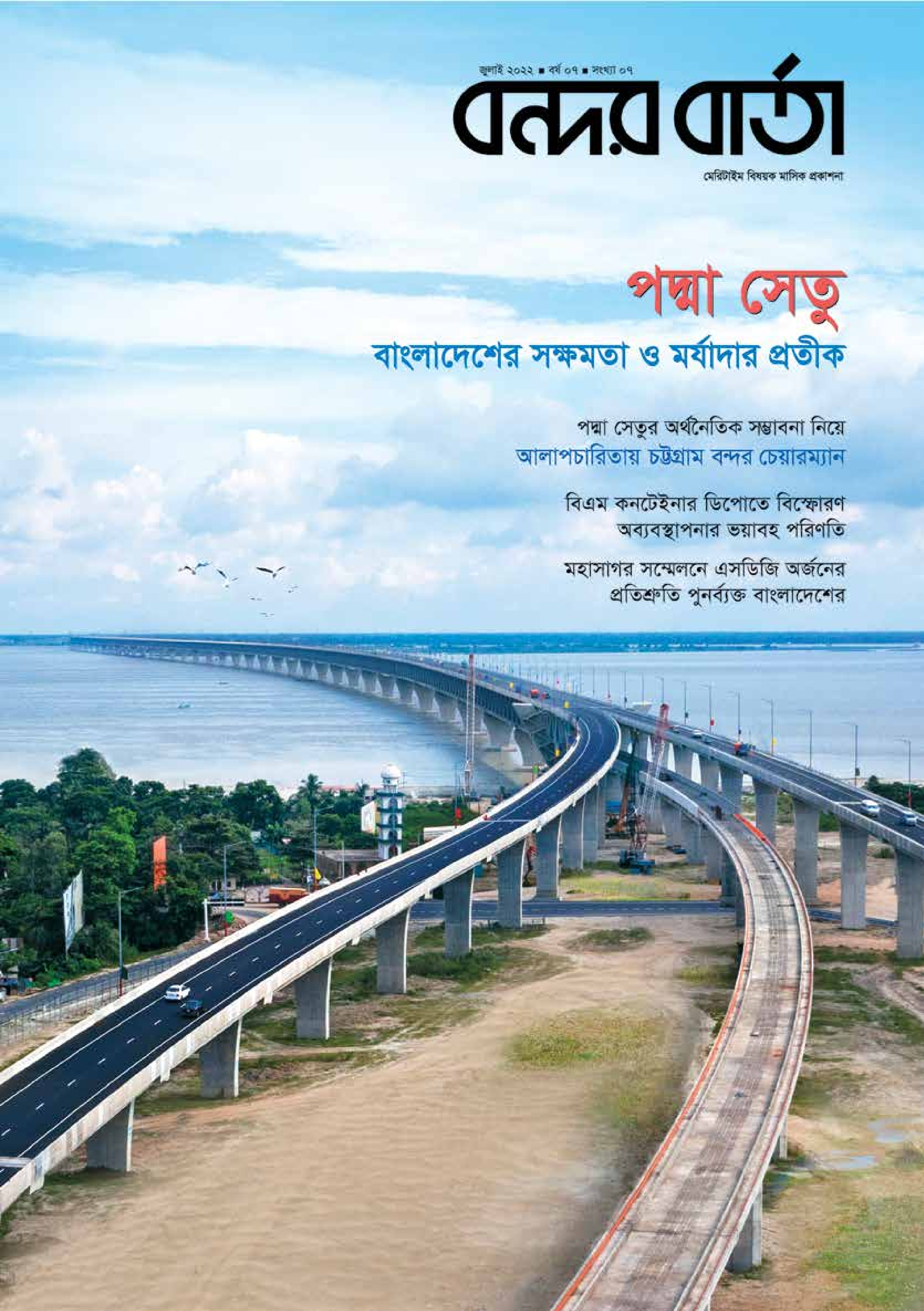
জুলাই ২০২২ ■ বর্ষ ০৭ ■ সংখ্যা ০৭

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



পদ্মা সেতু
বাংলাদেশের সক্ষমতা ও মর্যাদার প্রতীক

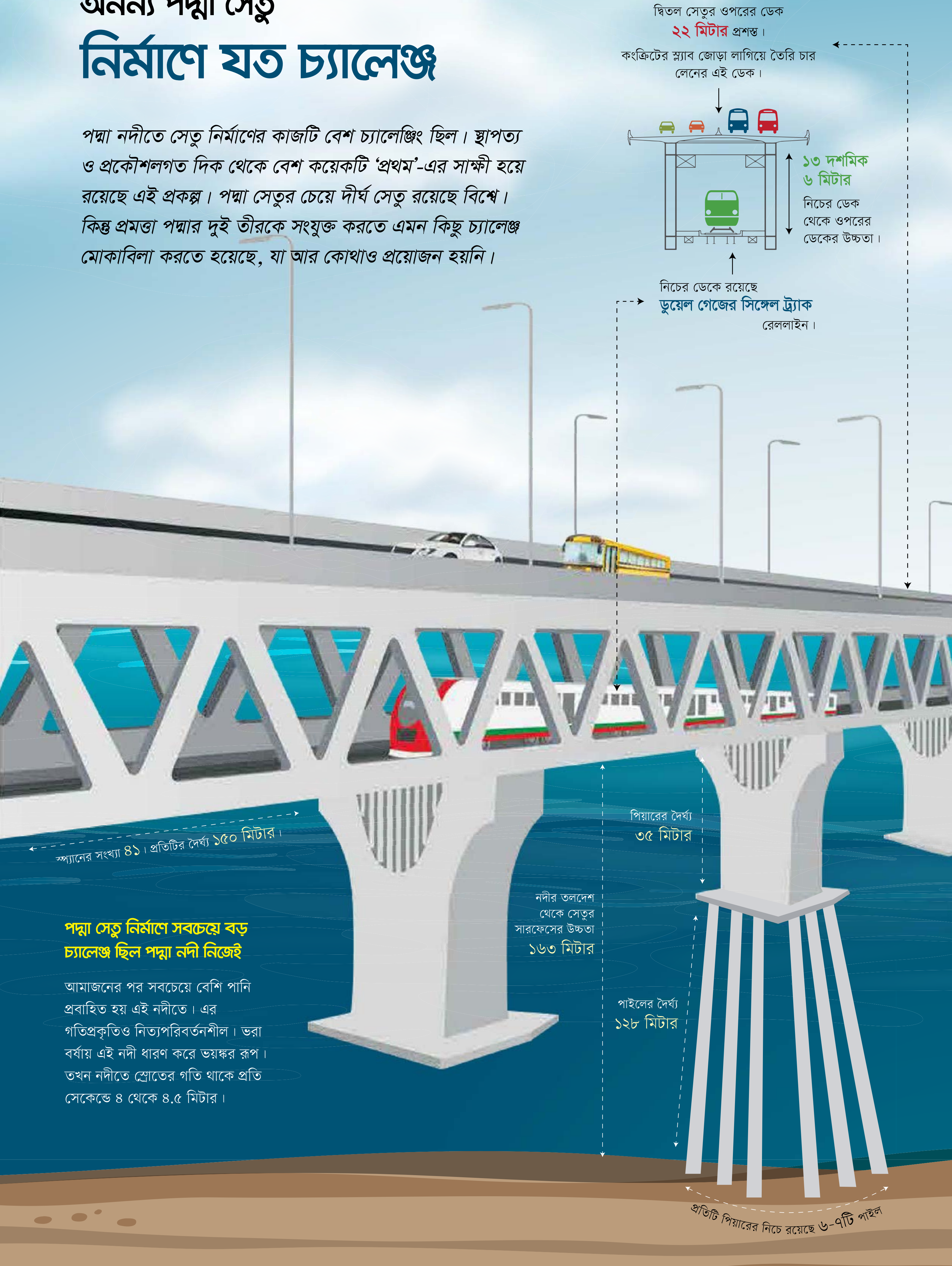
পদ্মা সেতুর অর্থনৈতিক সম্ভাবনা নিয়ে
আলাপচারিতায় চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান

বিএম কনটেইনার ডিপোতে বিস্ফোরণ
অব্যবস্থাপনার ভয়াবহ পরিণতি

মহাসাগর সম্মেলনে এসডিজি অর্জনের
প্রতিশ্রুতি পুনর্ব্যক্ত বাংলাদেশের

অনন্য পদ্মা সেতু
নির্মাণে যত চ্যালেঞ্জ

পদ্মা নদীতে সেতু নির্মাণের কাজটি বেশ চ্যালেঞ্জিং ছিল। স্থাপত্য ও প্রকৌশলগত দিক থেকে বেশ কয়েকটি 'প্রথম'-এর সাক্ষী হয়ে রয়েছে এই প্রকল্প। পদ্মা সেতুর চেয়ে দীর্ঘ সেতু রয়েছে বিশ্বে। কিন্তু প্রমত্তা পদ্মার দুই তীরকে সংযুক্ত করতে এমন কিছু চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হয়েছে, যা আর কোথাও প্রয়োজন হয়নি।



পদ্মা সেতু নির্মাণে সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ ছিল পদ্মা নদী নিজেই

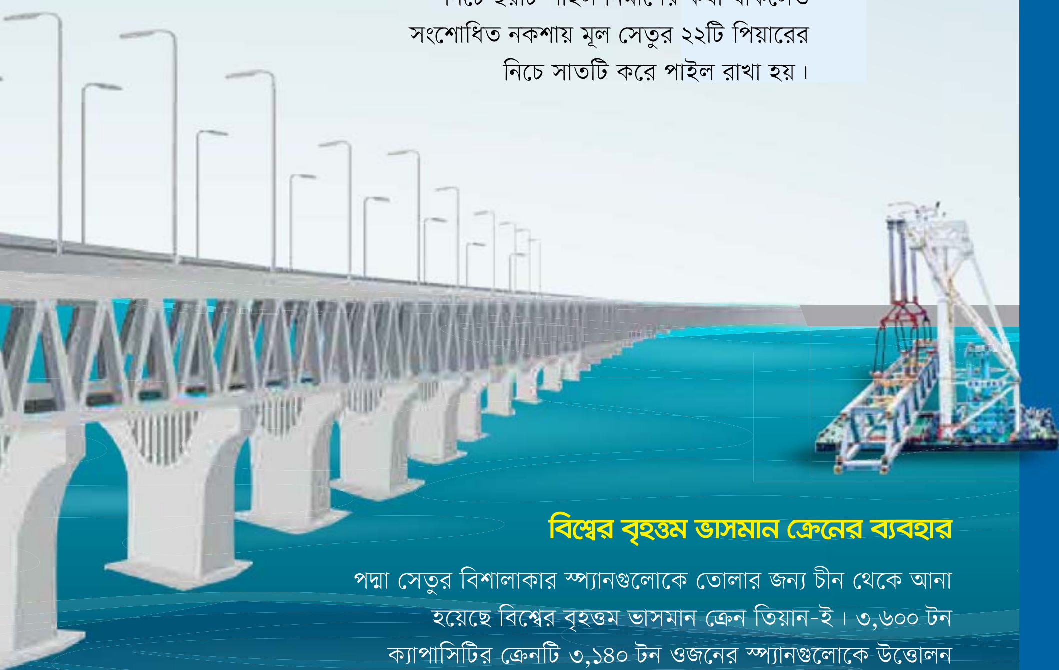
আমাজনের পর সবচেয়ে বেশি পানি প্রবাহিত হয় এই নদীতে। এর গতিপ্রকৃতিও নিত্যপরিবর্তনশীল। ভরা বর্ষায় এই নদী ধারণ করে ভয়ঙ্কর রূপ। তখন নদীতে স্রোতের গতি থাকে প্রতি সেকেন্ডে ৪ থেকে ৪.৫ মিটার।

১৯৬৭ সালের পর থেকে আজ পর্যন্ত পদ্মায় বিলীন হয়েছে ৬৬ হাজার হেক্টরের বেশি জমি

পদ্মা সেতু নির্মাণ প্রকল্পকেও নদীর এই রাক্ষুসে রূপ দেখতে হয়েছে। নির্মাণকাজ শুরুর পরপরই মাওয়া পয়েন্টের কনস্ট্রাকশন সাইটের একটি অংশ নদীভাঙনের শিকার হয়।

নকশায় পরিবর্তন

নদীর তলদেশের মাটি সরে যাওয়ার প্রবণতার কারণে সেতুর পাইলিংয়ের নকশায় পরিবর্তন আনা হয়। প্রাথমিক পরিকল্পনায় প্রতিটি পিয়ারের নিচে ছয়টি পাইল নির্মাণের কথা থাকলেও সংশোধিত নকশায় মূল সেতুর ২২টি পিয়ারের নিচে সাতটি করে পাইল রাখা হয়।



বিশ্বের বৃহত্তম ভাসমান ক্রেনের ব্যবহার

পদ্মা সেতুর বিশালাকার স্প্যানগুলোকে তোলার জন্য চীন থেকে আনা হয়েছে বিশ্বের বৃহত্তম ভাসমান ক্রেন তিয়ান-ই। ৩,৬০০ টন ক্যাপাসিটির ক্রেনটি ৩,১৪০ টন ওজনের স্প্যানগুলোকে উত্তোলন করে নির্দিষ্ট অবস্থানে বসিয়েছে। ক্রেনটি সাড়ে তিন বছর ব্যবহার করা হয়েছে। এর প্রতি মাসের ভাড়া ছিল ৩১ লাখ টাকা।

নদী শাসনের চ্যালেঞ্জ

প্রতি বর্ষায় পদ্মায় ২০-৩০ ফুট পর্যন্ত পলি জমে। এই পলির কারণে নদী শাসনের কাজে ব্যবহৃত ভেসেলগুলোকে চলাচলের ক্ষেত্রে বাধার সম্মুখীন হতে হয়েছে। এই সমস্যা নিরসনে প্রয়োজন ছিল ড্রেজিং, যা সময়সাপেক্ষ কাজ। এই কারণে পদ্মা সেতু প্রকল্পের নদী শাসনে বাড়তি সময় লেগেছে।

সেতু দিয়ে যেসব পরিষেবা লাইন যাবে

৭৬০ মিলিমিটার ব্যাসের গ্যাস সঞ্চালন লাইন।

১৫০ মিলিমিটার ব্যাসের ফাইবার অপটিক্যাল ও টেলিফোন ডাক্ট।

তিনটি অনন্য অর্জন

সেতুর পাইলের সর্বোচ্চ দৈর্ঘ্য ১২৮ মিটার, যেগুলোর পরিধি ৩০ মিটার। বিশ্বের আর কোনো সেতুতে এত দীর্ঘ ও প্রশস্ত পাইল ব্যবহার করা হয়নি।

সেতুতে ব্যবহার করা হয়েছে 'ফ্রিকশন পেন্ডুলাম বিয়ারিং', যা রিখটার স্কেলে ৯ মাত্রার ভূমিকম্প সহ্য করতে সক্ষম। একেকটি বিয়ারিংয়ের ওজন ধারণক্ষমতা ১০ হাজার টন, যা কোনো সেতুর জন্য প্রথম।

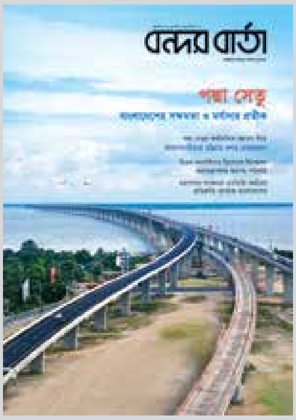
সেতুর জন্য নদী শাসনে ব্যয় হয়েছে ১১০ কোটি ডলার। বিশ্বে আর কোনো প্রকল্পে নদী শাসনে এত অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

তীর রক্ষায় বিশাল কর্মযজ্ঞ

নদীর তীর রক্ষায় ৫ কোটি ঘনমিটার ড্রেজিং করা হয়েছে। ব্যবহার করা হয়েছে ৩০ লাখ ৮০ হাজার টন পাথর, ৯,২৮,৩৫০ ঘনমিটার রিপ-র‍্যাপ এবং প্রতিটি ৮০০ কেজি ওজনের ৩৯ লাখের বেশি ও ১২৫ কেজি ওজনের ১ কোটি ৭২ লাখ জিও ব্যাগ। নদীর উত্তর ও দক্ষিণ তীর রক্ষায় ব্যবহৃত হয়েছে ১ কোটি ৩৩ লাখের বেশি সিসি ব্লক।

জুলাই ২০২২
বর্ষ ০৭, সংখ্যা ০৭

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা



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

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
শরিফুল আলম শিমুল

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
এ এন এম ফারুক হোসেন চৌধুরী

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স
মির্জা নাঈম অলিউল্লাহ্

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা
হাবিবুর রহমান সুমন, আলেয়া ফেরদৌসী

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

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

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

সম্পাদকীয়

যোগাযোগব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটিয়ে অর্থনীতির গেম চেঞ্জার হিসেবে কাজ করবে পদ্মা সেতু

পদ্মা সেতু আজ আর স্বপ্ন নয়– বদলে যাওয়া বাংলাদেশের অনন্য অর্জনের তালিকায় দেদীপ্যমান এক নাম। ২৫ জুন মহাসমারোহে আমাদের আত্মমর্যাদার প্রতীক হয়ে দাঁড়ানো পদ্মা সেতু উদ্বোধন করা হয়। আধুনিক বাংলাদেশের ইতিহাসে অবিস্মরণীয় হয়ে থাকবে এই দিনটি। বিদেশি ঋণদাতা সংস্থাগুলোর পশ্চাদপসরণে ভীত না হয়ে নিজেদের অর্থায়নে সেতু নির্মাণের সাহসী ঘোষণা দিয়েছিলেন যিনি, সেই মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাত ধরেই যাত্রা করল বাংলাদেশিদের গর্বের প্রতীক হয়ে দাঁড়ানো এই সেতু।

পদ্মা সেতু নির্মাণে সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ ছিল পদ্মা নদী নিজেই। প্রমত্ত পদ্মাকে বলা হয় 'মাইটি রিভার'। আমাজনের পর সবচেয়ে বেশি পানি প্রবাহিত হয় এই নদীতে। ভরা বর্ষায় এই নদীতে স্রোতের গতি থাকে প্রতি সেকেন্ডে ৪ থেকে সাড়ে ৪ মিটার। এর গতিপ্রকৃতিও নিত্যপরিবর্তনশীল। যে নদীর মতিগতি বোঝা কঠিন, সেই নদীর ওপর সেতু নির্মাণ দুঃসাহসেরই নামান্তর। একসময় অসম্ভব মনে হলেও সেটাই আজ বাস্তবতা।

উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী দেশবাসীকে স্মরণ করিয়ে দিলেন সেই পরম সত্য–পদ্মা সেতু কেবল ইট-সিমেন্ট-স্টিল-লোহা-কংক্রিটের একটি অবকাঠামো নয়, এ সেতু আমাদের অহংকার। এ সেতু আমাদের গর্ব, আমাদের সক্ষমতা ও মর্যাদার প্রতীক। সেতুর ৪২টি স্তম্ভ যেন স্পর্ধিত বাংলাদেশের প্রতিচ্ছবি। সকল ষড়যন্ত্র ও বাধা-বিপত্তি কাটিয়ে পদ্মা সেতু নির্মাণ ও এটি চালু করাটা যেন বাংলাদেশিদের জন্য নতুন এক বিজয়। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী এই বিজয়ের কৃতিত্ব সবাইকে দিয়েছেন।

পদ্মা সেতু দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জীবনমান উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে। সেখানে নতুন শিল্প-কারখানা হবে, বিদ্যমান শিল্প খাতগুলোর সম্প্রসারণ হবে, গতিশীল হবে পর্যটন খাত, কৃষিজাত পণ্যের প্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্প এবং এ খাতের পণ্যের নতুন বাজার তৈরি হবে। এছাড়া পদ্মা সেতুর মাধ্যমে দ্রুততম সময়ে এবং কম খরচে সহজে দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চল থেকে রপ্তানি পণ্য এখন চট্টগ্রাম বন্দরে নিয়ে আসা সম্ভব হবে; যা রপ্তানি প্রক্রিয়াকে ত্বরান্বিত করবে। আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য মৌলিক এসব বিষয় নিশ্চিত হলে আঞ্চলিক উন্নয়নসাম্য প্রতিষ্ঠার পথে এগিয়ে যাওয়া সম্ভব হবে।

এই সেতুর কারণে দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে ব্যবসা-বাণিজ্যের যে সম্প্রসারণ হবে, তাতে দেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধির হার ১ দশমিক ২৩ শতাংশ বাড়বে। আর দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের জিডিপি প্রবৃদ্ধি দাঁড়াবে ২ দশমিক ৩ শতাংশ। জিডিপিতে অবদান বাড়লে স্বাভাবিকভাবে তা দারিদ্র্য বিমোচনে সহায়ক হবে। এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের (এডিবি) একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, পদ্মা সেতুর আশীর্বাদে দারিদ্র্য বিমোচনের হার বাড়বে শূন্য দশমিক ৮৪ শতাংশ। তাই বলা যায়, পদ্মা সেতু এ অঞ্চলের কার্যকর যোগাযোগব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটিয়ে অর্থনীতির গেম চেঞ্জার হিসেবে কাজ করবে। পদ্মা সেতুর আদ্যোপান্ত রয়েছে এবারের প্রধান রচনায়।

ভয়াবহ দুর্ঘটনা ঘটে গেল চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের সোনাইছড়ি ইউনিয়নে বেসরকারি আইসিডি বিএম কনটেইনার ডিপোতে। ৪ জুন রাতে ডিপোটিতে আগুন লেগে ভয়াবহ বিস্ফোরণের ঘটনা ঘটে। এতে ফায়ার সার্ভিসের ১০ জন সদস্যসহ ৫০ জনের মর্মান্তিক মৃত্যু হয়। ঘটনার তদন্তে চট্টগ্রাম বিভাগীয় কমিশনার, জেলা প্রশাসন, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, কাস্টমস ও ফায়ার সার্ভিসের পক্ষ থেকে পৃথক পৃথক তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়। তদন্ত রিপোর্ট অনুযায়ী টার্মিনালের নিরাপত্তা বাড়ানো হবে এবং ভবিষ্যতে যাতে এ ধরনের ঘটনার পুনরাবৃত্তি না ঘটে তার জন্য সবরকম ব্যবস্থা নেওয়া হবে। আমরা এই দুর্ঘটনায় নিহতদের শোকসন্তপ্ত পরিবারের প্রতি সমবেদনা জ্ঞাপন এবং আহতদের দ্রুত সুস্থতা কামনা করছি।

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

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

প্রধান রচনা

পদ্মা সেতু

বাংলাদেশের সক্ষমতা ও মর্যাদার প্রতীক

০৬

আধুনিক বাংলাদেশের ইতিহাসে অবিস্মরণীয় একটি দিন হয়ে থাকবে ২৫ জুন। আমাদের আত্মমর্যাদার প্রতীক হয়ে দাঁড়ানো পদ্মা সেতু এদিন উদ্বোধন করা হয়। বিদেশি ঋণদাতা সংস্থাগুলোর পশ্চাদপসরণে ভীত না হয়ে নিজেদের অর্থায়নে সেতু নির্মাণের সাহসী ঘোষণা দিয়েছিলেন যিনি, সেই মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাত ধরেই যাত্রা করল বাংলাদেশিদের গর্বের প্রতীক হয়ে দাঁড়ানো এই সেতু।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

মুখর বন্দর ▪ ২০

- পদ্মা সেতু আমাদের অহংকার, সক্ষমতার প্রতীক
- পদ্মা সেতুর উদ্বোধনের উচ্ছ্বাস ছুঁয়ে গেছে চট্টগ্রাম বন্দরেও
- মহাসাগর সম্মেলনে এসডিজি অর্জনের প্রতিশ্রুতি পুনর্ব্যক্ত বাংলাদেশের
- রপ্তানি পণ্য নিয়ে পুনরায় যাত্রা শুরু করল 'এমভি হাইয়ান সিটি'
- বাংলাদেশ-ভারত দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য গতি আনবে 'সেপা'
- চট্টগ্রাম বন্দরে মাঙ্কিপক্স সতর্কতা জারি
- দেশীয় পতাকাবাহী জাহাজের বৈদেশিক আয়ে কর অব্যাহতি
- দক্ষিণ এশিয়ায় বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে দ্বিতীয় বাংলাদেশ
- বন্দর সীমায় আসা জাহাজের তথ্য দিতে হবে শিপিং এজেন্টদের
- চট্টগ্রাম বন্দরে অগ্নিনির্বাপণ মহড়া
- নিরাপত্তা পরিদর্শনে আইএসপিএস মনিটরিং দল

বন্দর বিচিত্রা ▪ ১৮

বন্দর পরিচিতি: *গ্রেট পোর্ট অব সেন্ট পিটার্সবার্গ*
গ্রন্থ পরিচিতি: *দ্য ওশান অব চার্ন: হাউ দ্য ইন্ডিয়ান ওশান শেপড হিউম্যান হিস্ট্রি*
মেরিটাইম ফ্যাক্ট: *জাহাজের হাল*
মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব: *ভাস্কো নুইনেজ দে বালবোয়া*
মেরিটাইম ইভেন্টস: *মেরিটাইম বিষয়ক নানা আয়োজনের সূচি*

আলাপচারিতা ▪ ১১

- পদ্মা সেতুর অর্থনৈতিক সম্ভাবনা নিয়ে বন্দর চট্টগ্রাম চেয়ারম্যান

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৪

- সিদ্ধান্তহীনতায় শেষ হলো এমইপিসির ৭৮তম অধিবেশন
- বরফ গলার ফলে উত্তর মহাসাগরে নতুন বাণিজ্যিক সি রুট তৈরি হতে পারে
- গিনি উপসাগরে জলদস্যুতা নিয়ে নিরাপত্তা পরিষদের নতুন রেজোলিউশন গ্রহণ
- নিঃসরণ কমাতে তাৎক্ষণিক ভূমিকা রাখবে 'জাস্ট ইন টাইম অ্যারাইভাল': আইএমও
- ভারতে হতে যাচ্ছে গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুতের প্রথম নিলাম
- নিঃসরণ অর্ধেক কমানোর লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হবে না: গবেষণা প্রতিবেদন
- নরওয়ের অফশোর তেল-গ্যাস উত্তোলন বৃদ্ধিকে সমর্থন ইইউর
- জ্বালানি উত্তোলন বাড়াবে ওপেক প্লাস
- ২০২০ সালে যুক্তরাষ্ট্রের জিডিপিতে সমুদ্র অর্থনীতির অবদান ৩৬ হাজার ১০০ কোটি ডলার
- সুয়েজের বিকল্প রুট প্রতিষ্ঠা করবে ইরান-রাশিয়া
- ২০২৩ সালে জ্বালানি তেলের চাহিদা বাড়বে ২%: আইইএ
- ইউরোপের এমিশন ট্রেডিং সিস্টেমে অন্তর্ভুক্ত হচ্ছে মেরিটাইম খাত

সংখ্যা এবং লেখচিত্র ▪ ২৩

কোন দেশের কাছে প্রাকৃতিক গ্যাসের মজুদ সবচেয়ে বেশি?

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরে কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

১২

বিশেষ প্রতিবেদন

বিএম কনটেইনার ডিপোতে বিস্ফোরণ: অব্যবস্থাপনার ভয়াবহ পরিণতি

চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের সোনাইছড়ি ইউনিয়নে বেসরকারি আইসিডি বিএম কনটেইনার ডিপোতে আগুন লেগে ভয়াবহ বিস্ফোরণের ঘটনা ঘটে। ৪ জুন রাত পৌনে ১১টার দিকে একটি কনটেইনার থেকে অন্য কনটেইনারগুলোতে আগুন ছড়িয়ে পড়ে। এসব কনটেইনারে রাসায়নিক থাকায় পরপর বিস্ফোরণ হতে থাকে। বিস্ফোরণের ঘটনাস্থল থেকে অন্তত চার কিলোমিটার এলাকা কেঁপে ওঠে। ঘটনার পরদিন সেনাবাহিনী ফায়ার সার্ভিসের সাথে আগুন নিয়ন্ত্রণের কাজে যোগ দেন। ৮৬ ঘণ্টা পর তারা আগুন নিয়ন্ত্রণে আনতে সক্ষম হন। এতে ৫০ জনের মৃত্যু হয়েছে। এর মধ্যে ফায়ার সার্ভিসের সদস্য ১০ জন।

১৭

আন্তর্জাতিক সংবাদ

সাগরে জাহাজের বিপদে পড়ার ঘটনা বেড়েছে

২০১৮ থেকে ২০২১ সালের মধ্যে সাগরে চলাচলের সময় জাহাজের বিপদে পড়ার ঘটনা বেড়েছে। এ সময়ে সবচেয়ে বেশি সাহায্যবার্তা পাওয়া গেছে ট্যাংকার, মাছ ধরার জাহাজ ও বাল্ক ক্যারিয়ারের কাছ থেকে।

কোভিড-১৯ মহামারির প্রকোপ বেশি থাকার সময় ২০২০ সালে গ্লোবাল মেরিটাইম ডিসট্রেস অ্যান্ড সেফটি সিস্টেম (জিএমডিএসএস) কলের সংখ্যা হঠাৎই অনেক বেড়ে গিয়েছিল। আর এর সম্ভাব্য কারণ ছিল ক্রু পরিবর্তন নিয়ে জটিলতা, বন্দরগুলোয় র‍্যাপিড টার্নঅ্যারাউন্ড ও জাহাজে অবস্থানকারীদের মানসিক অবসাদের মতো বিষয়।

২১

চট্টগ্রাম বন্দরে যুক্ত হলো অত্যাধুনিক দুটি টাগবোট

চীনের তৈরি অত্যাধুনিক দুটি টাগবোট যুক্ত হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের নৌবহরে। ১৬ জুন টাগবোট দুটির কার্যক্রম আনুষ্ঠানিকভাবে উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

গঙ্গা-পদ্মা অববাহিকার বিস্তৃতি প্রায়
১১ লাখ বর্গকিলোমিটার
জুড়ে, যার ৪ শতাংশ পড়েছে বাংলাদেশে

উৎপত্তির পর
২ হাজার ৫২০ কিলোমিটার পাড়ি
দিয়ে বঙ্গোপসাগরে মিশেছে পদ্মা

পদ্মা সেতু

বাংলাদেশের সক্ষমতা ও মর্যাদার প্রতীক

দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের কয়েক দশকের স্বপ্ন ও প্রাণের দাবি ছিল পদ্মা নদীর ওপর একটি সেতু। মাওয়া-জাজিরাকে যুক্ত করা পদ্মা সেতু কেবল যে সেই স্বপ্নই পূরণ করেছে তা নয়। বরং বাংলাদেশ যে মাথা নোয়াবার নয়, সেই বিষয়টি আবারও প্রমাণ করেছে। দেশের জনগণের আত্মমর্যাদার প্রতীক হয়ে দাঁড়িয়েছে এই সেতু।

বন্দরবার্তা ডেস্ক

আধুনিক বাংলাদেশের ইতিহাসে অবিস্মরণীয় একটি দিন হয়ে থাকবে ২৫ জুন। আমাদের আত্মমর্যাদার প্রতীক হয়ে দাঁড়ানো পদ্মা সেতু এদিন উদ্বোধন করা হয়। বিদেশি ঋণদাতা সংস্থাগুলোর পশ্চাদপসরণে ভীত না হয়ে নিজেদের অর্থায়নে সেতু নির্মাণের সাহসী ঘোষণা দিয়েছিলেন যিনি, সেই মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাত ধরেই যাত্রা করল বাংলাদেশিদের গর্বের প্রতীক হয়ে দাঁড়ানো এই সেতু।

উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী দেশবাসীকে স্মরণ করিয়ে দিলেন সেই পরম সত্য–পদ্মা সেতু কেবল ইট-সিমেন্ট-স্টিল-লোহা-কংক্রিটের একটি অবকাঠামো নয়, এ সেতু আমাদের অহংকার। এ সেতু আমাদের গর্ব, আমাদের সক্ষমতা ও মর্যাদার প্রতীক। সেতুর ৪২টি স্তম্ভ যেন স্পর্ধিত বাংলাদেশের প্রতিচ্ছবি। সকল বাধা-বিপত্তি কাটিয়ে পদ্মা সেতু নির্মাণ ও এটি চালু করাটা যেন বাংলাদেশিদের জন্য নতুন এক বিজয়।

ঢাকা-চট্টগ্রামের সঙ্গে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ থেকে বিচ্ছিন্ন থাকা দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের জন্য এই উপলক্ষটি বাড়তি আনন্দের। দীর্ঘদিন পেছনে পড়ে থাকার পর এখন মাথা তুলে দাঁড়ানোর স্বপ্ন দেখছেন এই অঞ্চলের অধিবাসীরা।

বাংলার ভূমিরূপ গঠনে বড় ভূমিকা রয়েছে পদ্মা নদীর। গাঙ্গেয় পললভূমিতে গড়ে ওঠা এই বদ্বীপের অর্থনৈতিক ক্রমবিকাশেও অঙ্গাঙ্গিভাবে সম্পৃক্ত এই নদী। পদ্মার স্রোতবাহিত পলি যেমন কৃষি খাতের উৎকর্ষে অবদান রেখেছে, তেমনি নৌবাণিজ্যে নদীটির সমৃদ্ধ ইতিহাস সর্বজনবিদিত। তবে মুদ্রার অন্য পিঠও রয়েছে। বাংলাদেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলকে রাজধানী ঢাকা থেকে বিচ্ছিন্ন করে রেখেছিল প্রমত্ত পদ্মা। যার ফলে অর্থনৈতিক সমৃদ্ধির অগ্রযাত্রায় পদ্মার দুই পাড়ের মধ্যে রয়েছে স্পষ্ট অসমতা।

পদ্মা সেতু সেই বিভেদ দূর করার ক্ষেত্রে টনিক হিসেবে কাজ করবে। এটি দেশের সার্বিক জিডিপি প্রবৃদ্ধিতে অবদান রাখবে। প্রবৃদ্ধি হবে দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মোট দেশজ উৎপাদনেও। আঞ্চলিক যোগাযোগেও গুরুত্বপূর্ণ হিস্যা হবে এই সেতু। রেল সংযোগ থাকায় পদ্মার ওপারে থাকা সমুদ্র ও স্থলবন্দরগুলো থেকে পণ্য পরিবহন সহজতর ও সাশ্রয়ী হবে।

পদ্মা সেতুর উদ্বোধনকে অনেকে অভিহিত করছেন 'দখিনা দুয়ার খুলে যাওয়া' হিসেবে। প্রকৃতই এই সেতু বাংলাদেশের জাতীয় অর্থনীতির জন্য সম্ভাবনার নতুন দিগন্ত উন্মুক্ত করেছে।

পদানত হলো প্রমত্ত পদ্মা

গঙ্গা, যমুনা ও মেঘনা নদী অববাহিকা এলাকা বাংলাদেশ, ভারত, চীন, নেপাল ও ভুটানের প্রায় সাড়ে ১৭ লাখ বর্গকিলোমিটার এলাকাজুড়ে বিস্তৃত। এ মধ্যে সবচেয়ে বিস্তৃত গঙ্গা বা পদ্মার অববাহিকা প্রায় ১১ লাখ বর্গকিলোমিটারের। এই অববাহিকার সিংহভাগই পড়েছে ভারত ও নেপালে। বাংলাদেশে পড়েছে ৪ শতাংশ।

ভারতের গঙ্গা বাংলাদেশ অংশে এসে হয়েছে পদ্মা। হিমালয়ের গঙ্গোত্রী হিমবাহ থেকে উৎপন্ন গঙ্গার প্রধান ধারা এটি। উৎপত্তির পর নদীটি ২ হাজার ৫২০ কিলোমিটার পাড়ি দিয়ে বঙ্গোপসাগরে মিশেছে। গঙ্গা নদী বাংলাদেশে প্রবেশ করেছে চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলা দিয়ে। সেখান থেকেই নদীটির নাম হয় পদ্মা। বাংলাদেশে প্রবেশের পর এটি রাজশাহী, পাবনা, কুষ্টিয়া, রাজবাড়ী হয়ে প্রবাহিত হওয়ার পর দৌলতদিয়ায় গিয়ে যমুনার সঙ্গে মিলিত হয়েছে। এরপর এই মিলিত ধারা চাঁদপুরের কাছে মেঘনার সঙ্গে মিলে মেঘনা নামে বঙ্গোপসাগরে গিয়ে মিশেছে।

একদা পদ্মা নদী ছিল প্রমত্ত, বিশাল ও প্রলয়ঙ্করী। এই সেতুকে বশে আনার চিন্তা করাটা একসময় ছিল অলীক স্বপ্নের মতো। যোগাযোগের ক্ষেত্রে এই নদীর খামখেয়ালি আচরণের ওপর নির্ভর করতে হবে না–আজ থেকে দুই-তিন দশক আগে এমন দৃশ্যপট কল্পনা করাও আমাদের জন্য ছিল স্বপ্নবিলাস।

*বিশালাকারের জন্য পদ্মাকে বলা হয় **'মাইটি রিভার'**। আমাজনের পর সবচেয়ে বেশি **পানি প্রবাহিত হয়** এই নদীতে*

২৫ জুন** দীর্ঘ প্রতীক্ষিত স্বপ্নের পদ্মা সেতুর আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করেন **মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা

বিশালাকারের জন্য পদ্মাকে বলা হয় 'মাইটি রিভার'। কোনো কোনো স্থানে নদীর এক পাড়ে দাঁড়িয়ে অন্য পাড় দেখা যায় না। আর বর্ষায় পদ্মার ভয়ঙ্কর রূপের কথা সবাই জানে। বলা হয়, আমাজনের পর সবচেয়ে বেশি পানি প্রবাহিত হয় পদ্মায়। ভরা বর্ষায় এই নদীতে স্রোতের গতি থাকে প্রতি সেকেন্ডে ৪ থেকে সাড়ে ৪ মিটার। সেই নদীতে সেতু? প্রবল স্বপ্নবিলাসী মানুষই কেবল এই চিন্তা করতে পারে।

কালের আবর্তে উজানে পদ্মা খানিকটা বিগতযৌবনা হলেও রাজবাড়ীর গোয়ালন্দ থেকে ভাটির দিকে এটি এখনো খরস্রোতা ও গভীর। ফলে দেশের মধ্য, উত্তর-পূর্ব ও দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলের সঙ্গে দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগের ক্ষেত্রে এতদিন বড় বাধা হয়ে ছিল এই খরস্রোতা নদী পারাপার। ভরা বর্ষা কিংবা ঘন কুয়াশায় নদীতে ফেরি, লঞ্চ, স্পিডবোট বা অন্যান্য নৌযান চলাচল প্রায়ই ব্যাহত হতো।

পদ্মা, যমুনা ও মেঘনা–এই তিন নদী বাংলাদেশের ভূখণ্ডকে মূল তিনটি ভাগে ভাগ করেছে। ঢাকা ও পার্শ্ববর্তী কয়েকটি জেলা নিয়ে মধ্যভাগ, চট্টগ্রাম ও সিলেট বিভাগ নিয়ে পূর্বাংশ এবং রাজশাহী, রংপুর, খুলনা ও বরিশাল নিয়ে পশ্চিমাংশ। বাংলাদেশের স্বাধীনতার পর পর্যায়ক্রমে সড়ক যোগাযোগ বিস্তৃত হয়েছে। মেঘনা সেতু, মেঘনা-গোমতী সেতু, যমুনার ওপর বঙ্গবন্ধু বহুমুখী সেতু, পাকশীতে পদ্মার ওপর লালন শাহ সেতু, চট্টগ্রামে কর্ণফুলীর ওপর শাহ আমানত সেতু, খুলনার রূপসা সেতু, পটুয়াখালীর লেবুখালীতে পায়রা সেতু, ভৈরব সেতু নির্মাণের ফলে দেশের বিভিন্ন প্রান্তের মধ্যে সরাসরি যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপনের কাজে অগ্রগতি হয়েছিল আগেই। পদ্মা সেতু চালু হওয়ার মাধ্যমে সেই উদ্যোগ আরও পূর্ণতা পেল।

স্বাধীন বাংলাদেশের সবচেয়ে বড় উদ্‌যাপন উপলক্ষ

২৫ জুন পদ্মা সেতুর উদ্বোধন উপলক্ষে উৎসবমুখর হয়েছিল গোটা দেশ। কেনইবা হবে না! স্বাধীনতার পর বাংলাদেশের জন্য সবচেয়ে বড় অর্জন এটি। উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী স্পষ্ট করেই বলেছেন, সকল প্রতিকূলতা ডিঙিয়ে পদ্মা সেতু নির্মাণের মাধ্যমে আমরা বড় এক বিজয় অর্জন করেছি।

নির্ধারিত দিনে বেলা ১১টা ৫৮ মিনিটে মাওয়া প্রান্তে ফলক উন্মোচনের মাধ্যমে পদ্মা সেতুর আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করেন প্রধানমন্ত্রী। তার আগে সকাল ১০টায় উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে প্রবেশ করেন তিনি। সেখানে আয়োজিত সুধীসমাবেশে বক্তব্য দেন তিনি। সড়ক পরিবহন ও সেতুমন্ত্রী ওবায়দুল কাদেরের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে শুভেচ্ছা বক্তব্য রাখেন মন্ত্রিপরিষদ সচিব খন্দকার আনোয়ারুল ইসলাম। মঞ্চে উপস্থিত ছিলেন পদ্মা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক শফিকুল ইসলাম।

অনুষ্ঠানে পদ্মা সেতু উদ্বোধন উপলক্ষে স্মারক ডাকটিকিট, স্যুভেনির শিট, উদ্বোধনী খাম ও সিলমোহর এবং ১০০ টাকা মূল্যের স্মারক নোট অবমুক্ত করেন প্রধানমন্ত্রী। এ সময় পদ্মা সেতুর নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান চায়না মেজর ব্রিজ ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি লিমিটেডের (এমবিইসি) পক্ষ থেকে প্রধানমন্ত্রীকে সেতুর একটি রেপ্লিকা উপহার দেওয়া হয়।

এরপর প্রধানমন্ত্রীর গাড়িবহর টোল দিয়ে সেতু এলাকায় প্রবেশ করে। টোল প্রদানের পর মাওয়া প্রান্তে পদ্মা সেতুর উদ্বোধনী ফলক ও ম্যুরাল-১ উন্মোচন এবং মোনাজাতে অংশ নেন প্রধানমন্ত্রী। সর্বপ্রথম টোল দিয়ে গাড়িবহর নিয়ে পদ্মা সেতু পার হওয়ার পর প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা জাজিরা প্রান্তে ম্যুরাল-২ উদ্বোধন করেন এবং সেখানে বাংলাদেশ আওয়ামী লীগ আয়োজিত জনসভায় বক্তব্য রাখেন।

১৯৯৯ সালের মে মাসে পদ্মা সেতু প্রকল্পের জন্য প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষা শুরু হয়

২০০১ সালের ৪ জুলাই সেতুর ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা

২৫ জুন বেলা ১১টা ৫৮ মিনিটে মাওয়া প্রান্তে ফলক উন্মোচনের মাধ্যমে পদ্মা সেতুর আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। এরপর তিনি সর্বপ্রথম টোল দিয়ে গাড়িবহর নিয়ে পদ্মা সেতু পার হন

পদ্মা সেতু নির্মাণকাজের গুণগত মান নিয়ে কোনো আপস করা হয়নি মন্তব্য করে শেখ হাসিনা বলেন, এ সেতু নির্মিত হয়েছে বিশ্বের সর্বাধুনিক প্রযুক্তি ও উপকরণ দিয়ে; সম্পূর্ণ স্বচ্ছতা বজায় রেখে। পুরো নির্মাণ প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়েছে সর্বোচ্চ মান বজায় রেখে।'

স্বপ্ন দেখার শুরু

বড় আকারের যেকোনো অবকাঠামো নির্মাণই ব্যয়সাপেক্ষ। বিশেষ করে স্রোতস্বিনী বড় নদীর ওপর কয়েক কিলোমিটার দীর্ঘ সেতু নির্মাণের ব্যয় অনেক বেশি। বাংলাদেশে যে এত ব্যয়বহুল প্রকল্প গ্রহণ করা সম্ভব, সেই সক্ষমতার প্রমাণ প্রথম পাওয়া যায় যমুনা নদীর ওপর ৩ হাজার ৭৪৫ কোটি টাকা ব্যয়ে নির্মিত ৪ দশমিক ৮ কিলোমিটার দীর্ঘ বঙ্গবন্ধু সেতু চালুর মাধ্যমে। ১৯৯৮ সালে সেতুটি উদ্বোধন করেন তৎকালীন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। সে সময় তিনি পদ্মা নদীতেও একটি সেতু নির্মাণের উদ্যোগ নেন।

১৯৯৯ সালের মে মাসে পদ্মা সেতু প্রকল্পের জন্য প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষা শুরু হয়। বলা যায়, এটাই দালিলিকভাবে পদ্মা সেতু নির্মাণ প্রকল্পের সূত্রপাত। সে হিসেবে স্বপ্নের পদ্মা সেতু নির্মাণের যাত্রা প্রায় দুই যুগের।

পদ্মা সেতুর প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাই হয় দেশীয় অর্থায়নে। ২০০১ সালের ৪ জুলাই সেতুটির ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। এরপর জাপানের আন্তর্জাতিক উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা জাইকার অর্থায়নে ২০০৩ সালের মে থেকে পদ্মা সেতু প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষার কাজ শুরু হয়।

পদ্মা সেতুর প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ছিল আরপিটি-নেডকো-বিসিএল। যৌথ উদ্যোগের প্রতিষ্ঠানটি মতামত দেয়, পাটুরিয়ার তুলনায় মাওয়ায় সেতু হলে যাতায়াত খরচ কমবে, পুনর্বাসনে ব্যয় কম হবে এবং নদীশাসন সহজ হবে। সেতু নির্মাণের পরিবর্তে নদীর তলদেশ দিয়ে টানেল নির্মাণের বিষয়টিও তাদের আলোচনায় আসে। কিন্তু টানেলের প্রযুক্তিগত জটিলতা ও ব্যয় বেশি হওয়ার কারণে তা নির্মাণের সুপারিশ করেনি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান। তারা চার লেনের সেতু ও এর মধ্যে রেলসংযোগ রাখার পরামর্শ দেয়।

মূল সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের দায়িত্ব পায় জাপানের নিপ্পন কোয়েই লিমিটেড নামের একটি প্রতিষ্ঠান। তারাও সেতুর স্থান হিসেবে মাওয়া-জাজিরাকে অগ্রাধিকার দিয়ে প্রতিবেদন জমা দেয়।

সমীক্ষায় দেখা যায়, মাওয়া-জাজিরা ও পাটুরিয়া-গোয়ালন্দ দুই পথেই মূল সেতুর দৈর্ঘ্য হবে ৬ কিলোমিটারের কিছু বেশি। তবে মাওয়া প্রান্তে নদীর তীর তুলনামূলক বেশি স্থিতিশীল। ফলে নদীশাসনে ব্যয় কম পড়বে। প্রক্ষেপণ অনুসারে, মাওয়া-জাজিরা দিয়ে সেতু নির্মিত হলে যানবাহনও বেশি চলবে। রেলসংযোগ বাদ দিয়ে মাওয়ায় সেতু নির্মাণে সম্ভাব্য ব্যয় দেখানো হয় ১১৫ কোটি ডলার, যেখানে পাটুরিয়া দিয়ে সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে সম্ভাব্য ব্যয় দাঁড়াবে ১৪৫ কোটি ডলার।

চড়াই-উতরাইয়ের গল্প

পদ্মা সেতু নির্মাণের নীতিগত সিদ্ধান্ত গ্রহণের পর আনুষ্ঠানিকভাবে প্রকল্প নিতে চলে যায় আট বছর। এরপর অর্থায়ন জটিলতায় কেটে যায় আরও পাঁচ বছর। ২০১২ সালে দেশীয় অর্থায়নে সেতু নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণের পর শুরু হয় নির্মাণকাজ।

২০০৯ সালে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে সরকার ক্ষমতা গ্রহণের ২২ দিনের মাথায় পদ্মা সেতুর পূর্ণাঙ্গ নকশা তৈরির জন্য নিউজিল্যান্ডভিত্তিক পরামর্শক প্রতিষ্ঠান মনসেল এইকমকে নিয়োগ দেওয়া হয়। শুরুর নকশায় সেতু প্রকল্পে রেল চলাচলের সুবিধা ছিল না। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী রেল সুবিধা যুক্ত করে চূড়ান্ত নকশা প্রণয়নের নির্দেশনা দেন। এর মধ্যেই সরকার জমি অধিগ্রহণের প্রক্রিয়া শুরু করে দেয়।

২০১০ সালের মধ্যে নকশা চূড়ান্ত হয়। পরের বছরের জানুয়ারিতে ডিপিপি সংশোধন করা হয়। সংশোধনীতে প্রকল্পের ব্যয় প্রথমবারের মতো বেড়ে দাঁড়ায় ২০ হাজার ৫০৭ কোটি টাকা। ব্যয় বৃদ্ধির পেছনে কয়েকটি কারণ উল্লেখ করে সেতু বিভাগ। সেতুর দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি এর অন্যতম। শুরুতে সেতুর দৈর্ঘ্য ধরা হয়েছিল ৫ দশমিক ৫৮ কিলোমিটার। পরে তা বাড়িয়ে ৬ দশমিক ১৫ কিলোমিটার করা হয়। প্রথম ডিপিপিতে সেতুর ৪১টি স্প্যানের মধ্যে কেবল তিনটির নিচ দিয়ে নৌযান চলাচলের ব্যবস্থা রেখে নকশা করা হয়েছিল। পরে ৩৭টি স্প্যানের নিচ দিয়ে নৌযান চলাচলের সুযোগ রাখার বিষয়টি যুক্ত করা হয়।

প্রথম সংশোধিত ডিপিপিতে বেশি ভার বহনের ক্ষমতাসম্পন্ন রেল সংযোগ যুক্ত করা হয়। কংক্রিটের বদলে ইস্পাতের অবকাঠামো যুক্ত হয়। সেতু নির্মাণে পাইলিংয়ের ক্ষেত্রেও বাড়তি গভীরতা ধরা হয়। বাড়ে পুনর্বাসন ব্যয়ও।

৩ হাজার ১৪০ টন ওজনের স্প্যানকে সেতুর পিয়ারের ওপর নির্দিষ্ট জায়গায় স্থাপন করছে চীন থেকে ভাড়ায় আনা বিশ্বের সবচেয়ে বড় ভাসমান ক্রেন তিয়ান-ই

নিজস্ব অর্থায়নে সেতু

প্রকল্পের নকশা চূড়ান্ত হওয়ার পর ২০১১ সালের এপ্রিল থেকে জুন মাসের মধ্যে সেতু প্রকল্পে অর্থায়নের বিষয়ে বিশ্বব্যাংক, এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি), জাপান আন্তর্জাতিক সহযোগিতা সংস্থা (জাইকা) ও ইসলামিক ডেভেলপমেন্ট ব্যাংকের (আইডিবি) সঙ্গে কয়েকটি ঋণচুক্তি সই করে সরকার। কিন্তু নির্মাণকাজের তদারকিতে পরামর্শক নিয়োগের ক্ষেত্রে দুর্নীতির অভিযোগ আনে বিশ্বব্যাংক। এরপর একে একে সব অর্থায়নকারী প্রতিষ্ঠান প্রতিশ্রুত অর্থায়ন স্থগিত ঘোষণা করে।

এরপর প্রকল্পে যুক্ত হওয়ার প্রস্তাব নিয়ে আসে মালয়েশিয়ার সরকার। এ নিয়ে কিছুদিন আলোচনা চলার পর তা আর এগোয়নি। ২০১২ সালের ৯ জুলাই মন্ত্রিপরিষদের এক বৈঠকে যুগান্তকারী এক সিদ্ধান্ত নেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। পরমুখাপেক্ষী না থেকে নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু নির্মাণের সাহসী ঘোষণা দেন তিনি। এই সিদ্ধান্ত পদ্মা সেতু প্রকল্পের জন্য সঞ্জীবনী শক্তি হিসেবে কাজ করে। এরপর আন্তর্জাতিক অর্থলগ্নিকারী প্রতিষ্ঠানগুলোকে পদ্মা সেতুতে বিনিয়োগের বিষয়ে না করে দেয় সরকার।

যে দুর্নীতির অভিযোগে সরে দাঁড়িয়েছিল বিশ্বব্যাংক ও অন্যান্য অর্থায়নকারী প্রতিষ্ঠান, ২০১৪ সালে তদন্ত শেষে দুর্নীতি দমন কমিশন (দুদক) জানিয়ে দেয়, তারা এর কোনো প্রমাণ পায়নি। ২০১৭ সালে কানাডার টরন্টোর এক আদালতও অভিযোগটির সপক্ষে প্রমাণ না পাওয়ার কথা জানান।

আত্মমর্যাদা রক্ষার যাত্রা

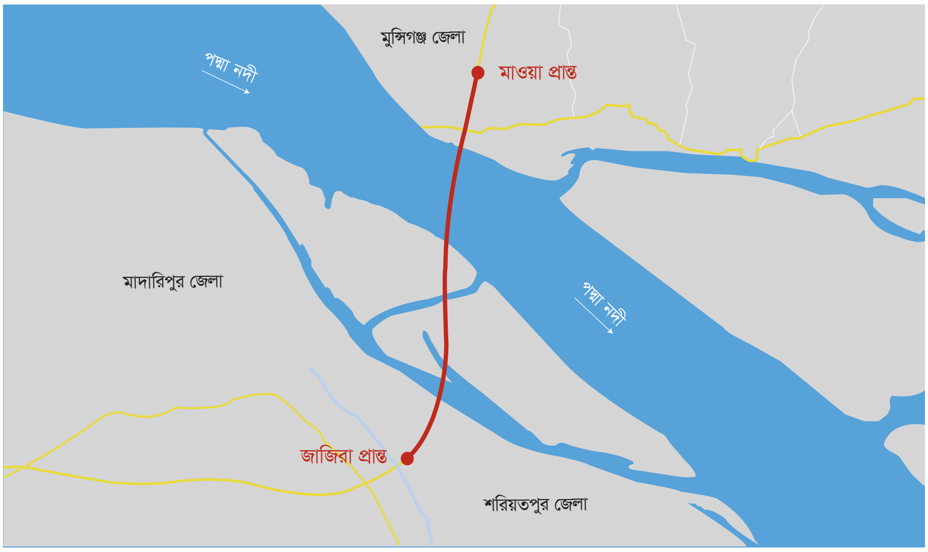
২০১৬, ২০১৮ ও ২০১৯ সালে আরও তিন দফা ডিপিপি সংশোধন করা হয়। এর মধ্যে ২০১৬ সালের সংশোধনীতে ব্যয় বেড়ে দাঁড়ায় ২৮ হাজার ৭৯৩ কোটি টাকা। ২০১৮ সালে তা বেড়ে হয় ৩০ হাজার ১৯৩ কোটি টাকা। শেষ পর্যন্ত সেই ব্যয়ের পরিমাণই বহাল আছে।

পদ্মা সেতুর জন্য ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসনের কাজ নিজস্ব অর্থায়নে করতে হবে, সেটা পূর্বনির্ধারিত। কারণ এই কাজে উন্নয়ন সহযোগীরা অর্থায়ন করে না। পদ্মা সেতু প্রকল্পের জমি অধিগ্রহণের প্রাথমিক প্রস্তুতি শুরু ২০০৬ সাল থেকেই। আর অধিগ্রহণ শুরু হয় ২০০৯ সালে। অধিগ্রহণের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক সব মানদণ্ড মেনে চলা হয়েছে।

নিজস্ব অর্থায়নে সেতু নির্মাণ করা হবে—এই সিদ্ধান্ত তো নেওয়া হলো, কিন্তু অর্থ আসবে কোত্থেকে? ২০১২ সালের আগস্টে সরকার দুটি ব্যাংক হিসাব খোলে, যেখানে সরাসরি অনুদান জমা দেওয়ার সুযোগ রাখা হয়। সরকারি কর্মকর্তা-কর্মচারীদের সংগঠনগুলো তাদের এক দিনের বেতনের সমপরিমাণ অর্থ অনুদান হিসেবে দেওয়ার ঘোষণা দেয়। মন্ত্রী-সংসদ সদস্য, সচিবরাও বেতনের অংশ অনুদান হিসেবে দেওয়ার কথা জানান।

সরকার পদ্মা সেতু নির্মাণে বড় অংকের বাজেট বরাদ্দ দেয় ২০১৩-১৪ অর্থবছরে। এর পরিমাণ ছিল ৬ হাজার ৮৫২ কোটি টাকা। এরপর প্রতি বছরের বাজেটেই বড় অংকের অর্থ বরাদ্দ দেওয়া হয়েছে।

শুরু থেকেই প্রকল্পের কাজ পাঁচটি বড় প্যাকেজে ভাগ করা হয়েছিল। এগুলো হলো—মূল সেতু, নদী শাসন,



মুন্সিগঞ্জের মাওয়া প্রান্ত থেকে শরিয়তপুরের জাজিরা প্রান্ত পর্যন্ত মূল সেতুর দৈর্ঘ্য ৬.১৫ কিলোমিটার। এর সংযোগ সড়ক প্রায় ১২.১২ কিলোমিটার

মাওয়া প্রান্তে টোল প্লাজাসহ সংযোগ সড়ক নির্মাণ, জাজিরা প্রান্তে টোল প্লাজাসহ সংযোগ সড়ক নির্মাণ এবং সার্ভিস এরিয়া নির্মাণ। সবগুলো প্যাকেজেরই দরপত্র প্রক্রিয়া ২০১০ ও ২০১১ সালে শুরু হয়েছিল। নিজস্ব অর্থায়নের সিদ্ধান্তের পর নতুন করে দরপত্র আহ্বান না করে এসব কাজ আগের অবস্থা থেকেই এগিয়ে নেওয়া হয়। শুধু মূল সেতু নির্মাণের পরামর্শক নিয়োগের নতুন দরপত্র আহ্বান করা হয়।

মাওয়া ও জাজিরা প্রান্তের সংযোগ সড়ক ও সার্ভিস এরিয়া নির্মাণের ঠিকাদার নিযুক্ত হয় বাংলাদেশি প্রতিষ্ঠান আবদুল মোনেম লিমিটেড। তারা সহযোগী হিসেবে নেয় মালয়েশিয়ার এইচসিএম নামের একটি প্রতিষ্ঠানকে।

বিভিন্ন কাজের তদারকিতে চারটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও তিনটি বেসরকারি সংস্থাকে নিয়োগ দেওয়া হয়। এর মধ্যে দুই পাড়ে সংযোগ সড়ক ও সার্ভিস এরিয়া নির্মাণে পরামর্শকের দায়িত্ব পায় বাংলাদেশ সেনাবাহিনী এবং বাংলাদেশ প্রকৌশল ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয় (বুয়েট)।

মূল সেতু নির্মাণে ঠিকাদারদের প্রাক-যোগ্যতা যাচাই দরপত্র আহ্বান করা হয়েছিল ২০১০ সালে। শেষ পর্যন্ত চায়না মেজর ব্রিজ ইঞ্জিনিয়ারিং কনস্ট্রাকশন কোম্পানি (এমবিইসি) ১২ হাজার ১৩৩ কোটি টাকায় সেতুটি নির্মাণের প্রস্তাব দিয়ে নির্বাচিত হয়। ২০১৪ সালের ১৭ জুন এমবিইসির সঙ্গে সরকারের চুক্তি সই হয়। ওই বছরের নভেম্বরে তারা কাজ শুরু করে।

পদ্মা সেতুর নদী শাসনের দরপত্রে ৮ হাজার ৭০৭ কোটি টাকা প্রস্তাব করে চীনের সিনোহাইড্রো সর্বনিম্ন দরদাতা নির্বাচিত হয়। ২০১৪ সালের নভেম্বরে চুক্তির পর ডিসেম্বরে তারা কাজ শুরু করে।

সেতু নির্মাণে যত চ্যালেঞ্জ

মূল সেতু নির্মাণের প্রথম ধাপ পাইলিং। খরস্রোতা পদ্মায় এটি ছিল অন্যতম জটিল কাজ। ২০১৫ সালের ১ মার্চ পরীক্ষামূলক পাইলিংয়ের কাজ শুরু করে এমবিইসি।

মূল সেতুতে পাইল রয়েছে ২৬৪টি। সেতুর পানির অংশে ৪০টি পিয়ারের নিচে এগুলো বসানো হয়েছে। নদীর পাইলগুলো ভেতরে ফাঁপা, ইস্পাতের তৈরি। প্রতিটির ব্যাসার্ধ তিন মিটার। পুরুত্ব ৬২ মিলিমিটার। একেকটি পিয়ারের নিচে ছয় থেকে সাতটি পাইল বসানো হয়েছে। এই পাইল নদীর তলদেশের মাটি থেকে ১২২ মিটার পর্যন্ত গভীরে বসানো হয়েছে। বিশ্বে আর কোনো সেতুতে এত গভীরতায় পাইল বসানোর প্রয়োজন হয়নি।

পদ্মা সেতুর পাইলিং শুরু হয়েছিল মাওয়া প্রান্তে। শুরুতে পরিকল্পনা ছিল প্রতিটি পিয়ারের নিচে ছয়টি করে পাইল বসানো হবে। কিন্তু সেতুর ৬ ও ৭ নম্বর পিয়ারের নিচে তিনটি করে পাইল বসাতে গিয়ে নরম মাটির স্তর পাওয়া যায়। সাধারণত মাটির গভীরে যেখানে পাথর বা শক্ত মাটির স্তর পাওয়া যায়, সেই পর্যন্ত গভীরতায় পাইলিং করা হয়। কিন্তু ৬ ও ৭ নম্বর পিয়ারের পাইলিংয়ের সময় পরিকল্পনামতো গভীরতায় গিয়েও মাটি নরম পাওয়ায় কাজ বন্ধ হয়ে যায়। এই পরিস্থিতিতে মাওয়া প্রান্তে কাজ বন্ধ রেখে জাজিরা প্রান্তে পাইল বসানো শুরু হয়।

এদিকে মাওয়া প্রান্তে নির্দিষ্ট স্থানে পরীক্ষা-নিরীক্ষা করা শুরু করে কর্তৃপক্ষ। একপর্যায়ে দেখা যায়, আরও ১২টি পিয়ারের নিচে পূর্বনির্ধারিত গভীরতায় নরম মাটি রয়েছে। সব মিলিয়ে ১৪টি পিয়ারের নিচে পাইলিং নিয়ে নতুন করে পরিকল্পনার জন্য যুক্তরাজ্যের কাউই নামের একটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠানকে দায়িত্ব দেওয়া হয়। তারা মাটি পরীক্ষার প্রতিবেদনসহ বিভিন্ন তথ্য যাচাই করে। প্রতিষ্ঠানটির পক্ষ থেকে বেশকিছু বিকল্প প্রস্তাব দেওয়া হয়, যার একটি ছিল কিছু পিয়ারের নিচে একটি করে পাইল বাড়িয়ে দেওয়া। পাশাপাশি পিয়ারের গোড়ায় খাঁজ কাটা পাইল দিয়ে অতিমিহি সিমেন্টের মিশ্রণে নরম মাটি শক্ত করার পরামর্শ দেওয়া হয়। সেতুর বিশেষজ্ঞ কমিটি ও সরকার এই বিকল্প বেছে নেয়। শেষ পর্যন্ত মূল সেতুর ২২টি পিয়ারের প্রতিটির নিচে সাতটি করে পাইল বসানো হয়। ১৮টি পিয়ারের নিচে বসানো হয় ছয়টি করে। আর দুই প্রান্তের দুটি পিয়ারে রডের পাইল বসানো হয় ১৬টি করে।

পাইলিং-সংক্রান্ত এই জটিলতার কারণে সেতুর পিয়ার স্থাপনের কাজও পিছিয়ে যায়। শেষ পর্যন্ত ২০২০

এশিয়ান হাইওয়ে ওয়ানের সঙ্গে যুক্ত হবে পদ্মা সেতু। সংযোগ থাকবে ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ের সঙ্গেও

দেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধির হার বাড়বে ১.২৩%। দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের জিডিপি প্রবৃদ্ধি দাঁড়াবে ২.৩%

সালের ৩১ মার্চ সেতুর সব পিয়ারের নির্মাণকাজ শেষ হয়। সাবস্ট্রাকচার বা নিচের অংশের কাজ শেষ হওয়ার পর শুরু হয় সুপারস্ট্রাকচার বা ইস্পাতের স্প্যান বসানোর কাজ।

পদ্মা সেতুর ৪১টি স্প্যানের প্রতিটির দৈর্ঘ্য ১৫০ মিটার। এগুলো আয়তাকার, ধূসর রঙের। স্প্যানের ওপরে তৈরি করা হয়েছে যানবাহন চলাচলের পথ। আর স্প্যানের ভেতর দিয়ে থাকবে রেলপথ। একেকটি স্প্যানের ওজন ৩ হাজার ২০০ টন। ভারী এসব স্প্যান বসাতে চীন থেকে আনা দানবাকার ক্রেন ব্যবহার করতে হয়েছে।

পদ্মা সেতুতে ব্যবহৃত স্প্যান তৈরি হয়েছে চীনের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের হেবেই প্রদেশের শিংহুয়াংডাও শহরের বড় একটি কারখানায়। চীন থেকে স্প্যানের চালানগুলো বাংলাদেশের মোংলা বন্দরে আসতে সময় লেগেছে ২১ থেকে ৩০ দিন। পরিবহনের সুবিধার্থে স্প্যানগুলো ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র অংশে ভাগ করে বাংলাদেশে আনা হয়েছে। পরে সেগুলো মুন্সিগঞ্জের মাওয়ায় স্থাপিত কনস্ট্রাকশন ইয়ার্ডে জোড়া দিয়ে সম্পূর্ণ স্প্যান তৈরি করা হয়। এরপর অত্যাধুনিক ওয়ার্কশপে চূড়ান্ত ওয়েল্ডিং করা হয়।

পদ্মা সেতুর অর্থনৈতিক সম্ভাবনা

প্রথম দিকে দিনে পদ্মা সেতু দিয়ে গড়ে আট হাজার যানবাহন চলাচলের প্রত্যাশা করছে সেতু বিভাগ। পরে এই সংখ্যা পর্যায়ক্রমে বাড়বে। পদ্মা সেতুর সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষায় বলা হয়েছিল, ২০২৫ সালে দিনে সেতু দিয়ে ৪১ হাজার যানবাহন চলাচল করবে। সেতু বিভাগের কর্মকর্তারা বলছেন, শুরুতে লক্ষ্যমাত্রা কম ধরা হলেও ২০২৫ সালে গাড়ি চলাচলের সংখ্যা বাড়বে। কারণ সেতু চালুর তিন-চার বছরের মধ্যে শিল্পকারখানার সংখ্যা বাড়বে। নতুন নতুন বাস রুট তৈরি হবে।

টোল বাবদ সেতুর যে আয় হবে, তা দিয়ে নির্মাণব্যয় উঠে আসতে সাড়ে ৯ বছর সময় লাগবে। বিশ্বব্যাংকের তথ্য অনুযায়ী, আগামী ৩১ বছরে যোগাযোগ খাতে পদ্মা সেতু থেকে আয় হবে ১৮ দশমিক ৫ বিলিয়ন ডলার (নির্মাণ খরচের ৫.৫ গুণ)। এছাড়া সামাজিক অগ্রগতি ও অর্থনীতিতে ২৫ বিলিয়ন ডলার যোগ করবে। দুই পারে নদী শাসনের মাধ্যমে যে জমি রক্ষা হয়েছে, তার মূল্য প্রায় ১ হাজার ৪০০ কোটি টাকা। সেতুর মাধ্যমে বিদ্যুৎ, গ্যাস ও ইন্টারনেট লাইন গিয়ে সাশ্রয় করবে ২ হাজার ৪০০ কোটি টাকা। ফেরি চলাচল না হওয়ায় খরচ সাশ্রয় হবে ৩ হাজার ৬০০ কোটি টাকা। চুক্তি অনুযায়ী সেতু কর্তৃপক্ষকে আগামী ৩৫ বছরে ৩৬ হাজার কোটি টাকা পরিশোধ করতে হবে। বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ জানিয়েছে, টোল থেকে আদায়কৃত অর্থের অধিকাংশ দিয়ে ঋণ পরিশোধ করা হবে এবং বাকি অর্থ দিয়ে সেতু রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে।

পদ্মা সেতু চালু হওয়ায় সড়কপথে ঢাকার কাছাকাছি চলে আসছে মোংলা বন্দর। এতে বন্দরটি দিয়ে কনটেইনারে পণ্য আমদানি-রপ্তানি বাড়বে। বর্তমানে বন্দরটির হ্যান্ডলিং সক্ষমতার বড় একটি অংশ অব্যবহৃত রয়েছে। ফলে বর্তমান কনটেইনার হ্যান্ডলিংয়ের চাপ সামাল দিতে পারবে মোংলা। তবে ভবিষ্যতে এই চাপ নিশ্চিতভাবেই বাড়বে। সেই অনুযায়ী মোংলা বন্দরের সক্ষমতা বাড়ানোর কাজ চলছে।

বন্দর কর্তৃপক্ষ সূত্রে জানা যায়, ২০২৫ সাল নাগাদ বন্দরে আট লাখ কনটেইনার ওঠানো-নামানোর সক্ষমতা তৈরির পরিকল্পনা রয়েছে। এজন্য সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্বে একটি টার্মিনাল নির্মাণের কাজ চলছে। এছাড়া বন্দরের যন্ত্রপাতির সংখ্যা বাড়ানো হয়েছে। খননকাজও চলছে।

বর্তমানে মোংলা দিয়ে সবচেয়ে বেশি গাড়ি আমদানি হয়। সেতু চালু হওয়ায় গাড়ি আমদানি আরও বাড়বে। এখন কয়েক ঘণ্টার মধ্যে ক্রেতাকে গাড়ি সরবরাহ করা যাবে, যার ফলে গাড়ি ব্যবসায়ীরা মোংলা বন্দর ব্যবহারে উৎসাহিত হবেন।

পটুয়াখালীর কলাপাড়া উপজেলায় পায়রা বন্দরের প্রথম কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণের কাজ শেষ হবে আগামী বছর। টার্মিনালটি চালু হলে বন্দরের জেটিতে ভিড়তে পারবে কনটেইনারবাহী জাহাজ। এতে বিভিন্ন শিল্পের কাঁচামালসহ অন্যান্য সরঞ্জামাদি আমদানি-রপ্তানি করা যাবে।

নির্মাণাধীন কনটেইনার টার্মিনালে একসঙ্গে তিনটি কনটেইনার জাহাজ ভেড়ানো যাবে। বছরে আট লাখ একক কনটেইনার ওঠানো-নামানো সম্ভব হবে। পদ্মা সেতু চালু হয়ে গেছে। এখন টার্মিনাল নির্মাণ সম্পন্ন হয়ে গেলে পায়রা বন্দরের কার্যক্রমেও গতি আসবে। সেতু চালুর পূর্ণ সুফল নিতে আগামী সেপ্টেম্বরে বন্দরের সার্ভিস জেটিতে গাড়িবাহী জাহাজ ভেড়ানোর প্রস্তুতি নিচ্ছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। সেই লক্ষ্যে খননকাজ এগিয়ে চলছে।

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের পূর্বাভাস অনুসারে, পদ্মা সেতু থেকে প্রথম বছরে আয় হবে ১ হাজার ৪৩০ কোটি টাকা। এ হিসাবে ৩৫ বছরে এই সেতু থেকে আয় হবে ৯০ হাজার কোটি টাকার বেশি। এই ৩৫ বছরের আয়ের ওপর ভিত্তি করেই অর্থ মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে ঋণচুক্তি করে সেতু কর্তৃপক্ষ।

পদ্মা সেতুর সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনে বলা হয়, এই সেতুর কারণে দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে ব্যবসা-বাণিজ্যের যে সম্প্রসারণ হবে, তাতে দেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধির হার ১ দশমিক ২৩ শতাংশ বাড়বে। আর দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের জিডিপি প্রবৃদ্ধি দাঁড়াবে ২ দশমিক ৩ শতাংশ। জিডিপিতে অবদান বাড়লে স্বাভাবিকভাবে তা দারিদ্র্য বিমোচনে সহায়ক হবে। এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের (এডিবি) একটি প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, পদ্মা সেতুর আশীর্বাদে দারিদ্র্য বিমোচনের হার বাড়বে শূন্য দশমিক ৮৪ শতাংশ।

দেশে আটটি রপ্তানি প্রক্রিয়াজাতকরণ অঞ্চল (ইপিজেড) ও একটি অর্থনৈতিক অঞ্চল চালু রয়েছে। এর মধ্যে পদ্মার ওপারে রয়েছে শুধু মোংলা ইপিজেড। পদ্মা সেতু ঘিরে যশোর ও পটুয়াখালীতে আরও দুটি ইপিজেড করার প্রস্তাব আছে। এগুলো নির্মাণ হলে সংশ্লিষ্ট অঞ্চলে রপ্তানিমুখী খাতে নিয়োগ হবে, বাড়বে কর্মসংস্থান।

বাংলাদেশ অর্থনৈতিক অঞ্চল কর্তৃপক্ষ (বেজা) সূত্র অনুযায়ী, মোংলা, গোপালগঞ্জ, মাদারীপুর ও পায়রা বন্দর এলাকায় চারটি অর্থনৈতিক অঞ্চল করার পরিকল্পনা রয়েছে। গোপালগঞ্জ ও ফরিদপুরের ভাঙ্গায় দুটি বিসিক শিল্পনগরী স্থাপন হচ্ছে। মাদারীপুরে তাঁতপল্লি নির্মাণের কাজও চলছে। পর্যটন অর্থনীতিতেও অবদান রাখবে পদ্মা সেতু। সুন্দরবন, কুয়াকাটাসহ অন্যান্য পর্যটন এলাকায় মানুষের আনাগোনা বাড়বে।

মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটি বাড়বে

নিরাপদ, দ্রুত ও সাশ্রয়ী যোগাযোগে রেল নেটওয়ার্কের কোনো বিকল্প নেই। বিশেষ করে পণ্য পরিবহনে রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা যুগান্তকারী ভূমিকা রাখে। পদ্মা সেতুতে আগামী বছরের প্রথমার্ধেই ট্রেন চলাচল শুরু হবে বলে আশা করা হচ্ছে। এদিকে খুলনা থেকে মোংলা পর্যন্ত নতুন রেলপথ নির্মাণ করা হচ্ছে, যার অধীনে নির্মিত হচ্ছে দেশের আরও একটি মেগাস্ট্রাকচার রূপসা রেলসেতু। এই রেলসেতুর নির্মাণকাজ সম্পন্ন হলে এবং পদ্মা সেতুর রেল সংযোগ চালু হলে মোংলা বন্দরের সঙ্গে রাজধানী ঢাকা ও চট্টগ্রাম বন্দরের সরাসরি রেল যোগাযোগ স্থাপন হবে। সড়ক ও রেলপথের এই মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটি দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের গতি বাড়াতে কার্যকর ভূমিকা রাখবে।

পদ্মা সেতুর রেল সংযোগ প্রকল্প পায়রা বন্দরকেও মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটিতে যুক্ত হওয়ার সুযোগ করে দেবে। এই সেতুর ফলে বৃহত্তর বরিশাল অঞ্চলকে রেল নেটওয়ার্কের আওতায় আনার সুবর্ণ সুযোগ তৈরি হয়েছে।

যশোরের বেনাপোলে রয়েছে দেশের সবচেয়ে বড় স্থলবন্দর। এতদিন স্থলবন্দরটি থেকে রাজধানী ও আশপাশের এলাকার আসতে সড়কপথে ফেরিঘাটে লম্বা সময়ের অপেক্ষা ও রেলে দীর্ঘ পথ পাড়ি দেওয়ার ভোগান্তি ছিল। পদ্মা সেতু হওয়ার ফলে উভয় সমস্যারই সমাধান হবে। পাশাপাশি রেল নেটওয়ার্কের মাধ্যমে বেনাপোল স্থলবন্দর থেকে পণ্য পরিবহনের নতুন সম্ভাবনা তৈরি হবে। সেক্ষেত্রে আমদানি-রপ্তানিতে খরচ ও সময় দুটোই বাঁচবে।

আঞ্চলিক যোগাযোগের ক্ষেত্রেও পদ্মা সেতু বিশেষ ভূমিকা রাখবে। এশিয়ান হাইওয়ে এএইচ-১-এর সঙ্গে যুক্ত হবে পদ্মা সেতু। আর ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ের সঙ্গে যুক্ত হবে পদ্মা সেতুর রেল সংযোগ প্রকল্প। এসবের ফলে ভারত, ভুটান, নেপালসহ বিভিন্ন দেশের সঙ্গে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন হবে। এছাড়া ট্রান্স-এশিয়ান নেটওয়ার্ক ধরে সিঙ্গাপুর থেকে ইউরোপ পর্যন্ত ট্রেন চলাচলের কথা রয়েছে, যার গুরুত্বপূর্ণ হিস্যা হবে পদ্মা সেতু। এই সেতুর ফলে কলকাতা থেকে ঢাকা হয়ে ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোয় ট্রানজিটের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন সহজ হবে। ফলে আঞ্চলিক বাণিজ্যের সম্ভাবনা আরও বাড়বে।

উপসংহার

পদ্মা সেতু নির্মাণ আমাদের জন্য নিজেদের সামর্থ্য প্রমাণের একটি উপলক্ষ। বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সক্ষমতার বড় একটি উদাহরণ এই সেতু। এই প্রকল্পে বিদেশি বিশেষজ্ঞদের পাশাপাশি বিপুল সংখ্যক দেশীয় প্রকৌশলী, কর্মকর্তা ও শ্রমিক কাজ করেছেন। এটি তাদের জন্য ছিল অভিজ্ঞতা অর্জনের বড় একটি প্লাটফর্ম। এই অভিজ্ঞতা পরবর্তীতে নিজস্ব দক্ষতায় সেতু নির্মাণে কাজে লাগবে।

অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রায় উন্নত যোগাযোগব্যবস্থা কার্যকর ভূমিকা রাখে। প্রধানমন্ত্রীর রূপকল্প-২০৪১ অনুযায়ী বাংলাদেশকে উন্নত দেশের কাতারে দেখতে হলে আমাদের অবশ্যই যোগাযোগব্যবস্থাকে এগিয়ে নিতে হবে। পদ্মা সেতু উদ্বোধনের মাধ্যমে সেই যাত্রারই সূচনা হলো।

পদ্মা সেতুর ছবি
শোয়েব ফারুকী'র *সৌজন্যে*

দেশের সব বন্দর নিয়ে মাল্টিমোডাল নেটওয়ার্ক তৈরি করবে পদ্মা সেতু

রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান
চেয়ারম্যান, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

২৫ জুন উদ্বোধন হলো বহুল কাঙ্ক্ষিত পদ্মা সেতু। কোটি মানুষের স্বপ্নের এই সেতু দেশের যোগাযোগ খাতে বৈপ্লবিক পরিবর্তন আনবে। দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যকেও গতিশীল করবে পদ্মা সেতু–এমনটাই বিশ্বাস সবার। দেশের আর্থ-সামাজিক ও বাণিজ্যিক উন্নয়নে পদ্মা সেতুর ভূমিকা কেমন হবে, সেই বিষয়ে বন্দরবার্তার সঙ্গে কথা বলেছেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান।

ঐতিহাসিক এক ক্ষণের সাক্ষী হলাম আমরা। আত্মমর্যাদা ও সক্ষমতার প্রতীক পদ্মা সেতু উদ্বোধন হলো। এ বিষয়ে আপনার অনুভূতি বলবেন...

এটি অবশ্যই বিরাট একটি অর্জন। এটি আমাদের মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর দূরদর্শী ও সাহসী সিদ্ধান্তের ফসল। শিল্পায়ন, পরিকল্পিত নগরায়ন, বাণিজ্যিক বিকাশ ইত্যাদি কার্যক্রম একটি দেশের অর্থনীতির মূল চালিকাশক্তি। আর এই সবকিছুর জন্যই প্রয়োজন সংগতিপূর্ণ যোগাযোগব্যবস্থা। পদ্মা সেতু বাংলাদেশের যোগাযোগব্যবস্থাকে নতুন এক উচ্চতায় নিয়ে যাবে। পদ্মা সেতু আমাদের আত্মনির্ভরশীল ও আত্মমর্যাদার ভিত রচনা করেছে।

এ তো গেল উপযোগিতার দিক থেকে পদ্মা সেতুর গুরুত্ব। বিভিন্ন হিসাব-নিকাশ ও পরিসংখ্যানের মাধ্যমে এটি তুলে ধরা সম্ভব। কিন্তু যে বিষয়টি কোনো পরিসংখ্যান ফুটিয়ে তুলতে পারবে না কিংবা কোনো হিসাবের মাধ্যমে যেটির মাহাত্ম্য প্রকাশ করা যাবে না, সেটি হলো সক্ষমতা ও আত্মমর্যাদার পরীক্ষায় কৃতিত্বের সঙ্গে উত্তীর্ণ হওয়া।

পদ্মা সেতু করতে গিয়ে আমরা বহু চ্যালেঞ্জের মধ্যে পড়েছি। কিন্তু তাতে হতোদ্যম হয়ে পড়িনি। বিদেশি অর্থায়নকারীরা মুখ ফিরিয়ে নিল। তাতেও আমরা দমে যাইনি। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু করার যুগান্তকারী সিদ্ধান্ত আমরা মাথা নিচু করে তাদের কথামতো চলিনি, আত্মমর্যাদার বিষয় সেখানে।

অর্থনৈতিকভাবে এই সেতু কীভাবে অবদান রাখবে?

আমরা নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু নির্মাণের সাহস করতে পেরেছি, কারণ বাংলাদেশ অর্থনৈতিকভাবে আজ আর তথাকথিত 'তলাবিহীন ঝুড়ি' নয়। আমরা এখন উন্নয়নশীল দেশের কাতারে। শিগগির উন্নত দেশের তালিকায় নাম লেখাব। এই অগ্রযাত্রায় বড় ভূমিকা রয়েছে রপ্তানি আয়ের।

আপনারা জানেন দেশের রপ্তানি বাণিজ্যের প্রাণভোমরা হলো চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর। দেশের মোট সমুদ্র বাণিজ্যের ৯২ শতাংশের বেশি সম্পন্ন হয় এই বন্দর দিয়ে। কিন্তু বিশ্বের অন্যসব বন্দরের মতো এই বন্দরেরও সক্ষমতার একটা সীমা রয়েছে। দেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের পরিসর যে হারে বাড়ছে, তাতে বন্দরব্যবস্থার সম্প্রসারণ করা ছাড়া কোনো উপায় নেই। চট্টগ্রাম বন্দরের বিভিন্ন অবকাঠামো উন্নয়ন ও সম্প্রসারণমূলক কাজ চলমান রয়েছে। এর পাশাপাশি আমাদের অন্যান্য বন্দরের আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমকে বেগবান করার দিকেও নজর দিতে হবে।

দেশের দ্বিতীয় সমুদ্রবন্দর মোংলা এখন সক্ষমতার দিক থেকে অনেকটা এগিয়েছে। আমরা এই বন্দরকে কাজে লাগাতে পারি। তুলনামূলক নবীন পায়রা বন্দরেরও দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে অবদান রাখার যথেষ্ট সম্ভাবনা রয়েছে। এ দুটো বন্দরই পদ্মার ওপারের। ট্রানজিট সুবিধার আওতায় ভারতের পশ্চিমবঙ্গ থেকে পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোয় পণ্য পরিবহনে কেন্দ্রীয় ভূমিকা রাখতে পারে মোংলা ও পায়রা। পদ্মা সেতু সেই কাজটা সহজ করে দেবে।

কক্সবাজারের মাতারবাড়ীতে নির্মাণাধীন গভীর সমুদ্রবন্দরকে সাব-রিজিওনাল হাব হিসেবে গড়ে তোলার লক্ষ্য রয়েছে আমাদের। চট্টগ্রাম বন্দরেও চালু হয়েছে ট্রানজিট-ট্রান্সশিপমেন্ট। মোংলা ও পায়রাকে সংযুক্ত করে একটি নেটওয়ার্ক তৈরি করতে পারলে আমরা আমাদের ভৌগোলিক অবস্থানগত সুবিধা সর্বোচ্চভাবে কাজে লাগাতে পারব। পদ্মা সেতুর রেল সংযোগ মাল্টিমোডাল কানেক্টিভিটি তৈরির মাধ্যমে আমাদের সেই সুযোগ করে দেবে।

আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপট থেকে যদি কিছু বলতেন...

পদ্মা সেতুর আর্থ-সামাজিক গুরুত্ব ভালোভাবে অনুধাবন করতে হলে বঙ্গবন্ধু সেতুর দিকে একটু নজর দিতে হবে। এই সেতু দেশের উত্তরাঞ্চলের অর্থনৈতিক হালচাল বদলে দিয়েছে অনেকখানি। সেখানে কৃষি প্রক্রিয়াজাত কারখানার সংখ্যা অনেক বেড়েছে। উত্তরবঙ্গের কৃষকদের কৃষিপণ্য সহজেই রাজধানীসহ সারা দেশে চলে যাচ্ছে। বলা যায় বঙ্গবন্ধু সেতু উত্তরবঙ্গের কৃষকদের সরাসরি বাজারের সঙ্গে সম্পৃক্ত করেছে।

বঙ্গবন্ধু সেতু চালুর পর উত্তরবঙ্গবাসীর কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে, যা দারিদ্র্য বিমোচনে সহায়ক হয়েছে। সেতু চালু হওয়ার আগে যেখানে রাজশাহী বিভাগে দারিদ্র্যের হার ছিল ৬০ শতাংশের বেশি, সাম্প্রতিক সময়ে তা ৩০ শতাংশের নিচে নেমে এসেছে।

পদ্মা সেতুও দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জীবনমান উন্নয়নে একইভাবে অবদান রাখবে। সেখানে নতুন শিল্প-কারখানা হবে, বিদ্যমান শিল্প খাতগুলোর সম্প্রসারণ হবে, গতিশীল হবে পর্যটন খাত, কৃষিজাত পণ্যের প্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্প এবং এ খাতের পণ্যের নতুন বাজার তৈরি হবে। আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য মৌলিক এসব বিষয় নিশ্চিত হলে আঞ্চলিক উন্নয়নবৈষম্য বলে তখন আর কিছু থাকবে না।

দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের উৎপাদিত পাট ও পাটজাত পণ্য চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে কনটেইনারে করে বহির্বিশ্বে রপ্তানি হয়। এসব পণ্য ফেরি পার হয়ে বন্দরে নিয়ে আসতে দীর্ঘ সময় লেগে যেত। এ ছাড়া চিংড়ি ও কাঁকড়া হিমায়িত পণ্য হিসেবে রপ্তানি হয়, যা দ্রুত জাহাজীকরণের প্রয়োজন হয়। বিশ্বের প্রায় সব বন্দরের সাথে চট্টগ্রাম বন্দরের নিয়মিত জাহাজ চলাচল থাকায় হিমায়িত পণ্য দ্রুত পরিবহনের সুযোগ তৈরি হয়েছে। পদ্মা সেতুর মাধ্যমে দ্রুততম সময়ে এবং কম খরচে সহজে এসব রপ্তানি পণ্য চট্টগ্রাম বন্দরে নিয়ে আসা সম্ভব হবে; যা রপ্তানি প্রক্রিয়াকে ত্বরান্বিত করবে। পদ্মা সেতুর কারণে দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের সাথে থ্রি-আর (রোড, রেল ও রিভার) কানেক্টিভিটি নিশ্চিত হয়েছে। ইন্টারমোডাল কানেক্টিভিটির মাধ্যমে যা চট্টগ্রাম বন্দরকে দেশের সব অঞ্চলের সাথে যুক্ত করার পাশাপাশি নেপাল, ভুটান ও ভারতের বিভিন্ন রাজ্যসমূহের সাথে যুক্ত করে সাব রিজিওনাল হাবে পরিণত হওয়ার পথকে সুগম করেছে। তাই বলা যায়, পদ্মা সেতু এ অঞ্চলের কার্যকর যোগাযোগব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটিয়ে অর্থনীতির গেম চেঞ্জার হিসেবে কাজ করবে।

বন্দরবার্তাকে সময় দেওয়ার জন্য আপনাকে ধন্যবাদ।

আপনাকেও ধন্যবাদ। পদ্মা সেতু উদ্বোধনের এই মাহেন্দ্রক্ষণ উপলক্ষে বন্দরবার্তার সব পাঠক, চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মী ও অংশীজনদের অভিনন্দন জানাচ্ছি।

বিএম কনটেইনার ডিপোতে বিস্ফোরণ
অব্যবস্থাপনার ভয়াবহ পরিণতি

বন্দরবার্তা ডেস্ক

চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের সোনাইছড়ি ইউনিয়নে বেসরকারি আইসিডি বিএম কনটেইনার ডিপোতে আগুন লেগে ভয়াবহ বিস্ফোরণের ঘটনা ঘটে। এতে ৫০ জনের মৃত্যু হয়েছে। এর মধ্যে ফায়ার সার্ভিসের সদস্য ১০ জন। ৪ জুন রাত ১১টার দিকে এই বিস্ফোরণ হয়। বিস্ফোরণে ঘটনাস্থল থেকে অন্তত চার কিলোমিটার এলাকা কেঁপে ওঠে।

পুলিশ ও ফায়ার সার্ভিস জানিয়েছে, ঘটনার দিন রাত ৯টার দিকে বিএম কনটেইনার ডিপোর লোডিং পয়েন্টের ভেতরে আগুনের সূত্রপাত হয়। কুমিরা ফায়ার সার্ভিসের তিনটি ইউনিটের সদস্যরা ঘটনাস্থলে গিয়ে আগুন নিয়ন্ত্রণের চেষ্টা করেন। রাত পৌনে ১১টার দিকে একটি কনটেইনার থেকে অন্য কনটেইনারগুলোতে আগুন ছড়িয়ে পড়ে। এসব কনটেইনারে রাসায়নিক থাকায় বিকট শব্দে বিস্ফোরণ ঘটে।

ডিপোতে ভয়াবহ আগুন-বিস্ফোরণের ঘটনায় শুরু থেকে ফায়ার সার্ভিস আগুন নেভানো চেষ্টা চালান। তবে হাইড্রোজেন পার অক্সাইড থেকে সৃষ্ট বিস্ফোরণের তথ্য না থাকায় ফায়ার সার্ভিস তা নিয়ন্ত্রণে আনতে পারেননি। এতে ফায়ার সার্ভিসের অনেক সদস্য হতাহত হন। ঘটনার পরদিন সেনাবাহিনী ফায়ার সার্ভিসের সাথে আগুন নিয়ন্ত্রণকাজে যোগ দেন। ৮৬ ঘণ্টা পর তারা আগুন নিয়ন্ত্রণে আনতে সক্ষম হন।

ডিপো পরিদর্শনে চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান

অগ্নিকাণ্ডের ঘটনার পরদিন ৫ জুন সকালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান, পরিচালক (নিরাপত্তা) লে. কর্নেল মোস্তফা আরিফ-উর রহমান খান, পরিচালক (পরিবহন) এনামুল করিমসহ বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ ঘটনাস্থল পরিদর্শন করেন। এ সময় বন্দর চেয়ারম্যান বিএম কনটেইনার ডিপোর ফায়ার ফাইটিংসহ অন্যান্য সকল নিরাপত্তা ব্যবস্থার খোঁজখবর নেন। তিনি ক্ষতিগ্রস্ত কনটেইনারের পাশ থেকে অন্যান্য অক্ষত কনটেইনারসমূহ একটি আলাদা জোনে রাখার নির্দেশনা দেন। বিএম কনটেইনার ডিপোতে অপারেটরের স্বল্পতা থাকায় বিকডাকে অন্যান্য ডিপো থেকে অপারেটর সরবরাহ করে অক্ষত কনটেইনারগুলো নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেওয়ার জন্য নির্দেশনা প্রদান করেন।

ডিপোতে ইকুইপমেন্টের স্বল্পতা থাকলে তিনি চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ইকুইপমেন্ট পাঠিয়ে সার্বিক সহায়তা প্রদানের জন্য সংশ্লিষ্টদের নির্দেশনা দেন।

চট্টগ্রাম বন্দর চেয়ারম্যান নিহতদের শোকসন্তপ্ত পরিবারের প্রতি সমবেদনা জ্ঞাপন এবং আহতদের দ্রুত চিকিৎসা প্রদানের জন্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ জানান।

বন্দরের তদন্ত কমিটি গঠন

অগ্নিকাণ্ডের ঘটনা তদন্ত করার জন্য চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বন্দরের টার্মিনাল ম্যানেজারকে আহ্বায়ক করে বন্দরের উপপরিচালক (নিরাপত্তা) ও কাস্টমসের একজন প্রতিনিধিকে সদস্য করে তিন সদস্যের একটি তদন্ত কমিটি গঠন করে।

ডিপো পরিচালনায় অবহেলা ছিল: নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী

কনটেইনার ডিপোতে অগ্নিকাণ্ড প্রসঙ্গে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেছেন, ডিপো যারা পরিচালনা করেন, তাদের বিরাট অবহেলা পরিলক্ষিত হচ্ছে। ৫ জুন দুপুরে গণমাধ্যমের সাথে আলাপকালে তিনি এ কথা বলেন।

তিনি বলেন, বন্দরের পক্ষ থেকে ৩ সদস্যের একটি তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়েছে। বন্দর কর্তৃপক্ষকে বলা হয়েছে প্রতিবেদন আমাদের দিতে।

এ সময় তিনি আরও বলেন, এই তদন্ত কমিটিতে এনবিআরের অন্তর্ভুক্তিটা বেশি জরুরি। আমরা শুধু হ্যান্ডলিং করি। এখানে ডিক্লারেশনটা কাস্টমসের কাছে দিতে হয়; আমি এ ধরনের পণ্য নিয়ে আসছি বা পাঠাচ্ছি। এটা আমরা পরে জানতে পারি।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, এখানে ডেঞ্জারাস যে গুডস, এটা তারা ডিক্লিয়ার করেছে কি না। যদি করে থাকে, তাহলে আলাদা মেজার নেওয়ার বিষয় আছে এবং এ ধরনের প্রাইভেট যে কনটেইনার ডিপোগুলো আছে, সেখানে যে প্রস্তুতিগুলো থাকা দরকার, যে জনবল থাকা দরকার সেগুলো আছে কি না। থাকলে সেগুলো কাজ করল না কেন? নিশ্চিতভাবেই এগুলো থাকার কথা, তা না হলে তারা অনুমোদনই পাবে না। তাহলে কেন তারা কাজ করল না, এতগুলো হতাহতের ঘটনা ঘটে গেল। এগুলো আমাদের তদন্তে বেরিয়ে আসবে।

বিপজ্জনক পণ্যের নিলাম দ্রুত নিষ্পত্তির অনুরোধ নৌপ্রতিমন্ত্রীর

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী চট্টগ্রাম বন্দরের অভ্যন্তরে যেসব বিপজ্জনক পণ্য নিলামের অপেক্ষায় রয়েছে, সেগুলো দ্রুত নিলামের মাধ্যমে নিষ্পত্তি করার জন্য জাতীয় রাজস্ব বোর্ডকে (এনবিআর) অনুরোধ জানান, যাতে দেশের একমাত্র লাইফলাইন চট্টগ্রাম বন্দর ঝুঁকিমুক্ত থাকে।

৬ জুন বিএম কনটেইনার ডিপোর ক্ষতিগ্রস্ত এলাকা পরিদর্শন ও চট্টগ্রাম মেডিকেল কলেজ হাসপাতালে আহতদের চিকিৎসার খোঁজখবর নেওয়া শেষে সন্ধ্যায় বন্দর ভবনে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময়কালে এ অনুরোধ জানান তিনি।

এ সময় বিএম কনটেইনার ডিপোর দুর্ঘটনার প্রকৃত কারণ নিরপেক্ষ তদন্তের মাধ্যমে উদ্‌ঘাটনের নির্দেশ দেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী।

তদন্ত রিপোর্ট বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে জিরো টলারেন্স

বন্দরের কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময়ের আগে দুপুরে ঘটনাস্থল পরিদর্শন শেষে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেছেন, এই ঘটনার জন্য কে দায়ী, তা তদন্ত শেষ না হলে বলা যাবে না। তবে তদন্ত রিপোর্ট বাস্তবায়নে ক্ষেত্রে আমাদের জিরো টলারেন্স থাকবে।

এ সময় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের প্রতিমন্ত্রী ডা. মো. এনামুর রহমান, শিক্ষা উপমন্ত্রী ব্যারিস্টার মহিবুল হাসান চৌধুরী নওফেল, সীতাকুণ্ডের সংসদ সদস্য দিদারুল আলম, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের সচিব মো. কামরুল হাসান, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান উপস্থিত ছিলেন।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, তদন্ত কমিটি করা হয়েছে। প্রতিবেদন আসার আগে কিছু বলা যাবে না। তবে এ ধরনের ঘটনা আমাদের বড় ক্ষতি হয়েছে। বিশেষ করে এটি আমাদের দেশের ভাবমূর্তির ওপর ধাক্কা। আমরা আন্তর্জাতিক ক্ষেত্রে যে বাণিজ্য করি, তা অনেক প্রশ্নবিদ্ধ করেছে। কাজেই আমরা এই ব্যাপারে জিরো টলারেন্স। তদন্ত করে যেটা বেরিয়ে আসবে, আমরা সে অনুযায়ী ব্যবস্থা নেব।

দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ প্রতিমন্ত্রী ডা. মো. এনামুর রহমান এমপি বলেন, বিএম কনটেইনার ডিপোতে অগ্নিকাণ্ড ও বিস্ফোরণে আহতদের সম্পূর্ণ চিকিৎসার দায়িত্ব নিয়েছে সরকার।

তিনি বলেন, আহতদের সর্বোচ্চ চিকিৎসার ব্যবস্থা করা হচ্ছে। কোনো ধরনের ওষুধ ও খাবার সংকট নেই।

সর্বোচ্চ সহযোগিতা দেওয়া জন্য প্রধানমন্ত্রী নির্দেশ দিয়েছেন উল্লেখ করে প্রতিমন্ত্রী বলেন, আমাদের পক্ষে থেকে খবর পাওয়ার সঙ্গে ১ কোটি টাকা বরাদ্দ দেওয়া হয়েছে।

ক্ষয়ক্ষতি

ফায়ার সার্ভিসের প্রাথমিক হিসাবে সীতাকুণ্ডে বিএম কনটেইনার ডিপোতে আগুন ও বিস্ফোরণে প্রায় ১০০ কনটেইনারের পণ্য পুড়েছে। এসব পণ্যের বেশির ভাগই তৈরি পোশাক খাতের, যা রপ্তানির জন্য ডিপোতে নেওয়া হয়েছিল।

আগুন লাগার আগের দিন বিএম ডিপো থেকে চট্টগ্রাম বন্দরে যে তথ্য পাঠানো হয়েছে, তাতে দেখা যায়, ওই দিন ডিপোতে রপ্তানি পণ্যবাহী কনটেইনার ছিল ৮৬৭টি। আমদানি পণ্যবাহী কনটেইনার ছিল ৫৫৭টি। খালি কনটেইনার ছিল ২ হাজার ৮৯৪টি। একদিনের ব্যবধানে রপ্তানি কনটেইনারের সংখ্যা সামান্য কমবেশি হতে পারে।

গত অর্থবছরে বন্দর দিয়ে রপ্তানি হওয়া কনটেইনারের গড়ে রপ্তানি মূল্য ৩৮ লাখ টাকা। আমদানি কনটেইনারে ২০-২২ লাখ টাকার পণ্য থাকে। এ হিসাবে ১০০ কনটেইনার ক্ষতিগ্রস্ত হলে ৩০-৩৮ কোটি টাকার পণ্য ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। এর বাইরে ছাউনিতে থাকা কার্টনে সব পণ্যই ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

তবে বিজিএমইএ সদস্য প্রতিষ্ঠানগুলো থেকে হিসাব নিয়ে প্রাথমিক ক্ষতির হিসাব তৈরি করেছে। তাদের হিসাবে এ পর্যন্ত ২৮ পোশাক কারখানার ৩০ লাখ ৩৩ হাজার ৮৮৪ পিস পোশাক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। যার রপ্তানি মূল্য ১ কোটি ১৪ লাখ ৯৬ হাজার ৫৯৬ মার্কিন ডলার। প্রতি ডলারের বিনিময় মূল্য ৯২ টাকা ধরে হিসাব করলে দেশি মুদ্রায় যার পরিমাণ দাঁড়ায় ১০৫ কোটি টাকা। এসব পণ্য কনটেইনার ও ছাউনিতে কার্টনে রাখা ছিল।

বিস্ফোরণের ঘটনায় ৮ জনের বিরুদ্ধে মামলা

বিএম কনটেইনার ডিপোতে বিস্ফোরণের ঘটনায় আটজনের নাম উল্লেখ করে মামলা করেছে পুলিশ।

বিএম কনটেইনার ডিপোতে বিস্ফোরণের পর ৬ জুন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ প্রতিমন্ত্রী ডা. মো. এনামুর রহমান, শিক্ষা উপমন্ত্রী মুহিবুল হাসান চৌধুরীসহ সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন মন্ত্রণালয়ের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ ঘটনাস্থল পরিদর্শন করেন

মামলার আসামিরা সবাই ডিপোর বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা। সীতাকুণ্ড থানার উপপরিদর্শক (এসআই) আশরাফ সিদ্দিকী বাদী হয়ে ৭ জুন রাতে মামলাটি করেন। আসামিদের বিরুদ্ধে দায়িত্ব পালনে অবহেলার কারণে মানুষের মৃত্যুর অভিযোগ আনা হয়েছে।

আসামিরা হলেন, বিএম কনটেইনার ডিপোর মহাব্যবস্থাপক নাজমুল আক্তার খান, উপমহাব্যবস্থাপক (অপারেশন) নুরুল আক্তার খান, ব্যবস্থাপক (প্রশাসন) খালেদুর রহমান, সহকারী প্রশাসনিক কর্মকর্তা আব্বাস উল্লাহ, জ্যেষ্ঠ নির্বাহী (প্রশাসন) নাছির উদ্দিন, সহকারী ব্যবস্থাপক আবদুল আজিজ, ডিপোর শেড ইনচার্জ সাইফুল ইসলাম ও সহকারী ডিপো ইনচার্জ নজরুল ইসলাম। এ ঘটনায় করা মামলায় মালিকপক্ষের কাউকে আসামি করা হয়নি।

পোশাকশিল্পের জন্য বড় আঘাত: বিজিএমইএ

কোভিড মহামারির পর রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধ; এর মধ্যে আবার সীতাকুণ্ডের বিএম ডিপোতে বিস্ফোরণ। পোশাকশিল্পের জন্য এগুলো বড় আঘাত–এমনটা বলেছেন তৈরি পোশাক মালিকদের সংগঠন বিজিএমইএ সভাপতি ফারুক হাসান। ১৩ জুন রাজধানীর একটি হোটেলে আয়োজিত সংবাদ সম্মেলনে তিনি এ কথা বলেন।

ফারুক হাসান বলেন, আমরা যখন ইউরোপে অ্যাপারেল ডিপ্লোম্যাসির কাজে ব্যস্ত, তখনই ঘটে ভয়ংকর এ দুর্ঘটনা। পুড়ে যাওয়া বেশির ভাগ কনটেইনারে ছিল রপ্তানির পোশাক; যা একেবারে তৈরিই ছিল। এতে আর্থিক ক্ষতির চেয়েও বেশি ক্ষতি হয়েছে ভাবমূর্তির।

ফারুক হাসান বলেন, ক্ষতিগ্রস্ত ১৫৫-এর বেশি সদস্য প্রতিষ্ঠান থেকে তথ্য পেয়েছি। শুল্ক মওকুফের জন্য বন্ড কমিশনারেটের কাছে আবেদন জানানোর কথা বলা হয়েছে প্রতিষ্ঠানগুলোকে।

তিনি বলেন, পুড়ে যাওয়া কনটেইনারে নামিদামি কিছু ব্র্যান্ডের পণ্য ছিল। রপ্তানির চুক্তি অনুযায়ী ডিপোতে রক্ষিত পণ্য সংশ্লিষ্ট ব্র্যান্ডগুলো বুঝে নিয়েছিলেন। এরপর পর সব দায় ক্রেতার। ইতিমধ্যে এক ক্রেতা প্রতিষ্ঠানের পক্ষ থেকে বিনষ্ট পোশাকের মূল্য পরিশোধের কথা জানানো হয়েছে। আশা করব বাকিরাও তাদের সরবরাহকারীদের পাওনা দ্রুত পরিশোধ করবে। এ অবস্থায় বিমা কোম্পানিগুলোরও দায়িত্ব অনেক।

বিস্ফোরণের পরদিন ৫ জুন বিএম কনটেইনার ডিপো পরিদর্শন করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। এ সময় বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন

সংবাদ সংক্ষেপ

মেরিটাইম খাতসংশ্লিষ্ট নতুন আইন প্রণয়ন যুক্তরাষ্ট্রের

মার্কিন প্রেসিডেন্ট জো বাইডেন সম্প্রতি নতুন একটি বিলে স্বাক্ষর করেছেন, যার ফলে এটি আইনে পরিণত হয়েছে। এর আগে কংগ্রেসের নিম্নকক্ষ প্রতিনিধি পরিষদে ৩৬৯-৪২ ভোটে বিলটি পাস হয়।

আইনটির মাধ্যমে ফেডারেল মেরিটাইম কমিশনের (এফএমসি) নজরদারি ক্ষমতা আরও বাড়বে। এর অধীনে এফএমসি সমুদ্রগামী সাধারণ ক্যারিয়ারের ব্যবসায়িক কার্যক্রমে তদন্ত করতে এবং আইনগত পদক্ষেপ নিতে পারবে। এছাড়া ক্যারিয়ারগুলোকে প্রত্যেক প্রান্তিকে আমদানি/রপ্তানির মোট পরিমাণের তথ্য এফএমসির কাছে জমা দিতে হবে।

কার্যক্রম ঢেলে সাজাচ্ছে কার্নিভালের তিনটি ব্র্যান্ড, অবসরে একটি জাহাজ

করোনা-পরবর্তী ট্রাভেল প্যাটার্নের সঙ্গে সংগতি রেখে নিজেদের কার্যক্রমে পরিবর্তন আনছে কার্নিভাল করপোরেশনের তিনটি ব্র্যান্ড। এদিকে তাদের মালিকানাধীন পুরনো একটি প্রমোদতরীকে সম্প্রতি অবসরে পাঠানো হয়েছে।

২০২২ সালে বছরজুড়েই কার্নিভালের কার্যক্রমকে ঢেলে সাজানোর কর্মযজ্ঞ চলবে। এর অংশ হিসেবে প্রমোদতরীগুলোকে রিডিপ্লয় করা হবে এবং পুরনো জাহাজগুলোকে অবসরে পাঠানো হবে, যার বাস্তবায়ন শুরু হয়েছে এআইডিআভিটাকে দিয়ে। প্রমোদতরীটি কার্নিভালের জার্মান ব্র্যান্ড আইডার অধীনে পরিচালিত হতো।

দুই বছর পর উৎপাদনে ফিরেছে নরওয়ের হ্যামারফেস্ট এলএনজি প্লান্ট

অগ্নিদুর্ঘটনার কারণে প্রায় দুই বছর ধরে বন্ধ ছিল নরওয়ের হ্যামারফেস্ট এলএনজি প্লান্টের উৎপাদন। অপারেটর ইকুইনর জানিয়েছে, প্রয়োজনীয় সংস্কারকাজ সম্পন্ন করার পর প্লান্টটিতে পুনরায় উৎপাদন শুরু হয়েছে। এর ফলে দেশটির এলএনজি রপ্তানিতে চাঙ্গাভাব দেখা যাবে বলে সংশ্লিষ্টরা আশা করছেন।

ইউরোপের একমাত্র লার্জ-স্কেল এলএনজি প্লান্ট হ্যামারফেস্ট। পুরোপুরি কার্যক্ষম থাকা অবস্থায় এর উৎপাদন সক্ষমতা দৈনিক ১ কোটি ৮৪ লাখ ঘনমিটার, যা নরওয়ের মোট গ্যাস রপ্তানি সক্ষমতার ৫ শতাংশের কিছু বেশি।

হংকংয়ের ঐতিহ্যবাহী ভাসমান রেস্তোরাঁটি ডুবে গেছে

দক্ষিণ চীন সাগরে সম্প্রতি ঝোড়ো আবহাওয়ার কবলে পড়ে হংকংয়ের বিখ্যাত বৃহত্তম ভাসমান রেস্তোরাঁ 'জাম্বো' ডুবে গেছে। পাঁচ দশক ধরে প্রায় ৩ কোটি মানুষকে সেবা দিয়েছে রেস্তোরাঁটি। এটি ছিল হংকংয়ের পর্যটন খাতের জন্য অন্যতম গর্বের প্রতীক।

অনেক বিখ্যাত ব্যক্তিত্ব এই রেস্তোরাঁর আতিথেয়তা গ্রহণ করেছেন। এছাড়া জনপ্রিয় অনেক চলচ্চিত্রেরও দৃশ্যধারণ হয়েছে সেখানে। পুরনো একটি বার্জের ওপর নির্মাণ করা হয়েছিল বৃহত্তম রেস্তোরাঁটি। অবস্থান পরিবর্তনের জন্য টেনে নিয়ে যাওয়ার সময় এটি উল্টে যায়।

সিদ্ধান্তহীনতায় শেষ হলো এমইপিসির ৭৮তম অধিবেশন

সবুজ জ্বালানিতে রূপান্তরে জাহাজগুলোকে উৎসাহিত করতে কার্বন শুল্ক আরোপের বিষয়ে সিদ্ধান্ত আসতে পারে—এমনই প্রত্যাশা তৈরি হয়েছিল ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) মেরিন এনভায়রনমেন্ট প্রটেকশন কমিটির (এমইপিসি) ৭৮তম অধিবেশন ঘিরে। এছাড়া নিঃসরণ কমানো-সংশ্লিষ্ট কিছু গুরুত্বপূর্ণ বিষয় ছিল বৈঠকের এজেন্ডায়। কিন্তু শেষ পর্যন্ত বড় কোনো সিদ্ধান্ত ছাড়াই শেষ হয়েছে এমইপিসির ৭৮তম অধিবেশন।

৬-১০ জুন অনুষ্ঠিত বৈঠকে প্যারিস জলবায়ু চুক্তির সঙ্গে সংগতি রেখে আইএমও কর্তৃক নিঃসরণ লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণের বিষয়ে সদস্য দেশগুলো ঐকমত্যে পৌঁছালেও এই লক্ষ্যমাত্রা কীভাবে অর্জিত হবে, সেই বিষয়ে সুনির্দিষ্ট কোনো সিদ্ধান্ত আসেনি।

ইউনিভার্সিটি মেরিটাইম অ্যাডভাইজরি সার্ভিসেস (ইউএমএএস) বলেছে, 'নিঃসরণ কমানোর লক্ষ্য পূরণের অংশ হিসেবে এই বৈঠকে কোনো ধরনের চুক্তি স্বাক্ষরের পূর্বপরিকল্পনা ছিল না। ফলে কোনো উল্লেখযোগ্য সিদ্ধান্ত যে আসেনি, তাতে আশ্চর্য হওয়ার কিছু নেই। ইতিবাচক বিষয় হলো, আগামী বছর এমইপিসির ৮০তম অধিবেশনে গ্রিনহাউস গ্যাস নিয়ে আইএমওর কর্মকৌশল পুনর্বিবেচনার আগে আলোচনার যে পথ খোলা থাকা দরকার, তা রয়েছে।'

ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিংয়ের (আইসিএস) পৃষ্ঠপোষকতায় তুলনামূলক ছোট অংকের (টনপ্রতি ২ ডলার) কার্বন শুল্ক আরোপের একটি প্রস্তাবনা উত্থাপিত হয়েছিল বৈঠকে। এটি সংখ্যাগরিষ্ঠ প্রতিনিধির সমর্থন আদায় করতে পারেনি।

বাজারভিত্তিক আগ্রাসী শুল্কারোপের পক্ষে অবস্থান গ্রহণকারীদের পাল্লা দিন দিন ভারী হচ্ছে। সম্প্রতি জাপান বড় অংকের শুল্কারোপের প্রস্তাবনা জমা দিয়েছে এমইপিসির কাছে। তারা ২০২৫ সাল থেকে বিশ্বজুড়ে শিপিং খাতে প্রতি টন কার্বন ডাই-অক্সাইড নিঃসরণের বিপরীতে ৫৬ ডলার, ২০৩০ সাল থেকে টনপ্রতি ১৩৫ ডলার, ২০৩৫ সাল থেকে ৩২৪ ডলার ও ২০৪০ সাল থেকে ৬৭৩ ডলার হারে শুল্কারোপের প্রস্তাব করেছে।

এমইপিসির বৈঠকে আইএমওর এনার্জি এফিশিয়েন্সি এক্সিস্টিং শিপ ইনডেক্স (ইইএক্সআই), কার্বন ইনটেনসিটি ইনডেক্স (সিআইআই) ও শিপ এনার্জি এফিশিয়েন্সি ম্যানেজমেন্ট প্ল্যান (এসইইএমপি) গাইডলাইনগুলো চূড়ান্ত হয়েছে। এছাড়া একটি নতুন সালফার নিঃসরণ নিয়ন্ত্রণ এলাকা (এসইসিএ) প্রাথমিক অনুমোদন হয়েছে, যেটি ২০২৫ সালের ১ জুলাই থেকে কার্যকর হবে বলে আশা করা হচ্ছে। অবশ্য তার আগে চলতি বছরের ডিসেম্বরে অনুষ্ঠেয় এমইপিসির ৭৯তম অধিবেশনে প্রস্তাবটিকে চূড়ান্ত অনুমোদন পেতে হবে।

বৈঠকে মারপোল অ্যানেক্স ওয়ান ও টুর সংশোধনী অনুমোদিত হয়েছে। এছাড়া ব্যালাস্ট ওয়াটার এক্সপেরিয়েন্স বিল্ডিং ফেজের মেয়াদ বাড়ানোর সিদ্ধান্তও নিয়েছে এমইপিসি।

নিঃসরণ কমাতে তাৎক্ষণিক ভূমিকা রাখবে 'জাস্ট ইন টাইম অ্যারাইভাল': আইএমও

জাহাজের 'জাস্ট ইন টাইম অ্যারাইভাল' নিঃসরণ কমাতে ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে। ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশনের (আইএমও) পৃষ্ঠপোষকতায় পরিচালিত একটি গবেষণায় এই ফলাফল উঠে এসেছে।

গবেষণা প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, নিঃসরণ মোকাবিলায় যে পদক্ষেপের তাৎক্ষণিকভাবে উপকার মিলবে, সেটি হলো 'জাস্ট ইন টাইম অ্যারাইভাল' নিশ্চিত করা। একটি বন্দর কখন ফেয়ারওয়ে, বার্থিং, নটিক্যাল সার্ভিসেস ইত্যাদি সেবা দিতে পারবে, সেটি আগে থেকে জানা থাকলে জাহাজটি সেই অনুযায়ী তার গতি নির্ধারণ করতে পারবে। বন্দরের সেবায় বিলম্বের তথ্য আগেই পেয়ে গেলে জাহাজটি গতি কিছুটা কমিয়ে জ্বালানি পোড়ানো কমিয়ে দিতে পারবে। এতে নিঃসরণের পরিমাণও কমবে। 'জাস্ট ইন টাইম অ্যারাইভাল' নিশ্চিত করা গেলে কনটেইনার জাহাজগুলো কেবল একটি পোর্টকলেই জ্বালানি ব্যয় এবং কার্বন নিঃসরণ ১৪ শতাংশ পর্যন্ত কমাতে পারে।

বিশ্বের নতুন বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজ বুঝে পেল এভারগ্রিন

চীনা জাহাজনির্মাতা হুডং-ঝংহুয়া শিপবিল্ডিং (গ্রুপ) কোম্পানি লিমিটেড সম্প্রতি তাইওয়ানিজ শিপিং কোম্পানি এভারগ্রিন মেরিনের কাছে ২৪ হাজার টিইইউর বেশি ধারণক্ষমতার নতুন একটি কনটেইনার জাহাজ হস্তান্তর করেছে। জাহাজটি বিশ্বের বৃহত্তম কনটেইনার জাহাজ হতে যাচ্ছে বলে দাবি করা হচ্ছে।

৩৯৯ দশমিক ৯৯ মিটার দীর্ঘ ও ৬১ দশমিক ৫ মিটার প্রশস্ত জাহাজটির নাম দেওয়া হয়েছে এভার অ্যালোট। এর ডেকের আয়তন ২৪ হাজার বর্গমিটার। আর কার্গো কম্পার্টমেন্টের গভীরতা ৩৩ দশমিক ২ মিটার। জাহাজটি ইউরোপ ও মধ্যপ্রাচ্যের মধ্যে কনটেইনার পরিবহন করবে।

বর্তমানে মোট ১৩টি এ ক্লাস আল্ট্রা-লার্জ কনটেইনার জাহাজ বহরে যোগ করার পরিকল্পনা নিয়ে এগোচ্ছে এভারগ্রিন মেরিন। এভার অ্যালোট এর মধ্যে সপ্তম জাহাজ। আগের ছয়টি মেগাশিপ ২৩ হাজার ৯৯২ টিইইউ ধারণক্ষমতার।

ভারতে হতে যাচ্ছে গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুতের প্রথম নিলাম

বিকল্প উৎস থেকে বিদ্যুৎ উৎপাদন বাড়ানোর লক্ষ্যে বড় আকারের গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্প পরিকল্পনা হাতে নিয়েছে ভারত। গুজরাট ও তামিলনাড়ুর উপকূলীয় সমুদ্রসীমায় কয়েকটি ব্লক থেকে অন্তত ১০ গিগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদনের প্রাথমিক লক্ষ্যমাত্রা রয়েছে দেশটির। ব্লকগুলো ইজারা প্রদানের জন্য আগামী তিন থেকে চার মাসের মধ্যেই নিলাম আয়োজন করবে সরকার। ভারতের ইতিহাসে এটি হবে অফশোর খাতে প্রথম ইজারা নিলাম।

ভারতের বিদ্যুৎ মন্ত্রণালয়ের এক বিবৃতিতে বলা হয়েছে, নতুন প্রকল্প স্থাপনের ক্ষেত্রে অবকাঠামোগত যেসব প্রয়োজনীয়তা রয়েছে, মন্ত্রণালয় এরই মধ্যে সেসব বিষয় নিয়ে পর্যালোচনা সম্পন্ন করেছে।

সরকার জানিয়েছে, আগামী তিন বছর তারা ৪ গিগাওয়াট করে ক্যাপাসিটি ইজারা দেবে। তার পরের পাঁচ বছরে বার্ষিক ৫ গিগাওয়াট করে ক্যাপাসিটির নিলাম আয়োজনের পরিকল্পনা রয়েছে তাদের।

জেবেল আলিতে ২৫০ কোটি ডলার বিনিয়োগ করছে কানাডীয় পেনশন ফান্ড ম্যানেজার

ডিপি ওয়ার্ল্ডের পরিচালনাধীন জেবেল আলি বন্দর ও ইউএইতে সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কার্যক্রমে বড় অংকের বিনিয়োগ করতে যাচ্ছে কানাডার বৃহত্তম বেসরকারি পেনশন ফান্ড ব্যবস্থাপক সিডিপিকিউ। এই লক্ষ্যে একটি জয়েন্ট ভেঞ্চার গঠনের ঘোষণা দিয়েছে তারা, যেটি একাধিক পর্যায়ে মোট প্রায় ৫০০ কোটি ডলার বিনিয়োগ করবে।

প্রথম পর্যায়ে ২৫০ কোটি ডলার দেবে সিডিপিকিউ। এর বিনিময়ে জেবেল আলি বন্দর, জেবেল আলি ফ্রি জোন ও ন্যাশনাল ইন্ডাস্ট্রিজ পার্কের প্রায় ২২ শতাংশ মালিকানা কিনে নেবে সিডিপিকিউ। চলতি বছরের দ্বিতীয় অথবা চতুর্থ প্রান্তিকেই এই বিনিয়োগের প্রক্রিয়া সম্পন্ন হবে বলে আশা করা হচ্ছে।

দ্বিতীয় পর্যায়ের বিনিয়োগ হবে চলতি বছরের শেষ প্রান্তিকে। সে সময় অন্যান্য বিনিয়োগকারী এই জয়েন্ট ভেঞ্চারে ৩০০ কোটি ডলার পর্যন্ত বিনিয়োগ করে বাড়তি অংশীদারিত্ব কিনতে পারবে।

নিঃসরণ অর্ধেক কমানোর লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হবে না: গবেষণা প্রতিবেদন

২০৫০ সাল নাগাদ গ্রিনহাউস গ্যাস নিঃসরণ ৫০ শতাংশ কমানোর যে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও), বৈশ্বিক সমুদ্রশিল্প তা অর্জনের পথে নেই। পরামর্শক সংস্থা ও থিংক ট্যাংক নরডিক ওয়েস্ট অফিসের সাম্প্রতিক একটি গবেষণা প্রতিবেদনে এ কথা বলা হয়েছে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, সমুদ্রশিল্পে বর্তমানে যেসব উদ্যোগ চলমান রয়েছে, তাতে নিঃসরণের পরিমাণ ৫০ শতাংশ কমানো সম্ভব হতে পারে। তবে এর জন্য নির্ধারিত সময়ের চেয়ে আরও কয়েক দশক অতিরিক্ত লেগে যাবে।

নরডিক ওয়েস্ট অফিস বলেছে, নিঃসরণ কমানোর কার্যক্রমে কিছু ঘাটতি রয়ে গেছে। এই প্রচেষ্টার পালে হাওয়া দিতে নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ, আমদানি-রপ্তানিকারক, জাহাজমালিক, বিনিয়োগকারী, জ্বালানি সরবরাহকারী, বন্দর কর্তৃপক্ষ ও অন্যান্য অংশীজনকে সম্মিলিতভাবে সেই ঘাটতিগুলো দূর করতে হবে।

নরওয়ের অফশোর তেল-গ্যাস উত্তোলন বৃদ্ধিকে সমর্থন ইইউর

ইউরোপীয় ইউনিয়ন (ইইউ) এতদিন উত্তোলকের পরিবর্তে প্রাকৃতিক গ্যাসের ক্রেতা হিসেবে থেকে যাওয়াকেই শ্রেয় মনে করেছে। তবে সেই জোটটিই এখন গভীর সাগরে তেল ও গ্যাস অনুসন্ধান ও উত্তোলনের ওপর জোর দিচ্ছে। আর এই পরিবর্তনের কারণ হলো ইউক্রেনে রাশিয়ার সামরিক অভিযান। ইউরোপিয়ান কমিশন (ইসি) সম্প্রতি জানিয়েছে, নরওয়ের অফশোর তেল ও গ্যাস উত্তোলন বাড়ানোর নীতির প্রতি পূর্ণ সমর্থন রয়েছে তাদের।

চলতি বছরের শুরু থেকেই গ্যাস উত্তোলন বাড়িয়েছে নরওয়ে। নিজেদের চাহিদা মেটানোর পাশাপাশি দেশটি চলতি বছরজুড়ে মোট ১০০ টিডব্লিউএইচ অতিরিক্ত গ্যাস ইইউর বাকি দেশগুলোকে সরবরাহ করতে সক্ষম, যা রাশিয়া থেকে জোটটির বার্ষিক আমদানির প্রায় ৬ শতাংশ।

জ্বালানি উত্তোলন বাড়াবে ওপেক প্লাস

জুলাই ও আগস্টে জ্বালানি তেল উত্তোলনের পরিমাণ বাড়ানোর ব্যাপারে সম্মত হয়েছে ওপেক প্লাস। এদিকে নিজেদের পেট্রোলিয়ামের কৌশলগত মজুদ উন্মুক্ত করার ব্যাপারে সম্মত হয়েছে যুক্তরাষ্ট্র ও ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সি। মূলত ইউক্রেনে সামরিক অভিযান পরিচালনার জেরে রাশিয়ার জ্বালানি তেল আমদানিতে পশ্চিমা দেশগুলোর আরোপিত নিষেধাজ্ঞার প্রভাব কাটাতে এমন সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে।

২ জুন ওপেক প্লাসের মন্ত্রিপর্যায়ের বৈঠকে সিদ্ধান্ত নেওয়া হয় যে, জুলাইয়ে জোটভুক্ত দেশগুলোর দৈনিক উত্তোলনের পরিমাণ ৬ লাখ ৪৮ হাজার ব্যারেল বাড়ানো হবে। আগস্টেও উত্তোলন একই পরিমাণে বৃদ্ধি করা হবে।

বরফ গলার ফলে উত্তর মহাসাগরে নতুন বাণিজ্যিক সি রুট তৈরি হতে পারে

উত্তর মহাসাগরে দ্রুতগতিতে গলছে বরফ। পরিবেশগত দিক থেকে এটি অবশ্যই উদ্বেগজনক বিষয়। তবে একই সঙ্গে এই পরিবর্তনের ফলে আন্তর্জাতিক সমুদ্র পরিবহন খাতে নতুন এক সম্ভাবনা তৈরি হয়েছে। সম্প্রতি একটি গবেষণা প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, আর্কটিকের বরফ গলার ফলে নতুন একটি আন্তর্জাতিক বাণিজ্যিক রুট তৈরি হতে পারে, যা শিপিং খাতে কার্বন নিঃসরণ কমাতে ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে বিশ্বের সাগর-মহাসাগরগুলোও উষ্ণ হয়ে পড়ছে। এই উষ্ণতা বৃদ্ধির ফলে উত্তর মহাসাগরের ভবিষ্যৎ নিয়ে উদ্বেগের মধ্যে রয়েছেন পরিবেশবাদীরা। জলবায়ু পরিবর্তনের বিভিন্ন মডেল বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, আর্কটিকের এমন কিছু অঞ্চল রয়েছে; যেগুলো একসময় বছরজুড়ে বরফে ঢাকা থাকত, সেগুলো এখন এত দ্রুত উষ্ণ হয়ে উঠছে যে, শিগগির এমন পরিস্থিতি তৈরি হবে, যখন বছরের একটা নির্দিষ্ট সময়ে সেখানে আর বরফ থাকবে না।

আর্কটিকের এই পরিবর্তনের বাস্তুতান্ত্রিক ফলাফল হবে ভয়ানক। এতে করে অসংখ্য প্রজাতির সামুদ্রিক জীব অস্তিত্ব সংকটে পড়ে যাবে, যেগুলোর টিকে থাকার জন্য পানির তাপমাত্রা হিমাঙ্কের নিচে থাকা অত্যাবশ্যকীয়।

যুক্তরাষ্ট্রের ব্রাউন ইউনিভার্সিটি ও ইউনিভার্সিটি অব মেইন স্কুল অব ল'-এর একটি যৌথ গবেষণা প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, উত্তর মহাসাগরে বরফ গলা এরই মধ্যে শুরু হয়ে গেছে। এই পরিবর্তনের ফলে প্রতি বছর স্বল্প সময়ের জন্য নতুন মেরিটাইম ট্রেড রুট তৈরি হবে, যেটি ব্যবহারের ফলে জাহাজগুলোর জ্বালানি ব্যয়ের সঙ্গে সঙ্গে নিঃসরণের পরিমাণও কিছুটা কমবে। ২০৬৫ সাল নাগাদ উত্তর মহাসাগরে এই পরিবর্তন দেখা যাবে বলে গবেষণা প্রতিবেদনে পূর্বাভাস দেওয়া হয়েছে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ স্বয়ংক্রিয় নেভিগেশন প্রযুক্তি ব্যবহার করে প্রথম মহাসাগর পাড়ি

হুন্দাই হেভি ইন্ডাস্ট্রিজের তৈরি একটি এলএনজি ক্যারিয়ার সম্প্রতি স্বয়ংক্রিয় নেভিগেশন প্রযুক্তি ব্যবহার করে প্রশান্ত মহাসাগর পাড়ি দিয়েছে। বড় আকারের কোনো বাণিজ্যিক জাহাজের এটাই প্রথম অত্যাধুনিক এই প্রযুক্তি ব্যবহার করে মহাসাগর পাড়ি দেওয়া।

৯৭ হাজার ৫০০ ডিডব্লিউটি ধারণক্ষমতার এলএনজি ক্যারিয়ার প্রিজম কারেজ তার যাত্রার অর্ধেকের বেশি পথ স্বয়ংক্রিয় প্রযুক্তি ব্যবহার করে অতিক্রম করেছে। শতাধিক জাহাজের সঙ্গে সম্ভাব্য সংঘর্ষ এড়িয়ে প্রায় ৫ হাজার ৪০০ নটিক্যাল মাইল পথ সফলভাবে পাড়ি দিয়েছে ক্যারিয়ারটি।

➤ সি ট্রায়াল সম্পন্ন করেছে বিশ্বের সবচেয়ে বড় এলএনজিচালিত প্রমোদতরী

অনন্য এক মাইলফলক অর্জন করল ইতালীয় ক্রুজ অপারেটর এমএসসি ক্রুজেস ও ফরাসি জাহাজ নির্মাতা শতিঁয়ে দে লাতলান্তিক। সম্প্রতি তারা নিজেদের প্রথম এলএনজিচালিত প্রমোদতরীর সি ট্রায়াল সম্পন্ন করেছে।

বিশ্বের সবচেয়ে বড় এলএনজিচালিত ক্রুজ শিপ হতে যাচ্ছে এটি। একই সঙ্গে সব ক্যাটাগরি মিলিয়ে বিশ্বের বৃহদাকার প্রমোদতরীগুলোর তালিকাতেও জায়গা করে নেবে এমএসসি ওয়ার্ল্ড ইউরোপা নামের জাহাজটি। চলতি বছরের নভেম্বরে বাণিজ্যিক কার্যক্রম শুরু করার কথা রয়েছে প্রমোদতরীটির।

➤ অফশোর খাতে বিদ্যুৎ উৎপাদন দ্বিগুণ করবে নেদারল্যান্ডস

২০৩০ সাল নাগাদ নিজেদের অফশোর এনার্জি উৎপাদন সক্ষমতা দ্বিগুণে উন্নীত করার পরিকল্পনা করছে নেদারল্যান্ডস সরকার। এই লক্ষ্যে তারা নতুন করে নয়টি এরিয়া লিজ দেবে, যেগুলোর সম্মিলিত উৎপাদন সক্ষমতা হবে ১০ দশমিক ৭ গিগাওয়াট।

নতুন এই প্রকল্পগুলো বাস্তবায়িত হলে নেদারল্যান্ডসের বিদ্যুৎ চাহিদার প্রায় ৭৫ শতাংশ গভীর সমুদ্র বায়ুবিদ্যুৎ খাত থেকে পূরণ করা সম্ভব হবে। নর্থ সিকে পরিবেশবান্ধব শক্তির বৃহৎ উৎসে পরিণত করার পরিকল্পনা রয়েছে দেশটির।

➤ নতুন মেরিন হাইওয়ে প্রজেক্টের ঘোষণা যুক্তরাষ্ট্রের

যুক্তরাষ্ট্রের পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এমএআরএডি) সম্প্রতি চারটি নতুন মেরিন হাইওয়ে প্রজেক্টের ঘোষণা দিয়েছে। আমেরিকা'স মেরিন হাইওয়ে প্রোগ্রামের (এএমএইচপি) অধীনে এই ঘোষণা দেওয়া হয়।

প্রকল্পগুলোর অবস্থান নর্থ ক্যালিফোর্নিয়া, আলাস্কা ও পুয়ের্তো রিকোয়। এমএআরএডি কর্তৃক ইমিডিয়েট ডেজিগনেশন ঘোষণার পর এখন প্রকল্পগুলো বাইপার্টিসান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ল'র অধীনে কেন্দ্রীয় তহবিল বরাদ্দের জন্য আবেদন করতে পারবে। যুক্তরাষ্ট্রের সাপ্লাই চেইনকে গতিশীল করার ক্ষেত্রে প্রকল্পগুলো ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

সংবাদ সংক্ষেপ

➤ ব্যুরো ভেরিতাসের অনুমোদন পেল সিক্লিনার্সের সেইলবোটের নকশা

সাগরকে দূষণমুক্ত করার জন্য লড়াই করা এনজিও সিক্লিনার্স ২০২৫ সালের শেষ নাগাদ তাদের সেইলবোট মান্তার কার্যক্রম শুরু করতে পারার প্রত্যাশা করছে। সম্প্রতি ফরাসি সার্টিফিকেশন কোম্পানি ব্যুরো ভেরিতাস মান্তার নকশাকে নীতিগত অনুমোদন দিয়েছে।

মান্তা হবে ১৮৩ ফুট দীর্ঘ একটি সেইলবোট, যার বিমের দৈর্ঘ্য হবে ৮৫ ফুট ও মাস্তুলের উচ্চতা ২০০ ফুট। সাগরে ভাসমান বর্জ্য পচে-গলে যাওয়ার আগেই সেইলবোটটি সেগুলোকে সংগ্রহ ও প্রক্রিয়াজাত করতে সক্ষম হবে।

➤ প্রাইস ফিক্সিংয়ের অভিযোগে কোরিয়ায় ১৫ শিপিং কোম্পানিকে জরিমানা

দক্ষিণ কোরিয়া, জাপান ও চীনের মধ্যে জাহাজ পরিচালনাকারী বেশ কয়েকটি শিপিং কোম্পানির বিরুদ্ধে অনৈতিক আঁতাত ও প্রাইস ফিক্সিংয়ের অভিযোগের প্রমাণ পেয়েছে কোরিয়ার ফেয়ার ট্রেড কমিশন (এফটিসি)। এই কারণে কোরিয়া-জাপান রুটে ১৫টি শিপিং কোম্পানিকে ৬ কোটি ৩০ লাখ ডলারের বেশি জরিমানা করেছে সংস্থাটি।

এছাড়া কোরিয়া-চীন রুটে কোম্পানিগুলোকে প্রতিযোগিতা-পরিপন্থী কাজ না করার নির্দেশ দিয়েছে এফটিসি। কমিশনের প্রতিবেদনে জাপান রুটে ২০০৩ থেকে ২০১৯ সালের মে পর্যন্ত অনিয়মের মোট ৭৬টি ঘটনার কথা উল্লেখ করা হয়েছে।

➤ বাণিজ্যিক জাহাজে ৩০ শতাংশ জ্বালানি সাশ্রয় করবে উইন্ডউইংস

বাণিজ্যিক জাহাজের জ্বালানি সাশ্রয়ের লক্ষ্যে বাতাসের সহায়তা পাওয়া যাবে এমন প্রপালশন ও রুট অপ্টিমাইজেশন সিস্টেম ডেভেলপ করা হয়েছে একটি প্রকল্পের অধীনে। আগামী বছরের শুরুর দিকে নতুন প্রজন্মের এই প্রযুক্তির পরীক্ষামূলক ব্যবহার করা হবে মিৎসুবিশি করপোরেশনের মালিকানাধীন বাল্ক ক্যারিয়ার পাইক্সিস ওশানে।

উইন্ডউইংস নামের প্রযুক্তিটি ডেভেলপ করেছে বিএআর টেকনোলজিস। বিএআর, মিৎসুবিশি ছাড়াও এই প্রকল্পে যুক্ত রয়েছে ইয়ারা মেরিন টেকনোলজিস ও মার্কিন ফুড করপোরেশন কারগিল।

➤ ভেনিজুয়েলার তেল রপ্তানি ১৯ মাসের সর্বনিম্নে

মে মাসে ভেনিজুয়েলার জ্বালানি তেল রপ্তানি ১৯ মাসের মধ্যে সর্বনিম্ন অবস্থানে নেমে এসেছে। দেশটির প্রধান জ্বালানি বন্দরে সংস্কারকাজ চলার কারণে তেল জাহাজীকরণে বিলম্ব হওয়ায় রপ্তানিতে এই পতন হয়েছে বলে সংশ্লিষ্টরা জানিয়েছেন।

ভেনিজুয়েলার রাষ্ট্রায়ত্ত জ্বালানি কোম্পানিগুলোর যৌথ উদ্যোগ পিডিভিএসএ মে মাসে তেলের মোট ২১টি শিপমেন্ট সম্পন্ন করেছে। ক্রুড ও ফুয়েল রপ্তানির গড় পরিমাণ ছিল ৩ লাখ ৯১ হাজার ৪৫২ ব্যারেল দিনপ্রতি (বিপিডি)। ২০২০ সালের অক্টোবরের পর তা সর্বনিম্ন।

গিনি উপসাগরে জলদস্যুতা নিয়ে নিরাপত্তা পরিষদের নতুন রেজোলিউশন গ্রহণ

জাতিসংঘ নিরাপত্তা পরিষদ সম্প্রতি গিনি উপসাগর ঘিরে একটি নতুন সিকিউরিটি রেজোলিউশন সর্বসম্মতিক্রমে গ্রহণ করেছে। এর অর্থ হলো গিনি উপসাগরের জলদস্যুতা নিয়ে সংস্থাটির উদ্বেগ এখনো শেষ হয়ে যায়নি। বরং তারা নতুন করে সেখানকার নিরাপত্তার বিষয়টি পর্যালোচনাধীন রাখার উদ্যোগ নিয়েছে। গিনি উপসাগর নিয়ে নিরাপত্তা পরিষদ সর্বশেষ রেজোলিউশন গৃহীত হয়েছিল প্রায় এক দশক আগে।

নতুন রেজোলিউশনে নিরাপত্তা পরিষদ বলেছে, গিনি উপসাগরে জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতি প্রতিরোধের জন্য এর উপকূলীয় দেশগুলোকেই প্রথমিক দায়িত্ব গ্রহণ করতে হবে। এক্ষেত্রে আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক অংশীদারদের সহযোগিতার ক্ষেত্রে যেসব প্রতিবন্ধকতা রয়েছে, সেগুলো দূর করার উদ্যোগও নিতে হবে তাদের।

এই অঞ্চলে নিরাপত্তা পরিষদের সদস্য দেশগুলোর প্রতি তাদের দেশীয় আইনে জলদস্যুতা ও সশস্ত্র ডাকাতিকে শাস্তিযোগ্য অপরাধ হিসেবে গণ্য করার আহ্বান জানানো হয়েছে। একই সঙ্গে উপকূলীয় দেশগুলোর আইনি কাঠামোতে যেসব উল্লেখযোগ্য অসামঞ্জস্য রয়েছে, সেগুলোও দূর করতে বলা হয়েছে রেজোলিউশনে।

এই রেজোলিউশনের কো-স্পন্সর ছিল ঘানা ও নরওয়ে। ঘানা দুই বছরের জন্য জাতিসংঘ নিরাপত্তা পরিষদের সদস্য হয়েছে, যার মেয়াদ শুরু হয়েছে গত জানুয়ারিতে। গিনি উপসাগরের নিরাপত্তা বিধান দেশটির অন্যতম অগ্রাধিকারমূলক বিষয়।

গত এক দশকে গিনি উপসাগর ছিল জলদস্যুতার প্রধান হটস্পট। গত বছর স্টেবল সিজ কর্তৃক প্রকাশিত একটি গবেষণায় দেখা যায়, এই অঞ্চলে জলদস্যুরা অপহরণ, চুরির মতো অপকর্মের মাধ্যমে প্রতি বছর ৫০ কোটি ডলার প্রত্যক্ষ আয় করে। বিশেষ করে নাইজার ডেল্টায় জলদস্যুতার প্রবণতা সবচেয়ে বেশি।

এদিকে জুলাই ও আগস্টের মধ্যবর্তী সময়ে নিজেদের কৌশলগত পেট্রোলিয়াম মজুদ থেকে ৩ কোটি ৯০ লাখ ব্যারেল সোর ক্রুড ও ১১ লাখ ব্যারেল সুইট ক্রুড উন্মুক্ত করবে যুক্তরাষ্ট্র।

২০২০ সালে যুক্তরাষ্ট্রের জিডিপিতে সমুদ্র অর্থনীতির অবদান ৩৬ হাজার ১০০ কোটি ডলার

২০২০ সালে যুক্তরাষ্ট্রের সমুদ্র অর্থনীতি দেশটির জিডিপিতে যোগ করেছে ৩৬ হাজার ১০০ কোটি ডলার। মার্কিন বাণিজ্য মন্ত্রণালয়ের অধীন দুটি সংস্থা ন্যাশনাল ওশানিক অ্যান্ড অ্যাটমসফারিক অ্যাডমিনিস্ট্রেশন (এনওএএ) এবং ব্যুরো অব ইকোনমিক অ্যানালাইসিস (বিইএ) কর্তৃক সম্প্রতি প্রকাশিত 'মেরিন ইকোনমি স্যাটেলাইট অ্যাকাউন্ট' শীর্ষক বার্ষিক প্রতিবেদনে এই তথ্য উঠে এসেছে।

সমুদ্র অর্থনীতির অবদানের এই পরিসংখ্যান নভেল করোনাভাইরাস হানা দেওয়ার প্রথম বছরের। মূল্যস্ফীতি সমন্বয়ের পর তা ২০১৯ সালের তুলনায় ৫ দশমিক ৮ শতাংশ বা ২ হাজার ৩০০ কোটি ডলার কম। ২০১৯ সালের তুলনায় ২০২০ সালে যুক্তরাষ্ট্রের জিডিপি কমেছিল ৩ দশমিক ৪ শতাংশ।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, সমুদ্র, উপকূল ও গ্রেট লেকভিত্তিক ব্যবসায়িক কার্যক্রমের ওপর নির্ভর করে যুক্তরাষ্ট্রের ১০টি শিল্প খাত, যেখানে মোট ২২ লাখ মানুষের কর্মসংস্থান হয়েছে।

সুয়েজের বিকল্প রুট প্রতিষ্ঠা করবে ইরান-রাশিয়া

সুয়েজ খালের বিকল্প একটি বাণিজ্যিক রুট তৈরির কাজ জোরদার করতে সম্মত হয়েছে রাশিয়া ও ইরান। ইন্টারন্যাশনাল নর্থ সাউথ ট্রান্সপোর্ট করিডোর (আইএনএসটিসি) নামের প্রকল্পটির অর্থায়ন ও লেনদেন সহজীকরণে সম্প্রতি দেশ দুটি একটি সমঝোতা স্মারকে স্বাক্ষর করেছে।

পরিকল্পিত এ নৌপথ ভারতের মুম্বাই থেকে ইরান, কাস্পিয়ান সাগর, দক্ষিণ ও মধ্য রাশিয়া হয়ে বাল্টিক সাগর পর্যন্ত যাবে। সুয়েজ খাল ব্যবহার করে প্রচলিত রুটের চেয়ে নতুন এই নৌপথ কম দৈর্ঘ্যের হবে। এতে করে উত্তর ইউরোপ থেকে এশিয়া পর্যন্ত সমুদ্র পরিবহনে সময় ও অর্থ দুটোরই সাশ্রয় হবে।

বর্তমানে সুয়েজ খাল হয়ে ভারত থেকে ইউরোপে পণ্য পৌঁছাতে ৪৫-৬০ দিন সময় লাগে। নতুন রুটটি চালু হলে এই সময় ২৩ দিনে নেমে আসবে।

২০২৩ সালে জ্বালানি তেলের চাহিদা বাড়বে ২%: আইইএ

বিশ্বে জ্বালানি তেলের চাহিদা বেড়ে করোনা-পূর্ববর্তী অবস্থায় ফিরবে আগামী বছরই। ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি অর্গানাইজেশন (আইইএ) ধারণা করছে, ২০২৩ সালে বিশ্বজুড়ে তেলের চাহিদা ২ শতাংশের বেশি বাড়বে। সংস্থাটির পূর্বাভাস, আগামী বছর প্রতিদিন গড়ে রেকর্ড ১০ কোটি ১৬ লাখ ব্যারেল (বিপিডি) তেলের চাহিদা থাকবে। ২০২২ সালের তুলনায় এই চাহিদা ২২ লাখ বিপিডি বা ২ দশমিক ২ শতাংশ বেশি। সেক্ষেত্রে তেলের চাহিদা করোনা-পূর্ব পর্যায়কে ছাড়িয়ে যাবে।

আইইএ বলছে, চাহিদা বৃদ্ধিতে বড় অবদান রাখবে উন্নত অর্থনীতিগুলো। আর এতে নেতৃত্ব দিতে পারে চীন। কারণ করোনা প্রাথমিক ধাক্কা কাটিয়ে দেশটি অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারে গতিশীলতা অর্জন করতে সক্ষম হয়েছে। সংস্থাটি আরও বলেছে, বর্তমানে চাহিদার তুলনায় তেলের সরবরাহে যে ঘাটতি দেখা যাচ্ছে, তা শিগগির দূর হবে।

ইউরোপের এমিশন ট্রেডিং সিস্টেমে অন্তর্ভুক্ত হচ্ছে মেরিটাইম খাত

ইউরোপীয় পার্লামেন্ট ও ইউরোপীয় কাউন্সিল সম্প্রতি ইউরোপীয় ইউনিয়নের (ইইউ) জলবায়ু আইনের সংস্কার নিয়ে তাদের পর্যালোচনা চূড়ান্ত করেছে। এর মাধ্যমে প্রথমবারের মতো ইউরোপের এমিশন ট্রেডিং সিস্টেমে (ইটিএস) মেরিটাইম খাত অন্তর্ভুক্ত হতে যাচ্ছে।

অবশ্য দুটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে ইউরোপীয় পার্লামেন্ট ও কাউন্সিলের

মধ্যে এখনো মতানৈক্য রয়েছে। এগুলো হলো–নিঃসরণের বিপরীতে কারা শুল্ক পরিশোধ করবে এবং আদায়কৃত অর্থ কোন খাতে ব্যয় করা হবে। কাউন্সিল চায়, এই অর্থ সদস্য দেশগুলোকে জাতীয় বাজেট সহায়তা হিসেবে দেওয়া হবে এবং শুল্ক জাহাজ মালিকদের পরিশোধ করতে হবে। অন্যদিকে পার্লামেন্টের চাওয়া, আদায়কৃত অর্থের ৭৫ শতাংশ দিয়ে 'ওশান ফান্ড' গঠন করা হবে, যা জ্বালানি রূপান্তরের সহায়তায় ব্যয় করা হবে। আর শুল্ক পরিশোধ করবে জাহাজ ভাড়াকারী পক্ষ, মালিক নয়।

সুস্থ পৃথিবীর জন্য প্রয়োজন সামুদ্রিক সুস্বাস্থ্য

আমাদের জীবনধারণের সঙ্গে নিবিড়ভাবে সম্পৃক্ত রয়েছে সাগর-মহাসাগর। ভূপৃষ্ঠের ৭০ শতাংশের বেশি সাগর, যা মোট অক্সিজেনের অর্ধেকের জোগানদাতা। বৈশ্বিক জলবায়ু ও আবহাওয়ার স্বাভাবিকতা এবং শতকোটি মানুষের খাদ্য নিরাপত্তা ও জীবিকা সাগরের ওপর নির্ভরশীল। এ কারণে একটি সুস্থ পৃথিবী গড়ে তুলতে হলে সামুদ্রিক বাস্তুতন্ত্রকে অক্ষত রাখতে হবে। আর এক্ষেত্রে এশিয়া ও প্রশান্ত মহাসাগরীয় দেশগুলোকে অগ্রণী ভূমিকা রাখতে হবে।

লিসবনে গ্লোবাল ওশান কনফারেন্সের দ্বিতীয় আসরকে সামনে রেখে এমন মতামত ব্যক্ত করেছেন পরিবেশবাদীরা। তারা বলছেন, কীভাবে সাগর-মহাসাগরগুলোকে সুস্থ রাখা যায়, সেই বিষয়ে গবেষণা ও বিজ্ঞানসম্মত পদক্ষেপ গ্রহণের প্রয়োজন রয়েছে। আর এর জন্য আমাদের মোটা অংকের অর্থ বিনিয়োগ করতে হবে।

জালিয়াতি ঠেকাতে অবদান রাখবে সিঙ্গাপুর ট্রেড ডেটা এক্সচেঞ্জ

সাম্প্রতিক কয়েক বছরে ভোগ্যপণ্য বাণিজ্যের অর্থায়নে একের পর এক জালিয়াতির কারণে টালামাটাল অবস্থায় রয়েছে সিঙ্গাপুর। এই অবস্থা থেকে ঘুরে দাঁড়িয়ে কমোডিটি খাতে আস্থা ফিরিয়ে আনার উদ্যোগ নিয়েছে দ্বীপরাষ্ট্রটি। এরই অংশ হিসেবে একটি বাণিজ্য তথ্য বিনিময় প্লাটফর্ম গড়ে তোলা হয়েছে। সিঙ্গাপুরের বিভিন্ন ব্যাংক, কমোডিটি হাউস ও রাষ্ট্রায়ত্ত প্রতিষ্ঠান এই উদ্যোগে পৃষ্ঠপোষকতা করেছে। এরই মধ্যে ৭০ অংশগ্রহণকারী এই প্লাটফর্মে সাইনআপ করেছে।

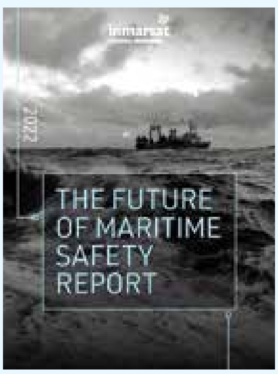
সিঙ্গাপুর ট্রেড ডেটা এক্সচেঞ্জের উদ্যোক্তাদের মধ্যে রয়েছে ডিবিএস, স্ট্যান্ডার্ড চার্টার্ড, ইনফোকম মিডিয়া ডেভেলপমেন্ট অথরিটি ও কমোডিটি ট্রেডার ট্রাফিগুরা। সাম্প্রতিক করপোরেট জালিয়াতির ঘটনাগুলোর পুনরাবৃত্তি যেন না হয়, সেই লক্ষ্যেই এই উদ্যোগ নিয়েছে ভোগ্যপণ্য বাণিজ্য ও অর্থায়নের সবচেয়ে বড় কেন্দ্র এবং বৃহত্তম বাংকারিং হাব হয়ে ওঠা সিঙ্গাপুর।

নিঃসরণ কমাতে ভূমিকা রাখবে রোটোর সেইল

নৌ-স্থাপত্যবিদ, যন্ত্রাংশ উৎপাদক, জাহাজ মালিক ও ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি পরিচালিত একটি যৌথ গবেষণা প্রকল্পে দেখা গেছে, অ্যানেমোই মেরিনের তৈরি রোটোর সেইল বড় আকারের কার্গো জাহাজের জ্বালানি ব্যয় উল্লেখযোগ্য হারে কমিয়ে দিতে পারে। আর জ্বালানি ব্যয় কমে যাওয়ার অর্থ নিঃসরণও কমে যাওয়া। সম্প্রতি প্রযুক্তিটি লয়েড'স রেজিস্ট্রারের কাছ থেকে প্রথম নীতিগত অনুমোদন লাভ করেছে।

রোটোর সেইলের এনার্জি এফিশিয়েন্সি পরীক্ষার জন্য ২০২০ সালে প্রকল্পটি চালু করা হয়। এর অধীনে ওল্ডেনড্রফ ক্যারিয়ার্সের ২ লাখ ১০ হাজার ডিডব্লিউটি ধারণক্ষমতার একটি নিউক্যাসলম্যাক্স বাল্ক ক্যারিয়ারে এই রোটোর সেইল স্থাপন করা হয়। প্রকল্প-সংশ্লিষ্টরা বলেছেন, পরীক্ষায় এটা প্রমাণিত হয়েছে যে, নিঃসরণ কমানোর ক্ষেত্রে প্রযুক্তিটি উল্লেখযোগ্য অবদান রাখতে সক্ষম হয়েছে।

সাগরে জাহাজের বিপদে পড়ার ঘটনা বেড়েছে: ইনমারস্যাট



২০১৮ থেকে ২০২১ সালের মধ্যে সাগরে চলাচলের সময় জাহাজের বিপদে পড়ার ঘটনা বেড়েছে। ইনমারস্যাটের দ্য ফিউচার অব মেরিটাইম সেফটি রিপোর্ট ২০২২ অনুযায়ী, এ সময়ে সবচেয়ে বেশি সাহায্যবার্তা পাওয়া গেছে ট্যাংকার, মাছ ধরার জাহাজ ও বাল্ক ক্যারিয়ারের কাছ থেকে।

প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, কোভিড-১৯ মহামারির প্রকোপ বেশি থাকার সময় ২০২০ সালে গ্লোবাল মেরিটাইম ডিসট্রেস অ্যান্ড সেফটি সিস্টেম (জিএমডিএসএস) কলের সংখ্যা হঠাৎই অনেক বেড়ে গিয়েছিল। আর এর সম্ভাব্য কারণ ছিল ক্রু পরিবর্তন নিয়ে জটিলতা, বন্দরগুলোয় র‍্যাপিড টার্নঅ্যারাউন্ড ও জাহাজে অবস্থানকারীদের মানসিক অবসাদের মতো বিষয়।

ইনমারস্যাট মেরিটাইমের সিনিয়র ভাইস প্রেসিডেন্ট পিটার ব্রডহার্স্ট বলেছেন, 'দ্য ফিউচার অব মেরিটাইম সেফটি রিপোর্ট আমাদের এটি জানতে সহায়তা করবে যে, ২০১৮ থেকে ২০২১ সালের মধ্যে জিএমডিএসএস কলের ট্রেন্ড কেমন ছিল। জাহাজগুলোর সাহায্যবার্তার প্যাটার্ন সম্পর্কে জানা থাকলে আমরা সেই অনুযায়ী প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে এবং সমুদ্রশিল্পের জন্য একটি নিরাপদ ভবিষ্যৎ নিশ্চিত করতে পারব।'

ইনমারস্যাটের প্রতিবেদনে পরিসংখ্যানগত তথ্য বিশ্লেষণের পাশাপাশি সমুদ্রশিল্পের প্রতিনিধি ও নাবিকদের মতামতও পর্যালোচনা করা হয়েছে। তাদের কাছে সমুদ্র নিরাপত্তা পরিস্থিতি এবং ভবিষ্যতে তারা গুরুত্বপূর্ণ এই বিষয়ে কী ধরনের পরিবর্তন দেখতে চান, সেই বিষয়ে জানতে চাওয়া হয়েছিল। জবাবে তারা জলদস্যুতা প্রতিরোধে যোগাযোগ ও পারস্পরিক সহযোগিতা বৃদ্ধি, জাহাজের সুরক্ষা বাড়ানোর জন্য প্রযুক্তিগত উন্নয়ন, খাতসংশ্লিষ্ট সম্প্রদায়ের সমন্বিত উদ্যোগ বৃদ্ধি, নজরদারি বাড়ানো ইত্যাদি বিষয়ের ওপর গুরুত্বারোপ করেন।

সংবাদ সংকেত

- শোর-টু-শিপ বিদ্যুৎ সরবরাহের বিষয়ে সম্প্রতি ফ্রান্সের পোর্ট অব তুলোঁ কর্তৃপক্ষ ও এবিবির মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তি অনুসারে বন্দরে আসা প্রমোদতরী ও ফেরিগুলোকে সেবা দেবে এবিবি শোর কানেকশন টেকনোলজি।
- গ্লোবাল পোর্টস হোল্ডিংয়ের ৬২ শতাংশ শেয়ার কিনে নেওয়ার আলোচনা শুরু করেছে মেরিটারেনিয়ান শিপিং কোম্পানি (এমএসসি)। বর্তমানে এই শেয়ার রয়েছে তুর্কির একটি কোম্পানির কাছে।
- এবিএস, হুন্দাই হেভি ইন্ডাস্ট্রিজ ও রিপাবলিক অব দ্য মার্শাল আইল্যান্ডস মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেটরের একটি যৌথ প্রকল্পের অধীনে পরবর্তী প্রজন্মের একটি আল্ট্রা লার্জ তরলীকৃত কার্বন ডাই-অক্সাইড ক্যারিয়ার নির্মাণ করা হচ্ছে।
- নতুন একটি স্বয়ংচালিত জাহাজের নকশা তৈরির বিষয়ে সম্প্রতি এলআর ও স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজের মধ্যে একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর হয়েছে।
- পুনর্বিমার কারণে গত বছর সুয়েজ খালে আটকা পড়া কনটেইনার জাহাজ এভার গিভেনের বিমা দাবি বাবদ ব্যয় বেড়ে ২০০ কোটি ডলারে উন্নীত হতে পারে বলে ধারণা করছে ফরাসি একটি বিমা কোম্পানি।
- সম্প্রতি সিঙ্গাপুর সরকারের কাছ থেকে লাইসেন্স পাওয়ার পর নিজেদের বাংকার ফুয়েলের মাসিক বিক্রি ৫০ শতাংশের বেশি বৃদ্ধি পাওয়ার আশা করছে সিনোপেক ফুয়েল অয়েল (সিঙ্গাপুর) প্রাইভেট লিমিটেড।
- জর্ডানের আকাবা বন্দরে জাহাজে বোঝাই করার সময় একটি তরলীকৃত ক্লোরিন গ্যাসভর্তি ট্যাংকে বিস্ফোরণের ঘটনা ঘটেছে। এতে বিষাক্ত রাসায়নিক ছড়িয়ে পড়ে ১২ জন প্রাণ হারিয়েছেন ও ২৬০ জন আহত হয়েছেন।
- ক্রিস্টাল সিম্ফোনি ও ক্রিস্টাল সেরেনিটি প্রমোদতরী দুটির নিলাম প্রক্রিয়া সম্পন্ন করেছেন বাহামার সুপ্রিম কোর্ট। সিম্ফোনি বিক্রি হয়েছে আড়াই কোটি ডলারে। আর সেরেনিটির জন্য সর্বোচ্চ দরপ্রস্তাব এসেছে ১০ কোটি ৩০ লাখ ডলার।
- সম্প্রতি নিউ ম্যাঙ্গালোর থেকে সুয়েজ খালের পথে রওনা হওয়ার পর দুর্ঘটনায় পড়ে ডুবতে বসা একটি কার্গো জাহাজের ১৫ নাবিককে উদ্ধার করেছে ভারতীয় কোস্ট গার্ড। তারা সবাই সিরীয় নাগরিক।
- মে মাসে নিংবো ঝৌশানে কনটেইনার হ্যান্ডলিং আগের মাসের তুলনায় বেড়েছে ১০ শতাংশ। আলোচ্য মাসে বন্দরটিতে হ্যান্ডলিং হয়েছে ৩৩ লাখ টিইইউ কনটেইনার, এপ্রিলে যা ছিল ৩০ লাখ টিইইউ।
- দক্ষিণ কোরিয়ার মিনিস্ট্রি অব ল্যান্ড, ইনফ্রাস্ট্রাকচার অ্যান্ড ট্রান্সপোর্টের (এমওএলআইটি) সঙ্গে সমঝোতায় পৌঁছানোর ফলে আটদিন পর ধর্মঘট প্রত্যাহার করেছেন দেশটির ইউনিয়নভুক্ত ট্রাক চালকরা।
- সুদানের লোহিত সাগরের সুয়াকিন বন্দরের কাছে প্রায় ১৬ হাজার ভেড়া নিয়ে একটি জাহাজ ডুবে গেছে। জাহাজটির ক্রুদের সবাইকে নিরাপদে উদ্ধার করা হয়েছে। ধারণক্ষমতার দ্বিগুণ পশু বহন করাকে এই দুর্ঘটনার কারণ হিসেবে দাবি করা হচ্ছে।

মেরিটাইম ইভেন্টস

উইমেন অফশোর ইনক্লুশন সামিট ২০২২

৩ আগস্ট, অনলাইন

সমুদ্রশিল্পে নারীর অংশীদারিত্ব এখনো আশাব্যঞ্জক নয়। বিশেষ করে উচ্চপদে নারীদের উপস্থিতির হার একেবারেই নগণ্য। যতটুকু অংশীদারিত্ব রয়েছে, তাও অনশোর ব্যবস্থাপনা পদগুলোয়। অফশোর খাতে নারীদের সম্পৃক্ততা বাড়ানোর উপায়গুলো নিয়ে আলোচনার লক্ষ্যেই এই সামিটের আয়োজন। সামিটের প্রতিপাদ্য নির্ধারণ করা হয়েছে 'ক্রিয়েটিং আ কালচার অব বিলঙ্গিং অ্যাট ইওর অর্গানাইজেশন'। কর্মক্ষেত্রে নারীদের জন্য আরও সুযোগ তৈরির লক্ষ্যে এই ধরনের আয়োজন এই প্রথম, যা পেশাজীবীদের জন্য করণীয় বিষয় নির্ধারণে সহায়ক ভূমিকা রাখবে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3PzJDb3

অয়েল স্পিল ইন্ডিয়া ২০২২

৪-৫ আগস্ট, নয়াদিল্লি, ভারত

সামুদ্রিক পরিবেশ ও বাস্তুতন্ত্রের জন্য যেসব বিষয়কে মারাত্মক হুমকি বিবেচনা করা হয়, তেল ছড়িয়ে পড়া তার অন্যতম। বিভিন্ন উপায়ে এই তেল সাগরের পানিতে ছড়িয়ে পড়তে পারে। কখনো জাহাজডুবি, কখনো পানির তলদেশে বসানো সরবরাহ পাইপলাইন ফেটে এই বিপর্যয় ঘটে। 'কমিটমেন্ট, সিনার্জি, এক্সিলেন্স'–এ প্রতিপাদ্য নিয়ে আয়োজিত অয়েল স্পিল ইন্ডিয়ার ষষ্ঠ আয়োজনে তেল ছড়িয়ে পড়া প্রতিরোধ, ক্ষয়ক্ষতি কমানো ও ব্যবস্থাপনা নিয়ে আলোচনা হবে। আন্তর্জাতিক এই কনফারেন্স ও প্রদর্শনীতে ২৫টির বেশি দেশের প্রতিনিধিরা অংশ নেবেন।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3OUyqRr

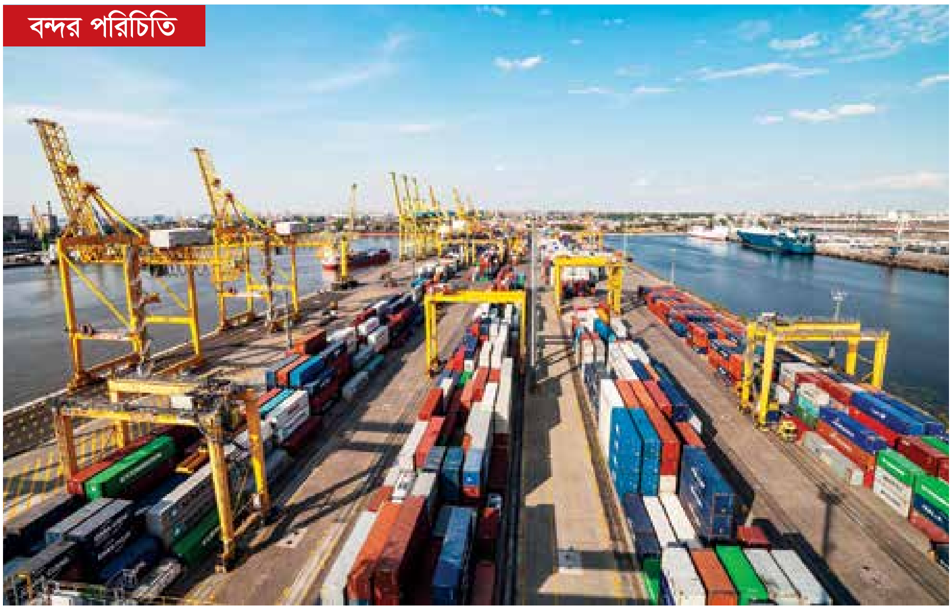
স্মার্ট মেরিটাইম নেটওয়ার্ক টোকিও কনফারেন্স

২৪ আগস্ট, টোকিও, জাপান

স্মার্ট মেরিটাইম নেটওয়ার্ক কনফারেন্সের মূল লক্ষ্য মেরিটাইম প্রযুক্তি ও নৌপরিবহন অবকাঠামোর প্রমিত মান নির্ধারণ ও সমন্বয় স্থাপন। তথ্য ও প্রযুক্তিগত অগ্রগতির বিষয়ে জ্ঞান বিনিময়, মেরিটাইম ট্রান্সপোর্ট ও লজিস্টিকস খাতসংশ্লিষ্টদের মধ্যে সম্পর্ক স্থাপন, ব্যবসায় উন্নয়ন ধারাবাহিক এই কনফারেন্স আয়োজনের অন্যতম উদ্দেশ্য। করোনাকালীন সময়ে মেরিটাইম খাত উদ্ভাবনে, বিশেষ করে তথ্য বিনিময় ও ডিজিটালাইজেশনের দিক থেকে কতটা এগিয়েছে, টোকিও কনফারেন্সে সেই বিষয়ে আলোচনা হবে।

বিস্তারিত: https://bit.ly/3bf97eX

বন্দর পরিচিতি



গ্রেট পোর্ট অব সেন্ট পিটার্সবার্গ

রাশিয়ার উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলীয় সেন্ট পিটার্সবার্গ শহরে অবস্থিত এই বন্দর রাশিয়ার অন্যতম প্রধান সমুদ্রবন্দর। এর জলসীমা ১৬৪ দশমিক ৬ বর্গকিলোমিটার। ম্যুরিং লাইন ৩১ কিলোমিটার দীর্ঘ। বন্দরের গভীরতম অ্যাংকরেজে পানির গভীরতা ২৫ মিটার।

২০১১ সাল থেকে বন্দরটি পরিচালনা করছে রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা পোর্ট অথরিটি অব দ্য গ্রেট পোর্ট অব সেন্ট পিটার্সবার্গ। কেন্দ্র সরকার নিয়ন্ত্রিত এই সংস্থা বন্দর এলাকা এবং রাশিয়ান ফেডারেশনের নিয়ন্ত্রণাধীন নির্দিষ্ট অঞ্চলজুড়ে বাণিজ্যিক জাহাজ চলাচল তদারকি করে।

সেন্ট পিটার্সবার্গ বন্দরের গোড়াপত্তন হয় প্রায় দেড়শ বছর আগে। ১৮৬৯ সালে রুশ নৌ-কর্মকর্তা, গণিতবিদ, প্রকৌশলী, উদ্যোক্তা নিকোলায় পুতিলোভ বন্দরটি নির্মাণের উদ্যোগ নেন। উদ্দেশ্য ছিল নিজের ব্যবসার প্রসার। ওবুখোভ ফ্যাক্টরির সহপ্রতিষ্ঠাতা ও পুতিলোভ ফ্যাক্টরির প্রতিষ্ঠাতা ছিলেন তিনি। এসব কারখানায় উৎপাদিত পণ্য অন্যত্র পরিবহনের সুবিধার্থে বন্দর প্রতিষ্ঠার পরিকল্পনা করেন পুতিলোভ।

১৮৭৪ সালের ১৩ জুন জার সম্রাট দ্বিতীয় আলেকজান্ডার 'অন দ্য টেম্পোরারি অ্যাডমিনিস্ট্রেশন অব দ্য সেন্ট পিটার্সবার্গ সি' প্রভিশন অনুমোদন করেন। সেই বছরের ২১ আগস্ট বন্দর চ্যানেলের জেনারেল ডিরেকশনের অনুমোদন দেন তিনি। ১৮৮৫ সালের ১৫ মে ৩২ কিলোমিটার দীর্ঘ চ্যানেল জাহাজ চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করা হয়। এর মাধ্যমে নতুন এক মেরিটাইম ট্রেড পোর্টের যাত্রা হয়।

সেন্ট পিটার্সবার্গ বন্দরের সেন্ট্রাল ইউনিটের অবস্থান নেভা রিভার ডেল্টার দ্বীপগুলোয় ও এর আশপাশে। এই ডেল্টার অবস্থান ফিনল্যান্ড উপসাগরের পূর্ব উপকূলে, যেটি আবার বাল্টিক সাগরের অংশ। এই পোর্ট কমপ্লেক্সে রয়েছে বাণিজ্যিক জাহাজের জন্য বার্থ, বন্য ও মৎস্যসম্পদ পরিবহনের জন্য বন্দর, নৌপথে পণ্য পরিবহনের জন্য বন্দর, একটি জ্বালানি টার্মিনাল, জাহাজ নির্মাণ ও জাহাজ সংস্কারের জন্য ইয়ার্ড, একটি সি প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল, একটি রিভার প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ইত্যাদি। এই সার্বিক বন্দর ব্যবস্থা বিভিন্ন চ্যানেল ও ফেয়ারওয়ের মাধ্যমে পরস্পর সংযুক্ত।

সমুদ্রবাণিজ্যের পণ্য হ্যান্ডলিংয়ের জন্য বন্দরটিতে রয়েছে প্রায় ২০০ বার্থ, যেগুলোর সর্বোচ্চ গভীরতা ১১ দশমিক ৯ মিটার। এর মধ্যে কনটেইনার টার্মিনালের জন্য রয়েছে ছয়টি বার্থ। এই টার্মিনালে কনটেইনার জাহাজের পাশাপাশি রো-রো ভেসেলগুলোকেও সেবা দেওয়া হয়।

সেন্ট পিটার্সবার্গ পোর্ট কমপ্লেক্সকে চারটি ডিস্ট্রিক্টে ভাগ করা হয়েছে। এর মধ্যে প্রথম ও দ্বিতীয়টিতে সেবা দেয় নিউ পোর্ট রেলওয়ে স্টেশন। আর তৃতীয় ও চতুর্থ পোর্ট ডিস্ট্রিক্টকে সেবা দেওয়ার জন্য রয়েছে আভতোভো রেলওয়ে স্টেশন।

সেন্ট পিটার্সবার্গের পোর্ট ফ্লিটে রয়েছে সার্ভিস ও সাপোর্ট ভেসেল। এগুলোর মধ্যে রয়েছে জাহাজকে টেনে নিয়ে যাওয়ার জন্য বিভিন্ন সক্ষমতার ২০টির বেশি টাগবোট, বরফ ভেঙে চ্যানেল সচল রাখার জন্য আইসব্রেকার, পানিতে তেল ছড়িয়ে পড়লে তা সংগ্রহের জন্য অয়েল হারভেস্টার, অগ্নিনির্বাপণসহ অন্যান্য কাজে ব্যবহারের জন্য ওয়াটার ক্যানন, পাইলট বোট, রেইড বোট, ফায়ার বোট, বার্জ ইত্যাদি।

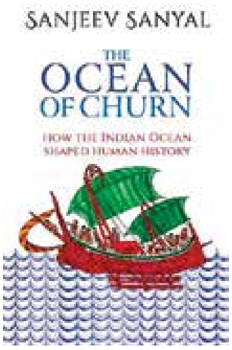
হ্যান্ডলিং সক্ষমতা ও পরিমাণের বিচারে রাশিয়ার সর্ববৃহৎ কনটেইনার টার্মিনাল হলো সেন্ট পিটার্সবার্গের ফার্স্ট কনটেইনার টার্মিনাল (এফসিটি)। এর মালিকানা রয়েছে গ্লোবাল পোর্টসের কাছে। টার্মিনালটির হ্যান্ডলিং সক্ষমতা ১২ লাখ ৫০ হাজার টিইইউ। ২০২০ সালে এফসিটিতে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ১০ লাখ টিইইউ।

এফসিটি ছাড়াও পেট্রলস্পোর্ট টার্মিনালের পুরো মালিকানা রয়েছে গ্লোবাল পোর্টসের কাছে। এছাড়া উস্ত-লুগা কনটেইনার টার্মিনালের ৮০ শতাংশ ও মোবি ডিক টার্মিনালের ৭৫ শতাংশ শেয়ার রয়েছে তাদের হাতে। ইউসিএল হোল্ডিং পরিচালনা করে কনটেইনার টার্মিনাল সেন্ট পিটার্সবার্গ নামের টার্মিনালটি।

গ্রন্থ পরিচিতি

দ্য ওশান অব চার্ন: হাউ দ্য ইন্ডিয়ান ওশান শেপড হিউম্যান হিস্ট্রি

সঞ্জীব সান্যাল



অর্থনৈতিক ও কৌশলগত দিক থেকে বিশ্বের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ জলভাগগুলোর অন্যতম ভারত মহাসাগর। বিশ্বের প্রায় এক-তৃতীয়াংশ জনগোষ্ঠীর বাস এই মহাসাগরীয় অঞ্চলে। পূর্ব আফ্রিকা, মধ্যপ্রাচ্য, ভারত উপমহাদেশ, দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়া ও অস্ট্রেলিয়ার উপকূলকে সংযোগকারী ভারত মহাসাগরকে ভাগ করা যায় কয়েকটি উপ-অঞ্চলে; যেখানে রাজনৈতিক, ভৌগোলিক ও জাতিগত বৈচিত্র্য প্রবল। একুশ শতকের সমুদ্রশিল্পের কেন্দ্রবিন্দু এই মহাসাগর। অঞ্চলটি জ্বালানি ও খনিজ সম্পদে সম্পদশালী। মৎস্যসম্পদও রয়েছে পর্যাপ্ত। জ্বালানি তেল ও গ্যাস আহরণের বিপুল সম্ভাবনার কারণে বিশ্ব অর্থনীতিতে ভারত মহাসাগরের গুরুত্ব প্রতিনিয়ত বাড়ছে। বৈশ্বিক বাণিজ্যের প্রায় ৩০ শতাংশ পণ্য হ্যান্ডলিং হয় এই অঞ্চলের বন্দরগুলোয়। এছাড়া বিশ্বে মোট যে পরিমাণ কনটেইনার পরিবহন হয়, তার প্রায় অর্ধেকই হয় এই মহাসাগর দিয়ে।

মানব ইতিহাসের বড় একটি অধ্যায় রচিত হয়েছে ভারত মহাসাগরের প্রবহমান স্রোতধারায়। এক অঞ্চলের পণ্যকে অন্য অঞ্চলে সহজলভ্য করা, হাজার হাজার মাইল দূরের মানববসতিগুলোর মধ্যে সাংস্কৃতিক আদান-প্রদান, উন্নয়নের ছোঁয়া থেকে বঞ্চিত জনপদগুলোয় সভ্যতার আত্মপ্রকাশ ইত্যাদি ক্ষেত্রে বিশাল এই জলরাশির অবদান অনস্বীকার্য।

আফ্রিকা থেকে ভারতবর্ষের সমৃদ্ধ নগরগুলোয় মানব অভিবাসন, মধ্যযুগে আরব শেখ ও চীনাদের সমুদ্র অভিযান, ইউরোপীয় ঔপনিবেশিক শাসনের বিস্তার ও দ্বন্দ্ব, পরাধীনতার শিকল ভেঙে স্বকীয়তার জন্য লড়াই—ইতিহাসের বহু ঘটনা ও পট-পরিবর্তনের সাক্ষী ভারত মহাসাগর ঘিরে রয়েছে অসংখ্য ঐতিহাসিক বর্ণনা ও কল্পকাহিনী। এর মধ্যে কোনটি সত্য ঘটনা, আর কোনটি মানুষের মুখে প্রচলিত বাস্তবতা বিবর্জিত কল্পিত কাহিনিতে পরিণত হয়েছে, সে বিষয়ে জানার আগ্রহ রয়েছে অনেকেরই। দ্য ওশান অব চার্ন বইটি পাঠকদের সেই আগ্রহ মেটাতে সহায়ক হবে।

বইটির লেখক সঞ্জীব সান্যাল বেশ সাবলীলভাবে ঐতিহাসিক এই অঞ্চলের গল্প তুলে ধরেছেন। বিভিন্ন প্রত্নতাত্ত্বিক নিদর্শন, প্রাচীন শিলালিপি, সমুদ্রবাণিজ্যের ধারা ও প্রায় হারিয়ে যেতে বসা মৌখিক ইতিহাস পর্যালোচনা করে তিনি ভারত মহাসাগরের কালানুক্রমিক বর্ণনা প্রকাশ করেছেন। এই অঞ্চলের মধ্যযুগীয় ভূরাজনীতির স্বরূপ জানা যাবে বইটি পড়লে। একই সঙ্গে ইতিহাসের বিখ্যাত চরিত্র ও ঘটনাক্রমগুলোকে যুক্তিতর্ক দিয়ে বিশ্লেষণের প্রয়াস রয়েছে বইটিতে।

পেঙ্গুইন র‍্যানডম হাউস থেকে প্রকাশিত বইটির হার্ডকভার সংস্করণের মূল্য ৪৮ ডলার। আর সুলভ পেপারব্যাক সংস্করণ পাওয়া যাবে ১৬ ডলারে।

আইএসবিএন-১০: ০৬৭০০৮৭৩২৭
আইএসবিএন-১৩৯৭৮-০৬৭০০৮৭৩২৭

মেরিটাইম ফ্যাক্ট

জাহাজের হাল

জাহাজ, নৌকা, ফ্লাইং বোট বা অন্য জলযানের যে অংশটি জলরোধী করে নির্মাণ করা হয়, সেটিকে বলা হয় হাল (ইংরেজি শব্দ)। আভিধানিক অর্থে এটি জাহাজের স্থূলভাগ বা কাঠামো বা নৌশরীর। আর সাধারণ অর্থে হাল হলো জাহাজ বা নৌকার সেই অংশ, যার ওপর ভর দিয়ে এটি পানিতে ভাসে।

একটি হালের ওপরের দিকটা খোলাও থাকতে পারে, আবার আংশিক অথবা সম্পূর্ণ আবরিতও থাকতে পারে। আবরিত অংশকে বলা হয় ডেক, যার ওপর একটি ডেকহাউস ও অন্যান্য কাঠামো থাকে। যে লাইন বরাবর একটি জলযানের হাল পানির সংস্পর্শে থাকে, তাকে ওয়াটারলাইন বলা হয়।

জাহাজের উপযোগিতাভেদে হালের ধরন বিভিন্ন হয়ে থাকে। এর কাঠামো কেমন হবে, তা নির্ভর করে নকশাগত প্রয়োজনীয়তার ওপর। স্কাউ বার্জের হালের আকৃতি এক ধরনের, আবার মাল্টিহাল রেসিং সেইলবোটের কাঠামো আরেক ধরনের। এই আকৃতি ও কাঠামো নির্ধারণ করা হয় বেশকিছু বিষয় মাথায় রেখে।

একটি জাহাজ কী পরিমাণ পণ্য পরিবহন করবে, হালের কাঠামো কীরূপ হলে জাহাজটি ভারসাম্য রক্ষা করে চলতে পারবে, জাহাজ নির্মাণের পেছনে কী পরিমাণ ব্যয় বরাদ্দ রাখা হয়েছে, এর গতি কেমন হবে, এটি যে রুটে চলাচল করবে, সেখানকার পানির গতিপ্রকৃতি কেমন, জাহাজটি বিশেষ কোনো উদ্দেশ্যে নির্মাণ করা হচ্ছে কিনা—এসব বিবেচনা করা হয় হালের নকশা করার সময়। যেমন একটি আইসব্রেকারের হালের সামনের অংশটি হয় 'রাউন্ডেড বাও' বৈশিষ্ট্যসম্পন্ন, অন্যদিকে একটি ল্যান্ডিং ক্রাফটে থাকে ফ্ল্যাট বটম হাল। আবার বাল্কহেডের হাল নির্মাণ করা হয় পানিরোধী ডেক যুক্ত করে।

সমুদ্রবাণিজ্যের ইতিহাস বেশ পুরনো। স্বাভাবিকভাবে জাহাজ নির্মাণের ঐতিহ্যও বহু বছরের। অনেক আগে থেকেই নৌবাণিজ্যের প্রয়োজনে কাঠের জাহাজ নির্মাণ হয়ে আসছে। তবে শুরুর দিকে এসব নৌযানের কাঠামো নিখুঁত ছিল না। সবার আগে নিপুণভাবে হাল নির্মাণ করেছিল মিশরীয়রা। সেই ৩০০০ খ্রিস্টপূর্বাব্দে তারা শিখে গিয়েছিল কীভাবে একাধিক কাঠের তক্তা পরস্পর যুক্ত করে জাহাজের হাল তৈরি করতে হয়।

মেরিটাইম ব্যক্তিত্ব

ভাস্কো নুইনেজ দে বালবোয়া

একজন স্প্যানিশ অভিযাত্রী, গভর্নর ও বিজয়ী হিসেবে ইতিহাসের পাতায় চিরঞ্জীব হয়ে রয়েছেন ভাস্কো নুইনেজ দে বালবোয়া। তিনি বিশেষ পরিচিতি পেয়েছেন ইসমাস অব পানামা অতিক্রম করে প্রশান্ত মহাসাগরে পৌঁছানোর জন্য। এর মাধ্যমে প্রথম ইউরোপিয়ান হিসেবে তিনি নিউ ওয়ার্ল্ড থেকে প্রশান্ত মহাসাগরে পৌঁছানোর অভিযানে নেতৃত্ব দেন।

বালবোয়ার জন্ম স্পেনের হেরেজ দে লোস কাবায়েরো শহরে ১৪৭৫ সালে। তিনি ছিলেন লর্ড ম্যাসন অব দ্য ক্যাসল অব বালবোয়ার বংশধর। তার পিতা স্পেনের একজন উচ্চবংশীয় ও সম্ভ্রান্ত ব্যক্তি ছিলেন। চার ভাইয়ের মধ্যে তৃতীয় ছিলেন বালবোয়া। তার শৈশব সম্পর্কে খুব বেশি তথ্য পাওয়া যায় না। তবে এটুকু জানা যায় যে, তিনি ঘোড়সওয়ারি ও অস্ত্রবিদ্যার দীক্ষা পেয়েছিলেন অল্প বয়সেই।

বেশকিছু অভিযানের পর বালবোয়া ১৫০০ সালে নিউ ওয়ার্ল্ডের উদ্দেশে যাত্রা করেন এবং আইল্যান্ড অব হিস্প্যানিওলায় থিতু হন। ১৫১০ সালে তিনি সান্তা মারিয়া লা অ্যান্টিগুয়া ডেল ড্যারিয়েনে (বর্তমানের কলম্বিয়া) ঔপনিবেশিক বসতি স্থাপন করেন। এটি ছিল আমেরিকায় প্রথম কোনো ইউরোপীয় স্থায়ী বসতি।

বালবোয়া খুব দ্রুত সান্তা মারিয়ার স্থানীয় অধিবাসীদের আস্থা অর্জন করে নেন। সে সময় স্থানীয়দের সঙ্গে হিস্প্যানিক মেয়র ফার্নান্দেজ দে এনিস্কোর বিরোধ তুঙ্গে ছিল। আদিবাসীদের ধারণা ছিল, মেয়র তাদের সমস্ত স্বর্ণ ছিনিয়ে নিয়ে যাবে। এই পরিস্থিতি দেখে স্পেনের রাজা সান্তা মারিয়ার মেয়র পদ থেকে এনিস্কোকে সরিয়ে দেন। এরপর সেখানে তুলনামূলক উদারপন্থী সরকার স্থাপন করা হয় এবং একটি মিউনিসিপ্যাল কাউন্সিল গঠন করা হয়। এই কাউন্সিলের দুজন হিস্প্যানিক মেয়র নির্বাচন করা হয়। বালবোয়া তাদের একজন। পরবর্তী সময়ে তিনি মধ্য আমেরিকার স্প্যানিশ উপনিবেশ ভেরাগুয়ার গভর্নর নিযুক্ত হন। ১৫১৯ সালে বালবোয়ার মৃত্যু হয়।

২৫ জুন পদ্মা সেতুর আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। এর মধ্য দিয়ে দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের সাথে যোগাযোগের নতুন দিগন্ত উন্মোচিত হলো

পদ্মা সেতু আমাদের অহংকার, সক্ষমতার প্রতীক

স্বপ্নের পদ্মা সেতুর দ্বার খুলেছে। উন্মোচিত হয়েছে দেশের দক্ষিণাঞ্চলের যোগাযোগের নতুন দিগন্ত। যা দেশের অর্থনীতিতে যোগ করবে নতুন মাত্রা। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ২৫ জুন আনুষ্ঠানিকভাবে পদ্মা সেতুর উদ্বোধন করেন। এ সময় মাওয়া প্রান্তে আয়োজিত সুধীসমাবেশে বক্তব্য রাখেন তিনি।

উদ্বোধনকালে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা বলেছেন, 'বাংলাদেশের মানুষ আজ গর্বিত। অনেক বাধাবিপত্তি উপেক্ষা করে, ষড়যন্ত্রের জাল ছিঁড়ে পদ্মা সেতু উদ্বোধন করা হয়েছে। এই সেতু শুধু সেতু নয়, শুধু ইট-সিমেন্ট-কংক্রিটের কাঠামো নয়; এই সেতু আমাদের অহংকার, আমাদের গর্ব। সক্ষমতার, মর্যাদার প্রতীক।'

প্রধানমন্ত্রী বলেন, 'এই সেতু বাংলাদেশের জনগণের। এর সঙ্গে জড়িয়ে আছে আবেগ, সাহসিকতা, সহনশীলতা। বাঙালি জাতির জেদ, প্রত্যয়। শেষ পর্যন্ত অন্ধকার ভেদ করে আলোর পথে যাত্রা করেছি। আমরা বিজয়ী হয়েছি।'

জনগণের প্রতি কৃতজ্ঞতা জানিয়ে প্রধানমন্ত্রী বলেন, 'মানুষের শক্তি বড় শক্তি। এ শক্তি নিয়েই নির্মাণকাজ শুরু করি। বাংলাদেশের জনগণকে স্যালুট জানাই। বাবা, মা, ভাই সব হারিয়ে দেশের মানুষের ওপর ভরসা রেখেছি। জনগণের অনেকেই অর্থ দিতে চেয়েছিলেন। বাজেটের টাকাও জনগণের টাকা।'

পদ্মার মতো স্রোতস্বিনী নদীতে সেতুর নির্মাণ চ্যালেঞ্জের ছিল উল্লেখ করে প্রধানমন্ত্রী বলেন, স্রোতস্বিনী পদ্মার গতি, পথ ধারণা করা কষ্টকর। এর বাস্তবায়ন ছিল কঠিন, চ্যালেঞ্জের। গুণগত মানে কোনো আপস করা হয়নি। সর্বাধুনিক প্রযুক্তি ও উপকরণ ব্যবহার করে সর্বোচ্চ মান ও স্বচ্ছতা বজায় রাখা হয়েছে। গভীরতম পাইল ব্যবহার করা হয়েছে। পদ্মা নদীকে শাসনে রাখাও চ্যালেঞ্জ। তা মোকাবিলা করেই দুই পাড়কে সুরক্ষিত করা হয়েছে।

পদ্মা সেতু আঞ্চলিক যোগাযোগে অবদান রাখবে। এই সেতু চালু হওয়ার পর দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের ২১টি জেলার উন্নতি হবে। ব্যবসা-বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে, সহজে যাতায়াত করতে পারবে। রাজধানীর সঙ্গে সরাসরি যোগাযোগ হবে। পদ্মার ওপারের অবহেলিত মানুষ আর অবহেলিত থাকবে না। জিডিপি বাড়াবে ১ দশমিক ২৩ শতাংশ।

পদ্মা সেতুর উদ্বোধনের ঐতিহাসিক দিনে যার যার অবস্থান থেকে দেশ এবং দেশের মানুষের কল্যাণে কাজ করার শপথ নেওয়ার আহ্বান জানান প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা।

পদ্মা সেতুর উদ্বোধনের উচ্ছ্বাস ছুঁয়ে গেছে চট্টগ্রাম বন্দরেও

বহুল কাঙ্ক্ষিত পদ্মা সেতু উদ্বোধনের উচ্ছ্বাস ছুঁয়ে গেছে চট্টগ্রাম বন্দরেও। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর উদ্বোধনী অনুষ্ঠান সরাসরি প্রদর্শনের আয়োজন করা হয় বন্দরের মুন্সী ফজলুর রহমান অডিটোরিয়ামে। এতে বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান, বন্দরের পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, পরিচালকগণ, বিভাগীয় প্রধানগণ, উপবিভাগীয় প্রধানগণসহ বন্দরের সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারী ও বন্দর পরিচালিত শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের শিক্ষার্থীরা উপস্থিত ছিলেন।

এ ছাড়া পদ্মা সেতুর উদ্বোধন উপলক্ষে বন্দর ভবন, বন্দরের স্থাপনাসমূহ, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানসমূহ অর্থনীতিতে পদ্মা সেতুর ভবিষ্যৎ ভূমিকা নিয়ে প্রধানমন্ত্রীর বাণীসংবলিত ব্যানার-ফেস্টুন দিয়ে সজ্জিত করা হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরে যুক্ত হলো অত্যাধুনিক দুটি টাগবোট

চীনের তৈরি অত্যাধুনিক দুটি টাগবোট (সহায়তাকারী জলযান) যুক্ত হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের নৌবহরে। ১৬ জুন টাগবোট দুটির কার্যক্রম আনুষ্ঠানিকভাবে উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। টাগবোট দুটির নামকরণ করা হয়েছে কাণ্ডারি-৩ ও ৪ নামে। প্রতিটির ক্ষমতা ৭৫ টন বোলার্ড পুল।

আধুনিক প্রযুক্তির এএসডি টাগবোটগুলো একই স্থানে ৩৬০ ডিগ্রি ঘুরে যেতে সক্ষম। এ কারণে টাগগুলো অধিক দক্ষতার সাথে বড় বাণিজ্যিক জাহাজগুলোকে টোয়িং, পুলিং, পুশিং ইত্যাদি কাজে সাহায্য করতে পারবে।

টাগগুলোতে দুটি শক্তিশালী ৬ হাজার ৩০০ বিএইচপি ক্ষমতাসম্পন্ন ইঞ্জিন রয়েছে। এতে শক্তিশালী অগ্নিনির্বাপণ যন্ত্র রয়েছে, যার মাধ্যমে প্রায় ১২০ মিটার দূর থেকেও দক্ষতার সঙ্গে পানি এবং ফোম নিক্ষেপের মাধ্যমে জাহাজ ও জেটির যেকোনো আগুন নেভাতে সক্ষম। এছাড়া নদীতে তেল থেকে দূষণের সৃষ্টি হলে বিশেষ ধরনের রাসায়নিক পদার্থ ছিটিয়ে দূষণ মোকাবিলা করতে পারবে। টাগ দুটিতে আধুনিক রাডার, জিপিএস, ইকো সাউন্ডার, অটো পাইলট, ইউএমএস, বেতার ও স্যাটেলাইট যোগাযোগব্যবস্থা রয়েছে। ফলে গভীর সমুদ্রেও যেকোনো জাহাজকে প্রতিকূল আবহাওয়াতে সাহায্য করতে সক্ষম। জ্বালানি ধারণক্ষমতা অনুযায়ী টাগবোট দুটি সমুদ্রে টানা ১ মাস চলতে সক্ষম।

উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম, সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান চি লিয়োই শিপইয়ার্ডের লোকাল এজেন্ট ই-ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেডের চেয়ারম্যান তরফদার মো. রুহুল আমিন, বন্দরের সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান, সদস্য (প্রকৌশল) ক্যাপ্টেন মোহাম্মদ মাহবুবুর রহমান, উপসংরক্ষক ক্যাপ্টেন ফরিদুল আলম, সচিব মো. ওমর ফারুকসহ বিভাগীয় প্রধান, উপবিভাগীয় প্রধানগণ উপস্থিত ছিলেন।

মহাসাগর সম্মেলনে এসডিজি অর্জনের প্রতিশ্রুতি পুনর্ব্যক্ত বাংলাদেশের

পর্তুগালের রাজধানী লিসবনে দ্বিতীয় জাতিসংঘ মহাসাগর সম্মেলনে টেকসই উন্নয়ন অভীষ্টের (এসডিজি) সব লক্ষ্য অর্জনে বাংলাদেশের প্রতিশ্রুতি পুনর্ব্যক্ত করেছেন পররাষ্ট্রমন্ত্রী ড. এ কে আব্দুল মোমেন। এ সময় তিনি টেকসই উন্নয়নের জন্য সাগর, সমুদ্র এবং সামুদ্রিক সম্পদ সংরক্ষণ ও এর টেকসই ব্যবহারের ওপর গুরুত্বারোপ করেন। ১ জুলাই পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের পাঠানো বিবৃতিতে এ তথ্য জানানো হয়।

সম্মেলনে পররাষ্ট্রমন্ত্রীর সাথে অংশ নেন মন্ত্রণালয়ের মেরিটাইম অ্যাফেয়ার্স ইউনিটের সচিব অবসরপ্রাপ্ত রিয়ার অ্যাডমিরাল মো. খুরশেদ আলম ও পর্তুগালে নিযুক্ত বাংলাদেশের রাষ্ট্রদূত তারিক আহসানসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা।

পররাষ্ট্রমন্ত্রী সমুদ্র ও সমুদ্রের টেকসই উন্নয়নকে বেগবান করতে সমুদ্রবিজ্ঞানচর্চার ওপর গুরুত্ব দেওয়ার কথা জানান।

তিনি বলেন, 'প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সুদক্ষ নেতৃত্বে ও দিকনির্দেশনায় বাংলাদেশ প্রতিবেশী উভয় দেশের

সঙ্গে সমুদ্রসীমার সমস্যা সমাধান করেছে এবং যৌথভাবে সম্পদ কাজে লাগাতে প্রস্তুত। অবৈধ, আনরিপোর্টেড এবং আনরেগুলেটেড মাছ ধরা দূর করার জন্য বাংলাদেশ সরকার তার একচেটিয়া অর্থনৈতিক অঞ্চলের প্রায় ৪ দশমিক ৪ শতাংশ এলাকাকে সামুদ্রিক সুরক্ষিত এলাকা হিসেবে ঘোষণা করেছে এবং ২০১৯ সালের জাতীয় কর্মপরিকল্পনায় তা বাস্তবায়ন করেছে।'

তিনি আরও বলেন, সরকার বাংলাদেশ জাহাজ চলাচল আইনকে সংশোধন করেছে। রিসাইকেল অ্যাক্ট-২০১৮ মেনে চলছে। ২০২৩ সালের মধ্যে হংকং কনভেনশন মেনে চলার লক্ষ্য নির্ধারণ এবং নিরাপদ জাহাজ পুনর্ব্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে নতুন পদক্ষেপেরও ঘোষণা করেছে।

মহাসাগরের নানা চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করে টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্য অর্জনের উদ্ভাবনী সমাধান, সংরক্ষণ ও মহাসাগর, সমুদ্র এবং সামুদ্রিক সম্পদের টেকসই ব্যবহারের লক্ষ্যে এবারের সম্মেলনের আয়োজন করা হয়েছে। এ বছর মহাসাগর সম্মেলনের যৌথ আয়োজক পর্তুগাল ও কেনিয়া। ২৭ জুন মহাসাগর সম্মেলন শুরু হয়ে শেষ হয় ১ জুলাই।

রপ্তানি পণ্য নিয়ে পুনরায় যাত্রা শুরু করল 'এমভি হাইয়ান সিটি'

চট্টগ্রাম বন্দরের বহির্নোঙরে আরেকটি জাহাজের সাথে সংঘর্ষে ক্ষতিগ্রস্ত জাহাজ এমভি হাইয়ান সিটি মেরামতের পর পুনরায় সিঙ্গাপুরের উদ্দেশে যাত্রা করেছে। প্রায় দুই মাস পর জাহাজটি রপ্তানি পণ্য নিয়ে যাত্রা করায় সংশ্লিষ্টরা স্বস্তি প্রকাশ করেছেন। ২১ জুন বন্দরের টাগবোট কাণ্ডারি-১ এবং কাণ্ডারি-৬ এর সহায়তায় জাহাজটি বন্দর চ্যানেল অতিক্রম করে।

১ হাজার ১৫৬টি রপ্তানি পণ্যবাহী কনটেইনার ছিল জাহাজটিতে, যার বাজারমূল্য প্রায় ৮০০ কোটি টাকা। জাহাজটি উদ্ধার ও মেরামত করে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ৮০০ কোটি টাকার রপ্তানি পণ্য ক্ষয়ক্ষতির হাত থেকে রক্ষা করেছে; যা বন্দর কর্তৃপক্ষের অনন্য উদ্যোগ বলছেন ব্যবসায়ীরা।

গত ১৪ এপ্রিল চট্টগ্রাম বন্দর থেকে কনটেইনার নিয়ে যাওয়ার সময় বহির্নোঙরের কুতুবদিয়া এলাকার কাছে এমটি ওরিয়ন এক্সপ্রেস জাহাজের সাথে সংঘর্ষ হয়েছিল জাহাজটির। এ সময় হাইয়ান সিটির পোর্ট সাইডে কার্গো হোল্ডে ছিদ্র হয়ে পানি ঢুকে ৭ ডিগ্রি কাত হয়ে যায়। পানি ঢোকায় ড্রাফট বেড়ে ১০ দশমিক ৭ মিটারে দাঁড়ায়। উপক্রম হয় ডুবে যাওয়ার। পরে বিশেষ ব্যবস্থায় জাহাজটি কুতুবদিয়া এলাকায় নোঙর করানো হয়।

এরপর ৪ মে বন্দরের টাগবোট ও অন্যান্য সহায়তাকারী জলযানের সহযোগিতায় জাহাজটি নিরাপদে বার্থিং করানো হয় কর্ণফুলী ড্রাইডক জেটিতে। এর আগে কর্ণফুলী ড্রাইডক জেটিতে কনটেইনার খালাসের কাস্টম পারমিট নেওয়া হয়। জেটি ১০ দশমিক ৭ মিটার ড্রাফটের উপযোগী ড্রেজিং করানো হয়। এখানেই জাহাজের ক্ষতিগ্রস্ত অংশ মেরামত করা হয়।

বাংলাদেশ-ভারত দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য গতি আনবে 'সেপা'

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে কমপ্রিহেনসিভ ইকোনমিক পার্টনারশিপ অ্যাগ্রিমেন্ট বা 'সেপা' চুক্তি হলে বাণিজ্য ও বিনিয়োগে নতুন গতি আসবে। পণ্য ও সেবা বাণিজ্য বাড়বে কয়েক গুণ। সম্প্রতি সম্ভাব্য এ চুক্তির বিষয়ে সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষা শেষ করেছে দুই দেশ। যৌথ সমীক্ষায় সম্ভাবনার কথা বলা হয়েছে। বলা হয়েছে, চুক্তি হলে দুই দেশের মধ্যে আগামী ৭ থেকে ১০ বছরে কমপক্ষে ৭০০ কোটি ডলার থেকে সর্বোচ্চ ১ হাজার ৫০০ কোটি ডলার বাণিজ্য বাড়বে।

২০১৮ সালের ফেব্রুয়ারিতে বাংলাদেশ-ভারত বাণিজ্য সচিব পর্যায়ের সভায় ভারতের পক্ষ থেকে দুই দেশের বাণিজ্য সম্ভাবনাকে কাজে লাগাতে এ ধরনের চুক্তির প্রস্তাব আসে। ওই বছরের সেপ্টেম্বরে ঢাকায় দুই দেশের বাণিজ্যমন্ত্রী পর্যায়ের সভায় চুক্তি করতে সম্মত হয় দুই দেশ। পরে দুই দেশের বাণিজ্য সচিব পর্যায়ের এক সভায় চুক্তির বিষয়ে সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের সিদ্ধান্ত হয়। বাংলাদেশের ফরেন ট্রেড ইনস্টিটিউট এবং ভারতের সেন্টার ফর রিজিওনাল ট্রেড যৌথ সমীক্ষাটি করেছে।

বাংলাদেশের সম্ভাবনা: সেপা করার ৭ থেকে ১০ বছরের মধ্যে ভারতের বাজারে বাংলাদেশের রপ্তানি ৩০০ থেকে ৫০০ কোটি ডলার পর্যন্ত বাড়বে।

ভারতের সম্ভাবনা: চুক্তি করা হলে ৭ থেকে ১০ বছরের মধ্যে বাংলাদেশে ভারতের পণ্য রপ্তানি বর্তমান রপ্তানির সঙ্গে আরও ৪০০ কোটি থেকে এক হাজার কোটি ডলার পর্যন্ত বাড়বে।

বাড়বে বিনিয়োগ: প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, দুই দেশের মধ্যে পণ্য ও সেবা বাণিজ্য বাড়লে তাকে কেন্দ্র করে বিনিয়োগ চাহিদা সৃষ্টি হবে। ভারতের উদ্যোক্তাদের বাংলাদেশে খাদ্য, ফার্মাসিউটিক্যালস, চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য, বস্ত্র ও তৈরি পোশাক, কৃষিভিত্তিক শিল্প, ফার্ম মেশিনারি প্লান্ট, অটোমোবাইলস, হালকা প্রকৌশল খাত, ইলেকট্রনিকস, সিরামিক, আইসিটি খাত, ব্যাংকিং ও অন্যান্য আর্থিক খাত, টেলিকমিউনিকেশনস এবং মেগা প্রকল্পে বিনিয়োগের সুযোগ হবে। আর বাংলাদেশি উদ্যোক্তারা খাদ্য ও কোমলপানীয়, কৃষি প্রক্রিয়াজাতকরণ, ফার্মাসিউটিক্যালস, প্লাস্টিক ও রাবার পণ্য, চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য, বস্ত্র ও তৈরি পোশাক, পাট ও পাটজাত পণ্য, সিমেন্ট, স্পিনিং মিলস, ইলেকট্রনিকস, ব্যাটারি, ভ্রমণ ও পর্যটন এবং তথ্য, যোগাযোগ ও প্রযুক্তি খাতে বিনিয়োগের সুযোগ পাবেন।

চট্টগ্রাম বন্দরে মাঙ্কিপক্স সতর্কতা জারি

মাঙ্কিপক্সের বিস্তার রোধে সতর্কতা জারি করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। বন্দরে আগত সব জাহাজকে নির্দেশনা মেনে চলতে বলা হয়েছে। ২৯ মে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ডেপুটি কনজারভেটর ক্যাপ্টেন ফরিদুল আলম স্বাক্ষরিত এক বিজ্ঞপ্তিতে এই সতর্কতা জারি করা হয়।

বিজ্ঞপ্তিতে বলা হয়, জাহাজের ক্রু বা কোনো কর্মকর্তা জরুরি প্রয়োজন ছাড়া এবং বন্দর স্বাস্থ্য কর্মকর্তার (পিএইচও) পূর্বানুমতি ছাড়া জাহাজ থেকে জেটিতে নামতে পারবে না। বন্দরের ইমিগ্রেশন গেট (গেট-১) থেকে আউট পাস হওয়ার আগে ক্রুদের বন্দর স্বাস্থ্য কর্মকর্তার (পিএইচও) অধীনে স্বাস্থ্য পরীক্ষা করাতে হবে।

এছাড়া জাহাজে থাকা কোনো ব্যক্তির মধ্যে মাঙ্কিপক্সের উপসর্গ দেখা দিলে বা এ সংক্রান্ত কোনো তথ্য থাকলে সরাসরি বন্দরের কন্ট্রোল রুমে এবং বন্দর স্বাস্থ্য কর্মকর্তাকে জানাতে নির্দেশনা দেওয়া হয়েছে। এক্ষেত্রে বন্দর স্বাস্থ্য কর্মকর্তার (পিএইচও) পরিদর্শন প্রতিবেদনের ওপর ভিত্তি করে জাহাজ চলাচল অথবা কার্গো অপারেশন পরিচালিত হবে।

দেশীয় পতাকাবাহী জাহাজের বৈদেশিক আয়ে কর অব্যাহতি

২০২২-২৩ অর্থবছরের বাজেটে বাংলাদেশের পতাকাবাহী সমুদ্রগামী জাহাজ থেকে বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের ওপর কর ছাড় দেওয়ার সিদ্ধান্ত নিয়েছে সরকার। এ অর্থবছরে সামনে রেখে ৩ থেকে ৪ বিলিয়ন ডলার আয়ের লক্ষ্যে এ সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। বর্তমানে স্থানীয় এই জাহাজগুলোকে আয়ের ওপর ১০ শতাংশ কর দিতে হয়।

৯ জুন বাজেট পেশকালে অর্থমন্ত্রী আ হ ম মুস্তফা কামাল বলেন, আমি বাংলাদেশি পতাকাবাহী জাহাজ কর্তৃক বহির্বিশ্বে সেবা প্রদানের বিপরীতে বৈদেশিক মুদ্রায় ব্যাংকিং চ্যানেলে আনীত আয়কে ২০৩০ সাল পর্যন্ত করমুক্ত করার প্রস্তাব করেছি। এ প্রস্তাব গ্রহণের মাধ্যমে আমরা সেবা রপ্তানি খাতকে দেশের বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনের সম্ভাবনাময় শিল্প হিসেবে প্রতিষ্ঠা করতে সক্ষম হব।

এ সময় অর্থমন্ত্রী ২০২২-২৩ অর্থবছরের জন্য মোট ৬ লাখ ৭৮ হাজার ৬৪ কোটি টাকার বাজেট উত্থাপন করেন।

দক্ষিণ এশিয়ায় বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে দ্বিতীয় বাংলাদেশ

দ্য ওয়ার্ল্ড ইনভেস্টমেন্ট রিপোর্ট (ডব্লিউআইআর) ২০২২ অনুসারে, বাংলাদেশে সরাসরি বিদেশি বিনিয়োগ (এফডিআই) ২০২১ সালে ৩ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ হয়েছে। এর ফলে

চট্টগ্রাম বন্দরের নৌবহরে যুক্ত হয়েছে অত্যাধুনিক দুইটি টাগবোট। ১৬ জুন বোট দুইটির উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান

বাংলাদেশ বিদেশি বিনিয়োগকারীদের কাছে ভারতের পর দ্বিতীয় শীর্ষ গন্তব্যে পরিণত হয়েছে।

৯ জুন জাতিসংঘের বাণিজ্য ও উন্নয়নবিষয়ক সম্মেলন (আঙ্কটাড) প্রকাশিত প্রতিবেদন অনুসারে, ২০২১ সালে বাংলাদেশে ২ দশমিক ৮৯ বিলিয়ন মার্কিন ডলার বিনিয়োগ হয়েছিল। যার ফলে সে বছর ১৩ শতাংশ প্রবৃদ্ধি অর্জিত হয়। যেটি তার আগের বছরে করোনাভাইরাস মহামারির কারণে বিশ্বব্যাপী অর্থনৈতিক বিপর্যয়ের কারণে ২ দশমিক ৫৬ বিলিয়ন ডলারের পতন থেকে পুনরুদ্ধার করে।

প্রতিবেদনে আরও বলা হয়েছে, ২০২১ সালে মহামারির আগের এফডিআই পুনরুদ্ধার সম্ভব হয়েছে। ওই বছর প্রায় ১ দশমিক ৬ ট্রিলিয়ন বিনিয়োগ হয়েছে, তবে ২০২২ সালে সেই ধারাবাহিকতা টিকে থাকার সম্ভাবনা কম।

'আন্তর্জাতিক কর সংস্কার ও টেকসই বিনিয়োগ' শিরোনামের প্রতিবেদন অনুসারে, ২০২১ সালের সরাসরি বিদেশি বিনিয়োগের পরিমাণ দাঁড়িয়েছে ২১ দশমিক ৫৮ বিলিয়ন ডলারে।

প্রতিবেদনে আরও বলা হয়েছে, অনিশ্চয়তা এবং ঝুঁকি নিতে অনিচ্ছুক পরিবেশ মোকাবিলায় উন্নয়নশীল দেশগুলোকে অবশ্যই আন্তর্জাতিক সম্প্রদায়ের কাছ থেকে উল্লেখযোগ্য সহায়তা পেতে হবে।

এই এলাকায় বর্তমান বিনিয়োগের প্রবণতা সর্বতোভাবে ইতিবাচক নয়, উল্লেখ করে আঙ্কটাড সেক্রেটারি জেনারেল রেবেকা গ্রিনস্প্যান বলেছেন, 'উৎপাদন ক্ষমতা, টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি) এবং জলবায়ু পরিবর্তন প্রশমন ও অভিযোজনের ক্ষেত্রে প্রচুর পরিমাণে বিনিয়োগের প্রয়োজন।'

আঙ্কটাড-এর বৈশ্বিক বিনিয়োগ প্রতিবেদনে আরও বলা হয়েছে, ইউক্রেনের যুদ্ধের ফলে এ বছর ব্যবসা এবং বিনিয়োগের পরিবেশ নাটকীয়ভাবে পরিবর্তিত হয়েছে। খাদ্য ও জ্বালানির ৩ গুণ সংকটে উচ্চমূল্য এবং অর্থায়নে সংকট দেখা দিয়েছে।

এফডিআইয়ের আকাশে দুর্যোগের ঘনঘটার অন্যান্য কারণ হিসেবে বলা হয়েছে, মহামারির প্রভাব, প্রধান অর্থনীতিতে আরও সুদের হার বৃদ্ধির সম্ভাবনা, আর্থিক বাজারে নেতিবাচক মনোভাব এবং একটি সম্ভাব্য মন্দা।

বন্দর সীমায় আসা জাহাজের তথ্য দিতে হবে শিপিং এজেন্টদের

অনলাইন বিলিং কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা করতে বন্দর সীমায় আসা জাহাজের তথ্য চট্টগ্রাম বন্দরের পোর্ট কমিউনিটি সিস্টেমে দিতে শিপিং এজেন্টদের অনুরোধ জানিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। ১৪ জুন বন্দরের উপসংরক্ষক (ডিসি) স্বাক্ষরিত শিপিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের সভাপতি বরাবর পাঠানো চিঠিতে এ অনুরোধ জানানো হয়।

চিঠিতে বলা হয়েছে, বন্দর সীমায় আসা জাহাজের এজেন্টদের জাহাজের নাম, ধরন, জিআরটি, এনআরটি ও কাস্টমসের রোটেশন নম্বর পোর্ট কমিউনিটি সিস্টেমের মাধ্যমে অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। এছাড়া চিঠিতে শিপিং অ্যাসোসিয়েশনের সকল সদস্য ও অন্যান্য স্টেকহোল্ডারদের এ বিষয়ে নির্দেশনা দেওয়ার জন্য অ্যাসোসিয়েশনের সভাপতিকে অনুরোধ করা হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরে অগ্নিনির্বাপণ মহড়া

চট্টগ্রাম বন্দরের ফায়ার ফাইটিং সক্ষমতা বৃদ্ধি ও অগ্নিদুর্ঘটনা রোধে অগ্নিনির্বাপণ মহড়া অনুষ্ঠিত হয়েছে। ১৮ জুন বন্দরের পি কেমিক্যাল শেডের সামনে এ মহড়া অনুষ্ঠিত হয়। এ সময় বন্দরের পর্ষদ সদস্য (হারবার ও মেরিন) কমডোর মোহাম্মদ মোস্তাফিজুর রহমান উপস্থিত ছিলেন।

মহড়ায় নিরাপত্তা বিভাগ ফায়ার শাখার ২০ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী, পরিবহন বিভাগ, যান্ত্রিক বিভাগ ও মেরিন বিভাগ ও বন্দরে নিয়োজিত বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর সদস্যসহ প্রায় দুই শত জন অংশগ্রহণ করেন।

২টি ফায়ার টেন্ডার, ১টি রেসকিউ টেন্ডার, সকল ধরনের ছোট-বড় ফায়ার এক্সটিংগুইশার মহড়ায় ব্যবহার করা হয়।

মহড়ার শুরুতে বিভিন্ন ধরনের এক্সটিংগুইশার ব্যবহার সম্পর্কে ধারণা দেওয়া হয়। পরে কনটেইনার স্থানান্তর করা, সলিড, তরল এবং বৈদ্যুতিক উৎস থেকে সৃষ্ট আগুন নির্বাপণের মহড়া অনুষ্ঠিত হয়। এছাড়া অত্যধিক তাপে অগ্নিনির্বাপণের উপায় হিসেবে একই সাথে উচ্চচাপের ওয়াটার স্প্রে এবং ওয়াটার জেট সৃষ্টি করে ফায়ার ফাইটিং অনুশীলন করা হয়।

নিরাপত্তা পরিদর্শনে আইএসপিএস মনিটরিং দল

চট্টগ্রাম বন্দর এবং বন্দরসংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলোর নিরাপত্তা ব্যবস্থা পরিদর্শনে এসেছে আইএসপিএস মনিটরিং দল। আন্তর্জাতিক নৌসংস্থার (আইএমও) বন্দর নিরাপত্তা কর্মসূচির আওতায় মনিটরিং দলের প্রতিনিধি হিসেবে যুক্তরাষ্ট্র কোস্ট গার্ড এই পরিদর্শনে এসেছে।

২১ জুন মনিটরিং দল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেছে। পরদিন দলটি বন্দরসংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের স্থাপনা পরিদর্শন করে। পরিদর্শন শেষে প্রতিনিধি দল তাদের পর্যবেক্ষণ তুলে ধরে। আগামী আগস্টে চূড়ান্ত পরিদর্শনে আসবে সংস্থাটি। সেই পরিদর্শনে বড় ধরনের কোনো ঘাটতি শনাক্ত হলে বাড়তি নিরাপত্তাব্যবস্থা নেওয়ার কথা জানাবে তারা।

ছবিতে সংবাদ

ন্যাশনাল ডিফেন্স কলেজের একটি প্রতিনিধি দল ৫ জুন চট্টগ্রাম বন্দর সফর করে। এ উপলক্ষে বন্দরের শহীদ ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটোরিয়ামে আয়োজিত কর্মশালায় প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান।

ইউরোপীয় ইউনিয়নের রাষ্ট্রদূত চার্লস হোয়াইটলির নেতৃত্বে ৬ জুন একটি প্রতিনিধি দল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনে আসে। এ সময় তারা বন্দরের সম্মেলন কক্ষে কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মত বিনিময় করেন।

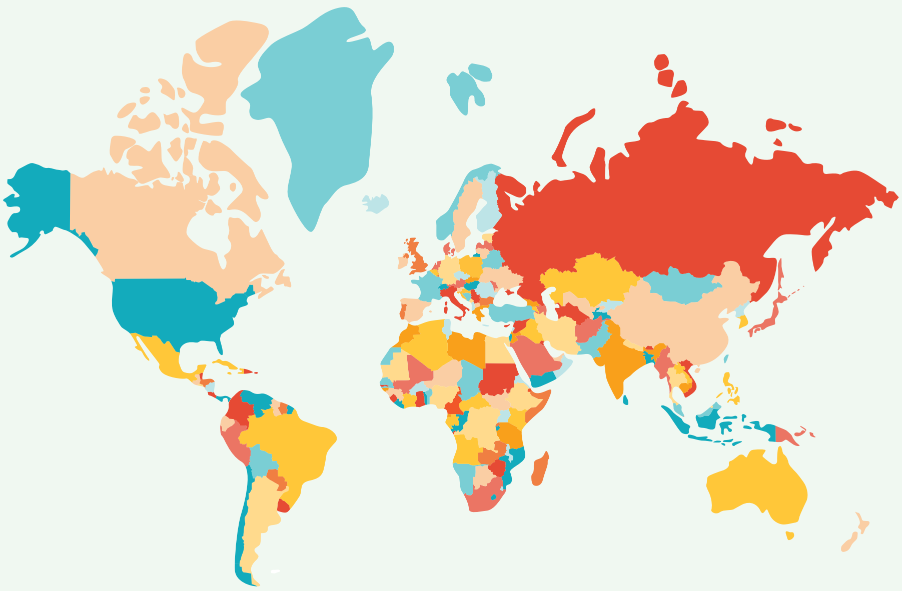
চট্টগ্রাম বন্দর কলেজের আধুনিকায়ন করা লাইব্রেরির উদ্বোধন করেন বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান। এ সময় বন্দরের পর্ষদ সদস্যবৃন্দ, ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাবৃন্দ, শিক্ষক ও শিক্ষার্থীরা উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম নৌঅঞ্চলের কমান্ডার রিয়ার অ্যাডমিরাল নাজমুল হাসান ৭ জুন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম শাহজাহান এর সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন।

রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের প্রভাবে টালমাটাল প্রাকৃতিক গ্যাসের বৈশ্বিক বাজার। বিশ্বে জ্বালানি পণ্যটির রিজার্ভ সবচেয়ে বেশি রাশিয়ায়। শীর্ষ রপ্তানিকারকও তারা। সেই রাশিয়ার গ্যাস আমদানিতে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করেছে ইইউ। জোটটিকে এখন প্রাকৃতিক গ্যাসের বিকল্প উৎসের সন্ধান করতে হচ্ছে।

কোন দেশের কাছে প্রাকৃতিক গ্যাসের মজুদ সবচেয়ে বেশি?

বিশ্বে মোট গ্যাসের রিজার্ভ ২,০৩,৭২৭ বিলিয়ন ঘনমিটার*। এর অর্ধেকই রয়েছে রাশিয়া, ইরান ও কাতারের কাছে। শীর্ষ ১০ দেশের কাছে রয়েছে বিশ্বের মোট রিজার্ভের ৮০ শতাংশের বেশি গ্যাস।

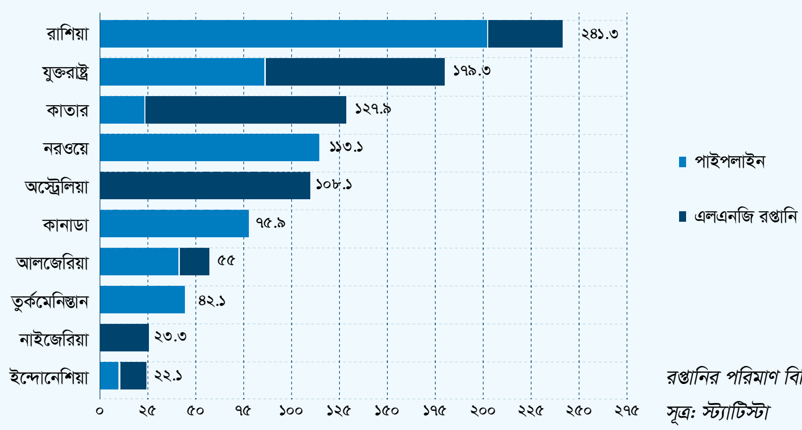


বিশ্বে প্রাকৃতিক গ্যাসের রিজার্ভ (বিলিয়ন ঘনমিটার)

রাশিয়া	৪৮,৯৩৭.৭২	সৌদি আরব	৮,৪৩৮.১৬
ইরান	৩৪,০৭৬.৬৪	ইউএই	৭,৭২৫.৯০
কাতার	২৩,৮৩১.৩৭	নাইজেরিয়া	৫,৭৪৯.৯০
তুর্কমেনিস্তান	১৫,৩৬৫.০০	ভেনিজুয়েলা	৫,৫৮৯.৫৬
যুক্তরাষ্ট্র	১২,৯৫৮.৪৯	আলজেরিয়া	৪,৫০৪.০০

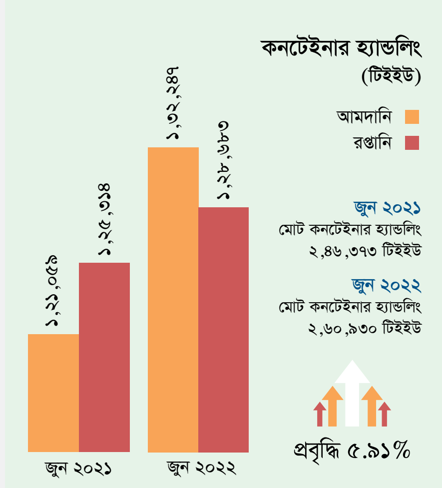
** ২০২০ সালের তথ্য*
সূত্র: ওপেক অ্যানুয়াল স্ট্যাটিস্টিক্যাল বুলেটিন ২০২০, ইন্টারন্যাশনাল এনার্জি এজেন্সি

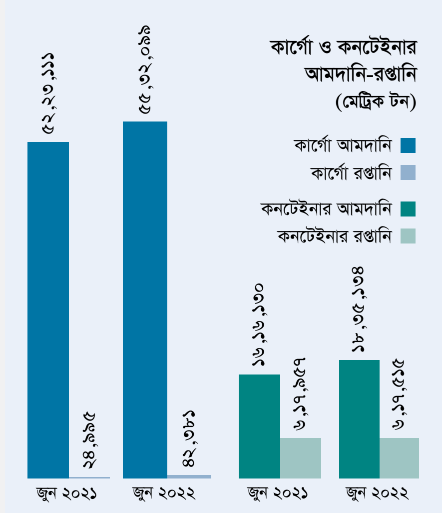
২০২১ সালে শীর্ষ গ্যাস রপ্তানিকারক দেশ



রপ্তানির পরিমাণ বিলিয়ন ঘনফুটে
সূত্র: স্ট্যাটিস্টা

২০২১ ও ২০২২ সালের জুন মাসের তুলনামূলক চিত্র





তথ্যযোগ
১. মাহমুদুল হাসান
নিম্নমান বহিঃসহকারী

MARITIME MAGAZINE IN ENGLISH FROM CPA

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

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chittagong Port Authority