

মে ২০২৩ ■ বর্ষ ০৮ ■ সংখ্যা ০৫

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

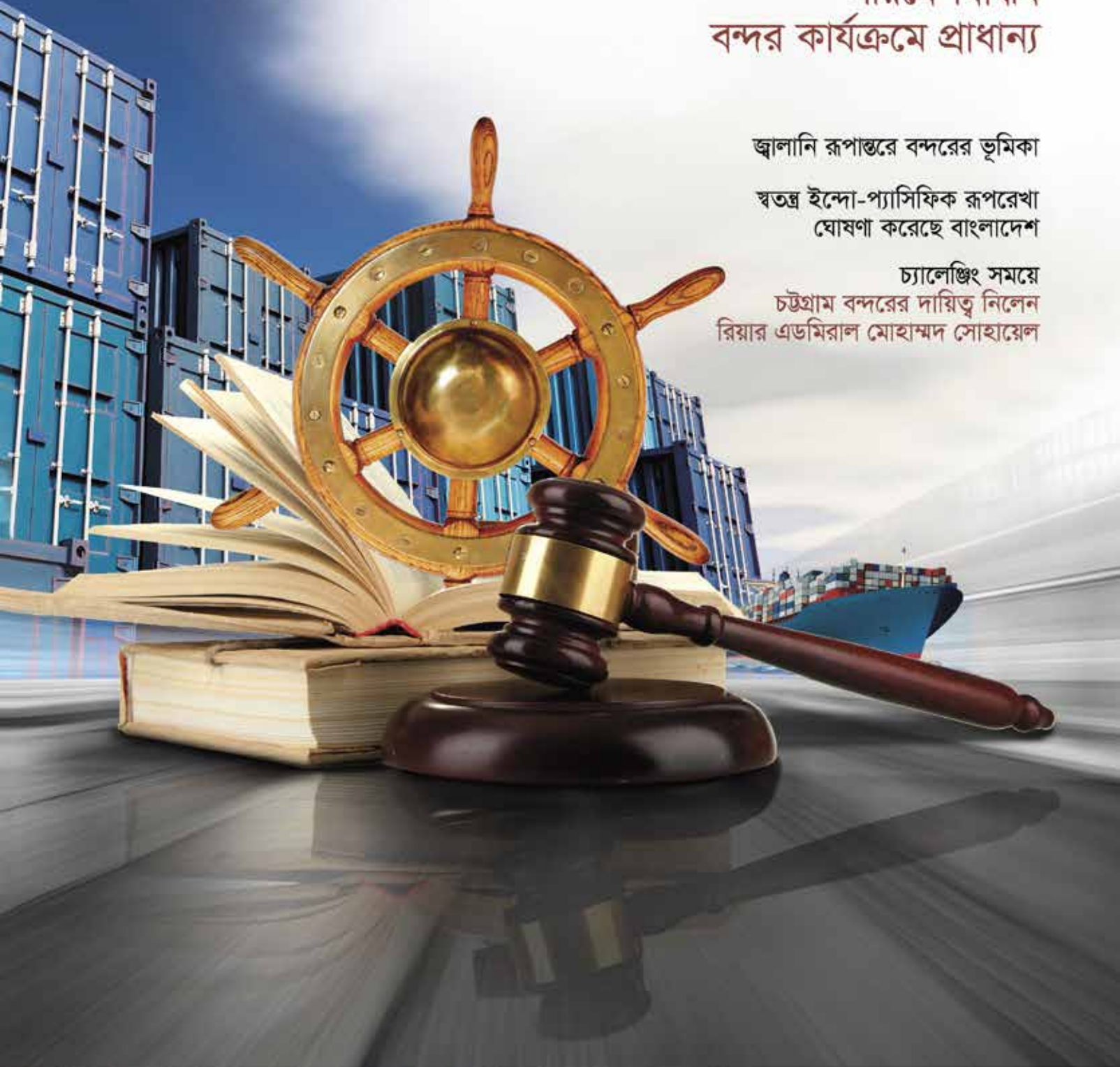
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২

গতিশীল, আধুনিক ও
পরিবেশবান্ধব
বন্দর কার্যক্রমে প্রাধান্য

জ্বালানি রূপান্তরে বন্দরের ভূমিকা

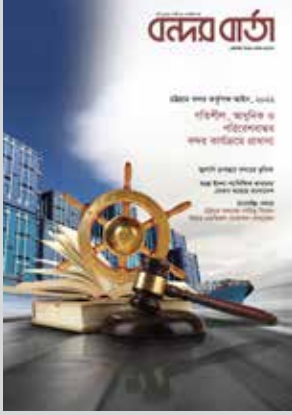
স্বতন্ত্র ইন্দো-প্যাসিফিক রূপরেখা
ঘোষণা করেছে বাংলাদেশ

চ্যালেঞ্জিং সময়ে
চট্টগ্রাম বন্দরের দায়িত্ব নিলেন
রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল



মে ২০২৩
বর্ষ ০৮, সংখ্যা ০৫

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়াজ এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল,
ওএসপি, এনইউপি, পিপিএম, 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 মোরাজ 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
তোফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স
মিজা নাদিম আলিউল্লাহ

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেক্সা ফেরদৌসী

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

ENLIGHTEN | VIBES

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

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

সম্পাদকীয়

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২-এর সুষ্ঠু প্রয়োগ বন্দরের
কর্মচাঞ্চল্যকে আরও গতিশীল করার পাশাপাশি অর্থনৈতিকভাবেও
একে সমৃদ্ধ করে তুলবে

বৈশ্বিক বাণিজ্য সমুদ্রবন্দরের ভূমিকা বরাবরই একমেবাদ্বিতীয়ম। পরিমাণের দিক থেকে প্রায় ৮০ শতাংশ এবং মূল্যমানের দিক থেকে প্রায় ৭০ শতাংশ বৈশ্বিক বাণিজ্যই সমুদ্রপথে পরিবাহিত হয়ে সমুদ্রবন্দরগুলোর মাধ্যমে সম্পন্ন হয়। একটি বন্দরের সাথে অনেকগুলো অংশীজন সংশ্লিষ্ট থাকে, অর্থাৎ অনেকগুলো পক্ষের নিজ নিজ নির্দিষ্ট কার্যক্রম সম্পন্ন হওয়ার পরই কেবল একটি সফল বাণিজ্য সংঘটিত হয়। এই বিশাল কর্মযজ্ঞকে নিয়মতান্ত্রিকতার মধ্যে এনে বন্দরকে গতিশীল, আধুনিক ও পরিবেশবান্ধব করে পণ্যের নিরাপত্তা এবং যথাসময়ে পণ্যের সরবরাহ নিশ্চিত করতে প্রয়োজন সংবিধিবদ্ধ নীতিমালা, যা বন্দর আইন হিসেবে পরিচিত। দেশীয় ও আন্তর্জাতিক সমুদ্র আইনের সাথে সমন্বয় করে বন্দর আইন করা হয়, যাতে বৈশ্বিক বাণিজ্য সুচারুভাবে সম্পন্ন করতে পারে কোনো দেশ।

বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রাণস্পন্দন চট্টগ্রাম বন্দর। দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের ৯২ শতাংশই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে পরিচালিত হয়। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠানটির নেভিগেশনাল কার্যক্রম, উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণসহ সকল ধরনের কর্মকাণ্ড নিয়ন্ত্রণ ও পরিচালনা করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। বিশাল এই কর্মযজ্ঞ সুচারুরূপে পরিচালনা করতে এবং বন্দরের বিভিন্ন অংশীজনদের মধ্যে সমন্বয় বজায় রাখতে রয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন। চট্টগ্রাম বন্দরের নিজস্ব আইনের রয়েছে এক দীর্ঘ ইতিহাস। ১৮৮৮ সালে চট্টগ্রাম পোর্ট কমিশনার অ্যাক্ট কার্যকর হওয়ার মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দর প্রথম নিজস্ব আইনি কাঠামোয় প্রবেশ করে। ১৯৬০ সালে চট্টগ্রাম পোর্ট কমিশনারকে চট্টগ্রাম পোর্ট ট্রাস্টে পরিণত করা হয়। স্বাধীন দেশ হিসেবে আত্মপ্রকাশের পর ১৯৭৬ সালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ জারি করে বাংলাদেশ সরকার। পরবর্তীতে ১৯৯৫ সালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশটি একটি সংশোধনী প্রক্রিয়ার মধ্য দিয়ে যায়। বিগত এক যুগেরও বেশি সময় ধরে ধারাবাহিক উন্নয়নের মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের নবযুগের সূচনা হয়। বন্দরের অবকাঠামো ও সক্ষমতা বৃদ্ধির সাথে সাথে বেড়েছে কার্যপরিধিও। বন্দরের এই গতিশীলতা ধরে রাখতে এবং প্রচলিত আইনকে যুগোপযোগী করে তোলার লক্ষ্যে ২০২২ সালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ, ১৯৭৬ রহিত করে 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২' প্রণয়ন করা হয়। এই আইনের সুষ্ঠু প্রয়োগ বন্দরের কর্মচাঞ্চল্যকে আরও গতিশীল করার পাশাপাশি অর্থনৈতিকভাবেও একে সমৃদ্ধ করে তুলবে। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন নিয়ে বিস্তারিত রয়েছে প্রধান রচনায়।

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের যুগে সামাজিক দায়বদ্ধতা থেকেই প্রতিটি খাত নিজ নিজ কার্যক্ষেত্রে গ্রিনহাউস গ্যাসের ব্যবহার কমিয়ে আনছে। বিশ্বজুড়ে কার্যক্রম পরিচালনা করা বন্দরগুলোও এর ব্যতিক্রম নয়। একটি বন্দর কেবল পরিবহন এবং ডিজিটাল ব্যবস্থার সংযোগস্থল নয়, বরং 'গ্লোবাল এনার্জি ইকোসিস্টেমে' জ্বালানি কেন্দ্রের ভূমিকাও পালন করে। বন্দরগুলো সাধারণত অর্থনৈতিক কার্যক্রমের মাধ্যমে একে অন্যের সাথে যুক্ত থাকে ও ইন্ডাস্ট্রিয়াল ক্লাস্টার হিসেবে সমন্বিতভাবে কাজ করে। বিশ্বের অধিকাংশ পণ্য সমুদ্রপথে আনা-নেওয়া করা হয় এবং বন্দর দিয়ে পরিবাহিত মোট পণ্যের ৪০ শতাংশই জ্বালানি-সংশ্লিষ্ট। তেল ও গ্যাস, সমুদ্র পরিবহন, ট্রাকে মালামাল পরিবহন, রেলওয়ে, ক্রুজ-পর্যটন এবং উৎপাদনসহ বিভিন্ন খাত নিয়ে বন্দরগুলো কাজ ও পরিষেবা প্রদান করে। এসব খাতের ভেতর সংযোগ স্থাপন এবং জ্বালানি ব্যবস্থা একত্রিকরণে বন্দরগুলো কেন্দ্রীয় সংযোগস্থলের ভূমিকা পালন করে। জ্বালানি রূপান্তরে বন্দরের ভূমিকা নিয়ে বিশেষ প্রতিবেদন রয়েছে পরিবেশ ও জলবায়ু বিভাগে।

প্রিয় পাঠক, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নতুন চেয়ারম্যানের দায়িত্ব নিয়েছেন রিয়াজ এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল, ওএসপি, এনইউপি, পিপিএম, পিএসসি। বন্দরবার্তা পরিবারের পক্ষ থেকে আমরা তাকে স্বাগত জানাই। মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল ও বে টার্মিনাল মেগা প্রকল্পের নির্মাণকাজ শুরু, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের অপারেশনাল কর্মকাণ্ড চালুর মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের অবকাঠামো সুবিধা একধাপ উন্নীত করা এবং ইউক্রেন-রাশিয়ার যুদ্ধের কারণে সৃষ্ট বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকটে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের সরবরাহ ব্যবস্থা আরও গতিশীল করার চ্যালেঞ্জিং সময়ে তিনি যে দায়িত্ব নিয়েছেন, স্থায়ী নেতৃত্বগুণ এবং কর্মদক্ষতায় তা সুচারুভাবে সম্পন্ন করে বন্দরের গতিশীলতাকে আরও এগিয়ে নিয়ে যাবেন-এই আমাদের শুভকামনা।

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।

নেদর ঘাটা এ সংখ্যায় থাকছে

০৮

চট্টগ্রাম বন্দরের নেভিগেশনাল কার্যক্রম, উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণসহ সকল ধরনের কর্মকাণ্ড নিয়ন্ত্রণ ও পরিচালনা করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। বিশাল এই কর্মযজ্ঞ সূচ্যক্রমে পরিচালনা করতে এবং বন্দরের বিভিন্ন অংশীজনদের মধ্যে সমন্বয় বজায় রাখতে বন্দর কর্তৃপক্ষকে আইনের প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হয়। প্রচলিত আইনকে যুগোপযোগী করে তোলার লক্ষ্যে ১৯৭৬ সালের আইন রহিত করে 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২' প্রণয়ন করা হয়।

০৪

স্বাগত বন্দর অধিনায়ক



চ্যালেঞ্জিং সময়ে চট্টগ্রাম বন্দরের দায়িত্ব নিলেন রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল ও বে টার্মিনাল মেগা প্রকল্পের নির্মাণকাজ শুরু, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের অপারেশনাল কর্মকাণ্ড চালুর মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের অবকাঠামো সুবিধা একধাপ উন্নীত করা এবং ইউক্রেন-রাশিয়ার যুদ্ধের কারণে সৃষ্ট বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকটে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের সরবরাহ ব্যবস্থা আরও গতিশীল করার চ্যালেঞ্জিং সময়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের দায়িত্ব নিয়েছেন রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল, ওএসপি, এনইউপি, পিপিএম, পিএসসি। ২ মে আনুষ্ঠানিকভাবে তিনি বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪২তম চেয়ারম্যানের দায়িত্ব গ্রহণ করেন।

০৬

পরিবেশ ও জলবায়ু



জ্বালানী রূপান্তরে বন্দরের ভূমিকা

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের যুগে সামাজিক দায়বদ্ধতা থেকেই প্রতিটি খাত নিজ কার্যক্ষেত্রে গ্রিনহাউস গ্যাসের ব্যবহার কমিয়ে আনছে। বিশ্বজুড়ে কার্যক্রম পরিচালনা করা বন্দরগুলোও এর ব্যতিক্রম নয়। সমুদ্র পরিবহন ও পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে জড়িত থাকায় বন্দরের কাজের ক্ষেত্র বেশ বিস্তৃত। যার ফলে 'ডিকার্বনাইজেশন' প্রক্রিয়া এবং জীবাশ্ম জ্বালানীর পরিবর্তে পরিবেশবান্ধব জ্বালানীর ব্যবহার বৃদ্ধিতে বন্দরগুলো গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে।

একটি বন্দর কেবল পরিবহন এবং ডিজিটাল ব্যবস্থার সংযোগস্থল নয়, বরং 'গ্লোবাল এনার্জি ইকোসিস্টেমে' জ্বালানী কেন্দ্রের ভূমিকাও পালন করে।



প্রধান রচনা

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২

গতিশীল, আধুনিক ও পরিবেশবান্ধব বন্দর কার্যক্রমে প্রাধান্য

সম্পাদকীয় ■ ০২

মুখর বন্দর ■ ১৯

- ▶ স্বতন্ত্র ইন্দো-প্যাসিফিক রূপরেখা ঘোষণা করেছে বাংলাদেশ
- ▶ পেপারলেস আন্তঃসীমান্ত বাণিজ্য পরিকল্পনা বাস্তবায়নের তাগিদ
- ▶ বিদেশি মুদ্রায় হিসাব খুলতে পারবে শিপিং ও বিমান পরিবহন সংস্থা
- ▶ বাংলাদেশে বড় বিনিয়োগ করবে জাপান, হবে বন্দর উন্নয়নও
- ▶ মাতারবাড়ীতে ডিডল সবচেয়ে বেশি দৈর্ঘ্য ও ড্রাফটের জাহাজ
- ▶ বিনিয়োগ আকর্ষণে একসাথে কাজ করবে বিডা ও বিল্ড
- ▶ চট্টগ্রাম বন্দরে আনসার ব্যারাক ও বহুতল কার শেডের উদ্বোধন
- ▶ ঈদের ছুটিতে বন্ধ ছিল স্থলবন্দরগুলো
- ▶ বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিকস পারফরম্যান্স সূচকে ১২ ধাপ এগিয়েছে বাংলাদেশ
- ▶ পায়রা বন্দরে প্রথমবার ডিডল ১০ দশমিক ২ মিটার গভীরতার জাহাজ
- ▶ নির্ধারিত সময়ের আগেই মাতারবাড়ী বিদ্যুৎকেন্দ্রের উৎপাদন পরিকল্পনা সিপিজিসিবিএলের
- ▶ আগামী বছর রাশিয়ায় দেড়-দুই লাখ টন আলু রপ্তানি হবে

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ■ ২৩

সাগর অত্রীকরণ

খতিয়ান ■ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ■ ১৩

- ▶ ফ্লোটিং অফশোর উইথ প্রযুক্তি : সমুদ্রের নতুন সম্ভাবনা, নতুন চ্যালেঞ্জ
- ▶ নারী নাবিকদের 'সেক্সুয়াল ট্রমা' কাটিয়ে উঠতে সহায়তা করবে 'সিফেয়ারাস' চ্যারিটি
- ▶ ব্রিটিশ সরকারের সিদ্ধান্তের বিরুদ্ধে মামলার অনুমতি পেল গ্রিনপিস
- ▶ সমুদ্র পরিবহন খাতে নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগে সহায়তার প্রতিশ্রুতি জি৭ মন্ত্রীদেয়
- ▶ ইউরোপীয় বন্দরগুলোর শ্রোপট থ্রাক-মহামারি সময়ের চেয়ে কমেছে
- ▶ অভিবাসী সংকট মোকাবেলায় জরুরি অবস্থা ঘোষণা করেছে ইতালি
- ▶ ইউরোপ-আমেরিকায় 'পরিবেশবান্ধব জাহাজ' সরবরাহ করছে ভারত
- ▶ অবৈধ 'নিয়োগ ফি' এর শিকার হন ২৮% নাবিক
- ▶ জাহাজ মালিকানা সংক্রান্ত তথ্যের ঘাটতি উচ্চ ঝুঁকির সূচক
- ▶ রেকর্ড পর্যায়ে পৌঁছেছে কনটেইনার শিপের আর্ডার
- ▶ সেকেন্ডহ্যান্ড ক্রু ড্র ট্যাংকারের মূল্য পঁচিশ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ
- ▶ যুক্তরাষ্ট্রে আলাস্কা এলএনজি প্রকল্পে অনুমোদন দিল জ্বালানী মন্ত্রণালয়

বন্দর বিচিত্রা ■ ১৭

বন্দর পরিচিতি : লিভারপুল বন্দর

গ্রন্থ পরিচিতি : দ্য শিপিং ম্যান

মেরিটাইম ফ্যাক্ট : শিপিং খাতে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব : ফ্রেডরিক হেনরিক আফ চ্যাপম্যান

মেরিটাইম ইভেন্টস : মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি

১৯

ভারতীয় পণ্য পরিবহনে ট্রানজিটের স্থায়ী আদেশ

চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে ভারতের মূল ভূখণ্ড থেকে দেশটির উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোতে নিয়মিতভাবে পণ্য পরিবহন শুরুর পথ খুলল। জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) ২৪ এপ্রিল এ-সংক্রান্ত একটি স্থায়ী আদেশ জারি করে।



ভারতের পণ্য চালান
চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে
৮টি রুটে বাংলাদেশের ভেতর দিয়ে স্থলবন্দর
হয়ে পরিবহন করা যাবে

আদেশ অনুযায়ী প্রতি চালানের ফি

প্রক্রিয়াকরণ মাস্তুল বা প্রসেসিং ফি	৩০ টাকা
ট্রানশিপমেন্ট ফি (প্রতি টন)	২০ টাকা
নিরাপত্তা ফি	১০০ টাকা
কনটেইনার স্থানান্তর ফি	২৫৪ টাকা
অন্যান্য প্রশাসনিক ফি	১০০ টাকা

৮৫ টাকা প্রতি কনটেইনার বা গাড়ির জন্য কিলোমিটার প্রতি একসকট ফি প্রক্রিয়াদায়ী ইলেকট্রিক লক ও সিল ফি

এর বাইরে সড়কপথে পণ্য পরিবহনের জন্য সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের নির্ধারিত মাস্তুল দিতে হবে।

স্বাগত বন্দর অধিনায়ক

চ্যালেঞ্জিং সময়ে চট্টগ্রাম বন্দরের দায়িত্ব নিলেন রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল



১



২



চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪২তম চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল

২ মে আনুষ্ঠানিকভাবে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪২তম চেয়ারম্যান হিসেবে দায়িত্ব গ্রহণ করেন রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল, ওএসপি, এনইউপি, পিপিএম, পিএসসি। বন্দরবার্তার পক্ষ থেকে স্বাগত ও অভিনন্দন নতুন চেয়ারম্যানের প্রতি।

মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্র টার্মিনাল ও বে টার্মিনাল মেগা প্রকল্পের নির্মাণকাজ শুরু, পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের অপারেশনাল কর্মকাণ্ড চালুর মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরের অবকাঠামো সুবিধা একধাপ উন্নীত করা এবং ইউক্রেন-রাশিয়ার যুদ্ধের কারণে সৃষ্ট বৈশ্বিক অর্থনৈতিক সংকটে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের সরবরাহ ব্যবস্থা আরও গতিশীল করার চ্যালেঞ্জিং সময়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের দায়িত্ব নিয়েছেন রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল। পূর্বতন চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহানের স্থলাভিষিক্ত হলেন তিনি।

চট্টগ্রাম বন্দরে যোগদানের আগে রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান হিসেবে সাফল্যের সাথে দায়িত্ব পালন করেছেন।

তিনি বাংলাদেশ নৌবাহিনীর নির্বাহী শাখায় ১৯৮৮ সালের ১ জানুয়ারি কমিশন লাভ করেন। কমিশন পাওয়ার পর তিনি দেশে এবং বিদেশে বিভিন্ন পেশাগত কোর্সে অংশগ্রহণ করেন। একজন অ্যান্টি-সাবমেরিন ওয়ারফেয়ার স্পেশালিস্ট অফিসার হিসেবে তিনি বাংলাদেশ নৌবাহিনীতে অপারেশনাল অবদান রেখেছেন। তিনি কানাডায় ওয়ার গেম সিমুলেশন কোর্স, ডিফেন্স সার্ভিসেস কমান্ড অ্যান্ড স্টাফ কলেজ ঢাকায় নেভাল স্টাফ কোর্স এবং ভারতের ডিফেন্স সার্ভিসেস স্টাফ কলেজে নেভাল স্টাফ কোর্সে অংশগ্রহণ করেন।

রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল একজন প্রাণবন্ত নৌকর্মকর্তা, যিনি বাংলাদেশ নৌবাহিনীর সব ধরনের জাহাজে কাজ করেছেন। নৌবাহিনীর জাহাজ বিএনএস দুর্ভু, বিএনএস অনির্বাণ, বিএনএস তমজিদ এবং বিএনএস বারকাতকে কমান্ড করেছেন। বাংলাদেশ নৌবাহিনীর একজন পেশাদার কর্মকর্তা হিসেবে তিনি বিভিন্ন স্তরে স্টাফ এবং নির্দেশনামূলক দায়িত্ব পালন করেছেন। নৌসদর দপ্তর এবং এরিয়া সদর দপ্তরের স্টাফ অফিসার, জুনিয়র স্টাফ কোর্সের

পরিচালক, ওয়ারফেয়ার ইন্সট্রাক্টর ইন স্কুল অব মেরিটাইম ওয়ারফেয়ার অ্যান্ড ট্যাকটিকস এবং ডিফেন্স সার্ভিসেস কমান্ড অ্যান্ড স্টাফ কলেজে ডাইরেক্টিং স্টাফ এবং সিনিয়র ইন্সট্রাক্টর (নৌ) হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। তিনি সুদানে জাতিসংঘ মিশনেও দায়িত্ব পালন করেছেন। সেবায় অসামান্য অবদানের জন্য তিনি নৌবাহিনী থেকে ওএসপি ও এনইউপি পদক লাভ করেন।

রিয়ার এডমিরাল মোহাম্মদ সোহায়েল এলিট ফোর্স র্যাংগে র্যাংগ সদর দপ্তরের লিগ্যাল অ্যান্ড মিডিয়া উইং পরিচালক হিসেবেও দায়িত্ব পালন করেছেন। এই সময়কালে তিনি দেশের আইনশৃঙ্খলা রক্ষায় ব্যাপক অবদান রাখেন। তার অসামান্য কর্মদক্ষতার জন্য তিনি মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক রাষ্ট্রপতি পুলিশ পদক (পিপিএম) এ ভূষিত হন। তিনি কাউন্টার টেরোরিজম ইন্টেলিজেন্স ব্যুরো (সিআইটিবি), ডিজিএফআই সদর দপ্তরের অভ্যন্তরীণ-বিষয়ক ব্যুরো (আইএবি) এবং নৌসদর দপ্তরের পরিচালক সাবমেরিন হিসেবে কর্নেল জিএস এর দায়িত্ব পালন করেছেন।



ক্যাপশন :

১. প্রশাসন বিভাগের পক্ষ থেকে নতুন চেয়ারম্যানকে বরণ করছেন সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ
২. অর্থ ও হিসাব বিভাগের পক্ষ থেকে বরণ করছেন সদস্য (অর্থ) ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ
৩. নতুন চেয়ারম্যান শাহ আমানত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে এসে পৌঁছলে স্বাগত জানান পর্যদ সদস্যবৃন্দ, পরিচালকবৃন্দ ও সচিব
৪. প্রকৌশল বিভাগের পক্ষ থেকে ফুল দিয়ে স্বাগত জানান সদস্য (প্রকৌশল), প্রধান প্রকৌশলী ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা
৫. নিরাপত্তা বিভাগের পক্ষ থেকে ফুল দিয়ে স্বাগত জানান পরিচালক (নিরাপত্তা) ও উপ-পরিচালকবৃন্দ
৬. পরিবহন বিভাগের পক্ষ থেকে স্বাগত জানান পরিচালক (পরিবহন) ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ
৭. মেরিন বিভাগের পক্ষ থেকে সদস্য (হারবার ও মেরিন), ডেপুটি কমান্ডারভেটর ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ ফুল দিয়ে স্বাগত জানান

