মুজিব শতবর্ষ MUJIB 100

জুন ২০২০ ■ বর্ষ ০৫ ■ সংখ্যা ০৬

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

কোস্টাল এবং মেরিটাইম পর্যটন
টেকসই উদ্যোগে বাড়বে সম্ভাবনা

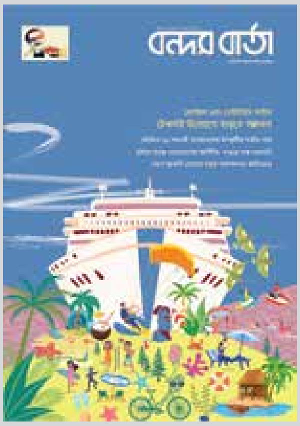
কোভিড-১৯ পরবর্তী বাংলাদেশের উপকূলীয় পর্যটন খাত

এগিয়ে যাচ্ছে বাংলাদেশের অর্থনীতি: বাড়ছে বাল্ক আমদানি

দেশে জ্বালানি তেলের মজুত ধারণক্ষমতা ছাড়িয়েছে

জুন ২০২০
বর্ষ ০৫, সংখ্যা ০৬

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
উজ্জল আহমেদ

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

এনলাইটেন ভাইবস
বাড়ি ৬, সড়ক ৩, সেক্টর ৫
উত্তরা, ঢাকা-১২৩০
ফোন: ০২-৪৮৯৫৬৭৪৮
ইমেইল: enlightenvibes@gmail.com

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

সম্পাদকীয়

পর্যটন কেন্দ্রগুলোর টিকে থাকা নির্ভর করে প্রাকৃতিক বাস্তুতন্ত্রের মানের ওপর

বর্তমান সময়ে মানুষের বিনোদনমূলক কর্মকাণ্ডগুলোর মধ্যে কোস্টাল ও মেরিটাইম ট্যুরিজম অর্থাৎ উপকূলীয় ও সমুদ্র পর্যটন বেশ গুরুত্বপূর্ণ স্থান করে নিয়েছে। অবকাশ যাপনের মাধ্যম হিসেবে দিন দিন এর জনপ্রিয়তা বেড়েই চলেছে। পর্যটন শিল্পের সবচেয়ে আদিম ও বৃহত্তম এই শাখা একই সাথে উন্নয়নশীল ক্ষুদ্র দ্বীপরাষ্ট্রগুলোর অর্থনীতির মূল চালিকাশক্তি। উপকূলীয় ও সমুদ্র পর্যটন বিনোদনের মধ্যে আছে সেইলিং, ইয়াটিং, ক্রুজিং, সুইমিং, সানবাথিং ও সার্ফিং। এ ছাড়া উপকূলীয় বন্যপ্রাণী দর্শন কিংবা নটিক্যাল খেলাধুলাও সমুদ্র পর্যটনের অন্তর্ভুক্ত।

সমুদ্রকেন্দ্রিক শিল্পে সমুদ্র পর্যটনের অবদানও কম নয়। ২০৩০ সাল নাগাদ সমুদ্রকেন্দ্রিক শিল্পে উপকূলীয় ও সমুদ্র পর্যটনের মূল্য সংযোজন হিস্যা দাঁড়াবে ২৬ শতাংশে। এর মধ্য দিয়ে পর্যটনের বিশেষ এই শাখাটিই হয়ে উঠবে ব্লু ইকোনমির বৃহত্তম খাত। শুধু তাই নয়, ২০৩০ সাল নাগাদ কোস্টাল ও মেরিটাইম ট্যুরিজম নতুন করে ১৫ লাখ মানুষকে কাজের সুযোগ করে দেবে। তবে পর্যটন গন্তব্যগুলো কত বেশি সংখ্যক পর্যটককে টানতে পারছে তার অনেকখানি নির্ভর করে প্রাকৃতিক বাস্তুতন্ত্রের মানের ওপর। কখনও কখনও বেশি সংখ্যায় পর্যটক আকৃষ্ট করতে গিয়ে এসব গন্তব্য নিজ সম্পদ ফুরিয়ে ফেলছে এবং ভঙ্গুরতা ডেকে আনছে। এর ভার বইতে হবে উপকূলকে আশ্রয় করে টিকে থাকা মানুষদের। এই মানুষের সংখ্যাটাও একেবারে কম নয়। সারা বিশ্বে ৬০ কোটির মতো মানুষ বাস করছে সমুদ্রপৃষ্ঠ থেকে ১০ মিটারেরও কম উচ্চতার উপকূলীয় অঞ্চলগুলোয়। আবার উপকূলের ১০০ কিলোমিটারের মধ্যে বসবাস ২৪০ কোটি মানুষের। এদের জীবন-জীবিকার নির্ভরতা ও ভঙ্গুরতা দুটোই দাঁড়িয়ে আছে সমুদ্রের মান, স্থায়ীত্ব এবং প্রবেশগম্যতার ওপর।

তবে বিপুল সম্ভাবনা থাকার পরও আন্তর্জাতিক পর্যটকদের কাছে বাংলাদেশের মেরিন ট্যুরিজম স্পটগুলো এখনও কাঙ্ক্ষিত মাত্রায় আকর্ষণীয় করে তোলা যায়নি। এ থেকে উত্তরণে বৈশ্বিক উদ্যোগগুলোর সাথে একাত্ম হয়ে টেকসই রূপরেখা গ্রহণ করার বিকল্প নেই। উপকূলীয় ও সমুদ্র পর্যটনের আদ্যোপান্ত থাকছে এবারের প্রধান রচনায়।

কোভিড-১৯ এর ব্যাপক প্রভাব পড়েছে বাংলাদেশের পর্যটন শিল্পে, কাজ হারানোর ঝুঁকিতে রয়েছে লাখ লাখ লোক। ট্যুর অপারেটর্স অ্যাসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ (টোয়াব) এর পূর্বাভাস অনুযায়ী, করোনা মহামারির কারণে ২০২০ সালে বাংলাদেশে পর্যটনের আর্থিক ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়াবে ৫ হাজার ৭০০ কোটি টাকা। সেই সাথে যদি অসংখ্য লোকের কর্মহীনতা যোগ হয় তাহলে বলাই বাহুল্য যে, বাংলাদেশের পর্যটন খাত এক গভীর খাদের কিনারায় দাঁড়িয়ে আছে। এ অবস্থায় পর্যটন খাতের সুদিন ফেরাতে হলে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিতে হবে পর্যটক এবং স্থানীয় জনগণের স্বাস্থ্য সুরক্ষা এবং সচেতনতা তৈরিতে। আশার কথা, আমাদের দেশের সৈকত এবং দ্বীপগুলো তাদের আয়তনের বিশালতার কারণে সামাজিক দূরত্ব এবং স্বাস্থ্যবিধি মেনে ভ্রমণের জন্য আদর্শ। তবে এক্ষেত্রে দরকার একটি সুনির্দিষ্ট কর্মপরিকল্পনা এবং বিশেষ নজরদারির ব্যবস্থা। একথা মনে রাখতে হবে যে, পর্যটকদের আস্থা ফেরানোই হবে মহামারি পরবর্তী পর্যটন খাতের জন্য মূল চ্যালেঞ্জ। বিস্তারিত রয়েছে বিশেষ রচনায়।

এগিয়ে যাচ্ছে বাংলাদেশের অর্থনীতি, তার সাথে পাল্লা দিয়ে বেড়েছে বাল্ক পণ্য আমদানি। বাংলাদেশ সুপারম্যাক্স ও আল্ট্রাম্যাক্স জাহাজের বড় গন্তব্য হয়ে উঠছে, অথচ প্রতিবেশী ভারত ও চীন এ তালিকায় শীর্ষে নেই। চট্টগ্রাম বন্দরে আগের বছররের তুলনায় ২০১৯ সালে বাল্ক পণ্য বিশেষ করে কয়লা, ক্লিংকার ও পাথরবাহী বাল্ক জাহাজ আসার সংখ্যা বেড়েছে প্রায় দ্বিগুণ। বাংলাদেশ অবকাঠামো, উৎপাদন ও শিল্প সম্প্রসারণের ওপর জোর দেওয়ায় বাল্ক পণ্য আমদানিতে এমন উর্ধ্বগতি দেখা যাচ্ছে। তবে দেশের টেকসই উন্নয়নের জন্য আমদানির পরিমাণ বৃদ্ধির সাথে সাথে রপ্তানি আয় বৃদ্ধির ওপরও নজর দেওয়া প্রয়োজন। বাণিজ্য ঘাটতি কমিয়ে আনা গেলে দেশের অর্থনীতি অন্য উচ্চতায় গিয়ে পৌঁছাবে। 'আগামীর পথে' বিভাগে থাকছে বাংলাদেশের বাল্ক পণ্য আমদানির হালহকিকত নিয়ে প্রতিবেদন।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

পর্যটন গন্তব্যগুলো কত বেশি সংখ্যক পর্যটককে টানতে পারছে তার অনেকখানি নির্ভর করে প্রাকৃতিক বাস্তুতন্ত্রের মানের ওপর। আবার বেশি সংখ্যায় পর্যটক আকৃষ্ট করতে গিয়ে এসব গন্তব্য নিজ সম্পদ ফুরিয়ে ফেলছে এবং পরিবেশের বিপর্যয় ডেকে আনছে। এর ভার বইতে হবে উপকূলকে আশ্রয় করে টিকে থাকা মানুষদের। এদের জীবন-জীবিকার নির্ভরতা ও ভঙ্গুরতা দুটোই দাঁড়িয়ে আছে সমুদ্রের মান, স্থায়ীত্ব এবং প্রবেশগম্যতার ওপর।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ১৯

- করোনায় অর্থনীতি সচল রাখতে নিবেদিত চট্টগ্রাম বন্দর কর্মীরা
- ব্যবসায়ীদের আবার ছাড় দিল চট্টগ্রাম বন্দর
- ঝুঁকি জেনেও কাজে বন্দরের পাইলটরা
- পুরোদমে সচল হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর
- দেশে জ্বালানি তেলের মজুত ধারণক্ষমতা ছাড়িয়েছে
- ভারতীয় পণ্যের ডকুমেন্ট প্রসেসিং ফি কমাল এনবিআর
- দুই মাস পর সবজি রপ্তানি শুরু
- নৌপ্রকৌশলী ড. সাজিদ হোসেন আইমারেস্ট লন্ডনের ট্রাস্টি নির্বাচিত
- বাংলাদেশের তৈরি পোশাকে শুল্ক আরোপ চান ভারতের ব্যবসায়ীরা
- রাজস্ব আদায় নিয়ে সংশয়ে এনবিআর চেয়ারম্যান
- সীমান্ত বাণিজ্য বন্ধ করে দিল পশ্চিমবঙ্গ সরকার
- ঘূর্ণিঝড় আম্ফানে সর্বোচ্চ সতর্ক ছিল চট্টগ্রাম বন্দর
- চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রণোদনা নিশ্চিতে কমিটি

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৬

গ্রন্থ পরিচিতি: *মেরিটাইম বিজনেস অ্যান্ড ইকোনমিকস: এশিয়ান পারস্পেকটিভ*
বন্দর পরিচিতি: *মানজানিলো বন্দর*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *মেরিন ভিএইচএফ রেডিও*
ব্যক্তিত্ব: *স্যার থমাস ক্যাভেন্ডিস*
মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৪

- সালফার ক্যাপ ২০২০ ভুলে নজর এখন কোভিড-১৯ এ
- ড্রাই বাল্ক শিপিংয়ে প্রধান ঝুঁকি লিকুইফ্যাকশন
- আবহাওয়ার সঠিক পূর্বাভাস প্রদানে বিঘ্ন ঘটাচ্ছে কোভিড-১৯
- 'মানবিক সংকটে' আটকেপড়া সিফেয়াররা
- বাণিজ্য যুদ্ধে ১.৭ ট্রিলিয়ন ডলার হারিয়েছে মার্কিন কোম্পানি
- শাটডাউনে ক্ষতিগ্রস্ত দক্ষিণ এশিয়ার জাহাজভাঙা শিল্প
- কার্গো স্পেসের পর্যাপ্ততাই এই মুহূর্তে গ্রাহকের প্রথম চাওয়া
- পানামা খালে নিরাপদ গভীরতার নিশ্চয়তা
- নৌপরিবহন শিল্পের ডিজিটাইজেশনে আরেক ধাপ অগ্রগতি
- জ্বালানি তেলের পতনেও চাঙ্গা আকরিক লোহার বাণিজ্য
- বন্দরে পণ্য হ্যান্ডলিং হ্রাসের পূর্বাভাস
- বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজ চালাতে রেকর্ড শক্তির ইঞ্জিন
- কোটি ডলার রাজস্ব হারাচ্ছে সুয়েজ খাল
- নতুন জ্বালানির উত্তাপ সংবেদনশীল কার্গোর ঝুঁকি বাড়াতে পারে
- ৩৩০ কোটি ডলার সংগ্রহের পরিকল্পনা রয়্যাল ক্যারিবিয়ানের
- মেরিন ব্যবসা পুনর্গঠন করছে ভার্টসিলা
- জাহাজনির্মাণ শিল্পকে বাঁচাতে ক্রোয়েশিয়ার উদ্যোগ
- জাহাজনির্মাণ শিল্পে স্বাভাবিকতা ফিরছে

১২

বিশেষ রচনা

কোভিড-১৯ পরবর্তী বাংলাদেশের উপকূলীয় পর্যটন খাত

কোভিড-১৯ মহামারির কারণে অর্থনীতির যে কয়েকটি খাত বিশেষভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে পর্যটন খাত তার মধ্যে ওপরের সারিতেই থাকবে। পর্যটন খাতের সুদিন ফেরাতে হলে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিতে হবে পর্যটক এবং স্থানীয় জনগণের স্বাস্থ্য সুরক্ষা এবং সচেতনতা তৈরিতে। এক্ষেত্রে দরকার একটি সুনির্দিষ্ট কর্মপরিকল্পনা এবং বিশেষ নজরদারির ব্যবস্থা। একথা মনে রাখতে হবে যে, পর্যটকদের আস্থা ফেরানোই হবে মহামারি পরবর্তী পর্যটন খাতের জন্য মূল চ্যালেঞ্জ।

১৮

আগামীর পথে

এগিয়ে যাচ্ছে বাংলাদেশের অর্থনীতি: বাড়ছে বাল্ক আমদানি

দক্ষিণ এশিয়ার অন্যান্য দেশে যেসময় আমদানি কমছে, সেসময় বাংলাদেশের আমদানির হার বেড়েছে, বিশেষত বাল্ক পণ্য। সেইসাথে অন্যান্য জাহাজের তুলনায় বাড়ছে কয়লা, ক্লিংকার ও পাথরবাহী বাল্ক জাহাজ আসার সংখ্যাও। বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দরে এ সংখ্যা ২০১৮ সালের তুলনায় ২০১৯ সালে প্রায় দ্বিগুণ হয়েছে। ২০১৮ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ৮১ টি বাল্ক ভেসেল হ্যান্ডেল করেছে, যা ১২৬ শতাংশ বেড়ে ২০১৯ সালে গিয়ে দাঁড়িয়েছে ১২৬টিতে। মূলত অবকাঠামোগত উন্নয়ন ও নির্মাণ কাজের ফলে এ উন্নতি হয়েছে।

২০

দুই মাস পর সবজি রপ্তানি শুরু

করোনার কারণে বিভিন্ন দেশের সঙ্গে আকাশপথের যোগাযোগ বন্ধ হওয়ায় মার্চের তৃতীয় সপ্তাহ থেকে ৪০টির বেশি দেশে বাংলাদেশের সবজি রপ্তানি পুরোপুরি বন্ধ হয়ে যায়। রপ্তানিকারকদের চেষ্টায় গত ১৮ মে বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় চার্টার্ড বিমানে কার্গো পরিবহনের অনুমতি দেয়। ২৬ ও ২৭ মে ৫১ টন সবজি কুয়েতে রপ্তানির মাধ্যমে দুই মাস পর আবারও বাংলাদেশি সবজি রপ্তানি শুরু হলো।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) হিসাব অনুযায়ী

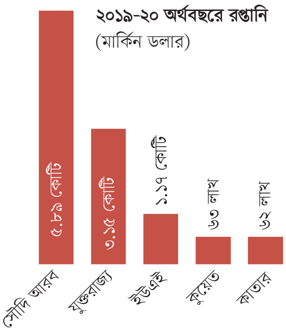
২০১৯-২০ অর্থবছর

মোট রপ্তানি ১৪.৬৭ কোটি ডলার

যা গত বছরের চেয়ে ৮০% বেশি

২০১৮-১৯ অর্থবছর

৯.৯৬ কোটি মার্কিন ডলারের সবজি রপ্তানি করেছে বাংলাদেশ



বৈশ্বিক জিডিপিতে
পর্যটন শিল্পের অবদান ১০.৪%

বিশ্বের নতুন কর্মসংস্থানের প্রতি
৫টির মধ্যে ১টি
আসে পর্যটন শিল্প থেকে

কোস্টাল এবং মেরিটাইম পর্যটন

টেকসই উদ্যোগে বাড়বে সম্ভাবনা

ক্রোয়েশিয়ার উপকূলীয় শহর জাদারের সূর্যোদয় একদমই আলাদা। বিশেষ করে সমুদ্রের তীর থেকে দেখলে। এটা এমন এক জায়গা যেখানে সূর্যাস্তের প্রতি চরম নিরাসক্ত ব্যক্তিকেও একবারের জন্য হলেও থামতে হয়। অস্তাচলে রক্তিম সূর্যটায় চোখ রাখতে হয়। আলফ্রেড হিচকক বোধ হয় এজন্যই বলেছিলেন, জাদারই একমাত্র উপকূলীয় শহর, সূর্যাস্ত যেখানে সৌন্দর্যের সবটা নিয়ে ধরা দেয়। হিচকক জাদারের সৌন্দর্য দেখেছিলেন ছয় দশক আগে। এখন সেখানে যোগ হয়েছে সি অরগানের অনন্য সুর। সমুদ্রের ঢেউয়ের সুর আর অস্তগামী সূর্য কিরণের নৃত্য ভূমধ্যসাগরীয় দেশটিকে করে তুলেছে পর্যটকদের কাছে ইউরোপের অন্যতম আকর্ষণীয় গন্তব্য।

ক্রোয়েশিয়ার জাদারই কেবল নয়, পর্যটকরা ছুটছেন মালদ্বীপের মিরু দ্বীপ থেকে ইন্দোনেশিয়ার বালি, তুরস্কের ব্লু লেগুন থেকে ফ্লোরিডার পেনসাকোলা সৈকতে। ইংল্যান্ডের ব্যামবার্গ, ভিয়েতনামের বাই সাও কিংবা সেইশলসের লা দিগু দ্বীপই বা বাদ যাবে কেন। সেদিকেও ছুটছেন পর্যটক বিশেষ করে ইউরোপ-আমেরিকার ধনাঢ্য ভ্রমণপিপাসুরা; কেউ সেইলিংয়ের জন্য তো কেউ বোটিং কিংবা সূর্য কিরণ গায়ে মাখতে। কেউ আবার সবগুলোরই স্বাদ নিতে চান লম্বা অবসরের ফাঁকে। আর আমাদের রয়েছে পৃথিবীর দীর্ঘতম সমুদ্র সৈকত কক্সবাজার এবং কুয়াকাটা ও সেন্টমার্টিন দ্বীপের মতো নয়নাভিরাম উপকূলীয় পর্যটন কেন্দ্র। সারাবছর জুড়েই এই জায়গাগুলোতে ভিড় লেগে থাকে ভ্রমণপিপাসুদের।

জিনারুল ইসলাম

সৈকত ঘিরে মানুষের যে বিনোদনমূলক কর্মকাণ্ড সেটাই কোস্টাল বা উপকূলীয় পর্যটন। এই কর্মকাণ্ডের মধ্যে আছে সুইমিং, সানবাথিং ও সার্ফিং। আরও কিছু কর্মকাণ্ড যেমন বন্যপ্রাণী দর্শনও এর মধ্যে পড়ে। আর মেরিটাইম পর্যটন মূলত পানিভিত্তিক বিনোদনমূলক কর্মকাণ্ড যেমন সেইলিং, ইয়াটিং ও ক্রুজিং। উপকূলে যেসব নটিক্যাল খেলাধুলার চল আছে সেগুলোকেও মেরিটাইম পর্যটন হিসেবে বিবেচনা করা হয়। সামগ্রীকভাবে এগুলোই কোস্টাল অ্যান্ড মেরিটাইম ট্যুরিজমের অন্তর্ভুক্ত। পর্যটন শিল্পের সবচেয়ে আদিম ও বৃহত্তম এই শাখা একই সাথে দ্রুত বর্ধনশীল খাত, উন্নয়নশীল ক্ষুদ্র দ্বীপ রাষ্ট্রগুলোর (সিডস) অর্থনীতিরও বুনিয়াদ।

আর্থ-সামাজিক অবদান

বিনোদনমূলক খাতগুলোর মধ্যে সবচেয়ে বেশি স্বতঃস্ফূর্ত অর্থ আদান-প্রদান হয় পর্যটনের মাধ্যমে, যা যায় ধনী থেকে দরিদ্রের কাছে; সমাজের উঁচু স্তর থেকে নিচু স্তরে। বিশ্বব্যাংকের সাবেক উপদেষ্টা লেলেই লেলুলু মন্তব্যটি যখন করেছিলেন সে বছর অর্থাৎ ২০০৭ সালেও আন্তর্জাতিক পর্যটকরা পর্যটন গন্তব্যগুলোয় খরচ করেছিলেন ১ লাখ ১ হাজার ৮০০ কোটি ডলার। ২০১৮ সালে অঙ্কটা আর সেই জায়গায় থাকেনি। পৌঁছে যায় ১ লাখ ৬৪ হাজার ৯০০ কোটি ডলারের মাইলফলকে। তবে অভ্যন্তরীণ পর্যটকদের অবদানকে যোগ করলে এ শিল্পের আকার বৈশ্বিক মোট দেশজ উৎপাদনের ১০ দশমিক ৪ শতাংশের কম হবে না।

কর্মসংস্থানের নিরিখেও খাত হিসেবে পর্যটনের অবস্থান ওপরের দিকে। ওয়ার্ল্ড ট্রাভেল ও ট্যুরিজম কাউন্সিলের (ডব্লিউটিটিসি) ২০১৮ সালের পরিসংখ্যানও তাই বলছে। সংস্থাটির হিসাবে, বিশ্বব্যাপী প্রতি দশটি কর্মসংস্থানের অন্তত একটিতে রয়েছে পর্যটনের সহায়তা। অন্যদিতে, ২০১৪-২০১৮ সালে তৈরি হওয়া বিশ্বের পাঁচটি নতুন কর্মসংস্থানের একটি ছিল পর্যটন খাত।

এই অবদানে কোস্টাল অ্যান্ড মেরিটাইম ট্যুরিজমের হিস্যা কতখানি? সমুদ্রকেন্দ্রিক শিল্পে মোট যে মূল্য সংযোজন, ২০৩০ সাল নাগাদ তাতে কোস্টাল অ্যান্ড মেরিটাইম ট্যুরিজমের হিস্যা দাঁড়াবে ২৬ শতাংশ। এর মধ্য দিয়ে পর্যটনের বিশেষ এই শাখাটিই হয়ে উঠবে ব্লু ইকোনমি বা সুনীল অর্থনীতির বৃহত্তম খাত। শুধু তাই নয়, ২০৩০ সাল নাগাদ কোস্টাল ও মেরিটাইম ট্যুরিজম নতুন করে ১৫ লাখ মানুষকে কাজের সুযোগ করে দেবে। অর্থাৎ শিল্পটিতে কর্মসংস্থান ২০১০ সালের ৭০ লাখ থেকে বেড়ে ২০৩০ সালে ৮৫ লাখে পৌঁছে যাবে।

পর্যটন গন্তব্যগুলো কত বেশি সংখ্যক পর্যটককে টানতে পারছে তার অনেকখানি নির্ভর করে প্রাকৃতিক বাস্তুতন্ত্রের মানের ওপর। আবার বেশি সংখ্যায় পর্যটক আকৃষ্ট করতে গিয়ে এসব গন্তব্য নিজ সম্পদ ফুরিয়ে ফেলছে এবং পরিবেশের ভঙ্গুরতা ডেকে আনছে। এর ভার বইতে হবে উপকূলকে আশ্রয় করে টিকে থাকা মানুষদের। এই মানুষের সংখ্যাটাও একেবারে কম নয়। সারা বিশ্বে ৬০ কোটির মতো মানুষ বাস করছে সমুদ্রপৃষ্ঠ থেকে ১০ মিটারেরও কম উচ্চতার উপকূলীয় অঞ্চলগুলোয়। আবার উপকূলের ১০০ কিলোমিটারের মধ্যে বসবাস ২৪০ কোটি মানুষের। এদের জীবন-জীবিকার নির্ভরতা ও ভঙ্গুরতা দুটোই দাঁড়িয়ে আছে সমুদ্রের মান, স্থায়ীত্ব এবং প্রবেশগম্যতার ওপর।

দক্ষিণ এশিয়ার অবস্থান

বিশ্বের অন্যতম দ্রুত বর্ধনশীল অঞ্চল দক্ষিণ এশিয়ার ভ্রমণ ও পর্যটন শিল্পের সাফল্যের গল্পটাও চমকপ্রদ। পর্যটন শিল্প এই অঞ্চলের অর্থনীতিতে প্রতি বছর জোগান দিচ্ছে প্রায় ৩০ হাজার কোটি ডলার। এক্ষেত্রে অগ্রভাগে আছে মালদ্বীপ, ভারত ও শ্রীলংকা। তবে সামগ্রিক বিবেচনায় এই অঞ্চলের কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের গল্প ততটা সাফল্যের নয়।

ভারত

ভারতের ৭ হাজার ৫১৭ কিলোমিটার দীর্ঘ উপকূল থাকলেও একে পর্যটন গন্তব্যে রূপান্তরের ক্ষেত্রে উল্লেখ করার মতো সাফল্য দেখাতে পারেনি। ২০১৭ সালে ১ কোটি ৪ লাখের মতো পর্যটক টানতে পেরেছিল দেশটি। এ থেকে আয় হয়েছিল ২ হাজার ৭০০ কোটি ডলার। এর মধ্য কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের হিস্যা কত, সে সম্পর্কিত পরিসংখ্যান দেশটির কাছে নেই। অন্যদিকে ৩ হাজার ২১৯ কিলোমিটার উপকূল নিয়ে একই বছর থাইল্যান্ড পর্যটক আকৃষ্ট করতে পেরেছিল ৩ কোটি ৫০ লাখ।

তবে কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের উন্নয়নে গত ৪ বছরে ভারত সরকার উপকূল উন্নয়নে ১৭টি প্রকল্প হাতে নিয়েছে। ২ হাজার কোটি রুপির এসব প্রকল্পের বেশিরভাগই পর্যটন মন্ত্রণালয়ের নেওয়া স্বদেশ দর্শন স্কিমের অধীনে। কেন্দ্রীয় সরকারের অর্থায়নে প্রকল্পগুলো বাস্তবায়ন করছে সংশ্লিষ্ট রাজ্য সরকার। এসব প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে মূলত বিদেশি পর্যটক আকর্ষণের লক্ষ্যে। কারণ রাশিয়া ও পূর্ব ইউরোপের দেশগুলো থেকে প্রতি বছর উল্লেখযোগ্য সংখ্যক পর্যটক ভারত আসলেও তারা মূলত গোয়া সৈকত ঘিরে গড়ে ওঠা হোটেলগুলোতে দুই সপ্তাহের মতো থেকেই দেশে ফিরে যান। মানসম্মত না হওয়ায় অন্যান্য গন্তব্যে তারা যেতে চান না। কিন্তু কারও মধ্যেই এ নিয়ে কোনো দ্বিমত নেই যে কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের আকর্ষণীয় গন্তব্য হওয়ার সব সম্ভাবনাই ভারতের রয়েছে। কারণ দেশটির রয়েছে পর্যটন সম্ভাবনাময় ২০০ এর মতো সৈকত এবং এগুলোর অবকাঠামো ও যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করা গেলে পর্যটকরা এসব গন্তব্যের প্রতি আরও বেশি আকৃষ্ট হবেন।

পাকিস্তান

আরব সাগর বরাবর পাকিস্তানের উপকূল রেখার দৈর্ঘ্য ১ হাজার ৫০ কিলোমিটার। এর মধ্যে সিন্ধু প্রদেশে পড়েছে ৩৫০ কিলোমিটার। বাকি ৭০০ কিলোমিটার পেয়েছে বালুচিস্তান, যেখানে রয়েছে একাধিক সৈকত।

জীববৈচিত্র্য পাকিস্তানের উপকূলীয় অঞ্চলে বাড়তি সৌন্দর্য যোগ করেছে। পাসনি, জিওয়ানি ও মিয়ানি হরে দেখা মেলে পরিযায়ী পাখির ঝাঁক। দেশটির প্রথম সংরক্ষিত মেরিন এলাকা আস্তোলা দ্বীপ সুপরিচিত বিপন্নপ্রায় সবুজ কচ্ছপের আবাসস্থল হিসেবে, আকর্ষণীয় পর্যটন গন্তব্য হওয়ার জন্য যা যথেষ্ট।

এসব সম্ভাবনার কথা বিবেচনায় নিয়ে বালুচিস্তান সরকার কুন্দ মালির, গাদানি, ওরমারা, জিওয়ানি ও কালমাতে পর্যটন হোটেল নির্মাণ করছে।

আন্তর্জাতিক পর্যটক টানতে পাকিস্তান সরকার ভিসা সহজ করার নীতি অবলম্বন করছে। ই-ভিসার পাশাপাশি অন অ্যারাইভাল ভিসাও দিচ্ছে দেশটি। এর ফলে পাকিস্তানের মেরিটাইম পর্যটন নতুন গতি পাবে বলে আশা করা হচ্ছে।

মালদ্বীপ

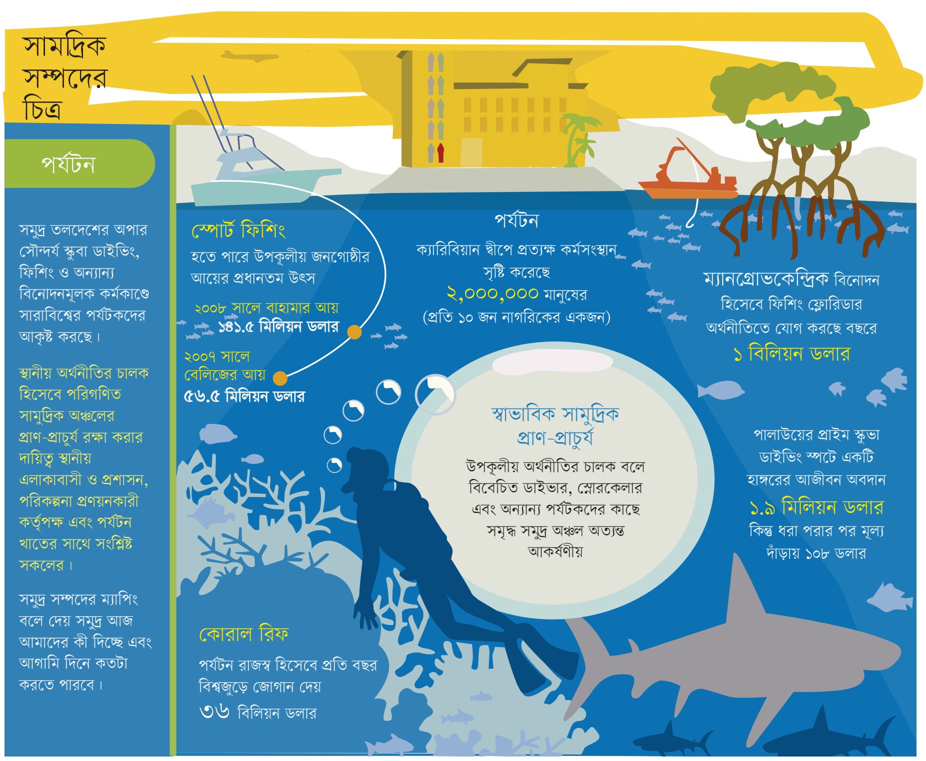
সত্তরের দশক পর্যন্তও পর্যটন ছিল মালদ্বীপের কাছে প্রায় অচেনা। কিন্তু এখনকার গল্পটা একেবারে আলাদা। ২০০৭ সাল থেকে ৮০ লাখ আন্তর্জাতিক পর্যটক পা রেখেছেন দেশটিতে। দেশটির অর্থনীতির ২৮ শতাংশের জোগানও আসছে এই পর্যটন থেকেই।

১ হাজার ২০০ প্রবাল দ্বীপ ও সৈকত নিয়ে মালদ্বীপের গঠন, যা উত্তর-দক্ষিণে ৮২০ এবং পূর্ব-পশ্চিমে ১৩০ কিলোমিটার বিস্তৃত। দ্বীপগুলোর মধ্যে বসতি আছে ২০০টিতে। এসব প্রবাল দ্বীপ ও সৈকত সুনীল পর্যটনের গন্তব্য হিসেবে আন্তর্জাতিক পর্যটকদের কাছে আকর্ষণীয় হয়ে উঠেছে। গত বছরও দেশটি ভ্রমণ করেছেন ১৫ লাখের বেশি বিদেশি পর্যটক।

তবে দ্বীপ রাষ্ট্রটির পর্যটন সম্ভাবনাকে কাজে লাগাতে যেসব রিসোর্ট গড়ে উঠেছে তার বেশির ভাগেরই মালিকানা বিদেশি কোম্পানির হাতে। ফলে পর্যটন থেকে আয়ের একটা বড় অংশ মালদ্বীপের অর্থনীতিতে আসছে না।

কোথায় দাঁড়িয়ে বাংলাদেশ?

সোনালি বালির ১২০ কিলোমিটার দীর্ঘ সৈকত, নীল জলের অপূর্ব ঢেউরাশি ও বিরল প্রজাতির শামুক কক্সবাজার সমুদ্র সৈকতের অনন্য বৈশিষ্ট্য। কক্সবাজার শহরের উত্তর-পশ্চিমে অবস্থিত সোনাদিয়া দ্বীপ শহরটিকে ভাঙনের হাত থেকে নিরন্তর রক্ষা করে চলেছে। বিস্তৃত বালিয়াড়ি ও নোনা পানির বিচিত্র সব গুল্মের পাশাপাশি সোনাদিয়ার মেরিন অঞ্চলকে আশ্রয় করে নিজেদের অবস্থান জানান দিচ্ছে মেরিন কচ্ছপ, বিভিন্ন প্রজাতির পাখি ও স্তন্যপায়ী তিমি। সর্বশেষ টিকে থাকা চঞ্চুমুখ গাঙশালিকেরও আবাস এই দ্বীপ।



কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের প্রসারের সাথে সাথে বেড়ে চলেছে মেরিন বর্জ্যের পরিমাণ, কার্যকর পদক্ষেপ না নিলে আগামীতে এটি নিয়ন্ত্রণহীন হয়ে পড়বে

দেশে বন্যপ্রাণীর তৃতীয় প্রাচীনতম অভয়রাণ্য চুনতির অবস্থানও এই অঞ্চলেই। এখানেই দেখা দেয় রাজকীয় এশিয়ান হাতি, লাল পিঠের বিরল প্রজাতির ফ্লাওয়ারপেকার, খালিজ কবুতর ও কাঁকড়াখেকো বেজি। বিস্তীর্ণ সৈকতের পাশাপাশি বিচিত্র ও বিরল এসব উদ্ভিদ ও প্রাণীই কক্সবাজারের আকর্ষণীয় মেরিন ট্যুরিজম স্পট হয়ে ওঠার জন্য যথেষ্ট।

ভারত ও মিয়ানমারের সঙ্গে বিরোধ নিষ্পত্তির পর বঙ্গোপসাগরের ১,১৮,৮১৩ বর্গকিলোমিটার এলাকায় বাংলাদেশের সার্বভৌম অধিকার প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। চট্টগ্রাম উপকূল থেকে ৩৫৪ নটিক্যাল মাইল মহিসোপান পর্যন্ত সব ধরনের প্রাণিজ ও অপ্রাণিজ সম্পদও বাংলাদেশের অধিকারে এসেছে। বিশ্বের দীর্ঘতম সমুদ্র সৈকতের পাশাপাশি বঙ্গোপসাগরের উপকূলেই দাঁড়িয়ে আছে ম্যানগ্রোভ বন ও কোরাল দ্বীপ। কুয়াকাটা সমুদ্র সৈকতের একই স্থান থেকে সূর্যোদয় ও সূর্যাস্ত দেখার বিরল সুযোগ রয়েছে। এসবকে কেন্দ্র করে মেরিটাইম ট্যুরিজমের অবারিত সুযোগ রয়েছে বাংলাদেশের পর্যটন শিল্পের সম্ভাবনাময় খাত হয়ে ওঠার।

তবে কোস্টাল অ্যান্ড মেরিটাইম ট্যুরিজমে আগ্রহী আন্তর্জাতিক পর্যটকদের কাছে নিজেদের সম্ভাবনা এখনও কাঙ্ক্ষিত মাত্রায় মেলে ধরতে পারেনি বাংলাদেশের মেরিন ট্যুরিজম স্পটগুলো। ফলে এসব স্পটে পর্যটনের উদ্দেশ্যে যারা যাচ্ছেন তাদের ৯০ শতাংশের বেশি দেশীয় পর্যটক।

মেরিন ট্যুরিজম যে স্থানীয়দের জীবনমান বদলে দিতে ভূমিকা রাখছে সে বিষয়টি সামনে এনেছে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের (এডিবি) এক জরিপ। ৩০০ অংশীজনের ওপর জরিপ চালিয়ে তার ফলাফলের ভিত্তিতে 'মেরিন ট্যুরিজম ফর সাসটেইনেবল ডেভেলপমেন্ট ইন কক্সবাজার, বাংলাদেশ' শীর্ষক একটি প্রতিবেদন তৈরি করেছে সংস্থাটি। জরিপে অংশগ্রহণকারী সিংহভাগ বলেছেন, পর্যটন এ এলাকার স্থানীয়দের জীবনমান উন্নত করেছে। অবকাঠামোর পাশাপাশি সরকারি সুযোগ-সুবিধারও উন্নত হয়েছে। কর্মসংস্থানের সুযোগ সম্প্রসারণের পাশাপাশি পরিবর্তন এসেছে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর জীবন-জীবিকায়।

পরিবেশগত প্রভাব

কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটন বৈশ্বিক অর্থনীতি ও কর্মসংস্থানে বিপুল অবদান রাখলেও পরিবেশের ক্ষতিও কম করছে না। বড় ক্ষতিটা করছে কার্যত পর্যটকদের জন্য গড়ে তোলা বিভিন্ন অবকাঠামো যেমন হোটেল, সেকেন্ড হোম আবাসস্থল, বন্দর ও বর্জ্য পরিশোধন প্ল্যান্টগুলো। এ ছাড়া নটিক্যাল ট্যুরিজম, গল্ফ কোর্স, ওয়াটার স্পোর্টসও পরিবেশের ক্ষতির কারণ। পর্যটকদের বাড়তি স্বাচ্ছন্দ্য দিতে গিয়ে সুইমিং পুল, গল্ফ কোর্স, আবাসন ও শীতাতপের জন্য যে পরিমাণ বাড়তি পানি ও বিদ্যুৎ খরচ হয় তার প্রভাবটা এখানকার পরিবেশের ওপর ব্যাপক। ভূমিরূপ বদলে ফেলার পাশাপাশি উপকূলকে অনেক সময় কৃত্রিম রূপও দেওয়া হচ্ছে। এতেও ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে উপকূলীয় ও মেরিন পরিবেশ।

মেরিন বর্জ্যও গুরুত্বপূর্ণ একটি বিষয়। কোনো কোনো পর্যটন এলাকায় মোট বর্জ্যের ৭৫ শতাংশের বেশি উৎপাদিত হয় গ্রীষ্মে। কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের প্রসার যে হারে ঘটছে তাতে অনুমান করতে অসুবিধা হয় না যে, পর্যটক প্রবাহে কার্যকর নিয়ন্ত্রণ আরোপ না করলে আগামীতে বর্জ্যের এ পরিমাণ নিয়ন্ত্রণহীন হয়ে পড়বে। এ ছাড়া বিকল্প মেরিটাইম পর্যটন যেমন–জেট স্কিস, পাওয়ার বোট, তিমি দর্শন, মাছ ধরা ও নৌবিহার সমুদ্রে শব্দ দূষণ ঘটাচ্ছে, যা জলজ প্রাণীর ওপর চাপ তৈরি করছে।

তবে কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের জন্য খ্যাত একেক অঞ্চলের জন্য পরিবেশগত প্রভাব একেক রকম। যেমন, ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের পরিবেশের বেশি ক্ষতি করছে পর্যটকদের জন্য গড়ে তোলা বিভিন্ন অবকাঠামো। পানি-বিদ্যুতের নিয়ন্ত্রণহীন ব্যবহার এই ক্ষতি আরও বাড়িয়ে দিচ্ছে। এই অঞ্চলের পরিবেশের আরেকটি বিষয়ও দুশ্চিন্তার কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে এবং তা হচ্ছে বর্জ্য। সক্ষমতার কারণে উত্তর ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের দেশগুলো হয়তো এ ক্ষতি কাটিয়ে উঠতে পারবে। তবে বাড়তি বর্জ্য নিয়ে ভুগতে হতে পারে দক্ষিণ ভূমধ্যসাগরীয় দেশগুলোকে।

ক্যারিবিয়ান সাগরের পরিবেশের ওপর বিরূপ প্রভাব ফেলছে অস্বাভাবিক মাত্রায় মৎস্য আহরণ। উপকূলকেন্দ্রিক উন্নয়ন কর্মকাণ্ড ও দূষণও অমোচনীয় ক্ষত চিহ্ন রেখে যাচ্ছে। এ ছাড়া পর্যটন অবকাঠামো বিশেষ করে গল্ফ কোর্স, বাগান থেকে উৎপাদিত তরল বর্জ্যের ৮৫ শতাংশ অপরিশোধিত অবস্থায় সাগরে ফেলা হচ্ছে। বিপুল পরিমাণ মেরিন ও প্লাস্টিক বর্জ্যও উৎপন্ন হচ্ছে। উপকূলে অবকাঠামো নির্মাণ ও সমুদ্রে যান চলাচলের স্বার্থে ড্রেজিংয়ের ফলে ধ্বংস করা হচ্ছে বন্য ও জলজ প্রাণীর আবাস। অতিমাত্রায় পানির ব্যবহার দুষ্প্রাপ্য করে তুলছে প্রাকৃতিক সম্পদটি। সেই সঙ্গে স্বাদু পানির আধারগুলোয় সাগরের নোনা পানির আগ্রাসন তো আছেই।

অত্যধিক জনবসতির কারণে এমনিতেই চাপে রয়েছে পশ্চিম ভারত মহাসাগরের উপকূলীয় অঞ্চল। পর্যটনের দ্রুত সম্প্রসারণ অবকাঠামোর ওপর চাপ আরও বাড়িয়ে দিচ্ছে। তবে সেইশলসের মতো কিছু দেশ পরিবেশের ওপর পর্যটনের প্রভাব কমাতে সুনির্দিষ্ট জাতীয় নীতি গ্রহণ করেছে। সেক্ষেত্রে এ অঞ্চলের বাকি দেশগুলো কীভাবে এ চাপ সামলে উঠবে সেই প্রশ্ন থাকছেই।

উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগরীয় কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের মডেল হলো উচ্চ মাত্রায় ভূমি পরিবর্তন করে তাকে কৃত্রিম রূপ দেওয়া। উপকূলীয় অবকাঠামো যেমন পোতাশ্রয়, মেরিনা ও হোটেল নির্মাণ সামুদ্রিক জীববৈচিত্র্যের ওপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। কারণ এটা করতে গিয়ে ব্যাপক মাত্রায় খননকাজ চালাতে হচ্ছে, যা মেরিন সেডিমেন্টকে পরিবর্তিত করে ফেলছে। এ ছাড়া গল্ফ কোর্স, সুইমিং পুল ও ব্যক্তিগত প্রয়োজনে এই অঞ্চলে পানির ব্যবহারও অস্বাভাবিক মাত্রায় বেড়ে যাচ্ছে। পানির ওপর অত্যধিক এই চাপ পর্তুগাল ও স্পেনের মতো দেশের জন্য সমস্যা ডেকে আনছে। নোনা পানির প্রবেশ, তরল বর্জ্য নির্গমন ও ভূমির উপরিস্থ পানির মান পড়ে যাওয়ার দরুন এই অঞ্চলে ভূগর্ভস্থ পানির মানও খারাপ হচ্ছে।

আর্কটিক অঞ্চলের মেরিটাইম ও উপকূলীয় পরিবেশ অতিমাত্রায় সংবেদনশীল হওয়ায় পরিবেশগত সামান্য পরিবর্তনে এটি ব্যাপকভাবে প্রভাবিত হয়। পর্যটনকেন্দ্রিক কর্মকাণ্ড এই অঞ্চলের পরিবেশ ও জীববৈচিত্র্যের ওপর প্রত্যক্ষ চাপ সৃষ্টি করছে। পর্যটনের পাশাপাশি উচ্চমাত্রায় মেরিটাইম ট্রাফিকও এই অঞ্চলের পরিবেশের ক্ষতি ডেকে আনছে।

বিপদ বাড়াচ্ছে জলবায়ু পরিবর্তন

মনুষ্য কর্মকাণ্ডের পাশাপাশি কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটন অঞ্চলগুলোর বিপদ বাড়িয়ে দিচ্ছে জলবায়ু পরিবর্তন। ভূমধ্যসাগরের উপকূলীয় অঞ্চল, বিশেষ করে দক্ষিণাংশে ভাঙনের ছাপ এখন স্পষ্ট। ভাঙনের পাশাপাশি পানির অপ্রাপ্যতা ও সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধি পর্যটন অপারেটর ও ভূমধ্যসাগর তীরবর্তী অন্য অংশীদারদের জন্য হুমকি তৈরি করছে। জলবায়ু পরিবর্তন সংক্রান্ত এসব প্রভাবের অনেকগুলো এখনও মোটামুটি নিয়ন্ত্রণে থাকলেও ভবিষ্যতের যে পূর্বাভাস তাতে করে এসব প্রভাব নিয়ন্ত্রণে নাও থাকতে পারে। আন্তঃসরকার প্রতিষ্ঠান ইউনিয়ন ফর মেডিটেরিনিয়ানের (ইউএফএম) পর্যবেক্ষণ হলো–জলবায়ু পরিবর্তন মধ্য (২০৩০) ও দীর্ঘমেয়াদে (২০৫০) পূর্ব ভূমধ্যসাগরীয় দেশ (মিসর, ইসরায়েল, জর্ডান, লেবানন ও ফিলিস্তিন) ও পশ্চিম ভূমধ্যসাগরীয় দেশগুলোর (আলজেরিয়া, মরক্কো ও তিউনিসিয়া)

পর্যটনের ওপর যে প্রভাব ফেলবে তা উদ্বেগজনক হয়ে উঠতে পারে। প্রত্যক্ষ যে প্রভাব তার মধ্যে আছে জলবায়ুগত অনিশ্চয়তার কারণে পর্যটকদের খরচ বেড়ে যাওয়া, শেষ পর্যন্ত যা স্থানীয় ও আন্তর্জাতিক উভয় শ্রেণির পর্যটককেই ভ্রমণবিমুখ করে তুলতে পারে। পরোক্ষ প্রভাবের মধ্যে আছে জীববৈচিত্র্য হ্রাসের কারণে পর্যটন স্পটগুলোর শ্রী হারানো।

তবে জলবায়ু পরিবর্তনজনিত কারণে সবচেয়ে ঝুঁকিপূর্ণ ধরা হয় ক্যারিবিয়ান অঞ্চলকে। এ অঞ্চলের উন্নত রিসোর্টগুলো এমনভাবে গড়ে তোলা হয়েছে যে, সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা যদি দশমিক ৫ মিটারও বৃদ্ধি পায় তাহলেও পর্যটন থেকে বারবাডোজের আয় ৬২ শতাংশ কমে যেতে পারে। একই অভিঘাতে বোনিয়েরের পর্যটন আয় হ্রাস পেতে পারে ৩৪ শতাংশ। কৃষি, জনস্বাস্থ্য ও বন্যপ্রাণীর ওপর জলবায়ু পরিবর্তনজনিত যে প্রভাব সেটাও অপরিমেয়। এর ফলে ক্যারিবিয়ান অঞ্চলের কিছু এলাকায় দীর্ঘ সময়ের জন্য শুষ্ক আবহাওয়া বিরাজ করতে পারে। কিছু এলাকাকে আবার পড়তে হতে পারে অতিরিক্ত বর্ষণের খাড়ায়।

জলবায়ু পরিবর্তনের আর্থিক ক্ষত ক্যারিকম (ক্যারিবিয়ান কমিউনিটি) দেশগুলোর জন্য কতটা গভীর হতে পারে তার একটা সম্ভাব্য হিসাব কষেছে বিশ্বব্যাংক। সংস্থাটির প্রক্ষেপণ অনুযায়ী, জলবায়ু পরিবর্তন ক্যারিকম অঞ্চলের অর্থনীতি থেকে ৫ দশমিক ৬ থেকে ৩৪ শতাংশ পর্যন্ত ঝরিয়ে দিতে পারে। ২০৮০ সাল নাগাদ জলবায়ু পরিবর্তনের মারাত্মক শিকার হবে এ অঞ্চলের ৬৬ শতাংশ মানুষ। আর খাত হিসেবে সবচেয়ে ক্ষতির মুখে পড়বে পর্যটন, যা এই অঞ্চলের অর্থনীতির ৬০ শতাংশ জোগান দিয়ে থাকে।

পশ্চিম ভারত মহাসাগরীয় উপকূলে জলবায়ু পরিবর্তনের যে প্রভাব তা এরই মধ্যে দৃশ্যমান। এই অঞ্চলের দেশ তানজানিয়া, কেনিয়া ও কমোরোসের গড় তাপমাত্রা ১৯৬০ থেকে ২০০৩ সালের মধ্যে ১ ডিগ্রি সেন্টিগ্রেড বৃদ্ধি পেয়েছে। অন্যদিকে ১৯৫০ থেকে ২০১০ সাল পর্যন্ত মাদাগাস্কারের গড় তাপমাত্রা বেড়েছে ২ ডিগ্রি সেন্টিগ্রেড। ১৯৮০ থেকে ২০০১ সাল পর্যন্ত এই অঞ্চলে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধি পেয়েছে প্রতি বছর দশমিক ৪ থেকে ১ মিলিমিটার হারে।

উত্তরণের উপায়

পরিবেশ-প্রতিবেশকে ঠিক রেখে কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের সম্ভাবনার পুরোটা ঘরে তুলতে টেকসই পর্যটনের দিকে অভিগমনের বিকল্প নেই। এজন্য নীতি নির্ধারক, অংশীজন এবং সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠান ও নাগরিক সমাজের ভূমিকা কী হতে পারে তা নিয়ে বিস্তারিত গবেষণা করেছে ইকো ইউনিয়ন। গত বছরের জুন মাসে 'ব্লু ট্যুরিজম: দ্য ট্রানজিশন টুওয়ার্ডস সাসটেইনেবল কোস্টাল অ্যান্ড মেরিটাইম ট্যুরিজম ইন ওয়ার্ল্ড মেরিন রিজিয়ন' শীর্ষক গবেষণা প্রতিবেদনটি প্রকাশ করা হয়েছে। মেরিন অঞ্চলগুলোর বিদ্যমান রেওয়াজ ও প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো বিশ্লেষণের মাধ্যমে টেকসই উপকূলীয় ও মেরিটাইম পর্যটনের কৌশল নির্ধারণ করা হয়েছে গবেষণায়। সে অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট দেশগুলোর সরকার এবং সরকারি-বেসরকারি অংশীজনদের প্রতি সুনির্দিষ্ট সুপারিশ পেশ করা হয়েছে।

বৈশ্বিক উদ্যোগ

- রাজনৈতিক ও ভৌগলিক অবস্থা বিবেচনাসহ এই খাতের সব পর্যায়ে সমন্বিত ও সামঞ্জস্যপূর্ণ নীতি নিশ্চিত করতে অংশীজনদের মধ্যে সহযোগিতার পদ্ধতি উদ্ভাবন করে তা তুলে ধরতে হবে।

- একাধিক ক্ষেত্রের স্থানিক ও পরিবেশগত পরিকল্পনা কৌশল বাস্তবায়নের মাধ্যমে বাস্তুতন্ত্রভিত্তিক মনোভাবের মধ্য দিয়ে সমন্বিত মেরিটাইম ও কোস্টাল পরিকল্পনা হাজির করতে হবে।

- প্রতিবেশের ওপর কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটনের প্রভাব পর্যবেক্ষণ ও নিরূপণের মাধ্যমে একটি সমন্বিত, তদারকি, মূল্যায়ন ও পরিসংখ্যান স্কিম দাঁড় করাতে হবে। সেই সঙ্গে পর্যটন গন্তব্য বা এলাকার বিদ্যমান সক্ষমতা যাচাইয়ের জন্য মূল্যায়নের একটি পন্থাও খুঁজে বের করতে হবে।

- টেকসই ব্যবসায়িক চর্চাগুলো প্রচারের মাধ্যমে টেকসই রীতি, দায়িত্বশীল ব্যবসা ও পরিবেশবান্ধব দক্ষতা চিহ্নিত ও সমর্থনের মধ্য দিয়ে তা অংশীজনদের মধ্যে ছড়িয়ে দিতে হবে।

- গোটা পর্যটন শিল্প সবুজায়ন ও কার্বনমুক্ত করতে খাতভিত্তিক কৌশল ও কর্ম পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে হবে।

- উন্নয়ন সহায়তা ও সহযোগিতামূলক স্কিমের মধ্যে সমন্বয়ের লক্ষ্যে টেকসই ব্লু ট্যুরিজম কর্মকাণ্ড, কৌশল ও অংশীজনদের মধ্যে অর্থায়ন নিশ্চিত করতে হবে।

- ব্যক্তি খাতের সঙ্গে অংশীদারিত্বের ভিত্তিতে ভ্রমণকারী, শিল্প ও অংশীজনদের অংশগ্রহণ জোরদারের মাধ্যমে তাদের ক্ষমতায়ন করতে হবে। এ ছাড়া ভ্রমণকারী ও পর্যটকদের সচেতন করার পাশাপাশি বাড়াতে হবে নাগরিক সমাজের সম্পৃক্ততা।

হোটেল ও রিসোর্ট সংক্রান্ত সুনির্দিষ্ট পরামর্শ

- আঞ্চলিক ও জাতীয় পর্যায়ের হোটেল-রিসোর্টের জন্য মান সনদ প্রণয়নের মধ্য দিয়ে টেকসই সনদ ব্যবস্থা, ইকো-লেবেলিং ও পরিবেশগত উদ্যোগগুলোকে মূল ধারায় তুলে আনতে হবে।

- জীববৈচিত্র্যের অবস্থান ও জীবনকালের ভিত্তিতে পর্যটনকে পুনর্বণ্টনের লক্ষ্যে জাতীয় ও আঞ্চলিক নীতি প্রণয়ন করতে হবে, যাতে করে একটি টেকসই ও সমন্বিত পর্যটন পরিকল্পনা, তদারকি এবং ব্যবস্থাপনা কৌশল বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়।

- প্রাকৃতিক সম্পদগুলোর জন্য একটি শিল্প ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা প্রচারের মাধ্যমে জ্বালানি দক্ষতা, পানি পরিশোধন ও বর্জ্য প্রক্রিয়াকরণ স্কিমে বিনিয়োগ বাড়াতে হবে।

ক্রুজ ও পর্যটনের জন্য পরামর্শ

- বন্দর ও ক্রুজে গ্রিন ট্যাক্স স্কিম প্রবর্তনের মাধ্যমে গ্রিন বন্দর ও ক্রুজ কোম্পানিগুলোকে কারিগরি সহায়তা এবং আর্থিক প্রণোদনা প্রদান করা যেতে পারে। পাশাপাশি স্থলভাগের বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থায় বিনিয়োগের পাশাপাশি দূষণমুক্ত এলাকার দূষণ নিয়ন্ত্রণে কঠোর পরিবেশ আইন প্রয়োগ করতে হবে।

- সংরক্ষিত মেরিন এলাকায় বা এর আশপাশে ক্রুজ জাহাজের চলাচল কমিয়ে বা নজরদারি করার মধ্য দিয়ে সংবেদনশীল মেরিন অঞ্চলের জোনিং, সমন্বিত পরিকল্পনা ও ঝুঁকি হ্রাসের উদ্যোগ নিতে হবে।

- ক্রু জাহাজের যাত্রী অবতরণের স্থান শহরের কেন্দ্র ও জনবসতিপূর্ণ এলাকা থেকে সরিয়ে নেওয়ার পাশাপাশি যাত্রী ও ক্রুজ জাহাজের ওপর নজরদারি, ব্যবস্থাপনা ও নিয়ন্ত্রণ আরোপ করতে হবে। একই সঙ্গে যাত্রী ও ক্রুজ জাহাজের চলাচল সম্পর্কিত সুনির্দিষ্ট তথ্যভাণ্ডার ও পরিকল্পনা থাকতে হবে।

ইকোট্যুরিজমের জন্য করণীয়

- সমন্বিত তদারকি ও পরিকল্পনা পদ্ধতির মাধ্যমে এবং মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদি ইকোট্যুরিজম উন্নয়ন কৌশল প্রণয়ন করা যেতে পারে। পাশাপাশি ইকোট্যুরিজম গন্তব্যের জাতীয় ও আঞ্চলিক নেটওয়ার্ক তৈরির কথাও ভাবতে হবে।

- স্থানীয় জনগোষ্ঠীভিত্তিক ব্যবসা, তাদের উপযোগী করে কৌশলগত অর্থনৈতিক খাত উন্নয়ন এবং এ থেকে আসা রাজস্ব ইকোট্যুরিজম কর্মকাণ্ডে পুনর্বিনিয়োগের

মেরিটাইম পর্যটন সম্ভাবনার পুরোটা কাজে লাগাতে হলে টেকসই পর্যটনের বিকল্প নেই, পাশাপাশি জলবায়ু পরিবর্তন রোধে নিতে হবে সমন্বিত উদ্যোগ

মাধ্যমে স্থানীয়দের জন্য সর্বোচ্চ অর্থনৈতিক এবং সামাজিক সুবিধা নিশ্চিত করতে হবে।

- টেকসই সনদ ও ইকো-লেবেল ব্যবস্থা শক্তিশালীকরণের পাশাপাশি ইকোট্যুরিজমের সঙ্গে সম্পৃক্ত কর্মী, পর্যটক ও স্থানীয় জনগণকে সচেতন করার মধ্য দিয়ে টেকসই চর্চা ও উদ্যোগগুলোকে ছড়িয়ে দেওয়ার বন্দোবস্ত করতে হবে।

- সমন্বিত নির্দেশকের প্রয়োগ ও স্থানীয় বাস্তুতন্ত্রের বিজ্ঞানভিত্তিক গবেষণার প্রচারের উদ্যোগ নিতে হবে।

বাংলাদেশ যা করতে পারে

সমন্বিত কিছু উদ্যোগ নিলেই কক্সবাজারের সম্ভাবনাময় মেরিন ট্যুরিজমকে টেকসইভাবে এগিয়ে নেওয়া সম্ভব। এজন্য বেশ কিছু সুপারিশ করেছে এডিবি। সুপারিশ অনুযায়ী, স্থানীয় মেরিন পরিবেশ ভালো রাখতে একটি ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা থাকতে হবে। মেরিন পরিবেশ ও বাস্তুতন্ত্রের ক্ষেত্রে অংশীজনদের মতামতকে সর্বাগ্রে গুরুত্ব দিতে হবে এই পরিকল্পনায়। রাজস্ব সংগ্রহের ক্ষেত্রে পর্যটকদের জন্য উইলিংনেস-টু-পে মেকানিজম থাকতে হবে এবং সংগৃহীত রাজস্ব মেরিন ট্যুরিজমের সম্পদ রক্ষায় ব্যয় করতে হবে, যেমনটা করে থাকে মালয়েশিয়া। সমন্বিত ব্যবস্থা সিদ্ধান্ত গ্রহণের ক্ষেত্রে স্থানীয় অংশীজনদের মতামতকে গুরুত্ব দিতে হবে। পর্যটন অবকাঠামো উন্নয়ন যাতে বাড়ানো যায় সেজন্য বিদেশি বিনিয়োগ আকৃষ্ট করতে হবে। স্থানীয় পণ্য ও হস্তশিল্প তুলে ধরতে হবে, যাতে পর্যটকদের কাছে এসব পণ্যের চাহিদা বাড়ে। অবকাঠামো উন্নয়নের পাশাপাশি স্থানীয় পণ্যের চাহিদা বাড়লে স্থানীয় সম্প্রদায় অর্থনৈতিকাবে লাভবান হওয়ার সুযোগ পাবে।

প্রধান প্রধান অঞ্চল

কোস্টাল অ্যান্ড মেরিটাইম ট্যুরিজমের প্রধান অঞ্চল মূলত ছয়টি। ভূমধ্যসাগরীয়, ক্যারিবীয়, উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক, দক্ষিণ প্রশান্ত মহাসাগর এবং পশ্চিম ভারত মহাসাগর অঞ্চলকে কেন্দ্র করেই মূলত কোস্টাল এবং মেরিটাইম ট্যুরিজমের কার্যক্রম বিস্তৃত।

ভূমধ্যসাগর

ভূমধ্যসাগীয় অববাহিকা কমবেশি ২৬ লাখ বর্গকিলোমিটার জুড়ে বিস্তৃত, যা বৈশ্বিক মোট সমুদ্রপৃষ্ঠের দশমিক ৮২ শতাংশ। বিশাল এ সমুদ্র অববাহিকা ভাগ করে নিয়েছে ২২টি দেশ—আলবেনিয়া, আজেরিয়া, বসনিয়া অ্যান্ড হার্জেগোভিনা, ক্রোয়েশিয়া, সাইপ্রাস, ফ্রান্স, গ্রিস, ইসরায়েল, ইতালি, মিসর, লেবানন, লিবিয়া, মাল্টা, মোনাকো, মন্টেনিগ্রো, মরক্কো, স্লোভেনিয়া, স্পেন, সিরিয়া, তিউনিসিয়া, তুরস্ক ও ফিলিস্তিন। ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চল প্রায় ৫০ কোটি ৫০ লাখ মানুষের আবাস। এর ৪০ শতাংশ অর্থাৎ ১৭ থেকে ২০ কোটিই উপকূলীয় মানুষ। ৪৬ হাজার কিলোমিটার উপকূলের ভূমধ্যসাগরের বৈচিত্র্য বাড়িয়েছে ৯০০ প্রজাতির সামুদ্রিক মাছ ও জলজ প্রাণী। এই তথ্য ইন্টারন্যাশনাল ইউনিয়ন অব কনজারভেশন ফর নেচারের (আইইউসিএন)। এর মধ্যে বিপন্নের হুমকিতে রয়েছে সামুদ্রিক মাছের ৫১ শতাংশ প্রজাতি ও উপপ্রজাতি। ২২টি প্রজাতি রয়েছে বিপন্নের একেবারে কাছে।

বিরল জীববৈচিত্র্য ও বিস্তৃত উপকূল ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলকে পরিণত করেছে প্রায় ৩৫ কোটি দেশীয় ও আন্তর্জাতিক পর্যটকের কাছে অন্যতম আকর্ষণীয় পর্যটন গন্তব্যে। এই অঞ্চলের জিডিপির ১১ দশমিক ৩ শতাংশের জোগান দেয় সি (সমুদ্র) এবং সান (সূর্য) পর্যটন। মোট কর্মসংস্থানেও ১১ দশমিক ৫ শতাংশ অবদান এই পর্যটনের। ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের পর্যটনের সম্প্রসারণ পূর্ণ গতিতে এগিয়ে চলেছে এবং ১৯৯৫ সাল থেকে পর্যটক বেড়েছে ৭৫ শতাংশ। ২০২৬ সাল নাগাদ এই অঞ্চলে পর্যটকের আগমন ৬২ কোটি ৬০ লাখে পৌঁছে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

পর্যটকের হাত ধরে বাড়ছে ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের দেশগুলোর অর্থনীতিতে সমুদ্রকেন্দ্রীক পর্যটনের অবদানও। বেসরকারি আন্তর্জাতিক সংস্থা ওয়ার্ল্ড ওয়াইড ফান্ড ফর নেচারের (ডব্লিউডব্লিউএফ) হিসাব অনুযায়ী, ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলে সমুদ্রকেন্দ্রীক যে কর্মকাণ্ড তার অর্থনৈতিক মূল্য কম করে হলেও বার্ষিক ৪৫ হাজার কোটি ডলার। এর ৯২ শতাংশই আসছে কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটন থেকে। তবে পর্যটনের মাধ্যমে বিপুল অর্থ ঘরে তোলার যে মূল্য সেটাও কম নয়। ভূমধ্যসাগরীয় অঞ্চলের পরিবেশের ওপর প্রতিনিয়ত ক্ষত তৈরি করছে পর্যটকের অতিরিক্ত চাপ।

ক্যারিবিয়ান সাগর

ক্যারিবিয়ান সাগরের বিস্তৃতি অতটা ব্যাপক নয়, বৈশ্বিক সমুদ্রের মাত্র ১ শতাংশ। তবে এর যে বাস্তুতন্ত্র তার তাৎপর্য এই অঞ্চলের দেশগুলোর জন্য

অন্যরকম। কারণ এই অঞ্চলের ৩৭টি টেরিটোরির অর্থনীতিকে বহমান রাখছে মূলত এই ক্যারিবিয়ান সাগর। এই অঞ্চলের ৪ কোটি ৪০ লাখ মানুষের মধ্যে ৪ কোটি ১০ লাখেরই বসবাস উপকূলের ১০ কিলোমিটারের মধ্যে।

ক্যারিবিয়ানকে বলা হয় বিশ্বের সবচেয়ে বেশি পর্যটননির্ভর অঞ্চল। এ অঞ্চলের অর্থনীতি টিকে আছে মূলত পর্যটনের ওপর। ২০১৭ সালেও এই অঞ্চলের অর্থনীতিতে পর্যটনের অবদান ছিল ২০ শতাংশ। মোট কর্মসংস্থানেরও ১৭ শতাংশ এসেছিল পর্যটনের হাত ধরেই। ক্যারিবিয়ান অঞ্চলের প্রধান পর্যটন পণ্য 'সি অ্যান্ড সান', অবকাশ ও নৌবিহার। ২০১৭ সালেও ২ কোটি ৭০ লাখ নৌবিহারী তাদের চিহ্ন রেখে গেছেন ক্যারিবিয়ান সাগরে। বলা যায়, ক্যারিবিয়ান অঞ্চলের উন্নয়নশীল ক্ষুদ্র দ্বীপ রাষ্ট্রগুলোর অর্থনীতির ভিত্তিই হল ক্রুজ ট্যুরিজম। এই অঞ্চলে প্রতি বছর যত সংখ্যক বিদেশির পা পড়ে তার অর্ধেকের বেশিই ক্রুজ পর্যটক। ডোমিনিকা, সেইন্ট কিটস ও নেভিসের মতো দ্বীপ রাষ্ট্রগুলো তো আরও বেশি ক্রুজ পর্যটনের ওপর নির্ভরশীল। এই দেশগুলোয় বিদেশি আগমনের যথাক্রমে ৮৮, ৭৯ ও ৭৫ শতাংশই ক্রুজ পর্যটক। পর্যটন ক্যারিবিয়ান অর্থনীতির ভিত্তি হলেও পর্যটন সম্পদের বড় অংশের মালিকানা কিন্তু বিদেশিদের হাতে। ফলে পর্যটন থেকে আয়ের উল্লেখযোগ্য একটি অংশ ক্যারিবিয়ান অর্থনীতির বাইরেই থেকে যাচ্ছে।

পশ্চিম ভারত মহাসাগর

বিশ্বের মোট সমুদ্রপৃষ্টের ৮ দশমিক ১ শতাংশ বা ৩ কোটি বর্গকিলোমিটার জুড়ে বিস্তৃত পশ্চিম ভারত মহাসাগর। এই সমুদ্র অঞ্চলভুক্ত ১০টি দেশের মোট জনসংখ্যা ২২ কোটি, যার মধ্যে ৬ কোটির বাস উপকূলের ১০০ কিলোমিটারের ভিতরে। তবে অঞ্চলটির উপকূলীয় জনসংখ্যা অস্বাভাবিক বাড়বে বলে ধারণা করা হচ্ছে। কারণ ২০৫০ সালেই এই অঞ্চলের মোট জনসংখ্যা দ্বিগুণে পৌঁছে যাবে।

সমুদ্রপৃষ্ঠ ও উপকূলের বিস্তৃতি ব্যাপক হলেও পর্যটকদের আগমন সেভাবে নেই অঞ্চলটিতে। ২০১২ সালে মোটে ৩৯ লাখ আন্তর্জাতিক পর্যটককে টানতে পেরেছিল অঞ্চলটি, যা ওই বছর বিশ্বব্যাপী ভ্রমণকারী মোট আন্তর্জাতিক পর্যটকের মাত্র দশমিক ৪ শতাংশ। তবে আগামীতে এই অঞ্চলেও আন্তর্জাতিক পর্যটকদের আনাগোনা বাড়বে বলে মনে করা হচ্ছে এবং ২০৩০ সাল নাগাদ সংখ্যাটি ১৮০ কোটিতে পৌঁছে যাবে।

তুলনামূলক স্বল্প পরিসরের এ পর্যটন কার্যক্রমও অঞ্চলটির অর্থনীতিতে যে অবদান রাখছে তা খাটো করে দেখার সুযোগ নেই। তবে দেশভেদে এই অঞ্চলে পর্যটন শিল্পের অবদানে বিস্তর ফারাক রয়েছে। যেমন দক্ষিণ আফ্রিকার অর্থনীতিতে পর্যটনের অবদান ৩ শতাংশের নিচে। তবে পশ্চিম ভারত মহাসাগরের দ্বীপরাষ্ট্র সেইশলসের অর্থনীতিতে এ শিল্পের অবদান ২৬ দশমিক ৪ শতাংশ।

উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগর

২০ হাজার ৫৮৫ কিলোমিটার উপকূলের উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগর ১৪টি দেশ দিয়ে আবৃত। এসব দেশের মোট জনসংখ্যা ৩৪ কোটি ২০ লাখ, যার মধ্যে ১৪ কোটি ৮০ লাখই উপকূলের বাসিন্দা। উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগরীয় অঞ্চলকে খুবই সম্পদসমৃদ্ধ হিসেবে বিবেচনা করা হয়। ইউরোপের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ফিশিং অঞ্চলের পাশাপাশি অনন্য সব প্রাণীর বাস এই অঞ্চলেই। ইউরোপের সর্ববৃহৎ তেল ও গ্যাসের মজুদও এখানেই।

ক্যারিবিয়ান অঞ্চলের উন্নয়নশীল ক্ষুদ্র দ্বীপ রাষ্ট্রগুলোর অর্থনীতির মূল ভিত্তি ক্রুজ ট্যুরিজম। তবে পর্যটন সম্পদের বড় অংশের মালিকানা বিদেশিদের হাতে থাকায় তার পুরো সুফল থেকে অঞ্চলটি বঞ্চিত

বিশ্বব্যাংক জানাচ্ছে, ২০১৬ সালে অঞ্চলটিতে ৩০ কোটি ৩০ লাখ ৪৪ হাজার আন্তর্জাতিক পর্যটকের আগমন ঘটেছিল। ২০১৭ সালে উত্তর-পূর্ব আটলান্টিক মহাসাগরীয় অঞ্চলে বেড়িয়ে যাওয়া পর্যটকরা এই অঞ্চলের অর্থনীতিতে প্রত্যক্ষ অবদান রেখেছিলেন ৩ দশমিক ৫ শতাংশ। এই অঞ্চলের কোস্টাল ও মেরিটাইম পর্যটন ২০১৭ সালে মোট কর্মসংস্থানে প্রত্যক্ষ অবদান রেখেছিল ৪ দশমিক ৫ শতাংশ। পরোক্ষ কর্মসংস্থান হিসাবে নিলে হিস্যাটি দাঁড়ায় ১২ দশমিক ৫ শতাংশ।

দক্ষিণ প্রশান্ত মহাসাগর

জীববৈচিত্র্য, জনসংখ্যা ও মাথাপিছু জিডিপি দক্ষিণ প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলকে আলাদা বৈশিষ্ট্যমণ্ডিত করেছে। দেশভেদে এই অঞ্চলের মাথাপিছু জিডিপি বিস্তর তফাৎ রয়েছে। যেমন অস্ট্রেলিয়ার মাথাপিছু জিডিপি ৫৩ হাজার ৮০০ ডলার হলেও সলোমোন আইল্যান্ডের মাত্র ২ হাজার ১৩২ ডলার। এই অঞ্চলের ছোট দেশগুলোর অর্থনীতি অনেকটাই পর্যটনের ওপর নির্ভরশীল। ফিজি বা ফ্রেঞ্চ পলিনেশিয়ার কথাই যদি ধরা হয় তাতে দেখা যাবে, দেশগুলোর জিডিপির ৪০ শতাংশই আসছে পর্যটন থেকে। আর সামগ্রিকভাবে অঞ্চলটির অর্থনীতিতে পর্যটন শিল্পের গড় প্রত্যক্ষ অবদান ৭ দশমিক ৮ ও মোট অবদান ২০ দশমিক ৮ শতাংশ। এ ছাড়া মোট কর্মসংস্থানে পর্যটনের প্রত্যক্ষ অবদান ৭ দশমিক ৩ ও মোট অবদান ১৯ দশমিক ৭ শতাংশ।

আর্কটিক সাগর

আর্কটিক সাগর বা দক্ষিণ সাগরের অবস্থান দক্ষিণ গোলার্ধের একেবারে শেষ প্রান্তে। প্রায় ২ কোটি ২০ লাখ বর্গকিলোমিটার অঞ্চলব্যাপী আর্কটিক সাগরের উপকূলের দৈর্ঘ্য ১৭ হাজার ৯৬৮ কিলোমিটার। মৃদু জলবায়ু আর্কটিক উপকূলকে বিপুল বিচিত্র প্রাণী ও উদ্ভিদকুলের আবাসে পরিণত করেছে। আর্কটিকে বরফের যে চাঁই তা বিশ্বের মোট স্বাদু পানির ৬৮ শতাংশ ধারণ করে আছে। আর্কটিক অঞ্চলের সামুদ্রিক প্রাণীর ওপর পরিচালিত সর্বসাম্প্রতিক শুমারির তথ্য বলছে, এখানে সামুদ্রিক প্রাণী রয়েছে প্রায় ৭৫ হাজার প্রজাতির। এসব প্রাণীর ৭০ শতাংশই এই অঞ্চলের স্থানীয়। অঞ্চলটিতে স্থায়ী কোনো জনবসতি নেই।

আর্কটিকে পর্যটন মৌসুম শুরু হয় নভেম্বরে এবং চলে মার্চ পর্যন্ত। ২০১৭-১৮ মৌসুমে অঞ্চলটিতে পর্যটক এসেছিলেন ৫১ হাজার ৭০৭ জন। এই অঞ্চলে পর্যটন কার্যক্রমের ৮৮ শতাংশই মেরিটাইম পর্যটন। পর্যটন সেবার মধ্যে আছে বোট ল্যান্ডিংস (৪৫%), বোট ক্রুজিং (২২%), ক্রুজিং (১৮%) এবং কায়াকিং, সুইমিং ও স্কুবা ডাইভিং (৩%)।

মন্তব্য

পর্যটন, সমুদ্র পর্যটন অথবা পর্যটক সংক্রান্ত মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদি যেসব প্রক্ষেপণ বা প্রাক্কলন করা হয়েছে তার সবই করোনা পূর্ববর্তী সময়ে। এই অস্বাভাবিক সময় যখন লকডাউনের কারণে পর্যটন স্পটগুলো ফাঁকা পড়ে আছে, হোটেল-রিসোর্টের দরজা বন্ধ হয়ে গেছে, ক্রুজ জাহাজগুলো মাসের পর মাস নোঙর করে আছে, তারও আগে। জাতিসংঘ বাণিজ্য ও উন্নয়ন সংস্থা (আঙ্কটাড) বলছে, ২০২০ সালে ১ লাখ ২০ হাজার কোটি ডলার হারাতে পারে বৈশ্বিক পর্যটন শিল্প। তবে ভবিষ্যতের পরিস্থিতি কোন দিকে যাবে, তার সবটাই নির্ভর করছে বিশ্ব কত দ্রুত মহামারি থেকে বেরিয়ে আসে, কত দ্রুত অর্থনীতি গতি পায় তার ওপর।

তথ্যসূত্র

নিবন্ধে পর্যটন, পর্যটক ও কর্মসংস্থান সম্পর্কিত সব উপাত্ত ও প্রক্ষেপণ বিশ্বব্যাংক, এডিবি, ডব্লিউডব্লিউএফ, আইএটিএ, আঙ্কটাড, আইইউসিএন এবং ইকো-ইউনিয়নের উৎস থেকে নেওয়া হয়েছে।

জিনারুল ইসলাম
সাংবাদিক

কোভিড-১৯ পরবর্তী বাংলাদেশের উপকূলীয় পর্যটন খাত

করোনা ভাইরাস বা কোভিড-১৯ মহামারি থমকে দিয়েছে মানুষের স্বাভাবিক জীবনযাত্রা। করোনা ভাইরাসের কারণে সৃষ্ট এই নজিরবিহীন অবস্থা বিশ্বব্যাপী যেমন অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির গতি মন্থর করে দিয়েছে, একইসাথে তৈরি করেছে প্রকট বেকারত্ব সমস্যা। বলার অপেক্ষা রাখে না, অর্থনীতির যে কয়েকটি খাত বিশেষভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে পর্যটন খাত তার মধ্যে ওপরের সারিতেই থাকবে।

কানিজ ফাতিমা

জাতিসংঘের বিশ্ব পর্যটন সংস্থার (ইউএনডব্লিউটিও) মহাসচিব জুরাব পোলোলিকাশভিলি যথার্থই বলেছেন, "যদিও পর্যটন খাতে কোভিড-১৯ এর সামগ্রিক প্রভাব সম্পূর্ণভাবে যাচাই করার সময় এখনও আসেনি, তবে একথা নিশ্চিত করেই বলা যায় যে, এই খাতের লক্ষ লক্ষ লোক কাজ হারানোর ঝুঁকিতে রয়েছে।" লন্ডনভিত্তিক ওয়ার্ল্ড ট্রাভেল অ্যান্ড ট্যুরিজম কাউন্সিল (ডব্লিউটিটিসি) এর এক হিসাবে, বাংলাদেশের জিডিপিতে পর্যটন খাতের অবদান প্রায় ৩ শতাংশ এবং এই খাত প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে বাংলাদেশের প্রায় ২০ লক্ষ লোকের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করেছে, যা দেশের মোট কর্মসংস্থানের প্রায় ২.৯ শতাংশ। ট্যুর অপারেটর্স অ্যাসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ (টোয়াব) এর পূর্বাভাস অনুযায়ী, করোনা মহামারির কারণে শুধুমাত্র ২০২০ সালেই বাংলাদেশে আর্থিক ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়াবে ৫ হাজার ৭০০ কোটি টাকা। সেই সাথে যদি লক্ষ লক্ষ লোকের কর্মহীনতা যোগ করা হয় তাহলে বলাই যায় যে, বাংলাদেশের পর্যটন খাত এক গভীর খাদের কিনারায় দাঁড়িয়ে আছে। বর্তমান অবস্থান বিবেচনায় এটা নির্দ্বিধায় বলা যায়, দেশে এবং বহির্বিশ্বে অব্যাহত লকডাউন, স্বাস্থ্যঝুঁকি এবং ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞার কারণে সকল প্রকার অভ্যন্তরীণ এবং আন্তর্জাতিক পর্যটন মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে এবং এখন থেকেই সমন্বিত ব্যবস্থা নিতে ব্যর্থ হলে এই খাতের পুনর্গঠন প্রায় অসম্ভব হয়ে দাঁড়াবে। পর্যটন খাতকে এই সংকট থেকে ঘুরে দাঁড়াতে হলে এখনই এই খাতের সাথে জড়িত সকল পক্ষকে সাথে নিয়ে একটি সামগ্রিক উত্তরণের রূপরেখা প্রণয়ন করা অত্যাবশ্যকীয়। এক্ষেত্রে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দিতে হবে স্থানীয় জনগোষ্ঠী এবং পর্যটকদের স্বাস্থ্য সুরক্ষার দিকে, এরপরই আসবে কর্মসংস্থান সৃষ্টি এবং অর্থনৈতিক পুনর্গঠনের প্রশ্ন। বর্তমান প্রেক্ষাপটে এটাও আমাদের বিবেচনায় রাখতে হবে যে, যত উদ্যোগই নেওয়া হোক না কেন আন্তর্জাতিক পর্যটন বা বিদেশি পর্যটকদের ভ্রমণের হার আরও বেশ কিছুদিন নিম্নগামীই থাকবে। সেক্ষেত্রে দেশীয় পর্যটন খাতের পুনর্গঠনে আমাদের বিশেষ নজর দিতে হবে অভ্যন্তরীণ পর্যটন তথা দেশীয় পর্যটকদের আত্মবিশ্বাস ফেরানো এবং তাদের আবারো ভ্রমণমুখী করতে।

এই দুর্যোগপূর্ণ পরিস্থিতি থেকে উত্তরণের জন্য আমাদের প্রয়োজন নিত্যনতুন বিকল্প। এক্ষেত্রে একটি চমৎকার বিকল্প হতে পারে উপকূলীয় এবং নৌপর্যটন। বাংলাদেশের আছে ১,১৮,৮১৩ বর্গকিলোমিটার আয়তনের টেরিটোরিয়াল সমুদ্র এলাকা এবং ৭০০ এর বেশি নদ-নদী। এই বিশাল নদীকেন্দ্রিক এবং উপকূলীয় এলাকার রয়েছে পর্যটন খাতে অপার সম্ভাবনা যা আমরা এখনও পর্যন্ত পূর্ণ সদ্ব্যবহার করতে সক্ষম হইনি। উপকূলীয় পর্যটনের ক্ষেত্রে আমরা কিছু গৎবাধা আকর্ষণীয় স্পট যেমন: কক্সবাজার সৈকত, কুয়াকাটা সৈকত বা সেন্টমার্টিন দ্বীপেই আটকে আছি। এসব জনপ্রিয় এবং প্রতিষ্ঠিত গন্তব্যের বাইরেও আরও অনেক সম্ভাবনাময় পর্যটন গন্তব্য প্রতিষ্ঠিত করা এখন সময়ের দাবি, যার মধ্যে উল্লেখযোগ্য হতে পারে সোনাদিয়া দ্বীপ, নিঝুম দ্বীপ, মহেশখালী দ্বীপ, চর কুকরি মুকরি, মনপুরা দ্বীপ এবং চট্টগ্রামের পারকি সমুদ্র সৈকত ইত্যাদি।

একটা বিষয় অবশ্যম্ভাবী যে, পর্যটন খাতের সুদিন ফেরাতে হলে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিতে হবে পর্যটক এবং স্থানীয় জনগণের স্বাস্থ্য সুরক্ষা এবং সচেতনতা তৈরিতে। আশার কথা, আমাদের দেশের সৈকত এবং দ্বীপগুলো তাদের আয়তনের বিশালতার কারণে সামাজিক দূরত্ব এবং স্বাস্থ্যবিধি মেনে ভ্রমণের জন্য আদর্শ। তবে এক্ষেত্রে দরকার একটি সুনির্দিষ্ট

কর্মপরিকল্পনা এবং বিশেষ নজরদারির ব্যবস্থা। একথা মনে রাখতে হবে যে, পর্যটকদের আস্থা ফেরানোই হবে মহামারি পরবর্তী পর্যটন খাতের জন্য মূল চ্যালেঞ্জ।

একইসাথে পর্যটকদের আকৃষ্ট করার জন্য নতুন নতুন বিনোদনের ব্যবস্থা এবং সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধির কোনো বিকল্প নেই। শুধুমাত্র সোনালি সৈকত, উত্তাল সমুদ্রের গর্জন বা রক্তিম সূর্যাস্তের টানে পর্যটকদের বারবার ফিরিয়ে আনা এবং এই খাতের দীর্ঘমেয়াদি টেকসই উন্নয়ন সম্ভব নয়। করোনা পরবর্তী পর্যটন খাতের টেকসই উন্নয়নে স্বল্প ও দীর্ঘমেয়াদি ব্যবস্থা নেওয়া যেতে পারে—সৈকত এলাকাকে ভিন্ন ভিন্ন বিনোদনমূলক জোনে ভাগ করা যেমন: স্পোর্টস জোন, সাংস্কৃতিক জোন, ফুড জোন ইত্যাদি। এতে করে সৈকত এলাকায় যেমন শৃঙ্খলা ফিরে আসবে, একইসাথে সামাজিক দূরত্ব নিশ্চিত করাও সহজ হবে। স্পোর্টস জোনে সার্ফিং, কাইট সার্ফিং, সেইল সার্ফিং, প্যারাসেইলিং, বিচ ভলিবল, ফুটবল জোন, শিশুদের জন্য ভাসমান পুল ইত্যাদির ব্যবস্থা করা যেতে পারে। সাংস্কৃতিক জোনে স্থানীয় সংস্কৃতিভিত্তিক নিয়মিত অনুষ্ঠান, লেজার শো বা আতশবাজি উৎসব, বিশেষ বিশেষ দিনে কনসার্টের ব্যবস্থা রাখা যেতে পারে। ফুড জোনে থাকবে স্বাস্থ্য ও পরিবেশসম্মত স্থানীয় ঐতিহ্যবাহী এবং আন্তর্জাতিক মানসম্পন্ন বিভিন্ন খাবারের সুব্যবস্থা।

বিদেশি পর্যটকদের আকৃষ্ট করতে একটি বিশেষ জোন প্রতিষ্ঠা এখন সময়ের দাবি। বাংলাদেশের স্থানীয় সংস্কৃতি বা মূল্যবোধের বিবেচনায় এই বিশেষ এলাকায় বিদেশি অতিথিরা তাদের মতো করে স্বাচ্ছন্দ্যে একটি নিরাপদ এবং নিয়ন্ত্রিত পরিবেশে অবকাশ উদ্‌যাপন করতে পারবে।

উপকূলীয় পর্যটনের বিকাশে রীতিমত বিপ্লব ঘটাতে পারে বড় শহরগুলোর সাথে সম্ভাবনাময় পর্যটন স্পটগুলোর নদীপথে যোগাযোগ স্থাপন। আমরা খুবই ভাগ্যবান যে, আমাদের সারাদেশব্যাপী নদীভিত্তিক বিশাল এক প্রাকৃতিক নেটওয়ার্ক বিদ্যমান। বড় শহরগুলো যেমন: ঢাকা, চট্টগ্রাম, সিলেট, বরিশাল, কুমিল্লা এবং উত্তরবঙ্গের সাথে যদি আমরা সেন্টমার্টিন দ্বীপ, নিঝুম দ্বীপ, মহেশখালী, সোনাদিয়া দ্বীপ, মনপুরা, সন্দ্বীপ, চর কুকরিমুকরিসহ অন্যান্য গন্তব্যের নৌপথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন করতে পারি রিভারাইন ক্রুজের মাধ্যমে তাহলে পর্যটকদের মাঝে এসব গন্তব্যকে খুব সহজেই আকর্ষণীয় করে তোলা সম্ভব। আইল্যান্ড হপিং বা আন্তঃদ্বীপ ভ্রমণকে এই প্রক্রিয়ায় জনপ্রিয় করে তোলা সম্ভব। সুন্দরবন,

যা আমাদের জাতীয় গর্ব এবং বিশ্বের সর্ববৃহৎ ম্যানগ্রোভ বন এবং বিশ্ববিখ্যাত রয়েল বেঙ্গল টাইগারের আবাসস্থল, সেটাকেও ঠিক একইভাবে আরও আকর্ষণীয় এবং পর্যটনবান্ধব হিসেবে গড়ে তোলা সম্ভব।

এই প্রক্রিয়ায় পর্যটকরা যেমন উপকৃত হবে, একইসাথে তা বিপুলসংখ্যক কর্মসংস্থান সৃষ্টিতে অবদান রাখবে।

কমিউনিটি ভিত্তিক পর্যটন

যদিও এটা আমাদের দেশের জন্য প্রায় নতুন ধারণা, তবে এটি দিন দিন বিশ্বব্যাপী জনপ্রিয় হচ্ছে এবং আমাদের দেশে এর বিপুল সম্ভবনা রয়েছে। পর্যটকরা স্থানীয় জনগোষ্ঠীর বাড়িতে আতিথ্য গ্রহণ করবে এবং খুব সহজেই স্থানীয় সংস্কৃতি, খাদ্যাভাস ও জীবনচারণের সাথে পরিচিত হতে পারবে যা তাদের নতুন রকমের অনুভূতি দিতে সক্ষম। স্থানীয় জনগণ এক্ষেত্রে পর্যটকদের গাইড হিসেবেও কাজ করতে পারে, যা কর্মসংস্থানের নতুন এক দিগন্ত খুলে দেবে।

সাম্প্রতিককালে কেনাকাটা হয়ে উঠেছে ভ্রমণের এক অবিচ্ছেদ্য অংশ। অধিকাংশ পর্যটকই চান স্থানীয় কোনো বিশেষ স্যুভেনির বা কারুশিল্প পণ্যের মাধ্যমে তাদের ভ্রমণ স্মৃতিকে অমলিন করে রাখতে। উপকূলীয় পর্যটনকেন্দ্রগুলোর ক্ষেত্রে বিভিন্ন প্রকার শামুক, ঝিনুকের কারুশিল্প, স্থানীয় ঐতিহ্যবাহী পোশাক, শুঁটকি এবং শুঁটকিজাত খাদ্যপণ্য অথবা স্থানীয় যেকোনো ঐতিহ্যবাহী পণ্যের রেপ্লিকা যদি পর্যটকদের জন্য উপযুক্ত মূল্যে বিক্রির ব্যবস্থা করা যায়, তাহলে এটা হতে পারে এক বিশেষ আকর্ষণ। তবে এক্ষেত্রে সতর্ক থাকতে হবে যাতে প্রাকৃতিক সম্পদের মাত্রাতিরিক্ত আহরণ পরিবেশের কোনো ক্ষতি না করে।

এ কথা নির্দ্বিধায় বলা যায় যে, আমরা যদি পর্যটন খাতে উপকূলীয় এবং সামুদ্রিক সম্পদের উপযুক্ত একটি টেকসই এবং সমন্বিত উপায়ে সদ্ব্যবহার করতে পারি, তাহলে এই খাতের যে অপূরণীয় ক্ষতি হয়েছে তা কিছুটা হলেও পুনরুদ্ধার করা সম্ভব। সংশ্লিষ্টদের মতে, উপকূলীয় পর্যটনের সম্ভাবনা কাজে লাগিয়ে দেশের অর্থনীতিতে যেমন বিশাল অবদান রাখা সম্ভব, তেমনি বিপুল কর্মসংস্থান সৃষ্টির মাধ্যমে মানুষের জীবনমান উন্নয়নেও ভূমিকা রাখা সম্ভব।

কানিজ ফাতিমা
শিক্ষার্থী
মেরিটাইম ট্যুরিজম অ্যান্ড হসপিটালিটি ম্যানেজমেন্ট

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ টেকসই মিথানল উৎপাদনে যাবে অ্যান্টুয়ার্প

শিপিং ইন্ডাস্ট্রির অন্যতম জরুরি কাঁচামাল মিথানল উৎপাদনের জন্য সাসটেইনেবল প্রোডাকশন প্ল্যান্ট নির্মাণের উদ্দেশ্যে কনসোর্টিয়াম প্রতিষ্ঠা করেছে অ্যান্টুয়ার্প বন্দর। ইঞ্জি, ফ্লুক্সিস, ইনডেভার, ইনোভাইন, অয়েলট্যাংকিং এবং ভ্লামসে মিলিউহোল্ডিং এর মতো প্রথম শ্রেণির প্রতিষ্ঠানের সমন্বয়ে গড়ে উঠেছে এ কনসোর্টিয়াম। বার্ষিক ৮,০০০ টন পরিবেশবান্ধব মিথানল উৎপাদনে সক্ষম কারখানাটির নির্মাণকাজ ২০২২ সাল নাগাদ শুরু হওয়ার কথা রয়েছে। প্ল্যান্টটি গড়ে উঠবে ভবন নির্মাতা প্রতিষ্ঠান ইনোভাইনের শেলডেলান সাইটে।

➤ পুনর্ব্যবহৃত প্লাস্টিকের ট্রেসেবিলিটি স্ট্যান্ডার্ড প্রকাশ

সমুদ্র এবং নদী থেকে উদ্ধারকৃত ফেলে দেওয়া প্লাস্টিক পণ্যকে রিসাইকল করে নির্মিত হচ্ছে নতুন পণ্য। এ ধরনের পুনর্ব্যবহৃত প্লাস্টিক সত্যিই সমুদ্র বা নদী থেকে সংগৃহীত কিনা কেনার আগে তা যাচাই করার সুবিধার্থে প্রথমবারের মতো ট্রেসেবিলিটি স্ট্যান্ডার্ড প্রকাশ করেছে ডিএনভি জিএল। এর মাধ্যমে প্লাস্টিকটি কোথা থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে তা জানতে পারবেন ভোক্তাগণ। এতে পুনর্ব্যবহৃত প্লাস্টিকে নির্মিত পণ্যে ভোক্তাদের আস্থা আরও বাড়বে। এই মুহূর্তে কয়েক ট্রিলিয়ন প্লাস্টিক ভাসছে সাগরে, এর সাথে প্রতিদিন যোগ হচ্ছে অন্তত ৮ মিলিয়ন প্লাস্টিক পণ্য। পৃথিবীকে বাসযোগ্য রাখতে হলে এসব বর্জ্য শুধু সংগ্রহ করলেই হবে না, প্লাস্টিককে পুনর্ব্যবহারযোগ্য করে তোলাও সমান গুরুত্বপূর্ণ।

➤ ১.১ বিলিয়ন ডলারের ঋণ সুবিধা পেল সিএমএ সিজিএম

মহামারির কবলে পড়ে বিশ্বব্যাপী কনটেইনারবাহী পণ্য পরিবহনের সূচক নিম্নমুখী। প্রতিষ্ঠান টিকিয়ে রাখতে ফরাসি সরকারের আনুকূল্যে ১.১ বিলিয়ন মার্কিন ডলার ঋণ পেয়েছে অন্যতম শীর্ষ শিপিং কোম্পানি সিএমএ সিজিএম। ফ্রেঞ্চ সরকারের কোভিড ১৯ রেসকিউ প্যাকেজের আওতাভুক্ত এ ঋণে আর্থিক সহায়তা করেছে বিএনপি পারিবাস, এইচএসবিসি এবং সোশিয়েতে জিনেরাল। এক বছর মেয়াদি এ ঋণে ৭০ শতাংশ গ্যারান্টি দেওয়া হয়েছে।

➤ স্যামসাংয়ের সাথে কোরিয়ান রেজিস্টারের সাইবার নিরাপত্তা চুক্তি

'শিপ সাইবার সিকিউরিটি নেটওয়ার্ক কন্সট্রাকশন অ্যান্ড ডিজাইন সেফটি ইভ্যালুয়েশন' নামে যৌথ সমীক্ষা চালনার লক্ষ্যে সমঝোতা স্মারক চুক্তি সই করেছে কোরিয়ান রেজিস্টার (কেআর) এবং স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ (এসএইচআই)। চুক্তির আওতায় এসএইচআইয়ের মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং রিসার্চ সেন্টারে নবনির্মিত জাহাজের নির্মাণ এবং সাইবার সিকিউরিটি নেটওয়ার্কের ডিজাইন সেফটি নিয়ে মূল্যায়ন করা হবে। পাশাপাশি জাহাজের সাইবার সিকিউরিটির দুর্বলতাগুলো খুঁজে বের করে এগুলো মোকাবিলায় যথাযথ প্রযুক্তি নিয়েও গবেষণা করা হবে এখানে।

পানামা খালে নিরাপদ গভীরতার নিশ্চয়তা

জাহাজ চলাচলের জন্য শিপারদের প্রয়োজনীয় গভীরতার নিশ্চয়তা দিয়েছে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ। তারা বলেছে, পানামা খালের ইতিহাসে যদিও এটা পঞ্চম সর্বোচ্চ শুষ্ক মৌসুম, তারপরও পানির ইস্যুটি আমরা ভালোভাবেই ব্যবস্থাপনা করতে পারব এবং নিরাপদ গভীরতায় জাহাজ চলাচল করতে সক্ষম হবে। পানি সংরক্ষণ উদ্যোগ কার্যকরের তিন মাসের মধ্যে গাতুন লেক ৪৫ ফুট গভীরতা ধরে রাখতে সক্ষম হবে।

এর আগে আশঙ্কা করা হয়েছিল, পানামা খালে পানির স্তর যেভাবে হ্রাস পাচ্ছে তাতে করে বড় ধরনের উদ্যোগ ছাড়া কর্তৃপক্ষকে কার্গো জাহাজ চলাচল সীমিত করতে বাধ্য হতে হবে। বৃষ্টির অভাবে পানির স্তর নিয়ে যে দুশ্চিন্তা তৈরি হয়েছে তা মোকাবিলায় এ বছরের গোড়ার দিকে পানামা খাল কর্তৃপক্ষ পানি ধরে রাখার ব্যবস্থা কার্যকর করেছে। এর ফলে সামনের মাসগুলোতেও জাহাজ চলাচলের জন্য প্রয়োজনীয় গভীরতা নিশ্চিত হবে।

নৌপরিবহন শিল্পের ডিজিটাইজেশনে আরেক ধাপ অগ্রগতি

ব্লকচেইন-ভিত্তিক ডিজিটাল কনটেইনার লজিস্টিক প্ল্যাটফর্ম ট্রেডলেন্সের সাথে প্রথম পর্যায়ের অন্তর্ভুক্তি সম্পন্ন করেছে বন্দর পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠান ডিপি ওয়ার্ল্ড। এর ফলে নৌপরিবহন শিল্পকে ডিজিটাইজেশনের দিকে এগিয়ে নেওয়ার যে প্রক্রিয়া তাতে আরেক ধাপ অগ্রগতি হলো।

২০১৯ সালে ৭ কোটি ১০ লাখ টিইইউ কনটেইনার হ্যান্ডলিং করেছে ডিপি ওয়ার্ল্ড। অলাভজনক শিল্প গ্রুপ ডিজিটাল কনটেইনার শিপিং অ্যাসোসিয়েশন (ডিসিএসএ) ডিজিটাইজেশনের উদ্যোগের কথা ঘোষণার পরপরই ডিপি ওয়ার্ল্ড তাদের সাফল্যের কথা জানালো। এজন্য প্রটোকল ও স্ট্যান্ডার্ড প্রতিষ্ঠায় সহযোগিতার আহ্বান জানিয়ে ডিসিএসএ জানিয়েছে, দীর্ঘদিনের লক্ষ্য ই-বিল অব ল্যাডিং কার্যকর করতে সারা বিশ্বের বন্দরগুলো তাদের প্রচেষ্টা জোরদার করেছে। করোনাভাইরাস মহামারির কারণে উদ্ভূত স্বাস্থ্য সংকট এ উদ্যোগকে আরও ত্বরান্বিত করছে।

জ্বালানি তেলের পতনেও চাঙ্গা আকরিক লোহার বাণিজ্য

শিল্পভিত্তিক অর্থনীতিতে আকরিক লোহা ও জ্বালানি তেল মৌলিক পণ্য। ইতিহাস বলছে, শিল্পোৎপাদনের সাথে মিল রেখে পণ্য দুটির দাম একসাথেই পরিবর্তিত হয়। কিন্তু এবার করোনাভাইরাস মহামারির পুরো সময়জুড়ে আকরিক লোহার দাম টনপ্রতি ৮০ ডলারের ওপরে রয়েছে।

আকরিক লোহার শক্তিশালী এই অবস্থানের কারণ মূলত চীনের চাহিদা। সমুদ্রপথে পরিবাহিত আকরিক লোহার তিন-চতুর্থাংশ চীন ক্রয় করে। করোনাভাইরাস মহামারি থেকে চীন বেরিয়ে আসতে শুরু করেছে এবং অর্থনৈতিক সংকট যাতে দীর্ঘমেয়াদি না হয় সেজন্য অবকাঠামোয় বিনিয়োগ বাড়াচ্ছে। এই বিনিয়োগ সামনের দিনে দেশটিতে ইস্পাতের চাহিদা বাড়াবে। অন্যদিকে বৈশ্বিক জ্বালানি তেলের মাত্র ১৪ শতাংশ ক্রয় করে চীন। তাই চীনের চাহিদায় জ্বালানি তেলের বৈশ্বিক বাজার খুব বেশি প্রভাবিত হওয়ার সুযোগ নেই।

বন্দরে পণ্য হ্যান্ডলিং হ্রাসের পূর্বাভাস

করোনাভাইরাস মহামারির কারণে অর্থনৈতিক দুর্দশার ধাক্কা টের পাচ্ছে বিশ্বের বন্দরগুলো। অনেক শিপার ও বন্দর কর্তৃপক্ষ আগামিতে পণ্য হ্যান্ডলিং হ্রাস আরও বেড়ে যাওয়ার আশঙ্কা করছে।

যুক্তরাষ্ট্রের ষষ্ঠ বৃহৎ কনটেইনার বন্দর হিউস্টনে কনটেইনার হ্যান্ডলিং ১২ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। এপ্রিলে বন্দরটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ২ লাখ ২১ হাজার ৫৪০ টিইইউ। বন্দরটি দিয়ে পরিবাহিত পণ্যের পরিমাণ কমেছে ১০ শতাংশ। অঞ্চলটির এনার্জি শিল্পে ব্যবহার্য স্টিলবাহী কার্গোর আগমন লক্ষণীয় হারে কমেছে। ২০২০ সালের শুরু থেকে এখন পর্যন্ত স্টিল আমদানি ৫০

সালফার ক্যাপ ২০২০ ভুলে নজর এখন কোভিড-১৯ এ

২০২০ সালজুড়ে অতি স্বল্পমাত্রার সালফারযুক্ত জ্বালানি তেলের (ভিএলএসএফও) দিকেই শিপিং শিল্পের নজর বেশি থাকবে বলে ধারণা করা হয়েছিল। কিন্তু সেখান থেকে দৃষ্টি সরে গেছে কোভিড-১৯ মহামারি ও ওপেক প্লাসের জ্বালানি তেলের মূল্য হ্রাসের দিকে। বাল্টিক অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম কাউন্সিলের (বিমকো) শিপিং বিষয়ক প্রধান বিশ্লেষক পিটার স্যান্ড এমনটাই মনে করছেন।

কোভিড ১৯ এর প্রভাবে এরই মধ্যে ওলট-পালট হয়ে গেছে ভিএলএসএফও-এর বাজার। চাহিদা ও জোগানের যুগপৎ মন্দা বাঙ্কার ফুয়েলের বাজারকে আগের সর্বনিম্ন দামের কাছাকাছি নামিয়ে এনেছে। বাঙ্কার ফুয়েল সরবরাহকারীদের এতে অবশ্য খুশি হওয়ার মতো কিছু নেই। কারণ যে দামে তাদেরকে জাহাজে জ্বালানি সরবরাহ করতে হচ্ছে তা মাস চারেক আগের দামের ভগ্নাংশ মাত্র। তারপরও স্ক্রাবার-ফিটেড জাহাজে এখনও হেভি সালফার ফুয়েল অয়েল (এইচএসএফও) ব্যবহার হচ্ছে। সিঙ্গাপুরে প্রথম প্রান্তিকে বিক্রি হওয়া বাঙ্কার ফুয়েলের ১৭ শতাংশ ছিল এইচএসএফও। ২০২০ সালের মে মাস পর্যন্ত স্ক্র্যাবার-ফিটেড জাহাজের সংখ্যা দাঁড়িয়েছে ২ হাজার ৮৯৩, যা মোট জাহাজের মাত্র ২ দশমিক ৯ শতাংশ।

ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সির পূর্বাভাস বলছে, ২০২০ সালের দ্বিতীয় প্রান্তিকে জ্বালানি তেলের চাহিদা আগের বছরের একই সময়ের চেয়ে দৈনিক ২ কোটি ৩১ লাখ ব্যারেল কমবে। এরপর চাহিদা আস্তে আস্তে বাড়লেও বছরশেষে দৈনিক ৯৩ লাখ ব্যারেল কমই থেকে যাবে। চাহিদা-জোগানের এই ভারসাম্যহীনতা জ্বালানি তেলের মজুত বাড়িয়ে দেবে, শেষ পর্যন্ত যা সামনের মাসগুলোয় পণ্যটির উৎপাদনে রাশ টেনে ধরবে।

ড্রাই বাল্ক শিপিংয়ে প্রধান ঝুঁকি লিকুইফ্যাকশন

কার্গো লিকুইফ্যাকশন ও দুর্ঘটনার তদন্ত প্রতিবেদন তৈরিতে বিলম্ব ড্রাই বাল্ক কার্গো শিপিং খাতের নিরাপত্তায় এখনও প্রধান ঝুঁকি হিসেবে বিদ্যমান। এপ্রিলের শেষ দিকে প্রকাশিত বার্ষিক 'বাল্ক ক্যারিয়ার ক্যাজুয়ালটি রিপোর্ট'-এ এই মতামত তুলে ধরেছে ইন্টারকার্গো।

কোনো কঠিন কার্গোর আর্দ্রতা যদি পরিবহনযোগ্য আর্দ্রতার সীমা অতিক্রম করে যায় তাহলে তা তরল আকার ধারণ করতে থাকে। এই অবস্থাকে বলা হয় লিকুইফ্যাকশন। এর ফলে ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ার ভারসাম্য হারিয়ে দুর্ঘটনায় পড়ে।

ইন্টারকার্গো তাদের প্রতিবেদনে ২০১০ থেকে ২০১৯ সাল পর্যন্ত ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ারের দুর্ঘটনার একটি প্রবণতা বিশ্লেষণ করেছে। তাতে দেখা গেছে, ২০১০ সাল থেকে ৩৯টি ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ার দুর্ঘটনায় পড়েছে, যাতে প্রাণ হারিয়েছেন ১৭৩ জন। লিকুইফ্যাকশনের কারণে দুর্ঘটনা ঘটেছে আটটি, যাতে প্রাণ গেছে ১০৬ জনের। অর্থাৎ মোট প্রাণহানির ৬১ শতাংশই হয়েছে লিকুইফ্যাকশনজনিত দুর্ঘটনার কারণে। এদের মধ্যে ছয়টি ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ার ইন্দোনেশিয়া থেকে নিকেল পরিবহন করছিল। এ ছাড়া একটি মালয়েশিয়া থেকে উচ্চ আর্দ্রতার আকরিক লোহা এবং আরেকটি একই দেশ থেকে বক্সাইট পরিবহনে নিয়োজিত ছিল।

২০১৯ সালে ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ার হারানোর ঘটনা ঘটেছে মাত্র একটি। তবে এতে আত্মতুষ্টিতে ভোগার কোনো কারণ দেখছে না ইন্টারকার্গো। ২০১৯ সালের ২০ আগস্ট দুর্ঘটনায় পড়া ড্রাই বাল্ক ক্যারিয়ার নূর আলিয়ার কথা উল্লেখ করে এ ঘটনার পুঙ্খানুপুঙ্খ তদন্তের আহ্বান জানিয়েছে প্রতিষ্ঠানটি। তারা বলছে, মূল কারণ খুঁজে বের করে সে অনুযায়ী সংশোধনমূলক পদক্ষেপ নিলেই কেবল এ ধরনের ঘটনার পুনরাবৃত্তি রদ করা যাবে।

শতাংশ কমে ৮ লাখ টনে দাঁড়িয়েছে। ট্রান্স-প্যাসিফিক ট্রেড রুটে জাহাজ চলাচল হ্রাস পাওয়ায় ক্যালিফোর্নিয়া বন্দরেও পণ্য হ্যান্ডলিং কমেছে। অন্যদিকে, এপ্রিলে ক্যালিফোর্নিয়ার ওকল্যান্ড বন্দরে মোট পণ্য ওঠা-নামা কমেছে ৬ দশমিক ৫ শতাংশ।

'মানবিক সংকটে' আটকেপড়া সিফেয়াররা

বন্দরের কড়াকড়ি ও আন্তর্জাতিক ফ্লাইট বন্ধ থাকায় ক্রু পরিবর্তন অসম্ভব হয়ে পড়েছে। এতে মানসিক ও শারীরিক অবসন্নতার মুখে রয়েছে সমুদ্রে আটকেপড়া ২ লাখের বেশি সিফেয়ারার। ভোক্তাদের অলক্ষ্যে থাকলেও সিফেয়াররাই এই মহামারির মধ্যে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যকে বাঁচিয়ে রেখেছেন। এটা করতে গিয়ে তারা মানবিক বিপর্যয়ের মুখে পড়েছেন বলে সতর্কবাণী উচ্চারণ করেছে ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিং (আইসিএস)। অনেক শিপার ও সিফেয়ারার বিষয়টি নিজেদের হাতে তুলে নেওয়ায় চলমান বিধিনিষেধ শিথিল করতে বিভিন্ন দেশের সরকারের প্রতি আহ্বান জানিয়েছে জাহাজ শিল্পের আন্তর্জাতিক সংগঠনটি। ক্রু পরিবর্তনের জন্য এ মাসেই সাতটি বাল্ক ক্যারিয়ার ফিলিপাইনে নিয়ে যাওয়া হয়। স্থানীয় ম্যানিং এজেন্সির তথ্যমতে, জুন মাসে আরও একটি বাল্ক ক্যারিয়ারের ফিলিপাইনে আসার কথা রয়েছে।

বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজ চালাতে রেকর্ড শক্তির ইঞ্জিন

২৪ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার কনটেইনার জাহাজ চালাতে প্রস্তুত এমএএন এনার্জি সল্যুশনের এ যাবৎকালের সবচেয়ে শক্তিশালী ইঞ্জিন। ২৪ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার ১২টি কনটেইনার জাহাজের প্রথমটি চালু করেছে দক্ষিণ কোরিয়ার শিপিং জায়ান্ট এইচএমএম, যাতে রয়েছে এমএএন বিঅ্যান্ডডব্লিউ জি৯৫এমই-সি১০.৫ ইঞ্জিন। এ ধরনের ইঞ্জিন প্রতি সিলিন্ডারে ৬ হাজার ৮৭০ কিলোওয়াট শক্তি উৎপাদন করতে সক্ষম। এটাই এমএএন এনার্জি সল্যুশনের এ যাবৎ তৈরি ইঞ্জিনগুলোর মধ্যে সবচেয়ে শক্তিশালী। ২২ মিটার দীর্ঘ ইঞ্জিনটির উচ্চতা ১৮ মিটার এবং ওজন ২ হাজার ২৩০ টন।

এমএএন এনার্জি সল্যুশনের এমকে১০.৫ প্ল্যাটফরমের ১১জি৯৫এমই-সি ইঞ্জিন পারফরমেন্স, জ্বালানি ব্যবহার, কার্বন নির্গমন ও সিলিন্ডার-সব দিক থেকেই পূর্ববর্তী এমকে৯.৫ প্ল্যাটফরমের চেয়ে উন্নত। আর যেসব বৈশিষ্ট্য এমএএন এনার্জি সল্যুশনের ইঞ্জিনের কার্যক্ষমতা বাড়িয়ে দিয়েছে তা হলো ফুয়েল বুস্টার ইনজেকশন ভাল্ভ (এফবিআইভি) এবং টপ কন্ট্রোলড এগজস্ট ভাল্ভ (টিসিইভি)।

কোটি ডলার রাজস্ব হারাচ্ছে সুয়েজ খাল

কনটেইনার লাইনাররা সুয়েজ খালের পরিবর্তে উত্তমাশা অন্তরীপ ব্যবহারে বেশি আগ্রহ দেখাচ্ছে। এর ফলে কোটি ডলারের বেশি রাজস্ব হারাতে হচ্ছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষকে। সারপ্লাস কনটেইনার টনেজ এবং জ্বালানি তেলের অস্বাভাবিক কম দাম জাহাজ কোম্পানিগুলোকে সুয়েজ ক্যানেল পরিত্যাগে উৎসাহিত করছে। এতে ফি থেকে বঞ্চিত হচ্ছে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ।

আগে খুব কম জাহাজই উত্তমাশা অন্তরীপের মতো দীর্ঘ রুট বেছে নিতো। কিন্তু জ্বালানি তেলের কম দাম এবং করোনাভাইরাসের কারণে ইউরোপের বাজারে চাহিদা সংকটের কারণে জাহাজ কোম্পানিগুলো হঠাৎই এই রুট বেছে নিয়েছে। জাহাজের আকার, কনটেইনারের সংখ্যা অনুযায়ী সুয়েজ খালের মাশুল ভিন্ন হয়ে থাকে। তবে সাধারণভাবে এশিয়া-ইউরোপগামী ২০ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার একটি জাহাজ থেকে ট্রানজিট ফি বাবদ ৭০ হাজার ডলার পেয়ে থাকে সুয়েজ খাল কর্তৃপক্ষ।

সংবাদ সংক্ষেপ

ফ্রান্সের প্রথম শিপ-টু-শিপ এলএনজি-বাঙ্কারিং সম্পন্ন

শেল এবং কার্নিভালের সহায়তায় ফ্রান্সের মার্শেই ফো বন্দরে দেশটির প্রথম 'শিপ-টু-শিপ' এলএনজি বাঙ্কারিং কার্যক্রম সফলভাবে সম্পন্ন হয়েছে। কার্নিভাল গ্রুপের মালিকানাধীন ক্রুজশিপ কোস্টা স্মেরাল্ডা বিশ্বের প্রথম পর্যটকবাহী এলএনজিচালিত জাহাজগুলোর একটি। তরল প্রাকৃতিক গ্যাস প্রয়োজন হলে রিফুয়েলিংয়ের জন্য এটি মার্শেই ফো বন্দরে বার্থিং করে। কার্নিভালের সাথে আগে থেকে করা চুক্তি অনুযায়ী শেল তাদের একটি বাঙ্কার ভেসেলের সাহায্যে সফলভাবে জাহাজ থেকে জাহাজে এলএনজি সরবরাহ করে।

চীনের বৃহত্তম পেট্রোকেমিক্যাল বন্দরের কার্যক্রম শুরু

প্রথম জাহাজ হিসেবে মধ্যপ্রাচ্য থেকে আগত একটি ভেরি লার্জ ক্রুড ক্যারিয়ারকে ডকিং এবং আনলোডিং করানোর মাধ্যমে যাত্রা শুরু করল দেশটির গুয়াংডং প্রদেশের ঝানজিয়াংয়ে নির্মিত সাইনোপেক ঝংকে রিফাইনারি পোর্ট। সাইনোপেক রিফাইনারি প্ল্যান্ট থেকে মাত্র এক কিলোমিটার দূরত্বে অবস্থিত এ বন্দরের আটটি টার্মিনালে একটি ৩ লাখ টন ক্রুড অয়েল বার্থ, একটি ১ লাখ টন বার্থ রয়েছে। বন্দরটির বার্ষিক লোড-আনলোডিং সক্ষমতা ৫৬.১ লাখ টন। ৪০ বিলিয়ন চীনা ইউয়ান ব্যয়ে নির্মিত এ বন্দরে পরবর্তীতে ১ কোটি টন পরিশোধিত খনিজ তেল ধারণক্ষম এবং ৮ লাখ টন ইথিলিন ইউনিট বসানোর পরিকল্পনা রয়েছে।

মালয়েশিয়ার জলসীমায় রিক্যাপের সতর্কতা জারি

জঙ্গিগোষ্ঠি আবু সায়েফ গ্রুপের পাঁচ সশস্ত্র সদস্য মালয়েশিয়ার সাবাহ এলাকায় মাছ ধরা জাহাজ থেকে ধনী ব্যবসায়ী বা জেলেদের অপহরণ করার পরিকল্পনা করছে, ফিলিপাইন কোস্ট গার্ড থেকে পাওয়া এমন তথ্যের ভিত্তিতে ঐ এলাকায় অতিরিক্ত সতর্কতা বজায় রাখার আদেশ দিয়েছে রিক্যাপ আইএসসি। ফিলিপাইনের সুলু থেকে আগত উগ্রবাদী দলটি ওমাপয় দ্বীপ, সিপাংকোট, সিতাংকাই এবং তাউই তাউইতে অবস্থান নেওয়ার চেষ্টা চালাচ্ছিল। অনাকাঙ্ক্ষিত ঘটনা এড়াতে পূর্ব সাবাহ এবং সুলু-সেলেবেস সাগর অতিক্রমকারী সকল জাহাজের নাবিক-ক্যাপ্টেনকে অতিরিক্ত সতর্ক থাকতে বলা হয়েছে।

বিশ্বের বৃহত্তম ডুয়েল-ফুয়েল মেরিন ইঞ্জিন চালু

প্রাকৃতিক গ্যাস এবং প্রথাগত ফুয়েল অয়েল-দুই ধরনের জ্বালানিতে চলতে সক্ষম ইঞ্জিন বাজারে এনেছে চায়না শিপবিল্ডিং। সিএমএ সিজিএমের নয়টি আলট্রা লার্জ জাহাজের জন্য নির্মিত ইঞ্জিনগুলোর প্রতিটি দৈর্ঘ্যে ২২.৭ মিটার, উচ্চতায় ১৬ মিটার, ওজন ২,১৪০ টন এবং প্রত্যেকে ৬৩,৮৪০ কিলোওয়াট শক্তি উৎপাদন করতে পারে। গ্যাসে চলার সময় অন্যান্য ইঞ্জিনের চাইতে এক-দশমাংশ কম নাইট্রোজেন অক্সাইড নিঃসরণের পাশাপাশি সালফার অক্সাইড এবং পার্টিকুলেট ম্যাটারও উল্লেখযোগ্য পরিমাণে কম নির্গমন করবে এটি।

সংবাদ সংক্ষেপ

সাইবার থ্রেট ক্লিয়ারিং হাউজ চালু মার্কিন স্টেকহোল্ডারদের

সাইবার হুমকি মোকাবিলায় কয়েকজন মার্কিন সমুদ্র বন্দর এবং মেরিটাইম স্টেকহোল্ডার মিলে দ্য মেরিটাইম ট্রান্সপোর্টেশন সিস্টেম ইনফরমেশন শেয়ারিং অ্যান্ড অ্যানালাইসিস সেন্টার নামে নতুন একটি অলাভজনক সংগঠন গড়ে তুলেছেন। মেরিটাইম কমিউনিটিতে সাইবার নিরাপত্তা সংক্রান্ত তথ্য শেয়ারের জন্যই মূলত কাজ করবে প্রতিষ্ঠানটি। তথ্য আদানপ্রদান এবং বিশ্লেষণ করা হবে ইনফরমেশন টেকনোলজি এবং অপারেশনাল টেকনোলজি-উভয় পদ্ধতিতেই। ফলে বন্দর ব্যবহারকারী, জাহাজ মালিক এবং টার্মিনাল অপারেটররা সম্ভাব্য সাইবার হামলা ঠেকাতে বা ক্ষতি সর্বনিম্ন পর্যায়ে রাখার সুযোগ পাবেন।

তিন হাজার কর্মী ছাঁটাই করবে সাবসি

অফশোর সেবাদাতা কোম্পানিগুলোর ব্যয় সংকোচনের তালিকায় এবার যুক্ত হলো সাবসি। করোনার প্রকোপে আসা আর্থিক মন্দার ফলে বিশ্বজুড়ে কর্মরত ১২,০০০ কর্মীর মধ্যে এক চতুর্থাংশকেই ছাঁটাই করতে যাচ্ছে প্রতিষ্ঠানটি। আগামী বছরের দ্বিতীয় প্রান্তিক নাগাদ সম্পন্ন হতে যাওয়া ছাঁটাই প্রক্রিয়ায় দুই-তৃতীয়াংশ আছেন অস্থায়ী এবং বাকি এক-তৃতীয়াংশ স্থায়ী কর্মী। একই সাথে খরচ কমাতে চার্টার টনেজ রিনিউ না করে এবং নিজস্ব জাহাজকে অবসরে পাঠিয়ে জাহাজের সংখ্যা কমাচ্ছে সাবসি, ফলে কোম্পানির ৩২টি জাহাজের মধ্যে কর্মক্ষম থাকবে মাত্র ১০টি।

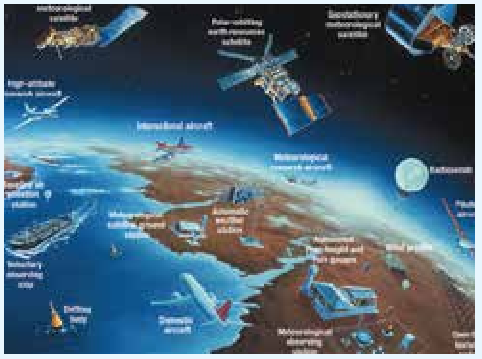
নৌপরিবহন শ্রমিকদের নিরাপত্তায় একজোট হওয়ার আহ্বান

মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কারদের স্বাস্থ্যঝুঁকি এবং নিরাপত্তার কথা মাথায় রেখে জাহাজে আগত অতিথি, পাইলট এবং কর্মী—সকলকে মাস্কসহ ব্যক্তিগত সুরক্ষা সামগ্রী পরিধান, জাহাজে থাকাকালীন সময়ে সামাজিক দূরত্ব বজায় রাখা এবং তা নিশ্চিতকল্পে একটি সাধারণ প্ল্যাটফর্ম গড়ে তোলার আহ্বান জানিয়েছে ইউরোপিয়ান হেলদি গেটওয়েজ। এ পদক্ষেপকে স্বাগত জানিয়ে যৌথ বিবৃতি দিয়েছে ইউরোপিয়ান ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স ফেডারেশন, ইউরোপিয়ান কমিউনিটি শিপওনার্স অ্যাসোসিয়েশন এবং ইউরোপিয়ান মেরিন পাইলটস অ্যাসোসিয়েশন। সেই সাথে স্বাস্থ্যবিধি মেনে চলার ব্যাপারে কড়াকড়ি আরোপ করতে সদস্য দেশগুলোকে অনুরোধ জানানো হয়েছে।

তেলবাহী ট্যাংকারে ভার্চুয়াল ইন্সপেকশন

কোভিড-১৯ মহামারির মধ্যেও ভেসেলকে পূর্ণ কর্মক্ষম রেখে বাণিজ্য নিরবচ্ছিন্ন রাখার উদ্দেশ্যে ট্যাংকার মালিকরা জাহাজকে ভার্চ্যুয়ালি ইন্সপেকশনের দিকে ঝুঁকছেন। পানিতে তেল ছড়ানো কিংবা যান্ত্রিক ত্রুটি এড়াতে প্রতি দুই বছরে একবার ট্যাংকারগুলোকে কড়া ইন্সপেকশনের মাধ্যমে চলাচলের অনুমোদন দেওয়া হয়। কিন্তু করোনার প্রকোপের কারণে তা বেশ দুঃসাধ্য হয়ে পড়েছে। এ পরিস্থিতি চলতে থাকলে বছরের শেষ নাগাদ মেরামতের জন্য অপেক্ষায় থাকা ট্যাঙ্কারের সংখ্যা উর্ধ্বগামী হবে, ফলে শিপিং এবং স্টোরেজ ফ্রেইট রেট দুটিই বাড়বে।

আবহাওয়ার সঠিক পূর্বাভাস প্রদানে বিঘ্ন ঘটাচ্ছে কোভিড-১৯



সর্বোচ্চ মানের আবহাওয়া পর্যবেক্ষণ ও পূর্বাভাস প্রদানের ক্ষেত্রে কোভিড-১৯ মহামারি বাধা হয়ে দাঁড়াচ্ছে বলে উদ্বেগ প্রকাশ করেছে বিশ্ব আবহাওয়া সংস্থা (ডব্লিউএমও)। উড়োজাহাজ থেকে আবহাওয়া সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহ স্বাভাবিক সময়ের চেয়ে গড়ে ৭৫ থেকে ৮০ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। এর মধ্যে দক্ষিণ গোলার্ধে কমেছে ৯০ শতাংশের মতো। স্থল-ভিত্তিক আবহাওয়া পর্যবেক্ষণও কমেছে। এটা বেশি কমেছে আফ্রিকা এবং মধ্য ও দক্ষিণ আমেরিকার কিছু অংশে, যেখানে বহু স্টেশন রয়েছে যেগুলো স্বয়ংক্রিয় নয়।

ডব্লিউএমও'র মহাসচিব পেত্তেরি তালাস বলেন, জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব এবং আবহাওয়া-সম্পর্কিত দুর্যোগ বাড়ছে। প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলে গ্রীষ্মমণ্ডলীয় ঘূর্ণিঝড় হ্যারল্ড এবং পূর্ব আফ্রিকার বন্যা পরিস্থিতি আমরা প্রত্যক্ষ করেছি। আটলান্টিক হারিকেনের মৌসুম যখন এগিয়ে আসছে তখন কোভিড-১৯ বাড়তি চ্যালেঞ্জ হয়ে দেখা দিয়েছে। এজন্য সরকারগুলোর উচিৎ তাদের আগাম সতর্কতা ও আবহাওয়া পর্যবেক্ষণ সক্ষমতা বৃদ্ধির দিকে মনোযোগ বাড়ানো।

পর্যবেক্ষণ সিস্টেমের বড় অংশ যেমন স্যাটেলাইট কম্পোনেন্ট ও স্থল-ভিত্তিক অনেক পর্যবেক্ষণ নেটওয়ার্ক হয় আংশিক না হয় পুরোপুরি স্বয়ংক্রিয়। সে কারণে এগুলো হয়তো বড় কোনো বিঘ্ন ছাড়াই কয়েক সপ্তাহ নিরবচ্ছিন্নভাবে কাজ চালিয়ে যেতে পারবে। কিন্তু মহামারি যদি দীর্ঘায়িত হয় তাহলে মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও সরবরাহ কার্যক্রম এবং যন্ত্রপাতি মোতায়েন না করতে পারার মতো ঘটনা উদ্বেগ আরও বাড়িয়ে দেবে।

উল্লেখ্য, বায়ুমণ্ডল, স্থলভাগ ও সমুদ্রপৃষ্ঠের গুরুত্বপূর্ণ মানগুলোর তথ্য জানতে ১০ হাজারের বেশি স্বয়ংক্রিয় ও মনুষ্য পরিচালিত সারফেস ওয়েদার স্টেশন, এক হাজার আপার-এয়ার স্টেশন, ৭০০ জাহাজ, ১০০ নোঙর করা ও এক হাজার ভাসমান বয়া, কয়েকশ ওয়েদার রাডার ও তিন হাজার বিশেষভাবে সজ্জিত বাণিজ্যিক উড়োজাহাজ রয়েছে।

নতুন জ্বালানির উত্তাপ সংবেদনশীল কার্গোর ঝুঁকি বাড়াতে পারে

কার্বন নিঃসরণ ও পরিবেশগত প্রভাব হ্রাসে বিকল্প জ্বালানির দিকে ঝুঁকছে নৌপরিবহন শিল্প। তবে সংশ্লিষ্ট জাহাজ যদি তাপ-সংবেদনশীল কার্গো পরিবহন করে তাহলে এই নতুন জ্বালানিও বিপদ বাড়াতে পারে। এ বছরের শুরুর দিকে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও) জ্বালানিতে সালফারের সর্বোচ্চ মাত্রা বেঁধে দেওয়ার পর থেকে দশমিক ৫ শতাংশ সালফারযুক্ত ভেরি লো সালফার ফুয়েল অয়েলের (ভিএলএসএফও) চাহিদা বাড়তে থাকে।

নতুন জ্বালানির মলিকিউলার গঠন এমন যে সেটা এর মজুদ ও ব্যবহারকে প্রভাবিত করে। এক্ষেত্রে একটি গুরুত্বপূর্ণ সমস্যা অয়েল ওয়াক্সিং অর্থাৎ জ্বালানি তেল ঘনীভূত হয়ে যাওয়া। জাহাজের জ্বালানি ট্যাংকে এটা জমতে থাকলে তা বের করা খুবই কঠিন কাজ। ওয়াক্সিং যদি অস্বাভাবিক রকম বেশি হয় তাহলে জাহাজের ট্যাংকের হিটিং সিস্টেমকে জ্বালানি পুনঃতরলীকরণ করতে বেগ পেতে হয়।

৩৩০ কোটি ডলার সংগ্রহের পরিকল্পনা রয়্যাল ক্যারিবিয়ানের

ক্রুজ অপারেটর রয়্যাল ক্যারিবিয়ান ক্রুজেজ লিমিটেড ৩৩০ কোটি ডলার সংগ্রহের পরিকল্পনার কথা ঘোষণা করেছে। সংগৃহীত অর্থের মধ্যে ২৩০ কোটি ডলার দিয়ে ২০২১ সালের মার্চে মেয়াদ শেষ হওয়া একটি ঋণ পরিশোধ করা হবে। অবশিষ্ট ১০০ কোটি ডলার সাধারণ উদ্দেশ্যে ব্যবহারের জন্য রিজার্ভ রাখা হবে। অর্থ সংগ্রহে কোম্পানির ২৮টি জাহাজ ও এ সম্পর্কিত মেধাস্বত্ব গ্যারান্টি হিসেবে থাকবে।

সতর্কতামূলক নোটে কোভিড যুগে যাত্রীবাহী জাহাজ পরিচালনায় ঝুঁকির কথা উল্লেখ করেছে রয়্যাল ক্যারিবিয়ান। এর মধ্যে আছে সরকারের ভ্রমণে কড়াকড়ি আরোপ, ক্রুজ জাহাজ চলাচলের ওপর নিষেধাজ্ঞা আরও বর্ধিতকরণের সম্ভাবনা, ক্রু পরিবর্তনের সুযোগ না পাওয়া ও জাহাজে কোভিড-১৯ সংক্রমণের ঝুঁকি। ক্রুজ জাহাজে স্বাস্থ্য সংকটের বিষয়ে জনমনে ধারণা ও বন্দরে জাহাজ ভিড়তে না পারার মতো সমস্যার কথাও নোটে উল্লেখ করেছে রয়্যাল ক্যারিবিয়ান।

মেরিন ব্যবসা পুনর্গঠন করছে ভার্টসিলা

ফিনল্যান্ডের প্রযুক্তি গ্রুপ ভার্টসিলা তাদের মেরিন ব্যবসা পুনর্গঠন করছে। এর অংশ হিসেবে খাতটিকে আলাদা আলাদা তিনটি ভাগে বিভক্ত করে কার্যক্রম পরিচালনা করবে প্রতিষ্ঠানটি। বিভাগ তিনটির নাম হবে মেরিন পাওয়ার, মেরিন সিস্টেমস ও মেরিন ভয়েজ।

ভার্টসিলা বলেছে, পুনর্গঠনের উদ্দেশ্য হলো পরিকল্পনা বাস্তবায়নে গতি আনা, ব্যবসায়িক কাঠামো সরলীকরণ করা এবং ব্যবস্থাপনা পর্যদকে শক্তিশালী করা। নতুন এই পরিচালনা মডেলে ভার্টসিলার ইঞ্জিন ও প্রোপালশন বিভাগের কাজ হবে মেরিন পাওয়ারের অধীনে। গ্যাস সল্যুশন, এগজস্ট ট্রিটমেন্ট ও মেরিন ইলেক্ট্রিক্যাল সিস্টেমস থাকবে মেরিন সিস্টেমসের আওতায়। নেভিগেশন, সিমুলেশন ও ট্রেইনিংয়ের মতো কাজগুলো চলবে মেরিন ভয়েজের অধীনে।

২০১৯ সালে ভার্টসিলার নিট বিক্রির পরিমাণ ছিল ৫২০ কোটি ইউরো। প্রতিষ্ঠানটিতে কর্মরত আছে ১৯ হাজার কর্মী।

জাহাজনির্মাণ শিল্পকে বাঁচাতে ক্রোয়েশিয়ার উদ্যোগ

জাহাজনির্মাণ শিল্পকে বাঁচাতে উদ্যোগী হয়েছে ক্রোয়েশিয়া সরকার। এর অংশ হিসেবে ভবিষ্যতে জাহাজ নির্মাণের জন্য ঋণের বিপরীতে রাষ্ট্রীয় গ্যারান্টি দেওয়া হবে। এর ফলে উলজানিক ব্রোদোগ্রান্দজা ১৮৫৬ ও এমকেএম ইয়াটসকে নতুন সরবরাহ আদেশ ধরতে সহায়তা করবে বলে মনে করছে সরকার।

এ ছাড়া এমকেএম ইয়াটসকে ৯ কোটি ৫০ লাখ ডলার ঋণ দিতেও সম্মত হয়েছে সরকার, যা সিনিক ক্রুজেজের দ্বিতীয় এক্সপেডিশন ক্রুজ জাহাজ নির্মাণে মোট ব্যয়ের ৮০ শতাংশ। জাহাজটির হাল তৈরি হবে থ্রি-ম্যাজ শিপইয়ার্ডে, যার ঠিকাদার এমকেএম। ১৭ হাজার ৫০০ গ্রস টনেজের বিলাসবহুল জাহাজটির আউটফিটিংয়ের কাজও তদারক করবে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানটি। দেউলিয়া ঘোষিত হওয়ার আগে উলজানিক গ্রুপ যে দুটি শিপইয়ার্ড পরিচালনা করতো তার একটি হচ্ছে থ্রি-ম্যাজ হিসেবে পরিচিত রিজেকা। তখন শিপইয়ার্ড দুটিতে ৪ হাজার লোক কর্মরত ছিল।

বাণিজ্য যুদ্ধে ১.৭ ট্রিলিয়ন ডলার হারিয়েছে মার্কিন কোম্পানি

চীনা পণ্য আমদানিতে ধাপে ধাপে শুল্ক বাড়াচ্ছেন মার্কিন প্রেসিডেন্ট ডোনাল্ড ট্রাম্প। মার্কিন পণ্যে শুল্ক বাড়িয়ে পাল্টা জবাব দিচ্ছে চীনও। এ বাণিজ্য যুদ্ধের কারণে মার্কিন তালিকাভুক্ত কোম্পানিগুলো এখন পর্যন্ত বাজার মূলধন খুইয়েছে ১ দশমিক ৭ ট্রিলিয়ন ডলার। একই কারণে চলতি বছরের শেষ নাগাদ এসব কোম্পানির বিনিয়োগ প্রবৃদ্ধি ২ শতাংশীয় পয়েন্ট কমার আশঙ্কা করা হচ্ছে। ফেডারেল রিজার্ভ ব্যাংক অব নিউইয়র্কের এক প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, উচ্চ শুল্ক ২০১৯ সালের শেষ দিকে যুক্তরাষ্ট্রে বিনিয়োগ প্রবৃদ্ধি দশমিক ৩ শতাংশীয় পয়েন্ট হ্রাস করেছে। ২০২০ সালে আরও ১ দশমিক ৬ শতাংশীয় পয়েন্ট কমাবে। এটি যুক্তরাষ্ট্রের কোম্পানিগুলোর জন্য অদূর ভবিষ্যতে আরও খারাপ পরিস্থিতি ডেকে আনবে।

শাটডাউনে ক্ষতিগ্রস্ত দক্ষিণ এশিয়ার জাহাজভাঙা শিল্প

শুধু স্বাস্থ্যখাতেই নয়, কোভিড-১৯ মহামারির বিরূপ প্রভাব পড়েছে প্রায় প্রতিটি শিল্পেই। করোনাভাইরাসের বিস্তার ঠেকাতে বিভিন্ন দেশে ঘোষিত শাটডাউন বিভিন্ন শিল্পের মতো মেরিটাইম শিল্পের প্রতিটি অংশকে প্রভাবিত করেছে। ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দক্ষিণ এশিয়ার জাহাজভাঙা শিল্পও। কোভিড-১৯ মহামারির কারণে ঘোষিত শাটডাউনে জাহাজভাঙা শিল্পের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট অসংখ্য মানুষের জীবনে স্থবিরতা নেমে আসে।

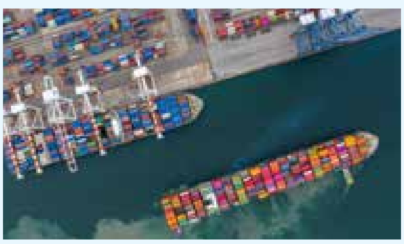
দক্ষিণ এশিয়ার সবচেয়ে বড় জাহাজভাঙা ইয়ার্ডের অবস্থান ভারতের গুজরাটের অ্যালাংয়ে। করোনা মহামারির কর্মবিরতির কারণে শ্রমিকরা বাড়ি ফিরতে বাধ্য হওয়ায় জাহাজভাঙা প্রতিষ্ঠানটি অভিবাসী কর্মীদের প্রায় ৭৫ শতাংশ হারিয়েছে। সার্বিক পরিস্থিতি বিবেচনায় জাহাজভাঙা ইয়ার্ডগুলো এখন নতুন কর্মীর সন্ধান করছে। কিন্তু জাহাজভাঙা শিল্পে কাজ করার জন্য কর্মীদের বাধ্যতামূলক সরকারি প্রশিক্ষণের বাধ্যবাধকতা থাকায় নতুন কর্মী নিয়োগের বিষয়টি নিয়েও বেগ পেতে হচ্ছে।

জাহাজনির্মাণ শিল্পে স্বাভাবিকতা ফিরছে

কোভিড-১৯ বৈশ্বিক মহামারি অনেকটা স্বাভাবিক হতে শুরু করেছে। বিভিন্ন দেশের সরকার বিধিনিষেধ ক্রমে শিথিল করছে। ফলে অনান্য শিল্পের মতো বাণিজ্যিক জাহাজ নির্মাণ শিল্পের কার্যক্রম ক্রমেই স্বাভাবিক হয়ে আসছে।

করোনাভাইরাস মহামারির কারণে বিভিন্ন শিল্পের মতো জাহাজ নির্মাণ শিল্পের উৎপাদন ও সরবরাহ শৃঙ্খলে বিভ্রাট সৃষ্টি হয়। নতুন ক্রয়াদেশ চুক্তি বন্ধ হয়ে যায় এবং চলমান কাজগুলো নিয়ে অনিশ্চয়তা সৃষ্টি হয়। তবে সাম্প্রতিক সময়ে জাহাজনির্মাণ ইয়ার্ডগুলো ধীরে ধীরে আবার কর্মব্যস্ত হয়ে উঠছে। অনেক নতুন চুক্তি এবং প্রকল্প শুরু হওয়ার পথে রয়েছে, যা জাহাজ নির্মাণ শিল্পের আগের অবস্থায় ফেরার ইঙ্গিত বলে মনে করা হচ্ছে।

কার্গো স্পেসের পর্যাপ্ততাই এই মুহূর্তে গ্রাহকের প্রথম চাওয়া



গ্রাহকের চাহিদা অনুযায়ী শিপিং লাইনগুলোর কার্গো স্পেসের নিশ্চয়তা দেওয়ার ক্ষেত্রে ২০১৯ সালে কিছুটা উন্নতি হয়েছিল। তবে চলতি বছরের প্রথমার্ধে এর বিপরীত পরিস্থিতি তৈরি হতে পারে। ড্রিউরি ও ইউরোপিয়ান শিপার্স' কাউন্সিলের (ইএসসি) চতুর্থ বার্ষিক শিপার স্যাটিসফেকশন জরিপের ফলাফল অন্তত তাই বলছে।

২২৭ শিপারের ওপর যৌথভাবে জরিপটি চালিয়েছে ড্রিউরি ও ইএসসি। জরিপে অংশগ্রহণকারীরা শিপিং লাইনগুলোর সেবাকে গড়ে ৫ এর মধ্যে ৩ দশমিক ২ স্কোর দিয়েছে।

জরিপে শিপিং লাইনগুলোর দেওয়া ১৬ ধরনের সেবা ও প্রযোজ্য খরচ মূল্যায়ন করে শিপারদের সন্তুষ্টির মাত্রায় ভিন্নতা পরিলক্ষিত হয়েছে। ২০১৯ সালে পরিচালিত জরিপের ফলাফলে মূল্যের স্বচ্ছতা ও সারচার্জ, ট্রানজিট সময় ও সেবার মানে শিপিং লাইনগুলো সর্বনিম্ন ২ দশমিক ৮ থেকে ৩ স্কোর পেয়েছে।

২০২০ সালের ফেব্রুয়ারিতে করোনাভাইরাস মহামারির পর এশিয়া-ইউরোপ ও এশিয়া-উত্তর আমেরিকা রুটে ২৮১টির মতো যাত্রা বাতিল করেছে শিপিং লাইনগুলো। এর ফলে জাহাজে কার্গো স্পেসের পর্যাপ্ততা নাটকীয়ভাবে কমে গেছে। ড্রিউরির লজিস্টিকস প্র্যাক্টিস বিভাগের প্রধান ফিলিপ ডামাস তাই যথার্থই বলেছেন, পরিষ্কারভাবে ধারণা করা যাচ্ছে যে, ড্রিউরি-ইএসসির পরবর্তী জরিপে তিনটি সেবার ক্ষেত্রে শিপারদের উদ্বেগ বড় হয়ে উঠবে। কার্গো স্পেসের পর্যাপ্ততা এর মধ্যে অন্যতম। উদ্বেগ থাকবে বুকিংয়ের নির্ভরযোগ্যতা ও ক্যারিয়ারের আর্থিক স্থিতিশীলতা নিয়েও।

ফিলিপ ডামাসের দাবি, বর্তমান অস্থিতিশীল বাজারে এগুলোই হয়ে উঠবে ক্যারিয়ার ও ফরোয়ার্ডার নির্বাচনের প্রধান মাপকাঠি। এই প্রবণতা অব্যাহত থাকবে আগামী বছরেও।

সংবাদ সংকেত

- যুক্তরাজ্যের পোর্ট অব টাইনে বিশ্বের বৃহত্তম অফশোর উইন্ড ফার্ম 'ডগার ব্যাংক' গড়ে তুলবে ইকুইনর এবং এসএসই রিনিউয়েবলস। দেশটির বিদ্যুৎ চাহিদার অন্তত পাঁচ শতাংশ নির্বাহ হবে এখান থেকে।
- জাপানের প্রথম এলএনজি বাঙ্কারিং ভেসেল নির্মাণকাজ সম্পন্ন করেছে কাওয়াসাকি হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ। ৪,১০০ গ্রস টনের জাহাজটির এলএনজি ধারণক্ষমতা ৩,৫০০ ঘনমিটার।
- চলমান মহামারির কারণে বিশ্বের প্রথম মনুষ্যবিহীন স্বয়ংক্রিয় জাহাজ ইয়ারা বার্কল্যান্ডের উন্নয়নকাজ স্থগিত করা হয়েছে। ফেব্রুয়ারি মাসে রোমানিয়ার সাগরে এর কাঠামো উন্মোচন করা হয়।
- ভ্লাদিভস্তকের সভেৎয়া শিপইয়ার্ডে উন্মোধন করা হয়েছে রাশিয়ার প্রথম আফরাম্যাক্স ট্যাংকার ১,১৪,০০০ ডেড ওয়েট টনের ভ্লাদিমির মনোমাখ। আর্কটিক অঞ্চলে তেল পরিবহন করবে এটি।
- নিজেদের একটি ভেসেলে স্বয়ংক্রিয় কন্ট্রোল সিস্টেম সি মেশিন এসএম৩০০ সংযুক্ত করতে যাচ্ছে জরিপকারী প্রতিষ্ঠান ডিপ বিভি। এতে করে স্থল থেকে ভেসেলের নেভিগেশন, পজিশনিং এবং অনবোর্ড অক্সিলারি ও সেনসর নিয়ন্ত্রণ করা যাবে।
- ২০২০ সালের প্রথম প্রান্তিকে ১,৩১৩ বিলিয়ন কোরিয়ান উইয়ান আয় করেছে এইচএমএম। আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় তা শূন্য দশমিক ২ শতাংশ কম।
- আয়ারল্যান্ড থেকে যুক্তরাষ্ট্রে সরাসরি কনটেইনার শিপিং চালু হতে যাচ্ছে। ইনডিপেনডেন্ট কনটেইনার লাইনের অধীনে কর্ক বন্দর থেকে প্রতি সপ্তাহে একটি করে শিপমেন্ট যাবে মার্কিন মুলুকে।
- প্রথম যাত্রায় রেকর্ড ১৯,৬২১ টিইইউ কনটেইনার নিয়ে চীন থেকে ইউরোপ রওনা হয়েছে ২৪,০০০ টিইইউ ধারণক্ষমতাসম্পন্ন বিশ্বের বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজ দ্য এইচএমএম আলজেসিরাস।
- প্রতিষ্ঠানের জন্য নতুন সেফটি স্কোর চালু করেছে মেরিটাইম রিস্ক ম্যানেজমেন্ট এবং এনভারনমেন্টাল অ্যাসেসমেন্টের শীর্ষ প্রতিষ্ঠান রাইটশিপ, যা আগের চেয়ে বেশি ব্যাখ্যাযোগ্য, স্বচ্ছ এবং বোধগম্য।
- পণ্যের নিরাপত্তা নিশ্চিত এবং অপারেশনাল দক্ষতা বাড়াতে সার্টিফাইড পিক আপ কার্যক্রমের সূচনা করেছে অ্যান্টওয়ার্প বন্দর। এখানে রিয়েল টাইম ডেটা এবং ইনফরমেশন শেয়ারের ফলে কনটেইনার অবমুক্তকরণ সুবিধা আরও গতি পাবে।
- অপারেশন কার্যক্রমের সুবিধার্থে কোভিড-১৯ এর মধ্যেই অটোমেটেড রিস্ক ম্যানেজমেন্ট সল্যুশন বা আর্মস নামে নতুন সফটওয়্যার প্ল্যাটফরম উন্মোধন করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম সিকিউরিটি অ্যাসোসিয়েটস।
- ২০৫০ সালের মধ্যে উৎপাদন প্রক্রিয়া এবং উৎপাদিত সকল এনার্জি প্রোডাক্ট থেকে শূন্য কার্বন নিঃসরণের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে টোটাল।

মেরিটাইম ইভেন্টস

সিফেয়ারার্স মেন্টাল হেলথ: লার্নিং ফ্রম ওয়াকিং অ্যা মাইল ইন দেয়ার সুজ

১১ জুন-৩০ সেপ্টেম্বর, অনলাইন

করোনা দিনে নাবিকদের মানসিক স্বাস্থ্য নিয়ে নতুন করে আলোচনার সুযোগ এনে দিয়েছে ক্রুকানেক্ট ওয়েব সেমিনার (ওয়েবিনার) সিরিজ। জুনের ১১ তারিখ থেকে শুরু হয়ে সেপ্টেম্বরের ৩০ তারিখ পর্যন্ত প্রতিদিন একটি করে বিষয়ের ওপর চলবে আলোচনা। অংশ নিচ্ছেন নৌ পেশাজীবী, শিপিং কোম্পানির উর্ধ্বতন কর্মকর্তা ও মনোবিদ থেকে শুরু করে সরকারি নীতিনির্ধারক পর্যায়ের ব্যক্তিত্বরা। যোগ দিতে হলে রেজিস্ট্রেশন করতে হবে এই ঠিকানায়:

https://bit.ly/3b5z2Bi

মেরিটাইম সাইবার সিকিউরিটি ওয়েবিনার উইক

৪-৬ আগস্ট, অনলাইন

নৌপরিবহন শিল্পে সাইবার হামলা মোকাবিলায় ব্যক্তি ও প্রাতিষ্ঠানিক পর্যায়ে করণীয়, বিদ্যমান ও প্রয়োজনীয় নিয়মকানুন তথা নীতিমালা নিয়ে ৪, ৫ ও ৬ আগস্ট তিন দিনের ওয়েবিনার আয়োজন করতে চলেছে মেরিটাইম নিউজ পোর্টাল রিভিয়েরা। বন্দরের নিরাপত্তায় সাইবার সিকিউরিটি, সাইবার নিরাপত্তা বিষয়ক সর্বশেষ আইএসএম নীতিমালা এবং সঠিক অনলাইন নিরাপত্তা বিধানের ব্যয় হ্রাসের উপায় নিয়ে মেরিটাইম সাইবার সিকিউরিটি বিশেষজ্ঞদের নিয়ে গঠিত প্যানেল দ্বারা তিন দিনে আলাদা তিনটি সেশনের আয়োজন থাকছে এখানে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/2ElFZMD

পিছিয়ে গেল ১০ম ইনামেরিন ২০২০

জাকার্তা, ইন্দোনেশিয়া

মহামারির কারণে পিছিয়ে গেল আগস্টের শেষ সপ্তাহে অনুষ্ঠিতব্য দশম ইন্দোনেশিয়া ইন্টারন্যাশনাল শিপবিল্ডিং, অফশোর, মেরিন ইকুইপমেন্ট, মেশিনারি অ্যান্ড সার্ভিসেস এক্সিবিশন। জাকার্তা ইন্টারন্যাশনাল এক্সপো হিসেবে পরিচিত এই এক্সিবিশন দক্ষিণপূর্ব এশিয়ার অন্যতম বৃহৎ এবং গুরুত্বপূর্ণ সম্মেলন, যেখানে জাহাজ মালিক, অফশোর, বন্দর এবং টার্মিনাল অপারেটর, মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট ও লজিস্টিক, শিপিং এবং পোর্ট সেফটি-সিকিউরিটি ইকুইপমেন্ট এবং পরিবেশ সুরক্ষা বিষয়ক বিশেষজ্ঞ-পেশাজীবীদের সম্মিলন ঘটে। এক্সপোর পরবর্তী তারিখ নির্ধারিত হয়েছে ঠিক এক বছর পর, ২০২১ সালের ২৫-২৭ আগস্ট।

বিস্তারিত: https://bit.ly/32CdE2z

বন্দর পরিচিতি

মানজানিলো বন্দর

ম্যানজানিলো বন্দর কোলিমায় অবস্থিত মেক্সিকোর ব্যস্ততম এবং ল্যাটিন আমেরিকার তৃতীয় বৃহত্তম বন্দর। ১৫২৭ সালে মানজানিলো উপসাগর আবিষ্কার করেন আলভারো ডি সাভেড্রা। তখন এর নাম দেওয়া হয়েছিল স্যান্টিয়াগো'স বে অব গুড হোপ। এর উপকূল ঘিরে গড়ে ওঠা জাহাজনির্মাণ শিল্পকে কেন্দ্র করে ১৮২৫ সাল আত্মপ্রকাশ করে মানজানিলো বন্দর। স্থানীয় গ্রীষ্মমণ্ডলীয় গাছ মানজানিলার প্রাচুর্যতার কারণে এই নামকরণ করা হয়। ১৯৫৭ সাল থেকে প্রতিবছর নভেম্বর এবং ফেব্রুয়ারিতে বন্দর সংলগ্ন উপকূলে মহাসাড়ম্বরে আন্তর্জাতিক মাছ ধরা প্রতিযোগিতা অনুষ্ঠিত হয়। তাই এই বন্দরটি বহির্বিশ্বে 'সেইলফিশ অব দ্য ওয়ার্ল্ড' নামেও পরিচিত। আধুনিক মানজানিলো বন্দর প্রতিষ্ঠিত হয় ১৯৭১ সালে। ১৯৯৫ সাল নাগাদ এই বন্দরের বিভিন্ন টার্মিনাল, ফ্যাসিলিটি এবং সেবাসমূহকে বেসরকারি খাতের মালিকানায় ছেড়ে দেওয়া হতে থাকে। বর্তমানে বন্দরটির সব রকম সেবা এবং টার্মিনাল বেসরকারি সংস্থার মাধ্যমে পরিচালিত হয়। প্রশান্ত মহাসাগর পাড়ি দিয়ে মেক্সিকোতে আসা কার্গো ও কনটেইনার এই বন্দরে হ্যান্ডল করা হয়।

২০১৭ সালে মানজানিলো বন্দর প্রায় ২.০১ মিলিয়ন পণ্যভর্তি কনটেইনার হ্যান্ডল করা হয়। যা ২০১৮ সালে গিয়ে দাঁড়ায় ২.২ মিলিয়নে। ২০১৭ সালে মোট কনটেইনার থ্রুপুট ছিল ২.৮ মিলিয়ন টিইইউ, যা আগের বছরের তুলনায় ৯.৭ শতাংশ বেশি। ২০১৮ সালে ৮.৮ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়ে মোট কনটেইনার থ্রুপুট হয় ৩.০৭ মিলিয়ন টিইইউ। ফলে ২০১৯ সালে বিশ্বের ব্যস্ততম এক শ বন্দরের লয়েড'স লিস্টের তালিকায় এই বন্দরের অবস্থান আগের বছরের ৬২তম থেকে উন্নীত হয়ে ৫৬তম হয়।

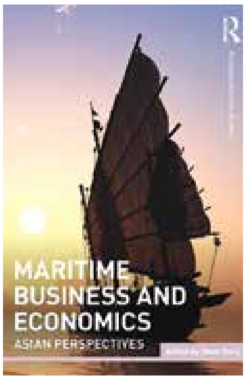
৪৩৭ হেক্টর আয়তনের মানজানিলো বন্দরে রয়েছে ১৯টি জেটি এবং ১৪ হেক্টর আয়তনের স্টোরেজ এরিয়া। এর মধ্যে ১৪টি জেটি বাণিজ্যিক কাজে ব্যবহৃত হয়, তিনটিতে হাইড্রোকার্বন পণ্য এবং দুটি জেটি ব্যবহৃত হয় যাত্রী পরিবহনের কাজে। বন্দরের ৫০০ মিটার দীর্ঘ প্রবেশ চ্যানেলের গড় গভীরতা ১৪ মিটার। তবে নর্দার্ন টার্নিং বেসিনের চারটি জেটিতে ৩০০ মিটার দীর্ঘ এবং ১৬ মিটার ড্রাফটের জাহাজ নোঙর করতে পারে। মানজানিলো বন্দরের আন্তর্জাতিক কনটেইনার টার্মিনালটি প্রায় ১,০৭৬ মিটার দীর্ঘ এবং এতে চারটি জেটি রয়েছে। এদের মধ্যে দুটি সরকারি এবং দুটি বেসরকারি। এই টার্মিনালটি একসাথে তিনটি জাহাজ এবং প্রতি ঘণ্টায় প্রায় ১২০টি কনটেইনার হ্যান্ডল করতে পারে। এ ছাড়াও রয়েছে দুটি মাল্টিপারপাস টার্মিনাল। এই টার্মিনাল দুটির সম্মিলিত সক্ষমতা প্রায় ৯৫ হাজার টন। এর স্টোরেজ ক্যাপাসিটি প্রায় ৫০ হাজার টন এবং ১,৮০০ টিইইউ কনটেইনার মজুত করতে পারে। তাছাড়া এই বন্দরে একটি অয়েল টার্মিনাল এবং একটি ক্রুজ টার্মিনাল রয়েছে।

গত জুলাই মাসে মেক্সিকান সরকার এই বন্দরের অবকাঠামোগত এবং সক্ষমতা উন্নয়নের লক্ষ্যে চারটি নতুন টার্মিনাল নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। এই নতুন টার্মিনালগুলোর একটি বিশেষায়িত কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের উদ্দেশ্যে, একটি কৃষিপণ্য হ্যান্ডলিংয়ের উদ্দেশ্যে, আকরিক পণ্যের জন্য একটি এবং হাইড্রোকার্বন পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের জন্য একটি টার্মিনাল নির্মাণ করা হবে। পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপের মাধ্যমে প্রায় ১.২ বিলিয়ন ডলার ব্যয়ে এই টার্মিনালগুলো নির্মিত হবে। তাছাড়া প্রতিবছর বন্দরের ধারাবাহিক প্রবৃদ্ধির ধারা অব্যাহত রাখতে এবং বন্দরে আসা পণ্য মজুতের সুবিধার্থে বন্দর কর্তৃপক্ষ ২০১৯ সালে ছয়টি ইয়ার্ড নির্মাণের সিদ্ধান্ত নিয়েছে। যার তিনটি গত বছরের প্রথমার্ধে স্টোরেজের জন্য প্রস্তুত হয়ে গিয়েছে। প্রতিযোগিতায় টিকে থাকতে গত বছর মানজানিলো বন্দর কর্তৃপক্ষ সপ্তাহের সোমবার থেকে শুক্রবার ২৪ ঘণ্টা বন্দরের কার্যক্রম পরিচালনার সিদ্ধান্ত নেয়। তাছাড়া প্রবৃদ্ধি ধরে রাখতে পরিচালনা সংশ্লিষ্ট ব্যাপারে একটি জরিপ চালানোর ব্যাপারে একমত হয়েছে তারা। ক্রমবর্ধমান বাণিজ্যের চাপে দীর্ঘসময় জুড়ে পণ্য যেন বন্দরে পড়ে না থাকে, সেজন্য শিগগিরই ট্রাক ড্রাইভিং সংক্রান্ত নীতিমালা সংশোধন করবে দেশটির সরকার।

গ্রন্থ পরিচিতি

মেরিটাইম বিজনেস অ্যান্ড ইকোনমিকস: এশিয়ান পারস্পেকটিভ

সম্পাদনা: ওকান দুরু



গোটা বিশ্বে, বিশেষ করে এশিয়াতে নৌবাণিজ্যের মূল ভিত্তি হলো সরকারি ও বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে কার্যকর ও শক্তিশালী সম্পর্ক। বাকি দুনিয়ার চেয়ে এশিয়ার সামাজিক, সাংস্কৃতিক, সরকারি প্রতিষ্ঠানের কাঠামোগত বৈচিত্র্য অনেক বেশি। পশ্চিমা দুনিয়ার তুলনায় ভিন্ন পদ্ধতিতে অপারেশনাল হলেও বর্তমানে কনটেইনার বন্দরগুলোর মধ্যে শীর্ষ দশটিই এশিয়াতে অবস্থিত। 'মেরিটাইম বিজনেস অ্যান্ড ইকোনমিকস: এশিয়ান পারস্পেকটিভ' বইটিতে সিঙ্গাপুর নানইয়াং টেকনোলজিক্যাল ইউনিভার্সিটির সহকারী অধ্যাপক ওকান দুরু একজন এশিয়ান মেরিটাইম বিশেষজ্ঞের দৃষ্টিতে ব্যবচ্ছেদ করেছেন বৃহত্তম মহাদেশটির মেরিটাইম খাতে অগ্রগামী দেশগুলোর সাফল্যের নেপথ্য কারণ, কর্মপদ্ধতি, পারস্পরিক ভিন্নতা এবং বর্ণিল ইতিহাস। শুধু শিপিং নয়, এ গ্রন্থটিতে প্রাসঙ্গিকভাবেই আরও অন্তর্ভুক্ত হয়েছে জাহাজ নির্মাণ, প্রথম সারির শিপিং লাইন, পোর্ট অপারেশন এবং বন্দরের সাথে অন্যান্য শিল্পখাতের সম্পর্ক নিয়ে তথ্যবহুল সব প্রবন্ধ। পরিবেশগত ঝুঁকি মাথায় নিয়ে সুবৃহৎ আকারের জাহাজ ও নতুন নতুন মেরিন টেকনোলজির রমরমা সময়ে এ অঞ্চলের মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রি কীভাবে উন্নয়ন এবং নিত্যনতুন চ্যালেঞ্জের সাথে তাল মিলিয়ে এগিয়ে চলছে, তা নিয়েও রয়েছে দেশভিত্তিক আলাদা আলাদা নিবন্ধ।

পাঁচ অধ্যায়ে বিভক্ত বইটি মূলত পাঁচ দেশের মেরিটাইম দৃশ্যপটের বিশ্লেষণ। প্রথম অংশে প্রশান্ত মহাসাগরের দ্বীপদেশ জাপানকে নিয়ে রয়েছে তিনটি প্রবন্ধ। সেখানকার মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রির ইতিহাস, নৌবাণিজ্য কৌশল এবং বর্তমান অবস্থা নিয়ে লিখেছেন জাপানের শীর্ষ মেরিটাইম ব্যক্তিত্বরা। এভাবে একই বিষয় নিয়ে পরের অধ্যায়গুলোতে দক্ষিণ কোরিয়া, চীন, তাইওয়ান এবং হংকংকে নিয়ে লিখেছেন সে দেশগুলোর বিশেষজ্ঞরা। আবার চীনের জাতীয় নীতি এবং শিপিং বিজনেস স্ট্র্যাটেজি নিয়ে আলোচনা রয়েছে তৃতীয় অংশে। ওদিকে, দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের আগেকার সময়ে হংকংয়ের নৌবাণিজ্যের নানা দিক এবং যুদ্ধে চীনের এই অংশের অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা নিয়ে আলোকপাত করা হয়েছে বইটির শেষ তথা 'হংকং, স্পেশাল অ্যাডমিনিস্ট্রেশন রিজিওন অব দ্য পিপলস রিপাবলিক অব চায়না' নিবন্ধে। চীনের কাছ থেকে স্বায়ত্বশাসনের দাবিতে মুখর দেশটিতে ভবিষ্যৎ বন্দরের রূপরেখা নিয়ে চীনের বিস্তারিত পরিকল্পনাও অন্তর্ভুক্ত হয়েছে এখানে।

রাউটলেজ থেকে ২০১৮ সালে প্রকাশিত ২৯০ পৃষ্ঠার বইটির হার্ডকভার বাঁধাইয়ের মূল্য ১০৫ মার্কিন ডলার রাখা হলেও সুলভ পেপারব্যাক সংস্করণের দাম পড়বে ৪৬ ডলার।

আইএসবিএন-১৩: ৯৭৮-১১৩৮২৮২১২৪।

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

মেরিন ভিএইচএফ রেডিও

জাহাজ থেকে জাহাজে, জাহাজ থেকে তীরে এবং বিশেষ ক্ষেত্রে জাহাজ থেকে বিমানে যোগাযোগের জন্য সমুদ্রগামী প্রায় সকল জাহাজ এবং নৌযানে একটি অত্যাবশ্যকীয় যন্ত্র হচ্ছে মেরিন ভিএইচএফ (ভেরি হাই ফ্রিকোয়েন্সি) রেডিও। নদী কিংবা হ্রদে চলাচলকারী নৌযানগুলোতেও এটি ব্যবহৃত হয়। এতে থাকে সংকেত প্রেরণের জন্য একটি ট্রান্সমিটার এবং গ্রহণের জন্য একটি রিসিভার। আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত কিছু কম্পাঙ্কের তরঙ্গের মাধ্যমে এটি কণ্ঠবার্তা প্রেরণ করে, এই কম্পাঙ্কের পাল্লাগুলোকে বলা হয় চ্যানেল। আন্তর্জাতিক জলসীমায় সংকেত প্রেরণের জন্য ব্যবহৃত চ্যানেলটি চ্যানেল ১৬ নামে পরিচিত। সাধারণত ভিএইচএফ রেডিওতে এফএম চ্যানেল ব্যবহার করা হয় এবং যোগাযোগ স্থাপিত হয় অতি উচ্চ কম্পাঙ্কের তরঙ্গ ব্যান্ডে, ১৫৬ থেকে ১৭৪ মেগা হার্টজের মধ্যে। আন্তর্জাতিক টেলিকমিউনিকেশন ইউনিয়নের সংজ্ঞানুসারে এই পাল্লাকে বলা হয় ভিএইচএফ মেরিটাইম মোবাইল ব্যান্ড। তবে কোনো কোনো দেশে যোগাযোগের জন্য আরও কিছু চ্যানেল ব্যবহার করা হয়, যেমন, নর্ডিক দেশগুলোতে প্রমোদতরী এবং মাছ ধরা নৌকাগুলোর জন্য যথাক্রমে এল চ্যানেল এবং এফ চ্যানেল ব্যবহার করা হয়। বাণিজ্যিকভাবে রেডিও প্রযুক্তির ব্যবহার শুরু হয়েছিল এই ভিএইচএফ রেডিওর মাধ্যমেই। ভিএইচএফ রেডিও ফিক্সড এবং পোর্টেবল-এই দুই ধরনের হতে পারে। ফিক্সড রেডিও সেটগুলোর সুবিধা হচ্ছে তাদের সংযোগগুলো অপেক্ষাকৃত নির্ভরযোগ্য, ট্রান্সমিট পাওয়ার অপেক্ষাকৃত বেশি এবং এর ডিসপ্লে অপেক্ষাকৃত বড় হয়। আর ব্যাটারিচালিত, ওয়াটারপ্রুফ এবং আকারে ছোট পোর্টেবল সেটগুলো বয়ে বেড়ানো যায় বলে কায়াক এবং লাইফবোটের মতো ছোট নৌযানেও ব্যবহার করা যায়। আধুনিক রেডিও সেটগুলোতে গ্লোবাল মেরিটাইম ডিসট্রেস সেফটি সিস্টেমের অংশ হিসেবে ডিজিটাল সিলেক্টিভ কলিং, অটোমেটিক আইডেন্টিফিকেশন সিস্টেম, টেক্সট মেসেজিং ইত্যাদি সুবিধা অন্তর্ভুক্ত থাকে।

ব্যক্তিত্ব

স্যার থমাস ক্যাভেন্ডিস জন্মগ্রহণ করেছিলেন ইল্যান্ডে, ১৫৬০ সালের ১৯ সেপ্টেম্বর। তাঁর আগেও জলপথে পৃথিবী প্রদক্ষিণ করার ঘটনা থাকলেও, তিনিই প্রথম নৌঅভিযাত্রী যিনি পরিকল্পিতভাবে এটি করেছিলেন। ১৫৮৫ সালে তিনি স্যার রিচার্ড গ্রিনভেইলের সাথে আমেরিকা যাত্রায় অংশ নেন। ফেরার পথে তিনি স্যার ফ্রান্সিস ড্রেক যে পথে পৃথিবী পরিভ্রমণ করেছিলেন সে পথে অগ্রসর হওয়ার সিদ্ধান্ত নেন। ১৫৮৬ সালের ২১ জুলাই তিনি প্লাইমাউথ থেকে ১২৩ জন নাবিক এবং তিনটি জাহাজ নিয়ে যাত্রা শুরু করেন। এ সময় বহরের সামনে পড়া প্রতিটি স্প্যানিশ জাহাজ এবং উপনিবেশে লুটপাট করার পরিকল্পনা ছিল তাঁর। ১৫৮৭ সালের ৬ জানুয়ারি তিনি ম্যাজেলান প্রণালীতে পৌছান। সেখান থেকে প্রশান্ত মহাসাগর পাড়ি দিয়ে দক্ষিণ আমেরিকার দিকে রওনা দেন। পথে দক্ষিণ আমেরিকা থেকে মেক্সিকোগামী নয়টি স্প্যানিশ জাহাজ লুট করে তাঁর দল। এ সময় তিনি দক্ষিণ আমেরিকার প্যাটাগোনিয়ান উপকূলে পোর্ট ডিজায়ার আবিষ্কার করেন। এটি বর্তমানে পুয়ের্টো ডিস্যাডো নামে পরিচিত। প্রশান্ত মহাসাগর পাড়ি দেওয়ার পর তিনি পৌছান ফিলিপাইনের জাভা দ্বীপপুঞ্জে। এ যাত্রায় তিনি ফিলিপাইনের ইলোলোতে অবস্থিত স্প্যানিশ উপনিবেশের রাজধানী আক্রমণ করেন। কোনো ব্রিটিশ জলদস্যু কর্তৃক স্প্যানিশ উপনিবেশে আক্রমণের ঘটনা ইতিহাসে এটাই প্রথম এবং এভাবেই ফিলিপাইনের সমুদ্রে প্রথম ব্রিটিশরা প্রবেশ করে। এরপর তাঁর জাহাজ প্রচুর সম্পদ নিয়ে উত্তমাশা অন্তরীপ হয়ে প্লাইমাউথে ফিরে আসে ১৫৮৮ সালের ৯ সেপ্টেম্বর। এই বিশ্ব পরিক্রমায় তিনি সময় নেন মাত্র দুই বছর, যা স্যার ফ্রান্সিস ড্রেকের চেয়ে নয় মাস কম। এ ছাড়াও তিনি চীন ও জাপানের উপকূল সম্পর্কে প্রচুর তথ্য জোগাড় করেছিলেন, যা ব্রিটিশ উপনিবেশ স্থাপনে পরবর্তীতে কাজে লাগে। তাই সম্মানস্বরূপ রানি এলিজাবেথ তাঁকে নাইট উপাধি দেন। তিনি তাঁর দ্বিতীয় সমুদ্রযাত্রার সময় ১৫৯২ সালে অজ্ঞাত কারণে মৃত্যুবরণ করেন।

এগিয়ে যাচ্ছে বাংলাদেশের অর্থনীতি

বাড়ছে বাল্ক আমদানি

বন্দরবার্তা ডেস্ক

এগিয়ে যাচ্ছে দেশ, অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির উর্ধ্বগতির ধারা বেগবান হচ্ছে দিনকে দিন। এই ধারা অব্যাহত ছিল ২০১৯ সালেও, দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে সর্বোচ্চ ছিল বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের হার। ১৯৭১ সালে সদ্য স্বাধীনতা অর্জন করা বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি যেখানে শূন্যের নিচে ১৪ শতাংশে পৌঁছে গিয়েছিল এবং সামনে ছিল পাহাড়সম প্রতিকূলতা, সেখান থেকে ক্রমোন্নতির ধারাবাহিকতা বজায় রেখে বাংলাদেশের বর্তমান জিডিপি প্রবৃদ্ধির হার এখন ৮ শতাংশের কাছাকাছি।

সাম্প্রতিক বছরগুলোতে অর্থনৈতিক উন্নয়নের সাথে পাল্লা দিয়ে বেড়েছে বাংলাদেশের পণ্য আমদানি, বিশেষত বাল্ক। দক্ষিণ এশিয়ার অন্যান্য দেশে যখন আমদানি কমছে, সেসময় বাংলাদেশে বাল্ক আমদানি বেড়েছে উল্লেখযোগ্য হারে। সেইসাথে অন্যান্য জাহাজের তুলনায় বেড়েছে কয়লা, ক্লিংকার ও পাথরবাহী বাল্ক জাহাজ আসার সংখ্যা। বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্রবন্দর চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দরে এ সংখ্যা ২০১৮ সালের তুলনায় ২০১৯ সালে প্রায় দ্বিগুণ হয়েছে। ২০১৮ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ৮১টি বাল্ক ভেসেল হ্যান্ডল করেছে, যা ১২৬ শতাংশ বেড়ে ২০১৯ সালে গিয়ে দাঁড়িয়েছে ১৮৩টিতে। মূলত অবকাঠামোগত উন্নয়ন ও নির্মাণকাজের ফলে এ উন্নতি হয়েছে।

বাংলাদেশ অবকাঠামো, উৎপাদন ও শিল্প সম্প্রসারণের ওপর জোর দিচ্ছে। নির্মাণকাজের জন্য যেসব মূল উপাদান আমদানি করা হয় তার মধ্যে স্ল্যাগ, ক্লিংকার, এগ্রিগেট, লাইমস্টোন এবং বালি অন্যতম। ভিয়েতনাম এবং বাংলাদেশ সুপারম্যাক্স ও আল্ট্রাম্যাক্স জাহাজের বড় গন্তব্য হয়ে উঠছে, অথচ বৃহত্তর দেশ ভারত ও চীন এ তালিকায় শীর্ষে নেই।

বাংলাদেশ বেশিরভাগ কয়লা আমদানি করে মূলত দক্ষিণ আফ্রিকা, মোজাম্বিক এবং রাশিয়া থেকে। গত বছর থেকে ইন্দোনেশিয়াও বাজার বাড়িয়ে এখানে কয়লা রপ্তানি শুরু করেছে। চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে দেশে প্রায় ৫০টি সুপারম্যাক্স ভেসেলে করে কয়লা আমদানি করা হয়। এই আমদানি বেড়েছে মূলত দেশের ক্রমবর্ধমান বিদ্যুৎ চাহিদা মেটাতে। দেশে অনেক পাওয়ার প্ল্যান্ট বিদ্যুৎ উৎপাদন করছে এবং কিছু সংখ্যক বিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণাধীন রয়েছে।

উৎস দেশ	বাল্ক পণ্য	বছরে সুপারম্যাক্স জাহাজ আসার সংখ্যা		
		২০১৭	২০১৮	২০১৯
দক্ষিণ আফ্রিকা	কয়লা	১৩	১২	১৮
ইন্দোনেশিয়া	কয়লা	০	০	৫১
থাইল্যান্ড	ক্লিংকার	০	০	২৫
সংযুক্ত আরব আমিরাত	ক্লিংকার	৭	১০	১৯
ব্রাজিল	শস্য	৬	৬	৫
ইউক্রেন	শস্য	৯	১১	৯
ওপরের পণ্যের জন্য মোট জাহাজ		**৩৫**	**৩৯**	**১২৭**
সকল পণ্যের জন্য মোট জাহাজ		**৬৩**	**৮১**	**১৮৩**

গত তিন বছরে চট্টগ্রাম বন্দরে আসা সুপারম্যাক্স বাল্ক জাহাজের পরিসংখ্যান

বাংলাদেশ চাইনিজ পাওয়ার কোম্পানি লিমিটেড পায়রাতে ৬৬০ মেগাওয়াটের বিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণ করছে। এ বিদ্যুৎ কেন্দ্রে প্রথম ইউনিট ইতিমধ্যেই চলতি বছরের জানুয়ারিতে উৎপাদনে গিয়েছে এবং দ্বিতীয় ইউনিট অল্প কিছুদিনের মধ্যে উৎপাদনে যাবে বলে আশা করছে কর্তৃপক্ষ। এ ছাড়া ৬৬০ মেগাওয়াটের রামপাল বিদ্যুৎ কেন্দ্র চলতি বছরের শেষে চালু হবে। দক্ষিণ আফ্রিকা থেকে কয়লা আমদানি করা হয় মূলত সিমেন্ট প্ল্যান্টে ব্যবহারের জন্য।

কয়লা ছাড়া অন্যান্য আমদানি পণ্যের মধ্যে ক্লিংকার ও লাইমস্টোন সিমেন্ট তৈরির জন্য ব্যবহার করা হয়। বাংলাদেশ প্রতিবছর ১৫-২০ মিলিয়ন মেট্রিক টন ক্লিংকার ও লাইমস্টোন আমদানি করে থাকে। চট্টগ্রাম বন্দর গত বছর থাইল্যান্ড থেকে আসা ২৫টি সুপারম্যাক্স ভেসেল হ্যান্ডল করেছে, যা ২০১৮ সালে শূন্যের কোটায় ছিল। এ ছাড়া ২০১৯ সালে সংযুক্ত আরব আমিরাত থেকে ১৯টি সুপারম্যাক্স জাহাজ এসেছে, যা ছিল ২০১৮ সালের তুলনায় দ্বিগুণ।

ব্রাজিল ও ইউক্রেন থেকে শস্য আমদানি গত তিন বছর ধরে প্রায় একই রয়েছে, গড়ে প্রতি বছর ১৫টি জাহাজ। খাদ্যাভ্যাস পরিবর্তনের কারণে বাংলাদেশ গম আমদানিতে বিশ্বে ৫ম স্থানে অবস্থান করছে। কৃষ্ণ সাগর অঞ্চল গমের চাহিদা মেটানোর মূল উৎস। প্রতিবছর দেশে ২০ শতাংশ হারে গম আমদানি বাড়ছে, ২০১৮ সালে যা ৫ মিলিয়ন টন ছিল, ২০১৯ সালে এসে তা ৬ মিলিয়ন টনের কাছাকাছি এসে দাঁড়িয়েছে।

তবে আমদানির সাথে পাল্লা দিয়ে বাড়ছে না পণ্য রপ্তানির হার। দেশের টেকসই উন্নয়নের জন্য আমদানির পরিমাণ বৃদ্ধির সাথে সাথে রপ্তানি আয় বৃদ্ধির ওপরও নজর দেওয়া প্রয়োজন। এজন্য রপ্তানি পণ্যে বৈচিত্র্য আনতে হবে। তাহলেই বাণিজ্য ঘাটতি কমার সাথে সাথে দেশের অর্থনীতি অনন্য উচ্চতায় গিয়ে পৌঁছবে।

১৪ মে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন। এ সময় তিনি বন্দর কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন এবং পরে বন্দরের কার্যক্রম ও উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ ঘুরে দেখেন

পুরোদমে সচল হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দর

চট্টগ্রাম বন্দরে ২ মে এক দিনে জাহাজ থেকে ৮ হাজার ৪২০ কনটেইনার ওঠানো-নামানো হয়েছে। করোনার প্রাদুর্ভাব মোকাবিলায় সাধারণ ছুটির সময় প্রথম ৩৮ দিনে এই সংখ্যা সর্বোচ্চ। বন্দর চত্বরে কনটেইনার রাখার জায়গা আগের চেয়ে বেশি খালি থাকায় এক দিনে এই সর্বোচ্চ সংখ্যক কনটেইনার ওঠানো-নামানো সম্ভব হয়। প্রায় অচলাবস্থার মুখ থেকে কয়েক দিন ধরে পণ্য ওঠা-নামার সংখ্যা বেড়ে এভাবেই চট্টগ্রাম বন্দর পুরোদমে সচল হতে শুরু করেছে। এখনও পুরোপুরি স্বাভাবিক না হলেও বন্দরের কার্যক্রমে দৃশ্যত এই পরিবর্তন এসেছে মোটাদাগে দুটি পদক্ষেপে। প্রথমটি হলো বন্দর চত্বর থেকে ডিপোতে কনটেইনার সরিয়ে নেওয়ার বন্দরের উদ্যোগে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের অনুমোদন। বন্দরের চাপে ২৩ এপ্রিল এই অনুমোদন দেয় রাজস্ব বোর্ড। দ্বিতীয়টি হলো এক সপ্তাহের সময় দিয়ে বন্দর চত্বর থেকে কনটেইনার খালাস নেওয়া হলে ভাড়ায় ছাড় দেওয়ার ঘোষণা।

বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ বলেন, "দুই পদক্ষেপে কনটেইনার খালাসের হার বাড়ায় আগের চেয়ে বন্দরের কার্যক্রম বেড়েছে। তবে পণ্য খালাসের হার আরও বাড়াতে হবে। তাহলে বন্দরের যে স্বাভাবিক সক্ষমতা রয়েছে, তা পুরোদমে কাজে লাগানো যাবে।" পদক্ষেপ দুটি নেওয়ার আগে প্রতিদিন কনটেইনার খালাস হতো ১ হাজার ৭০০টি। এখন তা চার হাজারে উন্নীত হয়েছে। আবার প্রতিদিন খালাসের ফলে জায়গা খালি হওয়ায় কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের প্রবৃদ্ধির ধারাও বজায় থাকছে।

বন্দর ব্যবহারকারী ফোরামের সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, "নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও বন্দর যে পদক্ষেপগুলো নিয়েছে, তা খুবই ইতিবাচক। এসব পদক্ষেপের কারণে বন্দরের চাকা ঘুরছে। তবে এখন ব্যবসায়ীদের পণ্য খালাসের হার বাড়াতে হবে। পণ্য খালাস না করলে ব্যবসায়ীরা যেমন ক্ষতিগ্রস্ত হবেন, তেমনি বন্দরও সমস্যায় পড়বে।"

ঝুঁকি জেনেও কাজে বন্দরের পাইলটরা

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে প্রতিদিন বিপুল জাহাজ আমদানি পণ্য নিয়ে আসে; এসব জাহাজের প্রায় সব নাবিকই বিশ্বের বিভিন্ন দেশের নাগরিক। সেই জাহাজের মধ্যে অন্তত ১৫টি পণ্যবাহী জাহাজ প্রতিদিন বহির্নোঙর থেকে জেটিতে আসা-যাওয়া করে। সেসব জাহাজকে বহির্নোঙর থেকে কর্ণফুলী নদী দিয়ে চালিয়ে বন্দর জেটিতে নিয়ে আসেন চট্টগ্রাম বন্দরের নিজস্ব পাইলটরা। একইভাবে পণ্য ছাড় শেষে জাহাজটি চালিয়ে বহির্নোঙরে নিয়ে যান তারা। ফলে বন্দরের পাইলটরা প্রতিদিনই বিদেশি ক্যাপ্টেনদের সংস্পর্শে আসছেন। চট্টগ্রাম বন্দরের আমদানি-রপ্তানি গতিশীল রাখতে তাঁরা জীবনের ঝুঁকি নিয়ে প্রতিদিনই এই সাহসী কাজটি করছেন; নিশ্চিত করছেন পর্যাপ্ত সুরক্ষা।

বন্দরের ডেপুটি কনজারভেটর ক্যাপ্টেন ফরিদুল আলম বলেন, "দেশে করোনা ঝুঁকি শুরুর পর দুই মাস আগে থেকেই নিজেদের উদ্যোগে মাস্ক, পিপিই কিনে, স্যানিটাইজার ও জীবাণুনাশক তৈরি করে কাজ শুরু করেছি। প্রতিদিন বন্দরের ১৫ পাইলট জীবনের ঝুঁকি নিয়ে বহির্নোঙরে যাচ্ছেন, আবার জাহাজ নিয়ে ফিরে আসছেন। শত প্রতিকূলতার মধ্যেও আমরা জাহাজ চালানো বন্ধ রাখিনি। কোনো পাইলটও অপারগতা দেখাননি।"

তিনি বলেন, "একটি বিদেশি জাহাজে কমপক্ষে ২৫ জন বিদেশি ক্যাপ্টেন-ক্রু থাকেন। আমাদের পাইলটরা প্রতিদিনই তাঁদের সংস্পর্শে যাচ্ছেন; দুটি জাহাজ পাইলটিং করতে গিয়ে জাহাজেই থাকছেন চার ঘণ্টা। এর পরও কেউ দমে যাননি। ঝুঁকি জেনেও কাজ করছি দেশের অর্থনীতি সচল রাখতে।"

আগে বিদেশি ক্যাপ্টেন-ক্রু চট্টগ্রাম বন্দরে ভিড়া জাহাজ থেকে নেমে চট্টগ্রাম শহরে প্রবেশ করতে পারতেন। চট্টগ্রাম বিমানবন্দর দিয়ে তাঁর নিজের দেশে চলে যেতে পারতেন; কিন্তু করোনাভাইরাসের ঝুঁকি এড়াতে চট্টগ্রাম শহরে প্রবেশ বন্ধ করা হয়েছে। ফলে বিদেশি কোনো ক্যাপ্টেন-ক্রু চাইলেও এখন শহরে যেতে পারছেন না।

করোনায় অর্থনীতি সচল রাখতে নিবেদিত চট্টগ্রাম বন্দর কর্মীরা

করোনাভাইরাসে আক্রান্ত মানুষগুলোর জীবন বাঁচাতে প্রাণপণ চেষ্টা চালাচ্ছেন চিকিৎসকরা; সংক্রমণ ঠেকাতে কাজ করছে প্রশাসন, আইনশৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনী ও প্রতিরক্ষা বাহিনীর সদস্যরা। আর দেশের মানুষগুলোর জীবিকা বাঁচাতে কাজ করছে চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মীরা। অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বিশেষ করে আমদানি-রপ্তানি পণ্য সরবরাহ স্বাভাবিক রাখতে শুরু থেকে নিরবচ্ছিন্নভাবে কাজ করছেন বন্দর কর্মীরা। এই আমদানি পণ্যের মধ্যে যেমন ভোগ্যপণ্য আছে; তেমনি আছে জীবন বাঁচানোর ওষুধ তৈরির কাঁচামাল; আছে করোনা প্রতিরোধে সম্মুখে কর্মরত কর্মীদের জরুরি চিকিৎসা সামগ্রীও।

দেশের অর্থনীতির লাইফলাইন চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর দিয়ে দেশের মোট আমদানির ৮২ শতাংশ আসে; আর রপ্তানি পণ্যের ৯১ শতাংশই যায় এই বন্দর দিয়ে। সুতরাং আমদানি-রপ্তানির এই গতিতে সামান্য নেতিবাচক প্রভাব পড়লে তা পুরো দেশের অর্থনীতির ওপরই বড় প্রভাব পড়ে।

করোনা সংক্রমন ঠেকাতে গত ২৬ মার্চ সাধারণ ছুটির পর চট্টগ্রাম বন্দরের কাজ এক ঘণ্টার জন্যও বন্ধ থাকেনি; দিনরাত ২৪ ঘণ্টা সচল থাকায় রমজানের মতো গুরুত্বপূর্ণ সময়ে দেশে ভোগ্যপণ্যে সরবরাহ সংকটের সৃষ্টি হয়নি। অগ্রাধিকার ভিত্তিতে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে কাঁচামাল ছাড় দেওয়ায় ওষুধ তৈরির জন্য কারখানাকে বসে থাকতে হয়নি। চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে কাঁচামাল সরবরাহ ঠিক ছিল বলেই সঠিক সময়ে দেশেই ভেন্টিলেটর তৈরি করা সম্ভব হয়েছে; মাস্ক, গ্লাভস, পিপিইসহ সুরক্ষাসামগ্রী দেশের কারখানায় উৎপাদন হয়েছে।

এই অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড সচল রাখতে গিয়ে বন্দরে অনেক কর্মী করোনায় আক্রান্ত হয়েছেন; এর মধ্যে মারা গেছেন দুজন কর্মী। ঝুঁকি আছে জেনেও সাহস নিয়ে বিদেশি নাবিকদের সাথে মিলে পণ্যবাহী জাহাজ চালিয়ে আনছেন বন্দর পাইলটরা। সকাল থেকে রাত পর্যন্ত জেটিতে দাঁড়িয়ে থেকে পণ্য ওঠানামা তদারকি করছেন কর্মীরা; গেইট দিয়ে প্রবেশে মাস্ক, গ্লাভস পরাসহ সুরক্ষা নিশ্চিত করে ভেতরে প্রবেশ করতে দিচ্ছেন নিরাপত্তা কর্মীরা। কাজ করতে গিয়ে হতাশ হলে কর্মকর্তারা গিয়ে কর্মীদের উদ্বুদ্ধ করেছেন।

চট্টগ্রাম বন্দরের আমদানি-রপ্তানি পণ্য ওঠানামা সচল রাখতে তিনটি বিভাগ

করোনা মহামারির মধ্যেও নিরবচ্ছিন্নভাবে কাজ করে যাচ্ছেন চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীরা

সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ। এর মধ্যে প্রধান হচ্ছে বন্দরের পরিবহন বিভাগ। এই বিভাগে প্রায় ১২০০ কর্মী সরকারি সাধারণ ছুটির মধ্যেও বন্দর সচল রাখতে কাজের শিফট ভাগ করে নিয়েছে। জাহাজ আসার পর পণ্য ওঠানামার কাজ করে থাকে একজন টার্মিনাল অপারেটর ও ১২ জন বার্থ অপারেটর। বন্দরের পরিবহন বিভাগের নেতৃত্বে তারা কাজটি করে থাকে।

বন্দরের আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ বিভাগ হচ্ছে মেরিন বিভাগ; এই বিভাগের কর্মীরা বহির্নোঙরে আসা বিদেশি জাহাজে উঠে সরাসরি বিদেশি নাবিকদের সংস্পর্শে যান। ঝুঁকি আছে জেনেও তারা প্রতিদিন এ কাজ করছেন।

জাহাজ থেকে পণ্য নামানোর পর সেটি বন্দর থেকে দ্রুত ছাড় দেওয়া নির্ভর করে বন্দরের গেইটে থাকা নিরাপত্তারক্ষীদের ওপর। এ ছাড়া বন্দরের সংরক্ষিত এলাকায় প্রবেশ পথে কর্মীদের করোনা সুরক্ষা নিশ্চিত করা এবং একইসাথে চোরাচালান ঠেকাতে নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে হয়েছে বন্দর নিরাপত্তা বিভাগের। বন্দরের যন্ত্রপাতি সচল রাখতে যান্ত্রিক বিভাগও সমানভাবে কাজ করেছেন।

দেশে জ্বালানি তেলের মজুত ধারণক্ষমতা ছাড়িয়েছে

চাহিদা কমে যাওয়ায় দেশে ডিজেল, জেট ফুয়েল ও ফার্নেস অয়েল-এই তিন শ্রেণির জ্বালানি তেলের মজুত উপচে পড়ার মতো অবস্থা হয়েছে। এ কারণে ঋণপত্র (এলসি) খোলার পরেও চট্টগ্রাম বন্দরমুখী জ্বালানিবাহী তিনটি জাহাজের নোঙর করার সময় এক মাস পিছিয়ে দিয়েছে বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন (বিপিসি)। জ্বালানিবাহী আরও দুটি জাহাজের বন্দরে আসা পিছিয়ে দিতে দেনদরবার চলছে।

করোনাভাইরাস মহামারির কারণে বাংলাদেশসহ বিশ্বব্যাপী জ্বালানির চাহিদা তলানিতে নেমে এসেছে। কারণ, পণ্যবাহী ছাড়া প্রায় সব ধরনের যান ও শিল্পকারখানা বন্ধ থাকায় চাহিদা অস্বাভাবিক কমেছে। এ কারণে বেড়ে গেছে তেলের মজুত। বিপিসির মহাব্যবস্থাপক (বিপণন) মুস্তফা কুদরত-ই ইলাহী বলেন, "রিজার্ভারে ধারণক্ষমতার বেশি জ্বালানি এই মুহূর্তে আছে। যদিও মে মাস থেকে ডিজেল ও জেট ফুয়েলের চাহিদা ধীরে ধীরে বাড়ছে। সেই তুলনায় ছোট গাড়ির জ্বালানির চাহিদা বাড়ছে না।"

বাংলাদেশ প্রধানত জ্বালানি তেল আমদানি করে সিঙ্গাপুর ও মধ্যপ্রাচ্যের দেশগুলো থেকে। মে মাসে জ্বালানি তেল নিয়ে ১০টি জাহাজ বন্দরে পৌঁছানোর কথা ছিল। প্রতিটি জাহাজে জ্বালানি আমদানি হয় ৩০ হাজার মেট্রিক টন। এর মধ্যে পাঁচ জাহাজ চট্টগ্রাম বন্দরের ডলফিন জেটিতে ভিড়ে পর্যায়ক্রমে খালাস করেছে।

৫ মে পর্যন্ত দেশে ডিজেলের মজুত (রিজার্ভার ও জাহাজে থাকা মিলিয়ে) ছিল ৬ লাখ ৮২ হাজার মেট্রিক টন। অথচ ধারণক্ষমতা ৬ লাখ ৩১ হাজার ৭৯২ মেট্রিক টন। একইভাবে উড়োজাহাজের জ্বালানি জেট ফুয়েল প্রায় ৭০ হাজার এবং ফার্নেস অয়েল ১ লাখ ৫৫ হাজার ৮০০ মেট্রিক টন মজুত আছে। যদিও এই দুটি শ্রেণির জ্বালানির ধারণক্ষমতা যথাক্রমে ৬৫ হাজার ৮৫৮ এবং ১ লাখ ৪১ হাজার ৩৪০ মেট্রিক টন। দেশে বিদ্যুৎ উৎপাদন এবং শিল্প কারখানায় ফার্নেস অয়েল ব্যবহৃত হয়।

দুই মাস পর সবজি রপ্তানি শুরু

প্রবাসীদের নিয়ে আসা বিশেষ যাত্রীবাহী বা চার্টার্ড উড়োজাহাজের ফিরতি ফ্লাইটের মাধ্যমে কুয়েতে সবজি রপ্তানি শুরু হয়েছে। তাতে দুই মাস পর বিশ্বের কোনো দেশে বাংলাদেশি সবজি রপ্তানি হলো। তবে যাত্রীবাহী বিমান চলাচল বন্ধ থাকায় ৪০টির বেশি দেশে এখনও সবজি রপ্তানি বন্ধ রয়েছে।

কুয়েত এয়ারওয়েজের দুটি ভাড়া করা (চার্টার্ড) উড়োজাহাজ ঢাকা থেকে ফিরে যাওয়ার সময় ওই উড়োজাহাজে করে গত ২৬ ও ২৭ মে ৫১ টন মরিচ, কাকরোল, করলা, পটল ইত্যাদি সবজি মধ্যপ্রাচ্যের দেশটিতে রপ্তানি করা হয়েছে। পরিস্থিতি স্বাভাবিক না হওয়া পর্যন্ত বিভিন্ন দেশ থেকে আসা বিশেষ উড়োজাহাজে করে পণ্য পরিবহনের সুবিধা কাজে লাগাতে সরকারের সহযোগিতা চেয়েছেন রপ্তানিকারকেরা।

করোনার কারণে বিভিন্ন দেশের সঙ্গে আকাশপথের যোগাযোগ বন্ধ হওয়ায় মার্চের তৃতীয় সপ্তাহ থেকে সবজি রপ্তানি পুরোপুরি বন্ধ হয়ে যায়। রপ্তানিকারকেরা চেষ্টা তদবির করায় গত ১৮ মে বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় চার্টার্ড বিমানে খাদ্যসহ প্রয়োজনীয় পণ্য কার্গো হিসেবে পরিবহনের অনুমতি দেয়।

বাংলাদেশের সবজির বড় বাজার মধ্যপ্রাচ্যের কাতার, সৌদি আরব, কুয়েত ও সংযুক্ত আরব আমিরাত এবং ইউরোপের যুক্তরাজ্য, ইতালি ও ফ্রান্স। এ ছাড়া বাহারাইন, ওমান, মালয়েশিয়া, সুইডেন, কানাডা ও জার্মানিসহ বিভিন্ন দেশেও কিছু সবজি রপ্তানি হয়। সবজির পাশাপাশি আম, কাঁঠাল, লিচু, পেয়ারাসহ বিভিন্ন ধরনের ফলমূলও রপ্তানি হয়ে থাকে। মে থেকে আগস্ট এ সময়ে রপ্তানি সবচেয়ে বেশি হয়।

রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) হিসাব অনুযায়ী, গত ২০১৮-১৯ অর্থবছরে ৯ কোটি ৯৬ লাখ মার্কিন ডলারের সবজি রপ্তানি হয়েছে। চলতি ২০১৯-২০ অর্থবছরের প্রথম নয় মাসে (জুলাই-মার্চ) রপ্তানি হয়েছে ১৪ কোটি ৬৭ লাখ ডলারের সবজি, যা গত বছরের একই সময়ের চেয়ে ৮০ শতাংশ বেশি। মার্চ পর্যন্ত সৌদি আরবে ৫ কোটি ৮৯ লাখ, যুক্তরাজ্যে ৩ কোটি ১৫ লাখ, সংযুক্ত আরব আমিরাতে ১ কোটি ১৭ লাখ, কুয়েতে ৬৩ লাখ, কাতারে ৬২ লাখ ডলারের সবজি রপ্তানি হয়েছে।

ব্যবসায়ীদের আবার ছাড় দিল চট্টগ্রাম বন্দর

তৃতীয় দফায় আবারও কনটেইনার রাখার ভাড়া শতভাগ ছাড় দিয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ১৬ মে এর মধ্যে পণ্য খালাস নেওয়া হলে এই ছাড় পাবেন ব্যবসায়ীরা। এ সময়ের মধ্যে খালাস নেওয়া না হলে দণ্ডভাড়া আরোপ হবে। ৫ মে এক বিজ্ঞপ্তিতে এই ছাড়ের ঘোষণা দেওয়া হয়।

২৬ মার্চ থেকে শুরু হওয়া সাধারণ ছুটির সময়ে আমদানি হওয়া

নৌপ্রকৌশলী ড. সাজিদ হোসেন আইমারেস্ট লন্ডনের ট্রাস্টি নির্বাচিত

বাংলাদেশ মেরিন একাডেমির কমান্ড্যান্ট চার্টার্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ার ড. সাজিদ হোসেন ইনস্টিটিউট অব মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং, সাইন্স অ্যান্ড টেকনোলজিস্টস (আইমারেস্ট)-এর লন্ডন সদর দপ্তরের একজন ট্রাস্টি নির্বাচিত হয়েছেন। আইমারেস্ট পরিচালিত হয় বোর্ড অব ট্রাস্টিজ এবং কাউন্সিলের নির্বাচিত স্বেচ্ছাসেবী সদস্যদের মাধ্যমে। সকল সদস্য তাদের নিজ নিজ দেশ থেকে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম সম্পন্ন করে থাকেন। বিশ্বজুড়ে আইমারেস্টের প্রায় ১০০টি শাখায় বাংলাদেশসহ প্রায় ১২০টি দেশের সাড়ে ২২ হাজার সদস্য রয়েছে।

পরিচালনা পর্ষদ হিসেবে বোর্ড অব ট্রাস্টিজ আইমারেস্টের নীতিমালা প্রণয়ন এবং কৌশলগত বিষয়গুলোর জন্য দায়িত্বশীল থাকে। কোভিড-১৯ এর কারণে আইমারেস্টের সর্বশেষ ভার্চ্যুয়ালি অনুষ্ঠিত ২ এপ্রিলের এজিএম কাউন্সিলে সাজিদ হোসেন-সহ নতুন পাঁচ জন ট্রাস্টি তিন বছর মেয়াদের জন্য নির্বাচিত হয়েছেন। আইমারেস্টের ট্রাস্টি নির্বাচিত হওয়ায় একদিকে যেমন তা কমান্ড্যান্ট সাজিদ হোসেনের পেশাগত সম্মান বয়ে এনেছে, তেমনি বাংলাদেশ মেরিন একাডেমি ও বাংলাদেশের জন্যও বয়ে এনেছে বিশ্ব-মর্যাদা।

কনটেইনার বন্দরে নামানো হয়েছে সেগুলো খালাসের ক্ষেত্রে এই ছাড় পাওয়া যাবে। ছুটি ঘোষণার চার দিন আগের কনটেইনারও এই সুবিধা পাবে বলে বিজ্ঞপ্তিতে জানানো হয়। প্রথম দফায় ২০ এপ্রিল পর্যন্ত এবং দ্বিতীয় দফায় ৪ মে পর্যন্ত কনটেইনার রাখার ভাড়ায় ছাড় দেওয়া হয়।

বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এস এম আবুল কালাম আজাদ বলেন, ''সাধারণ ছুটি বাড়ানোর কারণে কনটেইনার রাখার ভাড়ায় ছাড়ের সময় বাড়ানো হয়েছে। ব্যবসায়ীরা যাতে এই সুবিধা নিয়ে দ্রুত পণ্য খালাস করেন সেজন্য আহ্বান জানাই। কারণ পণ্য খালাস হলে বন্দরের স্বাভাবিক কার্যক্রম চালানো সহজ হবে। ইতিমধ্যে নানা পদক্ষেপে বন্দরের কার্যক্রমে গতি এসেছে।''

স্বাভাবিক সময়ে জাহাজ থেকে নামানোর পর চারদিন পর্যন্ত বিনা ভাড়ায় কনটেইনার রাখা যায় বন্দরে। এরপর প্রথম ধাপে প্রতিটি কনটেইনারে ৬ ডলার, দ্বিতীয় ধাপে ১২ ডলার এবং শেষ ধাপে ২৪ ডলার করে ভাড়া দিতে হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষ ছাড়ের সুবিধা দেওয়ায় সময়ভেদে একেকটি কনটেইনারে সর্বোচ্চ ৪০৫০ হাজার টাকা ছাড় পাচ্ছেন ব্যবসায়ীরা।

ভারতীয় পণ্যের ডকুমেন্ট প্রসেসিং ফি কমাল এনবিআর

চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহার করে ভারতীয় পণ্য ট্রানজিটের ডকুমেন্ট প্রসেসিং ফি কমিয়েছে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর)। আগে প্রতি টন পণ্যের ওপর ডকুমেন্ট প্রসেসিং ফি ১০ টাকা হারে প্রস্তাব করা হয়েছিল। নতুন সিদ্ধান্ত অনুযায়ী, ট্রানজিটের পণ্যে প্রতি টনে নয়, প্রতি চালানের ওপর এ ফি আদায় করা হবে। প্রতি চালানের ওপর ডকুমেন্ট প্রসেসিং ফি নির্ধারণ করা হয়েছে ৩০ টাকা। ভারত সরকারের অনুরোধে এ সিদ্ধান্ত নিয়েছে এনবিআর। তবে 'বিবিধ প্রশাসনিক' ও 'সিকিউরিটি' চার্জ আগের মতো বহাল রাখা হয়েছে। যদিও এ দুই খাতে চার্জ কমিয়ে অর্ধেক করতে অনুরোধ জানিয়েছিল ভারত। নতুন চার্জ ও ফি চূড়ান্ত হওয়ার বিষয়টি চিঠি দিয়ে নৌমন্ত্রণালয়কে জানিয়েছে এনবিআর।

করোনাভাইরাসের প্রকোপ কমার পর চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর দিয়ে ভারতীয় পণ্য ট্রায়াল রানের বিষয়ে আলোচনা করবে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়। এর আগে সংশোধিত চার্জ ও ফি'র বিষয়ে ভারতকে আনুষ্ঠানিকভাবে জানাবে বাংলাদেশ। তবে কবে নাগাদ ট্রায়াল রান হতে পারে তা নির্ধারণ করেনি নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী বলেন, ''চার্জ ও ফি'র হারে কিছুটা পরিবর্তন এনে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড আমাদের একটি চিঠি দিয়েছে। বিষয়টি আমরা নির্দিষ্ট প্রক্রিয়ায় ভারতকে জানাব। এ ছাড়া ভারতীয় পণ্য ট্রায়াল রান হওয়ার কথা ছিল। করোনাভাইরাস প্রকোপের কারণে তা হয়নি। সেটি নিয়েও আমরা আলোচনা করব। তবে কবে ট্রায়াল রান হবে তা এখনই বলা যাচ্ছে না।''

২০১৯ সালের ৫ ডিসেম্বর ঢাকায় অনুষ্ঠিত ইন্টার গভর্নমেন্ট কমিটির (আইজিসি) সভায় ওই পণ্য পরিবহনে ৮টি খাতে চার্জ ও ফি আরোপের কথা প্রস্তাব করে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড। সেখানে খাতভিত্তিক কত টাকা চার্জ ও ফি নেওয়া হবে তাও প্রস্তাব করা হয়। কয়েকটি খাতে চার্জ ও ফি কমানোর অনুরোধ জানায় ভারত।

ইন্টার গভর্নমেন্ট কমিটির সভায় বিবিধ প্রশাসনিক ও সিকিউরিটি খাতে চার্জ কমিয়ে অর্ধেক করার প্রস্তাব করেছিল ভারত। তবে ওই প্রস্তাবে সায় দেয়নি এনবিআর। আগের প্রস্তাব অনুযায়ী প্রতি টন পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে বিবিধ প্রশাসনিক চার্জ ১০০ টাকা এবং সিকিউরিটি চার্জ ১০০ টাকা হারে নেওয়ার ক্ষেত্রে অনড় থাকার কথা জানিয়েছে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড। এ ছাড়া অন্যান্য খাত যেমন ট্রানজিট ফি প্রতি টনে ২০ টাকা, এসকর্ট চার্জ ৫০ টাকা ও প্রতিটি কনটেইনার স্ক্যানিং ফি ২৫৪ টাকা আগের মতোই বহাল থাকছে।

রাজস্ব আদায় নিয়ে সংশয়ে এনবিআর চেয়ারম্যান

রাজস্ব আয়ে লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হবে না বলে জানিয়েছেন জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের (এনবিআর) চেয়ারম্যান আবু হেনা মো. রহমাতুল মুনিম। অর্থসচিব আবদুর রউফ তালুকদারকে চিঠি দিয়ে তিনি জানান, এনবিআরের চলতি ২০১৯-২০ অর্থবছরের সংশোধিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হবে না। আর ২০২০-২১ অর্থবছরের জন্য এনবিআরের যে রাজস্ব লক্ষ্যমাত্রা ধরা হচ্ছে, অর্জন করা সম্ভব হবে না তা-ও।

চলতি অর্থবছরের জন্য এনবিআরের রাজস্ব সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল ৩ লাখ ২৫ হাজার ৬০০ কোটি টাকা। সম্প্রতি এই লক্ষ্যমাত্রা কমিয়ে ৩ লাখ ৫০০ কোটি টাকা করা হয়। কোভিডজনিত দুর্যোগ দীর্ঘায়িত হওয়ায় এই সংশোধিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করা একপ্রকার অসম্ভব হবে। এদিকে স্বাধীনতার পর থেকে প্রতিবছরই রাজস্ব আয় বাড়ছে। কিন্তু এবারই আগের অর্থবছরের তুলনায় রাজস্ব আয় কমতে যাচ্ছে। এনবিআর চেয়ারম্যান ১৪ মে অর্থসচিবকে চিঠি দিয়ে এসব কথা জানান।

২০১৮-১৯ অর্থবছরে ২ লাখ ৩৪ হাজার ৬৮৪ কোটি টাকা রাজস্ব সংগ্রহ করা হয়েছিল, এ কথা উল্লেখ করে চিঠিতে এনবিআর চেয়ারম্যান জানান, চলতি ২০১৯-২০ অর্থবছর শেষে তা হতে পারে বড়জোর ২ লাখ ২০ হাজার কোটি টাকা। সে হিসাবে চলতি অর্থবছরের মূল লক্ষ্যমাত্রা থেকে এনবিআরের আদায় কমবে ১ লাখ ৫ হাজার ৬০০ কোটি টাকা। আর সংশোধিত লক্ষ্যমাত্রা থেকে আদায় কমবে ৮০ হাজার ৫০০ কোটি টাকা।

আগামী অর্থবছরের রাজস্ব লক্ষ্যমাত্রা ৩ লাখ ৩০ হাজার কোটি টাকা ধরা হচ্ছে বলে এনবিআরকে জানিয়ে দেওয়া হয়। রহমাতুল মুনিম এ নিয়ে চিঠিতে বলেন, এ লক্ষ্যমাত্রা পূরণ নিয়ে তিনি আশাবাদী নন। কারণ, ১ জুলাই থেকে পরিস্থিতি স্বাভাবিক হতে শুরু করলেও স্থানীয় ও বৈশ্বিক অর্থনীতির ওপর তা বিরূপ প্রতিক্রিয়া রেখে যাবে।

সীমান্ত বাণিজ্য বন্ধ করে দিল পশ্চিমবঙ্গ সরকার

বাংলাদেশের সঙ্গে ভারতের সীমান্ত বাণিজ্য বন্ধ করে দিয়েছে পশ্চিমবঙ্গ সরকার। ৩ মে স্থানীয় বাসিন্দাদের বিক্ষোভ ও অবরোধের মধ্যে বন্ধ হয়ে যায় বাংলাদেশের সঙ্গে এই আন্তর্জাতিক বাণিজ্য। পশ্চিমবঙ্গ সরকারের অভিযোগ, দেশে লকডাউন চলায় পশ্চিমবঙ্গের সঙ্গে বাংলাদেশের সীমান্ত বাণিজ্য খুলে দিলে কার্যত বিপদের মুখে পড়বে পশ্চিমবঙ্গ ও বাংলাদেশ। দুই দেশেই এখন ছড়িয়ে আছে করোনাভাইরাস।

তাই পশ্চিমবঙ্গের মুখ্য সচিব রাজীব সিনহা কেন্দ্রীয় স্বরাষ্ট্র সচিব অজয় ভাল্লাকে ৮ মে এক চিঠিতে জানিয়ে দেন, পশ্চিমবঙ্গের আন্তর্জাতিক সীমান্ত পথে পণ্যবাহী ট্রাক চলাচল করতে দেওয়া সম্ভব নয়। তিনি লিখেছেন, করোনা নিয়ে সীমান্ত এলাকায় আতঙ্ক রয়েছে। পণ্যবাহী গাড়ি বাংলাদেশে প্রবেশের পর পণ্য খালাস করে ফিরে আসার অনুমতি দিলে সীমান্তের নাগরিকদের মধ্যে বিরূপ প্রতিক্রিয়া সৃষ্টি হতে পারে। কারণ, করোনার প্রকোপ থেকে মুক্ত নয় প্রতিবেশী বাংলাদেশ। দেশের নাগরিকদের স্বার্থেই পশ্চিমবঙ্গ সরকার এই সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

ভারতে তৃতীয় পর্যায়ের লকডাউন চলছে দেশব্যাপী। এই লকডাউন শেষ হওয়ার কথা ১৭ মে। কিন্তু এই লকডাউনের মধ্যে কেন্দ্রীয় সরকারের নির্দেশে ৩০ এপ্রিল থেকে বেনাপোল-পেট্রাপোল সীমান্ত পথে ভারতের সঙ্গে বাংলাদেশের স্থলবাণিজ্য শুরু হয়। তবে তা বন্ধ হয়ে যায় তিন দিনের মাথায়। এতে ক্ষুব্ধ কেন্দ্রীয় স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয় এরপরই অবিলম্বে সীমান্ত বাণিজ্য শুরু করার নির্দেশ দেয়। ওই দিন পশ্চিমবঙ্গের মুখ্য সচিবকে লেখা কেন্দ্রীয় স্বরাষ্ট্র সচিব অজয় ভাল্লার এক চিঠিতে বলা হয়, কেন্দ্রীয় সরকার ২৪ এপ্রিল জানিয়েছিল, বাংলাদেশ, নেপাল ও ভুটান সীমান্ত দিয়ে জরুরি পণ্য

করোনায় লকডাউন চলায় পশ্চিমবঙ্গের সঙ্গে বাংলাদেশের সীমান্ত বাণিজ্য বন্ধ করে দিয়েছে পশ্চিমবঙ্গ সরকার

১৭ মে ঘূর্ণিঝড় আম্ফানের প্রভাবে ক্ষয়ক্ষতি মোকাবিলায় করণীয় ঠিক করতে বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে বৈঠক করেন পর্ষদ সদস্য জাফর আলম

আমদানি-রপ্তানিতে ছাড় দিতে হবে এবং এ সংক্রান্ত নির্দেশ রূপায়ণে একটি রিপোর্টও পাঠাতে হবে কেন্দ্রীয় সরকারের কাছে। কিন্তু সংশ্লিষ্ট বিষয়ে কোনো রিপোর্ট দেয়নি পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য সরকার। চিঠিতে আরও বলা হয়, কেন্দ্রীয় স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয় জানতে পেরেছে, পশ্চিমবঙ্গ-বাংলাদেশ সীমান্ত দিয়ে শুরু করা হয়নি আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য। ফলে অসংখ্য ট্রাক জরুরি পণ্য নিয়ে আটকে পড়েছে সীমান্তে। বহু ট্রাকচালক ফিরতে পারছেন না। তাঁরা অনেকেই আটকে আছেন সীমান্তে।

স্বরাষ্ট্রসচিব তাঁর চিঠিতে আরও বলেছেন, একতরফাভাবে পদক্ষেপ গ্রহণ করে পশ্চিমবঙ্গ সরকার সীমান্ত পথে জরুরি পণ্য চলাচল বন্ধ রেখেছে। এটা যে দেশের আন্তর্জাতিক সম্পর্কের আইনি বাধ্যবাধকতার ওপর বিরাট প্রভাব ফেলতে পারে। রাজ্য সরকারের এহেন পদক্ষেপ দেশের বিপর্যয় মোকাবিলা আইন ও সংবিধানে দেওয়া অধিকার অমান্য করার শামিল। স্বরাষ্ট্রসচিব এরপর মুখ্য সচিবকে অনুরোধ জানান, সীমান্ত বাণিজ্যে পণ্য চলাচলে ছাড় দিতে। তবে পশ্চিমবঙ্গের মুখ্য সচিব রাজীব সিনহা এক চিঠিতে কেন্দ্রীয় স্বরাষ্ট্রসচিব অজয় ভাল্লাকে ১০ মে জানিয়ে দেন, এই মুহূর্তে সীমান্ত বাণিজ্য শুরু করা সম্ভব নয় করোনার কারণে।

বাংলাদেশের তৈরি পোশাকে শুল্ক আরোপ চান ভারতের ব্যবসায়ীরা

করোনাভাইরাসের ক্ষতি পোষাতে বাংলাদেশ থেকে আমদানি হওয়া তৈরি পোশাকের ওপর শুল্ক আরোপের দাবি করেছে ভারতের দ্য ক্লথিং ম্যানুফ্যাকচারার্স অ্যাসোসিয়েশন অব ইন্ডিয়া (সিএমএআই)। আগামী ১২ মাসের জন্য শুল্ক আরোপ চায় ভারতের পোশাক উৎপাদনকারী ব্যবসায়ীদের এ সংগঠনটি।

সিএমএআই সভাপতি রাকেশ বিয়ানি ২২ মে ভারতের বস্ত্রমন্ত্রী স্মৃতি ইরানিকে পাঠানো এক চিঠিতে এই দাবি করেন। এতে বলা হয়, বাংলাদেশ থেকে শুল্কমুক্ত পোশাক আমদানির বিপদ নিয়ে আমরা অনেক দিন ধরেই সরকারের দৃষ্টি আকর্ষণ করে আসছি। এর মাধ্যমে পেছন দরজা দিয়ে চীনের কাপড় ভারতে চলে আসছে। তাতে অতিক্ষুদ্র, ক্ষুদ্র ও মাঝারি কারখানা নির্ভর দেশীয় পোশাক খাতের ওপর নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে।

চিঠিতে আরও বলা হয়, করোনাভাইরাসের কারণে ভারতের রপ্তানির পাশাপাশি অভ্যন্তরীণ বাজারে পোশাক বিক্রি কমে গেছে। সিএমএআইয়ের জরিপ অনুযায়ী, মহামারি করোনাভাইরাস প্রতিরোধে লকডাউন থাকায় অভ্যন্তরীণ বাজারে পোশাকের চাহিদা ৪০ শতাংশের বেশি কমেছে। পোশাকের চাহিদা কমে যাওয়ায় অনেক কারখানা বন্ধ ও শ্রমিকদের চাকরি হারানোর ঘটনা ঘটবে। এই সংকটকালীন সময়ে দেশের শিল্পকে টিকিয়ে রাখতে সরকারকে নীতিগত সিদ্ধান্ত নিতে হবে।

সাম্প্রতিক সময়ে ভারত বাংলাদেশি তৈরি পোশাকের ভালো বাজার হয়ে উঠেছে। শুল্কমুক্ত সুবিধা থাকায় প্রতিবছরই দেশটিতে পোশাক রপ্তানি বাড়ছে। মূলত বিদেশি বিভিন্ন ব্র্যান্ড ও ক্রেতা প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে ভারতে পোশাক রপ্তানি বাড়ছে। সিএমএআইয়ের সভাপতির চিঠিতে বলা হয়, ২০১৭-১৮ অর্থবছরে বাংলাদেশ থেকে ভারতে ২০ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি হয়েছে। পরের বছর সেটি বেড়ে ৩৬ কোটি ডলার হয়। আর চলতি অর্থবছর এখন পর্যন্ত রপ্তানি হয়েছে ৪০ কোটি ডলারের পোশাক। তাছাড়া ২০১৮-১৯ অর্থবছরে ভারত যে পরিমাণ তৈরি পোশাক আমদানি করেছে, তার ৩৩ শতাংশই বাংলাদেশ থেকে গেছে।

চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রণোদনা নিশ্চিতে কমিটি

করোনাভাইরাসের ঝুঁকির মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দর ২৪ ঘণ্টা সচল রাখাতে বন্দর কর্মকর্তা কর্মচারী এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের চট্টগ্রাম বন্দর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা কর্মচারীদের আর্থিক প্রণোদনা দেওয়ার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। এ বিষয়ে প্রতিবেদন তৈরি করার জন্য এরই মধ্যে আট সদস্য বিশিষ্ট একটি কমিটি গঠন করা হয়েছে। কমিটিকে ১১ মে'র মধ্যে প্রতিবেদন দিতে বলা হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরের পরিচালক (প্রশাসন) মো. মমিনুর রশিদ আহ্বায়ক করে গঠিত কমিটির সদস্যরা হলেন–বন্দরের উপসংরক্ষক ক্যাপ্টেন ফরিদুল আলম, পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিম, প্রধান অর্থ ও হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা মো. হাবিবুর রহমান, প্রধান নিরীক্ষা কর্মকর্তা মো. রফিকুল আলম, বন্দরের সচিব মো. ওমর ফারুক, বন্দর সিবিএ'র সভাপতি আবুল মনছুর আহম্মদ এবং ভারপ্রাপ্ত সাধারণ সম্পাদক মো. নায়েবুল ইসলাম ফটিক।

বন্দর কর্তৃপক্ষের সচিব মো. ওমর ফারুক বলেন, "এই ঝুঁকির মধ্যে কাজ করে যাচ্ছেন চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীরা। এক মিনিটের জন্যও বন্ধ হয়নি বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম। কর্মকর্তা-কর্মচারীদের আর্থিক প্রণোদনা কীভাবে বা কেমন হবে তা ঠিক করতে একটি কমিটি গঠিত হয়েছে।"

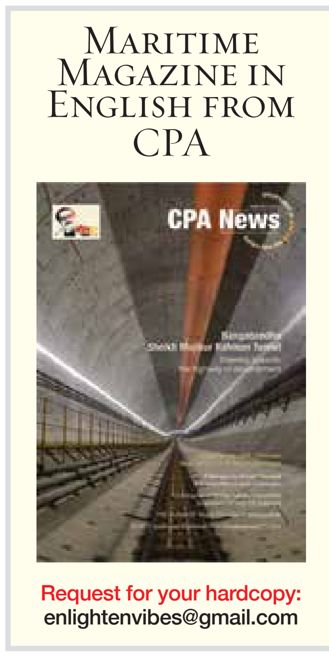
এর আগে প্রণোদনার বিষয়টি নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্মচারী পরিষদের (সিবিএ) পক্ষ থেকে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান বরাবর একটি চিঠি দেওয়া হয়। চিঠিতে চারটি দাবি তুলে ধরা হয়। দাবিগুলো হলো–ঝুঁকিকালীন প্রতি মাসে মূল বেতনের সমপরিমাণ অর্থ প্রণোদনা হিসেবে প্রদান, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনার অংশ হিসেবে প্রতিদিন ৫০০ থেকে ১০০০ টাকা পর্যন্ত দেওয়ার ব্যবস্থা করা, করোনা ভাইরাসে আক্রান্ত হয়ে কোনো কর্মকর্তা-কর্মচারী মৃত্যুবরণ করলে তার ওপর নির্ভরশীল উপযুক্ত একজন ব্যক্তিকে যোগ্যতা অনুসারে বন্দরে তাৎক্ষণিক চাকরির ব্যবস্থা করা এবং গত ১৩ এপ্রিল প্রধানমন্ত্রীর ঘোষিত বিশেষ আর্থিক প্রণোদনা (৫ লাখ থেকে ১০ লাখ টাকা আর মৃত্যুবরণ করলে ৫ গুণ অর্থ) অনুসারে চট্টগ্রাম বন্দরেও তা চালু করার পদক্ষেপ নিতে হবে।

ঘূর্ণিঝড় আম্ফানে সর্বোচ্চ সতর্ক ছিল চট্টগ্রাম বন্দর

ঘূর্ণিঝড় আম্ফানে সর্বোচ্চ সতর্ক ছিল চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ফলে ঘূর্ণিঝড়ের প্রভাবে কোনো ক্ষয়ক্ষতি হয়নি বন্দরের। ২০ মে ঘূর্ণিঝড় ভারত ও বাংলাদেশ উপকূল অতিক্রম করলে দুইদিন বন্ধ থাকার পর ২১ মে সকাল থেকে সচল হয় চট্টগ্রাম বন্দরে পণ্য ওঠানামা কার্যক্রম । জেটিতে পর্যায়ক্রমে জাহাজ ফিরিয়ে আনতে শুরু করলে এ কার্যক্রম শুরু হতে থাকে। প্রথমদিন আটটি জাহাজ বন্দরের জেটিতে ভিড়ানো হয়। পরদিন জোয়ারের সময় বাকি জাহাজগুলোও নিয়ে আসা হয়।

বন্দর সচিব মো. ওমর ফারুক বলেন, "আবহাওয়া অফিস সতর্ক সংকেত কমিয়ে দেওয়ায় বন্দরের নিজস্ব অ্যালার্ট তুলে নেওয়া হয়। এর মধ্যে কোনো ক্ষয়ক্ষতি হয়নি । জেটিতে জাহাজ নিয়ে আসা শুরু হলে পণ্যের ওঠানামা কার্যক্রমও শুরু হয় ।"

এর আগে ঘূর্ণিঝড় আম্ফানের প্রভাবে সম্ভাব্য ক্ষয়ক্ষতি এড়াতে ১৯ মে বন্দরের জেটিতে থাকা সব জাহাজ সাগরে পাঠিয়ে দেওয়া হয়। জেটিতে কোনো জাহাজ অবশিষ্ট না থাকায় তখন বন্দরে পণ্য ওঠানো-নামানো পুরোপুরি বন্ধ হয়ে যায়।



ব্লু ইকোনমি

সমুদ্র এবং উপকূল থেকে আহরিত সম্পদ যদি দেশের অর্থনীতিতে যুক্ত হয়, তবে তাকে ব্লু ইকোনমি বা সুনীল অর্থনীতি বলা হয়। ব্লু ইকোনমির প্রধান উদ্দেশ্য আসলে উপকূলীয় অঞ্চল এবং সামুদ্রিক প্রাণ ও পরিবেশের টেকসই উন্নয়ন।

ভূপৃষ্ঠের ৭১% পানি দ্বারা আবৃত

পৃথিবীতে যত পানি আছে, তার ৯৬.৫% রয়েছে মহাসাগরগুলোয়

মোট বৈশ্বিক অর্থনীতিতে বছরে ১.৫ ট্রিলিয়ন মার্কিন ডলার অবদান রাখছে সমুদ্র

ব্লু ইকোনমির মূল ধারণা হলো মানুষের জীবনমান উন্নয়ন এবং সামাজিক সাম্য নিশ্চিত করার পাশাপাশি সমুদ্র সম্পদের যথাযথ ব্যবহার এবং 'ব্লু রিসোর্স' হিসেবে সাগরের সুরক্ষা নিশ্চিত করা।

নবায়নযোগ্য জ্বালানি

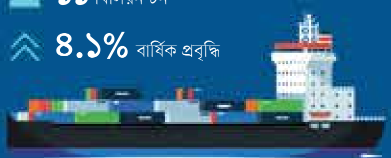
জলবিদ্যুৎ, সৌর, বায়ু, জিওথার্মাল এবং আধুনিক বায়োফুয়েল (বর্জ্য থেকে বায়োগ্যাস) উৎপাদন এ খাতের অন্তর্ভুক্ত। নবায়নযোগ্য মোট জ্বালানির এক চতুর্থাংশ আসে জলবিদ্যুৎ থেকে।

নৌপরিবহন

২০১৮ সালে সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহন

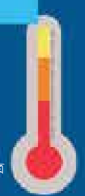
১১ বিলিয়ন টন

৪.১% বার্ষিক প্রবৃদ্ধি



বাণিজ্য স্থায়ী উন্নয়ন ও অর্থনীতিতে প্রবৃদ্ধি বজায় রেখে জীবনমান উন্নত করতে চাইলে মেরিন ট্রান্সপোর্টের বিকল্প নেই।

জলবায়ু পরিবর্তন



এর ফলে সমুদ্রপৃষ্ঠের উষ্ণতা বৃদ্ধি পাচ্ছে। তাপমাত্রা এবং অম্লত্ব বাড়ছে সাগরের পানিতে যার কারণে জলজ জীববৈচিত্র্য ও বাস্তুচক্রে খারাপ প্রভাব পড়ছে।

জলবায়ু পরিবর্তন প্রশমন এবং অভিযোজনজনিত কৌশলপত্র প্রতিষ্ঠা ও বাস্তবায়ন করা গেলে উপকূলে প্রাকৃতিক সহনশীলতা তৈরি করা সম্ভব। এতে বাস্তবতন্ত্রে টেকসই উন্নয়নের পাশাপাশি জাতীয় অর্থনীতিতে প্রবৃদ্ধি যোগ হবে।

মৎস্য আহরণ এবং চাষ

বিশ্বে আহরিত মোট মাছের পরিমাণ	২০১৮ সালে	৯৬.৪ মিলিয়ন টন
সমুদ্র থেকে আহরিত মোট মাছের পরিমাণ	২০১৬ সালে	৭৯.৩ মিলিয়ন টন
	২০১৭ সালে	৭৯.১ মিলিয়ন টন
সমুদ্র থেকে সম্ভাব্য সামুদ্রিক খাদ্য আহরণের পরিমাণ	২০৩০ সাল নাগাদ	২০১ মিলিয়ন টন

উপকূল এবং গভীর সমুদ্রে অবাধ মৎস্য আহরণ বন্ধে সঠিক প্রচারণা, স্থানীয়দের সচেতনতা এবং কঠোর নজরদারি অত্যন্ত জরুরি।

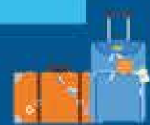
বর্জ্য ব্যবস্থাপনা: দ্রুততম সময়ে মাথাচাড়া দেওয়া বৈশ্বিক পরিবেশজনিত সমস্যার নাম

প্রতি বছর অন্তত ৮ মিলিয়ন টন প্লাস্টিক সমুদ্রে গিয়ে পড়ে

দেশে দেশে সমুদ্রে প্লাস্টিক দূষণ ঠেকাতে নানাবিধ পদক্ষেপ হাতে নেওয়া হচ্ছে, প্লাস্টিক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা ও পুনঃব্যবহারযোগ্য করে তোলার ওপর জোর দিচ্ছেন সংশ্লিষ্টরা।

পর্যটন

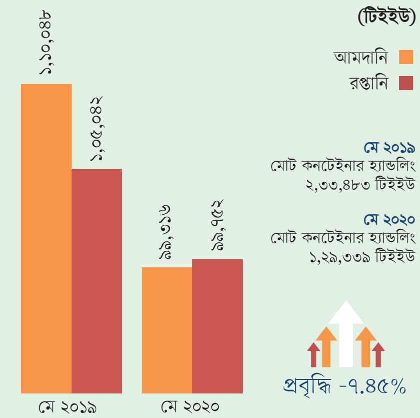
ইউএনডব্লিউটিও'র রিপোর্ট অনুযায়ী ২০১৯ সালে বিশ্বজুড়ে মোট ১.৫ বিলিয়ন মানুষ পর্যটক হিসেবে ভ্রমণ করেছেন।

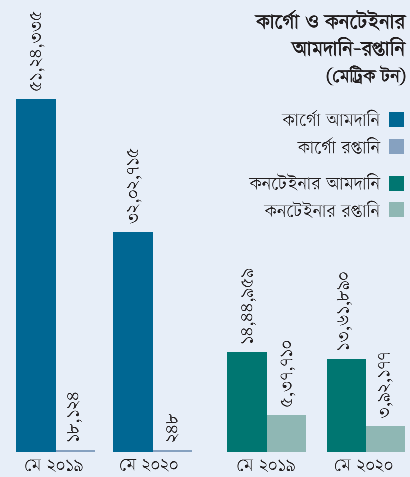


টেকসই উন্নয়নে অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখে পর্যটন। এতে বহু মানুষের কর্মসংস্থান হয়, দারিদ্র্য দূর হয়ে নতুন সম্পদ তৈরি হয়। ফলে পরিবেশ এবং সাংস্কৃতিক ঐতিহ্যকে সুরক্ষা করা সহজ হয়।

> একটি পরিচ্ছন্ন এবং সুস্থ সমুদ্রের ওপর নির্ভর করছে আমাদের অস্তিত্ব। তাই সামুদ্রিক সম্পদের ব্যবহার হতে হবে টেকসই।
>
> একটি কার্যকর ও সমন্বিত সমুদ্র ব্যবস্থাপনা কৌশলপত্র গড়ে তোলা ও বাস্তবায়ন করতে হলে আগে সার্বজনীন সমাধান খুঁজে পেতে হবে আমাদের। পরবর্তী প্রজন্মকে একটি বাসযোগ্য গ্রহ এবং সমুদ্র দিয়ে যেতে হলে এই পরীক্ষায় আমাদের পাশ করতেই হবে।
>
> – **এরনা সলবার্গ**, *নরওয়ের প্রধানমন্ত্রী*

২০১৯ ও ২০২০ সালের মে মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	মে ২০১৯	মে ২০২০
রাজস্ব আয়	২৪৩.৫৪	১৯১.০৪
রাজস্ব ব্যয়	১৫৪.১৭	১৬৫.০৯
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	৮৯.৩৭	২৫.৯৫
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	১১.৯৬	৭.৭৫
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	১২.৭৬	১১.৮০
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	৩২.৪১	২৩.২৭

তথ্যযোগ

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

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority