

ফেব্রুয়ারি ২০২৩ ■ বর্ষ ০৮ ■ সংখ্যা ০২

# বেঙ্গল বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

মেরিটাইম বিশ্ব  
২০২৩  
ঘুরে  
দাঁড়ানোর  
প্রত্যয়



জলবায়ু পরিবর্তন  
বিশ্বব্যাপী বদলে যাচ্ছে অভ্যন্তরীণ নৌযোগাযোগ

এশিয়ার অন্যান্য দেশের তুলনায়  
বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সক্ষমতা ভালো : বিশ্বব্যাংক

১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ  
ভেড়ানোর মাইলফলক চট্টগ্রাম বন্দরের

ফেব্রুয়ারি ২০২৩  
বর্ষ ০৮, সংখ্যা ০২

বন্দরবার্তা  
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম  
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক  
মো. হাবিবুর রহমান

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

নির্বাহী সম্পাদক  
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক  
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক  
এনামুল করিম  
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ  
শরিফুল আলম শিমুল

প্রতিবেদক  
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক  
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ  
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী  
মোহাম্মদ তারেক

আলোকচিত্রী  
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি  
তৌফিক আহমেদ  
আবিদা হাফছা  
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স  
মিজা নাদিম আলিউল্লাহ

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা  
হাবিবুর রহমান সুমন, আলোয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

সম্পাদকীয় যোগাযোগ  
বন্দরবার্তা  
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ  
বন্দরভবন, ৩য় তলা, চট্টগ্রাম।  
ফোন : ০২-৩৩৩৩০৮৬৯  
ইমেইল : bandarbart@gmail.com

## সম্পাদকীয়

বন্দরকেন্দ্রিক উন্নয়ন এবং বিদেশি বিনিয়োগের যথাযথ  
ব্যবহারের মাধ্যমে বদলে যাবে বাংলাদেশের অর্থনীতি

২০২৩ সাল মেরিটাইম খাতের জন্য কেমন যাবে, সেই বিষয়ে যেকোনো পূর্বাভাস দেওয়ার আগে জানতে হবে বৈশ্বিক অর্থনীতি ও বাণিজ্যের হালহকিকত। আগের দুই বছরের কোভিড বিপর্যয়ের ধাক্কা সামলে উঠতে না উঠতে ২০২২ সালের গোড়ার দিকেই শুরু হয় রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ! এতে করে আন্তর্জাতিক জ্বালানি খাত অত্যন্ত অনিশ্চিত পরিস্থিতির মধ্যে পড়ে। স্বাভাবিকভাবেই কাঁচামাল এবং পণ্যের দাম বেড়ে যায়, স্থবির হয়ে পড়ে বৈশ্বিক অর্থনীতি। যার ফল ভোগ করছে সাধারণ মানুষ। মুদ্রাস্ফীতির কারণে দেশে দেশে আমদানি-রপ্তানি কমে গেছে, ফলশ্রুতিতে বিপর্যয় ঘটে পণ্য পরিবহনে। সেসবের রেশ পড়েছে বাংলাদেশেও। তবে চলতি বছরই বেশকিছু ঘটনা নৌপরিবহন খাতে সুদিন ফিরিয়ে আনতে পারে।

এ বছরেই কার্বন নিঃসরণ কমিয়ে নৌপরিবহন সেক্টরকে আরও পরিবেশবান্ধব করে তোলার জন্য দুটি নতুন নীতিমালা আসছে। প্রচলিত জাহাজ পরিচালনা এবং জ্বালানির ব্যবহারবিধি বদলে দেওয়া আইএমওর নতুন এই বিধান ও রেটিং সিস্টেম প্রণয়ন করা হচ্ছে মারপোল রেগুলেশনে সংশোধনের মাধ্যমে। জাহাজের বিভিন্ন ইন্টারফেস, সেন্সর এবং যন্ত্রপাতি থেকে বিপুল পরিমাণ ডেটা জেনারেট হয়, সাদা চোখে যা আপাতত মূল্যহীন। কিন্তু ডেটা মাইনিং এর মাধ্যমে যথাযথ অপারেটর এবং সফটওয়্যার ব্যবহার করে এই ডেটা দিয়ে জলবায়ু পরিবর্তন, নগর উন্নয়ন, প্রযুক্তিগত পরিবর্তন, কমেডিটি স্পেশালাইজেশন, নেভিগেশনের ধরন, আন্তর্জাতিক বাণিজ্য, আঞ্চলিক প্রবৃদ্ধি ইত্যাদি বিশ্লেষণ করা হচ্ছে। সেই সাথে ভেসেল পারফরম্যান্স, অপারেশনাল খরচ কমানো, সেফটি অ্যান্ড সিকিউরিটির মান উন্নয়ন, নতুন-পুরনো নীতিমালা সহজে মেনে চলা, ফুয়েল ব্যবহার কমানোতেও বৈশ্বিক পরিবর্তন নিয়ে আসছে ডিজিটাইজেশন। তথ্যের শেয়ারিং ও স্বচ্ছতা যত বাড়বে, শিপিং ইন্ডাস্ট্রির সাথে সম্পর্কিত প্রতিটি পক্ষ ততই লাভবান হবে। নীতিনির্ধারক সংস্থাগুলোও এর গুরুত্ব বুঝতে পারছে। মূলত শিপিং কোম্পানিগুলোর তৈরি আইওটি এবং ক্লাউড-বেজড মেরিটাইম তথ্যভান্ডার পারস্পরিক শেয়ারিংয়ের জন্য প্রাথমিক একটি ফ্রেমওয়ার্ক নিয়ে কাজ করছে আইএমও।

গ্রিন এনার্জির প্রসারে রেকর্ড সর্বোচ্চ বিনিয়োগ আসছে এ বছর। ২০২৩ এ ছয়টি ফ্ল্যাটিং স্টোরেজ রিগ্যাসিফিকেশন ইউনিট উদ্বোধন করবে জার্মানি। নেদারল্যান্ডস, বেলজিয়াম, নরওয়ে, সুইডেনেরও একাধিক প্ল্যান্ট অপারেশনাল হবে এ বছর। এলএনজি ক্যারিয়ারের টাইম-চার্টার দুই লাখ মার্কিন ডলার পেরিয়েছে। ওদিকে স্পট রেইট প্রায় পাঁচ লাখ ডলার ছুঁইছুঁই করতে দেখেছি আমরা, যা সর্বকালের সর্বোচ্চ দর। জাহাজ তৈরির অগ্রিম বুকিং বা অর্ডারবুক দেখে আশাবাদী হওয়া যায়, বছরজুড়ে বেশকিছু নতুন জাহাজ গুরুত্বপূর্ণ মেরিটাইম রুটগুলোতে দাপিয়ে বেড়াবে। গড়ে ৭ শতাংশ নতুন জাহাজ আসতে চলেছে শিপিং ফ্লিটে, যার মধ্যে রয়েছে এলএনজি ট্যাঙ্কার, পোস্ট-নিওপানাম্যাক্স কনটেইনার জাহাজ, কোটেড লং রেঞ্জ ট্যাঙ্কার। এ সবকিছু মিলে আশা করাই যায় ২০২৩ সালে ঘুরে দাঁড়ানোর প্রত্যয়ে এগিয়ে যাবে বৈশ্বিক মেরিটাইম খাত।

পিছিয়ে নেই বাংলাদেশও। বছরের শুরুতেই সমুদ্র পরিবহন খাতে নতুন এক যুগে প্রবেশ করেছে বাংলাদেশ। ১৫ জানুয়ারি প্রথমবারের মতো ২০০ মিটার দৈর্ঘ্য আর ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ কমন অ্যাটলাস বন্দর চ্যানেল পেরিয়ে বার্থিং করে সিসিটি জেটিতে। সাকশন হপার ড্রেজার ব্যবহার করে কর্ণফুলী নদীতে নিয়মিত মেইনটেন্যান্স ড্রেজিংয়ের সফল পাচ্ছে দেশের মেরিটাইম খাত।

এ বছরই নতুন জেটি পেতে চলেছে চট্টগ্রাম বন্দর। পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের জেটির কাজ শতভাগ শেষ হয়েছে। পিসিটির ৬০০ মিটার জেটিতে একসঙ্গে ১৯০ মিটার দৈর্ঘ্যের ও ১০ মিটার ড্রাফটের অন্তত তিনটি জাহাজ একসাথে ভেড়ানো যাবে। ৩২ একর জমিতে নির্মিত এ প্রকল্পে ব্যাকআপ ইয়ার্ড প্রায় ১৬ একর। যেখানে ৪ হাজার ৫০০ টিইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতা রয়েছে। দ্রুতগতিতে এগিয়ে চলেছে মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর। ১৮ মিটার গভীরতার এই বন্দরে অল্পকয়েক ইউএলসিসি (আলট্রা লার্জ ক্রুড/কনটেইনার ক্যারিয়ার) বাদে ভিড়তে পারবে আজকের দিনের বিশালাকৃতির জাহাজগুলোও। এছাড়া বে টার্মিনালের কাজ শেষ হলে সেখানে ভিড়তে পারবে ১২ মিটার ড্রাফটের জাহাজ। বাংলাদেশের অর্থনীতিকে এগিয়ে নেবে এই প্রকল্পগুলো।

বাণিজ্যবান্ধব এ সরকারের নেতৃত্বে গত চৌদ্দ বছরে ৯৭টি ইকোনমিক জোনের অনুমোদন দেওয়া হয়েছে। বাণিজ্যনীতি আরও উন্মুক্ত ও যুগোপযোগী করা হয়েছে। বর্তমানে ওয়ান স্টপ সার্ভিসের (ওএসএস) মাধ্যমে ২৩টি সংস্থার ৬৩টি সেবা দিচ্ছে বিডা। এর ফলশ্রুতিতে বাংলাদেশে বিনিয়োগের পরিমাণ বেড়েছে। এই বিনিয়োগ যথাযথভাবে কাজে লাগাতে পারলেই বদলে যাবে বাংলাদেশ।

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



০৪

ভূরাজনৈতিক অস্থিরতার জেরে ইউরোপ আর মার্কিন বাজারের মন্দার প্রভাব পড়েছে বিশ্বব্যাপী। দেশে দেশে মুদ্রাস্ফীতি নিয়ন্ত্রণে সতর্ক কেন্দ্রীয় ব্যাংকগুলো। ঝুঁকিতে বাণিজ্য। সুবিশাল মেরিটাইম ভূগোলকের ম্যাগে বাংলাদেশের পরিস্থিতিইবা কেমন হবে? দেশীয়-আন্তর্জাতিক বাণিজ্য, বাজারব্যবস্থা, এনার্জি সেক্টর, ভূরাজনীতি, উঠতি কিংবা পড়তি ভোগ্য বা বিলাসপণ্যের খাত সম্পর্কে কিছু পূর্বাভাস জেনে নতুন বছরের মেরিটাইম বিষয়ক সিদ্ধান্তগুলো নিতে হবে।

১০

পরিবেশ ও জলবায়ু



জলবায়ু পরিবর্তন : বিশ্বব্যাপী বদলে যাচ্ছে অভ্যন্তরীণ নৌযোগাযোগ

নদীকে বলা হয় নগর ও বাস্তুতন্ত্রের সংযোগকারী জটিল চোরাগলি। যখন খরা হয়, পানির স্তর কমে যায়, তখন নদীর গতিপথ বাধাপ্রাপ্ত এবং দুর্গম হয়ে ওঠে। এর প্রভাব পড়ে নগরজীবন ও বাস্তুতন্ত্রের ওপর। সভ্যতার সাথে নদীর সম্পর্ক কেমন তা এই শতাব্দীর মানুষ হাড়ে হাড়ে টের পাচ্ছে। জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে ঘটা বন্যা, খরা, নদীর গতিপথের পরিবর্তনসহ অন্যান্য নদী সংকটের কারণে এমনকি দুর্ভিক্ষেরও সাক্ষী আমরা। সময়ের সাথে জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব সামগ্রিকভাবে হ্রাস না করা গেলে অভ্যন্তরীণ নৌসংকেটে শুধু বাংলাদেশই না, নাভেহাল অবস্থায় পড়বে সারা বিশ্বের মানুষই।

১৪

আন্তর্জাতিক সংবাদ



সাগরে জলদস্যুতা কমেছে, নজরদারি অব্যাহত রাখতে হবে : আইএমবি

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) সাম্প্রতিক প্রতিবেদনে বিশ্বজুড়ে সামুদ্রিক জলদস্যুতা কমার স্বস্তিদায়ক চিত্র ফুটে উঠেছে। অবশ্য এই সুখবর দিয়েই বসে নেই আইএমবি। ২০২২ সালে অর্জিত অগ্রগতি ধরে রাখার জন্য নজরদারি কার্যক্রম অব্যাহত রাখার আহ্বানও জানিয়েছে তারা।

আইএমবি বলেছে, ২০২২ সালে জলদস্যুতার ঘটনার সংখ্যা কমার পাশাপাশি ভয়াবহতাও কমেছে। এই সময়ে সশস্ত্র হামলা, অপহরণ, হাইজ্যাকিংয়ের ঘটনা অনেকটাই কমেছে বলে তারা জানিয়েছে।

সম্পাদকীয় ■ ০২

মুখর বন্দর ■ ১৯

- এশিয়ার অন্যান্য দেশের তুলনায় বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সক্ষমতা ভালো : বিশ্বব্যাংক
- বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকটেও কনটেইনার পরিবহন ৩১ লাখ ছাড়িয়েছে
- সংসদীয় কমিটির মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর পরিদর্শন
- গত অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দরের রাজস্ব আয় ৩ হাজার ৫৮৫ কোটি টাকা
- চট্টগ্রাম বন্দরে বসছে আরও চার কনটেইনার স্ক্যানার
- পণ্য সংরক্ষণ ও পরিবহন সহজীকরণে জাতীয় কমিটি গঠন
- চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়নে আইএসপিএস প্রতিনিধিদলের সন্তোষ
- পাটপণ্যে অ্যান্টি ডাম্পিং শুল্কের মেয়াদ বাড়িয়েছে ভারত
- রপ্তানি খাতের জন্য ১০ হাজার কোটি টাকার নতুন তহবিল
- অর্থবছরের প্রথম ছয় মাসে রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ১০ দশমিক ৫৮ শতাংশ
- ভুটানের পণ্য আখাউড়া স্থলবন্দর দিয়ে আমদানির অনুমতি
- ১৮ হাজার কোটি টাকার জ্বালানি তেল কেনার অনুমোদন
- ২০৪০ সালের মধ্যে অর্থনীতি ট্রিলিয়ন ডলারে পৌঁছাবে

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ■ ২৩

মৎস্যসম্পদ ও সমুদ্র পরিবহনের পাশাপাশি সাগর আমাদের যা দেয়

খতিয়ান ■ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ■ ১৩

- ডিজেলের মজুদ বাড়ানোর তোড়জোড় ইউরোপের
- জাহাজের বয়সের ওপর বিধিনিষেধ আসছে ভারতে
- টুএম অ্যালয়েস নিয়ে আর এগোবে না এমএসসি-মায়েরস্ক
- পাঁচ বছরের পরিবেশবান্ধব তহবিল থেকে প্রথম বছরে ২২ কোটি ডলার দেবে সিএমএ সিজিএম
- রাশিয়া থেকে জ্বালানি তেল আমদানিতে ভারতের রেকর্ড
- ২০২২ সালে রেকর্ড এলএনজি আমদানি
- সমুদ্রপথে রাশিয়ার জ্বালানি রপ্তানি ১০ মাসের সর্বোচ্চ
- ক্ষুদ্র শিপইয়ার্ডগুলোর উন্নয়নে ২ কোটি ডলার সহায়তা দেবে এমএআরএডি
- বৈরুত বিস্ফোরণের ঘটনার তদন্তে নতুন গতি
- দাইয়ু অধিগ্রহণে হানওয়ার আবেদন খতিয়ে দেখছে সিঙ্গাপুরের প্রতিযোগিতা কমিশন
- কনটেইনার বন্দরগুলোর অদক্ষতায় ভুগছে অস্ট্রেলিয়ার অর্থনীতি

বন্দর বিচিত্রা ■ ১৭

বন্দর পরিচিতি : হিউস্টন বন্দর

গ্রন্থ পরিচিতি : সি অব গ্লোরি : আমেরিকা'স ভয়েজ অব ডিসকোভারি, দ্য ইউএস এক্সপ্লোরিং এন্ড পেপেডিশন, ১৮৩৮-১৮৪২

মেরিটাইম ফ্যাক্ট : মেগা কনটেইনার শিপ

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব : থমাস অ্যাড্ডাস

মেরিটাইম ইভেন্টস : মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি

১৯

১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর মাইলফলক চট্টগ্রাম বন্দরের

নতুন যুগে প্রবেশ করল চট্টগ্রাম বন্দর। প্রথমবারের মতো বন্দরে ভিড়ল ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ। মার্শাল আইল্যান্ডের পতাকাবাহী 'এমভি কমন অ্যাটলাস' জাহাজটি ১৫ জানুয়ারি বিকালে চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে ভেড়ে। ১৬ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজ আগমনের নতুন এ সুবিধার আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি।

সময়ের পরিক্রমায় চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজ ভেড়ানোর সক্ষমতা

১৯৭৫ সাল	১৯৮০ সাল	১৯৯০ সাল	১৯৯৫ সাল	২০১৪ সাল	২০২৩ সাল
দৈর্ঘ্য ১৬০ মিটার ড্রাফট ৭.৫ মিটার	দৈর্ঘ্য ১৭০ মিটার ড্রাফট ৮ মিটার	দৈর্ঘ্য ১৮০ মিটার ড্রাফট ৮.৫ মিটার	দৈর্ঘ্য ১৮৬ মিটার ড্রাফট ৯.২ মিটার	দৈর্ঘ্য ১৯০ মিটার ড্রাফট ৯.৫ মিটার	দৈর্ঘ্য ২০০ মিটার ড্রাফট ১০ মিটার





## মেরিটাইম বিশ্ব ২০২৩ ঘুরে দাঁড়ানোর প্রত্যয়

বন্দরবার্তা ডেস্ক

কোভিড আর ভূরাজনৈতিক অস্থিরতার জেরে ইউরোপ আর মার্কিন বাজারের মন্দার প্রভাব পড়েছে বিশ্বব্যাপী। দেশে দেশে মুদ্রাস্ফীতি নিয়ন্ত্রণে সতর্ক কেন্দ্রীয় ব্যাংকগুলো। ঝুঁকিতে বাণিজ্য। মানুষের হাতে এমন কোনো জাদুর আয়না নেই, যার জোরে নিশ্চিত করে বলে ফেলা যাবে এমন অস্থির সময়ে সামনে কী হতে যাচ্ছে মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে। সুবিশাল মেরিটাইম ভূগোলকের ম্যাপে বাংলাদেশের পরিস্থিতিইবা কেমন হবে? খাতটি যখন নৌপরিবহন, চলতি বিশ্বের কিছু খোঁজখবর না থাকলে পিছিয়ে পড়তে হয়। দেশীয়-আন্তর্জাতিক বাণিজ্য, বাজারব্যবস্থা, এনার্জি সেক্টর, ভূরাজনীতি, উঠতি কিংবা পড়তি ভোগ্য বা বিলাসপণ্যের খাত সম্পর্কে কিছু পূর্বাভাস থাকলে সিদ্ধান্ত নেওয়া সহজ হয়। যেমনটা ওয়ারেন বাফেট বলেন, একজন অর্থনৈতিক বিশ্লেষক দশটা প্রতিষ্ঠানের কাজ এগিয়ে দেয়!

ইদানীং বিভিন্ন অর্থনৈতিক রিপোর্ট এবং গণমাধ্যমে বারবার উঠে আসছে ‘পলিক্রাইসিস’ নামের নতুন একটা শব্দ। ১৯৯০ সালে যখন ইউরোপিয়ান ইউনিয়ন গঠিত হয়, নতুন মুদ্রা, নতুন ধারণা- এসব নিয়ে টালমাটাল একটা সময়ে জন্ম হলেও শব্দটি জনপ্রিয়তা পেল এই সবে। বৈশ্বিক অতিমারির

মতো বিপর্যয় শতাব্দীতে বড়জোর একবার ঘটে। সেই ধাক্কা সামলে সাপ্লাই চেইন আর লজিস্টিকস সেক্টর এখনো আগের উচ্চতায় উঠতে পারেনি। ভোক্তাপর্যায়ে পণ্যের চাহিদার পরিবর্তন হয়েছে। মেডিকেল, হেলথ কেয়ার পণ্যের রমরমা চাহিদা যেমন দেখছি, নয়া মডেলের গাড়ি বা গৃহনির্মাণ কিংবা বিলাসপণ্যের চাহিদা তুলনামূলক কমেছে। স্বাভাবিকভাবেই ২০২২ সালে কাঁচামাল এবং পণ্যের দাম বেড়েছে। রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের ফলে আন্তর্জাতিক জ্বালানি খাত অত্যন্ত অনিশ্চিত পরিস্থিতির মধ্যে পড়ে, যার অনিবার্য ফলাফল ‘মূল্য বৃদ্ধি’। বৈশ্বিক অর্থায়নের যুগে দেশে দেশে সাপ্লাই চেইন আঞ্চলিক অর্থেই শিপিং নামক এক সুতোয় গাঁথা। ফলে জ্বালানির দাম বাড়লে জরুরি, ভোগ্য, নিত্য, বিলাস- সব ধরনের পণ্য পরিবহন খরচ বাড়ে, সবকিছুর দাম বাড়ে। যার ফল ভোগ করছে নিতান্ত সাধারণ মানুষ। ওদিকে ইউ অনলি লিভ ওয়াস মতবাদে বেড়ে ওঠা জেনারেশন পকেটে থাকা শেষ করেন টুকু দিয়ে হলেও লেটেস্ট গ্যাজেট বা ভিনদেশি খাবার কেনায় বিশ্বাসী, যা মুদ্রাস্ফীতির পালে আরও হাওয়া দিচ্ছে। মুদ্রাস্ফীতির কারণে দেশে দেশে আমদানি-রপ্তানি কমে গেছে, ফলশ্রুতিতে বিপর্যয় ঘটে পণ্য পরিবহনে। সেসবের রেশ পড়েছে বাংলাদেশেও। কিন্তু তারপরও নতুন দিনের সম্ভাবনাকে এগিয়ে নিতে কাজ করে যাচ্ছে নৌপরিবহন খাতের অংশীজনেরা। বাংলাদেশ সরকারও নানা কর্মসূচির মাধ্যমে এই দুর্যোগ কাটিয়ে

উঠতে বদ্ধপরিকর। দেখে নেওয়া যাক, নতুন বছরে কী কী ঘটতে যাচ্ছে বৈশ্বিক নৌপরিবহন খাতে।

মোদা কথায় গেল বছর যথেষ্ট চ্যালেঞ্জ পার করেছে শিপিং খাত। এ বছর তার জের টানার পাশাপাশি আরও কিছু বিষয় মাথায় রাখতে হবে আমাদের।

### সিআইআই এবং ইউই ইটিএস রেগুলেশনস

কার্বন নিঃসরণ কমিয়ে নৌপরিবহন সেক্টরকে আরও পরিবেশবান্ধব করে তোলায় জন্য দুটি নতুন নীতিমালা আসছে। প্রচলিত জাহাজ পরিচালনা এবং জ্বালানির ব্যবহারবিধি বদলে দেওয়া আইএমওর নতুন এই বিধান ও রেটিং সিস্টেম প্রণয়ন করা হয়েছে মারপোল রেগুলেশনে সংশোধনের মাধ্যমে। এর অধীনে এনার্জি এফিশিয়েন্সি রেটিং চালু করা হয়েছে। এটি কেবল যে নবনির্মিত জাহাজের ক্ষেত্রেই কার্যকর হবে, তা নয়। বরং এনার্জি এফিশিয়েন্সি এক্সিস্টিং শিপ ইনডেক্সের (ইইএক্সআই) আওতায় পুরনো জাহাজগুলোর কার্বন ইনটেনসিটিও নজরদারিতে রাখা হবে। কার্বন ইনটেনসিটি ইনডিক্টর (সিআইআই) রেটিং প্রদর্শনের লক্ষ্যে প্রথমবারের মতো একটি স্বতন্ত্র তথ্যভান্ডার চালু করেছে জার্মানিভিত্তিক ক্রেডিট রেটিং ফার্ম স্কোপ ইএসজি অ্যানালাইসিস। শিপ রিভিউ নামের এই তথ্যভান্ডারে ৭০ হাজারের বেশি জাহাজের ইএসজি মূল্যায়নের তথ্য থাকবে। নতুন এই বিধান সমুদ্র পরিবহন খাতকে কার্বনমুক্ত করার প্রচেষ্টায় ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে। এমএসসি,

মায়েরক্সসহ শিপিং জায়ান্টগুলো আইএমওর কার্বন ইনটেনসিটি ইনডেক্স (সিআইআই)-কে স্বাগত জানিয়ে বলেছে, নয়া বিধিবিধান ও এর শর্তগুলো মেনে চলবে তারা। কারণ জাহাজের রেটিং ডি বা ই থাকার মানে সবাই জানবে সেই জাহাজ পরিবেশের জন্য ক্ষতিকর এবং পণ্য পরিবহনের জন্য সহজে চার্টার করা হবে না।

একই সাথে কার্যকর হতে যাচ্ছে ইইউর এমিশনস ট্রেডিং সিস্টেমস ডিরেকটিভস। শিপিং কোম্পানিগুলো এখন তাদের জাহাজগুলো থেকে ভেরিফায়েড কার্বন ডাইঅক্সাইড নির্গমনের জন্য আলাদা ভাতা দিতে বাধ্য থাকবে। আপাতত নিঃসরণের ৪০ শতাংশের ওপর অতিরিক্ত জরিমানা গুনবে জাহাজগুলো, যা ২০২৬ সাল নাগাদ পর্যায়ক্রমে ১০০ শতাংশ পর্যন্ত বাড়ানোর কথা রয়েছে।

এ পরিবর্তন মেনে জাহাজ পরিচালনা করতে গেলে আবহাওয়ার রিয়েল টাইম ডেটা, মেরিটাইম রুট অপটিমাইজেশন এবং পিনপয়েন্টের গুরুত্ব আরও বাড়বে। খারাপ আবহাওয়া এড়িয়ে স্খাল্য ক্ষুদ্রতম নৌপথ খুঁজে বের করতে ভরসা বাড়বে তথ্যপ্রযুক্তির ওপর।

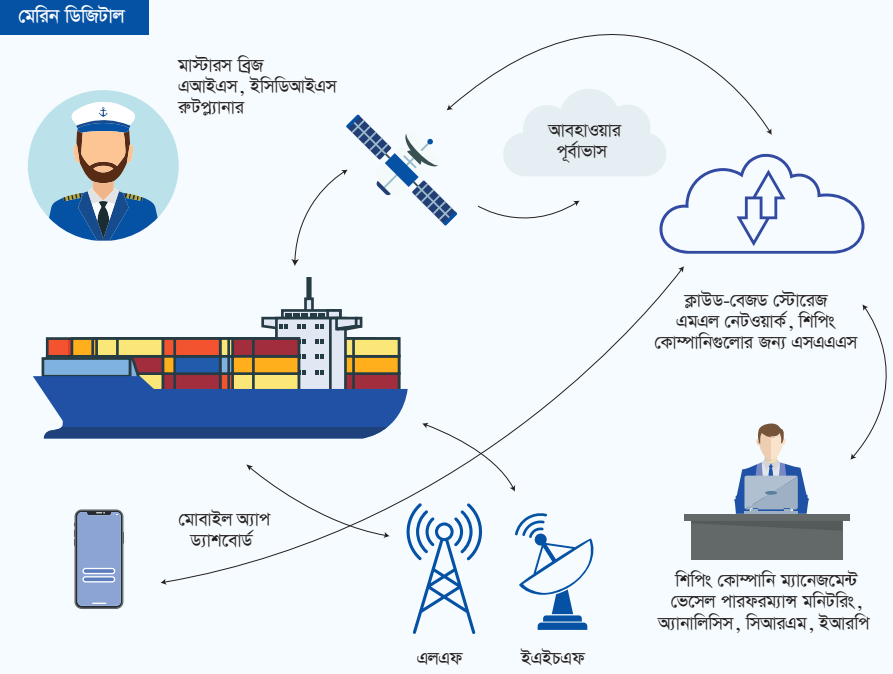
## ডিজিটাইজেশন

বর্তমান যুগ গতিশীলতার যুগ। এখন সমুদ্র পরিবহন খাতে চাহিদামাফিক সরবরাহ ও দ্রুত পণ্য পরিবহনকে সবচেয়ে বেশি প্রাধান্য দেওয়া হয়। পরিবর্তনশীল শিপিং প্যাটার্নের সঙ্গে তাল মিলিয়ে চলতে না পারলে বৈশ্বিক সরবরাহ শৃঙ্খলে ধস নামতে পারে। জাহাজের বিভিন্ন ইন্টারফেস, সেন্সর এবং যন্ত্রপাতি থেকে বিপুল পরিমাণ ডেটা জেনারেট হয়, সাদা চোখে যা আপাতত মূল্যহীন। কিন্তু ডেটা মাইনিং এর মাধ্যমে যথাযথ অপারেটর এবং সফটওয়্যার ব্যবহার করে এই ডেটা দিয়ে জলবায়ু পরিবর্তন, নগর উন্নয়ন, প্রযুক্তিগত পরিবর্তন, কনমোডিটি স্পেশালাইজেশন, নেভিগেশনের ধরন, আন্তর্জাতিক বাণিজ্য, আঞ্চলিক প্রবৃদ্ধি ইত্যাদি বিশ্লেষণ করা হচ্ছে। সেই সাথে ভেসেল পারফরম্যান্স, অপারেশনাল খরচ কমানো, সেফটি অ্যান্ড সিকিউরিটির মান উন্নয়ন, নতুন-পুরনো নীতিমালা সহজে মেনে চলা, ফুয়েল ব্যবহার কমানোতেও বৈপ্লবিক পরিবর্তন নিয়ে আসছে ডিজিটাইজেশন।

একটা চমৎকার উদাহরণ হতে পারে 'ফিট-ফর-পারপাজ' ডিটিএন রুট অপটিমাইজেশন। ভেসেল কন্ডিশন এবং অনবোর্ড কার্গোকে বিবেচনায় রেখে ক্যাপ্টেনকে বেস্ট পসিবল রুট টিক করে দেয় এই সফটওয়্যার। ৪০ মিটারের চেয়ে বেশি উচ্চতার জাহাজকে আগে থেকে জানিয়ে দেয় যে এই উচ্চতা নিয়ে কোনোভাবেই জার্মানির কিয়ল চ্যানেল সেতু পার হওয়া যাবে না, সূত্রাং ও পথ এড়িয়ে যাওয়াই ভালো। ফিট ফর পারপাজ ডেটা ছাড়া ভুল, পুরনো বা অনুপযুক্ত তথ্যভিত্তিক সিদ্ধান্ত সবার জন্যই ক্ষতিকর।

## ডেটা শেয়ারিং

ট্রিলিয়ন টেরাবাইট আকারের তথ্যভান্ডার গড়ে নিজের জন্য, একক প্রতিষ্ঠানের জন্য জমিয়ে রাখার আসলে কোনো মূল্য নেই, যদি না এত বিপুল তথ্যের কোনো আদানপ্রদান না হয়। শিপিংয়ের প্রক্রিয়া শুরু



তথ্যের শেয়ারিং ও স্বচ্ছতা যত বাড়বে, শিপিং ইন্ডাস্ট্রির সাথে সম্পর্কিত প্রতিটি পক্ষ ততই লাভবান হবে

হয় মূলত জাহাজমালিক এবং চার্টারারের মধ্যে চুক্তি হওয়ার মাধ্যমে। নির্দিষ্ট একটি কনসাইনমেন্ট সম্পর্কে অনেক সময় দুপক্ষের কাছে একই তথ্য থাকে না। শিপ চার্টারিং রেইট অত্যন্ত পরিবর্তনশীল। আক্ষরিক অর্থেই সকাল-বিকাল ওঠানামা করে। ভাড়া দেওয়ার সময় জাহাজমালিক নিজের খেয়াল-খুশিমতো চার্টারিং ফেয়ার বেশি রাখলে বাজারে অস্থিরতা তৈরি হয়। আবার প্রকৃত বাজারমূল্য যাচাই না করে কম ভাড়া দিলে বিশাল অঙ্কের আর্থিক লোকসান গুনতে হবে।

অথচ কনসাইনমেন্টের সাধারণ ডেটাবেজ যদি দুপক্ষই শেয়ার করে, অনেক ভুল বোঝাবুঝি, অনাস্থা, আর্থিক ক্ষতি এড়ানো যায়। তথ্যের শেয়ারিং ও স্বচ্ছতা যত বাড়বে, শিপিং ইন্ডাস্ট্রির সাথে সম্পর্কিত প্রতিটি পক্ষ ততই লাভবান হবে। নীতিনির্ধারক সংস্থাগুলোও এর গুরুত্ব বুঝতে পারছে। মূলত শিপিং কোম্পানিগুলোর তৈরি আইওটি এবং ক্লাউড-বেজড মেরিটাইম তথ্যভান্ডার পারস্পরিক শেয়ারিংয়ের জন্য প্রাথমিক একটি ফ্রেমওয়ার্ক নিয়ে কাজ করছে আইএমও।

এলএনজির মতো গ্রিন এনার্জির প্রসারে সর্বকালের সর্বোচ্চ বিনিয়োগ আসছে এ বছর



## কনটেইনার ফ্রেইট রেইট

মহামারির শুরু দিকে স্ববিরতা, এরপর হঠাৎ চাহিদায় উল্লেখ্য, ইউরোপে সংঘাত, বিশ্বব্যাপী মূল্যস্ফীতি চাপ ও সাধারণ মানুষের জীবনযাপনের মান কমে যাওয়ার মতো বহুমুখী চাপে সমুদ্র পরিবহন খাত বেশ ঘূর্ণাবর্তে পড়ে যায়। সবমিলে ফ্রেইট রেট বা পণ্য পরিবহনের ভাড়া বেশি থাকায় শীর্ষ কনটেইনার শিপিং কোম্পানিগুলোর ব্যবসা ফুলে-ফেঁপে ওঠে গত দুই বছর। বেশ কয়েকটি প্রভাবক তাদের আর্থিকভাবে এতটা শক্তিশালী অবস্থানে পৌঁছতে সহায়তা করেছে। প্রথমত, সাপ্লাই চেইনের ওপর যে চাপ গত বছর শুরু হয়েছিল, তা ২০২২ সালের প্রথম ছয় মাসেও অব্যাহত ছিল। দ্বিতীয়ত, ভোজ্য চাহিদা এ সময়েও চাপা ছিল। তৃতীয়ত, বিদ্যমান সক্ষমতা দিয়ে এত চাপ সামাল দিতে গিয়ে শিপিং খাতকে হিমশিম খেতে হয়েছে। এগুলোর ফলে অপারেটরদের জাহাজ খুব কমই বসে থাকেছে। বাড়তি চাহিদার কারণে ভাড়াও ছিল অনেক বেশি। তবে এই অস্বাভাবিক চাপাভাব আর বেশিদিন থাকবে না বলে মনে করছে আঙ্কটাড। ২০২৩ এ বাজার স্থিতিশীল অবস্থায় ফিরে আসার লক্ষণ দেখছে তারা। গেল বছরের প্রথম ছয় মাসের তুলনায় শেষার্ধ্বে অনেক কমছে কনটেইনার ফ্রেইট রেইট।

## ট্যাঙ্কার মার্কেট

গত বছরজুড়ে কনটেইনার শিপের ভাড়া যেমন ধীরে হলেও কমছে, তুলনায় মুদ্রার উল্টাপিঠের মতো আচরণ করেছে ট্যাঙ্কার বাজার। ইঙ্গ-মার্কিন নিষেধাজ্ঞার মধ্যেই সমুদ্রপথে গত বছরের এপ্রিল-নভেম্বর পর্যন্ত রেকর্ড পরিমাণ অপরিশোধিত তেল বিক্রি করেছে রাশিয়া, যার মূল ক্রেতা ছিল ভারত ও চীন। কম দামে কেনা সেসব তেল পরিশোধন করে আবার পশ্চিমা বিশ্বে রপ্তানি করে দেশ দুটি। ফলে বৈশ্বিক তেলের বাজারে ক্রুড অয়েলসহ সকল ধরনের ট্যাঙ্কারের চাহিদা এখন আকাশচুম্বী। যার ধারা এ বছরও বজায় থাকার পূর্বাভাস দিয়েছেন সংশ্লিষ্টরা। সুযোগ বুঝে দর বাড়িয়ে দিয়েছে বড় ক্রুড ট্যাঙ্কারগুলো। দিন প্রতি এক লাখ ডলারের বেশি ভাড়াও পাচ্ছে এক একটি ভিএলসিসি (ভেরি লার্জ ক্রুড ক্যারিয়ার)। ২০২০ সালে বিশ্বব্যাপী লকডাউনের প্রথমদিকে আকস্মিক অয়েল স্টোরেজ ক্রাইসিসের পর থেকেই সুসময় পার করছে ট্যাঙ্কার মার্কেট। খুব বড় ধরনের বৈশ্বিক কোনো বিপর্যয় না ঘটলে আরও দু-এক বছর থাকবে এই সুদিন।

## এলএনজি সেক্টরে রেকর্ড

শিপিং সেক্টর থেকে কার্বন ফুটপ্রিন্ট কমাতে জাতিসংঘ এবং আইএমও জোরেশোরে মাঠে নেমেছে। প্রচলিত পেট্রোলিয়ামজাত জ্বালানির ব্যবহার সীমিত রাখতে নতুন নীতিমালা, আইনের কঠোর বাস্তবায়ন শুরু হয়েছে। আবার চলমান ভূরাজনৈতিক সংকট চোখে আঙুল দিয়ে দেখিয়ে দিয়েছে কেবল খনিজ তেলের নিয়ন্ত্রণ হাতে থাকলে বিশ্ব রাজনীতির অন্যতম নিয়ন্ত্রক হওয়া যায়। দেয়ালে পিঠ ঠেকে যাওয়ায় যেকোনো মূল্যে বিকল্প জ্বালানির বাণিজ্যিক ব্যবহার বাড়তে মনোযোগী হয়েছেন ইইউ নেতারা, যাকে আবার হতে হবে ক্লিন এনার্জি ও। স্বভাবতই গ্রিন এনার্জির প্রসারে সর্বকালের রেকর্ড সর্বোচ্চ বিনিয়োগ আসছে এ বছর। ২০২৩ এ ছয়টি



অতি শিগগির অপারেশনাল হতে যাওয়া পত্তঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে পাবলিক-পাইভেট পার্টনারশিপের (পিপিপি) আওতায়

ফ্লোটিং স্টোরেজ রিগ্যাসিফিকেশন ইউনিট উদ্বোধন করবে জার্মানি। নেদারল্যান্ডস, বেলজিয়াম, নরওয়ে, সুইডেনেরও একাধিক প্ল্যান্ট অপারেশনাল হবে এ বছর। এলএনজি ক্যারিয়ারের টাইম-চার্টার দুই লাখ মার্কিন ডলার পেরিয়েছে। ওদিকে স্পট রেইট প্রায় পাঁচ লাখ ডলার হুঁইহুঁই করতে দেখেছি আমরা, যা সর্বকালের সর্বোচ্চ দর।

আর নতুন ক্যারিয়ার হলে আড়াই লাখ ডলার ভাড়া চাইলেও সহজে বুকিং পেয়েছে। এলএনজি ক্যারিয়ারের অর্ডারবুক আছে আরও অন্তত ৩০টি নির্মাণাধীন জাহাজ। জ্বালানি খাতে রিশাফলিংয়ের এই টালমাটাল সময়ে এলএনজি সেক্টর তাই হয়ে উঠতে যাচ্ছে শিপিং ইন্ডাস্ট্রির গ্ল্যাক হর্স।

## শিপবিল্ডিং সেক্টর

জাহাজ তৈরির অগ্রিম বুকিং বা অর্ডারবুক দেখে আশাবাদী হওয়া যায়, বছরজুড়ে বেশকিছু নতুন জাহাজ গুরুত্বপূর্ণ মেরিটাইম রুটগুলোতে দাপিয়ে বেড়াবে। গড়ে ৭ শতাংশ নতুন জাহাজ আসতে চলেছে শিপিং ফ্লিটে, যার মধ্যে রয়েছে এলএনজি ট্যাঙ্কার, পোস্ট-নিওপানাম্যাক্স কনটেইনার জাহাজ, কোটেড লং রেঞ্জ ট্যাঙ্কার। তবে এর মধ্যে ছোট একটা কিন্তু রয়েছে। সেক্ষেত্রে প্রচলিত হারে পুরনো জাহাজকে স্ক্র্যাপড হতে হবে। নইলে প্রায় ১০ শতাংশ ফ্লিট প্রবৃদ্ধি হয়ে বাজার অস্থিতিশীল হয়ে যাওয়ার আশঙ্কা থাকবে। যদিও নতুন জাহাজের অর্ডারবুক আসলে প্রায় ৩০ শতাংশ পর্যন্ত বেড়েছে, যার বেশিরভাগই ২০২৪ এর দিকে অপারেশনে আসবে। বিশ্লেষকদের আশাবাদ, নতুন জাহাজ নির্মাণের চলতি এ হার এ বছরও বজায় থাকবে।

## বাংলাদেশ প্রেক্ষাপট

বাণিজ্যবান্ধব এ সরকারের নেতৃত্বে গত চৌদ্দ বছরে ৯৭টি ইকোনমিক জোনের অনুমোদন দেওয়া হয়েছে।

বাণিজ্যনীতি আরও উন্মুক্ত ও যুগোপযোগী করা হয়েছে। ভূমি ব্যবস্থাপনা, গ্যাস, পানি, বিদ্যুৎ, ফায়ার সার্ভিস ও অন্যান্য সার্ভিসের জন্য ওএসএস (ওয়ান স্টপ সার্ভিস) চালু হয়েছে। বর্তমানে ওএসএসের মাধ্যমে ২৩টি সংস্থার ৬৩টি সেবা দিচ্ছে বিভা। এর ফলশ্রুতিতে বাংলাদেশে বিনিয়োগের পরিমাণ বেড়েছে। এই বিনিয়োগ যথাযথভাবে কাজে লাগাতে পারলেই বদলে যাবে বাংলাদেশ।

## চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ইউরোপে সরাসরি জাহাজ চলাচল

আমদানি-রপ্তানি পণ্যে দেশের প্রধান প্রবেশদ্বার চট্টগ্রাম বন্দরে কর্ণফুলী চ্যানেলে ৯.৫ মিটারের বেশি ড্রাফটের জাহাজ চলাচল ও জেটিতে ডিডতে পারত না। সেই বন্দরে ইতিহাস গড়েছে কমন অ্যাটলাস। ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের আর ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজটি সম্প্রতি বন্দর চ্যানেল পেরিয়ে বার্থিং করে সিসিটি জেটিতে। সাকশন হপার ড্রেজার ব্যবহার করে কর্ণফুলী নদীতে নিয়মিত মেইনটেন্যান্স ড্রেজিংয়ের সুফল পাচ্ছেন দেশের ব্যবসায়ী সম্প্রদায়, তথা সাধারণ মানুষ। ইকোনমিক জোনসহ অন্যান্য স্থানে অবস্থিত কারখানাগুলো এখন আরও দ্রুত ও সহজে পণ্য আনা-নেওয়া করতে পারবে। এর মধ্য দিয়ে চট্টগ্রাম-ইউরোপ রুটে নিরবচ্ছিন্ন পণ্য পরিবহনের জট খুলেছে। আগে চট্টগ্রাম থেকে ইউরোপে পণ্য পরিবহন হতো ট্রানশিপমেন্ট বন্দর হয়ে। অর্থাৎ ইউরোপগামী ভেসেল চট্টগ্রাম হয়ে শ্রীলংকা, সিঙ্গাপুর বন্দর হয়ে তবেই গন্তব্যে যাত্রা করত। তবে এখন সরাসরি সার্ভিস চালু হওয়ায় সময় ও অর্থ দুই-ই সাশ্রয় হচ্ছে এবং ভোগান্তিও কমেছে। প্রথমে ইতালির রাভেনা বন্দর এবং পরবর্তী পদক্ষেপ হিসেবে যুক্তরাজ্য ও চীনের সাথে ডিরেক্ট শিপিং সার্ভিস চালু হয়েছে। স্লোভেনিয়া, সুইডেন, পর্তুগাল, থাইল্যান্ডের সাথে একই ধরনের শিপিং রুট প্রতিষ্ঠার বিষয়টি আলোচনার টেবিলে আছে। নিশ্চিতভাবেই

এ সাফল্যে দেশি-বিদেশি বিনিয়োগকারীরা অধিকতর বিনিয়োগে আকৃষ্ট হবে। ইতিমধ্যে এ সার্ভিসে রপ্তানিকারকরা ব্যাপক আগ্রহ দেখিয়েছেন। এর মূল কারণ সরাসরি জাহাজ চলাচলে আগের চেয়েও অর্ধেক সময় লাগছে।

### পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল

এ বছরই নতুন জেটি পেতে চলেছে চট্টগ্রাম বন্দর। পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের জেটির কাজ শতভাগ শেষ হয়েছে। পুরোপুরি বন্দরের নিজস্ব অর্থায়নে ১ হাজার ২৩০ কোটি টাকায় এ প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়েছে। পিসিটির ৬০০ মিটার জেটিতে একসঙ্গে ১৯০ মিটার দৈর্ঘ্যের ও ১০ মিটার ড্রাফটের অন্তত ৩টি জাহাজ একসাথে ভেড়ানো যাবে। ৩২ একর জমিতে নির্মিত এ প্রকল্পে ব্যাকআপ ইয়ার্ড প্রায় ১৬ একর। যেখানে ৪ হাজার ৫০০ টিইউস কনটেইনার ধারণক্ষমতা রয়েছে। এ প্রকল্পে ১ লাখ ১২ হাজার বর্গমিটারের আরসিসি পেভমেন্ট (অভ্যন্তরীণ ইয়ার্ড ও সড়ক), ২ হাজার ১২৮ বর্গমিটার কনটেইনার ফ্রেইট স্টেশন (সিএফএস) শেড, ৬ মিটার উঁচু ১ হাজার ৭৫০ মিটার কাস্টমস বন্ডেড ওয়াল, ৫ হাজার ৫৮০ বর্গফুটের পোর্ট অফিস ভবন, ১ হাজার ২০০ বর্গমিটারের যান্ত্রিক ও মেরামত কারখানা, বিমানবন্দরগামী গাড়ি চলাচলের জন্য ৪২০ মিটারের ফ্লাইওভার, চার লেনের পৌনে ১ কিলোমিটার এবং ৬ লেনের ১ কিলোমিটার সড়ক পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে। পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপের (পিপিপি) আওতায় বাস্তবায়নের জন্য নীতিগতভাবে অনুমোদন দিয়েছে সরকার। সৌদি আরব, সিঙ্গাপুর, ভারতসহ বেশ কয়েকটি দেশের শীর্ষ শিপিং কোম্পানি চট্টগ্রাম বন্দরের নবনির্মিত পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ ও আধুনিকীকরণে বিনিয়োগে আগ্রহ প্রকাশ করেছে।

### আসছে মাতারবাড়ী

চট্টগ্রাম বন্দর চ্যানেলের গভীরতা বাড়লেও সেটা গভীর সমুদ্রবন্দরের চাহিদা মেটাতে না, যেখানে দানবাকৃতির মাদার ভেসেল ভেড়ানো সম্ভব। বাংলাদেশে সেই দুর্বলতা কাটাতে আমাদের মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর। ১৮ মিটার গভীরতার এই বন্দর গুটিকয়েক ইউএলসিসি (আলট্রা লার্জ ক্রুড/কনটেইনার ক্যারিয়ার) বাদে ভেড়াতে পারবে আজকের দিনের দৈত্যাকারের জাহাজগুলোকেও। এছাড়া গভীর সমুদ্রবন্দর নিয়ে চলে বিশ্ব রাজনীতি। শ্রীলংকার অর্থনীতির বিকাশে কলম্বো বন্দর বা সিঙ্গাপুর বন্দর ঘিরে সিঙ্গাপুরের অর্থনীতি এসব বিবেচনায় না রাখলেও কোনো দেশে গভীর সমুদ্রবন্দর হলে তাতে মোটামুটি বিশ্ব মোড়লদের নজর থাকে সব সময়। শুধু সমুদ্রকে ব্যবহার করে সিঙ্গাপুর আজ বিশ্বের শ্রেষ্ঠ দেশগুলোর একটি।

নির্মাণাধীন থেকে ধীরে ধীরে পূর্ণতার দিকে আমাদের প্রথম গভীর সমুদ্রবন্দর। ইতিমধ্যে ১১৭টি জাহাজ ভিড়েছে এই বন্দরে। সঠিকভাবে বাস্তবায়িত হলে মাতারবাড়ী একদিন বাংলাদেশের অর্থনীতির ইঞ্জিনে রূপ নেবে। শুধু এই দেশ নয়। ভারতের পূর্ব, মিয়ানমার আর থাইল্যান্ডের পশ্চিম- গোটা বঙ্গোপসাগরের উপকূলে যত বন্দর, তার মধ্যে সবচেয়ে বেশি ড্রাফট থাকবে এই বন্দরে। ফলে ভারতের সেভেন সিস্টার্স রাজ্যগুলো, নেপাল, ভুটান, চীনের সাথে সড়কপথে বাংলাদেশ থেকে পণ্য আসা-যাওয়ার করিডোর তৈরি হবে। অর্থাৎ উপমহাদেশের গুরুত্বপূর্ণ মেরিটাইম হাব হবে এ বন্দর।

কিছুদিন আগে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে অনুষ্ঠিত এক সভায় মাতারবাড়ীর উন্নয়ন কার্যক্রম ও জাইকার প্রস্তাব পর্যালোচনা করা হয়। সেখানে উপস্থাপিত তথ্য অনুসারে সমন্বিত উদ্যোগে মোট ৩৭টি প্রকল্প চিহ্নিত

করা হয়। এর মধ্যে ১৫টি প্রকল্প জাপান সরকারের বিনিয়োগে বাস্তবায়নের প্রস্তাব করা হয়েছে। প্রাথমিকভাবে ৩৭টি প্রকল্প চিহ্নিত হলেও বর্তমানে বিভিন্ন মন্ত্রণালয়ের ১৪টিসহ মোট ৬৮টি প্রকল্প রয়েছে এই সমন্বিত উদ্যোগে। সব মিলিয়ে প্রায় ৭৮ হাজার ৫৪৪ কোটি টাকার প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে রয়েছে। এর মধ্যে ৬টি প্রকল্প সম্পন্ন হয়েছে। আরও ৬টি প্রকল্পের নির্মাণকাজ চলছে। বাকিগুলোর কাজ ফিজিবিলিটি স্টাডি পর্যায়ে রয়েছে। যেসব প্রকল্প শেষ হয়েছে, সেগুলো হলো মহেশখালীতে ভাসমান এলএনজি টার্মিনাল, মহেশখালী এফএসআরইউ প্রকল্প, মহেশখালী-আনোয়ারা গ্যাস ট্রান্সমিশন পাইপলাইন, মহেশখালী জিরো পয়েন্ট গ্যাস ট্রান্সমিশন পাইপলাইন এবং মাতারবাড়ী দ্বীপের বাঁধ নির্মাণ প্রকল্প। এ ছাড়া মাতারবাড়ী বন্দরের প্রথম পর্যায়, মাতারবাড়ী ১২০০ মেগাওয়াট কয়লাভিত্তিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ, মাতারবাড়ী-মদুনাঘাট ৪০০ কেভি ট্রান্সমিশন লাইন নির্মাণ, মাতারবাড়ী বন্দরসংলগ্ন রোড এবং মাতারবাড়ী পাওয়ার প্ল্যান্ট এক্সেস রোড নির্মাণ প্রকল্পের কাজ চলমান রয়েছে।

মহেশখালীতে হচ্ছে দেশের এনার্জি হাব। মাতারবাড়ীতে নির্মাণ হচ্ছে কয়লাভিত্তিক বিদ্যুৎকেন্দ্র, এলএনজি টার্মিনাল, সমুদ্রবন্দর ও ইকোনমিক জোন। এসব প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে শিগগির দেশের অর্থনীতি নতুন মাত্রা পাবে।

### এগিয়ে চলেছে বে টার্মিনালের কাজ

বর্তমান যুগে সাপ্লাই চেইনের উৎকর্ষের জন্য মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটি খুবই গুরুত্বপূর্ণ একটি বিষয়। এ বিষয়টি মাথায় রেখে বঙ্গোপসাগরের তীরে গড়ে তোলা হচ্ছে বে টার্মিনাল, যাকে বলা হচ্ছে দ্য নেস্টট পোর্ট। মূল বন্দর থেকে ৬ কিলোমিটার দূরে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অধীনে



ভারতের পূর্ব, মিয়ানমার আর থাইল্যান্ডের পশ্চিম- গোটা বঙ্গোপসাগরের উপকূলে যত বন্দর, তার মধ্যে সবচেয়ে বেশি ড্রাফট থাকবে মাতারবাড়ী বন্দরে



কর্ণফুলী নদীর তলদেশে টানেল চট্টগ্রাম বন্দরের হিটারল্যান্ড কানেক্টিভিটির জন্য খুব গুরুত্বপূর্ণ। এর সবথেকে বড় দিক হলো এতে নদীর স্বাভাবিক প্রবাহ কোনো প্রকারেই বাধাগ্রস্ত হওয়ার সুযোগ নেই

নির্মাণযোগ্য বে টার্মিনালের বিস্তারিত মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন, প্রকৌশল নকশা, ড্রয়িং ও প্রাক্কলনের জন্য ইতিমধ্যেই পরামর্শক নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। বে-টার্মিনাল নির্মাণ সম্পন্ন হলে চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা বেড়ে যাবে বর্তমানের তুলনায় তিনগুণ। জোয়ারের ওপর নির্ভরশীলতা ছাড়াই বে টার্মিনালে ১২ মিটার ড্রাফট ও ২৮৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ৫০০০-৬০০০ টিইইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতা জাহাজ ভেড়ানোর সুযোগ থাকবে। ২০২৫ সালের মধ্যে ১,৫০০ মিটার দৈর্ঘ্যের মাল্টিপারপাস টার্মিনাল এবং ১,২২৫ ও ৮৩০ মিটার দৈর্ঘ্যের দুটি কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণের কাজ শেষ করার লক্ষ্যে প্রাথমিকভাবে ইয়ার্ড, ট্রাক টার্মিনাল ও বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণের কাজ এগিয়ে চলেছে।

### বঙ্গবন্ধু টানেল

উপমহাদেশের প্রথম নদীর তলদেশের সড়ক টানেল উদ্বোধন হবে এ বছর। এই মুহূর্তের জন্য অধীর আগ্রহে অপেক্ষায় দেশবাসী। কোনো নদীতে সেতু করলে, বিশেষ করে কর্ণফুলীর মতো পলিপ্রবণ নদীর স্বাভাবিক জলপ্রবাহ বাধাগ্রস্ত হয়। সেতুর পিলার বরাবর পলি জমে নদীর তলদেশ উঁচু হয়ে যেতে পারে, যেটা বর্ষায় দুই পাড় প্লাবিত করার ঝুঁকি বাড়ায়। আবার সেতুর কারণে চর জমে নদীপথ ব্যবহারের অযোগ্য হয়ে যেতে পারে। ওদিকে সেতুর উচ্চতা জলযান চলাচলের জন্য বাধা বা সীমাবদ্ধতার সৃষ্টি করে। সেতু নির্মাণে টানেলের থেকে খরচ কম। তবে টানেলের সবথেকে বড় উপকারিতা হলো এতে নদীর স্বাভাবিক প্রবাহ কোনো প্রকারেই বাধাগ্রস্ত হওয়ার সুযোগ নেই। কর্ণফুলী নদীর চ্যানেল চট্টগ্রাম বন্দরের জন্য মহাগুরুত্বপূর্ণ, যাকে বলে লাইফলাইন। আর এজন্যই এখানে সেতু না করে টানেল করাটা উত্তম পরিকল্পনা।

বন্দর তথা উপকূলের সাথে সংযুক্ত হতে সবচেয়ে কার্যকর হিটারল্যান্ড সংযোগ হলো রেলপথ, যা খুব একটা কার্যকর ছিল না চট্টগ্রাম বিভাগের দক্ষিণে। বর্তমান প্রধানমন্ত্রীর দূরদর্শী এবং বলিষ্ঠ নেতৃত্বে গত দশ-বারো বছরে ধীরে ধীরে বদলে গেছে কর্ণফুলী তীরের দক্ষিণের চিত্র। এ এলাকার শিল্পাঞ্চলগুলোকে সাপোর্ট করতে রেলপথ বসেছে, বৃত্তাকার রিং রোড শহরের যানজট কমিয়ে বন্দর ব্যবহারকারী গাড়িকে বিকল্প পথ দিয়েছে, ন্যাশনাল হাইওয়ে সম্প্রসারণের কাজ চলছে, আঞ্চলিক মহাসড়ক ব্যবস্থা গড়ে তোলা হয়েছে। এ সকল কর্মসূচির মুকুটে কোহিনুর হতে যাচ্ছে পতেঙ্গায় অবস্থিত বঙ্গবন্ধু টানেল।

### বদলে যাচ্ছে দক্ষিণাঞ্চল

আমাদের দেশের এত বড় সমুদ্র উপকূল রয়েছে অথচ দেশের অর্থনীতিতে দক্ষিণাঞ্চলের অবদান আশ্চর্য রকম কম। অথচ হওয়ার কথা ছিল উল্টো। দেশের সব থেকে বেশি শক্তিশালী অর্থনৈতিক অঞ্চল হওয়ার কথা ছিল এই অঞ্চলের। ১৯৭৫ সালের কাল আগস্টে সেই যে দিক হারায় বাংলাদেশ, এরপর আমরা পারিনি এই অঞ্চলে যোগাযোগ ব্যবস্থার তেমন কোনো উন্নতি করতে। একটি সঠিক পরিকল্পনা একটি দেশকে অনেক দূর এগিয়ে নিতে সক্ষম। তার অভাবে আমাদের সমুদ্রবেষ্টিত বিশাল অঞ্চল থাকা সত্ত্বেও সমুদ্র ঘিরে অর্থনীতির চাকা ঘোরাতে আমরা অনেক পিছিয়ে পড়েছি।

সমুদ্রসীমা নিয়ে বিরোধ নিষ্পত্তির পর আমাদের মেরিটাইম অর্থনীতি এখন আর শুধু চট্টগ্রাম-কক্সবাজার অঞ্চল নিয়ে আটকে নেই। যদিও বরিশাল, পটুয়াখালী, বরগুনা, সাতক্ষীরা, ভোলার মতো সম্ভাবনাময় অঞ্চলগুলোতে যোগাযোগ ব্যবস্থার অপ্রতুলতা আমাদেরকে ভুগিয়েছে একসময়। সম্প্রতি এশিয়ান উন্নয়ন ব্যাংক বাংলাদেশের এই অঞ্চলের

ওপর একটি সমীক্ষা চালিয়েছে। বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে বর্তমান অর্থনৈতিক অবস্থা চলতে থাকলে ২০৫০ সাল নাগাদ এই অঞ্চল হতে বার্ষিক ৪ থেকে সাড়ে ৪ হাজার কোটি ডলার সমপরিমাণ অর্থনৈতিক উৎপাদন বা আয় হবে। যদি এই অঞ্চলকে নিয়ে পরিকল্পিত অর্থনৈতিক করিডোর গঠন করা সম্ভব হয়, সেক্ষেত্রে এই অঞ্চলের উৎপাদন বা অর্থনৈতিক আয় ১৪ হাজার ৮০০ কোটি ডলারে অর্থাৎ ১৪৮ বিলিয়ন ডলারে উন্নীত করা সম্ভব হবে। সেই সাথে বাড়তি আড়াই কোটি লোকের কর্মসংস্থান তৈরি হবে। সমন্বিতভাবে এই অঞ্চলকে উন্নয়ন করা সম্ভব হলে ২০৫০ সাল নাগাদ শুধু এই অঞ্চলটি সাড়ে তিন কোটি মানুষের কর্মসংস্থানের অঞ্চলে পরিণত হবে। 'রিয়ালাইজিং দ্য প্রটেনশিয়াল অব বাংলাদেশ থ্রু ইকোনমিক করিডোর ডেভেলপমেন্ট' শীর্ষক এক প্রতিবেদনে এমনটি উল্লেখ করেছে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)।

এডিবির সমন্বিত উন্নয়ন পরিকল্পনায় ১৪টি খাতে গুরুত্ব দেওয়া হয়েছে। এগুলো হলো- খাদ্য প্রক্রিয়াকরণ কারখানা স্থাপন বিশেষ করে মৎস্য ও কৃষিপণ্য প্রক্রিয়াকরণ শিল্প, তৈরি পোশাক, বাইসাইকেল, অটোমোবাইল, শিপবিল্ডিং, ফার্মাসিউটিক্যালস, চামড়াজাত পণ্য, আসবাবপণ্য, গ্লাস, সিরামিক, প্লাস্টিক, টায়ার প্রস্তুত কারখানা উল্লেখযোগ্য। বাংলাদেশের বর্তমান শিল্প উৎপাদন ব্যবস্থায় দেশীয় পণ্যের ব্যবহার বাড়তে মনোযোগী হচ্ছে সরকার। এজন্য এসব শিল্প গড়ে তোলার সুপারিশ করা হয়েছে, যাতে করে অভ্যন্তরীণ কাঁচামাল ব্যবহার বেশি করা যায়।

দক্ষিণাঞ্চলে প্রস্তাবিত ইকোনমিক করিডোর কেবল বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিম অঞ্চল নয়, পার্শ্ববর্তী নেপাল, ভুটান এবং ভারতের উত্তরাঞ্চলের সঙ্গে যোগাযোগ আরও শক্তিশালী করবে।

### অর্থনৈতিক অঞ্চল

কৃষিপ্রধান বাংলাদেশে বিপুল কৃষিজমির অপচয় হচ্ছে অপরিিকল্পিত শিল্পায়ন এবং নগরায়ণ এর ফলে। যেহেতু কৃষিজমি কমে যাচ্ছে প্রতিবছর, তাই আমাদের খাদ্য নিরাপত্তার জন্য চরম হুমকি হয়ে উঠতে পারে এটি। আবার কেবল কৃষি খাত আমাদের বিশাল জনগোষ্ঠীর জন্য যথেষ্ট কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করতে অক্ষম। এক্ষেত্রে বাংলাদেশকে বৃহৎ শিল্পের দিকেই ঝুঁকতে হবে। কিন্তু এই শিল্প কি আমরা কৃষিজমিতে করব? অপরিিকল্পিত শিল্পায়ন কৃষিজমিতে হচ্ছে এর বড় কারণ আমরা শিল্পের জন্য পরিকল্পিত জমির সংস্থান করতে ব্যর্থ হয়েছি।

মূলত এ কারণেই দেশে ৯৭ বিশেষায়িত ইকোনমিক জোন করা হচ্ছে, যেখানের জমিগুলো মূলত কম ব্যবহৃত অথবা পতিত। চট্টগ্রামের মিরসরাইয়ে যে দেশের বৃহত্তম ইকোনমিক জোন মাথা তুলছে, এর ৩০ হাজার একর জমির পুরোটাই এ রকম পতিত জমি। পায়রা বন্দর ঘিরে প্রায় ১০ হাজার একর জমি নিয়ে ইকোনমিক জোন হচ্ছে। কৃষিজমি নষ্টের হাত থেকে বাঁচানোর জন্য মাতারবাড়ীতে প্রায় ২৪ হাজার একর জমিতে ইকোনমিক করিডোর গড়ে তোলা হচ্ছে। আর কৃষিক্ষেত্রে কম ব্যবহৃত



জমির অধিকাংশ সমুদ্রবেষ্টিত দক্ষিণাঞ্চলে। কিন্তু পর্যাপ্ত যোগাযোগ ব্যবস্থার অভাবে এখানে শিল্পায়ন হয়নি। এক্ষেত্রে ইকোনমিক করিডোরের মাধ্যমে এই অঞ্চলের স্বল্প ব্যবহৃত জমিতে যদি আমরা শিল্পকারখানা করতে পারি, তাহলে আমাদের তিন অথবা চার ফসলি জমি বেঁচে যাবে। ইতিমধ্যে এসব অঞ্চলে বিনিয়োগে আগ্রহ দেখিয়েছে দক্ষিণ কোরিয়া, জাপান, নেদারল্যান্ডস, সৌদি আরব, ভারতসহ আরও বেশ কয়েকটি দেশ। নতুন বছরে এসব বিনিয়োগ চুক্তিগুলো সম্পাদন হলে জাতীয় অর্থনীতির পালে জোর হাওয়া লাগবে।

### সম্ভাবনার পায়রা এবং ফিনিশ পাক্ষি মোংলা বন্দর

বিশ্বের বিশ্বায় আর দেশের গর্ব হয়ে বিশ্বের দ্বিতীয় খরস্রোতা নদীতে মাথা তুলেছে পদ্মা সেতু। দীর্ঘকাল

ধরে চট্টগ্রাম যেমন দেশের অর্থনীতির চালিকাশক্তি হিসেবে কাজ করছে ঠিক সেভাবেই পদ্মার অপর পাড় বাংলাদেশকে বিপুল পরিমাণ ডলার যোগ করে অর্থনীতিকে সাপোর্ট দিতে সক্ষম হবে। এই সেতু দিয়ে রাজধানী ঢাকার সাথে সরাসরি যুক্ত হয়েছে দেশের অপর দুই বন্দর পায়রা ও মোংলা। সঠিক ব্র্যান্ডিং করা গেলে কুয়াকাটায় কক্সবাজারের মতো পর্যটন শিল্পও বিকাশ লাভ করবে। এই অঞ্চলের প্রতিটি জেলার সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করতে কাজ করছে সরকার। বিগত কয়েকটি একনেক বৈঠক পর্যবেক্ষণ করলে দেখা যায়, নদী দ্বারা বিচ্ছিন্ন অঞ্চলগুলোতে সড়ক ও রেলপথে যুক্ত করতে ব্যাপক পদক্ষেপ নেওয়া হচ্ছে। পদ্মা রেল সেতু নির্মাণকাজ শেষ হলে প্রথমবারের মতো এই অঞ্চল দেশের অন্যান্য এলাকার সাথে রেল নেটওয়ার্কে যুক্ত হবে। আর যেহেতু তখন যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ হয়ে

যাবে, ফলে দুই বন্দর দিয়ে আমদানি-রপ্তানি বাড়বে কয়েক গুণ।

দীর্ঘদিন লোকসানি থাকার পর দক্ষ নেতৃত্ব ও সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনার সফল বাস্তবায়ন ঘটিয়ে মোংলা বন্দর এখন লাভজনক একটি স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান। পদ্মা সেতুর অধিকাংশ স্প্যান, রামপাল কয়লা বিদ্যুৎকেন্দ্র, রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্রের মতো বৃহৎ ও সরকারি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পগুলোর বিশালাকার যন্ত্রাংশের বেশিরভাগ আমদানি হয়েছে এ বন্দর দিয়ে। আমদানীকৃত গাড়ি, তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস আমদানির হাব হয়ে উঠেছে দেশের দ্বিতীয় প্রধান বন্দরটি।

### সব ভালো যার শেষ ভালো

আমাদের এখন দরকার বিদ্যমান প্রকল্পগুলোর সফল বাস্তবায়ন। বাংলাদেশ দ্রুতগতিতে এগোচ্ছে। জাতিসংঘের এলডিসি ঘোষিত দেশের তালিকায় আমাদের নাম উঠেছে। তার মানে এই নয় যে, অন্যান্য দেশ বসে আছে। ভিয়েতনামও আমাদের মতো গতিতে এগিয়ে চলেছে। উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা ভিয়েতনামকে বাংলাদেশের ওপর টেকা দিয়ে রপ্তানি বাজারে দখল নিতে সাহায্য করছে। তাই অগ্রাধিকার প্রকল্পগুলো বাস্তবায়নে দেরি হয়ে গেলে আমরা অন্যান্য দেশের থেকে পিছিয়ে পড়ব।

২০২২ সাল বাংলাদেশের দুর্ভাগ্যের বছর এবং সৌভাগ্যের বছর। সৌভাগ্যের বছর কারণ এত দিনে বাংলাদেশে বিদেশি বিনিয়োগ না আসার প্রধান কারণ ছিল অপরাপ্ত অবকাঠামো এবং প্রশাসনিক জটিলতা। স্বাধীনতার পর কোনো নির্দিষ্ট বছরে অবকাঠামো খাতে এত বেশি প্রকল্প সার্ভিসে আসেনি, যেটা ২০২২ এ এসেছে। এর ভেতরে চট্টগ্রাম বন্দরের নতুন টার্মিনালের নির্মাণকাজ শেষ হওয়াসহ বেশকিছু অতি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প অপারেশনাল হয়েছে। এর মধ্যে রয়েছে ক্যাপিটাল ডেজিঞ্জারের মাধ্যমে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর চ্যানেলের গভীরতা বৃদ্ধি, পদ্মা সেতু, তৃতীয় শীতলক্ষ্যা সেতু, কালনা সেতু, মোটোরেলসহ অনেক প্রকল্প। ভূমি ব্যবস্থাপনা, কাস্টমস ডিজিটাইজেশনের মতো দুর্বলতার ক্ষেত্রে দৃশ্যমান উন্নতি হয়েছে। কিন্তু এই বিষয়টি এমন অবৈল্য হয়েছিল, যখন বৈশ্বিক অর্থনীতি নেতিবাচক ধারায় চলছে। আর এটাই হলো দুর্ভাগ্য। তবে দিন ফিরছে। বিশ্ব অর্থনীতি ধীরে ধীরে যুরে দাঁড়াচ্ছে, সেই সাথে বাংলাদেশও। পরিবর্তিত সেই দুনিয়ায় যাতে দাপটের সাথে বিচরণ করতে পারি আমরা, সেই লক্ষ্যে কাজ করতে হবে সবাইকে, একসাথে।

কম ব্যবহৃত অথবা পতিত জমিতে পরিকল্পিত শিল্পাঞ্চল গড়ে তুলতে দেশে ৯৭ বিশেষায়িত ইকোনমিক জোন করা হচ্ছে





## জলবায়ু পরিবর্তন : বিশ্বব্যাপী বদলে যাচ্ছে অভ্যন্তরীণ নৌযোগাযোগ

### বিশ্বব্যাপী নৌবাণিজ্যে প্রভাব

বৈশ্বিক নৌযোগাযোগ এবং অন্যান্য নদী সংকটে অভ্যন্তরীণ নৌবাণিজ্য ব্যাপকভাবে ক্ষতির মুখে পড়েছে। ২০১৮ সালে বিশ্বব্যাপী নদীর গতিপথের পরিবর্তনজনিত কারণে বৈশ্বিক নৌবাণিজ্য প্রায় ৩.৬ ট্রিলিয়ন ডলার ক্ষতির সম্মুখীন হয়।

বিশ্বব্যাপী অভ্যন্তরীণ নৌপথগুলোকে অনেক ধরনের সংকট মোকাবিলা করতে হচ্ছে। এই সংকটগুলোর মধ্যে রয়েছে জলবায়ু পরিবর্তন থেকে শুরু করে নদীপ্রবাহে বাঁধ, পরিবেশগত দূষণ এবং নির্বিশেষে বন উজাড়। এছাড়া বৈশ্বিক উষ্ণতা সমুদ্রের উচ্চতা বৃদ্ধির কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। যার ফলে নদীর বদ্বীপগুলো ডুবে যেতে শুরু করেছে এবং অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহন অনেকটা কমে এসেছে।

অভ্যন্তরীণ নৌবাণিজ্যে নদী সংকটের প্রভাব সুদূরপ্রসারী এবং ব্যাপক আকার ধারণ করতে পারে। নৌযান চলাচলযোগ্য জলপথ কমে যাওয়ায় পণ্য পরিবহন সময় লাগছে বেশি এবং তা এই খাতটিকে মাত্রাতিরিক্ত খরচের দিকে নিয়ে গেছে।

এছাড়া নদীর প্রবাহে বাধার কারণে নির্দিষ্ট নৌপথে চলাচল-সক্ষম নৌযানের আকার এবং সংখ্যার ওপর বিধিনিষেধ তৈরি হতে পারে, যার ফলে পণ্য

### বন্দরবার্তা ডেস্ক

নদীকে বলা হয় নগর ও বাস্তুতন্ত্রের সংযোগকারী জটিল চোরাগলি। যখন খরা হয়, পানির স্তর কমে যায়, তখন নদীর গতিপথ বাধাপ্রাপ্ত এবং দুর্গম হয়ে ওঠে। এর প্রভাব পড়ে নগরজীবন ও বাস্তুতন্ত্রের ওপর। সভ্যতার সাথে নদীর সম্পর্ক কেমন তা এই শতাব্দীর মানুষ হাড়ে হাড়ে টের পাচ্ছে। জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে ঘটা বন্যা, খরা, নদীর গতিপথের পরিবর্তনসহ অন্যান্য নদী সংকটের কারণে এমনকি দুর্ভিক্ষেরও সাক্ষী আমরা। সময়ের সাথে জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব সামগ্রিকভাবে হ্রাস না করা গেলে অভ্যন্তরীণ নৌসংকটে শুধু বাংলাদেশই না, নাজেহাল অবস্থায় পড়বে সারা বিশ্বের মানুষই।

জলবায়ু পরিবর্তন ও অন্যান্য নদী সংকট বাংলাদেশসহ বৈশ্বিক অভ্যন্তরীণ নৌবাণিজ্যে বড় ধরনের প্রভাব

ফেলেছে। নদীগুলোর নাব্যতা হ্রাসের ফলে নদী-প্রধান দেশগুলোতে নৌপথে পণ্য পরিবহনের পরিমাণ উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস পেয়েছে, যা সামগ্রিকভাবে এসব দেশের অর্থনীতিতেও প্রভাব ফেলেছে।

২০২২ সালে ইউরোপের রাইন এবং চীনের ইয়াংজিসহ বিশ্বের কয়েকটি বৃহত্তম নদীর পানির স্তর ইতিহাসের সর্বনিম্ন অবস্থানে নেমে যায়। একই বিষয় ঘটে টেনেসির মেমফিসে মিসিসিপি নদীতেও। সেখানে অক্টোবরের মাঝামাঝি সময়ে পানির স্তর নিচে নেমে মালবাহী নৌযান চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ে। পরে চ্যানেলগুলোকে সচল করতে ড্রেজিং এবং উজান থেকে পানি ছাড়ার প্রয়োজন হয়।

অবশ্য শীতের শুরুতে বৃষ্টিপাত হলে পরিস্থিতি কিছুটা স্বাভাবিক হয়। কিন্তু মেমফিস ইউনিভার্সিটির বিজ্ঞানীদের মতে, জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে ভবিষ্যতে কী ঘটতে যাচ্ছে, এটি তার একটি আভাস ছিল মাত্র।

পরিবহন ও পরিষেবায় ভোগান্তি ভবিষ্যতে আরও বাড়ার শঙ্কা করছেন বিশেষজ্ঞরা। এছাড়া দূষণ, প্রাকৃতিক পরিবেশ, আবাসস্থল এবং বাস্তুতন্ত্র ক্ষতির সম্মুখীন হওয়া ত্বরান্বিত করতে পারে এই সংকট।

বিশেষজ্ঞদের মতে, নদী সংকটের প্রভাব কমিয়ে টেকসই বিকাশের জন্য বিশ্বকে একযোগে কাজ করতে হবে। এর মধ্যে অবকাঠামোতে বিনিয়োগ বাড়ানো, জলব্যবস্থাপনা ও সংরক্ষণের উন্নতি, দূষণ ও বর্জ্য হ্রাস এবং নবায়নযোগ্য শক্তির উৎসগুলোতে বিনিয়োগ বাড়ানো এখন সময়ের দাবি।

### বাংলাদেশের অবস্থা

জলবায়ু পরিবর্তনের বিরূপ প্রভাব বাংলাদেশের নদ-নদীগুলোতেও প্রকট হয়ে দেখা দিয়েছে। বর্ষা মৌসুমে অতিবৃষ্টি এবং প্রচণ্ড স্রোতের কারণে পাড় ভেঙে নদীর গতিপথ পরিবর্তন হচ্ছে। ভারত, চীন, নেপালে বিভিন্ন স্থাপনা নির্মাণের কারণে বাংলাদেশের অংশে উজানের পানিতে আগের চাইতে বেশি পলিমাটি জমেছে। বাংলাদেশে নদী দখলে নিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে অবৈধ স্থাপনা, অপরিষ্কৃত বাঁধ। এতে বন্যায় পলিমাটি প্লাবনভূমিতে না গিয়ে নদীতে জমে, ফলে নদী তার গভীরতা হারায় এবং নদীর বুকে চর জেগে ওঠে। এতে করে পাড় ভাঙা, বন্যার স্থায়িত্ব বৃদ্ধি এবং শুষ্ক মৌসুমে নদীতে নাব্যতা হ্রাসের মতো সমস্যা দেখা দেয়। যার সবচাইতে বড় উদাহরণ পদ্মা। আর বন্যপ্রবণ এই দেশে বন্যার পানি কমার পর পর নদীভাঙন বাড়তে থাকে।

বাংলাদেশের নদীগুলোতে অবৈধভাবে বালি উত্তোলন ও নদী ভরাট করার কারণেও নদীগুলো হুমকির মুখে পড়েছে। বদলে যাচ্ছে বাংলাদেশের নদীর গতিপথ।

### বাংলাদেশের নৌবাণিজ্যে আঘাত

বাংলাদেশ দক্ষিণ এশিয়ার একটি ছোট দেশ-ভারত, মিয়ানমার এবং বঙ্গোপসাগর দ্বারা সীমাবদ্ধ। ভৌগোলিক অবস্থানগত কারণে বাংলাদেশের অনেক নদীর উৎপত্তি ভারতের হিমালয় থেকে হয়েছে। এছাড়া এটি বিশ্বের বৃহত্তম বদ্বীপ, যা অসংখ্য নদ-নদী নিয়ে গঠিত। এই নদী ব্যবস্থা একসময় ছিল বাংলাদেশের নৌবাণিজ্যের লাইফলাইন; যা পণ্য পরিবহন এবং অন্যান্য পরিষেবার কাজে ব্যবহার হয়ে থাকে।

সাম্প্রতিক বছরগুলোতে জলবায়ু পরিবর্তনজনিত এবং অন্যান্য নদী সংকটের কারণে বাংলাদেশের নদী ব্যবস্থাপনা বেশকিছু গুরুতর হুমকির সম্মুখীন হয়েছে। পলি জমা, লবণাক্ততা বেড়ে যাওয়া এবং পানিদূষণ। এই হুমকিগুলো বাংলাদেশের নদ-নদীর নাব্যতা উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস করেছে, যার ফলে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের কার্যকারিতা ও উৎপাদনশীলতা ব্যাপকভাবে কমে গেছে।

ভারতে বাঁধ নির্মাণের ফলে বাংলাদেশে নদীগুলোর পলি জমা হয়েছে। নদীপ্রবাহকে বাধাগ্রস্ত করেছে। এটি নদীগুলোর নাব্যতা হ্রাসের কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। পলিমাটি নদীর চ্যানেলগুলোর গভীরতা কমিয়ে নৌচলাচলে বাধা দেয়। এছাড়া লবণাক্ততা আরেকটি প্রধান সমস্যা। বঙ্গোপসাগর থেকে নোনাজল বাংলাদেশের নদীতে ঢুকে সেখানকার বাস্তুতন্ত্রে আঘাত হানছে, নদীর পানি কৃষিজমি সেচের এবং মানুষের ব্যবহারের অনুপযোগী করে তুলেছে।

বাংলাদেশের নদীগুলোর নাব্যতা হ্রাস নৌবাণিজ্যেও বড় প্রভাব ফেলেছে। পণ্য পরিবহন এবং অন্যান্য পরিষেবা দিতে পারে, এমন নৌযানের সংখ্যা কমে গেছে। বাংলাদেশ শিপিং অ্যাসোসিয়েশনের একটি সমীক্ষা অনুসারে, দেশের নদীপথে পণ্য পরিবহনের পরিমাণ গত ১০ বছরে গড়ে ৬০ শতাংশ কমেছে, যা ২০০৯ সালের ২.৫ মিলিয়ন টন থেকে ২০১৯ সালে ১ মিলিয়ন টনে দাঁড়িয়েছে। অভ্যন্তরীণ নৌখাত বাংলাদেশের কর্মসংস্থান ও রাজস্বের একটি গুরুত্বপূর্ণ উৎস। ফলে দেশের অর্থনীতিতে বড়সড় প্রভাব পড়েছে।

### মিসিসিপি : বৈশ্বিক নদী সংকটের সাম্প্রতিক উদাহরণ

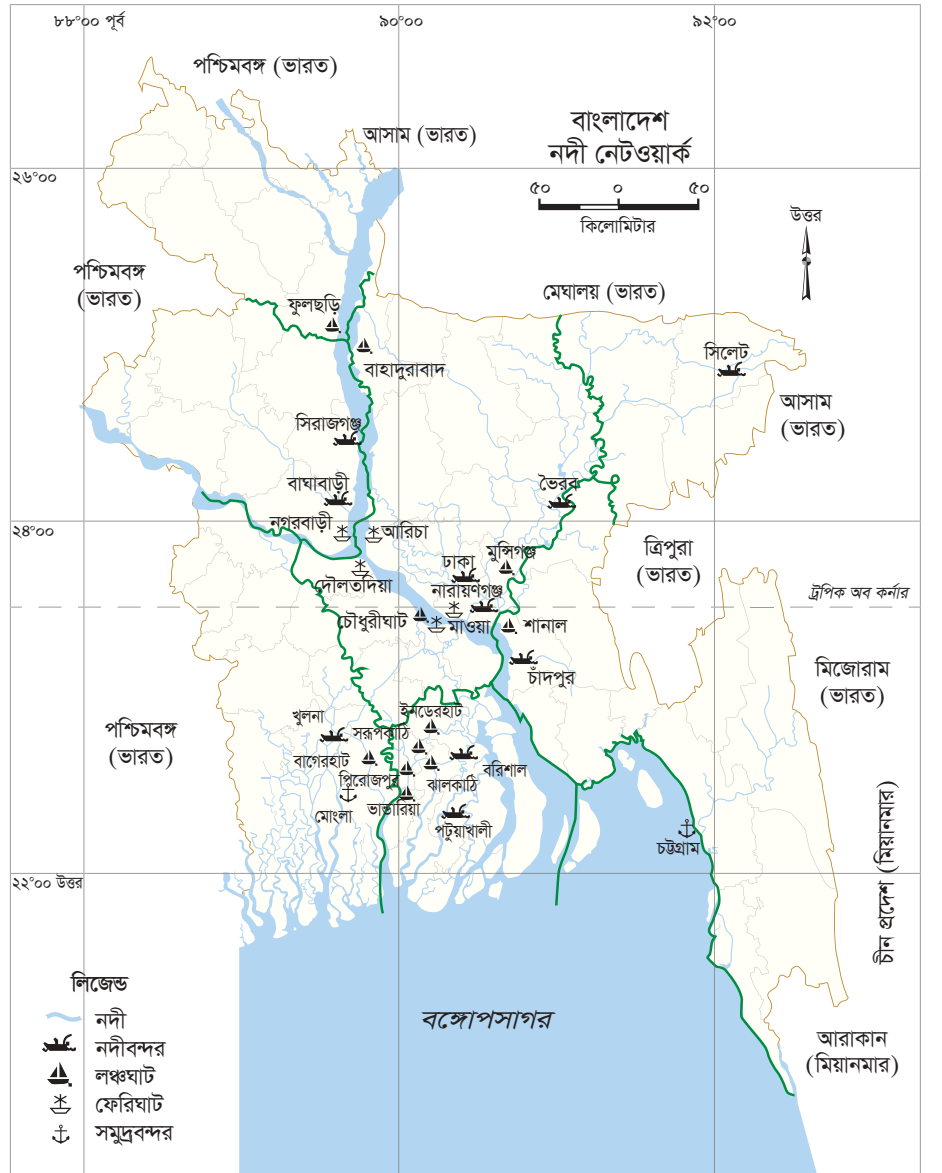
কোনো অঞ্চলে বৃষ্টিপাতের পরিমাণ স্বাভাবিকের চেয়ে কম হলে সেখানে খরা দেখা দেয়। তাপমাত্রা, বাতাস, মাটির ধরন, মেঘের পরিমাণ-এ কয়েকটি বিষয় নির্ধারণ করে খরার তীব্রতা কেমন হবে।

কোনো স্থানের মাটি কয়েক মাসের বৃষ্টির পানি ধরে রাখতে পারে, যা নদীর স্রোত বাড়িয়ে বিপরীতমুখী স্রোতে বাধা দেয়।

এটা কীভাবে ঘটে তা মেমফিসে মিসিসিপি নদীর উদাহরণেই স্পষ্ট হবে। মেমফিসে ২০২২ সালের জুনের দিকে তাপমাত্রা বেড়ে আবহাওয়া শুষ্ক হয়ে ওঠে। এই অবস্থা চলতে থাকে শরৎ পর্যন্ত। একপর্যায়ে বাষ্পীভবনের পরিমাণ বৃদ্ধি পায়, মাটি তার আর্দ্রতা হারায়। ফলে মাত্র কয়েক সপ্তাহের মধ্যেই সেখানে হঠাৎ খরা দেখা দেয়।

মিসিসিপি নদীর নিষ্কাশন অববাহিকা (জল জমা নিম্নভূমি) প্রায় ৩.২ মিলিয়ন বর্গকিলোমিটার এলাকাজুড়ে, যা কন্টিনেন্টাল ইউনাইটেড স্টেটস-এর ৪০ শতাংশেরও বেশি প্রবাহ সৃষ্টি করে। বিশেষ করে লোয়ার মিসিসিপিতে বেশকিছু উপনদী এক হওয়ায় এটি একটি বিশাল স্রোতের সৃষ্টি করে।

বাংলাদেশের নদীগুলোর নাব্যতা হ্রাস নৌবাণিজ্যে বড় প্রভাব ফেলে। পণ্য পরিবহন এবং অন্যান্য পরিষেবা দিতে পারে, এমন নৌযানের সংখ্যা অনেক কমে গেছে





মিসিসিপিতে নিম্ন জলস্তর এবং নাব্যতা সংকটের কারণে বার্জে শস্য পরিবহনের বাড়ার হার গ্রীষ্মকাল থেকে অক্টোবরের মধ্যে কয়েকগুণ বেড়ে গেছে

পানির স্তর যখন স্বাভাবিক থাকে, তখন প্রতি সেকেন্ডে ৫ লাখ কিউবিক ফিটেরও বেশি পানি মেমফিসের ওপর দিয়ে প্রবাহিত হয়। এটি ক্যালিফোর্নিয়ার পাসাডেনার রোজ বোল স্টেডিয়ামকে এক মিনিটেরও কম সময়ে পূরণ করার জন্য যথেষ্ট।

লোয়ার মিসিসিপি অংশে বৃষ্টিপাতের পরিবর্তনের ফলে শ্রোতের প্রবাহও কমে যায়। কারণ পানিকে এই অঞ্চলে পৌঁছতে হলে দীর্ঘ পথ অতিক্রম করতে হবে। সম্প্রতি মেমফিসে হঠাৎ খরা দেখা দেওয়ায়, আগস্ট থেকে অক্টোবর পর্যন্ত নদীর জলের স্তর তীব্রভাবে কমে যায়। ১১ সপ্তাহে পানির স্তর ২০ ফুট নিচে নামে। ২০ অক্টোবরে সেটি ইতিহাসের সর্বনিম্ন পর্যায়ে চলে যায়।

### সংকটের কারণ

গত একশ বছর ধরেই লোয়ার মিসিসিপি অংশে পানির সর্বনিম্ন স্তর কমছে। ২০২২ সালের খরাটিও সেই ধারা অনুসরণ করেছে। এর জন্য প্রাথমিকভাবে দুটি কারণকে চিহ্নিত করা যায়।

প্রথমত, ১৯৩০ এর দশকে বন্যা ব্যবস্থাপনার জন্য বাঁধ নির্মাণ করা হয়। ফলে উজানে নদীর প্রবাহ বাধা পায় এবং নদীর প্রবাহের মাত্রা হ্রাস পায়। এছাড়া কৃত্রিমভাবে পানির স্তর নিচে নামতে সাহায্য করে।

দ্বিতীয়ত, ২০২২ সালের এই হঠাৎ খরাটি আগের তুলনায় অনেক বেশি অঞ্চলজুড়ে প্রভাব ফেলেছে। বিগত বছরগুলোতে তাপমাত্রা বৃদ্ধি এবং শুষ্কতার ফলে হঠাৎ খরাপ্রবণ আবহাওয়া মিসৌরি এবং ওহায়ো নদীর উপনদীগুলোর ওপর কেন্দ্রীভূত ছিল, যা মিসিসিপিতে প্রবাহিত হতো। এর ফলে লোয়ার মিসিসিপিতে পানি কম পৌঁছায়। ২০২২ সালে উপনদীগুলোতে মাটির আর্দ্রতার স্বাভাবিক ছিল। কিন্তু

হঠাৎ খরাটি দেখা দেয় মিসিসিপি নদীর ওপরই। এটি বাষ্পীভবন বাড়িয়ে দেয় এবং লোয়ার মিসিসিপিতে পানির স্তর কমিয়ে দেয়।

মিসিসিপির মতো একটি বড় নদীর মূল অংশে উপনদীগুলোর প্রবাহ স্বাভাবিক থাকার পরও পানির স্তর নিচে নেমে গেছে। এটি হাইড্রোলজিক্যাল (বৃষ্টিপাতজনিত) খরা সম্পর্কে প্রচলিত ধারণার বিরুদ্ধে যায়। মিসিসিপি নদীর জলবিভাজিকায় হঠাৎ খরার এই ঘটনাটি প্রমাণ করে, জলবায়ু পরিবর্তন বেশ বড় প্রভাব ফেলেছে পৃথিবীর বৃহত্তম নদীগুলোতে। কারণ তাপমাত্রা বৃদ্ধি পেলে সেটি বাষ্পীভবন বাড়ায় এবং মাটির পানি শোষণ ক্ষমতা বাড়িয়ে দেয়।

### বিকল্প মালবাহী বার্জ/বড় নৌকা

মিসিসিপি নদী কৃষি অঞ্চল থেকে অভ্যন্তরীণ এবং রপ্তানি বাজারে মালবাহী বার্জ দ্বারা শস্য পরিবহনের মূল নৌপথ। বাণিজ্যিক শিপিংয়ের জন্য বার্জ সবচেয়ে কম খরচের এবং টেকসই।

একটি হপার বার্জ ১৬টি রেলগাড়ি বা ৭০টি ট্রাকের সমপরিমাণ শুল্কনা পণ্য বহন করতে পারে। মিসিসিপি নদীর অববাহিকা দিয়ে সয়াবিন, ভুট্টা এবং গমসহ প্রায় ৯২ শতাংশ মার্কিন কৃষি রপ্তানি হয়।

নিম্ন জলস্তর নদীর নাব্যতা হ্রাস করে, বার্জের জন্য যথেষ্ট গভীর হয়ে দাঁড়ায়। ৭ অক্টোবর, ২০২২-এ, নদী বন্ধের কারণে মিসিসিপির বিভিন্ন পর্যায়ে ২,০০০টিরও বেশি বার্জ অলসভাবে নোঙর করেছিল। নিম্ন জলস্তর উত্তর এবং দক্ষিণ দুদিকেই পণ্যের চালান ব্যাহত করে।

ফসল কাটার মৌসুমে নৌভাড়া বেড়ে যায়, তখন বার্জ পরিবহনের চাহিদাও বেশি থাকে। বাজারের

সরবরাহ এবং চাহিদা, বার্জের গতি-আকার এবং অন্যান্য কারণের ওপর নির্ভর করে বার্জের রেট উল্লেখযোগ্য হারে গুঠানমা করে।

নিম্ন জলস্তর এবং মিসিসিপিতে নাব্যতা হ্রাসের ফলে বিভিন্ন বিধিনিষেধের কারণে বার্জে শস্য পরিবহনের সাম্প্রতিক খরচ অনেক বেড়ে যায়। বার্জ দ্বারা শিপিংয়ের গড় হার ২০২২ সালের গ্রীষ্মে প্রতি টন প্রায় ১১-১২ মার্কিন ডলার থেকে অক্টোবরে দাঁড়িয়েছে ৭১ মার্কিন ডলারেরও বেশি। নভেম্বর মাসে গড়ে ২৭.২৫ মার্কিন ডলার কমলেও তা ছিল সাধারণ রেটের তুলনায় দ্বিগুণেরও বেশি।

### জলের পরিমাণ কমার শঙ্কা

উষ্ণ বায়ুমণ্ডলীয় তাপমাত্রায় বাষ্পীভবন বাড়ার সম্ভাবনা দেখা দিচ্ছে। দেখা দিচ্ছে খরা সৃষ্টি করে, পানির শোষণ ক্ষমতা বাড়িয়ে অতিবৃষ্টিপাত ঘটানোর আশঙ্কাও। উত্তর আমেরিকার প্রাগৈতিহাসিক নদীগুলোর তথ্য নির্দেশ করে, উষ্ণ তাপমাত্রা এক হাজার বছর আগেও বৃষ্টিপাতের ধরনকে পরিবর্তনশীল রেখেছিল। খরার পর তীব্র বন্যা দেখা দেয়। ঠিক একই পরিস্থিতি এখন দেখা যাচ্ছে লোয়ার মিসিসিপিতে।

গত একশ বছরের হিসাবে, মিসিসিপি নদী উপত্যকায় আবহাওয়া প্রতি বছর পরিবর্তনের মাধ্যমে খুব শুষ্ক থেকে খুব আর্দ্র হয়ে উঠেছে। এ থেকে ধারণা করা যায়, বৈশ্বিক তাপমাত্রা বৃদ্ধি পেলে পরিবর্তনের ধারাটিও অব্যাহত থাকবে।

ফলে শস্য সরবরাহের কোম্পানিগুলো পরিবহনের জন্য বিকল্প ব্যবস্থা অবলম্বন করতে হবে। আর নদীকে যাতায়াতের জন্য উপযুক্ত রাখতে নিয়মিত ড্রেজিং করতে হবে। এর ফলে একদিকে বাড়বে পরিবহন ব্যয় আর অন্যদিকে পণ্যের দাম।

নদীতে পানির স্তর কমে গেলে মেক্সিকো উপসাগর থেকে উত্তরে লবণাক্ত পানি ঢোকার সুযোগ পাবে, যা দক্ষিণ লুইজিয়ানাতে পানীয়জলের সরবরাহকে দূষিত করবে। এটি প্রতিরোধ করার জন্য আর্মি কর্পস অব ইঞ্জিনিয়ারস একটি আন্ডারওয়াটার লেভি নির্মাণ করছে।

বিংশ শতাব্দীজুড়েই বন্যা হ্রাসের জন্যই প্রকৌশল বিভাগ কাজ করেছে। ভবিষ্যতেও বন্যা প্রতিরোধ একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয় হয়ে থাকবে। তবে নদীতে পানি কমে যাওয়ার প্রবণতাও বাড়বে। সারা বিশ্বই প্রবেশ করেছে প্রাকৃতিক দুর্যোগের নতুন এই যুগে। বিশেষজ্ঞরা বিশ্বাস করেন, জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে জলবিভাজিকা এবং বড় নদীগুলো কীভাবে সাড়া দেয় তা বোঝা গুরুত্বপূর্ণ, যাতে শিল্প এবং নদীনির্ভর সম্প্রদায়গুলো ভবিষ্যতের জন্য আরও ভালোভাবে প্রস্তুতি নিতে পারে। বাংলাদেশও এর ব্যতিক্রম নয়। তবে আশার কথা, বাংলাদেশ সরকার জলবায়ু পরিবর্তন রোধে এবং নদী সংরক্ষণে বেশ জোর দিচ্ছে। নদী বাঁচলে বাঁচবে দেশ। [👉](#)



পানির নিচের শব্দদূষণ কমাতে নতুন সংশোধিত নীতিমালা আনছে আইএমও



বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচলের সময় পানির নিচে যে শব্দদূষণ হয়, তাতে সামুদ্রিক প্রাণবৈচিত্র্যের ওপর নেতিবাচক প্রভাব পড়ে। এই দূষণ নিয়ন্ত্রণে নতুন একটি নীতিমালা প্রণয়নের উদ্যোগ নিয়েছে জাতিসংঘের সমুদ্রবিষয়ক সংস্থা ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও), প্রকৃ তপক্ষে যেটি এ-সংক্রান্ত আগের একটি নীতিমালার সংশোধনী হতে যাচ্ছে। সম্প্রতি জাহাজের নকশা ও নির্মাণ বিষয়ক আইএমওর উপকমিটির এক বৈঠকে এই সংশোধিত নীতিমালার খসড়া অনুমোদিত হয়েছে।

গত ২৩-২৭ জানুয়ারি উপকমিটির এই বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়। খসড়া বলা হয়েছে, বাণিজ্যিক জাহাজগুলো আন্ডারওয়াটার রেডিয়ারেড নিয়েজের (ইউআরএন) অন্যতম প্রধান উৎস। সাগরের স্তন্যপায়ী

প্রাণী, অমেরুদণ্ডী প্রাণী, মাছসহ অন্যান্য প্রাণবৈচিত্র্যের জীবনচক্র বেষ সংবেদনশীল প্রক্রিয়া। পানির নিচের শব্দদূষণ সেই প্রক্রিয়ায় নেতিবাচক প্রভাব ফেলতে পারে। এর ফলে এসব সামুদ্রিক প্রাণসম্পদ আহরণের কাজে নিয়োজিত উপকূলীয় জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান ও আয় ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে বলে আশঙ্কা প্রকাশ করেছে আইএমও।

ইউআরএন কমানোর জন্য জাহাজের নকশাকারী, নির্মাতা ও অপারেটরদের কোন কোন বিষয়ের দিকে নজর রাখতে হবে, খসড়া নীতিমালায় সে বিষয়গুলো তুলে ধরা হয়েছে। পানির নিচের শব্দদূষণ কমানোর প্রচেষ্টায় নিজেদের অবস্থান থেকে অবদান রাখার লক্ষ্যে তারা যেন সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের সহায়তা করে, সেই উৎসাহ দেওয়া হয়েছে আইএমওর নতুন এই নীতিমালায়।

এর আগে ২০১৪ সালে একই ধরনের একটি নীতিমালা চালু করেছিল আইএমও। সেটিতেই কিছু সংশোধনী আনা হয়েছে নতুন এই খসড়ায়। এই সংশোধনী আনা হয়েছে দূষণ পরিমাপের আন্তর্জাতিক মানদণ্ড, করণীয়, ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি রুলসের মতো টেকনিক্যাল বিষয়গুলোয়।

সাবকমিটির বৈঠকে খসড়াটি অনুমোদিত হলেও এটি চূড়ান্ত নীতিমালা হিসেবে কার্যকরের আগে আরও একটি ধাপ পেরোতে হবে। আগামী ৩-৭ জুলাই আইএমওর মেরিন এনভায়রনমেন্ট প্রটেকশন কমিটির (এমইপিসি) ৮০তম অধিবেশন অনুষ্ঠিত হওয়ার কথা রয়েছে। সেখানে খসড়াটি উত্থাপন করা হবে। এমইপিসি অনুমোদন দিলে তারপর সেটি নীতিমালা হিসেবে কার্যকর হবে।

এদিকে আইএমওর ডিপার্টমেন্ট অব পার্টনারশিপস অ্যান্ড প্রজেক্টস (ডিপিপি) চলতি বছরের শেষের দিকে জাতিসংঘ উন্নয়ন কর্মসূচি (ইউএনডিপি) ও গ্লোবাল এনভায়রনমেন্ট ফ্যাসিলিটির (জিইএফ) সঙ্গে যৌথভাবে একটি প্রকল্প চালুর পরিকল্পনা নিয়ে এগোচ্ছে। দুই বছর মেয়াদি এই প্রকল্পের নাম দেওয়া হয়েছে গ্লোবাল পার্টনারশিপ ফর মিটিগেশন অব আন্ডারওয়াটার নয়েজ ফ্রম শিপিং (গ্লোনয়েজ পার্টনারশিপ)। আইএমওর নতুন নীতিমালার পাশাপাশি এই প্রকল্প পানির নিচের শব্দদূষণ প্রতিরোধে কার্যকর ভূমিকা রাখবে বলে আশা করা হচ্ছে।

টুএম অ্যালায়েন্স নিয়ে আর এগোবে না এমএসসি-মায়েরক্ষ

দশ বছরের পুরনো টুএম অ্যালায়েন্স চুক্তি আর নবায়ন না করার সিদ্ধান্ত নিয়েছে দুই কনটেইনার শিপিং জায়ান্ট মেডিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি) ও মায়েরক্ষ।

এশিয়া-ইউরোপ, ট্রান্সআটলান্টিক ও ট্রান্সপ্যাসিফিক রুটে ব্যাসাশ্রয়ী পরিচালনা কার্যক্রম ও প্রতিযোগিতা সক্ষমতা নিশ্চিত করতে একটি ভেসেল শেয়ারিং এগ্রিমেন্ট (ভিএসএ) স্বাক্ষর করেছিল এমএসসি ও মায়েরক্ষ, যা ২০১৫ সালে কার্যকর হয়। চুক্তিটি নবায়ন না করার অর্থ হলো, ২০২৫ সালের জানুয়ারি থেকে এর কার্যকারিতা শেষ হয়ে যাওয়া।

সম্প্রতি এক যৌথ বিবৃতিতে এমএসসি ও মায়েরক্ষ জানিয়েছে, ১০ বছরের ভিএসএ চুক্তি স্বাক্ষরের পর থেকে অনেক কিছুতেই পরিবর্তন হয়েছে। টুএম অ্যালায়েন্স থেকে সরে আসার মাধ্যমে দুটি কোম্পানিই তাদের নিজ

নিজ ব্যবসায়িক কৌশল নিয়ে অগ্রসর হওয়ার সুযোগ পাবে।

পাঁচ বছরের পরিবেশবান্ধব তহবিল থেকে প্রথম বছরে ২২ কোটি ডলার দেবে সিএমএ সিজিএম

কার্বন নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগকে সহায়তার লক্ষ্যে ১৫০ কোটি ডলারের বিশেষ তহবিল গঠনের ঘোষণা আগেই দিয়েছিল ফরাসি কনটেইনার শিপিং জায়ান্ট সিএমএ সিজিএম। সাম্প্রতিক এক ঘোষণায় তারা জানিয়েছে, পাঁচ বছর মেয়াদি এই সহায়তা প্রকল্পের প্রথম বছরের জন্য ২১ কোটি ৮০ লাখ ডলার বরাদ্দ করা হয়েছে এবং এই সহায়তা প্রাপ্তির জন্য আগ্রহীদের কাছ থেকে আবেদন গ্রহণ এরই মধ্যে শুরু হয়েছে।

নিঃসরণ কমানোর বিভিন্ন প্রকল্প অথবা পরিবেশবান্ধব জ্বালানি রূপান্তর নিয়ে কাজ করা প্রতিষ্ঠিত কোম্পানি অথবা স্টার্ট-আপ উভয়েই এই তহবিল সহায়তার জন্য আবেদন করতে পারবে।

গত বছরের সেপ্টেম্বরে 'স্পেশাল ফান্ড ফর এনার্জিস' নামের তহবিলটি গঠনের ঘোষণা দেয় সিএমএ সিজিএম। তহবিলটি পরিচালনার জন্য পৃথক একটি ব্যবস্থাপনা টিম গঠন করেছে তারা।

রাশিয়া থেকে জ্বালানি তেল আমদানিতে ভারতের রেকর্ড

পশ্চিমা নিষেধাজ্ঞার প্রভাব কাটাতে বিভিন্ন দেশের কাছে ছাড়কৃত মূল্যে অপরিশোধিত জ্বালানি তেল বিক্রি করছে রাশিয়া। সম্ভায় জ্বালানি তেল ক্রয়ের এ সুযোগ লুফে নিচ্ছে ভারত। ২০২২ সালের ডিসেম্বরে রাশিয়া থেকে রেকর্ড পরিমাণ অপরিশোধিত জ্বালানি তেল কিনেছে ভারত। আলাচ্য মাসে প্রতিদিন রাশিয়া থেকে ১১ লাখ ৯০ হাজার ব্যারেল জ্বালানি তেল আমদানি করেছে দেশটি। এর মাধ্যমে টানা তিন মাস রুশ তেলের শীর্ষ ক্রেতার অবস্থান ধরে রাখল ভারত।

গত নভেম্বরে রাশিয়া থেকে দৈনিক ৯ লাখ ব্যারেলের কিছু বেশি পরিমাণে

সংবাদ সংক্ষেপ



► টেক্সাস প্লাস্টার সংস্কার শেষ, পুনরায় চালুর অনুমোদন চেয়েছে ফ্রিপোর্ট এলএনজি

অগ্নিকাণ্ডে ক্ষতিগ্রস্ত নিজেদের টেক্সাস প্লাস্টার সংস্কারকাজ সম্পন্ন হয়েছে বলে জানিয়েছে মার্কিন এলএনজি রপ্তানিকারক ফ্রিপোর্ট এলএনজি। এখন তারা প্লাস্টার পুনরায় চালুর অনুমতি প্রদানের জন্য মার্কিন নীতিনির্ধারকদের কাছে আর্জি জানিয়েছে। গত বছরের জুনে যুক্তরাষ্ট্রের টেক্সাস অঙ্গরাজ্যের ব্র্যাঞ্জেরিয়া কাউন্টিতে অবস্থিত ফ্রিপোর্ট এলএনজি এক্সপোর্ট টার্মিনালে বিস্ফোরণ ও অগ্নিকাণ্ড ঘটে। এরপর থেকে প্লাস্টারিটর এলএনজি সরবরাহ কার্যক্রম বন্ধ হয়ে যায়। যুক্তরাষ্ট্রের মোট এলএনজি রপ্তানির ২০ শতাংশ করে ফ্রিপোর্ট।

► পানিতে ভাসল হ্যাপাগ-লয়েডের নতুন দানবাকার কনটেইনার জাহাজ

হ্যাপাগ-লয়েডের ১২টি নতুন আন্টো-লার্জ কনটেইনার জাহাজের প্রথমটি সম্প্রতি পানিতে ভাসানো হয়েছে। নির্মাণ কার্যাদেশ পাওয়ার দুই বছর পর এটি পানিতে ভাসতে সমর্থ হলো কোরীয় জাহাজনির্মাণ দায়ী শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং। হ্যাপাগ-লয়েডের নতুন এই জাহাজটির নাম বার্লিন এক্সপ্রেস। দৈর্ঘ্য ১ হাজার ৩১২ ফুট। ডুয়েল-ফুয়েল অপারেশন সিস্টেমের জাহাজটি চলতি বছরের এপ্রিলে হস্তান্তর করার কথা রয়েছে। ২৩ হাজার ৫০০ টিইইউ ধারণক্ষমতার জাহাজটি হ্যাপাগ-লয়েডের বছরের সবচেয়ে বড় কনটেইনার জাহাজ হতে যাচ্ছে।

► আটলান্টিকে গবাদিপশুবাধী জাহাজ থেকে বিপুল কোকেন জন্ম

আটলান্টিক মহাসাগরে গবাদিপশু পরিবহনকারী একটি জাহাজ থেকে সাড়ে ৪ টন কোকেন জন্ম করেছে স্পেনের পুলিশ। দেশটির মাদক নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষের পর্যবেক্ষণাধীন এলাকা ক্যানারি আইল্যান্ডস উপকূলে অভিযান চালিয়ে এই কোকেন জন্ম করে ন্যাশনাল পুলিশ কোর ও কাষ্টমস সার্ভেইল্যান্স সার্ভিস। জন্মকৃত কোকেন দক্ষিণ আমেরিকা থেকে ইউরোপে পাচার করা হচ্ছিল। এই ঘটনায় ওরিয়ন ফাইভ নামের জাহাজটির ২৮ জন ক্রুকে গ্রেপ্তার করা হয়েছে। জাহাজটিতে থাকা গবাদিপশুর বিষয়ে করণীয় নিয়ে আলোচনা চালাচ্ছে কর্তৃপক্ষ।

► ইউক্রেনে দুটি তুর্কি জাহাজের ওপর মিসাইল হামলা হয়েছে বলে দাবি

ইউক্রেনের খারসন বন্দরে দুটি তুর্কি মালিকানাধীন জাহাজের ওপর মিসাইল হামলার ঘটনা ঘটেছে বলে তুরস্কের একটি টেলিভিশন চ্যানেলে দাবি করা হয়েছে। অবশ্য কখন ও কীভাবে হামলা চালানো হয়েছে, চ্যানেলটি সেই তথ্য প্রকাশ করতে পারেনি। চ্যানেলটি সম্প্রতি একটি ভিডিওচিত্র প্রকাশ করেছে, যেখানে দেখা যাচ্ছে একটি জাহাজের ব্রিজ ও অ্যাকোমোডেশন ব্লকে আঙন জ্বলছে এবং আরেকটি জাহাজ মিসাইলের শেলের আঘাতে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। জাহাজ দুটির একটির নাম তুজলা। অপরটির নাম ফারাহাজ।



## সংবাদ সংক্ষেপ

### ▶ রাশিয়া থেকে এলএনজি আমদানি বন্ধ করল যুক্তরাজ্য

গত বছরের শেষের দিকে সমুদ্রপথে রাশিয়া থেকে অপরিশোধিত জ্বালানি তেল আমদানিতে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করে ইউইউ। এবার রাশিয়া থেকে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) আমদানি বন্ধ করল যুক্তরাজ্য। গত বছরই দেশটি এ-সংক্রান্ত নিষেধাজ্ঞার ঘোষণা দিয়েছিল। চলতি বছরের প্রথম দিন থেকে তা কার্যকর হলো।

বিদায়ী ২০২২ সালে দেশটির এলএনজি আমদানির সবচেয়ে বড় উৎস হয়ে উঠেছে যুক্তরাষ্ট্র। আর নতুন বছরে রাশিয়ার পরিবর্তে কাতার ও আজারবাইজান থেকে এলএনজি চাহিদা পূরণের পরিকল্পনা রয়েছে যুক্তরাজ্যের।

### ▶ পানামার প্রবেশমুখে কনটেইনার জাহাজে আণ্ডন

পানামা খালের প্রশান্ত মহাসাগরীয় প্রবেশমুখের নিকটবর্তী স্থানে একটি কনটেইনার জাহাজে অগ্নিকাণ্ডের ঘটনা ঘটেছে। এতে স্বল্প সময়ের জন্য খাল দিয়ে জাহাজ চলাচল বাধাগ্রস্ত হয়। দুটি ফায়ারবোটের সাহায্যে জাহাজটিকে সরিয়ে নেওয়া হলে চ্যানেলটি পুনরায় সচল হয়।

কেপ কটিয়া নামের ১১ হাজার টিইউইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতার জাহাজটি শিপিং কোম্পানি এমএসসির আড়া করা। প্যাসিফিক ওশান টার্মিনালের নিকটবর্তী পানামার বালবোয়া টার্মিনালে প্রবেশের আগ মুহূর্তে এর ইঞ্জিন রুমে আণ্ডন ধরে যায়।

### ▶ ডিএনভির সফটওয়্যারে সাইবার হামলা, সেবারিচ্ছিন্ন ১ হাজার জাহাজ

ক্লাসিফিকেশন সোসাইটি ডিএনভির শিপ ম্যানেজমেন্ট অ্যান্ড অপারেশন সফটওয়্যারে সম্প্রতি সাইবার হামলার ঘটনা ঘটেছে। এই ঘটনায় প্রায় এক হাজার জাহাজ তাদের সেবা থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়েছে বলে প্রতিষ্ঠানটি জানিয়েছে।

ডিএনভি জানায়, ৭ জানুয়ারি তাদের সফটওয়্যারে র্যানসমওয়্যার হামলা করার পরপরই নিজেদের শিপম্যানেজার সার্ভারটি বন্ধ করে দেয় তারা। এই সার্ভারের মাধ্যমে জাহাজগুলোকে টেকনিক্যাল, অপারেশনাল ও কমপ্লায়েন্স (যেমন সংস্কার ও রক্ষণাবেক্ষণ, নিরাপত্তা ব্যবস্থা, তথ্য বিশ্লেষণ ইত্যাদি) সেবা দিয়ে থাকে ডিএনভি।

### ▶ ২০২২ সালে অ্যান্টওয়ার্প, রটারডামে জন্ম বৈশ্বিক উৎপাদনের ৫ শতাংশ কোকেন

২০২২ সালে বেলজিয়ামের অ্যান্টওয়ার্প বন্দরে রেকর্ড ১১০ টন কোকেন জন্ম করেছে কর্তৃপক্ষ। একই সময়ে ইউরোপের আরেক শীর্ষ বন্দর নেদারল্যান্ডসের রটারডামে জন্ম হয়েছে ৫০ টন কোকেন। জাতিসংঘের তথ্য অনুযায়ী, কোকেনের বৈশ্বিক উৎপাদনের প্রায় ৫ শতাংশ কেবল এই দুটি বন্দরেই জন্ম করা হয়েছে।

বিশ্লেষকরা বলছেন, লাতিন আমেরিকার সঙ্গে সেরা বাণিজ্যিক যোগাযোগ ও ইউইউতে ছড়িয়ে দেওয়ার ক্ষেত্রে অনুকূল অবস্থানের কারণেই এই দুটি বন্দর বেশি ব্যবহার করে মাদক কারবারিরা।

অপরিশোধিত জ্বালানি তেল আমদানি করেছিল ভারত, যা নতুন রেকর্ড ছিল। ডিসেম্বরে আমদানির পরিমাণ নভেম্বরের রেকর্ডকেও ছাড়িয়ে যায়। বিশ্বে তৃতীয় বৃহত্তম জ্বালানি তেল ক্রেতা ভারতে বর্তমানে মোট আমদানির ২৫ শতাংশ আসছে রাশিয়া থেকে।

### ২০২২ সালে রেকর্ড এলএনজি আমদানি

বিদায়ী ২০২২ সালে বিশ্বজুড়ে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) আমদানি অতুলনীয়ভাবে বেড়েছে। ইউক্রেন যুদ্ধের জেরে জ্বালানি পণ্যটির আমদানি বাজারে বড় পরিবর্তন দেখা গেছে। সম্ভাব্য ঘাটতি এড়াতে আমদানির পরিমাণ রেকর্ড মাত্রায় বাড়িয়ে দিয়েছে ইউরোপ। অতিরিক্ত মূল্য পরিশোধেও পিছপা হচ্ছে না তারা। অন্যদিকে উর্ধ্বমুখী দামের কারণে এলএনজির সবচেয়ে বড় আমদানিকারক এশিয়ার বেশিরভাগ দেশ আমদানি কমাতে বাধ্য হয়েছে।

রেফিনিটিভের তথ্য অনুসারে, ২০২২ সালে বৈশ্বিক এলএনজি আমদানি বেড়ে ৪০ কোটি ৯০ লাখ টনে উন্নীত হয়েছে। ২০২১ সালে আমদানির পরিমাণ ছিল ৩৮ কোটি ৬৫ লাখ টন। এদিকে কেপলারের তথ্যমতে, ২০২২ সালে এলএনজি আমদানির পরিমাণ ছিল ৪০ কোটি ৫ লাখ টন, ২০২১ সালে যা ছিল ৩৭ কোটি ৯৬ লাখ টন।

### সমুদ্রপথে রাশিয়ার জ্বালানি রপ্তানি ১০ মাসের সর্বোচ্চে

সমুদ্রপথে রাশিয়ার অপরিশোধিত জ্বালানি তেল রপ্তানি গত সপ্তাহে ৩৮ লাখ ব্যারলে পৌঁছেছে। গত বছরের এপ্রিলের পর এটিই সর্বোচ্চ রপ্তানি। এক সপ্তাহের ব্যবধানে রপ্তানি প্রায় ৩০ শতাংশ বেড়েছে।

সংশ্লিষ্ট সূত্র বলছে, গত সপ্তাহে রাশিয়ার দৈনিক রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ছিল ৮ লাখ ৭৬ হাজার ব্যারেল। এর মধ্যে বাস্তুচক্রের সমুদ্রবন্দরগুলো থেকে প্রতিদিন রপ্তানি এক সপ্তাহের ব্যবধানে বেড়েছে ৬ লাখ ২৬ হাজার ব্যারেল করে। এছাড়া কৃষ্ণসাগরীয় বন্দর ও প্রশান্ত মহাসাগরীয় বন্দরগুলো দিয়েও রপ্তানি বেড়েছে। কৃষ্ণসাগরীয় বন্দরগুলোয় দৈনিক রপ্তানি প্রবৃদ্ধির হার ছিল ৪৭ শতাংশ।

ইউরোপের দেশগুলো রাশিয়া থেকে সমুদ্রপথে অপরিশোধিত জ্বালানি তেল আমদানি বন্ধ করেছে। গত ৫ ডিসেম্বর এ সিদ্ধান্ত কার্যকর হয়। এই অবস্থায় এশিয়ার বাজারে রপ্তানি বাড়ছে রাশিয়া।

### ক্ষুদ্র শিপইয়ার্ডগুলোর উন্নয়নে ২ কোটি ডলার সহায়তা দেবে এমএআরএডি

আবার ছোট শিপইয়ার্ডগুলোর উন্নয়নের জন্য তহবিল সহায়তার ঘোষণা দিল যুক্তরাষ্ট্রের পরিবহন মন্ত্রণালয়ের

অধীন মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এমএআরএডি)। এবার কেন্দ্রীয় সংস্থাটির বরাদ্দের পরিমাণ প্রায় ২ কোটি ডলার। সহায়তার অর্থ শিপইয়ার্ডগুলোর সম্প্রসারণ ও আধুনিকায়ন এবং জনবলের প্রশিক্ষণের কাজে ব্যবহার করা যাবে।

সম্প্রতি এই তহবিল সহায়তা প্রাপ্তির জন্য শিপইয়ার্ডগুলোর কাছ থেকে আবেদনপত্র আহ্বান করেছে এমএআরএডি। যেসব শিপইয়ার্ডের মোট কর্মী সংখ্যা ১ হাজার ২০০-এর নিচে, কেবল সেগুলোই এই সহায়তার জন্য আবেদন করতে পারে।

এমএআরএডি ধারণা করছে, বরাদ্দের কয়েকগুণ বেশি সহায়তার জন্য আবেদনপত্র জমা পড়বে। সেক্ষেত্রে মোট আবেদনের সামান্য কিছু অংশই এই তহবিল থেকে সহায়তা পাবে। সাধারণত সংস্থাটি ১৫ থেকে ৩০টি আবেদনকে সহায়তার জন্য মনোনীত করে এবং প্রতিটি মঞ্জুরিতে গড়ে ১০ লাখ ডলার করে বরাদ্দ করে।

### বৈরুত বিস্ফোরণের ঘটনার তদন্তে নতুন গতি

২০২০ সালের বৈরুত বন্দরে বিস্ফোরণের ঘটনার বিচারিত তদন্ত প্রক্রিয়া নতুন করে গতি পেল। সম্প্রতি বিচারক তারেক বিতার নতুন করে ঘটনাটির বিচারিক তদন্ত শুরু

## সাগরে জলদস্যুতা কমেছে, নজরদারি অব্যাহত রাখতে হবে : আইএমবি



ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরোর (আইএমবি) সাম্প্রতিক প্রতিবেদনে বিশ্বজুড়ে সামুদ্রিক জলদস্যুতা কমানোর স্বস্তিদায়ক চিত্র ফুটে উঠেছে। অবশ্য এই সুখবর দিয়েই বসে নেই আইএমবি। ২০২২ সালে অর্জিত অগ্রগতি ধরে রাখার জন্য নজরদারি কার্যক্রম অব্যাহত রাখার আহ্বানও জানিয়েছে তারা।

আইএমবি বলেছে, ২০২২ সালে জলদস্যুতার ঘটনার সংখ্যা কমানোর পাশাপাশি ভয়াবহতাও কমেছে।

এই সময়ে সশস্ত্র হামলা, অপহরণ, হাইজ্যাকিংয়ের ঘটনা অনেকটাই কমেছে বলে তারা জানিয়েছে।

প্রতিবেদন অনুযায়ী, ২০২২ সালে জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতির মোট ১১৫টি ঘটনা ঘটেছে। ২০২১ সালে এই সংখ্যা ছিল ১৩২টি। অর্থাৎ গত বছর জলদস্যুতা কমেছে ১২ দশমিক ৮৮ শতাংশ। অগ্রগতি আরও ভালোভাবে বোঝা যাবে, যখন জানা যাবে যে ২০২০ ও ২০১৮ সালে জলদস্যুতার ঘটনা ঘটেছিল প্রায় ২০০টি।

গত বছর মোট ঘটনার দুই-তৃতীয়াংশ ঘটেছে পাঁচটি নির্দিষ্ট অঞ্চলে, বিশেষ করে সিঙ্গাপুরের আশপাশের জলসীমায়। আইএমবি জানিয়েছে, দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া, বিশেষ করে সিঙ্গাপুর প্রণালী বর্তমানে সবচেয়ে ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় রয়েছে। পাঁচ বছর

আগেও যেখানে এই প্রণালীতে মাত্র তিনটি জলদস্যুতার ঘটনা ঘটেছিল, সেখানে ২০২২ সালে এই সংখ্যা বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৩৮।

বছর দুয়েক আগেও গিনি উপসাগর ছিল নাবিকদের কাছে রীতিমতো আতঙ্কের নাম। ২০১৮ সালে সেখানে জলদস্যুতার ঘটনা ঘটেছিল ৮২টি। ২০২০ সালে ৮৪টি। গত বছর এই জলপথটি অনেকটাই নিরাপদ হয়ে উঠেছে। ২০২২ সালে সেখানে জলদস্যুতার খবর পাওয়া গেছে ১৯টি।

আইএমবি বলেছে, সাগরে জলদস্যুতা প্রতিরোধে আন্তর্জাতিক ও আঞ্চলিক বিভিন্ন প্রচেষ্টার সুফল ধরে রাখতে হলে নজরদারির উদ্যোগগুলোকে চালু রাখতে হবে।

## ডিজেলের মজুদ বাড়ানোর তোড়জোড় ইউরোপের



৫ ফেব্রুয়ারি রাশিয়া থেকে পরিশোধিত জ্বালানি পণ্য আমদানি বন্ধের সিদ্ধান্ত কার্যকরের আগেই ডিজেলের মজুদ পূর্ণ রাখতে মরিয়া হয়ে পড়েছে ইউরোপীয় ক্রেতারা। জানুয়ারি মাসে ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) ডিজেল আমদানি এক বছরের সর্বোচ্চ পর্যায়ে উন্নীত হয়েছে।

ইইউ গত ৫ ডিসেম্বর রাশিয়া থেকে সমুদ্রপথে অপরিশোধিত

জ্বালানি তেল আমদানি বন্ধ করে। এর ধারাবাহিকতায় এবার পরিশোধিত পণ্য আমদানিও বন্ধ করছে জোটটি।

এদিকে জি৭ সদস্য দেশগুলোসহ অস্ট্রেলিয়া ও ইইউ রুশ জ্বালানি তেলের ওপর প্রাইস ক্যাপ (সর্বোচ্চ মূল্যসীমা) আরোপ করেছে। এর আওতায় প্রতি ব্যারেলের মূল্য বেঁধে দেওয়া হয়েছে ৬০ ডলার। এই প্রাইস ক্যাপের আওতায় ইইউ জোটের বাইরের দেশগুলো সমুদ্রপথে রাশিয়া থেকে অপরিশোধিত জ্বালানি তেল আমদানি করতে পারবে ঠিকই, তবে ব্যারেলপ্রতি ৬০ ডলারের কমে আমদানি করলে শিপিং, বীমা ও পুনঃবীমা কোম্পানিগুলো রাশিয়ান জ্বালানি তেলের চালানো কোনো সেবা দিতে পারবে না।

২০২২ সালের ডিসেম্বরে রাশিয়ান উরাল ক্রুডের দাম লক্ষণীয় মাত্রায়

কমেছে। ভারতসহ অন্যান্য দেশে রাশিয়ান অপরিশোধিত জ্বালানি তেল বিক্রি হয়েছে ব্যারেলপ্রতি ৬০ ডলারের কম মূল্যে।

ইউরোপ রাশিয়া থেকে ডিজেল আমদানির ওপর অনেক বেশি নির্ভরশীল। জানুয়ারি মাসে এখন পর্যন্ত ইউরোপের ডিজেল আমদানি দৈনিক গড়ে ৭ লাখ ব্যারেলে উন্নীত হয়েছে, যা ২০২১ সালের মার্চের পর সর্বোচ্চ। ব্লকটি বর্তমানে মধ্যপ্রাচ্য ও এশিয়ার বিভিন্ন দেশ থেকে ডিজেল আমদানি বাড়চ্ছে। রাশিয়া থেকে আমদানি বন্ধ হয়ে গেলে অঞ্চল দুটি ইউরোপের জন্য বড় নির্ভরতার জায়গা হয়ে উঠবে বলে ধারণা করা হচ্ছে।

করেছেন। এই তদন্তের অংশ হিসেবে লেবাননের সাবেক প্রধানমন্ত্রী হাসান দিয়াবের বিরুদ্ধে অভিযোগপত্র গঠন করা হয়েছে। দিয়াবসহ আরও ১৪ জন উর্ধ্বতন কর্মকর্তাকে ফেব্রুয়ারিতে গুণানির জন্য তলব করা হয়েছে।

রাজনৈতিক প্রভাবের কারণে দুই বছরের বেশি সময়ের মধ্যেও বৈরত বিস্ফোরণের ঘটনার তদন্ত আলোর মুখ দেখেনি। এই নিয়ে দ্বিতীয়বারের মতো হাসান দিয়াবকে এই বিস্ফোরণের ঘটনায় অভিযুক্ত করা হলো। এর আগে তার বিরুদ্ধে একই অভিযোগ আনা হলেও শেষ পর্যন্ত তার বিরুদ্ধে কোনো ব্যবস্থা নেওয়া সম্ভব হয়নি।

### দাইয়ু অধিগ্রহণে হানওয়ার

#### আবেদন খতিয়ে দেখছে

#### সিঙ্গাপুরের প্রতিযোগিতা কমিশন

দক্ষিণ কোরিয়ার দাইয়ু শিপবিল্ডিং অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং অধিগ্রহণে অনুমোদনের জন্য হানওয়া গ্রুপের দাখিল করা আবেদন পর্যালোচনা করে দেখছে সিঙ্গাপুরের কম্পিটিশন অ্যান্ড কনজিউমার কমিশন। তারা মনে করছে, এই অধিগ্রহণের ফলে সিঙ্গাপুরের জাহাজ নির্মাণ খাতের প্রতিযোগিতামূলক পরিবেশে সামান্য হলেও প্রভাব পড়বে।

দাইয়ুর ৪৯ দশমিক ৩৩ শতাংশ মালিকানা কিনে নেওয়ার পরিকল্পনা

রয়েছে হানওয়ার। অবশ্য এই অধিগ্রহণ প্রক্রিয়ায় অনাপত্তিপত্র প্রাপ্তির জন্য হানওয়াকে সিঙ্গাপুরের প্রতিযোগিতা নিয়ন্ত্রক কমিশনের কাছে একটি আবেদনপত্র জমা দিতে হয়েছে। কারণ সিঙ্গাপুরে ব্যবসা রয়েছে হানওয়ার।

গত ১৬ জানুয়ারি এই আবেদনপত্র জমা দেয় হানওয়া। এর মাসখানেক আগে দাইয়ুর শেয়ার কেনার বিষয়ে কোম্পানিটির সিংহভাগ শেয়ারের মালিক কোরিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংকের সঙ্গে একটি চুক্তিও সম্পন্ন করেছে তারা।

### কনটেইনার বন্দরগুলোর অদক্ষতায় ভুগছে অস্ট্রেলিয়ার অর্থনীতি

একটি দেশের বন্দর ব্যবস্থা সেই দেশের জাতীয় অর্থনীতিতে কতটা অবদান রাখে, তার বড় একটি উদাহরণ অস্ট্রেলিয়া। দেশটির কনটেইনার বন্দরগুলো সক্ষমতার পূর্ণ মাত্রায় উৎপাদনশীলতা অর্জন করতে পারছে না। আর দক্ষতার এই ঘাটতির কারণে প্রতি বছর অস্ট্রেলিয়া জিডিপি হারাচ্ছে ৪১ কোটি ২৭ লাখ ডলার। একই সঙ্গে ভোক্তাদের ঘাড়ে চাপছে উচ্চমূল্যের বোঝা।

গত ডিসেম্বরে অস্ট্রেলীয় সরকার দেশটির প্রডাক্টিভিটি কমিশনকে নির্দেশ দিয়েছিল কী কারণে মেরিটাইম লজিস্টিকসে উৎপাদনশীলতা ও

কর্মদক্ষতার ঘাটতি তৈরি হচ্ছে তা খুঁজে বের করতে। তদন্তে দেখা যায়, মূলত কনটেইনার পোর্টগুলোর অদক্ষতাই এই সংকটের কারণ। বিশ্বব্যাংকের ২০২১ সালের পারফরম্যান্স র্যাংকিং ইনডেক্সে অস্ট্রেলিয়ার শীর্ষ কনটেইনার বন্দর ব্রিসবেনের অবস্থান ৩৭০টি বন্দরের মধ্যে ২৮৮তম। আর মেলবোর্নের অবস্থান ৩০৮তম।

### নিঃসরণ কমাতে যুক্তরাষ্ট্রের নতুন কর্মকৌশল প্রকাশ

যুক্তরাষ্ট্রের জ্বালানি মন্ত্রণালয় সম্প্রতি ২০২৩ সালের জন্য সংশোধিত নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণ কর্মকৌশল প্রকাশ করেছে। এতে মেরিটাইম খাতের জন্য পর্যাপ্ত নীতিগত পদক্ষেপ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

যুক্তরাষ্ট্রের যোগাযোগ খাতে মোট যে পরিমাণ কার্বন নিঃসরণ হয়, তার প্রায় ৩ শতাংশ আসে মেরিটাইম খাত থেকে। আর অভ্যন্তরীণ সমুদ্র পরিবহন খাত দায়ী মাত্র ১ শতাংশ নিঃসরণের জন্য।

শিপিং খাতকে কার্বনমুক্ত করার অফগোর স্টোরেজ অপারেশন নিয়ে প্রযুক্তিগুলো এখনো পরীক্ষা-নিরীক্ষার পর্যায়ে রয়েছে। স্বভাবতই মন্ত্রণালয়ের কর্মকৌশলে সুনির্দিষ্ট কোনো প্রযুক্তি ব্যবহারের কথা বলা হয়নি। বরং এতে প্রযুক্তিগত

## সংবাদ সংক্ষেপ



### ▶ আন্ট্রা-লার্জ কনটেইনার জাহাজ নির্মাণে এগিয়ে যাওয়ার চেষ্টা চীনের

২০২১ সালের শুরু থেকেই আন্ট্রা-লার্জ কনটেইনার জাহাজ নির্মাণে নিজেদের আধিপত্য বাড়াতে উঠে পড়ে লেগেছিল চীনা শিপইয়ার্ডগুলো। চলতি বছর এই খাতে আরও এগিয়ে যাওয়ার চেষ্টায় রয়েছে তারা। অবশ্য বিশেষকরা বলছেন, চাহিদার তুলনায় এই ধরনের জাহাজের সংখ্যা খেন বেশি হয়ে না যায়, সেদিকটায় নজর রাখা দরকার।

সাম্প্রতিক বছরগুলোয় এমএসসি, ওওসিএল, এভারগ্রিনের মতো শিপিং জায়ান্টরা তাদের বহুরে দানবাকার জাহাজ যুক্ত করার প্রতিযোগিতায় নেমেছে। চীনা শিপইয়ার্ডগুলো এই সুযোগটাই কাজে লাগিয়ে একের পর এক কার্যাদেশ বাগিয়ে নিচ্ছে।

### ▶ সাউদাম্পটনে ডিপি ওয়ার্ল্ডের কনটেইনার টার্মিনালে কার্বন নিঃসরণ অর্ধেক কমেছে

যুক্তরাষ্ট্রের সাউদাম্পটনে ডিপি ওয়ার্ল্ড পরিচালিত একটি কনটেইনার টার্মিনালে গত বছর পরিচালনা কার্যক্রমে কার্বন ডাইঅক্সাইড গ্যাস নির্গমনের পরিমাণ ৫৫ শতাংশ কমেছে। মূলত সবুজ জ্বালানি হাইড্রোট্রিটেড ডেজিটেবল অয়েল (এইচডিও) ব্যবহারের ফলে এই সাফল্য এসেছে।

কার্বন নিঃসরণের এই হিসাবের মধ্যে জাহাজের নিঃসরণকে বিবেচনায় নেওয়া হয়নি। কেবল টার্মিনালের যন্ত্রপাতি পরিচালনার সময় যে নিঃসরণ হয়, সেটি বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে। গত এপ্রিলে যুক্তরাষ্ট্রের প্রথম বন্দর হিসেবে সাউদাম্পটনে সব ধরনের যন্ত্রপাতিতে ডিজেলের পরিবর্তে এইচডিও ব্যবহার শুরু হয়।

### ▶ জার্মানির হামবুর্গ বন্দরের একটি টার্মিনালের মালিকানা অধিগ্রহণের দ্বারপ্রান্তে চীনের কসকো

জার্মানির বৃহত্তম বন্দর হামবুর্গে একটি টার্মিনালের আংশিক মালিকানা অধিগ্রহণের আরও কাছাকাছি পৌঁছেছে চীনা শিপিং জায়ান্ট কসকো। জার্মান লজিস্টিকস ফার্ম এইচএইচএলএ জানিয়েছে, এই অধিগ্রহণ চুক্তির শর্তগুলো চূড়ান্ত করার দ্বারপ্রান্তে পৌঁছেছে তারা।

বিভিন্ন মত্বলের সমালোচনা ও বিরোধিতার মধ্যেই গত বছরের অক্টোবরে এই অধিগ্রহণের বিষয়ে অনুমোদন দেয় জার্মানির মন্ত্রিসভা। এইচএইচএলএ জানিয়েছে, কসকোর সঙ্গে তাদের আলোচনা এখনো চলছে এবং শিগগির তারা চুক্তি চূড়ান্ত করতে পারবে বলে আশা করছে।

### ▶ ভাসমান কার্বন ডাইঅক্সাইড স্টোরেজ ইউনিট স্থাপনে অগ্রগতি স্যামসাং-এমআইএসসির

কার্বন ক্যাপচার অ্যান্ড স্টোরেজ (সিসিএস) কার্যক্রমকে গতিশীল করার জন্য যৌথভাবে একটি ভাসমান কার্বন ডাইঅক্সাইড স্টোরেজ ইউনিট স্থাপন করছে কোরিয়ান শিপইয়ার্ড স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ ও শিপিং জায়ান্ট এমআইএসসি। এই কাজে অনেকখানি অগ্রগতি হয়েছে বলে দাবি করেছে স্যামসাং।

তারা জানিয়েছে, বর্তমানে এই ইউনিটের অফগোর স্টোরেজ অপারেশন নিয়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা চলছে, যেখানে সমুদ্রের তলদেশে স্থায়ীভাবে সংরক্ষণের আগে বিভিন্ন শিল্পকারখানা থেকে সংগৃহীত কার্বন ডাইঅক্সাইড স্বল্পমোদে সংরক্ষণ ও ট্রান্সফারের মতো গুরুত্বপূর্ণ বিষয়টি পরীক্ষা করা হচ্ছে।



## সংবাদ সংকেত



- ▶ সংযুক্ত আরব আমিরাতের (ইউএই) চলমান সমুদ্র গবেষণা কার্যক্রম বেগবান করতে সম্প্রতি প্রথমবারের মতো একটি অত্যাধুনিক মেরিন রিসার্চ ভেসেল চালু করেছে এনআরএমএসএল এজেসি-আবুধাবি (ইএডি)।
- ▶ ইসরায়েল সম্প্রতি তাদের হাইফা বন্দরের মালিকানা ভারতের আদানি পোর্টসের নেতৃত্বাধীন একটি জোটের কাছে বিক্রির কাজ সম্পন্ন করেছে। এই জোট আরও রয়েছে ইসরায়েলি লজিস্টিকস কোম্পানি গাদোত গ্রুপ।
- ▶ ইস্তাম্বুলের বসফরাস প্রণালীতে সম্প্রতি একটি কার্গো জাহাজ আটকে গিয়ে কয়েক ঘণ্টার জন্য জাহাজ চলাচল বন্ধ ছিল। এমকেকে ওয়ান নামের জাহাজটি ইউক্রেন থেকে খাদ্যশস্য নিয়ে তুরস্কে যাচ্ছিল।
- ▶ তেল-গ্যাসসহ সমুদ্রসংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয় নিয়ে তাইওয়ানের সঙ্গে আলোচনায় প্রস্তুত রয়েছে চীন। সম্প্রতি বেইজিং সফরকালে ফিলিপাইনের প্রেসিডেন্ট ফার্দিনান্দ মার্কোস জুনিয়রকে এ কথা বলেছেন চীনা প্রেসিডেন্ট শি জিনপিং।
- ▶ পূর্ব চীন সাগরে ঝড়ের কবলে পড়ে একটি চীনা কার্গো জাহাজ ডুবে গেছে। দক্ষিণ কোরিয়ার কোস্ট গার্ড ও অন্তত দুটি বাণিজ্যিক জাহাজ অভিযান চালিয়ে দুজনের মরদেহসহ কয়েকজন ক্রুকে উদ্ধার করেছে।
- ▶ রাশিয়ার বিভিন্ন টার্মিনালে থাকা নিজেদের শেয়ার বিক্রি সম্পন্ন করেছে সিএমএ সিজিএম। এর মাধ্যমে রাশিয়া থেকে নিজেদের সব কার্যক্রম গুটিয়ে নিল ফরাসি শিপিং কোম্পানিটি।
- ▶ ফেব্রুয়ারির শুরুর দিকে অস্ট্রেলিয়া থেকে অন্তত দুটি কয়লাভর্তি জাহাজ চীনে পৌঁছানোর কথা রয়েছে। অঘোষিত নিষেধাজ্ঞার মাধ্যমে ২০২০ সাল থেকে অস্ট্রেলিয়ার কয়লা আমদানি বন্ধ রেখেছিল চীন।
- ▶ কোভিড-১৯ মহামারির জেরে সৃষ্ট স্থবিরতা কাটিয়ে আবার পর্যটন শিল্প চাঙ্গা হওয়ার আশা করছে হংকং। সম্প্রতি তিন বছরের মধ্যে প্রথমবারের মতো কোনো আন্তর্জাতিক প্রমোদতরী দেশটিতে পৌঁছেছে।
- ▶ ইউরোপীয় একটি শিপিং কোম্পানির জন্য ২০০ কোটি ডলারে ১২টি মিথাল-চালিত কনটেইনার জাহাজ নির্মাণ করবে কোরিয়া শিপবিল্ডিং অ্যান্ড অফশোর ইঞ্জিনিয়ারিং। আনুষ্ঠানিক ঘোষণা না এলেও শিপিং কোম্পানিটি সিএমএ সিজিএম বলে ধারণা করা হচ্ছে।
- ▶ ৬ কোটি ১০ লাখ ডলারের বিনিময়ে সম্প্রতি স্বদেশী প্রজেক্ট লজিস্টিকস কোম্পানি মার্টিন বেক্সার গ্রুপের অধিগ্রহণ সম্পন্ন করেছে ডেনিশ শিপিং জায়ান্ট এপি মোলার-মায়েরস্ক।
- ▶ নর্দান ইন্ডাস্ট্রির পূর্ব উপকূলে একটি সমুদ্রগামী জাহাজে পাইলট ট্রান্সফরের সময় একজন ব্রিটিশ পাইলট দুর্ঘটনাবশত সাগরে পড়ে গিয়ে প্রাণ হারিয়েছেন। ইউকে মেরিটাইম পাইলটস অ্যাসোসিয়েশন এ কথা জানিয়েছে।
- ▶ ১০ কোটি ডলারের বেশি ঋণ পরিশোধে ব্যর্থ হওয়ায় ইউক্রেনের ওডেসাভিত্তিক শস্য রপ্তানি টার্মিনাল পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠান জিএন টার্মিনালসের নিয়ন্ত্রণ দখলে নেওয়ার সিদ্ধান্ত নিয়েছে দুটি মার্কিন বিনিয়োগ তহবিল।

গবেষণা ও উন্নয়ন (আরআডডি) এবং বাস্তবায়নে প্রণোদনার ওপর জোর দেওয়া হয়েছে। বিশেষ করে বিকল্প জ্বালানি ও প্রপালশন সিস্টেমের উন্নয়ন, সেগুলো কী পরিমাণ কার্বন নিঃসরণ কমাতে সক্ষম হবে ইত্যাদি বিষয়ে গবেষণা গুরুত্ব পেয়েছে কর্মকৌশলে।

## গিনি উপসাগরে আটক জলদস্যুদের বিচারে নতুন আইন প্রণয়ন ক্যামেরুন

বিভিন্ন সময়ে উপকূলীয় দেশগুলোর জলসীমায় জলদস্যুদের আটক করা হলেও উপযুক্ত আইনের অভাবে মাঝেমাঝেই তারা ছাড়া পেয়ে যায়। এই প্রবণতা থেকে বেরিয়ে আসতে সংশ্লিষ্ট দেশগুলোকে তাদের সমুদ্র নিরাপত্তা আইন সংস্কার করতে বলেছিল জাতিসংঘের নিরাপত্তা পরিষদ। এর মাস ছয়েকের মধ্যে নতুন একটি আইন প্রণয়ন করল ক্যামেরুন, যেটি গিনি উপসাগরে তাদের জলসীমায় আটক জলদস্যুদের বিচার এবং জাহাজগুলোর সাধারণ নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণে সহায়ক হবে।

ক্যামেরুনের প্রেসিডেন্ট পল বিয়া গত ২৭ ডিসেম্বর আইনটিতে স্বাক্ষর করেন। গিনি উপসাগরীয় দেশগুলোর মধ্যে ক্যামেরুন হলো দ্বিতীয় রাষ্ট্র, যারা জলদস্যুতা ও অন্যান্য সামুদ্রিক অপরাধ দমনে একটি জাতীয় আইনি পরিকাঠামো

চালু করল। এর আগে নাইজেরিয়া ২০১৯ সালে প্রথমবারের মতো একই ধরনের একটি আইন চালু করে।

## যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা আমদানি পড়তির দিকে থাকবে : এনআরএফ

করোনার মন্দা কাটিয়ে ২০২১ সাল থেকেই চাঙ্গা হতে শুরু করে মার্কিন ভোক্তাবাজার। উর্ধ্বমুখী চাহিদা পূরণে ২০২২ সালের শুরু থেকেই নিজেদের মজুদ পূর্ণ করতে শুরু করে মার্কিন রিটেইলাররা। তবে এখন আর সেই চাহিদা নেই। অর্থনৈতিক চাপে ভোক্তা ব্যয়ও পড়তির দিকে। ফলে রিটেইলাররা তাদের আমদানি কমাতে বাধ্য হচ্ছে। এই অবস্থায় ২০২৩ সালের প্রথমার্ধের জন্য যুক্তরাষ্ট্রের খুচরা আমদানির পূর্বাভাস কমিয়েছে ন্যাশনাল রিটেইল ফেডারেশন (এনআরএফ)।

সংস্খাটি জানিয়েছে, যুক্তরাষ্ট্রে কনটেইনার আমদানি প্রায় দুই বছরের মধ্যে সর্বনিম্ন অবস্থানে নেমে এসেছে এবং সার্বিকভাবে খুচরা ব্যবসা মহামারি-পূর্ব অবস্থায় ফিরে গেছে। এনআরএফের মাসিক গ্লোবাল পোর্ট ট্র্যাফিক প্রতিবেদন অনুযায়ী, গত নভেম্বরে দেশটির খুচরা আমদানি ছিল ১৭ লাখ ৮০ হাজার টিইইউ। ২০২১ সালের ফেব্রুয়ারির পর এই প্রথম আমদানি ২০ লাখ টিইইউর নিচে নেমে এল।

## ফ্রেইট রেট আরও ১৫-২০% কমে যেতে পারে : ডিপি ওয়ার্ল্ড

চলতি বছর সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের ভাড়া আরও ১৫-২০ শতাংশ কমে যাবে বলে ধারণা করছে ডিপি ওয়ার্ল্ড। সম্প্রতি ওয়ার্ল্ড ইকোনমিক ফোরামের সাইডলাইনে এক সাক্ষাৎকারে দুবাইভিত্তিক লজিস্টিকস কোম্পানিটির প্রধান নির্বাহী যুবরাজ নারায়ণ এ কথা জানান।

তিনি বলেন, মূলত চাহিদার পতনের কারণেই জাহাজে পণ্য পরিবহনের ভাড়া কমে যাবে। চাহিদা কমে যাওয়ার লক্ষণ এরই মধ্যে প্রকাশ পেয়েছে। কিছু শিপিং রুটে এরই মধ্যে ফ্রেইট রেট কমাতে দেখা গেছে। এদিকে আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিলের (আইএমএফ) মতো কিছু আন্তর্জাতিক সংস্থা প্রবৃদ্ধির পূর্বাভাসও কমিয়ে দিয়েছে। সব মিলিয়ে পরিস্থিতি যা দাঁড়িয়েছে, তাতে ফ্রেইট রেট কমে যাওয়া অনেকেই সূনিশ্চিত। যুবরাজ আরও বলেন, চীন, ইউরোপ ও যুক্তরাষ্ট্রের মতো শীর্ষ উৎপাদক ও ক্রেতা দেশগুলোর বহুমুখী সংকট এই নিম্নমুখী প্রবণতার বড় কারণ।

## জাহাজের বয়সের ওপর বিধিনিষেধ আসছে ভারতে



ভারতীয় পণ্য পরিবহনকারী জাহাজগুলোর জন্য বয়সের বিধিনিষেধ আরোপ করতে চলেছে দেশটির সরকার। এই নিয়ম চালু হলে ভারতের জাহাজমালিকরা আর ২০ বছরের বেশি বয়সী জাহাজ কিনতে ও নিবন্ধন করতে পারবে না। এছাড়া ২৫ বছর পর জাহাজের নিবন্ধন বাতিলের বিধানও বলবৎ হবে এর মাধ্যমে।

ভারতীয় জাহাজের পাশাপাশি বিদেশি পতাকাবাহী যেসব জাহাজ দেশটির সমুদ্রবন্দরে আমদানি-রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং করতে অথবা দেশটির সমুদ্রসীমার একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চলে (ইইজেড) মেরিটাইম সার্ভিস দিতে আসবে, সেগুলোর ক্ষেত্রেও নতুন নিয়ম কার্যকর হবে। এছাড়া যেসব জাহাজ ভারতীয় পণ্য পরিবহন করবে, সেগুলোর বয়সও ২০ বছরের কম হতে হবে। অবশ্য এসব নিয়ম কেবল পণ্যবাহী জাহাজের ক্ষেত্রে কার্যকর হবে। যাত্রীবাহী জাহাজ এর আওতায় আসবে না।

নতুন এই নিয়মের প্রভাব ভারতীয় জাহাজমালিকদের ওপর কতটা পড়বে, সেটি জানতে হলে সময় লাগবে। তবে যুক্তরাষ্ট্রের দিকে তাকালে সে

বিষয়ে একটা ধারণা লাভ করা যায়। দেশটির উপকূলীয় বাণিজ্যিক জাহাজের বহুরে যদি ২৫ বছরের বিধিনিষেধটি আরোপ করা হয়, তাহলে সেখানে মোট জাহাজের সংখ্যা এক-চতুর্থাংশ কমে যাবে।

মূলত অনৈতিক একটি চর্চা প্রতিরোধের লক্ষ্যে এই কঠোরতা আরোপ করতে যাচ্ছে সরকার। ভারতের রাষ্ট্রায়ত্ত্ব প্রতিষ্ঠানগুলোর জন্য পণ্য পরিবহনকারী ভারতীয় পতাকাবাহী জাহাজগুলো তাদের চার্টার রেটের ওপর ৫ থেকে ১৫ শতাংশ ভর্তুকি পায়। এই ভর্তুকি চার্টারারদের জন্য বাড়তি চাপের কারণ হয়ে দাঁড়ায়। এই চাপ সামাল দিতে গিয়ে তারা প্রায়ই কম খরচে পুরনো জাহাজ ভাড়া করে থাকে।





বন্দর পরিচিতি

## হিউস্টন বন্দর

পোর্ট অব হিউস্টন কেবল যুক্তরাষ্ট্রেরই নয়, বরং এটি বিশ্বের অন্যতম ব্যস্ত একটি বন্দর। লয়েড'স লিস্টে বিশ্বের শীর্ষ কনটেইনার বন্দরের তালিকায় এর অবস্থান ৫৬তম। ২০২২ সালে বন্দরটিতে মোট ৩৯ লাখ ৭৪ হাজার ৯০১ টিইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে, যা আগের বছরের চেয়ে ৪ লাখ ৯২ হাজার ৫২৬ টিইউ বা ১৪ শতাংশ বেশি। আলোচ্য সময়ে বন্দরটিতে মোট টেনেজ হ্যান্ডলিং বেড়েছে ২২ শতাংশ। হ্যান্ডলিং হয়েছে ৫ কোটি ৫০ লাখ ৬০ হাজার ৯৬৩ টন, যা বন্দরটির জন্য নতুন এক রেকর্ড।

অবশ্য বছরের শেষ মাস ডিসেম্বরে হিউস্টন বন্দরে কনটেইনার হ্যান্ডলিং বছরওয়ারি ১২ শতাংশ কমে ২ লাখ ৯২ হাজার ২৭ টিইউতে দাঁড়িয়েছে। সেই ধারা বজায় রেখে নতুন বছরের শুরুতেও বন্দরটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিং কমেছে ১ শতাংশ। জানুয়ারিতে বন্দরটি মোট ৩ লাখ ১৯ হাজার ৯৯০ টিইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে।

হিউস্টন পোর্ট কমপ্লেক্স প্রায় ৫০ মাইল দীর্ঘ। প্রথমে বন্দরটি এলাকা কেবল হিউস্টন বন্দরের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকলেও সম্প্রসারণের ফলে বর্তমানে এটি পার্শ্ববর্তী কয়েকটি জনপদজুড়ে বিস্তৃত হয়েছে। মেক্সিকো উপসাগর থেকে কয়েক ঘণ্টার দূরত্বে অবস্থিত বন্দরটি বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের দিক থেকে যুক্তরাষ্ট্রের ব্যস্ততম ও সব ধরনের জাহাজ হ্যান্ডলিংয়ের দিক থেকে দেশটির দ্বিতীয় ব্যস্ততম বন্দর।

হিউস্টন বন্দর কমপ্লেক্সে সরকারি ও বেসরকারি-দুই ধরনের প্রতিষ্ঠানের সম্মিলিত সহাবস্থান রয়েছে। সেখানে যেমন বন্দর কর্তৃপক্ষের কার্যক্রম রয়েছে, তেমনি দেড় শতাধিক বেসরকারি কোম্পানির দপ্তরও রয়েছে। অনেক পেট্রোলিয়াম করপোরেশন বন্দরটির চ্যানেল ঘেঁষে তাদের পরিশোধনাগার স্থাপন করেছে। হিউস্টন বন্দর ঘিরে যে পেট্রোকিমিক্যাল কমপ্লেক্স গড়ে উঠেছে, তা বিশ্বের অন্যতম বৃহৎ।

যাত্রার গুরুত্ব দিকে বন্দরটির অবস্থান ছিল হিউস্টন শহরের উপকণ্ঠে বাফেলো বাইউ ও হোয়াইট ওক বাইউর সঙ্গমস্থলে। উনিশ শতকের শেষের দিকে

বাফেলো বাইউ একটি গুরুত্বপূর্ণ শিপিং চ্যানেলে পরিণত হয়। এই গুরুত্ব অনুধাবন করে স্থানীয় জনগণ ১৯০৯ সালে সেখানে একটি আধুনিক বন্দর স্থাপনের পক্ষে ভোট দেয়। ১৯১৪ সালের ১০ নভেম্বর তৎকালীন মার্কিন প্রেসিডেন্ট উইলিয়াম উইলসন ওয়ার্ল্ড পোর্ট অব হিউস্টন অ্যান্ড বাফেলো বাইউ নামে বন্দরের কার্যক্রম আনুষ্ঠানিকভাবে উদ্বোধন করেন। ১৯৩০-এর দশকে তীব্র শ্রমিক অসন্তোষের কারণে বন্দরটি আলোচনায় আসে। সে সময় আন্দোলনরত শ্রমিক ও কর্তৃপক্ষের মধ্যে লড়াইয়ের ঘটনাও ঘটে।

১৯১১ সালে বন্দর চ্যানেল ড্রেজিংয়ের জন্য তহবিল সংগ্রহের লক্ষ্যে ১২ লাখ ৫০ হাজার ডলারের বন্ড ইস্যু করা হয়। একই সময়ে হ্যারিস কাউন্টি হিউস্টন শিপিং চ্যানেল নেভিগেশন ডিস্ট্রিক্ট নামে একটি প্রতিষ্ঠান গড়ে তোলা হয়, বর্তমানে যেটি পোর্ট অব হিউস্টন অথরিটি নামে কার্যক্রম পরিচালনা করছে।

বন্দর স্থাপনের উদ্যোগ গ্রহণকারীদের ধারণা ছিল এটি একসময় ব্যস্ততম এক বন্দরে পরিণত হবে। তাদের ধারণা একসময় সত্যি বলে প্রতীয়মান হয়। ১৯৭৭ সালে বন্দরের মরগান'স পয়েন্টে বারবারস কাট টার্মিনাল চালু করা হয়। এটি ছিল টেক্সাসের প্রথম কার্গো কনটেইনার টার্মিনাল। খুব দ্রুত এটি বন্দরটির সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ টার্মিনালে পরিণত হয়। ২০০৬ সালে বেপোর্ট টার্মিনাল নির্মাণের মাধ্যমে কর্তৃপক্ষ বন্দরের সীমানা হিউস্টন শহরের বাইরে সম্প্রসারিত করে।

হিউস্টন বন্দরের হারবার সিস্টেম প্রাকৃতিক ও কৃত্রিম-এই দুয়ের সম্মিলনে গড়ে উঠেছে। বন্দরটিতে কনটেইনার টার্মিনালের সংখ্যা দুই। আর জেনারেল কার্গো টার্মিনাল রয়েছে পাঁচটি। যুক্তরাষ্ট্রের আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের একটি গুরুত্বপূর্ণ গেটওয়ে হলো হিউস্টন বন্দর। দেশটির বাজারে মোট যে পরিমাণ ভল্লওয়ান ও অডি গাড়ি বিক্রি হয়, তার সিংহভাগই আমদানি হয় এই বন্দর দিয়ে।

২০২২ সাল ছিল যুক্তরাষ্ট্রের সাপ্লাই চেইন খাতে অভূতপূর্ব একটি বছর। ক্রমবর্ধমান চাপ সামাল দিতে বন্দর কর্তৃপক্ষ সক্ষমতা বাড়ানোর উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। এ লক্ষ্যে আগামী পাঁচ বছরে প্রায় ১১০ কোটি ডলার মূলধনি বিনিয়োগ করবে তারা।

## আইএমও সিম্পোজিয়াম

১৬ মার্চ, আইএমও হেডকোয়ার্টার, লন্ডন, যুক্তরাজ্য

আন্তর্জাতিক সমুদ্র পরিবহন খাতের সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধির জন্য মেরিটাইম সাপ্লাই চেইনকে কিছু আইনগত বাধ্যবাধকতার আওতায় আনা দরকার। অবশ্য বিশ্বের বিভিন্ন দেশের নিজস্ব আইন, রীতিনীতি ও সাংস্কৃতিক চর্চার বাধা পেরিয়ে আন্তর্জাতিকভাবে গ্রহণযোগ্য একটি আইন তৈরি করা কম চ্যালেঞ্জিং বিষয় নয়। মেরিটাইম সাপ্লাই চেইনে অভিন্ন আইন প্রয়োগের ক্ষেত্রে এসব চ্যালেঞ্জ কীভাবে মোকাবিলা করা যায়, সেই বিষয় নিয়ে আলোচনায় বসবে আন্তর্জাতিক সমুদ্র খাতের অভিভাবক সংস্থাটি। বন্দরগুলোয় দুর্নীতি ও জাল নথিপত্র প্রদর্শনের মতো অপরাধ, সামুদ্রিক প্রাণিজ সম্পদের অবৈধ আহরণ ইত্যাদি প্রতিরোধে অংশগ্রহণমূলক আলোচনা হবে এই সিম্পোজিয়ামে।

বিস্তারিত : <http://bit.ly/3ZAXdTW>

## ওয়ার্ল্ড মেরিটাইম উইক

২১-২৩ মার্চ, বিলবাও, স্পেন

আন্তর্জাতিক সমুদ্র খাতের একটি বেঞ্চমার্ক আয়োজন বিবেচনা করা হয় ওয়ার্ল্ড মেরিটাইম উইককে। একই সঙ্গে সমুদ্রসংশ্লিষ্ট চারটি খাতের আন্তর্জাতিক কনফারেন্স অনুষ্ঠিত হয় তিন দিনব্যাপী এই আয়োজনে। খাতগুলো হলো : নৌ-প্রতিরক্ষা, মৎস্য আহরণ, বন্দর এবং সামুদ্রিক শক্তি। কনফারেন্সগুলোর বিষয়বস্তুর ব্যাপ্তিও অনেক বেশি। অনুষ্ঠানে একটি এক্সিবিশন এরিয়া থাকবে, যেখানে আমন্ত্রিত অতিথিরা অংশ নিয়ে সংশ্লিষ্ট খাতের অগ্রগতি সম্পর্কে সম্যক ধারণা পাবেন। আরও থাকবে একটি বৃহৎ নেটওয়ার্কিং সেকশন।

বিস্তারিত : <https://bit.ly/40BJfCf>

## সিএমএ শিপিং

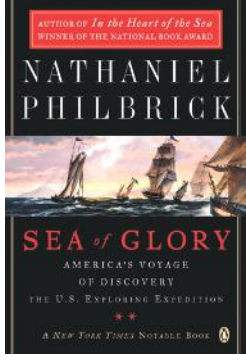
২১-২৩ মার্চ, কানেক্টিকাট, যুক্তরাষ্ট্র

শিপিং খাতের বর্তমান হালচাল কী? এই খাতে কী ধরনের চ্যালেঞ্জ রয়েছে? নতুন কোন উদ্ভাবনগুলো মেরিটাইম মার্কেটে সন্ধান তৈরি করেছে? এসব বিষয়ে বিশদ ধারণা পাওয়া যাবে ইন্টারেক্টিভ এই কনফারেন্স থেকে। সমুদ্র পরিবহন বাজারের নেতৃত্বস্থানীয় অংশীজন ও আন্তর্জাতিক বিশেষজ্ঞরা এখানে মিলিত হবেন এবং খাতসংশ্লিষ্ট অন্তর্নিহিত বিষয়গুলো নিয়ে আলোচনা করবেন। এর পাশাপাশি একটি উন্মুক্ত প্রদর্শনীরও আয়োজন করা হবে, যেখানে মার্কেট লিডারদের সামনাসামনি অভিজ্ঞতা বিনিময়ের সুযোগ তৈরি হবে।

বিস্তারিত : <http://bit.ly/3G9WtKz>

## সি অব গ্লোরি : আমেরিকা'স ভয়েজ অব ডিসকোভারি, দ্য ইউএস এক্সপ্লোরিং এক্সপেডিশন, ১৮৩৮-১৮৪২

নাথানিয়েল ফিলব্রিক



১৮০৩ সালে ফরাসিদের কাছ থেকে লুইজিয়ানার মালিকানা কিনে নেওয়ার পর মার্কিন প্রেসিডেন্ট থমাস জেফারসনের পৃষ্ঠপোষকতায় পরিচালিত হয় এক অভিযান। মার্কিন সেনাবাহিনী ও অসামরিক স্বেচ্ছাসেবকদের

নিয়ে পরিচালিত এই অভিযানের নেতৃত্বে ছিলেন ক্যাপ্টেন মেরিওয়েদার লুইস ও তার ঘনিষ্ঠ মিত্র সেকেন্ড লেফটেন্যান্ট উইলিয়াম ক্লার্ক। লুইস অ্যান্ড ক্লার্ক এক্সপেডিশন এবং কোরস অব ডিসকোভারি এক্সপেডিশন নামে পরিচিত এই অভিযানের মূল উদ্দেশ্য ছিল নতুন অধিগৃহীত অঞ্চল সম্পর্কে জানা ও সেখানকার মানচিত্র তৈরি করা।

এই অভিযানের মাধ্যমে মার্কিনদের প্রশান্ত মহাসাগর জয়ের যাত্রা শুরু হয়, যার ফলশ্রুতিতে সন্ধান মেলে অ্যান্টার্টিকা নামের নতুন এক মহাদেশের। প্রশান্ত মহাসাগরকে জানার এই প্রচেষ্টার গুরুত্বপূর্ণ একটি অংশ হলো ইউএস এক্সপ্লোরিং এক্সপেডিশন। ১৮৩৮ থেকে ১৮৪২ সালের মধ্যে পরিচালিত অভিযানটি উইলকেস এক্সপেডিশন নামেও পরিচিত।

আসলে মার্কিনদের সীমান্ত পাড়ি দেওয়ার সূচনা পশ্চিমা দুনিয়ার অভিমুখে নয়। তাদের অভিযান শুরু হয় সমুদ্র জয়ের অভিলাষে। মার্কিনদের এই সমুদ্রাভিযান সম্পর্কে সবচেয়ে পরিষ্কার ধারণা দিতে সক্ষম হয়েছেন যিনি, তার নাম নাথানিয়েল ফিলব্রিক। এই বিষয়ে তার সর্বজন প্রশংসিত বই হার্ট অব দ্য সি। আসলে সমুদ্রের অপার রহস্যময় জগৎকে পাঠকের সামনে তুলে ধরার কাজটি তিনি বেশ সাফল্যের সঙ্গেই করতে পেরেছেন। এজন্য বেশ গবেষণাও করতে হয়েছে তাকে। অনেক সূক্ষ্মাতিসূক্ষ্ম তথ্যের চুলচেরা বিশ্লেষণ করেছেন তিনি।

বইটিতে বিশাল প্রশান্ত মহাসাগরের ভয়াল রূপ তুলে ধরেছেন তিনি। আর সি অব গ্লোরি বইতে লেখক যুক্তরাষ্ট্রের ইতিহাসে সবচেয়ে উচ্চাভিলাষী সমুদ্রাভিযানের কাহিনী তুলে ধরেছেন। ইউরোপীয়দের আমেরিকা ও এশিয়া অভিযানের কথা তো আমরা অনেকেই জানি। কিন্তু মার্কিনদের অজানা জ্ঞানার অভিযান সম্পর্কে কতটুকু জানি? যারা এই বিষয়টি নিয়ে গবেষণা করতে আগ্রহী যারা, তাদের জন্য আকর গ্রন্থ হয়ে উঠতে পারে সি অব গ্লোরি বইটি।

পেঙ্গুইন বুকস থেকে ২০০৪ সালে প্রকাশিত বইটির মোট পৃষ্ঠা সংখ্যা ৫১২। সুলভ পেপারব্যাক সংস্করণের বইটির মূল্য ১৯ ডলার।

আইএসবিএন-১০ : ০১৪২০০৪৮৩৯  
আইএসবিএন-১৩ : ৯৭৮-০১৪২০০৪৮৩৮

## মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব



### থমাস অ্যান্ড্রুস

থমাস অ্যান্ড্রুস জুনিয়র ছিলেন একজন ব্রিটিশ ব্যবসায়ী ও জাহাজনির্মাতা। আয়ারল্যান্ডের বেলফাস্টভিত্তিক জাহাজ নির্মাণকারী কোম্পানি হারল্যান্ড অ্যান্ড উলফের ব্যবস্থাপনা পরিচালক ছিলেন তিনি। এই নৌ-প্রকৌশলীর সবচেয়ে বড় পরিচয় হলো, তিনি ইতিহাসবিখ্যাত জাহাজ টাইটানিকের নকশাকারী প্রকৌশলী দলের প্রধান ছিলেন।

থমাস অ্যান্ড্রুসের জন্ম ১৮৭৩ সালের ৭ ফেব্রুয়ারি। তার পিতা ছিলেন আয়ারল্যান্ডের রাজকীয় উপদেষ্টা পরিষদের একজন সদস্য। তার এক ভাই উত্তর আয়ারল্যান্ডের প্রধানমন্ত্রী ও আরেক ভাই লর্ড চিফ জাস্টিস নিযুক্ত হয়েছিলেন। ষোলো বছর বয়স পর্যন্ত থমাস রয়েল বেলফাস্ট একাডেমিক্যাল ইনস্টিটিউশনে পড়াশোনা করেন। এরপর তিনি হারল্যান্ড অ্যান্ড উলফে শিক্ষানবিস হিসেবে কাজ শুরু করেন।

পাঁচ বছরের শিক্ষানবিস জীবনের শেষ দেড় বছর থমাস হারল্যান্ড অ্যান্ড উলফের ড্রয়িং অফিসে কাজ করেন। এ সময় তিনি দিনে কাজ করতেন আর রাতে পড়াশোনা চালিয়ে যান। ১৯০১ সালে কোম্পানির কনস্ট্রাকশন ওয়ার্কস বিভাগের ম্যানেজার নিযুক্ত হন। একই বছর ইনস্টিটিউশন অব নেভাল আর্কিটেক্চারের সদস্য মনোনীত হন। ১৯০৭ সালে থমাস হারল্যান্ড অ্যান্ড উলফের ব্যবস্থাপনা পরিচালক নিযুক্ত হন। একই সঙ্গে কোম্পানির ড্রাফটিং বিভাগ সামলানোর দায়িত্ব অর্পিত হয় তার ওপর।

১৯০৭ সালে কোম্পানির পরিচালনামূলক হোয়াইট স্টার লাইনের জন্য তিনটি নতুন ওশান লাইনারের নকশার দেখভালের দায়িত্ব দেওয়া হয় থমাসকে। এই তিনটি লাইনারের একটি ছিল আরএমএস টাইটানিক। থমাস জাহাজগুলোয় ৪৮টি লাইফবোট রাখার প্রস্তাব করলেও শেষ পর্যন্ত রাখা হয় ২০টি। এছাড়া ডাবল হাল ও জলনিরোধক বাস্কহেড নির্মাণের সুপারিশ করলেও তা বাস্তবায়ন করা হয়নি। থমাসের কথামতো কাজ করলে হয়তো ১৯১২ সালের ১৫ এপ্রিল টাইটানিক ডুবিতে এত প্রাণহানি ঘটত না। স্বপ্নের জাহাজের সঙ্গে সঙ্গে সেদিন থমাস অ্যান্ড্রুসেরও সলিল সমাধি ঘটেছিল।

## মেগা কনটেইনার শিপ



বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ৯০ শতাংশের সাথে উত্তরোত্তরভাবে জড়িয়ে রয়েছে

সমুদ্র পরিবহন খাত। ৫০ হাজারের বেশি বাণিজ্যিক জাহাজের বিশাল একটি বহর বর্তমানে ব্যস্ত রয়েছে এক প্রান্তের পণ্য অন্য প্রান্তে পৌঁছে দিতে। তারপরও চাহিদা অনুযায়ী গ্রাহকদের সেবা দিতে গিয়ে রীতিমতো হিমশিম খেতে হচ্ছে শিপিং লাইনগুলোকে। এর একটাই কারণ, বিশ্বায়নের যুগে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহনের চাপ বেড়েছে জ্যামিতিক হারে।

সমুদ্র পরিবহন শিল্পের ইতিহাসটা বেশ সমৃদ্ধ হলেও এই খাতে কনটেইনারের ব্যবহার খুব বেশি দিনের নয়। বিশ শতকের মাঝামাঝিতে যাত্রা করা কনটেইনার জাহাজগুলো খুব দ্রুতই বৈশ্বিক পরিবহন খাতে গুরুত্বপূর্ণ জায়গা করে নেয়। বিশেষ করে ভোগ্যপণ্য পরিবহনে বর্তমানে সবচেয়ে জনপ্রিয় একটি মাধ্যম হলো কনটেইনার। ফলে শিল্পোৎপাদনের সঙ্গে পাল্লা দিয়ে কনটেইনার জাহাজের চাহিদাও বেড়েছে অনেকগুণ।

ছোট আকারের জাহাজে করে এই বাড়তি চাহিদা সামাল দিতে পারছে না অপারেটররা। এ কারণে

তারা বড় আকারের জাহাজ বহরে যোগ করছে, যেগুলো একই সময়ে বিপুল সংখ্যক কনটেইনার নির্দিষ্ট গন্তব্যে নিয়ে যেতে পারবে। এরই ধারাবাহিকতায় সাম্প্রতিক বছরগুলোয় দানবাকার সব কনটেইনার জাহাজ দেখতে পেয়েছি আমরা, যেগুলোকে বলা হচ্ছে মেগা কনটেইনার শিপ। একুশ শতকে বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের গুরুত্বপূর্ণ হিস্যা হয়ে দাঁড়িয়েছে এই জাহাজগুলো।

'মেগা কনটেইনার শিপ' শব্দবন্ধনীর প্রচলন খুব বেশি দিন আগের নয়। ২০১৩ সালে প্রথম দানবাকার কনটেইনার জাহাজ বহরে যোগ করে শীর্ষস্থানীয় অপারেটর মায়েরক্স। ট্রিপল ই সিরিজের আওতায় ১৮ হাজার ৩৪০ টিইউ কনটেইনার পরিবহনে সক্ষম জাহাজ সাগরে নামায় তারা। আর এখন তো ২৪ হাজার টিইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতার জাহাজ সাগর দাপিয়ে বেড়াচ্ছে।

মেগা কনটেইনার শিপগুলো বিশ্বের পোর্ট সিস্টেমকে গতিশীল করতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। হাই ফ্রিইট ভলিউম ও জ্বালানি ব্যয় কম থাকার কারণে এটি শিপারদের জন্যও লাভজনক হচ্ছে। এসব সুবিধার কথা মাথায় রেখে শিপিং অপারেটররা এখন ২০ হাজার টিইউর আশপাশে বা এর চেয়ে অধিক ধারণক্ষমতা সম্পন্ন জাহাজ নির্মাণের ওপরই বেশি জোর দিচ্ছে।



১৬ জানুয়ারি প্রথমবারের মতো চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর উদ্বোধন করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি

## ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর মাইলফলক চট্টগ্রাম বন্দরের

নতুন যুগে প্রবেশ করল চট্টগ্রাম বন্দর। প্রথমবারের মতো বন্দরে ভিড়ল ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ। মার্শাল আইল্যান্ডের পতাকাবাহী ‘এমভি কমন অ্যাটলাস’ জাহাজটি ১৫ জানুয়ারি বিকালে চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে ভেড়ে। এ জাহাজ ভেড়ানোর মাধ্যমে সক্ষমতা বৃদ্ধিতে আরও একটি মাইলফলক অর্জন করল চট্টগ্রাম বন্দর।

কর্ণফুলীর নাব্যতা ও জোয়ার-ভাটা নির্ভরতার কারণে এতদিন সর্বোচ্চ ১৯০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ৯ দশমিক ৫ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানোর অনুমতি দেওয়া হতো। সক্ষমতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এইচআর ওয়েলিংফোর্ডকে কর্ণফুলী নদীর হাইড্রোলিক সার্ভে করতে নিয়োগ দেয় কর্তৃপক্ষ। প্রতিষ্ঠানটির প্রতিবেদনের প্রেক্ষিতে নতুন এ সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। এতে একদিকে অধিক পণ্যবাহী জাহাজ জেটিতে ভেড়ানোর সুযোগ তৈরি হলো, যা জেটির ওপর চাপ কমানোর পাশাপাশি জাহাজভাড়াহ্রাসেও ভূমিকা রাখবে।

চট্টগ্রাম বন্দরে ১৯৭৫ সালে ১৬০ মিটার দৈর্ঘ্যের ও সাড়ে ৭ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানো যেত। চ্যানেলের নাব্যতা বৃদ্ধি ও অন্যান্য সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধির কারণে ১৯৮০ সালে তা ১৭০ মিটার ও ৮ মিটার, ১৯৯০ সালে ১৮০ মিটার ও সাড়ে ৮ মিটার, ১৯৯৫ সালে ১৮৬ মিটার ও ৯ দশমিক ২ মিটার ও ২০১৪ সালে ১৯০ মিটার ও সাড়ে ৯ মিটারে উন্নীত হয়। নতুন সমীক্ষা প্রতিবেদনের ভিত্তিতে গৃহীত সিদ্ধান্তের ফলে এখন তা ২০০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০ মিটার ড্রাফটে উন্নীত হলো।

১৬ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজ আগমনের নতুন এ সুবিধার আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি। এর আগে তিনি চট্টগ্রাম বন্দরের নবনির্মিত ভান্ডার ভবনের উদ্বোধন করেন।

উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে নৌপ্রতিমন্ত্রী বলেন, ১০ মিটার ড্রাফট নিশ্চিত করতে পেরেছি। এটি দেশের জন্য গর্ব ও অহংকারের। আমাদের সঙ্গে যুক্তরাজ্যের সম্পর্ক অন্য

চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের প্রথম জাহাজ ‘কমন অ্যাটলাস’ ১৫ জানুয়ারি ভিড়েছে। এর মধ্য দিয়ে বন্দরের সক্ষমতা নতুন মাইলফলক অর্জন করল

“১০ মিটার ড্রাফট নিশ্চিত করতে পেরেছি। এটি দেশের জন্য গর্ব ও অহংকারের।

– নৌপ্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি

রকম। জাতির পিতাকে যখন বিভিন্ন দেশে যাওয়ার অপশন দেওয়া হয়েছিল, তিনি যুক্তরাজ্যকে বেছে নিয়েছিলেন। দেশের উন্নয়নে যুক্তরাজ্যের ভূমিকা অনস্বীকার্য। বন্দরের ইতিহাসেও যুক্তরাজ্যের ভূমিকা রয়েছে।

তিনি বলেন, বে টার্মিনালের কার্যক্রম ২০২৫ সালের শেষদিকে বা ২০২৬ সালের শুরুতে চালু করতে পারব। মাস্টারপ্ল্যান ও ডিটেইল ডিজাইনের কাজ শেষ। এখন ডিপপি প্রণয়নের কাজ চলছে। ডিপপি প্রণয়নের কাজ শেষ হলেই দ্রুত এর কাজ শুরু হবে।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, বন্দর খেমে গেলে দেশ খেমে যায়। পদ্মা সেতু, রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র ও মেট্রোরেল চট্টগ্রাম বন্দরের ভূমিকা আছে। ১৪ বছর বাংলাদেশের অগ্রগতির কৃতিত্বের অন্যতম দাবিদার চট্টগ্রাম বন্দর। বন্দরের অংশীজনদের দাবি সরকার গুরুত্ব দেয়। ১৮টি গ্যান্ডি ফ্রেন দিয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনার হ্যাভলিং হয়। ৪৮ ঘণ্টায় একটি জাহাজে পণ্য ওঠা-নামা শেষ হচ্ছে। দ্রুততার সঙ্গে পিসিটি চালু করতে পারব। আমরা অপারেটর নিয়োগের জন্য পরামর্শক নিয়োগ করেছি।

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে নৌপরিবহন সচিব মো. মোস্তফা কামাল বলেন, করোনাকালে চট্টগ্রাম বন্দরের ৫৪ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী মারা গেছে কিন্তু চট্টগ্রাম বন্দর বন্ধ হয়নি। দেশের জন্য তারা প্রাণ দিয়েছেন। দেশের অর্থনীতি সচল রাখতে তারা পিছপা হননি।

তিনি আরও বলেন, বে টার্মিনাল করতে যাচ্ছি। আমরা একদিনের জন্যও কাজ থামাইনি। ২০৪১ সালের বাংলাদেশ হবে স্মার্ট। পোর্টও হবে স্মার্ট। এর জন্য স্মার্ট টিম চাই।

“বন্দরের জন্য এটি একটি ঐতিহাসিক মুহূর্ত। বন্দরের সক্ষমতা বাড়াতে এ উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। বন্দর ব্যবহারকারী ও দেশকে সর্বোচ্চ সেবা দিতে আমরা সচেষ্ট।

– বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান

সভাপতির বক্তব্যে বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, বন্দরের জন্য এটি একটি ঐতিহাসিক মুহূর্ত। ২০০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ‘কমন অ্যাটলাস’ ভিড়েছে। বন্দরের সক্ষমতা বাড়াতে এ উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। বে টার্মিনাল জাতির চাহিদা। করোনার মধ্যেও প্রবৃদ্ধি ধরে রাখতে সক্ষম হয়েছে। ত্রি মিলিয়ন কনটেইনার ক্লাবে অবস্থান ধরে রাখতে পেরেছি। বন্দর ব্যবহারকারী ও দেশকে সর্বোচ্চ সেবা দিতে আমরা সচেষ্ট। বাংলাদেশের জাহাজ মালিকরা বড় বড় জাহাজ নিয়ে আসছেন। এর জন্য কৃতজ্ঞতা জানাই। করোনার মধ্যেও চট্টগ্রাম বন্দর এক মুহূর্তও বন্ধ ছিল না। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সার্বিক দিকনির্দেশনায় আমরা করোনাকালেও সাপ্লাই চেইন ঠিক রাখতে পেরেছি।

অনুষ্ঠানে আরও বক্তব্য দেন বাংলাদেশে নিযুক্ত ব্রিটিশ হাইকমিশনার রবার্ট চ্যাটারটন ডিকসন, কর্ণফুলী নদীর হাইড্রোলিক সার্ভে পরিচালনাকারী পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এইচআর ওয়েলিংফোর্ডের বাংলাদেশ প্রতিনিধি ড. মঞ্জুরুল হক, চট্টগ্রাম চেয়ারের সভাপতি মাহবুবুল আলম ও শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের সভাপতি সৈয়দ মো. আরিফ।





নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সংসদীয় স্থায়ী কমিটি ২১ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের নবনির্মিত পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল, নির্মাণাধীন বে টার্মিনাল ও বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম পরিদর্শন করে

### এশিয়ার অন্যান্য দেশের তুলনায় বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সক্ষমতা ভালো : বিশ্বব্যাংক

বাংলাদেশ ও ভূটানে বিশ্বব্যাংকের নতুন কান্ট্রি ডিরেক্টর আবদুল্লায়ে সেক বিগত বছরগুলোতে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের ভূয়সী প্রশংসা করেছেন এবং সত্যিকারের বিশ্বচ্যাম্পিয়ন হিসেবে অভিহিত করেছেন।

তিনি বলেন, জিডিপি প্রবৃদ্ধি অর্জন, দারিদ্র্যের হার হ্রাস, নারীর ক্ষমতায়ন এবং জলবায়ু পরিবর্তনের সঙ্গে খাপ খাইয়ে নেওয়ার মতো বিভিন্ন ক্ষেত্রে বাংলাদেশ 'সত্যিকারের বিশ্বচ্যাম্পিয়ন'।

অর্থ মন্ত্রণালয়ের এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়, বিশ্বব্যাংকের নবনিযুক্ত কান্ট্রি ডিরেক্টর ১০ জানুয়ারি অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামালের সাথে সচিবালয়ে সৌজন্য সাক্ষাৎকালে এসব কথা বলেন।

আবদুল্লায়ে সেক বলেন, এশিয়ার অন্যান্য দেশের তুলনায় বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সক্ষমতা অনেক ভালো।

বিশ্বব্যাংককে বাংলাদেশের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ উন্নয়ন অংশীদার হিসেবে উল্লেখ করে অর্থমন্ত্রী বলেন, বাংলাদেশে নদীপথ ও নদীভিত্তিক অর্থনীতির মতো অনেক গুরুত্বপূর্ণ খাত রয়েছে যেখানে বিশ্বব্যাংক কাজ করতে পারে।

### বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকটেও কনটেইনার পরিবহন ৩১ লাখ ছাড়িয়েছে

গণ বছরের শুরুতে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ আর শেষদিকে আমদানি নিয়ন্ত্রণে ঋণপত্র খোলার হার কমানোর প্রভাব পড়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের কনটেইনার পরিবহনে। সদ্য শেষ হওয়া বছরে (২০২২) বন্দর দিয়ে কনটেইনার

পরিবহন হয়েছে ৩১ লাখ ৩৩ হাজার টিইইউ। গত বছর পরিবহন হয়েছিল ৩২ লাখ ১৪ হাজার।

পরিমাণের দিক থেকে কনটেইনার পরিবহন কমলেও সব ধরনের পণ্য পরিবহন ২০২১ সালের তুলনায় বেশি রয়েছে। গত বছর ১১ কোটি ৯২ লাখ টন পণ্য পরিবহন হয়। ২০২১ সালে পরিবহন হয়েছিল ১১ কোটি ৬৬ লাখ। এতে প্রবৃদ্ধি হয়েছে ২ শতাংশের বেশি।

দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের পণ্যবাহী কনটেইনার পরিবহনের ৯৮ শতাংশ পরিবহন হয় চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে।

### সংসদীয় কমিটির মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর পরিদর্শন

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সদস্যগণ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেগা প্রকল্প মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেছেন। ২২ জানুয়ারি সমুদ্রপথে কমিটির সদস্যগণ ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ পরিদর্শনে যান। সংসদীয় কমিটির নেতৃত্ব দেন সভাপতি মেজর (অব.) রফিকুল ইসলাম বীর উত্তম। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এ সময় সাথে ছিলেন।

পরিদর্শন শেষে মেজর (অব.) রফিকুল ইসলাম বীর উত্তম বলেন, প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা না হলে এত উন্নয়ন প্রকল্প, মহাযজ্ঞ হতো না। প্রধানমন্ত্রী দেশের প্রকল্পগুলোর তিনটি ভাগ করেছেন। তহবিলের সমস্যা হবে না।

তিনি আরও বলেন, করোনার মধ্যেও কাজ হয়েছে। নির্দিষ্ট সময়ের আগে কাজ শেষ হবে আশা করি। চট্টগ্রাম-কক্সবাজার রেললাইন হয়ে গেছে।

মাতারবাড়ী বন্দরের সাথে রেললাইন যুক্ত হবে।

রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বলেন, বিশ্বে ব্র্যান্ডিং গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। আমাদের বন্দর দিয়ে বাংলাদেশকে রিজিওনাল হাব করতে চাই। বিগ বি ইনিশিয়েটিভের বড় অংশ মাতারবাড়ী বিশ্বে একনামে পরিচিত হবে। মাদার ভেসেল আসবে। প্রতিবেশী দেশের বন্দরগুলো এ বন্দরের সেবা পাবে।

তিনি বলেন, রেনাং পোর্টসহ তিনটি দেশের সাথে কোস্টাল শিপিং চুক্তি হয়েছে। ইতালি ও সাংহাইয়ের সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল চালু হয়েছে। আরও অনেক পোর্টে সরাসরি জাহাজ চলাচল চালুর পরিকল্পনা রয়েছে। বাংলাদেশকে রিজিওনাল হাব করতে এসব করা হচ্ছে।

### গত অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দরের রাজস্ব আয় ৩ হাজার ৫৮৫ কোটি টাকা

চট্টগ্রাম বন্দর গত অর্থবছরে (২০২১-২২) রাজস্ব আয় করেছে ৩ হাজার ৫৮৫ কোটি টাকা। জাতীয় সংসদে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী লক্ষ্মীপুর-১ আসনের সংসদ সদস্য আনোয়ার হোসেন খানের প্রশ্নের জবাবে এ তথ্য জানান। তিনি একই অর্থবছরে মোংলা বন্দর ৩১৭ কোটি ৮ লাখ টাকা রাজস্ব আয় করেছে বলেও জানান।

৮ জানুয়ারি ভোলা-৩ আসনের সরকারদলীয় সংসদ সদস্য নুরুন্নবী চৌধুরী শাওনের আরেক প্রশ্নের জবাবে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জানান, চট্টগ্রাম বন্দরে বর্তমানে কোনো কনটেইনারজট নেই বলে জানান। আমদানিকারকদের ব্যাংক থেকে ডকুমেন্ট পেতে দেরি হলে, গুরু পরিশোধে জটিলতাজনিত কারণে কখনো কখনো আমদানি পণ্য ফ্রি টাইমের মধ্যে খালাস না করে চট্টগ্রাম বন্দরের ইয়ার্ডে ফেলে রাখা হয়। এতে কনটেইনার সংরক্ষণে সাময়িকভাবে ইয়ার্ডে স্থান সংকট দেখা দিতে পারে, এজন্য কনটেইনারজট সৃষ্টি হওয়ার আশঙ্কা থাকে।

নোয়াখালী-৩ আসনের সংসদ সদস্য মামুনুর রশীদ কিরণের প্রশ্নের জবাবে নৌপ্রতিমন্ত্রী জানান, ২০০৯ সালে বর্তমান সরকার ক্ষমতা নেওয়ার পর থেকে ২০২১-২২ অর্থবছর পর্যন্ত ১ হাজার ৫৭৮ কোটি ৮১ লাখ টাকার ৮৮টি ক্রেন সংগ্রহ করা হয়েছে। চলতি অর্থবছর চট্টগ্রাম বন্দরের জন্য ১৮৬ কোটি ২০ লাখ টাকায় নতুন ৪২টি ক্রেন সংগ্রহের পরিকল্পনা সরকারের আছে।

### চট্টগ্রাম বন্দরে বসছে আরও চার কনটেইনার স্ক্যানার

চট্টগ্রাম বন্দরে চারটি এবং বেনাপোল ও ভোমরা বন্দরে একটি করে মোট ছয়টি নতুন স্থায়ী কনটেইনার স্ক্যানার বসানো হবে। এজন্য নাকটেক কোম্পানি লিমিটেডের সাথে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) এ-সংক্রান্ত চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে।

৪ জানুয়ারি সেগুনবাগিচার এনবিআর সম্মেলনক্ষেত্রে চুক্তি স্বাক্ষর অনুষ্ঠিত হয়। এতে সই করেন এনবিআরের সদস্য মাল্লা শিকদার ও নাকটেক কোম্পানির প্রতিনিধি হও ওয়েনই। অনুষ্ঠানে সভাপতিত্ব করেন এনবিআরের চেয়ারম্যান আবু হেনা মো. রহমাতুল মুনিম।

বাণিজ্য সহজীকরণ, আমদানি করা পণ্যের দ্রুত খালাস, রপ্তানি পণ্যের দ্রুত আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন ও খরচ কমানোর জন্য নতুন ছয়টি স্ক্যানার বসানো হচ্ছে।

এসব কনটেইনার স্ক্যানার স্থাপনের ফলে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে দেশের সক্ষমতা বৃদ্ধি পাবে। সেই সঙ্গে চোরাচালান প্রতিরোধ, জনস্বাস্থ্য সংরক্ষণ, দেশের নিরাপত্তা বৃদ্ধি হ্রাসসহ বহুমাত্রিক সুফল পাওয়া যাবে বলে এনবিআর জানিয়েছে।

### পণ্য সংরক্ষণ ও পরিবহন সহজীকরণে জাতীয় কমিটি গঠন

বাণিজ্য ও বিনিয়োগ সক্ষমতা বাড়ানো এবং লজিস্টিকস খাত তথা পণ্য সংরক্ষণ ও পরিবহন-সংক্রান্ত সেবা সহজীকরণে প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিবকে প্রধান করে ২৯ সদস্যের কমিটি গঠন করেছে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়। ২৬ জানুয়ারি এ-সংক্রান্ত প্রজ্ঞাপন জারি করা হয়েছে।

লজিস্টিকস খাতে আছে পরিবহন, পণ্য সংরক্ষণাগার, বেসরকারি কনটেইনার ডিপো এবং বন্দর সেবা। উদীয়মান অর্থনীতির ৫০ দেশের এসব খাত নিয়ে গত জুলাইয়ে বিশ্বের শীর্ষ সরবরাহ পরিষেবা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান অ্যাজিলিটি লজিস্টিকস রেটিং করেছে। এতে বাংলাদেশের অবস্থান ৩৯তম। তালিকার শীর্ষ পাঁচটি দেশ হচ্ছে চীন, ভারত, সংযুক্ত আরব আমিরাত, মালয়েশিয়া ও ইন্দোনেশিয়া। পাকিস্তান (২৭) ও শ্রীলংকার (৩৩) চেয়েও পিছিয়ে আছে বাংলাদেশ। এ সূচকে অবস্থান এগিয়ে নিতে প্রয়োজনীয় সহায়তা করবে এ কমিটি।

কমিটির কার্যপরিধিতে বলা হয়েছে, জাতীয় লজিস্টিকস উন্নয়ন নীতি প্রণয়ন, লজিস্টিকস খাতে বিনিয়োগ আকর্ষণে নীতিগত সহায়তা প্রদান ও

বিদ্যমান নীতি কাঠামো সহজীকরণ, লজিস্টিকস উপখাতভিত্তিক নীতি ও উন্নয়ন কৌশল প্রণয়নে সার্বিক দিকনির্দেশনা প্রদান এবং সামগ্রিক লজিস্টিকস উন্নয়ন কৌশল বাস্তবায়নের অগ্রগতি পরিবীক্ষণ, পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন করবে এ কমিটি।

প্রধানমন্ত্রীর মুখ্য সচিব ছাড়াও কমিটির অন্য সদস্য হবেন বাংলাদেশ ব্যাংকের গভর্নর, এনবিআর চেয়ারম্যান, তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিভাগ, অর্থ, বাণিজ্য, জননিরাপত্তা, নৌপরিবহন, শিল্প, সেতু, ডাক ও টেলিযোগাযোগ, রেলপথ, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক এবং স্থানীয় সরকার বিভাগের সচিব, এফবিসিসিআই সভাপতিসহ সংশ্লিষ্টরা।

## চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়নে আইএসপিএস প্রতিনিধিদলের সন্তোষ

চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়নে সন্তোষ প্রকাশ করেছে ইউএস কোস্ট গার্ডের আইএসপিএস প্রতিনিধিদল। ৩০ ও ৩১ জানুয়ারি ইউএস কোস্ট গার্ডের লেফটেন্যান্ট কমান্ডার ব্রিয়ারলি ওস্ট রাভে, লেফটেন্যান্ট কমান্ডার আরডিং সিনট্রন ও চার্লস মার্সিউরইয়ো চট্টগ্রাম বন্দর, বন্দর সংশ্লিষ্ট এলাকা ও স্থাপনা পরিদর্শন করেছেন।

পরিদর্শন উপলক্ষে চট্টগ্রাম বন্দরের প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউটে চট্টগ্রাম বন্দর সংশ্লিষ্ট এলাকা ও স্থাপনার পিএফএসও-সিকিউরিটি ম্যানেজারসহ ৫০ জনের উপস্থিতিতে টেকনিক্যাল অ্যাসিস্ট্যান্স বিষয়ে একটি সেমিনারের আয়োজন করা হয়।

সেমিনারে আলোচিত বিষয়গুলো চট্টগ্রাম বন্দর সংশ্লিষ্ট এলাকা ও স্থাপনায় আইএসপিএস কোড বাস্তবায়নে নিরাপত্তা সংক্রান্ত কার্যক্রমকে ত্বরান্বিত করবে। এ সময় প্রতিনিধিদল তাদের ইতিপূর্বে দেওয়া অবজারভেশনগুলো যথাযথভাবে বাস্তবায়ন হওয়ায় এবং অফডকগুলোর নিরাপত্তা কার্যক্রমে উন্নতি হওয়ায় ধন্যবাদ জানান।

প্রতিনিধিদলটি তাদের পরিদর্শন শেষে বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানের সাথে বন্দর ভবনে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এ সময় তারা নিরাপত্তা কার্যক্রমের উন্নতিতে চেয়ারম্যানের ভূমিকার প্রশংসা করেন।

## পাটপণ্য অ্যান্টি ডাম্পিং শুল্কের মেয়াদ বাড়িয়েছে ভারত

বাংলাদেশ থেকে পাটপণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে অ্যান্টি ডাম্পিং শুল্ক আরোপের মেয়াদ আরও পাঁচ বছর বাড়িয়েছে ভারত। ৩০ ডিসেম্বর নতুন করে এ

শুল্ক আরোপের মেয়াদ বাড়ানোর ঘোষণা দিয়েছে ভারতের বাণিজ্য মন্ত্রণালয়।

নতুন এ ঘোষণায় ২০২৭ সাল পর্যন্ত বাংলাদেশ থেকে রপ্তানি হওয়া পাটপণ্যে ভিন্ন ভিন্ন হারে অ্যান্টি ডাম্পিং শুল্ক আরোপ করা হয়েছে। প্রতি টনে ৬ ডলার থেকে ৩৫২ ডলার পর্যন্ত অ্যান্টিং ডাম্পিং শুল্ক বসানো হয়েছে।

ভারতের এ সিদ্ধান্তে হতাশা প্রকাশ করেছেন বাংলাদেশের বেসরকারি পাটকল মালিকেরা। তারা বলছেন, নতুন করে এ সিদ্ধান্তের ফলে বাংলাদেশ থেকে ভারতে পাটপণ্য রপ্তানিতে আবারও সংকট দেখা দেবে।

উৎপাদন মূল্যের তুলনায় কম দামে বাংলাদেশের পাটকল মালিকেরা ভারতে পাটপণ্য রপ্তানি করছেন, ভারতীয় ব্যবসায়ীদের এমন অভিযোগের পরিপ্রেক্ষিতে ২০১৭ সালের জানুয়ারিতে প্রথমবারের মতো ভারত অ্যান্টিং ডাম্পিং শুল্ক আরোপ করে। ওই সময় প্রতি টন পাটপণ্য রপ্তানিতে ১৯ থেকে ৩৫২ ডলার পর্যন্ত শুল্ক নির্ধারণ করা হয়। বাংলাদেশের রপ্তানিকারকেরা তখন থেকে বলে আসছিলেন, ভারতের এ সিদ্ধান্ত অযৌক্তিক। কারণ বেসরকারি পাটকল মালিকেরা উৎপাদন খরচের চেয়ে কম দামে পণ্য রপ্তানি করে লোকসান গুনতে পারেন না।

রপ্তানির তথ্য অনুযায়ী, বাংলাদেশ থেকে রপ্তানি হওয়া পাটপণ্যের ৬০ শতাংশই যায় ভারতে। ২০১৭ সাল থেকে অ্যান্টি ডাম্পিং শুল্ক আরোপের পর থেকে রপ্তানি কমতে শুরু করে।

## রপ্তানি খাতের জন্য ১০ হাজার কোটি টাকার নতুন তহবিল

বৈশ্বিক সংকটে রপ্তানি খাতকে চাঙ্গা রাখতে ১০ হাজার কোটি টাকার নতুন তহবিল গঠন করেছে বাংলাদেশ ব্যাংক। এ তহবিল থেকে ঋণ নিয়ে রপ্তানি পণ্যের কাঁচামাল সংগ্রহে ব্যবহার করছেন রপ্তানিকারকেরা। এতে সুদহার সর্বোচ্চ ৪ শতাংশ। নতুন এ তহবিলের নাম 'রপ্তানি সহায়ক তহবিল'।

রপ্তানি খাতকে সহায়তা দিতে আগে থেকেই রিজার্ভের অর্থে গঠন করা আছে রপ্তানি উন্নয়ন তহবিল (ইডিএফ)। তহবিলটির আকার ৭০০ কোটি ডলার। সেখান থেকে কাঁচামাল আমদানি করতে বিদেশি মুদ্রায় ঋণ নিতে পারেন রপ্তানিকারকেরা।

বাংলাদেশ ব্যাংক ১ জানুয়ারি নতুন তহবিল গঠনের প্রজ্ঞাপন জারি করে। এতে বলা হয়, রপ্তানি খাত বাংলাদেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির অন্যতম চালিকাশক্তি। স্বল্পোন্নত দেশ

হতে উন্নয়নশীল দেশে উত্তরণের ক্ষেত্রে ভবিষ্যৎ চ্যালেঞ্জ মোকাবিলায় পাশাপাশি অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি গতিশীল রাখতে রপ্তানি খাতকে সহায়তা প্রদান করা প্রয়োজন।

এছাড়া করোনা পরবর্তী অর্থনৈতিক অভিঘাত ও রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের ফলে উদ্ভূত পরিস্থিতি মোকাবিলায় দেশের রপ্তানিমুখী শিল্পপ্রতিষ্ঠানের কার্যক্রম বেগবান করার মাধ্যমে বৈদেশিক মুদ্রা অর্জন ও কর্মসংস্থান সৃষ্টি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

## অর্থবছরের প্রথম ছয় মাসে রপ্তানি প্রবৃদ্ধি ১০ দশমিক ৫৮ শতাংশ

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ, জ্বালানি তেলের মূল্যবৃদ্ধি, মূল্যস্ফীতিসহ বিভিন্ন চ্যালেঞ্জের মধ্যে বাংলাদেশের পণ্য রপ্তানি এখনো ইতিবাচক ধারায় রয়েছে। ২০২২-২৩ অর্থবছরের প্রথম ৬ মাসে (জুলাই-ডিসেম্বর) ২ হাজার ৭৩১ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে, যা গত বছরের একই সময়ের তুলনায় ১০ দশমিক ৫৮ শতাংশ বেশি।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) হালনাগাদ পরিসংখ্যানে দেখা গেছে, গত ডিসেম্বরে ৫৩৬ কোটি ৫১ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই রপ্তানি আগের বছরের (২০২১) ডিসেম্বরের চেয়ে ৯ দশমিক ৩৩ শতাংশ বেশি। ওই বছরের ডিসেম্বরে ৪৯০ কোটি ৭৬ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছিল। ডিসেম্বরের ৫৩৬ কোটি ডলারের রপ্তানি বিদায়ী বছরের ১২ মাসের মধ্যে সর্বোচ্চ।

ইপিবির তথ্যানুযায়ী, চলতি অর্থবছরের প্রথম ৬ মাসে ২ হাজার ২৯৯ কোটি ৬৬ লাখ ডলারের তৈরি পোশাক

রপ্তানি হয়েছে। এই আয় গত বছরের একই সময়ের তুলনায় ১৫ দশমিক ৫৬ শতাংশ বেশি।

## ভুটানের পণ্য আখাউড়া স্থলবন্দর দিয়ে আমদানির অনুমতি

আখাউড়া স্থলবন্দর দিয়ে ভুটানে উৎপাদিত সব পণ্য আমদানি করা যাবে। ৪ জানুয়ারি আমদানিযোগ্য পণ্যের নতুন তালিকা প্রকাশ করেছে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর)।

প্রকাশিত তালিকায় নতুন আরও কিছু পণ্য যুক্ত করা হয়েছে। এর মধ্যে মার্বেল চিপস, তিল ও ফ্লাই অ্যাশসহ আরও কয়েকটি পণ্য রয়েছে। ফলে ব্রাহ্মণবাড়িয়ার আখাউড়া স্থলবন্দরের আমদানি বাণিজ্য চাঙ্গা হবে বলে মনে করছেন সংশ্লিষ্টরা। যদিও ব্যবসায়ীরা দীর্ঘদিন ধরেই চাহিদাসম্পন্ন আরও কিছু পণ্য আমদানির অনুমতি চেয়ে আসছিলেন। প্রতিদিন এ বন্দর দিয়ে হিমায়িত মাছ, রড, সিমেন্ট ও প্লাস্টিকসহ বিভিন্ন পণ্য রপ্তানি হয় উত্তর-পূর্ব ভারতে।

## ১৮ হাজার কোটি টাকার জ্বালানি তেল কেনার অনুমোদন

২০২৩ সালের প্রথম ৬ মাসের জন্য ২০ লাখ ৪০ হাজার মেট্রিক টন পরিশোধিত জ্বালানি তেল কিনবে সরকার। এই তেল কিনতে সরকারের খরচ হবে ১৮ হাজার ২১৫ কোটি ৫২ লাখ টাকা। ১১ জানুয়ারি সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির সভায় এসব প্রস্তাবের অনুমোদন দেওয়া হয়। অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামাল এতে সভাপতিত্ব করেন। সভা শেষে মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের অতিরিক্ত সচিব সাঈদ মাহবুব খান এ তথ্য জানান।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সংসদীয় স্থায়ী কমিটি ২২ জানুয়ারি মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করে। কমিটির সদস্যদের কাছে প্রকল্পের বিস্তারিত তুলে ধরেন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। প্রকল্প সংশ্লিষ্টরা এ সময় উপস্থিত ছিলেন।





চট্টগ্রাম বন্দরে ৫ জানুয়ারি জাতীয় নিরাপত্তা গোয়েন্দা (এনএসআই) সংস্থার স্থায়ী কার্যালয়ের উদ্বোধন করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়াজ অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। এ সময় এনএসআই ও বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন



জার্মান দূতাবাসের ডেপুটি হেড অব মিশন জান রফ জানোকে ১৭ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়াজ অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন



১৩৬তম বন্দর দিবস উদযাপনের এক প্রস্তুতি সভা ২৫ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত হয়েছে। এতে সভাপতিত্ব করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়াজ অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান



ইউএস কোস্ট গার্ডের আইএসপিএস কোড বাস্তবায়নকারী প্রতিনিধিদল ৩০ ও ৩১ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর এবং বন্দর সর্বশ্রেষ্ঠ বিভিন্ন এলাকা ও স্থাপনা পরিদর্শন করে



ইউএস কোস্ট গার্ডের আইএসপিএস কোড বাস্তবায়নকারী প্রতিনিধিদল চট্টগ্রাম বন্দর এবং বন্দর সর্বশ্রেষ্ঠ বিভিন্ন এলাকা ও স্থাপনা পরিদর্শন শেষে ৩১ জানুয়ারি কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করে এবং নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়নে সন্তোষ প্রকাশ করে

তিনি বলেন, এসব জ্বালানি কেনা হবে ৬টি দেশের ৭টি রাষ্ট্রায়ত্ত্ব প্রতিষ্ঠান থেকে। এই ৭টি প্রতিষ্ঠান হলো, ইন্দোনেশিয়ার বিএসপি, আরব আমিরাতের ইএনওসি, ভারতের আইওসিএল, চীনের প্রোটোচায়না, মালয়েশিয়ার পিটিএলসিএল, থাইল্যান্ডের পিটিটিটি এবং চীনের আরেক প্রতিষ্ঠান ইউনিপেক। চলতি বছর জানুয়ারি থেকে জুন মাসের মধ্যে এসব প্রতিষ্ঠান থেকে জ্বালানি তেল কেনা হবে। কেনাকাটা বাস্তবায়ন করবে জ্বালানি ও খনিজ সম্পদ বিভাগের অধীন বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশন (বিপিসি)।

এছাড়া ভারতের নুমালিগড় রিফাইনারি লিমিটেডের কাছ থেকে আরও ৫৪৫ কোটি ৪ লাখ টাকায় ৬০ হাজার মেট্রিক টন জ্বালানি তেল কিনবে সরকার।

### ২০৪০ সালের মধ্যে অর্থনীতি ট্রিলিয়ন ডলারে পৌঁছাবে

২০৪০ সালের মধ্যে বাংলাদেশের অর্থনীতির আকার এক লাখ কোটি (এক ট্রিলিয়ন) ডলার হবে বলে আভাস দিয়েছে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। ১৭ জানুয়ারি জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটির (একনেক) সভায় পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের পক্ষ থেকে তুলে ধরা বাংলাদেশের অর্থনীতির হালনাগাদ চিত্রে এ আভাস দেওয়া হয়।

গত ছয় বছরে দেশের গড় অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ৬ দশমিক ৪ শতাংশ হারে হয়েছে বলে প্রতিবেদনে বলা হয়। এ প্রবৃদ্ধি ৫ শতাংশের নিচে নামলেও ২০৪০ সালে বাংলাদেশের অর্থনীতি ট্রিলিয়ন ডলারের মাইলফলক স্পর্শ করবে বলে উল্লেখ করা হয়। তবে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি বেড়ে ৮ থেকে ৯ শতাংশ হলে এবং অভ্যন্তরীণ স্থিতিশীলতা বজায় থাকলে ২০৩০ সালের মধ্যেই লাখ কোটি ডলারে পৌঁছে যাবে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিলের (আইএমএফ) পরিসংখ্যানের বরাতে গত ২৯ ডিসেম্বর কানাডার অনলাইন প্রকাশনা সংস্থা ভিজ্যুয়াল ক্যাপিটালিস্ট যে প্রতিবেদন করেছে, সেখানে বাংলাদেশের অর্থনীতির আকার দেখানো হয়েছে ৪৬৫ বিলিয়ন ডলার। বিদ্যায়ী বছরে বড় অর্থনীতির দেশগুলোর মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ছিল ৩৫তম।

### ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউটের পাসিং আউট

ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউট (এনএমআই) চট্টগ্রামের ২৪তম এবং

এনএমআই মাদারীপুরের ১৩তম ব্যাচের প্রশিক্ষণার্থী রেটিংসদের পাসিং আউট অনুষ্ঠান ২২ জানুয়ারি চট্টগ্রামে অনুষ্ঠিত হয়েছে। এতে প্রধান অতিথি ছিলেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি।

নৌপ্রতিমন্ত্রী তার বক্তব্যে বলেন, ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউট চট্টগ্রামকে মেরিটাইম কর্মকাণ্ডের কেন্দ্রে পরিণত করার সরকারি পরিকল্পনার অংশ হিসেবে সরকার 'শেখ রাসেল সিমুলেটর ভবন' নির্মাণ করেছে। যার মধ্যে ফুল মিশন ব্রিজ সিমুলেটর, ফুল মিশন ইঞ্জিন সিমুলেটর এবং হাই ভোল্টেজ সিমুলেটরসহ অন্যান্য আধুনিক প্রশিক্ষণ যন্ত্রপাতি স্থাপন করা হয়েছে। এর ফলে বাংলাদেশের শিপিং সেক্টরের সংশ্লিষ্ট অফিসার ও রেটিংসদের উন্নত মানের প্রশিক্ষণ প্রদানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

প্রতিমন্ত্রী রেটিংসদের মার্চ পাষ্ট পরিদর্শন এবং শ্রেষ্ঠ প্রশিক্ষণার্থীদের মাঝে পুরস্কার বিতরণ করেন। প্রতিমন্ত্রী পরে ইনস্টিটিউটের নবনির্মিত মসজিদ ও শেখ রাসেল সিমুলেটর ভবন উদ্বোধন করেন। অনুষ্ঠানে আরও বক্তব্য দেন নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর মো. নিজামুল হক।

### সরাসরি পণ্য খালাসের সুবিধা পেল আরও ৯ প্রতিষ্ঠান

দেশের আরও ৯টি প্রতিষ্ঠানকে অথরাইজড ইকোনমিক অপারেটর (এইও) সনদ দিয়েছে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) শুষ্ক বিভাগ। এর ফলে এসব প্রতিষ্ঠান বন্দর থেকে সরাসরি পণ্য খালাসের ক্ষেত্রে বিশেষ সুবিধা পাবে। চার বছর ধরে পরীক্ষামূলকভাবে এই সুবিধা চালু ছিল।

২৬ জানুয়ারি আন্তর্জাতিক কাস্টমস দিবসের অনুষ্ঠানে এসব প্রতিষ্ঠানের শীর্ষ নির্বাহীদের হাতে এইও সনদ তুলে দেওয়া হয়। ঢাকার এক হোটеле হওয়া এই অনুষ্ঠানে সভাপতিত্ব করেন এনবিআরের চেয়ারম্যান আবু হেনা মো. রহমাতুল মুনিম।

যেসব প্রতিষ্ঠান নতুন করে এইও সনদ পেয়েছে, সেগুলো হলো ফেয়ার ইলেকট্রনিকস লিমিটেড, সুনিভার্স ফুটওয়্যার লিমিটেড, জিহান ফুটওয়্যার লিমিটেড, এসিআই গোদরেজ অ্যাথ্রোভেট প্রাইভেট লিমিটেড, তোয়া পারসোনাল প্রোটেকটিভ ডিভাইস বাংলাদেশ লিমিটেড, কাটিংএজ ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেড, ওমেরা সিলিভার্স লিমিটেড, এমবিএম গার্মেন্টস লিমিটেড এবং ফুটস্টেপস বাংলাদেশ লিমিটেড।

ভূপৃষ্ঠের প্রায় ৭০ শতাংশ জুড়ে রয়েছে সাগর-মহাসাগর। এই বিশাল জলাধার থেকে আমরা বহুমাত্রিক সুবিধা ভোগ করছি। মানবজাতির অভিযোজন সক্ষমতা অনেকটাই নির্ভর করে সমুদ্রের ওপর। পরিবেশ ও জলবায়ুর সুরক্ষায় এর অবদান অনস্বীকার্য। পাশাপাশি মানুষের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নেও নীরবে ভূমিকা রেখে যাচ্ছে সমুদ্র। আধুনিক যুগে আমরা সামুদ্রিক সম্পদ আহরণের দিকে ঝুঁকে পড়েছি। এটি আমাদের জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নকে গতিশীল করছে। তবে এই উন্নয়ন যেন টেকসই উপায়ে হয়, সেদিকে লক্ষ রাখা জরুরি।

মৎস্যসম্পদ ও সমুদ্র পরিবহনের পাশাপাশি সাগর আমাদের যা দেয়

জলবায়ু নিয়ন্ত্রণ ৭০%



ভূপৃষ্ঠের প্রায় ৭০ শতাংশ জুড়ে রয়েছে সাগর-মহাসাগর, যা বিশ্ব অঞ্চল থেকে তাপ মেরু অঞ্চলে পরিবহনে সক্রিয় ভূমিকা রাখে। এ কারণে আবহাওয়া ও জলবায়ু নিয়ন্ত্রণে সমুদ্রের ভূমিকা অনবদ্য।

যে বাতাস থেকে আমরা শ্বাস নিই

> ৫০%

বিশ্বের মোট অক্সিজেনের অর্ধেকের বেশি উৎপাদন ও বায়ুমণ্ডলের চেয়ে ৫০ গুণ বেশি কার্বন ডাইঅক্সাইড শোষণ করে সমুদ্র।

ব্লু কার্বন



শ্বাসমূলীয় বন, সামুদ্রিক ঘাস ও লোনা জলাভূমির উদ্ভিদ একটি উচ্চমণ্ডলীয় রেইন ফরেস্টের চেয়ে বায়ুমণ্ডল থেকে ১০ গুণ বেশি কার্বন ডাইঅক্সাইড অপসারণ এবং ৩-৫ গুণ বেশি কার্বন শোষণ করতে পারে।

উপকূলের সুরক্ষা



শ্বাসমূলীয় বন, সামুদ্রিক ঘাস ও প্রবাল প্রাচীর প্রাকৃতিক দেয়াল হিসেবে কাজ করে। এতে সামুদ্রিক ঝড়, ভূমি ক্ষয় ও বন্যার কবল থেকে উপকূল অনেকটা সুরক্ষিত থাকে এবং আর্থিক ক্ষয়ক্ষতি কম হয়।

সামুদ্রিক শক্তি পাঁচগুণ



সমুদ্র সূর্যালোক থেকে তাপশক্তি এবং জোয়ার ও ঢেউ থেকে যান্ত্রিক শক্তি উৎপাদন করতে পারে। ধারণা করা হয়, সামুদ্রিক ঢেউয়ের যে শক্তি রয়েছে, তার মাত্র ০.১% দিয়ে বিশ্বের মোট শক্তি চাহিদার পাঁচগুণের বেশি পূরণ করা সম্ভব।

গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ



হ্রলভূমির চেয়ে গভীর সমুদ্রে বাতাসের গতি বেশি থাকে। ফলে বিদ্যুৎ উৎপাদনও বেশি হয়।

টেকসই সমুদ্র অর্থনীতি

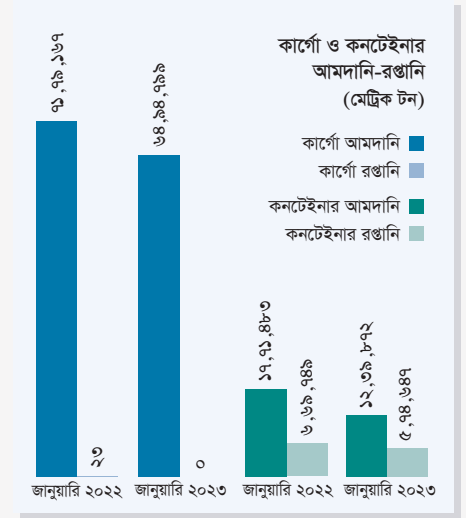
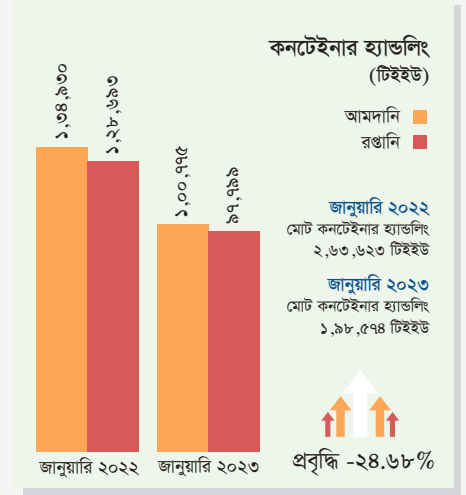
সমুদ্রের সুরক্ষা, প্রাণবৈচিত্র্য অক্ষুণ্ণ রাখা, বাস্তুতন্ত্রের স্বাভাবিকতা বিনষ্ট না করা এবং কোর ফ্যাশনে প্রতিবন্ধকতা তৈরি না করার মাধ্যমে সমুদ্র অর্থনৈতিক কার্যক্রম টেকসই করা যায়।

পরিচ্ছন্ন প্রযুক্তি, নবায়নযোগ্য জ্বালানি, সার্কুলার ম্যাটেরিয়াল ফ্লো ইত্যাদির ওপর নির্ভরশীল।

খাদ্য নিরাপত্তা, জীবিকা, আয় ও কর্মসংস্থান, স্বাস্থ্য ইত্যাদির সুরক্ষা প্রদান এবং দারিদ্র্য দূরীকরণের মাধ্যমে বর্তমান ও ভবিষ্যৎ প্রজন্মের জন্য সামাজিক ও অর্থনৈতিক সুফল নিশ্চিত করে।



২০২২ ও ২০২৩ সালের জানুয়ারি মাসের তুলনামূলক চিত্র



তথ্যসূত্র

১. মাহমুদুল হাসান  
নিদ্ৰমান বাহিন্সহকারী

6th Anniversary Issue  
CPA News  
MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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



**BANDARBARTA**  
a monthly maritime magazine by  
Chittagong Port Authority

