাতকে এগিয়ে নিতে ভূমিকা রাখছে।

কখন কতটি জাহাজ পণ্য পরিবহন করেছে

২০০৫ সাল থেকে গত দেড় দশকে সবচেয়ে বেশি বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজ ছিল ২০১১, ২০১২ ও ২০১৩ সালে। এ সময় সর্বোচ্চ ৬৭টি জাহাজ ছিল। সমুদ্র বাণিজ্য দপ্তরের পরিসংখ্যান অনুযায়ী ২০০৫ সালে ৩১টি, ২০০৬ সালে ২৮টি, ২০০৭ সালে ২৮টি, ২০০৮ সালে ২৭টি, ২০০৯ সালে ৩৪টি, ২০১০ সালে ৪৬টি, ২০১৪ সালে ৬৩টি ও ২০১৫ সালে ৪৭টি সমুদ্রগামী জাহাজ পণ্য পরিবহনে নিয়োজিত ছিল। পরবর্তী বছরগুলোর মধ্যে ২০১৬ সালে পণ্য পরিবহনে নিয়োজিত ৪৫টি, ২০১৭ সালে ৩৮টি, ২০১৮ সালে ৩৭টি, ২০১৯ সালে ৪৭টি এবং চলতি বছর ৬২টি সমুদ্রগামী জাহাজ।

নিবন্ধিত জাহাজ

সমুদ্র বাণিজ্য দপ্তরের তথ্যমতে, বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের আটটি জাহাজসহ মোট ৬৪টি জাহাজ বর্তমানে আন্তর্জাতিক রুটে পণ্য পরিবহন করছে। এগুলোর মধ্যে রয়েছে ১৯৮৮ সালে নিবন্ধিত বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের দুটি জাহাজ বাংলার জ্যোতি ও বাংলার সৌরভ। এর পরের দুই দশকে আর কোনো নিবন্ধিত জাহাজ বর্তমানে পণ্য পরিবহনে সচল নেই। দুই দশক পর ২০০৯ সালের তিনটি, ২০১০ সালের তিনটি, ২০১১ সালের সাতটি, ২০১২ সালের একটি, ২০১৩ সালের নয়টি, ২০১৪ সালের চারটি, ২০১৬ সালের তিনটি, ২০১৭ সালের দুটি, ২০১৮ সালের চারটি এবং ২০১৯ ও ২০২০ সালে নিবন্ধিত ১১টি করে সমুদ্রগামী জাহাজ পণ্য পরিবহন করছে। ২০১৩ সালের পর সাম্প্রতিক সময়ের মধ্যে ২০১৯ ও ২০২০ সালে সর্বাধিক ১১টি করে জাহাজ নিবন্ধিত হয়েছে। এ

আন্তর্জাতিক রুটে বাংলাদেশের পতাকাবাহী জাহাজ পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানের তালিকা
(২০২০ সালের অক্টোবর পর্যন্ত)

প্রতিষ্ঠানের নাম	জাহাজের সংখ্যা	জাহাজের ধরন	জাহাজ যুক্ত হওয়ার সময়কাল
ব্রেভ রয়্যাল শিপ ম্যানেজমেন্ট	১	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৪
বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন	৮	ট্যাংকার, বাল্ক ক্যারিয়ার, অয়েল ট্যাংকার	১৯৮৮-২০১৯
মেসার্স এসআর শিপিং লিমিটেড	১০	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০০৯-২০২০
মেসার্স মা শিপিং প্রাইভেট লিমিটেড	৩	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১০-২০২০
অ্যালুনাইটেড মেরিটাইম বিজনেস লিমিটেড	২	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০০৯-২০১০
মেসার্স জাহান মেরিন প্রাইভেট লিমিটেড	৬	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১১-২০১৯
মেসার্স জেএস শিপিং লিমিটেড	১	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৩
এমআই সিমেন্ট ফ্যাক্টরি লিমিটেড	২	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৩-২০১৭
বিএসএ শিপিং লিমিটেড	২	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৩-২০১৬
ইস্ট ওয়েস্ট প্রপার্টি ডেভেলপমেন্ট	২	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৩-২০১৪
এসআর শিপিং লাইন	১	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৭
আকিজ ওশেন লাইন লিমিটেড	৩	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৯-২০২০
আকিজ শিপিং লাইন লিমিটেড	২	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৭-২০১৯
ওরিয়ন অয়েল অ্যান্ড শিপিং লিমিটেড	২	অয়েল ট্যাংকার	২০১৮
মেঘনা এডিবল অয়েল রিফাইনারি লিমিটেড	২	অয়েল/কেমিক্যাল ট্যাংকার	২০১৯
ফিনলে হাউস	১	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৯
ভ্যানগার্ড মেরিটাইম লিমিটেড	২	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০২০
মেঘনা সুগার রিফাইনারি লিমিটেড	১	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০২০
আকিজ মেরিটাইম লিমিটেড	৩	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০২০
ইউনিক সিমেন্ট ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেড	৩	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৮-২০২০
কর্ণফুলী লিমিটেড	২	কনটেইনার	২০২০
ক্রাউন মেরিটাইম লিমিটেড	১	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৮
অ্যাডভান্স শিপিং	২	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৯
সোনারগাঁও সিডস ক্রাশিং মিলস	১	বাল্ক ক্যারিয়ার	২০১৯
বসুন্ধরা এলপিজি জিএসডি লিমিটেড	১	এলপিজি ট্যাংকার	২০২০

এইচআরসি শিপিংয়ের মালিকানায় রয়েছে সাহারে ও সারেরা নামে ২টি কনটেইনার জাহাজ

২০১৭ সালে বাংলাদেশের শিপিং শিল্পের বাজার ৬৯৮ কোটি ডলার ছাড়িয়ে গেছে

খাতের জন্য সবচেয়ে সুখবর হলো বাংলাদেশে করোনা মহামারির মধ্যেই ছয়টি জাহাজ নিবন্ধিত হয়েছে।

কনটেইনার জাহাজের নবযাত্রা

স্বাধীনতার পর ১৯৭৮ সালে সানাউল্লাহ চৌধুরীর হাত ধরে সমুদ্রগামী জাহাজের যাত্রা শুরু হলেও এরপর প্রায় দুই দশক পর্যন্ত যুক্ত হওয়া সবগুলো জাহাজই ছিল বাল্ক ক্যারিয়ার ও অয়েল ট্যাংকার। ১৯৭৬ সালে চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার কাজ শুরু হলেও এ সময়কালে দেশের মালিকানায় কোনো কনটেইনার জাহাজ ছিল না। আমদানি-রপ্তানিতে কনটেইনার পরিবহন শুরুর প্রায় এক দশক পর ১৯৯৬-১৯৯৮ সালের মধ্যে এইচআরসি শিপিং কোম্পানি ও কিউসি শিপিং লাইনের হাত ধরে সমুদ্রগামী কনটেইনার জাহাজ শিল্পে বাংলাদেশের পদচারণা শুরু হয়। প্রতিষ্ঠার বিভিন্ন সময় প্রতিষ্ঠান দুটির মধ্যে এইচআরসির বহরে ১০টি ও কিউসি শিপিং লাইনের বহরে সাতটি জাহাজ ছিল। কিন্তু বিশ্ব বাণিজ্যে মন্দা, পরিচালন ব্যয় বৃদ্ধিসহ নানা কারণে ২০০৭ সালে কিউসি শিপিং লাইন ও ২০১০ সালে এইচআরসি শিপিং এ খাত থেকে পুরোপুরি সরে আসে। এর পরের এক যুগে আর কোনো প্রতিষ্ঠান কনটেইনার জাহাজ পরিচালনায় যুক্ত হয়নি। ফলে পুরো সময়টাতে কনটেইনার পরিবহনে দেশীয় আমদানি-রপ্তানিকারকদের নির্ভর করতে হয়েছে বিদেশি জাহাজের ওপর। ফলে কনটেইনার পরিবহন বাবদ ফ্রেইট চার্জের পুরোটাই গেছে বিদেশি শিপিং লাইনগুলোর পকেটে।

চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে কনটেইনার পরিবহন উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাওয়ায় নতুন করে হারানো ঐতিহ্য ফিরিয়ে আনার উদ্যোগ নিয়েছে কর্ণফুলী লিমিটেড। ১১৬ কোটি টাকা বিনিয়োগে কর্ণফুলী গ্রুপের মালিকানাধীন এইচআরসি লাইন্স লিমিটেড চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর ও মালয়েশিয়ার পোর্ট কেলাং রুটে চালু করেছে সাহারে ও সারেরা নামের দুটি কনটেইনার জাহাজ। ১ হাজার ৫৫০ টিইইউ কনটেইনার পরিবহনে সক্ষম জাহাজ দুটি নিয়মিত চট্টগ্রাম বন্দর থেকে এসব রুটে পণ্য পরিবহন করছে।

আয়ের সুযোগ বাড়ছে

বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহনে সমুদ্রগামী জাহাজের চাহিদার যে গ্রাফ কয়েক বছর ধরেই, সেটি বেশ উর্ধ্বমুখী। উপাত্ত বলছে, ১৯৯৯-২০০০ অর্থবছরে বাংলাদেশে আমদানি ও রপ্তানি পণ্য পরিবাহিত হয়েছিল সাকল্যে ১ কোটি ৮১ লাখ ৪৮ হাজার টন। ২০১৭-১৮ অর্থবছরে এর পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ৯ কোটি ৪৭ লাখ ৬৪ হাজার টনে। দীর্ঘ এই সময়ে মাত্র একবারই দেশে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের পরিবহন কমেছিল এবং সময়টি ছিল ২০১১-১২ অর্থবছর। অর্থবছরটিতে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন ২০১০-১১ অর্থবছরের ৪ কোটি ৬৬ লাখ ৯১ হাজার টন থেকে ৪ কোটি ৩৫ লাখ ৪১ হাজার টনে নেমে এসেছিল। শুধু এটুকু ব্যতিক্রম বাদ দিলে সমুদ্রপথে বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন বাড়ছেই। একই সাথে বাড়ছে সমুদ্রগামী জাহাজের চাহিদা। বর্ধিত এই চাহিদা কাজে লাগাতে বেশ কয়েক বছর ধরে নতুন নতুন প্রতিষ্ঠান সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পে বিনিয়োগে আসছে। নিবন্ধিত হচ্ছে নতুন নতুন জাহাজ।

ইউনাইটেড নেশন্স কনফারেন্স ফর ট্রেড অ্যান্ড ডেভেলপমেন্টের (আঙ্কটাড) উপাত্ত অনুযায়ী, ২০০৫ সালে বাংলাদেশের শিপিং শিল্পের বাজার ছিল প্রায় ১৭২ কোটি ডলারের। ২০১৭ সালেই তা ৬৯৮ কোটি ডলার ছাড়িয়ে গেছে। বর্তমানে এই শিল্পের বাজার আরো বড় হয়েছে।

তবে বাংলাদেশে সমুদ্রগামী জাহাজ না থাকায় এই বাজারের সিংহভাগই এতদিন বিদেশিদের দখলে ছিল। এখনো যে পরিস্থিতির খুব বেশি উন্নতি হয়েছে তেমন নয়। তবে বিদেশি শিপিং লাইনগুলোর পাশাপাশি বাংলাদেশি পতাকাবাহী সমুদ্রগামী জাহাজের আয়ও আগের চেয়ে বেড়েছে।

আঙ্কটাডের পরিসংখ্যানের দিকে তাকালে দেখা যায়, ২০০৫ সালে বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন বাবদ বিদেশি জাহাজ পরিচালনাকারী কোম্পানিগুলো আয় করে ১৫৯ কোটি ৭০ লাখ ডলার। বাংলাদেশের বাজার থেকে বিদেশি শিপিং লাইনগুলোর আয় উত্তরোত্তর আরো স্ফীত হয়েছে। ২০১০ সালে বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন বাবদ বিদেশি শিপিং কোম্পানিগুলোর আয় বেড়ে ৩৪৪ কোটি ২০ লাখ ডলারে উন্নীত হয়। ২০১৫ ও ২০১৭ সালে তাদের আয় আরো বেড়ে হয় যথাক্রমে ৫৭৭ কোটি ৪০ লাখ ও ৬৪৮ কোটি ৬০ লাখ ডলার।

এ শিল্পে নতুন নতুন স্থানীয় কোম্পানি যুক্ত হওয়ায় এই বাজারে বাংলাদেশের হিস্যাও আগের চেয়ে বেড়েছে। আঙ্কটাডের পরিসংখ্যান অনুযায়ী, ২০০৫ সালে সমুদ্রপথে আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন বাবদ বাংলাদেশি শিপিং কোম্পানিগুলোর আয় ছিল মাত্র ১২ কোটি ২০ লাখ ডলার। ২০১৭ সালে আয়ের পরিমাণ ৫০ কোটি ডলারে উন্নীত হয়েছে। ৫০ শতাংশ পণ্য বাংলাদেশি জাহাজে পরিবহনের বিধান যুক্ত করায় এই বাজারে স্থানীয় কোম্পানিগুলোর অবস্থান আরো শক্ত করার সুযোগ তৈরি হয়েছে।

বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি পণ্য পরিবহন বাবদ বাংলাদেশি পতাকাবাহী সমুদ্রগামী জাহাজের আয় ধারাবাহিকভাবে বাড়লেও রাষ্ট্রমালিকানাধীন বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন এতদিন এর বিপরীত পথে হেঁটেছে। ২০০৫ সালে এ বাবদ প্রতিষ্ঠানটি ৫ কোটি ২০ লাখ ডলার আয় করলেও ২০১৭ সালে তা ১ কোটি ২৬ লাখ ৬০ হাজার ডলারে নেমে আসে। তবে প্রতিষ্ঠানটির বহরে নতুন ছয়টি জাহাজ যুক্ত হওয়ায় এবং আরো জাহাজ কেনার প্রক্রিয়া চলমান থাকায় আগামীতে বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের আয় বাড়বে বলে ধারণা করা যায়।

শেষ কথা

দীর্ঘ খরা কাটিয়ে মেরিটাইম সম্ভাবনার দিগন্ত উন্মোচনে নতুন পথে হাঁটছে বাংলাদেশের সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্প। মূলত বেসরকারি খাতের ওপর ভর করে সমুদ্রগামী জাহাজের সংখ্যা ক্রমে বাড়ছে। সেই সাথে বাড়ছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনে (আইএমও) বাংলাদেশের মর্যাদাও। কারণটা খুবই স্বাভাবিক। যে দেশে জাহাজের গ্রস রেজিস্টার টনেজ (জিআরটি) যত বেশি, আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার কাছে সে দেশের মর্যাদাও তত বেশি। শুধু এই বিবেচনায় বলা যায়, মেরিটাইম জাতি হওয়ার লক্ষ্যে ঠিক পথেই আছে বাংলাদেশ।

এর চেয়েও বড় কথা, বিদেশি শিপিং কোম্পানিগুলোকে ফ্রেইট চার্জ হিসেবে পরিশোধ করা বিপুল পরিমাণ অর্থ সাশ্রয়েরও সুযোগ তৈরি হয়েছে। কারণ বাংলাদেশি ব্যবসায়ীরা শুধু ফ্রেইট চার্জ বা জাহাজভাড়া বাবদই প্রতি বছর ব্যয় করেন ৮-৯ বিলিয়ন ডলার। সমুদ্রগামী জাহাজস্বল্পতায় এর মাত্র ২ শতাংশ নিজেদের ঘরে আনার সুযোগ ছিল। বর্তমানে জাহাজের সংখ্যা বাড়ার সাথে সাথে ফ্রেইট চার্জে নিজেদের হিস্যা বাড়ানোরও সুযোগ তৈরি হচ্ছে। মেরিটাইম শিল্পের বিশেষজ্ঞরাই এখন অংক কষে বলছেন, বাংলাদেশে সমুদ্রগামী জাহাজ শিল্পের যে সম্ভাবনা, তার সবটুকু কাজে লাগানো গেলে জাতীয় অর্থনীতিতে বার্ষিক ২ শতাংশ বাড়তি প্রবৃদ্ধি যোগ করা সম্ভব।

জিনারুল ইসলাম
সাংবাদিক

ওমর ফারুক ইমন
প্রতিবেদক, বন্দরবার্তা

কর্ণফুলী গ্রুপের মালিকানাধীন এইচআরসি লাইন্স লিমিটেড চট্টগ্রাম থেকে সিঙ্গাপুর ও মালয়েশিয়ার পোর্ট কেলাং রুটে চালু করেছে সাহারে ও সারেরা নামের দুটি কনটেইনার জাহাজ

বন্দর ও মেরিটাইম অংশীজনদের ডেটা বিনিময়

বন্দরবার্তা ডেস্ক

অনড় কোনো তথ্যের ওপর দাঁড়িয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণের অভিজ্ঞতার মুখে আমাদের কতটা পড়তে হয়? ধরুন একটা ছাপা কাগজ, যাতে লিপিবদ্ধ আছে কোনো বন্দরে জাহাজের আগমন ও ছেড়ে যাওয়ার সম্ভাব্য সময়। কিংবা ধরুন বার্থিংয়ের জন্য সংরক্ষিত তালিকা। এসব তথ্যসংবলিত কাগজটি যতক্ষণে ছাপা হচ্ছে, ততক্ষণে হয়তো তথ্যগুলো আর নতুন থাকছে না।

ডিজিটাল উদ্ভাবন এখন আগের চেয়ে অনেক বেশি পরিসরে গৃহীত হচ্ছে। রিয়েল-টাইম ডেটায় এই প্রবেশ আরো কিছু অন্বেষণের সুযোগ এনে দিচ্ছে, যা কার্যক্রমের প্রথাগত ধরনকেই চ্যালেঞ্জের মুখে ফেলে দিচ্ছে। আগামী দিনের কোম্পানির সাফল্য তাই কেবল স্মার্ট সিদ্ধান্ত গ্রহণের মধ্যে নিহিত নেই। প্রথাগত ভূমিকা ও পদ্ধতিকে চ্যালেঞ্জ জানানোর মধ্যেও এর সাফল্য লুকিয়ে আছে।

ডিজিটাল ডেটা প্রবাহে ক্রমবর্ধমান প্রবেশগম্যতার ওপর ভিত্তি করে বিভিন্ন শিল্পের সঠিক সিদ্ধান্ত গ্রহণের সুযোগ তৈরি হচ্ছে। সবকিছুই এখন স্মার্ট হওয়ার দাবি করছে যেমন স্মার্ট শিপ, স্মার্ট পোর্ট, স্মার্ট কোম্পানি ইত্যাদি। বিভিন্ন পক্ষ এখন স্থানীয় ও হরিজোন্টাল তথ্য বিনিময় (কোনো প্রতিষ্ঠানের সমপর্যায়ের কর্মী, বিভাগ ও ইউনিটের মধ্যে একই তথ্য বিনিময়) কমিউনিটি প্রতিষ্ঠায় সামিল হচ্ছে, যাতে করে তারা তথ্য সম্পর্কে হালনাগাদ থাকার সুযোগ পায়। অনেকে এটা করলেও সেটা কি স্মার্ট সিদ্ধান্ত গ্রহণে নিজেদের সক্ষম করে তোলার প্রয়োজনে, অথবা মেরিটাইম পরিবহন সেবায় সত্যিকারের সহযোগিতার ভিত্তিতে, সেই প্রশ্ন কিন্তু থাকছেই।

বলা যায়, মেরিটাইম পরিবহন ব্যবস্থার সর্বোচ্চ সেবা প্রদান সম্ভব হবে না যতক্ষণ পর্যন্ত না অংশগ্রহণকারীরা অর্জন ও সমস্যা, ধারণা সম্পর্কে সঠিক তথ্য সরবরাহ এবং গ্রাহকদের চাহিদার ভিত্তিতে প্রণীত তাদের পরিকল্পনার একক পদ্ধতি তৈরি না করছে। এটা করতে হলে এ খাতের অংশীজনদের সার্বক্ষণিক তথ্য বিনিময়ের কাজটা রপ্ত করতে হবে।

মেরিটাইম শিল্পের প্রকৃতি

মেরিটাইম শিল্পকে প্রায় সময়ই একটি স্বয়ংসম্পূর্ণ ইকোসিস্টেম হিসেবে বিবেচনা করা হয়। এই ইকোসিস্টেমে আছে বহু অংশগ্রহণকারী, যাদের বেশির ভাগই একে অন্যের প্রতিযোগী। একই সাথে সুনির্দিষ্ট কিছু বাজার বা বাণিজ্যের জন্য তারা বিভিন্ন জোটেরও শরিক। এভিয়েশন শিল্পে বিভিন্ন পক্ষ সহযোগিতার যে পদ্ধতি অবলম্বন করে থাকে, মেরিটাইম শিল্পে সে ধরনের একক কোনো কর্তৃপক্ষের অভাব রয়েছে। এটাই এই শিল্পের বিভিন্ন অংশীজনের মধ্যে স্বপ্রণোদিত হয়ে তথ্য বিনিময়কে আবশ্যক করে তোলে, যাতে ডিজিটাল সেবা থেকে উৎসারিত মূল্যের পুরোটা অর্জন করা যায়।

এছাড়া আধুনিক, দক্ষ ও নির্ভরযোগ্য মেরিটাইম সরবরাহ ব্যবস্থা সন্তোষজনকভাবে পরিচালনার জন্য যেটা দরকার হয় তা হলো সক্রিয় অংশীজনদের মধ্যে পারস্পরিক নির্ভরতার স্বীকৃতি দেওয়া। নিজেদের পরিকল্পনাগুলোর মধ্যে সামঞ্জস্য আনতে প্রত্যেকেই তাদের অগ্রগতি ও সমস্যার কথাগুলো যাতে একে অপরের সাথে বিনিময় করতে পারে। কিন্তু ঐতিহাসিকভাবে যেটা হয়ে আসছে তা হলো তথ্যের অপর্যাপ্ততা ও পরিকল্পনা জটিলতার কারণে অনেক অপারেটরই 'আগে আসলে আগে পাবেন' নীতিতে চলছে, আদতে যা অদক্ষ ও অনির্ভরযোগ্য। সেই সাথে ব্যয়সাশ্রয়ীও নয়।

মেরিটাইম খাতে স্থাপিত তথ্য-প্রযুক্তি ব্যবস্থার দিকে তাকালেও একই চিত্র দেখা যায়। ব্যবস্থাটি যারা সরবরাহ করছে, তাদের নিয়ন্ত্রণের বাইরে আর কোনো ব্যবস্থার সাথে সংযুক্ত নয় অনেকে। এর ফলে খণ্ডিত ও বাস্তবতাবিবর্জিত অবস্থাগত ধারণার ভিত্তিতে যেসব সিদ্ধান্ত নেওয়া হচ্ছে, তাতে করে অপারেটররা

