এপ্রিল ২০২৩ ■ বর্ষ ০৮ ■ সংখ্যা ০৪

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

১৩৬তম বন্দর দিবস

অগ্রযাত্রায় যুগ পেরিয়ে

অবকাঠামো ও লজিস্টিক খাতে বিদেশী বিনিয়োগ আহ্বান প্রধানমন্ত্রীর

আন্তর্জাতিক জলসীমা সুরক্ষায় চুক্তি দুই দশকের প্রচেষ্টার সুফল

স্মরণকালের সর্বোচ্চ পর্যায়ে সমুদ্রপৃষ্ঠের তাপমাত্রা

চট্টগ্রাম বন্দরে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভিড়ল

এপ্রিল ২০২৩
বর্ষ ০৮, সংখ্যা ০৪

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
মির্জা নাঈম অলিউল্লাহ্

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

আঞ্চলিক যোগাযোগে ভৌগোলিক অবস্থানগত গুরুত্ব এবং বন্দরকেন্দ্রিক উন্নয়ন অগ্রযাত্রা চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্ব বাড়াচ্ছে প্রতিনিয়ত

হাজার বছরের ইতিহাস-ঐহিত্যে ঋদ্ধ হলেও চট্টগ্রাম বন্দরের প্রাতিষ্ঠানিক যাত্রা শুরু হয় ১৮৮৭ সালের ২৫ এপ্রিল। সেই দিনটিকে হিসাব করে পালিত হলো ১৩৬তম বন্দর দিবস। ১৮৮৭ সালের এই দিনে পোর্ট কমিশনার গঠিত হওয়ার পর ১৮৮৮ সালে প্রথম দুটি মুরিং জেটি নির্মাণের মধ্য দিয়ে যে অগ্রযাত্রার শুরু, তা এখন বিরাট পরিসরে বিস্তৃত হয়ে চট্টগ্রাম বন্দরকে বঙ্গোপসাগরের তীরবর্তী বন্দরগুলোর মধ্যে ব্যস্ততম করে তুলেছে। সম্মানজনক লডেয়'স লিস্টে বিশ্বের ব্যস্ততম শত বন্দরের মধ্যে এর অবস্থান ৬৪তম। বিশ্ববাণিজ্যে বাংলাদেশের গেটওয়ে এই সমুদ্রবন্দরের কার্যক্রম ১০৬টি দেশের সাথে সংযুক্ত হয়েছে। তবে চট্টগ্রাম বন্দরের এই অগ্রযাত্রা একই হাওয়ায় পাল তুলে অগ্রসর হয়নি। বরং নানা দুর্যোগে-অব্যবস্থাপনায় মাঝে মাঝেই থমকে ছিল এর অগ্রগামিতা। হারাতে বসেছিল এর শত শত বছরের ঐতিহ্য। সেখান থেকে এর টেকসই উন্নয়নের সূচনা হয় প্রায় এক যুগেরও কিছু আগে। এই সময়ে অভূতপূর্ব উন্নয়ন হয়েছে বন্দর ব্যবস্থাপনা ও অবকাঠামোয়। মাঝে ২০২০ ও ২০২১ সালে করোনা অতিমারিতে সংকটে পড়েছিল সারা বিশ্ব। বাংলাদেশের অর্থনীতিতেও পড়েছিল এর প্রভাব। তবে দ্রুতই ঘুরে দাঁড়িয়েছিলাম আমরা। কিন্তু সেই সময়টাতেই রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের ফলে বিশ্ব নতুন অর্থনৈতিক সংকটে পড়ে। এসব সংকটসহ ভৌগোলিক অবস্থানগত সুবিধার কারণে বিশ্বের প্রভাবশালী দেশগুলোর সাথে সম্পর্ক রক্ষার চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করে চট্টগ্রাম বন্দর এগিয়ে যাচ্ছে স্বমহিমায়। জোয়ার-ভাটানির্ভর প্রাকৃতিক চ্যানেলে জাহাজ চলাচলের সীমাবদ্ধতা ছাড়িয়ে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানো, দেশের রপ্তানি পণ্যের প্রধান গন্তব্য ইউরোপের সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল উন্নয়ন প্রকল্প, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ, বহির্নোঙরের আওতা বৃদ্ধি, ভিটিএমআইএস, ডিজিটালাইজেশন, কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের অত্যাধুনিক কিসাইড গ্যান্ট্রি ক্রেন সংযোজনের মতো উল্লেখযোগ্য উন্নয়ন হয়েছে এই সময়ে। বন্দরকে আরও আধুনিকায়ন করতে বিভিন্ন বিভাগকে অটোমেশনের আওতায় আনা হচ্ছে। সে লক্ষ্যে ৫০টি সফটওয়্যার মডিউল তৈরি করে একে পেপারলেসে পরিণত করার প্রক্রিয়া শুরু হয়েছে। ১৮টি কি গ্যান্ট্রি ক্রেনসহ আধুনিক কনটেইনার হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট সংযোজন, অটোমেশন, ইয়ার্ড সম্প্রসারণের কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের এখন বছরে ৯০ বিলিয়ন ডলারের রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের সক্ষমতা তৈরি হয়েছে।

দেশের ক্রমবর্ধমান বাণিজ্য চাহিদা, আঞ্চলিক যোগাযোগের ভৌগোলিক অবস্থানগত গুরুত্ব এবং বন্দরকেন্দ্রিক উন্নয়ন চিন্তা চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্ব বাড়াচ্ছে প্রতিনিয়ত। ফলে সরকার চট্টগ্রাম বন্দরের ধারাবাহিক উন্নয়নে তৎপর। দেশের সীমা ছাড়িয়ে আঞ্চলিক পণ্য পরিবহনের কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত হওয়ার লক্ষ্যে কাজ করছে চট্টগ্রাম বন্দর। চট্টগ্রাম বন্দরের অগ্রযাত্রা নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে প্রধান রচনায়।

আন্তর্জাতিক সমুদ্র আইন 'আনক্লস' উপকূলীয় ও টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকায় কোন দেশের নিয়ন্ত্রণে কতটুকু জলসীমা থাকবে, সেটি নির্ধারণ করে দিলেও হাই সিজ বা আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষা নিশ্চিত করতে কোনো আইনি পরিকাঠামো বা বিধিবিধান ছিল না এতদিন পর্যন্ত। অথচ বিশ্বের মোট সামুদ্রিক অঞ্চলের প্রায় দুই-তৃতীয়াংশই আন্তর্জাতিক জলসীমার মধ্যে পড়ে। এই বিশাল অংশ অতিরিক্ত মৎস্য আহরণ, জাহাজের কারণে সৃষ্ট দূষণ ও জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে মারাত্মক ঝুঁকিতে রয়েছে। টেকসই সমুদ্র শিল্প গড়ে তোলার ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক জলসীমার পরিবেশগত সুরক্ষা নিশ্চিত করার বিকল্প নেই। বিষয়টি নিয়ে এতদিন যে কোনো উদ্যোগ নেওয়া হয়নি তা নয়। বরং প্রায় দুই দশক ধরে আলোচনা চলে আসছে আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষা নিয়ে। কিন্তু কোনো ফল আসছিল না। অবশেষে জাতিসংঘের ইন্টারগভর্নমেন্টাল কনফারেন্স অন মেরিন বায়োডাইভার্সিটি অব এরিয়াস বিয়ন্ড ন্যাশনাল জুরিসডিকশনের পঞ্চম দফার বৈঠক শেষে আশার আলো দেখতে পাওয়া গেল। বৈঠকে আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষায় প্রথম আন্তর্জাতিক চুক্তির ব্যাপারে ঐকমত্যে পৌঁছেছে জাতিসংঘের সদস্য রাষ্ট্রগুলো। এই চুক্তির আওতায় ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বের সাগর-মহাসাগরের ৩০ শতাংশ অঞ্চলকে সংরক্ষিত ঘোষণা করা হবে। হাই সিজ ট্রিটি নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে পরিবেশ ও জলবায়ু বিভাগে।

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

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকট, করোনা অতিমারি এবং ভৌগোলিক অবস্থানগত সুবিধার কারণে বিশ্বের প্রভাবশালী দেশগুলোর সাথে সম্পর্ক রক্ষার চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করে চট্টগ্রাম বন্দর এগিয়ে যাচ্ছে স্বমহিমায়। দেশের সীমা ছাড়িয়ে আঞ্চলিক পণ্য পরিবহনের কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত হওয়ার লক্ষ্যে কাজ করছে চট্টগ্রাম বন্দর। গত এক দশকে দেশের অর্থনীতির সাথে সাথে চট্টগ্রাম বন্দরের অগ্রযাত্রায়ও চলেছে নবজাগরণ।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- বিনিয়োগের জন্য অবকাঠামো ও লজিস্টিক খাত উন্মুক্ত রেখেছি : প্রধানমন্ত্রী
- ৯০ বিলিয়ন ডলারের রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে সক্ষম চট্টগ্রাম বন্দর
- বাংলাদেশ-মধ্যপ্রাচ্য রুটে পণ্য পরিবহন শুরু করতে যাচ্ছে সিএমএ-সিজিএম
- ঐতিহাসিক ৭ মার্চ উদ্‌যাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর
- চট্টগ্রাম বন্দরে বঙ্গবন্ধুর জন্মদিন উদ্‌যাপন
- চট্টগ্রাম বন্দরে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর সুবিধা চালু
- এমভি বাংলার সমৃদ্ধির জন্য ১৪ দশমিক ৩৭ মিলিয়ন ডলার ক্ষতিপূরণ পেল বিএসসি
- মহান স্বাধীনতা দিবস উদ্‌যাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর
- সহজে আমদানি-রপ্তানি সেবা দিতে সফটওয়্যার কিনছে এনবিআর
- ফেব্রুয়ারিতে ৪৬৩ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি
- টাকা ও রুপিতে লেনদেন করতে চায় বাংলাদেশ-ভারত
- চার প্রতিষ্ঠান রপ্তানির ৩৮০ কোটি টাকা দেশে আনেনি

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

ইন্টারমোডাল

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৩

- সমুদ্রপৃষ্ঠের গড় তাপমাত্রা স্মরণকালের সর্বোচ্চ পর্যায়ে পৌঁছেছে
- সামুদ্রিক নিরাপত্তা জোরদারে নতুন নীতি ও কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করেছে ইইউ
- পরিচালন দক্ষতা বাড়ালে শিপিং খাতে সাশ্রয় হবে ৫০ বিলিয়ন ডলার
- ফেব্রুয়ারিতে শক্তিশালী অবস্থানে দক্ষিণ কোরিয়ার জাহাজ নির্মাণ শিল্প
- শিপইয়ার্ড চ্যাটবট চালু করেছে স্যামসাং
- ২০২৩ এর দ্বিতীয় প্রান্তিকে সাপ্লাই চেইনের স্বাভাবিকীকরণ অব্যাহত থাকবে
- প্রথমবারের মতো সিসিএস প্রক্রিয়ার মাধ্যমে সাগরপৃষ্ঠে কার্বন ডাইঅক্সাইড সংরক্ষণ
- ইস্পাতের চাহিদা কমায় জাপানের ড্রাই বাল্ক আমদানি ৪% কমেছে
- তরুণ প্রজন্মের জন্য কেপিআই ওশান কানেক্টসের ব্যতিক্রমী প্রশিক্ষণ প্রোগ্রাম 'গেট ফুয়েলড'
- শিপিং খাতে গ্রিনহাউস গ্যাস নির্গমন হ্রাসের পরিকল্পনা সংশোধন করছে আইওএম

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৭

বন্দর পরিচিতি : *সিয়াটল ও টাকোমা বন্দর*
গ্রন্থ পরিচিতি : *সেইলরস অ্যান্ড ট্রেডারস : আ মেরিটাইম হিস্ট্রি অব দ্য প্যাসিফিক পিপলস*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট : *জাহাজের ড্রাফট*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব : *ভান ওয়ালফ্রিড একমান*
মেরিটাইম ইভেন্টস : *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

০৯

পরিবেশ ও জলবায়ু

আন্তর্জাতিক জলসীমা সুরক্ষায় চুক্তি দুই দশকের প্রচেষ্টার সুফল

আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষায় প্রথম আন্তর্জাতিক চুক্তির ব্যাপারে ঐকমত্যে পৌঁছেছে জাতিসংঘের সদস্য রাষ্ট্রগুলো। এই চুক্তির আওতায় ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বের সাগর-মহাসাগরের ৩০ শতাংশ অঞ্চলকে সংরক্ষিত ঘোষণা করা হবে। গভীর সাগরের সুরক্ষা নিয়ে আলোচনা শুরু হয়েছিল দুই দশক আগে। এরপর বিভিন্ন সময়ে বৈঠক করলেও কোনো চূড়ান্ত সিদ্ধান্তে পৌঁছতে পারেনি জাতিসংঘ। অবশেষে সফলতা পেল দুই দশকের প্রচেষ্টা।

১৩

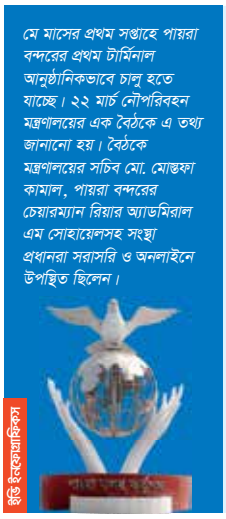
আন্তর্জাতিক সংবাদ

২০২৩ : সমুদ্র পরিবহন খাতের বৈপরীত্যে ভরা বছর

ভূরাজনৈতিক দোলাচল, মূল্যস্ফীতি এবং ডিকার্বনাইজেশনের চলমান প্রচেষ্টা গত বছর সমুদ্র পরিবহন খাতের বিভিন্ন পক্ষকে নানাভাবে প্রভাবিত করেছে। চলতি বছরও এ ধারা অব্যাহত থাকায় পরিবেশবান্ধব জ্বালানি ব্যবহার, ভোক্তাদের ক্রয়ের ধরন পরিবর্তন এবং ব্যবসায়ীদের শিপিং খরচ কমানোসহ বেশকিছু পরিবর্তনের মধ্য দিয়ে যাবে সমুদ্র পরিবহন খাত। সম্প্রতি শিপিং এবং শিপবিল্ডিং মার্কেটের ওপর বার্ষিক পর্যালোচনা প্রকাশ করেছে বিআরএস। পর্যালোচনা অনুযায়ী, সমুদ্র পরিবহন খাতের বিভিন্ন পক্ষের মধ্যে বৈপরীত্য থাকলেও ভারী জ্বালানি তেল বা হেভি ফুয়েল অয়েলের (এইচএফও) ব্যবহার বন্ধে সবাই ঐকমত্যে পৌঁছবে।

২১

মে মাসে খুলছে পায়রা বন্দরের প্রথম টার্মিনাল



১৮৮৭ সালে পোর্ট কমিশনার গঠিত হওয়ার পর ১৮৮৮ সালে প্রথম দুটি মুরিং জেটি নির্মিত হয় চট্টগ্রাম বন্দরে

চলতি বছরের ১৫ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে প্রথমবার ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভিড়েছে

১৩৬তম বন্দর দিবস

অগ্রযাত্রায় যুগ পেরিয়ে

১৮৮৭ সালে আনুষ্ঠানিক যাত্রার ১৩৬তম বার্ষিকী পার করল চট্টগ্রাম বন্দর। যদিও তারও কয়েক শ বছর আগে থেকেই ভীনদেশি বণিকদের আনাগোনাসহ নানা বাণিজ্যিক কর্মকাণ্ড চলত এ বন্দর ঘিরে। ১৮৮৭ সালে পোর্ট কমিশনার গঠিত হওয়ার পর ১৮৮৮ সালে প্রথম দুটি মুরিং জেটি নির্মিত হয় চট্টগ্রাম বন্দরে। এরপর ১৯৬০ সালে পোর্ট কমিশনার পোর্ট ট্রাস্টে পরিণত হয়। আর স্বাধীনতার পর ১৯৭৬ সালে এই বন্দর চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ হিসেবে যাত্রা শুরু করে এখন বিশ্ববাণিজ্যে বাংলাদেশের গেটওয়ে হিসেবে কাজ করছে।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

দেশের ক্রমবর্ধমান বাণিজ্য চাহিদা, আঞ্চলিক যোগাযোগের ভৌগোলিক অবস্থানগত গুরুত্ব এবং বন্দরকেন্দ্রিক উন্নয়ন চিন্তা চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্ব বাড়াচ্ছে প্রতিনিয়ত। ফলে সরকার চট্টগ্রাম বন্দরের ধারাবাহিক উন্নয়নে তৎপর। বিগত একদশকে অভূতপূর্ব উন্নয়ন সাধিত হয়েছে এখানে। বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকট, করোনা অতিমারি, ভৌগোলিক অবস্থানগত সুবিধার কারণে বিশ্বের প্রভাবশালী দেশগুলোর সাথে সম্পর্ক রক্ষার চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করে চট্টগ্রাম বন্দর এগিয়ে যাচ্ছে স্বমহিমায়। জোয়ার-ভাটানির্ভর প্রাকৃতিক চ্যানেলে জাহাজ চলাচলের সীমাবদ্ধতা ছাড়িয়ে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানো, দেশের রপ্তানি পণ্যের প্রধান গন্তব্য ইউরোপের সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল উন্নয়ন প্রকল্প, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ, বহির্নোঙরের আওতা বৃদ্ধি, ভিটিএমআইএস, ডিজিটালাইজেশন, কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের অত্যাধুনিক কি সাইড গ্যান্ট্রি ক্রেন সংযোজনের মতো উল্লেখযোগ্য উন্নয়ন হয়েছে এই সময়ে। দেশের সীমা ছাড়িয়ে আঞ্চলিক পণ্য পরিবহনের কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত হওয়ার লক্ষ্যে কাজ করছে চট্টগ্রাম বন্দর। এবারের বন্দর বার্তার প্রধান রচনা সাজানো হয়েছে এসব অর্জনের খবরাখবর দিয়ে।

১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানো

কর্ণফুলীর তীরে গড়ে ওঠা চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজ চলাচল জোয়ার-ভাটানির্ভর এ কথা সবার জানা। সীমাবদ্ধতার এই গণ্ডি ছাড়িয়ে সক্ষমতা বাড়ানোয় কর্তৃপক্ষের প্রচেষ্টা ছিল সবসময়। ১৯৭৫ সালে ১৬০ মিটার দৈর্ঘ্য আর সাড়ে ৭ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানো যেত। 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 এবং ২০১৪ সালে ১৯০ মিটার ও সাড়ে ৯ মিটারে উন্নীত করা হয়। জাহাজ ভেড়ানোর এই সক্ষমতাকে আরও উন্নত করতে ২০২১ সালে কর্ণফুলী নদীর ডিটেইল হাইড্রোলোজিক্যাল ও হাইড্রোলিক সার্ভে শুরু করে ব্রিটিশ পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এইচআর ওয়ালিংফোর্ড। বন্দর কর্তৃপক্ষের নিয়োগকৃত প্রতিষ্ঠানটি ১৯৬০ সালেও কর্ণফুলীর সার্ভে পরিচালনা করেছিল। দীর্ঘ সময় ধরে সার্ভের ভিত্তিতে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর সম্ভাবনার বিষয়টি উঠে আসে। চলতি বছরের ১৫ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর মধ্য দিয়ে নতুন এক মাইলফলক অর্জন করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। আনুষ্ঠানিকভাবে এর উদ্বোধন করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী। দুই মাস পরীক্ষামূলকভাবে জাহাজ ভেড়ানোর পর মার্চে এ সুবিধা উন্মুক্ত করে দেয় কর্তৃপক্ষ। অপেক্ষাকৃত বড় ও বেশি ধারণক্ষমতার জাহাজ আসার সুযোগ উন্মোচিত হওয়ায় পরিবহন ব্যয় সাশ্রয়ের পথ তৈরি হয়েছে।

প্রস্তুত পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনাল

সক্ষমতা বৃদ্ধির স্বল্প ও মধ্যমেয়াদি পরিকল্পনার অংশ হিসেবে ২০১৭ সালে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের নির্মাণকাজ শুরু করে বন্দর কর্তৃপক্ষ। কনটেইনারে পণ্য পরিবহনের প্রবৃদ্ধির সাথে তাল মেলাতে দ্রুত এই প্রকল্প বাস্তবায়নে জোর দেওয়া

সক্ষমতা বৃদ্ধির স্বল্প ও মধ্যমেয়াদি পরিকল্পনার অংশ হিসেবে ২০২২ সালে পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের নির্মাণকাজ শেষ করেছে বন্দর কর্তৃপক্ষ

দেশের গভীর সমুদ্রবন্দরের দীর্ঘদিনের স্বপ্ন ঘুঁচবে মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনালের নির্মাণের মধ্য দিয়ে

হয়। প্রস্তাবিত জায়গায় রেড ক্রিসেন্টের শেড, চলাচলের রাস্তা, কাস্টমসের স্থাপনাসহ বেশকিছু স্থাপনা থাকায় যথাসময়ে এর বাস্তবায়ন চ্যালেঞ্জের মুখে পড়ে। এসব স্থাপনা ও রাস্তার বিকল্প সুবিধা নিশ্চিত করে প্রকল্প বাস্তবায়ন করে কর্তৃপক্ষ। ফলে নির্ধারিত সময়ে বাস্তবায়ন সম্ভব হয়নি। করোনা অতিমারির কঠিন সময়েও টার্মিনালের নির্মাণকাজ অব্যাহত ছিল। প্রায় দুই বছরের এই কঠিন সময়ে কাজ চালু থাকায় ২০২২ সালে পুরোপুরিভাবে কাজ শেষ হয়। কর্তৃপক্ষের নিজস্ব অর্থায়নের ১ হাজার ২২৯ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে একসাথে তিনটি কনটেইনারবাহী জাহাজ ভেড়ানোর সুযোগ তৈরি হয়েছে। বন্দরের হ্যান্ডলিং সক্ষমতায় বছরে যোগ করবে প্রায় সাড়ে চার লাখ টিইইউ কনটেইনারের পরিবহন সক্ষমতা। তেল খালাসের জন্য বিশেষায়িত একটি জেটিও রয়েছে এ টার্মিনালে। টার্মিনাল পরিচালনায় অপারেটর নিয়োগে ট্রানজেকশন অ্যাডভাইজার হিসেবে ইন্টারন্যাশনাল ফিন্যান্স করপোরেশনকে (আইএফসি) নিয়োগ দিয়েছে পাবলিক প্রাইভেট পার্টনারশিপ কর্তৃপক্ষ (পিপিপিএ)। আইএফসির ট্রানজেকশন স্ট্রাকচার রিপোর্টের (টিএসআর) ভিত্তিতে অপারেটর নিয়োগের পরবর্তী প্রক্রিয়া এগিয়ে নেবে কর্তৃপক্ষ।

অতিমারির ধাক্কা সামলেছে দক্ষ হাতে

চীনে ২০১৯ সালের শেষে করোনাভাইরাসের বিস্তার শুরু হলে বিশ্ববাণিজ্যে শঙ্কার তৈরি হয়। বছর ঘুরতেই এ ভাইরাস বাংলাদেশে বিস্তার শুরু করে। সংক্রমণরোধে সরকার সাধারণ ছুটি ঘোষণা করে। দেশের সাপ্লাই চেইন স্বাভাবিক রাখতে কঠিন সময়েও বন্দরের কার্যক্রম চালু রাখা হয়। সংকটে নিজেদের সবটুকু উজাড় করে দিয়েছে বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীরা। বিশ্বের ব্যস্ততম বন্দরগুলোতে যেখানে কার্যক্রম বন্ধ ও জাহাজ ভেড়ানোয় সর্বোচ্চ ৫০ দিন পর্যন্ত বার্থিং ডিলে হয়েছিল, সেখানে চট্টগ্রাম বন্দরে অর্ধেকেরও বেশি জাহাজ অন অ্যারাইভাল বার্থিং পেয়েছে। নিরবচ্ছিন্ন এই সেবা দিতে গিয়ে বন্দরের ৫৬ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী প্রাণ হারিয়েছে। বন্দরের স্বাভাবিক চিকিৎসা কার্যক্রমের পাশাপাশি বিশেষায়িত করোনা ইউনিট চালু করতে হয়েছে। প্রায় তিন হাজার রোগী চিকিৎসা নিয়েছে এই ইউনিটে। ১৫ হাজার ৫৫১ জনের নমুনা পরীক্ষা করা হয়েছে। করোনা প্রতিরোধক টিকার আওতায় আনা হয়েছে বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের। টিকা গ্রহণের সুবিধা

১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানোর সক্ষমতা একলাফে ১৬ মিটারে উন্নীত হবে মাতারবাড়ীতে

অপারেটরদের প্রস্তাবনা মূল্যায়ন করে সিঙ্গাপুরের পিএসএ ও দুবাইভিত্তিক ডিপি ওয়ার্ল্ডকে প্রাথমিকভাবে নির্বাচিত করা হয়েছে

পেয়েছে বন্দর এলাকায় বসবাসরত সাধারণ মানুষও। ৪ লাখ ৫৬ হাজার ৫৭৮ ডোজ টিকা দিয়েছে বন্দর হাসপাতাল।

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল

দেশের গভীর সমুদ্রবন্দরের দীর্ঘদিনের স্বপ্ন ঘুঁচবে মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনালের নির্মাণের মধ্য দিয়ে। দেশীয় চাহিদা মেটানোর পাশাপাশি পার্শ্ববর্তী দেশগুলোর পণ্য পরিবহনের কেন্দ্রে পরিণত হওয়ার লক্ষ্য নিয়ে বাস্তবায়ন করা হচ্ছে এই প্রকল্প। সরকার ফার্স্ট ট্র্যাক প্রকল্প হিসেবে গভীর সমুদ্র টার্মিনাল নির্মাণে দিচ্ছে আলাদা গুরুত্ব। চট্টগ্রাম বন্দরসহ দেশের বন্দরসমূহের যে সক্ষমতা, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল বাস্তবায়ন হলে তা সক্ষমতার পালকে হবে মাইলফলক। ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানোর সক্ষমতা একলাফে ১৬ মিটারে উন্নীত হবে মাতারবাড়ীতে। ১০ হাজার টিইইউ কনটেইনার বা তারও বেশি ধারণক্ষমতার জাহাজ ভিড়তে পারবে এখানে। কমবে পরিবহন খরচ, সাশ্রয় হবে সময়ও। দীর্ঘ সমীক্ষা, পর্যালোচনা শেষে প্রকল্পটি এখন পুরোদমে বাস্তবায়নের পথে। ২০২২ সালের ৩০ মার্চ কক্সবাজার জেলা প্রশাসন ২৮৩ দশমিক ২৩ একর জায়গা বুঝিয়ে দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষকে। প্রকল্প বাস্তবায়নে আন্তর্জাতিক দরপত্র আহ্বান করা হয়। দাখিলকৃত প্রস্তাবের কারিগরি মূল্যায়ন শেষ করে এখন আর্থিক প্রস্তাব মূল্যায়ন চলছে। দ্রুততম সময়ে ঠিকাদার নিয়োগ করে প্রকল্প বাস্তবায়নে জোর দিতে চায় চট্টগ্রাম বন্দর।

বে টার্মিনাল

চট্টগ্রাম বন্দরের মূল জেটি এলাকার অদূরেই হালিশহর উপকূলে নির্মিত হচ্ছে বে টার্মিনাল। ১২ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানোর লক্ষ্য নিয়ে একটি মাল্টিপারপাস টার্মিনাল ও দুটি কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণে কাজ করছে কর্তৃপক্ষ। মাল্টিপারপাস টার্মিনাল বন্দর কর্তৃপক্ষ নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়ন করবে। অপর দুটি টার্মিনাল পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপ (পিপিপি) মডেলে বাস্তবায়িত হবে। বিভিন্ন দেশের নামকরা টার্মিনাল অপারেটরদের প্রস্তাবনা মূল্যায়ন করে সিঙ্গাপুরের পিএসএ ও দুবাইভিত্তিক ডিপি ওয়ার্ল্ডকে প্রাথমিকভাবে নির্বাচিত করা হয়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের অংশ হিসেবে প্রকল্প এলাকায় ব্যক্তিমালিকানাধীন ৬৭ একর জমি ২০২১ সালের অক্টোবরের শেষ সপ্তাহে বন্দর কর্তৃপক্ষকে বুঝিয়ে দিয়েছে চট্টগ্রাম জেলা প্রশাসন। প্রকল্প এলাকার আরও ৮০৩ একর জমি নামমাত্র মূল্যে বরাদ্দ দিতে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ভূমি মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করেছে।

বে টার্মিনালের হালনাগাদ মাস্টারপ্ল্যান ও চট্টগ্রাম বন্দরের নিজস্ব অর্থায়নে নির্মিতব্য মাল্টিপারপাস টার্মিনালের ডিটেইল ডিজাইন তৈরিতে কুনহুয়া কনসাল্টিং ফার্মকে নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। প্রকল্পের টানজেকশন অ্যাডভাইজার হিসেবে কাজ করছে আরনেস্ট অ্যান্ড ইয়ং। বিশ্বব্যাংক প্রকল্পের ব্রেকওয়াটার ও নেভিগেশনাল অ্যাক্সেস চ্যানেল নিজ অর্থায়নে বাস্তবায়ন করবে। ব্রেকওয়াটার ও নেভিগেশনাল অ্যাক্সেস চ্যানেলের ডিটেইল ডিজাইন প্রণয়নের কাজ করছে শেলহর্ন-ডব্লিউএসপি-কেএস যৌথ প্রতিষ্ঠান। ইতিমধ্যে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানটি ইনটেরিম রিপোর্ট দিয়েছে। এছাড়া কর্ণফুলীর মোহনায় প্রাকৃতিকভাবে নাব্য আছে, এমন তীরবর্তী স্থানে যাত্রীবাহী টার্মিনাল নির্মাণের পরিকল্পনা নিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২০০ মিটারের অধিক দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর লক্ষ্য নিয়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে একটি সমীক্ষাও শুরু হয়েছে। সমীক্ষা প্রতিবেদনের ভিত্তিতে হজযাত্রী ও পর্যটকবাহী জাহাজ ভেড়ানোর সুবিধা নিশ্চিতে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হবে।

ডিজিটালাইজেশন

ডিজিটাল বাংলাদেশ কিংবা স্মার্ট বাংলাদেশ যেটাই বলি না কেন, বন্দরের ডিজিটালাইজেশন ছাড়া কোনোভাবেই সম্ভব নয়। একটি আন্তর্জাতিক ও দক্ষতর বন্দরে রূপান্তরের লক্ষ্যে ৫০টি মডিউল তৈরি করছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। সেন্ট্রাল ডেটাবেস, ওয়েব পোর্টাল ও আইটি অবকাঠামো নির্মাণের মাধ্যমে একটি পেপারলেস বন্দরের পথে হাঁটছে চট্টগ্রাম বন্দর। করোনা অতিমারির সময় 'রি-ইঞ্জিনিয়ারিং অব ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার; এ সাস্টেইনেবল সলিউশন টু কমব্যাট প্যানডেমিক সিচুয়েশন অ্যাট সিপিএ' সিস্টেম বাস্তবায়নের মধ্য দিয়ে ডিজিটালাইজেশনের পথে একধাপ এগিয়েছে বন্দর। সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টদের অনলাইনে মাশুল পরিশোধ, ডেলিভারি অর্ডার সাবমিট ও যাছাই, বিল তৈরি, বিল পরিশোধ, পোর্ট রিলিজ অর্ডার ও কার্ট টিকেট ইস্যু করাসহ পুরো প্রক্রিয়া ডিজিটালাইজেশন হয়েছে এ সিস্টেমের মাধ্যমে। নির্ভুল, সহজ ও দ্রুততম সময়ে কাজ সম্পাদন সম্ভব হচ্ছে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের শ্রেষ্ঠ উদ্ভাবনের স্বীকৃতিও পেয়েছে এ সিস্টেম। এছাড়া ব্যাংকের সিপি নম্বর ভেরিফিকেশনে রয়েছে বিলিং সফটওয়্যার। সফটওয়্যারের মাধ্যমে মালামাল খালাসের আগে মাশুল আদায়ে নিশ্চিত হওয়া সম্ভব হচ্ছে। আর্থিক স্বচ্ছতার পাশাপাশি আমদানিকারক ও সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টরা আগের চাইতে কম সময়ে পণ্য খালাস করতে পারছেন। রাষ্ট্রায়ত্ত সোনালী ব্যাংকের পেমেন্ট গেটওয়ে ব্যবহার করে বন্দরের বিবিধ ফি ও চার্জ পরিশোধে বন্দর কর্তৃপক্ষ চুক্তি স্বাক্ষর করেছে। বন্দর ব্যবহারকারীরা ঘরে বসেই অনলাইনে ফি ও চার্জ পরিশোধ করতে পারছেন।

এলসিএল কনটেইনারের পণ্য স্টাফিং, আনস্টাফিং ও খালাসের প্রক্রিয়া সহজতর করতে টার্মিনাল অপারেটিং সিস্টেম (টস) বাস্তবায়ন করেছে বন্দর। কনটেইনার ব্যবস্থাপনায় ব্যবহৃত সিটিএমএস বছরে ১ মিলিয়ন টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং ও ১০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি প্রক্ষেপণ করে ডিজাইন করা হয়েছিল। কিন্তু কনটেইনার ও খোলা পণ্যের প্রবৃদ্ধি এর চাইতে অধিক হওয়ায় সিটিএমএসের আধুনিকায়নের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। পাশাপাশি ভবিষ্যৎ চাহিদা মাথায় রেখে কনটেইনার, খোলা পণ্য ও যানবাহন পরিবহনকারী রো রো ভেসেল হ্যান্ডলিংয়ের লক্ষ্যে টার্মিনাল অপারেটিং সিস্টেম বাস্তবায়ন করা হয়। বিশ্বে বহুল ব্যবহৃত যুক্তরাষ্ট্রের ন্যাভিস এলএলসি কোম্পানির অপারেটিং সিস্টেম সংযোজন করেছে কর্তৃপক্ষ। ১০ শতাংশ প্রবৃদ্ধি ধরে সাড়ে ৩ মিলিয়ন টিইইউ কনটেইনার ও ৫৬ মিলিয়ন মেট্রিক টন খোলা পণ্য হ্যান্ডলিং সক্ষমতার এ সিস্টেম চলতি বছরের এপ্রিলে পুরোদমে চালু হয়েছে। এছাড়া জাহাজ বার্থিংয়ে স্বচ্ছতা আনতে চালু করা হয়েছে ডিজিটাল বার্থিং সিস্টেম।

চট্টগ্রাম-ইউরোপ সরাসরি জাহাজ চলাচল

দেশের রপ্তানি আয়ের প্রায় ৮১ শতাংশ আসে তৈরি পোশাক রপ্তানি থেকে। এসব পোশাকের রপ্তানি গন্তব্য ইউরোপ, আমেরিকাসহ বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তের দেশসমূহ। আরেকটু স্পেসেফিক বা নির্দিষ্ট করে বললে পোশাক খাতের রপ্তানির প্রধান গন্তব্য ইউরোপ ও আমেরিকার দেশগুলো। চট্টগ্রাম বন্দর থেকে পোশাকবাহী জাহাজ সরাসরি এসব দেশে যেতে পারার সুযোগ না থাকায় ট্রান্সশিপমেন্ট বন্দর,

চট্টগ্রাম বন্দরের মূল জেটি এলাকার অদূরেই হালিশহর উপকূলে নির্মিত হচ্ছে বে টার্মিনাল

গড় হিসাবে কনটেইনার প্রতি ৮ হাজার ডলার খরচ সাশ্রয়ের পাশাপাশি আগের চাইতে অর্ধেক সময়ে পণ্য পরিবহন সম্ভব হচ্ছে

চট্টগ্রাম বন্দরের সংরক্ষিত ও সংলগ্ন এলাকার প্রায় ৯৮ শতাংশ এখন সিসিটিভি মনিটরিংয়ের আওতায়

২০২২ সালের ৭ ফেব্রুয়ারি এমভি সোঙ্গা চিতা জাহাজ ৯৫২ টিইইউ পোশাকবাহী কনটেইনার নিয়ে সরাসরি ইতালির রেভেনা বন্দরের উদ্দেশে যাত্রা শুরুর মাধ্যমে মাইলফলক অর্জন করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

যেমন সিঙ্গাপুর বন্দর, কলম্বো বন্দর ও পোর্ট ক্যালাং হয়ে যেত। ফলে সময় ও খরচ দুটোই বেশি লাগত। পোশাক আমদানিকারকদের বেঁধে দেওয়া লিড টাইমের মধ্যে পণ্য পৌঁছে দেওয়া চ্যালেঞ্জিং ছিল রপ্তানিকারকদের জন্য। চট্টগ্রাম বন্দর এ অসুবিধা দূর করতে শিপিং এজেন্ট প্রতিষ্ঠানগুলোকে ইউরোপের দেশগুলোর সাথে সরাসরি জাহাজ চলাচল চালু করার তাগিদ দেয়। বিশেষ হ্যান্ডলিং ও বার্থিং সুবিধা দেওয়ার কথাও জানায় কর্তৃপক্ষ। কর্তৃপক্ষের অনুরোধে শিপিং এজেন্ট প্রতিষ্ঠানগুলো এ রুট চালুর উদ্যোগ নেয়। ২০২২ সালের ৭ ফেব্রুয়ারি এমভি সোঙ্গা চিতা জাহাজ ৯৫২ টিইইউ পোশাকবাহী কনটেইনার নিয়ে ইতালির রেভেনা বন্দরের উদ্দেশে যাত্রা শুরুর মাধ্যমে এ মাইলফলক অর্জন করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। এরই ধারাবাহিকতায় ইউরোপের আরও বেশ কয়েকটি দেশের সাথে চট্টগ্রাম বন্দরের সরাসরি জাহাজ চলাচল শুরু হয়েছে। গড় হিসাবে কনটেইনারপ্রতি ৮ হাজার ডলার খরচ সাশ্রয়ের পাশাপাশি আগের চাইতে অর্ধেক সময়ে পণ্য পরিবহন সম্ভব হচ্ছে, গতিশীল হয়েছে রপ্তানি বাণিজ্য।

বহির্নোঙরের আওতা বেড়েছে ৮ গুণ

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরের আওতা ছিল ৭ নটিক্যাল মাইল। জাহাজ আগমনের সংখ্যা, লাইটার ভেসেলের কার্যক্রম বৃদ্ধি, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল বাস্তবায়নকে সামনে রেখে বহির্নোঙরের আওতা বাড়ানো হয়েছে ৮ গুণ। ৭ নটিক্যাল মাইল থেকে ৬২ নটিক্যাল মাইলে উন্নীত করা হয়েছে। বর্ধিত এলাকাকে ডিজিটাল টাইডাল নেটওয়ার্কের আওতায় আনা হয়েছে। ফলে এ সীমার মধ্যে চলাচলকারী জাহাজগুলো রিয়েল টাইম টাইডাল ইনফরমেশন পাচ্ছে, নিশ্চিত হচ্ছে নিরাপদ চলাচল। বহির্নোঙরের আওতা বৃদ্ধির সাথে সাথে লজিস্টিকস সক্ষমতাও বাড়ানো হয়েছে। বন্দরের বহরে যোগ হয়েছে ৪টি অত্যাধুনিক টাগবোট, ২টি মুরিং লঞ্চ, ২টি সাইট স্ক্যান সোনার, ২টি ইকো সাউন্ডার ও ১টি সি গোয়িং লো ফ্রিবোর্ড হারবার টাগবোট।

নিরাপদ বন্দর

আইএসপিএস মনিটরিং টিম গত বছরের আগস্ট ও চলতি বছরের জানুয়ারিতে দুই দফা চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থা যাছাই করেছে। দুবারই তারা বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়নে সন্তোষ প্রকাশ করেছে। চট্টগ্রাম বন্দরের সংরক্ষিত ও সংলগ্ন এলাকার প্রায় ৯৮ শতাংশ এখন সিসিটিভি মনিটরিংয়ের আওতায়। অত্যাধুনিক সিসিটিভি কন্ট্রোল সেন্টার থেকে সার্বক্ষণিক নজরদারি করা হচ্ছে। বন্দরের প্রবেশের প্রত্যেকটি প্রবেশপথে

চট্টগ্রাম বন্দরের সংরক্ষিত ও সংলগ্ন এলাকার প্রায় ৯৮ শতাংশ এখন সিসিটিভি মনিটরিংয়ের আওতায়। অত্যাধুনিক সিসিটিভি কন্ট্রোল সেন্টার থেকে সার্বক্ষণিক নজরদারি করা হচ্ছে

গত এক দশকে চট্টগ্রাম বন্দরে
৫ লাখ ৮০ হাজার
বর্গমিটার ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে

এক দশকে ৩১০টি কার্গো ও
কনটেইনার ইকুইপমেন্ট
যুক্ত হয়েছে বন্দরের বহরে

রপ্তানি পণ্য স্ক্যানিংয়ে দুইটি স্ক্যানার ক্রয়ের প্রক্রিয়া চলমান রয়েছে

লয়েড'স লিস্টে অবস্থান

২০০৯ সালে ৯৮তম স্থান অর্জন করার মধ্য দিয়ে লয়েড'স লিস্টের বিশ্বের ব্যস্ততম ১০০ বন্দরের তালিকায় জায়গা করে নেয় চট্টগ্রাম বন্দর। এরপর শুধুই এগিয়ে চলা। ২০১৩ এ ৯০তম, ২০১৪ এ ৮৬তম, ২০১৬ এ ৭৬তম, ২০১৭ এ ৭১তম, ২০১৮ এ ৭০তম, ২০১৯ এ ৬৪তম ও ২০২০ এ ৫৮তম স্থান অর্জন করে চট্টগ্রাম বন্দর। করোনা অতিমারির কারণে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য অস্বাভাবিক হারে কমে যাওয়ায় ২০২১ সালে ধারাবাহিক উন্নতি থেকে ছিটকে ৬৭তম স্থানে পিছিয়ে যায়। তবে করোনার ধাক্কা সামলে ২০২২ সালে এ তালিকায় আবারও এগিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর। ৬৭ থেকে ৬৪তম স্থানে উঠে এসেছে। নিজেদের অবস্থান পুনরুদ্ধারে আত্মবিশ্বাসী বন্দর কর্তৃপক্ষ। চলতি বছর এ তালিকায় আরও এগিয়ে যাবে চট্টগ্রাম বন্দর।

অ্যাক্সেস কন্ট্রোল রয়েছে, ফলে অননুমোদিত ব্যক্তি প্রবেশ করতে পারে না। রপ্তানি পণ্য স্ক্যানিংয়ে দুটি স্ক্যানার ক্রয়ের প্রক্রিয়াও চলমান রয়েছে। চলতি বছরের জুনেই এ দুটি যোগ হবে বলে আশা করছে কর্তৃপক্ষ। অগ্নিনিরাপত্তা ব্যবস্থাকে শক্তিশালী করতে বন্দরের নিজস্ব ফায়ার ইউনিটে যোগ হয়েছে ৫টি ফায়ার ফাইটিং ফোম টেন্ডার, ১টি রেসকিউ ভেহিকল, ১টি রিকভারি ভেহিকল। এ ছাড়া কেমিক্যাল ফায়ার ফাইটিংয়ের জন্য একটি হাজমত টেন্ডার, ২টি র‍্যাপিড ইন্টারভেনশন ফায়ার ফাইটিং ভেহিকল ও ৪টি ফায়ার পিকআপ সংযোজনের প্রক্রিয়া চলমান রয়েছে। পি কেমিক্যাল শেডে ফায়ার স্প্রিংকলার স্থাপন করা হয়েছে, ফায়ার হাইড্রেন্টের আওতায় আনা হচ্ছে পুরো বন্দর এলাকাকে।

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরকে নিরাপদ নোঙর হিসেবে স্বীকৃতি দিয়েছে সিঙ্গাপুরভিত্তিক পাইরেসি মনিংটরিংকারী প্রতিষ্ঠান রিক্যাপ। সাম্প্রতিক সময়ে এ এলাকায় কোনো ধরনের দস্যুতার ঘটনা না ঘটায় আন্তর্জাতিক পরিমণ্ডলে চট্টগ্রাম বন্দরের ভাবমূর্তি উজ্জ্বল হয়েছে।

সক্ষমতার বৃদ্ধির ধারাবাহিক প্রচেষ্টা

গত এক দশকে চট্টগ্রাম বন্দরের ৫ লাখ ৮০ হাজার বর্গমিটার ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে। কনটেইনার ধারণক্ষমতা ৫৫ হাজার টিইইউতে উন্নীত হয়েছে। নিউমুরিং ওভারফ্লো কনটেইনার ইয়ার্ড ও সাউথ কনটেইনার ইয়ার্ড যুক্ত হয়েছে। যুক্ত হয়েছে বন্দরের নিজস্ব নৌযান ভেড়ানোর সার্ভিস জেটি। ক্যাপিটাল ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে সদরঘাটে নির্মিত লাইটার জেটিগুলো পুরোদমে সচল করা হয়েছে। এতে কমেছে লাইটার ভেসেলের ওয়েটিং টাইম।

কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ে বিশ্বে বহুল ব্যবহৃত অত্যাধুনিক কি গ্যান্ট্রি ক্রেনের সংখ্যা এখন ১৮টি। এনসিটি এবং সিসিটি টার্মিনালে কনটেইনার বোঝাই-খালাসের পুরো কাজটি পরিচালিত হচ্ছে কি গ্যান্ট্রি ক্রেন দিয়ে। এতে বন্দরের কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের গতিশীলতা বেড়েছে প্রায় দ্বিগুণ। গত এক দশকে ৩১০টি কার্গো ও কনটেইনার ইকুইপমেন্ট যুক্ত হয়েছে বন্দরের বহরে।

অগ্রযাত্রা আরও শাণিত হবে আগামী সময়গুলোতে

বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকট ও করোনা অতিমারির ধাক্কা চট্টগ্রাম বন্দরের অগ্রযাত্রাকে মন্থর করে দিলেও থামাতে পারেনি। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল ও বে টার্মিনালের নির্মাণ শুরু এবং পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের অপারেটর নিয়োগের দ্বারপ্রান্তে চট্টগ্রাম বন্দর। টার্মিনাল দুটির নির্মাণকাজ শুরু হলে এবং পতেঙ্গায় অপারেটর নিয়োগ পেলেই দীর্ঘ দাপ্তরিক কর্মযজ্ঞ বাস্তব রূপ পাবে, চট্টগ্রাম বন্দর তার সক্ষমতার নতুন এক মাইলফলক অর্জন করবে। সে পথেই হাঁটছে কর্তৃপক্ষ। সরকারের সুদৃষ্টি, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সার্বক্ষণিক সমন্বয় ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রচেষ্টা দেশের নৌবাণিজ্যকে নিয়ে যাচ্ছে অনন্য উচ্চতায়।

আন্তর্জাতিক জলসীমা সুরক্ষায় চুক্তি
দুই দশকের প্রচেষ্টার সুফল

বন্দরবার্তা ডেস্ক

প্রতিটি সার্বভৌম দেশের নির্দিষ্ট ভৌগোলিক সীমানারেখা রয়েছে, যার একচ্ছত্র নিয়ন্ত্রণ কেবল তাদেরই। সেখানকার আইনগত ও প্রশাসনিক সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও সেগুলো বাস্তবায়নের দায়ও সংশ্লিষ্ট সরকার ব্যবস্থার। স্থলভাগে সীমানা নির্ধারণ তুলনামূলক সহজ। কিন্তু ভূমণ্ডলের ৭০ শতাংশের বেশি জায়গাজুড়ে রয়েছে যে বিশাল জলরাশি, সেখানে সীমানা নির্ধারণ হবে কীভাবে?

