মার্চ ২০২১ ■ বর্ষ ০৬ ■ সংখ্যা ০৩

বন্দর বার্তা

মেরিটাইম বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী
আর্থসামাজিক উন্নয়নে অদম্য বাংলাদেশ

ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজ ও মাইনমুক্ত বন্দর
বঙ্গবন্ধুর কূটনৈতিক প্রজ্ঞা এবং নেপথ্যের নায়কেরা

জিডিপিতে সড়ক ও নৌপরিবহনের অবদান ৮ শতাংশ

পোর্ট অব কলে সংযুক্ত হচ্ছে বাংলাদেশ-ভারতের আরো চার বন্দর

‘বঙ্গবন্ধু সুনীল অর্থনীতির ক্ষেত্র তৈরি করে দিয়ে গেছেন’–ড. গওহর রিজভী

মার্চ ২০২১
বর্ষ ০৬, সংখ্যা ০৩

বন্দরবার্তা
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের মেরিটাইম
বিষয়ক মাসিক প্রকাশনা

প্রধান পৃষ্ঠপোষক
রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান, এনপিপি,
বিসিজিএমএস, এনডিসি, পিএসসি, বিএন

সম্পাদক
জাফর আলম

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

নির্বাহী সম্পাদক
তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক
বিপ্লব সরকার

নিয়মিত প্রদায়ক
এনামুল করিম
কাজী মেরাজ উদ্দিন আরিফ
আফরোজা বিথী

প্রতিবেদক
ওমর ফারুক ইমন

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক
মনির খান শিমুল

জনসংযোগ
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী
এস এম শামসুল হুদা

ডিজাইন ও ডিটিপি
তৌফিক আহমেদ
আবিদা হাফছা
মাহমুদ হোসেন প্রিন্স

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: ০৩১-২৫১০৮৬৯
ইমেইল: bandarbarta@gmail.com

সম্পাদকীয়

অর্থনীতিতে বাংলাদেশ আজ এশিয়ার উদীয়মান বাঘ

আমাদের জাতীয় জীবনে এক অনন্য বছর ২০২১–একই সাথে এটি মুজিব জন্মশতবার্ষিকী এবং বাংলাদেশের সুবর্ণজয়ন্তীর বছর। জাতির পিতার নেতৃত্বে দীর্ঘ নয় মাসের এক রক্তক্ষয়ী যুদ্ধের মধ্য দিয়ে আমরা যখন ১৯৭১ এ স্বাধীনতা অর্জন করি, ততদিনে বাংলাদেশকে এক ধ্বংসস্তূপে পরিণত করেছে পাকিস্তান বাহিনী, ভেঙে পড়েছে অর্থনীতির পরিকাঠামো। স্বাধীনতা অর্জিত হলেও বাস্তবতার নিরিখে এ রকম একটি দেশের টিকে থাকার ব্যাপারে অনেকেই ছিলেন সন্দিহান। আমাদেরকে পরিহাস করা হয়েছে তলাবিহীন ঝুড়ি বলে। সে সময় দৃঢ়হাতে সকল প্রতিকূলতা সামাল দিয়েছেন বঙ্গবন্ধু। বঙ্গবন্ধুর হাতে জন্ম নেওয়া বাংলাদেশ আজ পঞ্চাশে পড়েছে, আর এই মাহেন্দ্রক্ষণে দেশের নেতৃত্ব এখন তাঁরই সুযোগ্য কন্যা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাতে। বাংলাদেশ আজ আর তলাবিহীন ঝুড়ি নয়, এশিয়ার উদীয়মান বাঘ। ওয়ার্ল্ড ইকোনমিক ফোরাম (ডব্লিউইএফ) ২০১৭ সালে প্রকাশিত এক প্রতিবেদনে এমনটাই জানিয়েছে। এর আগে ২০১৪ সালে ফরাসি আর্থিক ও বীমা প্রতিষ্ঠান কোফেসের ১০টি উদীয়মান অর্থনীতির দেশের তালিকায় ঠাঁই পায় বাংলাদেশ। সম্প্রতি ওয়াল স্ট্রিট জার্নাল এক প্রতিবেদনে লিখেছে, বাংলাদেশের অর্থনীতি এখন দক্ষিণ এশিয়ার সবচেয়ে তেজি ষাঁড়। ৫০ বছরের ব্যবধানে বাংলাদেশের অর্থনীতির ক্ষমতা বেড়েছে ২৭১ গুণ, আর মাথাপিছু আয় বেড়েছে ৩০১ গুণ। চলতি বাজারমূল্যের হিসাবে বাংলাদেশ এখন বিশ্বের ৩৫তম বৃহৎ অর্থনীতি! কমপক্ষে ১৩টি খাতে বিশ্বের শীর্ষ দশের তালিকায় রয়েছি আমরা। উন্নয়নশীল দেশের তকমা পেতে প্রয়োজনীয় সবগুলো সূচকেই অনেকখানি এগিয়ে রয়েছে বাংলাদেশ। সবকিছু ঠিক থাকলে ২০২৬ সালেই উন্নয়নশীল দেশ হিসেবে উত্তরণ ঘটতে যাচ্ছে বাংলাদেশের। অর্থনীতিতে গত ৫০ বছরে বাংলাদেশের এই বদলে যাওয়া নিয়েই রয়েছে বন্দরবার্তার এই সুবর্ণজয়ন্তী সংখ্যার প্রধান রচনা।

বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের এক গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার চট্টগ্রাম বন্দর। সমুদ্রপথে হওয়া বাংলাদেশের বাণিজ্যের প্রায় ৯২ শতাংশই হয়ে থাকে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে। তাই চট্টগ্রাম হলো বাংলাদেশের বাণিজ্যের প্রবেশদ্বার। স্বাভাবিক নিয়মেই এই ৫০ বছরে বন্দরকেও বদলে যেতে হয়েছে প্রতিনিয়ত। বাংলাদেশের অর্থনীতির সাথে তাল মেলাতে ক্রমান্বয়ে সক্ষমতা বাড়াচ্ছে বন্দর। সম্প্রসারিত হয়েছে বন্দরের ক্ষেত্র ও কার্যক্রম। বন্দর কতখানি বদলে গেছে তা সাম্প্রতিক বছরগুলোর মর্যাদাপূর্ণ লয়েডস লিস্টের বিশ্বের ব্যস্ততম বন্দরের তালিকা দেখলেই বোঝা যাবে। গত এক দশকে বন্দরের অবস্থান ৩০ ধাপ এগিয়ে ৫৮-তে পৌঁছেছে। কিন্তু স্বাধীনতার পর বন্দরের শুরুটা হয়েছিল একেবারে শূন্য থেকে, পাকিস্তানি বাহিনীর ফেলে রাখা অজস্র মাইন এবং ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজের কারণে বন্দর ছিল একেবারেই ব্যবহার অনুপযোগী। এভাবে বন্দর অব্যবহৃত পড়ে থাকলে দেশের অর্থনীতি তো ঘুরে দাঁড়াতে পারতই না, বরং দুর্ভিক্ষ ছিল আসন্ন। এখানেও বঙ্গবন্ধু দেখালেন তাঁর ক্যারিশমাটিক কূটনৈতিক প্রজ্ঞা। ১৯৭২ সালের মার্চের প্রথম সপ্তাহে তিনি সোভিয়েত ইউনিয়ন সফর করেন এবং দ্রুততম সময়ে বন্ধুরাষ্ট্রটিকে রাজি করিয়ে ফেললেন, একদম বিনা পারিশ্রমিকে বন্দরকে ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজ ও মাইনমুক্ত করতে। ১৯৭২ সালের ২১ মার্চ ৯ সদস্যের একটি সোভিয়েত প্রতিনিধি দল ঢাকায় আসে এবং ৩৪ ঘণ্টা আলোচনার পর বাংলাদেশ ও সোভিয়েত ইউনিয়নের মধ্যে পরদিনই এ সংক্রান্ত একটি আনুষ্ঠানিক চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। রিয়ার এডমিরাল জুয়েনকোর নেতৃত্বে এপ্রিলের ৩ তারিখ থেকেই খুব কঠিন ও ঝুঁকিপূর্ণ পরিস্থিতিতে চট্টগ্রাম বন্দরে মাইন ও বিধ্বস্ত জাহাজ অপসারণের কাজ শুরু হয়। ধাপে ধাপে এই উদ্ধারকারী দলে আসা ৮০০ সদস্যের ঐকান্তিক প্রচেষ্টায় মাত্র চার মাসে আনুষ্ঠানিকভাবে সচল হয় চট্টগ্রাম বন্দর এবং দুই বছর তিন মাসে হয় সম্পূর্ণ ব্যবহার উপযোগী। এ সময়ে তাঁরা মোট এক লাখ টন ধারণক্ষমতাসম্পন্ন ২৬টি জাহাজ উত্তোলন এবং বঙ্গোপসাগরের জলসীমায় বন্দরসংলগ্ন এক হাজার বর্গকিলোমিটার এলাকার মাইন অপসারণ করে। এত স্বল্প সময়ে এই সাফল্য ছিল অভাবিত। এটা শুধু বাংলাদেশ নয়, বরং পৃথিবীর ইতিহাসেই কোনো বন্দর থেকে এত সংখ্যক মাইন ও ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজ অপসারণের এক অনবদ্য কাহিনী হয়ে আছে। বন্দর থেকে ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজ ও মাইন অপসারণের আদ্যোপান্ত থাকছে এবারের বিশেষ রচনায়।

প্রিয় পাঠক, বঙ্গবন্ধুর জন্মশতবার্ষিকী এবং বাংলাদেশের সুবর্ণজয়ন্তীতে সবাইকে জানাচ্ছি শুভকামনা। ৫০ বছরের অভিযাত্রায় বাংলাদেশ উন্নয়নের যে মহাসড়কে দুর্বার গতিতে এগিয়ে চলেছে, সেই গতিপ্রবাহ অব্যাহত রাখতে নিশ্চিতভাবেই গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে মেরিটাইম খাত। তাই মাতৃভাষায় মেরিটাইম চর্চাকে আরও জনমুখী করার বিকল্প নেই। গত পাঁচ বছর ধরে বন্দরবার্তা সেই কাজটিই করে যাচ্ছে। আরও কলেবরে এবং বৈচিত্র্যময় আঙ্গিকে ভবিষ্যতেও বন্দরবার্তা তার পদচারণা জারি রাখবে–এই প্রত্যাশা।

জাফর আলম
সম্পাদক

বন্দর বার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৪

পাকিস্তানের জন্মই হয়েছিল অদ্ভুত এক ভৌগোলিক বিচ্ছিন্নতা নিয়ে। একদিকে পশ্চিম পাকিস্তান, আর একদিকে পূর্ব পাকিস্তান। মাঝখানে এক হাজার মাইল ভারতভূমি। দুটো ফুসফুসের মাঝে এক হাজার মাইল দূরত্ব থাকলে সে মানুষ বাঁচে না। তাই-ই হয়েছিল। প্লুটোক্রেসি ভেঙে জন্ম নিয়েছিল এক নতুন দেশ। বাংলাদেশ। স্বাধীনতার পঞ্চাশ বছরে এসে সেই বাংলাদেশ এখন এশিয়ার অর্থনীতিতে উদীয়মান বাঘ।

সম্পাদকীয় ▪ ০২

আন্তর্জাতিক সংবাদ ▪ ১৫
- গিনি উপসাগরে পাইরেসি ঠেকাতে উদ্যোগী আইএমও
- অফশোর বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পে নিয়োগে চাঙ্গাভাব
- কার্গো চাহিদার তেজিভাবে বিনিয়োগ বাড়ছে
- অবৈধ শিপিংয়ে অর্থায়নের অভিযোগ তিন উত্তর কোরীয়র বিরুদ্ধে
- ১৩ বছরের সর্বোচ্চে চার্টার রেট
- ২০২৪ নাগাদ জাহাজ ভাঙার সক্ষমতা দ্বিগুণের লক্ষ্য ভারতের
- নাবিকদের সহায়তায় এগিয়ে আসার আহ্বান আইটিএফের
- ডিকার্বোনাইজেশনে ইইউর কাছে প্রণোদনার আহ্বান
- ২০২২ পর্যন্ত ক্রুজ নিষিদ্ধ করেছে কানাডা
- হাম্বানটোটা বন্দরের ইজারা ১৯৮ বছর পর্যন্ত বাড়াতে পারে চীন
- এশিয়া-ইউরোপে যাত্রা বাতিল টুএমের
- তুরস্কের রিসাইক্লিং ইয়ার্ডে দুর্ঘটনা তদন্তে ইইউর প্রতি আহ্বান
- প্রাণিসম্পদ ক্যারিয়ারগুলো পরিদর্শন শুরু করছে অস্ট্রেলিয়া
- ইলেকট্রনিক বিল অব ল্যাডিংয়ে স্বীকৃতি সিঙ্গাপুরের
- এলএনজি ট্রানজিটে পানামা খালের রেকর্ড
- ইউরোপে মাদকের সবচেয়ে বড় চালান আটক

মুখর বন্দর ▪ ১৯
- পোর্ট অব কলে সংযুক্ত হচ্ছে বাংলাদেশ-ভারতের আরও চার বন্দর
- চট্টগ্রামের সাথে করাচি বন্দরের যোগাযোগ স্থাপনে গুরুত্ব
- চট্টগ্রাম বন্দরে বাড়ছে কনটেইনার পরিবহন
- সব মহাসড়কে টোল আদায়ের নির্দেশ প্রধানমন্ত্রীর
- সাত মাসে ২ লাখ কোটি টাকার পণ্য রপ্তানি
- বাংলাদেশে এলএনজি সরবরাহ করবে কাতার পেট্রোলিয়াম
- প্রবাসী আয়ে শীর্ষ তিন দেশের তালিকায় বাংলাদেশ
- লালদিয়ার চরে অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ
- যুক্তরাজ্যে ২০২৭ সাল পর্যন্ত জিএসপি পাবে বাংলাদেশ
- নওয়াপাড়া থেকে রেলপথে সার যাচ্ছে নেপালে
- বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ এখন নতুন উচ্চতায়
- করোনার টিকা শুল্কমুক্ত
- ভারতে ভোজ্যতেল রপ্তানির আহ্বান হাইকমিশনারের
- বিদেশি বিনিয়োগ টানতে 'ব্র্যান্ডিং' করাবে বিডা

খতিয়ান ▪ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

১০

বিশেষ রচনা

ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজ ও মাইনমুক্ত বন্দর: বঙ্গবন্ধুর কূটনৈতিক প্রজ্ঞা এবং নেপথ্যের নায়কেরা

সদ্যস্বাধীন বাংলাদেশ। যুদ্ধে ডুবে যাওয়া জাহাজ এবং পাকিস্তানিদের ফেলে যাওয়া ডুবোমাইনে চট্টগ্রাম বন্দর ও এর চ্যানেল পরিণত হয়েছিল এক আতঙ্কের নামে। খুব দ্রুত বন্দর সচল করা না গেলে দেশে আমদানি পণ্য ও খাদ্য সহায়তা পৌঁছবে না। দেখা দিবে মানবিক বিপর্যয়। এমন সংকটে বঙ্গবন্ধু দেখালেন তাঁর অনন্য কূটনৈতিক প্রজ্ঞা। দ্রুততম সময়ে সোভিয়েত ইউনিয়নকে রাজি করিয়ে ফেলেন বন্দরের মাইন অপসারণ ও ডুবে-থাকা জাহাজ উদ্ধারে। চার মাসে আনুষ্ঠানিকভাবে সচল হলো চট্টগ্রাম বন্দর এবং দুই বছর তিন মাসে হলো সম্পূর্ণ ব্যবহার উপযোগী।

১৯

মুখর বন্দর

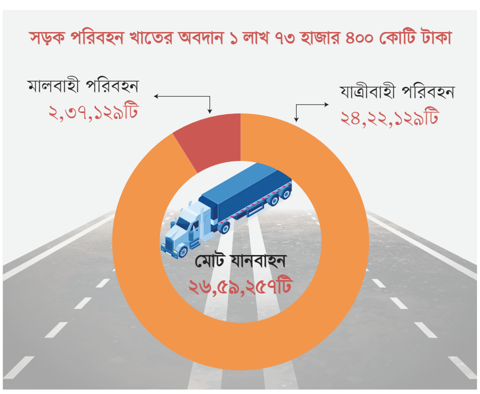
'বঙ্গবন্ধু সুনীল অর্থনীতির ক্ষেত্র তৈরি করে দিয়ে গেছেন'–ড. গওহর রিজভী

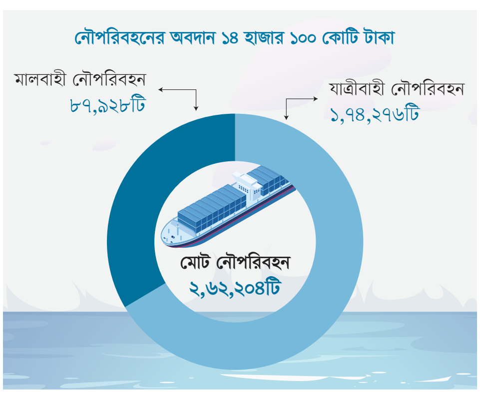
জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান সমুদ্রসীমা বিজয় এবং সুনীল অর্থনীতির ক্ষেত্র তৈরি করে দিয়ে গেছেন। সেই ধারাবাহিকতায় তাঁর সুযোগ্য কন্যা প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা বঙ্গোপসাগরে এক লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গ কিলোমিটার এলাকা জুড়ে দেশের একচ্ছত্র মালিকানা প্রতিষ্ঠা করেছেন। ৭ ফেব্রুয়ারি ঢাকার হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে জাতির পিতার জন্মশতবার্ষিকী উদ্‌যাপন উপলক্ষে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় আয়োজিত 'বঙ্গবন্ধুর দর্শন ও সুনীল অর্থনীতি' শীর্ষক সেমিনারে প্রধান অতিথির বক্তৃতায় প্রধানমন্ত্রীর আন্তর্জাতিক সম্পর্ক বিষয়ক উপদেষ্টা প্রফেসর ড. গওহর রিজভী এসব কথা বলেন।

১৯

জিডিপিতে সড়ক ও নৌপরিবহনের অবদান ৮ শতাংশ

দেশের মোট দেশজ উৎপাদনে (জিডিপিতে) সড়ক ও নৌপরিবহন খাতের অবদান ৮ শতাংশ বা এক লাখ ৮৭ হাজার ৫০০ কোটি টাকা। ১৫ ফেব্রুয়ারি বেসরকারি বাণিজ্যিক যান্ত্রিক এবং অযান্ত্রিক সড়ক ও নৌযান জরিপ ২০১৯ প্রকাশনার মোড়ক উন্মোচন অনুষ্ঠানে এসব কথা জানানো হয়।





ইভি ইনফোগ্রাফিক্স

স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী
আর্থসামাজিক উন্নয়নে অদম্য বাংলাদেশ

পাকিস্তানের জন্মই হয়েছিল অদ্ভুত এক ভৌগোলিক বিচ্ছিন্নতা নিয়ে। একদিকে পশ্চিম পাকিস্তান, আর একদিকে পূর্ব পাকিস্তান। মাঝখানে এক হাজার মাইল ভারতভূমি। দুটো ফুসফুসের মাঝে এক হাজার মাইল দূরত্ব থাকলে সে মানুষ বাঁচে না। তাই-ই হয়েছিল। প্লুটোক্রেসি ভেঙে জন্ম নিয়েছিল এক নতুন দেশ। বাংলাদেশ। স্বাধীনতার পঞ্চাশ বছরে এসে সেই বাংলাদেশ কোথায় দাঁড়িয়ে? বক্ষমাণ নিবন্ধে সে আলোচনাই থাকছে তিনটি ভাগে। প্রথম ভাগে রয়েছে স্বাধীনতার পাঁচ দশকে আর্থসামাজিক বিভিন্ন সূচকে বাংলাদেশের অগ্রগতি। এই অগ্রগতির প্রেক্ষাপট বুঝতে আলোকপাত করা হয়েছে অখণ্ড পাকিস্তানে দুই অঞ্চলের নীতির বৈষম্যের ওপর। দ্বিতীয় ভাগে দেখানো হয়েছে এসব সূচকে দক্ষিণ এশিয়ায় আমাদের অবস্থান এবং তৃতীয় ভাগে বিভিন্ন খাতে বাংলাদেশের বৈশ্বিক অবস্থান।

জিনারুল ইসলাম

পাঁচ দশকে আর্থসামাজিক অগ্রগতি

দেশভাগের শুরু থেকেই পূর্ব পাকিস্তানের প্রতি কেন্দ্রীয় সরকারের সম্পদ বরাদ্দ ও অর্থনৈতিক নীতি ছিল পক্ষপাতদুষ্ট। ফল হিসেবে দুই দশকের মধ্যেই পাকিস্তানের দুই অঞ্চলের মধ্যে অর্থনৈতিক বৈষম্য প্রকট হয়ে ওঠে। অধ্যাপক রেহমান সোবহান তাঁর 'বাংলাদেশের অভ্যুদয়: একজন প্রত্যক্ষদর্শীর ভাষ্য' গ্রন্থে মোটা দাগে সরকারি নীতির চারটি এলাকা–বাণিজ্য নীতি, বিনিময়হার নীতি, বৈদেশিক মুদ্রা বরাদ্দের হার নির্ধারণ, ফেডারেল ফিন্যান্স ও বহিঃসম্পদ আহরণ নীতির ক্ষেত্রে আঞ্চলিক পক্ষপাতিত্বের কথা জোর দিয়ে বলেছেন। সরকারি ব্যয় বরাদ্দের নীতি, বৈদেশিক সহায়তা বরাদ্দের নীতি, বৈদেশিক মুদ্রা বরাদ্দের নীতি, বিনিময় হার ও আমদানি-সংক্রান্ত নীতি সর্বদা পশ্চিম পাকিস্তানের প্রতি পক্ষপাত দেখিয়েছে। এর ফলে জিডিপি, মাথাপিছু আয়, জীবনযাত্রার মান সবকিছুতেই পশ্চিম পাকিস্তানের চেয়ে পিছিয়ে পড়ে বাংলাদেশ। স্বাধীনতার পঞ্চাশ বছরে সেই বাংলাদেশের অর্থনীতি আজ বল্গাহীন অশ্ব। ছুটছে দুরন্ত গতিতে। পুঁজির বাজারে বাড়-বাড়ন্ত। নিশ্চিন্তে কৃষি। কম আবাদেই এখন বেশি ফসল। উফশী জাত ও যান্ত্রিকীকরণের ম্যাজিকে। ঘরে উঠছে সাড়ে চার কোটি টন খাদ্যশস্য।

কৃষির সাথে শিল্পের বিকাশও হচ্ছে সমানতালে। সবদিকেই কলকারখানা মাথা তুলছে। এটাই অর্থনীতির সবচেয়ে বড় আয়ুধ। মানুষ কাজ পাচ্ছে। কর্মসংস্থানে যুবমানসে বিষণ্ণতা কাটছে। পুঁজির বিকাশ দেশের অর্থনৈতিক জমি ক্রমেই উর্বর করছে। প্রবৃদ্ধি ৮ শতাংশ পেরিয়ে গেছে। মহামারির কালে চরম বিরুদ্ধ সময়েও তা ৫ শতাংশের নিচে নামেনি। স্বাস্থ্য, শিক্ষা, লিঙ্গসাম্য, পুষ্টি–মানবোন্নয়নের প্রতিটি গুরুত্বপূর্ণ সূচকেই বাংলাদেশের সাফল্য ঈর্ষণীয়। দেশজুড়ে চলছে অবকাঠামো উন্নয়নের বিশাল কর্মযজ্ঞ। নিজস্ব অর্থে পদ্মা সেতু এখন আর স্বপ্ন নয়। ঢাকায় চলছে মেট্রোরেলের কাজ। শুরু হয়েছে গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণও। নগর-গ্রাম সবখানেই বদলের ছোঁয়া। ডিজিটাল বাংলাদেশও আজ বাস্তব।

৮% জিডিপি প্রবৃদ্ধি

ভারতভাগের সময় পাকিস্তানের দুই অঞ্চলের মোট দেশজ উৎপাদনে (জিডিপি) তেমন একটা তফাত ছিল না। পাকিস্তানের চতুর্থ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার ওপর অর্থনীতিবিদরা যে প্রতিবেদন দিয়েছিলেন, তাতে দেখা যায়, ১৯৪৯-১৯৫০ সাল পর্যন্ত জিডিপিতে বাংলাদেশ তথা পূর্ব পাকিস্তানের হিস্যা ছিল ৪৯ দশমিক ৫ শতাংশ। ১৯৫৯-১৯৬০ সাল নাগাদ এ হিস্যা কমে দাঁড়ায় ৪৭ দশমিক ৫ শতাংশে। ১৯৬৯-৭০ সাল নাগাদ পাকিস্তানের জিডিপিতে এ অঞ্চলের হিস্যা আরও সংকুচিত হয়ে ৪২ দশমিক ৬ শতাংশে দাঁড়ায়।

পঞ্চাশের দশকে পশ্চিম পাকিস্তানে অর্থনীতির দ্রুততর উন্নতি ও কাঠামোগত বৈচিত্র্য সৃষ্টির মাধ্যমে দুই অঞ্চলের মধ্যে অর্থনৈতিক বিকাশের বৈষম্যমূলক একটা পরিবেশ তৈরি করা হয়, ষাটের দশক পর্যন্তও যা জারি থাকে। ফলে পঞ্চাশের দশকে পূর্ব পাকিস্তানে ১ দশমিক ৯ শতাংশ প্রবৃদ্ধি হলেও পশ্চিম পাকিস্তানে প্রবৃদ্ধির গড় হার ছিল ২ দশমিক ৭ শতাংশ। ষাটের দশকে এ বৈষম্য আরও বেড়ে যায়। পূর্ব পাকিস্তানের ৪ দশমিক ৩ শতাংশের বিপরীতে পশ্চিম পাকিস্তানে প্রবৃদ্ধির গড় হার দাঁড়ায় ৬ দশমিক ৪ শতাংশ।

যুদ্ধের বছরে অর্থাৎ ১৯৭১ সালে বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি ঋণাত্মক হয়ে যায়। ওই বছর বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি হয় ঋণাত্মক ৫ দশমিক ৪৮ শতাংশ। সেই

প্রবৃদ্ধিতেই এখন উড়ন্ত গতি। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে বাংলাদেশের অর্থনীতি প্রথমবারের মতো ৮ শতাংশের গণ্ডি পেরিয়ে ৮ দশমিক ১৫ শতাংশে পৌঁছেছে। মহামারিকালেও ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৫ শতাংশের নিচে নামেনি বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি। আর আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল (আইএমএফ) ২০২০ পঞ্জিকাবর্ষের যে হিসাব দিয়েছে, তাতে ২০২০ সালে বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি অর্জিত হয়েছে ৩ দশমিক ৫৫ শতাংশ। বছরটিতে বাংলাদেশের চেয়ে বেশি প্রবৃদ্ধি পেয়েছে কেবল গায়ানা ও দক্ষিণ সুদান।

তবে এই প্রবৃদ্ধি কোনো ম্যাজিক নয়, কোনো জাদুদণ্ডের ছোঁয়ায়ও আসেনি। অনেক সিঁড়ি ভেঙে প্রবৃদ্ধির শিখরে উঠতে হয়েছে। সাফল্যের এই কৃতিত্ব প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনাকে দেওয়া হলেও তাঁর বক্তব্য, এটা দেশের সব মানুষের পরিশ্রমের ফসল।

১২০ ডলারের মাথাপিছু আয় এখন ২০৬৪ ডলার

পূর্ব পাকিস্তানের তুলনায় পশ্চিম পাকিস্তানে অর্থনীতির দ্রুত উন্নতি ও বহুমুখীকরণের অনিবার্য পরিণতি হিসেবে দুই অঞ্চলের মধ্যে মাথাপিছু আয়ে বড় ধরনের বৈষম্য তৈরি হয়। ১৯৪৯-৫০ সালে পশ্চিম পাকিস্তান ও পূর্ব পাকিস্তানের মধ্যে মাথাপিছু আয়বৈষম্য ছিল ৩২ দশমিক ৫ শতাংশ। ১৯৬৯-৭০ সালে সেটা বেড়ে দাঁড়ায় ৬১ শতাংশে।

মাথাপিছু আয়ের ক্ষেত্রে দুই অঞ্চলের মধ্যে এ বৈষম্যের সাথে সমানতালে বাড়তে থাকে বিভিন্ন পণ্যদ্রব্য, সেবা ও সুযোগ-সুবিধাভোগের বৈষম্যও। মাথাপিছু কৃষিজাত দ্রব্যাদি ভোগের ক্ষেত্রে অতটা বৈষম্য না ঘটলেও স্থুলবৈষম্য সৃষ্টি হয় শিল্পদ্রব্যাদি যেমন কাগজ, কাপড় ও বিদ্যুৎশক্তির ব্যবহারে। বৈষম্যের এই পথপরিক্রমায় উত্তরাধিকার সূত্রে মাথাপিছু মাত্র ১২০ ডলার আয় নিয়ে স্বাধীন দেশ হিসেবে যাত্রা করে বাংলাদেশ। এরপর শুধুই এগিয়ে যাওয়া। ২০২০ সালেই বাংলাদেশের মাথাপিছু আয় পৌঁছে গেছে ২ হাজার ৬৪ ডলারে।

১০ শতাংশের ঘরে অতিদারিদ্র্য

তীব্র আঞ্চলিক অর্থনৈতিক বৈষম্যের কারণে স্বাধীনতার আগ পর্যন্ত বাংলাদেশের জনগোষ্ঠীর বিরাট একটা অংশ দারিদ্র্যরেখার নিচে নেমে আসে। ১৯৭০ সালে পূর্ব পাকিস্তানের মোট জনসংখ্যার ৮০ শতাংশের বেশি ছিল দারিদ্র্যসীমার নিচে। অন্তর্ভুক্তিমূলক প্রবৃদ্ধি ও আর্থিক ব্যবস্থাপনা কৌশলের পাশাপাশি স্থানীয় ও আন্তর্জাতিক শ্রমবাজারে কর্মসংস্থান বৃদ্ধির কারণে সে অবস্থা থেকে ধীরে বেরিয়ে এসেছে স্বাধীন বাংলাদেশ। ব্যাপকভিত্তিক সামাজিক নিরাপত্তা কর্মসূচির ওপর ভর করে চরম দারিদ্র্য থেকে দরিদ্রদের বড় অংশ উঠে এসেছে। ২০১৯ সালে দেশে দারিদ্র্যের হার নেমে এসেছে ২০ শতাংশে। অতিদরিদ্রের হারও নেমে এসেছে ১০ শতাংশে।

৬৩ কোটি থেকে বেড়ে রপ্তানি ৪ হাজার কোটি ডলার

জিডিপির আকারই প্রাথমিকভাবে স্থানীয় বাজারের আকার নির্ধারণ করে। সেই হিসাবে, ১৯৪৯-৫০ সালের দিকে ১ হাজার ২৩৭ কোটি ৪০ লাখ টাকার জিডিপি নিয়ে এই অঞ্চলের বাজারের আকার বেশি হওয়ারই কথা। কারণ, পশ্চিম পাকিস্তানের জিডিপি তখনো ১ হাজার ২০৯ কোটি ১০ লাখ টাকা। তবে বাজারের সাথে কেন্দ্রীয় সরকারের অবস্থান, তার নিরাপত্তা ও অসামরিক খাতে ব্যয়, চাকরি প্রভৃতি যুক্ত করলে পশ্চিম পাকিস্তানের বাজার সম্ভাবনা কিছু পরিমাণে হলেও বেশি ছিল। বাজার সম্ভাবনা বেশি হলেও রপ্তানি সম্ভাবনা পূর্ব পাকিস্তানেই থেকে যায়। ১৯৪৮-৪৯ ও ১৯৫৪-৫৫ সালের মধ্যে অর্জিত বৈদেশিক মুদ্রার ৫১ দশমিক ৫ শতাংশের জোগান আসত পূর্ব পাকিস্তান থেকে।

বিশ্বব্যাংকের উপাত্ত থেকে জানা যায়, ১৯৬০ সালে পূর্ব পাকিস্তানের রপ্তানির আর্থিক মূল্য ছিল ৬৫ কোটি ৬৬ লাখ ৫১ হাজার ৫৭২ ডলার। মুক্তিযুদ্ধের আগের বছর ১৯৭০ সালে এর পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ৮৭ কোটি ৭৫ লাখ ৬৪ হাজার ৮২৭ ডলারে। তবে যুদ্ধের বছর ১৯৭১ সালে পণ্য রপ্তানি থেকে মাত্র ৬৩ কোটি ৫১ লাখ ৯৮ হাজার ৮৭ ডলার আয় করতে পেরেছিল বাংলাদেশ। পোশাক শিল্পের হাত ধরে আশির দশক থেকে রপ্তানি আয় বাংলাদেশের অর্থনীতির প্রধানতম স্তম্ভ হয়ে দাঁড়াতে শুরু করে। পরবর্তী এক দশকে রপ্তানি আয় ৮০ শতাংশ বেড়ে যায়। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে বাংলাদেশের রপ্তানি আয় ৪০ বিলিয়ন ডলার অতিক্রম করে ৪০ দশমিক ৫৩ বিলিয়ন ডলারে দাঁড়ায়। প্রতিকূল বিশ্বপরিস্থিতির কারণে ২০১৯-২০ অর্থবছরে রপ্তানি বেশ খানিকটা কমলেও ৩৩ বিলিয়ন ডলারের (৩ হাজার ৩৭৬ কোটি) ওপরেই আছে। পোশাকপণ্যের বাইরেও রপ্তানির নতুন নতুন খাত হিসেবে ওষুধ, স্টিল, সিমেন্ট এবং সিরামিকও তাদের অবস্থান জানান দিচ্ছে।

প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগে গতিসঞ্চার

স্বাধীনতার বছর থেকেই বাংলাদেশে প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ (এফডিআই) আসতে শুরু করে। পরের বছর ১৯৭২ সালে ৯০ হাজার ডলার প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ পায় বাংলাদেশ। ১৯৮০ সাল পর্যন্ত এর পরিমাণ ছিল খুবই নগণ্য। এর পরেও যে খুব বেশি বিদেশি বিনিয়োগ এসেছে তা নয়। ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রির বিশ্লেষণ অনুযায়ী, প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ ৩০ কোটি ৮ লাখ ডলার থেকে ৩৫ কোটি ৬০ লাখ ডলারে পৌঁছাতে সময় লাগে দীর্ঘ ১৫ বছর (১৯৮০ থেকে ১৯৯৫)। আরও বেশি প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে বড় ধরনের সংস্কার কর্মসূচি হাতে নেয় সরকার। নব্বইয়ের দশক থেকে শুরু হওয়া এই সংস্কার কর্মসূচির আওতায় কয়েক বছর পর্যন্ত বিনিয়োগের ওপর কর মওকুফ, শুল্কমুক্ত সুবিধায় মূলধনি যন্ত্রপাতি আমদানি, কোম্পানিতে শতভাগ বিদেশি মালিকানা, মুনাফার পুনর্বিনিয়োগ, মাল্টিপল ভিসা, বিদেশি নির্বাহীদের ওয়ার্ক পারমিট ও রপ্তানি প্রক্রিয়াকরণ অঞ্চল (ইপিজেড) সুবিধা দেওয়া হয়। পাশাপাশি ব্যবসার পরিবেশ উন্নয়নে

লক্ষণীয় উন্নতি যেসব সূচকে

জিডিপি প্রবৃদ্ধি

সাল	প্রবৃদ্ধি
১৯৭১	-৫.৪৮%
২০১৮-১৯	৮.১৫%
২০১৯-২০	৫.২%

মাথাপিছু আয়

সাল	আয়
১৯৭৩	১২০ ডলার
২০২০	২০৬৪ ডলার

দারিদ্র্যের হার

সাল	দারিদ্র্যের হার
১৯৭০	৮০%
২০১৯	২০%

প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ

সাল	বিনিয়োগ
১৯৭১	৯০ হাজার ডলার
২০১৮-১৯	৩.৬ বিলিয়ন ডলার

খাদ্যশস্য উৎপাদন

সাল	পরিমাণ
১৯৭২	৯৯ লাখ টন
২০২০	৪.৫৪ কোটি টন

জিডিপিতে উৎপাদন খাতের হিস্যা

সাল	হিস্যা
১৯৭২	৪%
২০২০	১৮%

বিদ্যুৎ সুবিধাপ্রাপ্তি

সাল	বিদ্যুৎ সুবিধাপ্রাপ্ত
১৯৯১	১৪%
২০১৮-১৯	৯৯%

শিক্ষার হার

সাল	শিক্ষার হার
১৯৭৪	২৬.৮%
২০১৯	৭৪.৭%

গড় আয়ু

সাল	গড় আয়ু
১৯৭২	৪৬.৬ বছর
২০২০	৭২.৬ বছর

প্রসূতি মৃত্যু (প্রতি ১ লাখে)

সাল	মৃত্যু
১৯৭৫	৬০০
২০১৭	১৭৩

শিশুমৃত্যু (প্রতি এক হাজারে)

সাল	মৃত্যু
১৯৭৩	১৬৭
২০২০	২১

লিঙ্গ সমতা
(শ্রমশক্তিতে নারীর অংশগ্রহণের হার)

সাল	শ্রমশক্তিতে নারী
১৯৯৬	১৫.৮%
২০১৭	৩৬.৩%

মাইলফলক স্বীকৃতি

১. স্বল্পোন্নত দেশ থেকে উন্নয়নশীল দেশে অভিগমনে জাতিসংঘের স্বীকৃতি।
২. নিম্ন আয়ের দেশ থেকে মধ্যম আয়ের দেশের স্বীকৃতি বিশ্বব্যাংকের।
৩. সহস্রাব্দ উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে রোলমডেলের স্বীকৃতি।

সূত্র:
১. পাকিস্তান ইকোনমিক সার্ভে, ১৯৬৯-৭০
২. বিশ্ব ব্যাংক
৩. বিবিএস

পদ্মা সেতুর স্প্যান বসানো গত ডিসেম্বরেই শেষ হয়েছে। চলছে রোডওয়ে ও রেলওয়ে স্ল্যাব বসানোর কাজ। সবকিছু ঠিকমতো চললে ২০২১ সালের জুনেই যানবাহন চলাচলের জন্য উন্মুক্ত হবে সেতুটি

বিশেষ মনোযোগ দিয়েছে সরকার। ফলস্বরূপ ২০১৮ সালে ৩৬১ কোটি ডলার প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে সক্ষম হয় বাংলাদেশ। তবে ২০১৯ সালে বিশ্বব্যাপীই প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ হ্রাস পেয়েছে। বছরটিতে বৈশ্বিক প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ ৪২ শতাংশ কমেছে। বাংলাদেশও এর বাইরে নয়। আঙ্কটাডের হিসাবে ২০১৯ সালে বাংলাদেশে প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ এসেছে ১৬০ কোটি ডলার।

জিডিপিতে উৎপাদন খাতের হিস্যা বেড়েছে

স্বাধীনতা-পরবর্তী অনেকটা সময় পর্যন্ত বাংলাদেশের অর্থনীতি ছিল আমদানিনির্ভর। জিডিপিতে উৎপাদন (ম্যানুফ্যাকচারিং) খাতের হিস্যা ছিল সামান্য। বিশ্বব্যাংকের হিসাবে স্বাধীনতার পরের বছর ১৯৭২ সালে জিডিপিতে উৎপাদন খাতের হিস্যা ছিল মাত্র ৪ শতাংশ। পরবর্তীতে নবজাত শিল্প সুরক্ষায় আমদানি-বিকল্প শিল্পায়নের কৌশল হাতে নেয় সরকার। আশি ও নব্বইয়ের দশকে শিল্প খাতের এ সংস্কার জিডিপিতে শিল্পের হিস্যা বাড়াতে ভূমিকা রাখে। ২০১৯ সালে বাংলাদেশের জিডিপিতে শিল্পের হিস্যা দাঁড়িয়েছে ১৮ শতাংশ। একইভাবে জিডিপিতে অনুৎপাদনশীল খাতের হিস্যাও ১৯৭২ সালের ২ শতাংশ বেড়ে ২০১৯ সালে ১১ শতাংশে দাঁড়িয়েছে। শিল্পায়নকে আরও গতিশীল করতে সারা দেশে ১০০টি বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল গড়ে তুলছে সরকার।

অবকাঠামো উন্নয়নে উড়ন্ত গতি

১৯৪৭-৪৮ সালে পূর্ব বাংলায় রাস্তা, রেলপথ ও সংখ্যার হিসাবে মোটরগাড়ি-সবকিছুই তুলনামূলকভাবে অনেক কম ছিল। পরবর্তী বছরগুলোতে পরিস্থিতির কিছুটা উন্নতি হলেও প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুলই ছিল। পাকিস্তান ইকোনমিক সার্ভে ১৯৬৯-৭০ অনুযায়ী, ১৯৫১-৫২ সালের তুলনায় ১৯৬৭-৬৮ সালে পূর্ব পাকিস্তানের রাস্তা ৬ গুণ বেড়ে ২ হাজার ৫৮৮ মাইলে উন্নীত হলেও পশ্চিম পাকিস্তানের ২২ হাজার ৫০৮ মাইলের তুলনায় যাকে সামান্যই বলতে হবে। একইভাবে ১৯৬৭-৬৮ সালে পশ্চিম পাকিস্তানে ৫ হাজার ৩৩৪ মাইল রেলপথের বিপরীতে পূর্ব পাকিস্তানে রেলপথ ছিল ১ হাজার ৭১২ মাইল। ১৯৭১ সালে মুক্তিযুদ্ধের সময় পাকিস্তানি সেনাবাহিনী সেই যোগাযোগ অবকাঠামোও কার্যত ধ্বংস করে দিয়ে যায়। স্বাধীনতার পর যোগাযোগ অবকাঠামোয় বিনিয়োগ শুরু করে নতুন সরকার। এরই ধারাবাহিকতায় রেল ও সড়কপথের দৈর্ঘ্য বেড়েছে। সারা দেশে বর্তমানে পাকা সড়ক রয়েছে ৫৫ হাজার কিলোমিটার। এর মধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে মহাসড়কের দৈর্ঘ্য ২২ হাজার ৯৬ কিলোমিটার। সারা দেশে যে ৯৯টি জাতীয় মহাসড়ক রয়েছে, তার দৈর্ঘ্য ৩ হাজার ৯০৬ কিলোমিটার। রেলপথ মন্ত্রণালয়ের তথ্য অনুযায়ী, মিটারগেজ, ব্রডগেজ ও ডুয়ালগেজ মিলিয়ে বাংলাদেশে রেলপথ উন্নীত হয়েছে ২ হাজার ৮৮৫ কিলোমিটারে। এর মধ্যে চালু রয়েছে ২ হাজার ৬৫৬ কিলোমিটার। তবে পরিবহনের গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম হওয়ার পরও স্বাধীনতা-পরবর্তী পাঁচ দশকে হ্রাস পেয়েছে অভ্যন্তরীণ নৌপথের পরিমাণ। সারা বছর নাব্য থাকে এমন নৌপথের দৈর্ঘ্য এখন ৩ হাজার ৮০০ কিলোমিটার, বর্ষা মৌসুমে যা ৬ হাজার কিলোমিটারে উন্নীত হয়। তবে নৌপথের দৈর্ঘ্য ১০ হাজার কিলোমিটারে উন্নীত করার কাজ চলছে।

যোগাযোগ সহজ করতে যমুনা নদীর ওপর বঙ্গবন্ধু সেতু আগেই নির্মিত হয়েছে। পদ্মা সেতুও এখন বাস্তব। কর্ণফুলীর তলদেশে চলছে টানেল নির্মাণের কাজ। চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি নির্মিত হচ্ছে পায়রা ও মাতারবাড়ী গভীর সমুদ্রবন্দর। বঙ্গবন্ধু স্যাটেলাইট-১ উৎক্ষেপণের মধ্য দিয়ে মহাকাশ যোগাযোগেও সামিল হয়েছে বাংলাদেশ।

বন্দরে পণ্য হ্যান্ডলিং ১৭ গুণ বৃদ্ধি

স্বাধীনতার অব্যাবহিত পরের বছরগুলোতে সমুদ্রবন্দরগুলো দিয়ে আমদানিই হতো বেশি। পাটের বাইরে রপ্তানিপণ্য সেভাবে না থাকায় রপ্তানির পরিমাণও ছিল সামান্য। প্রথম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার তথ্য অনুযায়ী, ১৯৭৩-৭৪ অর্থবছরে চট্টগ্রাম ও চালনা (বর্তমানে মোংলা) বন্দর দিয়ে আমদানি-রপ্তানিপণ্য পরিবহনের পরিমাণ ছিল ৫৭ লাখ ৮০ হাজার টন। এর মধ্যে ৩৫ লাখ ৮৭ হাজার টন পরিবাহিত হয়েছিল চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে। স্বাধীনতার পাঁচ দশকে এসে সমুদ্রবন্দরগুলো দিয়ে কার্গো পরিবহন প্রায় ১০ কোটি টনে উন্নীত হয়েছে। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে সমুদ্রবন্দরগুলো দিয়ে কার্গো পরিবহন হয়েছে ৯ কোটি ৮২ লাখ ৪০ হাজার টন। একই সময়ে কনটেইনার হ্যান্ডলিং হয়েছে ২৯ লাখ টিইইউজ।

খাদ্য উৎপাদন বেড়েছে ৩৫৪%

ঐতিহাসিকভাবেই বাংলাদেশের অর্থনীতি কৃষিনির্ভর। তবে ১৯৭১ সালে স্বাধীনতা যুদ্ধের সময় এই কৃষি অর্থনীতিও চরম বিপর্যয়ে পড়ে। কৃষি খাত পুরোপুরি ভেঙে পড়ে এবং খাদ্য উৎপাদন ও সরবরাহ ব্যবস্থা মারাত্মক ক্ষতিগ্রস্ত হয়। স্বাধীনতার পর ১৯৭২ সালে খাদ্যশস্য উৎপাদন হয় মাত্র ৯৯ লাখ মেট্রিক টন। স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তীতে অর্থাৎ ২০২০ সালে এসে খাদ্যশস্যের উৎপাদন দাঁড়িয়েছে ৪ কোটি ৫৪ লাখ মেট্রিক টন। কৃষির অন্যান্য খাত যেমন মাছ, পোলট্রি ও মাংস উৎপাদনেও এখন স্বয়ম্ভরতায় বাংলাদেশ। এটা সম্ভব হয়েছে কৃষির যান্ত্রিকীকরণ, ফসলের নতুন জাত উদ্ভাবন ও শস্য নিবিড়তা বাড়ানোর মধ্য দিয়ে।

বিদ্যুতের আওতায় ৯৯%

অর্থনৈতিক উন্নয়নে সবচেয়ে বেশি জরুরি বিদ্যুৎ-জ্বালানির সহপ্রাপ্যতা। স্বাধীনতার পর একটা লম্বা সময় পর্যন্ত অর্থনীতির প্রয়োজনে বিদ্যুতের ব্যাপক চাহিদা তৈরি হলেও জোগানে ছিল যারপরনাই স্বল্পতা। বিদ্যুৎ খাতে যথেষ্ট জোর না দেওয়ার কারণে দেশের জনগণের বৃহদাংশ বিদ্যুৎসুবিধার বাইরেই থেকে যায়। ১৯৯১ সালেও বিদ্যুৎসুবিধার আওতায় ছিল মাত্র ১৪ শতাংশ মানুষ। ২০২১ সালে তা বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৯৯ শতাংশে। এটা সম্ভব হয়েছে বিদ্যুৎ খাত ঘিরে বর্তমান সরকারের মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন ও সে অনুযায়ী বাস্তবায়নের সুবাদে। ২০০৯ সালেও দেশে বিদ্যুৎকেন্দ্রের সংখ্যা ছিল ২৭টি। ২০২০ সালে এ সংখ্যা ১৪৭টিতে উন্নীত হয়েছে। ক্যাপটিভ ও নবায়নযোগ্য উৎসসহ বিদ্যুৎ উৎপাদন সক্ষমতা দাঁড়িয়েছে ২৫ হাজার ১৭১ মেগাওয়াটে। ২০০৯ সালে যেখানে উৎপাদন সক্ষমতা ছিল মাত্র ৪ হাজার ৯৪২ মেগাওয়াট। সক্ষমতার বিপরীতে সর্বোচ্চ উৎপাদন পৌঁছেছে ১৩ হাজার ৩৭৭ মেগাওয়াটে। বিদ্যুতের গ্রাহকসংখ্যা ২০০৯ সালের ১ কোটি ৮ লাখ থেকে বেড়ে হয়েছে ৩ কোটি ৯৮ লাখ।

শিক্ষার হার বেড়ে প্রায় তিন গুণ

গত পাঁচ দশকে মানবোন্নয়নের প্রায় সব সূচকেই আশাতীত সাফল্য পেয়েছে বাংলাদেশ। শিক্ষা এর মধ্যে প্রধানতম। স্বাধীনতার তিন বছর পর ১৯৭৪ সালেও বাংলাদেশে শিক্ষার হার ছিল মাত্র ২৬ দশমিক ৮ শতাংশ। শিক্ষার হার ৫০ শতাংশের কাছাকাছি নিয়ে যেতে ২০১১ সাল পর্যন্ত লেগে যায়। সুচিন্তিত পরিকল্পনা প্রণয়ন ও সুচারুভাবে তা বাস্তবায়নের ফলে এরপর থেকে দ্রুত বাড়তে থাকে শিক্ষার হার। বিশ্বব্যাংকের হিসাবে, ২০১৯ সালে বাংলাদেশে শিক্ষার হার পৌঁছে যায় ৭৪ দশমিক ৭ শতাংশে। এই সময়ে প্রাথমিকে শিক্ষার্থী ভর্তি প্রায় শতভাগে উন্নীত হয়েছে। প্রাথমিক পর্যায়ে শিক্ষার্থী ঝরে পড়ার হার নেমে দাঁড়িয়েছে ১৮ শতাংশে। শিক্ষার হার বাড়াতে যা নিয়ামক হিসেবে কাজ করছে।

পাঁচ দশকে গড় আয়ু বেড়েছে ২৬ বছর

মানুষের গড় আয়ু নির্ভর করে বেশকিছু চলকের ওপর। জীবনযাত্রার মান, স্বাস্থ্যসেবাপ্রাপ্তি, পুষ্টি ও অর্থনৈতিক অবস্থা এক্ষেত্রে বিশেষ ভূমিকা পালন করে থাকে। স্বাধীনতা-পরবর্তী বছরে এগুলোর কোনোটিই সহজপ্রাপ্য ছিল না। ১৯৭২ সালেও বাংলাদেশের মানুষের গড় আয়ু ছিল মাত্র ৪৬ দশমিক ৬ বছর। জনগণের অর্থনৈতিক উন্নয়নের পাশাপাশি পুষ্টি ও স্বাস্থ্যসেবাপ্রাপ্তির সহজগম্যতায় ২০২০ সালে এসে বাংলাদেশের মানুষের গড় আয়ু দাঁড়িয়েছে ৭২ দশমিক ৬ বছরে।

মাতৃ ও শিশুমৃত্যু হ্রাসে অভাবনীয় সাফল্য

পাকিস্তান সৃষ্টির পর এই অঞ্চলের জনসংখ্যা বেশি হওয়া সত্ত্বেও স্বাস্থ্যসেবার সুযোগ পশ্চিম পাকিস্তানের তুলনায় অনেক কম ছিল। এই বৈষম্য দূরীকরণেও বছরের পর বছর ধরে কার্যত কিছু করা হয়নি। পাকিস্তান স্ট্যাটিস্টিক্যাল ইয়ারবুকের তথ্য অনুযায়ী, ১৯৬৬ সালেও পশ্চিম পাকিস্তানের হাসপাতালগুলোয় শয্যা ছিল ২৬ হাজার ২০০টি। অথচ পূর্ব পাকিস্তানে ছিল মোটে ৬ হাজার ৯৮৪টি। প্রকট বৈষম্য ছিল চিকিৎসকের সংখ্যায়ও। ১৯৬৯ সালে পশ্চিম পাকিস্তানে ১ লাখ ৩১ হাজার চিকিৎসকের বিপরীতে পূর্ব পাকিস্তানে ছিলেন মাত্র ৮৮ হাজার ১০০ চিকিৎসক। স্বাভাবিকভাবেই স্বাস্থ্যসেবার প্রাপ্যতা কাঙ্ক্ষিত পর্যায়ে ছিল না। স্বাভাবিকভাবেই সন্তান জন্মের সিংহভাগই হতো অপ্রাতিষ্ঠানিক। সেই সাথে পুষ্টির অভাবে মাতৃ ও শিশুমৃত্যুর হার ছিল উচ্চ। বিশ্বব্যাংকের উপাত্ত অনুযায়ী, ১৯৭৫ সালেও প্রতি ১ লাখ জীবিত সন্তান জন্মদানের সময় মৃত্যু হতো ৬০০ প্রসূতির। ১৯৯০ সালে তা ৫৭৪ জনে নেমে আসে। একই কারণে ১৯৭৩ সালেও এক হাজার শিশুর মধ্যে মারা যেত ১৬৭ জন। তবে স্বাস্থ্যসেবা বিশেষ করে মাতৃ ও শিশুর স্বাস্থ্যসেবা এবং পুষ্টি পরিস্থিতির উন্নতিতে মাতৃমৃত্যু হার পাঁচ দশকে ৭০ শতাংশের বেশি হ্রাস পেয়েছে। ২০১৭ সালে এসে প্রতি ১ লাখে প্রসূতি মৃত্যু দাঁড়িয়েছে ১৭৩ জনে। ২০২০ সালে শিশুমৃত্যুও প্রতি হাজারে ২১ জনে নেমে এসেছে।

লিঙ্গ সমতায় ঈর্ষণীয় অর্জন

সামাজিক-অর্থনৈতিক বিভিন্ন ক্ষেত্রে নারীদের ব্যাপকভিত্তিক অংশগ্রহণের ফলে লিঙ্গ সমতায় আশাতীত সাফল্য পেয়েছে বাংলাদেশ। ২০২০ সালের লিঙ্গ সমতা সূচকে টানা দ্বিতীয় বছরের মতো দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে শীর্ষস্থান অর্জন করেছে বাংলাদেশ। গ্লোবাল জেন্ডার গ্যাপ ইনডেক্স ২০২০ অনুযায়ী, সার্বিকভাবে বাংলাদেশ লিঙ্গবৈষম্য কমিয়ে এনেছে ৭৩ শতাংশ। ১৯৯৬ থেকে ২০১৭ সাল পর্যন্ত মোট শ্রমশক্তিতে নারীদের অংশগ্রহণ ১৫ দশমিক ৮ শতাংশ থেকে বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৩৬ শতাংশের বেশি। দক্ষিণ এশিয়ার গড় যেখানে ৩৫ শতাংশ।

আর্থসামাজিক সূচকে দক্ষিণ এশিয়ায় বাংলাদেশের অবস্থান

স্বাধীন বাংলাদেশ ও তৎপরবর্তী সাফল্যের গল্পটা একেবারে অন্য রকম। স্বাধীনতার ৫০ বছরে এসে আর্থসামাজিক অনেক সূচকেই পাকিস্তানকে ছাপিয়ে গেছে বাংলাদেশ। কোনো কোনো সূচকে ভারতকেও অতিক্রম করে গেছে। অর্থনৈতিক ও সামাজিক অনেক সূচকেই দক্ষিণ এশিয়ার মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান এখন অন্য উচ্চতায়।

মাথাপিছু জিডিপিতে ভারত-পাকিস্তানকে অতিক্রম

স্বাধীনতার পর বাংলাদেশের অর্থনীতি ছিল বিধ্বস্ত। ১৯৭২ সালে সদ্য স্বাধীন দেশের মাথাপিছু জিডিপি ছিল মাত্র ৯৪ দশমিক ৩৮ ডলার (চলতি মূল্যে)। তখনো পাকিস্তানের মাথাপিছু জিডিপি ১৫৩ ডলারের ওপরে ছিল। দেশের অর্থনৈতিক পুনর্গঠনে নতুন উদ্যমের কারণে ১৯৭৫ সালেই বাংলাদেশের মাথাপিছু জিডিপি ২৫৭ দশমিক ৫৭ ডলারে পৌঁছে যায়। কিন্তু পাকিস্তানের মাথাপিছু জিডিপি নেমে আসে ১৬৮ ডলারে। বঙ্গবন্ধু হত্যা-পরবর্তী সময়ে বাংলাদেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধির হার থমকে গেলেও নব্বইয়ের দশকে বেসরকারি খাতের জন্য অর্থনীতিকে উন্মুক্ত করে দেওয়ার পর জিডিপির প্রবৃদ্ধিতে হাওয়া লাগে। ২০১৯ সালে বর্তমান মূল্যে বাংলাদেশের মাথাপিছু জিডিপি ১ হাজার ৮৫৫ দশমিক ৭৪ ডলারে উন্নীত হয়। একই সময়ে পাকিস্তানের মাথাপিছু জিডিপির পরিমাণ ছিল ১ হাজার ২৮৪ দশমিক ৭ ডলার। তবে আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল (আইএমএফ) এক প্রতিবেদনে ২০২০ সালে বাংলাদেশে ১ হাজার ৮৮৮ ডলার মাথাপিছু জিডিপির পূর্বাভাস দেয়। আর ভারতের মাথাপিছু জিডিপির পূর্বাভাস দেয় ১ হাজার ৮৭৭ ডলার। অর্থাৎ মাথাপিছু জিডিপিতে ভারতকেও ছাড়িয়ে যাচ্ছে বাংলাদেশ। বিশ্বব্যাংকের হিসাবে, ২০১৯ সালে চলতি মূল্যে নেপালের মাথাপিছু জিডিপি ছিল ১ হাজার ৭১ ও আফগানিস্তানের ৫০৭ ডলার। তবে বাংলাদেশের চেয়ে বেশি মাথাপিছু জিডিপি ছিল শ্রীলংকার ৩ হাজার ৮৫৩, মালদ্বীপের ১০ হাজার ৬২৫ ও ভুটানের ৩ হাজার ৩১৬।

ভালো অবস্থানে জিডিপিতে বাণিজ্যের অবদান

পক্ষপাতমূলক অর্থনৈতিক ও বাণিজ্যিক নীতির কারণে স্বাধীনতার আগ পর্যন্ত এই অঞ্চলের বাণিজ্য সেভাবে বিকাশ লাভ করতে পারেনি। বিশ্বব্যাংকের উপাত্ত অনুযায়ী, ১৯৬০ থেকে ১৯৬৭ সাল পর্যন্ত জিডিপিতে বাণিজ্যের অবদান ২০ শতাংশের ওপরে থাকলেও ১৯৭১ সালে তা ১৭ শতাংশে নেমে আসে। স্বাধীনতার অব্যবহিত পর ১৯৭২ সালে জিডিপিতে বাণিজ্যের হিস্যা কিছুটা বেড়ে ১৯ দশমিক ৪ শতাংশে দাঁড়ায়। তবে বাণিজ্যে নতুন গতি আনে নব্বইয়ের দশকে অর্থনৈতিক উদারীকরণ নীতি। ১৯৯৫ সালেই তা ২৮ দশমিক ২ শতাংশে পৌঁছে যায়। ব্যবসা-বাণিজ্যকেন্দ্রিক সংস্কারমূলক নানা কর্মসূচি ও মানুষের ক্রয়ক্ষমতা বৃদ্ধির ওপর ভর করে ২০১২ সালে জিডিপিতে বাণিজ্যের অবদান ৪৮ দশমিক ১ শতাংশে উন্নীত হয়। পরের কয়েক বছর এটা ধরে না রাখা গেলেও ২০১৯ সালেও জিডিপিতে বাণিজ্যের অবদান ৩৬ শতাংশের (৩৬ দশমিক ৭৬) ওপরেই ছিল।

পক্ষান্তরে গত ৫০ বছরে পাকিস্তানের জিডিপিতে বাণিজ্যের অবদান একবারই ৪০ শতাংশের কাছাকাছি পৌঁছাতে পেরেছে। ১৯৯৩ সালে দেশটির জিডিপিতে বাণিজ্যের হিস্যা ৩৮ দশমিক ৫ শতাংশে উন্নীত হয়েছিল এবং সেটাই এখন পর্যন্ত সর্বোচ্চ। বিশ্বব্যাংকের উপাত্ত অনুযায়ী, সর্বশেষ ২০১৯ সালে পাকিস্তানের জিডিপিতে বাণিজ্যের অবদান ছিল বাংলাদেশের চেয়ে ঢের কম ৩০ দশমিক ৪৪ শতাংশ। দক্ষিণ এশিয়ার অন্যান্য দেশের মধ্যে ২০১৯ সালে ভারতের জিডিপিতে বাণিজ্যের অংশ ছিল ৪০, নেপালের ৫৫, শ্রীলংকার ৫২ ও ভুটানের ৮৪ শতাংশ।

এফডিআই আকর্ষণে দ্বিতীয়

উচ্চপ্রবৃদ্ধির সুবাদে অনেকদিন ধরেই সামষ্টিক অর্থনীতিতে স্থিতিশীলতা ধরে রেখেছে বাংলাদেশ। সরকারি ঋণও সন্তোষজনক স্তরে রয়েছে। তবে বহুমুখী এই উন্মুক্ত অর্থনীতির সবচেয়ে বড় শক্তি সাশ্রয়ী শ্রমের পর্যাপ্ততা। ভৌগোলিক বিচারেও বাংলাদেশ রয়েছে সন্তোষজনক অবস্থানে। সেই সাথে ব্যবসায়িক নানা সংস্কারের ফলে বাংলাদেশের প্রতি আগ্রহী হয়ে উঠছেন বিদেশি বিনিয়োগকারীরা। ফল হিসেবে গত দশকেই প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগে (এফডিআই) পাকিস্তানকে অতিক্রম করে যায় বাংলাদেশ। ২০১৮ সালেও পাকিস্তানের চেয়ে বেশি

পোশাক শিল্পই বাংলাদেশের রপ্তানি আয়ের প্রধান স্তম্ভ। মোট রপ্তানি আয়ের ৮০ শতাংশই আসছে এই শিল্প থেকে

বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে সক্ষম হয় বাংলাদেশ। ওই বছরে পাকিস্তানে প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগের আন্তপ্রবাহ ১৭৩ কোটি ৭০ লাখ ডলার হলেও বাংলাদেশে এর পরিমাণ ছিল ৩৬১ কোটি ৩০ লাখ ডলার। পরের বছর অবশ্য পাকিস্তান কিছুটা এগিয়ে গেছে। আঙ্কটাডের বৈশ্বিক বিনিয়োগ প্রতিবেদন ২০২০ অনুযায়ী, ২০১৯ সালে বাংলাদেশে ১৬০ কোটি ডলারের প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ এলেও পাকিস্তানে এর পরিমাণ ছিল ২২১ কোটি ডলার। তবে বাংলাদেশ ব্যাংকের হিসাবে ২০১৯ সালে প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগের আন্তঃপ্রবাহ ছিল ২৮৭ কোটি ডলার। বছরটিতে ভারতে প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগের আন্তপ্রবাহ ছিল ৫ হাজার ৫৫ কোটি ডলার। দক্ষিণ এশিয়ার বাকি সব দেশেই বিদেশি বিনিয়োগের আন্তপ্রবাহ ছিল বাংলাদেশের চেয়ে কম। ২০১৯ সালে শ্রীলংকায় এফডিআই এসেছিল ৭৫ কোটি ৮০ লাখ, নেপালে সাড়ে ১৮ কোটি, মালদ্বীপে সাড়ে ৫৬ কোটি ও আফগানিস্তানে ৪ কোটি ডলারের মতো।

প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ আকর্ষণে দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে বাংলাদেশ দ্বিতীয় অবস্থানে থাকলেও সম্ভাবনার চেয়ে পরিমাণটা এখনো অনেক কম। এ থেকে বেরিয়ে আসতে প্রয়োজন নীতিসহায়তা ও ব্যবসার পরিবেশে উন্নতি সাধন। নানা সংস্কারের মাধ্যমে সেই চেষ্টাই চলছে।

বৈদেশিক মুদ্রার মজুদে দ্বিতীয়

গতিশীল বিনিয়োগ, শক্তিশালী রপ্তানি ও প্রবাসী আয়ের ওপর ভর করে বৈদিশিক মুদ্রার মজবুত মজুদ গড়ে তুলতে সক্ষম হয়েছে বাংলাদেশ। ছয় মাসের আমদানি দায় মেটানোর জন্য প্রয়োজনীয় বৈদেশিক মুদ্রার চেয়ে অনেক বেশি পরিমাণ ডলার কয়েক বছর ধরেই মজুদ রয়েছে বাংলাদেশ ব্যাংকে। বিশ্বব্যাংকের হিসাবে, ২০১৯ সাল শেষে বাংলাদেশে বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ দাঁড়ায় ৩২ দশমিক ৭ বিলিয়ন ডলার। পরিমাণটা পাকিস্তানের প্রায় দ্বিগুণ। ২০১৯ সাল শেষে পাকিস্তানে বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ ছিল মাত্র ১৬ দশমিক ৫৯ বিলিয়ন ডলার। ২০২০ সালের জুনে পাকিস্তানের বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ একেবারে তলানিতে নেমে আসে এবং ১০ বিলিয়ন ডলারে দাঁড়ায়। আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিলের (আইএমএফ) ঋণের সুবাদে বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ কিছুটা শক্তিশালী হলেও ২০২০ সালের ডিসেম্বর শেষে ১৩ দশমিক ৪ বিলিয়ন ডলার অতিক্রম করতে পারেনি। অথচ একই সময়ে বাংলাদেশের বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ দাঁড়ায় ৪৩ বিলিয়ন ডলার, যা দিয়ে ১০ মাসের আমদানি দায় পরিশোধ সম্ভব।

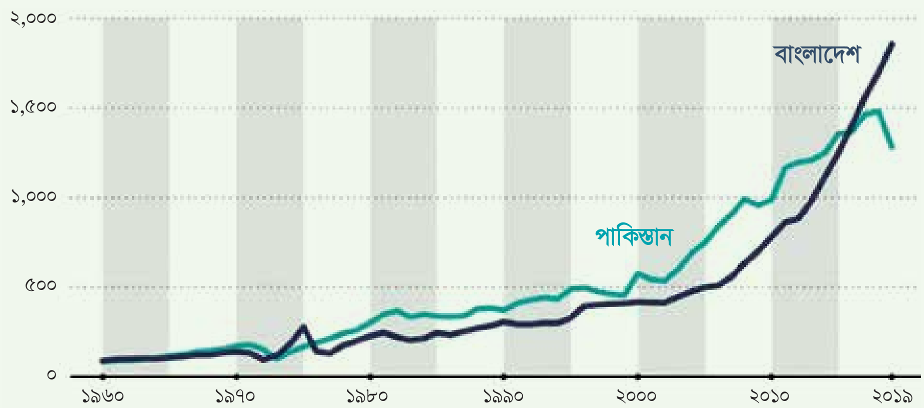
দক্ষিণ এশিয়ায় বাংলাদেশের চেয়ে বেশি বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ রয়েছে কেবল ভারতের। ২০২০ সালের ডিসেম্বরে জুনে দেশটিতে বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ ছিল ৫৮৯ দশমিক ৩৫ বিলিয়ন ডলার। ওই বছরে (আগস্ট) নেপালের বৈদেশিক মুদ্রার মজুদের পরিমাণ দাঁড়ায় ১১ দশমিক ৬৫ বিলিয়ন, শ্রীলংকার ৫ দশমিক ৫৫ বিলিয়ন, ভুটানের ১ দশমিক ৪৯ ও মালদ্বীপের দশমিক ৯৮ বিলিয়ন ডলার।

মাথাপিছু জাতীয় আয়ে পাকিস্তানকে অতিক্রম

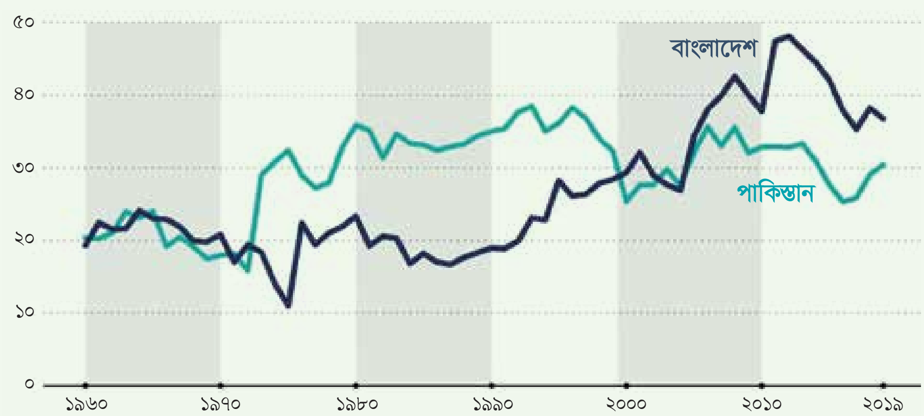
জীবনযাত্রার মান কেমন হবে তাতে নির্ণায়ক ভূমিকা পালন করে মাথাপিছু জাতীয় আয়। বিশ্বব্যাংকের হিসাবে, ১৯৭২ সালে বাংলাদেশের মাথাপিছু জাতীয় আয় ছিল মাত্র ১২০ ডলার। এরপর ধারাবাহিকভাবে তা বাড়তে থাকলেও নতুন শতক থেকে এটি নতুন গতি পায়। উচ্চপ্রবৃদ্ধির পাশাপাশি মাথাপিছু জাতীয় আয় বেড়ে ২০১৯ সালে ১ হাজার ৯৪০ ডলারে দাঁড়ায়, পাকিস্তানের তুলনায় যা ২৭ শতাংশ বেশি। ২০১৯ সালে পাকিস্তানের মাথাপিছু জাতীয় আয় ছিল ১ হাজার ৪১০ ডলার। এছাড়া মধ্য আয়ের দেশ হওয়ার জন্য মাথাপিছু ১ হাজার ৩৬ ডলার আয়ের যে শর্ত আছে, ২০১৫ সালেই তা স্পর্শ করেছে বাংলাদেশ। আর ২০১৯-২০ অর্থবছরে বাংলাদেশের মাথাপিছু আয় পৌঁছে যায় ২ হাজার ৬৪ ডলারে।

বিশ্বব্যাংকের উপাত্ত অনুযায়ী, দক্ষিণ এশিয়ার অন্যান্য দেশের মধ্যে ২০১৯ সালে ভারতের মাথাপিছু জাতীয় আয় ছিল ২ হাজার ১২০, ভুটানের ৩ হাজার ১৪০, মালদ্বীপের ৯ হাজার ৬৮০, নেপালের ১ হাজার ৯০, শ্রীলংকার ৪ হাজার ২০ ও আফগানিস্তানের ৫৩০ ডলার।

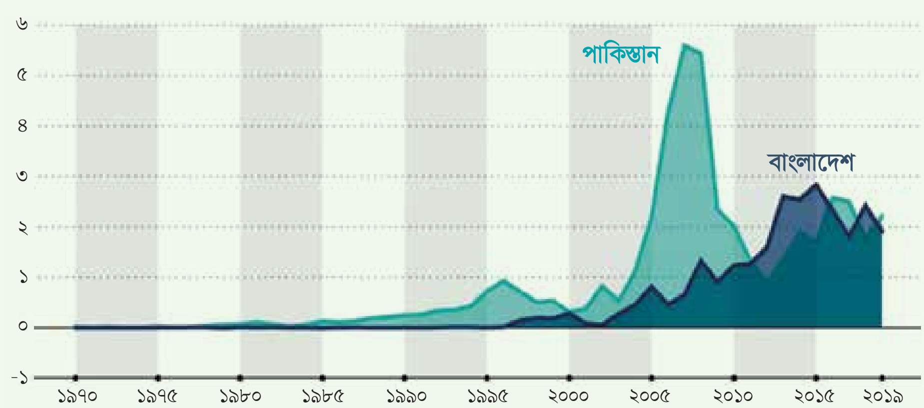
মাথাপিছু জিডিপি (ডলারের বর্তমান মূল্যে)



জিডিপিতে বাণিজ্যের অবদান



প্রত্যক্ষ বিদেশি বিনিয়োগ



সূত্র: বিশ্ব ব্যাংক

অন্যান্য সূচকের অবস্থানও ওপরের দিকে

স্বাধীনতার ৫০ বছরের পথচলায় বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে তাৎপর্যপূর্ণ অবদান রেখেছে তরুণ শ্রমশক্তি। সেই সাথে শ্রমশক্তিতে লক্ষণীয় হারে নারীর অংশগ্রহণ, বিশেষ করে রপ্তানিনির্ভর পোশাক শিল্পে। বিশ্বব্যাংকের উপাত্ত অনুযায়ী, বাংলাদেশের ১৫ ও তার বেশি বয়সী নারীদের শ্রমশক্তিতে অংশগ্রহণের হার ৩৬ শতাংশের বেশি। পাকিস্তানে যেখানে এই বয়সী নারীদের মাত্র ২২ শতাংশের শ্রমশক্তিতে অংশগ্রহণ রয়েছে। বিশ্বব্যাংকের হিসাবে ভারতে এ হার ২১ দশমিক ৫ শতাংশ। অর্থাৎ ১৫ বছরের বেশি বয়সী নারীদের শ্রমশক্তিতে অংশগ্রহণের হারে পাকিস্তান এমনকি ভারতের চেয়েও এগিয়ে আছে বাংলাদেশ।

২০২০ সালের অর্থনৈতিক স্বাধীনতার যে সূচক, সেখানেও পাকিস্তানের চেয়ে ভালো অবস্থানে আছে বাংলাদেশ। এই সূচকে পাকিস্তান ১৫২তম অবস্থানে থাকলেও বাংলাদেশ রয়েছে ১২০তম স্থানে। এমনকি ভারতের চেয়েও সূচকটিতে এগিয়ে বাংলাদেশ। অর্থনৈতিক স্বাধীনতা সূচকে ভারত রয়েছে বাংলাদেশের একধাপ পেছনে ১২১তম অবস্থানে।

বিজনেস টু কনজিউমার ই-কমার্স র‍্যাংকিংয়েও পাকিস্তানের চেয়ে একধাপ এগিয়ে আছে বাংলাদেশ। আঙ্কটাডের বিটুসি ই-কমার্স ইনডেক্স ২০২০ এ বাংলাদেশের অবস্থান ছিল ১১৫তম। যদিও ২০১৯ সালের সূচকে আরও ভালো অবস্থানে অর্থাৎ ১০৩তম স্থানে ছিল বাংলাদেশ। এই সূচকে ২০২০ সালে পাকিস্তানের স্থান ১১৬তম।

মাতৃ ও শিশুমৃত্যু হার হ্রাসের সাফল্যে ভারত-পাকিস্তান উভয়কেই ছাড়িয়ে গেছে বাংলাদেশ। বিশ্বব্যাংকের ২০১৯ সালের হিসাব অনুযায়ী, বাংলাদেশে শিশুমৃত্যু হার (জন্ম নেওয়ার পর দুই মাস বয়স পর্যন্ত প্রতি এক হাজার শিশুর মধ্যে) ২৫ দশমিক ৬ হলেও পাকিস্তানে এ হার ৫৫ দশমিক ৭। আর ভারতে প্রতি এক হাজার শিশুর মধ্যে ২৮ দশমিক ৩ জন জন্ম নেওয়ার পর দুই মাসের মধ্যে মারা যায়।

১৩ খাতে শীর্ষ দশে

চাষের জমি বাড়েনি। শিল্প-নগরায়ণের চাপে খানিক কমেছে। চাষিরাও বদলাননি। বদলেছে চিন্তা। চাষ করছেন পরিণত ও সচেতন মন নিয়ে, নির্ভুল অংক কষে। কোন জমিতে কোন বীজ, কী সার, কোন কীটনাশক সবই তাদের নখদর্পণে। পাশে কৃষিবান্ধব, সহৃদয় সরকার। যা দরকার জোগান আসছে নিমেষে। কৃষি গবেষণায় মিলছে নতুন জাত, নতুন বীজ। সার প্রয়োগে বাড়তি খরচের প্রশ্ন নেই। গভীর নলকূপ, সৌরবিদ্যুতের শক্তিতে সেচের আওতায় অধিকাংশ জমি। অক্লান্ত শ্রম দিয়েও প্রকৃতির অকৃপায় আক্ষেপের দিন এখন অতীত। আগের বিবর্ণতা ঘুচিয়ে মাঠজুড়ে ফসলের বর্ণময় সম্ভার। ধানে ধন্য দেশ। অন্নচিন্তামুক্ত কৃষক। ধানের ফলনই এখন সোয়া ৫ কোটি টন। এর বেশি ফলন মাত্র তিনটি দেশের।

ধানের সাথে গম, ভুট্টা, আলু, সবজি, পাটও ফলছে পাল্লা দিয়ে। বছরে দেড় কোটি টনের বেশি সবজি ফলিয়ে বাংলাদেশ এখন তৃতীয় অবস্থানে। আলুর উৎপাদনও এক কোটি টনের বেশি। এর বেশি আলু উৎপাদনের কৃতিত্ব মাত্র পাঁচটি দেশের। বাংলাদেশের চেয়ে বেশি কাঁঠাল পাচ্ছে কেবল বৃহৎ ভূমি ভারত। আমের ফলনেও আমাদের অবস্থান প্রথম দশেই। আর পেয়ারায় অষ্টম। প্রত্যাবর্তনরত সোনালি আঁশের সোনালি গৌরব। পাটের উৎপাদনে বিশ্বে দ্বিতীয় হলেও পাট ও পাটজাত পণ্য রপ্তানিতে শীর্ষে বাংলাদেশই।

উন্নত জাত ও কৃষির যান্ত্রীকরণের ছোঁয়ায় কম আবাদেও আসছে বেশি ফলন। শুধু ধান উৎপাদনই হচ্ছে বছরে সোয়া ৫ কোটি টন

পদ্মা-মেঘনার স্রোতের ভাঁজে ভাঁজে এখন রুপালি ইলিশ। সারা বিশ্বে আহরিত মোট ইলিশের ৮৬ শতাংশই হয় বাংলাদেশে। মিঠাপানির মাছ উৎপাদনেও আছে তৃতীয় অবস্থানে।

ভূমির উৎপাদনই ছিল স্বাধীনতা-পরবর্তী বাংলাদেশের অর্থনৈতিক ভিত্তি। বৃহদায়তন ও ভারী শিল্পের বিকাশ তখনো হয়নি। কিন্তু জীবনযাত্রার মান উন্নয়নের তাগিদটা তীব্র। এই তাগিদ থেকেই স্বাধীনতার পর শুরু হয় বিদেশমুখিতা। আশির দশকে পায় ভিন্ন মাত্রা। বিশ্বের বিভিন্ন প্রান্তে এখন এক কোটির বেশি বাংলাদেশির কর্মযোগ। তাঁদের হাত ধরে আসছে প্রায় ২ হাজার কোটি ডলার প্রবাসী আয়।

ভূমির শক্তিতে চিরকালের যে কৃষিজ বাংলাদেশ, সেখানে আজ শিল্পেরও বাড়বাড়ন্ত। দীর্ঘ অধ্যবসায় আর শ্রমে ধীরে ধীরে মাথা তুলেছে পোশাকশিল্প। ধীরে গরিমায় আকাশ ছুঁয়েছে। এই শিল্পে বাংলাদেশ এখন বৈশ্বিক সুপারপাওয়ার। চীনের পরই সবচেয়ে বেশি পোশাক রপ্তানি হয় এখান থেকেই।

মাইলফলক স্বীকৃতি

স্বল্পোন্নত দেশ থেকে উন্নয়নশীল দেশে অভিগমনে জাতিসংঘের কমিটি ফর ডেভেলপমেন্টের কাছ থেকে স্বীকৃতি পেয়েছে বাংলাদেশ। স্বল্পোন্নত দেশে উত্তরণের তিনটি শর্তই পূরণ করায় ২০১৮ সালের পর ২০২১ সালের ফেব্রুয়ারিতে দ্বিতীয়বারের মতো বাংলাদেশের পক্ষে সুপারিশ করেছে জাতিসংঘ। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা মহৎ ও গৌরবোজ্জ্বল এই অর্জনের কৃতিত্ব দিয়েছেন দেশের জনগণকে। বলেছেন, ‘সকলের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় আমরা এই মাইলফলক অর্জন করতে পেরেছি।’

এর আগে ২০১৫ সালে বিশ্বব্যাংকের মাথাপিছু আয়ের নিরিখে নিম্ন আয়ের দেশ থেকে নিম্ন মধ্যম আয়ের দেশে উন্নীত হয় বাংলাদেশ। মাথাপিছু আয়ের বিচারে ২০২১ সাল শেষে বাংলাদেশ উচ্চ মধ্যম আয়ের দেশে উন্নীত হওয়ার পথে রয়েছে। এছাড়া সহস্রাব্দ উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এমডিজি) অর্জনে অন্যতম রোলমডেলের স্বীকৃতি পেয়েছে বাংলাদেশ। দারিদ্র্য দূরীকরণ, খাদ্যনিরাপত্তা, প্রাথমিক শিক্ষা, মৃত্যুহার হ্রাস, টিকাকরণ ও সংক্রামক রোগ প্রতিরোধে বাংলাদেশ লক্ষণীয় সাফল্য দেখিয়েছে। এসডিজি অর্জনেও বিশেষ পরিকল্পনা নেওয়া হয়েছে। অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা, বদ্বীপ পরিকল্পনা ২১০০ ও প্রেক্ষিত পরিকল্পনা ২০৪১ এ সরকার বিষয়টি অন্তর্ভুক্তও করেছে।

আন্তর্জাতিক অর্থনীতিবিদদের চোখে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অগ্রগতি বিস্ময়কর। ‘বাস্কেট কেস’র তত্ত্ব ভুল প্রমাণ করে অবিভক্ত পাকিস্তানের দরিদ্রতম অঞ্চলটিই এখন উদীয়মান অর্থনীতি। ব্রিটেনের সেন্টার ফর ইকোনমিক্স অ্যান্ড বিজনেস রিসার্চের পূর্বাভাসে ২০৩৫ সাল নাগাদ বাংলাদেশ হবে বিশ্বের ২৫তম বৃহৎ অর্থনীতি। বিশ্বব্যাংকের সাবেক প্রধান অর্থনীতিবিদ কৌশিক বসুর বয়ানে, বাংলাদেশ এখন এশিয়ার সাফল্যের গল্প। দুই দশক আগেও যা ছিল কল্পনার অতীত। তবে সব অর্থনীতির মতোই দুর্নীতি, আয়বৈষম্যের মতো কিছু ঝুঁকিও আছে। এসব ঝুঁকি মোকাবেলা করে বাংলাদেশ কি পারবে তার অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রাকে টেকসই রূপ দিতে? তবে এসব ঝুঁকি মোকাবেলায় প্রধানমন্ত্রীর যে অঙ্গীকার, তাতে আশাবাদের যথেষ্ট কারণ খুঁজে পাচ্ছেন কৌশিক বসু। আশাবাদী আর সব অর্থনীতিবিদও। আর প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার কথায়, ‘এক যুগ আগের বাংলাদেশ আর আজকের বাংলাদেশ এক নয়। আজকের বাংলাদেশ এক বদলে যাওয়া বাংলাদেশ।’

জিনারুল ইসলাম
সাংবাদিক

আগস্ট ১৯৭২। কর্ণফুলীর চ্যানেলে মাইন খোঁজায় ব্যস্ত রাশিয়ান জাহাজ

ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজ ও মাইনমুক্ত বন্দর

বঙ্গবন্ধুর কূটনৈতিক প্রজ্ঞা এবং নেপথ্যের নায়কেরা

সদ্যস্বাধীন বাংলাদেশ। ঘরে-বাইরে মুক্তির আনন্দ। সেই আনন্দ দ্বিগুণ হয় '৭২ এর ১০ জানুয়ারি, বঙ্গবন্ধুর স্বদেশ প্রত্যাবর্তনে। যুদ্ধটা এখানেই শেষ নয়-দেশে পৌঁছেই বুঝেছিলেন বঙ্গবন্ধু। পাকিস্তানি বাহিনীর তাণ্ডবে সারা দেশ পরিণত হয়েছে ধ্বংসস্তূপে, মানুষের কাজ নেই, ক্ষেতে ফসল নেই, ঘরে খাদ্য নেই। খুব দ্রুত অর্থনীতি সচল করা না গেলে, দেশে আমদানি পণ্য ও খাদ্য সহায়তা না পৌঁছলে মানবিক বিপর্যয় আসন্ন। সেটাও তখন সম্ভব হচ্ছিল না। বাংলাদেশের বাণিজ্যের প্রবেশদ্বার চট্টগ্রাম বন্দর ও মোংলা বন্দর তখন একেবারেই ব্যবহারের অনুপযোগী। যুদ্ধে ডুবে যাওয়া জাহাজ এবং পাকিস্তানিদের ফেলে যাওয়া ডুবোমাইনে চট্টগ্রাম বন্দর ও এর চ্যানেল পরিণত হয়েছিল এক আতঙ্কের নামে। এমনকি নৌচলাচলে ঝুঁকির কারণে আন্তর্জাতিক বীমা প্রতিষ্ঠান লয়েডস তাদের প্রিমিয়াম ২৫ শতাংশ বৃদ্ধি করেছিল।

এমন সংকটে বঙ্গবন্ধু দেখালেন তাঁর অনন্য কূটনৈতিক প্রজ্ঞা। দ্রুততম সময়ে সোভিয়েত ইউনিয়নকে রাজি করিয়ে ফেলেন বন্দরের মাইন অপসারণ ও ডুবে-থাকা জাহাজ উদ্ধারে। কোনো অর্থব্যয় ছাড়াই মাত্র চার মাসে প্রাথমিকভাবে এবং দুইবছর তিন মাসের মাথায় সম্পূর্ণ ব্যবহার উপযোগী হলো চট্টগ্রাম বন্দর।

আফরোজা বীথি

মুক্তিযুদ্ধে চট্টগ্রাম বন্দর

যুদ্ধের সময় বাংলাদেশে প্রবেশের আকাশপথ ভারতের কড়া নজরদারিতে থাকায় পাকিস্তানি বাহিনীর হাতে অস্ত্র, রসদ আর গোলাবারুদ পৌঁছাতো সমুদ্রপথে, চট্টগ্রাম বন্দর হয়ে। তাই চট্টগ্রামসহ গুরুত্বপূর্ণ নৌবন্দরগুলো অকার্যকর করে দিতে ১৬ আগস্ট ১৯৭১ এর প্রথম প্রহরে একযোগে গেরিলা আক্রমণ করে অসম সাহসী নৌ যোদ্ধারা। ইতিহাসে এটি অপারেশন জ্যাকপট হিসেবে চিরস্মরণীয় হয়ে আছে। অপারেশন জ্যাকপটে চট্টগ্রাম বন্দরের ১০টি লক্ষ্যবস্তু সম্পূর্ণভাবে ধ্বংস হয়। এর মধ্যে ছিল ৯ হাজার ৯১০ টন অস্ত্র-গোলাবারুদবাহী জাহাজ এমভি হরমুজ, ১০ হাজার ৪১৮ টন সামরিক সরঞ্জামবাহী এমভি আল-আব্বাস এবং ৬ হাজার ২৭৬ টন অস্ত্র-গোলাবারুদ নিয়ে ফিশ হারবার জেটির সামনে অবস্থান করা ওরিয়েন্ট বার্জ নং ৬। এতে চট্টগ্রাম বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম বন্ধ হয়ে যায়। চরমভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয় পাকিস্তানিদের সরবরাহ শৃঙ্খল।

পরবর্তীতে ভারত মুক্তিযুদ্ধে জড়িয়ে পড়লে ৪ ডিসেম্বর ভারতীয় নৌবাহিনীর রণতরী 'আইএনএস বিক্রান্ত' থেকে যুদ্ধবিমান চট্টগ্রাম ও কক্সবাজার পোতাশ্রয়ে আক্রমণ করে। এই আক্রমণে ওখানে থাকা বেশির ভাগ জাহাজই ডুবে যায় কিংবা অকার্যকর হয়ে পড়ে। অন্যদিকে পরাজয় নিশ্চিত হলে পাকিস্তানিরা ভারতীয় নৌবাহিনী কিংবা খাদ্য ও জরুরি চিকিৎসা সরঞ্জামের সম্ভাব্য প্রবেশ রোধে বন্দর চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের প্রবেশপথে অসংখ্য মাইন ছড়িয়ে দেয়। আত্মসমর্পণের মাত্র কয়েক ঘণ্টা আগে পাক নৌবাহিনী পূর্ব পাকিস্তান থেকে লুণ্ঠিত প্রচুর স্বর্ণ ও রুপার অলঙ্কার, পাকিস্তান জাতীয় ব্যাংকের পূর্ব পাকিস্তান শাখায় মজুদকৃত ৬টি বৃহৎ ট্রাংকভর্তি স্বর্ণবাহী জাহাজ বঙ্গোপসাগরে ডুবিয়ে দেয়। সব মিলিয়ে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর এলাকা ও তার আশপাশে সে বছরের ডিসেম্বর মাসে ৪০টির বেশি নৌযান নিমজ্জিত অবস্থায় ছিল।

প্রয়োজন জরুরি পুনর্গঠন

ডুবে যাওয়া জাহাজ এবং যত্রতত্র ছড়িয়ে ছিটিয়ে থাকা মাইনের কারণে চট্টগ্রাম বন্দর ও সংলগ্ন এলাকা পুরোপুরি নৌচলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ে। এছাড়া তা স্থানীয় জেলে এমনকি জনসাধারণের জন্যও বড় ধরনের নিরাপত্তাঝুঁকি তৈরি করে। ১৯৭২ সালের প্রথম দিকে এ রকম একটি মাইন ভেসে কুতুবদিয়ার তীরে চলে আসে। চিনতে না পেরে স্থানীয় লোকেরা তা লোকালয়ে নিয়ে আসলে সেটি বিস্ফোরিত হয়। এতে নিহত হয় ১৫ জন গ্রামবাসী, পুড়ে যায় অন্তত দশটি ঘর।

সব মিলিয়ে চট্টগ্রাম বন্দরে ছড়িয়ে ছিটিয়ে থাকা ধ্বংসপ্রাপ্ত জাহাজ এবং মাইন অপসারণ করতে হতো সবচেয়ে অগ্রাধিকারভিত্তিতে। বঙ্গবন্ধুর উদ্যোগে অতি দ্রুত উদ্ধার ও মাইন সুইপিংয়ের কষ্টসাধ্য কাজ শুরু করে ভারতীয় নৌবাহিনী। চট্টগ্রাম ও মোংলা সমুদ্রবন্দরকে ব্যবহারোপযোগী করে তোলার জন্য একই সাথে জাতিসংঘ ও আন্তর্জাতিক সম্প্রদায়ের সহযোগিতা চাইলেন তিনি। বন্দরে এল পশ্চিমা বিশেষজ্ঞ দল। সমীক্ষা শেষে তাঁরা জানায়, চট্টগ্রাম বন্দর চ্যানেলকে সম্পূর্ণ ঝুঁকিমুক্ত করতে কমপক্ষে তিন বছর সময় লাগবে। সেই সাথে প্রয়োজন বিপুল অঙ্কের অর্থ।

মাইন অপসারণ: শুরুটা ভারতের হাতেই

খুবই সীমিত আকারে ভারতীয় নৌবাহিনী চট্টগ্রাম বন্দরে মাইন অপসারণের কাজ শুরু করেছিল। মাইন অপসারণের ক্ষেত্রে ভারতীয় নৌবাহিনীর অভিজ্ঞতা ছিল নিতান্তই কম এবং তাদের মাইন সুইপিং জাহাজের সংখ্যা ছিল নগণ্য। প্রকৃতপক্ষে ট্রেনিং স্কুলের বাইরে এই প্রথম ভারতীয় নাবিকেরা লাইভ মাইন নিয়ে কাজ করছিল। তবে ভারতীয় নৌবাহিনী একটা কাজের কাজ করে। বন্দি পাকিস্তানি নৌ-কর্মকর্তাদের জিজ্ঞাসাবাদ করে মাইনগুলোর অবস্থান ও গভীরতা সম্পর্কে সুনির্দিষ্ট তথ্য সংগ্রহ করে তাঁরা। কোস্টাল ক্র্যাফট ব্যবহার করে ১ হাজার বর্গকিলোমিটার এলাকাজুড়ে মোট ৯৪টি মুরড কন্ট্যাক্ট টাইপ মাইন পুঁতে রাখে পাকিস্তানিরা। ২৩ ও ২৪ ডিসেম্বর বিমানবাহী রণতরী বিক্রান্ত থেকে উড়ে আসা যুদ্ধবিমান অ্যালিয থেকে মাইনফিল্ডে বোমা বর্ষণ করা হয়, যাতে যথাসম্ভব বেশি করে মাইন বিস্ফোরণ করানো যায়। ১৯৭২ সালের জানুয়ারিতে আইএনএস ক্যানানোর, আইএনএস বুলসার ও আইএনএস ভাটকাল–এই তিন মাইন সুইপার জাহাজ পুরোদমে কাজ করছিল চট্টগ্রাম বন্দরে। এ সময় দুর্ঘটনায় পড়ে বুলসার। মাইন বিস্ফোরিত হয়ে এটি মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয় এবং বেশ কয়েকজন ভারতীয় নাবিক হতাহত হয়। পশুর নদে ভেসে আসা মাইন বিস্ফোরণে ক্ষতিগ্রস্ত হয় আরেক মাইন সুইপার বিশ্ব কুসুম। এরই মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দরে এসে পৌঁছায় ভারতীয় নৌবাহিনীর আরও দুই মাইন সুইপার কাঁকিনাড়া ও কারওয়ার।

কিন্তু ডুবে থাকা বা ক্ষতিগ্রস্ত জাহাজ উদ্ধারের কাজ তখনো অতল তিমিরে। ওদিকে দেশি-বিদেশি চাপ এবং কূটনৈতিক কারণে বাংলাদেশ থেকে দ্রুত ভারতীয় সৈন্য প্রত্যাহারের সিদ্ধান্ত হয় এবং ১৯৭২ সালের মার্চের মধ্যে ভারতীয় সৈন্যরা দেশে ফিরে যায়। এরই অংশ হিসেবে অল্প কয়েকটি মাইনসুইপার বাদে ভারতীয় নৌবাহিনীকেও বাংলাদেশের সমুদ্রসীমা থেকে বিদায় নিতে হয়।

এমএস খাবারোভস্ককের ডেকে মাইন অপসারণ কাজে ব্যস্ত রাশিয়ান নৌবাহিনীর সদস্যরা

বঙ্গবন্ধুর কূটনৈতিক তৎপরতা: মঞ্চে আরেক বন্ধুরাষ্ট্র

চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরকে ব্যবহার উপযোগী করতে বঙ্গবন্ধুর আহ্বানে দ্রুত সাড়া দেয় জাতিসংঘ ও সাবেক সোভিয়েত ইউনিয়ন। জাতিসংঘ একটি অভিজ্ঞ প্রতিষ্ঠান দিয়ে এই কাজটি সম্পন্ন করতে চাইছিল। এজন্য তাদের সময়ের প্রয়োজন ছিল এবং বেশ বড় অংকের অর্থও খরচ করতে হতো বাংলাদেশকে। অন্যদিকে সোভিয়েত ইউনিয়ন তাৎক্ষণিকভাবে বাংলাদেশকে সহায়তা করতে রাজি হয়। সেই ধারাবাহিতায় ১৯৭২ সালের মার্চের প্রথম সপ্তাহে বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান সোভিয়েত ইউনিয়ন সফর করেন। এটা ছিল স্বাধীন বাংলাদেশের কোনো রাষ্ট্রপ্রধানের প্রথম বিদেশ সফর। বঙ্গবন্ধু সোভিয়েত ইউনিয়ন কমিউনিস্ট পার্টির মহাসচিব লিওনিদ ব্রেজনেভ, প্রধানমন্ত্রী অ্যালেক্সি কোসিগিন ও প্রেসিডেন্ট নিকোলাই পডগর্নির সঙ্গে বৈঠক করেন। দুই দেশের মধ্যে পারস্পরিক সহযোগিতা ও বন্ধুত্ব এগিয়ে নিতে ৩ মার্চ এক যৌথ ঘোষণাপত্রে স্বাক্ষর করেন দুই দেশের প্রধানমন্ত্রী। চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরকে ব্যবহারোপযোগী করার কাজে দ্রুততম সময়ে ও নিঃশর্তভাবে মাইন অপসারণে সহায়তার আনুষ্ঠানিক প্রস্তাব দেওয়া হয় ক্রেমলিন থেকে। বঙ্গবন্ধু এ প্রস্তাব সানন্দে গ্রহণ করেন।

২১ মার্চ ৯ সদস্যের একটি সোভিয়েত প্রতিনিধি দল ঢাকায় আসে। দীর্ঘ ৩৪ ঘণ্টা আলোচনার পর বন্দরের মাইন অপসারণ ও ডুবে-থাকা জহাজ উদ্ধারে দুই দেশের মধ্যে একটি আনুষ্ঠানিক চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। যদিও আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন হওয়ার আগেই সোভিয়েত ইউনিয়নে উদ্ধার অভিযানের প্রস্তুতি শুরু হয়ে গিয়েছিল। ১৯ মার্চ উদ্ধার অভিযানের সার্বিক দায়িত্ব দেওয়া হয় বহু অভিযানের পোড় খাওয়া অফিসার রিয়ার এডমিরাল সের্গেই

আন্ডার-ওয়াটার রেসকিউ অপারেশনের উপযোগী যন্ত্রপাতি সজ্জিত রাশিয়ান জাহাজ উপহার হিসেবে দেওয়া হচ্ছে বাংলাদেশকে

এমভি আল-আব্বাসকে উদ্ধারের পর বন্দর থেকে সরিয়ে নেওয়ার প্রস্তুতি চলছে

পাভলভিচ জুয়েনকোকে এবং ২২ মার্চ ১০০ নাবিকের সমন্বয়ে গঠিত একটি অগ্রবর্তী দল চট্টগ্রাম রওনা হয়। দলটিতে ছিল টাগবোট এন বি ১৭৫ এবং ডুবুরি নৌযান বি এম ৮৪। অন্যদিকে ২৭ মার্চ বিমানযোগে একদল মেরিন ইঞ্জিনিয়ারের সাথে ঢাকায় পা রাখেন রিয়ার এডমিরাল জুয়েনকো।

চট্টগ্রামে সোভিয়েত দল

জুয়েনকো ও তাঁর সহযাত্রী ইঞ্জিনিয়াররা ২৮ মার্চ সকালে চট্টগ্রামে পৌঁছেন। বন্দর ভবনে প্রাথমিক আলোচনা ও হালকা আপ্যায়নের পর সোভিয়েত অতিথিদের নিয়ে যাওয়া হলো মূল বন্দরে। সাথে ছিলেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের তৎকালীন পরিচালক গোলাম কিবরিয়া। বন্দরে প্রবেশের আগেই তাঁদের চোখে পড়ে একটি ট্যাংকারের ধ্বংসাবশেষ, যার পেছনের অংশ এক পাশে হেলে আর সামনের অংশ বিচ্ছিন্ন হয়ে একটু দূরে পড়েছিল। বিধ্বস্ত ডকইয়ার্ডের কাছের পানিতে এদিক-সেদিক থেকে উঁকি দিচ্ছিল বেশকিছু ভাঙাচোরা নৌযান। কারো সামান্য অংশ দেখা যাচ্ছে, কেউ অর্ধডুবন্ত। প্রবেশপথে মাইন ফেলে রাখায় বন্দরে ঢুকতে না-পারা দশটির মতো জাহাজ বহির্নোঙরে নোঙর করে আছে। রীতিমতো ভয়জাগানিয়া দৃশ্য। সঠিক কর্মপরিকল্পনার জন্য বিশেষজ্ঞ দলের প্রতিবেদন দরকার। ৩০ মার্চ সোভিয়েত পর্যবেক্ষক দলের জাহাজ-উদ্ধার সম্পর্কিত প্রতিবেদন হাতে পান এডমিরাল জুয়েনকো। কিন্তু সেই প্রতিবেদনে ছিল না সুখকর কোনো খবর। প্রতিবেদনে বলা হয়:

- উদ্ধারকারী দলের বিদ্যমান সরঞ্জাম দিয়ে কেবল ন্যূনতম মাত্রায় বন্দরের স্বাভাবিক জীবন শুরু করা যাবে।
- পানির স্রোত গড়ে ৮ নটিক্যাল মাইল হওয়ায় এবং অত্যধিক পলিযুক্ত পানির কারণে নদীর তলদেশে কিছু দেখা না যাওয়ায় জাহাজ উত্তোলনে ডুবুরিদের কাজে লাগানো নিষ্ফল ও বিপজ্জনক।
- এ পরিস্থিতিতে জাহাজ তোলার কাজে পন্টুন ব্যবহার অবাস্তব চিন্তা।

এরকম একটি নৈরাশ্যজনক প্রতিবেদনে জাহাজ উদ্ধারে সফলতা নিয়ে সংশয় সৃষ্টি হলেও পিছু হটার কোনো উপায় ছিল না। তবে মাইন বিশেষজ্ঞ মাইন অপসারণে আশাবাদী হওয়ার মতো কিছু নির্দিষ্ট প্রস্তাবনা দিতে পেরেছিলেন।

২ এপ্রিল চট্টগ্রামে পৌঁছায় অগ্রগামী বহরের প্রথম জাহাজ ফ্লোটিং ওয়ার্কশপ পি এম ৪০। দ্রুত তাদের সরঞ্জাম স্থাপন করে কাজ শুরু করে। সোভিয়েত দলকে পূর্ণ সহযোগিতা করে বন্দর কর্তৃপক্ষ। বন্দরের নেভিগেশনাল তথ্য, লে-আউটসহ সমস্ত প্রয়োজনীয় ডেটা সরবরাহ করায় জাহাজ উত্তোলনের পরিকল্পনা ও কাগজপত্র তৈরি সহজ হয়। মে মাসের ৪ তারিখের মধ্যে ভ্লাদিভস্তক থেকে ২২টি জাহাজ ও আরও ৭০০ নাবিক চট্টগ্রাম বন্দরে এসে পৌঁছে। ২২ নৌযানের মধ্যে মাইন অপসারণকারী জাহাজ, উদ্ধারকারী জাহাজ ও সহযোগী নৌযানের সব কয়টি ছিল সোভিয়েত প্রশান্ত মহাসাগরীয় নৌবহরের অংশ। রিয়ার এডমিরাল জুয়েনকোর নেতৃত্বে মোট ৮০০ সদস্য বিভিন্ন সময়ে এই অভিযানে অংশগ্রহণ করে।

সোভিয়েতরা বঙ্গোপসাগরে থাকা অবশিষ্ট ভারতীয় জাহাজগুলোর সঙ্গে তাদের কার্যক্রম সমন্বয় করার চেষ্টা করেছিল, কিন্তু ব্রিটিশনির্মিত ভারতীয় জাহাজগুলোর সঙ্গে সোভিয়েত জাহাজগুলোর সমন্বয় করা কঠিন হয়ে দাঁড়ায় এবং ১৯৭২ সালের নভেম্বরে অবশিষ্ট ভারতীয় জাহাজগুলোকেও প্রত্যাহার করে নেয়া হয়।

সীমাহীন প্রতিকূলতা

সোভিয়েত নেভির স্পেশাল এক্সপিডিশন-১২ অপারেশনের নাবিকেরা যখন কাজ শুরু করে, তখন বন্দরের চারপাশ ছিল জাহাজের ধ্বংসাবশেষ ও মাইন দিয়ে ঘেরা। এমনকি বন্দরে যাওয়ার রাস্তায়ও মাইন পুঁতে রাখা হয়েছিল। চট্টগ্রাম বন্দরে নোঙর করার ১৮টি স্থানের মধ্যে ১২টি যুদ্ধের সময়ই ধ্বংসপ্রাপ্ত হয়েছিল। এত বিস্তৃত অঞ্চলজুড়ে ডুবে যাওয়া জাহাজ ও ছড়িয়ে ছিটিয়ে থাকা মাইন অপসারণ সোভিয়েত উদ্ধারকারী বাহিনীর জন্যও ছিল নতুন এবং অন্য রকম চ্যালেঞ্জ। ১৪ এপ্রিল ডুবুরিদের নিয়ে চট্টগ্রাম পৌঁছে সোভিয়েত জাহাজ এম বি ১৭৫ আর বি এম ৮৪। এগুলো উপস্থিত হওয়া মাত্রই পি এম ৪০ এর ক্রুরা পূর্ণ উদ্যমে কাজ শুরু করে।

স্বাভাবিক পরিস্থিতিতেই মাইন অপসারণ, ডুবন্ত জাহাজ উদ্ধার করা অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ কাজ। মানুষের শক্তির চরম সীমা বলতে যদি কিছু থাকে, নিশ্চিত করে বলা যায় মাইন-নিষ্ক্রিয়কারী দল সেই সর্বোচ্চ সীমায় পৌঁছে কাজ করে। যে নৌকার পাটাতনে দাঁড়িয়ে মাইন অপসারণ করা হয়, প্রতি মুহূর্তে সেটা বিস্ফোরণের আশঙ্কা মনের ওপর কতখানি চাপ সৃষ্টি করে, সেটা একজন নাবিকই শুধু বোঝে। এ কারণে মাইন-সুইপিং জাহাজ দেখা মাত্র অন্য সব জাহাজ নিজেদের পতাকা অর্ধনমিত রাখে। এটি আন্তর্জাতিক শিষ্টাচার।

চট্টগ্রামের উদ্ধার অভিযান ছিল আরও কঠিন। কারণ কর্দমাক্ত, লবণাক্ত ও দূষিত কর্ণফুলী নদীর পানি ছিল অত্যন্ত ঘোলাটে এবং এর ফলে পানির নিচে দৃশ্যমানতা ছিল খুব কম। ডুবে থাকা জাহাজের ফাটল আর গোলায় সৃষ্ট গর্ত মেরামত, জাহাজগুলোর নিচ দিয়ে ক্রেনের টানার জন্য শিকল প্রবেশ করানো, তোলার জন্য পন্টুন প্রস্তুত করা কিংবা অবশেষে তুলে আনা–সব কাজই কঠিন হয়ে পড়ে। স্বচ্ছ পরিষ্কার সাগরের পানিতে কাজ করে অভ্যস্ত সোভিয়েত ডুবুরিরা বিশ্বের বৃহত্তম বদ্বীপের পলিযুক্ত পানিতে 'হাতে ধরে ধরে' অনুমানের ভিত্তিতে সব কাজ করতে বাধ্য হয়েছিলেন।

পলি ছাড়াও কর্ণফুলীতে কাজ করায় ছিল আরও প্রতিকূলতা। এখানে স্রোতের গতিপথ দিনে চারবার পরিবর্তন হয়। কাজের গতি ধরে রাখা আর এগিয়ে নেওয়া সম্ভব কেবল স্রোত পরিবর্তনের ১৫-২০ মিনিট আগে অথবা স্রোত পরিবর্তন শেষ হওয়ার ৪০-৫০ মিনিট পরে। ফলে, ডুবুরিরা দৈনিক সাড়ে ৩ ঘণ্টার বেশি নদীতে নামতে পারছিলেন না। আবার একবারে ৪০ থেকে ৪৫ মিনিটের বেশি পানির নিচে থাকা তাদের পক্ষে সম্ভব হচ্ছিল না। ভ্লাদিভস্টকের মতো তীব্র শীতল পরিবেশে অবস্থান করে অভ্যস্ত সোভিয়েত নাবিকদের জন্য আমাদের দেশের উষ্ণ ও আর্দ্র আবহাওয়ার সঙ্গে খাপ খাইয়ে নেওয়া ছিল কঠিন। অর্থাৎ সীমাহীন চ্যালেঞ্জের মধ্য দিয়ে তাদেরকে কাজ করে যেতে হয়েছে নিরলস। তবে পেশাদার সোভিয়েত নাবিকেরা কঠিন এ কাজকে গুরুত্বের সঙ্গেই নিয়েছিল। সব নেতিবাচক আশঙ্কা উড়িয়ে দিয়ে বসবাসের প্রতিকূল পরিবেশ আর বৈরী আবহাওয়ার বিরুদ্ধে সোভিয়েত নৌবাহিনীর পরিশ্রম ও কর্মতৎপরতা জয়ী হতে শুরু করে।

নৌযানের ধ্বংসাবশেষ উদ্ধারের জন্য পানির নিচে বিস্ফোরণ ঘটানোর পদ্ধতি ছিল সোভিয়েত নাবিকদের দৃষ্টিতে বেশি কার্যকরী ও দ্রুততর পদ্ধতি। কিন্তু চট্টগ্রাম বন্দরের তীরবর্তী নদী কর্ণফুলী তুলনামূলক সরু এবং বহু বাঁকবিশিষ্ট। সেখানে এই পদ্ধতি প্রয়োগ করলে বন্দরে থাকা জাহাজগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা ছিল। এ ছাড়া মাছ ও অন্যান্য জলজ সম্পদের প্রভূত ক্ষতি হতো। এ জন্য সোভিয়েত নাবিকেরা নিমজ্জিত নৌযানগুলো উদ্ধারে সনাতন পদ্ধতি 'ডুবন্ত

পন্টুন' কৌশল ব্যবহার করে। এই পদ্ধতিটি ছিল অত্যন্ত কঠিন, শ্রমনির্ভর ও সময়সাপেক্ষ। জাহাজের ধ্বংসাবশেষের সঙ্গে পন্টুনকে যুক্ত করে তা সংকুচিত বাতাসের চাপ দিয়ে উপরে উঠানো হয়।

একাগ্রতায় আসে সাফল্য

সোভিয়েত উদ্ধারকারী দলের নিরলস চেষ্টা, শ্রম আর একাগ্রতায় সব প্রতিকূলতা পেরিয়ে শিগ্‌গিরই সাফল্য আসতে শুরু করে। ২৩, ২৫, ২৭ এপ্রিল বন্দর থেকে সব মিলিয়ে ৫০ হাজার টনের তিনটি জাহাজ সরিয়ে ফেলা হয়, অবমুক্ত হয় প্রায় ৬০০ মিটার মিলিত দৈর্ঘ্যের তিনটি টার্মিনাল। বন্দর আংশিকভাবে ব্যবহার উপযোগী হয়ে উঠে। মে মাসের প্রথমদিকে ১৫ হাজার টন ধারণক্ষমতার 'সুদর্শনা হংকং' ট্যাংকার জ্বালানি বহন করে চট্টগ্রাম বন্দরে প্রবেশ করে। এটাই ছিল উদ্ধার অভিযানের প্রথম সাফল্য।

নানা চড়াই-উতরাই পেরিয়ে ১৬ হাজার টনের বাল্ক জাহাজ আল-আব্বাস, ১৫ হাজার টনের আলী-বক্স, ১০ হাজার টনের ট্যাংকার আভালাঁশসহ ছোট-বড় বেশ কয়েকটি জাহাজ উদ্ধারের সাথে আরও একটি উল্লেখযোগ্য কাজ করে রুশীয়রা। ১৯৬০ সালের ভয়াল ঘূর্ণিঘড়ে ডুবে যাওয়া ৮ হাজার টনের মালবাহী জাহাজ ক্ল্যান আয়াইসকেও তুলে আনে কর্ণফুলীর মোহনা থেকে।

সোভিয়েত উদ্ধারকারী দলের ১ নম্বর লক্ষ্যবস্তু ছিল কর্ণফুলীতে ডুবে থাকা বৃহত্তম জাহাজ 'সোনার তরী'। কিন্তু অবস্থানগত কারণে এটি উদ্ধার ছিল সময়সাপেক্ষ ব্যাপার। কিন্তু সেটাকে অন্যভাবে নেয় পশ্চিমা বিশ্ব। জাতিসংঘ অধিবেশনে মার্কিন প্রতিনিধি অভিযোগ করেন সোভিয়েতরা ইচ্ছাকৃতভাবে 'সোনার তরী' উত্তোলনে গাফিলতি করছে। সেই সাথে আন্তর্জাতিক সংবাদমাধ্যমে প্রপাগান্ডা ছড়ানো হয়: জাহাজ উত্তোলনের কাজে দীর্ঘসূত্রতা, মাইন নিষ্ক্রিয়করণে অস্বচ্ছতা, বাংলাদেশকে দেওয়া প্রতিশ্রুতি পালনে অপারগ সোভিয়েত ইউনিয়ন, উদ্ধার অভিযান ব্যর্থ ইত্যাদি শিরোনাম করে। কাজের মাধ্যমেই এর জবাব দেয় সোভিয়েত বাহিনী। পেশাদারিত্ব, কর্মকৌশল ও অপার সাহসের জোরে কর্ণফুলীর মোহনা পুরোপুরি জাহাজমুক্ত করে ১০ আগস্ট উঠে আসে সোনার তরী। এরফলে ৫৭৫ ফুট পর্যন্ত দৈর্ঘ্যের যেকোনো জাহাজ তখন বন্দরে আসা-যাওয়া করতে সক্ষম হয়।

সোভিয়েত বাহিনীর আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ উদ্ধার ছিল, যুদ্ধজাহাজ 'যশোর'। ভারতের বিমান আক্রমণে ডুবে গিয়েছিল যুদ্ধজাহাজ 'যশোর'। পলিমাটি দিয়ে জাহাজটি সম্পূর্ণ ভর্তি হয়ে যাওয়ায় মাত্র ২৫০ টনের জাহাজটি উদ্ধার করতে ৫০টি দিন লেগে যায় উদ্ধারকারী দলের। পরবর্তীতে মেরামতের পর বিএনএস বিশখালী নামে বাংলাদেশ নৌবাহিনীতে এটি কমিশন করা হয়।

বঙ্গবন্ধুর সজাগ দৃষ্টি চট্টগ্রামে

চট্টগ্রামে উদ্ধারকাজ চলমান থাকাকালে প্রতিনিয়তই তাঁর হালনাগাদ জেনে নিতেন বঙ্গবন্ধু–কখনো সোভিয়েত রাষ্ট্রদূতকে ফোন করে, কখনো বা লোক মারফত। মে মাসের শুরুতে এডমিরাল জুয়েনকোকে ফোন করেন সোভিয়েত রাষ্ট্রদূত বি এফ পোপভ। যত দ্রুত সম্ভব ঢাকায় আসতে বলেন–বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান স্বয়ং তাঁর রিপোর্ট শুনতে চান। জাতির পিতার ব্যক্তিগত কামরায় আরামকেদারায় বসে দীর্ঘক্ষণ ধরে বন্দরে উদ্ধার কাজের সমস্ত দিক বর্ণনা করেন এডমিরাল। বন্দরে কঠোর পরিশ্রম চলছে এবং বেশকিছু প্রাথমিক সাফল্যও অর্জিত হয়েছে শুনে সন্তুষ্ট হলেন তিনি। জুয়েনকোকে হাসিমুখে ধন্যবাদ জানালেন বঙ্গবন্ধু, একই সাথে পরবর্তী কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়নে এগিয়ে যেতে বললেন। 'সাবাস নাবিকেরা! চমৎকার কাজ করেছেন। তবে প্রথম সাফল্যেই উদ্বেলিত হয়ে যাবেন না। বাকি সমস্ত ঘাট ও টার্মিনালও একই রকম কর্মস্পৃহা, মেধা আর পরিশ্রম দিয়ে উদ্ধার করে চালু করে দিতে হবে। যাতে ছোট-বড় সব ধরনের নৌযান নিশ্চিন্তে বন্দরে মাল খালাস করতে পারে। বন্দর খুলতে হবে "তাড়াতাড়ি"'–এ কথা বলে তিনি হাসিমুখে এডমিরালকে জড়িয়ে ধরলেন। 'তাড়াতাড়ি' শব্দটি শুনে আশ্চর্য হলেন তাঁরা। স্মিত হাস্যে বঙ্গবন্ধু জবাব দিলেন: বন্দর দ্রুত, দ্রুত খুলতে হবে! এই বাংলা শব্দটি এডমিরাল জুয়েনকো মনে গেঁথে যায়। এক লেখায় তিনি জানান, শেখ মুজিবের উচ্চারিত 'তাড়াতাড়ি' শব্দটি বৈরী পরিস্থিতিতেও তাঁদের নিরন্তর পরিশ্রম করতে উৎসাহ জুগিয়েছে।

'৭২-এর শেষের দিকে আরও একবার রাশিয়ান দলনেতাকে বঙ্গভবনে ডেকে পাঠান বঙ্গবন্ধু, কাজের অগ্রগতি সম্পর্কে সরাসরি দিকনির্দেশনা দেন।

মাইন অপসারণের পালা

পরিকল্পনা অনুযায়ী ২ মে থেকে ডুবন্ত জাহাজ তুলে আনার পাশাপাশি মাইন ধ্বংসের কাজ শুরু হয়। অনুসন্ধানী বহরে ছিল চারটি বি টি শ্রেণির নৌযান ও পাঁচটি ছোট বোট। বি টি নৌযানের ধারণক্ষমতা ৪৫০ মেট্রিক টন আর সর্বোচ্চ গতি ১০ নটিক্যাল মাইল পর্যন্ত। প্রতিটিতে ১০০, ৪৫ ও ৩৭ মিলিমিটার কামান রয়েছে। মাইন বিধ্বংসী বোমা আছে বিশটি করে। প্রধান অস্ত্র হিসেবে আছে ট্রেলার। ট্রেলার হলো লম্বা একটি লোহার রড, যার আগায় সংকেতদানকারী যন্ত্র রয়েছে।

১৯৭২ সালের জুলাইয়ের প্রথম সপ্তাহের মধ্যে সোভিয়েত নাবিকেরা চট্টগ্রাম বন্দরে চলাচলের চ্যানেল সম্পূর্ণরূপে পরিষ্কার করে ফেলতে সক্ষম হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষের তথ্যানুযায়ী বন্দরের প্রবেশপথে কমপক্ষে ৮০টি মাইন বসনো ছিল। মাইন সার্চিংয়ের শেষে বোঝা যায়, এসব মাইন সোভিয়েত সরকারই বিক্রি করেছিল চীনের কাছে। গণচীন আবার উপহারস্বরূপ এগুলো প্রদান করেছিল পাকিস্তান নৌবাহিনীকে। ফলে এক অর্থে নিজেদের মাইনই নিষ্ক্রিয় করছিল সোভিয়েত নৌসেনারা। যদিও তখনো অনেক নিমজ্জিত নৌযান ও মাইন ছিল, কিন্তু বন্দরটি ১০ জুলাই জাহাজ চলাচলের পুরোপুরি উপযোগী হয়ে ওঠে। জাতিসংঘ ও পশ্চিমা বিশেষজ্ঞরা যেখানে অনুমান করেছিলেন যে, বন্দর ব্যবহারোপযোগী হয়ে উঠতে দু-তিন বছর সময় লাগবে, সেখানে সোভিয়েত নৌবাহিনীর কর্মতৎপরতার ফলে মাত্র তিন মাসেই বন্দর বিপদমুক্ত হয়। এমনকি এ সময় বন্দর দুটির সক্ষমতা যুদ্ধপূর্ব পাকিস্তান আমলের ধারণক্ষমতার চেয়েও বেড়ে গিয়েছিল। পরিসংখ্যান বলছে, আগের বছরের জুনের চেয়ে ১৯৭২ সালের জুনে পাঁচ লাখ মেট্রিক টন পণ্য বেশি হ্যান্ডলিং হয়েছিল।

অবশেষে বিদায়

নেভিগেশনাল চ্যানেলে ডুবে থাকা সকল জাহাজ উদ্ধার ও মাইন পরিষ্কার করার পর মূল সোভিয়েত নৌবহরের বেশকিছু জাহাজ প্রত্যাহার করে নেওয়া হয়। বাকি জাহাজগুলো তাদের কাজ অব্যাহত রাখে। ১৯৭৩ সালের ডিসেম্বরের মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দর সম্পূর্ণরূপে মাইনমুক্ত হয় এবং আরও কিছু নিমজ্জিত নৌযান উদ্ধার হয়। এই সময়ই সোভিয়েত নৌবহরকে বাংলাদেশ থেকে পুরোপুরি প্রত্যাহার করে নেওয়ার কথা ছিল। কিন্তু ১৯৭৩ সালের ২০ ডিসেম্বর বাংলাদেশ ও সোভিয়েত ইউনিয়নের মধ্যে আরেকটি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় এবং চুক্তি অনুযায়ী সোভিয়েত নৌবহর ১৯৭৪ সালের জুন পর্যন্ত বাংলাদেশে অবস্থান করে আরও কিছু নৌযান উদ্ধার ও বন্দরের পুনর্নির্মাণ কাজে অংশগ্রহণ করতে সম্মত হয়। ১৯৭৪ সালের মার্চের প্রথমদিকে অবশিষ্ট দুটি সোভিয়েত জাহাজ বন্দর ত্যাগ করে এবং এর মধ্য দিয়ে নির্ধারিত সময়ের তিন মাস আগেই বাংলাদেশে সোভিয়েত

১৯৭৪ সালে চট্টগ্রাম বন্দরে মাইন নিষ্ক্রিয়করণের সময় নিহত নাবিক ইউরি রেডকিনের সমাধিতে শ্রদ্ধা নিবেদন করছেন রাশিয়ান ও বাংলাদেশি কর্মকর্তারা

নৌবহরের উপস্থিতির সমাপ্তি ঘটে। ১৯৭৪ সালের ১২ জুন সোভিয়েত নৌবহরটির অবশিষ্ট কর্মীদের অধিকাংশ সোভিয়েত জাহাজ 'এমভি খাবারভস্কে' চড়ে চট্টগ্রাম ত্যাগ করে ভ্লাদিভস্টকের উদ্দেশ্য যাত্রা করে। ২৪ জুন বাকিরাও বাংলাদেশ ত্যাগ করে।

প্রায় দুই বছরব্যাপী এই অভিযানে সোভিয়েত নৌবহর চট্টগ্রাম বন্দরের আশপাশে থেকে মোট এক লাখ ডেডওয়েট টনের ২৬টি নিমজ্জিত জাহাজ উদ্ধার করে এবং সেগুলোকে বাংলাদেশের উপকূলের বিভিন্ন শিপব্রেকিং ইয়ার্ডে পৌঁছে দেয়। এই জাহাজগুলোর মধ্যে ১৫ হাজার টন ওজনবিশিষ্ট ফ্রেইটার থেকে শুরু করে ছোট ছোট কোস্টাল ও ইনল্যান্ড ভেসেল, বালুবাহী নৌযান, মাছ ধরা জাহাজ–সব ধরনের জলযানই ছিল। এর পাশাপাশি তারা সমুদ্রবক্ষ থেকে যুদ্ধের ধ্বংসাবশেষ ১ হাজার ৯০০ টন ধাতব বর্জ্য ও উল্লেখযোগ্য পরিমাণ নিমজ্জিত সম্পদ উদ্ধার করে। চট্টগ্রাম বন্দরের ১ হাজার ২ বর্গমাইল অঞ্চল তারা সম্পূর্ণরূপে মাইনমুক্ত করে।

যাওয়ার সময় সোভিয়েত নৌবহর বাংলাদেশকে তিনটি উদ্ধারকারী নৌযান উপহার দেয় এবং দেশ ত্যাগের আগে তাঁদের ডুবুরি সরঞ্জাম ও অন্যান্য ইকুইপমেন্ট বাংলাদেশকে উপহার হিসেবে প্রদান করে। দুই বছরে তাঁরা ৪৪ জন বাংলাদেশি ডুবুরিকে প্রশিক্ষণ প্রদান করে। এই ডুবুরিরা ছিলেন স্বাধীন বাংলাদেশের প্রথম প্রশিক্ষিত ডুবুরি দল। আশ্চর্যের ব্যাপার, সোভিয়েত ইউনিয়ন এই সবকিছুই করেছিল বিনা মূল্যে, যা সদ্যস্বাধীন ও যুদ্ধবিধ্বস্ত বাংলাদেশের জন্য ছিল অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

লেখা আছে অশ্রুজলে

একেবারে নিষ্কণ্টক ছিল না দুই বছরব্যাপী এ উদ্ধার অভিযান। চট্টগ্রাম বন্দরকে সচল করতে গিয়ে একজন সোভিয়েত নাবিক প্রাণ হারিয়েছিল। ইউরি ভিক্তরোভিচ রেডকিন নামক মাত্র ২২ বছরের সেই টগবগে তরুণ নাবিক ১৯৭৩ সালের ১৩ জুলাই কর্ণফুলী নদী আর বঙ্গোপসাগরের মিলনস্থলে ডুবে থাকা জাহাজের গায়ে আংটা বাঁধার সময় প্রবল বিপরীত স্রোতের তোড়ে প্রাণ হারান। তার নামানুসারে সে স্থানের নাম রাখা হয়েছে রেডকিন পয়েন্ট। চট্টগ্রামের পতেঙ্গায় অবস্থিত বাংলাদেশ নেভাল একাডেমি প্রাঙ্গণে তাকে সমাহিত করা হয়। প্রতি বছর ১৮ ডিসেম্বর রেডকিনের জন্মদিনে চট্টগ্রামে অবস্থিত রুশ কনস্যুলেট জেনারেল, বাংলাদেশ নেভাল একাডেমি ও চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশনের প্রতিনিধিরা রেডকিনের সমাধিতে পুষ্পস্তবক অর্পণ করে তাঁর প্রতি শ্রদ্ধা জ্ঞাপন করেন।

ইতিহাসের দায়মোচন

সোভিয়েত নাবিকদের বাংলাদেশ থেকে প্রত্যাবর্তনের পর অসম সাফল্যের স্মারক হিসেবে সোভিয়েত সরকার তাঁদের অনেককে বিভিন্ন পদক ও সম্মাননা প্রদান করে। কিন্তু দীর্ঘদিন ধরে বাংলাদেশের পক্ষ থেকে রাষ্ট্রীয়ভাবে তাঁদেরকে কোনো ধরনের আনুষ্ঠানিক সম্মাননা প্রদান করা হয়নি। অবশেষে দীর্ঘ ৪০ বছর পর ২০১৩ সালের মার্চে ইতিহাসের দায়মোচন করে বাংলাদেশ। চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর ব্যবহারোপযোগী করে তোলার সঙ্গে জড়িত কয়েকজন সোভিয়েত নাবিককে আনুষ্ঠানিক সম্মাননা প্রদান করে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বাধীন সরকার। ২০১৩ সালে আগত রাশিয়ান অতিথিদের নেতৃত্বে ছিলেন ক্যাপ্টেন সেকেন্ড র‍্যাংক ভিক্টর কোঝুরিন। ১৯৭২ সালের স্পেশাল এক্সপেডিশন-১২ ইঞ্জিনিয়ার সার্ভিসের একজন সিনিয়র ইঞ্জিনিয়ার হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর এলাকায় কর্মরত ছিলেন তিনি। দলে ছিলেন ভ্লাদিমির কারামাইশেভ। সে সময় চট্টগ্রামে সোভিয়েত কমান্ডারের সিনিয়র অ্যাসিস্ট্যান্ট ছিলেন তিনি। ছিলেন শিপ রেইজিং পার্টির ডেপুটি কমান্ডার নিকোলাই কলোসভ। ইলেকট্রো মেকানিক কমব্যাট ইউনিট-৫ ফ্লোটিং ক্রেন 'চার্নোমোরেটস ১৩'-এর কমান্ডার আলেকজান্ডার চুকানিনও আসেন তাঁর ৪০ বছরের পুরনো কর্মস্থলে। অভিযানের প্রধান প্রকৌশলী ভ্লাদিমির মোলচানোভ ইতিমধ্যেই পরলোকগমণ করায় তাঁর হয়ে সম্মাননা গ্রহণ করতে আসেন স্ত্রী আনা মোলচানোভা।

উপসংহার

বাংলাদেশে ১৯৭৫ সালে সপরিবারে বঙ্গবন্ধুর নির্মম হত্যাকাণ্ড, রাজনৈতিক পটপরিবর্তন, সামরিক অভ্যুত্থানের পর বেশ কয়েক বছরের জন্য পথ হারায় বাংলাদেশ। অদক্ষ কূটনীতির কারণে শক্তিশালী বেশ কয়েকটি দেশের সাহচর্যও হারিয়ে যায়। অথচ চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর চ্যানেলকে মাইন ও ডুবে থাকা জাহাজ মুক্ত করার পেছনে সেকালের পরাশক্তি সোভিয়েত ইউনিয়নকে সম্পৃক্ত করার জন্য প্রায় একক ভূমিকা রেখেছিলেন বঙ্গবন্ধু। ধ্বংসপ্রাপ্ত, নন-অপারেশনাল দুই সমুদ্রবন্দরকে বিপদমুক্ত করে উন্নয়নের পথে নিয়ে আসেন তিনি। সেই পথ ধরে চট্টগ্রাম বন্দর আজ বিশ্বখ্যাত লয়েডস লিস্টে ৫৮তম স্থানে, অভিজাত তিন মিলিয়ন টিইইউস কনটেইনার হ্যান্ডলার পোর্ট ক্লাবের সদস্য হিসেবে বিশ্বদরবারে মর্যাদার আসনে আসীন। এ সাফল্যের পেছনে সে সময়ের ত্বরিত সিদ্ধান্ত এবং সঠিক বাস্তবায়নের ভূমিকা সবচেয়ে বেশি। বঙ্গবন্ধুর কূটনৈতিক প্রজ্ঞার এক অনন্য নিদর্শন হয়ে থাকবে চট্টগ্রাম বন্দরের সেই সময়কার উদ্ধার অভিযান।

আফরোজা বীথি
প্রদায়ক, বন্দরবার্তা

উদ্ধার অভিযান সম্পন্ন করে ১৯৭৪ সালে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ভ্লাদিভস্তকের উদ্দেশ্যে ছেড়ে যাওয়া রাশিয়ান নৌবাহিনীর জাহাজ এমএস খাবারোভস্ককে বিদায় জানাচ্ছে বাংলাদেশিরা

গিনি উপসাগরে পাইরেসি ঠেকাতে উদ্যোগী আইএমও

গিনি উপসাগরীয় অঞ্চলে চলাচলরত জাহাজগুলোর ওপর জলদস্যুদের ক্রমাগত আক্রমণের পরিপ্রেক্ষিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থা (আইএমও) মেরিটাইম সিকিউরিটি ওয়ার্কিং গ্রুপের সভা আহ্বান করেছে। আগামী মে মাসে হতে যাওয়া মেরিটাইম সেফটি কমিটির (এমএসসি) ১০৩তম অধিবেশনে এ ওয়ার্কিং গ্রুপ প্রথম মিলিত হবে।

২০২০ সালে গিনি উপসাগরে পাইরেসির ঘটনা রেকর্ড ছুঁয়েছে। ২২টি আলাদা আলাদা ঘটনায় ১৩০ জন ক্রু অপহরণের শিকার হয়েছে। সবচেয়ে উদ্বেগজনক বিষয় হচ্ছে, আক্রমণের ধরন হয়ে পড়ছে সহিংস এবং এগুলো উপকূল থেকে বেশ দূরে সংঘটিত হচ্ছে। এ অঞ্চলের সশস্ত্র জলদস্যু দলগুলো যে বেশ সংগঠিত তা এসব ঘটনা থেকে এখন স্পষ্ট।

আইএমওর মহাসচিব কিতাক লিম জলদস্যুতার ঘটনা বেড়ে যাওয়ায় এ অঞ্চলে নিরাপত্তা পুনঃপ্রতিষ্ঠা এবং নাবিক ও ভেসেলগুলোর নিরাপদ চলাচল নিশ্চিতে অংশীজনদের যৌথভাবে উদ্যোগ নেয়ার আহ্বান জানিয়েছেন। গত ২৩ জানুয়ারি কনটেইনার জাহাজ এমভি মোজার্টে সশস্ত্র হামলার পরই আইএমও এ জলপথের নিরাপত্তা নিয়ে উদ্বিগ্ন হয়ে পড়ে। ওই হামলায় ১৫ জন নাবিককে অপহরণ করা হয়। যদিও পরে তাদের মুক্তি দেয়া হয়।

সম্প্রতি আইএমও এক পরিপত্রে অংশীজনদের মধ্যে সমন্বয় আরও বৃদ্ধির উদ্যোগ নিয়েছে। এর মধ্যে রয়েছে এ শিল্পসংশ্লিষ্ট প্রতিনিধি, নাইজেরিয়া মেরিটাইম অ্যাডমিনিস্ট্রেশন অ্যান্ড সেফটি এজেন্সি এবং ইন্টারন্যাশনাল কো-অর্ডিনেশন সেন্টার ফর দ্য ইমপ্লিমেন্টেশন অব রিজিয়নাল স্ট্র্যাটেজি ফর মেরিটাইম সেফটি অ্যান্ড সিকিউরিটি ইন সেন্ট্রাল অ্যান্ড ওয়েস্ট আফ্রিকা (আইসিসি)।

আইএমও মহাসচিব লিম ওই পরিপত্রে সম্ভাব্য হামলা এড়িয়ে যেতে ও ঘটনা সংঘটনের সঙ্গে সঙ্গে রিপোর্ট করার ক্ষেত্রে পশ্চিম আফ্রিকার ক্ষেত্রে আইএমও স্বীকৃত উত্তম ব্যবস্থাপনা চর্চা বাস্তবায়নের আহ্বান জানিয়েছেন।

১৩ বছরের সর্বোচ্চ চার্টার রেট

কনটেইনার জাহাজের চার্টার রেট বা হার ১৩ বছরের সর্বোচ্চ ঠেকেছে। আর এ সুযোগে জাহাজ মালিকরা ক্যারিয়ারদের সঙ্গে উচ্চ এ হারে তিন থেকে পাঁচ বছরের চুক্তিতে যাচ্ছে।

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান আলফালাইনারের চার্টার রেট ইনডেক্স ১৩ বছরের সর্বোচ্চ স্তরে পৌঁছেছে। তাদের ভাষ্য অনুয়ায়ী, জাহাজ মালিকদের জন্য আউটলুক খুবই ইতিবাচক এবং আগামী কয়েক বছর ধরে এরাই বাজারে ছড়ি ঘোরাবে। অন্যদিকে লন্ডনের এক ব্রোকার লোডস্টারকে জানিয়েছেন, মালিকদের অনুকূলে বাজারের এ রকম অবস্থা আগে কবে ঘটেছে তা তিনি মনে করতে পারছেন না। তিনি আরও বলেন, জাহাজ মালিকরা এমনকি ২৪ মাসের নিচে চার্টার এক্সটেনশন বিষয়ে আলোচনা করতেই অস্বীকার করছেন।

হামবুর্গ অ্যান্ড ব্রেমেন শিপব্রোকারস অ্যাসোসিয়েশন জানিয়েছে, মালিকদের অনুকূলে সত্যিকারের একটি প্যারাডিম শিফট ঘটেছে, যা এর সদস্য প্রতিষ্ঠানগুলো ঠিক মেনে নিতে পারছে না।

২০২৪ নাগাদ জাহাজ ভাঙার সক্ষমতা দ্বিগুণের লক্ষ্য ভারতের

ভারত ২০২৪ সালের মধ্যে শিপ রিসাইক্লিং সক্ষমতা দ্বিগুণে উন্নীতের পরিকল্পনা নিয়েছে। দেশটির অর্থমন্ত্রী নির্মলা সীতারমন জানিয়েছেন, ভারতে জাহাজ রিসাইক্লিংয়ে জাপান ও ইউরোপীয় দেশগুলোকে আগ্রহী করে তুলতে সরকার বেশকিছু পদক্ষেপ বাস্তবায়ন করছে।

সীতারমন জানান, ২০২৪ সালের মধ্যে রিসাইক্লিং সক্ষমতা ৪৫ লাখ লাইট ডিসপ্লেসমেন্ট টন (এলডিটি) থেকে বাড়িয়ে দ্বিগুণ করা হবে। পরিকল্পনাটি সফল হলে দেশটির বিভিন্ন জাহাজ ভাঙা ইয়ার্ডে দেড় লাখ মানুষের কর্মসংস্থান হবে।

দক্ষিণ এশিয়ার অনেক দেশের মতোই ভারত জাহাজ ভাঙা ও রিসাইক্লিং শিল্পে প্রতিনিধিত্বকারী অবস্থানে উন্নীত হতে আগ্রহী। এ লক্ষ্য অর্জনে দেশটি ২০১৯ সালে 'রিসাইক্লিং অব শিপস' আইন পাস করে। পাশাপাশি বিদেশি জাহাজ আকৃষ্ট করতে দেশটির বেশকিছু জাহাজ ভাঙা ইয়ার্ড 'হংকং কনভেনশন অন শিপ রিসাইক্লিং'-এ সই করেছে।

নাবিকদের সহায়তায় এগিয়ে আসার আহ্বান আইটিএফের

চীনের সঙ্গে অস্ট্রেলিয়ার বাণিজ্য বিরোধের কারণে চীনা বন্দরে আটকাপড়া নাবিকদের দুর্দশার সমাপ্তি ঘটাতে ইন্টারন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট ওয়ার্কার্স ফেডারেশন (আইটিএফ) শিপিং কোম্পানিগুলোকে এগিয়ে আসার আহ্বান জানিয়েছে। নাবিকদের এ অবস্থা থেকে মুক্তির উদ্যোগে মিলিয়ন মিলিয়ন ডলার প্রয়োজন। তবে আইটিএফ মনে করছে বিপুল অর্থ ব্যয় হলেও এটাই একমাত্র সঠিক কাজ।

দুই দেশের সরকার ও বন্দর কর্তৃপক্ষগুলোর পক্ষ থেকে অচলাবস্থা নিরসনে কোনো উদ্যোগ না দেখে শিপিং কোম্পানি এমএসসি তাদের অ্যানাস্তাসিয়া বাল্কারের ক্রুদের দুর্দশা থেকে মুক্তি দিতে জাপানে যাত্রা বিরতি করে। কোম্পানিটি জানায়, আর কোনো উপায় না দেখে অ্যানাস্তাসিয়ার মাস্টারকে তারা জাপানে স্বল্প সময়ের যাত্রা বিরতির নির্দেশনা দেয়।

চীন-অস্ট্রেলিয়া বাণিজ্য বিরোধের কারণে ৬০টির বেশি ভেসেল কয়লার মতো অস্ট্রেলীয় কার্গো চীনের বন্দরগুলোয় আনলোড করতে পারছে না। ফলে অতি প্রয়োজনীয় নাবিক বদলের কাজটিও বাধাগ্রস্ত হচ্ছে।

ডিকার্বোনাইজেশনে ইইউর কাছে প্রণোদনার আহ্বান

কার্বন নিঃসরণ হ্রাসের লক্ষ্য অর্জনে সহায়তার জন্য মেরিন ফুয়েল সরবরাহকারীদের জন্য প্রণোদনা ব্যবস্থা প্রচলনে ইউরোপিয়ান কমিউনিটি শিপওনার্স অ্যাসোসিয়েশন (ইসিএসএ) ইউরোপীয় কমিশনের প্রতি আহ্বান জানিয়েছে।

কমিশনের কাছে প্রেরিত প্রস্তাবনায় ইসিএসএ বলেছে, ইউরোপীয়

সংবাদ সংক্ষেপ

বেতনের দাবিতে অনশনে ১৯ নাবিক

কুয়েতের শুয়াইবা বন্দরের কাছে পরিত্যক্ত বাল্ক জাহাজ ইউলাতে কর্মরত ১৯ শ্রমিক পাওনা ৪ লাখ মার্কিন ডলারের বেশি বেতন-ভাতা বুঝে না পাওয়া পর্যন্ত সকল ধরনের খাদ্য-পানীয় গ্রহণে অস্বীকৃতি জানিয়েছেন। ইন্টারন্যাশনাল ট্রেড ওয়ার্কার্স ফেডারেশন (আইটিএফ)-কে তাঁরা জানিয়েছেন, নিজেদের পরিবার যখন অভুক্ত তখন বকেয়া বেতন পরিশোধ ছাড়া কোনো অবস্থাতেই অনশন ভঙ্গ করবেন না। জাহাজটির কাতারি মালিক পরিত্যক্ত জাহাজে ১৪ থেকে ২৬ মাস পর্যন্ত ভেসে বেড়ানো নাবিকদের ২০১৯ সালের এপ্রিল থেকে কোনো বেতন-ভাতা দিচ্ছে না।

বাণিজ্যে প্রতিবন্ধকতা দূর হলে কোভিড-পরবর্তী জিডিপি বাড়বে

৮০ শতাংশ বাণিজ্যিক জাহাজের প্রতিনিধিত্বকারী সংস্থা ইন্টারন্যাশনাল চেম্বার অব শিপিংয়ের মতে, কোভিড-১৯ বিপর্যয় কাটিয়ে অর্থনীতি পুনরুদ্ধার করতে চাইলে বাণিজ্যের অবাধ প্রবাহকে ক্ষতিগ্রস্তকারী নিয়মকানুনের বদল আনতে হবে। বিশ্ব জাহাজ মালিকদের পরিচালিত এক গবেষণায়ও এর সত্যতা পাওয়া গেছে। প্রচলিত নিয়মের বদলে পরিবহনকৃত পণ্যে যদি কেবল শুল্কহার কমানো যায়, জিডিপি বৃদ্ধি পাবে অন্তত ১.১ শতাংশ। তবে আইসিএসের মতে, ডমেস্টিক ফ্ল্যাগশিপে দেশি নাবিক নিয়োগ না করে যদি বিদেশি নাবিক নিয়োগ করা হয়, সেক্ষেত্রে বেতন-ভাতা প্রদান এবং টাকা নিজ দেশে পাঠানোর ব্যাপারে যেসব বিধিনিষেধ রয়েছে, সেটিও অবাধে অর্থ লেনদেনে বড় ধরনের বাধা সৃষ্টি করছে।

ব্রিটিশ নেতৃত্বাধীন জোটে যোগ দিল অস্ট্রেলিয়া

সাগর-মহাসাগরের সুরক্ষায় গঠিত গ্লোবাল ওশেন অ্যালায়েন্সের ৩৯তম সদস্য দেশ হিসেবে জোটে যোগ দিয়েছে অস্ট্রেলিয়া। ২০৩০ সালের মধ্যে বিশ্বে মোট সমুদ্রের অন্তত ৩০ শতাংশ মেরিন প্রোটেক্টেড এরিয়া (এমপিএ) হিসেবে ঘোষণা করতে জোরালো প্রচারণা চালাচ্ছে এই জোট। অস্ট্রেলিয়া ইতিমধ্যেই তাদের ৩০ শতাংশের বেশি সমুদ্র অঞ্চল এমপিএ নির্ধারণ করে সুরক্ষাবলয়ের ভেতরে নিয়ে এসেছে। পরবর্তী পদক্ষেপ হিসেবে বৈশ্বিক সমুদ্র বাঁচাতে অন্যান্য দেশের সাথে কাজ করবে অস্ট্রেলিয়া, জানিয়েছেন দেশের পরিবেশমন্ত্রী সুজান লেই।

পাতলা হয়ে গেছে গ্রেট লেকের বরফ স্তর

রেকর্ড রাখা শুরুর পর থেকে নবম উষ্ণতম শীতকাল পার করল মার্কিন রেঞ্জের হ্রদগুলো, যা ১৯২৩ সালের পর আর দেখা যায়নি। গ্রেট লেকে প্রতি বছর বিশাল এলাকাজুড়ে পুরু বরফের আস্তরণের দেখা পাওয়া গেলেও বৈশ্বিক তাপমাত্রা বৃদ্ধির ফলে এবারের চিত্র ছিল ভিন্ন। দেশটির ন্যাশনাল সেন্টার ফর এনভায়রনমেন্টাল ইনফরমেশনের মতে, মধ্য-ফেব্রুয়ারি থেকে মার্চের শুরুতে হ্রদগুলোর মাত্র ৩০ শতাংশ পানিতে বরফ দেখা গেছে। অথচ স্বাভাবিক সময়ে এর পরিমাণ হয় অন্তত ৫৩ শতাংশ।

সংবাদ সংক্ষেপ

আসছে এআই-চালিত স্মার্ট স্ক্রাবার

মেরিটাইম ইন্ডাস্ট্রিতে বায়ু ও গ্যাস নিঃসরণ প্রযুক্তি নিয়ে গবেষণা ও উদ্ভাবন করে থাকে ইতালিয়ান কোম্পানি ইকোস্প্রে। বার্লিনভিত্তিক ইন্ডাস্ট্রিয়াল আইওটি কোম্পানি রিলেয়ারের সাথে মিলে কৃত্রিম বুদ্ধিমত্তার মাধ্যমে পরিচালিত স্ক্রাবার আনতে চলেছে প্রতিষ্ঠানটি। দুই প্রতিষ্ঠানের মধ্যে পার্টনারশিপের ফলে নতুন প্রজন্মের এমিশন কন্ট্রোল সিস্টেম পেতে যাচ্ছে শিপিং ইন্ডাস্ট্রি, যেটি ক্ষতিকর গ্যাস কম নিঃসরণের পাশাপাশি জ্বালানিসাশ্রয়ী হবে। ফলে জাহাজ মালিকেরা ডিকার্বনাইজেশনে এবং ক্লিন ফুয়েল ব্যবহারে আগের চেয়ে বেশি আগ্রহী হবেন।

অপারেশনে রেকর্ড মুনাফা করেছে এইচএমএম

ভয়ংকর বৈশ্বিক মহামারির মধ্যেও ২০২০ শেষে প্রতিষ্ঠানের রেকর্ড ৮৩১.১ মিলিয়ন মার্কিন ডলার অপারেশনাল লাভের মুখ দেখেছে দক্ষিণ কোরিয়ার ন্যাশনাল ফ্ল্যাগশিপ ক্যারিয়ার এইচএমএম। অথচ এর আগের বছরই ২৫৪ মিলিয়ন ডলারের লোকসান গুনেছে প্রতিষ্ঠানটি। নিট প্রফিটের হিসাবে অবশ্য ২০১৯-এর ৪৯৯.৮ মিলিয়ন ডলার লোকসানের বিপরীতে এবার লাভ হয়েছে ১০৫ মিলিয়ন ডলার। বহরে যোগ দেওয়া ১২টি নতুন ২৪ হাজার টিইইউ জাহাজ, ফ্রেইট রেটের উচ্চহার এবং জ্বালানি তেলের নিম্নমুখিতার ফলে এক বছরে প্রতিষ্ঠানটির রাজস্ব আয় বেড়েছে ১৬.৩ শতাংশ।

গ্রহণযোগ্যতা পাচ্ছে বৃহত্তম থ্রিডি-প্রিন্টেড প্রপেলার

থ্রিডি প্রিন্টিং প্রযুক্তিতে তৈরি এই মুহূর্তে বিশ্বের বৃহত্তম ধাতব প্রপেলারকে আনুষ্ঠানিকভাবে সার্টিফাই করেছে টেস্টিং অ্যান্ড ইন্সপেকশন ক্ল্যাসিফিকেশন সোসাইটি ব্যুরো ভেরিটাস। নেভাল গ্রুপের নির্মিত আড়াই মিটার ব্যাসের, প্রতিটি ২০০ কেজির মোট পাঁচটি ব্লেডযুক্ত প্রপেলারটিকে একটি ট্রাইপার্টাইট-ক্লাস মাইনহান্টার ভেসেলে বসানো হয়েছে। ওয়্যার আর্ক অ্যাডিকটিভ ম্যানুফ্যাকচারিং নিয়ে বেশ কয়েক বছরের সফল গবেষণার পথ বেয়ে অবশেষে ভারী শিল্প খাতে এ প্রযুক্তির বাস্তব প্রয়োগ শুরু হলো এর মাধ্যমে।

১৫০ মিলিয়নে পেট্রোবাস দুর্নীতি মামলার নিষ্পত্তি করল স্যামসাং

২০০৬-০৭ সালে কার্যাদেশ পাওয়া তিনটি ড্রিলার জাহাজ নির্মাণের আড়ালে বিপুল অংকের টাকা পাচারের উদ্দেশ্যে স্যামসাং হেভি ইন্ডাস্ট্রিজের সাথে পেট্রোবাসের যোগসাজশের প্রমাণ পেয়েছেন ব্রাজিলিয়ান আইনজীবীরা। ড্রিলশিপ নির্মাণের চুক্তিতে স্যামসাংয়ের কাছ থেকে শিপব্রোকার যে কমিশন পেয়েছিল, সেখান থেকে একটা অংশ পেট্রোবাসের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের ঘুষ হিসেবে দেয় স্যামসাং। দুর্নীতির দায় স্বীকার করে ব্যবসায়ের সুনাম নষ্টের ক্ষতিপূরণ হিসেবে পেট্রোবাসকে ১৫০ মিলিয়ন ডলার দিয়ে মামলা নিষ্পত্তি করছে দক্ষিণ কোরিয়ার শিপবিল্ডিং জায়ান্ট।

ইউনিয়নের নীতিমালার ভিত্তি হওয়া উচিত একটি বৈশ্বিক ব্যবস্থা বা অ্যাপ্রোচ। কোনো ধরনের আঞ্চলিক উদ্যোগ আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সংস্থার নেতৃত্বে যে সমঝোতা চলছে, তাকে কেবল বাধাগ্রস্তই করবে। সংগঠনটি আরও জানিয়েছে, ডিকার্বোনাইজেশনে শিপিং শিল্প প্রতিশ্রুতিবদ্ধ। তবে এর সফলতা প্রাথমিকভাবে নির্ভর করছে শূন্য বা স্বল্প নির্গমনসমৃদ্ধ, নিরাপদ ও ব্যাপকভাবে সহজলভ্য বিকল্প জ্বালানির ওপর, যেগুলো এখন পর্যন্ত অস্তিত্বশীল নয়। এ অবস্থায় জ্বালানি সরবরাহকারীদের জন্য প্রয়োজন যথাযথ প্রণোদনা ও নির্দিষ্ট বাধ্যবাধকতা, যেন শূন্য বা স্বল্প নির্গমনসমৃদ্ধ জ্বালানি শিপিং শিল্পের জন্য সহজলভ্য হয়।

২০২২ পর্যন্ত ক্রুজ নিষিদ্ধ করেছে কানাডা

আগামী এক বছরের জন্য ক্রুজ জাহাজ নিষিদ্ধের ঘোষণা দিয়েছে কানাডা সরকার। পাশাপাশি কানাডীয় নাগরিক ও দেশটিতে বসবাসরতদের ক্রুজ জাহাজে ভ্রমণ না করার আহ্বান জানিয়েছে। দেশটির স্বাস্থ্যসেবা ব্যবস্থায় কানাডীয় জলসীমায় অবস্থানরত ক্রুজ ভেসেলগুলো যে ঝুঁকির সৃষ্টি করছে তা মোকাবিলায় এ সিদ্ধান্ত নিয়েছে তারা।

কানাডার পরিবহনমন্ত্রী এক টুইটে বলেন, 'করোনাভাইরাসের সংক্রমণ রোধে কানাডীয়রা যেমন তাদের পক্ষ থেকে সর্বোচ্চ অবদান রাখছে, তেমনি আমাদের সরকার কানাডার যোগাযোগ ব্যবস্থা নিরাপদ রাখতে কঠোর পরিশ্রম করছে। ক্রুজ ভেসেল ও বিনোদন জাহাজে ভ্রমণে সাময়িক এ নিষেধাজ্ঞা সমাজের সবচেয়ে ঝুঁকিপূর্ণ নাগরিকদের রক্ষার ক্ষেত্রে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এটাই এ মুহূর্তে সবচেয়ে সঠিক ও দায়িত্বশীল কাজ।'

আগামী বছরের ২৮ ফেব্রুয়ারি পর্যন্ত কানাডীয় জলসীমা এবং কানাডীয় আর্কটিক জলসীমায় ক্রুজ জাহাজ, বিনোদনমূলক ছোট জাহাজ ও প্যাসেঞ্জার জাহাজ চলাচল বন্ধ থাকবে।

হাম্বানটোটা বন্দরের ইজারা ১৯৮ বছর পর্যন্ত বাড়াতে পারে চীন

চীনের কাছে ৯৯ বছরের জন্য ইজারা দেওয়া শ্রীলংকার হাম্বানটোটা বন্দরের ইজারা ১৯৮ বছর পর্যন্ত বাড়তে পারে। কলম্বো ইজারা চুক্তি পুনর্বিবেচনা করছে এ সংক্রান্ত একটি প্রতিবেদন প্রকাশের পর শ্রীলংকার পররাষ্ট্রমন্ত্রী বলেন, পূর্ববর্তী সরকারের ভুলের কারণে ইজারার প্রথম মেয়াদ ৯৯ বছর শেষে চীন আরও ৯৯ বছরের জন্য এ বন্দরের চুক্তির মেয়াদ সম্প্রসারণ করতে পারে।

চীনের ঋণ পরিশোধে শ্রীলংকার পূর্বেকার সরকার ২০১৭ সালে ইজারা চুক্তিটি সই করে। তবে এ চুক্তি নিয়ে দেশে-বিদেশে বেশ সমালোচনাও হয়। অভিযোগ ওঠে, চীন তার ভূরাজনৈতিক প্রভাব বিস্তারে 'ঋণ ফাঁদের কূটনীতি' পরিচালনা করছে। বন্দরটির অবস্থান কৌশলগত কারণেও বেশ গুরুত্বপূর্ণ। দেশটির একেবারে দক্ষিণে অবস্থিত হাম্বানটোটা বন্দর ভারত মহাসাগরে একটি প্রধান মেরিটাইম হাব।

এশিয়া-ইউরোপে যাত্রা বাতিল টুএমের

এশিয়া থেকে ইউরোপে আবারও ব্ল্যাংক সেইলিংয়ের ঘোষণা দিয়েছে টুএম অ্যালায়েন্স। এমএসসি এরিকা নামের ভেসেলটির সাংহাই থেকে উত্তর ইউরোপে যাওয়ার সিদ্ধান্তটি শেষ মুহূর্তে বাতিল করা হয়। নির্দিষ্ট গন্তব্য বাদ দিয়ে অন্য সেবায় ভেসেলটি ব্যবহারের কথা জানিয়েছে প্রতিষ্ঠানটি।

মায়েরস্ক ও এমএসসির জোট হচ্ছে টুএম নেটওয়ার্ক। এর আগে মায়েরস্কও তাদের এইি৫৫ ভেসেলের যাত্রা বাতিল করে। দূর প্রাচ্য থেকে উত্তর ইউরোপ গন্তব্যে তাদের শিডিউল বা সময়তালিকা আরও নির্ভরযোগ্য করে তুলতে এ সিদ্ধান্ত নেয়া হয়েছে বলে জানিয়েছে তারা।

যাত্রা বাতিল করলেও উভয় ক্যারিয়ারই শিপারদের এমএসসি এরিকায় বুকিংয়ের ক্ষেত্রে বিকল্প কভারেজের

অফশোর বায়ুবিদ্যুৎ প্রকল্পে নিয়োগে চাঙ্গাভাব

বিশ্বের বিভিন্ন অঞ্চলে গড়ে ওঠা অফশোর বায়ুবিদ্যুৎ কেন্দ্রগুলোয় কর্মী নিয়োগে রীতিমতো চাঙ্গাভাব দেখা দিচ্ছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান রিস্টাড এনার্জি তাদের নতুন এক প্রাক্কলনে এ তথ্য দিয়েছে।

রিস্টাডের পূর্বাভাস বলছে, ২০৩০ সাল নাগাদ অফশোর বায়ুবিদ্যুৎ কর্মীর সংখ্যা বেড়ে তিন গুণ হবে। অর্থাৎ ২০২৫ নাগাদ এ শিল্পে পূর্ণকালীন কর্মীর সংখ্যা দাঁড়াবে ৫ লাখ ৯০ হাজার আর ২০৩০ সালে তা হবে ৮ লাখ ৭০ হাজার। বর্তমানে এ শিল্পে কর্মীর সংখ্যা ৩ লাখ।

কর্মী নিয়োগ বৃদ্ধির কারণ হিসেবে রিস্টাডের প্রাক্কলনে বলা হয়েছে, অফশোর বায়ুবিদ্যুৎ সক্ষমতার স্থাপিত বেজ আগামী ১০ বছরে নাটকীয়ভাবে বৃদ্ধি পাবে বলে বায়ুবিদ্যুৎ শিল্পসংশ্লিষ্টরা আশা করছেন। সংস্থাটির নতুন প্রতিবেদন অনুযায়ী, ২০২৫ সাল নাগাদ তা দাঁড়াবে ১১০ গিগাওয়াট আর ২০৩০ সাল শেষে গিয়ে ঠেকবে ২৫০ গিগাওয়াটে। নজিরবিহীন এ সম্প্রসারণ কাজের জন্য এ খাতে হাজার হাজার দক্ষ কর্মীর প্রয়োজন হবে।

নিয়োজিত কর্মীদের অধিকাংশই কাজ করবে নির্মাণ ও উন্নয়ন খাতে। বায়ুবিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণসংশ্লিষ্ট পদ ২০২৫ সাল নাগাদ দাঁড়াবে মোট পদের ৮৮ শতাংশে আর ২০৩০ শেষে তা হবে ৮০ শতাংশ। কমিশনিংয়ের আগ পর্যন্ত একটি বায়ুবিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণের মূলধনি ব্যয়ের বড় অংশটি প্রয়োজন হয় এক থেকে তিন বছরের মধ্যে। বিদ্যুৎকেন্দ্র স্থাপনের এ পর্বটিই সবচেয়ে শ্রমনির্ভর।

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ডিএনভির তথ্যমতে, চলতি শতকের মাঝামাঝি পর্যন্ত অফশোর বায়ুবিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণে তেজিভাব অব্যাহত থাকবে। ফলে নির্মাণসংশ্লিষ্ট কাজের বৈশ্বিক সংখ্যা আরও অনেক বছর ধরেই বাড়তে থাকবে।

কার্গো চাহিদার তেজিভাবে বিনিয়োগ বাড়ছে

সমুদ্রগামী কার্গোর চাহিদায় তেজিভাবে বিশ্বের বড় বড় কনটেইনার শিপিং লাইনগুলো নতুন ভেসেলের অর্ডার দিতে শুরু করেছে। এতে করে এশিয়ার জাহাজ নির্মাণ ইয়ার্ডগুলোর সুসময় ফিরে এসেছে। আইএইচএস মার্কিটের তথ্য বলছে, ফেব্রুয়ারির এক সপ্তাহেই কনটেইনার জাহাজের অর্ডার ২৩টি বেড়ে ২০১টিতে দাঁড়িয়েছে।

মহামারির আগে বৈশ্বিক পণ্য পরিবহনে ৮০ শতাংশ অবদান রাখা শিপিং শিল্পে নতুন কার্যাদেশ মন্দা চলছে। ২০১৬ সালে দক্ষিণ কোরিয়ার হানজিন শিপিং দেউলিয়া হয়ে যাওয়ার পর থেকে জাহাজের অর্ডার পেতে রীতিমতো সংগ্রাম করে চলছে জাহাজ নির্মাণ শিল্প। বিনিয়োগকারীরাও এ খাতে ঋণ দিতে অনাগ্রহী হয়ে পড়েছে।

তবে করোনাভাইরাসের কারণে সৃষ্ট মহামারি পরিস্থিতিকে আমূল বদলে দিয়েছে। অনলাইন চাহিদা বাড়ায় ক্যারিয়ারগুলো প্যাসিফিক সমুদ্রপথে ভাড়া বছরখানেক আগের তুলনায় তিন থেকে চার গুণ বাড়িয়ে দিয়েছে। বিশ্বের সবচেয়ে বড় কোম্পানি ডেনমার্কের এপি মোলার-মায়েরস্ক-এর প্রাক্কলন বলছে, চলতি বছর বৈশ্বিক কনটেইনারের চাহিদা ৩ থেকে ৫ শতাংশ পর্যন্ত বাড়বে। এ পরিস্থিতিতে খাতটির ওপর আর্থিক বাজারের মনোভাব এখন বেশ ইতিবাচক বলে জানাচ্ছেন এসঅ্যান্ডপির মুখ্য বাণিজ্য বিশ্লেষক ক্রিস রজার্স।

লন্ডনভিত্তিক শিপিং অ্যানালিটিক্স প্রতিষ্ঠান ক্লার্কসনস রিসার্চের তথ্যানুযায়ী, বিদ্যমান বহর সক্ষমতার অংশের ভিত্তিতে নতুন কার্যাদেশ গত ৩০ বছরের সর্বনিম্ন সীমা থেকে ইতিবাচকভাবে ঘুরে দাঁড়িয়েছে। গত অক্টোবরের পর নতুন কনটেইনার জাহাজের কার্যাদেশ বেড়েছে ১১৫টি। ফলে কনটেইনার ক্যাপাসিটিতে যুক্ত হচ্ছে ২৭ লাখ টিইইউ, যা বিদ্যমান বহরের প্রায় ১২ শতাংশ। চাহিদায় এ তেজিভাবের কারণে দক্ষিণ কোরিয়ার জাহাজ নির্মাণ ইয়ার্ডগুলো ২১টি ভেসেল নির্মাণের কার্যাদেশ পেয়েছে।

ব্যবস্থা করেছে। জাহাজটির রটারডাম, অ্যান্টুয়ার্প ও ফেলিক্সটোতে যাওয়ার কথা ছিল।

এর আগে গত জানুয়ারিতেও টুএম নেটওয়ার্ক চীনা নববর্ষের কারণে উত্তর ইউরোপে তিনটি যাত্রা বাতিল করেছিল।

তুরস্কের রিসাইক্লিং ইয়ার্ডে দুর্ঘটনা তদন্তে ইইউর প্রতি আহ্বান

শিপব্রেকিং প্ল্যাটফর্ম নামের একটি এনজিও তুরস্কের শিপ রিসাইক্লিং ইয়ার্ডে সংঘটিত দুর্ঘটনা তদন্তে ইউরোপীয় ইউনিয়নের প্রতি আহ্বান জানিয়েছে। ওই দুর্ঘটনায় দুই শ্রমিকের মৃত্যু হয়। তুরস্কের ওই রিসাইক্লিং ইয়ার্ডটি ইইউ অনুমোদিত রিসাইক্লিং ফ্যাসিলিটির তালিকাভুক্ত।

এনজিওর তথ্য অনুযায়ী, তুরস্কের আইসিকসেন ইয়ার্ডে গত বছরের ৩ অক্টোবর দুটি ট্রান্সওশান অফশোর রিগ ভাঙার সময় এক শ্রমিকের মৃত্যু হয়। আর চলতি বছরের ৪ ফেব্রুয়ারি সিমসেকলার ইয়ার্ডে কার্নিভাল করপোরেশনের একটি ক্রুজ জাহাজ ভাঙার সময় আরেকজন শ্রমিক মারা যায়।

শিপব্রেকিং প্ল্যাটফর্মের প্রতিষ্ঠাতা ও পরিচালক ইঙ্গভিল্ড জ্যানসেন এ দুর্ঘটনা প্রসঙ্গে বলেন, 'ইইউর তালিকাভুক্ত সবগুলো ইয়ার্ড ইইউ শিপ রিসাইক্লিং রেগুলেশনের বাধ্যবাধকতা অনুয়ায়ী যেন পরিচালিত হয় তা ইউরোপীয় কমিশনকে অবশ্যই নিশ্চিত করা প্রয়োজন। ইইউ অনুমোদিত দুটি আলাদা ইয়ার্ডে দুটি ভয়াবহ দুর্ঘটনা ঘটেছে। আমাদের অনুরোধ কমিশন যেন খতিয়ে দেখে আদতেই ইয়ার্ড দুটি ইইউর নীতিমালা অনুযায়ী পরিচালিত হচ্ছে কিনা।

এশিয়া-প্যাসিফিক মুক্তবাণিজ্য ব্লকে যোগ দিচ্ছে ব্রিটেন

এশিয়া ও প্রশান্ত মহাসাগরীয় অঞ্চলের ১১টি দেশের মুক্তবাণিজ্য জোটে যোগ দিতে আবেদন করতে যাচ্ছে ব্রিটেন। ইউরোপীয় একক বাজার থেকে দেশটি নিজেদের প্রত্যাহার করে নেয়ার পর এ সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

কম্প্রিহেনসিভ অ্যান্ড প্রোগ্রেসিভ এগ্রিমেন্ট ফর ট্রান্স-প্যাসিফিক পার্টনারশিপ (সিপিটিপিপি) নামের এ জোটভুক্ত দেশগুলোর অধিবাসীর সংখ্যা প্রায় ৫০ কোটি। বৈশ্বিক অর্থনীতিতে এদের অবদান সাড়ে ১৩ শতাংশ।

ব্রিটেনের প্রধানমন্ত্রী বরিস জনসন নতুন এ জোটে যোগদান প্রসঙ্গে বলেন, 'সম্ভাব্য এ নতুন অংশীদারিত্ব ব্রিটিশ জনগোষ্ঠীর জন্য অসামান্য অর্থনৈতিক সুফল বয়ে আনবে। সিপিটিপিপি জোটে প্রথম নতুন দেশ হিসেবে যোগদানের আবেদন বিশ্বব্যাপী আমাদের বন্ধু ও অংশীদারদের সঙ্গে সুষম শর্তে ব্যবসা করার আকাঙ্ক্ষাকে প্রতিফলিত করছে। পাশাপাশি বৈশ্বিক মুক্ত বাণিজ্যে অগ্রগণ্য দেশ হিসেবে আমাদের উপস্থাপিত করছে।

প্রাণিসম্পদ ক্যারিয়ারগুলো পরিদর্শন শুরু করছে অস্ট্রেলিয়া

অস্ট্রেলিয়া থেকে প্রাণিসম্পদ রপ্তানিতে ব্যবহৃত জাহাজগুলোর নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা পরিদর্শনের কার্যক্রম শুরুর ঘোষণা দিয়েছে অস্ট্রেলিয়ান মেরিটাইম সেফটি অথরিটি (এএমএসএ)। পশুসম্পদ পরিবহনে ব্যবহৃত জাহাজগুলোয় সাম্প্রতিক অতীতে বেশ কয়েকটি ভয়াবহ দুর্ঘটনার পরিপ্রেক্ষিতে এএমএসএ জানিয়েছে, আগামী ছয় মাস ধরে ভেসেলগুলো কঠোর কমপ্লায়েন্স নজরদারির মধ্যে থাকবে।

বিশ্বের মধ্যে সবচেয়ে কঠোর নিরাপত্তা মানদণ্ড অনুসরণের সুনাম রয়েছে অস্ট্রেলিয়ার। তবে নিউজিল্যান্ড থেকে যাত্রা করা গাল্ফ লাইভস্টক ওয়ান ২০২০ সালের সেপ্টেম্বরে দুর্ঘটনায় পড়লে এর ৪৩ জন নাবিকের মধ্যে মাত্র একজনকে জীবিত উদ্ধার করা সম্ভব হয়। এর ঠিক তিন মাস পর আরেকটি প্রাণিসম্পদ ক্যারিয়ার অস্ট্রেলিয়ার জলসীমায় দুর্ঘটনায় পড়ে। এর ফলে এএমএসএ আরও কঠোর নিরাপত্তা মানদণ্ড অনুসরণের দিকে নজর দিয়েছে, যেন আন্তর্জাতিক কনভেনশন ও

সংবাদ সংক্ষেপ

ফেরিতে বৃহৎ এনার্জি স্টোরেজ বসাবে সিস্প্যান

নিজেদের রোল অন-রোল অব ড্রপ-ট্রেইলার কার্গো ফেরিতে ব্লু-হোয়েল মডেলের লার্জ-স্কেল এনার্জি স্টোরেজ সিস্টেম (ইএসএস) বসানোর জন্য করভাস এনার্জির সাথে চুক্তি স্বাক্ষর করেছে সিস্প্যান ফেরিজ করপোরেশন। ব্লু-হোয়েল ইএসএস বর্তমানে সার্ভিসে থাকা প্রথম জেনারেশনের করভাস এটি৬৫০০ ইএসএস-এর পরিবর্তে স্থাপন করা হবে। এতে নৌযানের এনার্জি স্টোরেজ ক্যাপাসিটি ৫৪৫ কিলোওয়াট-ঘণ্টা থেকে বেড়ে ১৮৯২ কিলোওয়াট-ঘণ্টায় পৌঁছবে। ২০২১ সালের গ্রীষ্মে এই নতুন ব্যাটারি সিস্টেম স্থাপন করা হবে।

বৃহত্তম অফশোর প্রজেক্টে বিপুল বিনিয়োগ দক্ষিণ কোরিয়ার

৪৩.২ বিলিয়ন ডলার ব্যয়ে দেশের দক্ষিণ-পশ্চিম উপকূলীয় শহর সিনানে বিশ্বের বৃহত্তম অফশোর বায়ুবিদ্যুৎ কেন্দ্র গড়ে তুলবে দক্ষিণ কোরিয়া। ৮.২ গিগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদন ক্ষমতার এ প্রকল্পের মাধ্যমে অন্তত ৫ হাজার ৬০০ মানুষের সরাসরি কর্মসংস্থান হবে। ২০৩০ সালের মধ্যে এর ক্ষমতা বর্তমানের ১.৬৭ গিগাওয়াট থেকে ১৬.৫ গিগাওয়াটে উন্নীত করা হবে। কোভিড-১৯ পরবর্তী অর্থনীতি পুনরুদ্ধারে পরিবেশবান্ধব এবং টেকসই বিভিন্ন উদ্যোগ নিচ্ছে প্রেসিডেন্ট মুন জে ইনের সরকার। এশিয়ার চতুর্থ বৃহৎ অর্থনীতির দেশটি ২০৩০ সালের মধ্যে কার্বন-নিউট্রাল হয়ে উঠতে বদ্ধপরিকর।

রয়্যাল ক্যারিবিয়ানে দুই নতুন জাহাজ

করোনায় স্থবির হয়ে পড়া নৌপর্যটন শিল্পে গেল বছর ৫.৮ বিলিয়ন মার্কিন ডলার লোকসান দিয়েছে শীর্ষ ক্রুজ লাইন রয়্যাল ক্যারিবিয়ান। এই দুঃসময়ে আশার আলো হয়ে চলতি বছরের প্রথম প্রান্তিকে বহরে যোগ দিয়েছে প্রতিষ্ঠানটির দ্বিতীয় কোয়ান্টাম আলট্রা ক্লাস ক্রুজ শিপ 'ওডেসি অব দ্য সি'। 'সিলভার ডন' নামে একই ক্লাসের আরও একটি জাহাজ বছরের শেষ নাগাদ ডেলিভারি দেবে ইতালীয় নির্মাতা প্রতিষ্ঠান ফিনক্যান্টিয়েরি। এই দুই জাহাজ সংগ্রহের জন্য বার্ষিক ব্যয়ের সিংহভাগ, মোট ২.১ বিলিয়ন মার্কিন ডলার খরচ করল রয়্যাল ক্যারিবিয়ান।

ভেসেলের অভাবে বিলম্ব-বিড়ম্বনায় মালয়ী শিপাররা

প্রিমিয়াম রেটে হলেও যেকোনোভাবে খালি কনটেইনার সংগ্রহ করছে মালয়েশিয়ান শিপাররা, নইলে উচ্চমূল্যের কার্গো বিমান ছাড়া গতি নেই আপাতত। খালি কনটেইনার এবং ভেসেলে জায়গার অভাবে বেশির ভাগ ব্যস্ত বন্দরের শিপারদের দুর্ভোগ পোহাতে হচ্ছে। বিশেষ করে অস্ট্রেলিয়া, ইউরোপ, যুক্তরাষ্ট্র এবং জাপানগামী শিপমেন্টে এ সমস্যা বেশি। ফলে ফ্রেইট রেট অস্বাভাবিক বেড়ে গেছে, সাথে যোগ হয়েছে পোর্ট ক্ল্যায়েন্স জাহাজজট। মহামারি-পূর্ব অবস্থায় ৫৫-৩০০ ডলারে একটি কনটেইনার ভাড়া করা গেলেও বর্তমানে এ হার ৬ হাজার থেকে ১০ হাজার মার্কিন ডলার।

সংবাদ সংকেত

- বিশ্বের প্রথম কার্বন-নিউট্রাল জ্বালানি তেলের শিপমেন্ট অফলোড করেছে ভারত। মার্কিন পারমিয়ান বেসিন থেকে তেল উৎপাদক কোম্পানি অক্সিডেন্টালের উত্তোলিত দুই মিলিয়ন ব্যারেল তেল ভারতে এনেছে রিলায়েন্স ইন্ডাস্ট্রিজ।

- ১৬তম দেশ হিসেবে আইএমও নির্ধারিত নিরাপদ এবং পরিবেশবান্ধব শিপ রিসাইক্লিং নীতিমালা হংকং কনভেনশনে স্বাক্ষর করেছে ক্রোয়েশিয়া। জাহাজের ডিজাইন, নির্মাণ, অপারেশন এবং সংরক্ষণ সম্পর্কিত বিষয় অন্তর্ভুক্ত রয়েছে এই নীতিমালায়।

- রাশিয়ার সভকমফ্লোট কাটার জাহাজ শীতকালে পরীক্ষামূলক নেভিগেশন চালু রাখায় আর্কটিক নৌপথের পূর্ব অংশ দিয়ে ফেব্রুয়ারির শীতে এই প্রথম বৃহৎ আকারের কার্গো ভেসেল হিসেবে ট্রানজিট সম্পন্ন করেছে জাহাজ ক্রিস্টোফ ডি মার্জারি।

- নর্থ ফিল্ড প্রডাকশন সাসটেইনেবিলিটি অফশোর প্রজেক্ট সম্পন্ন করতে ইতালিয়ান তেলক্ষেত্র সেবাদাতা প্রতিষ্ঠান সাইপামের সাথে ১ দশমিক ৭ বিলিয়ন মার্কিন ডলারের চুক্তি করেছে কাতারগ্যাস।

- বাণিজ্যিক অপারেশন শুরু করেছে কেপেল অফশোর অ্যান্ড মেরিন এবং মেরিন অ্যান্ড শেল ইস্টার্ন পেট্রোলিয়ামের জয়েন্ট ভেঞ্চার সিঙ্গাপুরের প্রথম লিকুইফায়েড ন্যাচারাল গ্যাস (এলএনজি) বাংকারিং ভেসেল ফুয়েএলনজি বেলিনা।

- দুই বছরের মধ্যে একই ধরনের দুর্ঘটনার পুনরাবৃত্তি দেখল ইউনেস্কো বিশ্ব ঐতিহ্য অঞ্চল সলোমন দ্বীপপুঞ্জ। এমভি কুইবেক নামের জাহাজ থেকে বিপুল পরিমাণ হেভি ফুয়েল অয়েল ছড়িয়ে পড়েছে এখানকার উপকূলে।

- দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধ আমলের স্থাপিত, ২০০৩ সালে ইন্ডিয়ান অয়েল করপোরেশনের কাছে ৩৫ বছরের জন্য ইজারা দেওয়া ত্রিঙ্কোমালির ৯৯টি অয়েল ট্যাংক পুনরায় দখল করতে যাচ্ছে শ্রীলংকা।

- বিখ্যাত গোল্ডেন গেট ব্রিজের চেয়েও বেশি উচ্চতার, আকারে বিশ্বের বৃহত্তম অফশোর উইন্ড টারবাইন নির্মাণ করছে ভেসটাস উইন্ড সিস্টেম। ২০২৪ সালে বাজারে আসার কথা থাকলেও এরই মধ্যে বেশকিছু টারবাইন অগ্রিম বিক্রি হয়ে গেছে।

- প্রতিটি ১৬ হাজার টিইইউ ধারণক্ষমতার ৮টি জাহাজ মার্চে যোগ দিচ্ছে কোরিয়ার হুন্দাই মার্চেন্ট মেরিনের বহরে। ওপেন-লুপ স্ক্রাবার সিস্টেমযুক্ত, হাইব্রিড-রেডি টেকনোলজিসমৃদ্ধ জাহাজগুলো ৮০ শতাংশ কম নাইট্রোজেন অক্সাইড নিঃসরণ করবে।

- বন্দরের উন্নয়ন এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কার্যাবলির জন্য সিসকো, এইচ-এনার্জি, এইচপিএল, ভেনেরেবল এনার্জি, আইআইটি মাদ্রাজ, এএনজেড বিজনেস চেম্বারসহ ৩৫ প্রতিষ্ঠানের সাথে মোট ২৫ হাজার কোটি রুপি মূল্যের চুক্তি স্বাক্ষর করেছে কলকাতা শ্যামা প্রসাদ মুখার্জি বন্দর।

- চীনের শিয়ামেন থেকে যুক্তরাষ্ট্রের ক্যালিফোর্নিয়ায় যাওয়ার পথে জাপান উপকূলের কাছে খারাপ আবহাওয়ার কবলে পড়ে ইঞ্জিন বন্ধ হয়ে যাওয়ায় নিওপানাম্যাক্স কনটেইনার জাহাজ মায়েরস্ক আইন্দহোভেন থেকে কয়েকশ কনটেইনার সমুদ্রে পড়ে গেছে।

- বন্দরের স্পর্শকাতর ও অতি গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনার নিরাপত্তা বিধানে স্বয়ংক্রিয় ড্রোন ব্যবহার করছে অ্যান্টুয়ার্প বন্দর। ২০২২ সালের মধ্যে নজরদারিতে লাইভ ফিড পেতে স্বয়ংক্রিয় ড্রোন বহর নিয়োগের পরিকল্পনার বাস্তব প্রয়োগ শুরু হচ্ছে এর মাধ্যমে।

অস্ট্রেলীয় আইনের বাধ্যবাধকতাগুলো ঠিকমতো পরিপালিত হয়।

ইলেকট্রনিক বিল অব ল্যাডিংয়ে স্বীকৃতি সিঙ্গাপুরের

চলতি বছরের ফেব্রুয়ারিতে সিঙ্গাপুরের জাতীয় সংসদে পাস হয়েছে ইলেকট্রনিক ট্রানজেকশন (অ্যামেন্ডমেন্ট) বিল। এ বিল পাসের মধ্য দিয়ে ইলেকট্রনিক বিল অব ল্যাডিং তৈরি ও ব্যবহারের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, যা আইনতভাবে কাগুজে বিল অব ল্যাডিংয়ের সমতুল্য।

ইলেকট্রনিক বিল অব ল্যাডিং কাগুজে ল্যাডিং বিলের কিছু সীমাবদ্ধতা অতিক্রম করতে সক্ষম। এগুলো হচ্ছে ডকুমেন্টের তাৎক্ষণিক স্থানান্তর এবং যাচাই ও সংশোধনের পেছনে ব্যয়িত সময়হ্রাস; ডিজিটাল অথেনটিকেশন প্রযুক্তির কারণে জালিয়াতির বিরুদ্ধে অধিক সুরক্ষা; লিগ্যাল ডকুমেন্টেশন, ট্রান্সপোর্টেশন ও ট্রেড ফিন্যান্সিংয়ে স্বল্প খরচ; এবং পরিবেশগত স্থায়িত্ব।

২০২০ সালে ডিজিটাল কনটেইনার শিপিং অ্যাসোসিয়েশন পরিচালিত এক গবেষণায় উঠে এসেছে, ইবিএলের তুলনায় কাগুজে বিল প্রক্রিয়াকরণের ব্যয় প্রায় তিন গুণ বেশি। সংস্থাটির প্রাক্কলন অনুযায়ী, যদি ২০৩০ সালের মধ্যে ৫০ শতাংশ ইবিএলের প্রচলন ঘটানো যায়, তাহলে প্রতি বছর সম্ভাব্য সাশ্রয় হতে পারে প্রায় ৪০০ কোটি ডলার।

এলএনজি ট্রানজিটে পানামা খালের রেকর্ড

চলতি বছরের জানুয়ারিতে তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাসের (এলএনজি) ট্রানজিট ও টনেজের হিসাবে নতুন এক মাসিক রেকর্ড গড়েছে পানামা খাল। জ্বালানি বাজারের সাম্প্রতিক তেজিভাব এ রেকর্ড গড়তে ভূমিকা রেখেছে। এশিয়া থেকে এলএনজি শিপমেন্টের শক্তিশালী চাহিদা রেকর্ড শিপমেন্টে অবদান রেখেছে।

পানামা খাল কর্তৃপক্ষ প্রকাশিত ডেটা অনুযায়ী, নিওপানাম্যাক্স লকস দিয়ে সর্বমোট ৫৮টি এলএনজি ভেসেল পার হয়েছে, সামগ্রিকভাবে যা ৬৭ দশমিক ৪ লাখ পানামা ক্যানেল টন। পূর্ববর্তী মাসিক রেকর্ডটি ছিল ২০২০ সালের জানুয়ারিতে। ওই সময় ৫৪টি এলএনজি ভেসেল এ খাল পার হয়েছিল, আর টনের হিসাবে ছিল ৬২ দশমিক ৩ লাখ।

পানামা ক্যানেল অ্যাডমিনিস্ট্রেটর রিকার্তে ভাসকুয়েজ মোরালেস এ প্রসঙ্গে বলেন, এ সাফল্য আমাদের প্রতিযোগিতাসক্ষমতারই নিশ্চয়তা প্রদান করছে এবং একই সঙ্গে পরিবর্তিত বাজার পরিস্থিতির কারণে চলে আসা সুযোগগুলোর সদ্ব্যবহারে আমাদের সক্ষমতাও জানান দিচ্ছে।

ইউরোপে মাদকের সবচেয়ে বড় চালান আটক

ইউরোপের ইতিহাসে সবচেয়ে বড় কোকেনের চালান আটক করেছে জার্মানি, বেলজিয়াম এবং ডাচ কর্তৃপক্ষ। ২৫ টন ওজনের এ কোকেনের চালান আটক করা হয় হামবুর্গ ও অ্যান্টুয়ার্প বন্দরে।

মাদকের চালানটি ঘিরে সন্দেহ তৈরি হয় ডাচ কর্তৃপক্ষের। এরপর অনুসন্ধানের সিদ্ধান্ত নেয় তারা। ইউরোপীয় কাস্টম কর্তৃপক্ষ বড় পরিসরে ঝুঁকি পর্যালোচনা করে হামবুর্গ বন্দর-অভিমুখী তিনটি কনটেইনার বিষয়ে জার্মান বন্দর কর্তৃপক্ষকে সতর্ক করে। কনটেইনারগুলো প্যারাগুয়েতে একটি অজ্ঞাত জাহাজে লোড করা হয়। হামবুর্গকে আসার আগে জাহাজটি ট্যানজিয়ের ও রটারড্যাম ঘুরে আসে।

কনটেইনারগুলো হামবুর্গে পৌঁছার পর জার্মান কাস্টম কর্মকর্তারা সেখান থেকে নির্মাণকাজে ছিদ্র ভরাটের কাজে ব্যবহৃত পুটির ১ হাজার ৭২৮টি ক্যান উদ্ধার করে। ক্যানগুলো খোলার পর সেখান থেকে কোকেন উদ্ধার করা হয়। একইভাবে পানামা থেকে অ্যান্টুয়ার্পে আসা ১১টি কনটেইনার থেকে বাকি কোকেনগুলো উদ্ধার করা হয়।

অবৈধ শিপিংয়ে অর্থায়নের অভিযোগ তিন উত্তর কোরীয়র বিরুদ্ধে

যুক্তরাষ্ট্রের বিচার বিভাগ সাইবার হামলার মাধ্যমে বেশ কয়েকটি আর্থিক প্রতিষ্ঠান থেকে ১৩০ কোটি ডলারের সমপরিমাণ অর্থ ও ক্রিপ্টোকারেন্সি হাতিয়ে নেওয়ার অভিযোগে তিন উত্তর কোরীয় নাগরিকের বিরুদ্ধে অভিযোগ গঠন করেছে। উত্তর কোরিয়ার অবৈধ শিপিং কার্যক্রমে অর্থায়নের জন্য এ হামলা পরিচালনা করা হয় বলে জানা গেছে।

যুক্তরাষ্ট্রের লস অ্যাঞ্জেলেস আদালতে দায়ের করা মামলার নথিতে বলা হয়েছে, অভিযুক্ত তিন উত্তর কোরীয় রিকনোশাঁ জেনারেল ব্যুরোর (আরজিবি) সদস্য। উত্তর কোরিয়ার সামরিক গোয়েন্দা এজেন্সি হিসেবেই এরা পরিচিত। ২০১৮ সালে এফবিআইয়ের দায়েরকৃত অভিযোগের ওপর ভিত্তি করে নতুন অভিযোগপত্রে বলা হয়েছে, দলটি ক্ষতিসাধন, তথ্য ও অর্থ চুরির মতো ষড়যন্ত্রে জড়িত। উত্তর কোরীয় সরকার ও দেশটির প্রধান কিম জং উনয়ের কৌশলগত ও আর্থিক স্বার্থ পূরণে এরা কাজ করে।

অভিযোগে বলা হয়েছে, সাইবার হামলার পেছনে অপরাধীদের উদ্দেশ্য ছিল ২০১৭ ও ২০১৮ সালে উত্তর কোরিয়ার শিপিং কার্যক্রমে তহবিল সরবরাহ। মার্কিন নিষেধাজ্ঞা এড়াতে দেশটির সরকার অবৈধভাবে এ শিপিং কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে। এ দলটি মেরিন চেইন টোকেন নামে একটি ক্রিপ্টোকারেন্সি প্রোগ্রাম উন্নয়ন ও বিপণন করে। পাশাপাশি প্রাথমিক কয়েনের গণপ্রস্তাবও পরিচালনা করে, যেন বিনিয়োগকারীরা মেরিন শিপিং ভেসেলের মালিকানাস্বত্ব কিনতে পারে। ভেসেলগুলোর মালিকানার তথ্য লুকিয়ে রাখতে উত্তর কোরিয়া এ প্রোগ্রামটি ব্যবহার করে। এ ভেসেলগুলোই মার্কিন নিষেধাজ্ঞা এড়িয়ে কার্যক্রম পরিচালনা করতে থাকে।

অভিযোগে বর্ণিত অন্য কর্মকাণ্ডগুলোর মধ্যে রয়েছে সনি পিকচারস, এএমসি থিয়েটারস এবং ম্যামথ স্ক্রিনের ওপর সাইবার হামলা। উত্তর কোরিয়া ও দেশটির সর্বোচ্চ নেতাকে নেতিবাচকভাবে উপস্থাপন করে নির্মিত চলচ্চিত্র প্রযোজনা ও পরিবেশনার জন্য এগুলোর বিরুদ্ধে সাইবার হামলা করা হয়।

৭ ফেব্রুয়ারি ঢাকার হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের জন্মশতবার্ষিকী উদ্‌যাপন উপলক্ষে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় আয়োজিত 'বঙ্গবন্ধুর দর্শন ও সুনীল অর্থনীতি' শীর্ষক সেমিনারে প্রধান অতিথির বক্তব্য রাখেন প্রধানমন্ত্রীর আন্তর্জাতিক সম্পর্ক বিষয়ক উপদেষ্টা প্রফেসর ড. গওহর রিজভী

'বঙ্গবন্ধু সুনীল অর্থনীতির ক্ষেত্র তৈরি করে দিয়ে গেছেন' –ড. গওহর রিজভী

প্রধানমন্ত্রীর আন্তর্জাতিক সম্পর্ক বিষয়ক উপদেষ্টা প্রফেসর ড. গওহর রিজভী বলেছেন, 'জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান সমুদ্র সীমা বিজয় এবং সুনীল অর্থনীতির ক্ষেত্র তৈরি করে দিয়ে গেছেন। তার সুযোগ্য কন্যা প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা মাত্র চার বছরের প্রচেষ্টায় প্রতিবেশী রাষ্ট্রের সাথে সীমানা বিরোধ মিটিয়ে বঙ্গোপসাগরে এক লাখ ১৮ হাজার ৮১৩ বর্গ কিলোমিটার এলাকা জুড়ে দেশের একচ্ছত্র মালিকানা প্রতিষ্ঠা করেছেন।'

৭ ফেব্রুয়ারি ঢাকার রাজধানীর হোটেল ইন্টারকন্টিনেন্টালে জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের জন্মশতবার্ষিকী উদ্‌যাপন উপলক্ষে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় আয়োজিত 'বঙ্গবন্ধুর দর্শন ও সুনীল অর্থনীতি' শীর্ষক সেমিনারে প্রধান অতিথির বক্তৃতায় তিনি এসব কথা বলেন।

গওহর রিজভী বলেন, 'টেকসই অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির মডেল হিসেবে সুনীল অর্থনীতির সম্ভাবনা বাস্তবায়নে জাতির সবটুকু সামর্থ্য নিয়োগের আহ্বান জানিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী। সে জন্য তিনি অর্থনীতির প্রতিটি ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় সংস্কারের সূচনা ঘটিয়েছেন। এই উদ্যোগকে সঠিকভাবে কাজে লাগালে আমরা দারিদ্র্য দূর করতে পারব।'

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরীর সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি হিসেবে বক্তব্য রাখেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী।

খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, 'সাড়ে তিন বছরে বাংলাদেশকে যা দিয়েছিলেন বঙ্গবন্ধু, সেটুকুও ধরে রাখা হয়নি। উল্টো পথে চলেছে বাংলাদেশ। বঙ্গবন্ধুর সময়ে বাংলাদেশ শিপিং করপোরেশনের ১৯টি জাহাজ নিয়ে যাত্রা শুরু হয়েছিল, সেখান থেকে ২০১০ সালে সংস্থাটিতে জাহাজের সংখ্যা দুটিতে পৌঁছে। অথচ জাহাজ হওয়ার কথা ছিল কয়েক শ। উল্টো পথে চলেছে বলেই শিপিং করপোরেশন মৃত-প্রায় হয়ে গিয়েছিল। এভাবে দেশের মানুষকে ঘুম পাড়িয়ে রাখা হয়েছিল।"

সেমিনারে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের মেরিটাইম অ্যাফেয়ার্স ইউনিটের সচিব রিয়ার এডমিরাল (অব.) মো. খুরশিদ আলম।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহানের সঞ্চালনায় মূল প্রবন্ধের ওপর আলোচনা করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য মো. জাফর আলম, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের ওশেনোগ্রাফি বিভাগের অধ্যাপক ড. মো. কাউসার আহম্মেদ এবং নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমডোর আবু জাফর মো. জালাল উদ্দিন।

অনুষ্ঠানে 'মুজিববর্ষ' উপলক্ষে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকাশিত সংকলন 'সোনার বাংলায় সুনীল স্বপ্ন' এর মোড়ক উন্মোচন করা হয়।

জিডিপিতে সড়ক ও নৌপরিবহনের অবদান ৮ শতাংশ

দেশের মোট দেশজ উৎপাদনে (জিডিপিতে) সড়ক ও নৌপরিবহন খাতের অবদান ৮ শতাংশ বা এক লাখ ৮৭ হাজার ৫০০ কোটি টাকা। পৃথকভাবে দেখলে সড়ক পরিবহন খাতের অবদান ১ লাখ ৭৩ হাজার ৪০০ কোটি টাকা, আর নৌপরিবহনের অবদান ১৪ হাজার ১০০ কোটি টাকা।

১৫ ফেব্রুয়ারি ঢাকায় বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো (বিবিএস) মিলনায়তনে বেসরকারি বাণিজ্যিক যান্ত্রিক এবং অযান্ত্রিক সড়ক ও নৌযান জরিপ ২০১৯ প্রকাশনার মোড়ক উন্মোচন অনুষ্ঠানে এসব কথা জানানো হয়। মডার্নাইজেশন অব ন্যাশনাল অ্যাকাউন্টস স্ট্যাটিস্টিকস প্রকল্পের আওতায় জরিপটি পরিচালনা করে বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো (বিবিএস)। অনুষ্ঠানে জরিপ উপস্থাপন করেন প্রকল্প পরিচালক তোফায়েল আহমেদ।

অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন পরিসংখ্যান ও তথ্য ব্যবস্থাপনা বিভাগের সচিব মোহাম্মদ ইয়ামিন চৌধুরী। বিশেষ অতিথি ছিলেন বাংলাদেশ সড়ক পরিবহনের চেয়ারম্যান নুর মোহাম্মদ মজুমদার। সভাপতিত্ব করেন বিবিএসের মহাপরিচালক তাজুল ইসলাম।

জরিপে বলা হয়, যানবাহনের মোট সংখ্যা ২৬ লাখ ৫৯ হাজার ২৫৭টি। এর মধ্যে যাত্রীবাহী পরিবহনের সংখ্যা ২৪ লাখ ২২ হাজার ১২৯টি। এর মধ্যে যান্ত্রিক যানবাহনের সংখ্যা ১৭ লাখ ৭৮ হাজার ৮৯৪টি।

মালবাহী পরিবহনের সংখ্যা ২ লাখ ৩৭ হাজার ১২৯টি। এর মধ্যে আবার যান্ত্রিক পরিবহনের সংখ্যা এক লাখ ৯৪ হাজার ৩১৮টি। অযান্ত্রিক পরিবহনের সংখ্যা ৬ লাখ ৪৩ হাজার ২৩৪টি। ওইসব যানবাহনে কর্মরত জনবলের সংখ্যা ৩১ লাখ ৭৮ হাজার। এর মধ্যে চালকের সংখ্যা ২৭ লাখ ৬ হাজার, হেলপার ক্লিনারের সংখ্যা ২ লাখ ৭০ হাজার, সুপারভাইজার-কন্ডাক্টর ৫৭ হাজার এবং দৈনিক বেতন ও অস্থায়ী ভিত্তিতে নিয়োজিত কর্মী ৩২ হাজার।

নৌপরিবহনের সংখ্যা ২ লাখ ৬২ হাজার ২০৪টি। এর মধ্যে যাত্রীবাহী পরিবহনের সংখ্যা ১ লাখ ৭৪ হাজার ২৭৬, যান্ত্রিক পরিবহন ৬৬ হাজার ৭৮৪, অযান্ত্রিক পরিবহন ১ লাখ ৭ হাজার ৪৯২, মালবাহী পরিবহন ৮৭ হাজার ৯২৮, যান্ত্রিক পরিবহন ৮৩ হাজার ৫৬২ এবং অযান্ত্রিক পরিবহনের সংখ্যা ৪ হাজার ৩৬৬টি।

পোর্ট অব কলে সংযুক্ত হচ্ছে বাংলাদেশ-ভারতের আরও চার বন্দর

দ্বিপক্ষীয় উপকূলীয় বাণিজ্য জোরদারের উদ্দেশ্যে ভারত ও বাংলাদেশ নৌপথে আরো চারটি বন্দর যুক্ত করার জন্য আলোচনা চলছে। প্রস্তাবিত বন্দরগুলো হলো বাংলাদেশের মাতারবাড়ী ও মুক্তারপুর বন্দর (মুন্সিগঞ্জ), ভারতের ওড়িশা ও কামারাজার বন্দর (চেন্নাই)। বর্তমানে দ্বিপক্ষীয় কোস্টাল শিপিং চুক্তির আওতায় বাংলাদেশের চট্টগ্রাম, মোংলা, খুলনা, পায়রা, নারায়ণগঞ্জ, পানগাঁও ও আশুগঞ্জ বন্দরের সাথে নৌপথে সরাসরি সংযুক্ত রয়েছে ভারতের চেন্নাই, কৃষ্ণপট্টম, কাকিনাড়া, বিশাখাপত্তনম, পারাদীপ, হলদিয়া এবং কলকাতা বন্দর। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা জানিয়েছেন, বাংলাদেশ ও ভারত এখন শিপিং চুক্তির স্ট্যান্ডার্ড অপারেটিং প্রটোকল (এসওপি) সংশোধন নিয়ে কাজ করছে। এসওপিতে সংশোধনীর পরে নতুন চারটি বন্দরকে পোর্ট অব কলে যুক্ত করার আনুষ্ঠানিক ঘোষণা দেওয়া হবে।

নৌপরিবহন সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী জানিয়েছেন, উভয় দেশের দুটি করে বন্দর অন্তর্ভুক্ত করার এই প্রস্তাবটি ভারতের পক্ষ থেকে এসেছে। তিনি বলেন, 'চট্টগ্রাম বন্দরের মতো মাতারবাড়ীর গভীর সমুদ্রবন্দরেও কোস্টাল শিপিংয়ের অংশ হিসেবে দুই দেশের মধ্যে সরাসরি উপকূলীয় নৌযান পরিচালনা করার ব্যবস্থা থাকবে। এ কারণে আমরা উপকূলীয় পোর্ট অব কল হিসেবে মাতারবাড়ীকে যুক্ত করছি।' ওদিকে মুক্তারপুরে সামিট অ্যালায়েন্স পোর্ট লিমিটেডের অভ্যন্তরীণ টার্মিনালেরও আমদানি-রপ্তানি পণ্য হ্যান্ডলিং ও পরিচালনা করার সক্ষমতা রয়েছে।

১৬ ফেব্রুয়ারি গণভবন থেকে ভিডিও কনফারেন্সের মাধ্যমে একনেক সভায় বক্তব্য রাখেন প্রধানমন্ত্রী। এ সময় তিনি সব মহাসড়কে টোল আদায়ের নির্দেশ দেন

চট্টগ্রামের সাথে করাচি বন্দরের যোগাযোগ স্থাপনে গুরুত্ব

বাংলাদেশে নিযুক্ত পাকিস্তানের হাইকমিশনার ইমরান আহমেদ সিদ্দিকি ২৫ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম চেম্বার সভাপতি মাহবুবুল আলমের সাথে ওয়ার্ল্ড ট্রেড সেন্টারের বঙ্গবন্ধু কনফারেন্স হলে মতবিনিময় সভায় মিলিত হন। এ সময় হাইকমিশনার বলেন, 'দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য সম্ভাবনাময় হলেও আশানুরূপ নয়। এক্ষেত্রে উন্নতির সুযোগ রয়েছে। উভয় দেশের বেসরকারি খাতের মধ্যে আরও বেশি সম্পর্কোন্নয়নের জন্য একটি কমন প্ল্যাটফর্ম সৃষ্টির মাধ্যমে ব্যবসা-বাণিজ্যে কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জন সম্ভব হবে।'

তিনি পাকিস্তানে বাংলাদেশি পণ্যের এবং বাংলাদেশে পাকিস্তানি পণ্যের একক প্রদর্শনীর প্রয়োজনীয়তা ব্যাখ্যা করেন এবং প্রচলিত পণ্যের বাইরে নতুন পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে অন্তর্ভুক্তির আহ্বান জানান। তাঁর মতে ফার্মাসিউটিক্যালস, টেক্সটাইল ও তৈরি পোশাক খাতে পাকিস্তানি কাঁচামাল ব্যবহার করে ফিনিশড প্রডাক্ট তৈরির মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট ব্যবসায়ীরা লাভবান হবেন। এছাড়া চীন-পাকিস্তান ইকোনমিক করিডোর (সিপিইসি) ব্যবহার করে সমুদ্রপথে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য পরিচালনা করা হলে তা সময় ও ব্যয়সাশ্রয়ী হবে। তিনি ব্যবসায়ী প্রতিনিধি দলের সফর বিনিময়, পর্যটন প্রসারে ট্যুর প্রোগ্রাম আয়োজন এবং সংশ্লিষ্ট ভিসা সহজীকরণের ওপর গুরুত্বারোপ করেন।

চট্টগ্রাম চেম্বার সভাপতি মাহবুবুল আলম বলেন, 'পাকিস্তানে গড় ট্যারিফ বাংলাদেশ থেকে কম হলেও উচ্চ শুল্কের কারণে বাংলাদেশি পণ্য রপ্তানি বৃদ্ধি করা সম্ভব হচ্ছে না। এক্ষেত্রে কোটা ও সংখ্যার সীমাবদ্ধতা, স্বাস্থ্য ও মানগত বাধ্যবাধকতা এবং পাকিস্তান সরকারি এজেন্সি কর্তৃক একচ্ছত্রভাবে আমদানি অন্যতম বাধা।'

চট্টগ্রাম বন্দরে বাড়ছে কনটেইনার পরিবহন

করোনা পরিস্থিতি কিছুটা নিয়ন্ত্রণে আসায় চলতি বছরের প্রথম থেকেই কনটেইনার পরিবহন বাড়তে শুরু করেছে। জানুয়ারি মাসে বন্দর দিয়ে ২ লাখ ৪৩ হাজার কনটেইনার পরিবহন হয়েছে, যা গত এক বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ। তবে কনটেইনার পরিবহনে এখনো স্বাভাবিক সময়ের মতো প্রবৃদ্ধি হয়নি। গত বছরের এপ্রিলে করোনার কারণে কনটেইনার পরিবহনে বিপর্যয় দেখা দেয়। ১৬ বছরের মধ্যে সবচেয়ে কমসংখ্যক কনটেইনার পরিবহন হয় ওই মাসে। সাধারণ ছুটিতে সবকিছু স্থবির হয়ে পড়ায় এই বিপর্যয় ঘটেছিল। এরপর কিছুটা বাড়লেও স্বাভাবিক সময়ের তুলনায় তা ছিল কম। ফলে বছর শেষে দেখা যায়, ২০১৯ সালের তুলনায় ২০২০ সালে কনটেইনার পরিবহন সাড়ে ১০ শতাংশ কমেছে। বন্দরের ইতিহাসে কনটেইনার পরিবহন কমে যাওয়ার এটি দ্বিতীয় ঘটনা।

বন্দরের তথ্যে দেখা যায়, গত জানুয়ারি মাসে বন্দর দিয়ে আমদানি পণ্যবাহী ১ লাখ ২৩ হাজার এবং রপ্তানি পণ্যবাহী ও খালি ১ লাখ ২০ হাজার কনটেইনার পরিবহন হয়েছে। গত ১৩ মাসে এর চেয়ে বেশি কনটেইনার পরিবহন হয়েছে ২০২০ সালের জানুয়ারিতে। ওই মাসে ২ লাখ ৬৬ হাজার একক কনটেইনার পরিবহন করা হয়।

সব মহাসড়কে টোল আদায়ের নির্দেশ প্রধানমন্ত্রীর

প্রস্তাবিত ঢাকা-সিলেট মহাসড়ক চার লেনে উন্নীত করার পর সেখান থেকে টোল আদায়ের নির্দেশ দিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। এছাড়া অন্য সব মহাসড়কেও টোল আদায় করতে বলেন সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়কে। ১৬ ফেব্রুয়ারি জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটির (একনেক) সভায় প্রধানমন্ত্রী এই নির্দেশনা দেন।

একনেক সভা শেষে সংবাদ সম্মেলনে পরিকল্পনামন্ত্রী এম এ মান্নান এসব কথা বলেন। পরিকল্পনামন্ত্রী বলেন, 'বিনা পয়সায় সেবা পাওয়ার দিন শেষ। আমরা সেবা পেতে চাই। কিন্তু পয়সা দিতে রাজি না। এটা আমাদের সংস্কৃতি হয়ে গেছে। এই সংস্কৃতি থেকে আমাদের বের হয়ে আসতে হবে। এখন থেকে সরকারি সেবা পেতে হলে দাম দিতে হবে।'

এ সময় প্রধানমন্ত্রীর বক্তব্য উদ্ধৃতি করে পরিকল্পনামন্ত্রী বলেন, টোল আদায়ের মাধ্যমে শুধু রাজস্ব আদায় নয়, একটা আলাদা ব্যাংক অ্যাকাউন্ট খোলার কথা বলেছেন প্রধানমন্ত্রী। যেখান থেকে শুধু সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে খরচ হবে।

একনেক সভায় প্রধানমন্ত্রী সড়কে নির্দিষ্ট দূরত্বে বিশ্রামাগার নির্মাণের নির্দেশ দিয়েছেন। যাতে যাত্রী, চালক, চালকের সহকারী সেখানে বিশ্রাম নিতে পারেন।

সাত মাসে ২ লাখ কোটি টাকার পণ্য রপ্তানি

চলতি অর্থবছরের প্রথম সাত মাসে (জুলাই-জানুয়ারি) ২ হাজার ২৬৭ কোটি ডলার বা ১ লাখ ৯৫ হাজার ৬৯৫ কোটি টাকার পণ্য রপ্তানি হয়েছে। এই আয় তার আগের বছরের একই সময়ের চেয়ে ১ দশমিক শূন্য ৯ শতাংশ কম। রপ্তানি উন্নয়ন ব্যুরোর (ইপিবি) তথ্যানুযায়ী, গত জানুয়ারিতে ৩৪৩ কোটি ৬৭ লাখ ডলারের পণ্য রপ্তানি হয়েছে। গত বছরের জানুয়ারিতে রপ্তানি হয়েছিল ৩৬১ কোটি ডলারের পণ্য। সেই হিসাবে গত জানুয়ারিতে রপ্তানি কমেছে ৪ দশমিক ৯৯ শতাংশ।

চলতি অর্থবছরের প্রথম সাত মাসে পাট ও পাটজাত পণ্য, প্রকৌশল পণ্য, হস্তশিল্প, রাসায়নিক পণ্যের রপ্তানি বেড়েছে। অন্যদিকে তৈরি পোশাক, চামড়া ও চামড়াজাত পণ্য, হিমায়িত খাদ্য, কৃষি প্রক্রিয়াজাত পণ্য ও প্লাস্টিক পণ্যের রপ্তানি কমেছে। এই সময়ে ১ হাজার ৮৪০ কোটি ডলারের পোশাক রপ্তানি হয়েছে, দেশীয় মুদ্রায় যা ১ লাখ ৫৬ হাজার ৪০০ কোটি টাকার সমান। এই আয় গত বছরের একই সময়ের চেয়ে ৩ দশমিক ৪৪ শতাংশ কম। তৈরি পোশাকের মধ্যে নিটের রপ্তানি ৩ দশমিক ৮৪ শতাংশ বৃদ্ধি পেলেও ওভেন পোশাকের কমেছে ১০ দশমিক ৮৫ শতাংশ। ৯৯৮ কোটি ডলারের নিট পোশাক ও ৯৪৪ কোটি ডলারের ওভেন পোশাক রপ্তানি হয়েছে।

বাংলাদেশে এলএনজি সরবরাহ করবে কাতার পেট্রোলিয়াম

বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ গ্যাসের জোগান প্রতিনিয়ত কমে আসায় ভারত-পাকিস্তানের মতো এশিয়ার অন্যতম বৃহৎ এলএনজি আমদানিকারক দেশ হতে যাচ্ছে বাংলাদেশ। দেশের বৃহত্তম গভীর সমুদ্রে তরল পেট্রোলিয়াম গ্যাস (এলপিজি) টার্মিনাল তৈরির দায়িত্ব পাওয়া ডাচ প্রতিষ্ঠান ভিটলের সঙ্গে সম্প্রতি দীর্ঘমেয়াদি এক চুক্তি স্বাক্ষর করেছে কাতার পেট্রোলিয়াম। এ চুক্তির আওতায় বাংলাদেশের ভিটলের গ্রাহকদের জন্য বার্ষিক ১২ লাখ ৫০ হাজার টন তরলীকৃত প্রাকৃতিক গ্যাস (এলএনজি) সরবরাহ করবে কাতার পেট্রোলিয়াম। ২২ ফেব্রুয়ারি প্রকাশিত প্রতিষ্ঠানটির এক বিবৃতি থেকে জানা যায়, চুক্তি অনুযায়ী এ বছর থেকেই এলএনজি সরবরাহ শুরু হবে।

কাতারের জ্বালানিমন্ত্রী এবং কাতার পেট্রোলিয়ামের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা সাদ বিন শেরিদা আল কাবি এ চুক্তিকে স্বাগত জানিয়েছেন। তিনি বলেন, 'ভিটলের সঙ্গে এ ক্রয়-বিক্রয় চুক্তি (এসপিএ) স্বাক্ষর করতে পেরে আমরা আনন্দিত। বাংলাদেশের জ্বালানি চাহিদা পূরণে ভবিষ্যতেও এ চুক্তির আওতায় এনএলজি সরবরাহ অব্যাহত রাখব আমরা।'

বর্তমানে বাংলাদেশের দুটি ভাসমান টার্মিনাল ও পুনরায় গ্যাসে রূপান্তরকরণ ইউনিট (এফএসআরইউ) আছে, প্রতিদিন ২ কোটি ৮০ লাখ কিউবিক মিটার গ্যাস ও বছরে প্রায় ৭৫ লাখ টন গ্যাস উৎপাদনের সক্ষমতা রয়েছে বাংলাদেশের।

প্রবাসী আয়ে শীর্ষ তিন দেশের তালিকায় বাংলাদেশ

২০২০ সালে আগের বছরের তুলনায় বাংলাদেশে প্রবাসী আয় বেড়েছে। করোনার দুঃসংবাদের ভিড়ে এটি ছিল একটি সুখবর। প্রবাসী আয় বেশি আসে এমন শীর্ষ ১০টি উন্নয়নশীল দেশের ৭টিরই আয় গত বছর কমেছে। আর তিনটি দেশের আয় বেড়েছে। ওই তিন দেশের একটি হলো বাংলাদেশ। অন্য দুটি দেশ মেক্সিকো ও পাকিস্তান। দ্য ইকোনমিস্ট ইন্টেলিজেন্স ইউনিটের এক প্রতিবেদনে এই চিত্র উঠে এসেছে। তবে বাংলাদেশ ও পাকিস্তানের প্রবাসী আয় বৃদ্ধির বিষয়টি সাময়িক বলে মনে করছে দ্য ইকোনমিস্ট ইন্টেলিজেন্স ইউনিট।

সংস্থাটির প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ২০১৯ সালে বাংলাদেশে ১ হাজার

৮৪০ কোটি ডলার প্রবাসী আয় এসেছিল। ২০২০ সালে তা বেড়ে দাঁড়ায় ১ হাজার ৯৮৮ কোটি ডলারে। একইভাবে পাকিস্তানে ২০১৯ সালে ২ হাজার ২২০ কোটি ডলার প্রবাসী আয় এসেছিল। গত বছর তা বেড়ে দাঁড়ায় ২ হাজার ৪১০ কোটি ডলারে। ২০২০ সালে মেক্সিকোর প্রবাসী আয়ের পরিমাণ আগের বছরের চেয়ে ১৫০ কোটি ডলার বেড়ে ৪ হাজার ৫০ কোটি ডলারে উন্নীত হয়েছে।

বাংলাদেশ ও পাকিস্তানের প্রবাসী আয় বেড়ে যাওয়ার পেছনে কারণ হিসেবে সেখানে বলা হয়েছে, এ দুই দেশের প্রবাসী শ্রমিকদের অনেকে তাঁদের চাকরি হারিয়ে নিজেদের জমানো টাকা দেশে পাঠিয়েছেন। উপসাগরীয় দেশগুলোর শ্রমিকদের মধ্যে এই প্রবণতা বেশি ছিল। কারণ করোনার কারণে তেলের দাম কমে যাওয়া এবং পর্যটন ব্যবসায় ধস নামায় ওই অঞ্চলের দেশগুলোর অর্থনীতি সংকটে পড়েছে। আবার বাংলাদেশে প্রবাসী আয় বেশি আসার আরেকটি কারণ, ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞার ফলে বৈধ উপায়ে দেশে টাকা পাঠানোর পরিমাণ বেড়েছে। আবার বৈধভাবে টাকা পাঠালে প্রণোদনার হারও বাড়ানো হয়েছে, যা প্রবাসী শ্রমিকদের বৈধ উপায়ে দেশে টাকা পাঠানোর উৎসাহ বাড়িয়েছে।

লালদিয়ার চরে অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেছেন, 'লালদিয়ার চর বন্দরের জায়গা। বন্দরের প্রয়োজনেই এখানে উচ্ছেদ করতে হচ্ছে। এটি একটি চলমান প্রক্রিয়া। এই প্রক্রিয়ায় যারা বাধা দিচ্ছে তাদের তালিকা করা হচ্ছে। গুটিকয়েক মানুষের জন্য বন্দরের সুনাম নষ্ট বরদাশত করা হবে না।' ২৪ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম শাহ আমানত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে সাংবাদিকদের সাথে আলাপকালে তিনি এসব কথা বলেন।

খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, 'চট্টগ্রাম বন্দর এলাকার মতো পৃথিবীর কোনো বন্দরে এত জনবসতি বা যানবাহন চলাচল করে না। আমরা সেই জায়গাগুলো আধুনিকায়ন করতে যাচ্ছি। বিদেশিরা যখন আসেন, যখন দেখেন বন্দরের মধ্যে এত চলাচল, এত বস্তি, এত বাড়িঘর তখন আমাদের বন্দর প্রশ্নবিদ্ধ হয়। এর আগে অনেক জায়গা পরিষ্কার করেছি। এখন লালদিয়ার চরে পদক্ষেপ চলছে। এর আগে মহামান্য আদালত বন্দর চেয়ারম্যানকে পর্যন্ত কোর্টে হাজির হতে নির্দেশ দিয়েছিলেন।'

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, 'পুনর্বাসন আমরা তাদেরই করব, যারা গৃহহীন। যারা স্বচ্ছল, যারা চলতে পারেন-তাদের পুনর্বাসনের কোনো সুযোগ নেই। আমরা যাদের পুনর্বাসন করব, তাদের তালিকা করা হয়েছে। যারা এখন আছেন, তাদের অধিকাংশই ভাড়াটিয়া। কারা এ ধরনের সুযোগ নিয়ে ভাড়াটিয়াদের কাছ থেকে অর্থ আদায় করছে সেটির তালিকা করেছি, তাদের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেব।'

এ সময় নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান, পর্ষদ সদস্য মোহাম্মদ কামরুল আমিন, সচিব মোহাম্মদ ওমর ফারুকসহ ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

যুক্তরাজ্যে ২০২৭ সাল পর্যন্ত জিএসপি পাবে বাংলাদেশ

যুক্তরাজ্যের হাইকমিশনার রবার্ট ডিকসন ১৬ ফেব্রুয়ারি দুই দেশের মধ্যে অনুষ্ঠিত প্রথম বাণিজ্য ও বিনিয়োগ সম্মেলন নিয়ে এক ব্রিফিংয়ের আয়োজন করেন। এ সময় তিনি জানান, বাংলাদেশ মধ্যম আয়ের দেশে উন্নীত হলেও ২০২৭ সাল পর্যন্ত যুক্তরাজ্যে অগ্রাধিকারমূলক বাজার সুবিধা পাবে। দুই ধাপে তিন বছর করে বাংলাদেশের পণ্য যুক্তরাজ্যের বাজারে অগ্রাধিকারমূলক বাণিজ্য সুবিধা বা জিএসপি পাবে।

রবার্ট ডিকসন বলেন, 'বিশেষ করে উচ্চমানের সেবা খাতসহ যুক্তরাজ্যের প্রতিষ্ঠানগুলোর জন্য বাংলাদেশে ব্যবসার সুযোগ বাড়ছে। রপ্তানিভিত্তিক বাংলাদেশের ক্রমবর্ধমান অর্থনীতিকে বিকশিত করার ক্ষেত্রে সহযোগিতার অংশ হিসেবে শুল্ক ও কোটামুক্ত সুবিধা দেওয়া হচ্ছে। বাংলাদেশ মধ্যম আয়ের দেশে উন্নীত হলেও দুই ধাপে তিন বছর করে যুক্তরাজ্যের বাজারে জিএসপি সুবিধা পাবে। প্রথম ধাপে ২০২৪ সাল আর দ্বিতীয় ধাপে ২০২৭ সাল পর্যন্ত জিএসপি সুবিধা পাবে।'

রবার্ট ডিকসন জানান, বাংলাদেশের রপ্তানি পণ্যের তৃতীয় বৃহত্তম গন্তব্য যুক্তরাজ্যের সঙ্গে দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্যের পরিমাণ ৩৪০ কোটি পাউন্ড। এর মধ্যে বাংলাদেশ সে দেশে রপ্তানি করেছে ২৮০ কোটি পাউন্ডের পণ্য, আর যুক্তরাজ্য থেকে আমদানি করেছে ৬৩ কোটি পাউন্ডের পণ্য। মূলত যুক্তরাজ্যে বাংলাদেশের রপ্তানির অধিকাংশই হচ্ছে তৈরি পোশাক। আর বাংলাদেশে দ্বিতীয় বৃহত্তম বিদেশি বিনিয়োগকারী দেশ হচ্ছে যুক্তরাজ্য।

নওয়াপাড়া থেকে রেলপথে সার যাচ্ছে নেপালে

বাংলাদেশ থেকে রেলপথে সরাসরি ডিএপি (ডাই অ্যামোনিয়াম ফসফেট) সার যাচ্ছে নেপালে। চীন থেকে আমদানি করা এই সার যশোরের নওয়াপাড়া রেলস্টেশন থেকে চাঁপাইনবাবগঞ্জের রোহনপুর এবং ভারতের পশ্চিমবঙ্গ ও বিহার রাজ্য হয়ে পণ্যবাহী ট্রেনে নেপালে পাঠানো হচ্ছে। ইতিমধ্যে ১৫ হাজার মেট্রিক টন সার নেপালে পাঠানো হয়েছে।

ট্রানজিটের আওতায় বাংলাদেশ ও ভারতের ভূখণ্ড ব্যবহার করে নেপালে সার পাঠিয়েছে ঢাকাভিত্তিক বেসরকারি প্রতিষ্ঠান দেশ ট্রেডিং করপোরেশন। এ নিয়ে নেপাল সরকারের সঙ্গে প্রতিষ্ঠানটির চুক্তি হয়েছে। বাংলাদেশ ও নেপালের মধ্যে ১৯৭৬ সালে দ্বিপক্ষীয় ট্রানজিট ও প্রটোকল চুক্তি হয়। চুক্তিটির আওতায় নেপালকে ছয়টি বন্দর থেকে যানবাহনে পণ্য পরিবহনের সুযোগ দেওয়া হয়েছে। বন্দরগুলো হচ্ছে চট্টগ্রাম ও মোংলা সমুদ্রবন্দর এবং বেনাপোল, বাংলাবান্ধা, বিরল ও চিলাহাটি স্থলবন্দর। এর মধ্যে বাংলাবান্ধা ছাড়া আর কোনো বন্দর দিয়ে নেপালে নিয়মিত পণ্য আনা-নেওয়া করা হতো না। ২০১৮ সালের ৩০ মে থেকে ১ জুন নেপালের কাঠমান্ডুতে অনুষ্ঠিত দুই দেশের বাণিজ্য সচিব পর্যায়ের বৈঠকে নেপাল রোহনপুর থেকে পোর্ট অব কল, অর্থাৎ যানবাহনে পণ্য পরিবহনের সুযোগ চায়। এরপর ২০২০ সালের ১০ আগস্ট মন্ত্রিসভার বৈঠকে নতুন এই ট্রানজিট পথের খসড়া অনুমোদন করা হয়।

ট্রানজিটের আওতায় রেলপথে দুই উপায়ে বাংলাদেশ থেকে নেপালে সরাসরি পণ্য পরিবহন হয়। এর একটি হলো চাঁপাইনবাবগঞ্জের রোহনপুর-ভারতের পশ্চিমবঙ্গের মালদহের সিঙ্গাবাদ-বিহারের জগবানি-নেপালের বিরাটনগর, আর অন্যটি হচ্ছে চাঁপাইনবাবগঞ্জের রোহনপুর-পশ্চিমবঙ্গের বিরল-রাধিকাপুর-বিহারের রক্সল-নেপালের বীরগঞ্জ।

২০০৪ সালে ভারতের সিঙ্গাবাদ থেকে নেপালের বিরাটনগর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ চালু হয়। ২০১৫ সালে বাংলাদেশ অংশে ব্রডগেজ রেলপথ চালু হওয়ার ফলে সরাসরি নেপালের সঙ্গে পণ্য পরিবহনের সুযোগ তৈরি হয়।

বৈদেশিক মুদ্রার মজুদ এখন নতুন উচ্চতায়

বাংলাদেশ ব্যাংকে বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ তথা মজুদ ৪ হাজার ৪০০ কোটি মার্কিন ডলার ছাড়িয়েছে। করোনার মধ্যে জোর গতিতে প্রবাসী আয় আসায় এবং পণ্য রপ্তানিতে বড় আকারে ধস না নামায় রিজার্ভ বেড়েই চলেছে।

আন্তর্জাতিক মানদণ্ড অনুযায়ী, একটি দেশের কাছে অন্তত তিন মাসের আমদানি ব্যয় মেটানোর সমপরিমাণ বিদেশি মুদ্রার মজুদ থাকতে হয়। বাংলাদেশ ব্যাংকে ২৪ ফেব্রুয়ারি দিন শেষে রিজার্ভের পরিমাণ দাঁড়ায় ৪ হাজার ৪০২ কোটি ৮০ লাখ ডলার, যা স্থানীয় মুদ্রায় প্রায় ৩ লাখ ৭৪ হাজার ২৩৮ কোটি টাকা (প্রতি ডলার ৮৫ টাকা ধরে)। এই রিজার্ভ দিয়ে দেশের কমপক্ষে আট মাসের আমদানি ব্যয় পরিশোধ করা সম্ভব।

রিজার্ভের বেশ কয়েকটি উৎস রয়েছে। এগুলোর মধ্যে বর্তমানে বড় ভূমিকা রাখছে প্রবাসী আয়। ফেব্রুয়ারির প্রথম ২৩ দিনে ১৪৯ কোটি ৫০ লাখ ডলার প্রবাসী আয় এসেছে। এই আয় গত বছরের একই সময়ের ১২৪ কোটি ৬০ লাখ ডলারের চেয়ে ১৯ দশমিক ৯৮ শতাংশ বেশি। প্রবাসী আয় বাড়াতে

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী ২৪ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম শাহ আমানত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে লালদিয়ার চর উচ্ছেদ বিষয়ে সাংবাদিকদের ব্রিফিং করেন। এ সময় বন্দর চেয়ারম্যানসহ উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন

ছবিতে সংবাদ

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মেজবাহ্ উদ্দিন চৌধুরী ২৪ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দরের টিএম ভবনের কার্যক্রম পরিদর্শন করেন। এ সময় পরিচালক (পরিবহন) ও টার্মিনাল ম্যানেজারসহ ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম শাহজাহান ৮ ফেব্রুয়ারি পতেঙ্গা কনটেইনার টার্মিনালের নির্মাণ কাজ পরিদর্শন করেন। এ সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

বাংলাদেশ বিনিয়োগ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের নির্বাহী চেয়ারম্যান মো. সিরাজুল ইসলাম ১৮ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনে আসেন। এ সময় তিনি বন্দরের ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময় করেন।

পোশাক প্রস্তুতকারক ও রপ্তানিকারকদের শীর্ষ সংগঠন বিজিএমইএর সভাপতি রুবানা হক ১৬ ফেব্রুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানের সাথে সৌজন্য সাক্ষাৎ করেন। এ সময় বিজিএমইএর নেতৃবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

আন্তর্জাতিক মাতৃভাষা দিবসে শহীদ মিনারে পুষ্পস্তবক অর্পণ করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যানসহ পর্ষদ সদস্যবৃন্দ।

গত ২০১৯-২০ অর্থবছর থেকে ২ শতাংশ প্রণোদনা দিতে শুরু করে সরকার। এরপর থেকেই প্রবাসী আয়ে গতি আসে। বিশেষ করে করোনার পরে তাতে নতুন মাত্রা যোগ হয়েছে।

করোনাভাইরাসের মধ্যে গত ১ সেপ্টেম্বর রিজার্ভ প্রথমবারের মতো ৩ হাজার ৯০০ কোটি ডলার অতিক্রম করে। ৮ অক্টোবর তা আরও বেড়ে ৪ হাজার কোটি ডলারে ওঠে।

করোনার টিকা শুল্কমুক্ত

সরকারি-বেসরকারি খাতে করোনার টিকা আমদানি করতে এখন থেকে আর অগ্রিম কর দিতে হবে না। শুধু কোভিড-১৯ টিকা নয়; মানুষের জন্য আনা সব ধরনের টিকা আমদানিতেই অগ্রিম কর মওকুফ করা হয়েছে। ১৬ ফেব্রুয়ারি জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) এ-সংক্রান্ত প্রজ্ঞাপন জারি করে। সাধারণত যেকোনো পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে আমদানি পর্যায়ে ৫ শতাংশ অগ্রিম কর দিতে হয়। পরে আমদানিকারক তা বার্ষিক আয়কর বিবরণীর সঙ্গে সমন্বয় করে নেন। এছাড়া জীবন রক্ষাকারী ওষুধ হিসেবে করোনার টিকা আমদানিতে ভ্যাট ও আমদানি শুল্কও নেই। ফলে কোনো শুল্ক-কর ছাড়াই টিকা আসবে দেশে।

পাশাপাশি স্বাস্থ্যবিধি মেনে চলার সহায়ক হিসেবে পিপিই, মাস্ক, হ্যান্ড স্যানিটাইজার, ফেশশিল্ডসহ অন্যান্য ব্যক্তিগত সুরক্ষাসামগ্রী আমদানিতেও কোনো শুল্ক-কর নেই। এমনকি এসব সুরক্ষাসামগ্রী বানাতে কাঁচামাল আমদানিতেও শুল্ক নেই।

ভারতে ভোজ্যতেল রপ্তানির আহ্বান হাইকমিশনারের

২০ শতাংশ মূল্য সংযোজন করে ভারতে ভোজ্যতেল রপ্তানি করতে পারে বাংলাদেশ, এ বিষয়ে মত প্রকাশ করেছেন বাংলাদেশে নিযুক্ত ভারতীয় হাইকমিশনার বিক্রম কুমার দোরাইস্বামী। পাশাপাশি বাংলাদেশ স্ট্যান্ডার্ডস অ্যান্ড টেস্টিং ইনস্টিটিউশনের (বিএসটিআই) সনদ ভারতে গ্রহণযোগ্য করার ব্যাপারেও ইতিবাচক বিবেচনা করা হচ্ছে বলেও জানান হাইকমিশনার। ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) সভাপতি রিজওয়ান রহমানের সাথে দ্বিপক্ষীয় বাণিজ্য আলোচনা ও সৌজন্য সাক্ষাৎকালে এ কথা বলেন তিনি। তিনি বলেন, দিল্লি এবং চট্টগ্রাম বন্দরের মধ্যে পরিবহন ও সময়ের ব্যয় খুব বেশি। রপ্তানি ও আমদানি প্রক্রিয়া ত্বরান্বিত করতে বাংলাদেশের সকল স্থলবন্দরগুলোতে অবকাঠামোগত এবং প্রযুক্তিগত সুযোগ-সুবিধার উন্নয়ন আবশ্যক বলে মন্তব্য করেন দোরাইস্বামী।

তিনি বলেন, পণ্য পরিবহনে দীর্ঘসূত্রতার ফলে ব্যবসা পরিচালন ব্যয় বৃদ্ধি পাচ্ছে। এছাড়া ব্যয়সাশ্রয়ী হওয়ায় বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যকার পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে রেলপথের ব্যবহার বাড়ানোর ওপর গুরুত্ব দেন তিনি। এ লক্ষ্যে সিরাজগঞ্জে রেলওয়ের একটি কনটেইনার ডিপো স্থাপনেরও প্রস্তাব করেন ভারতীয় হাইকমিশনার।

বিদেশি বিনিয়োগ টানতে 'ব্র্যান্ডিং' করাবে বিডা

বাংলাদেশে সরাসরি বিদেশি বিনিয়োগের চিত্র (এফডিআই) স্থির প্রকৃতির। প্রতি বছর ঘুরেফিরে গড়ে ৩০০ কোটি ডলার এফডিআই আসে দেশে। কাঙ্ক্ষিত বিনিয়োগ না আসার পেছনে অনুকূল পরিবেশ, আমলাতান্ত্রিক জটিলতা ও বাংলাদেশ সম্পর্কে দেশের বাইরে নেতিবাচক দৃষ্টিভঙ্গিকে দায়ী করে থাকেন বিশেষজ্ঞরা। তাই বিদেশের মাটিতে বাংলাদেশকে ব্র্যান্ডিংয়ের সিদ্ধান্ত নিয়েছে সরকার। এজন্য দেশীয় একটি প্রতিষ্ঠানকে দিয়ে বাংলাদেশের ভাবমূর্তি বাড়াতে কয়েকটি দেশে প্রচারণা চালানোর উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে।

বিডার নির্বাহী চেয়ারম্যান সিরাজুল ইসলাম বলেন, 'বাংলাদেশকে বাইরের দেশে ব্র্যান্ডিং করার জন্য আমরা বেটার বাংলাদেশ ফাউন্ডেশনকে (বিবিএফ) দুই বছরের জন্য নিয়োগ করছি। প্রবাসী বাংলাদেশি এবং বিদেশি বিনিয়োগকারীদের বাংলাদেশে বিনিয়োগের অনুরোধ করবে বিবিএফ। বিদেশের মাটিতে বাংলাদেশের ভাবমূর্তি তুলে ধরবে তাঁরা। একই সঙ্গে বাংলাদেশে অবকাঠামোগত যে অগ্রগতি হয়েছে, তা-ও তুলে ধরবে।'

বিশ্বব্যাংকের ব্যবসা সহজীকরণ সূচকে ১৯০ দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান তলানিতে। সবশেষ প্রতিবেদনে এই অবস্থান ১৬৮তম। এমন বাস্তবতায় বিদেশে বাংলাদেশের অবস্থান শক্ত করতে বিবিএফকে নিয়োগ দিতে যাচ্ছে সরকার।

বিবিএফের চেয়ারম্যান মাসুদ এ খান বলেন, 'আমাদের বৈশ্বিক একটা নেটওয়ার্ক আছে। আমরা বিদেশি দূতাবাসগুলোকে সঙ্গে নিয়ে কাজ করব। বিনিয়োগকারীদের জন্য ওয়ান স্টপ সার্ভিস (ওএসএস) সেবাসহ বিভিন্ন সুযোগ-সুবিধা তুলে ধরা হবে।'

জলদস্যুর উপদ্রব বেড়েছে সাগরে

২০২০ সালে বিশ্বজুড়ে জলদস্যুর হামলা ও সশস্ত্র ডাকাতি বছরওয়ারি ২০ শতাংশ বেড়েছে। ২০১৯ সালে এ ধরনের ১৬২টি ঘটনার বিপরীতে গত বছর ১৯৫টি ঘটনার তথ্য প্রকাশ করেছে ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরো।

জাহাজে সশস্ত্র ডাকাতি ও জলদস্যুর হামলা

হামলার ধরন
জানুয়ারি-ডিসেম্বর ২০২০

- **১৬১** জাহাজে দুষ্কৃতিকারীদের আরোহণ
- **২০** হামলার চেষ্টা
- **১১** গুলির ঘটনা
- **০৩** অপহরণ

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

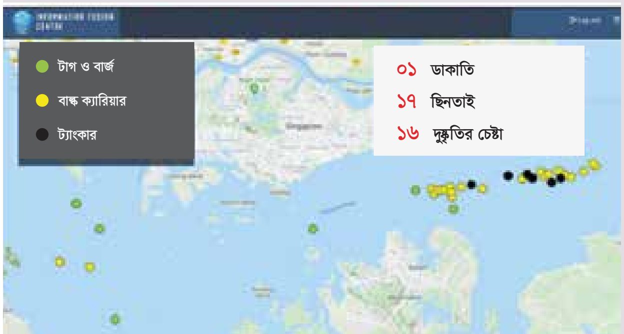
সূত্র: আইসিসি ইন্টারন্যাশনাল মেরিটাইম ব্যুরো

সিঙ্গাপুর প্রণালিতে চলাচলে সতর্কতা

সিঙ্গাপুর প্রণালিতে ডাকাতি, ছিনতাই ও দুষ্কৃতির চেষ্টার পরিসংখ্যান দিয়ে সম্প্রতি একটি বার্ষিক প্রতিবেদন প্রকাশ করেছে দেশটির ইনফরমেশন ফিউশন সেন্টার (আইএফসি)। প্রতিবেদনে ওই অঞ্চল দিয়ে চলাচলকারী জাহাজগুলোর জন্য কিছু সতর্কতামূলক সুপারিশও করেছে আইএফসি।

২০২০ সালে সিঙ্গাপুর প্রণালিতে যত ডাকাতি, ছিনতাই ও দুষ্কৃতির চেষ্টা হয়েছে

জাহাজের ধরন ও ঘটনা



উল্লেখযোগ্য কিছু বিষয়

- বেশির ভাগ ঘটনা ঘটেছে অন্ধকারে (রাত সাড়ে ৯টা থেকে সকাল ৬টার মধ্যে)
- সিঙ্গাপুর প্রণালির ট্রাফিক সেপারেশন স্কিমে বর্ণিত পূর্বপাশের লেন, বাতাম অঞ্চলের উত্তর ও বিনতান অংশ দিয়ে যেসব জাহাজ চলাচল করেছে, সেগুলোকে টার্গেট করা হয়েছে সবচেয়ে বেশি (৯০ শতাংশের বেশি)

দুষ্কৃতিকারীদের কার্যক্রম

- সাধারণত একটি দলে চার থেকে ছয়জন থাকে।
- ছোট আকারের নৌকা ব্যবহার করে। টার্গেট থাকে অপেক্ষাকৃত শ্লথগতির জাহাজ, যেগুলোর গতি থাকে ঘণ্টায় ৭-১২ নটিক্যাল মাইল।
- সংঘাত এড়িয়ে চলার চেষ্টা করে।

ট্যাংকার ও বাল্ক ক্যারিয়ারে হামলাকারী

- অস্ত্র হিসেবে থাকে ছুরি ও ধাতব দণ্ড।
- সাধারণত ইঞ্জিনের পার্টস ও স্টোরের জিনিসপত্রের দিকে নজর থাকে।
- একটি গ্রুপ একই রাতে কয়েকটি জাহাজে হামলা চালাতে পারে।

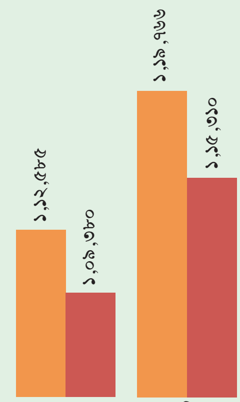
টাগ ও বার্জে হামলাকারী

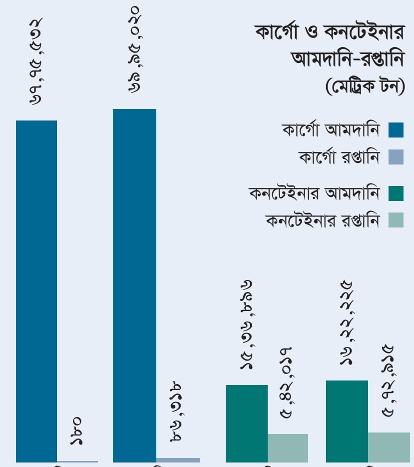
- সাধারণত অস্ত্র থাকে না।
- স্টোরের জিনিসপত্রের দিকে নজর থাকে।

সুপারিশ

- মেরিটাইম সিকিউরিটি চার্ট কিউ৬১১২ ও কিউ৬১১৩ এর মতো করে ভলান্টারি কমিউনিটি রিপোর্টিংয়ে অংশগ্রহণ।
- রিজিওনাল গাইড টু কাউন্টার পাইরেসি অ্যান্ড আর্মড রবারি এগেইন্সট শিপস ইন এশিয়াতে জাহাজের নিরাপত্তা নিশ্চিতে যেসব পদক্ষেপের কথা উল্লেখ রয়েছে, সেগুলো অনুসরণ।

২০২০ ও ২০২১ সালের ফেব্রুয়ারি মাসের তুলনামূলক চিত্র





আর্থিক প্রতিবেদন (কোটি টাকায়)

	ফেব্রুয়ারি ২০২০	ফেব্রুয়ারি ২০২১
রাজস্ব আয়	২৪৭.০২	২৪৪.৪৩
রাজস্ব ব্যয়	১১৪.৪৩	১৩৭.০৯
উদ্বৃত্ত রাজস্ব	১৩২.৫৯	১০৭.৩৪
ইনকাম ট্যাক্স (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৫.৩৮	৬.১৮
ভ্যাট (সরবরাহকারী ও ঠিকাদারদের কাছ থেকে সংগৃহীত)	৮.৭৩	৯.৫০
ভ্যাট (কর্তৃপক্ষের আয় থেকে)	২৯.১৮	৩১.২৫

তথ্যযোগ

1. *মো. নজরুল ইসলাম*
   পরিবহন পরিদর্শক, অপারেশন শাখা, পরিবহন বিভাগ
2. *মো. কামরুল আহসান*
   উচ্চ হিসাব সহকারী, বাজেট শাখা, অর্থ ও হিসাব বিভাগ

BANDARBARTA
a monthly maritime magazine by
Chattogram Port Authority