বন্দর ও মেরিটাইম অংশীজনদের মধ্যে ডেটা বিনিময়ের উপযুক্ত পরিবেশ তৈরি করাটা খুবই জরুরি, যাতে করে এ শিল্প-সংশ্লিষ্ট কেউ কোনো নতুন তথ্যের সাথে পরিচিত হলে কমিউনিটির অন্যদের সাথে যেন তা বিনিময় করতে পারে

সম্পদের খুব কমই কাজে লাগাতে পারছে। অনেক সময় সম্পদের অপচয়ও হচ্ছে।

সঠিক সিদ্ধান্তের ক্ষেত্রে অবস্থাগত ধারণার গুরুত্ব

স্বয়ংসম্পূর্ণ ইকোসিস্টেমের অংশীজনরা প্রাপ্ত অবস্থাগত ধারণার ওপর ভিত্তি করেই সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে থাকে। এর অর্থ হচ্ছে তথ্য-প্রযুক্তি ব্যবস্থা সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের জোগান দেওয়া ডেটার বাইরেও অপারেটরদের কাছ থেকে আরো তথ্য ব্যবহার করা হয় এক্ষেত্রে। অবস্থাগত ধারণা এমন একটি বিষয়, তৎক্ষণাৎ সিদ্ধান্ত গ্রহণের চাহিদা পূরণের জন্য যা অত্যাবশক। মেরিটাইম শিল্পকে প্রতিনিয়ত যেহেতু নতুন পরিস্থিতির সাথে মানিয়ে নিতে হচ্ছে, তাই অন্যদের সেবা দিতে অবকাঠামো ও সম্পদ কখন আলাদা করে রাখতে হবে সে-সম্পর্কিত সিদ্ধান্তকে ভিত্তি হিসেবে ব্যবহার করাটা জরুরি। এটা হতে হবে যতটা সম্ভব সাম্প্রতিক তথ্যের ভিত্তিতে, নতুন ও পরিবর্তিত পরিস্থিতিতে যা প্রতিনিয়ত হালনাগাদ হয়।

তবে বাস্তবতা হলো অনেক তথ্য-প্রযুক্তি ব্যবস্থাতেই জাহাজের আগমন-নির্গমন সময় অথবা ঠিক কোন সময়ে কার্যক্রম শুরুর পরিকল্পনা করা হয়েছে সে সম্পর্কিত তথ্য হালনাগাদ করা হয় না। এটা নির্বিঘ্ন পোর্ট কল প্রক্রিয়াকে বাধাগ্রস্ত করে। মোটকথা, অপারেটর তাদের সিদ্ধান্তের ভিত্তি হিসেবে বিভিন্ন উৎস থেকে যেসব ডেটা ব্যবহার করছে, সময়মতো কার্যক্রম পরিচালনার স্বার্থে সেগুলোর সঠিকতা যাচাই করা সবচেয়ে জরুরি।

মেরিটাইম খাতে কানেক্টেড ডিভাইস যেমন স্মার্ট কনটেইনার এখন দ্রুত বাড়ছে। এর ফলে অতিরিক্ত ও সম্পূরক ডেটা উৎসে প্রবেশগম্যতাও আগামীতে বাড়বে বলে ধারণা করা হচ্ছে। এসবের পরিপ্রেক্ষিতে সঠিক সিদ্ধান্ত গ্রহণের প্রয়োজনীয়তা সমহারে বাড়ছে।

পরিস্থিতিটা কেবল বন্দরে জাহাজের সঠিক সময়ে আগমন বা নির্গমন অথবা কোনো আবদ্ধ কিংবা নিয়ন্ত্রিত জলপথ-সংক্রান্ত হতে পারে। তবে সামগ্রিক যে প্রয়োজন তার ভিত্তি বিভিন্ন গ্রাহকের চাহিদামাফিক সমন্বিত ও সন্তোষজনক সেবা প্রদান করা। উদাহরণ হিসেবে পোর্ট কলের কথা উল্লেখ করা যেতে পারে। বিশেষ করে যখন একই সময়ে একই স্থানে একই সেবার চাহিদা তৈরি হয়।

যখন এককভাবে কোনো ঘটনা সম্পর্কে আগাম ধারণা করা হয় তখন প্রাক্কলিত সরবরাহ ব্যবস্থার মধ্যে কিছু সম্ভাবনা থেকে যায়, যেগুলো ভাবনার মধ্যেই আসেনি। অনেক অপারেটরই তাই আগাম ধারণার সঠিকতা বৃদ্ধিতে কাজ করছে এবং ঘটনাগুলো যখন সামনে আসছে, সে অনুযায়ী কর্মকাণ্ড পরিচালনা করছে। বিকল্প ব্যবস্থা প্রত্যক্ষ করা এবং সে অনুযায়ী ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা বদলে নেওয়ার ঠিক বিপরীত এটা। এর মধ্য দিয়ে সত্যিকারের মূল্য তৈরির জন্য যেটা পূর্বশর্ত তা হলো মানদণ্ড এবং প্রবেশগম্যতার একক পদ্ধতি।

শেষ কথা

সহযোগিতামূলক একটি ব্যবস্থার মধ্যে থেকে স্বল্প ও দীর্ঘমেয়াদি স্মার্ট সিদ্ধান্ত গ্রহণের মধ্যেই ভবিষ্যৎ লুকিয়ে আছে। সাম্প্রতিক অভিজ্ঞতায় আমরা দেখেছি, মেরিটাইম শিল্পে বিশেষ কোন ঘটনাটি ঠিক কখন ঘটবে, সে সম্পর্কে আগাম ভবিষ্যদ্বাণী করাটা সত্যিই কঠিন। প্রাথমিক পরিকল্পনা যেহেতু স্থির নয়, তাই পরিকল্পনা প্রতিনিয়ত হালনাগাদ করা প্রয়োজন।

কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা যেমন বিগ ডেটা অ্যানালিটিকস ও মেশিন লার্নিং পদ্ধতির প্রয়োগে ডেটা বিশ্লেষণের মাধ্যমে এ ধরনের বাধা উতরে যাওয়ার একটা প্রচেষ্টা ইতিমধ্যেই শুরু হয়েছে। এখানেও অমীমাংসিত একটি প্রশ্ন থেকে যাচ্ছে, আর তা হচ্ছে এর মাধ্যমে মেরিটাইম শিল্পের অংশীজনরা তাদের চাহিদা অনুযায়ী অবকাঠামো ও সম্পদের সর্বোচ্চ ব্যবহারে সমর্থ হবে কিনা। মেরিটাইম পরিবহনের বিভিন্ন গ্রাহক যেমন কার্গো মালিক ও সহায়ক অন্যান্য পরিবহন মাধ্যমকে এ ধরনের উদ্যোগ কাঙ্ক্ষিত নির্ভরতার নিশ্চয়তা দিতে পারবে কিনা সে নিয়েও সংশয় আছে।

এ কারণেই ডেটা বিনিময়ের উপযুক্ত পরিবেশ তৈরি করাটা জরুরি, যাতে করে এ শিল্প-সংশ্লিষ্ট কেউ কোনো নতুন তথ্যের সাথে পরিচিত হলে একই পরিবেশের মধ্যে থেকে কমিউনিটির অন্যদের সাথে যেন তা বিনিময় করতে পারে। সিদ্ধান্ত গ্রহণের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় প্রাক্কলিত ডেটা সামনে আনা, তাতে প্রবেশ করা ও তাকে ব্যবহার করার সম্ভাবনা যে প্রক্রিয়াটিকে চালিত করছে, বিষয়টি তেমন নয়। ডিজিটাল সম্ভাবনার এই নতুন ময়দানে নামতে চাইলে যেটা প্রয়োজন তা হলো পদ্ধতিগুলো হালনাগাদ করে নেওয়ার পাশাপাশি মেরিটাইম শিল্পে দীর্ঘদিন ধরে কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে, এমন প্রতিষ্ঠানগুলোকে নতুন ভূমিকায় অবতীর্ণ হওয়া।

ট্যাংকার ভাড়ার হারে নিম্নমুখী প্রবণতা অব্যাহত থাকবে

করোনাভাইরাসসৃষ্ট মহামারির শুরুতে ট্যাংকারের ভাড়ার হারে স্বল্পমেয়াদি উল্লম্ফন দেখা দিলেও এখন তা লোকসানের পর্যায়ে নেমে এসেছে। শিপিং অ্যাসোসিয়েশন বিমকো জানিয়েছে, নিম্নমুখী এ প্রবণতা আরো কিছুদিন ধরে চলতে পারে।

বিমকো তাদের নতুন বিশ্লেষণে ট্যাংকার খাতের চলমান নিম্নমুখী ধারায় প্রভাবকের ভূমিকা রাখা বেশকিছু বিষয় বিবেচনায় নিয়েছে। যেমন করোনাভাইরাসের প্রভাব ও বৈশ্বিক চাহিদা, জ্বালানি উৎপাদকদের অতি সরবরাহ এবং ট্যাংকার খাতের অতি সক্ষমতা। প্রতিবেদনে বিমকো জানিয়েছে, চলতি বছরের শেষাবধি পর্যন্ত ট্যাংকার শিপিং শিল্পকে বছরের দ্বিতীয় প্রান্তিকে সাময়িক যে উল্লম্ফন দেখা দিয়েছিল, তার মূল্য চোকাতে হবে। কারণ ওই সময়ে শিপিং চাহিদা বেড়েছিল তাৎক্ষণিক ভোগ বৃদ্ধির কারণে নয়। বরং ভবিষ্যৎ চাহিদার কথা বিবেচনা করেই জ্বালানি পরিবহন বাড়ছিল। এক্ষেত্রে স্বল্পমূল্যের সুবিধা নিতে আমদানিকারকরাও অতি উৎসাহী ছিলেন।

বৈশ্বিক মহামারির প্রত্যক্ষ ফল হিসেবে অপরিশোধিত তেলের চাহিদায় পতন দেখা যায়। লকডাউনের কারণে ভোগ্যপণ্যের মধ্যে সবচেয়ে দ্রুত ক্ষতিগ্রস্ত হয় অপরিশোধিত তেল ও তেলপণ্য। বিমকোর পর্যবেক্ষণ হচ্ছে, অপরিশোধিত জ্বালানি তেলের চাহিদায় বৈশ্বিক পতন গত ছয় বছরের অর্জন বা মুনাফাকে মুছে ফেলেছে। এমনকি ২০২১ সালে চাহিদা ২০১৯ সালের স্তরে না-ও পৌঁছতে পারে।

বিমকো বলছে, চলতি বছরের প্রথম দিকে তেলের স্বল্পমূল্য এবং উৎপাদক দেশগুলোর রপ্তানি বৃদ্ধি একটি স্বল্পমেয়াদি তেজিভাব সৃষ্টি করেছিল। তবে মজুদ বৃদ্ধির পর তেল সরবরাহ শৃঙ্খলে স্থ্লথতা দেখা যায়, যার প্রভাব পড়ে ট্যাংকার খাতে। এরই মধ্যে ট্যাংকার ভাড়ার হার এপ্রিলের স্তর থেকে অনেক কমে গেছে। এমনকি ব্রেক-ইভেন স্তরের নিচে এসে ঠেকেছে।

বিশ্ব মেরিটাইম দিবস উদযাপিত

'টেকসই ধরিত্রীর জন্য টেকসই শিপিং' এ প্রতিপাদ্যে ২৪ সেপ্টেম্বর পালিত হয়েছে বিশ্ব মেরিটাইম দিবস। আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (আইএমও) এবং বৈশ্বিক মেরিটাইম সম্প্রদায় নানা আয়োজনে দিবসটি পালন করেছে।

চলমান মহামারির মধ্যেও বৈশ্বিক অর্থনীতি সচল রাখতে শিপিং শিল্পের ভূমিকা এবারের দিবসটিতে বেশ জোরেশোরে আলোচিত হয়েছে। ভ্রমণ ও ট্রানজিট-সংশ্লিষ্ট প্রতিবন্ধকতার কারণে বিশ্বব্যাপী প্রায় আট লাখ নাবিক হয় জাহাজে আটকা পড়েছেন অথবা জাহাজে ফিরতে পারছেন না। গুরুতর এমন পরিস্থিতিতে আন্তর্জাতিকভাবে পণ্য পরিবহনে সবচেয়ে নির্ভরযোগ্য, দক্ষ ও সস্তা মাধ্যম হিসেবে শিপিং শিল্পের গুরুত্ব নতুন করে উপলব্ধিতে এসেছে।

মেরিটাইম দিবস উপলক্ষে আইএমও মহাসচিব কিতাক লিম এক বিবৃতিতে বলেছেন, অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারে এবং ভবিষ্যতের টেকসই প্রবৃদ্ধির কেন্দ্রে থাকবে শিপিং ও মেরিটাইম শিল্প।

সাইবার হামলার শিকার সিএমএ সিজিএম গ্রুপ

মেরিটাইম শিল্পে সাইবার হামলা ঘটেই চলেছে। সর্বশেষ শিকার হয়েছে শিপিং জায়ান্ট সিএমএ সিজিএম। হামলা মোকাবিলায় প্রতিষ্ঠানটি তাদের সার্ভারে প্রবেশ বেশ কিছুক্ষণ বন্ধ রাখতে বাধ্য হয়।

এশিয়ায় অবস্থিত প্রতিষ্ঠানটি সার্ভারে হামলার সূত্রপাত ঘটে। ম্যালওয়্যার যেন ছড়িয়ে না পড়ে, সেজন্য সিএমএ তাদের অ্যাপ্লিকেশনগুলো বাইরে থেকে ব্যবহার বন্ধ করে দেয়। আর গ্রাহকদের বলা হয়, তারা যেন বুকিংসহ অন্যান্য সেবার ক্ষেত্রে স্থানীয় এজেন্সিগুলোর সঙ্গে যোগাযোগ করে। পরে অবশ্য তথ্যপ্রযুক্তি বিশেষজ্ঞরা প্রতিষ্ঠানটির সিস্টেমে অবৈধ অনুপ্রবেশ রোধ করে সেবাগুলো পুনরায় চালু করতে সক্ষম হয়।

র‌্যানসমওয়্যারসহ বিভিন্ন ধরনের সাইবার হামলা চলতি বছর বেশ বেড়েছে। আর এসব হামলার অন্যতম লক্ষ্যবস্তুতে পরিণত হয়েছে মেরিটাইম শিল্প। কেবল ফেব্রুয়ারি থেকে জুনের মধ্যে এ শিল্পে সাইবার হামলার প্রচেষ্টা ৪০০ শতাংশ বেড়েছে বলে জানিয়েছে সাইবার নিরাপত্তা প্রতিষ্ঠান নেভাল ডোম।

শিপিং খাতে কোভিড নীতিমালা হালনাগাদ

করোনাভাইরাসের ছড়িয়ে পড়া রুখতে শিপিং শিল্পকে সহায়তার অংশ হিসেবে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং নতুন স্বাস্থ্য নির্দেশিকা প্রকাশ করেছে। নাবিকদের স্বাস্থ্য সুরক্ষায় জাহাজ পরিচালনা কোম্পানিগুলোর জন্য প্রযোজ্য এ নির্দেশিকায় সর্বশেষ কর্মপরিকল্পনা ও পরামর্শ যুক্ত করা হয়েছে। গত মে মাসে এ নির্দেশিকাটি সর্বশেষ হালনাগাদ করা হয়।

করোনাভাইরাসসৃষ্ট সর্বশেষ পরিস্থিতি ব্যাখ্যা করে নতুন নির্দেশিকায় পিসিআর টেস্টিং এবং জাহাজে অবস্থানরত নাবিকরা ভাইরাসে আক্রান্ত হলে কী করণীয়, সে বিষয়ে দুটি অধ্যায় সংযোজন করা হয়েছে। নির্দেশিকায় বন্দরে ভেড়ার ক্ষেত্রে প্রতিবন্ধকতাগুলো কীভাবে মোকাবিলা করা যাবে, সে বিষয়ক পরামর্শও দেওয়া হয়েছে। এছাড়া কোভিড-সংশ্লিষ্ট অন্যান্য ঝুঁকি মোকাবিলা এবং জাহাজ বন্দরে অবস্থানরত অবস্থায় নাবিকরা কীভাবে চিকিৎসা সেবায় প্রবেশাধিকার পেতে পারেন, সেগুলোও উল্লেখ করা হয়েছে।

আগামী ২০ বছরে এলএনজির চাহিদা দ্বিগুণ হবে

এলএনজির বৈশ্বিক চাহিদা আগামী ২০ বছরে দ্বিগুণ হবে বলে জানিয়েছে গবেষণা প্রতিষ্ঠান উড ম্যাকেঞ্জি। এশিয়ায় উচ্চ অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি এলএনজির চাহিদা বৃদ্ধিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। এছাড়া যেসব দেশ কয়লার তুলনায় গ্যাসকে প্রাধান্য দিয়ে নীতিসহায়তা প্রদান করছে, সে দেশগুলোও এ প্রবৃদ্ধিতে অবদান রাখবে।

সংবাদ সংক্ষেপ

কনটেইনার ছাড়ে ডিজিটাইজ হচ্ছে অ্যান্টুয়ার্প বন্দর

'সিপিইউ' নামের একটি ডিজিটাল, এনক্রিপটেড এবং সমন্বিত সার্টিফায়েড পিকআপ প্রোগ্রামের সাহায্যে কনটেইনার আগমন-নির্গমনের দাপ্তরিক প্রক্রিয়া সহজ করে কর্মীদের আরো নিরাপদে কাজ করার সুযোগ তৈরি হয়েছে অ্যান্টুয়ার্প বন্দরে। সেই সাথে আমদানি কনটেইনারের টার্নঅ্যারাউন্ড টাইম কমে আসায় কাস্টমস এবং নিরাপত্তা বিভাগ আরো দক্ষতার সাথে কনটেইনার হ্যান্ডল করতে পারবে। আসছে বছরের প্রথম দিন থেকে শুরু হতে যাওয়া এই ডিজিটাল প্লাটফর্মে বন্দর ছাড়াও সকল স্টেকহোল্ডার যুক্ত থাকবেন।

হাম্বানটোটার নিয়ন্ত্রণ হারানোয় শ্রীলংকান সরকারের আক্ষেপ

দেশের সংসদে দেওয়া এক বক্তব্যে শ্রীলংকার বন্দর এবং নৌ-পরিবহনমন্ত্রী রোহিথা আবেগুনাওর্ধানা বলেছেন, হাম্বানটোটা বন্দর দেশটির অর্থনীতিতে প্রবৃদ্ধি আনয়নের পাশাপাশি প্রতিবেশী অন্যান্য বন্দরের জন্যও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করতে পারত। এর আগে দেশের দক্ষিণে অবস্থিত বন্দরটিকে ৯৯ বছরের জন্য চীনা সরকারের কাছে ইজারা দেওয়ার কারণে পূর্ববর্তী সরকারের কঠোর সমালোচনা করেছিলেন প্রধানমন্ত্রী মাহিন্দা রাজাপাকসে। ২০১৭ সালে চীন সরকারের সাথে এক চুক্তির মাধ্যমে এখানকার সকল অপারেশন হাম্বানটোটা ইন্টারন্যাশনাল পোর্ট গ্রুপ এবং হাম্বানটোটা ইন্টারন্যাশনাল সার্ভিসেসের কাছে হস্তান্তর করা হয়।

দূষণ নিয়ন্ত্রণে সালফার শনাক্তকারী ড্রোন নিয়োগ করবে ফ্রান্স

ইউরোপের নিয়ন্ত্রিত অঞ্চলে, বিশেষ করে নর্থ সি সালফার এমিশন কন্ট্রোল এরিয়ায় সালফার-সীমা মেনে জ্বালানি ব্যবহারে কড়াকড়ি আরোপ করতে যাচ্ছে ফ্রান্স। জ্বালানি তেলে সালফারের সর্বোচ্চ সীমা অন্যত্র শূন্য দশমিক ৫ শতাংশ হলেও এ এলাকায় তা শূন্য দশমিক ১ শতাংশ। ইউরোপিয়ান মেরিটাইম সেফটি এজেন্সি (ইএমসিএ)-এর সহায়তায় গন্ধের মাধ্যমে সালফার শনাক্ত করতে সক্ষম উচ্চক্ষমতাসম্পন্ন ড্রোন দিয়ে ফরাসি জলসীমায় মনিটরিং প্রোগ্রাম চালু করবে দেশটি। বিশ্বের অন্যতম ব্যস্ত জলপথ ফ্রান্সের জলসীমার পাস-দ্য-ক্যালাইস প্রণালিতে পরীক্ষামূলকভাবে তিন মাসের জন্য চালু হচ্ছে এ ব্যবস্থা।

ব্ল্যাংক সেইলিং বৃদ্ধি পেলেও প্রভাব কম

কোভিড-১৯ জনিত কারণে গত গ্রীষ্ম এবং বসন্তকালজুড়ে তুলনামূলক বেশি জাহাজ খালি ফেরত এসেছে এশিয়া থেকে। এ প্রবণতা আগামীতে আরো বাড়তে পারে বলে সতর্ক করেছে যুক্তরাজ্যভিত্তিক মেরিটাইম গবেষণা প্রতিষ্ঠান ড্রিউরি; যদিও প্রতিষ্ঠানটির মতে, শিপিং ইন্ডাস্ট্রিতে এর প্রভাব সেভাবে অনুভূত না-ও হতে পারে। প্রাপ্ত তথ্য বলছে, এ বছর এপ্রিল মাসে প্রতি দুই সপ্তাহে ৪৬টি করে প্রাচ্য থেকে পাশ্চাত্যগামী সেইলিং বাতিল হয়েছে। অবশ্য সেপ্টেম্বর নাগাদ বাতিল হওয়া সেইলিংয়ের সংখ্যা স্বাভাবিকে নেমে এসেছে, যা সাধারণত সপ্তাহে কেবল চার থেকে পাঁচটি।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ কোভিড-পরবর্তী সময়ে জাহাজ নির্মাণ বাজার ধরে রাখতে হিমশিম খাচ্ছে চীন

বৈশ্বিক মহামারি ধাক্কায় চীনের জাহাজ নির্মাণ শিল্প প্রাথমিকভাবে থমকে গেলেও ধীরে ধীরে কক্ষপথে ফিরছে নতুন জাহাজ নির্মাণের ভলিউম। অবশ্য ভারী শিল্পে রমরমা সময় কাটানো প্রতিবেশী দক্ষিণ কোরিয়ার তুলনায় তা কম। ২০২০ সালে প্রথম আট মাসে মোট ১৫ মিলিয়ন ডিডব্লিউটির জাহাজ নির্মাণাদেশ পেয়েছে চীন, যা গত বছর এ সময়ের তুলনায় ৪ শতাংশ কম। পরিস্থিতি থেকে উত্তরণে দেশীয় শিপিং কোম্পানিগুলোকে এগিয়ে আসার আহ্বান জানিয়েছে চাইনিজ অ্যাসোসিয়েশন অব শিপবিল্ডিং ইন্ডাস্ট্রি। কারণ চীনে নির্মিত ৯০ শতাংশ জাহাজই রপ্তানিমুখী।

➤ ডিজিটাল প্রযুক্তিতে ৪০ কোটি রুপি ব্যয় করবে কোলকাতা বন্দর

কনটেইনার ট্রাফিকজট কমিয়ে কোস্টাল শিপিংয়ের উন্নয়নে সমন্বিত ই-মার্কেটপ্লেস গড়ে তুলতে বিশাল প্রকল্প হাতে নিয়েছে কোলকাতা পোর্ট ট্রাস্ট বা অধুনা শ্যামা প্রসাদ মুখার্জি পোর্ট। কোলকাতা ডক সিস্টেম এবং হলদিয়া ডক কমপ্লেক্স, দুই জায়গাতে রেডিও ফ্রিকোয়েন্সি আইডেন্টিফিকেশন-ভিত্তিক পিএসি এবং অন্যান্য ডিজিটাল প্রযুক্তি বসাতে প্রাথমিক ব্যয় ধরা হয়েছে ৪০ কোটি রুপি। কোস্টাল শিপিংকে সহজতর করতে একটি সিঙ্গেল-উইন্ডো সিস্টেম হতে যাচ্ছে এই ই-মার্কেটপ্লেস।

➤ ২০২২ সালের মধ্যে ৯ হাজার কর্মী ছাঁটাই করবে শেল

করোনাভাইরাস-জনিত অর্থনৈতিক চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় এবং ২০৫০ সালের মধ্যে শূন্য কার্বন নিঃসরণকারী সংস্থা হয়ে ওঠার লক্ষ্যে ২০২২ সালের মধ্যে নয় হাজার কর্মী ছাঁটাই করার সিদ্ধান্ত নিয়েছে রয়েল ডাচ শেল। প্রতিষ্ঠানের ব্যয় সংকোচনের লক্ষ্যে চলতি বছরের মে মাস থেকে এ পর্যন্ত ১ হাজার ৫০০ কর্মী ছাঁটাইয়ের পরপরই নতুন করে এ ঘোষণা এল। এর আগে ২০১৮ সালে এলএনজি জায়ান্ট বিজি গ্রুপের সাথে একীভূত হওয়ার পর ১০,০০ কর্মীকে বিদায় দিয়েছিল হুটহাট ছাঁটাইয়ে সিদ্ধহস্ত কোম্পানিটি।

➤ বন্দরকে কার্বনমুক্ত করতে প্রস্তাব আহ্বান করেছে সিঙ্গাপুর

নৌবাণিজ্যের সাথে সংশ্লিষ্ট অধিকাংশের মনোযোগ যখন বড় জাহাজ থেকে কার্বন নিঃসরণ হ্রাসের দিকে, তখন বেশ কয়েকটি বন্দর চেষ্টা করছে নিজেদের পোর্ট ট্রাফিকে কার্বনের পরিমাণ শূন্যে নামিয়ে আনতে। এ তালিকায় অন্যতম সিঙ্গাপুরের হারবার এলাকাকে কার্বন-ফ্রি রাখতে ৯ মিলিয়ন ডলার ব্যয়ে যৌথ উদ্যোগ হাতে নিয়েছে দ্য মেরিটাইম পোর্ট অথরিটি অব সিঙ্গাপুর এবং দ্য সিঙ্গাপুর মেরিটাইম ইনস্টিটিউট। প্রযুক্তিগত সহায়তা দিতে বাণিজ্যিক শিল্প খাত, বিশ্ববিদ্যালয় এবং রিসার্চ ইনস্টিটিউটগুলোর কাছ থেকে আনুষ্ঠানিক প্রস্তাবও আহ্বান করেছে তারা।

উড ম্যাকেঞ্জির প্রাক্কলন বলছে, ২০৩০ নাগাদ এলএনজির বৈশ্বিক চাহিদা চলতি বছরের ৩৭০ এমএমটিপিএ (বছরে মিলিয়ন মেট্রিক টন) থেকে ৫০ শতাংশ বেড়ে বছরে ৫৫০ মিলিয়ন টনে দাঁড়াবে। উন্নয়নাধীন এলএনজি প্রকল্পগুলোর বাস্তবায়ন সত্ত্বেও চলতি দশক শেষে সরবরাহ ঘাটতি থাকবে বছরে ১০২ মিলিয়ন মেট্রিক টন। তবে এ ঘাটতি পূরণে সহায়তা করবে প্রি-এফআইডি (চূড়ান্ত বিনিয়োগ সিদ্ধান্ত) প্রকল্পগুলো, যেগুলোকে অবশ্যই এ দশক শেষে অনস্ট্রিমে থাকতে হবে।

নির্গমন বাণিজ্যে ভৌগোলিক সীমা আরোপ চায় শিপিং কাউন্সিল

ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ) বৈশ্বিক শিপিং শিল্পকে তাদের নির্গমন বাণিজ্য ব্যবস্থার (ইটিএস) অধীনে আনতে উদ্যোগী হচ্ছে। ইইউর এ প্রচেষ্টায় উদ্বেগ জানিয়েছে ওয়ার্ল্ড শিপিং কাউন্সিল (ডব্লিউএসসি)। সংস্থাটি বলছে, ওই উদ্যোগের ফলে বাণিজ্য উত্তেজনা বাড়বে, আইনগত ও কূটনৈতিক সম্পর্কে টানাপড়েন শুরু হবে এবং কার্বন নির্গমন রোধে বৈশ্বিক প্রচেষ্টা আরো কঠিন ও জটিল হয়ে উঠবে।

বর্তমানে ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত অঞ্চলের ক্ষেত্রে কেবল ইটিএস প্রযোজ্য হচ্ছে। তবে সংস্থাটি গোটা বিশ্বের শিপিং শিল্পকে এ ব্যবস্থার আওতায় আনতে চাইছে। এ পরিস্থিতিতে ডব্লিউএসসি বলছে, ইইউর নীতিমালা যেন শুধু আন্তঃইউরোপীয় ভ্রমণে সীমিত থাকে। সংস্থাটি তাদের সাম্প্রতিক গবেষণা নিবন্ধে জানিয়েছে, গোটা শিপিং শিল্পে এ ব্যবস্থা প্রচলনের আগে ইইউকে কারিগরিভাবে জটিল অনেক বিষয় গভীরভাবে বিবেচনায় নিতে হবে।

স্থানীয়ভাবে নির্মিত বার্জ বাধ্যতামূলক হচ্ছে ভারতে

উপকূলবর্তী অঞ্চল ও অভ্যন্তরীণ জলপথে স্থানীয়ভাবে নির্মিত বার্জ বাধ্যতামূলক করতে যাচ্ছে ভারত। জাহাজ নির্মাণ শিল্পকে উৎসাহ দিতেই এ পদক্ষেপ নিচ্ছে দেশটি। তবে আইন কার্যকরে এক থেকে দুই বছর সময় দেওয়া হতে পারে বলে জানা গেছে।

ভারত সরকার ‘মেরিটাইম ভিশন ২০৩০’ প্রণয়ন করতে যাচ্ছে। এ পরিকল্পনার বড় অংশজুড়ে থাকছে স্থানীয় জাহাজ নির্মাণ শিল্পকে উৎসাহ প্রদান। এক্ষেত্রে বার্জ নির্মাণ বিশেষ গুরুত্ব পাচ্ছে। পুরনো নৌযানগুলো ভারতে তৈরি নৌযান দিয়ে প্রতিস্থাপন করার লক্ষ্যে ক্ষুদ্র জাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠানগুলোকে বিশেষ সুবিধা দেবে দেশটি।

সম্প্রতি দেশটি গুরুত্বপূর্ণ সব বন্দরে কেবল ভারতে নির্মিত টাগবোট সংগ্রহে নির্দেশ দিয়েছে। এছাড়া দেশটির শিপিং মন্ত্রণালয় বার্জ নির্মাণ খাতটিকে আরো প্রতিযোগিতাসক্ষম করে তুলতে ব্যয় কমানোর উপায় খুঁজছে।

কার্বন ক্যাপচার ছাড়া জলবায়ু লক্ষ্য পূরণ অসম্ভব

জলবায়ু পরিবর্তন মোকাবিলায় গৃহীত শূন্য-নির্গমন লক্ষ্য পূরণে বৈশ্বিকভাবে কার্বন ক্যাপচার, ব্যবহার ও মজুদ (সিসিইউএস) প্রযুক্তির ব্যবহার আরো জোরালোভাবে বৃদ্ধির কোনো বিকল্প নেই বলে জানিয়েছে আন্তর্জাতিক জ্বালানি সংস্থা (আইইএ)। বিশ্বের বেশকিছু দেশ প্যারিস জলবায়ু চুক্তির সঙ্গে সংগতি রেখে ২০৫০ সালের মধ্যে শূন্য কার্বন নির্গমন লক্ষ্য পূরণে উদ্যোগ নিতে শুরু করেছে।

আইইএ তাদের সাম্প্রতিক এক প্রতিবেদনে জানিয়েছে, জলবায়ু লক্ষ্য পূরণে ২০৩০ সালের মধ্যে কার্বন ক্যাপচারের পরিমাণ বর্তমানের ৪ কোটি টন থেকে বাড়িয়ে ৮০ কোটি টনে উন্নীত করতে হবে। আর এজন্য ২০৩০ নাগাদ এ প্রযুক্তিতে বিনিয়োগ প্রয়োজন হবে ১৬ হাজার কোটি ডলার।

আইইএ প্রধান ফাতি বিরল এক বিবৃতিতে বলেছেন, সিসিইউএস প্রযুক্তিতে বিনিয়োগ ছাড়া জলবায়ু লক্ষ্য পূরণ অসম্ভব হয়ে দাঁড়াবে।

ক্লাউডভিত্তিক সিমুলেশন উন্নয়ন করছে কংসবার্গ

মেরিটাইম শিল্পে ভেসেল পরিচালনা সংক্রান্ত অগ্রসর সমীক্ষা, গবেষণা ও শিক্ষামূলক কাজে সহায়ক ক্লাউডভিত্তিক সিমুলেশন প্রযুক্তি উন্নয়ন করছে কংসবার্গ। সম্প্রতি এ শিল্পে সর্বাধুনিক

২০৬০ নাগাদ কার্বন নিরপেক্ষ হওয়ার অঙ্গীকার চীনের

প্যারিস জলবায়ু চুক্তির লক্ষ্য পূরণে বড় পরিকল্পনার কথা ঘোষণা করেছেন চীনের প্রেসিডেন্ট শি জিনপিং। জাতিসংঘের সাধারণ পরিষদে দেওয়া ভাষণে তিনি বলেন, ২০৩০ সালের আগেই চীন কার্বন ডাই-অক্সাইড নিঃসরণের সর্বোচ্চ সীমায় পৌঁছবে, আর ২০৬০ সালের মধ্যেই কার্বন নিরপেক্ষ দেশ হিসেবে আবির্ভূত হবে। জিনপিংয়ের এ ঘোষণার মধ্য দিয়ে বিশ্বের সর্বোচ্চ দূষণকারী দেশ হিসেবে চীন জলবায়ু পরিবর্তনে তাদের ভূমিকা প্রতিশ্রুত মাত্রায় সমাপ্তির ঘোষণা দিল।

ভাষণে জিনপিং বলেন, প্যারিস চুক্তির সঙ্গে সংগতি রেখে চীন আরো জোরালো নীতি ও উদ্যোগ গতিশীল করে জাতীয়ভাবে নির্ধারিত লক্ষ্যগুলো পূরণে সচেষ্ট হবে। ভাষণে তিনি কোভিড-পরবর্তী যুগে বৈশ্বিক অর্থনীতির ‘সবুজ’ বা পরিবেশবান্ধব পুনরুদ্ধার প্রক্রিয়ায় ভূমিকা রাখার জন্য বিশ্বের সব দেশের প্রতি আহ্বান জানান। মার্কিন প্রেসিডেন্ট ডোনাল্ড ট্রাম্প প্যারিস জলবায়ু চুক্তিকে একপক্ষীয় চুক্তি এবং চীনকে বিশ্বের সর্বোচ্চ দূষণকারী দেশ হিসেবে সমালোচনা করলেও শি জিনপিং জলবায়ু পরিবর্তন মোকাবিলায় বহুপক্ষীয় উদ্যোগের প্রতি জোর দেন।

ওবামা প্রশাসনের অধীনে মার্কিন জলবায়ু প্রতিনিধি হিসেবে দায়িত্ব পালন করা টড স্টার্ন চীনের এ ঘোষণাকে অনুপ্রেরণাদায়ক পদক্ষেপ হিসেবে আখ্যায়িত করেছেন। তিনি বলেন, ২০৬০ সালের মধ্যেই কার্বন নিরপেক্ষ হতে চীনের অঙ্গীকার খুবই বড় ও গুরুত্বপূর্ণ খবর। তবে ২০৫০ সালের আগে এটা অর্জিত হলে তা হবে আরো তাৎপর্যপূর্ণ।

জলবায়ু পরিবর্তন ইস্যুকে মার্কিন প্রেসিডেন্ট ট্রাম্প ‘ধাপ্পাবাজি’ হিসেবেই অভিহিত করে আসছেন। প্রেসিডেন্ট নির্বাচিত হওয়ার পর ২০১৭ সালে তিনি প্যারিস জলবায়ু চুক্তি থেকে যুক্তরাষ্ট্রকে প্রত্যাহার করে নেন।

নাবিকদের স্বাস্থ্যঝুঁকি নিয়ে সতর্কতা আইএমও মহাসচিবের

করোনাভাইরাসকে অতিমারি ঘোষণার পর এরই মধ্যে পেরিয়ে গেছে ছয় মাস। ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা, সীমিত আকারে আকাশপথে চলাচল এবং বিশ্বের বিভিন্ন দেশে লকডাউনের কারণে জাহাজে নাবিক বদলের প্রক্রিয়াটি বাধাগ্রস্ত হচ্ছে; সৃষ্টি হচ্ছে সমুদ্রে মানবিক বিপর্যয়ের মতো পরিস্থিতির। এ অবস্থায় আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার (আইএমও) মহাসচিব কিতাক লিম নাবিক বদলের বিদ্যমান সংকট কাটিয়ে উঠতে বিশ্বের বিভিন্ন দেশের সরকারগুলোর প্রতি আহ্বান জানিয়েছেন।

মহামারির কারণে অনেক নাবিক টানা ১৭ মাস জাহাজে অবস্থান করছেন। যদিও মেরিটাইম শ্রম আইন অনুযায়ী এ সীমা সর্বোচ্চ ১১ মাস। তথ্য বলছে, তিন লাখেরও বেশি নাবিক ও কর্মী সমুদ্রে আটকে রয়েছেন। এমনকি তাদের চুক্তি শেষ হয়ে গেলেও তারা নিজ দেশে ফিরতে পারছেন না। উল্টো দিকে প্রায় একই সংখ্যক নাবিক জাহাজে যোগ দিতে পারছেন না। ফলে কর্মরত নাবিকদের বর্তমানে জাহাজেই অবস্থান করতে হচ্ছে।

আইএমএর মহাসচিব লিম এক বিবৃতিতে বলেন, আটকে পড়া নাবিকদের অনেকেই যথাযথ চিকিৎসা সেবা এবং বন্দর ত্যাগের সুযোগ থেকে বঞ্চিত হচ্ছেন, যা মেরিটাইম শ্রম আইন এবং অন্যান্য আন্তর্জাতিক আইনে বর্ণিত অধিকারের পরিপন্থী। অতিমাত্রায় অবসন্ন ও মানসিকভাবে পরিশ্রান্ত নাবিকদের জাহাজ পরিচালনা অব্যাহত রাখার নির্দেশ দেওয়া হচ্ছে, যা দুর্ঘটনার ঝুঁকি আরো বাড়িয়ে তুলছে।

বিবৃতিতে লিম বলেন, নাবিক বদলের বিষয়টিতে যদি আশু কোনো সমাধানে পৌঁছানো সম্ভব না হয়, তাহলে নাবিকরা আইএমও'র নীতিমালা ও নির্দেশিকা অনুযায়ী নিরাপদভাবে জাহাজ পরিচালনা করতে সক্ষম হবে না।

আইএমও'র পাশাপাশি মেরিটাইম শিল্পসংশ্লিষ্ট বেশকিছু সংস্থা ও গোষ্ঠী নাবিকদের স্বাস্থ্যঝুঁকি নিয়ে উদ্বেগ প্রকাশ করেছে।

প্রযুক্তির ব্যবহার বাড়ছে, পাশাপাশি নিরাপত্তা ও স্থায়িত্ব বেশ গুরুত্ব পাচ্ছে। ফলে ভেসেল পরিচালনা-সংক্রান্ত কাজ আরো গতিশীল রাখার স্বার্থে তথ্য সংগ্রহ, সিমুলেট ও বিনিময়ের জন্য নতুন নতুন প্রযুক্তির চাহিদা বাড়ছে।

কংসবার্গের বিভিন্ন প্রযুক্তি এরই মধ্যে স্বয়ংক্রিয় ভেসেল উন্নয়নের বেশ কয়েকটি প্রকল্পে ব্যবহার হচ্ছে। পাশাপাশি প্রতিষ্ঠানটি এ খাতে প্রয়োজনীয় নতুন নতুন দক্ষতার জন্য সহায়ক সিমুলেশন প্রযুক্তিও উন্নয়ন করছে। মেরিটাইম শিক্ষা ও প্রশিক্ষণ যেন পৃথিবীর যেকোনো প্রান্তের শিক্ষার্থীর কাছে সহজলভ্য হয়ে ওঠে, এজন্য ক্লাউডভিত্তিক সিমুলেটর উন্নয়নে এ শিল্পসংশ্লিষ্ট বেশকিছু প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে যৌথভাবে কাজ করে চলেছে তারা।

ইইউ তালিকায় দক্ষিণ এশীয় জাহাজ ভাঙা প্রতিষ্ঠান নয়

বিপজ্জনক বা বিষাক্ত জাহাজ ভাঙার জন্য উন্নয়নশীল দেশ বিশেষ করে দক্ষিণ এশিয়ার ইয়ার্ডগুলোয় পাঠানোর বিষয়ে ইউরোপীয় ইউনিয়নকে (ইইউ) সতর্ক করেছে বেশকিছু পরিবেশবাদী সংগঠন। তাদের দাবি, নিরাপত্তা ও পরিবেশগত সুরক্ষা নেই এমন দেশগুলোয় ভাঙার লক্ষ্যে জাহাজ পাঠানো হলে তা ব্যাসেল কনভেনশনের পরিপন্থী হবে। উল্লেখ্য, ব্যাসেল কনভেনশন উন্নত দেশগুলো থেকে স্বল্পোন্নত দেশগুলোয় বিপজ্জনক বর্জ্য স্থানান্তর রোধে প্রণয়ন করা হয়েছে।

ইইউর শিপ রিসাইক্লিং নীতিমালা অনুযায়ী, ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত দেশগুলোর পতাকাবাহী ৫০০ গ্রস টনের অধিক বাণিজ্যিক জাহাজগুলো অবশ্যই পরিবেশবান্ধব রিসাইক্লিং ইয়ার্ডে ভাঙতে হবে। অনুমোদিত ইয়ার্ডগুলো নিয়মিত ভিত্তিতে হালনাগাদ করে থাকে ইইউ।

এদিকে দক্ষিণ এশিয়ার অধিকাংশ জাহাজ ভাঙা ইয়ার্ডগুলোয় নিরাপত্তা ও পরিবেশ সুরক্ষা প্রায় অনুপস্থিত। এ প্রেক্ষাপটে পরিবেশবাদী সংগঠনগুলো ইইউর তালিকায় এ অঞ্চলের ইয়ার্ডগুলোর অন্তর্ভুক্তির বিরোধিতা করে আসছে।

মহামারিতে বৈশ্বিক মেরিন ফুয়েলের চাহিদার পতন

বিশ্ববাণিজ্যে করোনাভাইরাসসৃষ্ট মহামারির প্রভাবে মেরিন ফুয়েলের বৈশ্বিক চাহিদা চলতি বছরে ১৭ শতাংশ কমবে বলে আশঙ্কা করা হচ্ছে। ফলে পরিস্থিতি সামলাতে অনেক বাংকার প্রতিষ্ঠান একীভূত হতে পারে বলে জানিয়েছে শিল্পসংশ্লিষ্টরা।

করোনাভাইরাসের প্রভাবে খেলাপির সংখ্যা বাড়ায় ব্যাংকগুলো কমোডিটি ব্যবসায় অর্থায়ন থেকে পিছিয়ে এসেছে। এ পরিস্থিতি ছোট ও মাঝারি আকারের প্রতিষ্ঠানগুলো বেশ সমস্যায় পড়েছে। ইন্টারন্যাশনাল বাংকার ইন্ডাস্ট্রি অ্যাসোসিয়েশনের (আইবিআইএ) পরিচালক আন্নি এইনেমো সাম্প্রতিক পরিস্থিতি ব্যাখ্যা করে জানিয়েছেন, স্বল্প চাহিদা, স্বল্প মুনাফা, অতি সরবরাহ ও অর্থায়ন প্রতিবন্ধকতাসহ বেশকিছু সমস্যায় জড়িত এ শিল্প। ফলে সংকট থেকে উত্তরণে আগামীতে একাধিক প্রতিষ্ঠান একীভূত হতে পারে।

বৈশ্বিক মেরিন ফুয়েলের চাহিদা বছরে ৩০ কোটি টন অর্থাৎ দিনপ্রতি চাহিদা ৫২ লাখ ব্যারেল।

স্মার্ট শিপ প্রযুক্তিতে অংশীদারিত্বে দুই কোরীয় প্রতিষ্ঠান

স্মার্ট শিপ প্রযুক্তি উন্নয়নে দক্ষিণ কোরিয়ার শিপিং কোম্পানি এইচএমএম এবং জাহাজ নির্মাতা স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ নতুন অংশীদারিত্বের ঘোষণা দিয়েছে। স্মার্ট প্রযুক্তি উন্নয়নে প্রতিষ্ঠান দুটি গবেষণা, উন্নয়ন ও উদ্ভাবনে একে অন্যকে সহযোগিতা করবে।

যৌথ উদ্যোগের মূল পরিকল্পনায় স্মার্ট শিপ উপযোগী পরিবেশবান্ধব প্রযুক্তির উন্নয়ন এবং ডিজিটালাইজেশনের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট উপযুক্ত অগ্রসর প্রযুক্তিতে বিশেষ নজর দেওয়া হচ্ছে। অংশীদারিত্বের অংশ হিসেবে

সংবাদ সংক্ষেপ

প্রতারণার অভিযোগে ৩.৫ বিলিয়ন ডলার ক্ষতিপূরণ মামলা

নিজের মালিকানাধীন সিঙ্গাপুরের শিপিং অ্যান্ড পেট্রোলিয়াম প্রতিষ্ঠান হিন লেওং ট্রেডিংয়ে আর্থিক অনিয়মের দায়ে শিপিং ম্যাগনেট ও. কে. লিমকে দায়ী করে ৩ দশমিক ৫ বিলিয়ন ডলারের মামলা ঠুকেছে ব্যাংক কর্তৃক দেউলিয়া ঘোষিত প্রতিষ্ঠানটির আদালত-নিয়োজিত জুডিশিয়াল ম্যানেজার প্রাইসওয়াটারহাউজকুপার্স। মামলায় আসামি হিসেবে লিম ছাড়াও তার কন্যা হুয়ে চিং এবং পুত্র ছি মেংয়ের নাম অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। অভিযোগ আছে, কোম্পানির ব্যবসায়ে ধস ও অন্তত ৮০০ মিলিয়ন ডলার আর্থিক ক্ষতি ইচ্ছাকৃতভাবে গোপন করে পুঁজিবাজার থেকে বিপুল অংকের অর্থ হাতিয়ে নিয়েছেন লিম ও তার পরিবার।

আইএমওকে কার্বন শুল্ক চালুর পরামর্শ ট্রাফিগুরার

বিকল্প জ্বালানি ক্রয়ে উৎসাহিত করে বাণিজ্যে সুস্থ প্রতিযোগিতা বাড়াতে জ্বালানি তেলে বিদ্যমান প্রতি মেট্রিক টন কার্বন ডাই-অক্সাইডের বিপরীতে ২৫০ থেকে ৩০০ মার্কিন ডলার শুল্ক বসাতে আইএমওকে পরামর্শ দিয়েছে বিশ্বের অন্যতম বৃহৎ শিপ চার্টারার প্রতিষ্ঠান ট্রাফিগুরা। বিকল্প জ্বালানি খাতে উচ্চতর গবেষণা এবং উন্নয়নে এ থেকে উপার্জিত অর্থ ব্যয় করা যেতে পারে বলে অভিমত প্রকাশ করেছে কোম্পানিটি। তাদের মতে, কার্বন লেভি থেকে প্রাপ্ত অর্থের কিছু অংশ দিয়ে খনিজ তেল থেকে জিরো-কার্বন জ্বালানিতে পরিবর্তনের উদ্দেশে বা জলবায়ু পরিবর্তনের ক্ষতি প্রশমনে উন্নয়নশীল দেশগুলোর নেওয়া বিভিন্ন প্রকল্পে অর্থায়নও করা যেতে পারে।

স্থবিরতা কাটিয়ে কাজে ফিরেছে তিন লিবিয়ান অয়েল টার্মিনাল

তবরুকের অয়েল টার্মিনাল টানা অবরোধ শেষে দীর্ঘ আট মাসে প্রথমবারের মতো একটি ট্যাংকারকে বন্দরে ভিড়ে অপরিশোধিত তেল সংগ্রহের সুযোগ করে দিয়েছে লিবিয়ার বিদ্রোহী নেতা খালিফা হাফতার। গৃহযুদ্ধে পর্যুদস্ত লিবিয়ার উপকূলের পশ্চিম অংশ নিয়ন্ত্রণকারী আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত গভর্নমেন্ট অব ন্যাশনাল অ্যাকর্ডের উপ-প্রধানমন্ত্রী আহমাদ মাইতিগের সাথে রাশিয়ার মধ্যস্থতায় এক সন্ধি চুক্তির আওতায় খুলেছে টার্মিনালগুলো। লিবিয়ার ন্যাশনাল অয়েল কোম্পানিও এখান থেকে কর্মবিরতি তুলে নিয়েছে।

ভারতে ইলেকট্রনিক বিল অব ল্যাডিং উন্নয়নে কাজ করবে এমএসসি

কোভিড-১৯ কোয়ারেন্টাইন এবং লকডাউনের অভিজ্ঞতায় ভারতীয় শিপিং সেক্টরে ইলেকট্রনিক বিল অব ল্যাডিং ব্যবস্থা আরো জোরেশোরে চালু করতে কাজ করছে মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি)। তৃতীয় পক্ষের একটি ব্লকচেইন প্লাটফর্ম ওয়েভের মাধ্যমে ২০১৯ সাল থেকে ভারতে একটি পাইলট প্রোগ্রাম চালু করেছিল গ্রিক কোম্পানিটি। করোনার প্রাদুর্ভাবের সময়েও এর মাধ্যমে বাণিজ্যসংশ্লিষ্ট ডকুমেন্ট আদান-প্রদানে গ্রাহকদের একটি নিরাপদ, বিশ্বস্ত এবং দ্রুতগতির ডিজিটাল প্লাটফর্মে সেবা দিয়ে অভূতপূর্ব সাফল্য পেয়ে এ উদ্যোগ নিয়েছে তারা।

সংবাদ সংকেত

- ক্যালিফোর্নিয়ায় সমুদ্রগামী ভেসেলের জন্য নির্ধারিত বার্থিং নীতিমালা ভঙ্গের দায়ে ২,৫৩,৩০০ মার্কিন ডলার জরিমানা দিতে বাধ্য হয়েছে জাপানি শিপিং কোম্পানি মিৎসুই ওএসকে লাইনস।
- নাবিকদের ইচ্ছাকৃতভাবে কম মজুরি দেওয়ায় চতুর্থ জাহাজ হিসেবে পানামার পতাকাবাহী বাল্ক ক্যারিয়ার সিসোদাকে ১২ মাসের জন্য নিষিদ্ধ করেছে অস্ট্রেলিয়ান মেরিটাইম সেফটি অথরিটি।
- যুক্তরাষ্ট্রের অফশোর উইন্ড ক্যাপাসিটি বৃদ্ধিতে ওরস্টেডের স্থাপিত ১.১ গিগাওয়াট অফশোর উইন্ডমিল স্থাপনের পর দ্বিতীয় উদ্যোগ হিসেবে ২.৪ গিগাওয়াটের বায়ুবিদ্যুৎ কেন্দ্র স্থাপনে আবেদন জমা দিচ্ছে নিউ জার্সি।
- চায়না স্টেট শিপবিল্ডিং কর্পোরেশনের মালিকানাধীন হুদং এবং জিয়াংনান শিপইয়ার্ডে নির্মাণ শেষে এখন পর্যন্ত বিশ্বের বৃহত্তম এলএনজিচালিত ২৩ হাজার টিইইউ কনটেইনার জাহাজকে বুঝে পেয়েছে সিএমএ সিজিএম।
- অসলো ফিওর্ডের প্রায় ২০ লাখ কিলোমিটার সমুদ্রপথ অতিক্রমে সক্ষম, মনুষ্যবিহীন এবং শূন্য কার্বন নিঃসরণকারী রো-রো ভেসেল নির্মাণে যৌথ উদ্যোগ হাতে নিয়েছে নরওয়ের কংসবার্গ মেরিটাইম ও মাস্টারলি।
- নিরাপদে এবং অধিকতর দক্ষতার সাথে অপারেশন পরিচালনার উদ্দেশে নিজেদের নেভিগেশন ও ভেসেল ম্যানুয়েভারিং প্রযুক্তি হালনাগাদ করেছে ভারতের শীর্ষস্থানীয় কনটেইনার বন্দর জওহরলাল নেহরু পোর্ট ট্রাস্ট।
- হোম পোর্ট রাশিয়ার মুরমানস্ক থেকে গবেষণার উদ্দেশে আর্কটিক সার্কেলের দিকে রওনা হয়েছে তিন মিটার পুরু বরফের স্তর ভেঙে চলাচলে সক্ষম বিশ্বের সবচেয়ে শক্তিশালী পারমাণবিক শক্তিচালিত জাহাজ 'আর্কটিকা'।
- নিজেদের প্রস্তুতকৃত ন্যাচারাল গ্যাস লিকুইফ্যাকশন সাইকেল টেকনোলজির জন্য শিপবিল্ডিং ইন্ডাস্ট্রিতে প্রথমবারের মতো এবিএসের কাছ থেকে ডিটেইলড ডিজাইন অ্যাপ্রুভাল সার্টিফিকেট পেয়েছে স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ।
- দক্ষিণ আমেরিকার তিন দেশ ব্রাজিল, ভেনিজুয়েলা এবং ইকুয়েডরে ঘুষ দিয়ে কাজ বাগিয়ে নেওয়ার অভিযোগ প্রমাণ হওয়ায় মার্কিন বিচার বিভাগের নির্দেশে ১৬.৬ মিলিয়ন ডলার জরিমানা দিচ্ছে ফ্লোরিডাভিত্তিক অ্যাসফল্ট শিপিং কোম্পানি সার্জেন্ট মেরিন।
- পরিবেশবান্ধব এবং টেকসই জাহাজ নির্মাণ উদ্যোগের অংশ হিসেবে ৭ হাজার গাড়ি বহনে সক্ষম বিশ্বের বৃহত্তম পালতোলা কার ক্যারিয়ার নিয়ে একযোগে কাজ করবে সুইডিশ তিন প্রতিষ্ঠান ওয়ালেনিয়াস মেরিন, রয়েল ইনস্টিটিউট অব টেকনোলজি ও এসএসপিএ।
- শূন্য কার্বন নিঃসরণকারী বন্দর হয়ে ওঠার অংশ হিসেবে ব্যাটারিচালিত অটোমেটেড গাইডেড ভেহিকলের জন্য আরো চারটি চার্জিং স্টেশন বসাচ্ছে হামবুর্গ বন্দর, ২০২০ সালের শেষ নাগাদ চার্জিং স্টেশনের সংখ্যা দাঁড়াবে ১৩টিতে।
- দক্ষিণ কোরিয়ার উপকূলে মোট ২ গিগাওয়াটের বেশি ভাসমান বায়ুবিদ্যুৎ কেন্দ্র গড়ে তুলতে ম্যাকুয়ারি গ্রুপের গ্রিন ব্যাংকের সাথে চুক্তিবদ্ধ হতে যাচ্ছে ফ্রেঞ্চ গ্যাস অ্যান্ড অয়েল জায়ান্ট টোটাল এসই।

স্যামসাং উদ্ভাবিত সর্বাধুনিক স্মার্ট শিপ সলিউশন 'এসভেসেল' ব্যবহার করবে এইচএমএম। ক্লাউডভিত্তিক এসভেসেল অ্যাপ্লিকেশনের মূল্য লক্ষ্য-অ্যানালগভিত্তিক প্রথাগত জাহাজগুলোকে ইনটেলিজেন্ট জাহাজে রূপান্তর। আইসিটি এবং জাহাজ পরিচালনা-সংশ্লিষ্ট প্রযুক্তির মিশেলে উন্নয়ন করা হয়েছে এসভেসেল।

উভয় প্রতিষ্ঠান তাদের এ অংশীদারিত্বকে নতুন স্তরে উন্নীত করতে একযোগে কাজ করবে বলে জানিয়েছে।

ম্যানিলা বন্দরে চুরির ঘটনা বেড়ে দ্বিগুণ

চলতি বছরের শুরু থেকে ফিলিপাইনের ম্যানিলাসহ কয়েকটি বন্দরে নোঙর করা জাহাজে চুরি-ডাকাতির ঘটনা বেশ বেড়েছে। বছরের প্রথম নয় মাসে এ জাতীয় ঘটনা গত বছরের একই সময়ের তুলনায় বেড়ে দ্বিগুণ হয়েছে বলে জানিয়েছে রিক্যাপ (রিজিয়নাল কো-অপারেশন এগ্রিমেন্ট অন কমব্যাটিং পাইরেসি অ্যান্ড আর্মড রোবারি এগেইনস্ট শিপস ইন এশিয়া)।

সংস্থাটি তাদের প্রতিবেদনে জানিয়েছে, মহামারির সময়ে ম্যানিলা বন্দর 'গ্রিন জোন' বা নাবিক বদলের কেন্দ্র হিসেবে কাজ করছে। ফলে বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্ত থেকে অসংখ্য জাহাজ এ বন্দরে ভিড়ছে। আর এ পরিস্থিতির সুযোগ নিয়ে বন্দরে নোঙররত বা আশপাশের জাহাজগুলোয় চুরি-ডাকাতির মতো ঘটনা বেড়ে গেছে। পরিস্থিতি মোকাবিলায় রিক্যাপ এ অঞ্চলে অবস্থানরত জাহাজগুলোকে সতর্ক করে প্রস্তুতিমূলক ব্যবস্থা নেওয়ার আহ্বান জানিয়েছে।

দূষণ রোধে স্ক্রাবার যথেষ্টই কার্যকর

দূষণ হ্রাসে স্বল্প সালফারযুক্ত জ্বালানির প্রভাব নিয়ে বেশ উচ্চাশা থাকলেও সম্প্রতি নতুন এক গবেষণায় দেখা গেছে, এ জ্বালানি উৎপাদনের জন্য যে পরিমাণ কার্বন নিঃসরণ হয়, তার চেয়ে স্ক্রাবার ব্যবহার করলে কম দূষণ ঘটে। সিই ডেল্ফট পরিচালিত এক গবেষণা প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে।

প্রতিবেদনে দেখা গেছে, স্ক্রাবারযুক্ত কোনো জাহাজ থেকে কার্বন ডাই-অক্সাইড নিঃসরণের হার দেড় থেকে তিন শতাংশ। অন্যদিকে স্বল্প সাফলারযুক্ত জ্বালানি উৎপাদনের ক্ষেত্রবিশেষে এর চেয়ে বেশি কার্বন নিঃসৃত হয়। তবে এর মাত্রা নির্ভর করে জ্বালানি ও পরিশোধন কোম্পানির মানের ওপর।

আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার (আইএমও) মারপল সনদ অনুযায়ী, জ্বালানি তেলে সালফারের পরিমাণ থাকবে সর্বোচ্চ দশমিক শূন্য ৫ শতাংশ। চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে এ বাধ্যবাধকতা কার্যকর হয়েছে। তবে জাহাজে স্ক্রাবার ব্যবহার করলে উচ্চসালফারযুক্ত জ্বালানিও ব্যবহার করা যায়।

কলম্বো পোর্ট সিটিতে অর্থনৈতিক জোন করছে শ্রীলংকা

শ্রীলংকার রাজধানী কলম্বোকে সর্বোচ্চ সুযোগ-সুবিধাসংবলিত এক অত্যাধুনিক বন্দর শহরে রূপান্তরে ছয় বছর আগে এক যৌথ প্রকল্পের উদ্বোধন করেন দেশটির তৎকালীন প্রেসিডেন্ট মাহিন্দা রাজাপাকসে এবং চীনের প্রেসিডেন্ট শি জিনপিং। ছয় বছর পর শ্রীলংকার ইতিহাসে সবচেয়ে বড় বিদেশি অর্থায়নের এ প্রকল্প এখন স্থানীয় ও আঞ্চলিক অর্থনীতিকে ঢেলে সাজানোর কেন্দ্রস্থল হিসেবে আবির্ভূত হচ্ছে।

সম্প্রতি রাজাপাকসে (বর্তমান প্রধানমন্ত্রী) এ প্রকল্পকে ভবিষ্যৎ শ্রীলংকার কর্মসংস্থানের কেন্দ্র হিসেবে তুলে ধরে বলেন, এখানে ৮৩ হাজার প্রত্যক্ষ কাজের পাশাপাশি অসংখ্য পরোক্ষ কাজের সুযোগ হবে। তিনি জানান, কলম্বো বন্দর শহরকে দেশটির প্রথম বিশেষ অর্থনৈতিক জোনে রূপান্তরের পরিকল্পনা ভালোভাবেই এগিয়ে চলেছে। উদীয়মান বাজার এবং উচ্চপ্রবৃদ্ধির সুযোগ থাকায় এ অর্থনৈতিক জোন উন্নত দেশগুলোর সঙ্গে প্রতিযোগিতায় এগিয়ে থাকবে।

মধ্যপ্রাচ্যের কারণে ঘুরে দাঁড়াবে অফশোর তেল পাইপলাইন

'ট্রাংকলাইন' নামে পরিচিত বড় ব্যাসের অফশোর পাইপলাইনের বৈশ্বিক চাহিদায় চলতি বছর কিছুটা ছন্দপতন ঘটেছে। ২ হাজার ১৫০ কিলোমিটার পাইপলাইন স্থাপনের পূর্বাভাস থাকলেও তা থেকে কমে দাঁড়াচ্ছে প্রায় ২৬ শতাংশ। তবে গবেষণা প্রতিষ্ঠান রিস্টাড বলছে, মধ্যপ্রাচ্যে বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পগুলোর কারণে পুনরুদ্ধার প্রক্রিয়া খুব দ্রুতই এগিয়ে যাবে।

গত বছর ট্রাংকলাইন নির্মিত হয়েছিল ২ হাজার ৯১৩ কিলোমিটার। চলতি বছর চাহিদা কমে গেলেও তা ২০১৬ সালের তুলনায় বেশ চাঙ্গা। ওই বছর চাহিদা কমে দাঁড়িয়েছিল মাত্র ৯৩৮ কিলোমিটারে। পূর্ববর্তী বছর অর্থাৎ ২০১৫ সালে নির্মিত হয়েছিল ২ হাজার ৪৮৮ কিলোমিটার।

রিস্টাড এনার্জির পূর্বাভাস বলছে, মধ্যপ্রাচ্যে চলমান বেশকিছু প্রকল্পের কারণে বাজার চাহিদা দ্রুত বাড়বে। ২০২২ সালে তা কোভিড-পূর্ববর্তী স্তরে পৌঁছবে। এমনকি পরের বছর এটি আরো বেড়ে তিন হাজার কিলোমিটার ছাড়িয়ে যাবে।

রিস্টাডের জ্বালানি সেবা বিশ্লেষক হেনিং বিয়র্ভিক বলেন, আগামী কয়েক বছরের মধ্যেই অফশোর ট্রাংকলাইন বাজার-পূর্ববর্তী স্তরে পৌঁছে যাবে।

আঞ্চলিক বাজারকে সংযুক্তকারী বড় ব্যাসের পাইপলাইন এবং উন্নয়নকৃত গ্যাসক্ষেত্র থেকে অসংখ্য রপ্তানি লাইন বাজার পুনরুদ্ধারে ভূমিকা রাখবে।

বৈশ্বিক ট্রাংকলাইন বাজার আপস্ট্রিম রপ্তানি লাইন এবং সঞ্চালন বা ট্রান্সমিশন লাইনে বিভক্ত। রপ্তানি লাইনগুলো প্রক্রিয়াজাত বা উৎপাদন ক্ষেত্রগুলোর সঙ্গে সংযুক্ত। আর সঞ্চালন লাইনগুলো ব্যবহার করা হয় অঞ্চল বা বাজারে তেল বা গ্যাস সরবরাহের ক্ষেত্রে। পরস্পর সংযুক্ত থাকলেও বৈশিষ্ট্যে এ দুই ধরনের ট্রাংকলাইন বেশ আলাদা। ২০২০-২৪ সময়ে বাস্তবায়নাধীন প্রায় ১০০টি অফশোর ট্রাংকলাইনের ৯০ শতাংশই গ্যাস রপ্তানি পাইপলাইন।

বরফ গলে উন্মুক্ত আর্কটিক:
দূষণকারী জাহাজের ঢল

অব্যাহতভাবে বরফ গলতে থাকায় জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত হয়ে পড়ছে আর্কটিক। এই সুযোগে অধিক সংখ্যক জাহাজ এর জলপথ পাড়ি দিচ্ছে। পাড়ি দেওয়ার সময় এসব জাহাজ জলবায়ুর উষ্ণতার জন্য দায়ী বিভিন্ন উপাদান ছড়িয়ে দিচ্ছে আর্কটিকের পরিবেশে। ফলে তা আর্কটিক ও তার বাস্তুতন্ত্রের জন্য আরও বিপর্যয় বয়ে আনছে।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বরফাচ্ছাদিত অঞ্চলটির সাইবেরিয়ার উপকূল বরাবর ব্যস্ততম লেনটি দিয়ে ২০১৬ থেকে ২০১৯ সাল পর্যন্ত জাহাজ চলাচল ৫৮ শতাংশ বেড়েছে। নরওয়ের নর্ড ইউনির্ভার্সিটির সেন্টার ফর হাই নর্থ লজিস্টিকসের গবেষকদের সংগৃহীত উপাত্ত বলছে, গত বছর নর্দান সি রুট দিয়ে বিভিন্ন ধরনের জাহাজ সাকল্যে ২ হাজার ৬৯৪টি যাত্রা করেছে।

এই পথে বাণিজ্য পরিচালিত করছে মূলত রাশিয়া, চীন ও কানাডার পণ্য উৎপাদকরা। আর্কটিকের জলপথ দিয়ে আকরিক লোহা, তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) ও অন্যান্য জ্বালানি পাঠাচ্ছে তারা।

কোভিড-১৯ মহামারি বিশ্বব্যাপী জাহাজ চলাচলের গতি কমিয়ে আনলেও আর্কটিক দিয়ে জাহাজের চলাচলে রাশ টানতে পারেনি। বরং ২০২০ সালের প্রথমার্ধে জলপথ টি দিয়ে জাহাজগুলো ৯৩৫টি যাত্রা সম্পন্ন করেছে। যদিও পূর্ববর্তী বছরের একই সময়ে অর্থাৎ জানুয়ারি থেকে জুন পর্যন্ত যেখানে ৮৫৫টি যাত্রা সম্পন্ন করেছিল জাহাজগুলো।

আর্কটিকে জল মাড়িয়ে জাহাজ চলাচলের এই যে উল্লম্ফন, তাতে চাপ বাড়ছে পরিবেশের ওপর। বৃহদাকারের এইসব জাহাজ জ্বালানি পোড়ানোর মাধ্যমে জলবায়ুকে উষ্ণ করার জন্য দায়ী কার্বন ডাই-অক্সাইড ও ব্ল্যাক সুট (জ্বালানির অসম্পূর্ণ দহনের ফলে সৃষ্ট কালো দ্রব্য) পরিবেশে ছেড়ে দিচ্ছে। এসবে সুট আশপাশের বরফগুলোকে ঢেকে দিচ্ছে এবং সূর্যরশ্মি প্রতিবিম্বিত হয়ে বায়ুমণ্ডলে ফিরে আসার পরিবর্তে সুটগুলোতে আটকে থাকছে, যা এই অঞ্চলের উষ্ণতা বৃদ্ধিতে গতি সঞ্চার করছে।

এমনিতেই গত তিন দশকে বিশ্বের অন্যান্য অঞ্চল যতটা উষ্ণ হয়েছে, আর্কটিক উষ্ণ হয়েছে অন্তত তার দ্বিগুণ। সাম্প্রতিক বছরগুলোতে এই অঞ্চলের উষ্ণতা বেড়ে যাওয়ার সাথে তাল মিলিয়ে সরকারগুলো আর্কটিকের জলপথ জাহাজ চলাচলের জন্য খুলে দেওয়ার তোড়জোড়ে গতি এনেছে।

ক্লিন আর্কটিক অ্যালায়েন্সের প্রধান উপদেষ্টা সিয়ান প্রায়র যেমনটা বলছিলেন–আর্কটিকের বরফের পরিমাণ কমে যাওয়া এবং একই সাথে এই পথে জাহাজ চলাচল বেড়ে যাওয়াটা উদ্বেগের কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। ইতিমধ্যেই আমরা সেটা ঘটতে দেখছি।

নর্দান সি রুট দিয়ে চলাচলকারী জাহাজের মধ্যে সংখ্যায় সবচেয়ে বেশি এলএনজি ট্যাংকার। ২০১৯ সালে কেবল এ ধরনের জাহাজই ২ লাখ ৩৯ হাজার টন জ্বালানি পুড়িয়েছে। ২০১৭ সালেও যেখানে এলএনজি ট্যাংকারগুলো পুড়িয়েছিল মাত্র ছয় হাজার টন জ্বালানি। তথ্যটি দিয়েছে অলাভজনক প্রতিষ্ঠান ইন্টারন্যাশনাল কাউন্সিল অন ক্লিন ট্রান্সপোর্টেশন (আইসিসিটি)।

বরফ গলায় রেকর্ড

নর্দান সি রুট এই অঞ্চলের সবচেয়ে ব্যস্ততম জলপথ। শিপিং বিশেষজ্ঞদের হিসাব বলছে, জলপথটি ইউরোপ ও এশিয়ার মধ্যে চলাচলকারী কার্গো জাহাজের সময় অন্ততপক্ষে ১০ দিন কমিয়ে দিয়েছে। আফ্রিকা হয়ে চলাচল করলে কার্গো জাহাজকে যে দূরত্ব পাড়ি দিতে হয়, এই পথে গেলে দূরত্ব তার চেয়ে ছয় হাজার নটিক্যাল মাইল কমে আসে। আর সুয়েজ খালের চেয়ে দূরত্ব কমে ২ হাজার ৭০০ নটিক্যাল মাইল।

স্বল্প দূরত্বের কারণে ২০১৯ সালে আর্কটিকের জলপথ দিয়ে বিভিন্ন জাহাজ সর্বমোট ২ হাজার ৬৯৪টি যাত্রা সম্পন্ন করেছে। ২০১৮ সালে যেখানে এ পথে ২ হাজার ২২, ২০১৭ সালে ১ হাজার ৯০৮ ও ২০১৬ সালে ১ হাজার ৭০৫টি যাত্রা সম্পন্ন হয়েছিল। প্রতি বছর ২০০ থেকে ৩০০টি জাহাজ এই সংখ্যক যাত্রা করেছে।

চলতি বছরের পরিবেশটা একটু অন্যরকম। রাশিয়ার উত্তরাঞ্চলে এ বছর অস্বাভাবিক গরমের কারণে সাইবেরিয়ার বরফখণ্ড আগেভাগেই গলতে শুরু করেছে। বিজ্ঞানীদের ভাষায়, জলবায়ু পরিবর্তনের সাথে সম্পর্কিত এই তাপদাহ জুলাইয়ের শেষ ভাগে এসে নর্দান সি রুট উন্মুক্ত করে দিয়েছে। তবে এলাকাটিতে বরফ গলার পুরোপুরি হিসাব এখনো করে ওঠা যায়নি। গ্রীষ্মকালীন তাপ বরফের স্তরকে আরো সংকুচিত করে আনবে। তখন জাহাজ চলাচলও আরো বেড়ে যাবে বলে ধারণা করা হচ্ছে।

অঞ্চলটির জলপথে জাহাজ চলাচলের সংখ্যার হিসাবে গত বছর ব্যস্ততম মাস ছিল সেপ্টেম্বর। শিপিং ইন্টেলিজেন্স প্লাটফর্ম মেরিটাইম ট্রাফিকের তথ্যমতে, মাসটিতে নর্দান সি রুট অতিক্রম করেছিল মোট ৩৪টি জাহাজ। আগের বছরের একই মাসে যেখানে ২৯টি জাহাজ রুটটি পাড়ি দেয়।

তবে নর্দান সি রুটের বাইরেও জাহাজ চলাচল বাড়তে শুরু করেছে। আন্তঃসরকার সংস্থা আর্কটিক কাউন্সিল ওয়ার্কিং গ্রুপের গবেষণা বলছে, ২০১৯ সালে আর্কটিক অঞ্চলে প্রবেশ করেছে মোট ১ হাজার ৬২৮টি জাহাজ। ২০১৩ সালের তুলনায় এ সংখ্যা ২৫ শতাংশ বেশি।

নর্ড ইউনিভার্সিটির সেন্টার ফর হাই নর্থ লজিস্টিকসের ব্যবস্থাপনা পরিচালক কিয়েল স্টকভিক বলছিলেন, কয়েক বছর ধরেই আমরা আর্কটিকে জাহাজ চলাচল বাড়তে দেখছি। বিশ্ববাজারে জ্বালানি তেল ও খনিজ কার্গোর চাহিদা থাকা পর্যন্ত এই প্রবণতা অব্যাহত থাকবে।

স্টকভিকের মতে, বিশেষভাবে বললে, আর্কটিকে জ্বালানি ও খনিজ-সংশ্লিষ্ট প্রকল্প উন্নয়নের মাধ্যমে

রাশিয়া এই অঞ্চল দিয়ে পরিচালিত বাণিজ্যের নেতৃত্ব দিচ্ছে। রাশিয়ার প্রেসিডেন্ট ভ্লাদিমির পুতিন ২০২৫ সাল নাগাদ নর্দান সি রুট দিয়ে বার্ষিক আট কোটি টন কার্গো পরিবহনের লক্ষ্য নির্ধারণ করেছেন, বর্তমানে পরিবাহিত কার্গোর যা প্রায় দ্বিগুণ।

দুই মেরুর দুই রকমের গল্প

জাহাজ চলাচলের কারণে আর্কটিকে জলে জ্বালানি ছড়িয়ে পড়ার আশঙ্কাও করছেন পরিবেশবাদীরা। এমনটা হলে বৈরী পরিবেশের কারণে তেল সরানোর কাজ কঠিন হয়ে পড়বে এবং নিঃসরিত জ্বালানি তেল অঞ্চলটির সংবেদনশীল বাস্তুতন্ত্রের ওপর বিরূপ প্রভাব ফেলবে।

এ ধরনের নজির যে একেবারে নেই তা নয়। ১৯৮৯ সালে এক্সন ভালদেজ ট্যাংকার থেকে দক্ষিণ আলাস্কায় অপরিশোধিত জ্বালানি তেল ছড়িয়ে পড়ে এবং ১ হাজার ৩০০ মাইল উপকূলজুড়ে মাসব্যাপী তা থেকে যায়। এতে বিপুল সংখ্যক সামুদ্রিক প্রাণী ও উদ্ভিদ মারা পড়ে।

দুর্ঘটনাটিকে এখন পর্যন্ত মানবসৃষ্ট সবচেয়ে ভয়াবহ পরিবেশগত বিপর্যয় হিসেবে বিবেচনা করা হয়, শেষ পর্যন্ত যা এই অঞ্চলে ডাবল-হাল জাহাজের বিধান তৈরিতে বাধ্য করে।

অ্যান্টার্টিকার জলসীমার সুরক্ষায় রয়েছে কঠোর নিয়ন্ত্রমূলক ব্যবস্থা। দক্ষিণের বিক্ষুব্ধ জলপথে কোনো ধরনের কার্গো চলাচল না করা সত্ত্বেও ২০১১ সালে সেখানে হেভি-গ্রেড জ্বালানি নিষিদ্ধ করা হয়েছে। কিন্তু আর্কটিকের ক্ষেত্রে হয়েছে ঠিক এর উল্টোটা। এই অঞ্চলে জাহাজ চলাচল-সংক্রান্ত যে নিয়ম-কানুন তা একদমই ঢিলেঢালা।

উভয় মেরুর জলপথই নিয়ন্ত্রিত হয় ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) পোলার কোড অনুযায়ী। কোডে আর্কটিক অঞ্চল দিয়ে চলাচলকারী জাহাজকে হেভি ফুয়েল অয়েল (এইচএফও) পরিবহনে নিরুৎসাহিত করা হয়। আইএমও এখন চেষ্টা করছে ২০২৪ সালের মধ্যে আর্কটিক অঞ্চল দিয়ে চলাচলকারী জাহাজে এইচএফও পরিবহন ও ব্যবহার দুটোই পুরোপুরি বন্ধ করতে। পরিবেশগত সম্ভাব্য বিরূপ প্রভাব থেকে আর্কটিক অঞ্চলকে বাঁচাতেই এই উদ্যোগ বলে জানান আইএমওর মুখপাত্র।

তবে এর কার্যকারিতা নিয়ে প্রশ্ন তুলেছেন পরিবেশবাদীরা। তাদের যুক্তি, আইএমওর সদস্য দেশগুলো যে খসড়া আইন নিয়ে আলোচনা করছে তাতে আর্কটিক উপকূলবর্তী দেশগুলোর পতাকাবাহী জাহাজকে ২০২৯ সাল পর্যন্ত ছাড় দেওয়ার কথা বলা হয়েছে। আইনের বড় ধরনের এই ফাঁকফোকর নীতিমালাটিকে কার্যত অর্থহীন করে তুলবে বলে মনে করেন ক্লিন আর্কটিকের উপদেষ্টা সিয়ান প্রায়র।

পরিবেশবাদী এই কর্মী বলেন, উল্লেখযোগ্য সংখ্যক, সুনির্দিষ্ট করে বললে আর্কটিকে চলাচলকারী প্রায় তিন-চতুর্থাংশ জাহাজকে ২০২৯ সালের ১ জুলাই পর্যন্ত কোনো ধরনের নিষেধাজ্ঞার কবলে পড়তে হবে না। বর্তমান খসড়াটি চূড়ান্ত রূপ পেলে এখনকার মতোই নির্বিঘ্নে কার্যক্রম চালিয়ে যেতে পারবে তারা।

এ ধরনের সুযোগ প্রস্তাবিত নীতিমালার উদ্দেশ্যকে নস্যাৎ করবে কিনা?—এই প্রশ্নের উত্তরে আইএমওর মুখপাত্র কেবল বলেন, সংশ্লিষ্ট ফোরামে আলোচনার পর আইএমওর সদস্য দেশগুলোই এই সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

খসড়ায় যত ফাঁকফোকর

আর্কটিকে চলাচলকারী জাহাজে এইচএফওর ব্যবহার বন্ধ-সংক্রান্ত খসড়াটি কার্যকর হবে ২০২৪ সালের ১ জুলাই থেকে। তবে আর্কটিক অঞ্চলের দেশগুলো এই বিধিবিধান থেকে ২০২৯ সালের ১ জুলাই পর্যন্ত অব্যাহত পাবে। এটা আরো অধিক সংখ্যক জাহাজকে এইচএফও ব্যবহারে উৎসাহিত করবে এবং আর্কটিকের পানি দূষণ চলতেই থাকবে। আর্কটিক রক্ষায় এতদিন পর্যন্ত অপেক্ষা করার সুযোগ নেই বলে মনে করছেন পরিবেশবাদীরা।

অলাভজনক প্রতিষ্ঠান ইন্টারন্যাশনাল কাউন্সিল অন ক্লিন ট্রান্সপোর্টেশন (আইসিসিটি) সম্প্রতি একটি গবেষণা প্রকাশ করেছে। সেখানে তারা হিসাব করে দেখিয়েছে, ২০১৯ সালেও যদি নিষেধাজ্ঞা কার্যকর করা যেত তাহলেও আর্কটিকে চলাচলকারী তিন-চতুর্থাংশ জাহাজ এখনো এইচএফও পরিবহন বা জ্বালানি হিসেবে ব্যবহারের সুযোগ পেত। এখন যেহেতু আর্কটিকে চলাচলকারী জাহাজের সংখ্যা বাড়ছে; স্বাভাবিকভাবেই বলা যায় নিষেধাজ্ঞার বাইরে থাকা জাহাজের সংখ্যাও একইভাবে বাড়বে। এর ফলে হয়তো নিষেধাজ্ঞাটি কার্যকারিতা হারাবে।

আর্কটিকে চলাচলকারী জাহাজে এইচএফও পরিবহন ও ব্যবহার বন্ধের প্রস্তাবটি দিয়েছে ফিনল্যান্ড, জার্মানি, আইসল্যান্ড, নেদারল্যান্ডস, নিউজিল্যান্ড, নরওয়ে, সুইডেন ও যুক্তরাষ্ট্র। প্রস্তাবের পেছনে তাদের যুক্তি হচ্ছে আর্কটিকে কোনোক্রমে যদি তেল নিঃসরণের ঘটনা ঘটে, তাহলে তার পরিণতি হবে ভয়াবহ। আর্কটিকের সংবেদনশীল বাস্তুতন্ত্রের ওপর দীর্ঘদিন এর প্রভাব থেকে যাবে।

কিন্তু রাশিয়া এর বিপক্ষে অবস্থান নেয়। যুক্তি তুলে ধরে তারা বলে, নিষেধাজ্ঞাটি এই অঞ্চলের স্থানীয় জনগণ ও শিল্পের ওপর বিরূপ প্রভাব ফেলবে। কারণ এখানকার প্রত্যন্ত অঞ্চলগুলোতে জ্বালানি তেল, খাদ্য ও অন্যান্য পণ্য পরিবহনের একমাত্র মাধ্যম জাহাজ। তাই তেল নিঃসরণের ঝুঁকি হ্রাসের কথা ভেবে জাহাজে এইচএফও ব্যবহার বন্ধের সিদ্ধান্ত কতটা সুফল বয়ে আনবে, সেটি পরিষ্কার নয়।

রাশিয়ার যুক্তি বিবেচনায় নিয়ে আর্কটিকের উপকূলবর্তী যেসব দেশ তাদের জলসীমায় জাহাজ পরিচালনা করছে, তাদেরকে ২০২৯ সালের জুলাই পর্যন্ত ছাড় দেওয়া হয়েছে খসড়ায়। আইসিসিটির প্রাক্কলন অনুযায়ী, ২০১৯ সালে যদি নিষেধাজ্ঞাটি কার্যকর করা যেত, তাহলে আর্কটিকের জলসীমায় চলাচলের উপযোগী জাহাজের সংখ্যা দাঁড়াত ৩৬৬টিতে। এর মধ্যে ৩২৫টিই রাশিয়ার পতাকাবাহী। এসব জাহাজের সবই যে আর্কটিক সম্প্রদায়ের মানুষদের পণ্য সরবরাহে নিয়োজিত, এমনটি নয়। অনেকে আর্কটিক থেকে সম্পদ আহরণ করে অন্যত্র তা পরিবহনও করছে।

আইসিসিটি তাদের গবেষণায় আরো দেখিয়েছে, নিষেধাজ্ঞাটি ২০১৯ সালে কার্যকর হলে এইচএফও পরিবহন কমতো ৩০ শতাংশ। এবং আর্কটিকের জলপথে চলাচলকারী জাহাজের জ্বালানি হিসেবে এর ব্যবহার হ্রাস পেত ১৬ শতাংশ। সেই সাথে কার্বন নিঃসরণ কমতো ৫ শতাংশ। তবে ছাড় না দিলে এর প্রভাবটা হতো ব্যাপক। সেক্ষেত্রে জ্বালানি হিসেবে এইচএফওর ব্যবহার ৭৫ শতাংশ পর্যন্ত কমানো সম্ভব হতো। এর ফলে কার্বন নিঃসরণ হ্রাস করা যেত এক-পঞ্চমাংশের বেশি।

এখন অবস্থা যা দাঁড়াচ্ছে, তাতে করে নতুন নতুন বাল্ক ক্যারিয়ার ও অয়েল ট্যাংকার আর্কটিকের জলে নামছে। অব্যাহতির সুযোগ নিয়ে ২০২৯ সালের জুলাই পর্যন্ত এসব জলযান এইচএফও পরিবহনের পাশাপাশি জ্বালানি হিসেবে তা ব্যবহারও করবে। একে একেবারেই অগ্রহণযোগ্য বলছেন পরিবেশবাদীরা।

ক্লিন আর্কটিক অ্যালায়েন্সের উপদেষ্টা সিয়ান প্রায়রের মতে, চূড়ান্ত খসড়ায়ও যদি অব্যাহতির সুযোগ বহাল থাকে, তাহলে ২০২৪ সালের মাঝামাঝি যখন এটি কার্যকর হবে তখন এর ফল হবে সামান্যই। তাই সব ধরনের অব্যাহতির সুযোগ বাতিল করে নীতিমালাটি আরও কঠোর করতে হবে।

আর্কটিকে চলাচলকারী জাহাজে এইচএফওর ব্যবহার বন্ধে ২০২৪ সালের ১ জুলাই থেকে এ অঞ্চলের উপকূলবর্তী যেসব দেশ তাদের জলসীমায় জাহাজ পরিচালনা করছে, তাদেরকে ২০২৯ সালের জুলাই পর্যন্ত ছাড় দেওয়ার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে

বন্দর পরিচিতি

হাই ফং বন্দর, ভিয়েতনাম

ভিয়েতনামের রাজধানী হ্যানয় থেকে মাত্র ১২১ কিলোমিটার দূরত্বে অবস্থিত হাই ফং বন্দর প্রকৃতপক্ষে একটি পোর্ট গ্রুপ। কুনমিং-লাও চাই-হ্যানয়-হাই ফং ইকোনমিক করিডোরের শেষ প্রান্তে অবস্থিত হওয়ায় চীনের সাথে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার দেশগুলোর নৌ যোগাযোগের ক্ষেত্রে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ যোগসূত্র হিসেবে কাজ করে হাই ফং। লয়েড'স থেকে ২০২০ সালে প্রকাশিত ব্যস্ততম কনটেইনার বন্দরের তালিকায় ৩১তম অবস্থানে থাকা উত্তর ভিয়েতনামের বৃহত্তম বন্দর হাই ফং পোর্ট গ্রুপ মূলত পাঁচটি শাখা বা ইউনিটে বিভক্ত। গ্রুপের ইউনিটগুলো হলো চুয়া ভে পোর্ট ব্রাঞ্চ, ট্যান ভু পোর্ট ব্রাঞ্চ, হোয়াং দিউ পোর্ট ওয়ান মেম্বার এলএলসি, হাই ফং পোর্ট মেডিকেল সেন্টার ওয়ান মেম্বার এলএলসি এবং কোম্পানি হাই ফং পোর্ট অপারেশনস টেকনিক্যাল ট্রেনিং ওয়ান মেম্বার এলএলসি। উত্তর ভিয়েতনামের অন্তত ১৭টি প্রদেশ, লাওসের উত্তর ভাগ এবং দক্ষিণ চীনের সাপ্লাই চেইনের অন্যতম শক্তিশালী স্তম্ভ এই বন্দর।

১৮৭৬ সালে আনুষ্ঠানিকভাবে প্রতিষ্ঠিত হাই ফং বন্দর তার ইতিহাসের গোটা সময়জুড়ে দেশটির উত্তরাঞ্চলের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ প্রবেশদ্বার হিসেবে পরিগণিত হয়েছে। বেতন-ভাতা বৃদ্ধি এবং সুপেয় পানির মৌলিক চাহিদা বন্দোবস্তের দাবিতে ঔপনিবেশিক দখলদারদের বিরুদ্ধে ১৯২৯ সালের নভেম্বরে এক ঐতিহাসিক আন্দোলনে নামেন হাই ফং বন্দরের ডক শ্রমিকরা। শ্রমিক আন্দোলনের ইতিহাসে অন্যতম অর্থবহ ও সংঘবদ্ধ প্রতিবাদের পর নিজেদের দাবি আদায় করে নেন কর্মীরা। দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধে মিত্রপক্ষের কৌশলগত ঘাঁটি হিসেবে ব্যবহার হওয়ার পর ১৯৫৫ সালে ফরাসি শাসনমুক্ত হয় হাই ফং বন্দর। প্রেসিডেন্ট হো চি মিনের নেতৃত্বে এর আধুনিকায়নের কাজ শুরু হয়। ২০১৪ সালে সরাসরি ভিয়েতনাম মেরিটাইম করপোরেশনের তত্ত্বাবধানে লিমিটেড লায়াবিলিটি জয়েন্ট স্টক কোম্পানি হিসেবে শেয়ারবাজারে তালিকাভুক্ত হয় বন্দরটি।

হাই ফংয়ের চুয়া ভে পোর্ট ব্রাঞ্চে মোট ৮৪৮ মিটার দৈর্ঘ্যের পাঁচটি ব্রিজ রয়েছে, যেখানে সাধারণত সাধারণ কার্গো এবং কনটেইনার আসা-যাওয়া করে। বার্ষিক পাঁচ লাখ টিইইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতার এ টার্মিনালে সর্বোচ্চ ২০ হাজার ডেড ওয়েট টনের জাহাজ ভিড়তে সক্ষম। ৯৮০ দশমিক ৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ট্যান ভু ব্রাঞ্চে পাঁচটি ব্রিজ থাকলেও আয়তনে এটি চুয়া ভে-এর তুলনায় প্রায় দ্বিগুণ। ৫৫ হাজার ডিডব্লিউটি সক্ষমতার জাহাজ ভিড়তে পারে এখানকার টার্মিনালে, কনটেইনার ধারণক্ষমতা বার্ষিক ১০ লাখ টিইইউ। সাধারণ কার্গো পণ্যের জন্য বিশেষায়িত হোয়াং দিউ পোর্ট ওয়ান মেম্বার এলএলসিতে রয়েছে মোট ১ হাজার ৩৮২ মিটার দৈর্ঘ্যের নয়টি ব্রিজ, বার্ষিক ধারণক্ষমতা ৬০ লাখ টন। সর্বোচ্চ ৫০ হাজার ডিডব্লিউটি অফলোডের জাহাজ ভিড়তে পারে এখানে। ক্রুজ শিপ টার্মিনালও রয়েছে হাই ফংয়ে, রাজধানীর একেবারে নিকটে হওয়ায় আন্তর্জাতিক যাত্রীবাহী বন্দর হিসেবেও পরিচিত এটি।

হাই ফংয়ে আছে তিনটি আলাদা ট্রানশিপমেন্ট এরিয়া। বেন গট-ল্যাক হুয়েন ট্রান্সশিপমেন্ট এরিয়ায় আছে একটি অ্যাংকর পয়েন্ট, যেখানে সর্বোচ্চ ২০ হাজার ডিডব্লিউটি জাহাজ ভিড়তে পারে। হা লং ট্রান্সশিপমেন্ট এরিয়ায় অ্যাংকর পয়েন্ট তিনটি, জাহাজ ভিড়তে পারে ৩০ হাজার ডিডব্লিউটি পর্যন্ত। ল্যান হা ট্রান্সশিপমেন্ট অ্যাংকর পয়েন্ট তিনটি থাকলেও সর্বোচ্চ ৪০ হাজার ডিডব্লিউটি জাহাজকে সেবা দেওয়া হয় এখানে।

বন্দরের সকল টার্মিনালে আগামীতে যেন ৩০ হাজার থেকে ৪০ হাজার ডিডব্লিউটি জাহাজ ডকিং করানো যায়, সেজন্য ব্যাপক উন্নয়নযজ্ঞ চলছে হাই ফংয়ে। উপকূলবর্তী একটি দ্বীপের সাথে মেইনল্যান্ডকে সংযুক্তকারী সেতু নির্মাণের কাজ প্রায় শেষ। সেখানে নতুন একটি বাল্ক টার্মিনাল এবং তিনটি কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণের পরিকল্পনা চূড়ান্ত হয়েছে। নতুন এসব স্থাপনা এবং হাই ফং পোর্ট গ্রুপসহ পুরো বন্দর ব্যবস্থার নাম রাখা হবে ল্যাচ হুয়েন।

মেরিটাইম ইভেন্টস

১৪তম ইন্টারন্যাশনাল শিপবিল্ডিং, পোর্ট অ্যান্ড মেরিন টেকনোলজি অ্যান্ড ট্রান্সপোর্টেশন ইকুইপমেন্ট এক্সিবিশন

২৯-৩১ অক্টোবর ২০২০, ডালিয়ান, চীন

জাহাজ নির্মাণ খাতে শত বছরের বেশি ঐতিহ্যের ধারক চীনের উত্তরাঞ্চলের শহর ডালিয়ান বর্তমানে উত্তর-পূর্ব এশিয়ার নৌবাণিজ্যেরও গুরুত্বপূর্ণ কেন্দ্র। বিশ্বের অন্যতম শীর্ষস্থানীয় শিপইয়ার্ড ডিএসআইসি ছাড়া ছোট-বড় মিলিয়ে অন্তত ১৫০টি জাহাজ নির্মাণ ইয়ার্ড রয়েছে ডালিয়ান এবং সংলগ্ন সারকাম-বোহাই সমুদ্রাঞ্চলে। শিপবিল্ডিং খাতে অত্যাধুনিক মেরিন টেকনোলজি এবং ইকুইপমেন্ট প্রদর্শন ও ব্যবহারের মাধ্যমে এখানকার ভারী শিল্পকে আন্তর্জাতিক জাহাজ নির্মাণ বাজারের কাছে আরো আকর্ষণীয় করে তুলতে এ এক্সিবিশনের আয়োজন করে শিপটেক চায়না।

বিস্তারিত: https://bit.ly/33L6vP2

ইন্টারন্যাশনাল গ্রিন শিপিং অ্যান্ড টেকনোলজি সামিট

১৫-১৬ ডিসেম্বর ২০২০, এথেন্স, গ্রিস

ইইউ ২০২০ অনুযায়ী সমুদ্র এবং পরিবেশ দূষণ কমিয়ে ভেসেলের দক্ষতা ও কার্যক্ষমতা বৃদ্ধির উপায় খুঁজতে এথেন্স বন্দরের আয়োজনে হতে যাচ্ছে এই আন্তর্জাতিক সম্মেলন। বিশ্বের মেরিটাইম বিশেষজ্ঞরা এবং প্রভাবশালী শিপিং কোম্পানিগুলো গ্রিন শিপিং ব্যবস্থা গড়ে তুলতে করণীয় এবং কার্যকর প্রযুক্তি সম্পর্কে মত বিনিময় করবেন এখানে। এলএনজির ব্যবহার, স্মার্ট শিপবিল্ডিং, কার্বন-নিউট্রাল জ্বালানি ব্যবহারে শিপ প্রপালশন কমে যাওয়া রোধকল্পে ভিন্ন ভিন্ন সেশন থাকছে সম্মেলনের দুদিনে।

বিস্তারিত: https://gst.global/

বেল্ট অ্যান্ড রোড সামিট ২০২০

৩০ নভেম্বর-১ ডিসেম্বর ২০২০, হংকং

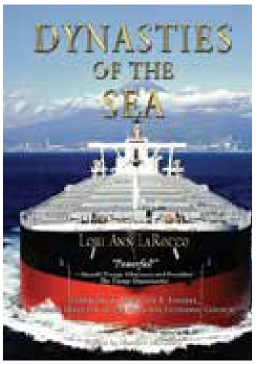
বৈশ্বিক মহামারি জনিত দুর্যোগে পড়ে বেশ কয়েকবার পিছিয়ে যাওয়ার পর অবশেষে ৩০ নভেম্বর হংকংয়ে অনুষ্ঠিত হতে যাচ্ছে বহুল প্রত্যাশিত পঞ্চম বেল্ট অ্যান্ড রোড সামিট ২০২০। চীন এবং বেল্ট অ্যান্ড ইনিশিয়েটিভের সাথে যুক্ত দেশসমূহের সরকারি উচ্চপদস্থ কর্মকর্তা, আন্তর্জাতিক সংস্থার প্রতিনিধি, ব্যবসায়িক নেতৃবৃন্দের উপস্থিতিতে বহুপক্ষীয় সহায়তার উদ্দেশে পারস্পরিক মতবিনিময় হবে এখানে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/37BXzwj

গ্রন্থ পরিচিতি

ডাইন্যাস্টিস অব দ্য সি: দ্য শিপওনার্স অ্যান্ড ফিন্যানশিয়ারস হু এক্সপান্ডেড দ্য এরা অব ফ্রি ট্রেড

লোরি অ্যান লারোকো



আন্তর্জাতিক মুক্ত বাণিজ্য এবং অর্থনৈতিক উন্নয়নের পেছনে সবচেয়ে ক্ষমতাধর অবস্থানে রয়েছে বিশ্ব নৌবাণিজ্যের শীর্ষস্থানীয় শিপিং কোম্পানিগুলো। মোনাকো থেকে হংকং, লন্ডন থেকে এথেন্স, সিঙ্গাপুর থেকে অসলো–পৃথিবীর সর্বত্রই জাহাজমালিক এবং এ খাতে বিনিয়োগকারীরা বহু দিনের প্রচলিত বাণিজ্যের ধারাকে আমূল বদলে বন্দর ব্যবস্থা, শুল্কায়ন প্রক্রিয়াকে আজকের গতিশীল চেহারায় এনেছেন। ব্রাজিলের কৃষিপণ্য আরবে, অস্ট্রেলিয়ার আকরিক লৌহ চীনে, মধ্যপ্রাচ্যের খনিজ তেল আমেরিকায় চলাচলের পথ সুগম করে আক্ষরিক অর্থেই বৈশ্বিক উন্নয়নের মাধ্যমে গোটা পৃথিবীকে এক সুতোয় বেঁধে রেখেছেন তারা। আবার লাভজনক ও গুরুত্বপূর্ণ হওয়ার পাশাপাশি নৌবাণিজ্যের বাজার খুবই অস্থিতিশীল। ভৌগোলিক রাজনীতি, সংস্কৃতি থেকে শুরু করে আবহাওয়ার ধাক্কা সামলে চলতে হয় এখানে বিনিয়োগকারীদের।

এত সব চালেঞ্জ জয় করে কীভাবে আন্তর্জাতিক শিপিং টাইকুন হয়ে উঠেছেন একেক জন? লোইস কর্পোরেশনের জিম টিশ, ফ্রন্টলাইন লিমিটেডের জন ফ্রেডরিকসেন, ন্যাভিওস মেরিটাইম হোল্ডিংয়ের অ্যাঞ্জেলিকি ফ্র্যানগু, টি কে কর্পোরেশনের পিটার ইভানসেন, ড্রেইফাস আর্মেচার গ্রুপের ফিলিপে লুইস-ড্রেইফাস, ডিভিবি ব্যাংকের ড্যাগফিন লুনডে, ওভারসিজ শিপহোল্ডিং গ্রুপের মর্টেন আর্নটজেন, ডব্লিউএল রস অ্যান্ড কোম্পানির উইলবার রসসহ শিপিং ইন্ডাস্ট্রির শীর্ষস্থানীয় বেশ কয়েকটি প্রতিষ্ঠানের মালিকের জবানিতে লেখা হয়েছে ডাইন্যাস্টিস অব দ্য সি: দ্য শিপওনার্স অ্যান্ড ফিন্যানশিয়ারস হু এক্সপান্ডেড দ্য এরা অব ফ্রি ট্রেড। রাজনৈতিক, অর্থনৈতিক ও পরিবেশগত বিভিন্ন পরিবর্তন সামলে আগামী দিনে নৌপরিবহন শিল্পের সম্ভাব্য চেহারা নিয়ে বর্তমান প্রজন্মের শিপিং ম্যাগনেটরা স্বতঃস্ফূর্ত এবং খোলামেলা আলোচনা করেছেন মার্কিন সাংবাদিক লোরি অ্যান লারোকোর বইতে। শিপিং ব্যবসায় ২০ জন বিখ্যাত ব্যক্তিত্ব তথা প্রতিষ্ঠানের নানা উত্থান-পতন, নাটকীয় বাঁকবদল উঠে এসেছে এখানে। যদি কারো মনে হয় শিপিং ইন্ডাস্ট্রি একঘেয়ে বা বৈচিত্র্যহীন, তাহলে সে যেন ডাইন্যাস্টিস অব দ্য সি পড়ে নেয়–এ কথা লিখেছে খোদ নিউইয়র্ক টাইমস।

২৯০ পৃষ্ঠার বইটি ২০১২ সালে প্রথমবারের মতো প্রকাশ করে মেরিন মানি ইনকর্পোরেটেড। ২৫ মার্কিন ডলারে হার্ডকভার, ১৫ ডলারে পেপারব্যাক এবং ১০ ডলারে কিন্ডল সংস্করণ মিলবে অ্যামাজনে।

আইএসবিএন ১০: ০৯৮৩৭১৬৩৩১
আইএসবিএন ১৩: ৯৭৮-০৯৮৩৭১৬৩৩৪।

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

ক্রস স্টাফ

প্রাচীন ও মধ্যযুগে বহুল ব্যবহৃত নেভিগেশনাল ইকুইপমেন্ট ক্রস স্টাফ, যাকে স্থানভেদে ফোর-স্টাফ বা জ্যাকব'স স্টাফ নামে ডাকা হতো। খ্রিস্টপূর্ব ৪০০ শতক থেকে শুরু করে ১৮ শতাব্দীর মধ্যভাগ পর্যন্ত সমুদ্রপৃষ্ঠ এবং দিগন্ত রেখায় কোনো বস্তুর উচ্চতা ও দূরত্ব মাপতে নাবিকদের কাছে নির্ভরযোগ্য যন্ত্র ছিল এটি। দিগন্ত রেখার সাথে দিনের বেলায় সূর্য এবং রাতে শুকতারা বা অপর কোনো উজ্জ্বল নক্ষত্র যে কোণ উৎপন্ন করে, সেটি মাপা যায় ক্রস স্টাফের ১০, ৩০, ৬০ ও ৯০ ডিগ্রি কোণ চিহ্নিত ট্রানসম নামক একটি অংশের সাহায্যে। কৌণিক মান জানা থাকলে একজন নাবিক সহজেই নিজের অবস্থান, জাহাজের অভিমুখ, ল্যাটিচিউড এবং লংগিচিউড বের করতে পারেন।

ইতিহাসবিদদের মতে, প্রাচীন মেসোপটেমিয়ার (বর্তমান ইরাক) ক্যালডীয় সভ্যতার নাবিকদের হাতে ক্রস স্টাফের জন্ম হলেও একে নিখুঁত করে তোলার কৃতিত্ব আরবদের। ধীরে ধীরে পারস্য অঞ্চলেও জনপ্রিয় হয়ে ওঠে ক্রস স্টাফ। দ্বাদশ শতাব্দীতে ইউরোপ-এশিয়ার মধ্যবর্তী বাণিজ্য বৃদ্ধি পেলে ক্রস স্টাফ প্রথমে দক্ষিণ, পরে উত্তর ইউরোপেও জনপ্রিয় হয়ে ওঠে। কাঠের নির্মিত এবং নড়ানো যায় এমন চারটি কাঠের হাতল পরস্পর ছেদ করে যে ক্রস আকৃতি তৈরি করে, তার ছেদন বিন্দুকে চোখের কাছে ধরে একজন নেভিগেটর কোনো কিছুর উচ্চতা নির্ণয় করতে পারেন।

ক্রস স্টাফ ব্যবহারে চ্যালেঞ্জও কম ছিল না। সূর্যের দিকে তাকিয়ে যেসব নাবিক নিয়মিত কোণ মাপতেন, তাদের চোখের স্থায়ী ক্ষতি বা দৃষ্টিশক্তি হারিয়ে ফেলার মতো ঘটনা ঘটত প্রায়ই। আবার ক্রস স্টাফ ব্যবহারকারীকে দুদিকে একই সাথে চোখ রাখতে হতো, যন্ত্রের নিচের অংশ দিগন্তে এবং উপরের অংশ সূর্য বা নক্ষত্রের দিকে। নইলে হিসাবে বড় ধরনের গরমিল দেখা দেওয়ার সম্ভাবনা থাকে। ১৭৫০ সালের দিকে অকটেন্ট আবিষ্কার হওয়ার পর ধীরে ধীরে কালের গহ্বরে হারিয়ে যায় ক্রস স্টাফ।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

টম ক্রিয়েন

বিশ শতকের একেবারে প্রথমদিকে পরিচালিত তিনটি অ্যান্টার্কটিক অভিযানের সদস্য ছিলেন বিশ্বখ্যাত সমুদ্র অভিযাত্রী টম ক্রিয়েন। আয়ারল্যান্ডের গর্টাকুরাউনে ১৮৭৭ সালে জন্ম নেওয়া এ দুঃসাহসী নাবিক অ্যাডভেঞ্চারের নেশায় মাত্র ১৫ বছর বয়সে পিতা-মাতাকে না বলেই নাম লেখান ব্রিটিশ রয়েল নেভিতে। ১৯০১ সালে নিউজিল্যান্ডে দায়িত্ব পালনের সময় রবার্ট ফ্যালকন স্কটের ১৯০১-১৯০৪ ডিসকভারি জাহাজের অ্যান্টার্কটিক এক্সপিডিশনে যোগ দেন। ১৯০২ সালের শীত মৌসুমে অ্যান্টার্কটিক প্যাক আইসে আটকে যায় ডিসকভারি। জাহাজসহ পুরো শীতকাল বরফে আটকে থাকার পর ১৯০৪ সালের ফেব্রুয়ারিতে বরফ গলে আসার বদৌলতে ক্রিয়েনসহ বাকি নাবিকেরা মুক্তি পান।

১৯১০ সালে টেরা নোভা এক্সপিডিশনের জন্য আবারো ক্রিয়েনকে বেছে নেন স্কট। অভিযানের এক পর্যায়ে চরম প্রতিকূল অবস্থায় টানা ১৮ ঘণ্টা ট্রেকিং করে সঙ্গী লেফটেন্যান্ট ইভানসের জীবন বাঁচান ক্রিয়েন। অদম্য শারীরিক-মানসিক শক্তি এবং মানবিকতা প্রদর্শনের স্বীকৃতি হিসেবে তাঁকে সম্মানজনক অ্যালবার্ট মেডালে ভূষিত করে ব্রিটিশ সরকার।

১৯১৪ সালে তৃতীয় এবং শেষবারের অ্যান্টার্কটিক অভিযানে টম ক্রিয়েনদের জাহাজ এনডুরেন্সও বরফে আটকে যায় এবং শেষ পর্যন্ত বরফের চাপে চূর্ণ হয়ে যায়। এর আগেই ছোট কয়েকটি লাইফবোটে করে নাবিকেরা জীবন বাঁচান, দাঁড় টেনে উপস্থিত হন এলিফ্যান্ট আইল্যান্ডে। সেখান থেকে টম ক্রিয়েনসহ ছয়জন সাহায্যের আশায় জেমস কেয়ার্ডের লাইফবোটে বেরিয়ে পড়েন। তাদের অসীম বীরত্বপূর্ণ অভিযানের ফলেই এলিফ্যান্ট আইল্যান্ডে আটকে পড়া বাকি ২২ নাবিককে পরবর্তীতে উদ্ধার করা সম্ভব হয়।

১৯৩৮ সালে অ্যাপেনডিক্স ফেটে মৃত্যু হয় এই অসম সাহসী নৌ-অভিযাত্রীর।

২৩ সেপ্টেম্বর হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে চুক্তি সইয়ের মধ্য দিয়ে মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণে জাপানের নিপ্পন কোয়ে যৌথ কোম্পানি এবং জাপানের ওরিয়েন্টাল কনসালট্যান্ট গ্লোবাল কোম্পানি লিমিটেড যৌথ কোম্পানিকে পরামর্শক হিসেবে চূড়ান্ত নিয়োগ দেওয়া হয়েছে

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণে পরামর্শক নিয়োগ

কক্সবাজারের মহেশখালী উপজেলার মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ প্রক্রিয়ায় পরামর্শক নিয়োগে চুক্তি হয়েছে। দুই পরামর্শক প্রতিষ্ঠানে বাংলাদেশের ব্যয় হবে ৭০০ কোটি টাকা। ২৩ সেপ্টেম্বর হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে এ সংক্রান্ত দুটি চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর প্রকল্পের চট্টগ্রাম বন্দর অংশের প্রকল্প পরিচালক জাফর আলম এবং জাপানের নিপ্পন কোয়ের প্রতিনিধি নাওকি কুডো চুক্তিপত্রে স্বাক্ষর করেন। মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্পের (বন্দর সংযোগ সড়ক অংশ) সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের (আরএইচডি) কার্যক্রম সংক্রান্ত প্রকল্প পরিচালক মো. সাদেকুল ইসলাম এবং জাপানের ওরিয়েন্টাল কনসালট্যান্ট গ্লোবাল কোম্পানি লিমিটেডের প্রতিনিধি শুনজি ইউশিহারা সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগ সংক্রান্ত চুক্তিপত্রে স্বাক্ষর করেন। এতে ভার্চুয়ালি সংযুক্ত ছিলেন পরিকল্পনামন্ত্রী এম এ মান্নান এবং নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী।

সমুদ্রের ১৮ দশমিক ৫ মিটার গভীরতার বন্দর নির্মাণ প্রক্রিয়ায় পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগের মাধ্যমে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পথে এগিয়ে নিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। জাপানের নিপ্পন কোয়ে যৌথ কোম্পানি এবং জাপানের ওরিয়েন্টাল কনসালট্যান্ট গ্লোবাল কোম্পানি লিমিটেড যৌথ কোম্পানি দুটিকে প্রকল্পটির পরামর্শক হিসেবে চূড়ান্ত নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। নিপ্পন কোয়ে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের পক্ষ থেকে প্রকল্পের যাবতীয় ডিজাইন, ব্যয় নির্ধারণ, টেন্ডার ডকুমেন্টস তৈরি এবং অবকাঠামোগত নির্মাণের বিষয়গুলো মনিটরিং ও তদারকি করা হবে। পরে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ইকুইপমেন্ট সংগ্রহ থেকে শুরু করে বন্দর চালু করে দেওয়ার বিষয়টি সমন্বয় করবে। তারা বন্দর চালু হওয়ার এক বছর পর্যন্ত পরামর্শক প্রতিষ্ঠান হিসেবে প্রয়োজনীয় সব ধরনের সাপোর্ট দেবে। এজন্য প্রতিষ্ঠানটিকে ২৩৪ কোটি টাকা দেওয়া হবে। ওরিয়েন্টাল কনসালট্যান্ট গ্লোবাল কোম্পানি লিমিটেড প্রকল্পের (বন্দর সংযোগ সড়ক অংশ) সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের কার্যক্রম সংক্রান্ত পরামর্শ প্রদান করবে। এজন্য ব্যয় হবে ৪৬৬ কোটি টাকা।

শতভাগ সিসিটিভি ক্যামেরার আওতায় আসছে চট্টগ্রাম বন্দর

আগামী তিন মাসের মধ্যে দেশের প্রধান সমুদ্রবন্দরের এনসিটি, সিসিটি, জিসিবিসহ সকল জেটি ও ইয়ার্ডের শতভাগ ক্লোজ সার্কিট ক্যামেরার (সিসিটিভি) আওতায় আসছে। ইতিমধ্যে নতুন-পুরনো মিলে বসানো হয়েছে ৫১৩টি সিসিটিভি ক্যামেরা। এর সঙ্গে কয়েক মাসের মধ্যে যুক্ত হবে আরো তিন শতাধিক ক্যামেরা।

ইন্টারন্যাশনাল শিপ অ্যান্ড পোর্ট ফ্যাসিলিটি সিকিউরিটি (আইএসপিএস) কমপ্লায়েন্সের জন্য বন্দরের শতভাগ এলাকা সিসিটিভির আওতায় আনা বাধ্যতামূলক। এরই অংশ হিসেবে সিসিটিভির সংখ্যা বাড়ানো হচ্ছে। সিসিটিভি বাড়ানোর ফলে ইতিমধ্যে বেশ কয়েকটি চুরির অপচেষ্টা ধরা পড়েছে। এটি শুধু কনটেইনার, ইয়ার্ড, শেড, জাহাজ থেকে পণ্য চুরি বন্ধ নয়, দুর্ঘটনার ঝুঁকি হ্রাস করে সামগ্রিক সুরক্ষা ও নিরাপত্তা বাড়িয়েছে বন্দরের।

২৭ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রাম বন্দরের ৪ নম্বর গেট সংলগ্ন নিরাপত্তা বিভাগের দপ্তর সংলগ্ন এলাকায় উদ্বোধন করা হয়েছে 'চিটাগং পোর্ট সিসিটিভি কমান্ড অ্যান্ড কন্ট্রোল সেন্টার'। উদ্বোধন করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এসএম আবুল কালাম আজাদ।

পর্ষদ সদস্য কমডোর এম শফিউল বারী বলেন, "বঙ্গবন্ধু জন্মশতবর্ষ উপলক্ষে যেসব উন্নয়ন প্রকল্প বন্দর কর্তৃপক্ষ বাস্তবায়ন করছে, তারই একটি হলো চিটাগং পোর্ট সিসিটিভি কমান্ড অ্যান্ড কন্ট্রোল সেন্টার। এখান থেকে পুরো বন্দরের সব সিসিটিভি ক্যামেরা মনিটরিং করা হবে।"

তিনি বলেন, "ইতিমধ্যে সিসিটিভির সহায়তায় আমরা বেশ কয়েকটি চুরির অপচেষ্টা ধরতে পেরেছি। আইএসপিএস কমপ্লায়েন্সের জন্যও আমাদের পুরো বন্দরকে সিসিটিভির আওতায় নিয়ে আসতে হবে। আগামী তিন মাসের মধ্যে আরো তিন শতাধিক ক্যামেরা স্থাপনের কাজ সম্পন্ন হবে। তখন বন্দরের শতভাগ এলাকা সিসিটিভির আওতায় চলে আসবে।"

বন্দর সচিব মো. ওমর ফারুক বলেন, "চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ডিজিটালাইজেশনে সবসময় আন্তরিক। ইতিমধ্যে বন্দর চ্যানেলে দেশি-বিদেশি জাহাজ নিরাপদে আনা-নেওয়ার জন্য শক্তিশালী ক্যামেরা নিয়ন্ত্রিত ভিটিএমআইএস সিস্টেম, কনটেইনার টার্মিনাল ও ইয়ার্ডের জন্য সিটিএমএস সিস্টেম চালু করেছে। সিসিটিভি ক্যামেরাও গুরুত্বপূর্ণ স্থানে ছিল, সম্প্রতি ক্যামেরার সংখ্যা বাড়ানো হয়েছে। এ ধারাবাহিকতা অব্যাহত থাকবে।"

সক্ষমতা ছাড়িয়েও অব্যাহত রয়েছে বন্দরের প্রবৃদ্ধি

দেশের প্রধান চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দরের পণ্য ওঠানামার সক্ষমতা দুই বছর আগেই পূর্ণ হয়েছে। বর্তমানে সক্ষমতার বেশি পণ্য ওঠানামা-পরিবহন হচ্ছে এই বন্দর দিয়ে। বিদেশি কনসালট্যান্সি প্রতিষ্ঠানের জরিপেও লক্ষ্যমাত্রা ছাড়িয়ে গেছে এই বন্দর।

২০১৮ সালের আগ পর্যন্ত কনটেইনার পণ্য ওঠানামা বেড়েছে প্রতি বছর তিন লাখ একক; গত দুই অর্থবছরে সেটি বাড়ছে এক লাখ একক করে। আর সাধারণ পণ্য ওঠানামার প্রবৃদ্ধিও হচ্ছে সাড়ে ৩ শতাংশ। ২০১৮ সালের আগে যা ছিল সর্বোচ্চ ১৬ শতাংশ। ২০০৭ সালের পর বন্দরে নতুন কোনো জেটি যোগ হয়নি। যোগ হয়েছে কনটেইনার রাখার ইয়ার্ড, কিন্তু তা চাহিদার তুলনায় অপ্রতুল। এরপরও বন্দর কর্তৃপক্ষ আধুনিক কিছু যন্ত্রপাতি যোগ করে এবং নিজস্ব কিছু কৌশল প্রয়োগ করে বাড়তি প্রবৃদ্ধি সামাল দিচ্ছে।

বন্দর ব্যবহারকারীরা বলেন, বাড়তি প্রবৃদ্ধি সামাল দিতে গিয়ে সবচেয়ে বেশি হিমশিম খেতে হয় বছরের নির্দিষ্ট কিছু সময়ে। বাজেট ঘোষণার আগে-পরে, রমজানের আগে, বৃষ্টিসহ প্রাকৃতিক দুর্যোগ ঘটলেই জাহাজ ও কনটেইনারজটের পরিস্থিতি তৈরি হয় বন্দরে। এখন বন্দরে একটি কনটেইনার জাহাজ বহির্নোঙরে এসে দিনে দিনে জেটিতে ভিড়তে পারছে। ব্যবসায়ীরা বলেন, দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ধরে রাখতে বন্দরের সক্ষমতা বাড়ানো জরুরি। সরকার প্রবৃদ্ধি ধরে রাখতে প্রচুর বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল তৈরি করছে; সেই বিনিয়োগ আনতে গেলে দ্রুত বন্দরগুলোর সক্ষমতা বাড়ানো ও নির্মাণ শেষ করতে হবে।

ধারাবাহিকভাবে এগিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর। কনটেইনার ওঠানামায় বিশ্বের ১০০ শীর্ষ সমুদ্রবন্দরের মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দর এখন ৫৮তম অবস্থানে উঠে এসেছে। অথচ ২০০৯ সালে দেশের প্রধান এই সমুদ্রবন্দরের অবস্থান ছিল ৯৮তম। করোনাকালীন লকডাউনের সময় ২৪ ঘণ্টা সচল রেখে পণ্য ওঠানামা করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। করোনা-পরবর্তী বিশ্বের অর্থনীতিতে অচলাবস্থা চললেও ঘুরে দাঁড়িয়েছে বাংলাদেশ; আর এতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকায় ছিল চট্টগ্রাম বন্দর।

ভারত-বাংলাদেশ নৌ প্রটোকলে সম্প্রতি সংযুক্ত দাউদকান্দি (কুমিল্লা)-সোনামুড়া (ত্রিপুরার সিপাহিজলা জেলা) রুটে 'ট্রায়াল রানের' অংশ হিসেবে বাংলাদেশ থেকে ৫০ টন সিমেন্টবাহী একটি নৌযান ৫ সেপ্টেম্বর সোনামুড়া নৌবন্দরের উদ্দেশে যাত্রা করে

বন্দরের সক্ষমতা বাড়াতে ২০২১ সালের জুনে চারটি জেটি নিয়ে চালু হচ্ছে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল; এর মাধ্যমে বছরে চার লাখ একক কনটেইনার ওঠানামা করানো যাবে। বে টার্মিনালের কনসালট্যান্ট নিয়োগ হচ্ছে, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণও ২০২১ সালের শেষে শুরু হবে।

এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণে সিডিএকে ছয় শর্ত চট্টগ্রাম বন্দরের

চট্টগ্রামে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণের ক্ষেত্রে বাস্তবায়নকারী সংস্থা চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষকে (সিডিএ) ছয়টি সুনির্দিষ্ট শর্ত দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। প্রকল্পের অধীন নির্দিষ্ট একটি এলাকায় কাজ শুরুর আগে সেখানকার কর্মপরিকল্পনা চাওয়ার পাশাপাশি সংশ্লিষ্ট এলাকার যানজট নিরসনে ইউলুপ তৈরির কথাও এসব শর্তে বলা হয়েছে।

বন্দরনগরী চট্টগ্রামের অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে এখন পর্যন্ত গৃহীত সবচেয়ে ব্যয়বহুল প্রকল্প চট্টগ্রাম এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে। মূলত শহর থেকে শাহ আমানত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে যাতায়াতের দূরত্ব কমাতে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ নিয়েছে সিডিএ। এর মধ্যে নগরের বারিক বিল্ডিং মোড় থেকে সল্টগোলা পর্যন্ত অংশে চট্টগ্রাম বন্দরের মূল জেটিগুলোর অবস্থান হওয়ায় প্রকল্পটির সঙ্গে এখন চট্টগ্রাম বন্দরের পরিচালন কার্যক্রম ও নিরাপত্তার বিষয়টিও জড়িয়ে গিয়েছে। এরই পরিপ্রেক্ষিতে নির্মাণাধীন এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে বাস্তবায়নে সিডিএকে ছয়টি সুনির্দিষ্ট শর্ত দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

চট্টগ্রাম বন্দরের দেওয়া শর্তগুলোর মধ্যে প্রথমটি হলো নগরীর বারিক বিল্ডিং এলাকা থেকে সল্টগোলা অংশে নির্মাণকাজের আগে থেকেই বন্দরকে সময়ে সময়ে ওয়ার্ক প্ল্যান দিতে হবে। এ ওয়ার্ক প্ল্যানের বাইরে কোনোভাবেই কাজ করা যাবে না। এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণের কারণে বন্দরের নিরাপত্তা ও আমদানি-রপ্তানি পণ্যবাহী গাড়ি চলাচলে যাতে ব্যাঘাত না ঘটে। সংশ্লিষ্ট এলাকায় যানজট যাতে সহনীয় অবস্থার বাইরে না যায়, সেটিও নিশ্চিত করতে হবে। একই সঙ্গে বন্দর সংলগ্ন এলাকার কাজ দ্রুত শেষ করার পদক্ষেপ নিতে হবে।

দ্বিতীয় শর্ত হলো যানজট নিরসনে একটি ইউলুপ তৈরি করতে হবে। এক্ষেত্রে বন্দর কর্তৃপক্ষের পর্যবেক্ষণ হলো চট্টগ্রাম বন্দরের ভেতরে প্রতিদিন ছয়-সাত হাজার ভারী যানবাহন আসা-যাওয়া করে। নগরীর কাঠগড় এলাকা থেকে আসা পণ্যবাহী যানবাহনগুলো ডানদিকে নিউমুরিং যাওয়ার পথে বড় আকারের যানজট তৈরি করে। শর্তে এ যানজট নিরসনে সিডিএকে একটি ইউলুপ তৈরির উদ্যোগ নিতে বলা হয়েছে।

তৃতীয় শর্ত হলো বন্দর এলাকায় এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে প্রকল্পের যে সাড়ে ছয় একর জায়গা পড়েছে, তার মূল্য বিধি অনুযায়ী (তিন গুণ) পরিশোধ করতে হবে।

বাকি তিন শর্তে বলা হয়েছে, পূর্ব প্রতিশ্রুতি অনুযায়ী নগরীর বড়পোল থেকে আনন্দবাজার পর্যন্ত চার লেনবিশিষ্ট ৬০ ফুট রাস্তা করে দিতে হবে সিডিএকে। এ সড়কটি সরাসরি লিংক রোডে গিয়ে উঠবে। এছাড়া বন্দরের লিজভুক্ত যে জমি আছে, তার কাঠামোগত ক্ষতিপূরণের দায় বন্দর কর্তৃপক্ষ নেবে না। এ বিষয়ে সরাসরি দরকষাকষি করে সিডিএকেই ব্যবস্থা নিতে হবে। পাশাপাশি বন্দর এলাকার বেসরকারি মালিকানাধীন প্রায় সাড়ে তিন একর জায়গার আর্থিক বিষয় নিষ্পন্ন করার বিষয়েও উদ্যোগ নিতে হবে।

নৌপথে কুমিল্লা-ত্রিপুরার ট্রায়াল রান

অভ্যন্তরীণ নৌপথে ভারতের ত্রিপুরা রাজ্যের সঙ্গে বাংলাদেশের কানেক্টিভিটি চালু হয়েছে। এর ফলে দুই দেশের মধ্যে অভ্যন্তরীণ নৌপথে ট্রানজিট ও বাণিজ্য প্রটোকলের (পিআইডব্লিউটিটি) আওতায় ভারতের ত্রিপুরা রাজ্য প্রথমবারের মতো বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে ভারতের জাতীয় নৌপথের সঙ্গে যুক্ত হয়েছে। নৌ প্রটোকলে সম্প্রতি সংযুক্ত দাউদকান্দি (কুমিল্লা)-সোনামুড়া (ত্রিপুরার সিপাহিজলা জেলা) রুটে 'ট্রায়াল রানের' অংশ হিসেবে বাংলাদেশ থেকে ৫০ টন সিমেন্টবাহী একটি নৌযান ৫ সেপ্টেম্বর সোনামুড়া নৌবন্দরে পৌঁছে। ত্রিপুরা রাজ্যের মুখ্যমন্ত্রী বিপ্লব কুমার দেব সোনামুড়ায় ওই ট্রায়াল রানকে স্বাগত জানান। বাংলাদেশে ভারতের হাইকমিশনার রিভা গাঙ্গুলি দাস এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

কুমিল্লার বিবিরবাজার গোমতীর অংশে ৫ সেপ্টেম্বর বাংলাদেশ-ভারত পরীক্ষামূলক নৌ চলাচল উদ্বোধন করেন বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান গোলাম সাদেক। উদ্বোধনের পরই ৫০ টন সিমেন্টবাহী একটি ট্রলার ত্রিপুরার সোনামুড়া বন্দরের উদ্দেশে রওনা হয়। তবে ট্রলারটি যাত্রা শুরুর পর কুমিল্লা সদর উপজেলার বিবিরবাজার এলাকায় নাব্যতা সংকটের কারণে আটকে যায়। বাংলাদেশের সিমেন্টবোঝাই নৌযানটি মুন্সীগঞ্জ থেকে যাত্রা শুরু করে ৩ সেপ্টেম্বর। গোমতী নদীতে ৯৩ কিলোমিটার পথ পাড়ি দিয়ে তা ত্রিপুরায় পৌঁছে।

বাংলাদেশের সঙ্গে নতুন রুটে কানেক্টিভিটি বিষয়ে ভারতের পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের মুখপাত্র অনুরাগ শ্রীবাস্তব বলেন, "১৯৭২ সালে বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে সই হওয়া নৌ প্রটোকলের মাধ্যমে বাণিজ্য, ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সঙ্গে অন্য অঞ্চলগুলোর কানেক্টিভিটি বেড়েছে। ওই প্রটোকলের আওতায় আটটি রুট দিয়ে বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ২০১৯ ও ২০২০ সালে ৩৫ লাখ টন কার্গো পরিবহন হয়েছে। আরো দুটি রুট যুক্ত করায় প্রটোকলের আওতায় মোট রুটের সংখ্যা ১০-এ উন্নীত হয়েছে।

আট লেনে উন্নীত হচ্ছে বন্দর টোল রোড

চট্টগ্রাম বন্দরের গাড়ির চাপ সামলাতে প্রায় ৮০০ কোটি টাকা ব্যয়ে আট লেনে উন্নীত করা হচ্ছে বন্দর টোল রোড। একই সাথে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ফৌজদারহাট পর্যন্ত সাড়ে ১২ কিলোমিটার দীর্ঘ এই টোল রোডকে যুক্ত করা হবে বে টার্মিনালের সাথে। ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের ফৌজদারহাট অংশে একটি লুপ নির্মাণ করে বিদ্যমান জট নিরসনেরও উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের (এডিবি) অর্থায়নে সড়ক ও জনপথ বিভাগ চট্টগ্রামের জন্য অত্যন্ত জরুরি এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ নিয়েছে।

বর্তমানে চট্টগ্রাম বন্দরে প্রতিদিন গড়ে পাঁচ হাজারেরও বেশি ট্রাক, কাভার্ড ভ্যান এবং কনটেইনার মোভার যাতায়াত করে। একই সাথে বিপুল সংখ্যক ব্যক্তিগত বাহনও বন্দরে যাতায়াত করে। বন্দরকেন্দ্রিক যানবাহনের বিশাল চাপ সামাল দেওয়ার জন্য বন্দরের নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল থেকে সীতাকুণ্ডের ফৌজদারহাট ক্যাডেট কলেজের সন্নিকটে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক পর্যন্ত ১২ দশমিক ৪৫ কিলোমিটার দীর্ঘ একটি রাস্তা নির্মাণ করা হয়। যাতে বিশ্বব্যাংক ব্যয় করে প্রায় ১০০ কোটি টাকা। রাস্তাটির কাজ শুরু হয় ২০০২ সালে। ২০০৭ সালে চালু হওয়ার পর বিশ্বব্যাংকের সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী রাস্তাটি টোল রোডে পরিণত হয়। প্রথমদিকে ব্যবহার কম থাকলেও বর্তমানে বন্দরকেন্দ্রিক গাড়ির বিশাল একটি অংশ এই রাস্তা দিয়ে চলাচল করে।

বন্দরকেন্দ্রিক গাড়ির চাপ সামলানো, বে টার্মিনালের গাড়ি চলাচল এবং আউটার রিং রোডের গাড়ির সুবিধা নিশ্চিত করতে দুই লেনের বিদ্যমান টোল রোডকে আট লেনে উন্নীত করার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। সড়কটি নির্মাণে শুধু আগামী ৫০ বছরের লক্ষ্যকেই সামনে নেওয়া হয়নি, একই সাথে বিশ্বমানের পরিকল্পনাকেও সামনে রাখা হচ্ছে। পরিকল্পনা অনুযায়ী দীর্ঘ টোল রোডের ফৌজদারহাট থেকে শুরু করে প্রথম আট কিলোমিটারকে আট লেন এবং বন্দর অংশের পরবর্তী সাড়ে চার কিলোমিটারকে ছয় লেনে উন্নীত করা হবে। অবশ্য এর মধ্যে দুই লেন সার্ভিস লেন হিসেবে থাকবে। বাকি ছয় লেন এবং চার লেনেই গাড়ি চলাচল করবে। এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক এই সড়কটির উন্নয়নে অর্থায়ন করছে। সড়কের ফৌজদারহাট অংশে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে বর্তমানে রাস্তা বন্ধ করে গাড়ি পারাপার করে। এতে প্রায় সময় দীর্ঘ যানজটের সৃষ্টি হয়। এই অবস্থার অবসানে ফৌজদারহাটে একটি 'ইউ' লুপ নির্মাণ করা হবে। বে টার্মিনালকে টোল রোডের সাথে যুক্ত করতে একটি ওভারপাসও নির্মাণ করা হবে। সড়ক ও

জনপথ বিভাগ প্রকল্পটি চূড়ান্ত করেছে।

আগস্টে পণ্য রপ্তানি বেড়েছে ৪.৩২ শতাংশ

করোনার বিপর্যয় কাটিয়ে উঠতে শুরু করেছে দেশের পণ্য রপ্তানি খাত। মহামারির ধাক্কায় গত এপ্রিল, মে ও জুন মাসে রপ্তানি কমলেও জুলাইয়ে দশমিক ৫৯ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হয়। আগস্টে এসে প্রবৃদ্ধি বেড়ে ৪ দশমিক ৩২ শতাংশ হয়েছে। ওই মাসে রপ্তানি হয়েছে ২৯৬ কোটি ৭১ লাখ ডলারের পণ্য।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) তথ্যানুযায়ী, চলতি ২০২০-২১ অর্থবছরের প্রথম দুই মাসে ৬৮৭ কোটি ৮০ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় আগের ২০১৯-২০ অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে ২ দশমিক ১৭ শতাংশ বেশি। আগের অর্থবছরের প্রথম দুই মাসে পণ্য রপ্তানি হয়েছে ৬৭৩ কোটি ডলারের।

ইপিবির তথ্যানুযায়ী, চলতি অর্থবছরের প্রথম দুই মাসে ৫৭১ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি হয়েছে। এই আয় গত বছরের একই সময়ের চেয়ে দশমিক শূন্য ৬ শতাংশ কম। সামগ্রিকভাবে পোশাক রপ্তানি কমলেও নিট পোশাকের রপ্তানি বেড়েছে ৬ দশমিক ৬৪ শতাংশ। অন্যদিকে ওভেন পোশাকের রপ্তানি কমেছে প্রায় ৭ শতাংশ।

চলতি অর্থবছরের প্রথম দুই মাসে পাট ও পাটপণ্যের রপ্তানি বেড়েছে ৪৯ দশমিক ৬৪ শতাংশ। রপ্তানি হয়েছে ১৯ কোটি ৫৩ লাখ ডলারের।

পাটের মতো কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য রপ্তানিতেও ভালো প্রবৃদ্ধি হয়েছে। অর্থবছরের প্রথম দুই মাসে কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্যে ১৭ কোটি ৮২ লাখ ডলারের রপ্তানিতে প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৩২ দশমিক ৬৪ শতাংশ।

এদিকে চামড়া ও চামড়াজাত পণ্যের রপ্তানি ঘুরে দাঁড়াতে পারছে না। অর্থবছরের প্রথম দুই মাসে ১৫ কোটি ডলারের চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় গত অর্থবছরের একই সময়ের চেয়ে ১৬ দশমিক ৫৪ শতাংশ কম। গত বছরের জুলাই-আগস্টে সাড়ে ১৮ কোটি ডলারের চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য রপ্তানি হয়েছিল।

অটোমোবাইল নীতিমালার খসড়া পুনর্মূল্যায়নের দাবি

অটোমোবাইল শিল্প উন্নয়ন নীতিমালার খসড়া পুনর্মূল্যায়নের দাবি জানিয়েছে বাংলাদেশ রিকন্ডিশন্ড ভেহিকলস ইমপোর্টার্স অ্যান্ড ডিলারস অ্যাসোসিয়েশন (বারভিডা)। তারা বলছে, প্রস্তাবিত নীতিমালায় দেশীয় গাড়ি উৎপাদনের নামে দেশের ভোক্তাদের প্রয়োজন ও পছন্দকে খর্ব করে তুলনামূলক নিম্নমানের গাড়ি বেশি দামে কিনতে বাধ্য করার তৎপরতা গ্রহণযোগ্য নয়।

ইকোনমিক রিপোর্টার্স ফোরামের (ইআরএফ) মিলনায়তনে ১৯ সেপ্টেম্বর আয়োজিত এক সংবাদ সম্মেলনে এসব কথা বলেন বারভিডার সভাপতি আবদুল হক। এতে বক্তব্য দেন সংগঠনটির সাবেক সভাপতি হাবিব উল্লাহ ডন, আবদুল হামিদ শরীফ, বর্তমান কমিটির সহসভাপতি মো. সাইফুল ইসলাম, কার্যনির্বাহী কমিটির সদস্য আবু হোসেন ভূঁইয়া, মো. ইউনুছ আলী প্রমুখ।

সংবাদ সম্মেলনে বারভিডা বলেছে, গাড়ির অভ্যন্তরীণ বাজার ন্যূনতম এক লাখ ইউনিট হলে নতুন গাড়ি শিল্প প্রতিষ্ঠা সম্ভব বলে প্রস্তাবিত নীতিমালায় উল্লেখ করা হয়েছে। তবে বাংলাদেশে বছরে গড়ে ২০ হাজার ইউনিট গাড়ি বিক্রি হয়। এমন পরিস্থিতিতে আন্তর্জাতিক কোম্পানির পক্ষে এখানে অটোমোবাইল শিল্প স্থাপন কতটুকু টেকসই হবে তা বিবেচ্য বিষয়। এছাড়া সংযোজনের ক্ষেত্রে স্থানীয় পর্যায়ে ৩০ শতাংশ যন্ত্রাংশ উৎপাদনের শর্ত থাকা দরকার।

বারভিডা সভাপতি আবদুল হক বলেন, "বাংলাদেশের আমদানিকারকেরা গাড়িভেদে ১২৭ থেকে ৮২৬ শতাংশ শুল্ক দিয়ে থাকেন। এই শুল্ক ও কর সরকারের রাজস্ব আয়ের অন্যতম উৎস। প্রস্তাবিত নীতিমালায় নতুন গাড়ির শিল্প স্থাপনের মাধ্যমে আহরিত রাজস্বের আকার কী হবে তা বিবেচনায় রাখা জরুরি।"

করোনায় বেড়েছে মাস্ক রপ্তানি

করোনাভাইরাসের কারণে বেড়েছে পারসোনাল প্রটেক্টিভ ইকুইপমেন্ট (পিপিই) বা ব্যক্তিগত সুরক্ষা সামগ্রীর চাহিদা। মহামারি দীর্ঘস্থায়ী হওয়ায় পিপিই গাউন ও মাস্কে নতুন সম্ভাবনা দেখছে দেশের তৈরি পোশাক খাত। কয়েকটি প্রতিষ্ঠানের বাইরে অন্যরা ভালো সাড়া না পেলেও মাস্কের রপ্তানি বেশ বেড়েছে।

উদ্যোক্তারা বলছেন, মহামারির কারণে সুরক্ষা সামগ্রীর চাহিদা বেড়েছে। ভালো সম্ভাবনা থাকায় অনেকেই বিনিয়োগ করেছেন। নতুন বিনিয়োগও আসছে। ফলে সামনের দিনগুলোতে সুরক্ষা সামগ্রী রপ্তানির আকার বাড়তে পারে। তৈরি পোশাক শিল্পের মালিকদের সংগঠন বিজিএমইএ জানায়, চলতি বছরের মার্চ থেকে জুলাই এই পাঁচ মাসে ২ কোটি ৬৯ লাখ ডলারের মাস্ক রপ্তানি হয়েছে। গত বছরের একই সময়ে রপ্তানি হয়েছিল ২৭ লাখ ডলারের মাস্ক। তাতে চলতি বছর মার্চ থেকে জুলাইয়ে মাস্কের রপ্তানি বেড়েছে ৮৮৩ শতাংশ।

বিজিএমইএর তথ্যানুযায়ী, গত জুনে ১ কোটি ৯ লাখ মাস্ক রপ্তানি হয়েছে। পরের মাসে সেটি বেড়ে ১ কোটি ২৪ লাখে গিয়ে দাঁড়ায়। গত বছরের তুলনায় চলতি বছরের জুলাইয়ে মাস্কের রপ্তানি বেড়েছে ১ হাজার ১১৭ শতাংশ।

ভারত ও যুক্তরাষ্ট্র ভিত্তিক বাজার গবেষণা ও কনসালটিং কোম্পানি গ্র্যান্ড ভিউ রিসার্চের তথ্যানুযায়ী, গত বছর বিশ্বব্যাপী ব্যক্তিগত সুরক্ষাসামগ্রীর বাজার ছিল ৫ হাজার ৯০০ কোটি ডলারের। ২০২৭ সালে সেটি বেড়ে ৮ হাজার ৪০০ কোটি ডলারে গিয়ে দাঁড়াবে।

অনলাইনেই ক্রেতা পাবেন পোশাক শিল্পের মালিকেরা

রপ্তানিমুখী তৈরি পোশাক শিল্পের ক্রেতা ও সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের মধ্যে সংযোগ ঘটাবে মার্চেন্ট বে। অনলাইনভিত্তিক এই ই-বিটুবি প্লাটফর্ম প্রাথমিকভাবে সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের ডিজিটাল প্রোফাইল প্রস্তুত করে তা যাচাই-বাছাই করে বৈশ্বিক ক্রেতাদের কাছে পৌঁছে দেবে। এছাড়া পোশাকের ক্রেতাদের সঙ্গে সরবরাহকারীদের দ্রুত সংযোগ স্থাপন, স্বচ্ছতার সঙ্গে আপডেট প্রদান, ক্রয়াদেশ প্রক্রিয়া প্রসেসিং ও উৎপাদন তদারকি করবে মার্চেন্ট বে।

মার্চেন্ট বে নামের এই প্লাটফর্মটি প্রতিষ্ঠা করেছে সায়েম গ্রুপ। বর্তমানে মার্চেন্ট বে'র সঙ্গে যুক্ত হয়েছে এক হাজারের বেশি পোশাক সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান। এতে ২২টি শ্রেণিতে মোট ৫০০-এর বেশি পণ্য অন্তর্ভুক্ত আছে।

ডাক ও টেলিযোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মন্ত্রী মোস্তাফা জব্বার ২৬ সেপ্টেম্বর অনলাইনে মার্চেন্ট বে'র উদ্বোধন করেন। অনুষ্ঠানে আরো অংশ নেন তৈরি পোশাক শিল্পের মালিকদের সংগঠন বিজিএমইএর সভাপতি রুবানা হক, ব্যবসায়ীদের শীর্ষ সংগঠন এফবিসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি সফিউল ইসলাম মহিউদ্দিন, সায়েম গ্রুপের প্রেসিডেন্ট মো. মনির হোসেন, মার্চেন্ট বে'র ব্যবস্থাপনা পরিচালক আবরার হোসেন সায়েম।

ডাক ও টেলিযোগাযোগমন্ত্রী মোস্তাফা জব্বার বলেন, "আশা করছি, এই প্লাটফর্মের মাধ্যমে আমাদের দেশের ব্যবসায়ীরা বিদেশি ক্রেতাদের সঙ্গে সহজে যোগাযোগের মাধ্যমে পণ্য রপ্তানিতে আরো ভূমিকা রাখতে পারবেন।" বিজিএমইএ সভাপতি রুবানা হক বলেন, "মার্চেন্ট বে একটি সময়োপযোগী উদ্যোগ। যেহেতু করোনার কারণে ক্রেতাদের আচার-আচরণে পরিবর্তন হচ্ছে, সেহেতু এই প্লাটফর্ম পোশাক শিল্পের সবার কাজে দেবে বলে আমার বিশ্বাস।"

পরিবেশবান্ধব জ্বালানি সরবরাহের সক্ষমতা অর্জন করল বিপিসি

পরিবেশবান্ধব জ্বালানি (নিম্নমাত্রার সালফারযুক্ত) সরবরাহের সক্ষমতা অর্জন করল রাষ্ট্রায়ত্ত তেল বিপণন প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন (বিপিসি)। এই সক্ষমতার সুবাদে এখন থেকে বিদেশি জাহাজেও জ্বালানি সরবরাহ করতে পারবে প্রতিষ্ঠানটি।

১৪ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রাম বন্দরের ডলফিন জেটির মেঘনা পেট্রোলিয়াম লিমিটেডের ডিপোতে এই নিম্নমাত্রার সালফারযুক্ত ফার্নেস অয়েল খালাস শুরু করে বিপিসি। দেশে প্রথমবারের মতো সিঙ্গাপুর থেকে আমদানি করা হলো নিম্নমাত্রার সালফারযুক্ত ফার্নেস অয়েল। এতদিন আমাদের দেশে ৩ দশমিক ৫

চলতি বছরের মার্চ থেকে জুলাই এই পাঁচ মাসে ২ কোটি ৬৯ লাখ ডলারের মাস্ক রপ্তানি হয়েছে, যা আগের বছরের একই সময় থেকে ৮৮৩ শতাংশ বেশি

শতাংশ মাত্রার সালফারযুক্ত ফার্নেস অয়েল ব্যবহার হতো।

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) শূন্য দশমিক ৫ শতাংশ মাত্রার সালফারসমৃদ্ধ তেল ব্যবহারের জন্য ছয় বছর আগে সদস্য দেশগুলোর প্রতি নির্দেশনা দিয়েছিল; যা চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে কার্যকর হয়। কিন্তু বাংলাদেশ নয় মাস পর এই জ্বালানি ব্যবহার শুরু করল।

বিপিসির চেয়ারম্যান সামছুর রহমান বলেন, "এতদিন আমাদের দেশ থেকে বিদেশি জাহাজগুলো জ্বালানি সংগ্রহ করতে পারত না। এখন আমরা সক্ষমতা অর্জন করলাম। এখন থেকে জাহাজে পরিবেশবান্ধব জ্বালানি (দশমিক ৫ শতাংশ মাত্রার) সরবরাহ করা সম্ভব হবে। বিদেশি জাহাজে এসব পরিবেশবান্ধব জ্বালানি সরবরাহের জন্য ১০টি বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে।"

প্রথম চালানে ১৫ হাজার মেট্রিক টন নিম্নমাত্রার সালফারযুক্ত ফার্নেস অয়েল আমদানি করা হয়েছে। দেশের অভ্যন্তরে এটি বিক্রি হবে লিটারপ্রতি ৩০ টাকা। সিঙ্গাপুরে আন্তর্জাতিক বাজারের সঙ্গে সামঞ্জস্য রেখে প্রতিদিন এর বাংকার মূল্য নির্ধারণ করা হবে বলে জানান বিপিসির চেয়ারম্যান।

আমদানিতে ই-পেমেন্ট বাধ্যতামূলক হচ্ছে

আমদানিতে শুল্ক-কর পরিশোধ করার ক্ষেত্রে স্বয়ংক্রিয়ভাবে ই-পেমেন্ট বাধ্যতামূলক করা হচ্ছে। জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) সম্প্রতি এই সিদ্ধান্ত নিয়েছে। এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমের মাধ্যমে স্বয়ংক্রিয় পদ্ধতিতে শুল্ক-কর ও মাশুল পরিশোধ করা যাবে।

কমলাপুরের আইসিডিতে ২০২১ সালের এপ্রিল থেকে সব ধরনের বিল অব এন্ট্রির বিপরীতে শুল্ক-কর পরিশোধ করতে হবে ই-পেমেন্টের মাধ্যমে। এটি পরীক্ষামূলকভাবে শুরু হবে। ওই বছরের জুলাই থেকে দেশের সব শুল্ক হাউস ও শুল্ক স্টেশনে ২ লাখ টাকার বেশি শুল্ক-কর হলে ই-পেমেন্ট করতে হবে। ২০২২ সালের জানুয়ারি মাসে ই-পেমেন্টের মাধ্যমে শুল্ক-কর পরিশোধের সীমা থাকবে না। এর পাশাপাশি অন্যান্য মাশুলও ই-পেমেন্টের আওতায় চলে আসবে।

এখন ই-পেমেন্ট ব্যবস্থা চালু থাকলেও অর্থ পরিশোধ বাধ্যতামূলক নয়। ফলে ই-পেমেন্ট করেন এমন আমদানিকারকের সংখ্যা খুবই কম। ২০১৭ সালে ই-পেমেন্ট ব্যবস্থা চালু করা হয়। কিন্তু তার কাঙ্ক্ষিত সুফল গত দুই বছরে মেলেনি। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে সবমিলিয়ে ই-পেমেন্টের মাধ্যমে ১ হাজার ১৩০ কোটি টাকার রাজস্ব পাওয়া গেছে। আর ২০১৯-২০ অর্থবছরের প্রথম নয় মাসে ৪ হাজার ৯১০ কোটি টাকা পাওয়া গেছে। বর্তমানে ১৭টি বাণিজ্যিক ব্যাংক ই-পেমেন্ট ব্যবস্থার সঙ্গে সম্পৃক্ত আছে।

ই-পেমেন্ট ব্যবস্থায় আমদানিকারক বা সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টের ব্যাংক হিসাব থেকে সরাসরি বাংলাদেশ ব্যাংকের মাধ্যমে সরকারি ট্রেজারিতে অর্থ পরিশোধ করা যায়। ফলে আমদানিকারক বা সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট নির্বিঘ্নে দ্রুত রাজস্ব পরিশোধ করতে পারবেন। এতে আমদানি-রপ্তানি পর্যায়ে শুল্ক-কর পরিশোধে জালিয়াতির ঝুঁকি কমে যাবে। কিছু পণ্য রপ্তানিতেও শুল্ক দিতে হয়।

এনবিআরের শুল্ক কর্মকর্তারা জানিয়েছেন, আমদানিকারকেরা ই-পেমেন্ট করলে দ্রুত রাজস্ব পরিশোধ করতে পারবেন। এতে জাল কাগজপত্র জমা দিয়ে রাজস্ব ফাঁকির প্রবণতাও কমে যাবে।

বন্দরে পণ্য চুরি করে পালানোর সময় ট্রাকসহ তিনজন আটক

চট্টগ্রাম বন্দর থেকে আমদানীকৃত পণ্য খালাসের সময় অতিরিক্ত দুই ট্রাক পণ্য চুরি করে পালানোর সময় জালিয়াতি চক্রকে গাড়িসহ আটক করেছে চট্টগ্রাম বন্দর নিরাপত্তা বিভাগ। ২৫ সেপ্টেম্বর নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনালের (এনসিটি) ডেলিভারি এলাকায় ওই জালিয়াতির ঘটনা ঘটে। গাড়িসহ আটক হওয়া দুই ট্রাক ড্রাইভার ও এক সিএন্ডএফ এজেন্টের জেটি সরকারকে বন্দর থানায় হস্তান্তর করা হয়েছে।

খান এন্টারপ্রাইজ নামের সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট আমদানীকৃত তিন কনটেইনার বেবি ডায়াপার খালাসের জন্য নয়টি খালি কাভার্ড ভ্যান বন্দরের এনসিটি ইয়ার্ডে প্রবেশ করায়। অথচ ওই তিন কনটেইনার পণ্য সাতটি গাড়িতেই খালাস করা সম্ভব ছিল। বাকি দুটি গাড়িতে তারা অন্য আমদানিকারকের ফ্যাব্রিকস পণ্য ভর্তি করার কাজ করছিল। ওই সময় এনসিটির ডেলিভারি ইয়ার্ডে সন্দেহ হলে গাড়ি দুটি তল্লাশি করেন বন্দরের নিরাপত্তা কর্মীরা। তাদের গেটপাস চেক করে দেখা যায় সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট খান এন্টারপ্রাইজের অনুকূলে গেটপাস ইস্যু করা গাড়িগুলো অন্য আমদানিকারকের পণ্য খালাসের প্রস্তুতি নিচ্ছে। অথচ ওই ফ্যাব্রিকস ভর্তি কনটেইনারের পণ্য ডেলিভারিকাজে নিয়োজিত ছিল সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট দুরন্ত ইন্টারন্যাশনাল। জালিয়াতি ধরা পড়লে কাভার্ড ভ্যান দুটিসহ দুই ড্রাইভারকে আটক করা হয়। এছাড়া খান এন্টারপ্রাইজের জেটি সরকার মো. গোলাম ফারুক খানকেও আটক করা হয়।

২১২ লট পণ্য নিলামে উঠছে

বন্দর থেকে ডেলিভারি না নেওয়া ২১২ লট পণ্য নিলামে উঠছে আগামী মাসে। এ পণ্যের মধ্যে রয়েছে বিভিন্ন ব্র্যান্ডের কয়েকটি গাড়ি, ইস্পাত পণ্য, পেঁয়াজ, রসুন, কেমিক্যাল, সিরামিক, প্লাস্টিক ও ফ্যাব্রিকস। কাস্টম কর্তৃপক্ষ এ নিলামের আয়োজন করেছে। ৭ অক্টোবর এ নিলাম অনুষ্ঠিত হতে যাচ্ছে। বন্দর ও কাস্টমসে গতিশীলতা বাড়াতে নিয়মিত নিলাম কার্যক্রমের অংশ হিসেবে এ লটগুলো নিলামে তোলা হচ্ছে। চট্টগ্রাম ও ঢাকায় একযোগে এ নিলাম কার্যক্রম শুরু হবে।

ছবিতে সংবাদ

চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের (সিডিএ) চেয়ারম্যান এম জহিরুল আলম দোভাষ ১৭ সেপ্টেম্বর বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

২৭ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রাম বন্দর সিসিটিভি কমান্ড অ্যান্ড কন্ট্রোল সেন্টারের উদ্বোধন করেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ।

বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদন ব্যতীত বহির্নোঙর এলাকায় লাইটার ভেসেল ভাড়ার অভিযোগে ৮ সেপ্টেম্বর ভেসেলটি আটক করেন বন্দরের নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট।

বিশ্ব নৌ দিবস উপলক্ষে ২৪ সেপ্টেম্বর বন্দর ভবন ও বন্দরের স্থাপনাসমূহ ব্যানার-ফেস্টুন দিয়ে সাজানো হয়।

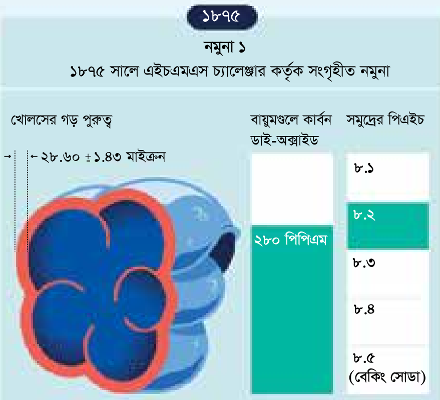
সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধির মূল কারণ হলো তাপ শোষণের ফলে ঘটা প্রসারণ

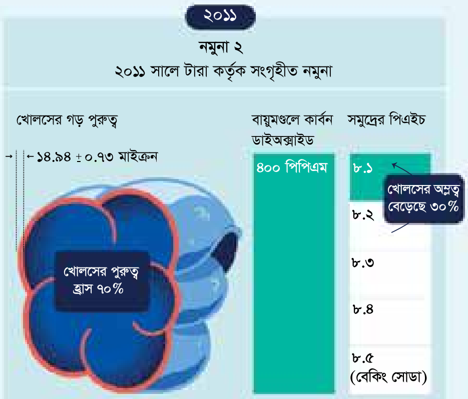
যেভাবে বিশ্বজুড়ে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বাড়ছে
(বার্ষিক গড়, ১৯৯৩-২০০০)

সূত্র: আইপিসিসি

পানিতে অম্লত্ব বৃদ্ধির ফলে সামুদ্রিক প্রাণীর খোলসের পুরুত্ব কমছে

মধ্য প্রশান্ত মহাসাগরে নিওগ্লোবাকোয়াড্রিনা ডিউটারট্রেই প্রজাতির ওপর গবেষণার ফলাফল

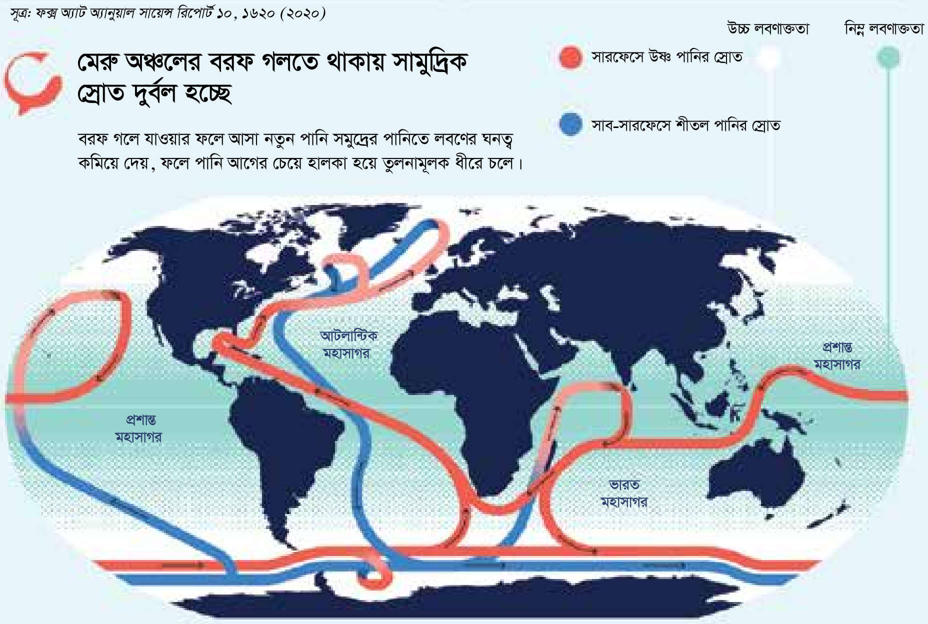




সূত্র: ফক্স অ্যাট অ্যানুয়াল সায়েন্স রিপোর্ট ১০, ১৬২০ (২০২০)

মেরু অঞ্চলের বরফ গলতে থাকায় সামুদ্রিক স্রোত দুর্বল হচ্ছে

বরফ গলে যাওয়ার ফলে আসা নতুন পানি সমুদ্রের পানিতে লবণের ঘনত্ব কমিয়ে দেয়, ফলে পানি আগের চেয়ে হালকা হয়ে তুলনামূলক ধীরে চলে।



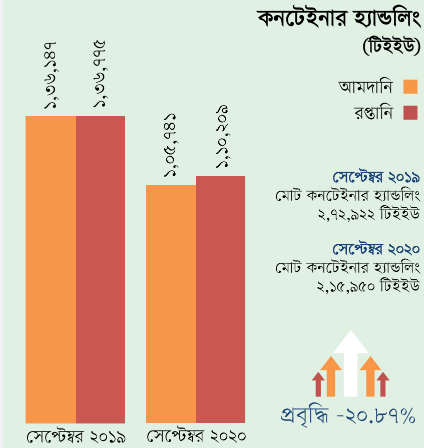
দ্য গ্রেট ওশেন কনভেয়র বেল্ট

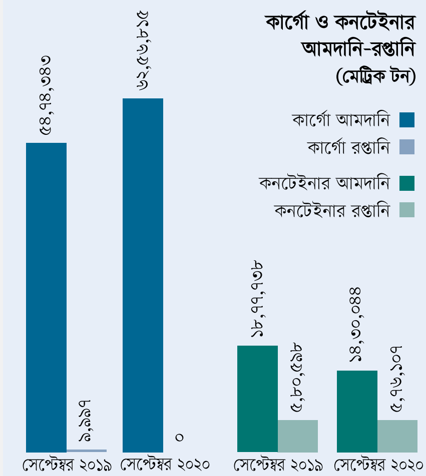
সূত্র: নাসা

খতিয়ান

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার মাসিক পরিসংখ্যান

২০১৯ ও ২০২০ সালের সেপ্টেম্বর মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	সেপ্টেম্বর ২০১৯	সেপ্টেম্বর ২০২০
রাজস্ব আয়	২৫৮.৪৩	২৪০.৪৬
রাজস্ব ব্যয়	১৪১.৫৫	১৩৩.৯০
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	১১৬.৬৮	১০৬.৫৬
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৩.৫৭	৩.৬০
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৫.৩৫	৬.৮৩
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	৩৩.৮৯	২৯.৪৮

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