জ্বালানি রূপান্তরে বন্দরের ভূমিকা

বন্দরবার্তা ডেক

বৈশ্বিক উষ্ণায়নের যুগে সামাজিক দায়বদ্ধতা থেকেই প্রতিটি খাত নিজ নিজ কার্যক্ষেত্রে গ্রিনহাউস গ্যাসের ব্যবহার কমিয়ে আনছে। বিশ্বজুড়ে কার্যক্রম পরিচালনা করা বন্দরগুলোও এর ব্যতিক্রম নয়। সমুদ্র পরিবহন ও পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে জড়িত থাকায় বন্দরের কাজের ক্ষেত্র বেশ বিস্তৃত। যার ফলে 'ডিকার্বনাইজেশন' প্রক্রিয়া এবং জীবাশ্ম জ্বালানির পরিবর্তে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার বৃদ্ধিতে বন্দরগুলো গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে।

একটি বন্দর কেবল পরিবহন এবং ডিজিটাল ব্যবস্থার সংযোগস্থল নয়, বরং 'গ্লোবাল এনার্জি ইকোসিস্টেমে' জ্বালানি কেন্দ্রের ভূমিকাও পালন করে। বন্দরগুলো সাধারণত অর্থনৈতিক কার্যক্রমের মাধ্যমে একে অন্যের সাথে যুক্ত থাকে ও ইন্ডাস্ট্রিয়াল ক্লাস্টার হিসেবে সমন্বিতভাবে কাজ করে। বিশ্বের অধিকাংশ পণ্য সমুদ্রপথে আনা-নেওয়া করা হয় এবং বন্দর দিয়ে পরিবাহিত মোট পণ্যের ৪০ শতাংশই জ্বালানি সংশ্লিষ্ট। তেল ও গ্যাস, সমুদ্র পরিবহন, ট্রাকে মালামাল পরিবহন, রেলওয়ে, ক্রুজ-পর্যটন এবং উৎপাদনসহ বিভিন্ন খাত নিয়ে বন্দরগুলো কাজ ও পরিষেবা প্রদান করে। এসব খাতের ভেতর সংযোগ স্থাপন এবং জ্বালানি ব্যবস্থা একত্রীকরণে বন্দরগুলো কেন্দ্রীয় সংযোগস্থলের ভূমিকা পালন করে।

সমুদ্র পরিবহনে কার্বনের ব্যবহার কমাতে হলে নীতিনির্ধারক থেকে শুরু করে পণ্য পরিবহনকারী প্রতিষ্ঠান, ট্রান্সপোর্ট অপারেটর, মালবাহী জাহাজের ব্যবসায়ী, বন্দর, জাহাজ নির্মাতা, ইঞ্জিন প্রস্তুতকারক এবং জ্বালানি উৎপাদনকারীসহ সংশ্লিষ্ট সকল স্টেকহোল্ডারকে সহযোগিতা করতে হবে। ড্রাই ও ওয়েট বাল্ক, কনটেইনার, গাড়ি বহনকারী ক্যারিয়ার, স্থলপথে কার্যক্রম পরিচালনা করা ট্রাক ও রেলগাড়িসহ বন্দরে পরিষেবা গ্রহণকারীদের জ্বালানি সরবরাহের মাধ্যমে সামুদ্রিক জ্বালানি, জাহাজ নির্মাণ (জাহাজ সরবরাহসহ) এবং অপারেশনাল ভ্যালু চেইনের মধ্যে সংযোগ স্থাপন করতে

বন্দরগুলো গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। এছাড়া ডিকার্বনাইজেশনের পুরো প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ এবং তথ্য ভাগাভাগি করে নেওয়ার মাধ্যমে বন্দরগুলো মূল্য শৃঙ্খলের সাথে সমন্বয় সাধন করে।

গুরুত্বপূর্ণ জ্বালানি কেন্দ্র হিসেবে বন্দরগুলোর এমন পদ্ধতি অবলম্বন করা উচিত, যা পরিবহন খাতকে কার্বনমুক্ত করতে সহযোগিতা করবে। জ্বালানি সংযোগস্থল হিসেবে বন্দরগুলো কীভাবে নিজেদের সক্ষমতা বৃদ্ধি করতে পারে এবং বিশ্বজুড়ে কার্বনের ব্যবহারহ্রাসে কীভাবে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করতে পারে, সে বিষয়ে দিকনির্দেশনা প্রদান করেছে সুইডিশ একটি গবেষণা। গবেষণায় উল্লেখিত ফ্রেমওয়ার্ক বন্দরগুলোকে জ্বালানি সংযোগস্থল বা কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত করবে। চারটি ধাপে ফ্রেমওয়ার্কটি তৈরি করা হয়েছে। প্রথম ধাপে বন্দরের জ্বালানি বিষয়ক কৌশল; দ্বিতীয় ধাপে বন্দর কার্যক্রম পরিচালনায় কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণের প্রয়োজনীয়তা; তৃতীয় ধাপে বন্দরে পরিষেবা গ্রহণকারীদের টেকসই জ্বালানি সরবরাহ এবং সর্বশেষ চতুর্থ ধাপে পরিবহন বাস্তুতন্ত্রে (যার ভেতর বৈশ্বিক জ্বালানি ব্যবস্থা অন্তর্ভুক্ত) বন্দরের ভূমিকা নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে।

ডিকার্বনাইজেশনে বন্দরের অবদান

বর্তমানে বন্দরগুলো কার্বন নির্গমন এবং কার্বনের ব্যবহার রোধে বেশ কার্যকর ভূমিকা পালন করছে। সম্প্রতি অ্যান্টওয়ার্প-ব্রুস, হামবার্গ, রটারডাম, সিঙ্গাপুরসহ বেশকিছু বন্দর প্রধান জ্বালানি কেন্দ্রে পরিণত হতে নানাবিধ প্রচেষ্টা চালাচ্ছে। জৈব জ্বালানি, মিথানল, অ্যামোনিয়া, হাইড্রোজেন এবং বিদ্যুতের মতো কার্বনমুক্ত এবং কম কার্বনযুক্ত জ্বালানি অধিগ্রহণ, সংরক্ষণ ও সরবরাহ করে পরিবহন খাতে নিয়োজিত যানবাহনগুলোকে সহায়তা করতে বন্দরগুলো নিজেদের 'মাল্টি-ফুয়েল বাস্কারিং হাব' হিসেবে প্রতিষ্ঠিত করতে চাইছে। এরই ধারাবাহিকতায় সিঙ্গাপুর-রটারডাম গ্রিন করিডোর তৈরি করতে গত বছর একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করা হয়।

বন্দরগুলো একাধিক উপায়ে কার্বনের ব্যবহার রোধ, জ্বালানির উৎপাদনশীলতা এবং জ্বালানি রূপান্তর

প্রক্রিয়া সহজতর করতে পারে। 'ভূমি মালিক এবং বিনিয়োগকারী' হিসেবে বন্দরগুলো অভ্যন্তরীণ প্রয়োজন, গ্রাহক, নিকটবর্তী ইন্ডাস্ট্রিয়াল ক্লাস্টার এবং গোটা সমাজের জ্বালানি চাহিদা মেটাতে টেকসই বিকল্প জ্বালানি সরবরাহে বিনিয়োগ করে থাকে। পাশাপাশি জ্বালানি প্রকল্পের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমি এবং অবকাঠামো নিশ্চিত করতে স্থানিক-পরিকল্পনা করে বন্দরগুলো।

অন্যদিকে 'নিয়ন্ত্রক' হিসেবে বন্দরগুলো গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। কার্বনের ব্যবহার কমাতে এবং বিকল্প জ্বালানি উৎপাদন, সংরক্ষণ, বাস্কারিং এবং পরিবহনের সুবিধার্থে পরিবেশগত ও নিরাপত্তার মান উন্নত করতে বন্দরগুলো লিডারশিপ জুগ্ম আরোপ এবং প্রণোদনা প্রদান করতে পারে। এছাড়া এমন কিছু ডিজিটাল প্রক্রিয়া চালু করতে পারে, যা সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের জ্বালানি ব্যবহারে দক্ষ করে তুলবে।

'সহায়তাকারী/সহযোগী অংশীদার' হিসেবে বন্দরগুলো পরিবহন এবং জ্বালানি ব্যবস্থার সাথে জড়িত বিভিন্ন পক্ষের মধ্যে সহযোগিতা, অংশীদারিত্ব এবং ব্যবসায়িক কনসোর্টিয়া বা জোট তৈরি করতে সক্ষম, যা জলবায়ু লক্ষ্যমাত্রা অর্জন, জ্বালানি চাহিদার পূর্বাভাস, কার্বনমুক্ত/কম কার্বনযুক্ত জ্বালানির মূল্য শৃঙ্খল এবং জ্বালানি সংক্রান্ত বিভিন্ন প্রকল্পের উন্নয়নে সমন্বয় সাধন করে।

চার ধাপের ফ্রেমওয়ার্ক অনুসরণ করে বন্দরগুলো নতুন রাজস্ব প্রবাহ চালু করতে পারে। ফ্রেমওয়ার্কটি সরল-রৈখিক কাঠামো হিসেবে নয় বরং বৃত্তাকারে কাজ করে। যার ফলে প্রয়োজন অনুযায়ী বন্দরগুলো একে একে সময় একে একে ধাপ অনুসরণ করতে পারে।

প্রথম ধাপ : জ্বালানি কৌশলের প্রয়োজনীয়তা

টেকসই পরিবহন বাস্তুতন্ত্রে অবদান রাখতে হলে বন্দরগুলোকে সক্রিয় হতে হবে এবং জ্বালানি রূপান্তরের ফলে সৃষ্ট সুযোগগুলোকে কাজে লাগাতে হবে। জ্বালানি বিক্রির মাধ্যমে বন্দরগুলো নতুন করে আয়/ইজারা আয়ের সুযোগ তৈরি করতে পারে। ফ্রেমওয়ার্কে বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোকে প্রথমত নিজস্ব



জ্বালানি চাহিদা এবং জ্বালানি সরবরাহ সক্ষমতা নির্ণয়ের জন্য একটি জ্বালানি কৌশল প্রণয়নের পরামর্শ দেওয়া হয়েছে। এ ধরনের কৌশলে বন্দরের সব ধরনের কার্যক্রম এবং পরিষেবাকে অন্তর্ভুক্ত করা হবে, যা বন্দর সংশ্লিষ্ট সবার জন্য নির্দেশিকা হিসেবে কাজ করবে। যেসব গ্রাহক পরিবহন, ডিজিটাল এবং জ্বালানি কেন্দ্র হিসেবে বন্দরের পরিষেবা গ্রহণ করে, তারাও এই নির্দেশিকা দ্বারা উপকৃত হবে। অর্থাৎ বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রণীত জ্বালানি কৌশলটি কেবল বন্দর কর্তৃপক্ষ নয়, বরং বন্দরে কর্মরত বিভিন্ন পক্ষ এবং বন্দরে সেবা নিতে আসা বিভিন্ন পক্ষ যেমন টার্মিনাল অপারেটর, শিপিং কোম্পানি, স্থলভাগে ট্রাক ও রেলের কার্যক্রম পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠান, বেনিফিসিয়াল কার্গো ও উনারজসহ (বিসিও) সকল পক্ষকে প্রভাবিত করবে। জ্বালানি সংশ্লিষ্ট সকল ধরনের বিনিয়োগ এবং অংশীদারিত্বের সিদ্ধান্ত বন্দর কর্তৃপক্ষের সামগ্রিক জ্বালানি কৌশলের সঙ্গে সঙ্গতিপূর্ণ হতে হবে।

দ্বিতীয় ধাপ : বন্দরের অভ্যন্তরে টেকসই কার্যক্রম

এই পর্যায়ে বন্দরগুলোকে নিজেদের সমসাময়িক জ্বালানি চাহিদা নির্ণয় করতে হবে। সেসঙ্গে বন্দর এলাকার মধ্যে নিজস্ব যন্ত্রপাতি এবং অভ্যন্তরীণ কার্যক্রমের কারণে সৃষ্ট কার্বন নির্গমনের পরিমাণ নিরূপণ এবং বন্দর এলাকায় কার্বন দূষণের প্রভাব/কার্বন ফুটপ্রিন্ট কমাতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। জ্বালানি সক্ষমতা বাড়াতে এবং কার্বন ফুটপ্রিন্ট কমাতে বন্দরের অভ্যন্তরীণ কার্যক্রমে জীবাশ্ম জ্বালানির পরিবর্তে টেকসই পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ব্যবহার বেশ ইতিবাচক প্রভাব ফেলে। এছাড়া ক্রেন, রিচ-স্টকার, প্রাইম-মুভারস, টাগবোট, ফোর্কলিফট ও অন্যান্য যানবাহনে বিদ্যুতের ব্যবহার বন্দরের কার্বন নির্গমনের পরিমাণ কমাতে সাহায্য করবে। ইতিমধ্যে অনেক বন্দর কর্তৃপক্ষ বন্দর এলাকায় স্মার্ট লাইটিং এবং এলইডি লাইট ব্যবহার করছে। তবে এক্ষেত্রে ব্যবহৃত বিদ্যুৎ পরিবেশবান্ধব পদ্ধতিতে উৎপন্ন হচ্ছে কি না সেদিকে লক্ষ্য রাখতে হবে। পরিবেশবান্ধব বিদ্যুৎ কেনার পাশাপাশি কিছু কিছু বন্দর কর্তৃপক্ষ সৌর ও বায়ুশক্তি ব্যবহার করে নিজেসই নবায়নযোগ্য জ্বালানি উৎপাদন করছে। সুইডিশ বন্দরগুলো নবায়নযোগ্য জ্বালানি উৎপাদন করে থাকে। তাদের জ্বালানি রূপান্তরের বিষয়টি বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় নবায়নযোগ্য

জ্বালানি উৎপাদনে বিনিয়োগ করলে পরিচালন ব্যয় অনেক কমে। সেসঙ্গে কার্বন নির্গমন ও শব্দদূষণের পরিমাণও হ্রাস পায়। অধিকাংশ বন্দর এলাকায় একাধিক স্বতন্ত্র অপারেটর, ইজারাদার এবং টার্মিনাল নিয়ে ভূমি মালিকেরা কাজ করে। কার্যকরভাবে কার্বন নির্গমন কমাতে হলে বন্দরগুলোকে সংশ্লিষ্ট পক্ষের ভেতর সহযোগিতার ক্ষেত্র, নিয়ন্ত্রণাত্মক প্রণোদনা এবং অংশীদারিত্ব তৈরি করতে হবে। যেমন টার্মিনালগুলো এবং লজিস্টিক পরিষেবা প্রদানকারীদের মধ্যে যৌথ রোডম্যাপ তৈরি, টার্মিনালগুলোর গ্রিড সক্ষমতার জন্য পরিকল্পনা এবং বিনিয়োগ করে অবকাঠামো সুরক্ষিতকরণ, টার্মিনালগুলোর মধ্যে দক্ষ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করতে বন্দরের কার্যক্রমগুলো পরস্পরের মাঝে ভাগাভাগি করে দেওয়া যেতে পারে।

তৃতীয় ধাপ : বন্দরে আগত বিভিন্ন পক্ষকে টেকসই জ্বালানি সরবরাহ

বর্তমানে অধিকাংশ যানবাহন পরিবেশ সংক্রান্ত আঞ্চলিক এবং বৈশ্বিক নীতি মেনে চলার চেষ্টা করে। কার্বন নির্গমন কমাতে হলে ক্যারিয়ারগুলোকে জীবাশ্ম জ্বালানির পরিবর্তে নবায়নযোগ্য শক্তির উৎস থেকে তৈরি বিদ্যুতের মতো কম/শূন্য কার্বনযুক্ত জ্বালানি ব্যবহার করতে হবে। আশা করা যাচ্ছে বন্দরগুলো ক্যারিয়ারের মাধ্যমে টেকসই জ্বালানি সরবরাহ ও নানাবিধ সুবিধা প্রদান করবে। উদাহরণস্বরূপ বন্দর কর্তৃপক্ষ অ্যামোনিয়া, হাইড্রোজেন এবং মিথানলের মতো কম কার্বনযুক্ত জ্বালানির বাস্কারিংয়ে সুবিধা প্রদান করতে পারে। সেসঙ্গে বন্দরে নোঙর করা জাহাজের জন্য উপকূলীয় এলাকায় বিদ্যুৎ সরবরাহ, চার্জিং স্টেশন এবং বিকল্প জ্বালানির জন্য স্টেশন স্থাপন করতে পারে। এছাড়া বন্দরে পণ্য আনা-নেওয়ার কাজে নিয়োজিত ভারী যানবাহনের জন্য তরলীকৃত জৈব গ্যাস এবং বন্দর এলাকার রেলের জন্য বিদ্যুৎ সরবরাহ করতে পারে। পরিবেশবান্ধব জ্বালানি সরবরাহ ছাড়াও বন্দর এলাকায় সঠিক সময়ে কার্য সম্পাদন করলে কার্বন নির্গমন কমানো সম্ভব। সেক্ষেত্রে বন্দর কর্তৃপক্ষকে ইন-টাইম অ্যারাইভাল এবং প্লট ম্যানেজমেন্টের কাজে সহায়তা করতে হবে। ইতিমধ্যে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়িত করায় রটারডাম এবং সিঙ্গাপুর বন্দরে কার্বন নির্গমনের পরিমাণ ৪% থেকে ৭% হ্রাস পেয়েছে।

চতুর্থ ধাপ : জ্বালানি রূপান্তরে সমুদ্র পরিবহন খাতের ভূমিকা

সময়ের সাথে সাথে শিল্প খাতগুলো কম কার্বনযুক্ত/কার্বনমুক্ত জ্বালানির ওপর নির্ভরশীল হয়ে উঠছে। ইইউ গ্রিন ডিল অনুযায়ী, বিভিন্ন দেশ এবং শিল্প খাতগুলো ২০৫০ সাল নাগাদ গ্রিনহাউস গ্যাসের নিগর্মন হ্রাস করতে চায়। অন্যদিকে ২০৩০ সাল নাগাদ ইইউ জ্বালানি সক্ষমতা লক্ষ্যমাত্রা অন্তত ৩২.৫% নির্ধারণ করা হয়েছে এবং আরইপাওয়ারইউ রুশ প্রাকৃতিক গ্যাসের বদলে আমদানীকৃত (১০ মিলিয়ন টন) এবং স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত (৫ মিলিয়ন টন) নবায়নযোগ্য হাইড্রোজেন ব্যবহারের পরিকল্পনা করছে।

পরিবহনসহ অন্যান্য শিল্প খাতকে ঢালাওভাবে বৈদ্যুতীকরণ করলে পরিবেশবান্ধব জ্বালানি উৎপাদন ও সরবরাহের প্রয়োজনীয়তা বৃদ্ধি পাবে। নতুন জ্বালানি উৎপাদন কেন্দ্র স্থাপনে ভূমি সহায়তা প্রদান এবং এ ধরনের প্রকল্পে আর্থিক বিনিয়োগ করে বন্দরগুলো জ্বালানি কোম্পানিগুলোর পরিবেশবান্ধব জ্বালানির ক্রমবর্ধমান চাহিদাকে বাস্তবায়িত করতে পারে। অন্যান্য শিল্প খাতগুলোর মতো বন্দরগুলোকেও নিজস্ব কার্যক্রম, পরিষেবা গ্রহণকারী, নিকটবর্তী শিল্পপ্রতিষ্ঠান এবং সমাজের প্রয়োজনের ভিত্তিতে এই ধরনের জ্বালানি উৎসের চাহিদা নিরূপণ করতে হবে। যার ফলে পরবর্তীতে ডিজিটালি জ্বালানি চাহিদা নির্ণয়, ভবিষ্যৎ পরিস্থিতি বিশ্লেষণ, স্থানান্তর অপচয় হ্রাস হবে, এমন অবকাঠামো নির্মাণ এবং চাহিদার সর্বোচ্চ পর্যায়ে যথোপযুক্তভাবে জ্বালানি স্থানান্তর করা সম্ভব হবে। সবশেষে কার্বন ক্যাপচার অ্যান্ড স্টোরেজের মতো (সিসিএস) নতুন নতুন প্রযুক্তি পরীক্ষামূলকভাবে প্রয়োগ করে বন্দরগুলো ডিকার্বনাইজেশনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করতে পারে।

উপসংহার

সমুদ্র পরিবহন ব্যবস্থার মধ্যবর্তী সংযোগস্থল হিসেবে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষকে টেকসই জ্বালানি সরবরাহের মাধ্যমে বন্দরগুলো পরিবহন খাতের কার্বন নির্গমন রোধ এবং জীবাশ্ম জ্বালানির পরিবর্তে পরিবেশবান্ধব জ্বালানির রূপান্তরে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। [১৫](#)





চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২ গতিশীল, আধুনিক ও পরিবেশবান্ধব বন্দর কার্যক্রমে প্রাধান্য

বন্দরবার্তা ডেস্ক

বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রাণস্পন্দন চট্টগ্রাম বন্দর। দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের ৯২ শতাংশই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে পরিচালিত হয়। ২০২১-২২ অর্থবছরে বন্দরের রাজস্ব আয়ের পরিমাণ ছিল ৩ হাজার ৫৮৫ কোটি টাকা। লয়েডস লিস্ট অনুযায়ী, বিশ্বের শীর্ষ ১০০টি ব্যস্ততম কন্টেইনার বন্দরের মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দর বর্তমানে ৬৪তম অবস্থানে রয়েছে। বন্দরের নেভিগেশনাল কার্যক্রম, উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণসহ সকল ধরনের কর্মকাণ্ড নিয়ন্ত্রণ ও পরিচালনা করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। বিশাল এই কর্মযজ্ঞ সুচারুরূপে পরিচালনা করতে এবং বন্দরের বিভিন্ন অংশীজনদের মধ্যে সমন্বয় বজায় রাখতে বন্দর কর্তৃপক্ষকে আইনের প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হয়। প্রচলিত আইনকে যুগোপযোগী করে তোলার লক্ষ্যে ২০২২ সালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ,

১৯৭৬ রহিত করে নতুন আইন প্রণয়ন করা হয়। নতুন আইনটি 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২' নামে পরিচিত।

বন্দর ও বন্দর আইনের ইতিহাস

মানবসভ্যতার সূচনালগ্ন থেকে সমুদ্রপথে বাণিজ্যিকভাবে পণ্য আনা-নেওয়ার কাজ চলছে। প্রাচীনকাল থেকেই সামুদ্রিক বাণিজ্যের সাথে জড়িত সভ্যতাগুলোর মধ্যে বন্দর তৈরির প্রবণতা লক্ষ করা যায়। বিশ্বের গুরুত্বপূর্ণ সব সভ্যতা বন্দরকে ঘিরে বিকশিত হয়েছে। বন্দরকে কেন্দ্র করে গড়ে উঠেছিল নতুন নতুন শহর ও জনপদ। প্রাকৃতিক সম্পদে ভরপুর ভারতীয় উপমহাদেশ কয়েক হাজার বছর ধরে বন্দরের মাধ্যমে ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনা করে আসছে। বেশকিছু প্রত্নতত্ত্ববিদের মতে, ভারতের লোখাল বন্দর পৃথিবীর প্রাচীনতম বন্দর। লোখাল বন্দর দিয়ে সিন্ধু সভ্যতার মানুষ সুমেরীয় এবং মিশরীয় অঞ্চলের মানুষের সাথে ব্যবসা-বাণিজ্য

করত। সময়ের পরিক্রমায় বন্দরের ওপর মানুষের নির্ভরশীলতা অনেকাংশে বৃদ্ধি পেয়েছে।

প্রাচীনকাল থেকে সামুদ্রিক আইন জাহাজে কর্মরত শ্রমিকদের সুরক্ষা, জাহাজ উদ্ধার ও বীমার মতো বিষয়গুলো নিয়ন্ত্রণ করছে। সর্বপ্রথম সামুদ্রিক বা এডমিরালটি আইন নথিভুক্ত হয় প্রাচীন মিশরে। তবে খ্রিস্টপূর্ব ৯০০ অব্দে রোডস দ্বীপে প্রচলিত সামুদ্রিক আইনের ওপর ভিত্তি করেই মিশরীয়, রোমান, গ্রিক ও ফিনিশীয়রা আধুনিক সামুদ্রিক আইন প্রণয়ন করেছে। ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলে সমুদ্রপথে বাণিজ্য পরিচালনা ও নিয়ন্ত্রণ করার জন্য আনুমানিক ৯০০ খ্রিস্টপূর্বাব্দে শুরু হওয়া রোডিয়ান সামুদ্রিক আইন ৩০০ খ্রিস্টপূর্বাব্দের মধ্যে সুপ্রতিষ্ঠিত হয়েছে। আইনটি ১২০০ খ্রিস্টাব্দ পর্যন্ত রোমান আইনকে প্রভাবিত করেছে। রোডিয়ান আইন বাণিজ্যিক জাহাজগুলোর জন্য বন্দর থেকে বন্দরে চলাচলের জন্য একটি আদর্শমান প্রণয়ন করে। সেসঙ্গে সমুদ্রে কোনো ধরনের বিরোধ সৃষ্টি হলে স্থানীয় আইনে

সেটাই সমাধান না করে রোডিয়ান আইন অনুসারে সেই বিরোধ নিষ্পত্তির ব্যবস্থা করে।

রোডিয়ান সামুদ্রিক আইন অনুসরণ করে ১০০০-১৩০০ খ্রিস্টাব্দের ভেতর রোমানরা সামুদ্রিক আইনের পৃথক তিনটি কোড তৈরি করে এবং ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলে আদালত ব্যবস্থার বিকাশ করে। পরবর্তীতে ভূমধ্যসাগরীয় আইনের মতো করে ১১৫২ খ্রিস্টাব্দ নাগাদ আনুষ্ঠানিকভাবে প্রারম্ভিক পর্যায়ের সামুদ্রিক আইন প্রণয়ন করে ইউরোপ। ১৩৩৬ খ্রিস্টাব্দে এডমিরালটি ব্ল্যাক বুক সোস আইন সংক্ষিপ্ত আকারে লিপিবদ্ধ করা হয়, যা সেই সময় থেকে এখন পর্যন্ত বিশ্বব্যাপী এডমিরালটি আইন গঠনে প্রভাব বিস্তার করে আসছে। বর্তমান সময়ের বেশকিছু আইনি ধারণা সেই আইন দ্বারা প্রভাবিত। যার ভেতর বাস্টিক অঞ্চলের লজ অব উইসবি, জার্মান অঞ্চলের লজ অব হানসা এবং ফরাসি অঞ্চলের লজ অব অলেরন উল্লেখযোগ্য। এই তিন আইনের ভিত্তিতে ব্রিটিশ এডমিরালটি আইন প্রস্তুত করা হয়।

ব্রিটিশ এডমিরালটি আইন প্রস্তুতের পর ১৯০৮ সালে পোর্ট ল বা বন্দর আইন প্রণয়ন করে যুক্তরাজ্য। এই আইনের মাধ্যমে ব্রিটেনের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বন্দর লন্ডনের 'বন্দর কর্তৃপক্ষ' প্রতিষ্ঠা করা হয়। ব্রিটিশ শাসনামলে এই আইনটি আমাদের দেশে প্রচলিত ছিল। পাকিস্তান শাসনামলে ১৯৫৪ সালে আইনটি পরিমার্জন করা হয়। পরবর্তীতে গেজেটের মাধ্যমে ১৯৬৬ সালের নভেম্বরে 'ইস্ট পাকিস্তান পোর্ট রুলস' জারি করে তৎকালীন সরকার।

চট্টগ্রাম বন্দর

চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের প্রাচীন ও ব্যস্ততম বন্দর। কর্ণফুলী নদীর মোহনায় অবস্থিত প্রকৃতি সৃষ্ট এই বন্দরের সূচনা অতি সুপ্রাচীন। খ্রিস্টের জন্মের চার শতক পূর্বেও এই বন্দরের অস্তিত্ব ছিল। সেসময় বন্দরটি সেতোগাং নামে পরিচিত ছিল। আরব বণিকেরা চট্টগ্রামকে বন্দীপের গাঁও হিসেবে বিবেচনা করত। পরিব্রাজক ফা-হিয়েন এবং ইবনে বতুতার মতে, চট্টগ্রাম বিশ্বের প্রাচীন সভ্যতার সাথে মিলে মিশে একাকার হয়ে আছে। নবম শতাব্দীতে ইয়েমেন এবং আরবের ব্যবসায়ীরা ব্যবসার খাতিরে ভারতের সুরাট, কোচিন, তাম্রলিপ্ত এবং চট্টগ্রাম বন্দরে পাড়ি জমাতেন। চট্টগ্রাম বন্দর তাদের ব্যবসা-বাণিজ্যে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করায় দীর্ঘ সময় তারা এই বন্দরকে নিজেদের নিয়ন্ত্রণে রাখেন। সে সময় চট্টগ্রাম বন্দরের সুনাম এবং কার্যকারিতা বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে ছড়িয়ে পড়ে। প্রায় ১০০ বছর আরব ব্যবসায়ীরা চট্টগ্রাম বন্দরকে প্রভাবিত করেন। সে সময় বন্দরের প্রভূত উন্নয়ন সাধিত হয়।

ভৌগোলিক অবস্থানের কারণে বাংলা তথা গোটা ভারতবর্ষের সঙ্গে ব্যবসায়িক সম্পর্ক স্থাপনের জন্য পরবর্তীতে বিভিন্ন দেশের বণিকেরা বাণিজ্যিকভাবে এই বন্দরটি ব্যবহার করতে শুরু করেন। আরবদের পর ইউরোপীয়রা এ বন্দরে কার্যক্রম শুরু করেন। ইউরোপীয় বণিকদের ভেতর ১৫১৭ খ্রিস্টাব্দে পর্তুগিজরা সর্বপ্রথম ভারতবর্ষে আসে এবং একছত্রভাবে চট্টগ্রাম বন্দরকে ব্যবহার করতে শুরু করে। পর্তুগিজ নাবিকরা এ বন্দরকে 'পোর্টে গ্রাভে' নামে অভিহিত করেন। ১৭-১৮ শতকে ভারতীয়

উপমহাদেশে ব্রিটিশরা ক্ষমতা বিস্তার করায় ধীরে ধীরে চট্টগ্রাম বন্দরে পর্তুগিজদের কার্যক্রম কমে যায়। অন্যদিকে উত্তর পূর্বাঞ্চলে গমনাগমনের জন্য প্রাকৃতিক জনপথ সৃষ্টি হওয়ায় চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্ব দিন দিন আরও বৃদ্ধি পায়।

ইংরেজ শাসনের শুরুর দিকে ব্রিটিশ এবং দেশীয় ব্যবসায়ীরা বার্ষিক এক টাকা সেলামির বিনিময়ে নিজস্ব খরচে কর্ণফুলী নদীতে কাঠের জেটি নির্মাণ করেন। পরবর্তীতে ১৮৬০ খ্রিস্টাব্দে প্রথম দুটি অস্থায়ী জেটি নির্মিত হয়। ১৮৮৭ সালে গঠিত হয় চট্টগ্রাম পোর্ট কমিশনার, যা পরবর্তীতে ১৮৮৮ সালের ২৫ এপ্রিল কার্যকর করা হয়। একই বছর চট্টগ্রাম বন্দরে নির্মিত হয় দুটি মুরিং জেটি।

চট্টগ্রাম বন্দরে প্রথম বড় ধরনের বেসরকারি বিনিয়োগ করে আসাম বেঙ্গল রেলওয়ে কোম্পানি লিমিটেড। বন্দরকে আরও কার্যক্ষম করে তোলার লক্ষ্যে ১৮৯৯ থেকে ১৯১০ সালের মধ্যে চট্টগ্রাম পোর্ট কমিশনার ও আসাম বেঙ্গল রেলওয়ে মিলিতভাবে চারটি স্থায়ী জেটি নির্মাণ করে এবং ১৯১০ সালে বন্দরের সঙ্গে রেলওয়ে সংযোগ সাধিত হয়। অত্র অঞ্চলের ব্যবসা-বাণিজ্যে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করায় ১৯২৮ সালে চট্টগ্রাম বন্দরকে মেজর পোর্ট ঘোষণা করা হয়। ১৯৬০ সাল পর্যন্ত চট্টগ্রাম পোর্ট কমিশনার ও আসাম বেঙ্গল কোম্পানি লিমিটেডের দ্বৈত শাসনে চলে চট্টগ্রাম বন্দর। চট্টগ্রাম পোর্ট কমিশনারকে ১৯৬০ সালে চট্টগ্রাম পোর্ট ট্রাস্টে পরিণত করা হয়।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

স্বাধীনতা-পরবর্তী সময়ে চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের সর্ববৃহৎ ও জাতীয় বন্দরে পরিণত হয়। সে সময় বন্দর সম্প্রসারণের কাজ শুরু হয়। সে সঙ্গে চট্টগ্রাম বন্দরকে আন্তর্জাতিক পর্যায়ে উন্নীতকরণ এবং স্বাধীনভাবে কাজের সুযোগ প্রদানের লক্ষ্যে বন্দরকে স্বায়ত্তশাসনের মর্যাদা প্রদানসহ নানা পদক্ষেপ গ্রহণ

১৯৭৬ সালের সেপ্টেম্বরে বাংলাদেশ সরকার চট্টগ্রাম পোর্ট ট্রাস্টকে স্বায়ত্তশাসিত সরকারি সংস্থা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষে রূপান্তরিত করে



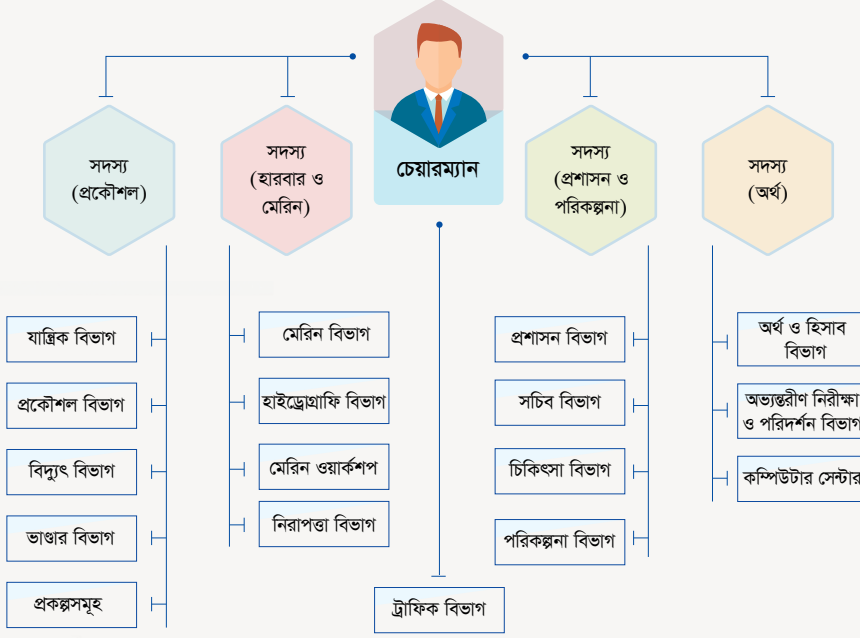
করে তৎকালীন সরকার। এরই ধারাবাহিকতায় ১৯৭৬ সালের সেপ্টেম্বরে বাংলাদেশ সরকার চট্টগ্রাম পোর্ট ট্রাস্টকে স্বায়ত্তশাসিত সরকারি সংস্থা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষে রূপান্তরিত করে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ সংস্থা হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ পরিচালিত হচ্ছে।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন ২০২২

স্বাধীন দেশ হিসেবে আত্মপ্রকাশের পর ১৯৭৬ সালে দেশের প্রধান সামুদ্রিক বন্দরের জন্য চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ জারি করে বাংলাদেশ সরকার। পরবর্তীতে ১৯৯৫ সালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশটি একটি সংশোধনী প্রক্রিয়ার মধ্য দিয়ে যায়। সংশোধনীতে 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ, ১৯৭৬' এ মোট ১৫টি পরিবর্তন আনা হয়। যার ভেতর বোর্ডের সদস্য সংখ্যা তিন থেকে বাড়িয়ে চারজন, বন্দর সীমানার মধ্যে কাস্টমস অ্যান্ড, ১৯৬৯ (১৯৬৯ এর ৪ নং আইন) এর অধীন লাইসেন্সপ্রাপ্ত প্রতিনিধিগণের কার্যক্রম নিয়ন্ত্রণ, টোল ফাঁকি দেওয়ার জরিমানা ৫ হাজার থেকে বাড়িয়ে ৫০ হাজারে উন্নীতকরণ এবং পরিবেশ দূষণের শাস্তি সর্বোচ্চ এক লাখ টাকা নির্ধারণ উল্লেখযোগ্য।

১৯৯৫ সালের সংশোধনী কার্যকরের ২৬ বছর পর চট্টগ্রাম বন্দর অধ্যাদেশকে সমন্বয়যোগ্য করে তোলার উদ্যোগ নেওয়া হয়। ২০২১ সালের ১৫ নভেম্বর 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বিল-২০২২' সংসদে তোলা হয় এবং পরবর্তীতে সেটি পরীক্ষা করে সংসদে প্রতিবেদন দেওয়ার জন্য নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটিতে পাঠানো হয়। এরই ধারাবাহিকতায় ২০২২ সালের ৫ এপ্রিল নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী সংসদে বিলটি পাসের প্রস্তাব করেন এবং সেটা কণ্ঠভাটে পাস হয়। ২০২২ সালের ১৩ এপ্রিল আইনটি রাষ্ট্রপতির স্বীকৃতি লাভ করে। নতুন আইনে বন্দর কার্যক্রমকে আরও

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ পর্ষদ



গতিশীল, আধুনিক এবং পরিবেশবান্ধব করার জন্য বেশকিছু পরিবর্তন আনা হয়েছে।

বন্দর কর্তৃপক্ষ- ক্ষমতা, দায়িত্ব ও কার্যাবলি

নতুন আইনে বন্দর কর্তৃপক্ষের ক্ষমতা, দায়িত্ব ও কার্যাবলি আরও সুস্পষ্টভাবে উল্লেখ করা হয়েছে। একজন চেয়ারম্যান এবং সর্বোচ্চ চারজন সদস্য নিয়ে গঠিত একটি বোর্ডের ওপর বন্দর কর্তৃপক্ষের পরিচালনা ও প্রশাসনের দায়িত্ব ন্যস্ত আছে। আইন অনুযায়ী বোর্ড তার কার্যাবলি সম্পাদন করে থাকে। বোর্ড চেয়ারম্যানই বন্দর কর্তৃপক্ষের চিফ এক্সিকিউটিভের দায়িত্ব পালন করেন। চেয়ারম্যান পদ শূন্য হলে বা কোনো কারণে চেয়ারম্যান সাময়িকভাবে

দায়িত্ব পালনে ব্যর্থ হলে, নতুন চেয়ারম্যান নিয়োগের আগ পর্যন্ত বোর্ডের জ্যেষ্ঠ সদস্য সেই দায়িত্ব পালন করেন। প্রতি দুই মাসে বোর্ডকে অবশ্যই একটি সভার আয়োজন করতে হয়। সভায় কোরামের জন্য সর্বনিম্ন দুজন সদস্যকে উপস্থিত থাকতে হয়। কোনো বিষয়ে সিদ্ধান্ত নেওয়ার ক্ষেত্রে সভায় উপস্থিত প্রত্যেক সদস্য একটি করে ভোট দিতে পারবেন। সমান সংখ্যক ভোটের ক্ষেত্রে সভাপতি তথা বোর্ডের চেয়ারম্যান হিসেবে দায়িত্ব পালনরত ব্যক্তি নির্ণায়ক বা দ্বিতীয় ভোট দেবেন। এছাড়া যেকোনো প্রয়োজনে যেকোনো সদস্য, কর্মকর্তা বা অন্য কোনো ব্যক্তির সমন্বয়ে প্রয়োজনীয় সংখ্যক কমিটি গঠনের ক্ষমতা কর্তৃপক্ষের রয়েছে।

২০২২ সালের আইনে বন্দরের সীমানা ১৯৭৬ সালের অধ্যাদেশের মতোই রয়েছে। তবে বন্দর সীমানা অপরিবর্তিত থাকলেও বন্দরে আধুনিক সুযোগ-সুবিধা নিশ্চিত করতে বেশকিছু ধারা যুক্ত হয়েছে। নতুন আইনের ১০ ধারার উপধারা ২ (খ ও গ) অনুযায়ী, বন্দর কর্তৃপক্ষ বিদ্যুৎ, গ্যাস, পানি, টেলিফোন সরবরাহ লাইন-সংক্রান্ত স্থাপনা নির্মাণ, উপকেন্দ্রের যন্ত্রপাতি স্থাপন, মোরামত, রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনা, বিদ্যুৎ ও পানি উৎপাদন কেন্দ্র নির্মাণ, যন্ত্রপাতি স্থাপন, মোরামত, রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনা করবে। এছাড়া বন্দর সীমানার মধ্যে থাকা গ্রাহকগণের নিকট অর্থের বিনিময়ে জ্বালানি, বিদ্যুৎ, পানি, গ্যাস পরিষেবা প্রদান করবে বন্দর কর্তৃপক্ষ। এসবের পাশাপাশি যোগাযোগ ব্যবস্থা সুদৃঢ় করতে ইন্টারনেট ও টেলিকমিউনিকেশন সার্ভিসও প্রদান করা হবে। ১০ ধারার ২ (প ও ফ) উপধারা অনুযায়ী, বন্দরের কার্যপরিধি বৃদ্ধি, বন্দর উন্নয়ন ও পরিচালনার জন্য স্থানীয়, বিদেশি বা সরকারি সংস্থা থেকে পরামর্শ, সহযোগিতা গ্রহণ; দেশি-বিদেশি অভিজ্ঞতাসম্পন্ন বন্দর কর্তৃপক্ষ বা সংস্থার সাথে সহযোগী বন্দরের (সিস্টার পোর্ট) সম্পর্ক স্থাপন, সমঝোতা স্মারক বা অনুরূপ আইনত দলিল স্বাক্ষর করবে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

বন্দর কর্তৃপক্ষ একটি সংবিধিবদ্ধ সংস্থা, যার একটি সাধারণ সিলমোহর এবং নিজ নামে মামলা করার এখতিয়ার রয়েছে। নতুন আইনের ১৬ ধারার উপধারা ১ ও ২ অনুযায়ী, সর্বোচ্চ জোয়ারেরখার (হাই ওয়াটারমার্ক) নিচে কোনো ডক, পিয়ার, নোঙর স্থান বা অন্য কোনো স্থাপনা নির্মাণের জন্য যেকোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে শর্তসাপেক্ষে লিখিত অনুমতি দিতে পারবে বন্দর কর্তৃপক্ষ। বিনা অনুমতিতে কোনো স্থাপনা নির্মিত হলে সেটা অপসারণের এখতিয়ারও কর্তৃপক্ষের রয়েছে। অনুমতিবিহীন স্থাপনা অপসারণের জন্য কর্তৃপক্ষ সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে একটি নোটিশ প্রদান করবে। নোটিশে উল্লেখিত সময়ের ভেতর স্থাপনা না সরালে কর্তৃপক্ষ পরবর্তী প্রত্যেক দিনের জন্য উক্ত ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের ওপর অনূন ১০ হাজার টাকা জরিমানা আরোপ করবে। অন্যদিকে বন্দর কার্যক্রম পরিচালনার জন্য কোনো ভূমির প্রয়োজন হলে সেটা জনস্বার্থে প্রয়োজন বলে বিবেচিত হবে। ২০১৭ সালের স্বাবর সম্পত্তি অধিগ্রহণ এবং হুকুম দখল আইন অনুযায়ী সেই জমি হুকুম দখল বা অধিগ্রহণের এখতিয়ার বন্দর কর্তৃপক্ষকে দেওয়া হয়েছে।



চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইনের ৪০ ধারা অনুযায়ী,
আইনের অধীনে কোনো বিধান লঙ্ঘন করলে (যার শাস্তি আইনটিতে উল্লেখ নেই এমন ক্ষেত্রে)
সর্বোচ্চ ছয় মাস কারাদণ্ড বা অনধিক দুই লাখ টাকা জরিমানা বা উভয় দণ্ড প্রদান করা হবে

প্রধান রচনা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০২২

সে সঙ্গে ৫৮ ও ৫৯ ধারা অনুযায়ী, 'চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন' এর উদ্দেশ্য পূরণের লক্ষ্যে বন্দর কর্তৃপক্ষ সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে প্রয়োজনীয় বিধি ও প্রবিধান প্রণয়ন করতে পারবে।

নিয়োগ

একসময় বন্দরের শ্রমিক নিয়োগের কাজটি ডকশ্রমিক বোর্ড করলেও ২০০৭ সালে স্টিভিডোরিং প্রথা বাতিল করে বার্থ ও টার্মিনাল অপারেটর পদ্ধতি প্রবর্তন করা হয়। সেই পদ্ধতিতে বার্থ ও টার্মিনাল অপারেটররা শ্রমিক নিয়োগ ও পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের কাজ করত। ২০২২ সালের চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইনে এই পদ্ধতিতে পরিবর্তন আনা হয়েছে। নতুন আইনের ১৮ ধারার ১-৩ উপধারা অনুযায়ী, প্রয়োজন সাপেক্ষে নির্ধারিত পদ্ধতি ও শর্ত মেনে বন্দরে পণ্য গ্রহণ, বোঝাই, সংরক্ষণ, খালাস ও সরবরাহের জন্য কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানকে বন্দরের সম্পূর্ণ বা অংশবিশেষে বার্থ বা টার্মিনাল অপারেটর হিসেবে নিয়োগের ক্ষমতা বন্দর কর্তৃপক্ষের রয়েছে। কন্ট্রাক্ট অ্যাক্ট, ১৮৭২ (১৮৭২ এর ৯ নং আইন) অনুযায়ী, বার্থ বা টার্মিনাল অপারেটরের নিয়ন্ত্রণাধীন পণ্যের ক্ষতি, ধ্বংস ও বিনষ্টের জন্য অপারেটর দায়ী থাকবে। অন্যদিকে বাংলাদেশ শ্রম আইন, ২০০৬ অনুসারে বার্থ বা টার্মিনাল অপারেটর কর্তৃক নিযুক্ত শ্রমিকদের ন্যায্য দাবিসমূহ পূরণ করা হবে।

নতুন আইনের ৪৯ ধারার ১ ও ২ উপধারা অনুযায়ী, কার্যাবলি সৃষ্টিভাবে সম্পাদনের জন্য সরকারের পূর্বনুমোদন সাপেক্ষে এবং প্রবিধানে উল্লেখিত কর্মচারী নিয়োগ পদ্ধতি ও চাকরির শর্তাবলি পূরণ করে কর্তৃপক্ষ প্রয়োজনীয় সংখ্যক কর্মচারী নিয়োগ করতে পারবে। এছাড়া ৫০ ধারা অনুযায়ী, সরকার, জনস্বার্থে, কর্তৃপক্ষের কোনো কর্মকর্তা বা কর্মচারীকে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন যেকোনো সংস্থায় এবং উক্ত সংস্থাসমূহের কোনো কর্মকর্তা বা কর্মচারীকে কর্তৃপক্ষের যেকোনো উপযুক্ত পদে প্রেষণে নিয়োগ করতে পারবে।

অন্যদিকে ৫১ ও ৫২ ধারা অনুযায়ী, ১৮৬০ সালের পেনাল কোডের (১৮৬০ এর ৪৫ নং আইন) সেকশন ২১ মতে কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, সদস্য এবং অন্যান্য কর্মচারীগণ জনসেবক হিসেবে গণ্য হবে। সেসঙ্গে



২০২২ সালের ৫ এপ্রিল নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বিলাট সংসদে উত্থাপন করেন এবং সেটা কর্তৃভোটে পাস হয়। পরবর্তীতে ২০২২ সালের ১৩ এপ্রিল আইনটি রাষ্ট্রপতির স্বীকৃতি লাভ করে

সাধারণ বা বিশেষ আদেশ দ্বারা নির্ধারিত শর্ত মেনে চেয়ারম্যান, সদস্য বা বোর্ডের কোনো কর্মচারীকে যেকোনো ক্ষমতা অর্পণের এখতিয়ার বোর্ডের রয়েছে।

তহবিলের ব্যবহার ও সামাজিক দায়বদ্ধতা

বন্দরের উন্নয়ন, সম্প্রসারণ, আধুনিকায়ন, পরিচালনা, ব্যবস্থাপনা, নিরাপত্তা ও কর্মকর্তা-কর্মচারীদের বেতন-ভাতা সংক্রান্ত সকল কাজে তহবিল ব্যবহার করা যাবে। এর বাইরে নতুন আইনে করপোরেট সোশ্যাল রেসপন্সিবিলিটি (সিএসআর) খাতে তহবিল ব্যবহারের প্রসঙ্গটি উল্লেখ করা হয়েছে। আইন অনুযায়ী, কর্তৃপক্ষ তার কর্মচারী ও বিধিতে বর্ণিত ব্যক্তিদের প্রয়োজনীয় সামাজিক সুবিধা প্রদানের জন্য শিক্ষা, স্বাস্থ্য, বাসস্থান, দক্ষতা উন্নয়ন, প্রশিক্ষণ, ক্রীড়া, বিনোদনমূলক কার্যক্রম এবং নির্ধারিত অন্যান্য কার্যক্রমের ক্ষেত্রে অবকাঠামোগত উন্নয়নসহ পরিবেশের উন্নয়নের জন্যও তহবিল ব্যবহার করতে পারবে। তহবিলের অর্থ ব্যয়ের ক্ষেত্রে বন্দর

কর্তৃপক্ষকে সরকার কর্তৃক প্রণীত বিধি-বিধান ও নির্দেশনা মেনে চলতে হবে।

মাণ্ডল আদায়-মওকুফ ও দণ্ড

বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন ২০২২ অনুসারে, আনাদায়ী ভাড়া, ফি, টোল রেইট, মাণ্ডল ও বকেয়া (১৯১৩ সালের পাবলিক ডিমান্ডস রিকোভারি অ্যাক্টের (১৯১৩ এর ৩ নং আইন) অধীনে) সরকারি দাবি হিসেবে আদায়যোগ্য হবে। বন্দরের ভাড়া ও টোল আদায়ের বিষয়ে সরকারের কাছ থেকে অনুমোদন নিয়ে তফসিল করতে হবে। তবে এক লাখ টাকা পর্যন্ত আদায়যোগ্য ভাড়া, টোল, রেইট, ফি ও মাণ্ডল মওকুফের ক্ষেত্রে কোনো অনুমোদন নিতে হবে না।

অন্যদিকে ৩২ ধারা (উপধারা ১) অনুযায়ী, এই আইন, বিধি বা প্রবিধান দ্বারা কর্তৃপক্ষের ভাড়া, জরিমানা, ফি, টোল, রেট, মাণ্ডল বা ক্ষতিপূরণ আনাদায়ী থাকলে কর্তৃপক্ষ তার জিন্মায় থাকা পণ্য নিলামের মাধ্যমে বিক্রি করে অর্থ আদায় করতে





কোনো ব্যক্তি যদি ভাড়া, ফি, টোল, রেন্ট, মাণ্ডল ফাঁকি দেওয়ার জন্য কোনো পণ্য বা জাহাজ অপসারণ, অপসারণের চেষ্টা কিংবা অপসারণ করতে প্ররোচিত করেন তবে দায়ী ব্যক্তিকে সর্বোচ্চ ছয় মাস বিনাশ্রম কারাদণ্ড বা অনধিক এক লাখ টাকা অর্থদণ্ড বা উভয়দণ্ডে দণ্ডিত করা হবে

পারবে। এছাড়া কোনো ব্যক্তি যদি কোনো ভাড়া, ফি, টোল, রেন্ট, মাণ্ডল ফাঁকি দেওয়ার জন্য কোনো পণ্য, জাহাজ, প্রাণী বা বাহন অপসারণ, অপসারণের চেষ্টা কিংবা অপসারণ করতে প্ররোচিত করেন, তবে সেটা অপরাধ হিসেবে গণ্য হবে। সেজন্য দায়ী ব্যক্তিকে সর্বোচ্চ ছয় মাস বিনাশ্রম কারাদণ্ড বা অনধিক এক লাখ টাকা অর্থদণ্ড বা উভয় দণ্ডে দণ্ডিত করা হবে।

আইনের ৪০ ধারা অনুযায়ী, এই আইনের অধীনে কোনো বিধান লঙ্ঘন করলে (যার শাস্তি আইনটিতে উল্লেখ নেই এমন ক্ষেত্রে) সর্বোচ্চ ছয় মাস কারাদণ্ড বা অনধিক দুই লাখ টাকা জরিমানা বা উভয় দণ্ড হবে। এছাড়া ৪৩ ধারা অনুযায়ী, কোনো জাহাজের মাস্টার বা জাহাজে কর্মরত কারও অবহেলার কারণে যদি ডক, পিয়ার, কোনো স্থাপনা বা কর্তৃপক্ষের কোনো ক্ষতি হলে উক্ত জাহাজের মালিক, মাস্টার বা প্রতিনিধির কাছ থেকে ক্ষতির পরিমাণ অনুযায়ী ক্ষতিপূরণ আদায় করা হবে।

নতুন আইনের ৪৫ ধারায় অপরাধের সঠিক তদন্ত এবং বিচার নিশ্চিত করা হয়েছে। ৪৫ ধারা অনুযায়ী, বন্দর কর্তৃপক্ষ আইনের বিধানাবলির সাথে সঙ্গতিপূর্ণ হওয়া সাপেক্ষে, এই আইনের অধীনে সংঘটিত কোনো অপরাধের তদন্ত, বিচার ও আপিল এবং অন্যান্য বিষয়ে ফৌজদারি কার্যবিধির বিধানাবলি প্রযোজ্য হবে।

তবে ফৌজদারি কার্যবিধির ৩২ ধারায় (অমান্যের জন্য সাজা) যা-ই উল্লেখ থাকুক না কেন, বন্দর কর্তৃপক্ষ আইনের ৪৬ ধারা অনুযায়ী একজন ম্যাজিস্ট্রেট কোনো ব্যক্তির ওপর এই আইনের কোনো ধারায় যেই পরিমাণ অর্থদণ্ড আরোপের কথা উল্লেখ করা আছে, সেই পরিমাণ দণ্ডই আরোপ করতে পারবেন। অন্যদিকে ৪৮ ধারায় উল্লেখ আছে যে, এই আইনের অধীন অপরাধসমূহ, মোবাইল কোর্ট আইন, ২০০৯ (২০০৯ এর ৯ নং আইন) এর তফসিলভুক্ত করে বিচার করা যাবে। তবে বন্দর কর্তৃপক্ষের লিখিত অভিযোগ

ছাড়া কোনো আদালত এই আইনের অধীনে সংঘটিত কোনো অপরাধ বিচারার্থে গ্রহণ করবে না।

মামলা দায়েরের সীমাবদ্ধতা এবং দায়মুক্তি

বন্দর কর্তৃপক্ষ আইনের ৫৬ এবং ৫৭ ধারায় মামলা দায়েরের সীমাবদ্ধতা এবং দায়মুক্তির বিষয়টি উল্লেখ রয়েছে। আইনের ৫৬ ধারার ১ ও ২ উপধারা অনুযায়ী, কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান যদি কর্তৃপক্ষ, কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, সদস্য, কর্মচারী বা দায়িত্বরত অন্য কোনো ব্যক্তির নামে মামলা করতে চায়, তবে তাকে নিজের নাম, ঠিকানা সহ মামলা দায়েরের কারণ জানিয়ে একটি নোটিশ দাখিল করতে হবে। নোটিশ দাখিলের এক মাস পর তিনি উক্ত মামলা দায়ের করার অধিকার পাবেন। মামলা দায়েরের অধিকার লাভ করার দুই মাসের ভেতর অভিযোগকারী ব্যক্তিকে মামলাটি দায়ের করতে হবে। অন্যদিকে এই আইনের ৫৭ ধারা অনুযায়ী, কর্তৃপক্ষের কোনো কর্মকর্তা বা কর্মচারীর ‘সরল বিশ্বাসে’ করা কোনো কাজের কারণে কোনো জাহাজ ক্ষতিগ্রস্ত হলে কর্তৃপক্ষ, কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, কর্মচারী বা সদস্যদের নামে কোনো দেওয়ানি বা ফৌজদারি মামলা দায়ের করা যাবে না। এমনকি সেক্ষেত্রে কোনো ধরনের আইনগত কার্যধারাও গ্রহণ করা যাবে না। তবে কোনো কর্মকর্তা বা কর্মচারীর কার্যে ইচ্ছাকৃত অবহেলা বা কর্মকাণ্ড এই দায়মুক্তির অন্তর্ভুক্ত হবে না।

পরিবেশের ওপর ইতিবাচক ভূমিকা

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন পরিবেশের ওপর ইতিবাচক প্রভাব বিস্তারে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে। আইনের ২০ ধারায় বর্জ্য ব্যবস্থাপনার বিষয়টি আলোচনা করা হয়েছে। আইন অনুযায়ী, বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রবিধান দ্বারা নির্ধারিত পদ্ধতিতে বর্জ্য ব্যবস্থাপনা করে বন্দর এলাকার পরিবেশ পরিষ্কার রাখবে। কোনো ব্যক্তি বা জাহাজ যদি বন্দর সীমানার

পানিতে, সৈকতে, তীরে বা ভূমিতে কোনো বর্জ্য, ছাই, তেল বা তেলজাতীয় পদার্থ বা অন্য কিছু নিক্ষেপ করে বা নিক্ষেপ করার অনুমতি দেয়, যার ফলে পানি ও পরিবেশ দূষিত হয় বা জলজ প্রাণী, উদ্ভিদ প্রভৃতির ক্ষতি হয়, তাহলে পরিবেশ সংরক্ষণ আইন, ১৯৯৫ (১৯৯৫ সালের ১ নং আইন) অনুযায়ী তাদেরকে দণ্ড দেওয়া হবে। বন্দর এলাকার কোনো জাহাজ বা যান্ত্রিক উপকরণের কারণে যদি বর্জ্য তৈরি হয় তবে তার মালিক, মাস্টার বা প্রতিনিধিকে সেটা সরাতে হবে। অপসারণের নির্ধারিত সময়সীমা অতিক্রান্ত হলে অভিযুক্ত ব্যক্তিকে মাণ্ডল প্রদান করতে হবে। অভিযুক্ত ব্যক্তি বর্জ্য অপসারণে ব্যর্থ হলে বন্দর কর্তৃপক্ষ সেটা সরাবে এবং এর জন্য যে খরচ হবে তার দ্বিগুণ অর্থ অভিযুক্ত ব্যক্তির কাছ থেকে আদায় করবে।

বর্তমান সরকার পরিবেশবান্ধব উন্নয়নে বিশ্বাসী, তাই নতুন আইনে বন্দর কর্তৃপক্ষকে পরিবেশ সুরক্ষিত রেখে কার্যক্রম পরিচালনার এখতিয়ার দেওয়া হয়েছে। ১০ ধারার ২ (দ ও ধ) উপধারা অনুযায়ী, নিরাপদে নৌ-চলাচল ও বন্দর সীমানায় চ্যানেলের নাব্যতা রক্ষার্থে ও রক্ষণাবেক্ষণের উদ্দেশ্যে প্রয়োজন অনুযায়ী নদী খনন, বালি, মাটি, পাথর উত্তোলন এবং নদী সংরক্ষণের জন্য ট্রেনিং ওয়ালসহ অন্যান্য প্রয়োজনীয় স্থাপনা নির্মাণ, ড্রেজার, বয়া, বাতি ও লাইট হাউস স্থাপনের কাজ করবে বন্দর কর্তৃপক্ষ। সেসঙ্গে কর্তৃপক্ষ নদীর গতিপথ ও নাব্যতা রক্ষার্থে জরিপ, গবেষণা, পরিবীক্ষণ এবং কারিগরি গবেষণা চালাবে বা প্রয়োজনে এসব কাজের জন্য অন্য কোনো সংস্থা, প্রতিষ্ঠান বা বিশেষজ্ঞের সহায়তা নেবে। অন্যদিকে কর্তৃপক্ষের পূর্বানুমোদন ছাড়া কোনো ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান বন্দর সীমানার সর্বোচ্চ জোয়ার রেখা থেকে ৫০ গজের মধ্যে কোনোরূপ মাটি খনন বা ভরাট করতে পারবে না। এসবের পাশাপাশি বন্দরের পরিষেবা গ্রহণকারীদের জন্য বিদ্যুৎ ও পানি উৎপাদন কেন্দ্র নির্মাণের মাধ্যমে আইনটি পরিবেশের ওপর ইতিবাচক প্রভাব ফেলতে সক্ষম।

উপসংহার

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ আইনটিতে আটটি অধ্যায়ে মোট ৬১টি ধারা এবং ১২১টি উপধারা রয়েছে। যেখানে কর্তৃপক্ষের তহবিল, তহবিলের ব্যবহার, ঋণগ্রহণের ক্ষমতা, বাজেট, হিসাবরক্ষণ ও নিরীক্ষা এবং বার্ষিক প্রতিবেদনসহ বন্দর পরিচালনা-সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয়েও সুস্পষ্ট নির্দেশনা প্রদান করা হয়েছে। এছাড়া নতুন আইনের ১৭ ধারায় বন্দর কর্তৃপক্ষকে নদী বা চ্যানেল ব্যবহার মাণ্ডল আদায় এবং ২২ ধারায় ভাড়া, ফি, মাণ্ডল এবং ইজারার তফসিল প্রণয়নের ক্ষমতা প্রদান করা হয়েছে। যার ফলে কর্তৃপক্ষ বন্দর সীমানায় পণ্য বোঝাই ও খালাসের জন্য বার্থ, টার্মিনাল, জেটি, ঘাট, গুদাম, নোঙরস্থান, ডক ব্যবহারকারী জাহাজগুলোর কাছ থেকে নদী বা চ্যানেল ব্যবহার মাণ্ডল আদায় করতে পারবে। সেসঙ্গে সরকারের পূর্বানুমতি নিয়ে বন্দর কর্তৃপক্ষ সরকারি গেজেটে প্রজ্ঞাপন জারির মাধ্যমে ভাড়া, ফি, মাণ্ডল, ইজারা ইত্যাদির তফসিল প্রণয়ন করতে পারবে। তাই আশা করা যাচ্ছে, আইনটির সুষ্ঠু প্রয়োগ বন্দরের কর্মচাঞ্চল্যকে আরও গতিশীল করার পাশাপাশি অর্থনৈতিকভাবেও একে সমৃদ্ধ করে তুলবে।



ফ্লোটিং অফশোর উইন্ড প্রযুক্তি : সমুদ্রের নতুন সম্ভাবনা, নতুন চ্যালেঞ্জ



বৈশ্বিক জ্বালানি খাত বর্তমানে এক অভূতপূর্ব রূপান্তরের মধ্য দিয়ে যাচ্ছে। গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণের ওপর লাগাম টানতে পরিবেশবান্ধব বিকল্প জ্বালানির দিকে ঝুঁকছে বিশ্বের প্রভাবশালী দেশগুলো। এ অবস্থায় টেকসই ও নবায়নযোগ্য জ্বালানির উৎস হিসেবে অপার সম্ভাবনা নিয়ে হাজার হয়েছে ফ্লোটিং অফশোর উইন্ড প্রযুক্তি।

আগামী দেড় দশকে শত শত গিগাওয়াটের ফ্লোটিং উইন্ড প্রকল্প বাস্তবায়নের পরিকল্পনা করছে যুক্তরাষ্ট্র, যুক্তরাজ্য, স্পেন, পর্তুগাল, জাপান, অস্ট্রেলিয়াসহ বিশ্বের নানা দেশ। তবে এই প্রযুক্তির ক্রমবিকাশের পথে এখনো অনেক প্রতিবন্ধকতা রয়ে গেছে।

অফশোর উইন্ডের প্রথম প্রতিবন্ধকতা হলো, উচ্চভিলাষী

পরিকল্পনা না করে বাস্তবসম্মত লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ। বাস্তবসম্মত লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণের পর সেটা অর্জন করতে গেলে প্রযুক্তিগত জটিলতার সম্মুখীন হতে হয়। তুলনামূলক নতুন এই প্রযুক্তিটির এখন পর্যন্ত সুনির্দিষ্ট কোনো আদর্শমান নেই। যার ফলে টারবাইন প্রতিস্থাপনের সময় প্রকল্পগুলো প্রধান তিনটি কনসেপ্টের যেকোনো একটি প্রয়োগ করে থাকে। কনসেপ্ট তিনটি হলো সেমিস-সাবমারসিবল (ডি-কলাম বা বার্জ), স্পার (বেয়া বা বুলন্ত কাউন্টারওয়েট) বা টেনশন-লেগ প্র্যাটফর্ম (টিএলপি)।

টারবাইনগুলোকে উত্তাল সাগরে ভাসমান রাখতে হলে বেশকিছু সাবস্ট্রাকচারের সহায়তা নিতে হয়। ইম্পাত বা কংক্রিটের তৈরি একেকটি সাবস্ট্রাকচারের ওজন ও থেকে ২০ হাজার টন পর্যন্ত হতে পারে। ১ গিগাওয়াটের একটি উইন্ডফার্মে

৬০টির অধিক সাবস্ট্রাকচার প্রয়োজন হয়। যার ফলে বাণিজ্যিকভাবে এসব সাবস্ট্রাকচার নির্মাণ বেশ সময়সাপেক্ষ ব্যাপার।

সমুদ্র তলদেশে প্রতিস্থাপিত ইন্টার-অ্যারে ক্যাবলের সাহায্যে টারবাইনের স্থিতিস্থাপকতা বজায় রাখা হয়। এ ধরনের ক্যাবল এবং ক্যাবল প্রতিস্থাপনের জন্য প্রয়োজনীয় সাবসি নৌবহরের কোনোটিই বর্তমানে সহজলভ্য নয়। অন্যদিকে সাগরের বিস্তৃত এলাকাজুড়ে ক্যাবলের উপস্থিতি অন্যান্য নৌযানের জন্য দুর্ঘটনার ঝুঁকি বাড়িয়ে দেয়। ভাসমান টারবাইনের নির্মাণ ও প্রতিস্থাপন প্রক্রিয়া ফিল্ড অফশোর উইন্ড টারবাইনের মতো জটিল নয়। তবে টারবাইনের বিভিন্ন অংশ অ্যাসেম্বল করে পানিতে ভাসাতে হলে সুগভীর সমুদ্রবন্দর প্রয়োজন। গভীর বন্দর থেকে শুরু করে ভাসমান সাবস্ট্রাকচার, টারবাইনের রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি এবং সর্বোপরি টারবাইনের সরবরাহ; সবকিছুই বর্তমানে অপ্রতুল।

এত সব প্রতিবন্ধকতা থাকা সত্ত্বেও ফ্লোটিং অফশোর উইন্ড প্রযুক্তি নবায়নযোগ্য জ্বালানি খাতে সুবর্ণ সুযোগ সৃষ্টি করতে সক্ষম। প্রযুক্তিটিকে লাভজনক করতে হলে এই খাতের প্রতিবন্ধকতাগুলোকে চিহ্নিত করে সেগুলোর সমাধান করতে হবে।

ইউরোপীয় বন্দরগুলোর থ্রোপুট প্রাক-মহামারি সময়ের চেয়ে কমেছে

২০২২ সালে ইউরোপের প্রধান তিনটি বন্দরের থ্রোপুট প্রাক-মহামারি সময়ের চেয়েও কমেছে। আলফালাইনারের সর্বশেষ বিশ্লেষণে এ তথ্য জানা যায়।

আলফালাইনারের বিশ্লেষণ অনুযায়ী, গত বছর কালেং, কাওসিয়াং ও জাকার্তাসহ ইউরোপ, ভারতীয়-উপমহাদেশ এবং এশিয়ার অনেক বন্দরের থ্রোপুট ২০১৯ সালের চেয়ে কমেছে। ইউরোপের রটারডাম, এন্টওয়ার্প-ব্রুজেস এবং হামবুর্গের মতো প্রধান তিনটি বন্দরের হেডলাইন ভলিউম যথাক্রমে ৫ দশমিক ৮ শতাংশ, ৫ দশমিক ৫ ও ৫ দশমিক ৪ শতাংশ কমেছে।

এন্টওয়ার্প বন্দরের অবস্থান বর্তমানে সবচেয়ে নাজুক। ২০২২ সালের এপ্রিলে উপকূলীয় বন্দর জিক্রগের

সাথে এন্টওয়ার্প বন্দর একীভূত হয়। আলফালাইনারের মূল্যায়ন অনুযায়ী, বন্দর দুটির ২০২১ সালের সম্মিলিত আনুমানিক থ্রোপুট বিবেচনা করলে ২০২২ সালে হেডলাইন ভলিউম প্রকৃতপক্ষে ৬ দশমিক ৫ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে।

অভিবাসী সংকট মোকাবিলায় জরুরি অবস্থা ঘোষণা করেছে ইতালি

ইতালির দক্ষিণ উপকূলে অভিবাসীদের আগমন হঠাৎ করেই বেড়ে গেছে। অভিবাসী সংকট মোকাবিলায় ছয় মাসের জন্য জাতীয় জরুরি অবস্থা ঘোষণা করেছে দেশটির ডানপন্থি সরকার।

চলতি বছরের শুরু থেকে এ পর্যন্ত ইতালিতে প্রায় ৩১ হাজার অভিবাসী প্রবেশ করেছে। ২০২১ ও ২০২২ সালের এই সময়ের তুলনায় যা প্রায় চারগুণ বেশি। উত্তর

আফ্রিকার উপকূলীয় অঞ্চল থেকে ব্যবহার অনুপযোগী নৌযানে করে অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ পথ পাড়ি দিয়ে অভিবাসীরা ইতালিতে প্রবেশের চেষ্টা করে। অধিকাংশ সময় ইতালির কোস্ট গার্ড এবং সামরিক বাহিনী অভিবাসীদের উদ্ধার করে নিরাপদ আশ্রয়ে নিয়ে আসেন। ইতালি সরকার অভিবাসনপ্রত্যাশীদের উদ্ধার ও পুনর্বাসনের জন্য ইউরোপীয় ইউনিয়নের অন্যান্য দেশের সহায়তা চাইলেও তেমন কোনো সাড়া মেলেনি।

অন্যদিকে সাম্প্রতিক সময়ে অভিবাসীবাহী ২৬টি জাহাজ ইতালির লাম্পেদুসা দ্বীপে পৌঁছে। লাম্পেদুসার অভিবাসীকেন্দ্রের ধারণক্ষমতা ৪০০ জন হলেও সেখানে প্রায় তিন হাজার অভিবাসী আশ্রয় গ্রহণ করেছে। যাদের মধ্যে শিশুসন্তানসহ অনেক নারী এবং অভিভাবকহীন শিশুরা রয়েছে।

সংবাদ সংক্ষেপ



▶ **অভিবাসনপ্রত্যাশীদের থাকার জন্য বার্জ ভাড়া করেছে যুক্তরাজ্য**

ছোট ছোট নৌকায় চেপে যুক্তরাজ্যে অনুপ্রবেশের সময় আটক হওয়া অভিবাসনপ্রত্যাশীদের অস্থায়ীভিত্তিতে থাকার জন্য একটি অ্যাকোমোডেশন ভেসেল ভাড়া করেছে দেশটির সরকার।

অভিবাসনপ্রত্যাশীদের নিরুৎসাহিত করতে ও হোটেল ভাড়া বাবদ খরচ কমানোর লক্ষ্যে যুক্তরাজ্যের স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয় এই পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। বাইবি স্টকহোম নামের বার্জটি পরিচালনার দায়িত্বে রয়েছে বাইবি মেরিন। ডরসেটের পোর্টল্যান্ড বন্দরে নোঙর করে থাকা জাহাজটিকে অন্তত ১৮ মাসের জন্য ভাড়া করা হয়েছে। উল্লেখ্য, বার্জটি এর আগে জার্মানি ও নেদারল্যান্ডসে অভিবাসনপ্রত্যাশীদের আবাসনের কাজে ব্যবহৃত হয়েছে।

▶ **গ্রিন করিডোরে যুক্ত হচ্ছে আরও তিনটি বন্দর**

বৈশ্বিক নিঃসরণ কমাতে পরিবেশবান্ধব শিপিং রুট প্রতিষ্ঠায় আগ্রহী সমুদ্র পরিবহন খাতসংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ। এরই ধারাবাহিকতায় গ্রিন করিডোরে যুক্ত হচ্ছে সিঙ্গাপুর, লস অ্যাঞ্জেলেস ও লং বিচ বন্দরের নাম।

গ্রিন করিডোর প্রতিষ্ঠার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোর মধ্যে একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরিত হয়েছে। বন্দর তিনটি ছাড়াও সিঙ্গাপুর সিটিজ ক্লাইমেট লিডারশিপ গ্রুপ সমঝোতা স্মারকে যুক্ত হয়েছে। সম্প্রতি সিঙ্গাপুর মেরিটাইম উইক চলাকালে এই ঘোষণা দেয় সিঙ্গাপুর মেরিটাইম অথরিটি (এমপিএ)।

▶ **নিউজিল্যান্ড ছেড়েছে গবাদিপশুবাহী শেষ জাহাজ**

গত ২০ এপ্রিল ৬ হাজার ৯০টি পশু নিয়ে দারিনের তিমাক বন্দর ছেড়েছে নিউজিল্যান্ডের সর্বশেষ গবাদিপশুবাহী জাহাজ।

২০২২ সালে নিউজিল্যান্ড মোট ৩২ কোটি ৫০ লাখ ডলারের পশু রপ্তানি করেছে। তবে আন্দোলনকর্মীদের তীব্র সমালোচনা ও বিক্ষোভের মুখে দুই বছরের জন্য গবাদিপশু রপ্তানি বন্ধ ঘোষণা করতে বাধ্য হয়েছে দেশটির সরকার। পশু সুরক্ষাকর্মীদের দাবি, রপ্তানির জন্য জাহাজকরণের সময় গবাদিপশুগুলোর সুরক্ষার বিষয়টি অনেক সময় উপেক্ষিত থাকে, যার ফলে পশু মৃত্যুর ঘটনাও ঘটে।

▶ **গিনি উপসাগরে জলদস্যুতার শিকার প্রোডাক্ট ট্যাংকার, জুরা নিরাপদে**

আইভরি কোস্টের আবিদজন উপকূল থেকে আনুমানিক ৩০০ নটিক্যাল মাইল দূরে জলদস্যুদের কবলে পড়া ট্যাংকার সাকসেস নাইনের সন্ধান পেয়েছে সিঙ্গাপুর ও দক্ষিণ কোরিয়ার মেরিটাইম কর্তৃপক্ষ।

গত ১০ এপ্রিল সিঙ্গাপুরের পতাকাবাহী ট্যাংকারটিতে জলদস্যু হামলা হয়। সাকসেস নাইনের সাহায্যে বার্তা ভিত্তিতে উদ্ধার অভিযান চালায় ইনফরমেশন ফিউশন সেন্টার (আইএফসি) ও মনরোডিয়া রিজিওনাল মেরিটাইম রেসকিউ কো-অর্ডিনেশন সেন্টার (এমআরসিসি)। একপর্যায়ে আইভরি কোস্ট নৌবাহিনীর টহলদার জাহাজের উদ্ধারকারী দল ট্যাংকারটিতে পৌঁছায়। তারা দেখে জলদস্যুরা সেটি ফেলে চলে গেছে এবং যাওয়ার সময় মালামাল লুট করেছে। তবে এ ঘটনায় ট্যাংকারের জুদের কোনো ক্ষতি হয়নি।



সংবাদ সংক্ষেপ

► সেফারের সম্ভাব্য বিপর্যয় ঠেকাতে সদস্য দেশগুলোকে এগিয়ে আসার আহ্বান আইএমওর

ইয়েমেন উপকূল থেকে ৪ দশমিক ৮ নটিক্যাল মাইল গভীরে নোঙর করা আছে ভঙ্গুর ও জরাজীর্ণ ফ্রিগেট স্টোরজেজ অফশোর (এফএসও) ইউনিট 'সেফার'।

বর্তমানে সেফার প্রায় দেড় লাখ টন অপরিশোধিত তেল মজুদ রয়েছে। যেকোনো সময় জরাজীর্ণ এফএসওটি ভেঙে গেলে বা বিস্ফোরিত হলে বিপুল পরিমাণ তেল সাগরের পানিতে ছড়িয়ে পড়বে এবং জলজ পরিবেশগত বিপর্যয় সৃষ্টি হবে। সম্ভাব্য বিপর্যয় ঠেকানোর পূর্বপ্রস্তুতি হিসেবে সদস্য রাষ্ট্রগুলোকে প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদি দিয়ে সহায়তা করার আহ্বান জানিয়েছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)।

► অপারেটরের বিরুদ্ধে ফৌজদারি মামলার উদ্যোগ ফিলিপাইন কর্তৃপক্ষের

প্রায় ৮ হাজার লিটার জ্বালানি তেল নিয়ে গত ২৮ ফেব্রুয়ারি ফিলিপাইনের নাউজান শহরের নিকটবর্তী উপকূলে ডুবে যায় ট্যাংকার প্রিন্সেস এন্ড্রুস।

জাহাজটির তিনটি ট্যাংক থেকে তেল লিক করে ফিলিপাইনের চারটি প্রদেশের জলসীমায় ছড়িয়ে পড়ে। এতে সেসব প্রদেশের মৎস্য আহরণ ও পর্যটননির্ভর উপকূলীয় গ্রামগুলো অর্থনৈতিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। প্রিন্সেস এন্ড্রুসের বৈধ ওয়ার্ল্ড পারমিট না থাকা ও তেল লিকেজকে কেন্দ্র করে এর অপারেটরের বিরুদ্ধে ফৌজদারি তদন্ত ও আনুষ্ঠানিকভাবে মামলা দায়েরের প্রক্রিয়া শুরু করেছে ফিলিপাইন কর্তৃপক্ষ।

► স্কটল্যান্ডে বিশ্বের গভীরতম অফশোর টার্বাইন ফাউন্ডেশন স্থাপন

স্কটল্যান্ডের পূর্ব উপকূল থেকে প্রায় ১৭ মাইল দূরে উত্তর সাগরে সিগ্রিন উইন্ড ফার্ম অবস্থিত। গত ৯ এপ্রিল ফার্মটিতে বিশ্বের সবচেয়ে গভীর (১৯২ ফুট গভীরতায়) অফশোর উইন্ড টার্বাইন ফাউন্ডেশন স্থাপন করা হয়।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নের দায়িত্বে রয়েছে এসএসই রিনিউয়েবলস আর ওনারশিপ পার্টনার হিসেবে রয়েছে টোটালএনার্জিস। সিগ্রিন উইন্ড ফার্ম এই নিয়ে দ্বিতীয়বার বিশ্বের গভীরতম টার্বাইন ফাউন্ডেশন স্থাপনের নজির গড়ল। এর আগে ২০২২ সালের অক্টোবরে ১৮৮ ফুট গভীরতায় একটি ফাউন্ডেশন বসায় এসএসই রিনিউয়েবলস।

► ব্ল্যাক সি গ্রেইন ইনিশিয়েটিভের মেয়াদ বাড়তে রাশিয়ার প্রতি জাতিসংঘের আহ্বান

সম্প্রতি রুশ প্রেসিডেন্টের কাছে পাঠানো এক চিঠিতে ব্ল্যাক সি গ্রেইন ইনিশিয়েটিভের মেয়াদ ও পরিসর বাড়ানোর বিষয়ে বেশকিছু প্রস্তাবনা তুলে ধরেন জাতিসংঘের মহাসচিব অ্যান্টোনিও গুতেরেস।

ইউক্রেনের মতে, আন্তর্জাতিক সম্প্রদায় সম্মিলিতভাবে রাশিয়ার ওপর চাপ তৈরি করলে কৃষ্ণ সাগর দিয়ে ইউক্রেনের খাদ্যশস্য রপ্তানির এই উদ্যোগ সফল হবে। অন্যদিকে ইউক্রেনকে রপ্তানি সুবিধা দিতে রাশিয়া যেসব শর্ত বেঁধে দিয়েছিল, সেগুলো পূরণ না হলে ১৮ মের পর চুক্তির মেয়াদ আর বাড়ানো হবে না বলে হুঁশিয়ারি দিয়েছে ক্রেমলিন।

ইউরোপ-আমেরিকায় 'পরিবেশবান্ধব জাহাজ' সরবরাহ করছে ভারত

নরওয়ে, মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র ও জার্মানির মতো জাহাজ প্রস্তুতকারক দেশগুলোতে পরিবেশবান্ধব জাহাজ সরবরাহ করছে ভারত। ভারতের এই পদক্ষেপ দেশটিকে গ্লোবাল শিপিং হাবে পরিণত হওয়ার লক্ষ্যে আরেক ধাপ এগিয়ে দিয়েছে।

ভারতের রাষ্ট্রচালিত কোচিন শিপইয়ার্ড লিমিটেড (সিএসএল) সম্প্রতি নরওয়েতে দুটি ইলেকট্রিক কার্গো ফেরি সরবরাহ করেছে এবং দুটি গ্রিন হাইড্রোজেনচালিত কনটেইনার জাহাজ নির্মাণের চুক্তি স্বাক্ষর করেছে। এছাড়া ইউরোপের অন্যান্য ক্রেতাদের সাথে দুটি মিথানলচালিত জাহাজ নির্মাণের চুক্তি চূড়ান্ত করেছে সিএসএল। জার্মান কোম্পানি এইচএস শিফহার্টস গ্রুপের সঙ্গে আটটি ইকো-ফ্রেটার সরবরাহের চুক্তি করার মাধ্যমে সর্ট-সি শিপিং মার্কেটে প্রবেশ করেছে সিএসএল। অন্যদিকে ইউরোপীয় ক্রেতাদের জন্য আটটি ইলেকট্রিক হাইব্রিড জাহাজ তৈরি করতে চুক্তিবদ্ধ হয়েছে গোয়া-ভিত্তিক চৌগলে অ্যান্ড কোং।

এছাড়া নেদারল্যান্ডস, ডেনমার্ক, পশ্চিম এশিয়া এবং শ্রীলংকা ও মিয়ানমারের মতো প্রতিবেশী দেশগুলোর সঙ্গে ভারতীয় জাহাজ নির্মাতারা চুক্তিবদ্ধ হবে বলে আশা করা যাচ্ছে।

অবৈধ 'নিয়োগ ফি' এর শিকার হন ২৮% নাবিক

নিয়োগ প্রক্রিয়া চলাকালীন সময়ে বা সাগরে কর্মরত অবস্থায় প্রায় ৪০ শতাংশ নাবিক কোনো-না কোনো বেআইনি বা অনৈতিক অভিজ্ঞতার সম্মুখীন হন। সম্প্রতি দ্য ইনস্টিটিউট ফর হিউম্যান রাইটস অ্যান্ড বিজনেস অ্যান্ড সাসটেইনেবল শিপিং ইনশিয়েটিভের এক জরিপে এ তথ্য উঠে আসে।

প্রায় ৫ হাজার নাবিকের ওপর জরিপ চালিয়ে জানা যায়, ২৮ শতাংশ নাবিকের (প্রায় ১ হাজার ৪০০ জন) শ্রমিক অধিকার লঙ্ঘিত হয়েছে। এসব নাবিকদের হয় নিয়োগের জন্য অর্থ প্রদান করতে হয়েছে, না হয় অগ্রিম অর্থ প্রদানের পর তারা জানতে পেরেছেন তাদের নিয়োগটি ভুয়া ছিল। অন্যদিকে যেসব নাবিক নিয়োগ ফি দিতে অস্বীকৃতি জানায়, তাদের প্রায় অর্ধেক ম্যানিং এজেন্সিগুলোর ব্ল্যাকমেইলিংয়ের শিকার হন। ম্যানিং এজেন্সিগুলো অনেক সময় অন্যান্য এজেন্সির কাছে নেতিবাচক রেফারেন্স প্রদানের ভয় দেখিয়ে নাবিকদের থেকে অর্থ আদায় করে।

জাহাজ মালিকানা সংক্রান্ত তথ্যের ঘাটতি উচ্চ ঝুঁকির সূচক

যেসব জাহাজের মালিকানা সংক্রান্ত তথ্য অস্পষ্ট বা গোপন রাখা হয়, তাদের প্রায় অধিকাংশই ঝুঁকিপূর্ণ

বা অপরাধমূলক কর্মকাণ্ডে জড়িত থাকে। সম্প্রতি দ্য ইনস্টিটিউট অব ইন্টারন্যাশনাল ব্যাংকিং ল অ্যান্ড প্র্যাকটিস, গ্লোবাল ফিন্যান্সিয়াল ইন্সটিটিউট এবং এসঅ্যান্ডপি গ্লোবালের যৌথ প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে আসে।

গবেষণার কাজে ৬৮ হাজার ২১৮টি জাহাজের তথ্য-উপাত্ত পর্যালোচনা করা হয়। যার ভেতর ৮৭ দশমিক ৮ শতাংশ জাহাজ মালিকের তথ্য জানা গেলেও ১২ দশমিক ২ শতাংশ জাহাজের মালিকানা সংক্রান্ত তথ্য জানা যায়নি। প্রতিবেদন অনুযায়ী, মালিকানার তথ্যবিহীন জাহাজের ৬৯ দশমিক ২ শতাংশই ঝুঁকিপূর্ণ বা নিষেধাজ্ঞা লঙ্ঘনের মতো অপরাধমূলক কর্মকাণ্ডে জড়িত থাকে। যার ফলে সমুদ্র পরিবহন সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষের জন্য এসব জাহাজ উচ্চ ঝুঁকি সৃষ্টি করে।

মেরিটাইম শিপিং ইন্ডাস্ট্রির স্বচ্ছতা নিশ্চিতকরণ এবং আইএমও'র নম্বর পাওয়ার জন্য জাহাজ মালিকের তথ্য তালিকাভুক্ত করা আবশ্যিক বলে মনে করেন গবেষকরা।

রেকর্ড পর্যায়ে পৌঁছেছে কনটেইনার শিপের অর্ডার

ফ্রেইট রেট হ্রাস পেলেও জাহাজ মালিকদের নতুন কনটেইনারবাহী জাহাজ তৈরির প্রবণতা বৃদ্ধি পেয়েছে। ৭৫ লাখ ৪০ হাজার টিইউ'র রেকর্ড পরিমাণ কার্গোদেশ আগামী বছরগুলোতে

নারী নাবিকদের 'সেক্সুয়াল ট্রমা' কাটিয়ে উঠতে সহায়তা করবে 'সিফেয়ারারস' চ্যারিটি



নিডস অব উইমেন সিফেয়ারারস' শীর্ষক একটি প্রতিবেদন পেশ করেন প্রফেসর হেলেন স্যাম্পসন এবং ড. আইরিস আসেহো। প্রতিবেদন অনুযায়ী, পণ্যবাহী জাহাজের

কর্মক্ষেত্রে নারী নাবিকদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে কাজ করে দ্য সিফেয়ারারস' চ্যারিটি। যুক্তরাজ্যভিত্তিক দাতব্য প্রতিষ্ঠানটি সম্প্রতি নারী নাবিকদের জন্য নতুন একটি পরিষেবা চালুর ঘোষণা দিয়েছে। দ্য সিফেয়ারারস চ্যারিটির অর্থায়নে যৌন হার্যারানির শিকার নারী নাবিকদের সেক্সুয়াল ট্রমা কাটিয়ে উঠতে খেঁচা প্রদান করবে 'স্যালুট হার'।

কার্ডিফ বিশ্ববিদ্যালয়ের সিফেয়ারারস ইন্টারন্যাশনাল রিসার্চ সেন্টারে 'দ্য পোর্ট-বেজড ওয়েলফেয়ার

পুরুষ-শাসিত কর্মপরিবেশে নারী নাবিকেরা নিঃসঙ্গ বোধ করেন এবং তাদের ভেতর যৌন নিপীড়নের ভয় কাজ করে। প্রতিবেদনের তথ্যের ভিত্তিতে নতুন পরিষেবায় অর্থায়নের ঘোষণা দিয়েছে দ্য সিফেয়ারারস চ্যারিটি। সমুদ্রে কর্মরত নারী নাবিক ও মৎস্য আহরণে নিযুক্ত নারীদের উইমেন-সেন্ট্রিক খেঁচাপি ও ট্রমা কাউন্সিলিংয়ের জন্য মানসিক সেবা প্রদানকারী সংস্থা স্যালুট হারকে দুই বছর মেয়াদি তহবিল প্রদান করা হবে। নারী নাবিকেরা স্যালুট হারের

ওয়াকশপ, কোর্স, দলগত বা ব্যক্তিগত কাউন্সিলিংয়ের মতো খেঁচাপিউটিক কার্যক্রমে অংশগ্রহণের পাশাপাশি মানসিক স্বাস্থ্য সংক্রান্ত খেঁচাপি গ্রহণ করতে পারবেন।

দ্য সিফেয়ারারস চ্যারিটির প্রধান নির্বাহী ডেবোরাহ লেইড জানান, সমুদ্রে কর্মরত নারীদের সুরক্ষা প্রদান করতে কী কী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন, আমাদের সেগুলো বিবেচনা করা উচিত। সমুদ্রে নারীদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে এবং সহিংসতার শিকার নারীদের সমর্থন দিতে নতুন এই পরিষেবা চালু করা হচ্ছে। তিনি মনে করেন, ট্রমা কাউন্সিলিং পরিষেবা কর্মক্ষেত্রে যৌন হার্যারানির শিকার নারীদের মানসিক বিপর্যস্ততা কাটিয়ে উঠতে সহায়তা করবে।

ব্রিটিশ সরকারের সিদ্ধান্তের বিরুদ্ধে মামলার অনুমতি পেল গ্রিনপিস



উত্তর সাগরে যুক্তরাজ্যের জলসীমায় তেল ও গ্যাস অনুসন্ধান ও উৎপাদন (ইঅ্যাডপি) লাইসেন্স প্রদানের সরকারি উদ্যোগকে চ্যালেঞ্জ জানানোর আইনি অনুমতি পেয়েছে নেদারল্যান্ডসভিত্তিক বৈশ্বিক ক্যাম্পেইনিং নেটওয়ার্ক গ্রিনপিস।

উত্তর সাগরে প্রায় ১৩০টি নতুন ইঅ্যাডপি লাইসেন্স প্রদানের পরিকল্পনা করছে ব্রিটিশ সরকার। গ্রিনপিস শুরু থেকেই এই পরিকল্পনার বিরোধিতা করে আসছে। তবে যুক্তরাজ্যের আইন

অনুসারে, সরকারের কোনো সিদ্ধান্তের প্রতি চ্যালেঞ্জ জানিয়ে মামলা করতে হলে উচ্চ আদালতের অনুমতি প্রয়োজন। সরকারের এই পরিকল্পনার বিরুদ্ধে মামলা করার অনুমতি

চেয়ে গত ডিসেম্বরে লন্ডন হাইকোর্টে একটি আর্জি দাখিল করে গ্রিনপিস। সম্প্রতি গ্রিনপিসকে সরকারের নিলাম কার্যক্রমের বিরুদ্ধে আইনি লড়াই চালিয়ে যাওয়ার অনুমতি প্রদান করেছে লন্ডন হাইকোর্ট।

ব্রিটিশ আইন অনুযায়ী, গভীর সমুদ্রে তেল ও গ্যাসক্ষেত্রের লাইসেন্স দেওয়ার আগে সরকারকে প্রকল্পগুলোর পরিবেশগত প্রভাব পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে পর্যালোচনা করে দেখতে হয়। তবে গ্রিনপিসের দাবি, নতুন ইঅ্যাডপি লাইসেন্সের ক্ষেত্রে পরিবেশগত

প্রভাব পূর্ণাঙ্গরূপে পর্যালোচনা করেনি ব্রিটিশ সরকার। সরকারের পর্যালোচনায় উৎপাদন পর্যায়ে নিঃসরণ বিবেচিত হলেও এসব লিজ ব্লকে উত্তোলিত তেল ও গ্যাস পোড়ানোর ফলে যে কার্বন নিঃসরণ হবে, সেই বিষয়টি তেমন গুরুত্ব পায়নি। অথচ একটি অফশোর প্রকল্পে তেল ও গ্যাস উত্তোলন এবং তা ব্যবহার চক্রের মোট কার্বন নিঃসরণের মাত্র ২০ শতাংশ উৎপাদন পর্যায়ে হয়ে থাকে।

যুক্তরাজ্যে গ্রিনপিসের ক্রাইমেট ক্যাম্পেইনের প্রধান ফিলিপ ইভানসের মতে, ‘সরকার গভীর সমুদ্র তেল ও গ্যাস প্রকল্প ইজারার জন্য যেভাবে অবিবেচকের মতো উঠেপড়ে লেগেছে, তা ঠেকানোর জন্য বড় একটি পদক্ষেপ হলো উচ্চ আদালতের এই রায়।’

কনটেইনার বহরে উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন আনবে বলে মনে করেন বিমকোর প্রধান শিপিং বিশ্লেষক।

কনটেইনারবাহী জাহাজের চুক্তির পরিমাণ টানা দশ প্রান্তিক ধরে বৃদ্ধি পাচ্ছে এবং বিগত দশ প্রান্তিকে ৮৬ লাখ ১০ হাজার টিইইউ চুক্তিবদ্ধ হয়েছে। সেসঙ্গে গত চার প্রান্তিকের প্রতিটিতে কনটেইনার শিপের অর্ডার নতুন রেকর্ড উচ্চতায় পৌঁছেছে। এদিকে নতুন জাহাজগুলোতে সালফার, মিথানল, অ্যামোনিয়ার মতো জ্বালানি ব্যবহার হওয়ায় সেগুলো বর্তমানে বিদ্যমান অধিকাংশ জাহাজের চেয়ে জ্বালানি সাশ্রয়ী এবং পরিবেশবান্ধব হবে।

উল্লেখ্য, আগামী বছর থেকে জাহাজগুলোর সরবরাহ শুরু হবে এবং চলতি বছরের অবশিষ্ট ডেলিভারির পরিমাণ ৫০ লাখ ৩০ হাজার টিইইউ।

সেকেন্ডহ্যান্ড ক্রুড ট্যাংকারের মূল্য পঁচিশ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চে

পঁচিশ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ পর্যায়ে পৌঁছেছে সেকেন্ডহ্যান্ড ক্রুড ট্যাংকারের দাম। গত বারো মাসে সেকেন্ডহ্যান্ড ক্রুড ট্যাংকারের মূল্য ৩৪ শতাংশ বৃদ্ধি পাওয়ায় এমনটা ঘটেছে।

করোনা মহামারির সময় বৈশ্বিক বাণিজ্য থমকে যাওয়ায় ২০২০ সালের ডিসেম্বরে

ক্রুড ট্যাংকারের মূল্য সর্বনিম্ন পর্যায়ে নেমে যায়। সে সময় পাঁচ-বছর বয়সী আফ্রাম্যাক্স, সুয়েজম্যাক্স এবং ডিএলসিসির সম্মিলিত মূল্য ছিল ১ হাজার ৩৮৫ কোটি মার্কিন ডলার। পরবর্তীতে মহামারির ধাক্কা কাটিয়ে বিশ্বজুড়ে তেলের চাহিদা বৃদ্ধি পায়। অন্যদিকে ২০২২ সালে রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ শুরু হয় এবং যুদ্ধকে কেন্দ্র করে তেল আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের পটপরিবর্তন হয়। যার ফলে বর্তমানে তেলের কেনাবেচা এক বছর আগের তুলনায় বেশি। এনার্জি ইনফরমেশন অ্যাডমিনিষ্ট্রেশনের হিসাব অনুযায়ী, চলতি বছর এপ্রিলে বিশ্বজুড়ে প্রতিদিন ১ হাজার ব্যারেল তেল ব্যবহার করা হয়।

উল্লেখ্য, মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় সেকেন্ডহ্যান্ড ট্যাংকার তিনটির বর্তমান মূল্য ২ হাজার ৩১০ কোটি মার্কিন ডলার।

যুক্তরাষ্ট্রে আলাস্কা এলএনজি প্রকল্পে অনুমোদন দিল জ্বালানি মন্ত্রণালয়

উচ্চাভিলাষী আলাস্কা এলএনজি প্রকল্পের বিষয়ে সম্প্রতি অনুমোদন দিয়েছে যুক্তরাষ্ট্রের জ্বালানি মন্ত্রণালয়। এর মাধ্যমে ৩ হাজার ৯০০ কোটি ডলারের এই মেগা প্রজেক্ট বাস্তবায়নের পথে গুরুত্বপূর্ণ অগ্রগতি অর্জন হলো।

এই প্রকল্পের মাধ্যমে আলাস্কার নর্থ স্লোপ অঞ্চল থেকে পাইপলাইনের

মাধ্যমে আলাস্কা উপসাগরের একটি লিকুইফিকেশন প্লান্টে গ্যাস পাঠানো হবে। সাম্প্রতিক ইতিহাসে যুক্তরাষ্ট্রের সবচেয়ে উচ্চাভিলাষী অবকাঠামো প্রকল্পগুলোর অন্যতম এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে পাইপলাইনের মাধ্যমে নর্থ স্লোপের শীতলতম অঞ্চল ও সেন্ট্রাল আলাস্কার পার্বত্য অঞ্চল ভেদ করে কুক ইনলেটে প্রতিদিন ৩৫০ কোটি ঘনফুট গ্যাস সঞ্চালন করা সম্ভব হবে।

তুলনামূলক হিসাবে এই দূরত্ব যুক্তরাষ্ট্রের মিসৌরি থেকে নিউইয়র্কের দূরত্বের সমান। তবে পার্থক্য হলো, আলাস্কার এই পাইপলাইন তীব্র শীতল ও দুর্গম পার্বত্য অঞ্চলের মধ্য দিয়ে গেছে।

এশিয়ায় জ্বালানি তেল আমদানি বেড়েছে

এশিয়ার দেশগুলোয় মার্চে জ্বালানি তেলের আমদানি বেড়েছে। চীন ও ভারতের আমদানি বৃদ্ধি এক্ষেত্রে বড় প্রভাব ফেলেছে।

রেফিনিটিভ অয়েল রিসার্চের প্রতিবেদন অনুসারে, গত মাসে এশিয়ায় মোট ১১ কোটি ৬৭ লাখ ৩০ হাজার টন জ্বালানি তেল আমদানি করা হয়। যার দৈনিক গড় ২ কোটি ৭৬ লাখ ব্যারেলের সমান। মার্চে চীন মোট

সংবাদ সংক্ষেপ



► ইউরোপের এলএনজি আমদানির প্রধান উৎস হয়ে উঠেছে যুক্তরাষ্ট্র

২০২২ সালে ইউরোপে যুক্তরাষ্ট্রের তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের রপ্তানি ১৪০ শতাংশ বেড়ে ৫,৬০০ কোটি ঘনফুটে দাঁড়িয়েছে।

গত বছর ইউরোপের মোট এলএনজি আমদানির ৪০ শতাংশ গিয়েছে যুক্তরাষ্ট্র থেকে। ২০২২ সালের ফেব্রুয়ারিতে ইউক্রেন যুদ্ধ শুরুর আগে ইউরোপ রাশিয়ার গ্যাসের ওপর ৪০ শতাংশ নির্ভরশীল ছিল। বর্তমানে তা কমে ১৫ শতাংশে নেমেছে। রকটি যেন এই নির্ভরতা আরও কমিয়ে আনতে পারে, সে লক্ষ্যে কাজ করা হচ্ছে বলে জানিয়েছেন মার্কিন পররাষ্ট্রমন্ত্রী।

► ব্রেজিট পাসপোর্টের দীর্ঘ কাস্টমস প্রক্রিয়ায় ডোভার বন্দরে যানজট

ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ) থেকে বেরিয়ে যাওয়ার তিন বছর পরেও চ্যানেল ক্রসিংয়ের সময় ব্রিটিশ নাগরিকদের ব্রেজিট পাসপোর্ট খুঁটিয়ে দেখছেন ফরাসি কাস্টমস কর্মকর্তারা। দীর্ঘ কাস্টমস প্রক্রিয়ায় ডোভার বন্দরে সৃষ্টি হচ্ছে যানজট।

ফরাসি কর্তৃপক্ষের ধীরগতির ম্যানুয়াল বর্ডার প্রসেস, বসন্তের ছুটিতে প্রত্যাশাতীত ব্রিটিশ ভ্রমণকারী এবং খারাপ আবহাওয়ার কারণে কয়েকটি যাত্রীবাহী বাসকে ডোভার বন্দরের ফরাসি অংশে আঠারো ঘণ্টা পর্যন্ত অপেক্ষা করতে হয়েছে। যানজট তীব্র আকার ধারণ করায় জরুরি অবস্থা ঘোষণা করে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

► ডেটা শেয়ারিং সিস্টেম উন্নয়নে একত্রে কাজ করবে ক্যালিফোর্নিয়ার পাঁচটি বন্দর

কম্পিউটারাইজড ও ক্লাউড-ভিত্তিক ডেটা ইন্টারঅপারেবিলিটির উন্নয়নে যৌথভাবে কাজ করবে লস অ্যাঞ্জেলেস, লং বিচ, অকল্যান্ড, স্যান ডিয়েগো ও হুয়াইনিমি বন্দর। ফ্রেইট সিস্টেমের স্থিতিশীলতা ও পণ্য চলাচলের দক্ষতা উন্নয়ন, গ্রিন হাউস গ্যাসের নির্গমন হ্রাস এবং অর্থনৈতিক প্রতিযোগিতাকে চাঙ্গা করতে ক্যালিফোর্নিয়া অঙ্গরাজ্যের নেতৃত্বে প্রথমবারের মতো এই ধরনের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। ক্যালিফোর্নিয়া পোর্ট ডেটা পার্টনারশিপ চালুর জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষগুলো ২৬ এপ্রিল একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করে। প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য ২৭০ কোটি ডলারের তহবিল বরাদ্দ করেছে ক্যালিফোর্নিয়া সরকার।

► সুদীর্ঘ অর্থনীতির উন্নয়নে স্থানীয়ভাবে জাহাজ নির্মাণে অগ্রবাহী ভারত

স্থানীয় পর্যায়ে জাহাজ নির্মাণকে উৎসাহিত করতে দেশীয় জাহাজ নির্মাণকারী সংস্থাগুলোর জন্য ৫ হাজার কোটি রুপির ভয়াবিলিটি গ্যাপ ফান্ডিং (ভিজিএফ) বরাদ্দের পরিকল্পনা করছে ভারতের কেন্দ্রীয় নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়। ভারতের অভ্যন্তরীণ জলপথে পণ্য ও যাত্রী পরিবহন এবং কোস্টাল শিপিংয়ের হার বৃদ্ধি পেয়েছে। সঞ্চালনায় সুদীর্ঘ অর্থনীতিকে বিকশিত করতে তাই অভ্যন্তরীণ জাহাজ নির্মাণে গুরুত্বারোপ করছে ভারত। শুরুতে ভারতীয় জলপথে কার্গো চলাচলে সহায়তা করতে অভ্যন্তরীণ জাহাজ নির্মাণের জন্য একটি ইকোসিস্টেম বিকশিত করা হবে। সেসঙ্গে সরকারি-বেসরকারি সহযোগিতায় গড়ে ওঠা দীর্ঘমেয়াদি ও বৃহৎ আকারের অবকাঠামো প্রকল্পগুলোকে ভিজিএফ তহবিল থেকে অনুদান দেওয়া হবে।



সংবাদ সংকেত



► সক্ষমতা বাড়ানোর লক্ষ্যে ২০ কোটি ডলার ব্যয় করে ফোরিডার জ্যাকসনভিলের শিপ রিপেয়ারিং ইয়ার্ডে ৪৯২ ফুট দীর্ঘ পার্লসন শিপলিফট সংযোজন করবে বিএই সিস্টেমস। শিপলিফটটি শিপইয়ার্ডের ড্রাইডকিং সক্ষমতা ৩০০ শতাংশ বৃদ্ধি করবে।

► পরিবেশগত মূল্যায়ন শেষে 'রবার্টস ব্যাক্স টার্মিনাল টু' প্রকল্পের অনুমোদন দিয়েছে কানাডা সরকার। প্রকল্পের আওতায় ডেন্টার রবার্টস ব্যাক্সে তিন বার্থবিশিষ্ট কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ এবং টার্মিনালের ধারণক্ষমতা ২৪ লাখ টিইইউ বাড়ানো হবে।

► ফরাসি শিপিং জায়ান্ট সিএমএ সিজিএমের কাছ থেকে একক চুক্তির অধীনে সবচেয়ে বড় কার্যাদেশ পেয়েছে চীন। চীনা জাহাজনির্মাণ চায়না স্টেট শিপিং কর্পোরেশনের (সিএসএসসি) বিভিন্ন ইয়ার্ডে নতুন ১৬টি কনটেইনার জাহাজ নির্মাণ করা হবে।

► সম্প্রতি দক্ষিণ কোরিয়ার হুন্দাই মিপো ডকইয়ার্ডে বিশ্বের প্রথম মিথানলচালিত কনটেইনার জাহাজটি পানিতে ভাসানো হয়েছে। নির্মাণকাজ শেষে চলতি বছর ৫৬৪ ফুট দীর্ঘ, ১০৫ ফুট প্রশস্ত ও ২১০০ টিইইউ ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ফিডার জাহাজটি বুকে পাবে মায়েরক্স।

► চায়না স্টেট শিপিং কর্পোরেশনকে (সিএসএসসি) ১১টি জাহাজ নির্মাণের কার্যাদেশ দিয়েছে জাপানের কুমিআই সেনপাকু কোম্পানি লিমিটেড। যার ১০টি মাস্টি-পারপাস জাহাজের প্রতিটির ধারণক্ষমতা ৮৪ হাজার ৫০০ ডিউরিলিট এবং একটি অ্যাসফল্ট ক্যারিয়ারের ধারণক্ষমতা হবে ১৭ হাজার টন।

► ২০২২ সালে শিপিং কোম্পানিগুলোর আর্মিস্টেস বিফোর ইন্টারেস্ট অ্যান্ড ট্যাক্সেস (ইবিআইটি) ২০২১ সালের তুলনায় ৪৬ শতাংশ বা ১৫০০ কোটি ডলার হ্রাস পেয়েছে। সম্প্রতি এক প্রতিবেদনে এই তথ্য জানায় সি-ইন্সটিটিউট।

► চীন ও আসিয়ানের মধ্যে পরিবেশবান্ধব আন্তর্জাতিক স্থলসমুদ্র বাণিজ্য করিডোর স্থাপনে সচেষ্ট কসকো শিপিং কোম্পানি। এই প্রচেষ্টাকে আরেক ধাপ এগিয়ে নিতে সম্প্রতি পিএসএ ও গুয়াংজি বেইবু গান্স পোর্ট গ্রুপের সাথে সিঙ্গাপুরে বেইগাং নিউ এনার্জি ইনভেস্টমেন্ট কোম্পানির শেয়ারহোল্ডার বিনিয়োগ চুক্তি স্বাক্ষর অনুষ্ঠানে অংশগ্রহণ করে কসকো শিপিং কোম্পানি ডিভ্যানজিয়ান।

► জরুরি অবস্থায় বেসরকারি বাণিজ্যিক ট্যাংকারের কাছ থেকে সহায়তা পেতে পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপে 'ট্যাংকার সিকিউরিটি প্রোগ্রাম (টিএসপি)' চালু করেছে যুক্তরাষ্ট্রের মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এমএআরএডি)। টিএসপিতে অংশ গ্রহণের জন্য এমএআরএডি সম্প্রতি ১০টি জাহাজকে অনুমোদন প্রদান করেছে।

► মুদ্রাস্ফীতি বৃদ্ধি পাওয়ায় ইউরোপের বৃহত্তম সমুদ্রবন্দর রটারডামে কনটেইনার পরিবহনের পরিমাণ সামান্য হ্রাস পেয়েছে। যার ফলে চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে বন্দরটির গ্রোপুট কমেছে ১.৫ শতাংশ।

► সম্প্রতি সুইডেনে কার্যক্রম শুরু করেছে বিশ্বের প্রথম স্বয়ংচালিত বাণিজ্যিক যাত্রীবাহী ফেরি। সম্পূর্ণ বিদ্যুৎ-চালিত ফেরিটিতে করে কুংসোলমেন ও সোডারমালা ধীপে যাত্রী আনা-নেওয়ার কাজ করবে নরওয়েজিয়ান শিপিং কোম্পানি টরফ্যাটন।

৪ কোটি ৯২ লাখ ৬০ হাজার টন জ্বালানি তেল আমদানি করেছে, যা বিগত চার মাসের তুলনায় সর্বোচ্চ। অন্যদিকে ভারত মার্চে মোট ১ কোটি ১২ লাখ ৩০ হাজার টন জ্বালানি তেল আমদানি করেছে, যার ৩৪ শতাংশ এসেছে রাশিয়া থেকে। মার্চ মাসে ভারত ৪ লাখ টন এবং চীন ১৫ লাখ ৬০ হাজার টন ইউরাল গ্রুপ জ্বালানি তেল কিনেছে।

শিপিং খাতে প্রতিযোগিতাবিরোধী চর্চা বন্ধে যুক্তরাষ্ট্রের নতুন বিল প্রস্তাব

নিজেদের সমুদ্র পরিবহন খাতে প্রতিযোগিতাবিরোধী চর্চা প্রতিরোধে আরও খড়গহস্ত হতে যাচ্ছেন মার্কিন নীতিনির্ধারণকারী।

শিপিং খাতের কেন্দ্রীয় নিয়ন্ত্রক সংস্থা ফেডারেল মেরিটাইম কমিশনের (এফএমসি) ক্ষমতা আরও সুসংহত করতে এবং অন্যায্য চর্চা বন্ধের লক্ষ্যে বিদ্যমান ওশান শিপিং অ্যাক্টে সংশোধনী আনার জন্য জোর প্রচেষ্টা চালাচ্ছেন তারা। এরই অংশ হিসেবে সম্প্রতি মার্কিন কংগ্রেসের নিম্নকক্ষ প্রতিনিধি পরিষদে ওশান শিপিং কম্পিটিশন এনফোর্সমেন্ট অ্যাক্ট নামে আরও একটি বিল উত্থাপন করা হয়েছে। প্রস্তাবিত বিলটি আইনে পরিণত হলে এফএমসি ফেডারেল কোর্টের কাছ থেকে আদেশ সংগ্রহ করা ছাড়াই ওশান ক্যারিয়ার ও টার্মিনাল অপারেটরদের মধ্যকার যেকোনো চুক্তি আটকে দেওয়ার ক্ষমতা পাবে।

বিদ্যমান ফেডারেল আইন অনুযায়ী, এফএমসির এই ধরনের চুক্তি পর্যালোচনার ক্ষমতা থাকলেও সেটি আটকে দেওয়ার ক্ষেত্রে ফেডারেল কোর্টের কাছ থেকে একটি আদেশ সংগ্রহ করা লাগে।

আন্তর্জাতিক জলসীমায় যুক্তরাষ্ট্র অভিযুক্তি ট্যাংকার জব্দ ইরানের

ওমান উপসাগরের আন্তর্জাতিক জলসীমায় অবস্থানকালে যুক্তরাষ্ট্র অভিযুক্তি তেলের ট্যাংকার 'অ্যাডভান্টেজ সুইট' জব্দের দাবি করেছে ইরানের সামরিক বাহিনী।

ইরানের সামরিক বাহিনীর বিবৃতি অনুযায়ী, ২৬ এপ্রিল রাতে ট্যাংকারটি ইরানের একটি নৌকাকে ধাক্কা দেয়। নৌকাটির কয়েকজন ক্রু নিখোঁজ রয়েছেন এবং কয়েকজন ক্রুকে আহত অবস্থায় উদ্ধার করা হয়েছে। নৌকাটিকে ধাক্কা দেওয়ার পর ওমান সাগর দিয়ে পালিয়ে যাওয়ার সময় ট্যাংকারটিকে আটকে দেওয়া হয় এবং পরবর্তীতে ইরানি জলসীমানার দিকে ঘোরানোর নির্দেশ দেওয়া হয়।

এর আগে এপ্রিল মাসে জ্বালানি পাচারের অভিযোগে একটি বিদেশি জাহাজকে আটক করে ইরানের ইসলামিক রেভোলিউশনারি গার্ড কোর (আইআরজিসি)। আটকের সময়ে জাহাজটিতে প্রায় ৪ লাখ গ্যালন ডিজেল ছিল। পারস্য

উপসাগরীয় কোনো দেশে এই জ্বালানি পাচার করা হচ্ছিল বলে দাবি করে আইআরজিসি।

খরার কারণে বাধাগ্রস্ত হচ্ছে পানামা খালের জাহাজ চলাচল

সাম্প্রতিক সময়ে চলমান খরার কারণে জাহাজ চলাচল সীমিত করতে এবং নানা রকম বিধি-নিষেধ আরোপ করতে বাধ্য হচ্ছে পানামানিয়ান ক্যানেল অথরিটি (পিসিএ)।

মানবসৃষ্ট আলাহুয়েলা ও গাতুন লেক বৃষ্টির পানি ধরে রেখে সেই পানি পানামা খালে সরবরাহ করার পর সেখান দিয়ে নির্বিঘ্নে জাহাজ চলাচল করতে পারে। এই বছর অনাবৃষ্টি হওয়ায় জলাধারগুলোতে পানির পরিমাণ কমেছে। ২১ মার্চ থেকে ২১ এপ্রিলের মধ্যে আলাহুয়েলা পানির স্তর ১০ শতাংশের বেশি (সাত মিটার) নেমে গেছে। যার ফলে চলতি বছরের খরা মৌসুমে (জানুয়ারি-মে) বৃহৎ আকারের জাহাজ চলাচলের ওপর এই নিয়ে ছয়বার বিধিনিষেধ আরোপ করতে বাধ্য হয়েছে পিসিএ।

জাহাজের সর্বোচ্চ গভীরতার ওপর আরোপিত সাম্প্রতিক বিধিনিষেধ অনুযায়ী, পানামা খাল পেরুতে হলে নিও-পানামায়া কনটেইনার জাহাজগুলোর সর্বোচ্চ গভীরতা ৫০ ফুট থেকে কমিয়ে ৪৭ দশমিক ৫ ফুট করতে হবে।

সমুদ্র পরিবহন খাতে নিঃসরণ কমানোর উদ্যোগে সহায়তার প্রতিশ্রুতি জি৭ মন্ত্রীদের



গত ১৫-১৬ এপ্রিল জাপানের সাপ্পোরো শহরে জি৭ দেশগুলোর জ্বালানি ও পরিবেশবিষয়ক মন্ত্রীদের দুই দিনব্যাপী বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়। বৈঠকে গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ উৎপাদন ও শিপিং খাতে পরিচ্ছন্ন জ্বালানির ব্যবহার বৃদ্ধির ওপর জোর দেওয়া হয়েছে।

জি৭ দেশগুলোর মন্ত্রীরা বৈঠকে নবায়নযোগ্য জ্বালানি ব্যবহারের পরিসর ও রূপান্তরের গতি বাড়ানোর গুরুত্ব পুনর্ব্যক্ত করেন।

নবায়নযোগ্য শক্তি উৎপাদনের সক্ষমতা বাড়ানোর ক্ষেত্রে এরই মধ্যে বড় অগ্রগতির পথে রয়েছে জি৭। ২০৩০ সাল নাগাদ অফশোর খাত থেকে সম্মিলিতভাবে ১৫০ গিগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদনের লক্ষ্যমাত্রা রয়েছে তাদের। বৈঠকে যেসব পর্যবেক্ষণ উঠে এসেছে, সেগুলো ইন্টারন্যাশনাল রিনিউয়েবল এনার্জি এজেন্সির (আইআরইএনএ) পর্যবেক্ষণের সাথে অনেকটাই মিলে যায়। উভয়েই মনে করছে, বর্তমানে নবায়নযোগ্য উৎস থেকে বিদ্যুৎ উৎপাদনের যে হার, তাতে বৈশ্বিক উষ্ণায়ন ১ দশমিক ৫ ডিগ্রি সেলসিয়াসের নিচে রাখার লক্ষ্যমাত্রা পূরণের জন্য পর্যাপ্ত নয়।

উল্লেখ্য, বৈশ্বিক তাপমাত্রা বৃদ্ধি ১ দশমিক ৫ ডিগ্রি সেলসিয়াসের নিচে রাখার জন্য কার্বন নিঃসরণ

কমানোর একটি রূপরেখা দিয়েছে জাতিসংঘের ইন্টারগভর্নমেন্টাল প্যানেল অন ক্লাইমেট চেঞ্জ (আইপিসিসি)। তবে সম্প্রতি এক প্রতিবেদনে সমুদ্র শিল্পবিষয়ক পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ইউনিভার্সিটি মেরিটাইম অ্যাডভাইজরি সার্ভিসেস (ইউএমএএস) জানায়, জাতিসংঘের রূপরেখা বাস্তবায়ন এবং ২০৩০ সাল নাগাদ গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ ৪৩ শতাংশ কমাতে হলে আন্তর্জাতিক সমুদ্র পরিবহন খাতের জ্বালানি কার্যদক্ষতা আরও উন্নত করতে হবে। অভীষ্ট লক্ষ্য অর্জন করতে হলে জ্বালানি কার্যদক্ষতা ২০১৮ সালের তুলনায় ৪০ শতাংশ অথবা ২০০৮ সালের গড় মানের চেয়ে ৫৫-৬০ শতাংশ বাড়তে হবে।

বন্দর পরিচিতি



লিভারপুল বন্দর

লিভারপুল হলো বিশ্বের প্রথম কমার্শিয়াল এনক্লোজড ডক সিস্টেম। ১৭১৫ সালে ‘ওল্ড ডক’ নির্মাণের মাধ্যমে এর যাত্রা। বর্তমানে লিভারপুল বন্দর এলাকার বিস্তৃতি ৭ দশমিক ৫ মাইল (১২ দশমিক ১ কিলোমিটার)। বন্দরের অপারেটর হিসেবে রয়েছে পিল পোর্টস। বন্দর চ্যানেলের পানির সর্বোচ্চ গভীরতা ৭ দশমিক ৬ মিটার।

লিভারপুল বন্দরে বছরে গড়ে প্রায় আড়াই কোটি টন কার্গো হ্যান্ডলিং করা হয়। চলতি বছরের শুরু দিকে এক গবেষণা প্রতিবেদনে বন্দরকেন্দ্রিক লজিস্টিকস নেটওয়ার্ক গড়ে তোলার সম্ভাবনা বিচারে যুক্তরাজ্যের শীর্ষ বন্দর হিসেবে জায়গা করে নিয়েছে লিভারপুল বন্দর। ১৩টি ভিন্ন মানদণ্ডের ভিত্তিতে দেশটির ৪১টি বন্দরের মধ্যে শীর্ষ অবস্থানটি দখল করেছে লিভারপুল।

বন্দরের ডক সিস্টেমটির বিস্তৃতি মার্সে নদীর পূর্ব পাশে লিভারপুল শহরের ব্রনসউইক ডক থেকে শুরু করে সিফোর্থ শহরের সিফোর্থ ডক পর্যন্ত এবং নদীটির পশ্চিম পাশে বার্কেনহেড ও ওয়ালাসের মধ্যবর্তী এলাকায় অবস্থিত বার্কেনহেড ডক পর্যন্ত। ২০১৬ সালে বন্দরে বড় ধরনের সংস্কার ও সম্প্রসারণ কাজ পরিচালনা করা হয়, যার অধীনে সিফোর্থ ডকে একটি ইন-রিভার কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ করা হয়। ৪৯ কোটি ৩০ লাখ ডলার ব্যয়ে নির্মিত টার্মিনাল ‘লিভারপুল টু’ একসঙ্গে দুটি ১৪ হাজার টিইইউ কনটেইনার ধারণক্ষমতাসম্পন্ন পোস্ট-প্যানাম্যাক্স জাহাজ হ্যান্ডলিং করতে পারে।

লিভারপুল শহরে গারস্টন ডকস নামের আরেকটি ডক সিস্টেম রয়েছে। তবে এটি লিভারপুল বন্দরের অংশ নয়। লিভারপুল শহরের পিয়ার হেড অঞ্চলের দক্ষিণে থাকা বন্দরের ডকগুলো পরিচালনা করে ক্যানেল অ্যান্ড রিভার ট্রাস্ট। আর বাকি ডকগুলো পরিচালনার দায়িত্বে রয়েছে মার্সে ডকস অ্যান্ড হারবার কোম্পানি।

লিভারপুল শহরের নামের সাথে বন্দরের ডকসিস্টেমের একটি সম্পর্ক পাওয়া যায়। মার্সে নদীর মোহনার সরু অংশে জোয়ারের পানি প্রবেশ করে এমন একটি ইনলেট ছিল। এর নাম ছিল লিভার পুল। এই লিভার পুল আর বর্তমানের লিভারপুলের ইংরেজি বানানে

পার্থক্য রয়েছে। বর্তমানে এই জায়গাটির বেশির ভাগ অংশ লিভারপুল ওয়ান শপিং সেন্টারের মধ্যে চলে গেছে। সেই লিভার পুল টাইডাল ইনলেটকে পরবর্তীতে এনক্লোজড ডকে রূপান্তর করা হয়। পরবর্তীতে মার্সে নদীর তীরজুড়ে আরও কয়েকটি ডক নির্মাণ করা হয় এবং লক গেটের মাধ্যমে সেগুলোর মধ্যে আন্তঃসংযোগ স্থাপন করা হয়। এভাবেই সাড়ে সাত মাইল এলাকাজুড়ে বিশাল ডকসিস্টেম নিয়ে গড়ে উঠেছে লিভারপুল বন্দর।

সমুদ্রের মোহনার কাছাকাছি অবস্থিত হওয়ায় মার্সে নদীতে জোয়ার-ভাটা হয়। তবে লিভারপুল বন্দরে জাহাজ চলাচল এই জোয়ার-ভাটার ওপর নির্ভরশীল নয়। বিশ্বের সর্বাধুনিক বন্দর ব্যবস্থা আন্তঃসংযুক্ত ডক সিস্টেমের কারণে বন্দরে দিনরাত ২৪ ঘণ্টাই জাহাজ চলাচল করতে পারে।

২০০৪ থেকে ২০২১ সাল পর্যন্ত এই ডকসিস্টেমের অংশবিশেষ ইউনেস্কোর ওয়ার্ল্ড হেরিটেজ সাইটের অন্তর্ভুক্ত ছিল। ২০০৪ সালে লিভারপুলকে মেরিটাইম মার্কেটাইল সিটি হিসেবে ঘোষণা দেয় জাতিসংঘের অধীন সংস্থাটি।

১৮৮৫ সাল থেকে লিভারপুল ডকসিস্টেম হাইড্রলিক পাওয়ার নেটওয়ার্কের একটি হাব হিসেবে ব্যবহৃত হয়ে এসেছে। ব্রিটিশ শিপিং লাইন হোয়াইট স্টার লাইন ও কুনার্ড লাইনের হোমপোর্ট এটি। এছাড়া আরএমএস ব্যাল্টিক, অলিম্পিক, মোরিতানিয়া, অ্যাকুইতানিয়া, টাইটানিক, এমডি ডার্বিশায়ার, এইচএমএইচএস ব্রিটানিক ইত্যাদি বিখ্যাত জাহাজেরও হোমপোর্ট লিভারপুল।

লিভারপুল বন্দরের সবচেয়ে বড় ডক হলো সিফোর্থ ডক। এটি চালু হয় ১৯৭২ সালে। খাদ্যশস্য ও কনটেইনার হ্যান্ডলিং করে ডকটি। ১৯৮৪ সালে নর্থ ডকে লিভারপুল ফ্রিপোর্ট জোন চালু করা হয়। এরপর ১৯৯২ সালে সম্প্রসারণের পর এর কিছু অংশ বার্কেনহেড ডকেও বিস্তৃত হয়। মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটির অংশ হিসেবে ১৯৯৪ সালে সিফোর্থ ডকে ইউরো রেল টার্মিনাল স্থাপন করা হয়। পাঁচ বছর নির্মাণ করা হয় লিভারপুল ইন্টারমোডাল ফ্রিপোর্ট টার্মিনাল।

গ্রিনটেক ২০২৩

১২-১৪ জুন, সিয়াটল, যুক্তরাষ্ট্র

শিপিং খাত, সবুজ প্রযুক্তি, উত্তাবন ও টেকসই সমুদ্র পরিবহন নিয়ে যাদের আগ্রহ রয়েছে, তাদের জন্য একটি দারুণ প্লাটফর্ম হিসেবে কাজ করবে গ্রিনটেক। খাতসংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞ ও সর্বাধুনিক প্রযুক্তির প্রদর্শকরা একত্র হবেন এই আয়োজনে। তারা নিজ নিজ অভিজ্ঞতা ও সর্বশেষ অর্জন তুলে ধরবেন দর্শনার্থীদের সামনে। একই সঙ্গে ব্যবসায়ীদের জন্য নেটওয়ার্কিংয়ের সুবর্ণ সুযোগ করে দেবে আয়োজনটি। প্রতি বছর কনফারেন্সটির আয়োজন করে গ্রিন মেরিন। এবারের আয়োজনটি গ্রিনটেকের ১৬তম আসর।

বিস্তারিত : <https://bit.ly/43oy51c>

সিনার্জি ২০২৩

২০-২১ জুন, প্যারিস, ফ্রান্স

গভীর সমুদ্র নবায়নযোগ্য শক্তি নিয়ে প্রতি বছরই ফ্রান্সের বিভিন্ন শহরে আন্তর্জাতিক এই ইভেন্টটির আয়োজন করা হয়। এই খাতের বিভিন্ন প্রযুক্তি যেমন ফিল্ড-বটম ও ফ্লোটিং উইন্ড পাওয়ার, টাইডাল এনার্জি, ওয়েভ এনার্জি, মেরিন থার্মাল এনার্জি, ফ্লোটিং সোলার, স্যালিনিটি গ্র্যাডিয়েন্টস এনার্জি, এনার্জি স্টোরেজসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য সবুজ প্রযুক্তি তুলে ধরা হবে এই আয়োজনে। খাতসংশ্লিষ্ট সাড়ে তিন হাজারের বেশি আন্তর্জাতিক অংশীদার (যেমন প্রযুক্তি বিশেষজ্ঞ, এনজিও, গবেষক, বিনিয়োগকারী ইত্যাদি) ইভেন্টটিতে যোগ দেবেন।

বিস্তারিত : <https://bit.ly/3P2uL7E>

চতুর্থ ডিকার্বনাইজিং শিপিং ফোরাম

২৮-২৯ জুন, হামবুর্গ, জার্মানি

টেকসই ও কার্বনমুক্ত শিপিং খাত গড়ে তুলতে গেলে কেবল নতুন নতুন উত্তাবনী পণ্য ও সেবা বাজারে আনলেই চলবে না, বরং এই রূপান্তর প্রক্রিয়ার প্রতি মানুষের দৃষ্টিভঙ্গিও পরিবর্তন করতে হবে। কার্বন নিঃসরণ কমানোর বিষয়টিকে এখন বেশ গুরুত্বের সঙ্গে দেখা হচ্ছে। জাহাজ পরিচালনার দৈনন্দিন কার্যক্রমকে নিঃসরণমুক্ত করার জন্য নতুন নতুন উপায় ও দীর্ঘমেয়াদি সমাধানের খোঁজ করা হচ্ছে। এই প্রচেষ্টার সর্বশেষ অগ্রগতি ও অভিজ্ঞতা বিনিময়ের জন্য শীর্ষ নির্বাহী, নীতিনির্ধারক, উত্তাবক ও প্রযুক্তি বিশ্লেষকদের জন্য সেরা প্লাটফর্ম হিসেবে কাজ করবে ফোরামটি।

বিস্তারিত : <https://bit.ly/43Kti5g>

দ্য শিপিং ম্যান

ম্যাথু ম্যাকক্লিইরি



আপনি কি শিপিং ব্যবসায় অর্থ লগ্নি করতে আগ্রহী? তাহলে এই বইটি আপনার জন্য। এতে সমুদ্র পরিবহন খাতের একজন উদ্যোক্তার উত্থান-পতনের মিশ্র অভিজ্ঞতা তুলে ধরা হয়েছে, যা থেকে শিক্ষা নিতে পারবেন আপনি।

দ্য শিপিং ম্যান বইটির কাহিনী রবার্ট ফেয়ারচাইল্ড নামের একজন ব্যক্তির। নিউইয়র্ক সিটির একজন হেজ ফান্ড ম্যানেজার রবার্টের নজর ছিল শিপিং খাতের দিকে। এই ব্যবসায় লগ্নি করতে চাচ্ছিলেন তিনি। এ কারণে তিনি খাতটির হালচাল পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে পর্যালোচনা করছিলেন। একসময় তিনি দেখতে পেলেন, বাস্টিক ড্রাই কার্গো ইনডেস্ট্রির মান ৯৭ শতাংশ কমে গেছে। স্বরণকালের সর্বোচ্চ অবস্থান থেকে মাত্র ছয় মাসের ব্যবধানে ২৫ বছরের সর্বনিম্ন অবস্থানে নেমে যাওয়া দেখে রবার্ট সিদ্ধান্ত নিলেন, তিনি একটি জাহাজ কিনবেন।

যেমন কথা তেমন কাজ। ঠিকই একটি জাহাজ কিনে ফেললেন তিনি। নামকরণ করলেন নিজের স্ত্রীর নামে। দুটোতে তখন তার রঙিন স্বপ্ন। আসন্ন কলেজের

পুনর্মিলনী অনুষ্ঠানে নিজেকে একজন জাহাজমালিক হিসেবে পরিচয় দেবেন-ভাবতেই পুলক অনুভব করছিলেন রবার্ট। কিন্তু এই রোমাঞ্চের পাশাপাশি কিছুটা উদ্বেগও কাজ করছিল তার মধ্যে। সেই উদ্বেগ বাস্তব রূপ নেওয়ায় শিপিংয়ের মুদ্রার উল্টোপিঠ দেখে ফেললেন রবার্ট। দারুণ আকর্ষণীয়, উত্তেজনাপূর্ণ ও লাভজনক এই ব্যবসা খাতের তিজ দিকটার অভিজ্ঞতা পেতে খুব বেশি সময় লাগেনি তার। শেষ পর্যন্ত হেজ ফান্ডের সব অর্থ খুইয়ে বসেন তিনি।

তবে রবার্ট পুরোপুরি নিঃস্ব হননি। অর্থ হারালেও গুরুত্বপূর্ণ একটি সম্পদ অর্জন করেছিলেন তিনি। সেটি হলো অভিজ্ঞতা। এই অভিজ্ঞতা নতুন এক জীবন দিয়েছিল রবার্টকে-একজন 'শিপিং ম্যান' হিসেবে।

দ্য শিপিং ম্যান বইটি নিছক একটি জীবনগল্প নয়। বরং সমুদ্র শিল্পসংশ্লিষ্ট সব অংশীজনের জন্য মহামূল্যবান পাঠ্য হয়ে উঠতে পারে এটি। আংশিক ফিন্যান্সিয়াল থ্রিলার, আংশিক শিপ ফিন্যান্সিং টেক্সট বুক ঘরানার ৩১০ পৃষ্ঠার বইটি তাদের অবশ্যই পড়া উচিত, যাদের শিপিং খাতে বিনিয়োগ করার আগ্রহ রয়েছে।

বইটির হার্ডকভার সংস্করণের মূল্য ২৭ ডলার। আর সুলভ পেপারব্যাক সংস্করণ পাওয়া যাবে ১৫ ডলারে।

আইএসবিএন-১০: ০৯৮৩৭১৬৩০৭

আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-০৯৮৩৭১৬৩০৩

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব



ফ্রেডরিক হেনরিক আফ চ্যাপম্যান

ফ্রেডরিক হেনরিক আফ চ্যাপম্যান ছিলেন একজন সুইডিশ জাহাজনির্মাণ, বিজ্ঞানী ও নৌবাহিনীর কর্মকর্তা। তার জন্ম ১৭২১ সালের ৯ সেপ্টেম্বর গোথেনবার্গে। তার পিতা থমাস চ্যাপম্যান প্রথমে ছিলেন একজন ব্রিটিশ নৌ-কর্মকর্তা। থমাসের জন্ম ইয়র্কশায়ারে। ১৭১৫ সালে তিনি সুইডেনে পাড়ি জমান এবং পরের বছর সুইডিশ নৌবাহিনীতে যোগ দেন।

পিতার কর্মসূত্রেই সমুদ্রের সাথে সখ্য ফ্রেডরিকের। ১৭৩৬ সালে পনেরো বছর বয়সে প্রথম সমুদ্রে পাড়ি জমান তিনি। কৈশোরের শেষ দিকটায় তিনি কাজ করেছেন বেসরকারি ও রাষ্ট্রায়ত্ত্ব বিহীন শিপইয়ার্ডে। ১৭৪১ সালে তিনি একটি স্প্যানিশ মার্চেন্ট ভেসেল নির্মাণে সহায়তা করেন। এর বিনিময়ে তিনি বেশকিছু অর্থ পান, যা দিয়ে ১৭৪১ থেকে ১৭৪৪ সাল পর্যন্ত তিনি লন্ডনে জাহাজের কার্পেন্টার হিসেবে ঠিকাদারি কাজ করেন।

এরপর ইংল্যান্ড থেকে গোথেনবার্গে ফিরে যান চ্যাপম্যান। সেখানে একজন সুইডিশ বণিকের সঙ্গে মিলে একটি শিপইয়ার্ড গড়ে তোলেন তিনি। এছাড়া ১৭৮২ থেকে ১৭৯৩ সাল পর্যন্ত তিনি কার্লস্কোনা শিপইয়ার্ডের ব্যবস্থাপক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন।

ইতিহাসের পাতায় চ্যাপম্যান বিশেষভাবে স্মরণীয় হয়ে আছেন প্রথম নৌ-স্থপতি হিসেবে। তিনিই প্রথম ব্যক্তি যিনি জাহাজ নির্মাণের ক্ষেত্রে বৈজ্ঞানিক পদ্ধতির প্রয়োগ ঘটিয়েছিলেন। চ্যাপম্যান ছিলেন নর্দার্ন ইউরোপের প্রথম জাহাজনির্মাণ, যিনি শিপইয়ার্ডগুলোয় প্রিফ্যাব্রিকেশন ধারণার প্রয়োগ ঘটিয়েছিলেন। এর মাধ্যমে অল্প সময়ের মধ্যে বেশি সংখ্যক জাহাজ নির্মাণ করা যেত।

চ্যাপম্যান একজন ভালো লেখকও ছিলেন। ১৭৬৮ সালে প্রকাশিত 'আর্কিটেকচার নেভালিস মার্কাটোরিয়া' তার লেখা একটি বিখ্যাত বই। এছাড়া জাহাজনির্মাণ সম্পর্কিত আরও কিছু বই তিনি লিখেছেন। চ্যাপম্যানের আরেকটি বই 'ট্রিটাস অন শিপবিল্ডিং' আধুনিক নৌ-স্থপত্যের একটি আকর গ্রন্থ হিসেবে বিবেচিত। বইটি ১৭৭৫ সালে প্রকাশিত হয়েছিল।

শিপিং খাতে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা



একুশ শতকে মানবসভ্যতার গুরুত্বপূর্ণ একটি অংশে পরিণত হয়েছে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা (এআই)। মানব বুদ্ধিমত্তাকে

কম্পিউটার সিস্টেমের মাধ্যমে প্রসেস করে মানুষের নৈমিত্তিক কাজে ব্যবহার করাটাই এআই প্রযুক্তির মূল লক্ষ্য। এআই প্রক্রিয়ার মূল অংশ তিনটি-লার্নিং (তথ্য সংগ্রহ ও সেই তথ্য নির্দিষ্ট নিয়মে ব্যবহার), রিজনিং (নির্দিষ্ট নিয়ম মেনে সুনির্দিষ্ট অথবা কাছাকাছি ফলাফলে পৌঁছানো) ও সেলফ-কারেকশন।

বিভিন্ন মাধ্যমে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তাকে কাজে লাগানো যায়। যেমন মেশিন লার্নিং, ন্যাচারাল ল্যাঙ্গুয়েজ প্রসেসিং, রোবোটিকস ইত্যাদি। শিপিং খাতেও পটপরিবর্তনকারী ভূমিকা রাখতে পারে এটি। ফ্লিট অপারেশন অপ্টিমাইজেশন, শিপিং রুটের কার্যকারিতা বৃদ্ধি এবং জিপিএস, আবহাওয়া ও শিপ ট্রাফিকের তথ্য বিশ্লেষণের মাধ্যমে কোনো একটি অপারেটরের ফ্লিট ম্যানেজমেন্টে সহায়ক ভূমিকা রাখতে পারে এআই।

প্রতিটি যন্ত্রেরই নির্দিষ্ট সময় অন্তর রক্ষণাবেক্ষণ কাজের প্রয়োজন হয়। এক্ষেত্রে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তার দারুণ ভূমিকা রয়েছে। কখন যন্ত্রপাতিগুলো

রক্ষণাবেক্ষণের কাজ সম্পন্ন করতে হবে, এআই সেটি বলে দিতে পারে। এর ফলে যন্ত্রপাতি বিগড়ে যাওয়ার প্রবণতা অনেকখানি কমে যাবে এবং ব্যয় সাশ্রয় হবে।

বর্তমানে সমুদ্র শিল্পে অন্যতম আলোচিত বিষয় হলো স্বয়ংচালিত জাহাজ। নেভিগেশন, ডকিংয়ের মতো কাজগুলো নিজে থেকেই করতে পারবে, এমন জাহাজ নির্মাণে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা অবশ্যই একটি অনুষঙ্গ। দেখা গেছে, প্রথাগত পদ্ধতিতে জাহাজকে বন্দরের ডকে ভেড়ানোর সময় দুর্ঘটনার যে ঝুঁকি থাকে, স্বয়ংক্রিয় ডকিংয়ের মাধ্যমে সেই ঝুঁকি অনেকটাই দূর করা যায়।

ফ্লিট অপ্টিমাইজেশনের মতো কার্গো অপ্টিমাইজেশনেও কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তাকে কাজে লাগানো যায়। কার্গো লোডিং, আনলোডিং, কার্গোর ওজন ও পরিমাণ বিশ্লেষণ, বন্দর অবকাঠামো ইত্যাদি বিষয়ে নিখুঁত হিসাব করা ও সিদ্ধান্ত গ্রহণ করতে পারে এআই। এছাড়া সাপ্লাই চেইনের বিভিন্ন অনুষঙ্গ যেমন শিপিং প্রসেস, অর্ডার ম্যানেজমেন্ট, লজিস্টিকস ও ইনভেন্টরি ম্যানেজমেন্ট ইত্যাদি ক্ষেত্রে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা এরই মধ্যে কার্যকর প্রমাণ হয়েছে।

সমুদ্র পরিবহন মানেই ঝুঁকি। বিভিন্ন ধরনের ঝুঁকি শনাক্তকরণ এবং সেগুলো দূর করার উপায় অনুসন্ধান তথ্য বিশ্লেষণে সহায়ক ভূমিকা রাখতে পারে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা।



২৪ এপ্রিল সংবাদ সম্মেলনে বাংলাদেশের ইন্দো-প্যাসিফিক আউটলুকের বিস্তারিত তুলে ধরেন পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী শাহরিয়ার আলম। এ সময় পররাষ্ট্রমন্ত্রী ড. এ কে আব্দুল মোমেন উপস্থিত ছিলেন।

স্বতন্ত্র ইন্দো-প্যাসিফিক রূপরেখা ঘোষণা করেছে বাংলাদেশ

স্বতন্ত্র ইন্দো-প্যাসিফিক রূপরেখা ঘোষণা করেছে বাংলাদেশ। ২৪ এপ্রিল এক সংবাদ সম্মেলনে বাংলাদেশের ইন্দো-প্যাসিফিক আউটলুকের বিস্তারিত তুলে ধরেন পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী শাহরিয়ার আলম। চারটি মৌলিক নীতিমালার ওপর প্রণীত এ রূপরেখায় ১৫টি অভিলক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে। এ সময় পররাষ্ট্রমন্ত্রী ড. এ কে আব্দুল মোমেন উপস্থিত ছিলেন।

রূপরেখায় বাংলাদেশ এই অঞ্চলের সংশ্লিষ্ট সবার সমৃদ্ধির লক্ষ্যে একটি অবাধ, উন্মুক্ত, শান্তিপূর্ণ, নিরাপদ ও অন্তর্ভুক্তিমূলক ইন্দো-প্যাসিফিকের ধারণা বাস্তবায়নের ওপর গুরুত্ব দিয়েছে।

ভারত ও প্রশান্ত মহাসাগর ঘিরে যুক্তরাষ্ট্র ২০১৭ সালে ইন্দো-প্যাসিফিক স্ট্র্যাটেজি (আইপিএস) ঘোষণা করে। যুক্তরাষ্ট্রের কৌশলগত এই উদ্যোগে জাপান, ভারত ও অস্ট্রেলিয়া যুক্ত আছে।

আইপিএস নিয়ে এ অঞ্চলে জাপান, দক্ষিণ কোরিয়া, অস্ট্রেলিয়া, আসিয়ান সদস্যসহ সবাই তাদের অবস্থান পরিষ্কার করেছে। ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ), যুক্তরাজ্য, ফ্রান্স, জার্মানি ও সম্প্রতি কানাডা তাদের কৌশল ঘোষণা করেছে।

পররাষ্ট্র প্রতিমন্ত্রী বলেন, চারটি মৌলিক নীতিমালার মধ্যে রয়েছে বাংলাদেশের ভারত মহাসাগরীয় রূপরেখায় এ অঞ্চলের শান্তি, সমৃদ্ধি, নিরাপত্তা এবং স্থিতিশীলতা বজায় রাখার লক্ষ্যে পারস্পরিক আস্থা ও সম্মান অক্ষুণ্ণ রাখা, অংশীদারিত্ব ও সহযোগিতার ক্ষেত্র সম্প্রসারণ এবং সংলাপ ও বোঝাপড়ার ওপর গুরুত্বারোপ।

এই অঞ্চলের সামুদ্রিক সুরক্ষা ও নিরাপত্তার বিদ্যমান কাঠামোকে শক্তিশালীকরণ, যেমন সমুদ্রে জরুরি পরিস্থিতিতে দ্রুত সাড়া দেওয়া এবং অনুসন্ধান ও উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা করা এবং আন্তর্জাতিক পর্যায়ে আনকুস, ১৯৮২-সহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য আন্তর্জাতিক আইন ও সনদ অনুযায়ী অবাধ সামুদ্রিক চলাচল ও কোনো দেশের ভূখণ্ড বা জলসীমার ওপর দিয়ে আন্তর্জাতিক বিমান চলাচলের অধিকারের বিষয়েও পূর্ণ সমর্থন জানিয়েছে বাংলাদেশ।

ভারতীয় পণ্য পরিবহনে ট্রানজিটের স্থায়ী আদেশ

চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে ভারতের মূল ভূখণ্ড থেকে দেশটির উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোতে নিয়মিতভাবে পণ্য পরিবহন শুরু পথ খুলল। জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) ২৪ এপ্রিল একটি স্থায়ী আদেশ জারি করে, যেখানে এর প্রক্রিয়া সম্পর্কে বিস্তারিত বলা হয়েছে।

২০২০ সালের জুলাই থেকে এ পর্যন্ত পরীক্ষামূলকভাবে ভারতীয় পণ্যের কয়েকটি চালান বাংলাদেশের সমুদ্রবন্দর ব্যবহার করে আনা-নেওয়া হয়েছে। তখন বিশেষ অনুমোদনের মাধ্যমে সেটা করা হয়েছিল। এখন এনবিআর স্থায়ী আদেশ জারির মাধ্যমে নিয়মিত ট্রানজিট কার্যক্রম শুরুর পথ খুলল।

এনবিআরের আদেশে ট্রানজিট অপারেটর নিয়োগ, বন্দরে জাহাজ ভেড়া, ট্রানজিট বা ট্রান্সশিপমেন্টের ঘোষণা, শুক্কায়ন, পণ্যের কায়িক পরীক্ষা, ট্রানজিটকাল ইত্যাদি বিষয়ে বিস্তারিত বলা হয়েছে। পরীক্ষামূলক চালানে মাণ্ডলের (ফি) যেসব খাত

ছিল, নতুন আদেশে তা বহাল রাখা হয়েছে। তবে নতুন আদেশে সড়কপথে ট্রানজিটের চালান আনা-নেওয়ার সময় 'এসকর্ট ফি' (পাহারার মাণ্ডল) বাড়ানো হয়েছে। আদেশটিতে ট্রানজিট অপারেটর হিসেবে বাংলাদেশের প্রতিষ্ঠানের তালিকাভুক্ত করা এবং সড়কপথে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে বাংলাদেশি যানবাহন ব্যবহারের কথা রয়েছে।

ভারতের পণ্য চালান চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে আটটি রুটে (পথ) বাংলাদেশের ভেতর দিয়ে স্থলবন্দর হয়ে পরিবহন করা যাবে। এই আটটি রুট হলো চট্টগ্রাম বন্দর-আখাউড়া-আগরতলা, মোংলা বন্দর-আখাউড়া-আগরতলা, চট্টগ্রাম বন্দর-তামাবিল ডাউকি, মোংলা বন্দর-তামাবিল-ডাউকি, চট্টগ্রাম বন্দর-শেওলা-সুতারকান্দি, মোংলা বন্দর-শেওলা-সুতারকান্দি, চট্টগ্রাম বন্দর-বিবিরবাজার-শ্রীমন্তপুর এবং মোংলা বন্দর-বিবিরবাজার-শ্রীমন্তপুর।

আদেশ অনুযায়ী, প্রতি চালানের প্রক্রিয়াকরণ মাণ্ডল বা প্রেসিং ফি ৩০ টাকা, প্রতি টনের জন্য ট্রান্সশিপমেন্ট ফি ২০ টাকা, নিরাপত্তা ফি ১০০ টাকা, কনটেইনার স্ক্যানিং (যেস্তের মাধ্যমে যাচাই করে দেখা) ফি ২৫৪ টাকা এবং অন্যান্য প্রশাসনিক ফি ১০০ টাকা নির্ধারণ করা হয়েছে।

আদেশে প্রতি কনটেইনার বা গাড়ির জন্য কিলোমিটারপ্রতি এসকর্ট (পাহারা) ফি ৮৫ টাকা নির্ধারণ করা হয়েছে। আগে প্রতি চালানে এসকর্ট ফি ছিল ৫০ টাকা। ইলেকট্রিক লক ও সিল ফি নামের আরেকটি খাত রয়েছে, যেটি এখনো বাস্তবায়িত হয়নি। এর বাইরে

সড়কপথে পণ্য পরিবহনের জন্য সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের নির্ধারিত মাণ্ডল দিতে হবে।

পেপারলেস আন্তঃসীমান্ত বাণিজ্য পরিকল্পনা বাস্তবায়নের তাগিদ

স্মার্ট বাংলাদেশ গড়ার লক্ষ্যে আন্তঃসীমান্ত পেপারলেস ব্যবসা-বাণিজ্য পরিকল্পনা কার্যকর বাস্তবায়নে দ্রুত পদক্ষেপ নেওয়া উচিত বলে মনে করছে বাণিজ্য সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের নির্বাহীরা। রাজধানীর একটি হোটেলে ৫ এপ্রিল বাণিজ্য মন্ত্রণালয়, এডিবি এবং এসকাপ-এর যৌথ আয়োজনে 'ন্যাশনাল ডেলিভেশন ওয়ার্কশপ অন দ্য ড্যাডেট অব দ্য রেডিনেস অ্যাসেসমেন্ট ফর ক্রস বর্ডার পেপারলেস ট্রেড : বাংলাদেশ' শীর্ষক কর্মশালায় তারা এ অভিমত ব্যক্ত করেন।

বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের অতিরিক্ত সচিব নূর মো. মাহবুবুল হকের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন সিনিয়র সচিব তপন কান্তি ঘোষ। বাংলাদেশে নিযুক্ত এডিবির ডেপুটি কান্ট্রি ডিরেক্টর জিয়ানবো নিং এবং এসকাপের অর্থনীতিবিষয়ক কর্মকর্তা মিজ সু হিয়ুন কিম অনুষ্ঠানে বক্তব্য রাখেন।

প্রধান অতিথির বক্তব্যে সিনিয়র সচিব তপন কান্তি ঘোষ বলেন, বর্তমান সরকার দেশকে এখন স্মার্ট বাংলাদেশে রূপান্তরিত করার লক্ষ্য নির্ধারণ করেছে। এই ধারণাটি বাস্তবায়নের জন্য নতুন নিয়ম, প্রবিধান ও আইন সংস্কার ও প্রবর্তন করছে। কাগজবিহীন আন্তঃসীমান্ত বাণিজ্য স্মার্ট বাংলাদেশ বিনির্মাণে দেশ একধাপ এগিয়ে নেবে।

দিনব্যাপী কর্মশালায় বাণিজ্য মন্ত্রণালয় ছাড়াও ৩৬টি সরকারি-বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের ৬৫ জন প্রতিনিধি অংশগ্রহণ করেন।

উল্লেখ্য, আন্তঃসীমান্ত পণ্য স্থানান্তরে বাণিজ্য লেনদেনের খরচ কমানো এবং আঞ্চলিক ও বৈশ্বিক মূল্য সৃষ্টিতে আরও অন্তর্ভুক্তিমূলক অংশগ্রহণের লক্ষ্যে ২০১২ সালে ইকোনমিক অ্যান্ড সোশ্যাল কমিশন ফর এশিয়া অ্যান্ড এশিয়া প্যাসিফিক (এসকাপ) ক্রস বর্ডার ট্রেডের জন্য একটি গবেষণা করে। পরবর্তী সময়ে ক্রস বর্ডার পেপারলেস বাণিজ্যের সুবিধার্থে একটি ফ্রেমওয়ার্ক চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। বাণিজ্য ও উন্নয়নের জন্য ডিজিটাল বাণিজ্য সহজীকরণ ব্যবস্থার পদক্ষেপের বাস্তবায়নকে ত্বরান্বিত করতে ২০২০ সালের অক্টোবরে বাংলাদেশ এই চুক্তি অনুসমর্থন করে এবং ২০২১ সালের ফেব্রুয়ারিতে কার্যকর হয়।



১৮ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দর বহুতল কারশেডের উদ্বোধন করেন কর্তৃপক্ষের বিদায়ী চেয়ারম্যান রিয়াদ এডমিরাল এম শাহজাহান। এ সময় উপস্থিত কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন

বিদেশি মুদ্রায় হিসাব খুলতে পারবে শিপিং ও বিমান পরিবহন সংস্থা

বাংলাদেশি মালিকানাধীন শিপিং কোম্পানি ও বিমান পরিবহন সংস্থার নামে বৈদেশিক মুদ্রায় হিসাব খোলার অনুমোদন দিয়েছে বাংলাদেশ ব্যাংক। এসব শিপিং ও বিমান সংস্থাগুলো বিদেশে সেবা সম্প্রসারণ করছে, যার আয় হচ্ছে বৈদেশিক মুদ্রায়। হিসাব থেকে প্রয়োজনীয় খরচ মেটানো যাবে বলে সম্প্রতি এক প্রজ্ঞাপনে জানিয়েছে কেন্দ্রীয় ব্যাংক।

প্রজ্ঞাপনে বলা হয়েছে, বাংলাদেশি শিপিং কোম্পানি ও এয়ারলাইনসের বৈদেশিক কার্যক্রম প্রসার লাভ করছে। এ বিবেচনায় আয় বাবদ বিদেশ থেকে যে অর্থ আসবে, তার ৭৫ শতাংশ বৈদেশিক মুদ্রা হিসেবে জমা করা যাবে। অবশিষ্ট অর্থ টাকায় নগদায়ন করতে হবে। বৈদেশিক মুদ্রা হিসাবের স্থিতি দিয়ে জাহাজ ও বিমানের পরিচালনা ব্যয় নির্বাহ করা যাবে।

এতে আরও বলা হয়, যেসব বাংলাদেশি শিপিং কোম্পানি ও এয়ারলাইনস বিদেশি সংস্থার কাছে জাহাজ, কনটেইনার বা এয়ারক্রাফট ভাড়া দিয়ে থাকে, সেসব কোম্পানিও বৈদেশিক মুদ্রায় হিসাব খুলতে পারবে। এক্ষেত্রে প্রাপ্ত বৈদেশিক মুদ্রার ৫০ শতাংশ ওই হিসাবে জমা রাখা যাবে, যা জাহাজ, কনটেইনার বা এয়ারক্রাফটের প্রয়োজনীয় ব্যয় নির্বাহে ব্যবহার করা যাবে।

বাংলাদেশে বড় বিনিয়োগ করবে জাপান, হবে বন্দর উন্নয়নও

বাংলাদেশে একটি শিল্পাঞ্চল তৈরি করার প্রস্তাব দিয়েছে জাপান। প্রস্তাবিত এ শিল্পাঞ্চলে উৎপাদিত পণ্য ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চল, নেপাল ও

ভুটানে বাজারজাত করতে সমুদ্রবন্দর উন্নয়নসহ যোগাযোগব্যবস্থা গড়ে তুলতে চায় দেশটি। কর্মকর্তাদের উদ্ধৃত করে বার্তা সংস্থা রয়টার্স এ খবর দিয়েছে। মার্চে জাপানের প্রধানমন্ত্রী ফুমিও কিশিদার ভারত সফরের পর এ প্রস্তাব দেওয়া হয় বলে জানিয়েছে রয়টার্স। এই শিল্পাঞ্চল ৩০ কোটি মানুষের আবাসস্থল ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চল এবং বঙ্গোপসাগর এলাকায় উন্নয়ন জোরদার করবে বলে জাপানের প্রধানমন্ত্রী মনে করেন।

কিশিদার ভারত সফরের পর জাপান সরকার বাংলাদেশে বিনিয়োগের জন্য ১২৭ কোটি ডলার অনুমোদন করেছে। মূলত তিনটি অবকাঠামো প্রকল্পে এ বিনিয়োগ করা হবে, যার মধ্যে আছে মাতারবাড়ী অঞ্চলে একটি বাণিজ্যিক বন্দর, যার সাথে ত্রিপুরাসহ ভারতের স্থলবেষ্টিত উত্তর-পূর্বাঞ্চল সংযুক্ত হবে। তবে এ বন্দরের আওতা শুধু এর মধ্যেই সীমাবদ্ধ থাকবে না, বৃহত্তর আন্তর্জাতিক বাজার ধরাও হবে তার লক্ষ্য।

ভারতে নিযুক্ত জাপানের রাষ্ট্রদূত হিরোশি সুজুকির মতে, এটা ভারত ও বাংলাদেশ উভয়ের জন্যই লাভজনক হতে পারে। গভীর সমুদ্রবন্দরের কার্যক্রম সম্ভবত ২০২৭ সালের মধ্যে শুরু হবে। একটি শিল্পাঞ্চল নির্মাণের ক্ষেত্রে এটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে, যার মধ্য দিয়ে ঢাকার সাথে ভারতের স্থলবেষ্টিত অঞ্চলের সংযোগ স্থাপিত হবে।

মাতারবাড়ীতে ভিড়ল সবচেয়ে বেশি দৈর্ঘ্য ও ড্রাফটের জাহাজ

মাতারবাড়ীতে ভিড়েছে দেশের ইতিহাসের সবচেয়ে বেশি দৈর্ঘ্য ও ড্রাফটের জাহাজ। ২৫ এপ্রিল ইন্দোনেশিয়া থেকে ৬৩ হাজার টন

কয়লা নিয়ে 'অউসো মারো' নামের পানামার পতাকাবাহী জাহাজটি ভিড়েছে মাতারবাড়ীতে। এটির দৈর্ঘ্য ২২৯ মিটার এবং ড্রাফট ১২ দশমিক ৫ মিটার। যা এখন পর্যন্ত দেশের বন্দরগুলোতে ভেড়া সবচেয়ে বেশি দৈর্ঘ্য ও ড্রাফটের জাহাজ। এটিকে দেশের সমুদ্র পরিবহন খাতের জন্য একটি মাইলফলক বলছেন সংশ্লিষ্টরা।

চট্টগ্রাম বন্দরের জেটিতে এখন সর্বোচ্চ ১০ মিটার ড্রাফট ও ২০০ মিটার দীর্ঘ জাহাজ আনার সুযোগ আছে। পায়রা বন্দরের জেটিতে ১০ দশমিক ২০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভিড়েছে।

মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্র বন্দর প্রকল্পের আওতায় ৩০০ মিটার দীর্ঘ একটি মাল্টিপারপাস জেটি এবং ৪৬০ মিটার দীর্ঘ একটি কনটেইনার জেটি নির্মিত হবে।

বিনিয়োগ আকর্ষণে একসাথে কাজ করবে বিডা ও বিল্ড

বিনিয়োগ আকর্ষণে বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (বিডা) ও বিজনেস ইনিশিয়েটিভ লিডিং ডেভেলপমেন্ট (বিল্ড)-এর মধ্যে সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরিত হয়েছে। ১৭ এপ্রিল বিডা কার্যালয়ে সমঝোতা স্মারকে সই করেন বিডার নির্বাহী সদস্য মোহসিনা ইয়াসমিন এবং বিল্ডের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা (সিইও) ফেরদৌস আরা বেগম। অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন বিডার নির্বাহী চেয়ারম্যান লোকমান হোসেন মিয়া। এ সমঝোতা স্মারক সইয়ের ফলে বিনিয়োগ সহজীকরণসহ পারস্পরিক প্রযুক্তিগত সহায়তা, আধুনিক বিনিয়োগ পরিবেশ সৃষ্টি ও বিনিয়োগ আকর্ষণের লক্ষ্যে একসাথে কাজ করবে বিডা ও বিল্ড।

অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথির বক্তব্যে লোকমান হোসেন মিয়া বলেন, উন্নত বাংলাদেশ গড়তে আমাদের দরকার স্মার্ট বাংলাদেশ স্ট্র্যাটেজি ফলো করা। ব্যবসা-বাণিজ্য বিনিয়োগ এখন আর বিশ বছর আগের মতো নেই। ব্যবসা-বাণিজ্য বিনিয়োগে এখন গবেষণা ও প্রযুক্তির প্রয়োগ আবশ্যিক। সেই সঙ্গে বিনিয়োগ সেক্টরগুলোও আমাদের নির্ধারণ করতে হবে। এখন থেকে দেশি-বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণের লক্ষ্যে বিল্ড নেপথ্যে আমাদের সহযোগী হিসেবে কাজ করবে। বাংলাদেশে বিনিয়োগ এবং ব্যবসায়িক পরিবেশ আরও উন্নত করার জন্য একসঙ্গে কাজ করবে বিডা ও বিল্ড।

বিল্ডের চেয়ারপারসন নিহাদ কবির বলেন, আমাদের স্মার্ট বাংলাদেশ ভিশন সামনে রেখে কাজ করে যেতে হবে। বিনিয়োগের ক্ষেত্রে বাংলাদেশের সুযোগ সুবিধা, সেক্টরসমূহ বিদেশিদের কাছে তুলে ধরে বৈদেশিক বিনিয়োগ আকর্ষণ করতে হবে।

চট্টগ্রাম বন্দরে আনসার ব্যারাক ও বহুতল কার শেডের উদ্বোধন

চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তায় নিয়োজিত আনসার সদস্যদের আবাসিক সুবিধার জন্য নবনির্মিত ব্যারাক ও আমদানি করা গাড়ি সংরক্ষণের জন্য বহুতল কার শেডের উদ্বোধন হয়েছে। ১৮ এপ্রিল ব্যারাক ও শেডের উদ্বোধন করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়াদ এডমিরাল এম শাহজাহান।

১৪ কোটি ৬৭ লাখ টাকা ব্যয়ে নির্মিত আনসার ব্যারাকে রয়েছে লিফট, পার্কিং, প্লে গ্রাউন্ড, আধুনিক ড্রেনেজ সিস্টেম, বাউন্ডারি ওয়ালসহ সকল সুযোগ-সুবিধা। নবনির্মিত বহুতল কার শেডে রয়েছে ট্রাফিক রুম, সিকিউরিটি রুম, পাম্প রুম এবং অগ্নিনির্বাপণ ব্যবস্থা। প্রায় ২৯ হাজার বর্গফুটের শেড নির্মাণে ব্যয় হয়েছে প্রায় ২৯ কোটি টাকা। শেডের নিচতলায় ১০৭টি এবং দ্বিতীয় ও তৃতীয় তলায় ১১১টি করে কার পার্কিংয়ের সুবিধা রয়েছে।

উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে উপস্থিত ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দরের সকল পর্যদ সদস্য, বিভাগীয় প্রধানগণ এবং উর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ।

ঈদের ছুটিতে বন্ধ ছিল স্থলবন্দরগুলো

ঈদুল ফিতর উপলক্ষে বন্ধ ছিল স্থলবন্দরগুলোর বাণিজ্যিক কার্যক্রম। ১৮ এপ্রিল সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের স্বাক্ষরিত পৃথক চিঠির মাধ্যমে এ বন্ধের সিদ্ধান্ত জানানো হয়। বন্দরভেদে এ ছুটি ৫

থেকে ১০ দিন পর্যন্ত ছিল। এ সময় বন্দরের পণ্য আমদানি ও রপ্তানিসহ সব ব্যবসায়িক কার্যক্রম বন্ধ ছিল। তবে বাংলাদেশ-ভারতের মধ্যে পাসপোর্টধারী যাত্রীদের চলাচল ছিল স্বাভাবিক।

সোনাহাট স্থলবন্দর : ১৯ এপ্রিল থেকে ২৭ এপ্রিল পর্যন্ত মোট নয়দিন বন্ধ ছিল।

হিলি বন্দর : দিনাজপুরের হিলি স্থলবন্দর দিয়ে টানা ছয়দিন আমদানি-রপ্তানি বন্ধ ছিল। ২৫ এপ্রিল থেকে যথারীতি বন্দরের কার্যক্রম শুরু হয়।

বেনাপোল স্থলবন্দর : বেনাপোল স্থলবন্দর দিয়ে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম বন্ধ ছিল ৫ দিন। ২৪ এপ্রিল সকাল থেকে আমদানি-রপ্তানি চালু হয়।

সোনামসজিদ : চাঁপাইনবাবগঞ্জের সোনামসজিদ স্থলবন্দর ৬ দিন বন্ধ ছিল।

বাংলাবান্ধা : শবেকদর, ঈদুল ফিতর এবং সাপ্তাহিক ছুটি মিলিয়ে মোট ১০ দিন বন্ধ ছিল বাংলাবান্ধা স্থলবন্দর।

বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিকস পারফরম্যান্স সূচকে ১২ ধাপ এগিয়েছে বাংলাদেশ

বিশ্বব্যাংকের লজিস্টিকস পারফরম্যান্স সূচকে উন্নতি করেছে বাংলাদেশ। ২০২৩ সালের সূচকে বাংলাদেশ ১২ ধাপ এগিয়েছে, অবস্থান ১৩৯টি দেশের মধ্যে ৮৮তম। এর আগে ২০১৮ সালে বাংলাদেশের অবস্থান ছিল ১০০তম। সেবার তালিকায় ছিল ১৬০টি দেশ।

তবে পেয়েন্ট অর্জনের দিক থেকে বাংলাদেশের উল্লেখযোগ্য উন্নতি হয়নি। ২০১৮ সালে বাংলাদেশ পেয়েছিল ৫-এর মধ্যে ২ দশমিক ৫৮, আর ২০২৩ সালে পেয়েছে ৫-এর মধ্যে ২ দশমিক ৬।

ছয়টি মানদণ্ডের ভিত্তিতে এই মান নির্ণয় করা হয়েছে। প্রতিটি মানদণ্ডের জন্য পৃথকভাবে মান নির্ণয় করার পর গড় নির্ণয় করা হয়েছে। ১ থেকে ৫-এর মধ্যে মান নির্ণয় করা হয়েছে; 'সবচেয়ে খারাপের' জন্য ১ এবং 'সবচেয়ে ভালোর' জন্য ৫ নম্বর দেওয়া হয়েছে।

২০২৩ সালের এই সূচকে দক্ষিণ এশিয়ার পাঁচটি দেশ স্থান পেয়েছে। এর মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান তৃতীয়। বাংলাদেশের আগে আছে ভারত (৩৮তম) ও শ্রীলংকা (৭৩তম)।

পণ্য ও সেবা যেখানে উৎপন্ন হয়, সেখান থেকে শুরু করে সর্বশেষ ভোক্তার কাছে পৌঁছানো পর্যন্ত সামগ্রিক ব্যবস্থাপনা বাণিজ্যের ক্ষেত্র 'লজিস্টিকস' নামে পরিচিত। অর্থাৎ কারখানায় পণ্য তৈরির জন্য কাঁচামাল সংগ্রহ থেকে শুরু করে পণ্য ক্রেতার কাছে পৌঁছে দেওয়া

পর্যন্ত যে ব্যবস্থা, সেটাই লজিস্টিকস। সেবার ক্ষেত্রেও একই কথা প্রযোজ্য। এর সঙ্গে একটি দেশের ব্যবসায়িক সক্ষমতার প্রসঙ্গ জড়িত। অর্থাৎ যাদের লজিস্টিকস ভালো, তাদের ব্যবসায়িক সক্ষমতা বেশি।

বিশ্বব্যাংক ২০০৭ সাল থেকে লজিস্টিকস পারফরম্যান্স ইনডেক্স (এলপিআই) প্রকাশ করে আসছে। এবার পাঁচ বছর পর এ সূচক প্রকাশ করল তারা। যে ছয়টি মানদণ্ডের ভিত্তিতে সূচক প্রণয়ন করা হয়েছে, সেগুলো হলো শুল্ক, অবকাঠামো, আন্তর্জাতিক জাহাজীকরণ, লজিস্টিকস, সময়ানুবর্তিতা এবং জাহাজের অবস্থান নির্ণয়। তাতে বাংলাদেশ ৫-এর মধ্যে পেয়েছে যথাক্রমে ২ দশমিক ৩, ২ দশমিক ৩, ২ দশমিক ৬, ২ দশমিক ৭, ৩ এবং ২ দশমিক ৪।

পায়রা বন্দরে প্রথমবার ভিড়ল ১০ দশমিক ২ মিটার গভীরতার জাহাজ

'অরুনা হলিয়া' নামের মার্শাল আইল্যান্ডের পতাকাবাহী জাহাজ ইন্দোনেশিয়ার বালিকপপন বন্দর থেকে ৩৭ হাজার ৮০০ মেট্রিক টন কয়লা নিয়ে ৬ এপ্রিল পায়রা বন্দরের ইনার অ্যাংকরে নোঙর করে। জাহাজটির দৈর্ঘ্য ১৮৮ মিটার ও প্রস্থ ৩৩ মিটার।

পায়রা বন্দরের মিডিয়া ও ট্রাফিক বিভাগের উপপরিচালক আজিজুর রহমান জানান, এই প্রথম পায়রা বন্দরের ইনার অ্যাংকরে ভিড়ল ১০ দশমিক ২ মিটার গভীরতার জাহাজ। তবে এর আগে পায়রা বন্দরের আউটারে ১৩ মিটার গভীরতার জাহাজ এসেছে। ইন্দোনেশিয়া থেকে পায়রা তাপবিদ্যুৎ কেন্দ্রের জন্য ৩৭ হাজার ৮০০ মেট্রিক টন কয়লা নিয়ে আসে জাহাজটি। এর আগে ২৬ মার্চ পায়রা বন্দরের সাড়ে ১০ মিটার গভীরতার ৭৫ কিলোমিটার দীর্ঘ চ্যানেলের ঘোষণা দেওয়া হয়েছিল।

পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষ জানায়, এখন থেকে নিয়মিত বড় বড় জাহাজ এ বন্দরে নোঙর করবে। বাংলাদেশ ডেভেলপমেন্ট ফান্ডের সাড়ে ৬ হাজার কোটি টাকা ব্যয়ে বেলজিয়ামভিত্তিক ড্রেজিং প্রতিষ্ঠান জান ডে নুল বন্দরের ড্রেজিং কাজ সম্পন্ন করে। এতে ৬০ হাজার টন পণ্যবাহী প্যানাম্যাক্স সাইজের জাহাজ সরাসরি বন্দরের টার্মিনালে ভিড়তে পারবে। ২০২৪ সালের এপ্রিল পর্যন্ত বন্দরের এ চ্যানেলটি নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও ড্রেজিং কাজ চলমান থাকবে।

এদিকে সরাসরি মাদার ভেসেল থেকে কয়লা খালাস সম্ভব হওয়ায় পায়রা

তাপবিদ্যুৎ কেন্দ্রের জন্য আনা কয়লা পরিবহনের ব্যয় কমবে বলে জানান বন্দর সংশ্লিষ্টরা।

নির্ধারিত সময়ের আগেই মাতারবাড়ী বিদ্যুৎকেন্দ্রের উৎপাদন পরিকল্পনা সিপিজিসিবিএলের

কক্সবাজারের মহেশখালীর মাতারবাড়ীতে নির্মাণ হচ্ছে ১ হাজার ২০০ মেগাওয়াট কয়লাভিত্তিক তাপবিদ্যুৎ কেন্দ্র। জাপান ইন্টারন্যাশনাল কো-অপারেশনের (জাইকা) সহায়তায় নির্মাণাধীন প্রকল্পটির বিদ্যুৎকেন্দ্র ও বন্দর নির্মাণকাজের ভৌত অগ্রগতি ৯১ শতাংশের বেশি। এর সঙ্গে যুক্ত বাকি প্রকল্পগুলো মিলিয়ে সার্বিক অগ্রগতি হয়েছে ৭৩ শতাংশ। বিদ্যুৎকেন্দ্রটি কমিশনিংয়ের কথা ২০২৪ সালের জানুয়ারিতে। তবে বর্তমানে যে গতিতে কাজ এগোচ্ছে, তাতে নির্ধারিত সময়ের আগেই বিদ্যুৎকেন্দ্রটি চালু করা যাবে বলে জানিয়েছে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান কোল পাওয়ার জেনারেশন কোম্পানি বাংলাদেশ লিমিটেড (সিপিজিসিবিএল)। প্রকল্পসংশ্লিষ্টরাও চাইছেন নির্ধারিত সময়ের আগেই তা শুরু করে দিতে।

মাতারবাড়ী বিদ্যুৎকেন্দ্রের মূল কাজ প্রায় শেষ পর্যায়ে। বর্তমানে কেন্দ্রের কমিশনিং-সংক্রান্ত নানা ধরনের পরীক্ষা-নিরীক্ষার কাজ চলছে। সব মিলিয়ে নির্ধারিত সময়ের আগেই বিদ্যুৎকেন্দ্রটিতে উৎপাদন চালু করা সম্ভব।

সিপিজিসিবিএল তথ্যানুযায়ী, প্যাকেজ ১ ও ২-এর আওতায় বিদ্যুৎকেন্দ্র ও বন্দর নির্মাণ, চ্যানেল রিভেটমেন্ট, সেডিমেন্ট মিটিগেশন ডাউক, সিওয়াল নির্মাণ এবং ২৭৫ মিটার উঁচু চিমনি নির্মাণকাজ শেষ

হয়েছে। বর্তমানে কেন্দ্রের পাওয়ার হাউস, বয়লার, ওয়াটার ট্রিটমেন্ট প্লান্ট ও ফ্যাসিলিটিজের নির্মাণকাজ চলমান। এর আগে মাতারবাড়ীর বিদ্যুৎ সরবরাহের লক্ষ্যে চকরিয়া-মাতারবাড়ী ১৩২ কেভি সঞ্চালন লাইন ও মাতারবাড়ী ১৩২/৩৩ কেভি সাবস্টেশন নির্মাণকাজ সম্পন্ন হয়।

সিপিজিসিবিএলের নির্বাহী পরিচালক ও প্রকল্প পরিচালক আবুল কালাম আজাদ বলেন, নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রার আগেই বিদ্যুৎকেন্দ্র উৎপাদনে আনার পরিকল্পনা রয়েছে আমাদের। সেটিকে সামনে রেখে দ্রুতই কাজ এগিয়ে নেওয়া হচ্ছে। ডিসেম্বরে বিদ্যুৎকেন্দ্রের টেস্টিং ও কমিশনিং হবে। এ ছাড়া মাতারবাড়ী পোর্টের কাজও প্রায় শেষ দিকে।

মাতারবাড়ী তাপবিদ্যুৎ কেন্দ্রটি সরকারের অগ্রাধিকারভিত্তিক প্রকল্প। এটির কাজ শুরু হয় ২০১৭ সালের ২২ আগস্ট। এরপর ২০১৮ সালের ২৮ জানুয়ারি প্রকল্পের ভিত্তিপ্রস্তর উদ্বোধন করেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয়েছে ৫১ হাজার ৮৫৪ কোটি ৮৮ লাখ টাকা। এর মধ্যে জাইকার অর্থায়ন রয়েছে ৪৩ হাজার ৯২১ কোটি টাকা। বাকি ৭ হাজার ৯৩৪ কোটি টাকা বাংলাদেশ সরকার ও সিপিজিসিবিএলের নিজস্ব অর্থায়ন।

আগামী বছর রাশিয়ায় দেড়-দুই লাখ টন আলু রপ্তানি হবে

আলু রপ্তানিতে নিষেধাজ্ঞা তুলে নেওয়ায় রাশিয়ায় আগামী বছরে দেড় থেকে দুই লাখ টন আলু রপ্তানি হবে বলে জানিয়েছেন কৃষিমন্ত্রী মো. আন্দুর রাজ্জাক। ৪ এপ্রিল রাজধানীর হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে আলু রপ্তানির জন্য

নির্ধারিত সময়ের আগে উৎপাদনে যাওয়ার লক্ষ্য নিয়ে পুরোদমে কাজ চলছে মাতারবাড়ী বিদ্যুৎকেন্দ্রের





চট্টগ্রাম বন্দরে টার্মিনাল ও বার্থ অপারেটরদের অধীনে নিয়োজিত শ্রমিকদের ১৮ এপ্রিল ইদ বোনাস দিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। কর্তৃপক্ষের বিদায়ী চেয়ারম্যান অপারেটরদের প্রতিনিধিদের হাতে বোনাসের অর্থ তুলে দেন।



২৫ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দর দিবসের কর্মসূচির শুরুতে জাতীয় পতাকা উত্তোলন করেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়াজ এডমিরাল এম শাহজাহান এবং বন্দর পতাকা উত্তোলন করেন সদস্য (প্রকৌশল) কমডোর মো. মাহবুবুর রহমান। এ সময় উপস্থিত কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।



বাংলাদেশ শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের নেতৃত্বত ২৬ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের বিদায়ী চেয়ারম্যান রিয়াজ এডমিরাল এম শাহজাহানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।



২৬ এপ্রিল স্পেশাল নীড স্কুলের উদ্বোধন করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান। এ সময় বন্দরের উপস্থিত কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।



২৭ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দর শ্রমিক স্বাস্থ্য কেন্দ্রের নতুন ভবনের ভিত্তিস্থাপন স্থাপন করেন বিদায়ী চেয়ারম্যান রিয়াজ এডমিরাল এম শাহজাহান। এ সময় বন্দরের উপস্থিত কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

বাংলাদেশ ও রাশিয়ার মধ্যে সমঝোতা স্মারক সই অনুষ্ঠানে তিনি এ কথা জানান। বাংলাদেশের পক্ষে সমঝোতা স্মারকে সই করেন বাংলাদেশ কৃষি উন্নয়ন করপোরেশনের চেয়ারম্যান আব্দুল্লাহ সাজ্জাদ। রাশিয়ার পক্ষে ন্যাশনাল গ্রুপের চেয়ারম্যান আব্দুস সাত্তার মিয়া সই করেন।

কৃষিমন্ত্রী বলেন, দেশের আবহাওয়া ও মাটি আলু উৎপাদনের জন্য খুবই অনুকূল। বর্তমানে বছরে এক কোটি টনের বেশি আলু উৎপাদন হচ্ছে। আমাদের প্রয়োজন বছরে ৮০ লাখ টন, বাকি ২০ লাখ টন রপ্তানি করার সুযোগ রয়েছে। আমরা সে লক্ষ্যে কাজ করছি।

তিনি বলেন, রাশিয়ায় দীর্ঘদিন আলু রপ্তানি বন্ধ ছিল। এখন আমাদের আলু রোগ-জীবাণুমুক্ত ও নিরাপদ করেছি। এই নিশ্চয়তা পেয়েই রাশিয়া রপ্তানির ওপর থেকে নিষেধাজ্ঞা তুলে নিয়েছে। এ বছর খুব বেশি না হলেও আগামী বছরে দেড় থেকে দুই লাখ টন আলু রপ্তানি হবে।

উল্লেখ্য, আলুতে ক্ষতিকর ব্রাউনরট রোগের উপস্থিতি শনাক্ত হওয়ায় ২০১৪ সাল থেকে আলু রপ্তানিতে রাশিয়া নিষেধাজ্ঞা আরোপ করে। আলুকে ব্যাকটেরিয়ামুক্ত ও নিরাপদ করতে সরকার অনেকগুলো পদক্ষেপ নেওয়ায় ২০২২ সালের মার্চে রাশিয়া এ নিষেধাজ্ঞা প্রত্যাহার করে নেয়। এ সিদ্ধান্তের ফলে রাশিয়ায় বাংলাদেশের আলু রপ্তানির একটি বিশাল দ্বার উন্মোচিত হলো। ২০১৫ সালে সর্বশেষ রাশিয়ায় ২০ হাজার টন আলু রপ্তানি হয়েছিল।

রপ্তানি উন্নয়ন তহবিলের ঋণসীমা কমাল

রপ্তানি উন্নয়ন তহবিলের (ইডিএফ) ঋণসীমা কমিয়েছে বাংলাদেশ ব্যাংক। ব্যাংকের বৈদেশিক মুদ্রানীতি বিভাগ থেকে ৯ এপ্রিল এ সম্পর্কিত একটি নির্দেশনা জারি করা হয়।

নির্দেশনায় বলা হয়, বাংলাদেশে তৈরি পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারক সমিতি (বিজিএমইএ) এবং বাংলাদেশ টেক্সটাইল মিলস অ্যাসোসিয়েশনের (বিটিএমএ) সদস্যরা দুই কোটি ডলার পর্যন্ত ঋণ নিতে পারবেন। আগে এ ঋণের সীমা ছিল ২ কোটি ৫০ লাখ ডলার। বাংলাদেশ ইয়ার্ন এক্সপোর্টার্স অ্যাসোসিয়েশনের (বিডিওয়াইইএ) সদস্যরা ঋণ নিতে পারবেন সর্বোচ্চ এক কোটি ডলার। আগে তাদের ঋণের সীমা ছিল ১ কোটি ৫০ লাখ ডলার।

এদিকে ইডিএফের বিকল্প হিসেবে চলতি বছরের জানুয়ারি মাসে ১০ হাজার কোটি টাকার নিজস্ব মুদ্রায় রপ্তানি সহায়ক তহবিল গঠন করে বাংলাদেশ ব্যাংক। মূলত রিজার্ভের ডলার দিয়ে গঠিত রপ্তানি উন্নয়ন তহবিলের (ইডিএফ) ওপর চাপ কমাতে গঠন করা হয় কম সুদের এ রপ্তানি সহায়ক তহবিল। এর ফলে রিজার্ভ থেকে গঠিত তহবিল আবার রিজার্ভে ফিরে যাবে, বাড়বে ব্যবহারযোগ্য রিজার্ভ।

১৯৮৯ সালে ছোট আকারে গঠিত ইডিএফের আকার ধীরে ধীরে বাড়িয়ে সাত বিলিয়ন ডলারে উন্নীত হয়। তবে বর্তমানে ঋণের সীমা সাড়ে পাঁচ বিলিয়ন ডলারের মধ্যে ধরে রাখার চেষ্টা করছে বাংলাদেশ ব্যাংক। এছাড়া এ তহবিল ব্যবহারের ক্ষেত্রে কড়াকড়ি করছে বাংলাদেশ ব্যাংক। ইডিএফ নিয়ে সময়মতো পরিশোধ না করলে জরিমানা করছে। সর্বশেষ ৫০ লাখ ডলার কমিয়ে ছোট করে আনা হলো এ তহবিল।

শিল্প খাতে সিআইপি হলেন ৪৪ ব্যবসায়ী

বেসরকারি খাতে শিল্প স্থাপন, পণ্য উৎপাদন, কর্মসংস্থান সৃষ্টি, জাতীয় আয় বৃদ্ধিসহ দেশের অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদানের স্বীকৃতিস্বরূপ ৪৪ জন ব্যবসায়ীকে বাণিজ্যিক গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তি বা সিআইপি নির্বাচিত করেছে শিল্প মন্ত্রণালয়। সিআইপি (শিল্প) নীতিমালা অনুযায়ী ২০২১ সালের জন্য ছয়টি ক্যাটাগরিতে তাদের সিআইপি হিসেবে নির্বাচিত করা হয়েছে। সম্প্রতি শিল্প মন্ত্রণালয়ের জারি করা এক গেজেটে শিল্প খাতের সিআইপিদের তালিকা প্রকাশ করা হয়।

এতে বলা হয়েছে, সিআইপি নির্বাচিত ব্যক্তিদের শিল্প মন্ত্রণালয় থেকে একটি পরিচয়পত্র দেওয়া হবে। এর মাধ্যমে তারা আগামী এক বছরের জন্য জাতীয় ও সিটি করপোরেশনের অনুষ্ঠানে নাগরিক সংবর্ধনায় দাওয়াত, ব্যবসাসংক্রান্ত কাজে ভ্রমণের সময় বিমান, রেলপথ, সড়ক ও জলপথে সরকারি যানবাহনে আসন সংরক্ষণে অগ্রাধিকার পাবেন। বিমানবন্দরে ভিআইপি লাউঞ্জ ব্যবহারের সুবিধা পাবেন। স্ত্রী, সন্তান ও নিজের চিকিৎসার জন্য সরকারি হাসপাতালে বিশেষ সুবিধা পাবেন। এ ছাড়া সরকারের শিল্পবিষয়ক নীতিনির্ধারণী কমিটিতে তাদের অন্তর্ভুক্ত করা যাবে।

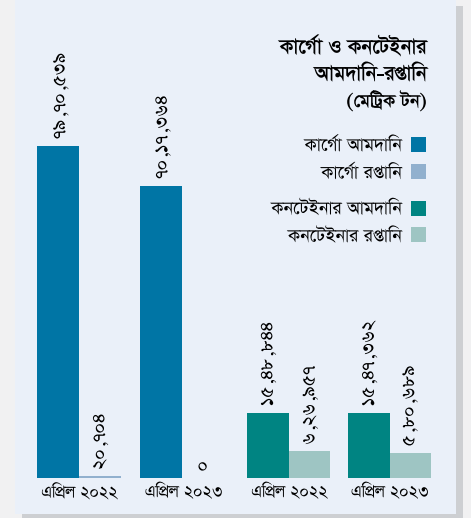
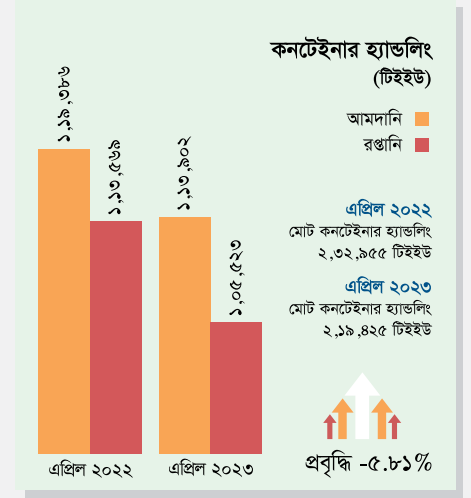


সাগর অম্লীকরণ

মানুষের বিবেচনাহীন কর্মকাণ্ডের ফলে দ্রুত বাড়ছে সাগরের পানির অম্লত্ব। সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রের স্বাভাবিকতার জন্য এটি একটি মহাঅশনিসংকেত। মহামূল্যবান প্রবালের পাশাপাশি কিছু কিছু সামুদ্রিক প্রাণীর জন্য আপদের কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে সাগর অম্লীকরণ। তবে এটি শুধু তাদেরই বিপদে ফেলছে না, পরোক্ষভাবে এর নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে মানবজাতির ওপরও।



২০২২ ও ২০২৩ সালের এপ্রিল মাসের তুলনামূলক চিত্র



তথ্যসূত্র

১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বাস্তুসংস্থকারী



MARITIME
MAGAZINE IN
ENGLISH FROM
CPA

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



BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority

