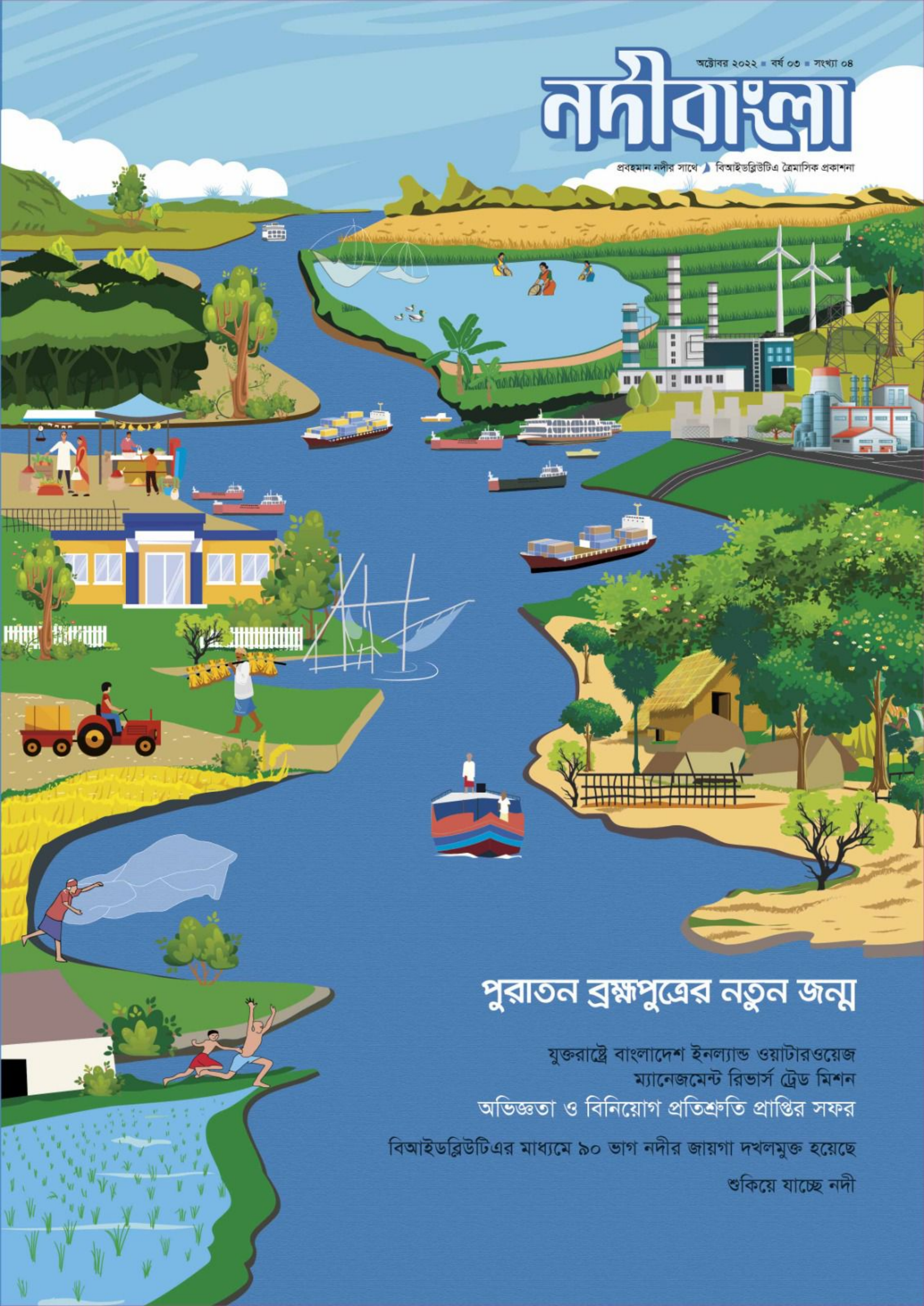
অক্টোবর ২০২২ ▪ বর্ষ ০৩ ▪ সংখ্যা ০৪

নদীবাংলা

প্রবহমান নদীর সাথে বিআইডব্লিউটিএ ত্রৈমাসিক প্রকাশনা



পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের নতুন জন্ম

যুক্তরাষ্ট্রে বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ
ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশন
অভিজ্ঞতা ও বিনিয়োগ প্রতিশ্রুতি প্রাপ্তির সফর

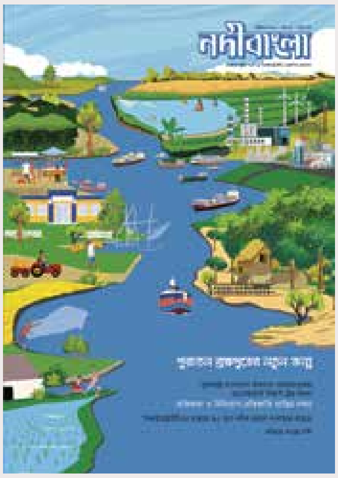
বিআইডব্লিউটিএর মাধ্যমে ৯০ ভাগ নদীর জায়গা দখলমুক্ত হয়েছে

শুকিয়ে যাচ্ছে নদী

অক্টোবর ২০২২
বর্ষ ০৩, সংখ্যা ০৪

নদীবাংলা

বিআইডব্লিউটিএর নদী বিষয়ক
ত্রৈমাসিক প্রকাশনা



প্রধান পৃষ্ঠপোষক
কমডোর গোলাম সাদেক, এনজিপি,
এনডিসি, এনসিসি, পিএসসি, বিএন

প্রধান সম্পাদক
ড. একেএম মতিউর রহমান
সদস্য (প্রকৌশল), বিআইডব্লিউটিএ

সম্পাদনা পর্ষদ
মোহাম্মদ মনোয়ার উজ জামান
কাজী ওয়াকিল নওয়াজ
রকিবুল ইসলাম তালুকদার
মোবারক হোসেন মজুমদার
হিমেল নাইম
রম্য রহিম চৌধুরী
তাজুল হক
জিনারুল ইসলাম

কনটেন্ট পরিকল্পনা, রচনা, পরিমার্জনা,
ডিজাইন ও প্রকাশনা
ENLIGHTEN | VIBES

যোগাযোগ
জনসংযোগ শাখা
বিআইডব্লিউটিএ ভবন
১৪১-১৪৩ মতিঝিল বা/এ, ঢাকা-১০০০
ফোন: ৯৫৫৬১৫১-৫৫, ফ্যাক্স: ৯৫৫১০৭২
ইমেইল: probiwta@gmail.com
ওয়েবসাইট: www.biwta.gov.bd

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

সম্পাদকীয়

ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রকে দ্বিতীয় শ্রেণির নৌপথে উন্নীত করতে কাজ করছে বিআইডব্লিউটিএ

নদীর খাত পরিবর্তন বঙ্গীয় ব-দ্বীপের চিরন্তন বৈশিষ্ট্য। বহু নদী এক খাত ছেড়ে অন্য খাতে প্রবাহিত হয়েছে। নতুন নাম ধারণ করেছে। অনেক নদী হারিয়েও গেছে। এক সময়ের স্রোতস্বিনী পুরাতন ব্রহ্মপুত্রও কালের বিবর্তনে খাত বদলেছে; প্রবাহ হারিয়ে কৃশকায় ও শীর্ণকায় রূপ পরিগ্রহ করেছে। যদিও এর তীর্থ-মহিমা অর্বাচীন নয়; বহু প্রাচীন। এই নদ দিয়েই এক সময়ে বড় বড় জাহাজ চলেছে। এর অবদান ও প্রভাব বাংলার অর্থনৈতিক, সামাজিক ও সাংস্কৃতিক পরিমণ্ডলে তাই উজ্জ্বল। তা সত্ত্বেও পুরাতন ব্রহ্মপুত্রকে তার প্রবাহ ফিরিয়ে দেওয়ার দায় বা দায়িত্ব উপেক্ষিত থেকেছে দীর্ঘকাল।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহ ফেরানোর দীর্ঘ উপেক্ষিত সেই কাজটিই চলছে কয়েক বছর ধরে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি বাস্তবায়নের অংশ হিসেবে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনায় পুরাতন ব্রহ্মপুত্র খনন করছে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)। উদ্দেশ্য, খননের মাধ্যমে প্রবাহ বাড়িয়ে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রকে দ্বিতীয় শ্রেণির নৌপথে উন্নীত করা, যাতে করে বড় জাহাজের চলাচল নিশ্চিত হয় এবং বাংলাদেশ-ভারত প্রটোকল রুটের দূরত্ব কমে। মাছের বিচরণক্ষেত্র সম্প্রসারণ, কৃষিতে নতুন প্রাণের সঞ্চার সর্বোপরি জীববৈচিত্র্য রক্ষাও এর উদ্দেশ্য। পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অতীত মহিমায় ফিরে তাকিয়ে, বর্তমানকে উপলব্ধিতে নিয়ে টেকসই ভবিষ্যতে পরিভ্রমণের ছবি আঁকা হয়েছে নদীবাংলার এবারের প্রচ্ছদ প্রতিবেদনে।

রূপকল্প ২০৪১ ও ব-দ্বীপ পরিকল্পনা ২১০০-এ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের অবস্থান প্রান্তে নয়। ২০৪১ সালে বাংলাদেশকে উন্নত দেশের বন্দরে পৌঁছে দেওয়ার অন্যতম বাহন হতে পারে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন। সেজন্য প্রয়োজন কাঙ্ক্ষিত বিনিয়োগ। শুধু দেশীয় নয়, বিদেশি বিনিয়োগেরও বিপুল সম্ভাবনা ও সুযোগ রয়েছে খাতটিতে। সেই সম্ভাবনা ও সুযোগের কথাই যুক্তরাষ্ট্র সফরে সেদেশের সরকারি-বেসরকারি বিনিয়োগকারীদের সামনে সবিস্তারে তুলে ধরে মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে বিআইডব্লিউটিএর একটি প্রতিনিধিদল। আশার কথা হলো বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে বিনিয়োগের ব্যাপারে মার্কিন বিনিয়োগকারীদের কাছ থেকে ইতিবাচক সাড়াও পাওয়া গেছে। মার্কিন বাণিজ্য ও উন্নয়ন সংস্থার আমন্ত্রণে বিনিয়োগ অনুসন্ধানের ওই সফর সবিস্তারে তুলে আনা হয়েছে বিশেষ রচনায়।

নিয়মিত আয়োজন হিসেবে বরাবরের মতোই এই সংখ্যায়ও থাকছে 'প্রযুক্তি' বিভাগ। সংক্ষিপ্ত কলেবরে এবারও আমরা তুলে এনেছি আমাদের নদী ও আমাদের বন্দরের কথা। পরিভ্রমণ করেছি দূর অতীতে, আমাদের ঐতিহ্যে। সেই সাথে থাকছে দেশ-বিদেশের নদী ও নৌখাত নিয়ে সবশেষ ঘটনাপ্রবাহের কথা ও ছবি।

প্রিয় পাঠক, আশা করি আমাদের এই প্রয়াস নদী ও নৌপথ নিয়ে আপনার জিজ্ঞাসার উত্তর দেবে। কিছুটা হলেও নতুন ভাবনার খোরাক জোগাবে। আপনার মূল্যবান মতামত, মন্তব্য 'নদীবাংলা'র পথচলা আরও এগিয়ে নেবে।

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের নতুন জন্ম »

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের মহিমা সেই আদিকাল থেকে, যা এখনো বহমান ও উজ্জ্বল। যদিও দীর্ঘদিন ধরে তলদেশে পলি জমায় নদের শুষ্ক মৌসুম কাটে প্রবাহহীনতায়। বিআইডব্লিউটিএর ড্রেজিংয়েই এর সমাধান। এতে বাড়বে পানিপ্রবাহ। নিশ্চিত হবে নাব্যতা। ন্যূনতম ৩ মিটার নাব্যতা ফিরে পাবে নদটি। নৌকার পরিবর্তে চলবে বড় নৌযান। বিস্তৃত হবে মাছের বিচরণ ক্ষেত্র। সেই সাথে বাড়বে উৎপাদন। আরও বেশি পুষ্ট হবে কৃষি। পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহে প্রবাহিত হবে ঢাকার পার্শ্ববর্তী বালু ও তুরাগ নদ।

সম্পাদকীয় ০২

নদী-নৌপথের সংবাদ ২৩
- নাফ নদী ও বঙ্গোপসাগরের পোল্ডারে বেশি করে ঝাউ গাছ লাগানোর নির্দেশ প্রধানমন্ত্রীর
- নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের এডিপি বাস্তবায়ন ৯৬.৫৯%
- বিআইডব্লিউটিএর মাধ্যমে ৯০ ভাগ নদীর জায়গা দখলমুক্ত হয়েছে
- বুড়িগঙ্গা ও ধলেশ্বরীর দূষণ প্রতিরোধে আশু ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশ
- ঢাকার বৃত্তাকার নৌপথে স্পিডবোট সেবা চালু
- নৌযানের যাত্রীভাড়া পুনর্নির্ধারণ
- নৌপথ আরও আধুনিকায়ন করে জীবনমুখী করা হবে: নৌ প্রতিমন্ত্রী
- ঝুঁকিপূর্ণ বাঁধের কাজে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দেওয়ার নির্দেশ
- অভ্যন্তরীণ নৌপথে কনটেইনার পরিবহনের কথা ভাবতে হবে: নৌ প্রতিমন্ত্রী
- পদ্মা সেতু চালু হওয়ার পর নৌপথে যাত্রী কমেছে
- ব্রহ্মপুত্র খননে প্রটোকল রুটের দূরত্ব কমবে ১১৬ কিমি
- ৩০২ কোটি টাকা সাশ্রয়ে বিআইডব্লিউটিএর ড্রেজিং
- জলবায়ুর প্রভাব মোকাবিলায় নদী বাঁচাতে হবে: ডেপুটি স্পিকার
- নদী খননে বাড়বে কর্মসংস্থান ও আমদানি-রপ্তানি
- নৌপথে ফিটনেসবিহীন যান চলাচল করতে পারবে না: নৌ প্রতিমন্ত্রী
- বন্যা প্রতিরোধে খাল-বিল, নদী-নালা খনন করা হবে: পরিবেশমন্ত্রী
- জেআরসির ৩৮তম বৈঠক অনুষ্ঠিত
- অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নে বাংলাদেশ-নাইজেরিয়া ঐকমত্য

সংবাদ সংক্ষেপ ২৭
- জাজিরা-শিমুলিয়া নৌপথে দুই মাস পর লঞ্চ চলাচল শুরু
- নৌপথে পণ্য পরিবহনের ভাড়া বৃদ্ধি
- নদ-নদী রক্ষার দাবিতে সাতক্ষীরায় মানববন্ধন
- চরভদ্রাসন-মৈনট নৌপথে চালু হচ্ছে লঞ্চ সার্ভিস
- বিশ্ব নদী দিবসে নৌযাত্রা
- করতোয়ায় নৌকাডুবিতে প্রাণহানির ঘটনায় শোক

আন্তর্জাতিক সংবাদ ৩১
- ব্রিটেনের নদীতে অপরিশোধিত বর্জ্য নিক্ষেপ বেড়েছে
- ফিলিপিন্সে নৌপথের প্রতিবন্ধক ২ হাজার স্থাপনা উচ্ছেদ
- ভারতে মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস পার্ক স্থাপনে ত্রিপক্ষীয় সমঝোতা
- ভারতের ইস্পাত প্রস্তুতকারকদের অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহারের আহ্বান
- অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে জনবল বাড়াচ্ছে জার্মানি
- ভারতের প্রধান বন্দরগুলোতে যাত্রীবাহী নৌযানের মাশুল অব্যাহতি
- প্রটোকল রুটে প্রথম কনটেইনার পণ্য পরিবহন করল মার্স্ক
- বেসরকারি খাতের সহায়তায় অভ্যন্তরীণ নৌপথ উন্নয়নে ভারত
- নাইজেরিয়ায় নৌপরিবহন আইন অমান্যের শাস্তি ৭ বছর জেল
- মার্কিন সিনেটে নৌপথ উন্নয়ন আইন পাস
- বৈশ্বিক অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের বাজার ১৮.৩১ বিলিয়ন ডলারে উন্নীত
- চীনে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের সক্ষমতা বাড়াচ্ছে বিনিয়োগ

প্রযুক্তি ২২
- অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তির সম্ভাবনা

আমাদের নদী ২০
- লোহালিয়া: 'সাগরকন্যা'র ঐতিহ্যবাহী নদী

আমাদের বন্দর ২১
- পটুয়াখালী: পাঁচ দশকের পুরোনো নদীবন্দর

ঐতিহ্য ৩৫
- এগারসিন্দুর: এগারো নদীর মোহনায় মধ্যযুগীয় জলদুর্গ

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ ২৮
- বঙ্গবন্ধুর সমাধিতে শ্রদ্ধাঞ্জলি
- শিমুলিয়া নদীবন্দর পরিদর্শন
- শোক দিবস উপলক্ষে নদীবন্দরগুলোতে খাদ্য বিতরণ
- নৌসচিবের বিআইডব্লিউটিএ পরিদর্শন
- যথাযোগ্য মর্যাদায় জাতীয় শোক দিবস পালিত
- চারটি স্পিডবোট, ইঞ্জিন বোট ও পন্টুনের কিল লেয়িং
- শেখ কামালের জন্মবার্ষিকী উদ্‌যাপিত
- নেদারল্যান্ডস প্রতিনিধিদের নদী শাসন কাজ পরিদর্শন
- ডেল্টা নজেল ডেজ বিষয়ক সেমিনারে বিআইডব্লিউটিএ চেয়ারম্যান
- শুদ্ধাচার পুরস্কার প্রদান

১৪

» বিশেষ রচনা

যুক্তরাষ্ট্রে বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশন

অভিজ্ঞতা ও বিনিয়োগ প্রতিশ্রুতি প্রাপ্তির সফর

বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে বিদেশি বিনিয়োগের রয়েছে বিস্তর সম্ভাবনা। যুক্তরাষ্ট্রের বাণিজ্য ও উন্নয়ন সংস্থার আমন্ত্রণে ১০ দিনের সরকারি সফরে সেই সম্ভাবনার কথাই বিনিয়োগকারীদের সামনে তুলে ধরে মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে বাংলাদেশি প্রতিনিধিদল। ইতিবাচক সাড়াও পাওয়া গেছে এবং বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথে যুক্তরাষ্ট্রের বিনিয়োগকারীদের বিনিয়োগের একটা সম্ভাবনা সৃষ্টি হয়েছে। সর্বোচ্চ দক্ষতার সাথে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন ব্যবস্থাপনার ব্যাপারে বাস্তব অভিজ্ঞতা অর্জনেরও সুযোগ ঘটেছে প্রতিনিধিদের।

১৭

» আন্তর্জাতিক সংবাদ

শুকিয়ে যাচ্ছে নদী

যুক্তরাষ্ট্র থেকে শুরু করে ইতালি ও চীন–সবখানেই নদীর পানি কমে আসছে। দৃশ্যমান হচ্ছে পলির উষর তীর, কাদাযুক্ত বালি। খালগুলোও শুকনো। জলাধারগুলো পরিণত হচ্ছে শুষ্ক ধূলিতে। শতাব্দীর পর শতাব্দী ধরে বাণিজ্যের গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম নদীগুলো সংকুচিত হয়ে আসায় হুমকিতে পড়ছে রাসায়নিক, জ্বালানি, খাদ্য ও অন্যান্য পণ্যের বৈশ্বিক পরিবহন। জার্মানি, নেদারল্যান্ডস ও সুইজারল্যান্ডের অর্থনীতির স্তম্ভ রাইন নদীতে সাম্প্রতিক সময়ে জাহাজ চলাচল কার্যত অসম্ভব হয়ে দাঁড়িয়েছে।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের নতুন জন্ম »

জিনারুল ইসলাম

প্রাক-কথন

ব্রহ্মপুত্রের বিবৃতি পুরানে, প্রাচীন সাহিত্যে এবং লিপিমালায়। অপ্রচুর নয়; বিপুল এবং সুবিদিত। উৎপত্তি হিমালয়েরও আগে। অরূপ কুমার দত্তের বয়ানে, মেসোজোয়িক যুগে ক্রিটেসিয়াস সময়পর্বে তিব্বত ও ভারতের মধ্যে টেথিস নামে একটি সাগরের অস্তিত্ব ছিল। পরবর্তীতে ভূতাত্ত্বিক কারণে এই সাগর থেকেই উত্থান হিমালয় পর্বতমালার। এই তত্ত্বের সারবত্তা যা দাঁড়ায়, তা হলো প্রি-হিস্টরিক পর্ব থেকেই সাংপো পূর্ব থেকে পশ্চিমে প্রবাহিত হয়ে আসছিল।

সেই অর্থে ব্রহ্মপুত্র একটি প্রাচীন নদী এবং এর তীর্থ-মহিমা নেহাত অর্বাচীন নয়; বহু প্রাচীন। বিশেষজ্ঞরাও মেনে নিয়েছেন যে, হিমালয়ের উত্থানেরও আগে এটি তিব্বত মালভূমির মধ্যে প্রবহমান ছিল। সাংপোর শাখা নদীগুলো আজও পূর্ব থেকে পশ্চিমে প্রবাহিত হচ্ছে।

ব্রহ্মপুত্রের উৎপত্তি নিয়ে রয়েছে নানা কিংবদন্তি। তিব্বতীয় রূপকথা অনুযায়ী, চ্যাং তান মালভূমিতে এককালে বিশাল এক হ্রদের অস্তিত্ব ছিল, যার মধ্য দিয়ে বর্তমানে সাংপো প্রবাহিত হচ্ছে। নদীটি যাতে প্রবাহিত হতে পারে সেজন্য গুরু পদ্মসম্ভবা নামে একজন বোধিস্বত্ত্ব পর্বত কেটে পথ তৈরি করেন। গুরু পদ্মসম্ভবা সম্ভবত অষ্টম শতকে ওড়িশা বা বাংলা থেকে তিব্বতে ভ্রমণ করেছিলেন।[১]

হিন্দু পুরানে আছে, ব্রহ্মার বরে সন্ত শান্তনুর স্ত্রী অমোঘা একটি পুত্র সন্তান লাভ করেন। শান্তনু তাকে রেখে আসেন চারটি পর্বতের মাঝে, কৈলাস তার মধ্যে অন্যতম। এই শিশুই পরে পানির রূপ ধারণ করে এবং পর্বত ঘেরা বৃহৎ হ্রদে পরিণত হয়, যা ব্রহ্ম কুণ্ড নামে পরিচিত।

কালিকা পুরান অনুযায়ী, সন্ত পরশুরাম কুঠার দিয়ে মায়ের শিরোশ্চেদের বহুদিন পর সমস্ত পাপ ধুয়ে ফেলার আশায় এই ব্রহ্ম কুণ্ডে আসেন। হত্যাকাণ্ডের পর কুঠারটি তার হাতে বিঁধে যায়, যা তিনি ছাড়াতে পারছিলেন না। ব্রহ্ম কুণ্ডে ডুব দেওয়ার সাথে সাথে কুঠারটি তার হাত থেকে খুলে পড়ে এবং সর্বশক্তি দিয়ে এটি ছুড়ে মারেন। এর ফলে হিমালয় দিয়ে একটি পথ তৈরি হয়। সেই পথ দিয়েই ব্রহ্মপুত্র প্রবাহিত হতে থাকে। পরশুরামের কুঠারের রক্তে পানির রঙ হয়ে ওঠে লাল। ব্রহ্মপুত্র তাই লোহিত্য নামেও পরিচিত। অরুণাচল প্রদেশে ওই স্থানকে ডাকা হয় পরশুরাম কুণ্ড নামে।

দক্ষিণপশ্চিম তিব্বত থেকে উৎপন্ন এই ব্রহ্মপুত্র ভারতের অরুণাচল প্রদেশের মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হচ্ছে দিহাং নামে। আসামে প্রবেশের পর এটি আরও বিস্তৃত ও শক্তি ধারণ করেছে। ১৭ শতক পর্যন্তও বাংলাদেশের ময়মনসিংহের মধ্য দিয়ে এটি পূর্বমুখী হয়ে প্রবহমান ছিল। বাহাদুরাবাদ থেকে ময়মনসিংহ শহর হয়ে লাঙ্গলবন্দ-সোনারগাঁ এবং সবশেষে কলাগাছিয়া কিংবা বাহাদুরাবাদ থেকে ভৈরববাজার পর্যন্ত এই প্রাচীন প্রবাহটিই ব্রহ্মপত্র। তবে ভূগোলবিদদের মতে, ক্ষীণকায় ও শীর্ণকায় হয়ে আসা প্রবাহটি এখন পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নামে পরিচিত।

১৭৮১ সালে প্রকাশিত মেজর জেমস রেনেলের বেঙ্গল অ্যাটলাসেও এটিকেই ব্রহ্মপুত্রের মূল প্রবাহ হিসেবে দেখানো হয়েছে। শক্তিশালী ভূমিকম্পের পর ১৭৮২ থেকে ১৭৮৭ সালের মধ্যে নদীটি পশ্চিম দিকে সরে যায় এবং যমুনার সাথে মিলিত হয়ে যমুনা নামে প্রবাহিত হতে থাকে।

যমুনার ঔজ্জ্বল্য যা-ই হোক, ব্রহ্মপুত্রের মহিমাও অনুজ্জ্বল নয়। বাংলাদেশের প্রাচীন ইতিহাস, ঐতিহ্য, অর্থনীতি ও সংস্কৃতির বিভিন্ন ধারায় ব্রহ্মপুত্র এখনো প্রবহমান। এর বিশালত্বের ছবি আঁকতে গিয়ে ঐতিহাসিক মিনহাজ উদ্দিন সিরাজ ১২৬০ সালে লেখা তাঁর 'তবকাৎ-ই-নাশিরী' গ্রন্থে উল্লেখ করেছেন, সেকালে ব্রহ্মপুত্র গঙ্গার চেয়ে তিনগুন প্রশস্ত ছিল। আবুল ফজল তাঁর আইন-ই-আকবরী গ্রন্থে বলেছেন, শেরপুর থেকে জামালপুর পর্যন্ত ব্রহ্মপুত্র ১০ মাইল প্রশস্ত ছিল।

সময়ের আবর্তে ব্রহ্মপুত্রের বিশালত্বেও সংকীর্ণতার আঁচড় পড়েছে। ১৮৬৬ সালে ময়মনসিংহ জেলার কালেক্টরের দায়িত্ব পালন করা এইচ. জে. রেনল্ডস উল্লেখ করেন, 'দশ বছর আগে আমি ব্রহ্মপুত্রের যে অবস্থা দেখেছিলাম, বর্তমান অবস্থা তার চেয়ে অনেক শোচনীয়। আমার বিশ্বাস, এ অবস্থা ২৫ বছর চললে বিশাল ব্রহ্মপুত্র নিশ্চয় একটি অদৃশ্য সূত্রের আকার ধারণ করবে। যদি উজানের বাঁধ সরিয়ে ফেলা হয় এবং যমুনার প্রবাহিত স্রোত ব্রহ্মপুত্রের খাতে প্রবাহিত করার ব্যবস্থা করা হয়, তাহলেই কেবল ব্রহ্মপুত্র আগের বিশালত্বে ফিরবে।'

ঐতিহাসিক রূপান্তর

ব্রহ্মপুত্র অতি প্রাচীন নদ এবং একাধিকবার খাত পরিবর্তন করেছে। প্রায় আড়াইশ বছর আগে ব্রহ্মপুত্র প্রবাহিত হতো মধুপুর গড়ের পূর্ব পাশ দিয়ে এবং মেঘনার সাথে মিলিত হয়ে বঙ্গোপসাগরে অবতরণ করে। এই যাত্রাপথে ভোলা জেলাকে এর পশ্চিম পাশে রেখে যায়। প্রায় ১৭০ বছর আগে ব্রহ্মপুত্রের বিপুল

> বিশ শতকের গোড়ার দিকে ব্রহ্মপুত্রের অধিকাংশ প্রবাহ যমুনায় প্রবাহিত হতে শুরু করে। এরপর থেকেই পুরাতন ব্রহ্মপুত্র শীর্ণ থেকে আরও শীর্ণকায় হতে থাকে

ব্রহ্মপুত্রের উৎস ও প্রবাহপথ ■ ছবি: সিএনএ

পরিমাণ পানি বর্তমান যমুনা নদী দিয়ে প্রবাহিত হয়ে পদ্মার সাথে মিলিত হয়। মূলত ব্রহ্মপুত্র থেকে উৎপন্ন দুটি নদী জিনাই ও কোনাই মিলিত হয়ে যমুনা নাম ধারণ করে এবং জাফরগঞ্জে (বর্তমানে দৌলতপুর) পদ্মার সাথে মিলিত হয়। বিশ শতকের গোড়ার দিকে ব্রহ্মপুত্রের অধিকাংশ প্রবাহ যমুনায় প্রবাহিত হতে শুরু করে। এরপর থেকেই পুরাতন ব্রহ্মপুত্র শীর্ণ থেকে আরও শীর্ণকায় হতে থাকে।

তবে এই খাতটিই প্রাচীন এবং ব্রহ্মপুত্রের যাহা কিছু মহিমা তাহা এই খাতেরই; এখনও জামালপুর-ময়মনসিংহ-লাঙ্গলবন্দে অষ্টমী-স্নান পূর্ব-বাঙলার অন্যতম প্রধান ধর্মোৎসব।[২]

দশকভিত্তিক পরিবর্তন

গত ২০০ বছরে ব্রহ্মপুত্র তথা যমুনার তীররেখা কীভাবে বদলে গেছে তার বিস্তারিত গবেষণা করা হয়েছে 'ফ্লাড অ্যাকশন প্ল্যান, প্রজেক্ট ১৯' শীর্ষক প্রকল্পে। গবেষণায় যে তথ্য উঠে এসেছে তা বেশ চমকপ্রদ। ১৮৩০ সালে নদীটির চ্যানেল ছিল সর্পিলাকৃতির। ১৯১৪ সালেও এটি সর্পিলাকৃতিরই ছিল। তবে নদীটিকে লক্ষণীয়ভাবে সরে যেতে দেখা গেছে।

১৯১৪ থেকে ১৯৫৩ সাল পর্যন্ত নদীটির পশ্চিম দিকে সরে যাওয়া অব্যাহত থাকে এবং প্রশস্ততাও ৫ দশমিক ৬ কিলোমিটার থেকে ৯ কিলোমিটারে উন্নীত হয়। এই পর্যায়ে এটি সর্পিলাকার থেকে বিনুনি রূপ ধারণ করে। ১৯৭৩ সালের মধ্যে প্রশস্ততা কমে ৮ দশমিক ৩ কিলোমিটার নেমে আসে এবং পশ্চিম দিকে সরে যাওয়া তখনও অব্যাহত থাকে। ১৯৭৩ থেকে ১৯৯২ সাল পর্যন্ত প্রশস্ততা বৃদ্ধির হার অস্বাভাবিক বেড়ে বার্ষিক ১৪৭ মিটারে উন্নীত হয়। তবে পশ্চিম দিকে সরে যাওয়ার গতি শ্লথ হয়ে আসে। ২০০৯ সাল পর্যন্ত নদীর প্রসারতা বাড়তে থাকে এবং গড় প্রশস্ততা ১২ কিলোমিটারে দাঁড়ায়। যদিও ২০১০ সালে তা হঠাৎ করে ১১ দশমিক ৬ কিলোমিটারে নেমে আসে। ২০১০ সালের পর থেকে নদীটিকে লক্ষণীয় কোনো পরিবর্তন দেখা যায়নি।[৩]

১৯৯১-২০০০: যমুনার প্রধান প্রবাহ বাম চ্যানেল (চর রাজাপুর) থেকে ডান চ্যানেলে (গাইবান্ধা সদর) এবং তারপর বাম চ্যানেলের (ফুলছড়ি) দিকে প্রবাহিত হতে থাকলে ১৮৯৪ সাল থেকে অফটেকে চর পড়তে দেখা যায়। এই সময়ে নদীর উভয় তীরে ব্যাপক হারে ভাঙন পরিলক্ষিত হয়। চর রাজাপুরে ভাঙনের মাটি ভাটির দিকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেক যেখানে অবস্থিত সেখানে জমা হতে থাকে। মূল নদীর ক্রমহ্রাসমান প্রবাহ, যমুনা নদীর পশ্চিম দিকে সরে যাওয়া এবং উজানের ভাঙনের মাটি পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেকে প্রবাহ কমিয়ে দেয় এবং উৎসমুখে পলি জমতে থাকে।

২০০১-২০১০: ২০০১ সাল পর্যন্ত সবগুলো চ্যানেলের প্রবাহই দৃশ্যমান ছিল। কিন্তু ২০০৬ সাল থেকে সিংহভাগ প্রবাহ বাম চ্যানেল থেকে সরে যেতে থাকে। পরবর্তী বছরগুলোতেও অফটেকের উজানে বড় ধরনের ভাঙন অব্যাহত থাকে এবং পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের উৎসমুখে পলি জমা হতে থাকে। কিন্তু সবচেয়ে সক্রিয় চ্যানেলটি পশ্চিম থেকে পূর্ব দিকে সরে যেতে থাকায় গাইবান্ধা সদরে নদীতীরের ভাঙন অনেকটাই কমে আসে। এর বিপরীতে অফটেকের ভাটিতে এই সময়ে বড় ধরনের ভাঙন পরিলক্ষিত হয়। একটা বিষয় এখানে লক্ষণীয় যে, এই সময়ে মোট ভাঙন আগের দশকের চেয়ে অনেক বেশি ছিল এবং পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেকও আকস্মিক সরে যায়।

২০১০-২০২০: ল্যান্ডস্যাট স্যাটেলাইটের ছবিতে ২০১১ থেকে ২০১৪ সালের মধ্যে বড় আকারের চর দেখা যায়। ২০১৫ সাল থেকে অফটেকের নিকটবর্তী চ্যানেলটি অন্য চ্যানেলগুলোর তুলনায় বেশি সক্রিয় হয়ে উঠতে থাকে। পাশাপাশি পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেকে অবস্থিত চরেও এই সময় ভাঙন পরিলক্ষিত হয়। এই সময়ে মূল নদীতে যথেষ্ট প্রবাহ থাকার পরও তা উপনদীকে পুষ্ট করতে ব্যর্থ হয়। পার্শ্ববর্তী চ্যানেল ও প্রধান চ্যানেলের মধ্যে সৃষ্ট কোণই যে কেবল এর জন্য দায়ী তা নয়; পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেক ও যমুনা নদীর পানির উচ্চতার বড় ধরনের পার্থক্যও এজন্য সমানভাবে দায়ী।[৪]

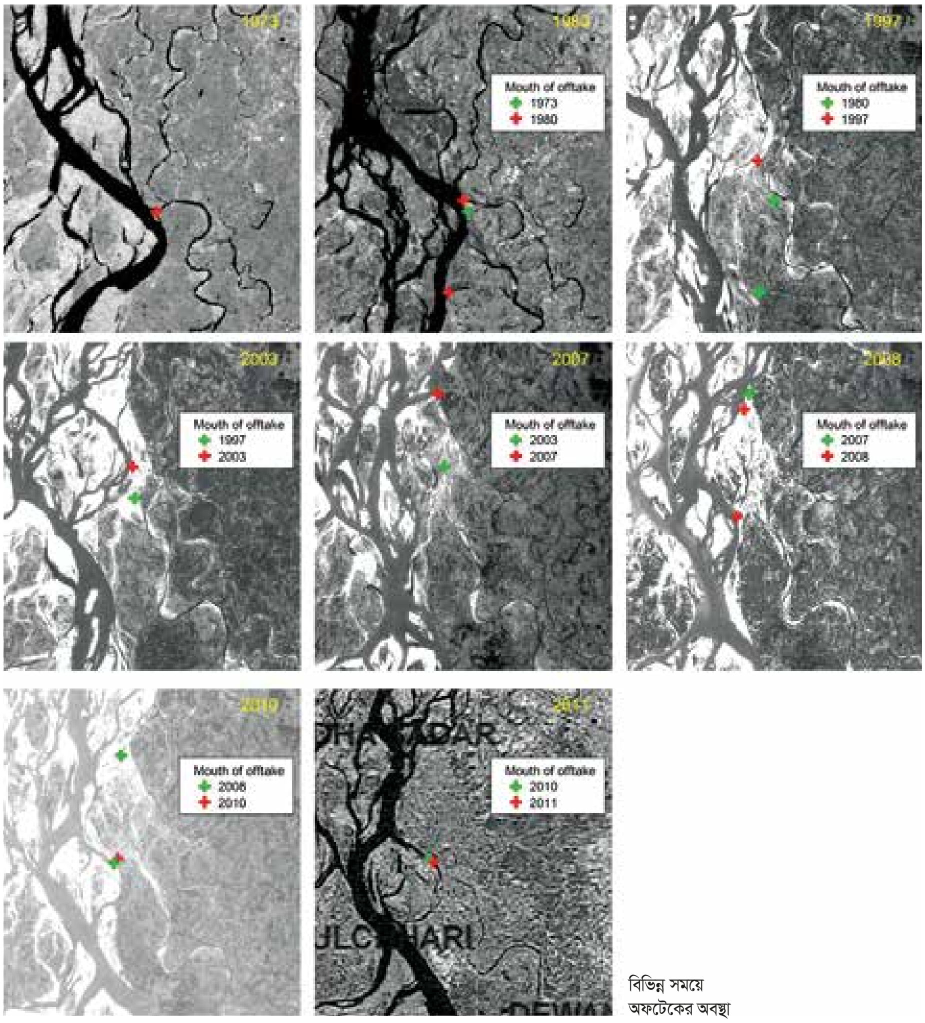
অফটেকের অবনতি

অফটেক হচ্ছে নদীর সবচেয়ে ডাইনামিক অংশ। প্রায় সময়ই অফটেক এক স্থান থেকে অন্য স্থানে সরে যায়। অনেক সময় অফটেকের অবস্থান চিহ্নিত করা সম্ভব হয় না এবং একটি নদীর একাধিক অফটেক থাকে। ১৯৬৭ থেকে ২০২০ সাল পর্যন্ত অফটেক ব্রহ্মপুত্র-যমুনার বাম তীর বরাবর নদীর ১৫ কিলোমিটারের মধ্যে সরে গেছে।

১৯৬৭-১৯৯০: পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেক ১৯৬৭ থেকে ১৯৯০ সাল পর্যন্ত প্রায় ৯ দশমিক ৫ কিলোমিটার সরে গেছে। ১৯৭৩ সালে ব্রহ্মপুত্র-যমুনার প্রধান চ্যানেলটি ছিল পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেকের বাম তীর বরাবর। ১৯৭৬ সালে চ্যানেলের বাইরের তীরের ৪ কিলোমিটার ভাটিতে আরেকটি প্রবাহ দেখা যায়। ১৯৭০ এর দশকের অন্যান্য অফটেকের মধ্যে এটির অবস্থান সর্বদক্ষিণে। ১৯৮৩ সালে উত্তরের প্রবাহ ভরাট হয়ে যায় এবং দক্ষিণ অফটেকের মধ্য দিয়ে প্রবাহ অব্যাহত থাকে। এই সময়গুলোতে ব্রহ্মপুত্র-যমুনার সিংহভাগ পানি প্রবাহিত হতে থাকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের নিকটবর্তী ব্রহ্মপুত্র-যমুনার পূর্ব দিকের চ্যানেল বরাবর।

১৯৯১-২০০০: নব্বইয়ের দশকের শুরু থেকে বিশের দশক পর্যন্ত পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেকের তেমন একটা স্থানান্তর দেখা যায়নি, যেমনটি দেখা গেছে পূর্ববর্তী দুই দশকে। ১৯৯৫ সালে দুইটি অফটেক পয়েন্ট চিহ্নিত করা হয়, যার মধ্যে একটি ১৯৯৭ সালে বন্ধ হয়ে যায়। আগের চ্যানেলটিতে পলি জমার কারণে ১৯৯৯ সাল নাগাদ অফটেক ৭ কিলোমিটার উত্তরে সরে আসে। ২০০০ সাল পর্যন্ত এটি ছিল।

২০০১-২০১০: যমুনা নদীর অত্যধিক সক্রিয়তার কারণে এই দশকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেকের



বিভিন্ন সময়ে অফটেকের অবস্থা

অবস্থান শনাক্ত করা কঠিন হয়ে পড়ে। তবে ২০০১-২০১০ পর্যন্ত সময়ে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেক আকস্মিকভাবে প্রায় ৮ কিলোমিটার সরে যায়।

২০১১-২০২০: ২০১১ থেকে ২০২০ সাল পর্যন্ত পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেকের লক্ষণীয় কোনো স্থানান্তর চোখে পড়েনি। মূল নদী ও উপনদীর মধ্যে উচ্চ বাইফারকেশন অ্যাঙ্গেলের কারণে এমনটা ঘটে থাকতে পারে। আরেকটি ছোট চ্যানেল পলি জমে ভরাট হয়ে যাওয়ায় ও প্রবাহের উপযোগী আর কোনো চ্যানেল না থাকায় দিন দিন মৃতপ্রায় হতে থাকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র।

অতিমাত্রায় সক্রিয় হওয়ায় যমুনা ও পুরাতন ব্রহ্মপুত্র এখনো রূপান্তরের প্রক্রিয়ায় রয়েছে। এর অংশ হিসেবে যমুনা নদীর আধিপত্যকারী চ্যানেলটির নিরন্তর স্থানান্তর ঘটছে। নব্বইয়ের দশকে ডান দিকের চ্যানেলটি প্রধান হয়ে ওঠে। কিন্তু গত কয়েক বছর ধরে বাম চ্যানেলটি বেশি সক্রিয়। যদিও মূল চ্যানেলটি অফটেকের খুব কাছ দিয়ে প্রবাহিত হচ্ছে, তা সত্ত্বেও পুরাতন ব্রহ্মপুত্র তার পুরনো রূপ ফিরে পেতে যথেষ্ট প্রবাহ পাচ্ছে না। পুরনো খাত পরিত্যাগ করে নতুন খাতে প্রবাহের প্রক্রিয়া শুরু হলে যমুনা ও পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের মধ্যে ৬৫ ডিগ্রির বেশি কোণের সৃষ্টি হয়, যা চ্যানেল পরিত্যাগের প্রবণতা বাড়িয়ে দেয়। সময়ের পরিক্রমায় কোণের পরিবর্তন ঘটলেও খাত পরিবর্তনের প্রক্রিয়ায় কোনো বদল আসেনি। যমুনা ও পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের তলদেশের উচ্চতার বড় ধরনের ব্যবধানও চ্যানেল পরিত্যাগের অন্যতম কারণ।

প্রবাহের ক্রমহ্রাস

পুরাতন ব্রহ্মপুত্র বাহাদুরাবাদের প্রায় ১০ কিলোমিটার উজানে খোলাবাড়িচর থেকে সৃষ্ট যমুনার বাম তীরের একটি উপনদী। সেখান থেকে নদটি দক্ষিণপূর্ব দিকে জামালপুর, ময়মনসিংহ ও কিশোরগঞ্জ শহরের মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হয়ে ভৈরববাজারে মেঘনার সাথে মিলিত হয়েছে। অফটেক থেকে পতিত মুখ পর্যন্ত নদটির দৈর্ঘ্য প্রায় ২২৫ কিলোমিটার।[৪] কালের পরিক্রমায় প্রবাহ এতোটাই কমেছে যে, বর্তমানে এটি ব্রহ্মপুত্র-যমুনার স্পিল চ্যানেল। যেটুকু সক্রিয়তা তা কেবল বর্ষা মৌসুমেই।

ময়মনসিং স্টেশনে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের পানিপ্রবাহ এবং জামালপুর, সুতি অফটেক ও ময়মনসিংহ স্টেশনে পানির স্তরের ঐতিহাসিক উপাত্ত রয়েছে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের কাছে। ঐতিহাসিক এই উপাত্তের ভিত্তিতে দেখা গেছে, পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে পানিপ্রবাহ সবচেয়ে বেশি থাকে জুন থেকে অক্টোবর সময়ে। পানিপ্রবাহ সবচেয়ে কম থাকে ডিসেম্বর থেকে এপ্রিল পর্যন্ত সময়ে। ১৯৭৩ থেকে ২০০৬ সাল পর্যন্ত ৩৩ বছরের উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায়, বর্ষা মৌসুমে নদটিতে পানিপ্রবাহের হ্রাস-বৃদ্ধি সবচেয়ে বেশি হয়ে থাকে। এর পরিমাণ প্রতি সেকেন্ডে ৫০০-২২০০ ঘনমিটার পর্যন্ত। শুষ্ক মৌসুমে অবশ্য প্রবাহের এতো বেশি হ্রাস-বৃদ্ধি দেখা যায়নি। প্রতি সেকেন্ডে ২০-৪০ ঘনমিটারের মধ্যেই সীমাবদ্ধতা থেকেছে তা। তবে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ যেটি তা হলো হ্রাস-বৃদ্ধির পাশাপাশি প্রতি বছরই পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের পানিপ্রবাহ পূর্ববর্তী বছরের চেয়ে কমেছে। প্রবাহ কমার এই হার শুষ্ক মৌসুমের তুলনায় বর্ষা মৌসুমে বেশি পরিলক্ষিত হয়েছে।

সব মিলিয়ে সময় যত গড়িয়েছে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের পানিপ্রবাহ তত উদ্বেগজনক হারে হ্রাস পেয়েছে। ১৯৭৫-১৯৯০ সাল পর্যন্ত প্রতি বছরের জুলাই মাসে নদে পানি প্রবাহিত হয়েছে সেকেন্ডে ২,০০০ ঘনমিটার। ২০০০-২০০৬ পর্যন্ত সময়ে প্রতি বছর জুলাইয়ে পানিপ্রবাহ হ্রাস পেয়ে প্রতি সেকেন্ডে ১,০০০ ঘনমিটারে নেমে আসে।[৫]

পানিপ্রবাহের মতো পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের পানির স্তরও সময়ের সাথে সাথে হ্রাস পেয়েছে। তবে ১৯৯১-২০০৮ সাল পর্যন্ত সময়ে হ্রাস পেয়েছে সবচেয়ে বেশি। পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে পানি উন্নয়ন বোর্ডের ময়মনসিংহ স্টেশনে ১৯৭৩-১৯৯০ সাল পর্যন্ত সময়ে জুলাইয়ে পানির স্তর ছিল ১০.৫-১২.৫ মিটার। ১৯৯১-২০০৮ সালের মধ্যে তা নেমে আসে ৯.৩-১২ মিটারের মধ্যে। একইভাবে জামালপুর স্টেশনে ১৯৭৩-১৯৯০ সাল পর্যন্ত পানির স্তর ১৫-১৬.৫ থেকে ১৯৯১-২০০৮ সময়ে কমে দাঁড়ায় ১৩.৮-১৬.৮ মিটার।

তবে শুষ্ক মৌসুমে জামালপুরে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের পানির স্তর ১০ থেকে ১২ মিটার, সুতি অপটেকে ৭ থেকে ৮ মিটার ও ময়মনসিংহে ৬-৭.৫ মিটারের মধ্যে উঠা-নামা করে। তবে বর্ষা মৌসুমে জামালপুরে ১৪.৫ থেকে ১৫.৫ মিটার, সুতি অফটেকে ১৩.৫ থেকে ১৪.৫ মিটার এবং ময়মনসিংহে ১১-১২ মিটারের মধ্যে থাকে।[৬]

১৮ বছর সময় ব্যবধানে জুলাইয়ে পানির স্তরের ব্যাপ্তি (মি.) ও স্ট্যান্ডার্ড ডেভিয়েশন

স্টেশন	পানির স্তরের ব্যাপ্তি (১৯৭৩-১৯৯০)	পানির স্তরের ব্যাপ্তি (১৯৯১-২০০৮)	স্ট্যান্ডার্ড ডেভিয়েশন (১৯৭৩-১৯৯০)	স্ট্যান্ডার্ড ডেভিয়েশন (১৯৯১-২০০৮)
জামালপুর	১৫-১৬.৫	১৩.৮-১৬.৮	০.৫৪	০.৯৬
ময়মনসিংহ	১০.৫-১২.৫	৯.৩-১২	০.৫৪	১.০১১

নদীর ভাটিতে পানির প্রাপ্যতা নির্ভর করে উজানের পানির প্রাচুর্যের ওপর। ব্রহ্মপুত্র একটি আন্তঃসীমান্ত নদী এবং বাড়তি চাহিদার কারণে উজানে বিপুল পরিমাণ পানি প্রত্যাহার করা হচ্ছে। এর সাথে যোগ হয়েছে জলবায়ু পরিবর্তন, যা পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহের ওপর মারাত্মক প্রভাব ফেলছে। উভয় মৌসুমেই পানিপ্রবাহ কমলেও বর্ষা মৌসুমে কমছে দ্রুত হারে। ১৯৭৫-১৯৯০ সাল পর্যন্ত সময়কালে ব্রহ্মপুত্রে শুষ্ক ও বর্ষা মৌসুমে পানি প্রবাহের যে অনুপাত ছিল ১৯৯১-২০০৮ সাল পর্যন্ত সময়কালে তা বেড়ে দাঁড়ায় ৩১ দশমিক ১ শতাংশে। এই ধারাবাহিকতা অব্যাহত থাকে পরের দিকেও।

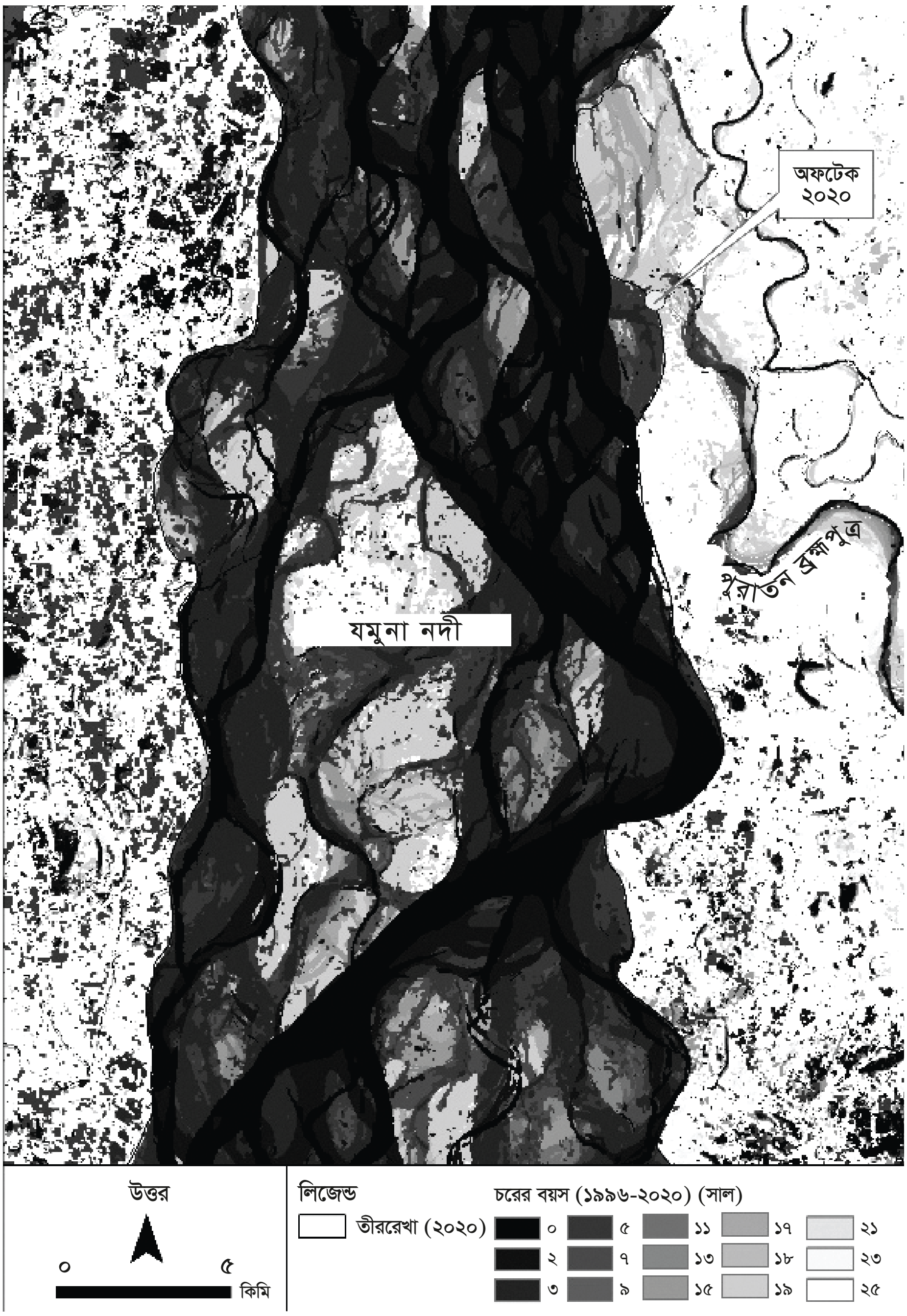
» নাব্যতার অভাবে শুষ্ক মৌসুমে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে নৌযান চলাচল বিঘ্নিত হয়

» পর্যাপ্ত প্রবাহ না থাকায় পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে কমে গেছে মাছের প্রাপ্যতা

বর্তমান অবস্থা

ব্রহ্মপুত্রের প্রধান খাত অর্থাৎ যমুনা খুবই সক্রিয় ব্রেইডেড (বিনুনি) নদী এবং বিপুল সেডিমেন্ট বয়ে আনে। পক্ষান্তরে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহ এর চেয়ে ঢের কম এবং ধরন হিসেবে এটি মিন্ডারিং (সর্পিল) নদী। সাম্প্রতিক বাছরগুলোতে অফটেকের নিকটবর্তী পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের মুখে ব্যাপক হারে পলি জমেছে। ফল হিসেবে নভেম্বর থেকে ফেব্রুয়ারি পর্যন্ত শুষ্ক মৌসুমে মূল নদী যমুনা থেকে কার্যত বিচ্ছিন্ন থাকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র। অর্থাৎ, মূল নদীর প্রবাহ থেকে বঞ্চিত থাকে। পলি জমায় ও অক্টোবর থেকে এপ্রিল পর্যন্ত মূল নদী থেকে বিচ্ছিন্ন থাকায় পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেক চ্যানেলের পানি প্রবাহের ক্ষমতা দিন দিন হ্রাস পাচ্ছে। পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রাপ্ত পানির অনুপাত যমুনার তুলনায় অনেক কম এবং দিন দিন তা আরও হ্রাস পাচ্ছে। এর ফলে নদটি দিয়ে পানি প্রবাহের গতিও কমে আসছে এবং উৎস মুখে অধিক হারে পলি জমছে। অন্যদিকে বর্ষা মৌসুমে অফটেকের মধ্য দিয়ে অনেক বেশি পানি প্রবাহিত হয়ে থাকে। পলি জমার কারণে এই প্রবাহ পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের চ্যানেল দিয়ে প্রবাহিত হওয়ার আগে অফটেকের ছোট ছোট অনেকগুলো চ্যানেল দিয়ে প্রবাহিত হয়। এতেও পানি গতি হ্রাস পাচ্ছে, যা পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের মুখে পলি জমার হার আরও বাড়িয়ে দিচ্ছে।

ব্রহ্মপুত্রে বিভিন্ন সময়ে সৃষ্ট চর



অর্থনৈতিক গুরুত্ব

কালের বিবর্তনে বহু নদী এক খাত ছেড়ে অন্য খাতে প্রবাহিত হয়েছে। নতুন নাম ধারণ করেছে। অনেক নদী হারিয়েও গেছে। কিছু নদী প্রবাহিত হচ্ছে কৃশকায় ও শীর্ণকায় রূপে। যদিও এইসব নদ-নদীর অবদান ও প্রভাব বাংলার অর্থনৈতিক, সামাজিক ও সাংস্কৃতিক পরিমণ্ডলে এখনো উজ্জ্বল ও সবল।

'এইসব নদ-নদীর ইতিহাস বাঙলারই ইতিহাস। ইহাদের তীরে তীর মানুষ-সৃষ্ট সভ্যতার জয়যাত্রা; মানুষের বসতি, কৃষির পত্তন, গ্রাম, নগর, বাজার, বন্দর, সম্পদ, সমৃদ্ধি, শিল্প-সাহিত্য, ধর্মকর্ম, সবকিছুর বিকাশ। বাঙলার ধনসম্পদ একান্তই এই নদীগুলির দান। উচ্ছ্বসিত উদ্দাম বন্যায় মানুষের ঘরবাড়ি ভাঙিয়া যায়, মানুষ গৃহহীন পশুহীন হয়; আবার এই বন্যাই তাহার মাঠে মাঠে সোনা ফলায় পলি ছড়াইয়া; এই পলির সোনার সারমাটি। বাঙালি তাই এই নদীগুলিকে ভয়ভক্তি যেমন করিয়াছে, ভালোও তেমনি বাসিয়াছে; রাক্ষসী কীর্তিনাশা বলিয়া গাল যেমন দিয়াছে ইছামতী, ময়ূরাক্ষী, কপোতাক্ষ, চূর্ণী, রূপনারায়ণ, দ্বারকেশ্বর, সুবর্ণরেখা, কংসাবতী, মধুমতী, কৌশিকী, দামোদর, অজয়, করতোয়া, ত্রিস্রোতা, মহানন্দা, মেঘনা, সুরমা, ব্রহ্মপুত্র।'[৭]

এই ব্রহ্মপুত্র অর্থাৎ পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ ও এর শাখা নদীগুলো নিয়েই তৈরি বাংলাদেশের সবচেয়ে প্রাচীন প্লাবনভূমি। নদী তীরবর্তী বহু সংখ্যক মানুষের প্রাত্যহিক জীবনে নদীটির গুরুত্ব তাই অপরিসীম। ব্রহ্মপুত্র পাড়ে মৎস্যজীবী, নৌজীবী ও ব্যবসায়ীদের আয়ের প্রধানতম উৎস এটি। একই সাথে সুপেয় পানির জোগান ও এখানকার কৃষি উৎপাদনও ব্রহ্মপুত্রের ওপরই নির্ভরশীল। কিন্তু অফটেকে পলি জমার কারণে গত কয়েক দশক ধরেই পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের গড় পানিপ্রবাহ কমছে। অত্যধিক পলির জমে ধীরে ধীরে প্রধান চ্যানেল থেকে অনেকটা বিচ্ছিন্ন হয়ে গেছে এটি। অফটকের এই অবনতির কারণে শুষ্ক মৌসুমে যমুনার প্রবাহ থেকে বঞ্চিত থাকতে হয় পুরাতন ব্রহ্মপুত্রকে। এই সময়ে নদটি যেটুকু প্রবাহ পায় তা হচ্ছে অফটেকের ভাটিতে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের সাথে মিলিত হওয়া ছোট জিনজিরাম নদী থেকে। এর ফলে শুষ্ক মৌসুমে অনেকটা মরা নদীতে পরিণত হয় নদটি। রূপান্তরের এই ধারাবাহিকতায় অস্বাভাবিক হ্রাস পেয়েছে পানিপ্রবাহও। সত্তরের দশকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের বার্ষিক পানিপ্রবাহ ৭০০ কিউমেক থাকলেও নব্বইয়ের দশকে তা নেমে আসে ৪০০ কিউমেকে।

শুষ্ক মৌসুমে অফটেক বন্ধ থাকায় ছোট ছোট অনেক শাখা নদী পুরাতন ব্রহ্মপুত্র থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ছে। এর মধ্যে কিছু কিছু নদী শুষ্ক মৌসুমে ধানক্ষেতে রূপ নিচ্ছে। জামালপুরের দাসানি নদীর কথা এক্ষেত্রে উল্লেখ করা যেতে পারে।

শুষ্ক মৌসুমে যমুনা থেকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ায় নদীকেন্দ্রিক লক্ষণীয় পরিবর্তন চোখে পড়ে। এই পরিবর্তনের ব্যাপ্তি নদীতল থেকে শুরু করে নদীতীর পর্যন্ত, অফটেক থেকে ঢাকা শহর পর্যন্ত দৃশ্যমান। পরিবর্তনের নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে পরিবহন ও বাণিজ্য, মৎস্যসম্পদ, কৃষি ও পানির ব্যবহারের ওপর। শুষ্ক মৌসুমে বাণিজ্য ও পরিবহনের

রুট অর্থাৎ যমুনার উজান থেকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র এবং পুরাতন ব্রহ্মপুত্র থেকে যমুনায় নৌ চলাচল বন্ধ হয়ে যায়। সিলেট অববাহিকা, মেঘনা নদী প্রণালি ও পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অন্যান্য শাখা নদীর সাথে শুষ্ক মৌসুমে মাছের প্রধান বিচরণ পথটি বিচ্ছিন্ন হয়ে যায়। শুষ্ক মৌসুমে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র তীরের ২ থেকে ৪ কিলোমিটার পর্যন্ত এলাকায় কৃষি উৎপাদনের ওপরও নেতিবাচক প্রভাব পড়ে। ভাটির দিকে ঢাকা, নারায়ণগঞ্জ শিল্প অঞ্চল এবং ডেমরা পানির অপর্যাপ্ততার মুখে।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের পানিপ্রবাহের এই অবনতি মারাত্মক নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে অভ্যন্তরীণ নৌ চলাচলে। নাব্যতার অভাবে শুষ্ক মৌসুমের পাঁচ মাস পর্যন্ত নৌযান চলাচল বিঘ্নিত হয়। এই সমস্যা যতটা না ভাটিতে, তার চেয়েও বেশি প্রকট উজানে; অফটেক ও গফরগাঁওয়ের দক্ষিণ সীমানার মধ্যে। অফটেক থেকে ময়মনসিংহ পর্যন্ত নৌ চলাচল আদৌ সম্ভব নয়। ময়মনসিংহ ও গফরগাঁওয়ের দক্ষিণ সীমানার মধ্যে কিছু নৌযান চলাচল করতে পারলেও সেগুলো ছোট নৌযান। যদিও গফরগাঁওয়ের ভাটিতে নৌ চলাচলে তেমন কোনো সমস্যা হয় না। হলেও উল্লেখ করার মতো নয়। নৌপথে যাতায়াত ও পণ্য পরিবহন না করতে পারায় বিকল্প হিসেবে সড়কপথ বেছে নিতে বাধ্য হন পুরাতন ব্রহ্মপুত্রপাড়ের বাসিন্দারা।

ইলিশ ও কার্পজাতীয় মাছের বিচরণের প্রধান রুট যমুনা নদী (পদ্মা হয়ে মেঘনা) হলেও নদীর সাথে সংযুক্ত খাল, বিল ও হাওরে মাছের প্রাচুর্যের জন্য পুরাতন ব্রহ্মপুত্র রুটটি এখনো গুরুত্বপূর্ণ। কিন্তু শুষ্ক মৌসুমে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র যমুনা থেকে প্রবাহ না পাওয়ায় রুটটি সিলেট, কিশোরগঞ্জ ও ময়মনসিংহের উজানের হাওর ও জলাভূমি পুরাতন নদী থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ছে। এর প্রভাব পড়ছে মাছের মজুদে। ফল হিসেবে মাছের প্রাপ্যতা কমে আসছে এবং মৎস্যজীবীদের বড় অংশ কর্মহীন হয়ে পড়ছে। ইলিশের প্রাপ্যতাও ব্যাপক হারে হ্রাস পেয়েছে। ১৯৮৩-৮৪ অর্থবছরে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে ১ হাজার ২৩৭ মেট্রিক টন ইলিশ ধরা পড়লেও ১৯৯৫-৯৬ অর্থবছরে তা মাত্র ১৪ মেট্রিক টনে নেমে আসে।[৮] মৎস্যসম্পদের এই অপ্রাপ্যতার ফলে শুধু জামালপুরেই মৎস্যজীবীর সংখ্যা ১০ থেকে কমে ২-৩ শতাংশে দাঁড়িয়েছে।

সম্প্রতি বাস্তুতন্ত্রের নাটকীয় পরিবর্তন সত্ত্বেও পুরাতন ব্রহ্মপুত্র এলাকা বিভিন্ন ধরনের উদ্ভিদ ও প্রাণীর বড় আধার। বিপন্ন হিসেবে বিভিন্ন প্রজাতির ব্যাঙ, কচ্ছপ, সরীসৃপ, পাখি ও স্তন্যপায়ী প্রাণি এখনো টিকে আছে এলাকাটিতে। তবে পরিবর্তিত পরিস্থিতির সাথে মানিয়ে নিয়ে আর কতদিন টিকে থাকতে পারবে সেটা অনিশ্চিত। এছাড়া বর্ষা মৌসুমে গাঙ্গেয় ডলফিনের অন্যতম প্রধান আবাস এই পুরাতন ব্রহ্মপুত্র। প্রধান ও ছোট শাখা নদীগুলোতে এখনো এদের দেখা মেলে। অফটেক বন্ধ হওয়ার আগেই এসব ডলফিন পাড়ি দেয় যমুনা, বানার ও শীতলক্ষ্যা নদীতে।

ড্রেজিংয়েই সমাধান

খাত পরিবর্তন নদীর সহজাত ধর্ম এবং প্রাকৃতিক কারণেও তা হয়ে থাকে। ভবিষ্যৎ সব সময়ই অনিশ্চয়তায় ভরা। বলা যায় না, ভয়াবহ বন্যা, ভূমিকম্পের কারণে নদীর ভৌত অবস্থায় বড় ধরনের পরিবর্তন আসতে পারে এবং যমুনা ও পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের নিয়মিত প্রবাহে বদল ডেকে আনতে পারে। তখন পুরাতন ব্রহ্মপুত্রও হয়তো ফিরে পেতে পারে তার স্বাভাবিক প্রবাহ। তবে গত আড়াই শ বছরের যে অভিজ্ঞতা তাতে ড্রেজিং ছাড়া পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহ ফেরানো অসম্ভব। পরিকল্পিত ও টেকসই ক্যাপিটাল ড্রেজিংয়ের পাশাপাশি সঠিক সংরক্ষণ ড্রেজিংই আবার জাগিয়ে তুলতে পারে ঐতিহ্যবাহী নদটি।

যদিও সে উদ্যোগ দীর্ঘদিন পর্যন্ত দেখা যায়নি। ১৯৮৮ সালে নদটি খননের উদ্যোগ নেওয়া হলেও ভয়াবহ বন্যার কারণে তা আর সম্ভব হয়নি। এরপর কোনো সরকারই এ ব্যাপারে আর আগ্রহ দেখায়নি। অবশেষে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ২০০৮ সালে নির্বাচনী অঙ্গীকার হিসেবে নদটি খননের প্রতিশ্রুতি দেন। এরই ধারাবাহিকতায় জামালপুর জেলার দেওয়ানগঞ্জ উপজেলায় এর অফটেক থেকে টোক পর্যন্ত পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের ২২৭ কিলোমিটার খননের একটি প্রকল্প গ্রহণ করে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)। ২০১৮ সালের ২ অক্টোবর মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটির (একনেক) সভায় 'পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ ড্রেজিং প্রকল্প' শীর্ষক প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। ওই বছরেরই ২ নভেম্বর মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ময়মনসিংহ সফরে গিয়ে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খনন প্রকল্পের ভিত্তিফলক উদ্বোধন করেন।

প্রকল্পের উদ্দেশ্য নদে নাব্যতা বাড়ানোর পাশাপাশি আরও প্রশস্ত করা। সেই সাথে ব্রহ্মপুত্রের তীরে যেসব বাজার গড়ে উঠেছে সেগুলোর কর্মকাণ্ডে গতি সঞ্চার করতে প্রয়োজন অনুসারে ১৪টি ঘাট উন্নয়ন পরিকল্পনাও রয়েছে প্রকল্পের আওতায়।

গফরগাঁও অংশের খনন দিয়ে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের ড্রেজিং কার্যক্রম শুরু হয়। ২০২০ সালের করোনা মহামারির কারণে ড্রেজিং কার্যক্রমে কিছুটা বিঘ্ন ঘটে। তবে করোনা পরিস্থিতি স্বাভাবিক হওয়ায় ড্রেজিং কার্যক্রম পুরোদমে চলছে এবং ভাটিতে খননকাজের উল্লেখযোগ্য অগ্রগতিও হয়েছে। প্রকল্পটির আওতায় ২০২৪ সালের জুনের মধ্যে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের খনন শেষ করার কথা রয়েছে।

ড্রেজিংয়ে বাড়বে পানির প্রবাহ ও গভীরতা

টোক বাজার থেকে অফটেক পর্যন্ত খননের ফলে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের পানির প্রবাহ ও গভীরতা কাঙ্ক্ষিত মাত্রায় পৌঁছাবে। টোক বাজার থেকে ময়মনসিংহে ৯০ কিলোমিটার পর্যন্ত মোট ৩১ দশমিক ৫ মিলিয়ন ঘনমিটার, সেখান থেকে জামালপুরে ১৬০ কিলোমিটার পর্যন্ত ৩০ দশমিক শূন্য ৭ মিলিয়ন ঘনমিটার এবং এরপর অফটেক পর্যন্ত ৩৯ দশমিক ২ মিলিয়ন ঘনমিটার খননের ফলে বিভিন্ন পয়েন্টে সর্বনিম্ন গভীরতা বাড়বে। সারাবছর নদটিতে পানির গভীরতা থাকবে ৩ মিটারের বেশি। সবচেয়ে শুষ্ক মৌসুমে অফটেকেও ৩ মিটার পানির গভীরতা পাওয়া যাবে। যদিও বর্তমানে এখানে কোনো গভীরতা নেই।

দেওয়ানগঞ্জে বর্ষা মৌসুমে পানির গভীরতা ন্যূনতম ১০ মিটারে উন্নীত হবে। বর্তমানে যেখানে সর্বোচ্চ প্রবাহের সময়ও গভীরতা ৫ মিটারের নিচে থাকে। এই পয়েন্টে সবচেয়ে কম পানিপ্রবাহের মাস জানুয়ারিতেও ৩ মিটারের মতো গভীরতা পাওয়া যাবে। জুলাইয়ে সর্বোচ্চ প্রবাহের সময় জামালপুর সদরে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের গভীরতা বেড়ে দাঁড়াবে ৯ মিটারের কাছাকাছি। বর্তমানে যেখানে একই মাসে গভীরতা ৫ মিটারেও পৌঁছায় না। এছাড়া ড্রেজিং পরবর্তী সময়ে ময়মনসিংহে জুলাই মাসে ন্যূনতম গভীরতা হবে ১১ মিটারের মতো, বর্তমানে যেখানে একই সময়ে ৫ মিটারের কাছাকাছি গভীরতা থাকে। পাশাপাশি টোক বাজারেও পুরাতন ব্রহ্মপুত্র সর্বোচ্চ প্রবাহের সময় ১০

ড্রেজিং পরবর্তী যমুনা ও পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে পানিপ্রবাহ

মাস	যমুনার প্রবাহ (কিউমেক)	পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহ (কিউমেক)	ব্রহ্মপুত্রে প্রবেশের হার (%)
জানুয়ারি	৩৭৯৫.৯৭	১১০.১৪	২.৯০
ফেব্রুয়ারি	৩০৪৪.১১	৮৬.৬২	২.৮৫
মার্চ	২৯৬৫.২০	৮৪.৩৮	২.৮৫
এপ্রিল	৪৪৫২.৩২	১৩১.৬০	২.৯৬
মে	১১৮২২.২৭	৩১৬.৯২	২.৬৮
জুন	৩৬৭৪৪.০৪	৮৫২.৫১	২.৩২
জুলাই	৭৬৪৯৬.৪২	১৫৬৬.৭০	২.০৫
আগস্ট	৫১১০১.১৭	১০৯৪.২৫	২.১৪
সেপ্টেম্বর	৪২৪৯০.২৯	৯৩৩.৬৫	২.২০
অক্টোবর	৩১২৮৬.২০	৬৯৭.৯৩	২.২৩
নভেম্বর	১০৯৩৩.৫০	২৯১.৬৭	২.৬৭
ডিসেম্বর	৬০৫১.৩২	১৭৮.৫৪	২.৯৫

সূত্র: আইডব্লিউএম

মিটার গভীরতা ফিরে পাবে। ড্রেজিংয়ের পর একই পয়েন্টে জানুয়ারি ও ফেব্রুয়ারিতে গভীরতা পাওয়া যাবে যথাক্রমে প্রায় ৩ ও ৪ মিটার।[৯]

ড্রেজিংয়ের ফলে যমুনার পানিপ্রবাহ পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে প্রবেশ করলেও যমুনার প্রবাহে তেমন কোনো পরিবর্তন হবে না। নৌ চলাচলের জন্য গুরুত্বপূর্ণ আরিচা পয়েন্টেও যমুনার প্রবাহে কোনো হ্রাস-বৃদ্ধি ঘটবে না। কারণ, যমুনার মাত্র ২ থেকে ৩ শতাংশ প্রবাহ পাবে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র। এতেই নদটির কাঙ্ক্ষিত প্রবাহ ও গভীরতা নিশ্চিত হবে।

ড্রেজিংয়ের ফলে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের সব পয়েন্টেই পানির প্রবাহ লক্ষণীয় পরিমাণে বাড়বে। জামালপুর সদরে বর্ষা মৌসুমে সর্বোচ্চ প্রবাহ প্রতি সেকেন্ডে ১ হাজার ৭০০ ঘনমিটারে উন্নীত হবে। বর্তমানে এখানে বর্ষা মৌসুমে অর্থাৎ জুলাইয়ের দিকে সর্বোচ্চ প্রবাহ থাকে প্রতি সেকেন্ডে ৭০০ ঘনমিটারের মতো। ড্রেজিং পরবর্তী পরিস্থিতিতে ময়মনসিংহেও বর্ষা মৌসুমে জুলাই মাসে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের সর্বোচ্চ পানিপ্রবাহ বেড়ে দাঁড়াবে প্রতি সেকেন্ডে ১ হাজার ৭০০ ঘনমিটারের বেশি। বর্তমানে এখানে জুলাই মাসে সর্বোচ্চ পানিপ্রবাহ প্রতি সেকেন্ডে ৮০০ ঘনমিটারের নিচে থাকে।

ড্রেজিংয়ের পর পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের বিভিন্ন পয়েন্টে পানিপ্রবাহের গতি লক্ষণীয় হারে বাড়বে। দেওয়ানগঞ্জে সর্বোচ্চ প্রবাহের সময় পানি প্রবাহের সর্বোচ্চ গতি বা ভেলোসিটি বর্তমানে সেকেন্ডে দশমিক ৭ মিটার থেকে বেড়ে প্রায় ১ মিটারে উন্নীত হবে। এছাড়া জামালপুর সদরে ড্রেজিং-পরবর্তী সময়ে বর্ষা মৌসুমে সর্বোচ্চ ভেলোসিটি সেকেন্ডে দশমিক ৯, ময়মনসিংহে প্রায় দশমিক ৭ এবং টোক বাজারে ১ দশমিক ২ মিটারে পৌঁছাবে।[১০]

অফটেক ব্যবস্থাপনায় জোর

সাম্প্রতিক ব্যাথিমেট্রিক জরিপ অনুযায়ী, পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের অফটেক এলাকায় নদীর তলদেশ পানির সর্বনিম্ন (এলএলডব্লিউ) স্তরের চেয়ে ৫ মিটার উঁচু হয়ে গেছে। ফলে প্রধান নদী যমুনার প্রবাহের সামান্য কিছু পাচ্ছে নদটি। বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ শুষ্ক মৌসুমেও পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহ ফিরিয়ে এনে একে দ্বিতীয় শ্রেণির নৌপথে উন্নীত করতে ড্রেজিং প্রকল্প হাতে নিয়েছে। কিন্তু অফটেকের সঠিক ব্যবস্থাপনা ছাড়া শুধু ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহ সারাবছর নিশ্চিত করা বলতে গেলে অসম্ভব। এজন্য সবচেয়ে বেশি দরকার অফটেকের স্বাভাবিক অবস্থা ফিরিয়ে আনা। অফটেক স্বাভাবিক অবস্থায় ফেরানো গেলে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে পুনরায় পলি জমার হার হ্রাস পাবে এবং সারাবছর কাঙ্ক্ষিত নাব্যতা নিয়ে প্রবাহিত হবে। অর্থাৎ, অফটেক ব্যবস্থাপনা ড্রেজিংয়ের কার্যকারিতা বাড়িয়ে দেবে। এছাড়া শুষ্ক মৌসুমেও পুরাতন ব্রহ্মপুত্র যাতে মূল নদী থেকে প্রবাহ পায় সেজন্য যমুনার বাম চ্যানেলটি সক্রিয় রাখাও বাঞ্ছনীয়। অফটেকের অ্যাঙ্গেল ও অবস্থান যাতে স্বাভাবিক থাকে সেজন্য গাইড বাঁধের পরিকল্পনাও বিবেচনাযোগ্য। এর ফলে যমুনা থেকে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের সর্বোচ্চ প্রবাহ প্রাপ্তি নিশ্চিত হবে।

অফটেক এলাকায় ড্রেজিং-পূর্ব ও ড্রেজিং-পরবর্তী প্রবাহ

মাস	অফটেক এলাকায় গড় প্রবাহ (ঘনমিটার/সেকেন্ড)	
	ড্রেজিং-পূর্ববর্তী	ড্রেজিং-পরবর্তী
জানুয়ারি	০.০০	১১০.১৪
ফেব্রুয়ারি	০.০০	৮৬.৬২
মার্চ	০.০০	৮৪.৩৮
এপ্রিল	০.০০	১৩১.৬০
মে	৫.০৩	৩১৬.৯২
জুন	১১৬.৩২	৮৫২.৫১
জুলাই	৫১৮.৭৮	১৫৬৬.৭০
আগস্ট	২৪৭.৪৭	১০৯৪.২৫
সেপ্টেম্বর	১৫৬.৯১	৯৩৩.৬৫
অক্টোবর	৯০.৩০	৬৯৭.৯৩
নভেম্বর	০.০০	২৯১.৬৭
ডিসেম্বর	০.০০	১৭৮.৫৪

সূত্র: আইডব্লিউএম

মিলবে আর্থ-সামাজিক সুফল

অফটেকসহ ব্রহ্মপুত্র ড্রেজিংয়ের ফলে নদে পানিপ্রবাহ নিশ্চিতভাবেই বাড়বে। প্রবাহ বাড়বে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের উপনদী ঝিনাই, বংশী, সুতি ও নগদাতেও। উপনদীগুলোর বর্ধিত এই প্রবাহ পৌঁছে যাবে তুরাগ ও বালু নদী পর্যন্ত। অর্থাৎ, শুষ্ক মৌসুমেও পানির প্রবাহ ঢাকা মহানগরী পর্যন্ত সম্প্রসারিত হবে। পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের এই প্রবাহ বৃদ্ধির বড় ধরনের প্রভাব পড়বে অভ্যন্তরীণ নৌ চলাচলে। নৌপথে বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যকার দূরত্ব ১১৬ কিলোমিটার হ্রাস পাবে। গতি পাবে স্থানীয় অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনও। সেইসাথে মৎস্যসম্পদ ও কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধির পাশাপাশি শিল্পে ও ঢাকা মহানগরীতে পানি সরবরাহ নিশ্চিত হবে।

১. নৌপরিবহন: পুরাতন ব্রহ্মপুত্র উত্তরাঞ্চল বিশেষ করে রংপুর, দিনাজপুর, বগুড়া এবং দক্ষিণ অর্থাৎ ঢাকা, নারায়ণগঞ্জ ও মুন্সিগঞ্জের মধ্যে পণ্য পরিবহনের কার্যকর রুট। রুটটি দিয়ে মূলত ধান, পাট, গম, ডাল, সবজি, বালি ও পশু পরিবাহিত হয়ে থাকে। ড্রেজিংয়ের ফলে শুষ্ক মৌসুমেও রুটটির নাব্যতা বাড়বে এবং সেই সাথে পণ্য পরিবহনও নির্বিঘ্ন হবে। এছাড়া ব্রহ্মপুত্র বরাবর অসংখ্য গুরুত্বপূর্ণ বাজার গড়ে উঠেছে। গড়ে উঠবে ব্রহ্মপুত্র বিধৌত এলাকায় বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল। শুষ্ক মৌসুমে নৌপরিবহন সচল থাকলে স্বাভাবিকভাবেই এর ইতিবাচক প্রভাব পড়বে এসব বাজার ও অর্থনৈতিক অঞ্চলের পণ্য পরিবহনের ওপর। কারণ, সড়কের চেয়ে অভ্যন্তরীণ নৌপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন ব্যয়সাশ্রয়ী।

সারাবছর ধরে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহ নিশ্চিত করা গেলে যমুনা নদী দিয়ে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন নতুন উচ্চতায় পৌঁছাবে। এর ফলে বাড়বে নৌপথে বাণিজ্যের আকার ও পরিসর। শুষ্ক মৌসুমেও নৌ চলাচল অব্যাহত থাকলে বাড়তি সুবিধা পাবে বালি উত্তোলনও। তবে সবচেয়ে লক্ষণীয় হলো অপেক্ষাকৃত বড় জাহাজে করে শিল্পের কাঁচামাল নরসিংদীর পলাশ ও নারায়ণগঞ্জে পৌঁছানো যাবে। একই সাথে এসব এলাকার শিল্প-কারখানায় উৎপাদিত পণ্যও বড় জাহাজে করে বাইরের বাজারের উদ্দেশে পাঠানো সম্ভব হবে। এছাড়া নদী ও নদীতীরের পানি খুব বেশি না বাড়ায় শিল্প প্রতিষ্ঠানগুলো তাদের জেটি আগের মতোই কাজে লাগাতে পারবে। এতে ব্যয়সাশ্রয়ের সুযোগ পাবে এবং মুনাফা মার্জিন বাড়বে।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্র খননের ফলে নদটিতে সারাবছর নাব্যতা থাকায় বালু নদীতেও পানির প্রবাহ বাড়বে এবং শুষ্ক মৌসুমেও নদীটিতে নৌ চলাচল অব্যাহত থাকবে। এর ইতিবাচক প্রভাব পড়বে নৌযান পরিচালনাকারীদের আয় ও মুনাফায়।

২. আঞ্চলিক যোগাযোগ: অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহার করে বাংলাদেশের সামনে আঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধির সুযোগ আগে থেকেই বিদ্যমান। ভারত-বাংলাদেশ প্রটোকল ও বাণিজ্য (পিআইডব্লিউটিটি) চুক্তির আওতায় প্রটোকল রুট ব্যবহার করে ভারতের মূল ভূখণ্ড থেকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোতে প্রবেশ অনেক সহজ হয়েছে। এতে সময় ও ব্যয় দুই-ই হ্রাস পেয়েছে। বন্দর ফি, কার্গো হ্যান্ডলিং এবং অন্যান্য সেবা বাবদ বাংলাদেশও রাজস্ব আয়ের সুযোগ পাচ্ছে।

আঞ্চলিক যোগাযোগ আরও শক্তিশালী হতে পারে নেপাল ও ভুটানের অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহারের মধ্য দিয়ে। অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহার করে তারা সহজেই চট্টগ্রাম ও মোংলা সমুদ্রবন্দরের প্রবেশগম্যতা পেতে পারে। তাই পুরাতন ব্রহ্মপুত্র খননের মাধ্যমে একে দ্বিতীয় শ্রেণির নৌপথে উন্নীত করা গেলে আঞ্চলিক যোগাযোগ নতুন মাত্রা পাবে। এর ফলে দই খাওয়া থেকে আশুগঞ্জ পর্যন্ত প্রটোকল রুটের দৈর্ঘ্য ১১৬ কিলোমিটার কমে যাবে।

৩. মৎস্যসম্পদ: শুষ্ক মৌসুমে পানিপ্রবাহ বৃদ্ধি নিশ্চিতভাবেই পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে মাছের প্রাপ্যতা বাড়িয়ে দেবে। বিচরণ রুট হিসেবে মাছ এই নদটিই কেবল ব্যবহার করবে না, বিচরণক্ষেত্র আরও সম্প্রসারিত হবে। পানির প্রাপ্যতার ফলে মৌসুমি বিলগুলো রূপ নেবে বারোমাসী বিলে। এতে মাছ আহরণ কমবেশি ৫০ শতাংশ বাড়বে।[৮] মৎস্যজীবীর সংখ্যা বাড়বে এবং সারাবছর তারা তাদের পেশা চালিয়ে যেতে পারবে, যা তাদের জীবন-জীবিকার উন্নতি ঘটাবে।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে পানির প্রবাহ বৃদ্ধির ফলে মাছের উৎপাদন বেড়ে নব্বইয়ের দশকের কাছাকাছি পৌঁছাবে। ১৯৮৮ সালে এখানে মাছের উৎপাদন ৮১৭ মেট্রিক টন থাকলেও ১৯৯৪ সালে তা ২৩৩ মেট্রিক টনে নেমে আসে। তবে ১৯৯৬ সালে উৎপাদন বেড়ে দাঁড়ায় ৪১১ মেট্রিক টন। ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে নাব্যতা বাড়লে মাছের উৎপাদন হবে বার্ষিক ৩০০-৫০০ মেট্রিক টন। বর্তমান বাজার হিসাবে প্রতিটন মাছের দাম ১ হাজার ৫৭৪ ডলার ধরলেও ৪ লাখ ৭২ হাজার ২০০ থেকে ৭ লাখ ৮৭ হাজার ডলারের বাড়তি মাছ উৎপাদন হবে।[১০]

৪. কৃষি: পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে পানির প্রবাহ বৃদ্ধি নিরবচ্ছিন্ন সেচ সুবিধা নিশ্চিতে সহায়তা করবে। তা সে প্রথাগত পদ্ধতিতে হোক, বা লো লাইং পাম্পের (এলএলপি) মাধ্যমে। নদী তীরবর্তী এলাকায় ভূগর্ভস্থ পানির বর্তমান যে অবস্থা তার উন্নতি হওয়ায় গভীর ও

খাত	ড্রেজিংয়ের অভাবে যা হতে পারে	ড্রেজিংয়ের সুফল
উদ্ভিদ ও বন্যপ্রাণী	• গাছের ফুল ও ফল হ্রাস পাবে • স্থানীয়, আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিকভাবে গুরুত্বপূর্ণ বৃক্ষ হারিয়ে যেতে পারে • বসবাসের পরিবেশের অবনতির কারণে বিলুপ্ত হতে পারে বিভিন্ন প্রজাতির বণ্যপ্রাণী	• ফুল ও ফলের জন্য উপযুক্ত পরিবেশ তৈরি হবে • আর কোনো বৃক্ষ বিলুপ্ত হবে না। হলেও খুবই কম • বসবাসের স্বাভাবিক পরিবেশ নিশ্চিত হওয়ায় বণ্যপ্রাণী ফিরে আসবে
মৎস্যসম্পদ	• ইলিশ, সরপুঁটি, ভেদা, মহাশোল, বাঘাইড় ও কার্প জাতীয় মাছ হারিয়ে যেতে পারে • মাছের হিলস্ট্রিম প্রজাতির আধিক্যের ফলে মৎস্যসম্পদের বৈচিত্র্যে বড় ধরনের পরিবর্তন আসতে পারে।	• ইলিশের হারানো প্রাচুর্য ফিরে আসতে পারে • ফিরতে পারে প্রধান প্রধান কার্প জাতীয় মাছও • রিভেরাইন ও হিলস্ট্রিম প্রজাতির সমন্বয়ে মৎস্য ভান্ডারে বৈচিত্র্য আসবে
মাছের বিচরণ রুট	• মাছের আরও বেশি বিচরণ রুট বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়তে পারে • বিলম্বিত হতে পারে মাছের ডিম দেওয়া	• আরও বেশি ও দীর্ঘ বিচরণ রুট তৈরি হবে এবং আবাসস্থলের পরিবেশের উন্নতি ঘটবে • মৎস্য খাতের আয় বাড়বে • জনগণের পুষ্টির জোগান বাড়বে
মাছের উৎপাদন	• মৎস্যজীবীদের সংখ্যা হ্রাস অব্যাহত থাকবে • মাছ থেকে জনগণের আমিষের প্রাপ্যতা কমবে	• মাছের উৎপাদন ও আহরণ বাড়বে • ব্রহ্মপুত্র ও যমুনার প্লাবনভূমি এবং হাওরের বড় অংশের মানুষের আর্থিক অবস্থা ও জীবনযাত্রার উন্নতি ঘটবে
সেচের পানি	• সেচের জন্য পানির প্রাপ্যতা হ্রাস পাবে • সেচকাজে ভূ-উপরস্থ পানির ব্যবহার সীমিত হয়ে পড়বে • ফসলের উৎপাদন হ্রাসের ঝুঁকি তৈরি হবে	• সেচকাজে পানির পর্যাপ্ততা তৈরি হবে • ভূ-উপরস্থ পানিতে সেচের আওতায় জমির পরিমাণ বাড়বে • ফসলের উৎপাদন বাড়বে
সেচকাজে ভূগর্ভস্থ পানি	• ফসল উৎপাদনের গুরুত্বপূর্ণ সময়ে পানির প্রাপ্যতায় অনিশ্চয়তা দেখা দিতে পারে • ফসলহানি বেড়ে যেতে পারে	• ফসল উৎপাদনের গুরুত্বপূর্ণ সময়ে ভূগর্ভস্থ পানির প্রাপ্যতা নিশ্চিত হবে • ফসলহানির ঝুঁকি থাকবে না
আকস্মিক আগাম ও মৌসুমি বন্যা	• পানিপ্রবাহের সীমিত সক্ষমতার কারণে বন্যার তীব্রতা বাড়বে • ফসলের ক্ষতি বাড়বে	• পানিপ্রবাহ বৃদ্ধি পাওয়ায় বন্যার তীব্রতা হ্রাস পাবে • ফসলের ক্ষতি সেভাবে হবে না। হলেও সামান্য
নৌ চলাচল	• নৌ চলাচল পরিস্থিতির আরও অবনিত হবে • নদী তীরবর্তী গুরুত্বপূর্ণ বাজারগুলোর ব্যবসা ক্ষতিগ্রস্ত হবে • বড় নৌযান চলাচল করতে না পারায় ভাটির দিকে শিল্প-কারখানা অসুবিধায় পড়বে • স্থানীয়, আঞ্চলিক ও জাতীয় অর্থনীতিতে নেতিবাচক প্রভাব পড়বে	• নৌ পরিবহনের সুযোগ ও সম্ভাবনা বৃদ্ধি পাবে • নদী তীরবর্তী বাজারগুলোর ব্যবসা চাঙ্গা হবে • বড় জাহাজে করে কাঁচামালের জোগান ও উৎপাদিত পণ্য সরবরাহের সুযোগ পাওয়ায় ভাটির দিকের শিল্প-কারখানা আরও বেশি সমৃদ্ধ হবে • স্থানীয়, আঞ্চলিক ও জাতীয় অর্থনীতিতে ইতিবাচক প্রভাব পড়বে
গৃহস্থালি কাজে পানির ব্যবহার	• গৃহস্থালি কাজে ব্যবহারের জন্য নদীর পানির প্রাপ্যতা কমে যাবে • গৃহস্থালি কাজে এই পানির ব্যবহারও হ্রাস পাবে	• গৃহস্থালি কাজে ব্যহারের জন্য নদীর পানি সহজলভ্য হবে • জনগণের হেলথ ও স্যানিটেশনের উন্নতি ঘটবে
শিল্পে পানির ব্যবহার	• পানির স্তর নেমে যাবে এবং উত্তোলনের খরচ বাড়বে • পানি দূষণের মাত্র বৃদ্ধি পাবে • শিল্পে পানির প্রাপ্যতা হ্রাস পাবে	• পানির স্তর বৃদ্ধি পাওয়ায় উত্তোলন খরচ কমে আসবে • প্রবাহ বৃদ্ধি পাওয়ায় পানির গুণগত মানের উন্নতি হবে • শিল্পে পানির প্রাপ্যতা নিশ্চিত হবে অথবা বৃদ্ধি পাবে
ঢাকা মহানগরীতে পানি সরবরাহ	• পানির প্রবাহ কমে এলে সায়েদাবাদ পানি শোধনাগারে পানির প্রাপ্যতা হ্রাস পেতে পারে • শোধনাগারের নিরবচ্ছিন্ন পরিচালনে অনিশ্চয়তা তৈরি হতে পারে	• প্রবাহ বৃদ্ধি ও নিরবচ্ছিন্ন প্রবাহ সায়েদাবাদ পানি শোধনাগারে পানির পরিমাণ বাড়িয়ে দেবে • পানি শোধনাগারের নিরবচ্ছিন্ন পরিচালনের শর্ত নিশ্চিত হবে

অগভীর নলকূপ আরও দক্ষভাবে ও সারাবছর ব্যবহার করার একটা সুযোগ তৈরি হবে। এর প্রভাব পড়বে কৃষি উৎপাদনে। অর্থাৎ কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি পাবে। সেই সাথে বাড়বে কৃষিজীবীদের আয় ও মুনাফা।

ব্রহ্মপুত্রে জেগে ওঠা চরের কিছু কিছুর বয়স শত বছরের বেশি। উর্বর মাটির কারণে এমনিতেই এসব চরে পাট, উচ্চফলনশীল ধান ও অন্যান্য ফসলের ভালো ফলন হয়। শুষ্ক মৌসুমেও পানির প্রাপ্যতা এসব চরে ফসলের উৎপাদন আরও বাড়িয়ে দেবে।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে সারাবছর পানিপ্রবাহ থাকার কারণে সেচের যে সুবিধা মিলবে তাতে কেবল রবি মৌসুমে চাল উৎপাদন বেড়ে হবে প্রতি হেক্টরে ৭০০ কেজির বেশি।[১১]

৫.শিল্পে পানির প্রাপ্যতা: পুরাতন ব্রহ্মপুত্রে পানির প্রবাহ বৃদ্ধি ডেমরা, রূপগঞ্জ, নারায়ণগঞ্জ, পলাশ ও সিদ্ধিরগঞ্জ থানা এলাকায় স্থাপিত শিল্প-কারখানাগুলোকে নিরবচ্ছিন্ন পানির নিশ্চয়তা দেবে। যদিও এখনো শুষ্ক মৌসুমে এসব শিল্প-কারখানায় পানির দুষ্প্রাপ্যতা নেই। তবে শুষ্ক মৌসুমে পানির উচ্চতা বাড়লে উত্তোলন খরচ কমে আসবে। সেই সাথে তারা নদীর পানির ব্যবহারও সারা বছর ধরে করতে পারবে।

৬.ঢাকা মহানগরীতে পানি সরবরাহ: ড্রেজিংয়ের ফলে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের উপনদী বংশী ও নাগদা দিয়ে তুরাগ ও বালু নদীতে পানির প্রবাহ বৃদ্ধি পাবে। এর ফলে ঢাকা মহানগরীতে মিঠাপানির সরবরাহ বাড়বে। ঢাকা মহানগরীতে পানি সরবরাহের জন্য নির্মিত সায়েদাবাদ পানি শোধনাগারে শুষ্ক মৌসুমেও পানির কোনো ঘাটতি হবে না। শুষ্ক মৌসুমে প্রবাহ বৃদ্ধি পানি সংগ্রহ সহজ করবে।

শেষ কথা

সব প্রকল্পেরই পরিবেশগত ও আর্থ-সামাজিক কিছু নেতিবাচক প্রভাব রয়েছে। পুরাতন ব্রহ্মপুত্র খনন প্রকল্পও এর বাইরে নয়। ড্রেজিংয়ের সময় পানিতে সৃষ্ট আলোড়নের কারণে মাছেরা ড্রেজারের আশপাশের এলাকা ছেড়ে অন্যত্র চলে যেতে পারে। তবে এতে মাছের প্রাপ্যতায় কোনো ঘাটতি তৈরি হওয়ার সুযোগ নেই। ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে উত্তোলিত বালিতে কৃষিজমি ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে বলে স্থানীয় কৃষকদের মধ্যে উদ্বেগ থাকতে পারে। সেচের কাজে ব্যবহৃত লো লাইং পাম্পের ক্ষতির আশঙ্কাও উড়িয়ে দেওয়ার সুযোগ নেই। চরের মধ্য দিয়ে খননের কারণে কিছু কৃষিজমি নষ্ট হতে পারে। ড্রেজিং কার্যক্রম চলাকালে স্থানীয় নৌযান চলাচল কিছুটা হলেও বিঘ্নিত হয়ে থাকে, যার নেতিবাচক প্রভাব পড়ে তাদের আয়ে।

তবে যথার্থ প্রশমন ব্যবস্থা গ্রহণ ও পুনর্বাসন উদ্যোগের মধ্য দিয়ে নেতিবাচক প্রভাব সর্বনিম্ন পর্যায়ে রাখার সুযোগ রয়েছে। সে ব্যবস্থা নেওয়াও হচ্ছে। তারপরও ড্রেজিংয়ের কারণে সাময়িক এসব অসুবিধা শেষে দীর্ঘমেয়াদি যেসব সুফল মিলবে তার মূল্য বহুগুনে বেশি। বর্ধিত নাব্যতায় ভর করে পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের বুকে বছরজুড়ে চলবে বড় আকারের জাহাজ। সাশ্রয়ে যাত্রী পারাপারের পাশাপাশি নির্বিঘ্নে ও কম খরচে শিল্পের কাঁচামাল পৌঁছে যাবে কারখানার দরজায়। উৎপাদিত পণ্যও নৌপথে ভেসে গন্তব্যে যাবে সারাবছর। বাড়বে মাছ ও শস্যের উৎপাদন। উন্নতির ছোঁয়া পাবে ব্রহ্মপুত্রপাড়ের মৎস্য ও কৃষিজীবীদের জীবন-জীবিকা। হয়তো ফিরবে অতুলচন্দ্র গুপ্তের সেই স্মৃতি–'ফাটল ধরা মৃত্তিকার সুউচ্চ পাড়, আম ও কলাগাছে ঘেরা গ্রামের পর গ্রাম; তপ্ত সূর্য কিরণে জ্বলজ্বলে বালির নিচু নিচু চর; নৌকা চলছে পাল উড়িয়ে, সাদা কিংবা রঙিন। মাঝেমধ্যে উঁকি দিচ্ছে ছেলেদের ডিঙি নৌকা।'

পুরাতন ব্রহ্মপুত্র খননের দীর্ঘমেয়াদি সুফল ব্যাপক

পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খনন একটি বৃহৎ প্রকল্প। জামালপুর জেলায় ব্রহ্মপুত্রের উৎসমুখ থেকে কিশোরগঞ্জের টোক পর্যন্ত মোট ২২৭ কিলোমিটার খননে ব্যয় ধরা হয়েছে ২ হাজার ৭৬৩ কোটি টাকা। সর্বোচ্চ দক্ষতার সাথে নদটি খনন এই অঞ্চলের মানুষ তথা জাতীয় আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে খুবই গুরুত্বপূর্ণ। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে শুরু হওয়া প্রকল্পের অগ্রগতি ও সার্বিক বিষয় নিয়ে নদীবাংলার সাথে কথা বলেছেন প্রকল্পের পরিচালক বিআইডব্লিউটিএর প্রধান প্রকৌশলী (ড্রেজিং) মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খননকে এতোটা গুরুত্ব দেওয়ার কারণ কী?

মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার: পুরাতন ব্রহ্মপুত্র ময়মনসিংহ, জামালপুর ও কিশোরগঞ্জ অঞ্চলের খুবই গুরুত্বপূর্ণ একটি নদী। দীর্ঘদিন খনন না হওয়ায় নদটি তার নাব্যতা হারিয়ে ফেলেছে। বর্ষা মৌসুমে কিছুটা নাব্যতা থাকলেও শুষ্ক মৌসুমে পানিপ্রবাহ একেবারেই কমে যায়। অথচ এই অঞ্চলের মৎস্যসম্পদ, কৃষি, শিল্প ও নৌপরিবহনের স্বার্থে নদটিতে পানিপ্রবাহ ও নাব্যতা থাকাটা অত্যন্ত জরুরি। তাছাড়া পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খনন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার অঙ্গীকার।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খননে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে কী পরিবর্তন আসবে?

মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার: পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খনন করে একে আমরা দ্বিতীয় শ্রেণির নৌপথে উন্নীত করতে চাই। এছাড়া নদের প্রশস্ততাও বাড়বে। ফলে নৌপথটিতে অপেক্ষাকৃত বড় নৌযান চলাচল করতে পারবে। এতে করে পার্শ্ববর্তী শিল্প-কারখানায় কম খরচে কাঁচামাল পরিবহন এবং একইভাবে উৎপাদিত পণ্য নৌপথে সাশ্রয়ে গন্তব্যে পৌঁছানো সহজ হবে। এর ইতিবাচক প্রভাব পড়বে শিল্প উৎপাদনে ও মুনাফা মার্জিনে। নাব্যতা বাড়লে জামালপুর ইপিজেডের অধিকাংশ পণ্য ব্রহ্মপুত্র নদ দিয়েই পরিবাহিত হবে। সেই সাথে নদটি খননের ফলে ভারত-বাংলাদেশ প্রটোকল রুটের দৈর্ঘ্য ১১৬ কিলোমিটার কমে যাবে। আসাম থেকে চিলমারী হয়ে দেওয়ানগঞ্জ-ময়মনসিংহ-টোক-ভৈরব-চাঁদপুর-বরিশাল-মোংলা-আংটিহারা হয়ে কলকাতার হলদিয়া বন্দর পর্যন্ত ৫ হাজার টন ধারণক্ষমতার কার্গো জাহাজ চলাচল করতে পারবে।

২০২৪ সালের জুনের মধ্যে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদের খননকাজ শেষ করার কথা রয়েছে। নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প শেষ করার ব্যাপারে আপনারা কতটা আশাবাদী?

মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার: ২০১৮ সালের ১ সেপ্টেম্বর পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের খননকাজ উদ্বোধন করা হলেও করোনা মহামারির কারণে কাজে বিঘ্ন ঘটে। প্রকল্পের অগ্রগতি যতটা হওয়ার কথা ছিল ততটা হয়নি। ফলে প্রকল্পের প্রথম চার বছরে লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী অগ্রগতি হয়েছে সেটা বলা যাবে না। তবে প্রকল্পের কাজ আমরা দ্রুত এগিয়ে নেওয়ার চেষ্টা করছি। তারপরও প্রকল্পটি শেষ করতে আরও দুই বছর লাগতে পারে। সেই অনুযায়ী প্রকল্প সংশোধনের পরিকল্পনা করা হচ্ছে।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্র খননে কোনো ধরনের চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হচ্ছেন কিনা? হলে সেগুলো কী?

মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার: শত বছর পর নদটি খনন করা হচ্ছে। তাই প্রাকৃতিক নানা চ্যালেঞ্জ রয়েছে। ড্রেজিংয়ের মাটি ব্যবস্থাপনা একটা বড় চ্যালেঞ্জ। ড্রেজিংয়ের বালিতে ব্যক্তিগত জমির ফসল নষ্ট হচ্ছে বলে কেউ কেউ বলার চেষ্টা করলেও স্থানীয় প্রশাসনের চিহ্নিত করা খাসজমিতেই বালি ফেলা হচ্ছে। তাছাড়া আশপাশের কোনো ফসলি জমির যাতে ক্ষতি না হয় সে ব্যাপারে সর্বোচ্চ সতর্কতা অবলম্বন করা হচ্ছে।

পুরাতন ব্রহ্মপুত্রের প্রবাহের ক্রমহ্রাসমানে নদের বুকে অনেক চর জেগেছে, যেগুলোতে আবাদের পাশাপাশি বসতিও গড়ে উঠেছে। মোটা দাগে এগুলোই পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খননে প্রধান চ্যালেঞ্জ। তবে এগুলো সমাধানেরও সুযোগ রয়েছে এবং আমরা সে পদক্ষেপ নিয়েছি।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নে পরিবেশের ওপর কী ধরনের প্রভাব পড়ছে?

মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার: সব উন্নয়ন প্রকল্পেরই পরিবেশগত নেতিবাচক কিছু প্রভাব থাকে। পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খনন প্রকল্পও এর বাইরে নয়। তবে তা সাময়িক। যেমন ড্রেজিংয়ের সময় মাছ ড্রেজারের আশপাশ থেকে সরে যেতে পারে। ড্রেজিং চলাকালীন নৌ চলাচলেও সাময়িক বিঘ্ন ঘটতে পারে। তবে এগুলো বড় কোনো সমস্যা নয়। বরং ড্রেজিং-পরবর্তী ইতিবাচক যে প্রভাব পড়বে সেটা অনেক বড়।

ব্রহ্মপুত্র খনন দীর্ঘমেয়াদে পরিবেশগত ও আর্থ-সামাজিক কী পরিবর্তন আনবে?

মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার: পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খননের দীর্ঘমেয়াদি সুফল ব্যাপক। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে পানির রিটেনশন এরিয়া বৃদ্ধি পাবে, যা ময়মনসিংহ, জামালপুর ও শেরপুর জেলার বন্যা নিয়ন্ত্রণে সহায়ক হবে। ব্রহ্মপুত্র বিধৌত এলাকায় বেজার চারটি অর্থনৈতিক অঞ্চল হবে। নাব্য নৌপথ সৃষ্টি হলে এইসব অর্থনৈতিক অঞ্চলের পণ্য সহজেই নদীপথে আনা-নেওয়া করা যাবে।

তথ্য উৎস

১. Samrat Choudhury, The Braided River

২. নীহাররঞ্জন রায়, বাঙালীর ইতিহাস (আদি পর্ব)

৩. Flood Action Plan, project 19

৪. A. K. Gain et al., "Impact of climate change on the stream flow of lower Brahmaputra, trends in high and low flows based on discharge weighted ensemble modeling," 2011.

৫. Md. Rubayet Mortuza et al., "Temporal Variation Characteristics of Flow and Water Level in the Old Brahmaputra River," 2014

৬. Md. Rubayet Mortuza et al., "Temporal Variation Characteristics of Flow and Water Level in the Old Brahmaputra River," 2014

৭. নীহাররঞ্জন রায়, বাঙালীর ইতিহাস (আদি পর্ব)

৮. Elisa Ciravegna et al., `Go with the flow': Ecosystem services rehabilitation of the Old Brahmaputra-an overview and illustration of quantification

৯. Farhana Akhter Kamal, Impact of Dredging on Hydrology and Mrphology of Old Brahmaputra and its Tributaries

১০. Farhana Akhter Kamal, Impact of Dredging on Hydrology and Mrphology of Old Brahmaputra and its Tributaries

১০. Feasibility of dredging the Old Brahmaputra Off-take, December 2000

১১. Elisa Ciravegna et al., `Go with the flow': Ecosystem services rehabilitation of the Old Brahmaputra-an overview and illustration of quantification

ইউএসটিডিএ সদরদপ্তর পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপথ ও নৌপরিবহন ব্যবস্থাপনা রিভার্স ট্রেড মিশনের প্রতিনিধি দল

যুক্তরাষ্ট্রে বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশন

অভিজ্ঞতা ও বিনিয়োগ প্রতিশ্রুতি প্রাপ্তির সফর

নদীবাংলা স্টাফ

নাব্য নৌপথ, সর্বাধুনিক অবকাঠামো ও স্টেট অব দ্য আর্ট প্রযুক্তি সম্পর্কে সরেজমিন অভিজ্ঞতা অর্জন। সেই সাথে প্রযোজ্য ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণে অংশগ্রহণ। সর্বোপরি বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ খাতে যুক্তরাষ্ট্রের সরকার ও বেসরকারি উদ্যোক্তাদের বিনিয়োগ প্রতিশ্রুতি লাভ। এসবই বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপথ ও নৌপরিবহন ব্যবস্থাপনা রিভার্স ট্রেড মিশনের প্রতিনিধিদলের ১০ দিনের যুক্তরাষ্ট্র সফরের প্রাপ্তি।

যুক্তরাষ্ট্রের বিনিয়োগ ও উন্নয়ন সংস্থার (ইউএসটিডিএ) আমন্ত্রণে বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশনে (আরটিএম) ৯ সদস্যের প্রতিনিধিদল যুক্তরাষ্ট্র সফরে যায়। ১-১০ আগস্ট পর্যন্ত ১০ দিনের এই সরকারি সফরে বাংলাদেশের প্রতিনিধি দলের নেতৃত্ব দেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি।

ইউএসটিডিএ যুক্তরাষ্ট্রের ফেডারেল সরকারের একটি স্বাধীন সংস্থা। বাংলাদেশের মতো উদীয়মান অর্থনীতির দেশগুলোর অগ্রাধিকারমূলক অবকাঠামো প্রকল্পে বেসরকারি কোম্পানিগুলোর পণ্য ও সেবা রপ্তানিতে সহায়তা করা সংস্থাটির অন্যতম কাজ। প্রকল্প প্রস্তুতকরণ ও অংশীদারিত্ব প্রতিষ্ঠায় অর্থায়ন করে থাকে সংস্থাটি, যাতে অংশীদার দেশের টেকসই অবকাঠামো উন্নয়ন ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ত্বরান্বিত হয়। বিদেশি প্রজেক্ট স্পন্সর ও যুক্তরাষ্ট্রের অংশীদারদের মধ্যে যোগাযোগ প্রতিষ্ঠার কাজটি তারা করে থাকে রিভার্স ট্রেড মিশন (আরটিএম), শিল্প সম্মেলন ও বিশেষজ্ঞ কর্মশালার মধ্য দিয়ে।

যুক্তরাষ্ট্রের পণ্য ও সেবার উদ্ভাবনী ডিজাইন, উৎপাদন ও পরিচালন সম্পর্কে প্রত্যক্ষ ধারণা দিতে রিভার্স ট্রেড মিশনের আওতায় বিদেশি প্রজেক্ট স্পন্সরদের যুক্তরাষ্ট্র সফরের আমন্ত্রণ জানিয়ে থাকে ইউএসটিডিএ। এরই অংশ হিসেবে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে বাংলাদেশের প্রতিনিধি দলটিকে বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশনে (আরটিএম) যুক্তরাষ্ট্র সফরের আমন্ত্রণ জানানো হয়।

প্রতিনিধি দল

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে যুক্তরাষ্ট্র সফরকারী প্রতিনিধি দলে ছিলেন বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের উপসচিব জনাব এসএম মোস্তফা কামাল, মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর একান্ত সচিব ও উপসচিব জনাব মোহাম্মদ আবরাউল হাছান মজুমদার, বিআইডব্লিউটিএর চিফ ইঞ্জিনিয়ার (মেরিন) জনাব মো. আতাহার আলী সরদার, বিআইডব্লিউটিএর পরিচালক জনাব কাজী ওয়াকিল নওয়াজ এবং যুগ্ম-পরিচালক জনাব মুহম্মদ মহিউদ্দিন চৌধুরী। ব্যবসায়ী প্রতিনিধি হিসেবে ছিলেন ওয়েস্টার্ন ইঞ্জিনিয়ারিং প্রাইভেট লিমিটেডের ব্যবস্থাপনা পরিচালক জনাব বশির আহমেদ এবং জেমকন গ্রুপের পরিচালক জনাব কাজী ইনাম আহমেদ।

সফরের উদ্দেশ্য

বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশনের অন্যতম উদ্দেশ্য ছিল প্রতিনিধি দলকে উদ্ভাবনী ড্রেজিং যন্ত্রপাতি ও সেবার সাথে পরিচয় করিয়ে দেওয়া। সেই সাথে পরিদর্শনের মাধ্যমে ড্রেজিং ও বন্দর পরিচালনা এবং সর্বাধুনিক ড্রেজিং প্রযুক্তি সম্পর্কে প্রত্যক্ষ অভিজ্ঞতা অর্জন এবং প্রকিউরমেন্ট বিষয়ক প্রশিক্ষণের গ্রহণের সুযোগ দান।

পরিদর্শন ও প্রশিক্ষণের পাশাপাশি যুক্তরাষ্ট্র সরকারের বিভিন্ন সংস্থা, নিয়ন্ত্রক প্রতিষ্ঠান, শিল্প সংগঠন এবং নৌপথ ব্যবস্থাপনা ও ড্রেজিং অপারেটরদের সাথে প্রতিনিধি দলের পৃথক বৈঠকের আয়োজন করা হয়। এসব বৈঠকে বাংলাদেশের পক্ষ থেকে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের সম্ভাবনা এবং বিনিয়োগের সম্ভাব্য ক্ষেত্রগুলো যুক্তরাষ্ট্রের বিনিয়োগকারীদের সামনে তুলে ধরে বিনিয়োগের আহ্বান জানানো ছিল সফরকারী প্রতিনিধি দলের অন্যতম উদ্দেশ্য।

সফরের বিস্তারিত

মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে বাংলাদেশের প্রতিনিধি দলটি ২৯ জুলাই, ২০২২ তারিখে যুক্তরাষ্ট্রের উদ্দেশে ঢাকা ত্যাগ করে। পরদিন ওয়াশিংটন ডালেস আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে পৌঁছলে ট্রেড সেন্টার ম্যানেজমেন্ট অ্যাসোসিয়েটসের (টিসিএমএ) একটি দল তাঁদেরকে স্বাগত জানান।

প্রথমদিন (০১আগস্ট, ২০২২)

প্রশিক্ষণ এবং পরিদর্শন কর্মসূচির শুরুতেই বাংলাদেশের প্রতিনিধি দল ওয়াশিংটন ডিসিতে ইউএসটিডিএর সদরদপ্তরে উপস্থিত হন। সেখানে ইউএসটিডিএর পরিচালক Ms. Enoh T. Ebong-এর সাথে সৌজন্যমূলক পরিচিতি অনুষ্ঠানের পর প্রতিনিধিরা গ্লোবাল প্রকিউরমেন্ট ট্রেইনিং সেশনে অংশ নেন এবং বিভিন্ন তথ্য আদান-প্রদান করেন। প্রশিক্ষক হিসেবে ছিলেন গ্লোবাল প্রকিউরমেন্ট ইনিশিয়েটিভের (জিপিআই) কারিগরি বিশেষজ্ঞরা।

প্রতিনিধিদলের সদস্যরা এরপর অ্যাকুয়ারিস সিস্টেম নামক প্রতিষ্ঠানে নদী থেকে বিভিন্ন ধরনের বর্জ্য উত্তোলনের কাজে ব্যবহৃত নৌযানসমূহ পরিদর্শন করেন। মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী এই সময় বাংলাদেশের নদী থেকে বর্জ্য সংগ্রহে এই ধরনের নৌযান সংগ্রহ করা যায় কিনা সে বিষয়ে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণের নির্দেশনা প্রদান করেন। প্রতিমন্ত্রীসহ প্রতিনিধিদলের অন্য সদস্যরা এসব নৌযানের কার্যকারিতা ও পরিচালনা সম্পর্কে অবহিত হন।

প্রতিনিধিরা এরপর ওয়াশিংটন ডিসিতে ইউএস আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের (ইউএসএসিআই) সদরদপ্তরে যান এবং তাদের সংগঠন, মিশন ও গুরুত্বপূর্ণ অংশীদারদের সম্পর্কে ধারণা নেন। নৌপথ খনন-সংক্রান্ত কার্যক্রম অর্থাৎ উপকূলীয় নৌপথ ও অভ্যন্তরীণ নৌপথের বিষয়ে তাদের গৃহীত কর্মকাণ্ড এবং ফেডারেল সরকারের সাথে এ বিষয়ে কাজের ধরন সম্পর্কে বিস্তারিত তথ্য সফরকারী প্রতিনিধিদের সামনে তুলে ধরা হয়। ইউএস আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের প্রায় ৩৭ হাজার সামরিক ও বেসামরিক কর্মী রয়েছেন, যারা বিশ্বের ১৩০টির বেশি দেশের গ্রাহকদের প্রকৌশল সেবা দিয়ে আসছে।

ওইদিন বিকালে ওয়াশিংটন ডিসিতে বাংলাদেশ দূতাবাসে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের মাননীয় প্রতিমন্ত্রীর সম্মানে আয়োজিত সংবর্ধনা অনুষ্ঠানে যোগ দেন প্রতিনিধিরা। প্রতিমন্ত্রী সেখানে সর্বকালের সর্বশ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের প্রতিকৃতিতে শ্রদ্ধা নিবেদন করেন।

প্রতিমন্ত্রী এই সময় অভ্যন্তরীণ নৌপথ এবং শিপিং সেক্টরে বাংলাদেশ ও যুক্তরাষ্ট্রের মধ্যে সহযোগিতা আরও সম্প্রসারণের উপর জোর দেন। সেই সাথে বাংলাদেশের মতো নদীমাতৃক দেশের জন্য একটি উপযুক্ত পরিবেশবান্ধব এবং ব্যয়সাশ্রয়ী নৌপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলার চেষ্টার বিষয়ে বক্তব্য তুলে ধরেন। বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশনের প্রতিনিধিদলের এই সফর বন্ধুপ্রতিম দুই দেশের মধ্যে দীর্ঘ ও টেকসই সহযোগিতার নতুন পথ খুলে দেবে বলেও আশাবাদ ব্যক্ত করেন তিনি।

বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক যুক্তরাষ্ট্রে তাদের ১০ দিনের অবস্থানকালে বিভিন্ন বন্দর ও স্থাপনা পরিদর্শন এবং সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সাথে বৈঠকের উদ্দেশ্য সম্পর্কে অবহিত করেন। সেই সাথে তিনি অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতে যুক্তরাষ্ট্রের ব্যবসায়িক প্রতিষ্ঠানগুলোর অংশগ্রহণের সুযোগ ও ভূমিকা তুলে ধরেন।

বাংলাদেশ প্রতিনিধিদলের এই সফর দুই দেশের মধ্যে দ্বিপাক্ষিক সম্পর্ক ও সহযোগিতাকে আরও জোরদার করবে বলে আশাবাদ ব্যক্ত করেন যুক্তরাষ্ট্রে নিযুক্ত বাংলাদেশের রাষ্ট্রদূত এম শহীদুল ইসলাম।

দ্বিতীয় দিন (০২ আগস্ট, ২০২২)

সফরের দ্বিতীয় দিন ড্রেজিং কন্ট্রাক্টরস অব আমেরিকার (ডিসিএ) প্রতিনিধিদের সাথে রোনাল্ড রিগান বিল্ডিং অ্যান্ড ইন্টারন্যাশনাল ট্রেড সেন্টারে মতবিনিময় সভায় অংশগ্রহণ করেন সফরকারী প্রতিনিধিরা। যুক্তরাষ্ট্রের ড্রেজিং কন্ট্রাক্টররা কীভাবে তাদের ড্রেজিং কার্যক্রম সম্পাদন করেন সে বিষয়ে বিস্তারিত অবহিত করা হয় সভায়। সেই সাথে ওভার-ডেপথ ড্রেজিং, অর্থায়ন, পরিবেশগত প্রভাব এবং কারিগরি ও বাণিজ্যিক ইস্যুগুলো সম্পর্কেও সভায় ধারণা দেওয়া হয়।

ডিসিএ হচ্ছে যুক্তরাষ্ট্রের ড্রেজিং ও মেরিন অবকাঠামো নির্মাণ শিল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলোর প্রতিনিধিত্বকারী একটি অলাভজনক সংগঠন। ৩০ বছরের বেশি সময় ধরে সদস্যদের প্রতিনিধিত্ব করে আসছে সংগঠনটি।

ওইদিনই এনভায়রমেন্টাল প্রটেকশন এজেন্সি অফিস অব ওয়াটারের কার্যালয় পরিদর্শন এবং এর কার্যাবলি সম্পর্কে বিস্তারিত ধারণা নেন প্রতিনিধিরা। নিরাপদ সুপেয় পানি নিশ্চিত করার পাশাপাশি জনস্বাস্থ্য সুরক্ষা এবং অর্থনীতি ও পানিকেন্দ্রিক বিনোদন কর্মকাণ্ডের সহায়তায় সমুদ্র ও ওয়াটারশেড এবং অ্যাকুয়েটিক ইকোসিস্টেম সুরক্ষিত রাখা সংস্থাটির দায়িত্ব। সেই সাথে এ সংক্রান্ত বিভিন্ন আইন প্রয়োগের ভূমিকাও পালন করে অফিস অব ওয়াটার।

এরপর তাঁরা এক্সপোর্ট ইমপোর্ট ব্যাংক অব দি ইউনাইটেড স্টেটসের (এক্সিম ব্যাংক) কার্যালয় পরিদর্শনে যান। সেখানে ব্যাংকটির প্রেসিডেন্ট ও পরিচালনা পর্ষদের চেয়ারম্যান Ms. Reta Jo Lewis মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীকে স্বাগত জানান এবং প্রতিমন্ত্রী ও বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে তার দপ্তরে একান্ত বৈঠক করেন। বাংলাদেশ দূতাবাসের প্রতিনিধিগণ এই

প্রতিনিধি দলের ইউএস আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের সদরদপ্তর পরিদর্শন

এক্সিম ব্যাংকের প্রেসিডেন্ট Ms. Reta Jo Lewis-এর সাথে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী, এমপি এবং বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেকের বৈঠক

ড্রেজিং কন্ট্রাক্টরস অব আমেরিকার প্রতিনিধির সাথে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী, এমপি

সময় উপস্থিত ছিলেন। এরপর দুই পক্ষের মধ্যে মতবিনিময় সভায় বাংলাদেশের পক্ষ থেকে স্বল্প সুদে দ্রুত ঋণ সুবিধাদি প্রদানে এক্সিম ব্যাংকের প্রতি অনুরোধ জানানো হয়। এক্সিম ব্যাংক এই বিষয়ে প্রয়োজনীয় সহযোগিতার আশ্বাস দেয়।

এক্সিম ব্যাংক হচ্ছে পুরোপুরি ফেডারেল সরকারের মালিকানাধীন একটি ব্যাংক এবং যুক্তরাষ্ট্রের পণ্য ও সেবা রপ্তানিতে অর্থায়ন সহায়তা দিয়ে থাকে। কোনো বেসরকারি ব্যাংক অর্থায়নে রাজি না হলে এক্সিম ব্যাংক সেক্ষেত্রে এগিয়ে আসে এবং প্রয়োজনীয় অর্থায়ন করে। পরিদর্শনে এক্সিম ব্যাংকের কার্যক্রম সম্পর্কেও সম্যক ধারণা লাভ করেন প্রতিনিধি দলের সদস্যরা।

এরপর ওয়াশিংটন ডিসিতে নদীর পাশে হপম্যান অ্যান্ড অ্যাসোসিয়েটসের গড়ে তোলা উন্নয়ন প্রকল্প সরেজমিন পরিদর্শন করে সে সম্পর্কে অভিজ্ঞতা সঞ্চয় করেন প্রতিনিধি দলের সদস্যরা। ২.৫ বিলিয়ন ডলার বিনিয়োগে গড়ে তোলা ৩.২ মিলিয়ন বর্গফুটের ওয়ার্ফ প্রকল্পে আবাসিক, অফিস, হোটেল, শপ, রেস্তোরাঁ, মেরিনা ও পাবলিক এরিয়ার সমন্বয় ঘটানো হয়েছে।

তৃতীয় দিন (০৩ আগস্ট, ২০২২)

মিশনের তৃতীয় দিনে প্রতিনিধিদলের সদস্যরা বিশেষায়িত কার্গো হ্যান্ডলিংয়ে যুক্তরাষ্ট্রের সর্ববৃহৎ নদীবন্দর পোর্ট অব বাল্টিমোর পরিদর্শন করেন।

পরিদর্শনকালে তারা পপলরা আইল্যান্ড ও কক্স ক্রিক ভরাটের মাধ্যমে পুনরুদ্ধার প্রকল্পসহ বন্দরের ড্রেজিং কার্যক্রম সম্পর্কে বাস্তব অভিজ্ঞতা নেন। এরপর ট্রেনিং অ্যান্ড লার্নিং সেশনে যোগ দেন।

পরবর্তীতে বালটিমোরে অবস্থিত উন্নতমানের কাটার-সাকশন ড্রেজার নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান এলিকট ড্রেজেসের দপ্তর ও কারখানা পরিদর্শন করেন প্রতিনিধি দলের সদস্যরা। পরিদর্শনকালে এলিকট ড্রেজেসের কর্মকর্তারা বিভিন্ন দেশে সরবরাহকৃত তাদের ড্রেজার ও সেগুলোর বিশেষত্ব সম্পর্কে প্রতিনিধি দলকে অবহিত করেন। তাদের শিপইয়ার্ডে নির্মিত ও নির্মিতব্য ড্রেজারসমূহও ঘুরে দেখেন প্রতিনিধিরা।

এলিকট ড্রেজেস-এর কারখানা পরিদর্শনে প্রতিনিধি দলের সদস্যরা

পোর্ট অব বাল্টিমোর পরিদর্শনে প্রতিনিধিদলের সদস্যরা

এলিকটের তৈরি কাটার-সাকশন ড্রেজার কয়েক দশক ধরে বাংলাদেশের নৌপথ খননে বিআইডব্লিউটিএ এবং অন্যান্য সরকারি ও বেসরকারি প্রতিষ্ঠান ব্যবহার করছে। পরিদর্শনকালে এলিকটের ড্রেজিং সিমুলেটরে ড্রেজিং অপারেশন প্রত্যক্ষ করা হয়। সেই সাথে প্রতিনিধি দলের সদস্যরা বাংলাদেশে ব্যবহৃত সিরিজ ১২৭০ (১৮-ইঞ্চি), ২০৭০ (২০-ইঞ্চি) ও ৩৮৭০ (২৬-ইঞ্চি) ড্রাগন ড্রেজের সুবিধাসমূহের ওপর টেকনিক্যাল আলোচনায় অংশগ্রহণ করেন।

চতুর্থ দিন (০৪ আগস্ট, ২০২২)

সফরের চতুর্থ দিন অর্থাৎ ৪ আগস্ট বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট রিভার্স ট্রেড মিশনের প্রতিনিধি দলকে ওয়াশিংটন ডিসি থেকে মিসিসিপির ভিকসবার্গে নিয়ে যাওয়া হয়।

পঞ্চম দিন (০৫ আগস্ট, ২০২২)

মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে প্রতিনিধিদলের সদস্যরা এদিন ভিকসবার্গে ইউএস আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের গবেষণা ও উন্নয়ন কেন্দ্র পরিদর্শন করেন। সেখানে আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা বন্দর পরিচালনা, ড্রেজিং কার্যক্রম এবং পরিবেশগত বিভিন্ন সিদ্ধান্তসহ নানা বিষয়ে প্রতিনিধিদের অবহিত করেন। এই সময় বিভিন্ন সিস্টেম উদ্ভাবনের মাধ্যমে পাইলটদের সহযোগিতায় জাহাজসমূহের সহজে বন্দরে প্রবেশ এবং বন্দর থেকে বের হওয়ার বিষয়ে অবহিত করা হয়।

আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের গবেষণা ও উন্নয়নকেন্দ্র পরিদর্শন-পর্যবেক্ষণ শেষে প্রতিনিধি দলের সদস্যরা ভিকসবার্গ বন্দর পরিদর্শনে যান। ভিকসবার্গ শহরের মেয়র ও ভিকসবার্গ বন্দর পরিচালনাকারী ওয়ারেন কাউন্টি পোর্ট কমিশনের চেয়ারম্যান Mr. George Flaggs. এ সময় সফরকারী দলকে স্বাগত জানান এবং বন্দর পরিচালনার বিষয়ে ব্রিফ করেন। ব্রিফিংয়ে তিনি সরকারি-বেসরকারি বন্দরসমূহ নির্মাণ, উন্নয়ন এবং পরিচালনার পরিকল্পনা ও বাজেট সম্পর্কে ধারণা দেন। ভিকসবার্গের মেয়র এই সময় মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বাধীন সরকারের অগ্রগতির ভূয়সী প্রশংসা করেন এবং সুবিধাজনক সময়ে বাংলাদেশ সফরের আগ্রহ প্রকাশ করেন। মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী প্রতিনিধিদলের পক্ষ থেকে মেয়রের হাতে সুভেনিয়র তুলে দেন।

পরে ভিকসবার্গ বন্দর কর্তৃপক্ষের সিইও প্রতিনিধিদলকে আপার মিসিসিপি নদীবন্দর ঘুরে দেখান। প্রতিনিধিদলের সদস্যরা এ সময় বন্দর কর্মকর্তাদের সাথে বন্দর পরিচালনা/ব্যবস্থাপনা/বিদ্যমান সুযোগ-সুবিধাসহ ড্রেজিং প্রকল্প এবং নদীবন্দর ও নৌপথ সংক্রান্ত বিভিন্ন বিষয় নিয়ে আলোচনা করেন।

আপার মিসিসিপি নদীবন্দর বছরে ১৪ মিলিয়ন মেট্রিক টন পণ্য হ্যান্ডলিং করে। এর মধ্যে রয়েছে বিভিন্ন ধরনের বাল্ক ও ব্রেক বাল্ক সামগ্রী। এ বন্দরে বাল্ক ও ব্রেক বাল্ক পণ্য হ্যান্ডলিংয়ে নেতৃত্বে আছে ওয়াটকো টার্মিনাল অ্যান্ড পোর্ট সার্ভিসেস (ডব্লিউটিপিএস)। ৩৫০ ধরনের পণ্য নিরাপদে, সাশ্রয়ে ও পরিবেশসম্মত উপায়ে হ্যান্ডলিং করে থাকে বন্দরটি। সফরকারী

ভিকসবার্গের মেয়র Mr. George Flaggs-এর সাথে প্রতিনিধি দলের সদস্যরা

প্রতিনিধিরা বন্দরের জ্যেষ্ঠ কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনার মাধ্যমে বিশাল এই কর্মযজ্ঞের উত্তম চর্চা এবং পরিচালন ও ব্যবস্থাপনা-সংক্রান্ত গুরুত্বপূর্ণ বিষয়গুলো সম্পর্কে অবহিত হন।

ষষ্ঠ দিন (০৬ আগস্ট, ২০২২)

৬ আগস্ট প্রতিনিধি দল ভিকসবার্গ থেকে সড়কপথে লুইজিয়ানার নিউ অরলিন্সের উদ্দেশে যাত্রা করে। যাত্রাপথে নিম্নাঞ্চলে নির্মিত ৩৮ কিলোমিটার দীর্ঘ সেতুর উপর দিয়ে প্রতিনিধি দল নিউ অরলিন্সে পৌছান।

অষ্টম দিন (০৮ আগস্ট, ২০২২)

মাননীয় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে প্রতিনিধি দলের সদস্যরা এদিন পোর্ট অব নিউ অরলিন্সের (পোর্ট নোলা) সদরদপ্তর পরিদর্শন করেন। সেখানে প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে পোর্ট নোলা পরিচালনার বিষয়ে বিস্তারিত অবহিত করা হয়। বন্দরের কর্মকর্তারা এরপর নৌযানে পোর্ট নোলার বিভিন্ন অবকাঠামো এবং বন্দরে পণ্য উঠানো-নামানো, নৌযান পরিচালনা ও বন্দরের ড্রেজিং কার্যক্রম সরেজমিন ঘুরিয়ে দেখান প্রতিনিধি দলের সদস্যদের।

ওইদিনই ডিএসসি ড্রেজের ড্রেজার নির্মাণ কারখানা পরিদর্শন করেন প্রতিনিধিরা। ডিএসসি ড্রেজ কর্তৃপক্ষ এই সময় বিভিন্ন ধরনের ড্রেজার তৈরির উপকরণ, প্রস্তুত অবস্থায় রাখা কিছু ড্রেজার ও সেগুলোর কার্যকারিতা সম্পর্কে অবহিত করে। পরবর্তীতে প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে ডিএসসির ড্রেজারের বিষয়ে বিস্তারিত প্রতিনিধি দলের সামনে তুলে ধরা হয়। ক্রয়কারীর চাহিদা অনুযায়ী এই প্রতিষ্ঠানে ড্রেজার

প্রতিনিধি দলের পোর্ট নোলা পরিদর্শন

ডিএসসির ড্রেজার পরিদর্শন

তৈরি করা হয়। বাংলাদেশ, ভারত, নাইজেরিয়া, সংযুক্ত আরব আমিরাত, মেক্সিকো, কানাডাসহ প্রায় ৫০টি দেশে ডিএসসি ড্রেজ তাদের যন্ত্রপাতি ও সেবা সরবরাহ করে আসছে।

নবম দিন (০৯ আগস্ট, ২০২২)

ইউএসটিডিএ এই দিন নিউ অরলিন্সে সরকারি-বেসরকারি বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধিদের উপস্থিতিতে বিজনেস রাউন্ড টেবিল বৈঠকের আয়োজন করে। বৈঠকে বাংলাদেশ প্রতিনিধি দলের নেতৃত্ব দেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের মাননীয় প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী। তিনি উপস্থিত সকলকে বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথের বিভিন্ন উন্নয়নমূলক কর্মকাণ্ডে অংশগ্রহণের আহ্বান জানান। এরপর সভায় নদীমাতৃক বাংলাদেশ, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের বিভিন্ন সংস্কার কার্যক্রম এবং বাংলাদেশ ব-দ্বীপ পরিকল্পনা ২১০০-এর ওপর বাংলাদেশ প্রতিনিধি দলের পক্ষে একটি ভিডিও প্রদর্শন করা হয়।

বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক বৈঠকে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন উন্নয়নমূলক কর্মকাণ্ড ও ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা একটি প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে তুলে ধরেন। সেই সাথে যুক্তরাষ্ট্রের বিভিন্ন বেসরকারি প্রতিষ্ঠানকে বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতে বিনিয়োগের মাধ্যমে অংশীদার হওয়ার আহ্বান জানান।

বেসরকারি ব্যবসায়ী প্রতিনিধি জেমকন গ্রুপের পরিচালক কাজী ইনাম আহমেদ ও ওয়েস্টার্ন ইঞ্জিনিয়ারিংয়ের ব্যবস্থাপনা পরিচালক বশির আহমেদও পৃথক প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে তাদের ব্যবসায়িক দিকসমূহ তুলে ধরেন। এছাড়া ইউএসটিডিএ কর্তৃক বাংলাদেশের প্রতিনিধি দলের এই সফর এবং নিকট ভবিষ্যতে কীভাবে বাংলাদেশের সাথে সম্মিলিতভাবে অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নে অংশ নেওয়া যায় সে বিষয়টি সকলের সামনে তুলে ধরেন।

বিজনেস রাউন্ড টেবিলের পর প্রতিনিধি দলের সদস্যরা নিউ অরলিন্সে আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের দপ্তরে যায়। সেখানে আর্মি কোর অব ইঞ্জিনিয়ার্সের ছয়জন বক্তা প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে প্রতিনিধি দলকে ড্রেজিং কার্যক্রম, হাইড্রোগ্রাফিক কার্যক্রম, পরিবেশগত কর্মসূচি, লক কার্যক্রম এবং ড্রেজিংয়ের মাটি ব্যবস্থাপনা কার্যক্রমসহ বন্দর পরিচালনা সংক্রান্ত বিভিন্ন বিষয়ে বিস্তারিত অবহিত করেন।

প্রতিনিধি দলের সদস্যরা এরপর ইনার হারবার নেভিগেশন ক্যানেল (আইএইচএনসি) পরিদর্শন করেন। পরিদর্শনে লেক পন্টচার্ট্রেনের সাথে মিসিসিপি নদীর সংযোগ নেভিগেশন লক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, লকের সামনের ব্রিজ নির্ধারিত সময়ের জন্য যান চলাচল বন্ধ রেখে গুটিয়ে ফেলা হয় এবং ব্লকের মধ্যে জাহাজ প্রবেশ করিয়ে পানির গভীরতা কমিয়ে বা বাড়িয়ে জাহাজ এপার থেকে ওপারে নেওয়া হয়। মিসিসিপি নদীর সাথে গাল্ফ কোস্টের সংযোগ রয়েছে।

দশম দিন (১০ আগস্ট, ২০২২)

মিশনের শেষ দিনে প্রতিনিধিরা নিউ অরলিন্স থেকে সড়কপথে প্রায় দুই ঘণ্টা দূরত্বে থিবোডো এলাকায় ওয়েটল্যান্ড ব্যবস্থাপনার সরঞ্জাম প্রস্তুতকারী একটি

ইউএসটিডিএর উদ্যোগে বিজনেস রাউন্ড টেবিল বৈঠক

যুক্তরাষ্ট্রের সরকারি বিভিন্ন সংস্থা ও বেসরকারি ব্যবসায়ী প্রতিনিধিদের সাথে বিজনেস রাউন্ড টেবিলে বাংলাদেশের প্রতিনিধি দল

নেভিগেশনাল লক পরিদর্শন

প্ল্যান্ট পরিদর্শন করেন। পরিদর্শনকালে ওয়েটল্যান্ড ব্যবস্থাপনায় ব্যবহৃত বিভিন্ন ধরনের আধুনিক সরঞ্জামের সাথে প্রতিনিধি দলকে পরিচয় করিয়ে দেওয়া হয় এবং সেগুলোর কার্যকারিতা তুলে ধরা হয়। কম গভীরতার বিভিন্ন খাল বা নদীতে মাটি খনন এবং তীর রক্ষার বিষয়ে এ সকল যন্ত্রপাতি ব্যবহার করা হয়ে থাকে। ১১ আগস্ট প্রতিনিধি দলের সদস্যরা নিউ অরলিন্স আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর থেকে ঢাকার উদ্দেশে যাত্রা করেন।

সফরের অর্জন

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের সর্বোচ্চ ব্যবহারে নাব্য নৌপথ, আধুনিক অবকাঠামো ও স্টেট অব দ্য আর্ট প্রযুক্তির বিকল্প নেই। এজন্য প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণ, জ্ঞান ও অভিজ্ঞতার যেমন প্রয়োজন, একইভাবে প্রয়োজন বিনিয়োগের। সেদিক থেকে ইউএসটিডিএ বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ম্যানেজমেন্ট: রিভার্স ট্রেড মিশন অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এর মাধ্যমে মূলত দুটি লক্ষ্য অর্জিত হয়েছে:

১. প্রশিক্ষণ ও অভিজ্ঞতা অর্জন

২. যুক্তরাষ্ট্রের কাছ থেকে বিনিয়োগ প্রতিশ্রুতি লাভ

প্রশিক্ষণ ও অভিজ্ঞতা অর্জন

সফরের মাধ্যমে প্রতিনিধি দলের সদস্যরা সর্বোচ্চ দক্ষতার সাথে বন্দর পরিচালনা, বন্দরের অবকাঠামো উন্নয়ন, পরিবেশগত ভারসাম্য রক্ষা করে ড্রেজিং, ড্রেজিংয়ের মাটি ব্যবস্থাপনার বিষয়ে প্রত্যক্ষ অভিজ্ঞতা অর্জন করেছেন, যা তারা দেশের প্রেক্ষাপটে কাজে লাগাতে পারবেন। এছাড়া সর্বাধুনিক প্রযুক্তির ড্রেজার ও সেগুলোর কার্যকারিতা সম্পর্কেও বিস্তৃত ধারণা পেয়েছে প্রতিনিধিদল, মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ঘোষিত ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ পুনরুদ্ধারে লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে যা ভূমিকা রাখবে। পাশাপাশি প্রকিউরমেন্ট-সংক্রান্ত প্রশিক্ষণ কর্মসূচিতে অংশগ্রহণ প্রতিনিধি দলের সদস্যদের আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত ক্রয় প্রক্রিয়ার উত্তম চর্চাগুলো সম্পর্কে ধারণা পেতে সহায়তা করেছে।

বিনিয়োগ প্রতিশ্রুতি

বিদ্যুতের গ্রিড উন্নয়নে ইউএসটিডিএর কাছ থেকে সম্প্রতি ১.৫ মিলিয়ন ডলারের অনুদান পেয়েছে পাওয়ার সেল। বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতেও যে যুক্তরাষ্ট্রের সরকার ও বেসরকারি উদ্যোক্তাদের বিনিয়োগের বিপুল সুযোগ রয়েছে সেটি তাদের সামনে বিস্তারিতভাবে তুলে ধরে সফরকারী প্রতিনিধিদল। সফরকালে অভ্যন্তরীণ নৌপথ উন্নয়নে যুক্তরাষ্ট্র-বাংলাদেশ যৌথভাবে পরিকল্পনা প্রণয়ন, এই বিষয়ে যুক্তরাষ্ট্রের কাছ থেকে পরামর্শ সেবা গ্রহণ এবং বিভিন্ন যন্ত্রপাতি আমদানির ক্ষেত্রে এক্সিম ব্যাংকের সহায়তা চাওয়া হয়। এছাড়া বিভিন্ন বন্দর উন্নয়নের পরিকল্পনা করা এবং তা বেসরকারিভাবে পরিচালনাসহ যুক্তরাষ্ট্রের বিভিন্ন বেসরকারি সংস্থাকে বাংলাদেশে বিনিয়োগের আহ্বান জানান প্রতিনিধিরা। যুক্তরাষ্ট্রের কাছ থেকে এই ব্যাপারে ইতিবাচক সাড়াও পাওয়া গেছে। অর্থাৎ, এই সফরের মধ্য দিয়ে বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথে যুক্তরাষ্ট্রের বিনিয়োগকারীদের বিনিয়োগের একটা সম্ভাবনা সৃষ্টি হয়েছে। তাই অভ্যন্তরীণ নৌপথের জন্য এই সফর মাইলফলক হয়ে থাকবে।

ওয়েটল্যান্ড ম্যানেজমেন্টে ব্যবহৃত সরঞ্জাম পরিদর্শন

লোহালিয়া: 'সাগরকন্যা'র ঐতিহ্যবাহী নদী »

লোহালিয়া নদীর উৎপত্তি পটুয়াখালীর বাউফল উপজেলার তেঁতুলিয়া নদী থেকে। এরপর বাউফল, পটুয়াখালী সদর, গলাচিপা ও কলাপাড়া উপজেলা দিয়ে প্রবাহিত হয়ে নদীটি পটুয়াখালী নদীতে পড়েছে। ৬০ কিলোমিটার দীর্ঘ এই নদীর তীরেই পটুয়াখালী সদরের অবস্থান। কায়েতপাড়া এলাকায় এর প্রস্থ ২৫০ মিটার।

নদীবাংলা স্টাফ

পটুয়াখালী জেলার পাশ দিয়ে বয়ে গেছে তিনটি নদী। পূর্ব পাশ দিয়ে যাওয়া নদীটি লোহালিয়া। বলা হয়ে থাকে, পটুয়াখালী এই লোহালিয়া নদীর তীরেই অবস্থিত। নদীটির উৎপত্তি পটুয়াখালীর বাউফল উপজেলার তেঁতুলিয়া নদী থেকে।

লোহালিয়া লেবুখালী নামে পশ্চিম দিকে প্রবাহিত হলে বামতীর থেকে মুরাদিয়া নদী বের হয়েছে এবং ডান তীরে পান্ডো নদী এসে যোগ দিয়েছে। আরও পশ্চিমে এগিয়ে ডান তীরে বাকেরগঞ্জ থেকে খয়রাবাদ নদ এসে যোগ দিলে এই নদী রাজগঞ্জ নদ নাম ধারণ করেছে। খয়রাবাদ নদের উৎপত্তি রাঙ্গামাটিয়া নামে বরিশাল সদর উপজেলার চন্দমোহনের কাছে কালাবদর নদ থেকে। নদীটি দক্ষিণ-পশ্চিমে প্রবাহিত হয়ে ডান তীরে চরমদ্দি ও বিঘাই নদী এবং বামতীরে পান্ডো নদীর সাথে মিলিত হয়েছে। এরপর এই নদী খয়রাবাদ নামে লেবুখালীতে পতিত হয়েছে। এই খয়রাবাদেরই ডান তীরের শাখা বিষখালী নদী।

রাজগঞ্জ নদ বরিশাল-পটুয়াখালী মহাসড়ক পার করে দক্ষিণে মোড় নিয়েছে। তার আগে এর বামতীর থেকে কচাবুনিয়া নদী বের হয়ে গেছে। রাজগঞ্জ নদ আরও দক্ষিণে এর বাম তীরে পটুয়াখালী নদী ও ডান তীরে শ্রীমন্ত নদের সাথে যুক্ত হয়েছে। পটুয়াখালী এই লোহালিয়া ও লাউকাঠি নদীর মিলিত প্রবাহের নাম।

লোহালিয়া নদী প্রবাহ পথে বাউফল, পটুয়াখালী সদর, গলাচিপা ও কলাপাড়া উপজেলা ছুঁয়ে গেছে। পানি উন্নয়ন বোর্ডের তথ্য অনুযায়ী, নদীটির দৈর্ঘ্য ৬০ কিলোমিটার। কায়েতপাড়া এলাকায় এর প্রস্থ ২৫০ মিটার। নদীটি উজানের তুলনায় ভাটির দিক বেশি প্রশস্ত। লোহালিয়া নদী অববাহিকার আয়তন ৪৬৮ বর্গকিলোমিটার।

লোহালিয়া একটি বারোমাসী নদী। অর্থাৎ, সারাবছরই নদীতে পানিপ্রবাহ থাকে এবং ছোটবড় নৌযান চলাচল করে। বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক এটি তৃতীয় শ্রেণির নৌপথ হিসেবে স্বীকৃত। বর্ষাকালে নদীটিতে স্বাভাবিকের চেয়ে বেশি পানিপ্রবাহ থাকে। পানিপ্রবাহ বেশি থাকায় এই সময়ে অর্থাৎ আগস্ট মাসে লোহালিয়ায় গভীরতাও বাড়ে এবং কায়েতপাড়া এলাকায় তা ৮ মিটারে উন্নীত হয়। তবে শুষ্ক মৌসুমে পানির গভীরতা কমে যায় এবং ফেব্রুয়ারি মাসে কায়েতপাড়া এলাকায় তা ৫ মিটারে নেমে আসে। এটি একটি জোয়ার-ভাটা প্রভাবিত নদী এবং নদীর তীরবর্তী অঞ্চল বন্যার পানিতে প্লাবিত হয়।

নদীকেন্দ্রিক অবকাঠামো

লোহালিয়া নদীর তীরেই পটুয়াখালী সদর ও বগা লঞ্চঘাট গড়ে উঠেছে। নদীর বাম ও ডান তীরে যথাক্রমে ৬০ ও ৫৮ কিলোমিটার বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধ রয়েছে। বামতীরে রয়েছে ১৪৮ কিলোমিটার দীর্ঘ ব্যাংক রিবেটমেন্ট।

অর্থনৈতিক গুরুত্ব

দক্ষিণাঞ্চলের জেলা পটুয়াখালীর আরেক নাম হচ্ছে 'সাগরকন্যা'। এই নামকরণের পেছনে লোহালিয়ার মতো বিভিন্ন নদী যে নিয়ামকের ভূমিকা পালন করেছে তা বিস্মৃত নয়। স্বাভাবিকভাবেই এই অঞ্চলের অর্থনীতি ও মানুষের জীবন-জীবিকায় এসব নদীর গুরুত্ব বিশেষ।

লোহালিয়ার কথাই ধরা যাক। মৎস্য আহরণ থেকে শুরু করে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে নদীটির ভূমিকা যারপরনাই গুরুত্বপূর্ণ। শহরের বিখ্যাত 'পুরান বাজার' গড়ে উঠেছে এই লোহালিয়ার তীরেই। জেলারই আরেক নদী লাউকাঠির তীরে গড়ে উঠেছে নতুন বাজার। জেলার বিভিন্ন প্রান্ত থেকে প্রতিদিন অসংখ্য মানুষ তাদের পণ্য নিয়ে আসে এই বাজারগুলোতে।

এক নজরে লোহালিয়া নদী

উৎসমুখ : পটুয়াখালীর বাউফল উপজেলায় তেঁতুলিয়া নদী

পতিত মুখ : পটুয়াখালীর কলাপাড়া উপজেলায় পটুয়াখালী নদী

প্রবাহিত গতিপথ এলাকা : পটুয়াখালী জেলার বাউফল, পটুয়াখালী সদর, গলাচিপা ও কলাপাড়া উপজেলা।

দৈর্ঘ্য : ৬০ কিলোমিটার

প্রস্থ (অবস্থানসহ) : ২৫০ মিটার (কায়েতপাড়া)

গভীরতা (অবস্থানসহ) : ৮ মিটার (কায়েতপাড়া)

অববাহিকা : ৪৬৮ বর্গকিলোমিটার

সবচেয়ে কম পানিপ্রবাহের মাস : ফেব্রুয়ারি

আনুমানিক পরিমাণ : -

গভীরতা : ৫ মিটার (কায়েতপাড়া)

বেশি পানিপ্রবাহের মাস : আগস্ট

আনুমানিক পরিমাণ : -

গভীরতা : ৮ মিটার (কায়েতপাড়া)

সূত্র : পানি উন্নয়ন বোর্ড

পটুয়াখালী: পাঁচ দশকের পুরোনো নদীবন্দর »

নদীবাংলা স্টাফ

প্রায় পাঁচ দকশ আগে ১৯৭৫ সালে লোহালিয়া নদীর তীরে গড়ে তোলা হয় পটুয়াখালী নদীবন্দর। নদীবন্দরটির অধীনে রয়েছে ৩৪টি লঞ্চঘাট। এর টার্মিনালে বর্তমানে একটি দ্বিতল ভবন এবং একটি পার্কিং ইয়ার্ড রয়েছে। যাত্রীসাধারণের উঠানামার জন্য রয়েছে চারটি পন্টুন ও তিনটি গ্যাংওয়ে।

আঠারো শতকের ষাটের দশক পর্যন্তও বরিশাল তথা দক্ষিণাঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ বলতে বিশেষ কিছু ছিল না। ১৯১৮ সালে প্রকাশিত 'বেঙ্গল ডিস্ট্রিক্ট গেজেটিয়ার: বাকেরগঞ্জ'র তথ্য বলছে, ১৮৭৩ সালে বরিশালে (তৎকালীন বাকেরগঞ্জ) সড়কের দৈর্ঘ্য ছিল সাকল্যে ২৯ মাইল। পরবর্তী তিন-চার দশকের মধ্যে তা ৩৮৭ মাইলে উন্নীত হলেও পণ্য পরিবহনের কাজে ব্যবহার হতো কদাচিৎ। এর কারণ বিস্তৃত ও নাব্য নৌপথে নির্বিঘ্ন পরিবহন সুবিধা।

বরিশালের নদী ব্যবস্থার ধরনই উত্তর-দক্ষিণ বরাবর অভ্যন্তরীণ নৌপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের এ অনায়াস সুবিধা তৈরি করে দিয়েছে। উত্তর ও দক্ষিণে প্রবাহিত নদীগুলোও তখন বড় আকৃতির নৌকা চলাচলের জন্য যথেষ্ট গভীর ছিল এবং পর্যাপ্ত স্রোতের ওপর ভর করে যে কেউ পণ্য নিয়ে সহজেই পার্শ্ববর্তী কোনো বাজারে বা বড় নদীতে পৌঁছে যেতে পারত।

উন্নত ও সুগম্য অভ্যন্তরীণ নৌপথের কারণে ১৮৮০ সালের কিছু আগেই এই অঞ্চলের নদীগুলোতে স্টিমার চলাচল শুরু হয়। পরবর্তীকালে সড়ক যোগাযোগ উন্নত হলেও নৌপথের গুরুত্ব একটুও কমেনি। এখনো দেশের দক্ষিণাঞ্চলে পরিবহনের প্রধান মাধ্যম নৌপথ। আর এই পরিবহন সহজ করছে দক্ষিণাঞ্চলের নদীবন্দরগুলো। এমনই একটি নদীবন্দর হলো পটুয়াখালী নদীবন্দর, যার পত্তন প্রায় পাঁচ দশক আগে।

সীমানা

পটুয়াখালী নদীবন্দরের গেজেট প্রকাশিত হয় ১৯৭৫ সালের ২২ নভেম্বর। সেই সাথে পোর্টস অ্যাক্ট, ১৯০৮-এর সেকশন ৪-এর সাব-সেকশন ২-এর ক্লজ (এ)-তে প্রদত্ত ক্ষমতাবলে নদীবন্দরটির সীমানাও নির্ধারণ করে দেওয়া হয়।

গেজেট নোটিফিকেশনে পূর্ব দিকে পটুয়াখালী নদীবন্দরের সীমানা নির্ধারণ করা হয়েছে ২২০-২২ উত্তর অক্ষাংশের মধ্যে সাধারণ ভরাকটালে লোহালিয়া নদীর পূর্ব পাড়ে পানির সর্বোচ্চ সমতল থেকে ৫০ গজ পর্যন্ত। উত্তর দিকে পটুয়াখালী নদীবন্দর সাধারণ ভরাকটালে পটুয়াখালী নদীর উত্তর পাড়ে এবং লোহালিয়া নদীর পশ্চিম পাড়ে সর্বোচ্চ পানি সমতল থেকে ৫০ গজ পর্যন্ত বিস্তৃত। আর দক্ষিণ দিকে নদীবন্দরটির বিস্তৃতি সাধারণ ভরাকটালে পটুয়াখালী নদীর দক্ষিণ পাড়ে এবং লোহালিয়া নদীর পশ্চিম পাড়ে সর্বোচ্চ পানি সমতল থেকে ৫০ গজ পর্যন্ত।

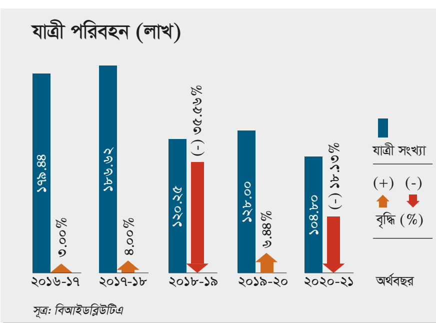
অর্থনৈতিক গুরুত্ব

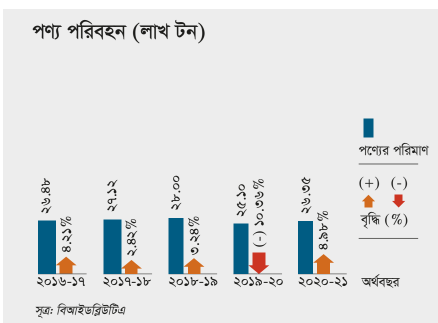
পটুয়াখালী নদীবন্দরটির অবস্থান লোহালিয়া নদীর তীরে এবং এটি তৃতীয় শ্রেণির নৌপথের সাথে যুক্ত। উন্নত সংযোগ সড়কের মাধ্যমে এটি মহাসড়কের সাথেও সংযুক্ত। দক্ষিণাঞ্চলে সবচেয়ে বেশি ঘাট রয়েছে পটুয়াখালী জেলায়। এর মধ্যে পটুয়াখালী নদীবন্দরের অধীনেই রয়েছে ৩৪টি লঞ্চঘাট। প্রতিদিন এ নদীবন্দরের টার্মিনাল থেকে ডাবল ডেকার ও একতলা লঞ্চ চলাচল করে থাকে। টার্মিনালে বর্তমানে একটি দ্বিতল ভবন এবং একটি পার্কিং ইয়ার্ড রয়েছে। এছাড়াও উঠানামার জন্য রয়েছে চারটি পন্টুন ও তিনটি গ্যাংওয়ে।

দক্ষিণাঞ্চলের গুরুত্বপূর্ণ নদীবন্দর হিসেবে এর অর্থনৈতিক তাৎপর্যও অনেক। এই নদীবন্দর দিয়েই পটুয়াখালীতে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক যাত্রী ও পণ্য পরিবাহিত হয়ে থাকে। বিআইডব্লিউটিএর তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়, গত এক দশকে পটুয়াখালী নদীবন্দর দিয়ে কার্গো পরিবহন বেড়েছে ৩৫০ শতাংশের বেশি। ২০১০-১১ অর্থবছরে নদীবন্দরটি দিয়ে ১ লাখ ৭০ হাজার মেট্রিক টন কার্গো পরিবাহিত হলেও ২০২০-২১ অর্থবছরে তা বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৮ লাখ মেট্রিক টনে।

একইভাবে বেড়েছে যাত্রী পরিবহনও। ২০১০-১১ অর্থবছরে পটুয়াখালী নদীবন্দর দিয়ে যাতায়াত করেছিল মোট ৩০ লাখ ৪১ হাজার যাত্রী। ২০২০-২১ অর্থবছরে যাতায়াত করেছে ৮৩ লাখ ৩৪ হাজার জন যাত্রী। এ হিসাবে গত এক দশকে পটুয়াখালী নদীবন্দর দিয়ে যাত্রী চলাচল বেড়েছে প্রায় ১৭৫ শতাংশ। করোনাভাইরাস মহামারি আগের দুই বছরের যাত্রী ও কার্গো পরিবহনে নেতিবাচক প্রভাব ফেলে। তা সত্ত্বেও ২০১৯-২০ অর্থবছরে পটুয়াখালী নদীবন্দর দিয়ে ৩৯ লাখ ১৫ হাজার যাত্রী ও ৭ লাখ ১ হাজার কার্গো পরিবাহিত হয়েছে।

পরিসংখ্যানে পটুয়াখালী নদীবন্দর





অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তির সম্ভাবনা

নদীবাংলা স্টাফ

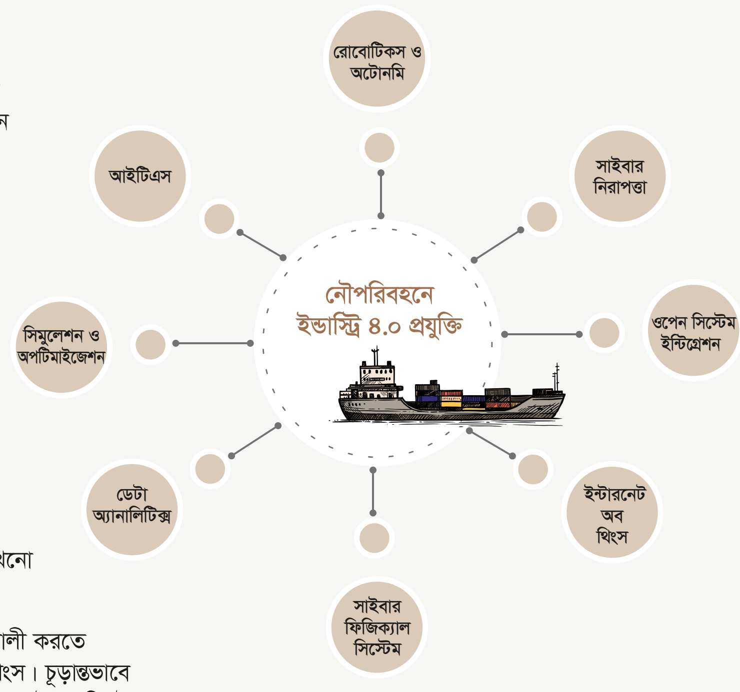
বৈশ্বিক উৎপাদন পৃষ্ঠপট এখন বদলের মধ্য দিয়ে যাচ্ছে, যার পোশাকি নাম চতুর্থ শিল্প বিপ্লব। মূল যেসব প্রযুক্তি এই মঞ্চে অনুঘটকের কাজ করছে মোটা দাগে সেগুলো হলো ত্রিমাত্রিক প্রিন্টিং, রোবোটিকস, আননেমড এরিয়াল ভেহিকল (ইউএভি), ইন্টারনেট অব থিংস (আইওটি), ব্লকচেইন ও আর্টিফিশিয়াল ইন্টেলিজেন্স বা কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তা। ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তির প্রধান আলোচনা উৎপাদন শিল্পকে ঘিরে আবর্তিত হলেও এখন পরিবহন ও লজিস্টিকস খাতও উন্নত সেবা নিশ্চিত করতে এর সম্ভাবনা খতিয়ে দেখছে।

আর সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থার অপরিহার্য অনুষঙ্গ হলো অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন। কারণ, পরিবহনের অপরাপর মাধ্যমের তুলনায় অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন অনেক বেশি জ্বালানি সাশ্রয়ী ও পরিবেশবান্ধব। সেই সাথে একসাথে অনেক বেশি পণ্য পরিবহনের সুযোগ থাকায় ব্যয়সাশ্রয়ীও। এমন সব সুবিধা সত্ত্বেও সড়ক ও রেলপথের তুলনায় অভ্যন্তরীণ নৌপথ কম উন্নত। বাংলাদেশের মতো উন্নয়নশীল দেশগুলোতে এটা আরও বাস্তব এবং এর পেছনে নানা কারণও আছে। অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের উপযোগী অবকাঠামো ঘাটতি, বিনিয়োগ স্বল্পতা, কঠোর নিয়ন্ত্রণের অভাব এবং বিভিন্ন ইনস্টিটিউশনের মধ্যে সমন্বয়হীনতার কথা এক্ষেত্রে বিশেষভাবে উল্লেখযোগ্য। সম্মিলিতভাবে এগুলো অভ্যন্তরীণ নৌপথে কার্গো পরিবহনের নানা চ্যালেঞ্জ সৃষ্টি করে।

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে ট্রাফিক প্রতিনিয়ত বাড়ছে। সেই সাথে বাড়ছে দুর্ঘটনার ঝুঁকিও। ট্রাফিক মনিটরিং ও স্মার্ট নেভিগেশন তাই আশু প্রয়োজন হয়ে দাঁড়িয়েছে। পরিবহনের মাধ্যমটিকে অধিক পরিবেশবান্ধব ও সুরক্ষিত করতে ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তির সঠিক ও দক্ষ প্রয়োগ কাঙ্ক্ষিত ফল এনে দিতে পারে।

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের এসব সমস্যার সমাধানে প্রাথমিকভাবে চারটি ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তি বড় ভূমিকা রাখতে পারে। মোটা দাগে এগুলো হচ্ছে আর্টিফিশিয়াল নিউরাল নেটওয়ার্কস (এএনএন), ইন্টারনেট অব থিংস (আইওটি), বিগ ডেটা ও গ্রুপিং অ্যালগরিদম। কিছু ক্ষেত্রে এসব প্রযুক্তি ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তির অংশ যেমন কম্পিউটার ভিশন ও আননেমড এরিয়াল ভেহিকল (ইউএভি) এবং অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে প্রচলিত প্রথাগত প্রযুক্তি এআইএস, জিআইএস ও রেডারের সাথে সমন্বিতভাবেও ব্যবহার হয়ে থাকে। এটা যে কেবল অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনেই প্রয়োগযোগ্য তেমন নয়, ব্যবহারের সুযোগ রয়েছে উৎপাদনসহ অন্যান্য খাতেও।

ট্রাফিক মনিটরিংয়ে দুই ধরনের কৌশল অবলম্বন করা যেতে পারে। প্রথমটি হচ্ছে অটোমেটিক আইডেন্টিফিকেশন সিস্টেম বা এআইএস থেকে উপাত্ত ব্যবহার করা। দ্বিতীয় কৌশলটি হচ্ছে বেশি করে ডিপ লার্নিং টেকনিকের প্রয়োগ। যদিও ধ্রুপদি কম্পিউটার ভিশন টেকনিকের ব্যবহার এখনো চালু রয়েছে।



উপাত্ত সংগ্রহকে শক্তিশালী করতে পারে ইন্টারনেট অব থিংস। চূড়ান্তভাবে এর সুফল পেতে পারে এআইএস সিস্টেম, যা এর ব্যবহার বৃদ্ধিতে বিশেষভাবে কার্যকর। সেই হিসেবে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে ইন্টারনেট অব থিংস ব্যবহারের সম্ভাবনা বিপুল। এছাড়া উপাত্ত সংগ্রহে এর ব্যবহারই এখন সবচেয়ে বেশি হচ্ছে এবং অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন মঞ্চে এর প্রতি আগ্রহ দিন দিন বাড়ছে।

নিরাপদ নৌ চলাচলের জন্য জরুরি হচ্ছে নৌপথের প্রতিবন্ধকতা ও অন্য নৌযানের অবস্থান চিহ্নিত করা, যাতে করে সম্ভাব্য দুর্ঘটনা এড়ানো যায়। এক্ষেত্রেও দুই ধরনের কৌশল অবলম্বনের সুযোগ রয়েছে। প্রথমটি হচ্ছে নৌযানের ভেতরে স্থাপিত বিভিন্ন প্রযুক্তির সহায়তায় স্বয়ংক্রিয়ভাবে দুর্ঘটনার ঝুঁকি সম্পর্কে জানতে পারা। দ্বিতীয়টি হচ্ছে বন্দর থেকে ঝুঁকি চিহ্নিত করে নৌযানগুলোকে তা সরবরাহ করা। ডিপ লার্নিং এবং এআইএস প্রযুক্তি ব্যবহারের সুযোগ রয়েছে এক্ষেত্রে।

অটোমেটিক আইডেন্টিফিকেশন সিস্টেম বা এআইএস, রেডার, লিডার অথবা ভিডেস, রিমোট সেন্সিং ও ইন্টারনেট অব থিংসের মাধ্যমে সংগৃহীত নৌখাতের বিপুল-বিচিত্র উপাত্ত বিগ ডেটার মাধ্যমে বিশ্লেষণের বিকল্প নেই। পদ্ধতিটি নতুন মেট্রিকের ধারণা দিয়ে থাকে, যা নৌপরিবহনের দক্ষতা বৃদ্ধিতে ভূমিকা রাখে। পাশাপাশি নৌপথে চলাচলকারী নৌযানের সিমুলেশন পদ্ধতিও সহজ করে বিপুল ও বিচিত্র এসব উপাত্ত। এছাড়া বিভিন্ন উৎস থেকে সংগৃহীত এসব উপাত্ত নীতিমালা প্রণয়ন এবং নৌ চলাচল সংক্রান্ত গবেষণার জন্যও জরুরি, যা খাতটি সম্পর্কে আমাদের আরও বিস্তৃত ও স্পষ্ট ধারণা পেতে সহায়তা করবে। কিন্তু এই বিপুল পরিমাণ উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণের সামর্থ্য প্রথাগত বিশ্লেষণ পদ্ধতির নেই। এ কারণেই বিগ ডেটা সংশ্লিষ্ট টেকনিকের ব্যবহার প্রতিনিয়ত বাড়তে দেখা যাচ্ছে।

সারা বিশ্বেই বর্ধিত কার্বন নিঃসরণ উদ্বেগের বড় কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে। শিল্প তো বটেই পরিবহন ব্যবস্থাও কার্বন নিঃসরণ বৃদ্ধির জন্য কম দায়ী নয়। অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনকেও এই তালিকা থেকে বাদ দেওয়ার সুযোগ নেই। তবে প্রযুক্তির সর্বোচ্চ ব্যবহারের মাধ্যমে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের কার্বন নিঃসরণই সহনীয় মাত্রায় রাখা সম্ভব। বৈদ্যুতিক শক্তি ও বিকল্প জ্বালানিও এখন পর্যন্ত এক্ষেত্রে সবচেয়ে গ্রহণযোগ্য প্রমাণিত সমাধান। তবে ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তিভিত্তিক সমাধানেরও সুযোগ রয়েছে।

ইন্ডাস্ট্রি ৪.০ প্রযুক্তি ব্যবহারের পাশাপাশি এর সুরক্ষাও সমান গুরুত্বপূর্ণ। কারণ, সাইবার হামলা ধরন বদলে আরও শক্তিশালী ও ভয়ংকর হয়ে উঠছে। তাই সমন্বিত ও বহু স্তরবিশিষ্ট প্রতিরক্ষা ব্যবস্থা গ্রহণ করা জরুরি হয়ে পড়েছে। এটা কেবল প্রযুক্তির সুরক্ষাই দেবে না, এগুলোর সুষ্ঠ কনফিগারেশনেও ভূমিকা রাখবে।

নাফ নদী ও বঙ্গোপসাগরের পোল্ডারে বেশি করে ঝাউ গাছ লাগানোর নির্দেশ প্রধানমন্ত্রীর

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ২ আগস্ট অনুষ্ঠিত একনেক সভায় গণভবন থেকে ভিডিও কনফারেন্সিংয়ের মাধ্যমে অংশ নেন ■ ছবি: পিআইডি

নাফ নদী, টেকনাফ ও বঙ্গোপসাগরের পোল্ডারসহ কক্সবাজার এলাকার বাঁধগুলোতে বেশি করে ঝাউ গাছ লাগানোর নির্দেশ দিয়েছেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। ২ আগস্ট শেরেবাংলা নগর এনইসি সভাকক্ষে অনুষ্ঠিত জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটির (একনেক) সভায় প্রধানমন্ত্রী এই নির্দেশ দেন। সভায় প্রধানমন্ত্রী বলেন, নাফ নদী ও বঙ্গোপসাগরের পোল্ডারে বেশি বেশি ঝাউগাছ লাগাতে হবে, যাতে বেড়িবাঁধ টেকসই হয়। একই সাথে বিভিন্ন ক্ষেত্রে গবেষণা কার্যক্রম সম্প্রসারণের নির্দেশনাও দেন প্রধানমন্ত্রী।

একনেক সভাশেষে সাংবাদিকদের ব্রিফকালে পরিকল্পনামন্ত্রী এমএ মান্নান ও পরিকল্পনা প্রতিমন্ত্রী ড. শামসুল আলম এসব কথা বলেন।

একনেক সভায় এদিন 'ময়মনসিংহ বিভাগের বিভাগীয় সদরদপ্তর স্থাপনের লক্ষ্যে প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণ, ক্ষতিগ্রস্তদের ক্ষতিপূরণ প্রদান ও পুনর্বাসন কাজ' শীর্ষক প্রকল্পসহ মোট সাতটি প্রকল্পের চূড়ান্ত অনুমোদন দেওয়া হয়। প্রকল্পগুলোতে ব্যয় ধরা হয়েছে মোট ২ হাজার ৭ কোটি ৫৭ লাখ টাকা। এর মধ্যে সরকারি তহবিল থেকে ১ হাজার ৮৩১ কোটি ৪০ লাখ টাকা, বাস্তবায়নকারী সংস্থার নিজস্ব তহবিল থেকে ৫৩ কোটি ৪১ লাখ টাকা এবং বৈদেশিক ঋণসহায়তা থেকে ১২২ কোটি ৭৬ লাখ টাকার অর্থায়ন পাওয়া যাবে।

সভাশেষে পরিকল্পনামন্ত্রী বলেন, সাতটি সিটি করপোরেশন ও ৩৭টি জেলা পর্যায়ে প্রথম শ্রেণির পৌরসভায় আধুনিক যন্ত্রপাতি বিশেষ করে ৮১টি হুইল লোডার, ২৪টি ব্যাকহোল্ড লোডার এবং ৬৪টি অ্যাসফল্ট রোলার কেনা হবে। এতে ব্যয় হবে ১৫০ কোটি ৬২ লাখ টাকা। এ লক্ষ্যে 'প্রকিউরমেন্ট অব মেশিনারিজ অ্যান্ড ইকুইপমেন্ট ফ্রম বেলারুশ ফর সিলেকটেড মিউনিসিপালিটিস' প্রকল্পটি অনুমোদন দেওয়া হয়েছে, যা ২০২১ সালের জুলাই থেকে ২০২৩ সালের জুন মেয়াদে বাস্তবায়ন করা হবে।

একনেকে অনুমোদিত অন্য প্রকল্পগুলো হচ্ছে কক্সবাজার জেলার বাংলাদেশ-মিয়ানমারে সীমান্ত নিরাপত্তা উন্নত করার জন্য উখিয়া ও টেকনাফ উপজেলায় নাফ নদী বরাবর পোল্ডারগুলোর (৬৭/এ,৬৭, ৬৭বি এবং ৬৮) পুনর্বাসন, যার ব্যয় ধরা হয়েছে ২২৭ কোটি টাকা। এছাড়া উত্তরা লেক উন্নয়ন প্রকল্পের ব্যয় ধরা হয়েছে ৫৩ কোটি ৪১ লাখ টাকা। ঢাকা কেন্দ্রীয় মাদকাসক্তি নিরাময় কেন্দ্র সম্প্রসারণ ও আধুনিকীকরণ প্রকল্পের ব্যয় ধরা হয়েছে ১৬২ কোটি ৩৪ লাখ টাকা। কারা প্রশিক্ষণ কেন্দ্র, রাজশাহী প্রকল্পের ব্যয় ধরা হয়েছে ২৫ কোটি ৩৬ লাখ টাকা।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের এডিপি বাস্তবায়ন ৯৬.৫৯%

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ২০২১-২২ অর্থবছরে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির (এডিপি) ৯৬ দশমিক ৫৯ শতাংশ বাস্তবায়ন করেছে। যেখানে জাতীয় গড় অগ্রগতি ৯২ দশমিক ৮০ শতাংশ। ২০২০-২১ অর্থবছরে মন্ত্রণালয়ের এডিপি বাস্তবায়নের হার ছিল ৮৮ শতাংশ। ২০২১-২২ অর্থবছরে বেশি বরাদ্দপ্রাপ্ত ১৫টি মন্ত্রণালয়/বিভাগের এডিপি বাস্তবায়ন অগ্রগতি প্রতিবেদন অনুযায়ী, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অবস্থান ষষ্ঠ। ২০২০-২১ অর্থবছরে মন্ত্রণালয়ের অবস্থান ছিল ১১তম।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ২০২১-২২ অর্থবছরে ৪৫টি প্রকল্পের মধ্যে ১৩টি বাস্তবায়ন করেছে। ২০২২-২৩ অর্থবছরে বাস্তবায়ন করবে ৩৫টি প্রকল্প। এর মধ্যে ৩১টি এডিপিভুক্ত, তিনটি নিজস্ব অর্থায়নে এবং একটি স্কিম প্রকল্প। এজন্য বরাদ্দ পেয়েছে ৭ হাজার ৭৫ কোটি ৫ লাখ টাকা। এডিপিভুক্ত প্রকল্পের জন্য বরাদ্দ ৬ হাজার ৩০২ কোটি ৩৮ লাখ টাকা। নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়নের জন্য বরাদ্দ ৭৭২ কোটি ৬৭ লাখ টাকা।

৩০ আগস্ট মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন সব সংস্থার ২০২২-২৩ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত জিওবি ও সংস্থার নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়নাধীন উন্নয়ন প্রকল্পের অগ্রগতি সংক্রান্ত পর্যালোচনা বৈঠকে এসব তথ্য জানানো হয়।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপির সভাপতিত্বে বৈঠকে উপস্থিত ছিলেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল, জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের চেয়ারম্যান ড. মনজুর আহমেদ চৌধুরী, বিআইডব্লিউটিসি, বিআইডব্লিউটিএ ও বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান এবং নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক। অন্যান্য সংস্থার প্রধানগণ জুমের মাধ্যমে সংযুক্ত ছিলেন।

ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে পায়রা বন্দরের উন্নয়ন কাজে কোনো সমস্যা নেই বলে বৈঠকে জানানো হয়। ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত কোনো সমস্যা থাকলে পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে যোগাযোগ করতে বলা হয়। এছাড়া নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করতে অর্থবছরের শুরুতেই কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করতে প্রকল্প পরিচালকদের নির্দেশনা দেওয়া হয় বৈঠকে।

বুড়িগঙ্গা ও ধলেশ্বরীর দূষণ প্রতিরোধে আশু ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশ

বুড়িগঙ্গা ও ধলেশ্বরী নদীর দূষণ প্রতিরোধে মন্ত্রণালয় থেকে দ্রুত ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশ করেছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটি। কমিটির সভাপতি মেজর (অব.) রফিকুল ইসলাম, বীর উত্তম-এর সভাপতিত্বে ১৭ আগস্ট সংসদ ভবনে অনুষ্ঠিত সভায় এ সুপারিশ করা হয়। কমিটির সদস্য নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি, মো. মজাহারুল হক প্রধান, এমপি এবং এম আব্দুল লতিফ, এমপি সভায় অংশ নেন।

কমিটি মোংলা বন্দরের ভবিষ্যৎ কর্মপরিকল্পনা বিবেচনায় নিয়ে অধিগ্রহণকৃত স্থানে মাটি ও বালি ডাম্পিং

বিআইডব্লিউটিএর মাধ্যমে ৯০ ভাগ নদীর জায়গা দখলমুক্ত হয়েছে

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি ২৫ সেপ্টেম্বর রাজধানীর সিরডাপ মিলনায়তনে অনুষ্ঠিত বিশ্ব নদী দিবসের আলোচনায় প্রধান অতিথির বক্তব্য রাখেন ■ ছবি: পিআইডি

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) মাধ্যমে ৯০ ভাগ নদীর জায়গা দখলমুক্ত হয়েছে বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি। ২৫ সেপ্টেম্বর ঢাকায় সিরডাপ মিলনায়তনে বিশ্ব নদী দিবস উপলক্ষে জাতীয় নদী রক্ষা কমিশন আয়োজিত 'রাইটস অব রিভার্স' শীর্ষক আলোচনা সভায় প্রধান অতিথির বক্তৃতায় তিনি এসব কথা বলেন।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, জনগণকে নদীমুখী করতে পারছি–এটা আমাদের সাফল্য। সরকার গঠনের পর বলেছিলাম, নদীকে আলোচনায় আনতে হবে; নদী নিয়ে জনগণকে ভাবতে হবে। জনগণ এখন নদী নিয়ে ভাবছে; নদীর সাথে চলে এসেছে। এটা আমাদের সফলতা। বঙ্গবন্ধু জলাভূমি ও নদী নিয়ে কথা বলেছেন। নদী ও জলাভূমি রক্ষায় বঙ্গবন্ধুর কাছ থেকে অনুপ্রেরণা পেয়েছি।

তিনি বলেন, নদীর নাব্যতা রক্ষায় বঙ্গবন্ধু বিআইডব্লিউটিএর জন্য অনেকগুলো ড্রেজার সংগ্রহ করেছিলেন। সেগুলো এখনো সচল আছে এবং নাব্যতা রক্ষায় কাজ করছে। বঙ্গবন্ধু মোংলা-ঘষিয়াখালী চ্যানেল এবং রাজবাড়ীর পাংশায় নদী খনন কাজে অংশ নিয়েছিলেন। নদী রক্ষায় বঙ্গবন্ধুর পদক্ষেপগুলো নিয়ে কাজ করতে পারলে আজকে নদীর নাব্যতা ও দূষণ নিয়ে কথা বলতে হতো না। এখন বাস্তবতা হলো, নদীর প্রবাহ ও নাব্যতা কমে গেছে; দূষণে ব্যবহার অনুপযোগী হয়েছে। নদী রক্ষায় প্রধানমন্ত্রী জাতীয় নদী রক্ষা কমিশন গঠন করেছেন। ঢাকার চারপাশে মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটি গড়ে তোলা এবং ১৯৯৯ সালে দূষণরোধে প্রকল্প নেয়ার কথা বলেছিলেন। কিন্তু সেগুলো হয়নি। আরও বেশি দূষণ হয়েছে। সকলের সহযোগিতায় নদীতীর দখলমুক্ত করার চেষ্টা করছি। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সাহস নিয়ে কাজ করছি। তিনি আমাদের উৎসাহিত করছেন এবং সাহস জুগিয়েছেন।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা তাঁর প্রতিটি বক্তব্যে নদী রক্ষার কথা বলেন। সে থেকে বুঝতে হবে বর্তমান সরকার নদী রক্ষায় কতটা সচেতন। কেননা শরীরে রক্ত চলাচলের জন্য যেমন শিরা-উপশিরা প্রয়োজন, তেমনি নদী দেশের সব ধরনের প্রবাহ সচল রাখতে সহায়তা করে।

নদী রক্ষায় বিভিন্ন চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হতে হয় জানিয়ে খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, নদীকে দখলমুক্ত করার জন্য আমরা যথাযথ চেষ্টা করছি। তবে নদী রক্ষা ও উদ্ধার কার্যক্রমে বেশ কিছু বাধা পেয়েছি। নদীর তীরে নদীর জায়গায় শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান, মসজিদ-মন্দিরের মতো ধর্মীয় প্রতিষ্ঠান স্থাপন করা হয়েছে। এ নিয়ে আমরা মন্ত্রণালয়সহ বিভিন্ন ধর্মীয় নেতাদের সাথে কথা বলেছি। এ বিষয়ে তারা আমাদের সহায়তা করার আশ্বাস দিয়েছেন।

আলোচনা সভায় বিশেষ অতিথি হিসেবে বক্তব্য রাখেন জাতিসংঘের আবাসিক প্রতিনিধি মিজ গোয়েন লুইস। মুখ্য আলোচক হিসেবে বক্তব্য রাখেন ড. আইনুন নিশাত। অনুষ্ঠানটি পরিচালনা করেন সেন্টার ফর গভর্ন্যান্স স্টাডিজের নির্বাহী পরিচালক জিল্লুর রহমান। সভাপতিত্ব করেন জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের চেয়ারম্যান ড. মনজুর আহমেদ চৌধুরী।

নদী রক্ষায় ধারাবাহিক কার্যক্রম ব্যাহত হয়েছে জানিয়ে প্রতিমন্ত্রী বলেন, বর্তমানে দেশের অর্থনীতি ঘুরে দাঁড়াচ্ছে। মোংলা বন্দরে ৯ মিটার ড্রাফটের জাহাজ আসছে। উন্নয়ন হচ্ছে। ঠিক তখনই নদী ও পরিবেশ নিয়ে অপরাজনীতির পাঁয়তারা করছে একটি মহল। যথাযথ নিয়ম মেনে উন্নয়ন প্রকল্প করতে গেলেই বাধা আসে। এমনকি এই নিয়ে সাম্প্রদায়িকতা উস্কে দিচ্ছেন অনেকে। বাংলাদেশ আওয়ামী লীগ দেশকে কখনো ক্ষত-বিক্ষত করবে না। দেশকে এগিয়ে নিতে আমরা বদ্ধপরিকর। চট্টগ্রাম ও মাতারবাড়ী বন্দরের উন্নয়নের গতি টেনে ধরার জন্য পরিবেশের নামে কিছু লোক ঢুকে পড়েছে; সে বিষয়ে আমাদেরকে সতর্ক থাকতে হবে। আসুন সবাই আমরা প্রতিজ্ঞাবদ্ধ হই, নদীমাতৃক বাংলাদেশে বঙ্গবন্ধুর স্বপ্নের সোনার বাংলা বিনির্মাণ করি।

করা এবং অদূর ভবিষ্যতে মোংলা বন্দরের সীমানা সম্প্রসারণ বিষয়ে অধিকতর পরীক্ষা-নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রতিবেদন পেশ করার সুপারিশ করে। এছাড়া সভায় মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ গৃহীত বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্প ও সেগুলোর বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিয়েও আলোচনা করা হয়।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব, অতিরিক্ত সচিব ও যুগ্ম সচিব, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় এবং সংসদ সচিবালয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ সভায় উপস্থিত ছিলেন।

নৌযানের যাত্রীভাড়া পুনর্নির্ধারণ

নৌযানের যাত্রীভাড়া কমিয়ে পুনর্নির্ধারণ করা হয়েছে, যা ১ সেপ্টেম্বর রাত ১২টার পর থেকে কার্যকর হয়েছে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ১ সেপ্টেম্বর এ সংক্রান্ত প্রজ্ঞাপন জারি করে।

নৌযানের যাত্রীভাড়া কমানোর ফলে ১০০ কিলোমিটার পর্যন্ত দূরত্বের জন্য জনপ্রতি ভাড়া প্রতি কিলোমিটারে ৩ টাকা থেকে ১৫ পয়সা কমে ২ টাকা ৮৫ পয়সা এবং প্রথম ১০০ কিলোমিটারের অধিক দূরত্বের জন্য প্রতি কিলোমিটারে জনপ্রতি ভাড়া ২ টাকা ৬০ পয়সা থেকে ১৫ পয়সা কমে ২ টাকা ৪৫ পয়সায় দাঁড়িয়েছে। জনপ্রতি যাত্রীভাড়া সর্বনিম্ন ৩৩ টাকা থেকে ৩ টাকা কমিয়ে ৩০ টাকা পুনর্নির্ধারণ করা হয়েছে।

জ্বালানি তেলের মূল্য বৃদ্ধির পরিপ্রেক্ষিতে ১৬ আগস্ট নৌযানের যাত্রীভাড়া ৩০ শতাংশ বাড়ানো হয়। বর্ধিত ভাড়া অনুযায়ী, ১০০ কিলোমিটার পর্যন্ত দূরত্বের জন্য জনপ্রতি ভাড়া নির্ধারণ করা হয় প্রতি কিলোমিটারে ৩ টাকা। ১০০ কিলোমিটারের অধিক দূরত্বের জন্য প্রতি কিলোমিটারের ভাড়া নির্ধারণ করা হয় ২ টাকা ৬০ পয়সা। আর জনপ্রতি সর্বনিম্ন ভাড়া নির্ধারণ করা হয় ৩৩ টাকা। এর আগে ২০২১,

২০১৩ ও ২০১২ সালে নৌযানের যাত্রীভাড়া পুনর্নির্ধারণ করা হয়েছিল।

ঝুঁকিপূর্ণ বাঁধের কাজে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দেওয়ার নির্দেশ

সামনে বন্যার আশঙ্কা থাকায় মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শন বাড়িয়ে ঝুঁকিপূর্ণ স্থান চিহ্নিত করে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দিয়ে সেগুলোর কাজ করতে হবে বলে মন্তব্য করেছেন পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী জাহিদ ফারুক। পানি ভবনের সম্মেলন কক্ষে ৩১ আগস্ট ২০২২-২৩ অর্থবছরে বাস্তবায়নাধীন এডিপিভুক্ত প্রকল্পের অগ্রগতি পর্যালোচনা সভায় এ কথা বলেন তিনি।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে ব্যর্থতার জন্য দায়ীদের বিরুদ্ধে কঠোর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। স্থানীয় প্রশাসনকে সাথে নিয়ে পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাদের যৌথভাবে কাজ করারও নির্দেশনা দেন তিনি।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, সরকার বন্যা মোকাবিলায় প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নিয়ে মানুষের দুর্ভোগ ও ক্ষয়ক্ষতি যথাসম্ভব কমিয়ে আনার ব্যাপারে ভূমিকা রাখছে। তাছাড়া বন্যা-পরবর্তী সময়ে বন্যাকবলিত এলাকার মানুষের স্বাস্থ্যসেবা জোরদার করাও জরুরি। মনে রাখতে হবে, বন্যার ক্ষয়ক্ষতি লাঘবে আগাম প্রস্তুতি একটি কার্যকর উপায়।

সভায় ৮টি প্রকল্পের অগ্রগতি নিয়ে আলোচনা হয়। পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব কবির বিন আনোয়ার, অতিরিক্ত সচিব মিজানুর রহমান, পানি উন্নয়ন বোর্ডের মহাপরিচালক ফজলুর রশিদ, অতিরিক্ত মহাপরিচালকবৃন্দ, প্রধান প্রকৌশলীবৃন্দ এবং মন্ত্রণালয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ সভায় উপস্থিত ছিলেন।

ব্রহ্মপুত্র খননে প্রটোকল রুটের দূরত্ব কমবে ১১৬ কিমি

খননের মাধ্যমে পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদকে দ্বিতীয় শ্রেণির রুটে উন্নীত করা গেলে বাংলাদেশ-ভারত প্রটোকল রুটের দূরত্ব ১১৬ কিলোমিটার কমে যাবে বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি। ২০ সেপ্টেম্বর হোটেল সোনারগাঁওয়ে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) আয়োজিত 'রেস্টোরেশন অব ড্রাই সিজন ফ্লো ইন ওল্ড ব্রহ্মপুত্র রিভার: গো উইথ দ্য ফ্লো' শীর্ষক জাতীয় কর্মশালায় প্রধান অতিথির বক্তব্যে এই কথা বলেন তিনি।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, ব্রহ্মপুত্র নদে একসময় বড় বড় জাহাজ চলত। খননের অভাবে

নৌপ্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী, এমপি ২০ সেপ্টেম্বর রাজধানীর হোটেল সোনারগাঁওয়ে 'রেস্টোরেশর অব ড্রাই সিজন ফ্লো ইন ওল্ড ব্রহ্মপুত্রঃ গো উইথ দ্য ফ্লো' শীর্ষক কর্মশালায় প্রধান অতিথির বক্তব্য রাখেন ■ ছবি: পিআইডি

সেগুলো বন্ধ হয়ে গেছে। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খননে পদক্ষেপ নিয়েছেন। শুষ্ক মৌসুমে প্রবাহ পুনরুদ্ধার এবং সারাবছর নিরাপদ নৌচলাচল নিশ্চিত করতে বিআইডব্লিউটিএ পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নদ খননের প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করছে। ব্রহ্মপুত্র নদকে দ্বিতীয় শ্রেণির রুটে উন্নীত করলে বাংলাদেশ-ভারত নৌ প্রটোকল রুটে ১১৬ কিলোমিটার দূরত্ব কমে যাবে। ব্রহ্মপুত্র নদের মুখ খুলে দিলে তুরাগ ও বালু নদীর প্রবাহ নিশ্চিত হবে। ঢাকার চারপাশের নদীর দূষণ কমে যাবে। তখন বড় ধরনের সাফল্য আসবে। এটি একটি বড় চ্যালেঞ্জ। প্রকল্প চলমান। নীচের দিকে অনেক খনন হয়েছে। মুখ খুলে দিতে পারলে সাফল্য আসবে।

শুধু পুরাতন ব্রহ্মপুত্র নয়; অন্যান্য নদীও খনন করা হচ্ছে জানিয়ে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, বাংলাদেশ আওয়ামী লীগ ২০১৮ সালের নির্বাচনী ইশতেহারে ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ খননের বিষয়টি উল্লেখ করে। সেই অনুযায়ী কার্যক্রম চলমান রয়েছে। আওয়ামী লীগ

নৌপথ আরও আধুনিকায়ন করে জীবনমুখী করা হবে: নৌ প্রতিমন্ত্রী

মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে ৭ সেপ্টেম্বর অনুষ্ঠিত বিআইডব্লিউটিএর উন্নয়ন, আর্থিক ও প্রশাসনিক সংক্রান্ত বৈঠকে সভাপতিত্ব করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী, এমপি ■ ছবি: সংগৃহীত

নৌপথ আরও আধুনিকায়ন করে জীবনমুখী করা হবে জানিয়ে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহ্‌মুদ চৌধুরী, এমপি বলেছেন, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) সেই সক্ষমতা রয়েছে। সে অনুযায়ী এগিয়ে যেতে হবে।

মন্ত্রণালয়ের সভাকক্ষে ৭ সেপ্টেম্বর অনুষ্ঠিত বিআইডব্লিউটিএর উন্নয়ন, আর্থিক ও প্রশাসনিক সংক্রান্ত বৈঠকে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, নদী তীরের অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ, দখল ও দূষণরোধে সরকার কাজ করছে। বাংলার মানুষ এখন নদী নিয়ে ভাবছে; এটা আমাদের প্রথম সাফল্য। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা নদী খননের কথা বলেছেন। নির্বাচনী ইশতেহারে ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ খননের কথা বলেছেন। তাঁর প্রতিশ্রুতিগুলো বাস্তবায়ন করা হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নে সামর্থ্য অনুযায়ী অর্থ ব্যয় করা হবে।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল, বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক ও বিভাগীয় প্রধানগণ বৈঠকে উপস্থিত ছিলেন। বৈঠকে জানানো হয়, বিআইডব্লিউটিএ ২০১৯ সালের জানুয়ারি থেকে ২০২২ সাল পর্যন্ত (চলমান) ১২ হাজার ২৪৫টি অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করেছে। উদ্ধারকৃত তীরভূমি/জায়গার পরিমাণ ৩৮৯ দশমিক ৬২ একর। ঢাকা, নারায়ণগঞ্জ, বরিশাল, আশুগঞ্জ-ভৈরব বাজার, নওয়াপাড়া, ঘোড়াশাল ও টঙ্গী নদীবন্দর এলাকা থেকে এসব অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করা হয়েছে।

বৈঠকে আরও জানানো হয়, বুড়িগঙ্গা, তুরাগ, শীতলক্ষ্যা ও বালু নদীর তীরভূমিতে সীমানা পিলার স্থাপন, তীররক্ষা, ওয়াকওয়ে ও জেটিসহ আনুষঙ্গিক অবকাঠামো নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় ২০২২ সালের আগস্ট পর্যন্ত ৬ হাজার ২০২টি সীমানা পিলার স্থাপন করা হয়েছে। ১০ কিলোমিটার ওয়াকওয়ে (পায়ে হাঁটার পথ) দৃশ্যমান হয়েছে এবং আরও ৪২ কিলোমিটার ওয়াকওয়ে নির্মাণকাজ চলমান রয়েছে। আমিনবজার, পাগলাবাজার পূর্ব প্রান্ত, পাগলাবাজার পশ্চিম প্রান্ত, মুন্সিখোলা, সিন্নিরটেক ও গাবতলীতে ছয়টি ভারী জেটির নির্মাণকাজ শেষে হয়েছে এবং আলীগঞ্জ আফছার উদ্দিন ঘাট, আলীগঞ্জ মাদ্রাসা ঘাট, সুলতানা কামাল ব্রিজ সংলগ্ন, মাছুয়া বাজার ঘাট, নারায়ণগঞ্জ লেবার ল্যান্ডিং পয়েন্ট, নারায়ণগঞ্জ সাইলো পয়েন্ট, শিমরাইল ২ ও ৩ নম্বর ঘাট এবং সারুলিয়া লেবার হ্যান্ডলিং পয়েন্টে আরও আটটি ভারী জেটির নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে। এছাড়া টঙ্গী নদীবন্দর এলাকায় একটি ইকোপার্ক নির্মিত হয়েছে এবং গাবতলীর বড়বাজার এবং নারায়ণগঞ্জের হাজীগঞ্জ ফেরিঘাট এলাকায় আরও দুটি ইকোপার্ক নির্মাণের কাজ চলমান রয়েছে।

চাঁদপুর নদীবন্দরের আধুনিক টার্মিনাল ভবন নির্মাণ ও গুরুত্বপূর্ণ নদীর পানি আবর্জনামুক্ত করার লক্ষ্যে ছয়টি রিভার ক্লিনিং ভেসেল সংগ্রহ, কক্সবাজার-মহেশখালী ফেরি সার্ভিস চালু, বড় দুটি উদ্ধারকারী জাহাজ সংগ্রহ, ড্রেজার ট্রেনিং ইনস্টিটিউট প্রতিষ্ঠাসহ অন্যান্য প্রকল্পের কাজও দ্রুত বাস্তবায়নের ওপর গুরুত্বারোপ করা হয় বৈঠকে।

ছাড়া কোনো সরকার বা দল নৌপথ খননে পদক্ষেপ নেয়নি। চট্টগ্রাম, মোংলা ও পায়রা বন্দরের সাথে অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহন বেড়ে গেছে। নৌপথে পণ্য পরিবহনে খরচ কম। অভ্যন্তরীণ নৌপথে নাব্যতা বজায় থাকলে সমুদ্রবন্দরগুলো অনেক বেশি গতিশীল হবে।

বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেকের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে অন্যান্যের মধ্যে বক্তব্য রাখেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল, পরিকল্পনা কমিশনের ভৌত অবকাঠামো বিভাগের সদস্য সত্যজিৎ কর্মকার, পানি বিশেষজ্ঞ ড. আইনুন নিশাত, নেদারল্যান্ডস দূতাবাসের প্রথম সচিব Folkert de jeger, আইডব্লিউএমের নির্বাহী পরিচালক জহিরুল হক খান।

পদ্মা সেতু চালু হওয়ার পর নৌপথে যাত্রী কমেছে

পদ্মা সেতু চালু হওয়ার পর দক্ষিণাঞ্চলের রুটগুলোতে নৌপথে যাত্রী কমে গেছে বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহ্মুদ চৌধুরী, এমপি। এতে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশনের (বিআইডব্লিউটিসি) আয়ও কমেছে।

২৯ আগস্ট জাতীয় সংসদে সংরক্ষিত নারী আসনের সংসদ সদস্য সৈয়দা রুবিনা আক্তারের প্রশ্নের উত্তরে খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, পদ্মা সেতু নির্মাণের ফলে দক্ষিণাঞ্চলের যাত্রীদের সড়কপথে দ্রুত সময়ের মধ্যে নিজ নিজ গন্তব্যে যাওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। নৌপথে চলাচলে সময় বেশি লাগায় ঢাকা-চাঁদপুর, ঢাকা-ইলিশাসহ কয়েকটি নৌপথ ছাড়া প্রায় সব নৌপথে যাত্রী চলাচলের সংখ্যা উল্লেখযোগ্য হারে কমে গেছে।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, পদ্মা সেতু চালু হওয়ার ফলে বিআইডব্লিউটিসির রকেট স্টিমারের যাত্রীসংখ্যা অতিমাত্রায় কমে গেছে। এ ছাড়া মাওয়া-মাঝিরকান্দি ফেরি রুটে ফেরি চলাচল বন্ধ রয়েছে। দৌলতদিয়া ফেরি রুটেও যানবাহন চলাচল উল্লেখযোগ্য হ্রাস পেয়েছে। এতে সংস্থাটির রাজস্ব আয়ও কমেছে। বেনজীর আহমেদের আরেক প্রশ্নের উত্তরে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জানান, সারা দেশে প্রায় ১৩

ঢাকার বৃত্তাকার নৌপথে স্পিডবোট সেবা চালু »

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি এবং যুব ও ক্রীড়া প্রতিমন্ত্রী জাহিদ আহসান রাসেল ১০ সেপ্টেম্বর টঙ্গী নদীবন্দরে টঙ্গী ইকোপার্ক উদ্বোধন করেন। বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক এ সময় উপস্থিত ছিলেন ■ ছবি: পিআইডি

দ্রুতগতির পাঁচটি স্পিডবোট দিয়ে টঙ্গী নদীবন্দর থেকে ঢাকার চারপাশে বৃত্তাকার নৌপথে স্পিডবোট সেবা চালু হয়েছে। নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি এবং যুব ও ক্রীড়া প্রতিমন্ত্রী জাহিদ আহসান রাসেল, এমপি ১০ সেপ্টেম্বর টঙ্গী নদীবন্দরে সেবাটি উদ্বোধন করেন। এর আগে তাঁরা টঙ্গী নদীবন্দরে বিআইডব্লিউটিএর ইকোপার্ক উদ্বোধন করেন।

অন্যান্যের মধ্যে এই সময় উপস্থিত ছিলেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল, বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক, নৌপুলিশ প্রধান মো. শফিকুল ইসলাম, গাজীপুর মেট্রোপলিটন পুলিশের কমিশনার মোল্লা নজরুল ইসলাম ও জেলা প্রশাসক আনিসুর রহমান।

বেসরকারি উদ্যোগে প্রথম পর্যায়ে টঙ্গী/আব্দুল্লাহপুর-কড্ডা এবং টঙ্গী/আব্দুল্লাহপুর (গাজীপুর)-উলুখুল (কালীগঞ্জ) এই দুটি রুটে স্পিডবোট চলাচল করবে। টঙ্গী/আব্দুল্লাহপুর-কড্ডার ভাড়া ১৫০ টাকা ও সময় লাগবে ২৫ মিনিট। টঙ্গী/আব্দুল্লাহপুর (গাজীপুর)-উলুখুলের (কালীগঞ্জ) ভাড়া ১২০ টাকা এবং সময় লাগবে ১৯ মিনিট। যাত্রী চাহিদার ভিত্তিতে পর্যায়ক্রমে কড্ডা-গাবতলী এবং গাবতলী-সদরঘাট এই দুটি নৌরুটেও স্পিডবোট সেবা চালু করা হবে।

সড়কের ওপর চাপ কমাতে এবং নৌপথে সাশ্রয়ে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের লক্ষ্যে কয়েকটি ধাপে ঢাকার চারটি নদীর ১১০ কিলোমিটারে নৌপথে নৌ চলাচলের উদ্যোগ নেওয়া হয়। এ লক্ষ্যে বিআইডব্লিউটিএ নদী খননসহ নয়টি ল্যান্ডিং স্টেশন নির্মাণের মাধ্যমে নৌপথটি চালু করে। কিন্তু বৃত্তাকার নৌপথে কম উচ্চতার সেতু, অতিরিক্ত সময় এবং যাত্রীবান্ধব পরিবেশের অভাবে এটি সেভাবে জনপ্রিয়তা পায়নি। পরবর্তী সময়ে বিআইডব্লিউটিসি ওয়াটার বাস চালু করলেও বিভিন্ন কারণে তা বন্ধ হয়ে যায়। বর্তমানে টঙ্গী নদীবন্দর থেকে বৃত্তাকার নৌপথে যাত্রী চাহিদা বৃদ্ধি পাওয়ায় দ্রুতগতির স্পিডবোট চালুর এ উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। যাত্রী চাহিদার ভিত্তিতে ঢাকা শহরের বৃত্তাকার নৌপথে পরবর্তীতে দ্রুতগতির আরও স্পিডবোট চালু করা হবে। এতে করে এই এলাকার লোকজন যানজটমুক্ত ও সাশ্রয়ে গন্তব্যে পৌঁছাতে পারবে এবং সড়কপথে যানবাহনের চাপ কমবে।

১১ কোটি ৬৬ লাখ টাকা ব্যয়ে নির্মিত টঙ্গী ইকোপার্কও এদিন উদ্বোধন করা হয়। ইকোপার্ক নির্মাণের কাজ ২০২০ সালের ৮ নভেম্বর শুরু হয়। শেষ হয় ২০২২ সালের ১৫ এপ্রিল। টঙ্গী নদীবন্দর এলাকায় অধিগ্রহণকৃত ৩ একর ভূমির মধ্যে ২ দশমিক ৫ একরে ইকোপার্কটি নির্মিত হয়েছে। ইকোপার্কটি নির্মাণের ফলে অত্র এলাকার সর্বস্তরের জনগণ দৃষ্টিনন্দন পরিবেশে পরিবার-পরিজন নিয়ে অবসর সময় কাটানোর সুযোগ পাবেন। এছাড়া নদীর তীরভূমি দখলমুক্ত রেখে সরকারের রাজস্ব বাড়াতেও ভূমিকা রাখবে ইকোপার্কটি। ইকোপার্কে ফলদ, বনজ ও ঔষধিসহ প্রায় দশ হাজার গাছের চারা রোপণ করা হয়েছে, যা পরিবেশ রক্ষায় সহায়ক হবে। এখানে পাঁচতলা একটি ওয়াচ টাওয়ার, ছয়টি চাইল্ড রাইড ও একটি ঝর্ণা রয়েছে। টঙ্গী ইকোপার্কের নাম আহসান উল্লাহ মাস্টার ইকোপার্ক হবে বলে ঘোষণা দেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী।

বাংলাদেশ আওয়ামী লীগের নির্বাচনী ইশতেহারের অঙ্গীকার বাস্তবায়নে ঢাকা শহরের চারিদিকে নৌপথ উন্নয়ন, সংরক্ষণ, সৌন্দর্যবর্ধন ও চালুকরণের কার্যক্রম চলমান রয়েছে। বৃত্তাকার ১১০ কিলোমিটার নৌপথে বুড়িগঙ্গা, শীতলক্ষ্যা, তুরাগ ও বালু নদীর তীরভূমিতে সীমানা পিলার, ওয়াকওয়ে, জেটি, ইকোপার্কসহ আনুষঙ্গিক কাজের প্রকল্পের আওতায় দৃষ্টিনন্দন টঙ্গী ইকোপার্কটি নির্মিত হয়েছে। এই প্রকল্পের আওতায় বড়বাজার (গাবতলী) ও হাজীগঞ্জ ফেরিঘাট (নারায়ণগঞ্জ) এলাকায় আরও দুটি ইকোপার্ক এই বছরের ডিসেম্বরের মধ্যে সম্পন্ন হওয়ার কথা। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ব্যয় ধরা হয়েছে ১ হাজার ১৮১ কোটি ১০ লাখ ৩১ হাজার টাকা।

বিআইডব্লিউটিএর ১ হাজার ৯২৩ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৫৩টি রুটে ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়েছে ১ হাজার ৬১৭ কোটি টাকায়

হাজার ৫৬৪ জন অবৈধ নদী দখলদারকে উচ্ছেদ করা হয়েছে।

তিনি বলেন, সাশ্রয়ী মূল্যে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের নতুন নৌরুট সৃষ্টির সম্ভাব্যতা যাচাই করা হচ্ছে। নৌপথ জনবান্ধব করার জন্য দ্রুতগতিসম্পন্ন আধুনিক নৌযান সংযোজনসহ নৌদুর্ঘটনা রোধে নিরাপত্তাব্যবস্থা জোরদার করা হয়েছে। আধুনিক নৌবন্দর স্থাপন করে নৌপথে যাত্রীদের যাতায়াত আনন্দদায়ক ও নিরাপদ করা হয়েছে।

উল্লেখ্য, ২৫ জুন পদ্মা সেতু উদ্বোধন হয়। সেতু দিয়ে স্বাভাবিক যান চলাচল শুরু হয় উদ্বোধনের পরদিন ২৬ জুন থেকে।

৩০২ কোটি টাকা সাশ্রয়ে বিআইডব্লিউটিএর ড্রেজিং

অভ্যন্তরীণ নৌপথের ৫৩টি রুটে ক্যাপিটাল ড্রেজিং (প্রথম পর্যায়ে ২৪টি নৌপথ) দ্বিতীয় সংশোধনী প্রকল্পের কাজ ২০২২ সালের জুনে সম্পন্ন করেছে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)। দেশীয় মুদ্রায় ১ হাজার ৯২৩ কোটি টাকা ব্যয়ের লক্ষ্যমাত্রা নিয়ে প্রকল্পের কাজ শুরু করলেও তা বাস্তবায়ন করা হয়েছে ১ হাজার ৬১৭ কোটি টাকা ব্যয়ে। অর্থাৎ, প্রকল্পটিতে সাশ্রয় হয়েছে প্রায় ৩০২ কোটি টাকা। ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রকল্পটির আওতায় ২৪টি নৌপথে মোট ১ হাজার ১০৩ লাখ ঘনমিটার খননের মাধ্যমে ২ হাজার ৩৮৬ কিলোমিটার নৌপথের নাব্যতা উন্নয়ন করা হয়েছে।

আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় উল্লেখযোগ্য যেসব নৌপথ খনন করা হয়েছে তার মধ্যে রয়েছে মোংলা-ঘষিয়াখালী চ্যানেল। ২০১১ সালে বন্ধ হয়ে যাওয়া নৌপথটি ২০১৫ সালে ড্রেজিং করে নৌযান চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করা হয়। ওই চ্যানেল দিয়ে অদ্যাবধি মোংলা বন্দরমুখী ৫ লাখের বেশি নৌযান যাতায়াত করে। বর্তমানে এই চ্যানেল সর্বনিম্ন ১২ ফুট এবং জোয়ারের সময় ২০ ফুট পর্যন্ত পানির গভীরতা থাকে এবং যার প্রস্থ ২০০-৩০০ ফুট। নাব্যতা সংকটে খাগদান, লাউকাঠি, ভোলানালা, কীর্তনখোলা, ইছামতী নদী দিয়ে মালবাহী কার্গো ও যাত্রীবাহী লঞ্চ চলাচল বন্ধ হয়ে যায়। প্রকল্পের আওতায় খনন করে নাব্যতা ফিরিয়ে আনায় এখন সারা বছর নৌযান চলাচল করে। তাছাড়া ভৈরব-ছাতক নৌপথে নাব্যতা সংকটের কারণে শুকনা মৌসুমে হাফমোড দিয়ে কার্গো চলাচল করত। বর্তমানে নাব্যতা ফিরে আসায় ওই নৌপথে সারা বছর ফুল মোডে খাবার, বালু, সিমেন্ট, কয়লা ইত্যাদি নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্যবাহী নৌযান চলাচল করে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে।

খুলনা-নোয়াপাড়া নদীবন্দর একটি

অভ্যন্তরীণ নৌপথে কনটেইনার পরিবহনের কথা ভাবতে হবে: নৌ প্রতিমন্ত্রী

জাতীয় প্রেসক্লাবে ২৭ সেপ্টেম্বর 'দেশীয় বিনিয়োগে চট্টগ্রাম বন্দরের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে বক্তৃতা করেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি ■ ছবি: পিআইডি

বাংলাদেশের সমুদ্রসম্পদকে ঘিরে দেশি-বিদেশি বিনিয়োগের আগ্রহ তৈরি হচ্ছে জানিয়ে দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নের ওপর গুরুত্বারোপ করেছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি। ২৭ সেপ্টেম্বর জাতীয় প্রেসক্লাবে 'দেশীয় বিনিয়োগে চট্টগ্রাম বন্দরের উন্নয়ন' শীর্ষক গোলটেবিল বৈঠকে তিনি বলেন, সবাই বন্দর ঘিরে আর সড়ক নিয়ে কথা বলেছেন। কিন্তু একটি বিষয় নিয়ে কেউ কিছু বলেননি। তা হলো অভ্যন্তরীণ নৌপথ। নৌপথ তৈরি না করলে, ছয় লেন বা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে, ডাবল রেললাইন বা যাই বলেন না কেন, সবকিছুতে জ্যাম লেগে যাবে। একটি ট্রাকে একটি কনটেইনার আসে। কিন্তু একটি জাহাজ ২০০-৩০০ কনটেইনার পরিবহন করতে পারে। কাজেই অভ্যন্তরীণ নৌপথে কনটেইনার পরিবহনের কথা ভাবতে হবে।

তিনি বলেন, পদ্মা সেতুর কাছে শিমুলিয়ায় যে ঘাট আছে, সেখানে কনটেইনার টার্মিনাল করা যায় কিনা, চিন্তা-ভাবনা করা হচ্ছে। কয়েকদিন আগে দেশে তৈরি একটি জাহাজ ইংল্যান্ডে রপ্তানি হয়েছে, যেটা পাঁচ মিটার বরফ কেটে চলাচল করতে পারে। বাংলাদেশের সেই সক্ষমতা আছে। এই খাতে যদি কেউ বিনিয়োগ করতে আসে, আসতে পারেন।

মেরিটাইম খাতে বিদেশিরাও বিনিয়োগের আগ্রহ দেখাচ্ছে জানিয়ে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, এই খাতে বিনিয়োগের এত আগ্রহ দেখে আমি হবাক হয়ে যায়। কয়েকদিন আগে একটি আমন্ত্রণে আমেরিকায় ছিলাম; সেখানে তাদের অভ্যন্তরীণ নৌপথ এবং ওয়াটার ম্যানেজমেন্টসহ অন্যান্য বিষয় সূক্ষ্মভাবে দেখেছি। প্রায় ৩৮টি আমেরিকান কোম্পানির সাথে গোলটেবিল বৈঠক হয়েছে। তারা বাংলাদেশে বিনিয়োগের বিষয়ে জেনেছে এবং আগ্রহ দেখিয়েছে।

খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, পদ্মা সেতু হওয়ায় মোংলা ও পায়রা বন্দরের 'বিরাট সম্ভাবনা' তৈরি হয়েছে। অভ্যন্তরীণ নৌপথ বাড়িয়ে ১০ হাজার কিলোমিটারে নিয়ে যাওয়ার লক্ষ্যে কাজ চলছে। এই নৌপথ হলে পণ্য পরিবহনে ব্যবসায়ীরা উপকৃত হবেন।

কেরানীগঞ্জের পানগাঁও কনটেইনার টার্মিনাল কেন কাজে আসছে না, তা খুঁজে বের করতে একটি কর্মশালার প্রয়োজন বলেও মন্তব্য করেন প্রতিমন্ত্রী।

সংবাদ সংক্ষেপ

জাজিরা-শিমুলিয়া নৌপথে দুই মাস পর লঞ্চ চলাচল শুরু

জাজিরা-শিমুলিয়া নৌপথে দুই মাস পর ২৫ আগস্ট থেকে যাত্রবাহী লঞ্চ চলাচল আবার শুরু হয়েছে। এদিন সকাল থেকে দুই ঘাট থেকে ৯টি করে লঞ্চের ১৮টি ট্রিপ চলেছে।

পদ্মা সেতু চালু হওয়ার দুই দিন আগে ২৩ জুন এই রুটে লঞ্চ চলাচল বন্ধ করে দেওয়া হয়। বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিটিএ) ২২ আগস্ট রুটটিতে লঞ্চ ও স্পিডবোট চলাচলের বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করে। এরপর ২৫ আগস্ট লঞ্চ মালিক সমিতির উদ্যোগে আবারও লঞ্চ চলাচল শুরু হয়। আপাতত এই নৌপথে প্রতিদিন ৩০টি লঞ্চ ও ৪০টি স্পিডবোট চলাচলের ঘোষণা দেওয়া হয়েছে।

১৯৮৪ সালে ঢাকা-মাওয়া সড়ক দিয়ে পদ্মা নদী পার হয়ে যাতায়াত শুরু করে দক্ষিণাঞ্চলের মানুষ। এরপর এ পথটি জনপ্রিয় হতে থাকে। দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের ১৯ জেলার মানুষ এই পথে যাতায়াতের জন্য মাওয়া-কাওড়াকান্দি, কাঠালবাড়ি, শিমুলিয়া-বাংলাবাজার ও শিমুলিয়া-জাজিরা নৌপথ ব্যবহার করতে থাকে। সর্বশেষ এই নৌপথে ৮৭টি লঞ্চ ও ৩৫০টি স্পিডবোটে যাত্রী পারাপার করা হতো।

২৫ জুন পদ্মা সেতু চালু হয়। ২৬ জুন থেকে যানবাহন নিয়ে মানুষ পদ্মা সেতু পার হতে শুরু করে। এ কারণে ২৩ জুন থেকে লঞ্চ ও স্পিডবোটে যাত্রী পারাপার বন্ধ রাখা হয়।

চরভদ্রাসন-মৈনট নৌপথে চালু হচ্ছে লঞ্চ সার্ভিস

ফরিদপুরের চরভদ্রাসন-মৈনটঘাট নৌপথে লঞ্চ সার্ভিস চালু হতে যাচ্ছে। মুন্সিগঞ্জের শিমুলিয়া-বাংলাবাজার নৌপথে চলাচলরত লঞ্চগুলো এ নৌপথে চলাচল করবে। পদ্মা সেতু চালুর পর থেকে এই নৌপথে লঞ্চে যাত্রী না থাকায় এ পরিকল্পনা নিয়েছে বিআইডব্লিউটিএ।

এরই মধ্যে মৈনটঘাট ও চরভদ্রাসন ঘাটে পন্টুন স্থাপন শেষে হয়েছে। কিন্তু সংযোগ সড়ক, যাত্রীছাউনি নির্মাণসহ আনুষঙ্গিক কাজ বাকি আছে।

বিআইডাব্লিউটিএর তথ্য অনুযায়ী, দোহারের মৈনটঘাট থেকে পদ্মা নদী পার হয়ে ফরিদপুরের চরভদ্রাসন ঘাটের দূরত্ব প্রায় সাড়ে ৯ কিলোমিটার। লঞ্চে এই দূরত্ব পার হতে সময় লাগবে ৩৫-৪০ মিনিট। আর ভাড়া লাগতে পারে ১০০ টাকা।

বিশ্ব নদী দিবস উপলক্ষ্যে ২১ সেপ্টেম্বর জাতীয় সংসদের এলডি হলে 'জলবায়ু সংকট মোকাবিলায় নদীর গুরুত্ব' শীর্ষক সেমিনার প্রধান অতিথির বক্তৃত করেন ডেপুটি স্পিকার শামসুল হক টুকু ■ ছবি: সংগৃহীত

গুরুত্বপূর্ণ নৌপথ। এই পথে গড়ে ১০০-১২০টি সার, সিমেন্ট, চাল, গম, কয়লাবাহী কার্গো চলাচল করে। আলোচ্য নৌপথে নাব্যতা সংকটে দীর্ঘদিন নৌ চলাচল বিঘ্নিত হয়। পূর্ণ জোয়ারের সুবিধা ছাড়া নৌপথটিতে নৌযান চলাচল করতে পারত না।

উল্লেখ্য, নৌবান্ধব এই সরকার নৌপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা গতিশীল রাখার লক্ষ্যে নানা উদ্যোগ নিয়েছে। এর অংশ হিসেবে নৌপথে নাব্যতা রক্ষা ও পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা উন্নয়নে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে নদী খনন প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের নেতৃত্বে নৌপথের উন্নয়ন, নাব্যতা রক্ষা, যাত্রী ও পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা সুদৃঢ় করার কাজ করছে বিআইডব্লিউটিএ।

জলবায়ুর প্রভাব মোকাবিলায় নদী বাঁচাতে হবে: ডেপুটি স্পিকার

জলবায়ুর প্রভাব মোকাবিলায় দেশের নদীগুলোকে বাঁচাতে হবে বলে মন্তব্য করেছেন জাতীয় সংসদের ডেপুটি স্পিকার মো. শামসুল হক টুকু। বিশ্ব নদী দিবস উপলক্ষ্যে ২১ সেপ্টেম্বর জাতীয় সংসদের এলডি হলে বাংলাদেশ নদী বাঁচাও আন্দোলনের আয়োজনে 'জলবায়ু সংকট মোকাবিলায় নদীর গুরুত্ব' শীর্ষক সেমিনার প্রধান অতিথির বক্তৃতায় তিনি এ কথা বলেন।

ডেপুটি স্পিকার বলেন, নদী দখলকারীরা এতই শক্তিশালী যে, সরকার সব শক্তি দিয়েও তাদের উচ্ছেদ করতে পারছে না। দখল ও দূষণকারীদের হাত থেকে নদীকে উদ্ধার করতে সংশ্লিষ্ট এলাকার সংসদ সদস্য ও জনপ্রতিনিধিদের নদী আন্দোলনের সাথে সম্পৃক্ত হতে হবে।

বাংলাদেশ নদী বাঁচাও আন্দোলনের সভাপতি অধ্যাপক মো. আনোয়ার সাদতের সভাপতিত্বে ও সাধারণ সম্পাদক অ্যাডভোকেট মো. আনোয়ার হোসেনের পরিচালনায় সেমিনার উদ্বোধন করেন পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব কবির বিন আনোয়ার। বিশেষ অতিথির বক্তব্য রাখেন রবীন্দ্র বিশ্ববিদ্যালয়ের উপাচার্য অধ্যাপক ড. শাহ আজম। সেমিনারে প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন নদী গবেষণা ইনস্টিটিউটের সাবেক মহাপরিচালক ড. লুৎফর রহমান, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের রোবোটিক অ্যান্ড মেকাট্রনিক্স ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের চেয়ারম্যান ড. শামীম আহমেদ দেওয়ান।

নদী খননে বাড়বে কর্মসংস্থান ও আমদানি-রপ্তানি

নদীর ইকোসিস্টেমের ভারসাম্য রক্ষা এবং বন্যা ও খরার মতো প্রাকৃতিক দুর্যোগগুলো থেকে বাঁচতে দেশের নদীগুলোর নিয়মিত খনন প্রয়োজন বলে মন্তব্য করেছেন বিশেষজ্ঞরা। সেই সাথে প্রয়োজন নদীকে দূষণমুক্ত রাখা।

বেসরকারি কোম্পানি এনার্জিপ্যাক পাওয়ার জেনারেশন লিমিটেড আয়োজিত 'বাংলাদেশে নদী খননের প্রয়োজনীয়তা এবং ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা' শীর্ষক এক ওয়েবিনারে এসব কথা বলেন বক্তারা। তারা বলেন, বাংলাদেশ একটি নদীমাতৃক দেশ। এই দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে নদী গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। নদী বাংলাদেশের পরিবহন ও যোগাযোগের সবচেয়ে সহজলভ্য মাধ্যম। যদিও দেশের অধিকাংশ নদ-নদীর নাব্যতা হ্রাস পাওয়ায় বর্তমানে সাড়ে ৫ মিলিমিটার বৃষ্টিপাতেই অধিকাংশ অঞ্চল তলিয়ে যাচ্ছে। তাই খননের মাধ্যমে নদী-খালের নাব্যতা পুনরুদ্ধারসহ অব্যাহত ক্যাপিটাল ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে নৌপথ সচল রাখতে হবে।

অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথির বক্তব্যে বিআইডব্লিউটিএর প্রধান প্রকৌশলী (ড্রেজিং) রকিবুল ইসলাম তালুকদার বলেন, মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নির্দেশনা মোতাবেক ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ উন্নয়নে বিভিন্ন প্রকল্প চলমান রয়েছে, যার মাধ্যমে নৌপরিবহন খাতের উন্নয়নের পাশাপাশি এই খাতে কর্মসংস্থান ও পণ্য আমদানি-রপ্তানির সুযোগ বাড়বে বলে আমরা আশাবাদী।

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »

বঙ্গবন্ধুর সমাধিতে শ্রদ্ধাঞ্জলি

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপির নেতৃত্বে ২৬ আগস্ট টুঙ্গিপাড়ায় জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের সমাধিতে বিআইডব্লিউটিএ শ্রদ্ধাঞ্জলি ও পুষ্পস্তবক অর্পণ করে। নৌপরিবহন সচিব মো. মোস্তফা কামাল ও বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমোডর গোলাম সাদেক এই সময় উপস্থিত ছিলেন।

শিমুলিয়া নদীবন্দর পরিদর্শন

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি এবং সচিব জনাব মো. মোস্তফা কামাল ২৬ আগস্ট শিমুলিয়া নদীবন্দরের কার্যক্রম পরিদর্শন করেন। বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক এই সময় তাদের সাথে ছিলেন।

এনার্জিপ্যাক পাওয়ার জেনারেশনের ব্যবস্থাপনা পরিচালক হুমায়ুন রশিদ বলেন, নদী আমাদের মা। কিন্তু দুঃখজনক হলেও সত্য যে, আমরা ময়লা, প্লাস্টিকসহ বিভিন্ন আবর্জনা নদীতে ফেলে প্রতিনিয়ত দূষণ করে চলেছি। তাই এই বিষয়ে জনসচেতনতা প্রয়োজন। দায়িত্বশীল প্রতিষ্ঠান হিসেবে এনার্জিপ্যাক পাওয়ার জেনারেশন লিমিটেড প্রতি মাসেই নদী পরিচ্ছন্নতা কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে এবং আমাদের এই উদ্যোগ অন্যদেরকেও উৎসাহিত করবে বলে আমরা আশাবাদী।

বন্যা প্রতিরোধে খাল-বিল, নদী-নালা খনন করা হবে: পরিবেশমন্ত্রী

৪ জুলাই জাতীয় প্রেসক্লাবে সিলেট বিভাগ সাংবাদিক সমিতি, ঢাকা আয়োজিত 'সিলেট অঞ্চলে ঘনঘন বন্যা : কারণ, পুনর্বাসন ও স্থায়ী সমাধান' শীর্ষক গোলটেবিল আলোচনায় বন ও জলবায়ু পরিবর্তনমন্ত্রী ■ ছবি: সংগৃহীত

বন্যা প্রতিরোধে দেশের খাল-বিল, নদী-নালা, হাওর-বাঁওড়, বিলসহ অন্যান্য জলাশয় খননের পদক্ষেপ গ্রহণ করা হবে বলে জানিয়েছেন পরিবেশ, বন ও জলবায়ু পরিবর্তনমন্ত্রী মো. শাহাব উদ্দিন। ৪ জুলাই জাতীয় প্রেসক্লাবে সিলেট বিভাগ সাংবাদিক সমিতি, ঢাকা আয়োজিত 'সিলেট অঞ্চলে ঘনঘন বন্যা : কারণ, পুনর্বাসন ও স্থায়ী সমাধান' শীর্ষক গোলটেবিল আলোচনায় বিশেষ অতিথির বক্তব্যে তিনি এ কথা বলেন।

মন্ত্রী বলেন, জলাশয়গুলোর পানি ধারণক্ষমতা বাড়াতে পারলে বন্যার

সংবাদ সংক্ষেপ »

» নৌপথে পণ্য পরিবহনের ভাড়া বৃদ্ধি

জ্বালানি তেলের মূল্যবৃদ্ধির কারণে দেশের বিভিন্ন নৌপথে পণ্য পরিবহনের ভাড়া ১৫ থেকে ২২ শতাংশ বাড়ানোর ঘোষণা দিয়েছেন লাইটার জাহাজ মালিকরা। লাইটার জাহাজ পরিচালনাকারী সংস্থা ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট সেলের (ডব্লিউটিসি) নির্বাহী পরিষদের এক জরুরি সভা শেষে প্রকাশিত বিজ্ঞপ্তিতে এই তথ্য জানানো হয়।

বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়, কুতুবদিয়া, চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙর ও কর্ণফুলী নদীর বিভিন্ন ঘাট থেকে ঢাকা, বরিশাল ও চাঁদপুর গন্তব্যে পণ্য পরিবহনের যে ভাড়া নির্ধারিত আছে তার সাথে জ্বালানি তেলের বৃদ্ধিকৃত মূল্য সমন্বয় বাবদ ২২ শতাংশ ভাড়া বৃদ্ধি করা হলো। ঢাকা, বরিশাল ও চাঁদপুর ছাড়া দেশের অন্যান্য গন্তব্যে আগের ভাড়ার সাথে ১৫ শতাংশ যোগ হবে।

নতুন ভাড়া ৬ আগস্ট থেকে কার্যকর উল্লেখ করে বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়েছে, যেসব জাহাজ ৬ আগস্ট থেকে আগের ভাড়ায় পণ্য পরিবহন করেছে, তাদের কাছ থেকে নতুন ভাড়ার পরিমাণ অর্থ সমন্বয় করা হবে। তবে, স্থানীয় গন্তব্যে অর্থাৎ বহির্নোঙর থেকে চট্টগ্রামের কর্ণফুলী নদীর উপকূলে বিভিন্ন ঘাটে পণ্য পরিবহনে ভাড়া বাড়বে না।

» নদ-নদী রক্ষার দাবিতে সাতক্ষীরায় মানববন্ধন

সাতক্ষীরা অঞ্চলের নদ-নদী রক্ষার দাবিতে মানববন্ধন অনুষ্ঠিত হয়েছে। ২৬ সেপ্টেম্বর সাতক্ষীরা প্রেসক্লাবের সামনে 'দূষণ, দখলমুক্ত প্রবহমান নদী চাই' স্লোগানে বেসরকারি প্রতিষ্ঠান বারসিক এই মানববন্ধনের আয়োজন করে।

মানববন্ধনে বক্তারা বলেন, দখল, দূষণ আর নাব্যতা সংকটে দেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের নদ-নদীগুলো অস্তিত্ব সংকটে পড়েছে। নদ-নদীর অপমৃত্যু হওয়ায় পরিবেশ নষ্ট হচ্ছে। দুর্বিষহ হয়ে পড়ছে মানুষের স্বাভাবিক জীবনযাত্রা। সেই সাথে পানিবদ্ধতার পাশাপাশি খাদ্য সংকটও দেখা দিচ্ছে। সাতক্ষীরা জেলায় এক সময় ৪৩টি নদী ছিল। এখন বেঁচে আছে মাত্র ৭টি। নদী জীবন্ত একটি সত্তা। জলবায়ু পরিবর্তনজনিত কারণ ছাড়াও মানবসৃষ্ট কারণে নদ-নদী মরে যাচ্ছে। নদী দখল বন্ধ করতে হবে। নদী-নদীর স্বাভাবিক প্রবাহ ফিরিয়ে দিয়েই কেবল দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের পরিবেশ রক্ষা করা যেতে পারে।

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »

শোক দিবস উপলক্ষে নদীবন্দরগুলোতে খাদ্য বিতরণ

জাতীয় শোক দিবস ২০২২ উপলক্ষে বিআইডব্লিউটিএর ঢাকা, নারায়ণগঞ্জ, চাঁদপুর, আশুগঞ্জ, ভৈরব, চট্টগ্রাম, বরিশাল, পটুয়াখালী, খুলনা, নোয়াপাড়া, শিমুলিয়া, আরিচা নদীবন্দরসহ নারায়ণগঞ্জ ডিইপিটিসি, মাদারীপুর এসপিটিআই ও বরিশাল ডিইপিটিসিসমূহে মিলাদ মাহফিল, দরিদ্রদের মাঝে খাদ্য বিতরণ ও বৃক্ষ রোপন করা হয়। বিভিন্ন প্রশিক্ষণ কেন্দ্রের শিক্ষার্থীদের মধ্যে উপস্থিত বক্তৃতা প্রতিযোগিতারও আয়োজন করা হয় দিবসটি উপলক্ষে।

নৌসচিবের বিআইডব্লিউটিএ পরিদর্শন

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. মোস্তফা কামাল মতিঝিলে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) প্রধান কার্যালয় পরিদর্শন করেন। কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেকসহ সংস্থার উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা এ সময় তাকে স্বাগত জানান।

তীব্রতা কমানো সম্ভব। প্রাকৃতিক দুর্যোগ কমাতে পরিবেশ সংরক্ষণকে সর্বোচ্চ গুরুত্ব দিতে হবে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী সুরমা ও কুশিয়ারার নদীপথ পুনরায় চালু করার নির্দেশ দিয়েছেন।

সিলেট বিভাগ সাংবাদিক সমিতি, ঢাকার সভাপতি আজিজুল পারভেজের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন পরিকল্পনামন্ত্রী এমএ মান্নান। বিশেষ অতিথি ছিলেন প্রবাসী কল্যাণ ও বৈদেশিক কর্মসংস্থানমন্ত্রী ইমরান আহমদ এবং পানিসম্পদ উপমন্ত্রী এ কে এম এনামুল হক শামীম। আলোচক হিসেবে ছিলেন স্ট্যামফোর্ড বিশ্ববিদ্যালয়ের সাবেক উপাচার্য ড. এম ফিরোজ আহমেদ, বাংলাদেশ পরিবেশ আইনবিদ সমিতির (বেলা) প্রধান নির্বাহী সৈয়দা রিজওয়ানা হাসান, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের ভূতত্ত্ব বিভাগের অধ্যাপক ড. কাজী মতীন উদ্দীন আহমেদ, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলনের সাধারণ সম্পাদক শরীফ জামিল প্রমুখ।

ভারতের রাজধানী নয়া দিল্লিতে ২৫ আগস্ট ভারত-বাংলাদেশ যৌথ নদী কমিশনের ৩৮তম বৈঠক অনুষ্ঠিত হয় ■ ছবি: সংগৃহীত

জেআরসির ৩৮তম বৈঠক অনুষ্ঠিত

বাংলাদেশ-ভারত যৌথ নদী কমিশনের (জেআরসি) ৩৮তম বৈঠক ভারতের রাজধানী নয়া দিল্লিতে ২৫ আগস্ট অনুষ্ঠিত হয়েছে। জেরআরসির সর্বশেষ বৈঠকটি হয়েছিল ১২ বছর আগে ২০১০ সালে।

বৈঠকে বাংলাদেশ প্রতিনিধি দলের নেতৃত্ব দেন পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী জাহিদ ফারুক। প্রতিনিধি দলে ছিলেন পানিসম্পদ উপমন্ত্রী একেএম এনামুল হক শামীম এবং পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব কবির বিন আনোয়ার। ভারতীয় প্রতিনিধি দলের নেতৃত্ব দেন সেদেশের জলশক্তিমন্ত্রী গজেন্দ্র সিং শেখাওয়াত। প্রতিনিধি দলে ছিলেন সেদেশের জলশক্তি মন্ত্রণালয়ের সচিব পঙ্কজ কুমার।

এক বিবৃতিতে বলা হয়েছে, অত্যন্ত সৌহার্দ্যপূর্ণ পরিবেশে জেআরসির বৈঠক অনুষ্ঠিত হয় এবং গঙ্গা, তিস্তা, মনু, খোয়াই, গোমতী, ধরলা, দুধকুমার ও কুশিয়ারার মতো অভিন্ন নদীগুলো নিয়ে আলোচনা করেন প্রতিনিধিরা। পাশাপাশি বন্যা সংক্রান্ত তথ্য-উপাত্ত বিনিময় করা হয় এবং ভারতের আন্তঃনদী সংযোগ নিয়েও কথা বলেন তারা। অন্তর্বর্তী পানিবণ্টন চুক্তির জন্য খসড়া কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নে আরও কিছু যৌথ নদীর তথ্য-উপাত্ত বিনিময়ের ব্যাপারেও সম্মত হয় উভয় পক্ষ।

বাংলাদেশের পক্ষ থেকে বৈঠকে দীর্ঘদিনের অমীমাংসিত তিস্তার পানিবণ্টন সমস্যা সমাধানের অনুরোধ জানানো হয়। ভারতের পক্ষ থেকে এ ব্যাপারে সর্বোচ্চ প্রচেষ্টার নিশ্চয়তা দেওয়া হয়। বাংলাদেশের পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী যৌথ নদী কুশিয়ারা থেকে উভয় পক্ষের পানি প্রত্যাহারে সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরের ব্যাপারে ভারতের সহযোগিতা চাইলে বিষয়টি তাদের সক্রিয় বিবেচনায় রয়েছে বলে আশ্বস্ত করা হয়।

১৯৯৬ সালে স্বাক্ষরিত গঙ্গার পানিবণ্টন চুক্তির আওতায় বাংলাদেশের প্রাপ্ত পানির সর্বোচ্চ ব্যবহারের লক্ষ্যে একটি সম্ভাব্যতা সমীক্ষা পরিচালনার ব্যাপারে উভয় পক্ষ একমত পোষণ করে বৈঠকে। জেআরসির মন্ত্রী পর্যায়ের বৈঠকের আগে ২৩ আগস্ট উভয় দেশের সচিব পর্যায়ের বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়।

পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী জাহিদ ফারুক বলেন, পানিবণ্টন নিয়ে অভিন্ন ৬ নদীর বিষয়ে ঢাকা ও দিল্লির মধ্যে ঐকমত্য হয়েছে। তিস্তা চুক্তি দ্রুত বাস্তবায়নে আবারও আশ্বাস দিয়েছে ভারত। কুশিয়ারা নিয়েও ফলপ্রসূ আলোচনা হয়েছে।

নৌপথে ফিটনেসবিহীন যান চলাচল করতে পারবে না: নৌ প্রতিমন্ত্রী

দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথে ফিটনেসবিহীন কোনো নৌযান চলাচল করতে দেওয়া হবে না বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, এমপি। ফিটনেসবিহীন নৌযান চলাচল আইনত দণ্ডনীয় বলেও স্মারণ করিয়ে দেন তিনি।

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »

যথাযোগ্য মর্যাদায় জাতীয় শোক দিবস পালিত

জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ৪৭তম শাহাদাতবার্ষিকী ও জাতীয় শোক দিবস যথাযথ মর্যাদায় পালন করেছে বিআইডব্লিউটিএ। এ উপলক্ষে ১৫ আগস্ট বিআইডব্লিউটিএ ভবন প্রাঙ্গণে জাতীয় পতাকা অর্ধনমিত ও বঙ্গবন্ধুর প্রতিকৃতিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক, সদস্যগণ এবং সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারীবৃন্দ।

চারটি স্পিডবোট, ইঞ্জিন বোট ও পন্টুনের কিল লেয়িং

পাটুরিয়া-দৌলতদিয়ায় আধুনিক নদীবন্দর স্থাপন প্রকল্পের আওতায় নারায়ণগঞ্জের রূপগঞ্জে রেডিয়ান্ট শিপইয়ার্ডে চারটি স্পিডবোট, ইঞ্জিন বোট ও পন্টুনের কিল লেয়িং অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক।

» পদ্মা সেতু চালু হওয়ার পর দক্ষিণাঞ্চলের রুটগুলোতে নৌপথে যাত্রী কমে গেছে। এতে বিআইডব্লিউটিসির আয় হ্রাস পেয়েছে

নদী-নৌপথের খবর

সংবাদ, সংবাদ সংক্ষেপ, ছবিতে সংবাদ

২৯ আগস্ট জাতীয় সংসদে নৌপথে ফিটনেসবিহীন যান চলাচল করতে পারবে না বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী ■ ছবি: সংগৃহীত

২৯ আগস্ট জাতীয় সংসদে সরকারি দলের সংসদ সদস্য শহীদুজ্জামান সরকারের তারকা চিহ্নিত প্রশ্নের উত্তরে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, ২০২২ সালের ২২ জুলাই পর্যন্ত ফিটনেসবিহীন নৌযান কর্তৃপক্ষের বিরুদ্ধে মেরিন কোর্টে ৮৯৮টি মামলা হয়েছে। এ ছাড়া ভ্রাম্যমাণ আদালতের মাধ্যমে তাৎক্ষণিকভাবে বেশকিছু নৌযানের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেওয়া হয়েছে। ফিটনেসবিহীন নৌযান কর্তৃপক্ষকে জরিমানা করাসহ ত্রুটি সংশোধন করে নৌযানের ফিটনেস ফিরিয়ে আনতে বাধ্য করা হয়।

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »

শেখ কামালের জন্মবার্ষিকী উদ্‌যাপিত

স্বাধীনতার মহান স্থপতি, সর্বকালের সর্বশ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের জ্যেষ্ঠ পুত্র বীর মুক্তিযোদ্ধা শহীদ ক্যাপ্টেন শেখ কামালের ৭৩তম জন্মবার্ষিকী উদ্‌যাপন উপলক্ষে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ৫ আগস্ট ঢাকায় বিআইডব্লিউটিএ ভবনে আলোচনা সভার আয়োজন করে। এছাড়া বিআইডব্লিউটিএ ভবন প্রাঙ্গণে শেখ কামালের প্রতিকৃতিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করা হয়।

নেদারল্যান্ডস প্রতিনিধিদের নদী শাসন কাজ পরিদর্শন

বাংলাদেশে নিযুক্ত নেদারল্যান্ডসের রাষ্ট্রদূতের নেতৃত্বে সেদেশের একটি প্রতিনিধি দল ২৯ আগস্ট সকালে বিআইডব্লিউটিএর তিতাস জাহাজযোগে মাওয়া শাখার নৌপথ, পদ্মা সেতু এবং সিনোহাইড্রোর নদী শাসনকাজ পরিদর্শন করে।

সংবাদ সংক্ষেপ

» বিশ্ব নদী দিবসে নৌযাত্রা

বিশ্ব নদী দিবস উপলক্ষে ২৫ সেপ্টেম্বর মানববন্ধন ও নৌযাত্রা অনুষ্ঠিত হয়েছে। এদিন সকালে বুড়িগঙ্গা রিভার ওয়াটার কিপার, ক্লিন রিভার বাংলাদেশ, শিশুদের মুক্ত বায়ু সেবন সংস্থা ও নগরবাসী পরিবেশ আন্দোলন যৌথভাবে এই কর্মসূচির আয়োজন করে। সকাল সাড়ে ১০টায় বাবুবাজার থেকে নৌযাত্রা শুরু হয় এবং কামরাঙ্গীরচর হয়ে বসিলা পুরাতন সরকারি প্রাথমিক বিদ্যালয়ে এসে শেষ হয়।

মানববন্ধনে বুড়িগঙ্গা রিভার ওয়াটার কিপার শরীফ জামিল বলেন, নৌপথ আগেও ছিল, এখনো আছে। এখন ড্রেজিং করে নৌপথগুলো চলার উপযোগী করা হচ্ছে। তবে আমরা যেন গণমানুষের নৌপথ অর্থাৎ শাখা নদী ও উপনদী ধ্বংস না করি, দূষিত ও দখল না করি সে বিষয়ে সর্তক থাকতে হবে।

সুরমা রিভার ওয়াটার কিপার আব্দুল করিম কিম বলেন, এক সময় হাতেগোনা কয়েকটি সংগঠন নদী দিবস উদ্‌যাপন করত। আশার কথা হলো সরকারিভাবেও এখন নদী দিবস উদ্‌যাপন করা হচ্ছে। নদী রক্ষার দায়িত্ব যাদের, তারা দখল ও দূষণের বিরুদ্ধে অবস্থান নিলে নদী রক্ষা সহজ হবে।

» করতোয়ায় নৌকাডুবিতে প্রাণহানির ঘটনায় শোক

পঞ্চগড় জেলার করতোয়া নদীর আউলিয়ার ঘাটে নৌকাডুবিতে প্রাণহানির ঘটনায় খাদ্যমন্ত্রী সাধন চন্দ্র মজুমদার, পরিবেশ, বন ও জলবায়ু পরিবর্তনমন্ত্রী মো. শাহাবউদ্দিন, নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, সংস্কৃতি বিষয়ক প্রতিমন্ত্রী কেএম খালিদ এবং মহিলা ও শিশু বিষয়ক প্রতিমন্ত্রী ফজিলাতুননেসা ইন্দিরা গভীর শোক ও দুঃখ প্রকাশ করেছেন।

পঞ্চগড় জেলার বোদা উপজেলার যাত্রীরা মহালয়ার অনুষ্ঠানে যোগদানের উদ্দেশ্যে নৌকাযোগে শ্রী শ্রী বদেশ্বরী মন্দিরে যাচ্ছিলেন। অতিরিক্ত যাত্রী থাকায় নৌকাটি ডুবে যায়। মন্ত্রী ও প্রতিমন্ত্রীগণ ২৫ সেপ্টেম্বর পৃথক শোকবার্তায় নিহতদের আত্মার শান্তি কামনা করেন এবং শোকসন্তপ্ত পরিবারের সদস্যদের প্রতি গভীর সমবেদনা জানান।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, ফিটনেসবিহীন নৌযান কর্তৃপক্ষের বিরুদ্ধে নিয়মিত আইনানুসারে ব্যবস্থা নেওয়া হচ্ছে। ত্রুটিপূর্ণ নৌযানের বিরুদ্ধে ভ্রাম্যমাণ আদালত পরিচালনাসহ বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ চলাচল অধ্যাদেশ ১৯৭৬-এর বিধান অনুসরণ করে আইনি ব্যবস্থা নেওয়া হয়। এ ছাড়া একই অধ্যাদেশ অনুযায়ী স্থানীয় জেলা প্রশাসনের ম্যাজিস্ট্রেটরা মাঠ পর্যায়ে লঞ্চের ফিটনেস তদারকি করছেন।

অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নে বাংলাদেশ-নাইজেরিয়া ঐকমত্য

অভ্যন্তরীণ নৌপথের কার্যক্রম জোরদারে অংশীদারিত্বের ভিত্তিতে কাজ করতে একমত হয়েছে নাইজেরিয়ার জাতীয় অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (এনআইডব্লিউএ) এবং বাংলাদেশ। নাইজেরিয়ায় বাংলাদেশের রাষ্ট্রদূত মাসুদুর রহমানের নেতৃত্বে একটি প্রতিনিধি দল আবুজায় এনআইডব্লিউএর ব্যবস্থাপনা পরিচালক ড. জর্জ মোঘালুর সাথে সাক্ষাৎ করতে গেলে তিনি এই আগ্রহের কথা জানান।

এনআইডব্লিউএর ব্যবস্থাপনা পরিচালক বাংলাদেশি প্রতিনিধি দলকে এই সময় বলেন, আপনাদের কাছ থেকে আমরা অনেক কিছু শিখতে যাচ্ছি। আমরা একে অপরের সাথে ভাবনাগুলো বিনিময় করতে যাচ্ছি। আপনারা যেখানে যেখানে সাফল্য পেয়েছেন এবং কীভাবে সেটা সম্ভব হয়েছে, আমরা তা খুঁজে দেখে আমাদের কাজে লাগাতে চাই। বাংলাদেশ ও নাইজেরিয়া উভয়েই উন্নয়নশীল দেশ। তাই একে অপরের কাছ থেকে শেখা ও ভাবনাগুলো বিনিময় করার মধ্যে দোষের কিছু নেই। কিছু ক্ষেত্র আছে, যেখানে আমরা বেশ শক্তিশালী এবং বাংলাদেশ সেখান থেকে শিখতে পারে। সুতরাং, আমি এই বলে আশ্বস্ত করছি যে, আপনাদের আমন্ত্রণ আমরা গ্রহণ করছি। আমরা বাংলাদেশি কর্তৃপক্ষের সাথে সম্পৃক্ত হয়ে তাদের অভিজ্ঞতাগুলো কাজে লাগাতে যাচ্ছি।

মোঘালু বলেন, যেখানে তারা ভালো করেছে, সেগুলো আমরা গ্রহণ করতে চাই। এতে দোষের কিছু নেই। কারণ, এটা আমাদের অর্থনীতিকে এগিয়ে নিতে সহায়তা করবে। বাংলাদেশে কী ঘটছে তা জানার সুযোগ করে দেওয়ায় এনআইডব্লিউএর ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ সম্মানিত বোধ করছে।

তিনি বলেন, মেরিটাইম খাতের সম্ভাবনা অসীম, যা আমাদের অর্থনৈতিক উন্নয়নে ব্যাপক ভূমিকা রাখতে পারে। তাই খাতটিকে উপেক্ষা করার সুযোগ নেই। নৌপরিবহন খাত প্রত্যাশা অনুযায়ী উন্নত হলে তা দেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধি বাড়িয়ে দেবে।

এর আগে নাইজেরিয়ায় বাংলাদেশের রাষ্ট্রদূত বলেন, উভয় দেশের মধ্যে সাদৃশ্য অনেক এবং খাদ্য নিরাপত্তা, কৃষি, ডিজিটাল প্রযুক্তি, বস্ত্র ও স্বাস্থ্যসহ বিভিন্ন খাতে সহযোগিতার সুযোগ রয়েছে।

পানির চ্যালেঞ্জকে সম্ভাবনায় রূপান্তরে বাংলাদেশ সাফল্য দেখিয়েছে বলেও মন্তব্য করেন তিনি। মাসুদুর রহমান বলেন, নাইজেরিয়ার দক্ষিণে অনেকগুলো নদী রয়েছে, যাকে কাজে লাগিয়ে বিপুল কর্মসংস্থানের সুযোগ রয়েছে। এইসব নদী বিভিন্ন অঞ্চলকে সংযুক্তির কাজেও ব্যবহৃত হতে পারে। এতে রাজস্ব যেমন বাড়বে, একইভাবে কর্মসংস্থানের সুযোগও সৃষ্টি হবে।

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »

ডেল্টা নজেল ডেজ বিষয়ক সেমিনারে বিআইডব্লিউটিএ চেয়ারম্যান

বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমোডর গোলাম সাদেকের সভাপতিত্বে বাংলাদেশ ও নেদারল্যান্ডসের যৌথ উদ্যোগে হোটেল লেক শোরে ১৭ সেপ্টেম্বর ডেল্টা নলেজ ডেজ শীর্ষক সেমিনার অনুষ্ঠিত হয়। আইডব্লিউএম-এর সহযোগিতায় অনুষ্ঠিত সেমিনারে উপস্থিত ছিলেন কর্তৃপক্ষের প্রধান প্রকৌশলী (ড্রেজিং) মো. রকিবুল ইসলাম তালুকদার।

শুদ্ধাচার পুরস্কার প্রদান

২০২১-২২ অর্থবছরের জন্য শুদ্ধাচার পুরস্কার ও সনদ প্রদান করেছে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)। কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক পুরস্কারপ্রাপ্তদের হাতে পুরস্কার ও সনদ তুলে দেন। সংস্থার অন্য কর্মকর্তারা এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

ফ্রান্সের শুকিয়ে যাওয়া লয়ের নদী ■ ছবি: এপি

শুকিয়ে যাচ্ছে নদী

সারা বিশ্বেই নদী যেন হারিয়ে যাচ্ছে। যুক্তরাষ্ট্র থেকে শুরু করে ইতালি ও চীন–সবখানেই নদীর পানি কমে আসছে। পড়ে থাকছে কেবল পলির উষর তীর, কাদাযুক্ত বালি। খালগুলোও শুকনো। জলাধারগুলো পরিণত হচ্ছে শুষ্ক ধূলিতে।

পুরো বিশ্বই এখন জলবায়ু পরিবর্তনের বিরূপ পরিস্থিতির কাছে অসহায়। এর অর্থনৈতিক ক্ষতিটাও ব্যাপক। কারণ, নৌপথ হারানোর অর্থই হলো জাহাজ চলাচলের রুট এবং কৃষি ও জ্বালানি পণ্যের সরবরাহ, এমনকি সুপেয় পানির প্রাপ্তিতে বড় ধরনের ঝুঁকি।

শতাব্দীর পর শতাব্দী ধরে বাণিজ্যের জন্য গুরুত্বপূর্ণ নদীগুলো সংকুচিত হয়ে যাওয়ায় রাসায়নিক, জ্বালানি, খাদ্য ও অন্যান্য পণ্যের বৈশ্বিক পরিবহনে হুমকি তৈরি হচ্ছে। জার্মানি, নেদারল্যান্ডস ও সুইজারল্যান্ডের অর্থনীতির স্তম্ভ রাইন নদীতে সাম্প্রতিক সময়ে জাহাজ চলাচল কার্যত অসম্ভব হয়ে দাঁড়িয়েছে। মধ্য ইউরোপ থেকে কৃষ্ণসাগর পর্যন্ত এঁকেবেঁকে ১ হাজার ৮০০ মাইল পথ পাড়ি দেওয়া দানিয়ুবে নৌ চলাচলও দুরূহ হয়ে উঠেছে। অথচ পরিবহনের মাধ্যম হিসেবে ইউরোপের নদী ও খালগুলো এই অঞ্চলের অর্থনীতিতে প্রায় ৮ হাজার কোটি ডলার অবদান রাখছে।

চরম উষ্ণতা থেকে মুক্ত নয় চীন তথ্য এশিয়ার দীর্ঘতম নদী ইয়াংজিও। নদীটির পানির স্তর হ্রাস দেশটির গুরুত্বপূর্ণ অনেক জলবিদ্যুৎকেন্দ্রের উৎপাদনে বিঘ্ন ঘটাচ্ছে। জ্বালানি সংকট মোকাবিলায় সাংহাইয়ের মতো মেগা সিটিকে বাতি জ্বালানো বন্ধ রাখতে হচ্ছে। স্থানীয় কারখানা থেকে সরবরাহ বিঘ্নিত হতে পারে বলে আগাম সতর্কতা জারি করেছে ইলেকট্রিক গাড়ি নির্মাতা প্রতিষ্ঠান টেসলা। কারখানা বন্ধ রাখতে হচ্ছে ইলেকট্রিক গাড়িতে ব্যবহৃত ব্যাটারির সবচেয়ে বড় জোগানদাতা টয়োটা মোটর করপোরেশন ও কনটেম্পোরারি অ্যাম্পারেক্স টেকনোলজি কোম্পানিকে।

যুক্তরাষ্ট্রের ডেনভার ও লস অ্যাঞ্জেলেসের মধ্যে ৪ কোটি মানুষের পানির উৎস কলোরাডো নদীর পানি এতটাই কমে গেছে যে, আরিজোনা, নেভাদা ও নিউ মেক্সিকোতে দ্বিতীয় দফায় পানি সরবরাহ হ্রাস করতে হয়েছে। কলোরাডোর উপনদীগুলোর পানি ব্যবহৃত হয় ৪৫ লাখ একর জমির সেচের কাজে। সব মিলিয়ে যুক্তরাষ্ট্রের কৃষি ও অর্থনীতিতে প্রতি বছর ১ লাখ ৪০ হাজার কোটি ডলারের সমপরিমাণ অবদান রাখছে কলোরাডো।

কেন বিশ্বব্যাপী নৌপথগুলো শুকিয়ে যাচ্ছে? উত্তরটা বেশ জটিল। কোথাও কোথাও দীর্ঘ খরা এর প্রধান কারণ। অন্যান্য স্থানে হয়তো দুর্ভাগ্য। তবে এই পরিবর্তনের মূল চালক জলবায়ু পরিবর্তন। ইউনিভার্সিটি অব ক্যালিফোর্নিয়া লস অ্যাঞ্জেলস-এর জলবায়ু বিশেষজ্ঞ ড্যানিয়েল সোয়ানের ভাষায়, এই চরম অবস্থা হচ্ছে অনেকগুলো প্রভাবকের সম্মিলিত ফল। তবে অবশ্যই জলবায়ু পরিবর্তনের একটা ভূমিকা রয়েছে, যা রেকর্ড মাত্রায় এবং কোনো কোনো ক্ষেত্রে দাবদাহের কারণ হয়ে দাঁড়াচ্ছে।

খবর ব্লুমবার্গ

ব্রিটেনের নদীতে অপরিশোধিত বর্জ্য নিক্ষেপ বেড়েছে

ওয়াটার কোম্পানিগুলো ২০১৬ সাল থেকে ব্রিটেনের সমুদ্র ও নদীতে ৯০ লাখ ঘণ্টার বেশি অপরিশোধিত বর্জ্য ফেলেছে। লেবার পার্টির এনভায়রনমেন্ট এজেন্সির তথ্য অনুযায়ী, পরিমাণটা পাঁচ বছর আগের তুলনায় ২ হাজার ৫৩৩ শতাংশ বেশি। ২০১৬ থেকে ২০২১ সাল পর্যন্ত কোম্পানিগুলো নৌপথ ও সাগরে মোট ৯৪ লাখ ২৭ হাজার ৩৫৫ ঘণ্টা বা ১ হাজার ৭৬ বছরের সমপরিমাণ সময় অপরিশোধিত বর্জ্য ফেলেছে। বিপুল বর্জ্যের জন্য ভারী বৃষ্টিপাতকে দায়ী বলে মনে করা হচ্ছে। সাউদার্ন ওয়াটারের একজন মুখপাত্র ২২ আগস্ট বলেন, ভারী বৃষ্টিপাত হয়েছে এবং গড়িয়ে যাওয়া পানি শুষে নিতে পারেনি মাটি। স্বাভাবিকের তুলনায় বেশি বৃষ্টি হওয়ায় তা আমাদের নৌপথে এসে মিশেছে।

অননুমোদিত বর্জ্য ফেলার দায়ে সাউদার্ন ওয়াটারকে গত বছর ৯ কোটি পাউন্ড জরিমানা করা হয়। ২০১০ থেকে ২০১৫ সাল পর্যন্ত এই বর্জ্য ফেলে কোম্পানিটি। যদিও তাদের দাবি, বর্জ্য ফেলা ইচ্ছাকৃত নয় এবং মামলার পর কার্যক্রমে স্বচ্ছতা আনার প্রতিশ্রুতি দিয়েছে তারা।

খবর স্কাই নিউজ

ফিলিপিন্সে নৌপথের প্রতিবন্ধক ২ হাজার স্থাপনা উচ্ছেদ

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন বাধাহীন করতে বড় ধরনের উচ্ছেদ অভিযানে যাচ্ছে ফিলিপিন্সের সেবু সিটি ডিজাস্টার রিস্ক রিডাকশন অ্যান্ড ম্যানেজমেন্ট অফিস (সিসিডিআরআরএমও)। এর অংশ হিসেবে অন্তত ২ হাজার অবকাঠামো গুঁড়িয়ে দেওয়ার ঘোষণা দিয়েছে তারা। সিসিডিআরআরএমওর প্রধান র‍্যাকুয়েল আরসে ১২ সেপ্টেম্বর বলেন, অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদের কাজ শুরু করার আগে তারা সিটি লিগ্যাল অফিসের কাছ থেকে সবুজ সংকেতের অপেক্ষায় রয়েছে।

এই উচ্ছেদ অভিযানের ফলে ক্ষতিগ্রস্ত হবে অন্তত ১৪ হাজার মানুষ, যাদের ঘরবাড়ি এখানকার সাতটি নদীর নিরাপদ এলাকার তিন মিটারের মধ্যে অবস্থিত। প্রিভেনশন রেস্টোরেশন অর্ডার বিউটিফিকেশন এনহান্সমেন্ট (পিআরওবিই) ও সেবু সিটি এনভায়রনমেন্ট স্যানিটেশন অ্যান্ড এনফোর্সমেন্ট টিম (সিইএসইটি) যৌথভাবে এসব স্থাপনা অপসারণের কাজ করবে। উচ্ছেদের আগে এসব স্থাপনার মালিকদের স্বেচ্ছায় সেগুলো সরিয়ে নিতে সাত দিন সময় দেওয়া হবে।

গুয়াদালুপ, বুতুয়ানন, লাহুগ, কিনালুমসান, বুলাকাও ও এস্তারো পারিয়ান নদী এবং মাহিগা ক্রিকের নিরাপদ জোনের তিন মিটারের মধ্যে নির্মিত স্থাপনা অপসারণ করছে সেবু সিটি। বন্যার হাত থেকে নগরীকে রক্ষা করতে নদীগুলো থেকে অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ জরুরি হয়ে দাঁড়িয়েছে।

খবর ম্যানিলা বুলেটিন

ভারতে মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস পার্ক স্থাপনে ত্রিপক্ষীয় সমঝোতা

ভারতমালা পরিযোজনার আওতায় দ্রুততম সময়ে আধুনিক মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস পার্ক (এমএমএলপি) স্থাপনে সমঝোতা স্মারকে (এমওইউ) স্বাক্ষর করেছে ন্যাশনাল হাইওয়ে লজিস্টিকস ম্যানেজমেন্ট লিমিটেড (এনএইএলএমএল), ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ অথরিটি অব ইন্ডিয়া (আইডব্লিউএআই) এবং রেল বিকাশ নিগম লিমিটেড (আরভিএনএল)। আগস্টের শেষ দিকে এমওইউ স্বাক্ষর অনুষ্ঠানে কেন্দ্রী মন্ত্রী নীতিন গড়করি, সর্বানন্দ সনোয়াল ও ভিকে সিংহ উপস্থিত ছিলেন।

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক মন্ত্রণালয় এক বিবৃতিতে বলেছে, দেশের মধ্যে লজিস্টিকস পরিবহনে দক্ষতা অর্জনে তিন সংস্থার মধ্যে পারস্পরিক সহযোগিতার একটি মডেল হচ্ছে এই চুক্তি।

চুক্তির উদ্দেশ্য হচ্ছে পণ্যের কেন্দ্রীকরণ এবং আন্তর্জাতিক মানদণ্ড অনুযায়ী লজিস্টিকস ব্যয় জিডিপির ১৪ শতাংশ থেকে ১০ শতাংশের নিচে নামিয়ে আনা। মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস পার্কে থাকবে রেল ও সড়কপথে পণ্য পরিবহনের সুযোগ রেখে পণ্য হ্যান্ডলিং

সুবিধা। থাকবে কনটেইনার টার্মিনাল, কার্গো টার্মিনাল, মজুদাগার ও কোল্ড স্টোরেজ সুবিধা। পণ্যের যান্ত্রিক হ্যান্ডলিং সুবিধার পাশাপাশি মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস পার্কে থাকবে কাস্টমস ক্লিয়ারেন্সের মতো মূল্য সংযোজিত সেবা, বন্ডেড ইয়ার্ড জোন, কোয়ারেন্টিন জোন, পরীক্ষাগার ও ওয়্যারহাউজিং ব্যবস্থাপনা সেবা। 'হাব অ্যান্ড স্পোক' মডেলে নির্মাণাধীন এই মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস পার্কে মহাসড়ক, রেলপথ ও অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহনের সুযোগ থাকবে।

মাল্টিমোডাল লজিস্টিকস পার্কে নির্মাণ করা হবে বৃহৎ পরিসরের স্টেট-অব-দ্য-আর্ট পণ্য মজুদাগার, যেখানে বিভিন্ন ধরনের পণ্য থাকবে। এর ফলে পণ্য মজুদ, কাস্টম ক্লিয়ারেন্স, পার্কিং, ট্রাক মেরামতের মতো কার্গো পরিবহন সংক্রান্ত সব ধরনের চাহিদা এক জায়গা থেকেই পূরণ হবে। পণ্য ব্যবস্থাপনা হবে স্টেট-অব-দ্য-আর্ট প্রযুক্তির সাহায্যে। প্যাকেজিং, রিপ্যাকেজিং, লেবেলিংয়ের মতো অনেক মূল্য সংযোজিত সেবাও থাকবে এই প্রকল্পে।

সমঝোতা স্মারকে স্বাক্ষর করেন এনএইচএলএমএলের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা প্রকাশ গৌর, আইডব্লিউএআইর প্রধান প্রকৌশলী ও প্রকল্প ব্যবস্থাপক রবি কান্ত এবং আরভিএনএলের নির্বাহী পরিচালক (পরিকল্পনা) বিকাশ আওয়াস্তি।

খবর টাইমস নাউ

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে জনবল বাড়াচ্ছে জার্মানি

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে জনবল বাড়াতে বোটম্যান, বোটউইম্যান ও বোটমাস্টার প্রশিক্ষণের নতুন একটি কর্মসূচি হাতে নিয়েছে জার্মানি। প্রযুক্তি ও পরিবহনমন্ত্রীর পার্লামেন্টারি স্টেট সেক্রেটারি অলিভার লুকসিক বলেন, ইউক্রেন যুদ্ধের পরিপ্রেক্ষিতে পণ্যের সরবরাহ ঠিক রাখতে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের গুরুত্ব বেড়ে গেছে। খাতটিকে শক্তিশালী করার অংশ হিসেবে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের সঙ্গে সম্পৃক্ত জনবলের জন্য ৭৬ হাজার ইউরো পর্যন্ত শিক্ষানবিশ কর্মসূচি আমরা গ্রহণ করেছি।

বোটম্যান/বোটউইম্যান হিসেবে তিন বছর মেয়াদি প্রশিক্ষণে দেওয়া হবে ৬৫ হাজার ইউরো পর্যন্ত। এছাড়া ৩-৫ বছর মেয়াদি বোটমাস্টারের প্রশিক্ষণ নিলে মিলবে ৭৬ হাজার ইউরো পর্যন্ত। উভয় কর্মসূচিতেই জার্মানির কেন্দ্রীয় প্রযুক্তি ও পরিবহন মন্ত্রণালয় অর্থ সহায়তা দেবে।

অভ্যন্তরীণ নৌযানের কোনো সদস্য শিক্ষা চালিয়ে যেতে চাইলে তার জন্য ডিজিটাল কোর্সের সুযোগ থাকবে। প্রথাগত শ্রেণিকক্ষের কোর্সের মতোই এক্ষেত্রেও তারা সমপরিমান অর্থ পাবেন। জার্মান ভাষার পাশাপাশি জার্মানির অভ্যন্তরীণ নৌপথের জন্য উপযোগী ভাষায়ও কোর্স পচালিত হবে। এছাড়া স্থলের কর্মীদের প্রশিক্ষণেও অভ্যন্তরীণ নৌযান পরিচালনাকারীদের সহায়তা করা হবে।

খবর মেরিন লিংক

ভারতের প্রধান বন্দরগুলোতে যাত্রীবাহী নৌযানের মাশুল অব্যাহতি

পরিবেশবান্ধব ও ব্যয়সাশ্রয়ী নৌপরিবহনে গতি আনার চেষ্টা করছে ভারতের বন্দর, জাহাজ চলাচল ও নৌপথ মন্ত্রণালয় (এমওপিএসডব্লিউ)। কিন্তু বিশ্বব্যাপী জ্বালানির মূল্য বেড়ে যাওয়ায় পরিবহনের এই মাধ্যমটিও সংকটে পড়েছে। অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহারকারীদের এ থেকে নিষ্কৃতি দিতে রো-প্যাক্স/যাত্রীবাহী ফেরিকে বিদ্যমান বার্থিং ও নৌযান সংক্রান্ত বিদ্যমান মাশুল থেকে ছয় মাসের জন্য অব্যাহতি দিতে প্রধান বন্দরগুলোকে নির্দেশ দিয়েছে মন্ত্রণালয়।

মেরিন ফুয়েলের মূল্য বৃদ্ধি ও জিএসটির প্রভাব নিয়ে আলোচনার জন্য বন্দর, জাহাজ চলাচল ও নৌপথমন্ত্রী সর্বানন্দ সনোয়াল সম্প্রতি পেট্রোলিয়াম মন্ত্রণালয়ের যুগ্ম সচিব মোহন কোঠারি, রাজস্ব বিভাগের যুগ্ম কমিশনার রিবা রাম এবং অন্য জ্যেষ্ঠ কর্মকর্তার সাথে বৈঠক করেন। মেরিন ফুয়েলের মূল্য ও কর কমানোর অনুরোধ জানিয়ে অর্থমন্ত্রী নির্মলা সীতারমন এবং পেট্রোলিয়াম ও প্রাকৃতিক গ্যাসমন্ত্রী হারদিপ সিং পুরীকে চিঠি লেখেন সনোয়াল। মেরিন ফুয়েলের ভ্যাট কমাতেও বিভিন্ন রাজ্যের প্রতি অনুরোধ জানান তিনি।

সর্বানন্দ সনোয়াল বলেন, আন্তর্জাতিক বাজারে জ্বালানির দাম যে হারে বেড়েছে, তাতে আমাদের অভ্যন্তরীণ নৌপথে রো-প্যাক্স ও যাত্রীবাহী ফেরি চলাচল আর সাশ্রয়ী থাকছে না। তাই রো-প্যাক্স/যাত্রীবাহী ফেরিকে নৌযান ও বন্দর সংক্রান্ত বিভিন্ন মাশুল থেকে আগামী ছয় মাসের জন্য অব্যাহতি দেওয়ায় খাতটি কিছুটা স্বস্তি পাবে। এর পাশাপাশি আমরা পেট্রোলিয়াম মন্ত্রণালয়ের কাছে জ্বালানির মূল্য এবং অর্থ মন্ত্রণালয়ের কাছে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর কমানোর অনুরোধ জানিয়েছি, যাতে করে বিদ্যমান পরিস্থিতিতে খাতটি সহায়তা পায়।

সাগরমালা কর্মসূচির আওতায় ঘোগা ও হাজিরার মধ্যে রো-প্যাক্স সেবা চালু করেছে দীনদয়াল বন্দর কর্তৃপক্ষ। এতে ভ্রমণ সময় ১২ ঘণ্টা থেকে ৪ ঘণ্টায় নেমে এসেছে। চালুর পর থেকে রো-প্যাক্স ফেরি ৭৮ হাজার যানবাহন ও ২ লাখ ৬০ হাজারের বেশি যাত্রী পরিবহন করেছে। মহারাষ্ট্র মেরিটাইম বোর্ডও মুম্বাই-মান্দোয়া রুটে রো-প্যাক্স সেবা চালু করেছে। রুটটি দিয়ে সাড়ে ৫ লাখের বেশি যাত্রী ও ১ লাখ যানবাহন পরিবাহিত হয়েছে।

খবর এমওপিএসডব্লিউ

বেসরকারি খাতের সহায়তায় অভ্যন্তরীণ নৌপথ উন্নয়নে ভারত

বেসরকারি খাতের সহায়তায় অভ্যন্তরীণ নৌপথ উন্নয়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে বলে জানিয়েছেন ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (আইডব্লিউএআই) চেয়ারম্যান সঞ্জয় বন্দ্যোপাধ্যায়। অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন জনপ্রিয় করতে ন্যাশনাল ওয়াটারওয়েজ অ্যাক্ট, ২০১৬ এর আওতায় ১১১টি অভ্যন্তরীণ নৌপথকে জাতীয় নৌপথ (এনডব্লিউ) হিসেবেও ঘোষণা করেছে দেশটি।

ভারতের ইস্পাত প্রস্তুতকারকদের অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহারের আহ্বান

ভারতের ইস্পাত প্রস্তুতকারকদের পণ্য পরিবহনে অভ্যন্তরীণ নৌপথের সম্ভাবনা কাজে লাগানোর আহ্বান জানিয়েছে দেশটির ইস্পাত মন্ত্রণালয়। বেসরকারি কোম্পানি টাটা স্টিল এবং রাষ্ট্র মালিকানাধীন সেইলকে বিশেষভাবে নৌপথের সম্ভাবনা খতিয়ে দেখার ও প্রস্তুতি নেওয়ার আহ্বান জানানো হয়েছে।

আগস্টে অনুষ্ঠিত বৈঠকের তথ্য অনুযায়ী, ইস্পাত পণ্য পরিবহনে অভ্যন্তরীণ নৌপথের ব্যবহার বিষয়ে বাস্তবায়নযোগ্য সুনির্দিষ্ট পরামর্শ পরবর্তী বৈঠকে জমা দেওয়ার কথা রয়েছে সেইল ও টাটা স্টিলের।

দূষণ থেকে উত্তরণের মাধ্যম হওয়ার পাশাপাশি অভ্যন্তরীণ নৌপথ উল্লেখযোগ্য পরিমাণ ব্যয় সাশ্রয়ের সুবিধাও দিয়ে থাকে। বাড়তি এই সুবিধার কারণেই টাটা স্টিল ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপথের পাশাপাশি ইন্দো-বাংলাদেশ প্রটোকল রুট ব্যবহার করেছে। সম্প্রতি কোম্পানিটি মাল্টিমোডাল মাধ্যম ব্যবহার করে ২৫ মেট্রিক টন টিএমটি বার আসাম থেকে কলকাতায় পাঠাচ্ছে। এইসব পণ্য কলকাতা বন্দর থেকে প্রথমে চট্টগ্রাম বন্দরে আসার কথা। এরপর শেওলা-সুতারকান্দি স্থল সীমান্ত দিয়ে তা আসামের শিলচরে পৌছানোর কথা।

এর ফলে উত্তর-পূর্বাঞ্চলে পণ্য পৌছানোর সময় অর্ধেকে নেমে আসবে। মার্চ থেকে এপ্রিল পর্যন্ত টাটা স্টিল তাদের ওডিশার কলিঙ্গনগর প্ল্যান্টে ভারী যন্ত্রপাতি নিতেও অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহার করেছিল। কোম্পানিটির পূর্ববর্তী বিবৃতি অনুযায়ী, ভাড়া করা একটি জাহাজে তাদের কার্গো ওডিশার পারাদ্বীপ বন্দরে পৌছে। এরপর তা বার্জে করে লুনা নদী হয়ে কেন্দ্রপাড়ায় পৌছায়। সেখানে কার্গো খালাস করে সড়কপথে কলিঙ্গনগরে নেওয়া হয়।

খবর: হিন্দু বিজনেস লাইন

দূষণমুক্ত পরিবহনের পাশাপাশি ব্যয় সাশ্রয়ে সহায়তা করছে অভ্যন্তরীণ নৌপথ ■ ছবি: পিটিআই

আগস্টের মাঝামাঝি অনুষ্ঠিত মেরিটাইম পাবলিক প্রাইভেট পার্টনারশিপ কনক্লেভ ২০২২ এ সঞ্জয় বন্দ্যোপাধ্যায় বলেন, তিনটি প্রবাহের নাব্যতা ফিরিয়ে আনতে আমরা চুক্তি করেছি। আরও চুক্তি প্রক্রিয়াধীন আছে। কলকাতার চারপাশের অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নও করা হবে। নগরীটি নৌপথ ও নদী দিয়ে উত্তর-পূর্বাঞ্চল ও দেশের অন্যান্য অংশের সাথে সংযুক্ত।

কেন্দ্রীয় সরকারের পক্ষে আইডব্লিউএআই ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপথ ও নাব্যতা উন্নয়নের দায়িত্ব পালন করছে। আইডব্লিউএআই বন্দর, জাহাজ চলাচল ও নৌপথ মন্ত্রণালয়ের অধীন একটি স্বায়ত্তশাষিত সংস্থা।

নৌপরিবহন সুবিধাসহ চ্যানেল এবং টার্মিনাল/জেটির মতো অবকাঠামোর উন্নয়ন হলে অভ্যন্তরীণ নৌপথ দিয়ে ফেরি/পর্যটন জাহাজও চলাচল করতে পারবে। সাগরমালা স্কিমের আওতায় কর্ণাটকের নৌপথে যাত্রীদের জন্য জেটি ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণে আর্থিক সহায়তার প্রস্তাব এরই মধ্যে অনুমোদিত হয়েছে।

সাম্প্রতিক সময়ে ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপথের ব্যবহার অনেকটাই বেড়েছে। ২০২১-২২ অর্থবছরে দেশটির অভ্যন্তরীণ নৌপথে ১০ কোটি ৮৭ লাখ ৯০ হাজার মেট্রিক টন কার্গো পরিবাহিত হয়েছে।

খবর ইকোনমিক টাইমস

নাইজেরিয়ায় নৌপরিবহন আইন অমান্যের শাস্তি ৭ বছর জেল

নাইজেরিয়ায় নৌযান পরিচালনাকারী, জেটির মালিক ও যাত্রীরা অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন আইন অমান্য করলে সাত বছরের শাস্তির মুখোমুখি হতে হবে। দেশটির জাতীয় নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (এনআইডব্লিউএ) ১৯ জুলাই এই তথ্য জানিয়েছে।

এনআইডব্লিউএর লাগোস এরিয়া ম্যানেজার শরৎ ব্রাইমাহ নৌপরিবহন নিয়ে জনসচেতনা বৃদ্ধির প্রচারণায় এই কথা বলেন। প্রদেশটির নদীর পার্শ্ববর্তী বিভিন্ন এলাকায় এই প্রচারণা চালিয়েছে তারা। লাগোসের আমুও-ওডোফিনের সাগবো কোজি, ওরিয়াডের আইরিড ওনিগবাঙ্কো এবং ওজো স্থানীয় সরকারের ইবিশি পরিদর্শকালে কমিউনিটি প্রতিনিধি, স্থানীয় নেতৃত্ব ও বাসিন্দাদের সামনে সুরক্ষা আইন সম্পর্কে অবহিত করেন শরৎ ব্রাইমাহ। প্রচারণাকালে এনআইডব্লিউএ সাগবো কোজি থেকে নিম্নমানের কিছু লাইফ জ্যাকেট জব্দ করে। এর পরিবর্তে স্থানীয় বাসিন্দাদের উন্নতমানের লাইফ জ্যাকেট সরবরাহ করা হয়।

শরৎ ব্রাইমাহর তথ্যমতে, কেন্দ্রীয় বিচার মন্ত্রণালয় পরিবহন কোডের গেজেট প্রকাশ করেছে। আইনে পরিণত হলেই এটির বাস্তবায়ন শুরু হবে। এই সময় তিনি নৌপথের যাত্রীদের নৌপরিবহন আইন মেনে চলার আহ্বান জানান। আইনে মানহীন লাইফ জ্যাকেট, অনিবন্ধিত নৌযান ব্যবহারের সুযোগ নেই। তিনি বলেন, অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহারে সুনির্দিষ্ট আইন ও বিধি-বিধান রয়েছে, সে সম্পর্কেই আমরা জানাতে এসেছি। আমরা জানি যে, কিছু প্রাকৃতিক বিষয় রয়েছে, যেগুলো নিয়ন্ত্রণ করা সম্ভব নয়। কিন্তু আমাদের নৌপথে মানবত্রুটি রয়েছে। চলুন সেগুলো কমানোর দিকে মনোযোগ দিই।

খবর ভ্যানগার্ড

বৈশ্বিক অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের বাজার ১৮.৩১ বিলিয়ন ডলারে উন্নীত

বৈশ্বিক অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের বাজার ২০২২ সালে ৫ দশমিক ২ শতাংশ হারে বেড়ে (সিএজিআর) ১৮ দশমিক ৩১ বিলিয়ন ডলারে উন্নীত হওয়ার পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছে। ২০২১ সালে এই বাজারের আকার ছিল ১৭ দশমিক ৪০ বিলিয়ন ডলার। তবে ৩ দশমিক ৯ শতাংশ হারে বেড়ে (সিএজিআর) ২০২৬ সালে বাজারটির আকার ২১ দশমিক ৩৩ বিলিয়ন ডলারে উন্নীত হবে বলে ইনল্যান্ড ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট মার্কেট রিপোর্ট ২০২২-এ উল্লেখ করা হয়েছে।

সমুদ্রের বাইরের প্রবাহে ৫০ মেট্রিক টনের বেশি ধারণক্ষমতা নিয়ে নৌযান চলাচল করলে তাকে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন বলে। খাতটি অভ্যন্তরীণ পণ্য পরিবহন ও অভ্যন্তরীণ যাত্রী পরিবহন এই দুই ভাগে বিভক্ত। ২০২১ সালে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের সবচেয়ে বড় বাজার ছিল পশ্চিম ইউরোপ। এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চল ছিল অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের দ্বিতীয় বৃহৎ বাজার। তবে এই প্রতিবেদনে এশিয়া-প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চল, পশ্চিম ইউরোপ, পূর্ব ইউরোপ, উত্তর আমেরিকা, দক্ষিণ আমেরিকা, মধ্যপ্রাচ্য এবং আফ্রিকাকে বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে।

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের কোম্পানিগুলো দক্ষতা উন্নয়নে বর্তমানে জ্বালানি হিসেবে প্রাকৃতিক গ্যাস, ভেসেলের উন্নত নকশা, দক্ষতার সাথে কার্গো ওঠানো-নামানো এবং আরও অনেক কিছুর দিকে মনোযোগ বাড়িয়েছে। পাশাপাশি কোম্পানিগুলো কার্বন নিঃসরণ ডিভাইস, ফুয়েল সেল হাইব্রিড ড্রাইভ প্রযুক্তির মতো উন্নত প্রপালশন ব্যবস্থার দিকেও গুরুত্ব দিচ্ছে। এসব উদ্যোগ সামনের বছরগুলোতে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন বাজারে ভালো প্রবৃদ্ধি এনে দেবে।

খবর গ্লোবাল নিউজ

প্রটোকল রুটে প্রথম কনটেইনার পণ্য পরিবহন করল মার্স্ক »

প্রটোকল রুট ব্যবহার করে প্রথমবারের মতো কনটেইনার কার্গো পরিবহন করেছে মার্স্ক ■ ছবি: মার্স্ক

ইন্দো-বাংলাদেশ প্রটোকল রুট ব্যবহার করে সফলভাবে ভারত থেকে বাংলাদেশে কনটেইনার কার্গো পরিবহন করেছে এপি মোলার-মার্স্ক। অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যহার করে মার্স্কের এটাই ভারত ও বাংলাদেশের মধ্যে পণ্য পরিবহনের প্রথম ঘটনা। কোকা-কোলা বাংলাদেশের জন্য ৫০ কনটেইনার বেভারেজ পণ্য কলকাতা থেকে বাংলাদেশে পরিবহন করে তারা। এজন্য কনটেইনারবাহী বার্জটি ভারতীয় অংশে ন্যাশনাল ওয়াটারওয়েজ ১ ব্যবহার করে।

এর মধ্য দিয়ে গ্রাহকদের সামনে দুই দেশকে সংযুক্তকারী দ্রুতগতির ও নির্ভরযোগ্য অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহারের নতুন সুযোগ তৈরি হয়েছে বলে জানিয়েছে মার্স্ক। মার্স্কের দক্ষিণ এশিয়ার ব্যবস্থাপনা পরিচালক বিকাশ আগারওয়াল বলেন, ভারত-বাংলাদেশ প্রটোকল রুট গত কয়েক দশকে দুই দেশের মধ্যে বাণিজ্যের দারুণ সুযোগ এনে দিয়েছে। এই রুটে কনটেইনার পণ্য পরিবহনের মাধ্যমে আমরা উভয় দেশের আমদানিকারক ও রপ্তানিকারকদের জন্য সুযোগ আরও অবারিত করছি। কারণ, এর মাধ্যমে তাঁরা দ্রুত, নির্ভরযোগ্য ও নিরাপদে তাঁদের কার্গো পরিবহনের সুযোগ পাবেন।

প্রথম বার্জ ভয়েজটি সফলভাবে সম্পন্ন হয়েছে এবং সময়ও কম লেগেছে বলে জানান কোকা-কোলা বাংলাদেশ বেভারেজের পরিচালক (অর্থ) সৌমেন্দু সেন শর্মা। তিনি বলেন, সরবরাহ সূচি অনুযায়ী কার্গোটির ট্রান্সশিপমেন্ট হাব হয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে পৌঁছানোর কথা ছিল। সেখান থেকে গন্তব্যে। এটা করতে গেলে অনেক বিলম্ব হয়ে যায়। এর পরিবর্তে মার্স্কের অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহারের প্রস্তাব আমাদের জন্য সত্যিই লাভজনক।

ইন্দো-বাংলাদেশ প্রটোকল রুট দিয়ে বাণিজ্য পরিচালনার জন্য উভয় দেশই অনেকদিন ধরে ব্যবসায়ীদের উৎসাহ দিয়ে যাচ্ছে। সম্প্রতি শুল্কায়ন প্রক্রিয়া শক্তিশালী হওয়ায় প্রটোকল রুট দিয়ে বাণিজ্য অনেকটাই সহজ হয়েছে।

ইন্দো-বাংলাদেশ প্রটোকল রুট দিয়ে কার্গো পরিবহনে ৬০ শতাংশ সময় সাশ্রয় হয়েছে বলে জানান মার্স্ক বাংলাদেশের প্রধান অংশুমান মুস্তাফি। খবর মার্স্ক

নৌপরিবহন খাত শক্তিশালী করতে প্রয়োজন পর্যাপ্ত তহবিল: এনআইডব্লিউএ

নাইজেরিয়ায় অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনকে আকর্ষণীয় করতে অবকাঠামো উন্নয়ন প্রয়োজন বলে মনে করছে দেশটির জাতীয় অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (এনআইডব্লিউএ)। এজন্য প্রয়োজন পর্যাপ্ত তহবিল।

এনআইডব্লিউএর ব্যবস্থাপনা পরিচালক ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা ড. জর্জ মোঘালু ৪ সেপ্টেম্বর পরিবহনমন্ত্রী মুয়াজু সাম্বোকে স্বাগত জানাতে গিয়ে বলেন, অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের সুফল কাজে লাগাতে নিয়ন্ত্রণ কাঠামো দরকার।

জাতীয় অভ্যন্তরীণ নৌপথ নেটওয়ার্কে অবকাঠামো সুবিধা উন্নয়নের ওপর গুরুত্বারোপ করে তিনি বলেন, অবকাঠামো উন্নয়নে সামগ্রিক উদ্যোগ নিলেই কেবল দেশের বিস্তৃত অভ্যন্তরীণ নৌপথের সর্বোচ্চ সুবিধা আমরা পাব। ব্যবহারকারীদের কাছে অভ্যন্তরীণ নৌপথকে আকর্ষণীয় ও প্রতিযোগিতামূলক করতে প্রয়োজন পর্যাপ্ত তহবিল এবং তার সঠিক ব্যবহারে নিয়ন্ত্রণ কাঠামো।

নাইজেরিয়াজুড়ে বিশেষ করে লাগোস ও অন্নে বন্দর থেকে হিন্টারল্যান্ডে এবং হিন্টারল্যান্ড থেকে বন্দরে কার্গো পরিবহনে বেশ কয়েকটি কোম্পানিকে নিবন্ধন দিয়েছে এনআইডব্লিএ। মোঘালু বলেন, এই ধরনের আরও অর্জন নিশ্চিত করতে জনবল তৈরির পাশাপাশি নদী শাসন, রেক সার্ভে ও অপসারণ, রিভার গজ স্থাপন, জেটি নির্মাণ, ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স ড্রেজিং, অনুসন্ধান ও উদ্ধার স্টেশন, নৌযানের সনদায়ন এবং নৌযান চালক ও ক্রুদের প্রশিক্ষণের মতো কাজগুলো অব্যাহতভাবে করে যাচ্ছে এনআইডব্লিউএ।

এনআইডব্লিএর লক্ষ্য অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন, উন্নয়ন ও ব্যবস্থাপনায় নাইজেরিয়াকে আফ্রিকার মধ্যে নেতৃত্বের আসনে নিয়ে যাওয়া।

খবর পাঞ্চিং

চীনে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের সক্ষমতা বাড়াচ্ছে বিনিয়োগ

নৌপথের সংযোগ জোরদারে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনকে উৎসাহিত করছে চীন। সেই সাথে এ খাতে বিনিয়োগও বাড়ানো হচ্ছে বলে জানিয়েছে দেশটির পরিবহন মন্ত্রণালয়।

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে রয়েছে কম দূষণ, স্বল্প ব্যয় ও কম জ্বালানি ব্যবহার করে এক সাথে বেশি পণ্য পরিবহনের সুবিধা। পরিবহনের মাধ্যমগুলোর পুনর্গঠন প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে চীন অভ্যন্তরীণ নৌপথের ব্যবহার বাড়ানোর চেষ্টা করছে। এছাড়া দেশটির জাতীয় সমন্বিত যে পরিবহন নেটওয়ার্ক বন্দর ও নৌপথ তার অপরিহার্য কেন্দ্র।

পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সাধারণ পরিকল্পনা বিভাগের উপ-পরিচালক সু জিয়ে বলেন, গত দশ বছরে চীনের নৌপরিবহন খাত অভাবনীয় সাফল্য পেয়েছে। এখানকার নৌপরিবহন অবকাঠামো বিশ্বে অন্যতম সেরা। সামাজিক ও অর্থনৈতিক উন্নয়নে নৌপরিবহন সেবার পরিসর বাড়ানো হয়েছে।

গত বছর পর্যন্ত চীনের বন্দরগুলোয় বার্থ ছিল ২০ হাজার ৮৬৭টি। এর মধ্যে ২ হাজার ৬৫৯টি বার্থ বড় জাহাজ ভেড়ার উপযোগী। নৌ চলাচলের উপযোগী অভ্যন্তরীণ নৌপথ সম্প্রসারণের মাধ্যমে ১ লাখ ২৮ হাজার কিলোমিটারে উন্নীত করা হয়েছে।

সু জিয়ে বলেন, চীনে অভ্যন্তরীণ নৌপথে লজিস্টিকস সাপ্লাই চেইনের সক্ষমতা আগের চেয়ে উন্নত হয়েছে। বিপুল পরিমাণ আন্তঃআঞ্চলিক কার্গো এখন নৌপথে পরিবাহিত হচ্ছে। বিশেষ করে কোভিড-১৯ মহামারির পর সহজ ও সুশৃঙ্খল পরিবহন মাধ্যম হিসেবে নৌপথের গুরুত্ব বেড়ে গেছে।

গত বছর চীনের বন্দরগুলোয় ১ হাজার ৫৫০ কোটি মেট্রিক টন কার্গো হ্যান্ডলিং হয়েছে। আগের বছরের তুলনায় পরিমাণটা ৬ দশমিক ৮ শতাংশ বেশি। চলতি বছরের প্রথমার্ধে উপকূলীয় ও অভ্যন্তরীণ নৌপথে অবকাঠামো উন্নয়নের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। এ জন্য আরও বেশি বিনিয়োগ করেছে দেশটি।

চলতি বছরের জানুয়ারি থেকে জুন পর্যন্ত জাতীয় নৌপরিবহন অবকাঠামোয় ১ হাজার ৭০ কোটি ডলার (৭ হাজার ৩৫০ কোটি ওয়ান) বিনিয়োগ করেছে চীন, এক বছর আগের একই সময়ের তুলনায় যা ৪ দশমিক ৭ শতাংশ বেশি। জুনে বিনিয়োগ হয়েছে ১ হাজার ৭৬০ কোটি ওয়ান, এক বছর আগের তুলনায় যা ২০ দশমিক ২ শতাংশ বেশি। আর জুলাইয়ে বিনিয়োগ বেড়েছে আগের বছরের একই সময়ের তুলনায় ২১ দশমিক ৮ শতাংশ।

খবর চায়না ডেইলি

নৌ চলাচলের উপযোগী নৌপথ ১ লাখ ২৮ হাজার কিলোমিটারে উন্নীত করেছে চীন ▪ ছবি: চায়না ডেইলি

মার্কিন সিনেটে নৌপথ উন্নয়ন আইন পাস

যুক্তরাষ্ট্রের নিউ অরলিন্সে মিসিসিপি নদীতে চলাচলকারী বার্জ ▪ ছবি: ইউএসএসিই

মার্কিন সিনেট ২৮ জুলাই ওয়াটারওয়েজ রিসোর্সেস ডেভেলপমেন্ট অ্যাক্ট (ডব্লিউআরডিএ) ২০২২ পাস করেছে। আইনে যুক্তরাষ্ট্রের নৌপথের অবকাঠামো উন্নয়নের বিধানও অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

আইনে অভ্যন্তরীণ নৌপথের খরচ ভাগাভাগির নিয়মে সংশোধন আনা হয়েছে। নতুন আইন অনুযায়ী, অভ্যন্তরীণ নৌপথে মোট ব্যয়ের ৭৫ শতাংশ আসবে সাধারণ ট্রেজারি তহবিল থেকে। বাকি ২৫ শতাংশ আসবে ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ ট্রাস্ট ফান্ড থেকে।

ন্যাশনাল গ্রেইন অ্যান্ড ফিড অ্যাসোসিয়েশনের (এনজিএফএ) প্রেসিডেন্ট ও প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা মাইক সেইফার্ট বলেন, খরচ ভাগাভাগিতে স্থায়ী এই পরিবর্তন যুক্তরাষ্ট্রের অভ্যন্তরীণ নৌপথের আধুনিকায়নে গতি আনবে। সেই সাথে যুক্তরাষ্ট্রের কৃষক এবং স্থানীয় ও বৈশ্বিক গ্রাহকদের কৃষি সেবা পৌঁছে দিতে এনজিএফএর সদস্যদের সক্ষমতা বাড়বে।

লোয়ার স্নেক রিভার ড্যামে (এলএসআরডি) নৌ চলাচল সুবিধা ধরে রাখার ওপরও গুরুত্বারোপ করেছে এনজিএফএ। সেইফার্ট বলেন, চূড়ান্ত ডব্লিউআরডিএতে কলাম্বিয়া-স্নেক রিভার সিস্টেমের ড্যাম অপসারণের সুযোগ থাকা উচিত হবে না। কলাম্বিয়া-স্নেক রিভার সিস্টেম হচ্ছে বিশ্বে শস্য রপ্তানির তৃতীয় বৃহৎ করিডোর এবং যুক্তরাষ্ট্রের কৃষির বৈশ্বিক প্রতিযোগিতা সক্ষমতা ধরে রাখতে খুবই গুরুত্বপূর্ণ।

২০১৪ সাল থেকে প্রতি বছর ডব্লিউআরডিএ পাস করে আসছে মার্কিন কংগ্রেস।

খবর ওয়ার্ল্ড গ্রেইন

'এগারসিন্দুরঃ এগারো নদীর মোহনায় মধ্যযুগীয় জলদুর্গ »

এগারসিন্দুর ষোড়শ শতকে নির্মিত একটি জলদুর্গ। দুর্গটি তিন দিকেই নদী পরিবেষ্টিত ছিল। মাটির দেয়ালে ঘেরা দুর্গের ভিত প্রায় ৬০ ফুট চওড়া। প্রতিরক্ষার প্রয়োজনে দুর্গের পশ্চিম দিকে ছিল একটি পরিখা। মুঘল সুবেদার ইসলাম খান অহোমদের পরাজিত করে দুর্গটিকে ধ্বংস করে দেন।

নদীবাংলা স্টাফ

১১টি নদীর মোহনায় ব্রহ্মপুত্র নদের তীরে উঁচু-শক্ত-লাল মাটির অঞ্চল। ব্যবসা-বাণিজ্যের জন্য যেমন উপযোগী, বসবাসের জন্যও তা-ই। পরিচিতি তাই গঞ্জের হাট নামে। প্রসিদ্ধিও কম নয়। যে ১১টি নদীর সঙ্গমস্থলে এলাকাটির অবস্থান সেই নদীগুলোকে তখনকার লোকজন আখ্যায়িত করেন সিন্ধু নদ নামে। এর সাথে ১১ মিলে স্থানটির নাম হয়ে যায় এগারসিন্দুর। কিশোরগঞ্জ জেলার পাকুন্দিয়া উপজেলার এই এগারসিন্দুর গ্রামেই ষোড়শ শতকে গড়ে উঠেছিল প্রসিদ্ধ এক জলদুর্গ, যা এগারসিন্দুর নামে খ্যাত।

জনশ্রুতি আছে, বেবুধ নামে এক কোচ রাজা ষোড়শ শতকে দুর্গটি নির্মাণ করে এটিকে তাঁর রাজধানী ঘোষণা করেন। 'বেবুধ রাজার দিঘি' নামে পরিচিত এখানকার যে দিঘি, ধারণা করা হয় রাজপ্রাসাদটির অবস্থান ছিল ওই দিঘির পাড়েই। পরবর্তীতে বারোভুঁইয়াদের প্রধান ঈশা খাঁ দুর্গটি দখল করে নেন এবং এটিকে সংস্কার করে শক্তিশালী সামরিক ঘাঁটিতে পরিণত করেন। ১৫৮৯ খ্রিস্টাব্দে রাজা মানসিংহ দুর্গটি আক্রমণ করেন। সতের শতকের শুরুর দিকে অহোমদের দখলে চলে যায় এটি। পরে মুঘল সুবেদার ইসলাম খান অহোমদের পরাজিত করে দুর্গটিকে ধ্বংস করে দেন। ১৮৯৭ সালের ভয়াবহ ভূমিকম্পে ধ্বংসপ্রাপ্ত দুর্গের যেটুকু অবশিষ্ট ছিল তাও নিশ্চিহ্ন হয়ে যায়।

স্থাপত্যিক বৈশিষ্ট্য

এগারসিন্দুর দুর্গ তিন দিকেই নদী পরিবেষ্টিত ছিল। মাটির দেয়ালে ঘেরা দুর্গটির ভিত প্রায় ৬০ ফুট চওড়া। প্রতিরক্ষার প্রয়োজনে এর পশ্চিম দিকে ছিল একটি পরিখা। দুর্গটি সম্ভবত পাথর দিয়ে নির্মিত ছিল এবং ধারণা করা হয়, ১৬৮০ খ্রিস্টাব্দে তৈরি শাহ মুহম্মদ মসজিদটির পাথর দুর্গের ধ্বংসাবশেষ থেকেই সংগ্রহ করা। ৭"x৭"x১.৫" আকৃতির অসংখ্য ইট, ইটের টুকরা, মৃৎপাত্রের ভগ্নাংশ, কিছু পাথর এবং কয়েকটি মাটির ঢিবি এখানে ছড়িয়ে ছিটিয়ে আছে। তবে দুর্গের কোনো অবকাঠামোই এখর আর বর্তমান নেই।

ঐতিহাসিক মূল্য

এগারসিন্দুর ঈশা খাঁর স্মৃতিবিজড়িত মধ্যযুগীয় জলদুর্গ। স্বাভাবিকভাবেই এর ঐতিহাসিক মূল্য অনেক। রাজা মানসিংহের সাথে তাঁর দ্বৈরথ হয়েছিল এখানেই। ইতিহাস বলছে, ঈশা খাঁর অবর্তমানে রাজা মানসিংহ এগারসিন্দুর দুর্গ আক্রমণ করেন। খবর পেয়ে দুর্গ রক্ষায় ছুটে আসেন ঈশা খাঁ। কিন্তু

কিশোরগঞ্জের পাকুন্দিয়া উপজেলার এগারসিন্দুর গ্রামে ঈশা খাঁর স্মৃতিবিজড়িত দুর্গ উৎখনন ▪ ছবি: সংগৃহীত

মানসিংহের সৈন্যরা এতোটাই ক্লান্ত ছিলেন যে, যুদ্ধে জড়াতে অস্বীকৃতি জানান। ফলে রাজা মানসিংহকে দ্বন্দ্বযুদ্ধের আহ্বান জানান ঈশা খাঁ। শর্ত থাকে, দ্বন্দ্বযুদ্ধে যে জিতবে রাজ্য তাঁরই অধিকারে যাবে। মানসিংহ কিছুটা কূটকৌশল অবলম্বন করেন। প্রথমে তিনি তাঁর জামাতাকে যুদ্ধক্ষেত্রে পাঠান। মানসিংহ ভেবে ঈশা খাঁ তাঁর সাথে দ্বন্দ্বযুদ্ধে অবতীর্ণ হন এবং মানসিংহের জামাতা নিহত হন। এরপর মানসিংহ নিজের পরিচয় প্রকাশ করে ঈশা খাঁকে যুদ্ধে আহ্বান জানান।

যুদ্ধের এক পর্যায়ে মানসিংহের তরবারি ভেঙে গেলে ঈশা খাঁ তাঁর নিজ তরবারি তাঁকে দিতে চান। কিন্তু মানসিংহ তা নিতে রাজি হননি। এরপর ঈশা খাঁ ঘোড়া থেকে নেমে নিরস্ত্র অবস্থায় যুদ্ধের প্রস্তাব দেন। মানসিংহ তাতেও সাড়া না দিয়ে ঈশা খাঁকে আলিঙ্গনে আবদ্ধ করেন এবং বন্ধুত্ব গড়ে তোলেন।

রাজা মানসিংহের সাথে যুদ্ধের সময় বাংলার বারোভুঁইয়াদের প্রধান ঈশা খাঁ দুর্গ থেকে দুর্গে ছুটে বেড়িয়েছেন। সর্বশেষ যে দুর্গে তিনি আশ্রয় নেন সেটি এই এগারসিন্দুর। এই দুর্গ ও ঈশা খাঁকে নিয়ে প্রচলিত বয়ান দীনেশ চন্দ্র সেন তুলে ধরেছেন তাঁর 'ব্যালাডস অব ইস্টার্ন বেঙ্গল' গ্রন্থের দ্বিতীয় ভলিউমে। ১৯২২ সালে প্রকাশিত গ্রন্থে তিনি উল্লেখ করেছেন, এগারসিন্দুর দুর্গে অবস্থানকালে ঈশা খাঁ জানতে পারেন যে, রাজা মানসিংহ দিল্লি ফিরে যাওয়ার সিদ্ধান্ত নিয়েছেন। এই সংবাদে ঈশা খাঁ তার জেনারেলদের সাথে এগারসিন্দুর দুর্গে রাত অতিবাহিত করেন আনন্দ করে উৎফুল্ল চিত্তে। কিন্তু মানসিংহ লোহার শক্ত কিছু খাচা তৈরি করে সেগুলো দুর্গের বিভিন্ন ফটকে রেখে দেন, যাতে করে দুর্গ থেকে কেউ বেরোনোর চেষ্টা করলেই খাঁচায় আটকে যান। ঘটেও তা-ই। রাজা মানসিংহ দুর্গে আগুন ধরিয়ে দিলে ভেতরের লোকজন উত্তাপে থাকতে না পেরে বেরিয়ে আসার চেষ্টা করেন এবং খাঁচায় আটকা পড়েন। ঈশা খাঁর ভাগ্যেও একই পরিণতি ঘটে। এরপর একটি হাতির পিঠে চাপিয়ে খাঁচাটি দিল্লিতে নিয়ে যাওয়া হয়।

একদিন, দুইদিন পেরিয়ে সপ্তাহ চলে যায়, কিন্তু বন্দির দিকে কারও নজর নেই। ঈশা খাঁর অবস্থা হয় খাঁচায় বন্দি আহত সিংহের মতো। এরপর সম্রাট আকবর একদিন রাজা মানসিংহকে দরবারে ডেকে তাঁর কাছে যুদ্ধের বিষয়ে জানতে চান। মানসিংহ বলেন, 'ঈশা খাঁ তাঁর দেখা সবচেয়ে সাহসী ও শক্তিশালী যোদ্ধা, যা এই রাজ্যে দ্বিতীয়টি নেই। সম্রাট তাঁকে ক্ষমা করে কৃতজ্ঞতায় আবদ্ধ করলে তাঁর আনুগত্য পেতে পারেন। তাছাড়া ঈশা খাঁ যদি কোনোমতে পালাতে পারেন তাহলে ভবিষ্যতে সাম্রাজের সমস্যার কারণ হয়ে দাঁড়াবেন।' সব শুনে সম্রাট আকবর তাঁকে মুক্তি দিয়ে দরবারে তাঁর পাশের আসনে বসান এবং মসনদালি উপাধি দেন। সেই সাথে ২২টি পরগনার মালিকানাও দেন।

NodiBangla, a quarterly from
Bangladesh Inland Water Transport Authority

নদীবাংলা

নদ-নদীর সাথে আমাদের জীবনের যোগ; অর্থনীতির সংযোগ। নদী তার সম্পদ সুধায় আমাদের ঋদ্ধ করে। জলের সঞ্জিবনী ধারায় কৃষিকে পুষ্ট করে। শিল্পের সচলতায় যে উপযোগ দরকার সেখানেও নদীর উদার-অকৃপণ অবদান। এই অবদান যাতে নিরন্তর প্রবহমান থাকে সেজন্য সবার আগে প্রয়োজন নদীকে সুস্থ রাখা, স্রোতস্বীনি রাখা।

স্বল্পোন্নত দেশের গন্ডি পেরিয়ে আমরাও এরই মধ্যে উন্নয়নশীল দেশের কাতারে অভিগমন করেছি। ২০৪১ সালেই উঠতে চাই উন্নত দেশের সোপানে। সেই লক্ষ্যে আমরা এগোচ্ছিও। ধারাবাহিকভাবে সাড়ে সাত শতাংশের উপরে প্রবৃদ্ধি অর্জন করছি। এই উড়ন্ত প্রবৃদ্ধির প্রধান শক্তি রপ্তানি-নির্ভর বাণিজ্য, যার অন্যতম শর্ত দক্ষ পরিবহন ব্যবস্থা। পরিসংখ্যান বলছে, অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির চেয়েও বেশি হারে বাড়ছে পরিবহন চাহিদা। এজন্য চাই 'মাল্টিমোডাল' পরিবহন ব্যবস্থা। অভ্যন্তরীণ নৌপথ এক্ষেত্রে হতে পারে গুরুত্বপূর্ণ নির্ণায়ক। বর্তমান সরকারের নির্বাচনী ইশতেহারেও এই মেয়াদেই ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ চালুর কথা বলা হয়েছে। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার দিক-নির্দেশনা ও অভিভাবকত্বে সেই লক্ষ্য অর্জনের পথেই আছে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও সংস্থাসমূহ।

উন্নত বাংলাদেশের লক্ষ্য সামনে রেখে, রপ্তানি বাণিজ্যের গতি বাড়াতে শুরু হয়েছে সমুদ্র বন্দরকেন্দ্রিক ব্যাপক কর্মযজ্ঞ। এর সাথে সমান্তরালে এগিয়ে নিতে হবে অভ্যন্তরীণ পরিবহন সক্ষমতাকেও। সড়কের ওপর থেকে চাপ কমিয়ে এক্ষেত্রে ত্রাতা হয়ে উঠতে পারে অভ্যন্তরীণ নৌপথ। এর সবটাই নির্ভর করছে নৌপথকে আমরা কতটা দক্ষতাবে কাজে লাগাতে পারছি তার ওপর। এজন্য প্রয়োজন নতুন প্রযুক্তি ও উদ্ভাবনকে কাজে লাগানো। অন্য দেশের অভিজ্ঞতাকে জানা।

সময় হয়েছে এখন দলবেঁধে নদীর কাছে ফেরার।