মানবসভ্যতার ইতিহাসে অনেক বড় একটি জায়গাজুড়ে রয়েছে সাগর-মহাসাগর। সভ্যতার বিকাশে সমুদ্রের অবদান সর্বজনবিদিত। অনাদিকাল থেকেই মানুষের জীবনযাত্রা ও অর্থনৈতিক কার্যক্রমের সঙ্গে ওতপ্রোতভাবে জড়িয়ে রয়েছে সমুদ্র। আধুনিক যুগে এসে এই হিস্যা আরও প্রকট হয়েছে। বিশেষ করে সুনীল অর্থনীতির এই যুগে সাগর-মহাসাগরের গুরুত্ব তীব্রভাবে অনুভূত হচ্ছে। বিশ্বায়নের যুগে সমুদ্র বাণিজ্যের ব্যাপকতা তো রয়েছেই, নবায়নযোগ্য শক্তি এবং খনিজ ও প্রাণিজ সম্পদের উৎস হিসেবেও উপযোগিতা বেড়েছে সাগরের।

একটা সময় ছিল, যখন সাগরে নিরাপত্তা, সুশাসন ও নৈতিক চর্চা নিয়ে খুব বেশি মাথা ঘামানো হতো না। তবে এখন পরিস্থিতি পাল্টেছে। সুনীল অর্থনীতি আশীর্বাদে জাতীয় অর্থনীতি কতটা উপকৃত হতে পারে, উপকূলীয় দেশগুলো তা ভালোভাবেই অনুভব করছে। এছাড়া বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের গতিশীলতাও প্রায় শতভাগ নির্ভরশীল সামুদ্রিক পরিবেশের স্বাভাবিকতার ওপর। এ কারণে সাগরে নিজেদের অধিকার থেকে একবিন্দু ছাড় দিতে রাজি নয় কোনো দাবিদার দেশই।

এসব কারণেই মূলত সাগর-মহাসাগরের কোন অংশ কার নিয়ন্ত্রণে থাকবে, সেটি নির্ধারণ করা দরকার। তা না হলে সেখানে নিজেদের আধিপত্য ও অধিকার নিয়ে উপকূলীয় দেশগুলোর বিবাদে জড়িয়ে পড়ার শঙ্কা তৈরি হয়। সুখবর হলো, আন্তর্জাতিক আইনের মাধ্যমে এ সীমানা নির্দিষ্ট করে দিয়েছে জাতিসংঘ। ফলে উপকূলীয় দেশগুলো সাগরে একটি নির্দিষ্ট দূরত্ব পর্যন্ত অংশের আইনসঙ্গত নিয়ন্ত্রণ বুঝে পেয়েছে। এই অংশের সুবিধা ভোগের অধিকারের পাশাপাশি সেখানকার সার্বিক দেখভালের দায়িত্বও সংশ্লিষ্ট দেশগুলোর।

কিন্তু এই অংশের বাইরে যে জলসীমা, তার নিয়ন্ত্রণ তো আর কারও হাতে নেই। অথচ আন্তর্জাতিক সমুদ্র বাণিজ্যের জোয়ারে এই অংশের ব্যবহার অনেক বেড়েছে। তাহলে এই আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষা বজায় রাখার দায়িত্ব কার? এই সংকট থেকে মুক্তির একটাই মহৌষধ–সব দেশের ঐকমত্যের ভিত্তিতে একটি আন্তর্জাতিক চুক্তি।

হাই সিজ ট্রিটি

হাই সিজ বলতে আন্তর্জাতিক জলসীমাকে বোঝানো হয়। এটি ভালোভাবে বুঝতে হলে ইউএন কনভেনশন অন দ্য ল' অব দ্য সি (আনক্লস) সম্পর্কে একটা প্রাথমিক ধারণা লাভ করতে হবে। ১৯৮২ সালে জাতিসংঘ কর্তৃক প্রণীত এই কনভেনশনের মাধ্যমেই আন্তর্জাতিক জলসীমার ধারণাটি প্রথম সামনে আসে।

আনক্লস অনুসারে, একটি দেশ তার উপকূলীয় ও টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকা (তটরেখা থেকে ১২ নটিক্যাল মাইল গভীর পর্যন্ত) নিয়ন্ত্রণ করতে পারে। এছাড়া ১২-২৪ নটিক্যাল মাইল এলাকাজুড়ে বিস্তৃত কন্টিগিউয়াস জোনে যেকোনো অনৈতিক কার্যক্রম বা অপরাধ দমনে খড়গহস্ত হওয়ার ক্ষমতাও রয়েছে তাদের। কন্টিগিউয়াস জোনের পরই রয়েছে একচ্ছত্র অর্থনৈতিক অঞ্চল বা এক্সক্লুসিভ ইকোনমিক জোন (ইইজেড)। এই অঞ্চলের বিস্তৃতি সমুদ্রের সর্বোচ্চ ২০০ নটিক্যাল মাইল গভীর পর্যন্ত। সংশ্লিষ্ট রাষ্ট্র এই অঞ্চলের মৎস্যসম্পদ ব্যবস্থাপনা এবং সেখানকার বাতাস ও পানি কাজে লাগিয়ে বিদ্যুৎ উৎপাদনের পূর্ণ অধিকার রাখে।

কৌশলগত দিক থেকে আন্তর্জাতিক জলসীমা শুরু হয় কন্টিগিউয়াস জোন থেকে। একটি দেশের কন্টিগিউয়াস জোন থেকে আরেকটি দেশের

কন্টিগিউয়াস জোন শুরু পর্যন্ত অঞ্চল আন্তর্জাতিক জলসীমার মধ্যে পড়ে। অর্থাৎ এই অঞ্চল দিয়ে বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচল করতে পারবে। সংশ্লিষ্ট দেশ এতে বাধা দিতে পারবে না।

আনক্লস কতটুকু জলসীমার নিয়ন্ত্রণ কার হাতে থাকবে, সেটি নির্ধারণ করে দিল। কিন্তু হাই সিজ বা আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষা নিশ্চিত করতে কোনো আইনি পরিকাঠামো বা বিধিবিধান ছিল না এতদিন পর্যন্ত। অথচ বিশ্বের মোট সামুদ্রিক অঞ্চলের প্রায় দুই-তৃতীয়াংশই আন্তর্জাতিক জলসীমার মধ্যে পড়ে। এই বিশাল অংশ অতিরিক্ত মৎস্য আহরণ, জাহাজের কারণে সৃষ্ট দূষণ ও জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে মারাত্মক ঝুঁকিতে রয়েছে। টেকসই সমুদ্র শিল্প গড়ে তোলার ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক জলসীমার পরিবেশগত সুরক্ষা নিশ্চিত করার বিকল্প নেই।

বিষয়টি নিয়ে এতদিন যে কোনো উদ্যোগ নেওয়া হয়নি তা নয়। বরং প্রায় দুই দশক ধরে আলোচনা চলে আসছে আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষা নিয়ে। কিন্তু কোনো ফল আসছিল না। অবশেষে জাতিসংঘের ইন্টারগভর্নমেন্টাল কনফারেন্স অন মেরিন বায়োডাইভার্সিটি অব এরিয়াস বিয়ন্ড ন্যাশনাল জুরিসডিকশনের পঞ্চম দফার বৈঠক শেষে আশার আলো দেখতে পাওয়া গেল। বৈঠকে আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষায় প্রথম আন্তর্জাতিক চুক্তির ব্যাপারে ঐকমত্যে পৌঁছেছে জাতিসংঘের সদস্য রাষ্ট্রগুলো। এই চুক্তির আওতায় ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বের সাগর-মহাসাগরের ৩০ শতাংশ অঞ্চলকে সংরক্ষিত ঘোষণা করা হবে।

সমুদ্র সম্পদের নিয়ন্ত্রণে হযবরল

বিশ্বে সামুদ্রিক সম্পদগুলোর দেখভাল ও নিয়ন্ত্রণে বেশকিছু আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক সংস্থা ও চুক্তি রয়েছে। যেমন জাতিসংঘের অধীনে রয়েছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। আবার সমুদ্র বাণিজ্যের বিভিন্ন স্বার্থসংশ্লিষ্ট বিষয় নিয়ে কাজ করে বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিল (বিমকো) ও ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিংয়ের (আইসিএস) মতো সংগঠন। একইভাবে সামুদ্রিক পরিবেশের সুরক্ষা ও সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার নিশ্চিত করতে কাজ করে যাচ্ছে বিভিন্ন সংস্থা ও সংগঠন। তবে প্রত্যেকেরই কাজের ক্ষেত্র ও কর্মপদ্ধতি ভিন্ন। নীতিগত বিষয়েও ভিন্নতা রয়েছে।

চিন্তার বিষয় হলো, এসব সংস্থার কার্যক্রমের মধ্যে যোগসূত্র স্থাপন করতে পারবে, এমন কার্যকর মেকানিজম প্রায় নেই বললেই চলে। এ কারণে নিয়ন্ত্রণমূলক বিভিন্ন আইন ও বিধিবিধানে কিছু ফাঁকফোকর পাওয়া যায় মাঝেমধ্যেই। অসাধু সমুদ্রজীবীরা এই ফাঁকফোকর কাজে লাগিয়ে সুবিধাভোগী হয়। অন্যদিকে তাদের বিবেচনাহীন আচরণের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয় সামুদ্রিক পরিবেশ।

২০১৬ সালের একটি গবেষণায় দেখা যায়, অন্তত নিয়ন্ত্রণমূলক ১৯টি সংস্থা রয়েছে, যাদের কার্যপরিধির মধ্যে আন্তর্জাতিক সমুদ্রসীমাও রয়েছে। তাদের মধ্যে বেশির ভাগ সংস্থারই মৎস্য আহরণ ব্যবস্থাপনার সুযোগ রয়েছে খুব সামান্যই। মাত্র ছয়টি সংস্থা রয়েছে, যাদের প্রাথমিক ফোকাস হলো মেরিন কনজারভেশন বা সামুদ্রিক প্রাণবৈচিত্র্যের সুরক্ষা।

গবেষণায় আরও দেখা যায়, এই ১৯টি সংস্থার মধ্যে একটিরও নিয়ন্ত্রণমূলক কম্প্রিহেনসিভ ক্রস-সেক্টরাল ম্যানডেট নেই। অর্থাৎ এক খাতের সংস্থার অন্য কোনো খাতের অনিয়মের বিরুদ্ধে নিয়ন্ত্রণমূলক কর্তৃত্ব প্রয়োগ করতে পারে না। এছাড়া কোনো সংস্থারই জাতীয় জলসীমার বাইরে গিয়ে মেরিন কনজারভেশন নিয়ে কাজ করার ক্ষমতা নেই।

এই সীমাবদ্ধতার কারণেই প্রাণবৈচিত্র্যে সমৃদ্ধ সমুদ্র এলাকায় অবৈধ আহরণ প্রতিরোধ করা সম্ভব হয় না। কেবল আন্তর্জাতিক অভিন্ন আইন অথবা চুক্তিই পারে এই ধরনের আত্মঘাতী কার্যক্রম বন্ধ করে বাস্তুতন্ত্রের স্বাভাবিকতা রক্ষা করতে।

> *জীববৈচিত্র্য সংরক্ষণে এটি একটি ঐতিহাসিক দিন। প্রতিনিধিদের সফল আলোচনা প্রমাণ করে যে, বিভেদে ভরা এই বিশ্বে ভূরাজনৈতিক দ্বন্দ্ব ভুলে প্রকৃতির সংরক্ষণে মানুষের প্রচেষ্টাই জয়ী হতে পারে।*
>
> **লরা মেলার, পরামর্শক, গ্রিন পিস**

চড়াই উতরাই পেরিয়ে

আগেই বলা হয়েছে গভীর সাগরের সুরক্ষা নিয়ে আলোচনা শুরু হয়েছিল দুই দশক আগে; ২০০২ সালে ইউনাইটেড নেশনস ওপেন-এন্ডেড ইনফরমাল কনসাল্টেটিভ প্রসেস অন ওশানস অ্যান্ড দ্য ল' অব দ্য সির (ইউএনআইসিপি) মাধ্যমে। এরপর বিভিন্ন সময়ে বৈঠক করলেও কোনো চূড়ান্ত সিদ্ধান্তে পৌঁছতে পারেনি জাতিসংঘ। তবে তারা হাল

ইন্টারগভর্নমেন্টাল কনফারেন্সের (আইজিসি) পঞ্চম সেশনে আন্তর্জাতিক জলসীমার পরিবেশগত সুরক্ষায় একটি চুক্তির বিষয়ে ঐকমত্যে পৌঁছে জাতিসংঘের সদস্য দেশগুলো

দীর্ঘ দুই দশকের প্রচেষ্টার সুফল পাওয়ার দ্বারপ্রান্তে বিশ্ব। আইজিসির সভাপতি রেনা লিকে করতালির মাধ্যমে তারই অভিবাদন জানাচ্ছেন কনফারেন্সের সদস্যরা

ছাড়েনি। বরং সামুদ্রিক পরিবেশের সুরক্ষা নিশ্চিতে বিশ্বকে এক করতে উদ্যোগ চালিয়ে যায় সংস্থাটি। এ উদ্যোগের অংশ হিসেবেই ২০১৭ সালের ২৪ ডিসেম্বর একটি রেজোলিউশন করে ইন্টারগভর্নমেন্টাল কনফারেন্স (আইজিসি) আয়োজনের সিদ্ধান্ত নেয় জাতিসংঘের সাধারণ পরিষদ, যেটির কাজ হবে একটি সার্বজনীন হাই সিজ ট্রিটি নিয়ে আলোচনা করা।

২০১৮ সালের ৪-১৭ সেপ্টেম্বর এই কনফারেন্সের প্রথম সেশন অনুষ্ঠিত হয়। দ্বিতীয় ও তৃতীয় সেশন হয় যথাক্রমে ২০১৯ সালের ২৫ মার্চ-৫ এপ্রিল ও একই বছরের ১৯-৩০ আগস্ট। করোনা মহামারির কারণে দীর্ঘদিন স্থগিত থাকার পর ২০২২ সালের ৭-১৮ মার্চ অনুষ্ঠিত হয় চতুর্থ সেশন। পঞ্চম সেশন শুরু হয় গত বছরেরই ১৫ আগস্ট। ২৬ আগস্ট শেষ হওয়ার কথা থাকলেও শেষ দিনে সেশনটি মূলতবি রাখার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়। সর্বশেষ গত ২০ ফেব্রুয়ারি সেশনটি পুনরায় শুরু হয়। চলে ৩ মার্চ পর্যন্ত। তবে এখনও পঞ্চম দফার সেশন শেষ হয়নি। ৩ মার্চের বৈঠকে আনুষ্ঠানিকভাবে একটি চুক্তি গ্রহণের লক্ষ্যে সেশনটি আবারও মূলতবি ঘোষণা করা হয়। সর্বশেষ খবর হলো, সাধারণ পরিষদ আগামী ১৯ ও ২০ জুন এই সেশনের আলোচনা চালিয়ে নেওয়ার ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য মহাসচিবের প্রতি অনুরোধ জানিয়েছে। আইসিজির সভাপতির সঙ্গে আলোচনার পর তারিখটি চূড়ান্ত করা হবে।

গত বছরের মার্চে নিউইয়র্কে জাতিসংঘের সদর দপ্তরে অনুষ্ঠিত আইসিজির চতুর্থ সেশনের আলোচনায় অভিন্ন আইন প্রণয়নের ক্ষেত্রে সদস্য দেশগুলোর মধ্যে কিছু বিষয়ে ঐকমত্য ও আন্তরিকতা দেখা গিয়েছিল, যা আগের বৈঠকগুলোয় দৃশ্যমান ছিল না। সেই সেশনেই প্রথমবারের মতো জাতিসংঘের অধীনে একটি কার্যকর হাই সিজ ট্রিটি প্রণয়নের বিষয়ে আশার আলো দেখা যায়। সেই আশার পালে আরও হাওয়া লাগে পঞ্চম সেশনের আলোচনায়। একটি গ্রহণযোগ্য চুক্তির বিষয়ে সদস্য রাষ্ট্রগুলোর মধ্যে ঐকমত্য তৈরি হওয়ার কারণেই মূলত সেশনটির সমাপ্তি ঘোষণা না করে আপাতত মুলতবি ঘোষণা করা হয়েছে, যেন এই সেশনেই আনুষ্ঠানিক চুক্তি সম্পন্ন করা যায়।

৪ মার্চ হাই সিজ ট্রিটির খসড়া চূড়ান্ত করা হয়। 'বায়োডাইভারসিটি বিয়ন্ড ন্যাশনাল জুরিসডিকশন (বিবিএনজে)' শীর্ষক এই চুক্তি এতদিন ধরে অরক্ষিত ও অনিয়ন্ত্রিত অবস্থায় থাকা আন্তর্জাতিক সমুদ্রসীমার সামুদ্রিক সুরক্ষার ভিত্তি হিসেবে কাজ করবে। বড় আকারের সংরক্ষিত সামুদ্রিক অঞ্চল (এমপিএ) প্রতিষ্ঠা এবং বৈজ্ঞানিক ও বাণিজ্যিক উন্নয়নের লক্ষ্যে পরিচালিত সামুদ্রিক গবেষণা নিয়ন্ত্রণের মাধ্যমে সামুদ্রিক প্রাণবৈচিত্র্যের সুরক্ষা প্রদানই এই চুক্তির প্রাথমিক উদ্দেশ্য।

দীর্ঘসূত্রতার নেপথ্যে

বিবিএনজে চুক্তি বাস্তবায়নের পর গভীর সাগরের সংবেদনশীল অঞ্চলে মেরিন পার্ক ও অভয়ারণ্য গড়ে তোলা সম্ভব হবে। সেক্ষেত্রে সেখানে মৎস্য আহরণসহ অন্যান্য কার্যক্রম নিষিদ্ধ ঘোষণা করা হতে পারে। তাহলে এই সম্ভাব্য নিষেধাজ্ঞাই কি চুক্তি সম্পাদনে দীর্ঘসূত্রতার কারণ? হ্যাঁ, এটি একটি প্রভাবক হয়ে থাকতে পারে বটে। তবে যে বিষয়টির কারণে চুক্তির আলোচনায় স্থবিরতা তৈরি হয়েছিল, সেটি হলো সম্পদের ন্যায্য হিস্যা বণ্টন নিয়ে সৃষ্ট জটিলতা।

কেমন সেই জটিলতা? চুক্তি অনুসারে সব দেশ আন্তর্জাতিক জলসীমার সম্পদ থেকে প্রাপ্ত সুবিধা ভাগাভাগি করে নেবে। সেটি আর্থিকসহ সব ধরনের সুবিধার ক্ষেত্রেই প্রযোজ্য। যেমন ধরা যাক কোনো সামুদ্রিক জৈবসম্পদ থেকে ক্যান্সার চিকিৎসার গুরুত্বপূর্ণ কোনো উপাদান আহরণ করা হলো। সেক্ষেত্রে এটি মানবজাতির কল্যাণে অনেক বড় একটি ঘটনা হবে। তবে এই কল্যাণ হতে হবে বিশ্বজনীন। কোনো দেশকেই এই সুবিধা থেকে বঞ্চিত করা যাবে না। এক্ষেত্রে সমস্যা হলো কীভাবে দেশগুলো ন্যায্যভাবে এই সুবিধার ভাগীদার হবে, তার একটি অভিন্ন ভিত্তি খুঁজে বের করা। কারণ বিশ্বে সব দেশের অর্থনৈতিক সক্ষমতা সমান নয়। বিশেষ করে উন্নত ও উন্নয়নশীল দেশগুলোর মধ্যে

সুনীল অর্থনীতির জোয়ারে অ্যাকোয়াকালচার, অফশোর তেল ও গ্যাসক্ষেত্র, গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্প ইত্যাদি খাতে অবকাঠামো নির্মাণের প্রবণতা বেড়েছে। এতে গভীর সাগরের বাস্তুতন্ত্রের জন্য ঝুঁকিও ক্রমাগত বাড়ছে

স্পষ্ট বিভেদ রয়েছে। অবশ্য সাম্প্রতিক সময়ে এই সমস্যা অনেকটাই দূর হয়েছে। আর এতে নিয়ামক ভূমিকা রেখেছে তথ্য, নমুনা ও গবেষণালব্ধ ফলাফল বৈশ্বিকভাবে শেয়ারিংয়ের চর্চা।

ঝুঁকিতে জলজ বাস্তুতন্ত্র

গত বছর কুনমিং-মন্ট্রিল বায়োডাইভারসিটি প্যাক্ট নামে একটি ঐতিহাসিক চুক্তি স্বাক্ষর করে জাতিসংঘের সদস্য দেশগুলো। সেই চুক্তিতে ২০৩০ সাল নাগাদ পৃথিবীর অন্তত ৩০ শতাংশ স্থলভূমি ও জলাধারের সুরক্ষা নিশ্চিত করার লক্ষ্যমাত্রার কথা বলা হয়েছে। এ কারণে এর আরেকটি নাম দেওয়া হয়েছে '৩০X৩০' রূপকল্প।

মেরিন কনজারভেশন ইনস্টিটিউটের তথ্য অনুযায়ী, বর্তমানে মহাসাগরের মাত্র ৩ শতাংশের কিছু কম অংশ সম্পূর্ণরূপে বা উচ্চমাত্রায় সুরক্ষিত। আন্তর্জাতিক জলসীমায় সুরক্ষিত মাত্র ১ দশমিক ২ শতাংশ।

আয়তনের দিক থেকে পৃথিবীতে প্রাণিকুলের মোট আবাসস্থলের ৯৫ শতাংশই রয়েছে আন্তর্জাতিক জলসীমায়। তবে সামুদ্রিক জগৎ সম্পর্কে আমাদের জ্ঞানের পরিধি অনেকটাই সীমিত। ২০১১ সালে পরিচালিত একটি জরিপ অনুযায়ী, আমরা সামুদ্রিক জীবপ্রজাতির মাত্র ৯ শতাংশকে শ্রেণিভুক্ত করতে সক্ষম হয়েছি। এছাড়া সাগর-মহাসাগরের ৮০ শতাংশের বেশি অংশ সম্পর্কে এখন পর্যন্ত কোনো বিশদ বর্ণনা প্রস্তুত করা সম্ভব হয়নি অথবা সেগুলো পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণের বাইরে থেকে গেছে।

বিশ্বজুড়ে কোন কোন প্রজাতি অস্তিত্ব বিপন্নের ঝুঁকিতে রয়েছে, সেই বিষয় নিয়ে কাজ করে ইন্টারন্যাশনাল ইউনিয়ন ফর কনজারভেশন অব নেচার'স রেড লিস্ট। তারা বলছে, এখন পর্যন্ত আনুমানিক ২ লাখ ৪০ হাজার সামুদ্রিক প্রজাতির মধ্যে মাত্র ১৭ হাজার ৯০৩টি সম্পর্কে বিজ্ঞানীরা জানতে পেরেছেন। এর মধ্যে প্রায় ৯ শতাংশ প্রজাতি অস্তিত্ব বিলীন হওয়ার ঝুঁকিতে রয়েছে।

মানুষ এখন কৃষি, খনিজ সম্পদ আহরণ, নবায়নযোগ্য বিদ্যুৎ উৎপাদন ইত্যাদি উদ্দেশে সাগর-মহাসাগরগুলোয় অবকাঠামো গড়ে তুলছে। বিজ্ঞানীরা আশঙ্কা করছেন, যে দ্রুতগতিতে এগুলো গড়ে তোলা হচ্ছে, তাতে সামুদ্রিক প্রজাতির অস্তিত্ব বিলীন হওয়ার ঝুঁকির হার আগামী কয়েক বছরে অনেক বেড়ে যাবে।

সমুদ্রদূষণ ক্রমবর্ধমান এক সমস্যার নাম। প্রতি বছর প্রায় ৬৪ লাখ টন বর্জ্য সমুদ্রে গিয়ে পড়ে। দীর্ঘদিন ধরে বিবেচনা করে আসা হচ্ছিল যে, হাই সিজ এরিয়া মানবসৃষ্ট ক্ষতিকর প্রভাব থেকে সুরক্ষিত। তবে এখন দেখা যাচ্ছে সাগর-মহাসাগরের মাত্র ১৩ শতাংশ অঞ্চল সামুদ্রিক বন্যতা ধরে রাখতে পেরেছে। এর বেশির ভাগ অংশই পড়েছে আন্তর্জাতিক জলসীমায়। উপযুক্ত আইন ও বিধিবিধানের অভাবে এই জলসীমায় অবৈধ, অনিয়ন্ত্রিত ও অগোচরীভূত মৎস্য আহরণ বড় মাথাব্যথার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। সেখানে মোট যত প্রজাতির মৎস্য আহরণ করা হয়, তার ৩৪ শতাংশই ওভারফিশিংয়ের কারণে ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় রয়েছে।

গভীর সমুদ্রের খনিজ সম্পদের প্রতি দেশগুলোর আগ্রহ ক্রমেই বাড়ছে। এই সম্পদ আহরণ নিয়ন্ত্রিত রাখতে ইন্টারন্যাশনাল সিবেড অথরিটি এরই মধ্যে কোম্পানিগুলোর সঙ্গে বিভিন্ন চুক্তি করেছে। তবে মাইনিং কার্যক্রমের দীর্ঘমেয়াদি প্রভাব সম্পর্কে অনুমান করা বেশ কঠিন। এছাড়া সামুদ্রিক বাস্তুসংস্থানের ওপর এর যে নেতিবাচক প্রভাব পড়বে, সেখান থেকে উত্তরণের সম্ভাবনাও অনেক ক্ষীণ।

কেন জরুরি?

আন্তর্জাতিক জলসীমায় জীববৈচিত্র্যের সুরক্ষা নিয়ে জাতিসংঘ যে চুক্তির উদ্যোগ নিয়েছে, সেটি বাস্তবায়িত হলে কুনমিং-মন্ট্রিল বায়োডাইভারসিটি প্যাক্টের লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের পথে অনেক বড় একটি পদক্ষেপ হবে। বায়োডাইভারসিটি বিয়ন্ড ন্যাশনাল জুরিসডিকশন বা বিবিএনজে চুক্তির অন্যতম লক্ষ্য হলো সমুদ্রের যত বেশি এলাকাজুড়ে সম্ভব সংরক্ষিত অঞ্চল (এমপিএ) প্রতিষ্ঠা করা। আর এটি করা গেলে আন্তর্জাতিক জলসীমায় মাত্রাতিরিক্ত মৎস্য আহরণও নিয়ন্ত্রণ করা যাবে।

বর্তমানে যেকোনো দেশ আন্তর্জাতিক জলসীমা থেকে প্রাণিজ সম্পদ আহরণ করতে পারে। এক্ষেত্রে অনেক সময় তারা আগ্রাসী আচরণ করে। বিশেষ করে যাদের নৌ-শক্তিমত্তা বেশি, তারা আন্তর্জাতিক জলসীমা থেকে বেশি সুবিধাভোগী হয়। বিবিএনজে চুক্তি বাস্তবায়ন হলে আন্তর্জাতিক সম্প্রদায়ের মধ্যে এই সম্পদের ন্যায্য বণ্টন অনেকটাই নিশ্চিত হবে।

বর্তমানে উপকূলীয় দেশগুলো তাদের তটরেখা থেকে ২০০ নটিক্যাল মাইল বা ৩৭০ কিলোমিটার পর্যন্ত সামুদ্রিক সম্পদ আহরণ করতে পারে। এর পরের যে উন্মুক্ত গভীর সাগর, সেখানকার বাস্তুতন্ত্রের রক্ষাকবচ হিসেবে কাজ করবে বিবিএনজে। পৃথিবীর মোট সমুদ্রাঞ্চলের ৬০ শতাংশের বেশি এই হাই সিজ বা আন্তর্জাতিক জলসীমার অন্তর্ভুক্ত। সুতরাং এই বিশাল জলরাশিকে নিয়ন্ত্রণে আনতে পারলে তা অবশ্যই টেকসই সমুদ্রশিল্প গড়ে তোলার ক্ষেত্রে সহায়ক হবে। বিবিএনজে কেবল সমুদ্রের এই অংশের পানিতে থাকা প্রাণিকুলকেই রক্ষা করবে না; বরং সিবেড, ওশান ফ্লোর ও সাবসয়েলের সুরক্ষাও নিশ্চিত করবে।

এখনো কাজ বাকি

যেকোনো বিষয়েই আঞ্চলিক অথবা বৈশ্বিক সম্প্রদায়কে একটি অভিন্ন সিদ্ধান্তের আওতায় আনা বেশ কঠিন একটি বিষয়। সমুদ্র শিল্পের ক্ষেত্রে সেই জটিলতা সম্ভবত আরও বেশি। বিশেষ করে আন্তর্জাতিক জলসীমার সুরক্ষায় বিশ্বের সব দেশকে সম্পৃক্ত করা রীতিমতো দুরূহ ব্যাপার। কারণ যেখানকার একচ্ছত্র নিয়ন্ত্রণ বা অধিকার তাদের হাতে নেই, সেখানকার কোনো বিপর্যয়ের দায় তারা নেবে কেন? এই হিসাবে হাই সিজ ট্রিটির বিষয়ে সদস্য দেশগুলোকে ঐকমত্যে আনার মাধ্যমে জাতিসংঘ একটি অসাধ্য সাধনই করেছে বলতে হয়।

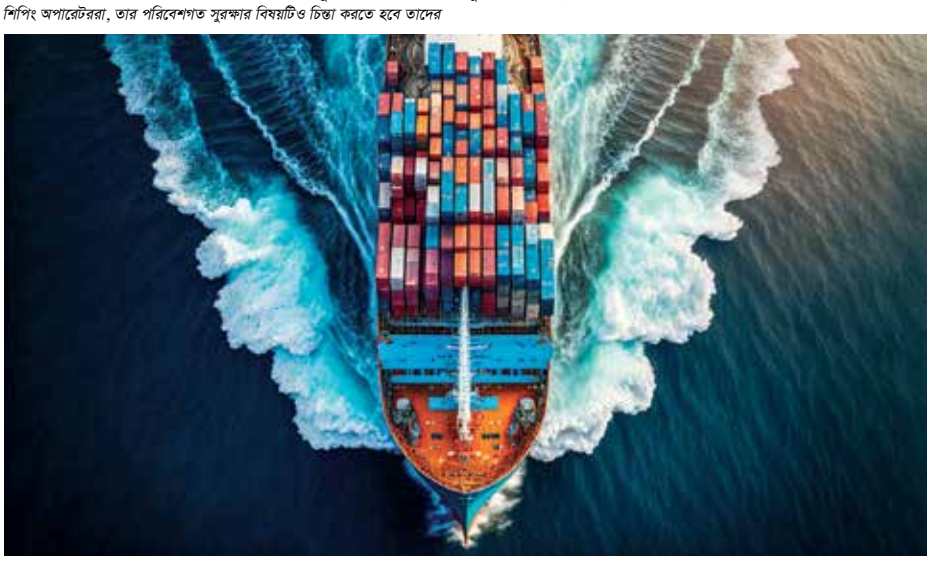
বিবিএনজে চুক্তির বড় দুটি ধাপ পেরিয়ে গেছে। বড় আরেকটি ধাপ পেরোনো বাকি রয়েছে। সেটি হলো জাতিসংঘের সদস্য দেশগুলোর এই চুক্তিতে স্বাক্ষর করা। তা না হলে চুক্তিটি কার্যকর হবে না। এখন প্রশ্ন হলো, দেশগুলো কি চুক্তিতে স্বাক্ষর করবে? বৃহত্তর স্বার্থ বিবেচনায় নিলে তাদের এমনটি করতেই হবে। এক্ষেত্রে তাদের চুক্তি স্বাক্ষরে উদ্বুদ্ধ করতে আন্তর্জাতিক সম্প্রদায়কে আন্তরিকভাবে এগিয়ে আসতে হবে।

পরিশেষে

একটি দেশ তার নিজস্ব সমুদ্রসীমার সম্পদ ব্যবহারের পাশাপাশি এর সুরক্ষারও ব্যবস্থা নেয়। কিন্তু যেহেতু আন্তর্জাতিক জলসীমার কোনো একক মালিকানা নেই, সেহেতু এর জীববৈচিত্র্য রক্ষার দায়িত্বও এককভাবে কোনো দেশের ওপর বর্তায় না। এ কারণে প্রায় সময়ই এই জলসীমার পরিবেশগত সুরক্ষার বিষয়টি উপেক্ষিত থেকে যায়। কেবল আন্তর্জাতিক আইনই পারে এই সুরক্ষা নিশ্চিত করতে।

পরিবেশবাদীরা বলছেন, আন্তর্জাতিক জলসীমার বাস্তুতন্ত্র নিয়ে পর্যাপ্ত তথ্য-উপাত্ত সবসময় তুলে ধরা হয় না। এ কারণে এই অংশের জীববৈচিত্র্য কী অবস্থায় রয়েছে, সেই বিষয়েও সঠিক তথ্য জানা যায় না। তাদের আশঙ্কা, এমন পরিস্থিতিও তৈরি হতে পারে যে, কোনো একটি প্রজাতি আবিষ্কারের আগেই তাদের অস্তিত্ব হুমকির মুখে পড়ে গেছে। তেমনটি যেন না হয়, সেটি নিশ্চিত করতে জাতিসংঘকে বৈশ্বিকভাবে অংশীদারিত্বমূলক চর্চা গড়ে তুলতে হবে। নিশ্চিতভাবেই বিবিএনজে চুক্তি সেই চর্চা গড়ে তোলায় নিয়ামক ভূমিকা রাখবে।

আন্তর্জাতিক জলসীমা বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত। যে বিশাল জলরাশির সুফল ভোগ করছে শিপিং অপারেটররা, তার পরিবেশগত সুরক্ষার বিষয়টিও চিন্তা করতে হবে তাদের



২০২৩ : সমুদ্র পরিবহন খাতের বৈপরীত্যে ভরা বছর

ভূরাজনৈতিক দোলাচল, মূল্যস্ফীতি এবং ডিকার্বনাইজেশনের চলমান প্রচেষ্টা গত বছর সমুদ্র পরিবহন খাতের বিভিন্ন পক্ষকে নানাভাবে প্রভাবিত করেছে। চলতি বছরও এ ধারা অব্যাহত থাকায় পরিবেশবান্ধব জ্বালানি ব্যবহার, ভোক্তাদের ক্রয়ের ধরন পরিবর্তন এবং ব্যবসায়ীদের শিপিং খরচ কমানোসহ বেশকিছু পরিবর্তনের মধ্য দিয়ে যাবে সমুদ্র পরিবহন খাত। বিআরএস এবং শিপস্টেশনের পৃথক দুটি রিপোর্টে এসব তথ্য উঠে এসেছে।

সম্প্রতি শিপিং এবং শিপবিল্ডিং মার্কেটের ওপর বার্ষিক পর্যালোচনা প্রকাশ করেছে বিআরএস। পর্যালোচনা অনুযায়ী, সমুদ্র পরিবহন খাতের বিভিন্ন পক্ষের মধ্যে বৈপরীত্য থাকলেও ভারী জ্বালানি তেল বা হেভি ফুয়েল অয়েলের (এইচএফও) ব্যবহার বন্ধে সবাই ঐকমত্যে পৌঁছবে। 'নোংরা' জ্বালানি হিসেবে পরিচিত এইচএফও পোড়ালে সালফার অক্সাইড, নাইট্রোজেন অক্সাইড, ভারী ধাতু, ব্ল্যাক কার্বনের মতো ক্যান্সার সৃষ্টিকারী উপাদান নির্গত হয়।

ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের কঠোর পরিবেশনীতি না থাকায় সমুদ্র পরিবহন খাতে সহজলভ্য ও সস্তা জ্বালানি হিসেবে এইচএফও ব্যাপকভাবে ব্যবহৃত হয়। ২০৩০ (৪০%) এবং ২০৫০ (৭০%) সাল নাগাদ কার্বনের তীব্রতা কমানোর লক্ষ্যে খাতসংশ্লিষ্ট সবাই বর্তমানে পরিবেশবান্ধব জ্বালানি এবং প্রযুক্তির দিকে ঝুঁকেছে। আশা করা যাচ্ছে, চলতি বছর এইচএফও এর ব্যবহার আগের চেয়ে কমবে এবং বিকল্প জ্বালানি হিসেবে এলএনজি বা মিথানল ব্যবহার করা হবে। সেসঙ্গে নতুন জাহাজগুলোতে (২০২২ সালে বিশ্বব্যাপী এক হাজারের বেশি জাহাজ) পরিবেশবান্ধব ডুয়েল ফুয়েল সিস্টেম সংযুক্ত থাকবে। বিআরএসের মতে, কঠোর পরিবেশ নীতি প্রণয়ন এবং কার্বন ট্যাক্স চালু করলে সমুদ্র পরিবহনে কার্বনের ব্যবহার দ্রুত হ্রাস পাবে।

সম্প্রতি 'প্রোটেক্ট ইউর গ্রোথ স্ট্র্যাটেজি : দ্য ২০২৩ কনজিউমার অ্যান্ড মার্চেন্ট বেঞ্চমার্ক রিপোর্ট' প্রকাশ করে বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় ক্লাউড-বেসড ই-কমার্স শিপিং সলিউশন শিপস্টেশন। প্রতিবেদন অনুযায়ী, ভোক্তারা মূল্য সচেতন হওয়ায় চলতি বছরের ক্রয় সিদ্ধান্তে সেটা ব্যাপক প্রভাব ফেলবে। মূল্যস্ফীতির কারণে চলতি বছর বিক্রয় বাবদ ২১৯ বিলিয়ন ডলার পর্যন্ত আয় করা গেলেও বিক্রির পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে না। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৬৬% মার্কিন ভোক্তা জানায় মূল্যস্ফীতির কারণে তারা কেনাকাটার ধরনে পরিবর্তন আনবে। এছাড়া অনলাইননির্ভর কেনাকাটা, ফ্রি হোম ডেলিভারি, ফ্রি রিটার্ন পলিসির প্রতি আগ্রহী হয়ে উঠছেন ভোক্তারা। অন্যদিকে ব্যবসায়িক প্রবৃদ্ধি অব্যাহত রাখতে ৭২% মার্কিন ব্যবসায়ী ব্যয় কমানোর এবং কাজের গতি বাড়াতে ৩০% ব্যবসায়ী গুদাম অটোমেশনের পরিকল্পনা করছেন।

ফেব্রুয়ারিতে শক্তিশালী অবস্থানে দক্ষিণ কোরিয়ার জাহাজ নির্মাণ শিল্প

ফেব্রুয়ারিতে ৫৮টি নতুন জাহাজ নির্মাণের অর্ডার (বৈশ্বিক অর্ডারের ৭৪%) পেয়ে শক্তিশালী অবস্থানে রয়েছে দক্ষিণ কোরিয়ার জাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠানগুলো।

চলতি বছর বিশ্বজুড়ে নতুন জাহাজ অর্ডারের পরিমাণ স্তিমিত হলেও দক্ষিণ কোরিয়ায় এর প্রভাব তেমন একটা পড়েনি। দক্ষিণ কোরিয়ার প্রধান জাহাজ নির্মাতারা প্রতিষ্ঠান হুন্দাই, স্যামসাং এবং দাইয়ু জানুয়ারি মাসে কিছুটা মন্দাভাব দেখলেও ফেব্রুয়ারিতে তাদের কার্যক্রম পুনরায় চাঙ্গা হয়ে উঠেছে। সামগ্রিকভাবে দক্ষিণ কোরিয়ার জাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠানগুলো চলতি বছর ৮.৭ বিলিয়ন ডলারের অর্ডার পেয়েছে। ফেব্রুয়ারিতে হুন্দাই ৬ বিলিয়ন ডলারের অর্ডার পেয়েছে যা এর বাৎসরিক লক্ষ্যমাত্রার প্রায় ৪০%। একইভাবে স্যামসাং ২ বিলিয়ন ডলারের অর্ডার পেয়েছে, যা এর বাৎসরিক লক্ষ্যমাত্রার ২০%। তবে গত বছর ব্যাপক লোকসান করায় অন্যদের চেয়ে কিছুটা পিছিয়ে আছে দাইয়ু।

শিপইয়ার্ড চ্যাটবট চালু করেছে স্যামসাং

শিপইয়ার্ডের সক্ষমতা বাড়াতে জাহাজের ডিজাইনারদের জন্য এসবিওটি নামক চ্যাটবট চালু করেছে স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ (এসএইচআই)।

কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা (এআই) সম্পন্ন চ্যাটবটটি কোম্পানির বিভিন্ন সিস্টেমে থাকা নিয়মনীতি, চুক্তি, ডিজাইন সংক্রান্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে প্রশ্নকর্তার প্রশ্নের উত্তর দিয়ে থাকে। এসবিওটি ব্যবহার করে নতুন কর্মীরা দ্রুত এবং নির্ভুলভাবে তাদের কাজ সম্পাদন করতে পারবে। এসওবিটিতে থাকা অটোমেশন ফাংশন রোবোটিক প্রক্রিয়া এবং সিম্পল কমান্ডের সমন্বয়ে কাজ করে। অটোমেশন ফাংশন ব্যবহার করে ড্রইং অনুসন্ধান, সময়সূচি ব্যবস্থাপনা এবং ইস্যুকরণের মতো পুনরাবৃত্তিমূলক কাজ করা সম্ভব। এতে করে ডিজাইনের দায়িত্বে থাকা ব্যক্তি কম সময়ে গুণগত মানসম্পন্ন ডিজাইন তৈরি করতে পারবে।

উল্লেখ্য, একটা পরিকল্পিত ইন্টারফেসের মাধ্যমে চ্যাটজিপিটির সাথে সংযুক্ত করে এসবিওটির দক্ষতা আরও বাড়ানো যাবে।

২০২৩ এর দ্বিতীয় প্রান্তিকে সাপ্লাই চেইনের স্বাভাবিকীকরণ অব্যাহত থাকবে

এস অ্যান্ড পি গ্লোবাল মার্কেট ইন্টেলিজেন্সের বিশ্লেষণ অনুযায়ী, ২০২৩ সালের দ্বিতীয় প্রান্তিকে সাপ্লাই চেইনের স্বাভাবিকীকরণ অব্যাহত থাকবে।

এস অ্যান্ড পি এর সাপ্লাই চেইন রিসার্চের প্রধান ক্রিস রজার্স জানান, বৈশ্বিক সাপ্লাই চেইনের জন্য চলতি বছরটা দুই ভাগে বিভক্ত। ২০২২ সালের শেষ দিকে সাপ্লাই চেইনের অবস্থা স্বাভাবিক হতে শুরু করে। স্বাভাবিকীকরণের এই প্রক্রিয়া চলতি বছরের দ্বিতীয় প্রান্তিকেও অব্যাহত থাকবে। ২০২৩ এর শেষ দিকে মহামারি-পরবর্তী করপোরেট কৌশলগুলো সুস্পষ্ট হবে এবং বৈশ্বিক নীতিমালা ঘিরে যে অনিশ্চয়তা তৈরি হয়েছে তার সমাধান হবে বলে আশা করা যাচ্ছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ মন্ট্রিয়ল বন্দরে গ্রিন শিপিং করিডোর সক্ষমতা তৈরি করবে জিএসটিএস

গ্রিন শিপিং করিডোর সক্ষমতা তৈরিতে মন্ট্রিয়ল বন্দর কর্তৃপক্ষকে (এমপিএ) সহযোগিতা করবে মেরিটাইম ইন্টেলিজেন্স কোম্পানি গ্লোবাল স্পেশিয়াল সলিউশনস (জিএসটিএস)।

জিএসটিএসের কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা (এআই) প্ল্যাটফর্ম ওশিয়ানা ব্যবহার করে গ্রিন শিপিং করিডোর সক্ষমতা তৈরি করা হবে। বন্দরের গ্রিন শিপিং করিডোর জাহাজগুলোর কার্বন নির্গমন কমাতে সাহায্য করবে। এতে রুট দিয়ে বন্দরে প্রবেশ ও নোঙর করে রাখার সময় জাহাজগুলো প্রাথমিক পর্যায়ে কম এবং একসময় জিরো-কার্বন নির্গমন করে।

➤ হামবুর্গ বন্দরে হাইড্রোজেন ফিলিং স্টেশন তৈরি করবে লিন্ড ইঞ্জিনিয়ারিং

লিন্ড ইঞ্জিনিয়ারিংকে হামবুর্গ বন্দরে হাইড্রোজেন ফিলিং স্টেশন তৈরির দায়িত্ব দিয়েছে হামবুর্গার হাফেন উন্ড লগিস্টিক এজি (এইচএইচএলএ)।

কার্বন ব্যবহার কমাতে এবং হাইড্রোজেনচালিত পোর্ট লজিস্টিক সরঞ্জাম পরীক্ষার জন্য ক্লিন পোর্ট অ্যান্ড লজিস্টিক (সিপিএল) নামক ইনোভেশন ক্লাস্টার শুরু করেছে এইচএইচএলএ। এর অংশ হিসেবে বন্দরের টলারর্ট কনটেইনার টার্মিনালে ফিলিং স্টেশনটি তৈরি করা হবে। চলতি বছর কার্যক্রম শুরু পর স্টেশনে স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার, এম্পটি কনটেইনার স্ট্যাকার, টার্মিনাল ট্রাক্টর এবং ট্রাকের মতো ভারী যন্ত্রগুলোতে হাইড্রোজেন রিফুয়েলিং করা হবে।

➤ ২০৭০ সাল নাগাদ জিরো-কার্বন নির্গমন লক্ষ্যমাত্রা পূরণে ভারতের প্রয়োজন 'গ্রিন শিপিং রোডম্যাপ'

২০৩০ সাল নাগাদ ডিকার্বোনাইজেশন লক্ষ্যমাত্রা এবং ২০৭০ সাল নাগাদ জিরো-কার্বন নির্গমন লক্ষ্যমাত্রা পূরণ করতে হলে ভারতের নৌপরিবহন খাতে 'গ্রিন শিপিং রোডম্যাপ' একান্ত প্রয়োজন।

ভারতের নৌপরিবহনমন্ত্রী সর্বানন্দ সনোয়াল বলেন, কার্বনের ব্যবহার হ্রাস করে সুপরিকল্পিত সবুজায়ন এবং সবুজ রূপান্তর নিশ্চিত করতে পরিকল্পনা মাফিক আগোতে হবে। নৌপরিবহন খাতে দূষণের মাত্রা কমিয়ে, নবায়নযোগ্য জ্বালানি এবং গ্রিন হাইড্রোজেনের ব্যবহার বৃদ্ধি করতে হবে। পাশাপাশি প্রযুক্তিগত পরিবর্তনের ওপর গুরুত্বারোপ করতে হবে।

➤ বন্দর অবকাঠামো উন্নয়নে ৬৬২ মিলিয়ন ডলার ব্যয় করবে এমএআরএডি

পোর্ট ইনফ্রাস্ট্রাকচার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রামে (পিআইডিপি) ৬৬২ মিলিয়ন ডলার তহবিল বরাদ্দ করেছে ইউএস ডিপার্টমেন্ট অব ট্রান্সপোর্টেশন'স মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এমএআরএডি)। এ লক্ষ্যে একটি নোটিস অব ফান্ডিং অপরচুনিটি (এনওএফও) ঘোষণা করে এমএআরএডি।

পিআইডিপি প্রোগ্রাম বন্দর আধুনিকীকরণ, নিরাপদ, কার্যকর এবং নির্ভরযোগ্য বন্দর নির্মাণ, সাপ্লাই চেইন জোরদার, শিপিং সময় ও ব্যয় হ্রাস এবং অর্থনৈতিক উন্নয়নে কার্যকর ভূমিকা পালন করবে। উল্লেখ্য, প্রেসিডেন্টের ইনফ্রাস্ট্রাকচার প্যাকেজ পিআইডিপি প্রোগ্রামে বার্ষিক ৪৫০ মিলিয়ন ডলার তহবিল সরবরাহ করে।

সংবাদ সংক্ষেপ

- **ভারতের দীনদয়াল বন্দরে মেগা কনটেইনার টার্মিনাল তৈরির অনুমোদন পেয়েছে ডিপি ওয়ার্ল্ড**

বিল্ড-অপারেট-ট্রান্সফার (বিওটি) ভিত্তিতে দীনদয়াল বন্দরে মেগা কনটেইনার টার্মিনাল সম্প্রসারণ, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের অনুমোদন পেয়েছে ডিপি ওয়ার্ল্ড।

চুক্তির আওতায় পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপের ভিত্তিতে টুনা-টেকরায় একটি মেগা কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ করবে ডিপি ওয়ার্ল্ড। ১,১০০ মিটার লম্বা বার্থযুক্ত অত্যাধুনিক টার্মিনালটি ১৮,০০০ টিইইউ বহনকারী জাহাজ পরিচালনা করতে সক্ষম। টার্মিনালটির ধারণক্ষমতা ২.১৯ মিলিয়ন টিইইউ। উল্লেখ্য, গত বছর বিশ্বব্যাপী কনটেইনার টার্মিনালগুলোতে মোট ৭৯ মিলিয়ন টিইইউ হ্যান্ডেল করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড।

- **কিং আব্দুলআজিজ বন্দরে লজিস্টিক সেন্টার তৈরি করবে ইউনাইটেড ইলেকট্রনিক্স**

দাম্মামের কিং আব্দুলআজিজ বন্দরে লজিস্টিক সেন্টার তৈরি করবে ইউনাইটেড ইলেকট্রনিক্স কোম্পানি (এক্সট্রা)।

লজিস্টিক সেন্টার তৈরির জন্য সৌদি বন্দর কর্তৃপক্ষের সঙ্গে ৯.৩ মিলিয়ন ডলারের বিনিয়োগ চুক্তি স্বাক্ষর করেছে এক্সট্রা। সৌদি বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রেসিডেন্ট ওমর হারিরি এবং এক্সট্রার প্রেসিডেন্ট মোহাম্মদ আব্দুলজব্বার দশ বছর মেয়াদি চুক্তিটিতে স্বাক্ষর করেছেন। ৩২ হাজার বর্গমিটার এলাকাজুড়ে তৈরি লজিস্টিক সেন্টারের গুদাম এবং স্টোরেজ ইয়ার্ডের মাধ্যমে বিভিন্ন ব্র্যান্ডের পণ্য এবং যন্ত্রপাতি আনা-নেওয়া করবে এক্সট্রা।

- **চলতি মাসে বার্থিং শুরু করতে যাচ্ছে ভারতের গভীরতম বন্দর ভিরেন্নম**

চলতি মাস থেকে বার্থিং কার্যক্রম শুরু করবে ভারতের সবচেয়ে গভীর বন্দর ভিরেন্নম।

আদানি পোর্ট কেরালার ভিরেন্নম বন্দরের নির্মাণের দায়িত্বে রয়েছে। কেরালার বন্দরমন্ত্রী জানান, প্রাথমিক পর্যায়ে ২০১৮ সালের সেপ্টেম্বরে ভিরেন্নম বন্দরের বার্থিং কার্যক্রম শুরু হওয়ার কথা থাকলেও নির্মাণকাজ সম্পন্ন না হওয়ায় সেটা সম্ভবপর হয়ে ওঠেনি। আশা করা যাচ্ছে, ২০২৩ সালের ভেতর বন্দরের প্রথম ধাপের কার্যক্রম শুরু হবে। উল্লেখ্য, ভারতের ট্রান্সশিপমেন্টের ৮০ শতাংশ ভিরেন্নম বন্দরে ট্রানজিট করবে।

- **ইউরোপ-এশিয়া রুটে পরিষেবা চালু করছে সৌদি কোম্পানি বাহরি**

ইউরোপ-এশিয়া রুটে নতুন মালবাহী পরিষেবা চালুর করছে সৌদি আরব। এক যৌথ ঘোষণায় এ কথা জানায় সৌদি বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং সৌদি শিপিং জায়ান্ট বাহরি।

নতুন পরিষেবার আওতায় জাহাজগুলো ইউরোপের ব্রেমারহেভেন, এন্টওয়ার্প এবং মন্টোয়ার বন্দর থেকে রওনা করে সৌদির জেদ্দা বন্দর হয়ে ভারতের এন্নোর এবং চীনের তাইচাং এবং সাংহাই বন্দরে পৌঁছবে। নতুন রুটটি বাহরির শিপিং নেটওয়ার্ট কভারেজ বাড়াতে এবং আন্তর্জাতিক সাপ্লাই চেইন শক্তিশালী করতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

এস অ্যান্ড পি এর বিশ্লেষণ অনুযায়ী, সাপ্লায়ারের 'ডেলিভারি টাইম' ২০১৯ এর জুলাই থেকে এখন পর্যন্ত সর্বোত্তম পর্যায়ে আছে এবং মৌসুমি সমুদ্র পরিবহনের ধরনেও স্বাভাবিকীকরণের লক্ষণ দেখা গেছে।

প্রথমবারের মতো সিসিএস প্রক্রিয়ার মাধ্যমে সাগরপৃষ্ঠে কার্বন ডাইঅক্সাইড সংরক্ষণ

কার্বন ক্যাপচার অ্যান্ড স্টোরেজ (সিসিএ) প্রক্রিয়ার মাধ্যমে প্রথমবারের মতো সাগরের তলদেশে কার্বন ডাইঅক্সাইড সংরক্ষণ করেছে গ্রিনস্যান্ড প্রকল্প।

সিসিএ প্রয়োগের লাইসেন্স পাওয়ার পর ২৩টি সংস্থার কনসোর্টিয়াম নিয়ে গঠিত প্রকল্পটি বেলজিয়ামের একটি শিল্পকারখানা থেকে সফলভাবে কার্বন ডাইঅক্সাইড সংগ্রহ করে। সংগৃহীত তরল কার্বন ডাইঅক্সাইড ক্যানিস্টারে ঢুকিয়ে বিশেষভাবে সজ্জিত উপকূলীয় জাহাজ অরোরা স্টর্মে করে ডেনিশ উত্তর সাগরের নিনি ওয়েস্ট তেলক্ষেত্রে নিয়ে যাওয়া হয়। বিশেষ পাম্পিং সিস্টেমের মাধ্যমে কার্বন ডাইঅক্সাইড সাগরতলের ১৮০০ মিটার গভীরে সংরক্ষণ করা হয়।

আশা করা যাচ্ছে, ২০৩০ সাল নাগাদ গ্রিনস্যান্ড প্রকল্প বছরে ৮ মিলিয়ন টন কার্বন ডাইঅক্সাইড সংরক্ষণ করতে পারবে, যা ডেনমার্কের মোট কার্বন নির্গমনের ১৩%।

ইস্পাতের চাহিদা কমায় জাপানের ড্রাই বাল্ক আমদানি ৪% কমেছে

২০২৩ সালের প্রথম প্রান্তিকে জাপানের বাল্ক আমদানির পরিমাণ আগের বছরের তুলনায় ৪% হ্রাস পেয়েছে।

জাপানের ইস্পাত শিল্প লৌহ আকরিক এবং কোক কয়লা আমদানির ওপর নির্ভরশীল, যা দেশটির মোট ড্রাই বাল্ক আমদানির ৪১%। জাপান তার উৎপাদিত ইস্পাতের এক-তৃতীয়াংশ রপ্তানি করে এবং এক-চতুর্থাংশ অভ্যন্তরীণ নির্মাণ কাজে ব্যবহার করে। বিশ্বজুড়ে বিরাজমান অর্থনৈতিক মন্দার কারণে জাপানে ইস্পাতের অভ্যন্তরীণ চাহিদা এবং রপ্তানির পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে। ইস্পাতের উৎপাদন কমে যাওয়ায় গত বছরের তুলনায় এ বছর লৌহ আকরিকের আমদানি ৬% এবং কোক কয়লা আমদানি ৯% কমেছে।

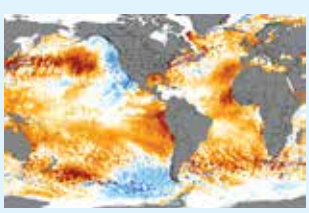
বৈশ্বিক অর্থনীতি পুনরুজ্জীবিত হলে জাপানের বাল্ক আমদানি বাড়বে। তবে জাপানের সবচেয়ে বড় বাণিজ্যিক অংশীদার চীন। চীনের অর্থনীতি চাঙ্গা হলে জাপানসহ এই অঞ্চলের অন্যান্য দেশের অর্থনীতি সচল হবে এবং আমদানি-রপ্তানির চাহিদা বৃদ্ধি পাবে।

তরুণ প্রজন্মের জন্য কেপিআই ওশান কানেক্টসের ব্যতিক্রমী প্রশিক্ষণ প্রোগ্রাম 'গেট ফুয়েলড'

পরবর্তী প্রজন্মকে সামুদ্রিক জ্বালানি ব্যবসায় আগ্রহী করে তুলতে দুই বছর মেয়াদি বৈশ্বিক প্রশিক্ষণ প্রোগাম 'গেট ফুয়েলড' শুরু করছে বিশ্বের শীর্ষস্থানীয় সামুদ্রিক জ্বালানি সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান কেপিআই ওশান কানেক্টস।

প্রোগ্রামে প্রশিক্ষণার্থীদের সামুদ্রিক জ্বালানি বাণিজ্য, সাপ্লাই এবং লজিস্টিকের ওপর সামগ্রিক প্রশিক্ষণ প্রদান এবং সামুদ্রিক-জ্বালানি খাতের শীর্ষস্থানীয় বিশেষজ্ঞদের সাথে কাজের সুযোগ দেওয়া হবে। প্রশিক্ষণার্থীদের ভ্রমণ এবং টিম বিল্ডিং অ্যাক্টিভিটির সুযোগ দেওয়া হবে, যাতে তারা বিশ্বের নানা প্রান্তের সহকর্মীদের সাথে সুসম্পর্ক গড়ে তুলতে পারে। এছাড়া গোটা বিশ্বে ছড়িয়ে থাকা কেপিআই এর ১৬টি অফিসের যেকোনো একটিতে থেকে নানা সংস্কৃতি শেখার এবং নিজস্ব নেটওয়ার্ক তৈরির সুযোগ দেওয়া হবে। সেপ্টেম্বর থেকে প্রোগ্রামটি ডেনিশ মেরিটাইম একাডেমির কোর্সগুলোর সাথে একত্র করে করানো হবে, যার ফলে প্রশিক্ষণার্থীরা শিপিংয়ের ওপর একটি ফাউন্ডেশন ডিগ্রি লাভ করবে।

সমুদ্রপৃষ্ঠের গড় তাপমাত্রা স্মরণকালের সর্বোচ্চ পর্যায়ে পৌঁছেছে



সমুদ্রপৃষ্ঠের গড় তাপমাত্রা বর্তমানে স্মরণকালের সর্বোচ্চ পর্যায়ে পৌঁছেছে। ন্যাশনাল ওশানিক অ্যান্ড অ্যাটমোস্ফরিক অ্যাডমিনিস্ট্রেশনের (এনওএএ) সমুদ্রপৃষ্ঠের গড় তাপমাত্রা সূচকে সম্প্রতি এ তথ্য উঠে আসে।

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের জেরে বিগত কয়েক দশক ধরেই গোটা পৃথিবী উত্তপ্ত হয়ে উঠছে। বায়ুমণ্ডলের অতিরিক্ত তাপমাত্রার সিংহভাগ শোষণ করছে সাগর-মহাসাগরগুলো। যার ফলে বৈশ্বিক উষ্ণায়নের সঙ্গে পাল্লা দিয়ে বাড়ছে সমুদ্রপৃষ্ঠের গড় তাপমাত্রা। বছরের এই সময়ে সাধারণত যেই গড় তাপমাত্রা বিরাজ করে বর্তমানে সমুদ্রপৃষ্ঠের ওপরিভাগের তাপমাত্রা তার চেয়ে অন্তত এক ডিগ্রি ফারেনহাইট বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রশান্ত মহাসাগরের পূর্বাঞ্চলে দীর্ঘ তিন বছর ধরে 'লা নিনা' বিরাজ করছে। লা নিনার মতো শীতল আবহাওয়া বিরাজ করা সত্ত্বেও তাপমাত্রার বৃদ্ধি উষ্ণায়ন পরিস্থিতির ভয়াবহতাকে আরও প্রকট করে তুলেছে। আশঙ্কা করা যাচ্ছে যে, চলতি বছরের শেষে প্রশান্ত মহাসাগরে এল নিনো আবহাওয়া বিরাজ করলে গড় তাপমাত্রা আরও বাড়তে পারে।

চার দশকের উষ্ণতা বৃদ্ধির ধরন পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে ২০২২ সালে একটি গবেষণা প্রকাশ করে অ্যাডভান্সেস ইন অ্যাটমোস্ফরিক সায়েন্সেস। গবেষণায় দেখা যায়, সমুদ্রপৃষ্ঠের ওপরের ২ হাজার মিটারে তাপমাত্রা ব্যাপক বৃদ্ধি পেয়েছে, যা ২০২২ সালে সর্বোচ্চ পর্যায়ে পৌঁছে গিয়েছিল। তবে এনওএএ এর সাম্প্রতিক তথ্য এটাই প্রমাণ করে যে, সমুদ্রপৃষ্ঠের ওপরিভাগে তাপমাত্রা বৃদ্ধি অব্যাহত রয়েছে এবং ক্রমান্বয়ে বাড়ছে।

কার্বন ডাইঅক্সাইড এবং অন্যান্য গ্রিনহাউস গ্যাসের নির্গমন দ্রুত এবং ব্যাপক আকারে কমাতে না পারলে তাপমাত্রা নিয়ন্ত্রণে রাখা কষ্টকর হয়ে যাবে। তবে শিপিং খাত অনেক বেশি কার্বননির্ভর। সেসঙ্গে পরিবেশবান্ধব বিকল্প জ্বালানি ও প্রযুক্তি অপ্রতুল এবং ব্যয়বহুল হওয়ায় দ্রুত অধিক মাত্রায় কার্বন ব্যবহার কমানো প্রায় অসম্ভব।

সামুদ্রিক নিরাপত্তা জোরদারে নতুন নীতি ও কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করেছে ইইউ

ক্রমবর্ধমান ভূরাজনৈতিক প্রতিযোগিতা, প্রযুক্তি এবং পরিবেশগত হুমকি থেকে সমুদ্রসীমাকে সুরক্ষিত রাখতে নতুন নীতি এবং কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করেছে ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ)।

২০১৪ সালে 'ইইউ মেরিটাইম সিকিউরিটি স্ট্র্যাটেজি' প্রণয়নের পর থেকে সামুদ্রিক নিরাপত্তার হুমকি এবং প্রতিবন্ধকতা কয়েক গুণ বেড়েছে। জলদস্যুতা, সশস্ত্র ডাকাতি, মানব পাচার, অভিবাসী, অস্ত্র ও মাদক চোরাচালান এবং সন্ত্রাসবাদের মতো অবৈধ কার্যক্রম দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। এছাড়া রাশিয়া-ইউক্রেন দ্বন্দ্বের জেরে সাম্প্রতিক সময়ে প্রভাবিত হচ্ছে আঞ্চলিক নিরাপত্তা। এসব কিছু মোকবিলায় ইইউ মেরিটাইম সিকিউরিটি স্ট্র্যাটেজি হালনাগাদ করতেই নতুন নীতি ও কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে।

ইইউ কমিশনার ভিরগিনিয়ুস সিনক্যাভিচুস জানান, সামুদ্রিক নিরাপত্তার ওপর জলবায়ু পরিবর্তন এবং পরিবেশগত ক্ষয়ক্ষতির প্রভাব মোকবিলা করতে নতুন নীতিমালা এবং কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ করা হবে। এছাড়া সামুদ্রিক নজরদারি জোরদার করতে আধুনিক এবং শক্তিশালী যন্ত্রপাতির ব্যবহার, সাইবার ও হাইব্রিড হুমকি মোকবিলায় প্রতিরক্ষা ব্যবস্থা বৃদ্ধি এবং গুরুত্বপূর্ণ সামুদ্রিক অবকাঠামোর সুরক্ষা আরও শক্তিশালী করা হবে।

নতুন স্ট্র্যাটেজি অনুযায়ী, ইইউ পর্যায়ে নৌ মহড়ার আয়োজন, ইউরোপজুড়ে কোস্ট গার্ডের কার্যক্রম বৃদ্ধি, ইইউ বন্দরগুলোতে সিকিউরিটি ইন্সপেকশন জোরদার করা হবে। সেসঙ্গে উপকূল এবং সমুদ্রতীরবর্তী এলাকায় টহল জাহাজের নজরদারি জোরদার, পারস্পরিক তথ্য আদান-প্রদান বৃদ্ধি এবং ইইউ-ন্যাটো সহযোগিতাকে আরও শক্তিশালী করা হবে। এছাড়া সাইবার এবং অন্যান্য হামলা থেকে জাহাজ ও গুরুত্বপূর্ণ সামুদ্রিক স্থাপনাগুলোকে সুরক্ষিত রাখতে নিয়মিত নৌ মহড়া আয়োজনের পরিকল্পনা করা হয়েছে।

নতুন স্ট্র্যাটেজিটি বর্তমানে ইইউ কাউন্সিলের অনুমোদনের অপেক্ষায় রয়েছে। অন্যদিকে সদস্য রাষ্ট্রগুলোকে নতুন কর্মকৌশল অনুমোদন ও বাস্তবায়নের আহ্বান জানাচ্ছে ইইউ কমিশন।

শিপিং খাতে গ্রিনহাউস গ্যাস নির্গমন হ্রাসের পরিকল্পনা সংশোধন করছে আইওএম

সমুদ্র পরিবহন খাতে গ্রিনহাউস গ্যাস নির্গমন কমাতে '২০২৩ আইওএম স্ট্র্যাটেজির' খসড়া তৈরি করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)। বিগত ২০-২৪ মার্চ খসড়া পরিকল্পনা সংশোধন করতে আইএমও এর ৮০টি সদস্য দেশের প্রায় ৭৫০ জন নিবন্ধিত অংশগ্রহণকারী একত্র হন।

অংশগ্রহণকারীরা আইএমও জাহাজের জ্বালানি তেল খরচ সংক্রান্ত 'ডেটা কালেকশন সিস্টেম (ডিসিএস)' এর সম্ভাব্য সংশোধন বিষয়ক প্রস্তাবনা নিয়ে আলোচনা করেন। সেসঙ্গে পরিবহন সংক্রান্ত তথ্য অন্তর্ভুক্তিকরণ এবং ডিসিএসতে উল্লেখিত তথ্যের যথার্থতা বৃদ্ধির বিষয়ে গুরুত্বারোপ করেন। আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা প্রস্তাবিত খসড়া সংশোধনের ক্ষেত্রে বায়ুদূষণ এবং জ্বালানি সক্ষমতার বিষয়টি বিবেচনা করার পরামর্শ দেন।

চলতি বছর ৩-৭ জুলাই অনুষ্ঠেয় ৮০তম অধিবেশনে সংশোধিত স্ট্র্যাটেজিটি আইএমও এর সিদ্ধান্ত গ্রহণকারী সংস্থা মেরিন ইনভায়রনমেন্ট প্রোটেকশন কমিটি দ্বারা গৃহীত হবে।

আগস্টের পর বিশ্বব্যাপী দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে কনটেইনার ভাড়া ২৪% কমেছে

২০২২ সালের আগস্টে দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে মালবাহী কনটেইনারের ভাড়া সর্বোচ্চ পর্যায়ে পৌঁছেছিল। আগস্টের পর থেকে বিশ্বব্যাপী দীর্ঘমেয়াদি চুক্তিতে মালবাহী কনটেইনারের ভাড়া ২৪% হ্রাস পেয়েছে।

টানা সাত মাস ভাড়ায় এই দরপতন পরিলক্ষিত হচ্ছে। জেনেটার মাসিক শিপিং ইনডেক্স অনুযায়ী, জানুয়ারিতে ১৩.৩%, ফেব্রুয়ারিতে ১% এবং মার্চ মাসে সর্বনিম্ন ০.৫% দরপতন পরিলক্ষিত হয়েছে। তবে মার্চে দরপতনের হার কমায় আশাবাদী নন বলে জানান জেনেটার সিইও প্যাট্রিক বেরগ্লুন্ড। তার মতে, নতুন কোনো বৈধ চুক্তি না হওয়ায় দরপতনের হারে এই পরিবর্তন এসেছে।

এদিকে ইউরোপে দরপত্রের মৌসুম ইতিমধ্যে অতিবাহিত হয়ে যাওয়ায় শিগগির কনটেইনার ভাড়া বাড়ার সম্ভাবনা বেশ ক্ষীণ। এছাড়া বর্তমানের অনিশ্চিত বাজার, সামষ্টিক অর্থনৈতিক এবং ভূরাজনৈতিক দোলাচল এবং চাহিদা হ্রাস পাওয়ায় আগামী দিনগুলোতেও দরপতন অব্যাহত থাকবে বলে আশঙ্কা প্রকাশ করেছে জেনেটা।

শিপিং খাতে ডিজিটাইজেশন এবং ডিজিটালাইজেশনের ব্যবধান কমাতে হবে

বর্তমান ডিজিটালাইজেশনের যুগে ডিজিটাল যন্ত্রপাতি ও প্রযুক্তির সর্বোচ্চ সুবিধা নিতে হলে এবং প্রতিদ্বন্দ্বিতায় টিকে থাকতে হলে সমুদ্র পরিবহন খাতে ডিজিটাইজেশন এবং ডিজিটালাইজেশনের ব্যবধান কমানো উচিত বলে মনে করেন ওশান টেকনোলজিস গ্রুপের (ওটিজি) সিইও থমাস জানজিঙ্গার।

জানজিঙ্গারের মতে, ব্যবসাপ্রতিষ্ঠানগুলোকে নিজেদের অ্যানালগ তথ্য ডিজিটাইজ করতে হবে। যোগাযোগ বৃদ্ধি এবং অ্যাপ্লিকেশন প্রোগ্রাম ইন্টারফেসেস (এপিআই) এর বিস্তারের কারণে পূর্বের বৈসাদৃশ্যপূর্ণ তথ্যের মধ্যে বর্তমানে সহজেই সংযোগ স্থাপন করা যাচ্ছে। তাই কেউ যদি নিজের তথ্য ডিজিটালি হালনাগাদ না করে তবে অন্যরা সে সুযোগ লুফে নেবে এবং সেই ব্যক্তির ব্যবসায় আর্থিক ক্ষতির পাশাপাশি সম্মানহানি ঘটবে।

এছাড়া বর্তমানে ভোক্তা এবং বিনিয়োগকারীরা ডিকার্বনাইজেশনসহ এনভায়রনমেন্ট, সোশ্যাল এবং গভর্ন্যান্সের (ইএসজি)

সংবাদ সংক্ষেপ

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুটে যাত্রা শুরু করছে মায়েরস্কের নতুন নেটওয়ার্ক

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুটে নতুন নেটওয়ার্ক চালু করছে ডেনিশ কোম্পানি মায়েরস্ক। মায়েরস্কের ১৬টি জাহাজ দ্য গ্রেটার অস্ট্রেলিয়া কানেক্ট (জিএসি), দ্য ইস্টার্ন অস্ট্রেলিয়া কানেক্ট (ইএসি) এবং দ্য ওয়েস্টার্ন অস্ট্রেলিয়া কানেক্ট (ডব্লিউএসি) এই তিনটি পরিষেবা প্রদান করবে। সংশোধিত নেটওয়ার্কটি অস্ট্রেলিয়ার প্রধান পাঁচটি বন্দর অ্যাডিলেড, ব্রিসবেন, ফ্রিম্যান্টল, মেলবোর্ন এবং সিডনিকে মালয়েশিয়ার তানজুং পেলেপাস এবং সিঙ্গাপুরের বন্দরগুলোর মাধ্যমে গোটা বিশ্বের সাথে সংযুক্ত করবে।

দুটি পৃথক রুটে কার্যক্রম বাড়াচ্ছে জিম

দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুট এবং এশিয়া-ইউএস ইস্ট কোস্ট রুটে কার্যক্রম বাড়াচ্ছে জিম ইন্টিগ্রেটেড শিপিং সার্ভিসেস (জিম)।

সম্প্রতি এশিয়া মহাদেশ-ইউএস ইস্ট কোস্ট রুটে সেবা প্রদানকারী জেডএক্সবি সার্ভিসে বড় ধরনের পুনর্গঠনের ঘোষণা দিয়েছে জিম। দ্রুততম সময়ে সংযোগ স্থাপন করতে এই রুটে বেশকিছু পরিবর্তন আনা হয়েছে। অন্যদিকে দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া-অস্ট্রেলিয়া রুটের গুরুত্বপূর্ণ বন্দরগুলোর মধ্যে সংযোগ স্থাপন করতে থাইল্যান্ড ফ্রিম্যান্টল এক্সপ্রেস (টিএফএক্স) চালু করেছে জিম।

বিশ্বের প্রথম লিকুইড হাইড্রোজেনচালিত স্বয়ংক্রিয় জাহাজ নির্মাণে ৩.৮ মিলিয়ন ইউরো ব্যয় করবে যুক্তরাজ্য

বিশ্বের প্রথম লিকুইড হাইড্রোজেনচালিত স্বয়ংক্রিয় জাহাজ নির্মাণে একটি কনসোর্টিয়ামকে ৩.৮ মিলিয়ন ইউরো প্রদান করেছে যুক্তরাজ্য সরকার।

পোর্ট অব অ্যাবারডিন, জিরো ইমিশনস মেরিটাইম টেকনোলজিস, ইউনিভার্সিটি অব সাউদাম্পটন, ন্যাশ মেরিটাইম, ট্রিডেন্ট মেরিন ইলেকট্রনিক্যাল, অ্যান্ড কম্পোজিট ম্যানুফ্যাকচারার অ্যান্ড ডিজাইন 'হাইড্রোজেন ইনোভেশন-ফিউচার ইনোভেশন অ্যান্ড ভেসেল ইভ্যালুয়েশন অ্যান্ড ডেমনস্ট্রেশন' (হাই-ফাইভড) কনসোর্টিয়ামের সদস্য। কনসোর্টিয়ামের সদস্যরা মিলিতভাবে লিকুইড হাইড্রোজেনচালিত এমন একটি স্বয়ংক্রিয় জাহাজ এবং বান্ধারিং ইনফ্রাস্ট্রাকচার নির্মাণ করতে যাচ্ছে, যেটা সামুদ্রিক শিল্পে কার্বন ব্যবহার বন্ধে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

ভ্যাঙ্কুবার বন্দরে নতুন টার্মিনাল নির্মাণের কাজে অগ্রগতি

ভ্যাঙ্কুবার বন্দরের রবার্টস ব্যাংক টার্মিনাল ২ প্রকল্পটি অনুমোদিত করেছেন কানাডার পরিবেশ ও জলবায়ু পরিবর্তনমন্ত্রী স্টিভেন গিলবু।

প্রকল্পটি মৎস্যসম্পদ, মাছের আবাসস্থল, লবণাক্ততা এবং স্থানীয় আদিবাসী গোষ্ঠীদের ওপর কোনো ধরনের নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে না। পরিবেশবান্ধব উপায়ে প্রকল্প পরিচালনার বিষয়টি নিশ্চিত করার পরই সরকারি অনুমোদন পাওয়া গেছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে কানাডার ওয়েস্ট কোস্ট কনটেইনার টার্মিনালের ধারণক্ষমতা ৩০ শতাংশ বৃদ্ধি পাবে, যা দেশটির ক্রমবর্ধমান বাণিজ্যিক চাহিদা মিটিয়ে অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি অর্জনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

সংবাদ সংকেত

- খলিফা বন্দর, হামাদ এবং শুওয়াইখ/শুয়াইবা বন্দরের মধ্যে নতুন পরিষেবা চালু করেছে আবু ধাবি পোর্টস গ্রুপ। পরিষেবাটি কাতার-কুয়েতের মধ্যকার বাণিজ্যিক ও লজিস্টিক সংযোগ বৃদ্ধি এবং ব্যবসার উন্নয়নে সহায়তা করবে।
- সিঙ্গাপুরের কেপেল শিপইয়ার্ডে গ্রিসের প্রথম ফ্লোটিং স্টোরেজ রিগ্যাসিফিকেশন ইউনিট (এফএসআরইউ) 'আলেকজান্দ্রোপোলি' তৈরির কাজ শুরু হয়েছে। গ্যাসলগ কোম্পানির ডিএনভি শ্রেণিভুক্ত এলএনজিসি চেলসিকে আলেকজান্দ্রোপোলিতে রূপান্তরিত করা হচ্ছে।
- তরলীকৃত কার্বন ডাইঅক্সাইড পরিবহনের জন্য একটি পরীক্ষামূলক জাহাজ চালু করেছে মিৎসুবিশি শিপবিল্ডিং। কার্বন ক্যাপচার অ্যান্ড স্টোরেজ প্রকল্পে ব্যবহৃত ২৩৬ ফুট লম্বা জাহাজটির ধারণক্ষমতা ১৪৫০ ঘন মিটার।
- আফ্রিকায় নিরবচ্ছিন্ন বিনিয়োগ শক্তিশালী করতে আফ্রিকা গ্লোবাল লজিস্টিক (এজিএল) ব্র্যান্ড চালু করেছে এমএসসি। এক শতাব্দীর বেশি সময় ধরে ৪৯টি দেশে কার্যক্রম পরিচালনা করা এজিএল পূর্বে বোলোরে আফ্রিকা নামে পরিচিত ছিল।
- ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে রাশিয়া থেকে নতুন অর্ডার নেওয়া বন্ধ ঘোষণা করেছে ফিনিশ কোম্পানি কোনক্রেনস। সম্প্রতি ২০১৯ সালে নেওয়া সর্বশেষ রুশ অর্ডারের ক্রেন সরবরাহ শুরু করেছে প্রতিষ্ঠানটি।
- এলআর২ আফ্রামাক্স প্রোডাক্ট/ক্রুড অয়েল ট্যাংকারের জন্য সম্প্রতি চায়না শিপবিল্ডিং ট্রেডিং কোম্পানি লিমিটেড এবং সাংহাই ওয়াইগাওকিয়াও শিপবিল্ডিং কোম্পানি লিমিটেডের সঙ্গে একটি জাহাজ নির্মাণ চুক্তি স্বাক্ষর করেছে গ্রিক শিপিং কোম্পানি পারফরম্যান্স।
- ২০২২ সালে ৯০.৯ মিলিয়ন টিইইউ পরিচালনা করেছে পিএসএ ইন্টারন্যাশনাল, যা ২০২১ সালের তুলনায় ০.৭% কম। গত বছর সিঙ্গাপুরের থ্রোপুট ৩৭ মিলিয়ন এবং সিঙ্গাপুরে বাইরে পিএসএস এর অন্যান্য টার্মিনালের থ্রোপুট ছিল ৫৩.৯ মিলিয়ন টিইইউ।
- তিন বছর পর দেশীয় প্রমোদতরীর জন্য প্রথমবার সাংহাই বন্দর পুনরায় চালু করেছে চীন। করোনা-পরবর্তী সময়ে ক্রুজ ইন্ডাস্ট্রিকে চাঙ্গা করতে আবারও প্রমোদতরীর কার্যক্রম শুরু করতে চায় চীন।
- রাষ্ট্রীয় মালিকানাধীন চীনা কোম্পানি জেডপিএমসি এর তৈরি ক্রেন পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে দেখবে দক্ষিণ কোরিয়া। যুক্তরাষ্ট্র চীনের বিরুদ্ধে গুপ্তচরবৃত্তির অভিযোগ আনায় নিজেদের সাইবার নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে এ সিদ্ধান্ত নিয়েছে কোরিয়া।
- গ্রিন অ্যামোনিয়া আমদানির লক্ষ্যে লিভারপুল বন্দরে একটি ওপেন অ্যাক্সেস ইমপোর্ট টার্মিনাল তৈরির ঘোষণা দিয়েছে স্ট্যানলো টার্মিনালস লিমিটেড। নির্মিতব্য টার্মিনালটি বার্ষিক এক মিলিয়ন টনের বেশি গ্রিন অ্যামোনিয়া আমদানি এবং সংরক্ষণ করতে সক্ষম।
- সিঙ্গাপুরে নতুন শিপইয়ার্ড চালু করেছে স্ট্র্যাটেজিক মেরিন। শিপইয়ার্ডটিতে ৫০০০ডেডওয়েট টনেজের একটি ড্রাই ডক (১০৫ মি লম্বা, ১৮.৫ মি চওড়া এবং ৮ মি গভীর) এবং ৬০০০ হাজার ডেডওয়েট টনেজের একটি স্লিপওয়ে রয়েছে।

ওপর গুরুত্ব দেওয়ায় ব্যবসায়ীদের অবশ্যই তথ্য-উপাত্তের মাধ্যমে নিজেদের ইতিবাচক কার্যক্রম এবং ব্যবসার পজিটিভ ইমেজ তুলে ধরা উচিত বলে মনে করেন তিনি।

নিরাপদে লিথিয়াম-আয়ন ব্যাটারি পরিবহনের জন্য তৈরি হচ্ছে নির্দেশিকা

কার্বনের পরিবেশবান্ধব বিকল্প হিসেবে মানুষ বর্তমানে ইলেকট্রনিক্স পণ্যকে বেছে নিচ্ছে। যার ফলে সমুদ্রপথে তথা কনটেইনারে লিথিয়াম-আয়ন ব্যাটারি পরিবহনের পরিমাণ বেড়েছে।

এই ধরনের ব্যাটারি পরিবহনের ক্ষেত্রে অগ্নিসংযোগসহ বেশকিছু ঝুঁকি থাকে। সমুদ্র পরিবহনের প্রতিটি ধাপে নিরাপদে লিথিয়াম-আয়ন ব্যাটারি বহনের জন্য অংশীদারদের সাথে মিলিতভাবে 'লিথিয়াম-আয়ন ব্যাটারিজ ইন কনটেইনারস গাইডলাইনস (১০১.এ)' তৈরি করছে কার্গো ইন্সিডেন্ট নোটিফিকেশন সিস্টেম নেটওয়ার্ক। এর পাশপাশি রেগুলেটরি কমপ্লায়েন্স চেকলিস্ট; রিস্ক ম্যানেজমেন্ট অ্যান্ড ইমার্জেন্সি রেসপন্স এবং প্রশিক্ষণ ও শিক্ষামূলক সচেতনতা সংক্রান্ত আরও তিনটি নথি প্রকাশ করা হবে।

অগ্নিকাণ্ডের ঝুঁকি এড়াতে শিপিং কোম্পানিগুলো পরিবহনের সময় ব্যাটারির চার্জ নিয়ন্ত্রণ করে থাকে। ৫০% বা তার চেয়ে (৩০% হলে সবচেয়ে ভালো হয়) কম চার্জের ব্যাটারি বহন করা হয় এবং বহনের সময় চার্জ দেওয়ার কোনো সুযোগ থাকে না।

বিতর্কিত চাগোস দ্বীপপুঞ্জের বড় সমস্যা অবৈধভাবে মাছ শিকার

ভারত সাগরে অবস্থিত বিতর্কিত চাগোস দ্বীপপুঞ্জ অবৈধভাবে মৎস্য শিকারিদের অভয়ারণ্যে পরিণত হয়েছে। অতিমাত্রায় মাছ শিকারের কারণে হুমকির মুখে পড়েছে দ্বীপপুঞ্জের মৎস্যসম্পদ।

চাগোস দ্বীপপুঞ্জের মালিকানা নিয়ে মরিশাসের সঙ্গে ব্রিটেনের দ্বন্দ্ব চললেও প্রকৃতপক্ষে ব্রিটিশ সরকারই এর প্রশাসনিক দায়িত্ব পালন করছে। ভাড়া করা উপকূলীয় জাহাজ 'গ্র্যাম্পিয়ান এন্ডুরেন্স' দিয়ে টেক্সাসের সমান বিশাল এলাকা টহল দেয় স্থানীয় ব্রিটিশ প্রশাসন। স্থানীয় প্রশাসনের তথ্যমতে, বিগত দুই বছরে অবৈধ মাছ শিকারিদের আনাগোনা অনেক বেড়েছে। যার ফলে হাঙ্গরসহ আরও বেশ কয়েক প্রজাতির মাছ উল্লেখযোগ্য হারে হ্রাস পেয়েছে।

অবৈধ মাছ ধরা ঠেকাতে স্থানীয় ব্রিটিশ প্রশাসনকে সাহায্য করছে রয়েল নেভি। সম্প্রতি গ্র্যাম্পিয়ান এন্ডুরেন্সের কাজে সহযোগিতা করতে এই এলাকায় টহলদারি করে রয়েল নেভির টহল জাহাজ এইচএমএস টামার।

কোরিয়ান বন্দরে স্থাপিত হবে প্রথম স্বয়ংক্রিয় হাই-বে স্টোরেজ সিস্টেম

বুসান বন্দরে বাণিজ্যিকভাবে প্রথম স্বয়ংক্রিয় হাই-বে স্টোরেজ সিস্টেম প্রতিস্থাপনের পরিকল্পনা করছে দক্ষিণ কোরিয়া।

বন্দরের উৎপাদনশীলতা বাড়াতে স্টোরেজ সিস্টেমটি তৈরি করা হয়েছে। সিস্টেমটিকে বর্তমানে প্রচলিত ট্রাকগুলোর সাথে রেট্রোফিট হিসেবে একত্র করা হবে, যা বন্দরের স্টোরেজের খালি জায়গায় কার্যক্রম পরিচালনা করবে। সিস্টেমটি সম্পূর্ণ স্বয়ংক্রিয়ভাবে কাজ করে এবং যেকোনো সময় চাইলেই যেকোনো কনটেইনারে সরাসরি এক্সেস দিতে পারে।

২০২১ সালে দুবাইয়ের জাবেল আলি টার্মিনালে এই সিস্টেমটি প্রথম পরীক্ষামূলকভাবে প্রয়োগ করা হয়। তখন সিস্টেমটির ধারণক্ষমতা ছিল ৮০০ টিইইউ। সিস্টেমটি কনটেইনার বহনের নিরাপত্তা এবং উৎপাদনশীলতা ব্যাপকভাবে বাড়িয়ে দিতে সক্ষম। বাণিজ্যিকভাবে সিস্টেমটি কাজ শুরু করলে ট্রাকের পরিষেবা প্রদানের সময় ২০% বৃদ্ধি পাবে।

পরিচালন দক্ষতা বাড়ালে শিপিং খাতে সাশ্রয় হবে ৫০ বিলিয়ন ডলার

২০৫০ সাল নাগাদ ডিকার্বনাইজেশন নিশ্চিত করতে সমুদ্র পরিবহন শিল্প একটি বড় ধরনের পরিবর্তনের মধ্য দিয়ে যাচ্ছে। গ্লোবাল মেরিটাইম ফোরামের (জিএমএফ) তথ্য অনুযায়ী, চারটি পদক্ষেপ গ্রহণের মাধ্যমে অপারেশনাল এফিসিয়েন্সি বা পরিচালন দক্ষতা বৃদ্ধি করলে কার্বন ব্যবহার কমানোর পাশাপাশি সমুদ্র পরিবহন শিল্পে বার্ষিক ৫০ বিলিয়ন ডলার সাশ্রয় করা সম্ভব।

সমুদ্র পরিবহন শিল্পে কার্বন নির্গমন সম্পূর্ণরূপে কমাতে হলে জিরো-ইমিশন ফুয়েল (জেডইএফ) বা পরিবেশবান্ধব জ্বালানি এবং প্রযুক্তির ব্যবহার অপরিহার্য। বর্তমানে এসব জ্বালানি এবং প্রযুক্তি বাণিজ্যিকভাবে সহজলভ্য এবং সাশ্রয়ী নয়। পরিবেশবান্ধব জ্বালানি এবং প্রযুক্তি সাশ্রয়ী হওয়ার আগে বিকল্প হিসেবে স্বল্পমেয়াদি কিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে। জিএমএফের গবেষণা অনুযায়ী পদক্ষেপগুলো হলো, সুষ্ঠুভাবে পারফরম্যান্স ডেটার স্বচ্ছতা এবং মান নির্ধারণ; কাজের গতি এবং পরিমাণ বাড়াতে প্রচলিত কর্মপদ্ধতির মানোন্নয়ন এবং নতুন নতুন কর্মপদ্ধতি উদ্ভাবন; চুক্তিতে ভার্চুয়াল অ্যারাইভাল ক্লজের অন্তর্ভুক্তিকে উৎসাহিত করা (অর্থাৎ কোনো কারণে ডিসচার্জ পোর্টে দেরি হলে জাহাজের গতিতে সামঞ্জস্য এনে নির্ধারিত সময়ে ডিসচার্জ বা লোডিং পোর্টে প্রবেশের অনুমতি থাকতে হবে)। এবং সবশেষে নতুন ধরনের ব্যবসা চালু করতে নিয়ম-নীতি প্রণয়নের মাধ্যমে সমুদ্র পরিবহন শিল্পের কার্যক্ষমতা বৃদ্ধি।

এই চারটি পদক্ষেপ গ্রহণ করে পরিচালন দক্ষতা বৃদ্ধি করলে জাহাজের জ্বালানি, খরচ এবং সময় বাঁচানো যাবে। যার ফলে বছরে জাহাজ এবং নৌবহরের জ্বালানি খরচের ২০% পর্যন্ত অর্থাৎ বর্তমান বাজারমূল্যে ৫০ বিলিয়ন ডলার কমানো সম্ভব। সেসঙ্গে জাহাজ শিল্পে বার্ষিক ২০০ মিলিয়ন টন কার্বন নির্গমন হ্রাস পাবে।

বন্দর পরিচিতি

সিয়াটল ও টাকোমা বন্দর

সিয়াটল ও টাকোমা বন্দর দুটি সম্মিলিতভাবে যুক্তরাষ্ট্রের সমুদ্র বাণিজ্যের অন্যতম প্রধান গেটওয়ে। দুটি পৃথক বন্দর হলেও তাদের টার্মিনালগুলো পরিচালিত হয় একক সত্তার অধীনে। ২০১৪ সালের ৭ অক্টোবর সিয়াটল ও টাকোমা বন্দর কর্তৃপক্ষ এ বিষয়ক একটি চুক্তিতে পৌঁছে। অবশ্য এক্ষেত্রে কোনো একীভূতকরণের পথে হাঁটেনি তারা। অর্থাৎ সিয়াটল ও টাকোমা দুটি স্বতন্ত্র বন্দর হলেও তাদের কার্যক্রম পরিচালিত হচ্ছে একটি কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে।

২০২২ সালে সিয়াটল-টাকোমা বন্দর ব্যবস্থায় মোট হ্যান্ডলিং হয়েছে ৭ হাজার কোটি ডলারের পণ্য। এ সময়ে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে মোট ৩৩ লাখ ৮৪ হাজার ১৮ টিইইউ, মোট টনেজের ভিত্তিতে যা ২ কোটি ৩০ লাখ ৪৩ হাজার ৯৬৬ টন। আর নন-কনটেইনারাইজড কার্গোর মধ্যে ব্রেক বাল্ক হ্যান্ডলিং হয়েছে ৪ লাখ ৭৮ হাজার ৪৫৫ টন, মোলাসেস ৩১ হাজার ৭৬৯ টন, লিকুইড বাল্ক ৭ লাখ ৮ হাজার ৬১৯ টন আর অটোমোবাইল ১ লাখ ৭২ হাজার ৯৭৯ ইউনিট। আলোচ্য সময়ে বন্দরটি দুটিতে মোট ১ হাজার ৭২৯টি জাহাজ পোর্ট কল দিয়েছে, যাদের মধ্যে ৯২৭টি কনটেইনার জাহাজ, ২৯৪টি লিকুইড বাল্ক ক্যারিয়ার, ২৫২টি বার্জ, ২৩৮টি রো-রো জাহাজ ও ১৮টি অন্যান্য ধরনের জাহাজ।

বর্তমানে সিয়াটল ও টাকোমা বন্দর দুটির পরিচালনাকারী কর্তৃপক্ষ হিসেবে রয়েছে নর্থওয়েস্ট সিপোর্ট অ্যালায়েন্স (এনডব্লিউএসএ)। বন্দর দুটিতে ৫৮ হাজারের বেশি মানুষের কর্মসংস্থান হয়েছে। ওয়াশিংটন রাজ্য সরকারের বার্ষিক অর্থনীতিতে বন্দর দুটির অবদান প্রায় ১ হাজার ২৫০ কোটি ডলার।

২০২২ সালে লয়েড'স লিস্টের শীর্ষ ১০০ কনটেইনার বন্দরের তালিকায় এই সমন্বিত বন্দর ব্যবস্থার অবস্থান ৪৮তম। ২০২১ সালের কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের পরিসংখ্যানের ওপর ভিত্তি করে বন্দর দুটি পাঁচ ধাপ এগিয়েছে। ২০২১ সালে বন্দর দুটি দিয়ে মোট কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ৩৭ লাখ ৩৬ হাজার ২০৬ টিইইউ, ২০২০ সালের ৩৩ লাখ ২০ হাজার ৩৭৯ টিইইউর তুলনায় যা ১২ দশমিক ৫ শতাংশ বেশি। অবশ্য ২০২২ সালে বন্দর দুটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিং কমেছে ৯ দশমিক ৪৩ শতাংশ।

সিয়াটল বন্দরের অবস্থান যুক্তরাষ্ট্রের ওয়াশিংটন অঙ্গরাজ্যের সিয়াটলে। ১৯১১ সালের ৫ সেপ্টেম্বর ওয়াশিংটনের কিং কাউন্টির ভোটারদের অনুমোদনের মাধ্যমে এর যাত্রা হয়। বন্দরটি পোর্ট ডিস্ট্রিক্ট অ্যাক্টের মাধ্যমে অনুমোদিত হয়। এর সার্বিক ব্যবস্থাপনার দায়িত্বে রয়েছে পাঁচ সদস্যবিশিষ্ট পোর্ট কমিশন। এই সদস্যরা প্রতি চার বছর মেয়াদের জন্য নির্বাচিত হন। অবশ্য কমিশনের সদস্য সংখ্যা ও তাদের মেয়াদ এর আগে বিভিন্ন সময় পরিবর্তন হতে দেখা গেছে।

যুক্তরাষ্ট্রের পশ্চিম উপকূলের অন্যতম বৃহৎ কনটেইনার টার্মিনাল রয়েছে সিয়াটলে। উত্তর-পশ্চিম প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের অর্থনীতির অন্যতম চালিকাশক্তি এই বন্দর।

ওয়াশিংটনের পিয়ার্স কাউন্টির টাকোমা শহরে টাকোমা বন্দরটির অবস্থান। ১৯১৮ সালের ৫ নভেম্বর কাউন্টির নাগরিকরা বন্দরটি স্থাপনের অনুমোদন দেন। ১৯২১ সালে বন্দরটিতে প্রথম জাহাজ ভেড়ে দ্য এডমোর। ২০১৫ সালে সিয়াটল বন্দরের সঙ্গে টাকোমা বন্দরের কার্যক্রমও পরিচালনার দায়িত্ব পায় নর্থওয়েস্ট সিপোর্ট অ্যালায়েন্স।

সিয়াটল ও টাকোমা বন্দরে মোট টার্মিনাল রয়েছে নয়টি। এগুলো হলো টার্মিনাল এইটিন, টার্মিনাল থার্টি, টার্মিনাল ফাইভ, হাস্কি টার্মিনাল, পিয়ার্স কাউন্টি টার্মিনাল, টার্মিনাল সেভেন, টিওটিই মেরিটাইম আলাস্কা টার্মিনাল, ওয়াশিংটন ইউনাইটেড টার্মিনালস ও ওয়েস্ট সিটকাম টার্মিনাল।

সাম্প্রতিক বছরগুলোয় হাস্কি টার্মিনালে ব্যাপক সংস্কার কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে। টাকোমা বন্দরের বার্থগুলোর কার্যক্রম জোরদার করতে ২৫ কোটি ডলারের বেশি ব্যয় করা হয়েছে। সেখানে আটটি সুপার পোস্ট প্যানাম্যাক্স ক্রেন যুক্ত করা হয়েছে। এদিকে সিয়াটল হারবারে আন্তর্জাতিক কার্গো পরিবহন কার্যক্রমকে গতিশীল করার জন্য আরেকটি প্রকল্প বর্তমানে চলমান।

গ্লোবাল কনফারেন্স অব দ্য আইএমও উইম্যান ইন মেরিটাইম অ্যাসোসিয়েশনস (ডব্লিউআইএমএএস)

১৮-১৯ মে, আইএমও হেডকোয়ার্টারস, লন্ডন, যুক্তরাজ্য

প্রতি বছর ১৮ মে মেরিটাইম খাতে নারীদের সম্পৃক্ততা ও অবদানকে স্বীকৃতি দিতে আন্তর্জাতিক দিবস উদ্‌যাপন করে আইএমও। জাতিসংঘের টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রার পঞ্চম লক্ষ্য হলো লৈঙ্গিক সমতা বিধান। আর এই লক্ষ্য পূরণে অবদান রাখতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ আইএমও, যেটি বাস্তবায়নের গুরুত্বপূর্ণ একটি অংশ হলো এই দিবস। দিবসটি উপলক্ষে দুই দিনব্যাপী একটি কনফারেন্সের আয়োজন করা হয়েছে, যেখানে আইএমওর সদস্য রাষ্ট্রের প্রতিনিধি ও খাতসংশ্লিষ্ট অন্যান্য অংশীজনরা অংশ নেবেন।

বিস্তারিত : https://bit.ly/3L1AJml

ইউরোপিয়ান মেরিটাইম ডে

২৪-২৫ মে, ব্রেস্ট, ফ্রান্স

ইউরোপীয় ইউনিয়নভুক্ত (ইইউ) দেশগুলোর মেরিটাইম পলিসি বিষয়ে সর্বশেষ অগ্রগতি তুলে ধরার প্রয়াস এই আয়োজন। ইউরোপিয়ান কমিশন আয়োজিত দুই দিনব্যাপী অনুষ্ঠানে কি নোট স্পিচ সেশনের পাশাপাশি কয়েকটি উচ্চমানের ওয়ার্কশপও অনুষ্ঠিত হবে। এছাড়া সুনীল অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের সর্বশেষ তথ্যগুলো তুলে ধরতে আয়োজিত হবে একটি প্রদর্শনী। পাশাপাশি খাতসংশ্লিষ্ট উদ্যোক্তাদের জন্য সোর্সিং ও নেটওয়ার্কিংয়ের গুরুত্বপূর্ণ প্লাটফর্ম হিসেবে কাজ করবে অনুষ্ঠানটি।

বিস্তারিত : https://bit.ly/3ojwolV

ওয়ার্ল্ড হাইড্রোজেন সামিট ২০২৩

৯-১১ মে, রটারডাম, নেদারল্যান্ডস

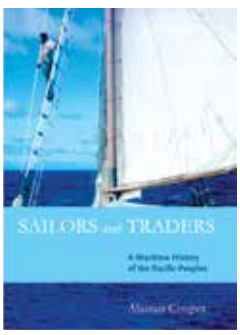
বর্তমানে বিকল্প জ্বালানি হিসেবে হাইড্রোজেনের কদর বাড়ছে। সবুজ এই জ্বালানির ব্যবসা-সংক্রান্ত সবচেয়ে বড় বৈশ্বিক প্লাটফর্ম এটি। ২০২২ সালের আয়োজনের সাফল্যে অনুপ্রাণিত হয়ে এবার আরও বড় পরিসরে সামিটটি আয়োজন করা হচ্ছে। ফলে আরও বেশি সংখ্যক কোম্পানি তাদের পণ্য ও সেবা তুলে ধরার সুযোগ পাবে এখানে। বৈশ্বিক হাইড্রোজেন ইকোনমিকে এগিয়ে নেওয়ার কার্যক্রমও গতি পাবে এতে।

বিস্তারিত : https://bit.ly/3wdNHGJ

গ্রন্থ পরিচিতি

সেইলরস অ্যান্ড ট্রেডারস : আ মেরিটাইম হিস্ট্রি অব দ্য প্যাসিফিক পিপলস

অ্যালেস্টার কুপার



প্রশান্ত মহাসাগরীয় বিভিন্ন দ্বীপ ও নিউজিল্যান্ড অভিযান ও সেখানে বসতি স্থাপনে নেতৃত্ব দেওয়া নাবিক ও তাদের বংশধরদের জীবনীকে উপজীব্য করে লেখা হয়েছে এই বই। পলিনেশীয় নাবিকদের বিভিন্ন ঐতিহ্যের বিস্তারিত বর্ণনা উঠে এসেছে বইটিতে। জীবনযাপনের ধরনই এসব নাবিককে অন্যদের থেকে অনন্য করে তুলেছে। অবশ্য সমুদ্রজীবী অন্যান্য নাবিকদের মতো প্যাসিফিক মেরিনারদেরও তীব্র প্রতিকূল আবহাওয়া, মাসের পর মাস পরিবার থেকে দূরে থাকা, সর্বদা মৃত্যুঝুঁকি ইত্যাদি চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করে টিকে থাকতে হয়েছে।

একজন শিক্ষাবিদ ও মাস্টার মেরিনার হিসেবে অ্যালেস্টার কুপার তার বইতে এমন বিশদভাবে প্রশান্ত মহাসাগরের সমুদ্রজীবীদের জীবনযাত্রা তুলে ধরেছেন, যা এর আগে কখনো আর কেউ করতে পারেননি। তিনি বিভিন্ন প্রত্নতাত্ত্বিক উপাত্ত বিশ্লেষণ করে, দ্বীপগুলোয় গিয়ে সেখানকার অধিবাসীদের বয়ান শুনে এবং পরীক্ষামূলক সমুদ্রযাত্রার ভিত্তিতে বইটি লিখেছেন। পলিনেশীয় দ্বীপগুলোয় বিভিন্ন সময়ে বাইরে থেকে নাবিকরা অভিযানে গিয়েছেন। তাদের সঙ্গে স্থানীয় সমুদ্রজীবী সম্প্রদায়ের সম্পর্ক কেমন ছিল, সেটি দারুণভাবে তুলে ধরেছেন লেখক।

যুগের পরিবর্তনের সঙ্গে সঙ্গে সাগরজীবনেও পরিবর্তন এসেছে সবসময়। এই ধারা বজায় রেখে ইউরোপীয় বাণিজ্যিক জাহাজ ও তিমি শিকারি জাহাজগুলোয় নতুন নতুন প্রযুক্তির সন্নিবেশ ঘটতে থাকে। তাদের সঙ্গে বাণিজ্যের ক্ষেত্রে তুলনামূলক পিছিয়ে থাকা পলিনেশীয়দের বিভিন্ন ধরনের চ্যালেঞ্জের মুখে পড়তে হয়েছে। কখনো তারা সফল হয়েছে, কখনো হয়েছে ব্যর্থ। প্রশান্ত মহাসাগর নিয়ে ইতিহাস রচনার সময় এই বিষয়টি বরাবরই থেকে গেছে উপেক্ষিত। অ্যালেস্টার কুপারই প্রথম বিষয়টি সামনে এনেছেন।

পলিনেশীয় অঞ্চলে একসময় দূরপাল্লার বিদেশি মালিকানাধীন বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচল বেড়ে যায়। একই সঙ্গে সেখানে মেট্রোপলিটন রাষ্ট্রগুলো থেকে আসা নাবিকের সংখ্যাও বাড়তে থাকে। তাদের ভিড়ে স্থানীয় দ্বীপে বসবাসকারী নাবিকদের জন্য বিদেশি জাহাজে কাজের সুযোগ কমে যায়। বাধ্য হয়ে স্থানীয় নাবিকরা একপর্যায়ে আন্তঃদ্বীপ জাহাজ পরিচালনা শুরু করে, যার ধারাবাহিকতায় নবগঠিত স্বাধীন রাষ্ট্রগুলোর উদ্যোগে ১৯৭৮ সালে গঠিত হয় আঞ্চলিক প্যাসিফিক ফোরাম লাইন। সেইলরস অ্যান্ড ট্রেডারস বইতে ক্রমবিবর্তনের এই ইতিহাস সুন্দরভাবে তুলে ধরা হয়েছে।

ইউনিভার্সিটি অব হাওয়াই প্রেস ২০০৮ সালে বইটি প্রকাশ করে। ২৮০ পৃষ্ঠার বইটির হার্ডকভার সংস্করণের মূল্য ৫৫ ডলার।

আইএসবিএন-১০ : ০৮২৪৮৩২৩৯৬
আইএসবিএন-১৩ : ৯৭৮-০৮২৪৮৩২৩৯১

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

জাহাজের ড্রাফট

চাহিদা বৃদ্ধির সঙ্গে তাল মিলিয়ে প্রতিনিয়ত বাড়ছে সমুদ্র পরিবহন খাতের কলেবর। একদিকে চালু হচ্ছে নতুন নতুন বন্দর ও নৌ-চ্যানেল, অন্যদিকে বাড়ছে জাহাজের আকার। এই দুই ক্ষেত্রেই জাহাজ চলাচল স্বাভাবিক রাখার ক্ষেত্রে সবার আগে যে বিষয়টি মাথায় রাখতে হয়, সেটি হলো পানির গভীরতা আর জাহাজের ড্রাফট। কত গভীরতার নৌ-চ্যানেলে সর্বোচ্চ কত বড় জাহাজ নির্বিঘ্নে চলাচল করতে পারবে, তা পরিমাপের মানদণ্ডই হলো ড্রাফট।

ড্রাফট হলো পানির পৃষ্ঠতল থেকে একটি জাহাজের পানির নিচে থাকা অংশের সর্বোচ্চ দূরত্ব। অর্থাৎ একটি জাহাজের হালের নিম্নতম অংশ (রাডার, প্রপেলার অথবা ড্রপ কিল) থেকে পানির পৃষ্ঠতল পর্যন্ত দূরত্বই হলো ড্রাফট। একটি জাহাজে যত বেশি পণ্য বোঝাই করা হবে, এর তত বেশি অংশ পানির নিচে ডুবে থাকবে। ফলে এর ড্রাফটও তত বেশি বাড়বে। সুতরাং একটি জাহাজের ড্রাফট সবসময় একই থাকে না। এটি বিভিন্ন সময় পরিবর্তন হতে পারে। তাহলে একটি চ্যানেলে প্রবেশের সময় জাহাজটির ড্রাফট কত রয়েছে, সেটি জানা যাবে কী করে? এটি পরিমাপের জন্যই জাহাজের গায়ে ড্রাফট মার্ক আঁকা থাকে। এটি হলো এক ধরনের স্কেল, যা জাহাজের সামনে, পেছনে অথবা মাঝবরাবর অংশে উভয়পাশে আঁকা থাকে।

একটি জাহাজের নির্মাণকাজ শেষে সংশ্লিষ্ট শিপইয়ার্ড একটি টেবিল বা চার্ট তৈরি করে, যেখানে দেখানো হয় যে পানির ঘনত্ব ও ড্রাফটের ওপর ভিত্তি করে জাহাজটি কী পরিমাণ পানি অপসারণ (ডিসপ্লেসমেন্ট) করে। এই ডিসপ্লেসমেন্ট ও জাহাজের ট্যাংকে ভর্তিকৃত জ্বালানির ওজন হিসাব করে আর্কিমিডিসের সূত্র কাজে লাগিয়ে জাহাজে বোঝাইকৃত কার্গোর ওজন হিসাব করা যায়।

ড্রাফট মার্ক ইম্পেরিয়াল ও মেট্রিক–উভয় ইউনিটেই আঁকা হয়। ইম্পেরিয়াল ইউনিটে ড্রাফটের একক ফুট। মার্কিংগুলোর উচ্চতা হতে হবে ছয় ইঞ্চি, আর প্রতিটি মার্কিংয়ের মধ্যে দূরত্ব থাকতে হবে এক ফুট। মেট্রিক ইউনিটে ড্রাফট প্রকাশ করা হয় ডেসিমিটার এককে। প্রতিটি মার্কের উচ্চতা এক ডেসিমিটার, আর একটি থেকে আরেকটির মধ্যবর্তী দূরত্ব দুই ডেসিমিটার।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

ভান ওয়ালফ্রিড একমান

সুইডিশ এক্সপ্লোরার ও ওশানোগ্রাফার ভান ওয়ালফ্রিড একমান সমুদ্রের স্রোত নিয়ে গবেষণা ও এ বিষয়ে তত্ত্ব উদ্ভাবনের জন্য বিখ্যাত। এছাড়া চাপ ও তাপমাত্রার কারণে সমুদ্রের পানির সংকোচনযোগ্যতা নিরূপণের একটি ফর্মুলাও বের করেছিলেন তিনি। একমান কারেন্ট মিটার ও একমান রিভার্সিং ওয়াটার বোতলের মতো তার আবিষ্কৃত কিছু বৈজ্ঞানিক সরঞ্জামের ব্যবহার আজও দেখা যায়।

ভান একমানের জন্ম ১৮৭৪ সালের ৩ মে সুইডেনের স্টকহোমে। উপসালা বিশ্ববিদ্যালয়ে পদার্থবিদ্যা নিয়ে উচ্চতর শিক্ষা গ্রহণের সময় তিনি ওশানোগ্রাফি নিয়ে গবেষণায় উদ্বুদ্ধ হন। বিশেষ করে বিখ্যাত আবহাওয়াতত্ত্ববিদ ভিলহেম বিয়ার্কনেসের ফ্লুইড ডায়নামিকস বিষয়ক লেকচার তাকে বেশ প্রভাবিত করেছিল।

১৮৯৩-৯৬ সালে ফ্রাম অভিযানকালে নরওয়েজিয়ান অভিযাত্রী ফ্রিডজোফ ন্যানসেন দেখতে পান, সেখানকার হিমবাহ বাতাসের গতিপথের দিকে প্রবাহিত হচ্ছে না। বরং সেগুলো ২০ থেকে ৪০ ডিগ্রি কৌণিকভাবে ডানদিকে ভেসে যাচ্ছে। একমান তখনও ছাত্র। তারপরও বিয়ার্কনেস তাকে ডেকে পাঠালেন এই ঘটনার কারণ অনুসন্ধানের জন্য। প্রিয় অধ্যাপকের কাছ থেকে এমন এক গুরুদায়িত্ব পেয়ে একমান আদাজল খেয়ে লেগে পড়লেন এই অস্বাভাবিক ঘটনার ব্যাখ্যা খুঁজে বের করতে। একসময় তিনি বের করে ফেলেন একমান স্পাইরাল থিওরি। এই তত্ত্বের মাধ্যমে তিনি সাগরের ফ্রিকশনাল ইফেক্ট ও কোরিওলিস ফোর্সের ভারসাম্যের বিষয়টি তুলে আনেন।

১৯০২ সালে উপসালা বিশ্ববিদ্যালয় থেকে ডক্টরেট ডিগ্রি অর্জন করেন একমান। এরপর তিনি যোগ দেন অসলোর ইন্টারন্যাশনাল ল্যাবরেটরি ফর ওশানোগ্রাফিক রিসার্চে। সেখানে তিনি বছর সাতেক ছিলেন। এরপর যোগ দেন লুন্ড বিশ্ববিদ্যালয়ে মেকানিকস ও ম্যাথামেটিক্যাল ফিজিক্সের অধ্যাপক হিসেবে। ১৯৩৫ সালে রয়েল সুইডিশ একাডেমি অব সায়েন্সেসের সদস্য নির্বাচিত হন একমান। ১৯৫৪ সালের ৯ মার্চ মারা যান তিনি।

কাতারের রাজধানী দোহার সেন্ট রেজিস হোটেলে ৬ মার্চ স্থানীয় ব্যবসায়ীদের উপস্থিতিতে 'দ্য রাইজ অব বেঙ্গল টাইগার; পটেনশিয়াল অব ট্রেড অ্যান্ড ইনভেস্টমেন্ট ইন বাংলাদেশ' শীর্ষক অনুষ্ঠানে বক্তব্য রাখেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা

বিনিয়োগের জন্য অবকাঠামো ও লজিস্টিক খাত উন্মুক্ত রেখেছি : প্রধানমন্ত্রী

বাংলাদেশে জ্বালানি, অবকাঠামো, পর্যটন, কৃষি প্রক্রিয়াজাত শিল্পসহ বিভিন্ন খাতে বিনিয়োগ করতে কাতারের উদ্যোক্তাদের প্রতি আহ্বান জানিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। তিনি বলেছেন, কাতারের ব্যবসায়ীদের বাংলাদেশের বিভিন্ন সেক্টরের দিকে নজর দেওয়ার পরামর্শ দিচ্ছি। আমরা আমাদের অবকাঠামো ও লজিস্টিক খাত বিনিয়োগের জন্য উন্মুক্ত রেখেছি।

দোহার সেন্ট রেজিস হোটেলে ৬ মার্চ কাতারের ব্যবসায়ীদের সাথে 'দ্য রাইজ অব বেঙ্গল টাইগার : পটেনশিয়ালস অব ট্রেড অ্যান্ড ইনভেস্টমেন্ট ইন বাংলাদেশ' শীর্ষক অনুষ্ঠানে প্রধানমন্ত্রী এসব কথা বলেন।

বাংলাদেশের উদার বিনিয়োগ নীতির কথা তুলে ধরে শেখ হাসিনা বলেন, আমাদের অঞ্চলে বাংলাদেশের বিনিয়োগ ব্যবস্থা সবচেয়ে উদার। ট্যাক্স হলিডে, যন্ত্রপাতি আমদানিতে রেয়াতি শুল্ক, রয়্যালটি রেমিট্যান্স, প্রযুক্তিগত জ্ঞান ও ফি, শতভাগ বিদেশি ইকুইটি, অবাধ বহির্গমন নীতি, লভ্যাংশের সম্পূর্ণ প্রত্যাবাসন সুবিধা, মূলধন ফেরতসহ বিভিন্ন ধরনের সুবিধা দিচ্ছি আমরা।

তিনি বলেন, বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ বিদেশি বিনিয়োগকারীদের এক ছাদের নিচে সব সেবা দিচ্ছে। আমাদের সরকার সমন্বিত সুবিধাসহ সারা দেশে ১০০টি বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল স্থাপন করছে।

যোগাযোগ ও অবকাঠামোগত সুবিধার কথা উল্লেখ করে সরকার প্রধান বলেন, আঞ্চলিক কানেক্টিভিটি ও লজিস্টিক হাবের জন্য উপযুক্ত অবকাঠামোয় আমরা প্রচুর বিনিয়োগ করছি। পদ্মা বহুমুখী সেতু, কর্ণফুলী নদীর নিচে টানেল, মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর, ঢাকা আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরের সম্প্রসারিত তৃতীয় টার্মিনাল, রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র, ঢাকায় মেট্রোরেল ব্যবস্থার মতো মেগা প্রকল্পগুলো আমাদের সামনে এগিয়ে যাওয়ার প্রমাণ। এরই মধ্যে সমগ্র জাতিকে বিদ্যুৎ ও ইন্টারনেট কাভারেজের আওতায় নিয়ে এসেছি। আমাদের প্রথম যোগাযোগ স্যাটেলাইট বঙ্গবন্ধু-১ নতুন দিগন্ত উন্মোচন করেছে।

পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়কে সাথে নিয়ে যৌথ ভাবে এ অনুষ্ঠানের আয়োজন করে বিএসইসি ও বিডা।

৯০ বিলিয়ন ডলারের রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে সক্ষম চট্টগ্রাম বন্দর

১৮টি কি গ্যান্ট্রি ক্রেনসহ আধুনিক কনটেইনার হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট সংযোজন, অটোমেশন, ইয়ার্ড সম্প্রসারণের কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের এখন ৯০ বিলিয়ন ডলারের রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের সক্ষমতা রয়েছে বলে জানিয়েছেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। ১৩ মার্চ চট্টগ্রাম প্রেস ক্লাবের নবনির্বাচিত ব্যবস্থাপনা কমিটির সাথে মতবিনিময়কালে তিনি এ তথ্য জানান।

তিনি বলেন, মাননীয় প্রধানমন্ত্রী স্বপ্ন দেখেন আমাদের এ বন্দরকে রিজিওনাল হাবে পরিণত করার। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দরে ১৮ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভিড়বে; যা শুধু দেশের নয়, এ অঞ্চলের অর্থনীতিতে ইতিবাচক পরিবর্তন আনবে।

তিনি আরও বলেন, আমাদের ইয়ার্ড স্পেস ও হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট, বহরের সার্ভিস ভেসেল বেড়েছে। কোভিড পিরিয়ডে অনেক টাগ যুক্ত হয়েছে। এখন ৫৫ হাজার টিইইউস কনটেইনার ধারণক্ষমতা আছে আমাদের। বন্দরে যন্ত্রপাতির স্বল্পতা নেই। আমাদের ফ্লিটে কিছু অতিরিক্ত ইকুইপমেন্ট রেখেছি, যাতে কোনোটি নষ্ট হলে দ্রুত রিপ্লেস করতে পারি। ২০১৫ সালে মোট ইকুইপমেন্ট ছিল ৭৭টি, চারটি কি গ্যান্ট্রি ক্রেন ছিল। এখন দুই শতাধিক ইকুইপমেন্ট, কি গ্যান্ট্রি ক্রেন আছে ১৮টি। আগে তিন-চার দিন জাহাজ রিলিজ করতে সময় লাগত, এখন ৩৬-৪৮ ঘণ্টায় একটি জাহাজ রিলিজ করতে পারছি। আন্তর্জাতিক যেকোনো বন্দরের সঙ্গে এখন আমরা প্রতিযোগিতা করতে পারি।

মতবিনিময় সভায় বক্তব্য দেন চট্টগ্রাম প্রেস ক্লাবের সভাপতি সালাহউদ্দিন মো. রেজা ও সাধারণ সম্পাদক দেবদুলাল ভৌমিক। এ সময় উপস্থিত ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রকৌশল) কমডোর মোহাম্মদ মাহবুবুর রহমান, সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর এম ফজলার রহমান, সদস্য (অর্থ) মোহাম্মদ শহীদুল আলম ও সচিব মো. ওমর ফারুকসহ উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ।

বাংলাদেশ-মধ্যপ্রাচ্য রুটে পণ্য পরিবহন শুরু করতে যাচ্ছে সিএমএ-সিজিএম

লজিস্টিক সেবা প্রদানকারী আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠান সিএমএ-সিজিএম বাংলাদেশ-মধ্যপ্রাচ্য রুটে জাহাজে পণ্য পরিবহন পরিষেবা চালু করতে যাচ্ছে। প্রতিষ্ঠানটির এশিয়া প্যাসিফিকের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা লরেন্ট ওলমেটা ব্যবসায়ীদের শীর্ষ সংগঠন এফবিসিসিআইয়ের বাংলাদেশ বিজনেস সামিটে যোগ দিতে ঢাকায় আসেন সম্প্রতি। এ সময় এক সাক্ষাৎকারে তিনি এ তথ্য জানান।

লরেন্ট ওলমেটা বলেন, বাংলাদেশে ব্যবসায়িক অভিজ্ঞতা বেশ ভালো হওয়ার কারণে আমরা নতুন নতুন সেবা যোগ করছি। সম্ভাবনা দেখেই সেবা বাড়ানোর সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। আমদানি-রপ্তানির যে গতি এখানে আছে, তাতে অদূর ভবিষ্যতে আরও ভালো ব্যবসা হবে। নতুন নতুন বিনিয়োগ আসবে। বিশেষ করে মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর হচ্ছে। এটি চালু হলে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য আলাদা গতি পাবে। এসব ভেবে আমরাও বিনিয়োগ বাড়ানোর উদ্যোগ নিয়েছি। আগামী মাসে বাংলাদেশ-ভারত উপসাগরীয় সার্ভিসের (বিআইজিইএক্স) মাধ্যমে বাংলাদেশ-মধ্যপ্রাচ্যের মধ্যে নতুন একটি শিপিং (জাহাজে পণ্য পরিবহন) পরিষেবা চালু করতে যাচ্ছি।

তিনি বলেন, চট্টগ্রাম বন্দরকে উপসাগরীয় অঞ্চলের জেবেল আলি এবং খলিফা বন্দরের সঙ্গে যুক্ত করতে আমাদের এই প্রয়াস। এ পথে জাহাজ চলাচল করলে ভারতের নাভা শিভা ও মুন্দ্রা বন্দরও সংযুক্ত হবে। তাতে এটি একটি বৈচিত্র্যপূর্ণ সেবা হিসেবে পরিচিত পাবে বলে আমাদের বিশ্বাস। এ পথের আরও একটি বৈশিষ্ট্য, জাহাজে পণ্য দুবাই গিয়ে সেখান থেকে সরাসরি ইউরোপ ও আমেরিকায় কার্গো বিমানে দ্রুত পণ্য পরিবহনের বাণিজ্যিক সম্ভাবনাও তৈরি হবে।

লরেন্ট ওলমেটা বলেন, নতুন এ সেবার মাধ্যমে বাংলাদেশ-ভারত-শ্রীলংকা উপসাগর একটি সমুদ্রপথ হিসেবে চিহ্নিত হলো। পাশাপাশি বাংলাদেশের সমুদ্রপথকে মধ্যপ্রাচ্য ও ভারতের পশ্চিম উপকূলের সাথে সম্পৃক্ত করল। এ পরিষেবা দ্রুত ট্রানজিট সময়ের মধ্যে চট্টগ্রাম থেকে রপ্তানি পণ্য নিয়ে ১৪ থেকে ১৫ দিনের মধ্যে উপসাগরীয় জেবেল আলি বন্দর হয়ে আবুধাবিতে পৌঁছবে। বাংলাদেশ থেকে ৮ দিনে ভারতের নাভা শিভা বন্দরে ও ১০ দিনের মধ্যে মুন্দ্রা বন্দরে পৌঁছবে।

ঐতিহাসিক ৭ মার্চ উদ্‌যাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর

ঐতিহাসিক ৭ মার্চ উদযাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। এ উপলক্ষে আলোচনা সভা, আলোকচিত্র প্রদর্শনী, ও পুরস্কার বিতরণী অনুষ্ঠানের

স্বাধীনতা দিবসে ২৬ মার্চ সকালে বন্দর রিপাবলিক ক্লাব প্রাঙ্গণে স্মৃতিসৌধে শহীদদের স্মৃতির প্রতি শ্রদ্ধা নিবেদন করেন চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ

আয়োজন করা হয়। ৭ মার্চ সকালে শহীদ মো. ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে আয়োজিত আলোচনা সভায় প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। এ সময় বন্দরের পর্ষদ সদস্যগণ, বিভাগীয় প্রধান, উপবিভাগীয় প্রধান, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান প্রধান, সিবিএ নেতৃবৃন্দ ও ছাত্র-ছাত্রীরা উপস্থিত ছিলেন।

আলোচনা সভায় বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ৭ মার্চের ভাষণ কেবল মুখনিঃসৃত শব্দরাজি নয়, বঞ্চিত বাঙালি জাতির হাজার বছরের চাপা পড়া কষ্ট একসাথে ধ্বনিত হয়েছে। স্বতঃস্ফূর্ত আবেগ এবং কাঙ্ক্ষিত স্বপ্ন সামনে রেখে বঙ্গবন্ধুর এই ভাষণ বাঙালিকে দিয়েছে পথের দিশা, যুদ্ধে যাওয়ার অমিত সাহসী প্রেরণা। তাই ৭ মার্চের ভাষণের বহুমাত্রিক তাৎপর্য রয়েছে এবং এটি অনুপম একটি বক্তব্য, যা জাতিকে স্বাধীনতার পথে ধাবিত করেছে। স্বাধীনতা সংগ্রামের সেই জারগণের ধ্বনি 'জয়বাংলা' আজ বাংলাদেশের জাতীয় স্লোগান হিসেবে স্বীকৃতি লাভ করেছে।

তিনি বলেন, একাত্তরের স্বাধীনতা যুদ্ধে প্রাতিষ্ঠানিক পর্যায়ে চট্টগ্রাম বন্দরের একটি ঐতিহাসিক সাহসিকতাপূর্ণ অবস্থান রয়েছে। নয় মাসব্যাপী মুক্তিযুদ্ধ চলাকালে চট্টগ্রাম বন্দরের শীর্ষ পদে অধিষ্ঠিত কর্মকর্তাসহ ২০০ জনের অধিক কর্মকর্তা-কর্মচারী মুক্তিযুদ্ধে অংশ নেন ও ১০০ জন শহীদ হন। তিনি আরও বলেন, বন্দরে কর্মরত সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীকে যার যার অবস্থান থেকে সংগঠিতভাবে এবং জাতির পিতার সুযোগ্য কন্যা দেশরত্ন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাতকে শক্তিশালী করে তার যে দিকনির্দেশনা ও ২০৪১ সালের মধ্যে উন্নত বিশ্বের কাতারে নিয়ে যাওয়া এবং স্মার্ট বাংলাদেশ গড়ার স্বপ্ন বাস্তবায়নে যার যার অবস্থান থেকে দায়িত্ব পালন করতে হবে।

আলোচনা সভা শেষে বন্দর চেয়ারম্যান বিভিন্ন শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের শিক্ষার্থীদের অংশগ্রহণে অনুষ্ঠিত প্রতিযোগিতায় বিজয়ীদের মাঝে পুরস্কার বিতরণ করেন। পরে বঙ্গবন্ধুর জীবন ও কর্মের ওপর আলোকচিত্র প্রদর্শন করা হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরে বঙ্গবন্ধুর জন্মদিন উদ্‌যাপন

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ১০৩তম জন্মদিন ও জাতীয় শিশু দিবস উদ্‌যাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ১৭ মার্চ সকালে বন্দর ভবন প্রাঙ্গণে জাতির পিতার প্রতিকৃতিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শ্রদ্ধা নিবেদন করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান ও পর্ষদ সদস্যবৃন্দ। এ সময় বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ, বন্দর মুক্তিযোদ্ধা কমান্ডের মুক্তিযোদ্ধাবৃন্দ ও সিবিএ নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন। পরে জন্মদিনের কেক কাটা হয়।

দিবসটি উপলক্ষে বন্দরের শহীদ মো. ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে বঙ্গবন্ধুর বর্ণাঢ্য জীবন ও কর্ম নিয়ে এক আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। পরে বন্দরের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানসমূহের শিক্ষার্থীদের অংশগ্রহণে 'বঙ্গবন্ধু ও বাংলাদেশ' শীর্ষক রচনা ও চিত্রাঙ্কন প্রতিযোগিতার বিজয়ীদের মাঝে পুরস্কার বিতরণ করেন বন্দর চেয়ারম্যান। বঙ্গবন্ধুর জীবনী ও মুক্তিযুদ্ধের ওপর নির্মিত ডকুমেন্টারি প্রদর্শন করা হয় পুরস্কার বিতরণের পর।

বন্দরের মসজিদ ও অন্যান্য উপাসনালয়ে জাতির পিতার জন্মদিনে বিশেষ প্রার্থনার আয়োজন করা হয়। বন্দর হাসপাতালে চিকিৎসাধীন রোগীদের মাঝে পরিবেশন করা হয় উন্নতমানের খাবার। বিকালে বন্দরের শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের শিক্ষার্থীদের অংশগ্রহণে বন্দর স্টেডিয়ামে অভ্যন্তরীণ ক্রিকেট টুর্নামেন্ট অনুষ্ঠিত হয়। টুর্নামেন্টের বিজয়ীদের মাঝে পুরস্কার বিতরণ করেন পর্ষদ সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর এম ফজলার রহমান।

চট্টগ্রাম বন্দরে ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ ভেড়ানোর সুবিধা চালু

চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে ২০০ মিটার লম্বা ও ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভেড়ানোর সুবিধা চালু হয়েছে। পরীক্ষামূলকভাবে দুটি জাহাজ ভেড়ানোর পর ১৯ মার্চ বন্দর কর্তৃপক্ষ এ সংক্রান্ত প্রজ্ঞাপন জারি করেছে। প্রজ্ঞাপন জারির মাধ্যমে আনুষ্ঠানিকভাবে বন্দরে বড় জাহাজ ভেড়ানোর সুবিধা উন্মুক্ত করা হলো।

এখন আগের চেয়ে বেশি পণ্য বোঝাই করে বন্দরের জেটিতে বড় জাহাজ ভেড়ানো যাবে। এতে পণ্য পরিবহনে খরচ যেমন কমবে, তেমনি জেটিও কম লাগবে। এ ছাড়া বন্দর থেকে সরাসরি বিভিন্ন দেশে কনটেইনারবাহী জাহাজসেবা চালুর সুযোগও বাড়বে।

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এইচআর ওয়েলিংফোর্ডের সমীক্ষা প্রতিবেদনের সুপারিশ অনুযায়ী বন্দর কর্তৃপক্ষ বড় জাহাজ ভেড়ানোর উদ্যোগ নেয়। গত ১৫ জানুয়ারি বন্দরের জেটিতে ভেড়ানো হয় 'এমভি কমন অ্যাটলাস' নামের ২০০ মিটার লম্বা একটি জাহাজ। আর ২৫ ফেব্রুয়ারি পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালে ভেড়ানো হয় এমভি মেঘনা ভিক্টোরি নামের আরেকটি জাহাজ।

এমভি বাংলার সমৃদ্ধির জন্য ১৪ দশমিক ৩৭ মিলিয়ন ডলার ক্ষতিপূরণ পেল বিএসসি

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধে ক্ষতিগ্রস্ত জাহাজ এমভি বাংলার সমৃদ্ধির ক্ষতিপূরণ পেয়েছে বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের (বিএসসি)। ২১ মার্চ রাষ্ট্রায়ত্ত সাধারণ বীমা করপোরেশন ১৪ দশমিক ৩৭ মিলিয়ন ডলার ক্ষতিপূরণ পরিশোধ করেছে সংস্থাটিকে, যা জাহাজটির বাজার মূল্যের সমপরিমাণ। বিএসসির উপসচিব ও মহাব্যবস্থাপক (প্রশাসন) মোহাম্মদ আশরাফুল আমিন স্বাক্ষরিত এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে এ তথ্য জানানো হয়।

গত বছরের ২ মার্চ ইউক্রেনের অলভিয়া বন্দরে নোঙর করে থাকা অবস্থায় ক্ষেপণাস্ত্র হামলায় ক্ষতিগ্রস্ত হয় এমভি বাংলার সমৃদ্ধি। এ ঘটনায় বীমাদাতা কোম্পানির কাছে কনস্ট্রাকটিভ টোটাল লস (সিটিএল) দাবি উপস্থাপন করে শিপিং করপোরেশন। গত ২৪ ফেব্রুয়ারি বীমা চুক্তির ব্লকিং অ্যান্ড ট্র্যাপিং শর্তানুযায়ী, বীমাকারী ও পুনঃবীমাকারী দাবির অংক ২২ দশমিক ৪৮ মিলিয়ন মার্কিন ডলার দ্রুত আদায়ের ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়। দাবিকৃত এই অর্থের মধ্য থেকে বীমা প্রিমিয়াম বাদ দিয়ে বিএসসিকে ১৪ দশমিক ৩৭ মিলিয়ন ডলার ক্ষতিপূরণ পরিশোধ করা হয়েছে।

মহান স্বাধীনতা দিবস উদ্‌যাপন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর

বিভিন্ন কর্মসূচি পালনের মাধ্যমে যথাযোগ্য মর্যাদায় চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ মহান স্বাধীনতা দিবস উদ্‌যাপন করেছে। ২৬ মার্চ দিনের শুরুতে কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান বন্দর রিপাবলিক ক্লাব প্রাঙ্গণে স্মৃতিসৌধে জাতীয় পতাকা উত্তোলন, অভিবাধন গ্রহণ করেন। পরে তিনি সকল পর্ষদ সদস্যসহ পুষ্পস্তবক অর্পণ করে শহীদদের প্রতি শ্রদ্ধা জানান। এ সময় বন্দরের বিভাগীয় প্রধানগণ, সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারী এবং চট্টগ্রাম বন্দর কর্মচারী পরিষদের সভাপতি-সাধারণ সম্পাদক, অবসরপ্রাপ্ত মুক্তিযোদ্ধা কর্মকর্তা-কর্মচারী ও অন্যান্য নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

স্বাধীনতা দিবস উপলক্ষে বন্দর ভবন, ওয়ার্কশপ, আবাসিক ভবন, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান, ক্লাব এবং বন্দরে অবস্থানরত জাহাজ ও অন্যান্য জলযানসমূহে জাতীয় পতাকা উত্তোলন করা হয়।

স্বাধীনতা দিবস এবং জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের নেতৃত্ব এবং দেশের উন্নয়ন বিষয়ে আলোচনা সভা, প্রামাণ্যচিত্র প্রদর্শন ও পুরস্কার বিতরণী অনুষ্ঠান অনুষ্ঠিত হয় শহীদ মো. ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে।

আলোচনা সভায় প্রধান অতিথির বক্তব্যে বন্দর চেয়ারম্যান বলেন, হাজার বছরের শ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের দৃঢ় নেতৃত্বে স্বাধিকার থেকে স্বাধীনতার আন্দোলনে দেশের সর্বস্তরের জনগণ ঝাঁপিয়ে পড়েছিলেন। যার ফলশ্রুতিতে আমরা স্বাধীনতা অর্জন করেছি।

তিনি আরও বলেন, মুক্তিযুদ্ধের চেতনাকে ধারণ করে যার যার অবস্থান থেকে বলিষ্ঠ ভূমিকা রেখে ২০৪১ সালে স্মার্ট বাংলাদেশ গড়ে তুলতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাতকে শক্তিশালী করার প্রচেষ্টা করতে হবে।

বক্তব্য শেষে তিনি বন্দর কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের ছাত্র-ছাত্রীদের অংশগ্রহণে রচনা, চিত্রাঙ্কন ও কুইজ প্রতিযোগিতায় বিজয়ীদের মাঝে পুরস্কার বিতরণ করেন।

দিবসটি উপলক্ষে বন্দরের আওতাধীন সকল মসজিদ, এবাদতখানা, মন্দির ও বৌদ্ধবিহারে বিশেষ দোয়া ও প্রার্থনার আয়োজন করা হয়। বন্দর হাসপাতালে অভ্যন্তরীণ রোগীদের মাঝে উন্নতমানের খাবার পরিবেশন করা হয়। এছাড়া বন্দরের জেটিতে অবস্থানরত জাহাজের ক্যাপ্টেনদের শুভেচ্ছা স্মারক হিসেবে ফলের ঝুড়ি ও ফুলের তোড়া দিয়ে শুভেচ্ছা জানানো হয়। এর আগে ২৫ মার্চ রাত ১২টায় বন্দরে অবস্থানরত সকল জাহাজে এক মিনিট ভেঁপু বাজানো হয় এবং রাত ৯টা থেকে ৯টা ১ মিনিট পর্যন্ত ২৫ মার্চ রাতে গণহত্যায় নিহতদের স্মরণে বন্দর সংরক্ষিত এলাকার বাইরে ব্ল্যাকআউট করা হয়।

সহজে আমদানি-রপ্তানি সেবা দিতে সফটওয়্যার কিনছে এনবিআর

আমদানি-রপ্তানিকারকদের সহজে সেবা দিতে ন্যাশনাল সিঙ্গেল উইন্ডো প্রকল্প গ্রহণ করে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর)। এর আওতায় দুবাইভিত্তিক প্রতিষ্ঠান ওয়েব ফন্টেইন গ্রুপের কাছ থেকে ২১৭ কোটি ৯৯ লাখ টাকায় সফটওয়্যার কেনা হচ্ছে। সফটওয়্যার কেনাসহ মোট আটটি ক্রয় প্রস্তাবের অনুমোদন দিয়েছে সরকারি ক্রয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি। ২৩ মার্চ অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামালের সভাপতিত্বে সরকারি ক্রয়-সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির এ সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভা শেষে মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের অতিরিক্ত সচিব সাঈদ মাহবুব খান সাংবাদিকদের বলেন, এনবিআরের মাধ্যমে ন্যাশনাল সিঙ্গেল উইন্ডো বাস্তবায়ন, কাস্টমস আধুনিকায়ন ও জোরদারকরণ প্রকল্পের আওতায় সফটওয়্যার কার্যক্রম এবং অটোমেটেড রিস্ক ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম বাস্তবায়নে সফটওয়্যার কেনার প্রস্তাবে অনুমোদন দেওয়া হয়েছে। দুবাইভিত্তিক প্রতিষ্ঠান ওয়েব ফন্টেইন গ্রুপের কাছ থেকে ২১৭ কোটি ৯৯ লাখ টাকায় এ সফটওয়্যার কেনা হবে।

আমদানি-রপ্তানি আবেদন গ্রহণ, প্রক্রিয়াকরণের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানিকারকদের সহজে সেবা দিতে ২০১৭ সালে ন্যাশনাল সিঙ্গেল উইন্ডো প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। এতে ব্যবসা-বাণিজ্যে খরচ ও সময় সাশ্রয় এবং পণ্য খালাসে দীর্ঘসূত্রতা হ্রাস পাবে বলে আশা করা হয়। এ লক্ষ্যে ইতিমধ্যে সরকারি একাধিক সংস্থার সঙ্গে সমঝোতা চুক্তিও সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রাথমিকভাবে এর প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ৫৮৫ কোটি টাকা। এর মধ্যে বিশ্বব্যাংক অর্থায়ন করবে ৫২৯ কোটি টাকা এবং সরকার দেবে ৫৫ কোটি টাকা।

মে মাসে খুলছে পায়রা বন্দরের প্রথম টার্মিনাল

মে মাসের প্রথম সপ্তাহে পায়রা বন্দরের প্রথম টার্মিনাল আনুষ্ঠানিকভাবে চালু হতে যাচ্ছে। ২২ মার্চ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের এক বৈঠকে এ তথ্য জানানো হয়। বৈঠকে মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল, পায়রা বন্দরের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম সোহায়েলসহ সংস্থা প্রধানরা সরাসরি ও অনলাইনে উপস্থিত ছিলেন।

পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষের উপপরিচালক (ট্রাফিক) আজিজুর রহমান জানান, বন্দরের প্রথম টার্মিনালে পণ্যবাহী জাহাজ ভেড়ানোর লক্ষ্য নিয়ে কাজ করছে পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষ। রাবনাবাদ চ্যানেলের চারিপাড়ায় নির্মিত এ টার্মিনালে একই সঙ্গে ২০০ মিটারের ৩টি মাদার ভেসেল ভেড়ানোর সক্ষমতা রয়েছে। ৬৫০ মিটার দীর্ঘ মূল টার্মিনাল এবং ৩ লাখ ২৫ হাজার বর্গমিটার ব্যাকআপ ইয়ার্ড, ১০ হাজার বর্গমিটার সিএফএস সুবিধা থাকছে। এ বন্দরে আরও ২টি টার্মিনাল নির্মাণাধীন।

আজিজুর রহমান আরও জানান, ক্যাপিটাল ড্রেজিংয়ের মাটি দিয়ে ১ হাজার একর জমি ভরাট করা হয়েছে। ইনার ও আউটারবারে মার্কিং, বয়া বাতি বসানো হয়েছে। ইনারবারে ১৫টি জাহাজ রাখা যাবে। সেখানে লোডিং-আনলোডিং কার্যক্রম চলবে। সড়কপথে পণ্য পরিবহনের জন্য টার্মিনালের সাথে ৬ লেনের ৬ দশমিক ৩৫০ কিলোমিটার দীর্ঘ সড়কের কাজও চলছে দ্রুতগতিতে। এ ছাড়া আন্ধারমানিক নদীতে ১ দশমিক ১২ কিলোমিটার দীর্ঘ ৪ লেন সেতুর নির্মাণ কাজও শুরু হচ্ছে। পায়রা বন্দরের প্রথম টার্মিনাল, ৬ লেন সড়ক ও ৪ লেন সেতুর নির্মাণসহ এ প্রকল্পে ব্যয় ধরা হয়েছে ৪ হাজার ৫১৬ কোটি টাকা।

উল্লেখ্য, ২০১৩ সালের ১৯ নভেম্বর পায়রা সমুদ্রবন্দরের ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা।

ফেব্রুয়ারিতে ৪৬৩ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি

চলতি বছরের ফেব্রুয়ারি মাসে ৪৬৩ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই রপ্তানি পণ্য বছরের ফেব্রুয়ারি মাসের তুলনায় ৭ দশমিক ৮১ শতাংশ বেশি। ২ মার্চ রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরো (ইপিবি) পণ্য রপ্তানির এই হালনাগাদ পরিসংখ্যান প্রকাশ করেছে। ইপিবির তথ্যানুযায়ী, চলতি ২০২২-২৩ অর্থবছরের প্রথম আট মাসে (জুলাই-ফেব্রুয়ারি) ৩ হাজার ৭০৮ কোটি ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে, যা দেশীয় মুদ্রায় ৩ লাখ ৮৫ হাজার ৬৩২ কোটি টাকার সমান। এই রপ্তানি গত অর্থবছরের একই সময়ের তুলনায় ৯ দশমিক ৫৬ শতাংশ বেশি।

ইপিবির তথ্যানুযায়ী, চলতি অর্থবছরের প্রথম আট মাসে তৈরি পোশাক, চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য, চামড়াবিহীন জুতা ও প্লাস্টিক পণ্যের রপ্তানি বেড়েছে। তার বিপরীতে পাট ও পাটজাত পণ্য, কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য, হোম টেক্সটাইল এবং হিমায়িত খাদ্যের রপ্তানি কমেছে।

চলতি অর্থবছরের প্রথম দুই মাসে ৮৫৯ কোটি ডলার পণ্য রপ্তানি হয়। প্রবৃদ্ধিও ছিল ২৫ শতাংশ। যদিও সেপ্টেম্বরে রপ্তানি কমে ৬ দশমিক ২৫ শতাংশ। অক্টোবরে তা আরও ৭ দশমিক ৮৫ শতাংশ কমে যায়। নভেম্বরে আবার ইতিবাচক ধারায় ফেরে রপ্তানি। নভেম্বর, ডিসেম্বর ও জানুয়ারিতে পণ্য রপ্তানির পরিমাণ ছিল যথাক্রমে ৫০৯, ৫৩৭ ও ৫১৪ কোটি ডলার। তার মধ্যে ডিসেম্বরে যে পণ্য রপ্তানি হয়, তা দেশের ইতিহাসে এক মাসে সর্বোচ্চ রপ্তানি।

টাকা ও রুপিতে লেনদেন করতে চায় বাংলাদেশ-ভারত

বাংলাদেশ ও ভারত নিজেদের মধ্যে লেনদেনের জন্য বিনিময় মুদ্রা হিসেবে ডলারের পরিবর্তে টাকা ও রুপি ব্যবহারের বিষয়ে আলোচনা করছে। গত ২৪-২৫ ফেব্রুয়ারি দক্ষিণ ভারতের বেঙ্গালুরুতে অনুষ্ঠিত জি২০ অর্থমন্ত্রী ও কেন্দ্রীয় ব্যাংক গভর্নরদের বৈঠকের ফাঁকে এই আলোচনা হয়েছে। সরকারের হিসাব অনুযায়ী প্রতি বছর বাংলাদেশি নাগরিকরা ভারতে চিকিৎসা, পর্যটন ও শিক্ষা খাতে প্রায় ২ বিলিয়ন ডলার ব্যয় করেন। একই সাথে বাংলাদেশ সর্বোচ্চ আমদানি যে ৩ দেশ থেকে করে তার মধ্যে ভারত অন্যতম।

এই দুই দেশের মধ্যে লেনদেন হয় মার্কিন ডলারে এবং তারপরে তা রুপি

২২ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর কাপ অনূর্ধ্ব-১২ টি-২০ ক্রিকেট টুর্নামেন্টের ফাইনালে বিজয়ীদের মাঝে পুরস্কার বিতরণ করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সচিব মো. ওমর ফারুক। এ সময় বন্দর স্পোর্টস কমপ্লেক্সের পরিচালক, সিবিএ সভাপতিসহ বন্দরের কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন

ছবিতে সংবাদ

৩০ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর কর্মচারী পরিষদ (সিবিএ) আয়োজিত ইফতার মাহফিলে প্রধান অতিথির বক্তব্য রাখছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি।

২১ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর মোহাম্মদীয়া দাখিল মাদ্রাসায় বঙ্গবন্ধু কর্নারের উদ্বোধন করেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। সময় সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমানসহ বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

জাপানের দাতা সংস্থা জাইকার একটি প্রতিনিধিদল ১৬ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করে।

লজিস্টিক্স সেবাদানকারী আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠান আমেরিকান প্রেসিডেন্ট লাইনসের (এপিএল) একটি প্রতিনিধিদল ১৩ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করে। এ সময় তারা বন্দর চেয়ারম্যানকে ক্রেস্ট উপহার দেন।

৫ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর কাপ অনূর্ধ্ব-১২ টি-২০ ক্রিকেট টুর্নামেন্টের উদ্বোধন করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পর্ষদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. হাবিবুর রহমান। এ সময় বন্দর সচিব মো. ওমর ফারুক ও সিবিএ সাধারণ সম্পাদক নায়েবুল ইসলাম ফটিক উপস্থিত ছিলেন।

বা টাকায় হিসাব করা হয়। এর ফলে উভয়পক্ষকেই বিনিময় হারে কিছু ছাড় দিতে হয়।

বাংলাদেশ ব্যাংকের গভর্নর আবদুর রউফ তালুকদার এবং ভারতীয় রিজার্ভ ব্যাংকের গভর্নর শক্তিকান্ত দাস এমন একটি ব্যবস্থার সম্ভাবনা নিয়ে আলোচনা করেছেন, যেখানে লেনদেনের ক্ষেত্রে ডলারে রূপান্তর করতে হবে না।

ভারতের সাথে ব্যবসার ক্ষেত্রে এই পদ্ধতি অনুসরণ করা হলে দ্রুততম সময়ের মধ্যেই ব্যবসায়ীরা তাদের মধ্যে লেনদেন সম্পন্ন করতে পারবেন। চলতি বছরের শুরুতে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সভাপতিত্বে জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের এক বৈঠকে এই বিষয়টি উত্থাপন করা হয়।

বৈঠকে আবদুর রউফ তালুকদার জানান, এই পদ্ধতি চালু করা গেলে ভারতকে যে পরিমাণ অর্থ প্রদান করতে হয়, তা আর বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ থেকে দিতে হবে না এবং এর ফলে রিজার্ভের ওপর চাপও কমবে।

চার প্রতিষ্ঠান রপ্তানির ৩৮০ কোটি টাকা দেশে আনেনি

জাল নথি তৈরি করে রপ্তানির আড়ালে চার প্রতিষ্ঠানের প্রায় ৩৮০ কোটি টাকা পাচারের প্রমাণ পেয়েছে শুল্ক গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তর। ১৪ মার্চ রাজধানীর কাকরাইলে সংস্থাটির কার্যালয়ে মহাপরিচালক ফখরুল আলম এ তথ্য জানান।

তিনি জানান, ঢাকার দক্ষিণখানের সাবিহা সাইকি ফ্যাশন নামের প্রতিষ্ঠান ১ হাজার ৭৮০টি চালানে ৯৯৭ টন মেনস ট্রাউজার, টি-শার্ট, বেবি সেট, ব্যাগ, পোলো শার্ট, জ্যাকেট, প্যান্ট ও হুডি রপ্তানি করেছে, যার মূল্য প্রায় ১৮ কোটি টাকা (১৮ লাখ ৪৫ হাজার ৭২৭ ডলার)। কিন্তু এ অর্থ দেশে আসেনি। সংযুক্ত আরব আমিরাত, মালয়েশিয়া, সিঙ্গাপুর, সৌদি আরব ও নাইজেরিয়ায় এসব পণ্য রপ্তানি হয়েছে।

তিনি আরও বলেন, রাজধানীর রমনা থানার এশিয়া ট্রেডিং করপোরেশন নামের একটি প্রতিষ্ঠান ১ হাজার ৩৮২টি চালানের মাধ্যমে ১৪ হাজার ৮৫ টন টি-শার্ট, টপস, লেডিস ড্রেস রপ্তানি করেছে, যার মূল্য প্রায় ২৮২ কোটি টাকা (২ কোটি ৫৮ লাখ ২৬ হাজার ৮৬৬ ডলার)। কিন্তু এ অর্থও দেশে আসেনি। সংযুক্ত আরব আমিরাত, মালয়েশিয়া, সিঙ্গাপুর, কাতার ও যুক্তরাজ্যে এসব পণ্য রপ্তানি হয়।

রাজধানীর দক্ষিণখান বাজারের ইমু ট্রেডিং করপোরেশন নামের একটি প্রতিষ্ঠান ২৭৩টি চালানের মাধ্যমে ২ হাজার ৫২৩ টন টি-শার্ট, ট্রাউজার ও টপস রপ্তানি করেছে, যার মূল্য প্রায় ৬২ কোটি টাকা (৬৫ লাখ ৪ হাজার ৯৩২ ডলার)। সৌদি আরব, সংযুক্ত আরব আমিরাত ও মালয়েশিয়ায় এসব পণ্য রপ্তানি হয়। এদিকে উত্তরা তিন নম্বর সেক্টরের ইলহাম নামের একটি প্রতিষ্ঠান ৩৯টি চালানের মাধ্যমে ৬৬০ টন টি-শার্ট, ট্যাংক টপ ও লেডিস ড্রেস রপ্তানি করেছে, যার মূল্য প্রায় ১৭ কোটি টাকা (১৬ লাখ ৩৯ হাজার ৪৮৫ ডলার)। কিন্তু এ অর্থও দেশে আসেনি বলে জানান শুল্ক গোয়েন্দা ও তদন্ত অধিদপ্তরের মহাপরিচালক।

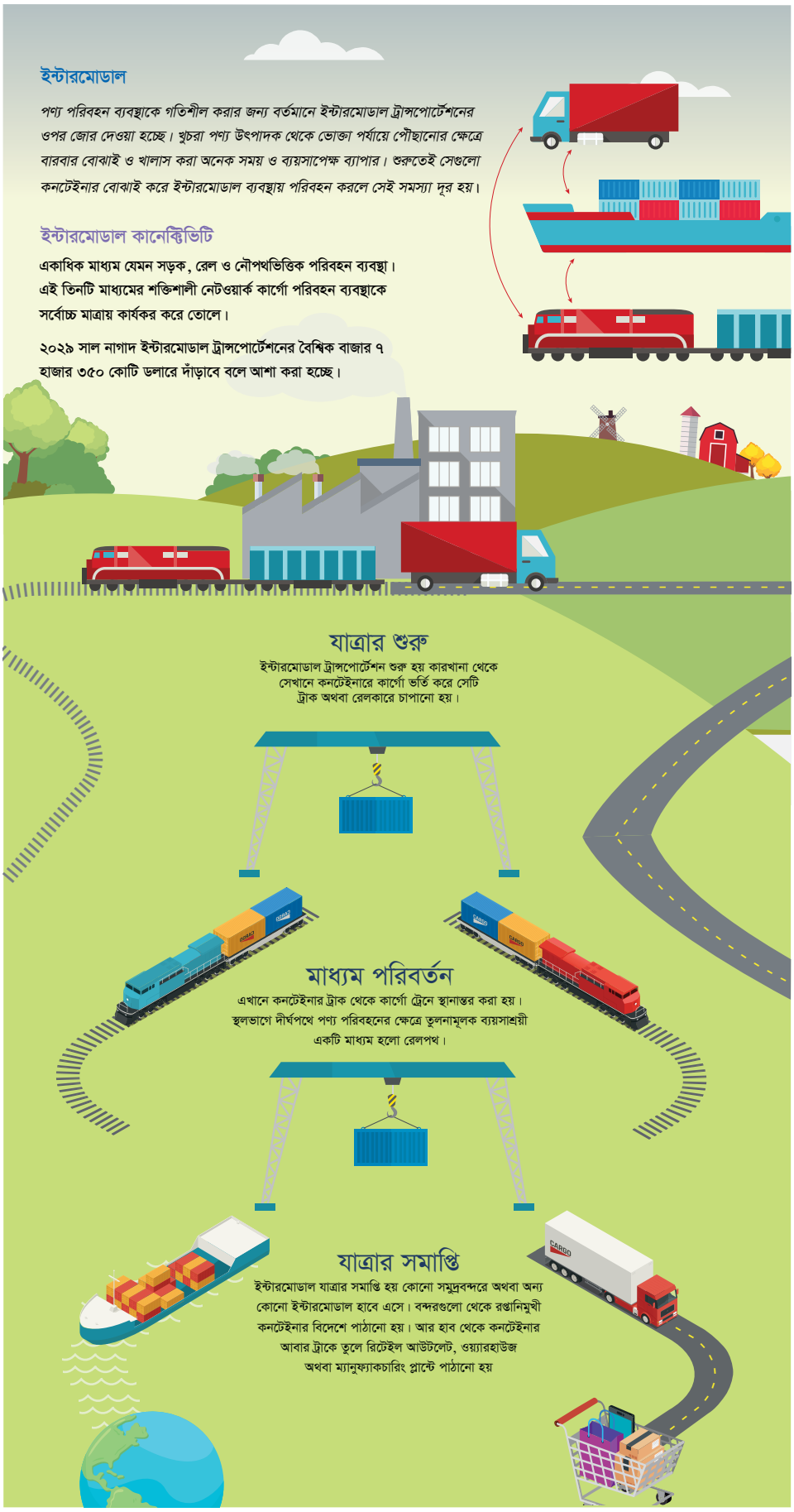
এনবিআরকে কর আদায় ব্যবস্থা সহজ করার নির্দেশনা সরকারের

জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) চেয়ারম্যান আবু হেনা মো. রহমাতুল মুনিম বলেছেন, কর আদায় সহজীকরণের বিষয়ে সরকারের পক্ষ থেকে নির্দেশনা দেওয়া হয়েছে। বিদেশি বিনিয়োগে উৎসাহিত করতে এ প্রক্রিয়া আরও সহজীকরণ করতে হবে। এক্ষেত্রে অন্য দেশগুলোর তুলনায় আমরা পিছিয়ে আছি। ১২ মার্চ আগারগাঁওয়ে এনবিআর আয়োজিত প্রাক-বাজেট আলোচনায় তিনি এসব কথা বলেন।

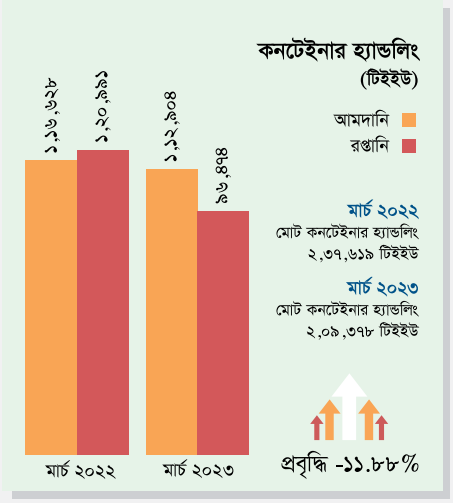
এনবিআর চেয়ারম্যান বলেন, ট্যাক্স, ভ্যাট ও কাস্টমস সব খাতে ই-পেমেন্ট করার নির্দেশনা আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল (আইএমএফ) থেকে দেওয়া হয়েছে। তারা আমাদের ভালোর জন্য বলে সবকিছু। সেসব আমরা দ্রুত করতে পারি না, তাই আইএমএফের একটা তাগিদ থাকে।

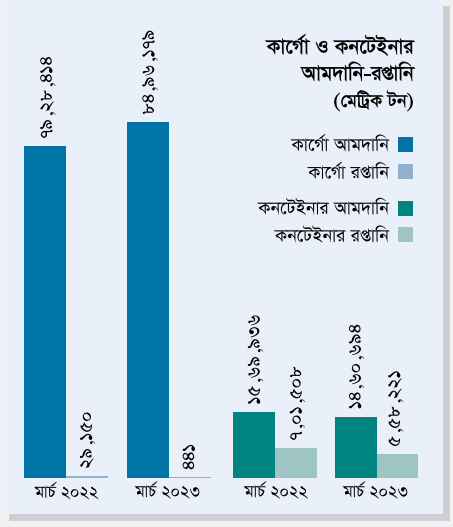
তিনি বলেন, খসড়া আয়কর আইনেও কর পরিশোধের প্রক্রিয়া সহজীকরণের অনেক বিষয় আনা হয়েছে। করজাল বৃদ্ধির প্রচেষ্টা হিসেবে রিটার্ন ফরম সহজ করা এবং অনলাইনে জমা দেওয়ার বিষয়ে কাজ করছি আমরা।

সভায় বাংলাদেশ শিপিং এজেন্টস অ্যাসোসিয়েশন শিপিং এজেন্সি কমিশনের ওপর প্রদেয় উৎসে করের হার ৮ থেকে কমিয়ে ৫ শতাংশ নির্ধারণের প্রস্তাব দিয়েছে।



২০২২ ও ২০২৩ সালের মার্চ মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ

১. **মাহমুদুল হাসান**
নিম্নমান বহিঃসহকারী

MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority