

জানুয়ারি-ফেব্রুয়ারি ২০১৭ বর্ষ ০২, সংখ্যা ০১

বন্দর বার্তা

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ-এর মাসিক প্রকাশনা

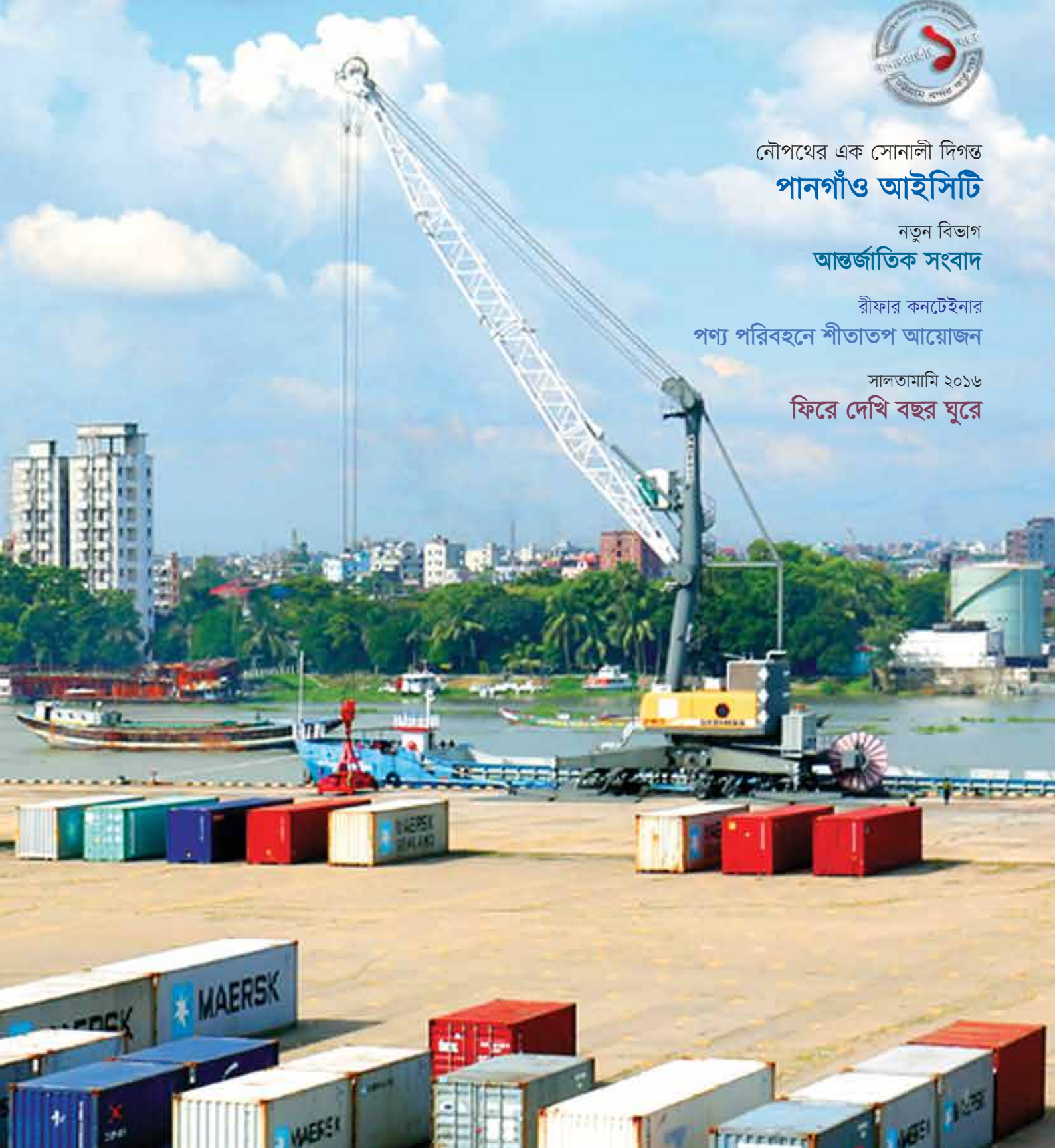


নৌপথের এক সোনালী দিগন্ত
পানগাঁও আইসিটি

নতুন বিভাগ
আন্তর্জাতিক সংবাদ

রীফার কনটেইনার
পণ্য পরিবহনে শীতাতপ আয়োজন

সালতামামি ২০১৬
ফিরে দেখি বছর ঘুরে



সালতামামি ২০১৬ ফিরে দেখি বছর ঘুরে

বন্দর মানেই জেটি ভর্তি দেশি বিদেশি জাহাজ, জাহাজ ভর্তি কনটেইনার। আবার বন্দর মানেই খবর, ঘটে যাওয়া নানা ঘটনা। কখনো নতুন বন্দর স্থাপন, কখনো নিউমেটিক কনভেয়ার বেস্ট সংযোজন, নয়তো বন্দরের উন্নয়নে সভা ও সেমিনার, বিশেষ কারোও বন্দর দর্শন অথবা নতুন কোনো সমঝোতা স্মারক সাক্ষর, নতুন মাইলফলক স্পর্শ- প্রতিদিনই এরকম অজস্র ঘটনার সাক্ষী আমাদের চট্টগ্রাম বন্দর। ২০১৬ সালে ঘটে যাওয়া নির্বাচিত কিছু ঘটনা নিয়ে আমাদের এই নিবেদন।



চট্টগ্রাম বন্দরের প্রতিমাসের প্রকাশনা ‘বন্দরবার্তা’র আনুষ্ঠানিক অভিষেক

৩ জানুয়ারি ২০১৬। রাজধানীর অভিজাত হোটেলের প্রশস্ত সম্মেলন কক্ষ। চট্টগ্রাম বন্দরের ২০ লাখ কনটেইনার হ্যান্ডেলিংয়ের ঐতিহাসিক লক্ষ্যমাত্রা ছুঁয়ে দেয়া উপলক্ষে সম্মেলন চলছে। গণমাধ্যমকর্মীর পাশাপাশি এ সাফল্য উদযাপনে যোগ দিতে এসেছেন দেশের শীর্ষস্থানীয় শিল্প-ব্যবসায়ী প্রতিনিধি এবং দেশের গণ্যমান্য সরকারি-বেসরকারি অতিথিরা। এরই মধ্যে সবার খুশির মাত্রা বাড়িয়ে দিয়ে ‘বন্দরবার্তা’-র উদ্বোধনী সংখ্যার মোড়ক উন্মোচনের ঘোষণা এলো। চট্টগ্রাম বন্দরের নৈমিত্তিক সব খবরাখবর নিয়ে প্রকাশিত প্রতিমাসের প্রকাশনাটির মোড়ক উন্মোচন করেন মাননীয় নৌ পরিবহন মন্ত্রী শাজাহান খান, এমপি।

গ্রীন পোর্ট তালিকায় চট্টগ্রাম বন্দর

কঠোর নজরদারির পাশাপাশি দ্রুত ব্যবস্থা নেয়ার ফলে চট্টগ্রাম বন্দর এবং বন্দরের বহিনোঙ্গির অপরাধের হার নেমে এসেছে শূন্যের কোঠায়। প্রায় এক দশক আগে জলদস্যুতার কারণে আন্তর্জাতিক সংস্থাগুলোর বিবেচনায় ঝুঁকিপূর্ণ বন্দরের তালিকায় ঠাই পায় চট্টগ্রাম বন্দর। পরবর্তীতে বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং কোস্টগার্ডের নানামুখী উদ্যোগে এ অবস্থার প্রভূত উন্নতি সাধন হয়। ফলে আন্তর্জাতিক সংস্থাগুলো প্রণীত ঝুঁকিপূর্ণ তালিকা থেকে বেরিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর উঠে আসে গ্রীন পোর্টের তালিকায়।

বাংলাদেশ-ভারত উপকূলীয় নৌ পরিবহন শুরু

গত ১৬ মার্চ চট্টগ্রাম বন্দর থেকে থেকে ভারতে পণ্যবাহী জাহাজের যাত্রা শুরু হয়েছে। ঐদিন বাংলাদেশ-ভারত উপকূলীয় নৌ পরিবহন চুক্তির আওতায় ১৭৬টি কনটেইনার নিয়ে দেশীয় মালিকানাধীন কনটেইনার জাহাজ এমভি হারবার-১ ভারতের অন্ধ্রপ্রদেশ রাজ্যের কৃষ্ণপাটনাম বন্দরের উদ্দেশ্যে রওনা হয়। গত বছর ৬ জুন ভারতীয় প্রধানমন্ত্রী নরেন্দ্র মোদির বাংলাদেশ সফরের সময় দুই দেশের মধ্যে উপকূলীয় জাহাজ চলাচল চুক্তি হয়। পূর্বে সড়ক ও নৌপথে বাংলাদেশে পণ্য আসতে ১৫/২০ দিন সময় লেগে যেতো। এখন এতে সময় লাগবে মাত্র তিনদিন। পাশাপাশি ভারতের ৭ অঙ্গরাজ্যে সাগরপথে সহজে পণ্য পরিবহনের সুযোগ সৃষ্টি হবে।

বন্দরে নিলাম পণ্যের নতুন ঠিকানা

চট্টগ্রাম বন্দরে ৩৮ বছর পর নতুন জায়গায় কনটেইনার ভর্তি নিলাম পণ্য রাখার ব্যবস্থা করা হয়েছে। এ ধরনের

কনটেইনারের সংখ্যা বেড়ে বন্দরের পরিচালনা কার্যক্রমে ব্যাঘাত ঘটতে থাকায় কর্তৃপক্ষ সিদ্ধান্তটি নিয়েছে। নিলামের পণ্য পড়ে থাকায় যে পরিমাণ জায়গা নষ্ট হচ্ছিল, সেখানে বছরে ৭৭ হাজার ৫০০ একক কনটেইনার ওঠানামা করা সম্ভব। বন্দর স্টেডিয়ামের পাশে বেসরকারি কনটেইনার ডিপো চিটাগাং কনটেইনার ট্রান্সপোর্টেশন কোম্পানি লিমিটেডে (সিসিটিসিএল) নিলাম পণ্যের এসব কনটেইনার রাখা হচ্ছে। বন্দর থেকে জমি লিজ নিয়ে এ ডিপো গড়ে তোলেন বেসরকারি উদ্যোক্তারা। বন্দরের মূল চক্র থেকে এসব কনটেইনার সরিয়ে নেয়ায় বন্দরের পরিচালনা কার্যক্রম আরও গতিশীল এবং শক্তিশালি হয়েছে।

এক বছর হাতে রেখেই ২০ লাখ কনটেইনার হ্যান্ডেলিংয়ের মাইলফলকে চট্টগ্রাম বন্দর

২০ লাখ কনটেইনার হ্যান্ডেলিংয়ের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ২০১৬ সালে। কিন্তু এক বছর হাতে রেখেই সে মাইলফলক অতিক্রম করার কৃতিত্ব দেখায় চট্টগ্রাম বন্দর। সে উপলক্ষ্যে চট্টগ্রাম বন্দরের ১৩০ তম প্রতিষ্ঠাবার্ষিকীতে শীর্ষ থেকে আরম্ভ করে সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের জন্য ৩৫ হাজার টাকা করে বোনাস প্রদান করা হবে। বন্দরের ১২৯তম বর্ষপূর্তি উপলক্ষ্যে ফজলুর রহমান মুন্সী মিলনায়তনে আয়োজিত বন্দরের কর্মরত মুক্তিযোদ্ধা ও শহীদ পরিবারের সদস্যদের সংবর্ধনা অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথির বক্তব্যে নৌ পরিবহন মন্ত্রী এ ঘোষণা দেন।

পায়রা বন্দর ড্রেজিংয়ে বেলজিয়ামের সাথে সমঝোতা

প্রতি বছর দেশের বন্দরের ব্যবহার ১২ শতাংশ হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। এ অবস্থায় চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের কর্মক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি নতুন বন্দর স্থাপনকে গুরুত্ব দেয়া হচ্ছে। পায়রা সমুদ্র বন্দরের বিস্তৃতি প্রায় ১১ কি.মি. এবং প্রশস্ত ৪ কি.মি. যা কনটেইনার, বাস্ক, সাধারণ কার্গো, এলএনজি, পেট্রোলিয়াম ও যাত্রী টার্মিনাল নির্মাণের জন্য অত্যন্ত উপযোগী। ৮ মিটার পর্যন্ত ড্রাফটের জাহাজ এ বন্দরে ভিড়তে পারে। কিন্তু লক্ষ্য হচ্ছে ১৪ মিটার ড্রাফটের বড় জাহাজ বন্দরে ভেড়ানো। সে লক্ষ্যে ড্রেজিং করার জন্য বেলজিয়ামের কোম্পানি 'জান ডি নুলে'র সঙ্গে সমঝোতা স্মারক (এমওইউ) সই করেছে পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষ। বন্দরের মূল চ্যানেল এবং রক্ষণাবেক্ষণ ড্রেজিং করবে কোম্পানিটি। সমুদ্র বন্দরটি চালু হলে অর্থনৈতিক অঞ্চল, তৈরি পোশাক, ওষুধ শিল্প, সিমেন্ট, কয়লাভিত্তিক

বিদ্যুৎ কেন্দ্র, মৎস্য প্রক্রিয়াকরণ অঞ্চল, সার কারখানা, তৈল শোধনাগার ও জাহাজ নির্মাণশিল্পসহ আরও অনেক শিল্প কারখানা গড়ে তোলা সম্ভব। বন্দরটি পুরোদমে ২০১৮ সাল নাগাদ চালু হবে বলে আশা করা হচ্ছে।

চট্টগ্রাম বন্দর উপদেষ্টা কমিটির ১০ম সভা অনুষ্ঠিত

গত বছর মে মাসের প্রথম সপ্তাহে অনুষ্ঠিত চট্টগ্রাম বন্দর উপদেষ্টা কমিটির ১০ম সভা অনুষ্ঠিত হয়। বন্দর প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট সভাকক্ষে অনুষ্ঠিত এ সভায় সভাপতিত্ব করেন নৌ পরিবহন মন্ত্রী শাহজাহান খান। সভায় আগামী দিনের চট্টগ্রাম বন্দর হিসেবে বে টার্মিনাল নির্মাণের কাজটিকে সরকারের ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প হিসাবে নেয়া হবে। পাশাপাশি কর্ণফুলী নদীর ক্যাপিটাল ড্রেজিংয়ের কাজ শুরু হবে। মহেশখালিতে গভীর সমুদ্র বন্দর নির্মাণ প্রকল্পের কাজটিও পর্যায়ক্রমে বাস্তবায়ন করা হবে।

শুরু হলো ট্রানজিট, টনপ্রতি মাশুল ১৯২ টাকা

আনুষ্ঠানিকভাবে ভারতকে ট্রানজিট দেয়া হয়েছে। ২০১৬ সালের ১৫মে এক হাজার টন চেউটনের চালান কলকাতা থেকে আগরতলা নেয়ার অনুমতি প্রদান করে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডাব্লিউটিএ)। এজন্য প্রতিটনে মাশুল নির্ধারিত হয়েছে ১৯২ টাকা। নৌপথেই প্রথমে এ ধরনের ট্রানজিট দেয়া হল। এক বছর আগে নয়াদিল্লীতে অনুষ্ঠিত দুই দেশের নৌ সচিব পর্যায়ের সভায় আশুগঞ্জ হয়ে আগরতলায় পণ্য নেয়ার জন্য বিদ্যমান প্রটোকলের সংশোধনী সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরিত হয়।

লয়েড'স লিস্টের ৭৬তম অবস্থানের সনদ হস্তান্তর

বিশ্বের শীর্ষ ১০০ কনটেইনার হ্যান্ডেলিং বন্দরের মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দর ৭৬তম স্থানে উন্নীত হয়েছে। গত ৭ অক্টোবর লয়েড'স লিস্ট বাংলাদেশ প্রতিনিধি ক্যাপ্টেন জিল্লুর রহমান বন্দরের শহীদ মোঃ ফজলুর রহমান মুন্সী অডিটরিয়ামে এ স্বীকৃতির সনদ বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম খালেদ ইকবালের হাতে তুলে দেন।

নিউমুরিং ওভারফ্লো কনটেইনার ইয়ার্ড নির্মাণকাজ শুরু

চট্টগ্রাম বন্দরের সম্প্রতি চালু হওয়া খালি কনটেইনার ইয়ার্ডের পাশাপাশি 'নিউমুরিং ওভারফ্লো কনটেইনার ইয়ার্ড' নামে আরেকটি চতুরের নির্মাণকাজের ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করেছেন বন্দর চেয়ারম্যান। এতে ৩৪

দশমিক ৫০ একর জায়গার ওপর চার স্তরে ২০ হাজার পণ্যভর্তি কনটেইনার রাখা যাবে। এক বছরের মধ্যে এই চতুরের নির্মাণকাজ শেষ হবে বলে আশা প্রকাশ করেন বন্দর চেয়ারম্যান।

১ জুলাই থেকে বাধ্যতামূলক হল রপ্তানি পণ্যে ওজন সনদ

রপ্তানি পণ্যভর্তি কনটেইনার জাহাজে তোলায় আগে 'ওজন যাচাই সনদ' দেওয়া বাধ্যতামূলক করেছে নৌবাণিজ্য অধিদফতর। গত ১ জুলাই থেকে এই সনদ ছাড়া রপ্তানিপণ্য জাহাজিকরণ করা যাচ্ছে না। সমুদ্রগামী জাহাজ চলাচলে নিরাপত্তার স্বার্থে এই পদক্ষেপ নেয়া হয়েছে। ঘোষিত পণ্যের চেয়ে বেশি পণ্য জাহাজিকরণের ফলে নৌ পথে দুর্ঘটনা ঘটায় পণ্য পরিবহনে ২০১৪ সালে সেফটি অব লাইফ অ্যাক্ট সি (সোলাস) কনভেনশন বাধ্যতামূলক করে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম অর্গানাইজেশন (আইএমও)।

সাড়ে ৩৫ কোটি টাকা পৌরকর দিল বন্দর

চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশনের মেয়র আ জ ম নাছির উদ্দীনের হাতে এক চেকে সাড়ে ৩৫ কোটি টাকার পৌরকর তুলে দিয়েছেন বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার অ্যাডমিরাল এম খালেদ ইকবাল। বন্দর ভবনে ২১ আগস্ট সকালে এক অনুষ্ঠানের মাধ্যমে এই চেক তুলে দেয়া হয়। একসঙ্গে ৩৯ কোটি ৫০ লাখ টাকা অগ্রিম কর পরিশোধ করায় ১০ শতাংশ হারে চার কোটি টাকা ৫০ লাখ টাকা ছাড় পেয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

খোলা পণ্যের জেটিতে এসেছে 'নিউমেটিক কনভেয়ার বেল্ট'

খোলা পণ্য জাহাজ থেকে নামাতে চট্টগ্রাম বন্দরে প্রথমবারের মতো যুক্ত হয়েছে 'নিউমেটিক কনভেয়ার বেল্ট'। এই যন্ত্রের সাহায্যে জাহাজের হ্যাচের ভেতর থেকে পণ্যগুলো বেল্টের মাধ্যমে জেটিতে পৌঁছায়। এর পরের ধাপে আরেকটি মেশিনে ওজন ও বস্তাবন্দি হয়ে সরাসরি জেটিতে থাকা ট্রাকে উঠে যাবে এসব পণ্য এবং এখান থেকেই দেশের বিভিন্ন স্থানে সরাসরি রওনা হয়ে যায় ট্রাকগুলো। এতে অনেক সময় ও অর্থ সাশ্রয় হচ্ছে। কমেছে পণ্যের দামও।

বন্দরবার্তা ও সিপিএ নিউজ এখন 'ইস্যু ডটকম' এ

বন্দরবার্তা ও সিপিএ নিউজ এর বর্তমান ও পুরোনো সংখ্যাগুলো এখন অনলাইনেও পাওয়া যাচ্ছে। তথ্যপ্রযুক্তির এ যুগে বন্দরবার্তাকে সকলের হাতে পৌঁছে দিতে চট্টগ্রাম

বন্দরের উদ্যোগে ও বন্দরবার্তার কনটেন্ট প্রণয়ন ও প্রকাশনা সংস্থা এনলাইস্টেন ভাইবসু এর তত্ত্বাবধানে বন্দরবার্তার সমস্ত সংখ্যা এখন নিয়মিতভাবে বিশ্বনন্দিত ম্যাগাজিন পোর্টাল 'ইস্যু ডট কম'-এ (www.issuu.com) প্রকাশিত হচ্ছে।

বে টার্মিনালের ফিজিবিলাটি স্ট্যাডিয়াম শুরু

গত আগস্টে বে টার্মিনালের ফিজিবিলাটি স্ট্যাডিয়াম ফ্রান্সের পর 'শেলহর্ন-এইচপিসি-কেএসসি জেভি' ১৮ অক্টোবর ইনসেপশন রিপোর্ট জমা দেন। এরপর ৯ নভেম্বর বন্দর ভবনে শেলহর্ন প্রতিনিধি দলের সাথে বন্দরের উচ্চপদস্থ কর্মকর্তাদের একটি সভায় ফিজিবিলাটি স্ট্যাডিয়াম পরবর্তী কার্যক্রমসমূহ নিয়ে আলোচনা করা হয়।

কর্ণফুলীর ক্যাপিটাল ড্রেজিংয়ে আইনি জটিলতার অবসান

অবশেষে ড্রেজিং নিয়ে আইনি জটিলতা থেকে মুক্ত হলো কর্ণফুলী নদী। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান ও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের আইনি লড়াইয়ে পড়ে গত ৪ বছর ধরে থেমে ছিলো কর্ণফুলী নদীর ড্রেজিং প্রক্রিয়া। সম্প্রতি আইন মন্ত্রণালয়ের ব্যাখ্যা পাওয়ার পর এখন আর কর্ণফুলী নদীর ড্রেজিং কার্যক্রম পরিচালনা করতে বন্দরের কোনো বাধা নেই। বাংলাদেশ প্রকৌশল ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) ফিজিবিলাটি স্ট্যাডিয়াম রিপোর্ট পাওয়ার পরই ড্রেজিং কার্যক্রম শুরু হওয়ার কথা রয়েছে।

অপারেশন জ্যাকপটের উপর চলচ্চিত্র নির্মাণ প্রক্রিয়া শুরু

অপারেশন জ্যাকপটের লোমহর্ষক, রোমাঞ্চকর কাহিনীসহ বন্দরের মুক্তিযুদ্ধ ও সোয়াত জাহাজ প্রতিরোধের ঘটনাবলী নিয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রয়োজনায় নির্মিত হতে যাচ্ছে একটি পূর্ণদৈর্ঘ্য চলচ্চিত্র। বন্দরের সাবেক চেয়ারম্যান এবং বর্তমান নৌপ্রধান এডমিরাল নিজামউদ্দিন আহমেদ, মুক্তিযোদ্ধা নৌমন্ত্রী শাহজাহান খান এর অনুপ্রেরণায় চলচ্চিত্রটি নির্মাণের এই ব্যতিক্রমী আয়োজনের উদ্যোগ নেয় এবং প্রস্তুতি কাজের সূচনা করেন। ১৯৭১ এর ১৫ আগস্ট চট্টগ্রাম বন্দরে ৩৯ জন নৌকমান্ডো এক দুঃসাহসী অভিযান পরিচালনা করেন। সে অভিযানে তারা ৯টি বিদেশী জাহাজ লাইম মাইন দিয়ে বিস্ফোরণ ঘটিয়ে ডুবিয়ে দেন।



প্রধান পৃষ্ঠপোষক

রিয়ার এডমিরাল এম খালেদ ইকবাল
বিএসপি, এনডিসি, পিএসসি, বিএন

সম্পাদক

জাফর আলম

সম্পাদনা পর্ষদ

রম্য রহিম চৌধুরী
সাদেকা বেগম
মো. ওমর ফারুক
মাহবুব মোরশেদ চৌধুরী

নির্বাহী সম্পাদক

তাজুল হক

সহযোগী সম্পাদক

বিপ্লব সরকার

প্রদায়ক

এনামুল করিম
কাজী মোরাজ উদ্দিন আরিফ
বিজয় মজুমদার
ওমর ফারুক ইমদ
মনীষ দাশ

ব্যবস্থাপনা সম্পাদক

মনির খান শিমুল

জনসংযোগ

এ এন এম ওয়াহিদ শিকদার
মোহাম্মদ আজিজুল মওলা
মো. শফিউল আজম খান

আলোকচিত্রী

এস এম শামসুল হুদা
রনন রহিম চৌধুরী

শিল্প নির্দেশক

শামীম চৌধুরী

লে-আউট ও মেক-আপ

উজ্জল আহমেদ, তৌফিক আহমেদ

ব্যবস্থাপনা

হাবিবা ইয়াসমিন

মুদ্রণ ব্যবস্থাপনা

মনিরুল ইসলাম, হাবিবুর রহমান সুমন

প্রকাশক চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ-এর পক্ষে
সার্বিক তত্ত্বাবধান, প্রণয়ন, মুদ্রণ ও প্রকাশন:

এনলাইটেন আইবস

বাড়ি ৪, সড়ক ৭/বি, সেক্টর ৩

উত্তরা, ঢাকা-১২৩০

ফোন: ০১৮১৭ ৫৯৫ ৪৯২

ইমেইল: enlightenvibes@gmail.com

সম্পাদকীয় যোগাযোগ:

বন্দরবার্তা

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

বন্দরভবন, ৩য় তলা, চট্টগ্রাম।

ফোন: ০৩১-২৫১০৮৬৯

ইমেইল: bandarbartha@gmail.com

সম্পাদকীয়

আমরা কৃতজ্ঞ পাঠকের কাছে

হ্যাঁটি হ্যাঁটি পা পা করে পৌঁছে গেলাম দ্বিতীয় বছরে। চলার পথ মসৃণ করে তোলার জন্য আমরা কৃতজ্ঞ পাঠকের কাছে। বন্দরবার্তা যিরে তাদের উচ্চস ও উদ্দীপনা আমাদের জুগিয়েছে অবিরাম অনুপ্রেরণা। 'যে ফুল না ফুটিতে পারেছে ধরণীতে' হতে আসিনি আমরা। চট্টগ্রাম বন্দরের যে সৌরভ ছড়িয়ে দিয়ে যাচ্ছি বছর ধরে, শুভাকাঙ্ক্ষীদের সাথে নিয়ে ছড়িয়ে যাবো তা আরো অনেক দিন। সে প্রত্যাশা রাখছি।

এই এক বছরে দেশ বিদেশ থেকে চিঠি, ইমেইল আর মেসেজে অভিনন্দন জানিয়ে, সাহস যুগিয়ে, সুপারামর্শ দিয়ে আমাদের স্বপ্ন করেছেন পাঠকেরা। প্রিয় পাঠক, আপনাদের চাহিদায় প্রতিনিয়ত আমরা বদলে ফেলেছি বন্দরবার্তাকে - অঙ্গসজ্জায় এনেছি নতুনত্ব, বিষয়সমূহে রেখেছি বৈচিত্র্য। সে পথেই বন্দরবার্তা নবীনতর থেকে হয়েছে অভিজ্ঞতা লব্ধ। এই সাফল্যের ভাগিদার তাই আপনিও, প্রিয় পাঠক।

এবারের মূল শ্রবণে থাকছে পানগাঁও ইনল্যান্ড কনটেইনার টার্মিনাল এর আদ্যোপান্ত। বর্তমান সময়টা বিশ্ব বাণিজ্যের। আন্তর্জাতিক বিশ্বের সাথে বাংলাদেশ এখন অনেক বেশী সম্পৃক্ত বাণিজ্য-সম্পর্কে। এই বাণিজ্য-যোগের মূল মাধ্যম আমাদের বন্দরসমূহ। প্রতি বছরে দেশে বন্দরের ব্যবহার ১৬-১৮ শতাংশ হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। স্বাভাবিকভাবেই জায়গা সংকুলান হচ্ছে না বন্দরগুলোতে। ফলে পণ্য পরিবহনে তৈরি হচ্ছে দীর্ঘসূত্রতা। বাড়ছে খরচ। এ অবস্থায় চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের কর্মক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি নতুন বন্দর স্থাপনকে গুরুত্ব দেয়া হচ্ছে। এরই ধারাবাহিকতায় প্রায় ৩০০ কোটি টাকা ব্যয়ে বুড়িগঙ্গা নদীর তীরে প্রায় ৬৪ একর জায়গা নিয়ে পানগাঁও আইসিটি গড়ে উঠেছে। এর প্রায় ৩৫ একর জমিতে আরসিসি ইয়ার্ড, জেটি ও শেড নির্মাণ করা হয়েছে। বাকী ২৯ একর জমিতে নদীর তীর রক্ষা বাঁধ ও সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। ২০১৩ সালের ৭ নভেম্বর তারিখ গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা আনুষ্ঠানিক ভাবে পানগাঁও অভ্যন্তরীণ নৌ টার্মিনাল এর শুভ উদ্বোধন করেন।

কালের পরিক্রমায় প্রতিনিয়ত জমতে থাকা পাহাড়সম নথির চাপ থেকে চট্টগ্রাম বন্দরকে মুক্ত করতে চালু হতে যাচ্ছে ই-ফাইলিং সিস্টেম। প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে ই-গভর্নেন্স সেল-এর মাধ্যমে এটুআই প্রকল্পের আওতায় পরিচালিত সেন্টাল ডাটাবেজ এর সঙ্গে যুক্ত হবে চট্টগ্রাম বন্দর। এ প্রক্রিয়ায় বিভিন্ন মন্ত্রণালয় থেকে ই-ফাইলিংয়ের মাধ্যমে নথি ও ডাক আসবে বন্দরে। ই-ফাইলিংয়ের সাহায্যেই এসবের জবাব দিতে হবে এখন থেকে।

পণ্য পরিবহনে পণ্যের ধরন ও গুণগত পার্থক্যের কারণে এর বাহক কনটেইনারের আকার, গঠন আর কার্যপদ্ধতিতেও আসে ভিন্নতা। এরকমই এক বিশেষায়িত কনটেইনারের নাম রীফার। রেফ্রিজারেটেড থেকে রীফার। বোঝাই যাচ্ছে শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত বিধায় এর এরকম নাম। আপেল, আঙ্গুর, কমলার মত পঁচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবহৃত হয় এ কনটেইনার। সরেজমিনে পড়ুন রীফার এর ব্যবহার ও কার্যকৌশল নিয়ে। প্রিয় পাঠক, আপনার জানতে চাওয়ার ব্রতকে সামনে রেখে বন্দরবার্তার এই সংখ্যা থেকে আমরা নতুন আরেকটি সংযোজন ঘটিয়েছি। দুই পৃষ্ঠা ভরে আপনারা পাচ্ছেন 'আন্তর্জাতিক সংবাদ'। বিশ্বজুড়ে এক মাসে ঘটে যাওয়া বন্দর ও বন্দর সংশ্লিষ্ট গুরুত্বপূর্ণ ঘটনাপ্রবাহ থাকছে এই বিভাগে।

আমাদের বর্ষপূর্তিতে শুভেচ্ছা বাণী পাঠিয়েছেন বন্দর সংশ্লিষ্ট সম্মানিত ব্যক্তিবর্গ। এছাড়া 'যে ফুলে সাজিয়েছিলাম অর্থ'-এ খুঁজে পাবেন বন্দরবার্তার পূর্বের সবগুলো সংখ্যার সংক্ষিপ্ত বিবরণ। 'ফিরে দেখি বছর ঘুরে'তে রয়েছে নির্বাচিত কিছু ঘটনা নিয়ে ২০১৬ সালের সালতামামি।

নিয়মিত বিভাগসমূহে বরাবরের মতই থাকছে 'বই পরিচিতি', 'বন্দর পরিচিতি', 'মুখর বন্দর', 'কে তিনি' এবং 'খতিয়ান'।

প্রিয় পাঠক, আমরা এগিয়ে যাব আরো সমৃদ্ধির পথে। তৃষ্ণা মেটাবো বন্দর সম্পর্কীয় আপনার সকল কৌতূহল আর চাহিদার। এই প্রত্যয় ব্যক্ত করছি।

আপনাদের সঙ্গে নিয়ে আমাদের পথচলা দীর্ঘতর হোক। শুভেচ্ছা।

শুভেচ্ছায়,

জাফর আলম

সম্পাদক

বন্দরবার্তা

এ সংখ্যায় থাকছে

০৬

নদীর নাব্যতা ও যোগাযোগ ব্যবস্থার মত অন্যান্য সুবিধাদির কারণে পানগাঁও বন্দরকে টার্মিনাল নির্মাণের জন্য সবচেয়ে উপযোগী হিসেবে বিবেচনা করে ১৯৯১ সালের মার্চ মাসে জাইকা নদীপথে পণ্য পরিবহন সংক্রান্ত যে সমীক্ষা পরিচালনা করে, তার ভিত্তিতে ১৯৯৩ সালে শুরু হয় পানগাঁও নদীবন্দর নির্মাণ কার্যক্রম।

১৪

একবছরে বন্দরবার্তা



যে ফুলে সাজিয়েছিলাম অর্ঘ্য

বছর ঘুরতে ফিকে হয়ে যায় কত না স্মৃতি। বর্তমান বলে, সামনে এগিয়ে যেতে অতীত রেড়ে। তবু কি সব ভোলা যায়? জ্বলজ্বল করে স্মৃতির ছায়াপথে কিছু শাস্ত্রত মুহূর্ত। প্রতিমাসে বন্দরবার্তা প্রকাশনা আমাদের জন্য ছিল সেরকমই ঘটনা। পেছন ফিরে তাকিয়ে, অতীত হাতড়ে তাই খুলে দিলাম স্মৃতির বাঁপি।

১৭

সরেজমিন



রীফার কনটেইনার:

পণ্য পরিবহনে শীতাতপ আয়োজন

এক বিশেষায়িত কনটেইনারের নাম রীফার। রেফ্রিজারেটেড থেকে রীফার। নিয়ন্ত্রিত তাপমাত্রায় পণ্য সংরক্ষণের সকল সুবিধা নিয়ে বিশেষভাবে তৈরি সাদা রংয়ের এই কনটেইনার। ফলে সাধারণ পণ্যবাহী কনটেইনার থেকে এ কনটেইনারের কার্যপদ্ধতিও ভিন্নতর। সাধারণত পঁচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবহৃত হয় এ কনটেইনার।



প্রধান রচনা
পানগাঁও আইসিটি
নৌপথের এক সোনালী দিগন্ত

ফিরে দেখি বছর ঘুরে ■ ০২-০৩

সালতামামি ২০১৬

এক বছর হাতে রেখেই ২০ লাখ কনটেইনার হ্যান্ডেলিংয়ের মাইলফলকে চট্টগ্রাম বন্দর

বাংলাদেশ-ভারত উপকূলীয় নৌ পরিবহন শুরু

খোলা পণ্যের জেটিতে এসেছে 'নিউমেটিক কনভেয়ার বেল্ট' লয়েড'স লিস্টের ৭৬তম অবস্থানের সনদ হস্তান্তর

সম্পাদকীয় ■ ০৪

আন্তর্জাতিক সংবাদ ■ ১০-১১

২০১৬ সালের শেষ পর্যায়ে বিশ্বজুড়ে বেড়েছে কনটেইনার হ্যান্ডেলিং

এশিয়া-লোহিত সাগর অঞ্চলে ফ্রান্সের শিপিং লাইন সিএমএ সিজিএম-এর সেবা বৃদ্ধি

নতুন এন্টি ফাউলিং নিয়ন্ত্রণ আইন প্রণয়ন করলো হংকং প্রশাসন ১০,৫০০ টিইউসিএস ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন জাহাজের প্রথম পানামা খাল অতিক্রম

বাজারে আসছে ভ্রাম্যমাণ বন্দর!

চীন-ভিয়েতনাম-ইন্দোনেশিয়া রুটে সেবার মান বাড়ালো কে লাইন শিপিং

শুভেচ্ছা বাণী ■ ১২-১৩

বর্ষপূর্তিতে বন্দরবার্তা

একবছর অতিক্রম করল আমাদের বন্দরবার্তা। কিছু মানুষের উৎসাহ, উদ্দীপনা আর সহযোগিতায় সম্ভব হয়েছে আমাদের এই পথচলা। একবছর পূর্তিতেও তারা শুভেচ্ছা জানিয়ে অভিনন্দিত করেছেন আমাদের। দিয়েছেন সামনে এগিয়ে চলার অনুপ্রেরণা।

খেরো খাতা ■ ১৬

পথচলায় চট্টগ্রাম পৌরসভা

মুখর বন্দর ■ ১৮-২০

২৩ লাখ কনটেইনার হ্যান্ডেলিংয়ের মাইলফলকে চট্টগ্রাম বন্দর দক্ষ জনবল তৈরিতে কাজ করবে নোদারল্যান্ডের এন্ডপার্টরা ওয়ার্ল্ড কাস্টমস অর্গানাইজেশনের সার্টিফিকেট অব মেরিট অর্জন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর

'বন্দরকে নিয়েই নগরের উন্নয়ন পরিকল্পনা করতে হবে'- চবক সদস্য জাফর আলম
বন্দর ব্যবহারের সুযোগ পাচ্ছে ভারত

বন্দর বিচিত্রা ■ ২১

ইনসাইট: ই-ফাইলিংয়ের আওতায় চট্টগ্রাম বন্দর

গ্রন্থ পরিচয়: বাংলাদেশ মেরিটাইম হিস্টোরি
বন্দর পরিচয়: পোর্ট অফ হংকং, চীন

আলোকপাত ■ ২২

দেশে দেশে বান্ধা ভেসেল অবস্থানের গড় সময়: ২০১৪ ও ২০১৫ এর তুলনামূলক ছকচিত্র

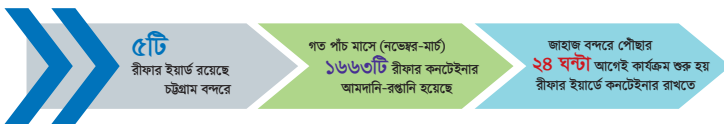
২০১৫ সালে কনটেইনার পরিবহন বানিজ্যে ভাটার ছকচিত্র

খতিয়ান ■ ২৩

বন্দরের আয়-ব্যয়, কনটেইনার ওঠানামার তুলনামূলক মাসিক পরিসংখ্যান

১৭

রীফার কনটেইনার





একটি আধুনিক টার্মিনালে প্রয়োজনীয় সবকিছু নিয়ে সুসজ্জিত পানগাঁও ইনল্যান্ড কনটেইনার টার্মিনাল

পানগাঁও আইসিটি নৌপথের এক সোনালী দিগন্ত

প্রতি বছর দেশে বন্দরের ব্যবহার ১৬-১৮ শতাংশ হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। স্বাভাবিকভাবেই জায়গা সংকুলান হচ্ছে না বন্দরগুলোতে। ফলে পণ্য পরিবহনে তৈরি হচ্ছে দীর্ঘসূত্রতা। বাড়ছে খরচ। তাই চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের কর্মক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি নতুন বন্দর স্থাপনকে গুরুত্ব দেয়া হচ্ছে। এরই ধারাবাহিকতায় বুড়িগঙ্গা নদীর তীরে গড়ে উঠেছে পানগাঁও আইসিটি। একই সাথে এই পথ হবে সাশ্রয়ী, নিরাপদ এবং পরিবেশ বান্ধব।

বিজয় মজুমদার

সে অনেক দিন আগের কথা। বাংলাদেশের কোনো এক হাটের দিন। গঞ্জের হাট ভরে উঠেছে দোকানীর পসরায়। নৌকায় ভরে পণ্য নিয়ে এসেছে তারা। কেউ এসেছে অনেক দূর থেকে। দিনের শেষে হাসিমুখে ফিরে যাচ্ছে ক্রেতা ও বিক্রেতা। দুজনের গন্তব্য ভিন্ন, কিন্তু বাহন এক। নৌকায় করে নদী পথে দুজনে ফিরে যাচ্ছে আপন গৃহে। একসময় বাংলাদেশে জালের মত ছড়িয়ে থাকা নদীগুলো ছিল পরিবহনের অন্যতম মাধ্যম। সে সময় মানুষেরা নৌকায় করে দূর-দুরান্তে বেড়াতে যেত আর বড় বড় গয়না নৌকা বয়ে নিয়ে যেত সব ধরনের পণ্য।

প্রযুক্তির উৎকর্ষতা আর গতির সাথে তাল মেলাতে না পেরে কমে গেছে নৌপথের গুরুত্ব-গঞ্জের হাটে তাই ভেড়ে না আর পণ্য বোঝাই নৌকা। কিন্তু পুরোনো এই গল্পটাকে নতুন করে সাজিয়ে নিতে এগিয়ে এসেছে পানগাঁও অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনাল নামের নৌবন্দর।

নৌপথে পণ্য আনা নেওয়ার খরচ কম, সুবিধা অনেক। তবে সময়ের বাস্তবতায় নৌপথের ব্যবহার ক্রমশ কমে আসছে। নৌপথের ব্যবহার বাড়তে ঢাকার অদূরে বুড়িগঙ্গা নদীর তীরে দক্ষিণ কেরানীগঞ্জ থানার পানগাঁও এলাকায় স্থাপন করা হয়েছে একটি আইসিটি বা অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনাল। এই টার্মিনাল বাণিজ্যিক দিক থেকে বাংলাদেশের

সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ নৌপথের ব্যবহারকে গতিশীল করবে। এ পথে পণ্য পরিবহনের খরচ সড়কপথের প্রায় সমান হলেও এর ব্যবহারের ফলে দূষণ রোধ হবে এবং সড়কপথে যানজট কমবে।

পানগাঁওতে আইসিটি কেন?

বর্তমান এই সময়টা বিশ্বায়নের, আন্তর্জাতিক বিশ্বের সাথে বাংলাদেশ এখন অনেক বেশি সম্পৃক্ত। এই যোগাযোগের মূল কারণ উন্মুক্ত বিশ্বে বাড়ছে বাংলাদেশী পণ্যের চাহিদা। আবার জনসংখ্যা বৃদ্ধির কারণে বাংলাদেশে চাহিদা বাড়ছে আমদানি পণ্যের, এ কারণে বাংলাদেশের রপ্তানি ও আমদানি এখন অনেক গতিশীল। সমুদ্র বা স্থলপথে আসা কনটেইনার খালাস করা ও রাখার জন্য দরকার বন্দর ও বন্দর সংলগ্ন স্থান। এই ধরনের স্থানকে বলে কনটেইনার টার্মিনাল। পানগাঁও হচ্ছে এরকমই একটি টার্মিনাল। নদী পথে সহজে ও নিরাপদে পণ্য পরিবহনের সুবিধা প্রদান করার উদ্দেশ্যে গড়ে তোলা হয়েছে পানগাঁও অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনাল।

বাংলাদেশের ব্যস্ততম সমুদ্র বন্দর চট্টগ্রাম। দেশের সিংহভাগ আমদানি ও রপ্তানি হয় এই বন্দর দিয়ে। এখন থেকে আমদানীকৃত পণ্য সারাদেশে, আর রপ্তানিকৃত পণ্য বিদেশে সরবরাহ করা হয়। বাংলাদেশের অর্থনীতি যত গতিশীল হচ্ছে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে তত বাড়ছে যানবাহনের চাপ। এক বেসরকারি সমীক্ষায় জানা গেছে

ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে বছরে গড়ে ১২,২০,০০০ ভারী যানবাহন চলাচল করে। প্রয়োজনের তুলনায় বেশি পরিমাণ যান চলাচলের কারণে অনেক ক্ষেত্রে এই ৫ ঘণ্টার পথ পাড়ি দিতে হয় ১৫ ঘণ্টায়। আমদানি ও রপ্তানি পণ্য পরিবহনে গতিশীলতা বাড়াতে ও বিকল্প পথ অনুসন্ধানে জাপানী সাহায্য সংস্থা জাইকা ঢাকা-চট্টগ্রাম নদীপথ নিয়ে একটি সমীক্ষা চালায়। সমীক্ষায় নদীপথে পণ্য পরিবহনের সম্ভাব্য সুবিধাদি যাচাই করা হয়। এই সমীক্ষায় দেখা যায় যে বাংলাদেশে নদী পথসমূহ এখন পণ্য পরিবহনে সবচেয়ে উপেক্ষিত যদিও এর সম্ভাবনা অপার। বাংলাদেশের বিস্তৃত নদীপথে সহজে পণ্য পরিবহন করা সম্ভব। ঢাকার পাশ দিয়ে বয়ে যাওয়া বুড়িগঙ্গা নদীর কাছে যদি একটি কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ করা হয় তাহলে কৌশলগত ভাবে একটি নতুন পথে ঢাকায় পণ্য পরিবহন সম্ভব হবে। এই সমীক্ষা শেষে বাংলাদেশ সরকার কেরানীগঞ্জের কাছে পানগাঁও গ্রামে একটি আইসিটি নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে, যেখান থেকে ঢাকার দূরত্ব খুবই কম।

ঢাকার কাছে বেছে নেওয়া হল পানগাঁও

পানগাঁও টার্মিনালে বুড়িগঙ্গা নদী প্রায় ৪ মিটার গভীর। নদীর নাব্যতা ও যোগাযোগ ব্যবস্থাসহ অন্যান্য সুবিধাদির কারণে পানগাঁও বন্দরকে টার্মিনাল নির্মাণের জন্য সবচেয়ে উপযোগী হিসেবে বিবেচনা করে ১৯৯১ সালের মার্চ মাসে জাইকা নদীপথে পণ্য পরিবহন সংক্রান্ত যে সমীক্ষা পরিচালনা করে, তার ভিত্তিতে ১৯৯৩ সালে শুরু হয় পানগাঁও নদীবন্দর নির্মাণ কার্যক্রম।

সে সময় এর জন্য প্রায় ৮৮ একর জমি অধিগ্রহণ করা হয়। শুরুতে আর্থিক সীমাবদ্ধতায় কাজের বিঘ্ন ঘটে, খেমে যায় এর নির্মাণ। ২০০৫ সালে সরকার ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের ক্রমবর্ধমান চাপ কমানোর উদ্যোগ গ্রহণ করলে আবারো প্রাণচাঞ্চল্য ফিরে পায় পানগাঁও নির্মাণ কার্যক্রম। সে বছর চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অর্থায়নে শুরু হয় এর কাজ, যার পরিসমাপ্তির কথা ছিল ২০০৭ সালে। তবে প্রক্রিয়াগত জটিলতায় এটি পিছিয়ে পড়ে। ২০১০ সালে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষকে পানগাঁও অভ্যন্তরীণ টার্মিনাল (পানগাঁও আইসিটি) নির্মাণে সহায়তা করার অনুরোধ জানালে উভয়ের মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর হয়। এরপর ১৫৮ কোটি টাকা ব্যয়ে ২০১২ সালের জুন মাসে এই টার্মিনাল নির্মাণের কাজ সমাপ্ত হয়। মোট ৩০০ কোটি টাকা ব্যয়ে বুড়িগঙ্গা নদীর তীরে প্রায় ৬৪ একর জায়গা নিয়ে পানগাঁও আইসিটি গড়ে উঠেছে। এর প্রায় ৩৫ একর জমিতে আরসিসি ইয়ার্ড, জেটি ও শেড নির্মাণ করা হয়েছে। বাকী ২৯ একর জমিতে নদীর তীর রক্ষা বাঁধ ও সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। ২০১৩ সালের ৭ নভেম্বর তারিখ গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা আনুষ্ঠানিকভাবে পানগাঁও অভ্যন্তরীণ নৌ টার্মিনাল-এর শুভ উদ্বোধন করেন।

পানগাঁও জেটির দৈর্ঘ্য ১৮০ মিটার ও প্রস্থ ২৬ মিটার। এখানে একসাথে দুটি জাহাজ ভিড়তে পারে। বন্দর ও টার্মিনাল এলাকার আয়তন ৩২ একর। ইয়ার্ড এলাকার আয়তন ৫৫,০০০ বর্গমিটার।



পানগাঁও আইসিটি'র ভিত্তি প্রস্তর স্থাপন করেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা

ইয়ার্ডের এককালীন কনটেইনার ধারণ ক্ষমতা ২,৪০০ টিইউস। কনটেইনার ফ্রেইট স্টেশন ৫,৮১৫ বর্গমিটার। এখানে রীফার প্লাগ ইন পয়েন্ট রয়েছে ৪৮টি। এর স্টাফিং ও আনস্টাফিং এলাকা ১৩,৯৬৯ বর্গমিটার।

একটি আধুনিক টার্মিনালে যা যা থাকা প্রয়োজন তার সবকিছু নিয়ে সুসজ্জিত পানগাঁও আইসিটি। যে সকল অত্যাধুনিক যন্ত্রপাতি দিয়ে পানগাঁও টার্মিনাল সাজানো হয়েছে তার মধ্যে রয়েছে একটি মোবাইল হারবার ক্রেন, ২টি স্ট্র্যাডেল ক্যারিয়ার। এখানে ট্র্যাক্টর ট্রেইলার আছে ২টি। পানগাঁও-এ সকল ধরনের কর্মকাণ্ড সচল রাখার জন্য ২৪ ঘণ্টা বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিত করা হয়েছে। এখানে রয়েছে দুটি জেনারেটর, যার প্রত্যেকটির ক্ষমতা ১,২৫০ কেভিআই/আইএমডারিউ। অগ্নিকাণ্ডের মত দুর্ঘটনা প্রতিরোধে ফায়ার হাইড্রেন্ট সহ দুটি পাম্প সবসময় প্রস্তুত। সব মিলিয়ে পানগাঁও টার্মিনাল-এর কনটেইনার হ্যান্ডেল এর ক্ষমতা বছরে প্রায় ১,১৬,০০০ টিইউস।

ঢাকার পানগাঁও থেকে চট্টগ্রাম বন্দর পর্যন্ত নৌপথের দৈর্ঘ্য প্রায় ১৫৭ নটিক্যাল মাইল (সমুদ্র পথের দূরত্বকে বলা হয় নটিক্যাল মাইল। এক নটিক্যাল মাইল সমান ১.৮২৫ কিলোমিটার। সে হিসেবে ঢাকা থেকে সমুদ্র পথে দূরত্ব ২৮৬ কিলোমিটার)। সন্দ্বীপ এলাকা ছাড়া আগাগোড়া এই নৌপথের গভীরতা প্রায় ৪.৫ মিটার। সন্দ্বীপে গভীরতা কম থাকলেও ৫ থেকে ৬ মিটার জোয়ারের সময় এখান দিয়ে কনটেইনারবাহী জাহাজ খুব সহজে চলাচল করতে পারে। বর্তমানে এই পথে বাস্ক কার্গো, পেট্রোলিয়াম ও অন্যান্য মালামাল পরিবহন করা হচ্ছে। কনটেইনার জাহাজ চলাচলের সুবিধার্থে নৌপথে প্রয়োজনীয় সংখ্যক নেভিগেশন সহায়ক যন্ত্রপাতি স্থাপন করা শুরু হয়েছে। এর জন্য বয়া ও মুরিং বয়া কেনা হয়েছে।

কী সুবিধা এনে দেবে এই পানগাঁও

পানগাঁও টার্মিনাল নির্মাণের উদ্দেশ্য হচ্ছে কার্গো আমদানি ও রপ্তানিকে ঢাকার দোরগোড়ায় পৌঁছে দেয়া। বিদেশ থেকে যে সকল কনটেইনার আসে তার ৭০ শতাংশ ঢাকা ও তার আশেপাশের এলাকায় বহন করে আনা হয়। পানগাঁও টার্মিনাল ব্যবহার করার অর্থ হচ্ছে চট্টগ্রাম থেকে ঢাকা এবং ঢাকা থেকে চট্টগ্রামে কনটেইনার পরিবহনে সড়ক ও রেলপথের বিকল্প পথ হিসেবে নৌপথের ব্যবহার। একই সাথে এই পথ হবে শাস্রীয়, নিরাপদ এবং পরিবেশ বান্ধব।

সাধারণত একটি ছোট আকারের জাহাজ একবারে চট্টগ্রাম থেকে যে পরিমাণ পণ্য ঢাকা ও তার আশেপাশের এলাকায় নিয়ে যেতে ও সেখান থেকে নিয়ে আসতে পারে, সড়ক পথে তা প্রায় ৬০০ টি সাধারণ ট্রাকের যাওয়া-আসার সমান। আর রেলপথের হিসাবে দুই থেকে তিনটি কার্গো ট্রেনের যাতায়াতের সমান। একটি জাহাজ যদি গড়ে ১০ নটিক্যাল মাইল গতিতে চলে, তাহলে চট্টগ্রাম থেকে পানগাঁও-এ পৌঁছতে সময় লাগবে প্রায় ১৬ ঘণ্টা। সড়ক পথে একটি ট্রাক সাধারণত ৫ থেকে ৭ ঘণ্টায় ঢাকায় আসে।

নদীপথে সড়কপথের চেয়ে দুর্ঘটনার সম্ভাবনা অনেক কম। আবার সড়ক পথে ডাকাতি ও ছিনতাই, এমনকি কোনো কোনো ক্ষেত্রে ট্রাক উধাও হয়ে যাওয়ার ঘটনাও ঘটে। নদী পথে এই ধরনের ঝুঁকিও অনেক কম। রাজনৈতিক অস্থিরতার সময় সড়ক ও রেলপথ হয়ে পড়ে আরো ঝুঁকিপূর্ণ। এ সময় নদীপথে পণ্য পরিবহন একটা ভাল বিকল্প হতে পারে।

নদী পথে পণ্য পরিবহন অনেক বেশি পরিবেশ বান্ধব, কারণ নদীপথে অল্প জ্বালানী ব্যয়ে অনেক বেশি পণ্য পরিবহন করা সম্ভব। মাত্রাতিরিক্ত কার্বন নিঃসরণ পরিবেশ দূষণের মূল কারণ। বর্তমানে পৃথিবীতে নানাভাবে কার্বন নিঃসরিত হচ্ছে, যার

ফলস্বরূপ ক্ষয়ে যাচ্ছে ওজোন স্তর, এতে ক্ষতিকর অতিবেগুনি রশ্মি বায়ুমণ্ডলে প্রবেশ করছে আর ক্রমশ বাড়ছে পৃথিবীর তাপমাত্রা। ফলে গলতে শুরু করছে মেরু অঞ্চলের বরফ, বাড়ছে সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা। সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধিতে যে সমস্ত দেশ সরাসরি এবং সবচেয়ে বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হতে যাচ্ছে বাংলাদেশ তার মধ্যে অন্যতম। যেহেতু সড়ক পথে পণ্য পরিবহনে যে পরিমাণ যান ও তার জ্বালানী লাগে, নৌপথে লাগে সে তুলনায় কম। তাই নৌপথে কার্বন নিঃসরণের পরিমাণও অনেক কম। তাই বলা যেতে পারে পানগাঁও বন্দরের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন অনেক বেশি পরিবেশবান্ধব হবে।

অন্যদিকে পানগাঁও-এর কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের উপর চাপ কমবে, বন্দরে কনটেইনারের গড় অবস্থানের সময়ও আসবে কমে। হরতাল, অবরোধ, ধর্মঘট মুক্ত নৌপথে পানগাঁও থেকে ব্যবসায়ীরা যথাসময়ে পণ্য সংগ্রহ করতে সক্ষম হবে।

সম্ভাবনার দিগন্তে নতুন আলো হয়ে আসা ট্রান্সশিপমেন্ট যোগ করতে পারে পানগাঁও-এর মুকুটে আরেকটি অর্জন। ভারত কিংবা অন্য রাষ্ট্র থেকে সমুদ্র বা নৌপথে পণ্য পরিবহনে আয়ের একটি মাধ্যম হতে পারে ট্রান্সশিপমেন্ট। যেমন ভারত তার উত্তরের রাজ্যগুলোতে পণ্য পাঠাতে ব্যাপক সমস্যার মুখোমুখি হয়। দূরত্ব ও পাহাড়ি সড়কের কারণে সেখানে পণ্য পাঠাতে সময় ও অর্থ দুই বেশি লাগে। আবার সমুদ্র পথে আসা কোনো পণ্য বাংলাদেশের উত্তরের জেলাগুলোতে পাঠাতে, সে সকল পণ্যকে প্রথমে চট্টগ্রাম থেকে ঢাকায় আনতে হয়, তারপরে সেটাকে ঢাকা থেকে উত্তরের জেলাগুলোতে পাঠাতে হয়, এতে পণ্য পরিবহনে খরচ ও সময় দুই বেড়ে যায়। সেক্ষেত্রে পানগাঁও উত্তম বিকল্প হতে পারে। ভারতের ব্যবসায়ীরা কিছুদিন আগেও কলকাতা থেকে পণ্য চট্টগ্রামে পাঠাতো। কিন্তু পণ্য পাঠাতে তুলনামূলক খরচ বেশি এবং কনটেইনার জটের কারণে তারা পানগাঁওয়ের দিকে ঝুঁকছে। ইতিমধ্যেই কলকাতা থেকে পণ্যবাহী জাহাজ পানগাঁও-এ আসা শুরু করেছে।

নৌপথে পণ্য পরিবহনে পানগাঁও আইসিটি'র রয়েছে নিজস্ব জাহাজ



ঢাকার খুব নিকটেই বৃষ্টিগঙ্গা নদীর তীরে গড়ে উঠেছে পানগাঁও আইসিটি

অন্যান্য সুবিধা

পানগাঁও টার্মিনাল থেকে ঢাকাসহ দেশের বিভিন্ন গন্তব্যে কনটেইনার পৌঁছানোর জন্য ৫ কিলোমিটার লম্বা সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। এটি ঢাকাগামী মহাসড়কের সাথে যুক্ত, যে পথে দেশের সকল স্থানে কনটেইনার নিয়ে যাওয়া সম্ভব।

পানগাঁও টার্মিনালের ভেতরে সোনালী ব্যাংকের একটি শাখা রয়েছে। এই শাখার মাধ্যমে আমদানি ও রপ্তানি ব্যাংকিং কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়। যার জন্য রয়েছে যথেষ্ট পরিমাণ লোকবল। ব্যাংক কর্তৃপক্ষ শীঘ্রই এখানে এটিএম বুথ স্থাপন করতে যাচ্ছে।

কাস্টমসের কাজে গতিশীলতা আনার লক্ষ্যে অ্যাসিকুডা ওয়াল্ড সিস্টেম (ASYCUDA WORLD SYSTEM) নামক এক বিশেষ ব্যবস্থা স্থাপন করা হয়েছে। এই সিস্টেম পরিচালনা করার জন্য রয়েছেন একজন সহকারী প্রোগ্রামার। দ্রুততম সময়ে আমদানি

পণ্যের শুদ্ধ নির্ধারণ ও তা খালাস করার জন্য এই সিস্টেম গ্রহণ করা হয়েছে। যে কোনো ধরনের হয়রানী প্রতিরোধে পানগাঁও কর্তৃপক্ষ জিরো টলারেন্স নীতি গ্রহণ করেছে। এখানে আমদানিকারক ও সিএন্ডএফ এজেন্টদের জন্য পণ্য শুদ্ধায়নের পূর্বে পণ্য পরিদর্শনের সুযোগ রয়েছে। পানগাঁও বন্দর কর্তৃপক্ষ আমদানিকৃত পণ্যের নিচ্ছিদ্র নিরাপত্তার ব্যবস্থা গ্রহণ করে থাকে, যাতে ব্যবসায়ীরা কোনো ধরনের ক্ষতির সম্মুখীন না হন।

চার্জ কমল, সুবিধা বাড়ল, বন্দর পেল গতি

পানগাঁও বন্দরে টার্মিনাল নির্মাণের মূল উদ্দেশ্য ছিল অভ্যন্তরীণ নদীপথের মাধ্যমে পণ্য ঢাকা থেকে চট্টগ্রামে নিয়ে যাওয়া, আবার সেখান থেকে ঢাকায় নিয়ে আসা। কিন্তু টার্মিনাল ব্যবহারে অতীতে যে সকল চার্জ নির্ধারণ করা হয় তা বাস্তবতার নিরিখে হয়নি। এটি পানগাঁও দিয়ে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে বড় ধরনের প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি করে। দ্রুত পণ্য খালাসের সকল সুবিধা ও সর্বাধুনিক যন্ত্রপাতি এবং সরকারি নির্দেশনা থাকা সত্ত্বেও পণ্যের দাম বৃদ্ধির ভয়ে, আমদানি ও রপ্তানিকারকেরা পানগাঁও বন্দর থেকে এতদিন মুখ ফিরিয়ে রেখেছিল।

এই টার্মিনালের অপার সম্ভাবনাকে কাজে লাগানোর জন্য চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অক্টোবর ২০১৬-এ টার্মিনাল ব্যবহারের চার্জ নতুন করে নির্ধারণ করে। এতে প্রায় বিভিন্ন ধরনের সার্ভিসের ক্ষেত্রে চার্জের পরিমাণ প্রায় ৩০ থেকে ৭০ শতাংশ পর্যন্ত কমিয়ে আনা হয়, যা আগামী তিন বছর পর্যন্ত কার্যকর থাকবে। এছাড়া এতে বাড়ানো হয় জাহাজের টার্মিনালে অবস্থানের সময়। নতুন হিসেব অনুযায়ী কনটেইনার ভর্তি বা খালি পণ্য কোনো ধরনের ফী ছাড়াই সর্বোচ্চ ১০ দিন পর্যন্ত টার্মিনালে অবস্থান করতে পারবে। একই সাথে বন্দরের ইনল্যান্ড হলেজ চার্জ কমানো হয়েছে। মেইনলাইন অপারেটর ও জাহাজ মালিকদের সাথে সম্পন্ন করা হয়েছে কমন ক্যারিয়ার এগ্রিমেন্ট স্বাক্ষর।

চার্জ কমানোর ফলে এখন পানগাঁও টার্মিনাল দিয়ে মাণ্ডল ও পরিবহন ভাড়া সহ কনটেইনার পরিবহনে

মোট ট্যারিফ কমেছে প্রায় ১৪ হাজার ৫৮০ টাকা। নতুন করে চার্জ নির্ধারণের ফলে ২০ ফুট লম্বা কনটেইনার পরিবহনে নৌপথে পণ্য পরিবহনের খরচ ৪৪ হাজার ৪৩৬ টাকা থেকে কমে ২৯ হাজার ১৪২ টাকায় নেমে এসেছে। সড়ক পথে এই খরচ ২৯ হাজার ৪৫২ টাকা আর রেলপথে ২৪ হাজার ৮৫১ টাকা। তবে খরচ কম হলেও রেলপথে পণ্য পরিবহনে তুলনামূলক বেশি সময় লাগে।

চট্টগ্রাম থেকে ঢাকা কিংবা ঢাকা থেকে চট্টগ্রামে পণ্য পরিবহনে খরচের এই তুলনামূলক চিত্র নদীপথে পণ্য পরিবহনের সুবিধাসমূহকে ঠিকমত তুলে ধরে না। সড়ক পথে পণ্য পরিবহন সময় এবং খরচ সবসময় স্থির থাকে না। সড়ক পথে স্ভাবিকের চেয়ে বেশি যান চলাচলের কারণে যানজট এই সড়কে নিত্যদিনের ব্যাপার। এতে একদিকে যেমন গাড়ি পরিবহন সময় বেড়ে যায়, তেমনি বাড়ে পরিবহন ব্যয়। সময়ের প্রেক্ষাপটে এই খরচ দফায় দফায় বাড়তে থাকে, যেমন ধর্মীয় উৎসব, কিংবা জাতীয় ছুটির দিনগুলোয়। সে সময় এই সড়কে যান চলাচলের পরিমাণ স্ভাবিকের চেয়ে দ্বিগুণ কিংবা তিনগুণ পর্যন্ত বৃদ্ধি পায়, ফলে মহাসড়কে যানজট তীব্র আকার ধারণ করে। এতে কেবল পরিবহন ব্যয় আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি পায় না, সাথে বৃদ্ধি পেতে থাকে ঘরে ফিরতে থাকা সাধারণ মানুষের কষ্ট। এক বেসরকারি সমীক্ষায় দেখা গেছে ২০১৩ সালের রাজনৈতিক অস্থিরতার সময় এই ব্যয় ১৭ গুণ পর্যন্ত বৃদ্ধি পেয়েছিল। বিপরীতে নদীপথে পণ্য পরিবহন ব্যয় সব ধরনের পরিস্থিতিতে সাধারণত একই থাকে। এতে ব্যবসায়ীদের পণ্য পরিবহনের হিসেবে তেমন হেরফের ঘটে না। এ কারণে পানগাঁও নৌ বন্দর যত সচল হবে, তত চাপ কমবে সড়ক পথের উপর চাপ, ফলে ব্যবসায়ীদের সাথে সাথে কমে আসবে সাধারণ নাগরিকের ভোগান্তি।

নতুন করে ট্যারিফ নির্ধারণের সুফলও দ্রুত পাওয়া যাচ্ছে। ২০১৩ সালে চালু হওয়ার প্রথম বছরে বন্দরে জাহাজ ভেড়ে ৮টি। ২০১৬ সালে এই সংখ্যা পরিণত হয়েছে ৭৬টিতে। ট্যারিফ কমানোর আগে ২০১৬ সালে মোট কনটেইনার হ্যান্ডেলিং এর পরিমাণ ছিল



পণ্য আমদানি-রপ্তানিকে ঢাকার দোড়গোড়ায় পৌঁছে দিতে নির্মিত হয়েছে পানগাঁও আইসিটি

৪,২১২ টিইইউস। ২০১৭ সালের কেবল জানুয়ারি মাসে কনটেইনার হ্যান্ডেলিং এর পরিমাণ দাঁড়ায় ১,৩১০ টিইইউস। আগে বন্দরে গড়ে প্রতি ১৫ দিন অন্তর একটি কনটেইনারবাহী জাহাজ ভিড়ত, বর্তমানে প্রতি তিন দিনে একটি করে জাহাজ ভিড়ছে। কনটেইনার জট না থাকার কারণে আমদানি ও রপ্তানিকারকেরা এখন এই বন্দর ব্যবহারের আগ্রহী।

বর্তমানে চট্টগ্রাম থেকে পানগাঁও-এ পণ্য পরিবহনের কাজে নিয়োজিত রয়েছে তিনটি জাহাজ, এগুলো হচ্ছে পানগাঁও সাকসেস, পানগাঁও এক্সপ্রেস, পানগাঁও ভিশন, যাদের একেকটির ধারণ ক্ষমতা ১২০ টিইইউস। আগামীতে চাহিদা বাড়ার সাথে সাথে যেন পণ্য পরিবহনে আরো গতি আসে সেজন্য প্রস্তুত আছে হারবার-১, কেএসএল প্রাইড, এবং কেএসএল গ্লাডিয়েটর এবং শামায়েল নামক চারটি জাহাজ। এগুলোর ধারণ ক্ষমতা ১৮০ টিইইউস। এছাড়াও বেশ কয়েকটি বেসরকারি কনটেইনার পরিবহনকারী সংস্থা এই পথে জাহাজ চলাচলের লাইসেন্স গ্রহণ করেছে।

পানগাঁও আইসিটির কার্যক্রমকে আরো গতিশীল করতে গ্রহণ করা হয়েছে বেশ কিছু ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা। এর একটি হচ্ছে সাভার রপ্তানি প্রক্রিয়াজাতকরণ অঞ্চল হতে পানগাঁও আইসিটি পর্যন্ত এলিভেটেড ওয়ে নির্মাণ, যার মাধ্যমে সেখান থেকে সরাসরি পানগাঁও-এ পণ্য আনা নেওয়ার কাজ করা হবে।

পানগাঁও বন্দর - সম্ভাবনাময় ভবিষ্যৎ

অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির হারকে মাথায় রেখে বলা যেতে পারে অচিরেই বাংলাদেশ মধ্যম আয়ের দেশে পরিণত হতে যাচ্ছে। বাণিজ্যিক গতিশীলতা এবং ক্রমশ আমদানি ও রপ্তানি বৃদ্ধি ভবিষ্যতে বাংলাদেশের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বন্দর চট্টগ্রাম ও রাজধানী ঢাকার যোগাযোগ সড়কের উপর চাপ তৈরি করবে। অর্থনীতির চাকাকে সচল রাখতে চট্টগ্রাম বন্দরের উপর থেকে একদিকে যেমন চাপ কমাতে হবে, পাশাপাশি অনুসন্ধান করতে হবে ঢাকার সাথে বিকল্প সংযোগ পথের। পানগাঁও বন্দর সেরকমই এক উদ্যোগ। নতুন করে ট্যারিফ নির্ধারণের মাধ্যমে সম্প্রতি এই বন্দর কর্মচঞ্চল হয়ে উঠেছে। পানগাঁও বন্দর কর্তৃপক্ষ এই কর্মযজ্ঞকে নিয়ে যেতে চায় এমন এক উচ্চতায় যা কেবল পানগাঁও নয়, সমগ্র বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রার গৌরব গাঁথা হবে।

২০১৭ সালের জানুয়ারী মাসে ৪,২১২ টিইইউস কনটেইনার হ্যান্ডেলিং হয় পানগাঁও আইসিটি-তে





চীন-ভিয়েতনাম-ইন্দোনেশিয়া রুটে সেবার মান বাড়ালো কে লাইন শিপিং

জাপানের শিপিং কোম্পানি কে লাইন (কাওয়াশাকি কিসেন কেইশা) চীন-সায়গন-ইন্দোনেশিয়া রুটে কনটেইনার জাহাজের নতুন একটি সেবা চালু করেছে। ২৬ ডিসেম্বর ২০১৬ থেকে এই সেবার অধীনে জাহাজ সরাসরি চীনের সেমারাং থেকে ভিয়েতনামের হো চি মিন বন্দর হয়ে ইন্দোনেশিয়ার জাকার্তায় গিয়ে হাজির হচ্ছে। এটি অতীতের যে কোনো সময়ের চেয়ে পণ্য দ্রুত গন্তব্যে পৌঁছে দেয়। বর্তমানে তারা একটি জাহাজকে এই সেবার আওতায় এনেছে।

সমুদ্র পথে পণ্য পরিবহনে গতি আনতে কে লাইন খুব শীঘ্র ২৫০০ টিইউইস ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন আরো চারটি জাহাজ কনটেইনার পরিবহনে নিযুক্ত করবে।

সেবার জন্য কে লাইন যে পথ বেছে নিয়েছে সেটি হচ্ছে চীনের কুইংদাও-সাংহাই-নিংবো-ভিয়েতনামের হো চি মিন-ইন্দোনেশিয়ার জাকার্তা-চীনের সেমারাং-শিয়াওমেন-কুইংদাও বন্দর।

সূত্র: ওয়াল্ট মেরিটাইম নিউজ

২০১৬ সালের শেষ পর্যায়ে বিশ্বজুড়ে বেড়েছে কনটেইনার হ্যাভেলিং

২০১৬ সালে বিশ্বজুড়ে কনটেইনার পরিবহনে দুটি বিপরীত চিত্র দেখা গিয়েছে। বছরের প্রথমার্ধে কনটেইনার পরিবহনের সংখ্যা আগের বছরের তুলনায় দারুণ রকম কমে যায়, বিপরীতে বছরের শেষ তিন মাসে এর উল্লেখযোগ্য পরিমাণ বৃদ্ধি ঘটে। যা পুরো বছরের প্রবৃত্তিতে প্রভাব ফেলে। আলফালাইনার এর সূত্র মতে ২০১৬ সাল শেষে কনটেইনারের পরিমাণ বৃদ্ধির হার ১.৮ শতাংশ। ২০১৫ সালে এটা ছিল ১.৪ শতাংশ।

বিশ্বের প্রধান ৩০টি বন্দরের প্রাপ্ত তথ্য থেকে আলফালাইনার আমাদের জানাচ্ছে গত বছরের শুরুতে কনটেইনার পরিবহনে মন্দা ভাব দেখা

দেয়। সে সময় প্রবৃদ্ধির হার শূন্যের নীচে -০.০৬ শতাংশে নেমে আসে। একে নেতিবাচক প্রবৃদ্ধি বলা হয়। ২০১৬ সালের শেষ তিন মাস কনটেইনার পরিবহনকারী কোম্পানিগুলোর মুখে আবার হাসি ফিরিয়ে আনে। এ সময় কনটেইনার পরিবহনে তেজিভাব লক্ষ্য করা যায়। প্রবৃদ্ধি ঘটে ৪ শতাংশ। কনটেইনার বন্দর হিসেবে পরিচিত বিশ্বের ১০০ টি বন্দরের তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যাচ্ছে যে গত বছর শেষে এই সকল বন্দরে মোট কনটেইনার হ্যাভেলিং-এর পরিমাণ ছিল ৫৫৫.৬ মিলিয়ন টিইউইস।

২০১৬ সালে কনটেইনার হ্যাভেলিং এর এই

প্রবৃত্তিতে যে সমস্ত বন্দর গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখেছে, সে তালিকায় রয়েছে বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্র বন্দর চট্টগ্রামের নাম। গত বছর চট্টগ্রাম বন্দরের প্রবৃদ্ধির হার ছিল ১৬ শতাংশ। এছাড়াও যে সমস্ত বন্দরে কনটেইনার আসার পরিমাণ উল্লেখযোগ্য হারে বেড়েছে সে তালিকায় রয়েছে কেলাং, কলোম্বো, ম্যানিলা, পাইরেয়ুস, মুন্দ্রা, সালালাহ, ইনচোন, ফুঝৌ, বার্সেলোনা, বন্দর আকাস এবং কাই মেপ-এর নাম।

তবে মুদ্রার উল্টোপিঠও রয়েছে। একই সময়ে পৃথিবীর সকল বন্দর এ রকম সাফল্য অর্জন করতে সক্ষম হয়নি। কিছু কিছু বন্দরে কনটেইনার হ্যাভেলিং-এর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় কমে গেছে। এই তালিকায় রয়েছে দুবাই, তানজুং পেলেপাস, জাকার্তা, ফেলিক্সটোয়ে, সান্টোস, পোর্ট সাইদ, বালবাও, আমবার্লি, ডারবান, কার্তাগেনা, মানজানিগো (পান), দাম্মাম, জীকুংগে-এর মত সুপরিচিত বন্দরও।

সূত্র: আলফালাইনার



নতুন এন্টি ফাউলিং নিয়ন্ত্রণ আইন প্রণয়ন করলো হংকং প্রশাসন

হংকং-এর প্রশাসন 'সিএপি ৪১৩ এন' নামে এক নতুন আইন চালু করেছে, যার উদ্দেশ্য ক্ষতিকর এন্টি ফাউলিং সিস্টেম নিয়ন্ত্রণ করা। ১ জানুয়ারি, ২০১৭ থেকে এই আইনের প্রয়োগ শুরু হয়েছে। ২০০১ সালে অনুষ্ঠিত 'জাহাজে ক্ষতিকর এন্টি ফাউলিং সিস্টেম' শীর্ষক সম্মেলনে গৃহীত সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নে চীনা সরকার বাণিজ্যিক নৌ পরিবহন আইনটি প্রণয়ন করে। এন্টি ফাউলিং সিস্টেম হচ্ছে শৈবাল, শামুক জাতীয় প্রাণী থেকে জাহাজকে রক্ষা করার জন্য এর তলদেশ বিশেষ আবরণে ঢেকে দেওয়া।

এই আইন হংকং-এ নিবন্ধিত সকল জাহাজের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য। এমনকি

হংকং-এর জলসীমায় অবস্থান করা বিদেশী জাহাজসমূহ এই আইনের আওতায় আসবে। 'ক্যাপ ৫৪৮' আইনের মাধ্যমে স্থানীয় যে সমস্ত জাহাজ বাণিজ্যিক জাহাজ হিসেবে নির্ধারিত সেগুলোকেও এই আইন মেনে চলতে হবে। মূলত সামুদ্রিক পরিবেশে রক্ষার উদ্দেশ্যে এই আইন জারি করা হয়েছে, যে আইনের অধীনে জাহাজে কোনো ক্ষতিকর রাসায়নিক উপাদান বহন করা নিষিদ্ধ।

আন্তর্জাতিক জলসীমায় যাতায়াত করে এমন ৪০০ গ্রসটন বা এর চেয়ে বেশী ওজন বহনকারী জাহাজের এন্টি ফাউলিং সিস্টেম নিয়ন্ত্রণ সার্টিফিকেটের প্রয়োজন হবে। ২৪ মিটার দৈর্ঘ্য ও ৪০০ গ্রসটনের কম

ওজন বহনকারী জাহাজের আন্তর্জাতিক যাত্রায় এই সার্টিফিকেটের প্রয়োজন হবে না, তবে এই ধরনের জাহাজের একটি ঘোষণাপত্র প্রয়োজন হবে, যেখানে জাহাজের মালিকের স্বাক্ষর সহ উল্লেখ থাকবে যে এটি এন্টি ফাউলিং সিস্টেম নিয়ন্ত্রণ আইন মেনে চলছে। মালিকের অবর্তমানে তার এজেন্ট এই সার্টিফিকেট প্রদান করতে পারে।

সমুদ্রে চলাচলকারী জাহাজ এই আইন

মেনে চলছে কিনা সে বিষয়টি নজর রাখবে স্থানীয় জাহাজ মালিক ও পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানসমূহ।

সূত্র: ওয়াল্ট মেরিটাইম নিউজ



১০,৫০০ টিইউস ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন জাহাজের প্রথম পানামা খাল অতিক্রম

প্রশান্ত ও আটলান্টিক মহাসাগরের হাজার মাইল দূরত্ব কমিয়ে দিয়েছে মানুষের তৈরি পানামা খাল। একটা সময় প্রায় সব ধরনের জাহাজ অনায়াসে পার হয়ে যেত এই খাল। কিন্তু প্রযুক্তির আধুনিকায়নের সাথে সাথে জাহাজের আকৃতি ধারণ করেছে বিশাল থেকে বিশালতর। এদের অনেকের পক্ষে পানামা খাল পাড়ি দেওয়া সম্ভব হচ্ছিল না। ফলে সম্প্রতি খালটিকে সম্প্রসারণ করা হয়। ২০১৬ এর ২৬ জুন উদ্বোধনের পর প্রথমবারের মত ১০,৫০০ টিইউস ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন কোনো জাহাজ পার হল পানামা খাল।

এই জাহাজটির মালিক জার্মানীর অন্যতম বৃহৎ শিপিং কোম্পানি হ্যাপাগ-লয়েড। এটি খালের প্রশান্ত মহাসাগরের দিকে অবস্থিত কোকেইল লক থেকে ২০ ডিসেম্বর ২০১৬ তারিখে দক্ষিণ আমেরিকার উদ্দেশ্যে যাত্রা শুরু করে। প্রশান্ত ও আটলান্টিক মহাসাগরকে যুক্ত করা এই খালের গভীরতা দুই মহাসাগরে দুই রকম। লক হচ্ছে সেই স্থান যেখানে জাহাজকে অন্য মহাসাগরে নিয়ে যাওয়ার জন্য এক বিশেষ উচ্চতায় উঠানো বা নামানো হয়ে থাকে। জাহাজটির যাত্রাপথের গন্তব্যস্থল ছিল চিলি, পেরু ও কলম্বিয়া।

এই বিশাল আকারের জাহাজ পানামা খাল পাড়ি দেওয়ার মধ্যে দিয়ে শুরু হল এক নতুন যুগের। সংস্কারের পর

পানামা খালের এই নতুন লক পূর্বের চেয়ে ৭০ ফুট চওড়া ও ১৮ ফুট গভীরে পরিণত হয়েছে। এখন থেকে ১৩,০০০ হাজার হতে ১৪,০০০ টিইউস ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন জাহাজ পানামা খাল পাড়ি দিতে সক্ষম হবে। এই সমস্ত জাহাজকে বলা হচ্ছে নিওপানাম্যাক্স জাহাজ।

পানামা খালের আটলান্টিকের অংশ অবস্থিত আণ্ডয়া ক্লারা লক পাড়ি দিয়ে এই জাহাজ প্রথমে পানামার মানজানিলো আন্তর্জাতিক টার্মিনালে থামে। সেখান থেকে এটি যাত্রা করে ডোমেনিকান রিপাবলিকের উদ্দেশ্যে, তারপর যুক্তরাষ্ট্র, জার্মানি, বেলজিয়াম ও ফ্রান্স পাড়ি দিয়ে নেদারল্যান্ডে এসে যাত্রাবিরতি করে।

চিলির ভ্যালপারাইজো বন্দরের



প্যাসিফিকো সুর বা টিপিএস টার্মিনালে এই জাহাজের নামকরণ করা হয়। বন্দরের নামে নাম রাখা হয় ভ্যালপারাইজো এক্সপ্রেস। পানামা খাল দিয়ে চলাচলের উদ্দেশ্যে ১০,৫০০ টিইউস ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন এই ধরনের মোট পাঁচটি জাহাজ নির্মাণ করা হয়েছে।

১১,৯৪৫ গ্রসটন বক্সের এই জাহাজের নির্মাণ দক্ষিণ কোরীয় জাহাজ প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠান হুন্দাই সামহো হেভি ইন্ডাস্ট্রি। হ্যাপাগ লয়েড-এর হয়ে এই জাহাজ ফিরতি পথে ইউরোপ হয়ে দক্ষিণ আমেরিকার জলপথ পাড়ি দেবে।

সূত্র: বুলেটিন পানামা

এশিয়া-লোহিত সাগর অঞ্চলে ফ্রান্সের শিপিং লাইন সিএমএ সিজিএম-এর সেবা বৃদ্ধি

ফ্রান্সের প্রধান কনটেইনার পরিবহনকারী সংস্থা সিএমএ সিজিএম এশিয়া-লোহিত সাগর অঞ্চলে সেবা বৃদ্ধির জন্য রেক্স-৩ নামের এক নতুন সেবা চালু করেছে। এই সেবা এশিয়া-লোহিত সাগর অঞ্চলের বিভিন্ন রাষ্ট্রকে একে অপরের সাথে সংযুক্ত করেছে। এই সকল রাষ্ট্রের মধ্যে রয়েছে জিবুতি, সৌদি আরব, মিশর, জর্ডান, সিঙ্গাপুর ও চীন।

এই শিপিং কোম্পানি রেক্স-২, এমএক্স-১ এবং এপিএ লাইন নামের সেবা দিয়ে থাকে। কোম্পানিটি জানায় এখন থেকে তারা রেক্স-৩ সেবার অধীনে কোম্পানির জাহাজ জিবুতিতে যাত্রা বিরতি করবে। জিবুতি বন্দর দিয়ে ইথিওপিয়ার বাজারে পণ্য প্রবেশ করে। বর্তমানে কোম্পানিটি সরাসরি এশিয়া ও জেদ্দার সাথে যুক্ত হচ্ছে। অবস্থানের কারণে জেদ্দা বন্দর দিয়ে সহজে যুক্তরাষ্ট্রের বাজারে পণ্য সরবরাহে সুবিধা বেশি। সাংহাই থেকে ২০ দিনে আর দক্ষিণ চীন থেকে ১৫ দিনে জিবুতি পৌঁছাতে পারবে তারা।

সিঙ্গাপুর ভিত্তিক শিপিং কোম্পানি এপিএল-এর সাথে সোয়াপ চুক্তির মাধ্যমে এই সেবা প্রদান করা হবে। এপিএল হচ্ছে সিএমএ সিজিএম-এর একটি সহযোগী প্রতিষ্ঠান।

রেক্স-৩ সেবার আওতাধীন বন্দরগুলো হচ্ছে, চীনের সাংহাই, নিংবো, নানশং, শেকুয়ো, সিঙ্গাপুর, জিবুতি, সৌদি আরবের জেদ্দা, মিশরের সোকহনা, জর্ডানের আকাবা।

সূত্র: সিএমএ সিজিএম

বাজারে আসছে ভ্রাম্যমাণ বন্দর!

রাশিয়ার রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠান রোস্টেক- এর সংবাদ অনুসারে মস্কোর ডিজাইন ব্যুরো ক্যাম্পাস এমন এক সমুদ্র বন্দর নির্মাণ করছে যা হচ্ছে হলে তুলে নিয়ে নতুন জায়গায় বসানো সম্ভব। প্রতিষ্ঠানের ভাষায় এটি হচ্ছে ভ্রাম্যমাণ সমুদ্র বন্দর।

এতে আছে বিভিন্ন ধরনের ভাসমান বার্থ ও পণ্টন। প্রয়োজনীয় কাঠামোয় যুক্ত আছে যোগাযোগ, পর্যবেক্ষণ এবং নিজস্ব বিদ্যুৎ সরবরাহের ব্যবস্থা। প্রচলিত বন্দরের চেয়ে আলাদা এই ভ্রাম্যমাণ বন্দর বসানো ও তুলে ফেলা সহজ হবে। চাইলে আন্ত বন্দরকে অন্য জায়গায় সরানোও যাবে। আর এই কাজের জন্য সময় লাগবে মাত্র ২৫ থেকে ৩০ দিন। এই ধরনের বন্দরের কাঠামো নির্মাণের খরচ স্থায়ী বন্দর

নির্মাণের চেয়ে কয়েকগুণ কম, ফলে ভ্রাম্যমাণ বন্দর কর্তৃপক্ষ অতি দ্রুত বিনিয়োগের খরচ তুলে আনতে পারবে। কোম্পানিটি বলছে যে তারাই বিশ্বের প্রথম ভ্রাম্যমাণ বন্দরের নির্মাতা।

বহুমুখী কাজের উপযোগী এই ভ্রাম্যমাণ বন্দর প্রচলিত বন্দরের মতই কাজ করতে সক্ষম। জাহাজ থেকে প্রয়োজনীয় মুরিং, লোডিং ও আনলোডিং করার সকল উপাদান এই বন্দরে রয়েছে। থাকছে ২০০ মিটার লম্বা কনটেইনার টার্মিনাল, রেফ্রিজারেটর, এলিভেটর, জ্বালানী তেল সংরক্ষণের সুবিধা। চাইলে কোম্পানি ভ্রাম্যমাণ বন্দরে যুক্ত করে দেবে হেলিপোর্ট, ইয়ট পণ্টন এবং ফ্লেটেল বা ভাসমান হোটেল। এমনকি এতে অগ্নি নির্বাপন যন্ত্রপাতি ও

পাম্প ইউনিট যুক্ত করা যায়। প্রচলিত বন্দরের সমস্ত কার্যক্রম ভ্রাম্যমাণ বন্দরে যাচাই করে দেখা হয়েছে, তাতে এটি বেশ ভালভাবে উঠবে গেছে।

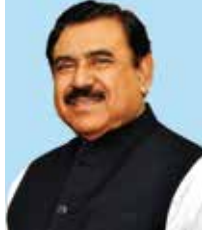
নদী কিংবা সমুদ্রে, যেখানে চেউয়ের সর্বোচ্চ উচ্চতা ১.৫ মিটার এবং জোয়ার ও ভাটায় পানির উচ্চতার পার্থক্য ৬ মিটার, এমন ২ থেকে ১০০ মিটার গভীর যে কোনো সামুদ্রিক পরিবেশে এই বন্দর কাজ করতে সক্ষম। ব্রিকস জোট নামে পরিচিত ব্রাজিল, রাশিয়া, ভারত, চীন ও দক্ষিণ আফ্রিকার মত উদীয়মান অর্থনৈতিক রাষ্ট্রসমূহ এই ভ্রাম্যমাণ বন্দরের প্রতি আগ্রহ প্রদর্শন করেছে।

সূত্র: রোস্টেক



২য় বছরে পা রাখল বন্দরবার্তা

চট্টগ্রাম বন্দর দেশের অর্থনীতির প্রাণ। সময়ের সাথে প্রতিনিয়ত বদলে যাচ্ছে এর চিত্র। সক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি বাড়ছে কলেবর। ফলে সাধারণজনের মাঝে বন্দর নিয়ে বাড়ছে কৌতুহল। সেই কৌতুহল পূরণের ব্রত নিয়ে একবছর আগে শুরু হয়েছিল বন্দরবার্তা প্রকাশনা। এই সংখ্যাটি দিয়ে বন্দরবার্তা পা রাখল ২য় বছরে। শুভক্ষণে বন্দরবার্তা কে শুভেচ্ছা জানিয়েছেন বন্দরের সাথে সংশ্লিষ্ট সম্মানিত ব্যক্তিবর্গ।



শাজাহান খান এমপি
মাননীয় মন্ত্রী, নৌ পরিবহন
মন্ত্রণালয়

চট্টগ্রাম বন্দর দেশের অর্থনীতির প্রাণ। বর্তমান সরকার বন্দরের উন্নয়নে বিভিন্ন প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করেছে, তাই দ্রুত গতিতে পাল্টে যাচ্ছে বন্দরের

চিত্র। সক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি ডিজিটলাইজেশন হচ্ছে বন্দরের বিভিন্ন কার্যক্রম। আর জনগণের কাছে এসব তথ্য তুলে ধরছে বন্দরবার্তা যা একটি মানসম্পন্ন ও তথ্যবহুল প্রকাশনা। এছাড়াও বন্দরের স্টেকহোল্ডারদের ভূমিকা, ব্যবসা বাণিজ্যের সম্প্রসারণ, উন্নয়ন পরিকল্পনা সহ সামগ্রিক অর্থনীতিতে বন্দরের ভূমিকা উঠে আসছে বন্দরবার্তায়, যার মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ বন্দরের হালনাগাদ তথ্য সম্পর্কে অবগত হতে পারছে। এককথায় বন্দরের মুখপত্রের ভূমিকা পালন করছে বন্দরবার্তা।

বন্দরবার্তার সাফল্য কামনা করছি।



আশোক মাধব রায়
সচিব, নৌ পরিবহন
মন্ত্রণালয়

সরকারের সকল কর্মকাণ্ড সম্পর্কে জনার অধিকার রয়েছে সবার। চট্টগ্রাম বন্দর দেশের অর্থনীতির অপরিহার্য এক অংশ, যার কার্যক্রম সমৃদ্ধে জনার আগ্রহ রয়েছে

সাধারণ মানুষের, যে আগ্রহ পূরণে এগিয়ে এসেছে বন্দরবার্তা। নতুন নতুন উদ্ভাবন ও সরকারের জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশল বাস্তবায়নেও ভূমিকা রাখছে এই পত্রিকা। বিভিন্ন অর্থনৈতিক নিবন্ধ ও লেখা প্রকাশের ক্ষেত্রে রেফারেন্স হিসেবেও ভূমিকা পালন করছে বন্দরবার্তা।

১ম বর্ষপূর্তিতে বন্দর বার্তা প্রকাশনা আরো সমৃদ্ধ হোক এই কামনা করছি।



মঈনউদ্দিন আহমেদ মিল্টু
প্রথম সহ-সভাপতি,
বিজিএমইএ

চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধির এক প্রতিচ্ছবি। বাংলাদেশের প্রবৃদ্ধি যেখানে ৭ শতাংশ, সেখানে চট্টগ্রাম বন্দরের প্রবৃদ্ধি ১৫ শতাংশ। এই বন্দর কর্তৃপক্ষের মুখপত্র

হিসেবে বন্দরবার্তার নিয়মিত প্রকাশ সত্যিই প্রশংসনীয়। বন্দরের কার্যক্রম, উন্নয়ন ও পরিকল্পনার চিত্র উঠে আসছে বন্দরবার্তায়। বন্দর সম্পর্কে সকল তথ্য জনার সুযোগ তৈরি হয়েছে এ প্রকাশনার মাধ্যমে। বন্দরবার্তা বন্দরের টুকরো টুকরো ঘটনা তুলে ধরছে যার মাধ্যমে বাংলাদেশের বাণিজ্য ও অর্থনীতির এক চিত্র ফুটে উঠছে। প্রথম বর্ষপূর্তিতে বন্দরবার্তার সাফল্য কামনা করছি।



এ কে এম আজহার হোসেন
সভাপতি
সিএন্ডএফ এজেন্টস
এসোসিয়েশন

চট্টগ্রাম বন্দর দেশের অর্থনীতির চালিকা শক্তির একটি বড় অংশ। এ ধরনের প্রতিষ্ঠানের কার্যক্রম জানতে একটি প্রকাশনা প্রয়োজন।

গত এক বছর ধরে বন্দরবার্তা বন্দর সম্পর্কে আমাদের সকল কৌতুহল প্রশংসনীয়ভাবে মিটিয়ে যাচ্ছে। আশা করি ভবিষ্যতে বন্দরবার্তা আরো সমৃদ্ধ হবে।



মোঃ রেজাউল করিম
চেয়ারম্যান, শিপারস'
কাউন্সিল অব বাংলাদেশ

চট্টগ্রাম বন্দরের মাসিক প্রকাশনা হিসেবে বন্দরবার্তার সংযোজন একটি প্রশংসনীয় উদ্যোগ। বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের কার্যক্রম, ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা ও অন্যান্য কর্মকাণ্ড

সম্পর্কে বন্দর সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ জানতে পারছে। অর্থনীতির সাথে সরাসরি সম্পর্কিত বন্দরের সকল তথ্য জনার সুযোগ তৈরি হয়েছে বন্দরবার্তার মাধ্যমে। প্রতিটি গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রে এ ধরনের প্রকাশনা মুখপত্রের ভূমিকা পালন করে। আমি বন্দরবার্তার সাফল্য কামনা করছি।



রিয়াল এডমিরাল এম খালেদ ইকবাল
চেয়ারম্যান, চট্টগ্রাম বন্দর
কর্তৃপক্ষ

বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের সকল কার্যক্রম সবার কাছে উঠে আসছে। অনেক সময় বন্দরের স্টেকহোল্ডারদের কাজের দায়ভারও বন্দর

কর্তৃপক্ষকে নিতে হয়, যেখানে কর্তৃপক্ষের কোনো সংশ্লিষ্টতাই থাকে না। বন্দর বার্তা এক্ষেত্রে সকল বিভ্রান্তি দূর করে দিচ্ছে। এছাড়া ইনফোগ্রাফিক উপস্থাপনার ফলে বন্দরের কার্যক্রম ও পরিকল্পনা বুঝতে সবার সুবিধা হয়, যা চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের ইমেজ বৃদ্ধি করছে। দেশের আমদানি-রপ্তানির ৯২ ভাগ এ বন্দর দিয়ে সম্পন্ন হয় বলে বন্দর কর্তৃপক্ষ কী করছে, কী উন্নয়ন পরিকল্পনা হাতে নিয়েছে সে বিষয়ে সাধারণ মানুষের জানার আগ্রহ প্রবল। বন্দরবার্তা নিরলসভাবে সে আগ্রহ পূরণে দায়িত্ব পালন করে যাচ্ছে।

১ বছর পূর্তিতে বন্দর বার্তার সাফল্য কামনা করছি।



কমডোর জুলফিকার আজিজ
সদস্য (প্রকৌশল), চট্টগ্রাম
বন্দর কর্তৃপক্ষ

চট্টগ্রাম বন্দর দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে। প্রতিনিয়ত বিভিন্ন উন্নয়ন কর্মকাণ্ডের মাধ্যমে বৃদ্ধি পাচ্ছে বন্দরের কলেবর।

বন্দরবার্তার মাধ্যমে আমাদের নিয়মিত কার্যক্রমের পাশাপাশি উন্নয়ন কর্মকাণ্ড, স্বল্প, মধ্যম ও দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনাসমূহ সবার সামনে উঠে আসছে। বন্দর সম্পর্কিত হালনাগাদকৃত তথ্য প্রকাশের ফলে স্টেকহোল্ডার ও সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহ অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে আমাদের ভূমিকা জানতে পারছে।

বন্দরবার্তা প্রকাশনার ১ম বর্ষপূর্তিতে আরো তথ্যবহুল আকারে প্রকাশের পাশাপাশি বন্দরের ইতিবাচক ভাবমূর্তি সকলের নিকট পৌঁছে দিতে দৃঢ় ভূমিকা রাখবে বলে আশা করি।



কমডোর শাহীন রহমান
সদস্য (হারবার এন্ড মেরিন),
চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

বন্দরবার্তা বন্দরের কার্যক্রমের প্রতিচ্ছবি। এ প্রকাশনার মাধ্যমে আমাদের নিয়মিত কর্মকাণ্ড, উন্নয়ন কাজ ও ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা উঠে আসছে সবার সামনে।

ব্যবসা বাণিজ্যের উন্নয়নে এবং বন্দর ব্যবহারকারীদের বিভিন্ন সমস্যা দূরীকরণে বন্দর কর্তৃপক্ষ কীভাবে কাজ করছে তা তুলে ধরে বন্দরের মুখপত্রের ভূমিকা পালন করছে। পাশাপাশি অর্থনৈতিক ও বন্দর সম্পর্কিত বিভিন্ন গবেষণা কাজে তথ্যের উত্তম উৎস হিসেবে কাজ করছে বন্দরবার্তা। নিয়মিত প্রকাশের ফলে আমাদের কার্যক্রমের ধারাবাহিকতা জানান দিচ্ছে এ প্রকাশনা।

১ম বর্ষপূর্তিতে আশা করি বন্দরবার্তা আমাদের কর্মকাণ্ড তুলে ধরার পাশাপাশি সংশ্লিষ্ট সকলের বন্দরের তথ্য জনার আকাঙ্ক্ষা পূরণ করতে আরো বেশি সমৃদ্ধ হবে।



আ জ ম নাছির উদ্দীন

মেয়র, চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন

অর্থনীতির স্বর্ণদ্বার হিসেবে পরিচিত চট্টগ্রাম বন্দরের ইতিহাস সুপ্রাচীন। দেশের সুখম ও টেকসই উন্নয়নে এই বন্দরের গুরুত্ব অপরিসীম, বর্তমানে যার প্রবৃদ্ধি ১৬

শতাংশ। চট্টগ্রাম বন্দরের নিয়মিত মাসিক প্রকাশনা হিসেবে বন্দরবার্তার প্রকাশ একটি প্রশংসনীয় উদ্যোগ। বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের সকল কার্যক্রম ও উন্নয়ন পরিকল্পনা সংশ্লিষ্ট সকলে জানতে পারছে। বন্দরবার্তা প্রকাশের ১ বছর পূর্তিতে প্রকাশনাটির উত্তরোত্তর সফলতা কামনা করছি।



আবদুছ ছালাম

চেয়ারম্যান

চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (সিডিএ)

চট্টগ্রাম বন্দরের মাসিক প্রকাশনা হিসেবে বন্দরবার্তার সংযোজন একটি প্রশংসনীয় উদ্যোগ। বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের

কার্যক্রম, ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা ও অন্যান্য কর্মকান্ড সম্পর্কে বন্দর সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ জানতে পারছে। দেশের গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠান হিসেবে এ ধরনের প্রকাশনা বিশেষ গুরুত্ব বহন করে।



মো: সামসুল আরেফিন

জেলা প্রশাসক, চট্টগ্রাম

চট্টগ্রাম বন্দরের মাসিক প্রকাশনা হিসেবে 'বন্দরবার্তা'র আত্মপ্রকাশ একটি প্রশংসনীয় উদ্যোগ। বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের কার্যক্রম, ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা ও অন্যান্য কর্মকান্ড সম্পর্কে

বন্দর সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ জানতে পারছে। অর্থনীতির সাথে সরাসরি সম্পর্কিত বন্দরের সকল তথ্য জানার সুযোগ তৈরি হয়েছে বন্দরবার্তার মাধ্যমে। প্রতিটি গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রে এ ধরনের প্রকাশনা মুখপত্রের ভূমিকা পালন করে। বন্দরবার্তার এক বছর পূর্তি উপলক্ষে বন্দর ও বন্দরবার্তার উত্তরোত্তর সাফল্য কামনা করছি।



আহসানুল হক চৌধুরী

সভাপতি

বাংলাদেশ শিপিং এজেন্টস এসোসিয়েশন

বন্দরবার্তা প্রকাশনা একটি সুন্দর উদ্যোগ। আমরা ব্যবসায়ীরা এর মাধ্যমে বন্দর সম্পর্কে আরো বেশি জানতে পারবো। নিয়মিত প্রকাশিত

হলে এটি ব্যবসায়ী মহলে বন্দর সম্পর্কে সচেতনতা বৃদ্ধির ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। বর্ষপূর্তিতে বন্দরবার্তাকে শুভেচ্ছা জানাই।



মাহবুবুল আলম

সভাপতি, চট্টগ্রাম চেম্বার অফ কমার্স এন্ড ইন্ডাস্ট্রি

সহ-সভাপতি, এফবিসিসিআই

বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের স্টেকহোল্ডাররা বন্দরের কার্যক্রম সম্পর্কে জানতে পারছে। বন্দরের ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা, চলমান প্রকল্প

সম্পর্কে জানতে পারবে। এছাড়া সংশ্লিষ্ট ব্যবসায়ীরা বন্দরের নিয়মনীতি এবং পরিবর্তিত সকল নিয়মনীতি সম্পর্কে অবগত হতে পারবে বলে আমাদের বিশ্বাস।

এককথায় বন্দরবার্তা ব্যবসায়ী সমাজ ও বন্দর কর্তৃপক্ষের পরিপূরক হিসেবে কাজ করবে। বন্দরবার্তার ১ম বর্ষপূর্তিতে সংশ্লিষ্ট সকলের প্রতি শুভেচ্ছা রইলো।



মো. গিয়াস উদ্দিন

প্রেসিডেন্ট, জুনিয়র চেম্বার ইন্টারন্যাশনাল, চট্টগ্রাম

বন্দরবার্তা প্রকাশনা একটি অসাধারণ উদ্যোগ। আমরা যারা ব্যবসা বাণিজ্যের সাথে সংশ্লিষ্ট তারা বন্দর সংক্রান্ত যে কোনো তথ্য, কার্যক্রম জানতে পারি। দেশের

সবচেয়ে বড় এই বন্দরকে বন্দরবার্তার মাধ্যমে আরো বেশি মানুষের কাছে তুলে ধরা সম্ভব।



লে. কর্ণেল আব্দুল গাফফার

পরিচালক (নিরাপত্তা), চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

বন্দরবার্তা চট্টগ্রাম বন্দরের মুখপত্র। বন্দরবার্তা বন্দরের পরিকল্পনা ও উন্নয়ন কর্মকান্ড সম্পর্কে অবহিত থাকতে সংশ্লিষ্টদের সহায়তা করছে। এর ফলে চট্টগ্রাম বন্দরকে

ঘিরে অর্থনীতির অবকাঠামো ও উন্নয়ন পরিকল্পনা দিক নির্দেশনা খুঁজে পায়। এসবের পাশাপাশি বন্দরবার্তা চিন্তাশীল লেখক সৃষ্টি করছে এবং মননশীল মেধা বিকাশে ভূমিকা রাখছে। বন্দরবার্তা বন্দর সম্পর্কিত বিভিন্ন গবেষণা কার্যক্রমে রেফারেন্স হিসেবে থেকে যাবে যেগুলো ব্যবহার করে সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা গ্রহন করতে তথ্য ভান্ডার হিসেবে কাজ করবে। বন্দরবার্তা বন্দরের সমসাময়িক ইতিহাসকেও ধারণ করছে। উন্নয়ন কর্মকান্ডের পাশাপাশি সামাজিক কর্মকান্ড বন্দরবার্তায় পরিষ্কৃতি হওয়ায় চট্টগ্রাম বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীরাও নিজেদের অর্জন দেখে পরিতৃপ্তি বোধ করে যা দায়িত্ববোধকে জগ্ৰত করতে এবং মানোবল সুদৃঢ় রাখার ভিত্তি গড়তে সহায়ক।

বন্দর বার্তার সফলতা কামনা করছি।



সাদেকা বেগম

পরিচালক (প্রশাসন), চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

দেশের অর্থনৈতিক চাহিদার সাথে পাল্লা দিয়ে বাড়ছে চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা। ভবিষ্যৎ চাহিদা পূরণে নেয়া হচ্ছে নিত্য নতুন উন্নয়ন পরিকল্পনা।

ডিজিটাইজেশন হচ্ছে বন্দরের প্রতিটি কার্যক্রম। বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের সকল কার্যক্রম, উন্নয়ন পরিকল্পনা তুলে ধরা হচ্ছে নিয়মিত। ফলে অর্থনৈতিক উন্নয়নে বন্দরের ভূমিকা, স্টেকহোল্ডারদের ভূমিকা এবং আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য সহজীকরণে বন্দরের ভূমিকা উঠে আসছে সবার সামনে। এছাড়াও রয়েছে ব্যবসা বাণিজ্য ও বন্দর সম্পর্কিত গুরুত্বপূর্ণ লেখা।

১ম বর্ষপূর্তিতে আশা করি আরো সমৃদ্ধ আকারে বন্দরবার্তা সবার তথ্যগত চাহিদা পূরণের পাশাপাশি বন্দরের ইমেজ বৃদ্ধি করবে।



মো. ওমর ফারুক

সচিব, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

প্রতিটি প্রতিষ্ঠানের নিজস্ব কর্মকাণ্ড, উন্নয়ন ও পরিকল্পনা থাকে। চট্টগ্রাম বন্দর দেশের সামগ্রিক অর্থনীতির একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ। এর নিজস্ব কর্মপন্থা ও উন্নয়ন পরিকল্পনা রয়েছে। চট্টগ্রাম বন্দরকে

বাদ দিয়ে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য তথা অর্থনৈতিক কার্যক্রম চিন্তা করা যায় না। বন্দরকে ঘিরে সকল স্তরের ব্যবসায়ী, স্টেকহোল্ডার ও সাধারণ মানুষের জানার আগ্রহ সব সময় থাকে। বন্দরবার্তার মাধ্যমে বন্দরের কার্যক্রম, চলমান উন্নয়ন কর্মকাণ্ড, নিত্য নতুন উদ্ভাবন ও ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা সম্পর্কে মানুষকে জানার সুযোগ করে দিচ্ছি আমরা। প্রতিটি বিষয়ে তথ্যনির্ভর উপস্থাপনা এ প্রকাশনাকে দিয়েছে ভিন্ন মাত্রা।

১ম বর্ষপূর্তিতে বন্দর বার্তার সাফল্য কামনা করছি।

যে ফুলে সাজিয়েছিলাম অর্ঘ্য

বছর ঘুরতে ফিকে হয়ে যায় কত না স্মৃতি। বর্তমান বলে, সামনে এগিয়ে যেতে অতীত বেড়ে। তবু কি সব ভোলা যায়? জ্বলজ্বল করে স্মৃতির ছায়াপথে কিছু শাস্বত মুহূর্ত। প্রতি মাসে বন্দরবার্তা প্রকাশনা আমাদের জন্য সেরকমই ঘটনা। পেছন ফিরে তাকিয়ে, অতীত হাতড়ে তাই খুলে দিলাম স্মৃতির ঝাঁপি। প্রিয় পাঠক, এক ঝলকে ঝালিয়ে নিন স্মৃতিগুলো।

নবজাগরণের জোয়ারে

চট্টগ্রাম বন্দর

নতুন শতকের আবাহনে নবসাজে অবতীর্ণ হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দর। 'বেঙ্কমার্কেিং দ্য এফিসিয়েন্সি অব কনটেইনার পোর্ট' জরিপে সীমিত সম্পদ ব্যবহারকারী বন্দরের মধ্যে দক্ষতার বিচারে জিতে নিয়েছে 'সেরা' বন্দরের তকমা।

পায়রা বন্দর:

এক দুরন্ত স্বপ্নের হাতছানি

পটুয়াখালিতে নির্মিত হচ্ছে দেশের তৃতীয় সমুদ্রবন্দর 'পায়রা বন্দর'। ১৫ মিটার ড্রাফটের জাহাজও ভিড়তে পারবে এখানে। হ্যাভেলিং খরচ কমে আসবে প্রায় ৩০০ শতাংশ।

এক বছর আগেই ২ মিলিয়ন

কনটেইনার হ্যাভেলিংয়ে রেকর্ড

বন্দর চেয়ারম্যানের বিশেষ সাক্ষাতকার
'স্বপ্ন দেখার সাহস আমাদের সামনে এগিয়ে নেবে'



২০১৩-২০১৪

ত্রিশ বছরের কৌশলগত মহাপরিকল্পনা

চট্টগ্রাম বন্দরের আগামীর দিক নির্দেশনা

জাতীয় প্রবৃদ্ধির সঙ্গে সঙ্গতি রেখে অবকাঠামোগত সংস্কার এবং সম্প্রসারণের লক্ষ্যে প্রণীত ত্রিশ বছরের কৌশলগত মহাপরিকল্পনাই হতে যাচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দরের আগামীর দিক নির্দেশনা।

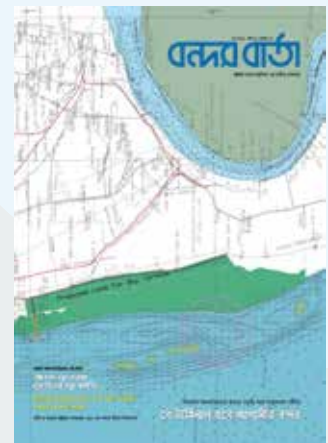
বাংলাদেশে সমুদ্র অর্থনীতির চ্যালেঞ্জ ও সম্ভাবনা

'মহাসমুদ্রের সুনীল জলরাশির অন্তরালে নিহিত বিপুল অর্থনৈতিক সম্ভাবনা এর প্রধান বিষয়। তবে তার সাথে অন্তর্ভুক্ত থাকতে হবে বৃহত্তর সমাজের। সুচনা ঘটতে হবে উত্তাবনী এবং গতিশীল ব্যবসায়িক ধারণার।' লিখেছেন অধ্যাপক ড. মো. এ. মারুফ হোসেন।

'দ্রুততম সময়ে প্রতিযোগিতায়

প্রথম কাতারে আসতে চায় চট্টগ্রাম বন্দর'

বিশেষ সাক্ষাতকারে বন্দর চেয়ারম্যান



বিদ্যমান অবকাঠামোর আরও সমৃদ্ধি আর সম্প্রসারণ

ঘটিয়ে বে টার্মিনাল হবে আগামীর বন্দর

কর্ণফুলী নদী ছাড়িয়ে বন্দর সেবা এখন পৌঁছে যাচ্ছে নয়নাভিরাম বঙ্গোপসাগরের উপকূল অবধি, যেখানে এ মুহূর্তে বহুমুখী শাখা-প্রশাখা মেলে বড় হচ্ছে চট্টগ্রাম বন্দরের নতুন সংযোজন, বে কনটেইনার টার্মিনাল।

একান্ত আলাপচারিতায় নৌসচিব

৫৩টি নৌপথ খননের লক্ষ্যে ৫০ কোটি ডলারের প্রকল্প গ্রহণ ছাড়াও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের আগামী পরিকল্পনা নিয়ে বিস্তারিত বলেছেন নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব জনাব অশোক মাধব রায়।

নব নব নির্মাণে মেরিন ওয়াকশপ

জাহাজে অসুস্থদের জন্য ডাক্তার পাওয়া যেত না তখন



দুনিয়াজোড়া পণ্য নিরাপত্তার পরম পরিভ্রাতা

হে সমুদ্রচারী কনটেইনার!

এক জীবনে হাজার মাইল পাড়ি দিয়ে থাকে একটি কনটেইনার। এক মহাদেশ থেকে অন্য মহাদেশ পেরিয়ে ট্রাক অথবা লরির পিঠে, রেলকারে, জাহাজের খোলে কিংবা বিমানযোগে দুনিয়াময় বিরামহীন তার ছোঁটাসুঁটি।

'কাঁদতে আসিনি, ফাঁসির দাবি নিয়ে এসেছি!'

চট্টগ্রাম থেকেই একুশের প্রথম কবিতা

ঝড়ের বেগে হাত চালিয়ে কবিতাটির প্রায় ১৫ হাজার কপি মুদ্রণ ও বাঁধাইয়ের কাজ শেষ করলেন কর্মচারীরা। এক ফর্মার পুস্তিকার প্রথম পাতায় লালরঙ্গা বড় অক্ষরে কবিতার শিরোনাম 'কাঁদতে আসিনি, ফাঁসির দাবি নিয়ে এসেছি' এবং নিচে কবির নাম মাহবুব আলম চৌধুরী।

নৌ পরিবহন মন্ত্রীর বিশেষ সাক্ষাতকার

'নদী নিয়ে ছিনিমিনি খেলার দিন শেষ!'

চট্টগ্রাম বন্দরের শৈশবের গল্প নিয়ে
রোদে-জলে বেড়ে ওঠার দিনগুলো

চট্টগ্রাম বন্দর ১৯৭১

মুক্তিযুদ্ধে প্রথম গণহত্যা

একাত্তরের শুরু থেকেই প্রতিরোধী ভূমিকায় অবতীর্ণ হয় চট্টগ্রাম বন্দর। ফলে বাঙালি কর্মকর্তা থেকে শুরু করে সাধারণ শ্রমিক-কর্মচারি-স্কুলশিক্ষক কেউই রেহাই পাননি পাকবাহিনীর বর্বর হত্যায়জ্ঞ থেকে।

সিমুলেটর: দক্ষ অপারেটর তৈরির সোপান

জাহাজের কনটেইনার হ্যাভেলিংয়ের কাজটি বিশেষভাবে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ একটি কাজ। দেশে এ কাজে দক্ষ অপারেটর তৈরির জন্য চট্টগ্রাম বন্দরের প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউটে স্থাপিত এ কেন্দ্রটিই সারা দেশের একমাত্র সিমুলেটর প্রশিক্ষণ কেন্দ্র।

বন্দরের নতুন চেয়ারম্যান

রিয়ার এডমিরাল এম খালেদ ইকবাল

জলবায়ু বিপর্যয়ের আশঙ্কা বিশ্বজুড়ে

বন্দরের দুর্ঘর্ষণ মোকাবেলা গ্রন্থটি



এই যে নদী যায় সাগরে...

কর্ণফুলীর আদ্যোপান্ত কথকতা

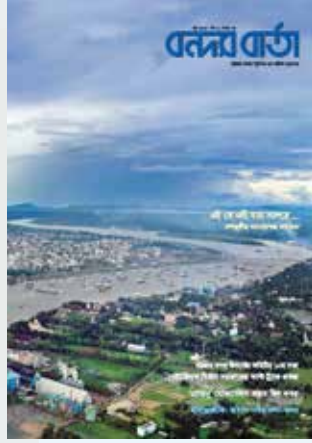
এখান থেকে অনেক দূরে উঁচু এক পাহাড়ের দেশ, ভারতের মিজোরাম। সেখান থেকে জন্ম নিয়ে শত ঘাটের আঁক-বাক বেড়িয়ে চপলা-চঞ্চলা নুড়ি-ঝরনার বালিকা বয়স পেরিয়ে বাংলাদেশে ঢুকে পড়ে এক নদী। তখন তার নাম হয় কর্ণফুলী।

‘রোয়ানু’ মোকাবেলায় প্রস্তুত ছিল বন্দর

প্রায় ১০০ কিলোমিটার বেগে বাড়ে হাওয়া আর প্রবল বৃষ্টি বারিয়ে ঘূর্ণিঝড় ‘রোয়ানু’ বাংলাদেশের চট্টগ্রামসহ উপকূলীয় এলাকার ওপর আছড়ে পড়ে গত ২১মে। জেটিতে জাহাজ থেকে পণ্য খালাসহ সবধরনের কার্যক্রম বন্ধ ঘোষণা করে বন্দর কর্তৃপক্ষ।

চট্টগ্রাম বন্দর উপদেষ্টা কমিটির ১০ম সভা
বে টার্মিনাল নির্মাণ সরকারের ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প

হাইড্রোগ্রাফিক: ছবিতে নদীর চলন-বলন



বন্দরের অঙ্গীভূত বন্দর

বেসরকারি ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো

বাংলাদেশে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের প্রাণভোমরা চট্টগ্রাম বন্দর। গত তিন দশক ধরে বন্দরের সহায়ক শক্তি হিসেবে আবির্ভূত হয়ে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রেখে আসছে ‘ইনল্যান্ড কনটেইনার ডিপো’ বা সংক্ষেপে ‘আইসিডি’।

জীববৈচিত্র্যে বঙ্গোপসাগর: রূপে-রঙে-রসে

পৃথিবীর অন্যান্য সাগর থেকে বঙ্গোপসাগর আলাদা করেছে এর তলদেশের পুরু পলির স্তর এবং মিঠা পানির প্রাচুর্য। এ কারণে এখানে বিশ্বের বৃহত্তম ফসিল ফুয়েল বা জীবাস্ম জ্বালানী থাকার সম্ভাবনা দেখেন বিশেষজ্ঞরা।

খালি কনটেইনার রাখার জায়গা বাড়ল বন্দরে

ফ্রান্সিস বুকানন ইন সাউথইস্ট বেঙ্গল (১৭৯৮)

বন্দর পুলিশের অভ্যুদয় কাহিনী

চট্টগ্রাম বন্দরের নিরাপত্তায় অন্যান্যত্রা

আইএসপিএস কোড

বিশ্বব্যাপী আইএসপিএস কোড কার্যকর হয় ২০০৪ সালের ১ জুলাই থেকে। এরই ধারাবাহিকতায় একই বছরের ১৬ জুন উপমহাদেশের দ্বিতীয় দেশ হিসেবে আইএসপিএস কোড অনুসমর্থন করে বাংলাদেশ সরকার।

ভূ-রাজনৈতিক গোলটেবিলে সম্ভাবনার বঙ্গোপসাগর

একটি দেশ কখনো কখনো কেবল তার ভৌগলিক অবস্থানের সুবাদেই গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠতে পারে আন্তর্জাতিক রাজনীতির অঙ্গনে। দক্ষিণ এশিয়ার এই অঞ্চলের ভূ-রাজনৈতিক বাস্তবতায় একটি অসীম সম্ভাবনার নাম বঙ্গোপসাগর।

সেরা ১০০ বন্দরের মধ্যে ৭৬তম চট্টগ্রাম বন্দর

পর্তুগীজদের দস্যুতা আর মগের মল্লুক চট্টগ্রাম বন্দর

চট্টগ্রাম বন্দরে দিন বদলের পালা

আসছে নতুন টার্মিনাল-কেসিটি

বন্দরের সক্ষমতা বাড়াতে ২১ শতকের উপযোগী আধুনিক কর্ণফুলী কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ করতে যাচ্ছে সরকার। শতবর্ষী জিসিবি পুনর্নির্মাণ ও পুনর্নির্মাণের মাধ্যমে তৈরি হতে যাচ্ছে এ আন্তর্জাতিক মানের কনটেইনার টার্মিনাল।

কর্ণফুলীর জলে তাঁর জন্য শোক

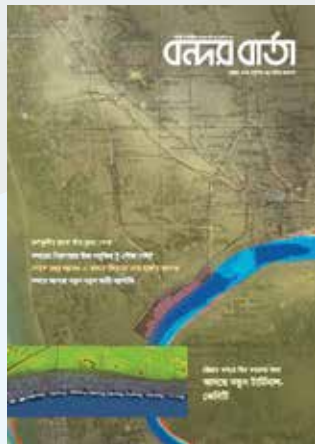
যুদ্ধবিক্ষুব্ধ দেশের অর্থনীতি পুনরুদ্ধার ও বৈদেশিক বাণিজ্য পুনঃপ্রতিষ্ঠা করতে মুক্তিসেনাদের মাইনে বিক্ষুব্ধ বন্দরকে দ্রুততম সময়ের মধ্যে সক্রিয় করে তুলেছিলেন। ১৯৭৫ সালের ১৫ আগস্ট যাতকের বলেটে স্বপরিবারে নিহত এ মহাপ্রাণের শোক তাই কর্ণফুলী তীরেও আছড়ে পড়েছে।

বন্দরের নিরাপত্তায় উচ্চ প্রযুক্তির

টু-স্টেজ গেইট

দেড়শ বছর আগেও এ বন্দরে ভিড়তো

প্রায় হাজার জাহাজ



বন্দরের বিশেষায়িত জেটি

বন্দরের মূল যেই জেটিগুলো দৈনন্দিন পণ্য ওঠানামায় ব্যবহৃত হয়, এদের চাইতে আলাদা করে, ভিন্ন অবস্থানে রয়েছে বিশেষ ধরনের পণ্য ওঠানামার বিশেষ ব্যবস্থা।

নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়

সমুদ্র ও নদী পথে যোগাযোগ উন্নয়ন

বাংলাদেশ তথা দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার মুখ্য প্রবেশদ্বার চট্টগ্রামকে গড়ে তোলা সম্ভব এ অঞ্চলের বাণিজ্য এবং অর্থনৈতিক প্রাণকেন্দ্র হিসেবে। সে লক্ষ্যে দেশের নদীপথ ও নৌ সম্ভাবনার সর্বোচ্চ সম্ভাবনার নিশ্চিত করতে হবে আমাদের।

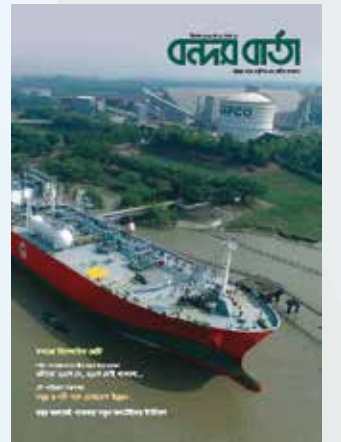
শহীদ শামসুজ্জামানের জীর সাথে

কথোপকথন

‘ওটাতো ২১শে মে, ২১শে মে’ই থাকলো...’

বছর শুরুতেই পতেঙ্গায় নতুন

কনটেইনার টার্মিনাল





পৌরসভা হওয়ার শতবর্ষ পরে চট্টগ্রাম শহর (১৯৬০ সাল)

পথচলায় চট্টগ্রাম পৌরসভা

বাংলার শেষ স্বাধীন নবাব মীর কাশেম-এর সাথে ১৭৬১ সালে ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানি চুক্তি অনুসারে চট্টগ্রাম শহরের শাসনভার বৃটিশদের হাতে ন্যস্ত হয়। তখন মূলত সিভিলিয়ান বা সরকারি কর্মচারীরা শহরের দেখাশুনা করত। এই সময় চট্টগ্রাম ছিল বৃটিশ ভারতের এক ছোট শহর, কিন্তু সময়ের সাথে সাথে এর পরিধি ক্রমশ বাড়তে থাকে। এ কারণে চট্টগ্রাম শহরের উন্নতির লক্ষ্যে ১৮৫৬ সালে এক নগর উন্নয়ন কমিটি গঠিত হয়। এই কমিটির প্রথম কাজ নির্ধারণ করা হয় শহরের নাগরিকদের জীবন যাত্রার উন্নতিকরণ। চট্টগ্রাম শহর মিউনিসিপাল বোর্ড গঠন হওয়ার আগে নগরের উন্নয়নের জন্য এটাই ছিল প্রথম কোনো কমিটি। এই কমিটির একটা নামও প্রদান করা হয়, সরকারি নথিতে এই কমিটির নাম লেখা আছে “চট্টগ্রাম শহরের পয়গনিষ্কাশন ব্যবস্থা উন্নয়ন কমিটি”। তবে কমিটি কেবল শহরের ময়লা পরিষ্কার নয়, সাথে শহরের চারপাশ দিয়ে বয়ে যাওয়া প্রাকৃতিক খালসমূহের নিষ্কাশন এবং রাস্তাঘাট নির্মাণের কাজেও হাত দেয়। সরকারি নথিতে আরো জানা যাচ্ছে এই কমিটির প্রথম আলোচনা সভার দিনটি হচ্ছে ১৮৫৬ সালের ১৪ মে। বিভাগীয় কমিশনার সি. স্টেয়ার ছাড়াও কমিটির বাকী বৃটিশ সদস্যরা হলেন সি চ্যাপম্যান, ডাব্লিউ বিটসন, এইচ জে বেমবার, ডাব্লিউ এইচ হেন্ডারসন এবং জি সি ফ্লেচার। এই কমিটিতে স্থানীয় নাগরিকদের হয়ে প্রতিনিধিত্ব করে দুজন। এদের নাম ঠাকুর বক্শ তিওয়ারি এবং হর চন্দ্র রায়। কমিশনার স্টেয়ার সাহেব পদাধিকার বলে এই কমিটির সভাপতির দায়িত্ব পালন করেন।

২২ জুন, ১৮৬৩ সালে চট্টগ্রাম শহর আনুষ্ঠানিক ভাবে পৌরসভায় পরিণত হল। সদ্য গঠিত পৌরসভাকে পাঁচটি ওয়ার্ডে ভাগ করা হয়, যাদের অভিহিত করা হত এ, বি, সি, ডি এবং ই ওয়ার্ড নামে। পৌরসভার প্রথম প্রশাসক হিসেবে নিয়োগ প্রাপ্ত হন মি. জে ডি ওয়ার্ড।

কমিটির প্রথম সভায় আলোচনার বিষয় ছিল শহরের জলনিষ্কাশন ব্যবস্থা। এই সময়ে চট্টগ্রাম শহরের চারপাশ দিয়ে বয়ে যাওয়া প্রাকৃতিক খালগুলোতে জলাবদ্ধতা দেখা দেয়। এছাড়া শহরের পানীয় জলের সঙ্কট প্রকট আকার ধারণ করে, বিশেষ করে যারা সে সময় শহরের সীমানায় বাস করত, তাদের জন্য। এই খালগুলোর উন্নতির জন্য কমিটি বিশেষ পদক্ষেপ গ্রহণ করে।

এই খালসমূহের উন্নয়ন কাজ শুরু করার আগে এলাকার ভূমি, খাল ও পুকুর নিয়ে এক জরিপ পরিচালনা করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। মেসার্স জার্ডিস এন্ড রাসেল কোম্পানিকে এই কাজের দায়িত্ব প্রদান করা হয়। কোম্পানি যাতে দ্রুত কাজ সমাপ্ত করতে পারে তার জন্য লেফটেনেন্ট গভর্নর অগ্রীম ১০০০ টাকা প্রদানের আদেশ দেন।

একই সভায় এই কমিটি আরেকটি সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। গাছ কাটার পারিশ্রমিক নির্ধারণ করা। কারণ এই সময়ে শহরের চারপাশ জুড়ে জঙ্গল ছিল। এমনকি দিনের বেলায় এই সকল জঙ্গলে বাঘ দেখা যেত। বাঘের হাতে মানুষের আহত বা নিহত হওয়ার ঘটনা শোনা যেত চারপাশে। যার ফলে জঙ্গল পরিষ্কার করতে গিয়ে গাছ কাটার জন্য প্রচুর কাঠুরিয়ার প্রয়োজন হত। তাই সভায় অন্য যে বিষয়টি নিয়ে আলোচনা করা হয়, সেটি হচ্ছে কীভাবে স্থানীয় কারাবন্দীদের গাছ কাটার কাজে লাগানো যায়। এই কমিটি জেলা ম্যাজিস্ট্রেটের কাছে অনুরোধ জানায়, যেন কারাগারে অবস্থিত বন্দীদের খাল ও বোপঝাড় কাটার কাজে লাগানো হয়। কিন্তু কাজের শুরুতে এই কমিটি আর্থিক সঙ্কটে

পড়ে যায়। যার ফলে প্রাদেশিক সরকার প্রধান লেফটেনেন্ট গভর্নর-এর কাছে কমিটির সভাপতি আনুরোধ জানাল যেন এই কাজের জন্য আরো ১০,০০০ টাকা প্রদান করা হয়।

জরিপ কাজের দায়িত্ব প্রাপ্ত জার্ডিস এন্ড রাসেল সে বছরই চট্টগ্রামে এসে উপস্থিত হয় এবং দ্রুত কাজ শুরু করে। এই কাজের জন্য প্রতিষ্ঠানটি মুনু নামের একজন সার্ভেয়ারকে নিযুক্ত করে। এই কাজের জন্য সার্ভেয়ারের পারিশ্রমিক ধরা হয় ৩০০ টাকা।

বন্দরের গতিশীলতা ধীরে ধীরে বাড়তে শুরু করে। বেশি সংখ্যক জাহাজ ভেড়ার ফলে প্রয়োজন হয়ে পড়ে বাড়তি কুলির। অনেকে বিভিন্ন স্থান থেকে কাজের সন্ধানে চট্টগ্রামে এসে কুলিতে পরিণত হয়। এদের অনেকে বিভিন্ন অপরাধের সাথে জড়িয়ে পড়ে। প্রশাসনের কাছে এরা ‘ডেনজার কুলি’ বা ‘বিপজ্জনক কুলি’ হিসেবে অভিহিত হয়। অজ্ঞাতনামা এইসব কুলিদের দ্বারা সংঘটিত অপরাধের পরিমাণ বাড়তে শুরু করলে বৃটিশ প্রশাসন চিন্তিত হয়ে পড়ে। ১৫ জুলাই, ১৮৫৬ সালে কমিটি দ্বিতীয়বারের মত আলোচনায় বসে, আলোচনার বিষয়বস্তু হিসাবে নির্ধারণ করা হয় কীভাবে ডেনজার কুলিদের নিয়ন্ত্রণ করা যায়। সভায় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয় বন্দরে বাড়তে থাকা অপরাধ নিয়ন্ত্রণে এই সমস্ত কুলিদের উপর নজর রাখা হবে। শহরের সার্ভেয়ার বা জরিপের দায়িত্বে নিয়োজিত মি. রিভেট-এর পক্ষে সকল কুলিদের উপর নজর রাখা সম্ভব ছিল না। ফলে মি. এডওয়ার্ডকে এই কাজের দায়িত্ব গ্রহণ করতে বলা হয়।

উন্নয়ন কমিটির একার পক্ষে ক্রমবর্ধমান সকল কাজ সামলানো মুশকিল হয়ে পড়ে। সরকার শহরের দায়িত্ব শহরের নিজস্ব প্রশাসনের হাতে প্রদান করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে, আর এই সিদ্ধান্তের মধ্যে দিয়ে জন্ম নেয় ‘চিটাগং মিউনিসিপালিটি’ বা ‘চট্টগ্রাম পৌরসভা’।

২২ জুন, ১৮৬৩ সালে চট্টগ্রাম শহর আনুষ্ঠানিক ভাবে পৌরসভায় পরিণত হল। সদ্য গঠিত পৌরসভাকে পাঁচটি ওয়ার্ডে ভাগ করা হয়, যাদের অভিহিত করা হত এ, বি, সি, ডি এবং ই ওয়ার্ড নামে। পৌরসভার প্রথম প্রশাসক হিসেবে নিয়োগ প্রাপ্ত হন মি. জে ডি ওয়ার্ড।

আজকের এই বিশাল বাণিজ্যিক মহানগরী চট্টগ্রামকে দেখে কল্পনা করা মুশকিল যে সদ্য গঠিত পৌরসভাটি ছিল অতি ক্ষুদ্র এক নগরী। তখনকার চট্টগ্রামের আয়তন ছিল মাত্র ছয় বর্গ মাইল। নানা ঘাত-প্রতিঘাত পেরিয়ে সেই চট্টগ্রাম আজ বাংলাদেশের বাণিজ্যিক রাজধানী।

- বন্দরবার্তা প্রতিবেদন



রীফার কনটেইনার: পণ্য পরিবহনে শীতাতপ আয়োজন

নিয়ন্ত্রিত তাপমাত্রায় পণ্য সংরক্ষণের সকল সুবিধা নিয়ে বিশেষভাবে তৈরি রীফার কনটেইনার

বন্দর নিয়ে আলোচনায় যে নামটি সর্বাগ্রে চলে আসে সেটি 'কনটেইনার'। নৌ পরিবহনে কনটেইনার সংযোজন ছিল এক অভূতপূর্ব ঘটনা। সে ইতিহাস বেশি দিনের নয়। সালটা ১৯৫৭। এরপর শুধু তার রাজ্য জয়ের কাহিনী। চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনারের ইতিহাস আরোও নবীন। ১৯৭৭ সালে 'এসএস টেনাসিটি' নামের একটি জাহাজে আনা ৬টি কনটেইনার খালাসের মধ্য দিয়ে কনটেইনার-যুগে পা রাখাে চট্টগ্রাম বন্দর। এই স্বল্প সময়েও টিকে থাকার বিবর্তনে নিজেকে পাল্টে নিয়েছে সে বছরপে, বহুগুণে। কখনো ২০ ফুটি, কখনো বা ৪০ ফুটি; ক্ষেত্র বিশেষে তা ৪৫ ফুটিও হয়ে থাকে। ড্রাম কনটেইনার, ওপেন টপ কনটেইনার বা ট্রাক্স কনটেইনার, ফ্ল্যাট ট্রাক কনটেইনার কিংবা বিশেষায়িত কনটেইনার। এরকমই এক বিশেষায়িত কনটেইনারের নাম রীফার। রেফ্রিজারেটেড থেকে রীফার। নিয়ন্ত্রিত তাপমাত্রায় পণ্য সংরক্ষণের সকল সুবিধা নিয়ে বিশেষভাবে তৈরি সাদা রংয়ের এই কনটেইনার। ফলে সাধারণ পণ্যবাহী কনটেইনার থেকে এ কনটেইনারের কার্যপদ্ধতিও ভিন্নতর। সাধারণত পঁচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবহৃত হয় এ কনটেইনার।

রীফার কনটেইনারের কার্যপদ্ধতি

রীফার কনটেইনারে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে ইয়ার্ডে সার্বক্ষণিক বিদ্যুৎ সুবিধার প্রয়োজন হয়। এই কনটেইনারে সর্বক্ষণ একই মাত্রায় ঠান্ডা বাতাস টি-আকৃতির মেঝে এবং দেয়াল হয়ে অন্দরমহলে ছড়িয়ে পড়ে। উল্লেখ্য, রীফার কনটেইনার এমনভাবে নকশা করা হয়েছে যাতে সে নিজে তাপমাত্রা কমাতে পারে না বরং পূর্বে নির্ধারিত তাপমাত্রায় নিজেকে নিয়ন্ত্রণ করে। তাই কনটেইনারের তারতম্যের উপর ভিত্তি করে রীফারের বাতাস প্রবাহ পদ্ধতিতেও ভিন্নতা আসে। যেমন, কোনো কোনো ক্ষেত্রে

কনটেইনারের বাতাসকে সবসময় এর অভ্যন্তর দিয়ে প্রবাহিত হতে হয় যাতে করে তাপমাত্রা এবং গ্যাস স্থানান্তরিত হতে পারে। সেক্ষেত্রে পণ্যবাহী কার্টনগুলোতেও ভেন্টিলেশন রাখতে হয়।

অন্যদিকে আরেক ধরনের কনটেইনারে বাতাস সর্বদা কাগোর চারপাশ দিয়ে প্রবাহিত হয়। ফলে রীফার এবং এর দেয়ালের মধ্যে কোনো ফাঁকা স্থান থাকে না।

চট্টগ্রাম বন্দরে রীফার ইয়ার্ড

চট্টগ্রাম বন্দরে রীফার কনটেইনার সংরক্ষণ ও পণ্য খালাসে রয়েছে আলাদা ইয়ার্ড এবং ডেলিভারি পয়েন্ট। বিশ্বের বিভিন্ন দেশ থেকে আমদানিকৃত ফল, আদা, রসুন, চকোলেট, ওষুধের তরল কাঁচামাল, হিমায়িত সামুদ্রিক খাবারবাহী কনটেইনার জাহাজ থেকে খালাসের পর রাখা হয় এসব ইয়ার্ডে। আমদানিকারক পণ্যের ডকুমেন্টেশন শেষ করে পণ্য খালাসের প্রক্রিয়া শেষ করা পর্যন্ত রীফার ইয়ার্ডে সংরক্ষিত থাকে কনটেইনার। একইভাবে আমাদের এখান থেকে বিভিন্ন দেশে যেসব পঁচনশীল পণ্য রপ্তানি করা হয় তা পরিবহনেও ব্যবহার করা হয় এ ধরনের কনটেইনার। অফডক গুলোতেও রয়েছে রীফার কনটেইনারের জন্য আলাদা ব্যবস্থা। সাধারণ পণ্যবাহী কনটেইনার থেকে আলাদা হওয়ায় আমদানি সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলোকে পালন করতে হয় বাড়তি কিছু আনুষ্ঠানিকতা।

চট্টগ্রাম বন্দরে ৫টি রীফার ইয়ার্ড রয়েছে। এগুলো হল- সিসিটি রীফার ইয়ার্ড, এনসিটি রীফার ইয়ার্ড, এনসিটি ব্যাকআপ ইয়ার্ড, ডি রীফার ইয়ার্ড এবং সিডাব্লিউ রীফার ইয়ার্ড। দেশের বাজারে আমদানিকৃত পণ্যের চাহিদার উপর ভিত্তি করে কনটেইনারের গড় অবস্থানকাল হ্রাস-বৃদ্ধি পায়। প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী গত ৫ মাসে (নভেম্বর-মার্চ) রীফার ইয়ার্ড থেকে ১৬৬৩ টি কনটেইনার আমদানি-রপ্তানি হয়েছে।

নৌ পরিবহনে কনটেইনার সংযোজন ছিল এক অভূতপূর্ব ঘটনা। সে ইতিহাস বেশি দিনের নয়। সালটা ১৯৫৭। এরপর শুধু তার রাজ্য জয়ের কাহিনী। চট্টগ্রাম বন্দরে কনটেইনারের ইতিহাস আরোও নবীন। ১৯৭৭ সালে 'এসএস টেনাসিটি' নামের একটি জাহাজে আনা ৬ টি কনটেইনার খালাসের মধ্য দিয়ে কনটেইনার-যুগে পা রাখাে চট্টগ্রাম বন্দর। এই স্বল্প সময়েও টিকে থাকার বিবর্তনে নিজেকে পাল্টে নিয়েছে সে বছরপে, বহুগুণে।

যেভাবে খালাস হয় রীফার কনটেইনার

রীফার ইয়ার্ডে কনটেইনার রাখতে বিদেশ থেকে আগত জাহাজ বন্দরে পৌঁছার ২৪ ঘন্টা আগেই কার্যক্রম শুরু করে দিতে হয়। এসময় কনটেইনারের আকার, রেজিস্ট্রেশন নম্বর, পণ্যের ধরন ইত্যাদি উল্লেখ পূর্বক টার্মিনাল ম্যানেজার বরাবর আবেদন করে সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্ট বা মেইনলাইন অপারেটর (এমএলও)। আবেদনের একটি করে কপি বন্দরের শিপিং শাখা, বিলিং শাখা, বিদ্যুৎ বিভাগ এবং শিপিং এজেন্টদের ভেঙেরা পেয়ে থাকে। শিপিং এজেন্টদের ভেঙেরা কনটেইনারে বিদ্যুৎ সংযোগের বিষয়টি নিশ্চিত করে। এরপর টার্মিনাল ম্যানেজার বরাবর রীফার কনটেইনারের পণ্যের গুণাগুণ নষ্ট হওয়ার বিষয়ে ঘোষণা দিতে হয়। যাতে স্পষ্টভাবে উল্লেখ থাকে, পণ্য ডেলিভারি নিতে দেরি বা অন্য কোনো কারণে পণ্যের গুণাগুণ নষ্ট হলে সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্ট বন্দরের চার্জ বা পাওনা পরিশোধ করে নিজ দায়িত্বে এসব পণ্য সরিয়ে নিবে বা ধ্বংস করবে। পণ্য খালাসের চূড়ান্ত অনুমোদন পাওয়ার পর বিদ্যুৎ সংযোগ বিচ্ছিন্ন করা হয় এবং আমদানিকারকের নিয়োজিত সিএন্ডএফ এজেন্ট কনটেইনার খুলে পণ্য কাভার্ড ভ্যান বা ট্রাকে করে নিয়ে যায়। কনটেইনারে বিদ্যুৎ সংযোগ দেয়া এবং বিচ্ছিন্ন করার সময় শিপিং এজেন্ট, পরিবহন বিভাগ এবং বিদ্যুৎ বিভাগের প্রতিনিধিরা উপস্থিত থাকেন।

সংরক্ষণ ও ব্যয়

রীফার কনটেইনার যতক্ষণ ইয়ার্ডে থাকে পুরো সময়ের জন্য নির্দিষ্ট হারে বিল গুণতে হয় শিপিং এজেন্টদের। বন্দরের বিদ্যুৎ বিভাগ কনটেইনার সংরক্ষণ এবং খালাসের মধ্যকার সময় নির্ধারণ করে বিলিং শাখায় শ্রেণণ করে। বিদ্যুৎ বিভাগের দেয়া হিসাব অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্টদের কাছ থেকে বিদ্যুৎ বিল আদায় করা হয়। কনটেইনার জাহাজ থেকে বন্দরে নামানোর পর আমদানিকারক তার সুবিধা অনুযায়ী খালাস করে নিয়ে যায়। একটি রীফার কনটেইনার খালাস করতে কমপক্ষে ৫-৬ দিন সময় লাগে সিএন্ডএফ এজেন্টদের। রীফার ইয়ার্ডে প্রতিটি কনটেইনারে বিদ্যুৎ সংযোগ সচল রয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণে নিরলসভাবে কাজ করেন বন্দরের কর্মকর্তারা।

মোহাম্মদ রিজুয়ান, ট্রাফিক বিভাগ, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ওমর ফারুক ইমন, বন্দরবার্তা প্রতিবেদক





২৩ লাখ কনটেইনার হ্যান্ডেলিংয়ের মাইলফলকে চট্টগ্রাম বন্দর

সদ্য সমাপ্ত বছরে সর্বোচ্চ ২৩ লাখ ৪৬ হাজার কনটেইনার হ্যান্ডেলিং করেছে চট্টগ্রাম বন্দর। বন্দরের ইতিহাসে যা সর্বোচ্চ কনটেইনার হ্যান্ডেলিংয়ের রেকর্ড। ২০১৫ সালে এর পরিমাণ ছিল ২০ লাখ ২৪ হাজার ২০৭ একক কনটেইনার।

বন্দর কর্তৃপক্ষের চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম খালেদ ইকবাল বলেন, 'প্রতিষ্ঠার পর ২০১৬ সালেই সর্বোচ্চ সংখ্যক কনটেইনার হ্যান্ডেল করেছি আমরা। কার্গো পণ্যও ওঠানামা হয়েছে অতীতের যে কোনো সময়ের তুলনায় বেশি। এ ধারাবাহিকতা ধরে রাখতে হলে চট্টগ্রাম বন্দরে নতুন টার্মিনাল নির্মাণ করতে হবে দ্রুততম সময়ে। বাড়াতে হবে যন্ত্রপাতির সংখ্যাও।'

২০১৪ সালে চট্টগ্রাম বন্দরের কনটেইনার হ্যান্ডেলিং-এ গড় প্রবৃদ্ধি হয়েছিল ৯ দশমিক ৬ শতাংশ, ২০১৫ সালে এ প্রবৃদ্ধি বেড়ে দাড়ায় প্রায় ১৭ শতাংশে। যা বিগত ১০ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ। এবার ২০১৫ সালের কীর্তিকেও ছাড়িয়ে গেছে বন্দর। গতবারের তুলনায় এবারের প্রবৃদ্ধির পরিমাণ ছয় শতাংশের বেশি।

বন্দরের কর্মকর্তারা জানান, বছরের মধ্যবর্তী পাঁচ মাসে (মে-সেপ্টেম্বর) প্রাইম মুভার মালিকদের ধর্মঘট, লাইটহাউজ জাহাজ মালিক শ্রমিকদের ধর্মঘটসহ বিবিধ কারণে কনটেইনার হ্যান্ডেলিং কমে গিয়েছিল। তারপরও অন্যান্য মাসে চাহিদা বেশি হওয়ার কারণে এবার তা সাড়ে ২৩ লাখ অতিক্রম করেছে। কোনো বাধা না থাকলে এ সংখ্যা ২৬ লাখে গিয়ে ঠেকতো।

দক্ষ জনবল তৈরিতে কাজ করবে নেদারল্যান্ডের এক্সপার্টরা

বন্দরের প্রবৃদ্ধি ধরে রাখতে দক্ষ জনবল তৈরি করতে বন্দর প্রশিক্ষণ কেন্দ্রের সক্ষমতা বাড়ানো হচ্ছে। প্রশিক্ষণার্থীর পাশাপাশি গুণগত মান বাড়াবে প্রশিক্ষকেরও। নেদারল্যান্ড সরকারের অর্থায়নে 'নেদারল্যান্ড ইনিশিয়েটিভ ফর ক্যাপাসিটি ডেভেলপমেন্ট ইন হায়ার এডুকেশন (নিস)' প্রকল্পের আওতায় এ কাজ করা হবে। তিন বছর মেয়াদি প্রকল্পটি বাস্তবায়নে নেদারল্যান্ড সরকার ১ মিলিয়ন ইউরো দিচ্ছে বন্দর কর্তৃপক্ষকে।

বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) মো. জাফর আলম বলেন,



গত ১৭ ডিসেম্বর বন্দর ক্রীড়া কমপ্লেক্স এ বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম খালেদ ইকবাল মহান বিজয় দিবসে আয়োজিত বিভিন্ন প্রতিযোগিতায় বিজয়ীদের পুরস্কৃত করেন। ছবিতে উল্লেখিত বিজয়ীদের মাঝে বন্দর চেয়ারম্যান ও বন্দরের অন্যান্য কর্মকর্তাবৃন্দ।

'প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হলে বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি দক্ষ জনবল তৈরি হবে। প্রকল্পের অধীনে প্রশিক্ষণের মডিউল ও আধুনিক কারিকুলাম প্রণয়ন করা হবে।' বাংলাদেশ ও নেদারল্যান্ডের এক্সপার্টরা যৌথভাবে এ প্রকল্পে কাজ করবেন। এতে প্রশিক্ষণের গুণগত মান বাড়বে। ডিসেম্বরে প্রকল্প বাস্তবায়নে টেন্ডার আহ্বান করা হয়েছে।

বে টার্মিনাল হবে গ্রীন পোর্ট

সাম্প্রতিক বছরগুলোতে জলবায়ু পরিবর্তন ও শক্তি সংরক্ষণ সমস্যা বৃদ্ধির কারণে সারাবিশ্বের বন্দরগুলোর উপর তার কার্যক্রম ও উন্নয়নে পরিবেশের উপর প্রভাব গুরুত্ব সহকারে দেখা হচ্ছে। উন্নত দেশগুলো ইতিমধ্যে তাদের গুরুত্বপূর্ণ বন্দরসমূহকে পরিবেশবান্ধব গ্রীন পোর্ট-এ রূপান্তরিত করেছে। পিছিয়ে নেই আমাদের চট্টগ্রাম বন্দরও। আধুনিক বন্দরের সকল সুযোগ সুবিধা নিয়ে গ্রীন পোর্ট হিসেবে আবির্ভূত হতে যাচ্ছে প্রস্তাবিত বে টার্মিনাল। নগরীর সিইপিজেডের পার্শ্ববর্তী সাগর উপকূল থেকে দক্ষিণ রাসমনি ঘাট পর্যন্ত সাড়ে ছয় কিলোমিটার এলাকায় এ টার্মিনাল গড়ে তোলা হবে। ইতিমধ্যে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট বেশিরভাগ বিভাগের ছাড়পত্র মিলেছে।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সচিব ওমর ফারুক বলেন, 'বে টার্মিনালকে গ্রীন পোর্ট হিসেবে গড়ে তোলা হবে।

এখানে পরিবেশ দূষণের কোনো সুযোগ থাকবে না। বন্দরের অবস্থানকালীন সময়ে জাহাজ থেকে যেন তেল ও ধোঁয়া বের না হয় সেজন্য টার্মিনাল থেকে জাহাজে বিদ্যুৎ সংযোগ দেয়া হবে।'

সে লক্ষ্যে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ ও পরিবেশ অধিদপ্তরের ছাড়পত্র নেয়া হয়েছে। সজাব্যতা রিপোর্ট ও ভূমিপ্রাপ্তিসহ অন্যান্য কাজ দ্রুত শেষ হলেই বে টার্মিনাল নির্মাণের কাজ শুরু হবে।

পরিবেশ অধিদপ্তর চট্টগ্রাম মহানগর কার্যালয়ের পরিচালক আজাদুর রহমান মল্লিক বলেন, 'বর্তমানে কর্ণফুলী নদীতে যেসব জাহাজ প্রতিনিয়ত যাতায়াত করছে সেগুলো থেকে নির্গত তেল ও বর্জ্য কর্ণফুলী দূষিত হচ্ছে। গ্রীন পোর্টের সুবিধা নিয়ে বে টার্মিনাল বাস্তবায়ন করা গেলে এখানে পরিবেশ দূষণ হবে না। এটি কার্যকর করা গেলে অবশ্যই আমাদের সকলের জন্য তা সুখবর।'

বে টার্মিনালকে গ্রীন পোর্ট হিসেবে নির্মাণ করা গেলে দেশের প্রথম কোনো পোর্ট হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর এ তালিকায় আসবে। আন্তর্জাতিক অঙ্গনে দেশের সুনাম বৃদ্ধি পাবে। পাশাপাশি উপকূলের পরিবেশও রক্ষা পাবে দূষণের হাত থেকে।

বন্দর ব্যবহারের সুযোগ পাচ্ছে ভারত

চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দর ব্যবহারের সুযোগ পাচ্ছে ভারত। দুই দেশের নৌ সচিব পর্যায়ের বৈঠকে চুক্তি স্বাক্ষরের বিষয়টি চূড়ান্ত হয়েছে। গত ৭ ডিসেম্বর ঢাকায় এ বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়।

বাংলাদেশের পক্ষে নৌ সচিব অশোক মাধব রায় আর ভারতের পক্ষে সেদেশের নৌ সচিব রাজিব কুমার প্রতিনিধি দলের নেতৃত্ব দেন। প্রধানমন্ত্রীর ভারত সফরের সময় চুক্তি স্বাক্ষরিত হতে পারে বলে বৈঠকের পর জানিয়েছেন কর্মকর্তারা।

নৌ সচিব জানান, 'বৈঠকে চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দর ব্যবহার, পায়রা বন্দরে মাল্টিপারপাস কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ, লাইট হাউজ ও লাইটশিপ ব্যবহার, কোস্টাল ও প্রটোকল রুটে যাত্রী পরিবহন নিয়ে আলোচনা হয়েছে। ভারত কীভাবে বন্দর ব্যবহারের সুযোগ পাবে তা নিয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয়েছে। পরবর্তীতে আনুষ্ঠানিক আলোচনার পর তা চূড়ান্ত করা হবে।

চুক্তি হলে ভারত কেবল বাংলাদেশের রুট ও বন্দর ব্যবহার করার অনুমতি পাবে। আন্তর্জাতিকভাবে বন্দর ব্যবহার করলে বন্দর যোভাবে লেভি পায়, চট্টগ্রাম ও মংলার জন্য সেভাবে সবকিছু প্রয়োজ্য থাকবে। কাস্টম ও বন্দরে যে সব চার্জ প্রয়োজ্য তা ভারত বহন করতে রাজি হয়েছে।

সমুদ্র ও নৌপথে চলাচলে নির্দেশনামূলক বয়া কিংবা বাতিগুলো দু'দেশ কীভাবে একসঙ্গে পরিচালনা করবে এবং এগুলো পরিচালনাকারীদের প্রশিক্ষণ কীভাবে হবে সেসব বিষয়ে আলোচনা করে একটি সমঝোতা স্মারক চূড়ান্ত করা হবে।

পর্যটকেরা ভারত থেকে বাংলাদেশে এসে যে কোনো স্থানে ভ্রমণ করতে পারবেন বলে জানান নৌ সচিব। একইভাবে বাংলাদেশ থেকে যে কোনো জাহাজ পর্যটক নিয়ে ভারতে যেতে পারবে। তবে ক্রুজশিপের পর্যটকেরা জাহাজ থেকে নামতে পারবেন কিনা তা পরে সিদ্ধান্ত নেয়া হবে। পূর্বে জাহাজের ক্রুরা নামতে পারতেন না। এবারের চুক্তিতে দুই দেশের ক্রুদের তিন দিনের অন অ্যারাইভাল ভিসা দেওয়ার কথা থাকবে।

যাত্রীবাহী জাহাজের টার্মিনাল নির্মাণের সম্ভাব্যতা যাচাই করছে বন্দর

কক্সবাজারের রেজু খালের মোহনায় যাত্রীবাহী জাহাজের জন্য টার্মিনাল নির্মাণের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের কাজ শুরু করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে সার্ভের কাজ করছে হাইড্রোগ্রাফিক ও ভূমি বিভাগের দুটি দল।

বন্দর কর্তৃপক্ষ বলছে কক্সবাজার ও টেকনাফের মধ্যবর্তী এলাকাকে ঘিরে বিকশিত হচ্ছে দেশের পর্যটন শিল্প। বাংলাদেশ ইকোনমিক জোন অথরিটি টেকনাফের সাবরাংসহ কয়েকটি বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল গড়ে তোলার কাজ করছে। ফলে অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক যোগাযোগ ব্যবস্থায় এটি নতুন দিগন্তের সৃষ্টি করতে পারে।

টার্মিনালটি বাস্তবায়িত হলে মায়ানমারের ইয়াঙ্গুন, থাইল্যান্ডের ফুকেট, সিঙ্গাপুর, মালয়েশিয়া ও চেন্নাই বন্দরের সঙ্গে বাংলাদেশের যোগাযোগ সহজ হবে। নাফ নদীর উজানে দেশের ভেতর সাবরাং এলাকায় পরিকল্পিত ট্যুরিজম স্পট, নাফ ট্যুরিজম পার্ক, সেন্টমার্টিন ও সোনাদিয়ায় যাতায়াত করা যাবে এ টার্মিনালের মাধ্যমে।

বন্দরের কর্মকর্তা আরো গতিশীল, নিরাপদ ও আধুনিকীকরণ করতে গত ১ ডিসেম্বর বন্দরের কর্মকর্তাগণ ই-ফাইলিং বিষয়ক প্রশিক্ষণে অংশ নেন।



দস্যুশূণ্য হওয়ার পথে বন্দরের নৌ সীমানা

চট্টগ্রাম বন্দরের নৌ সীমানায় কমেছে দস্যুতার ঘটনা। বন্দর ও বন্দরের নৌ সীমানায় দেশি বিদেশি জাহাজ চলাচল করছে নির্বিঘ্নে। ২০১৫ সালে দস্যুতার ঘটনা যেখানে ছিল ডাবল ডিজিটে সেখানে ২০১৬ সালে দস্যুতার ঘটনা নেমে এসেছে ১টিতে। বাণিজ্যিক জাহাজে সংগঠিত সশস্ত্র ডাকাতি, দস্যুতা ও চুরি প্রতিরোধে কাজ করা আন্তর্জাতিক সংস্থা রিক্যাপের সম্প্রতি প্রকাশিত এক প্রতিবেদনে বলছে চট্টগ্রাম বন্দর ও বহিঃনোঙর এলাকা আগের যে কোনো সময়ের তুলনায় অনেক বেশি নিরাপদ। ফলে আন্তর্জাতিক অঙ্গণে বেড়েছে বন্দরের ভাবমূর্তি।

প্রতিবেদন অনুযায়ী ২০১৬ সালের ১৪ সেপ্টেম্বর চট্টগ্রাম বন্দর ও বহিঃনোঙর এলাকায় 'সি স্টার' নামের একটি পণ্যবাহী জাহাজে বহিঃনোঙরের 'বি অ্যাংকরেজ' দস্যুতার ঘটনা ঘটেছে। সেটি ক্যাটাগরি-৪ টাইপের ঘটনা। আর একবার চেষ্টা করেও নিরাপত্তা বাহিনীর উপস্থিতির কারণে দস্যুরা সফল হতে পারে নি।

বন্দরের ভ্যাসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (ভিটিএমআইএস) এর পরিধি বৃদ্ধি, সাগরে আক্রান্ত জাহাজে দ্রুত পৌঁছাতে নৌবাহিনী ও কোস্ট গার্ডের রেসপন্স বার্থ স্থাপনের কারণে নিরাপত্তা পরিবেশের দ্রুত উন্নতি হয়েছে।

রিক্যাপের দেয়া তথ্যে জানা যায়, ২০১২ সালে দস্যুতার ঘটনা ঘটেছিল ১১টি, ২০১৩ সালে ৬টি, ২০১৪ সালে ১৬টি এবং ২০১৫ সালে ঘটেছে ১০টি। দেশের বহিঃনোঙরে সংঘটিত চুরি-ডাকাতির ঘটনা বাড়লে বিদেশি জাহাজের দেশে চলাচলে নেতিবাচক প্রভাব পড়ে। বেশ কয়েক বছর আগে



গত ১ জানুয়ারি বন্দর ভবনে বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম খালেদ ইকবাল বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে আসন্ন বাজেট নিয়ে বৈঠক করেন।



গত ১৯ জানুয়ারি ভারতের ডেপুটি কম্পোর্সনেনের প্রতিনিধিদল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন। এসময় তারা বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে সাক্ষাৎ করেন।



গত ৯ ডিসেম্বর বাংলাদেশ প্রেস কাউন্সিল প্রেসিডেন্ট জাস্টিস এম মাহমুদ ও নেপালের প্রতিনিধিদল বন্দর পরিদর্শনকালে বিভিন্ন বিষয় নিয়ে বন্দরের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সঙ্গে বন্দর ভবনে বৈঠক করেন।



গত ১৯ ডিসেম্বর বাংলাদেশে নিযুক্ত জার্মান রাষ্ট্রদূত চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন।



গত ১৪ ডিসেম্বর বিশ্বব্যাংক এর প্রতিনিধিদল বন্দর পরিদর্শন করেন। এসময় তারা বন্দর বন্দরের পর্যদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) জাফর আলমের সাথে বৈঠক করেন।



গত ১৫ জানুয়ারি পোর্ট মনিটরিং সেল এর সদস্যগণ চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনে আসেন। এসময় বন্দর ভবনে চেয়ারম্যানের সাথে বৈঠক করেন।



গত ১৭ জানুয়ারি সৌদি আরবের প্রতিনিধিদল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনকালে বন্দরের বিভিন্ন কর্মকাণ্ড ঘুরে দেখেন।



গত ৩১ জানুয়ারি দুদকের প্রতিনিধিদল বন্দর চেয়ারম্যানের সাথে বৈঠক করেন।



গত ১৪ ডিসেম্বর চীনের প্রতিনিধিদল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শনকালে বন্দরের পর্যদ সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) জাফর আলমের সাথে বৈঠক করেন।



গত ১৭ জানুয়ারি যুক্তরাষ্ট্রের প্রতিনিধিদল চট্টগ্রাম বন্দর পরিদর্শন করেন। এসময় তারা বন্দরের পর্যদ সদস্য (হারবার ও মেরিট) কমডোর শাহীন রহমানের সাথে বৈঠক করেন।

দস্যুতা বেড়ে যাওয়ায় 'পাইরেসি বন্দর' হিসেবে চট্টগ্রামকে কালো তালিকাভুক্ত করা হয়েছিল।

ডিটিএমআইএস এর উন্নয়নে বিভিন্ন পদক্ষেপ হাতে নিয়েছে বন্দর কর্তৃপক্ষ। এসব পদক্ষেপ বাস্তবায়িত হলে দস্যুতার ঘটনা একেবারে শূণ্যে নেমে আসবে।

ওয়াল্ড কাষ্টমস অর্গানাইজেশনের সার্টিফিকেট অব মেরিট অর্জন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর

কাষ্টমসের কার্যক্রমে অংশীদারিত্বমূলক অবদানের স্বীকৃতি হিসেবে ওয়াল্ড কাষ্টমস অর্গানাইজেশনের (ডাব্লিউসিও) 'সার্টিফিকেট অব মেরিট' অর্জন করেছে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ। ২৬ জানুয়ারি রাজধানীর রাজস্ব ভবনে বন্দর চেয়ারম্যান রিয়ার এডমিরাল এম খালেদ ইকবালের হাতে সনদপত্র তুলে দেন মাননীয় অর্থমন্ত্রী আবুল মাল আবদুল মুহিত।

চট্টগ্রাম বন্দর গত বছর ২.৩ মিলিয়ন কনটেইনার হ্যান্ডেলিং এবং ৭৭ মিলিয়ন মেট্রিক টন কার্গো হ্যান্ডেলিং করেছে। ফলে লয়েড'স তালিকা অনুযায়ী বিশ্বের ১০০টি বন্দরের মধ্যে ১১ ধাপ এগিয়ে ৭৬তম স্থানে অবস্থান করছে।

'বন্দরকে নিয়েই নগরের উন্নয়ন পরিকল্পনা করতে হবে'- চবক সদস্য জাফর আলম

চট্টগ্রাম বন্দরকে ঘিরে নগরে বেড়েছে উন্নয়ন। যারা নগরের উন্নয়ন কর্মকাণ্ড নিয়ে কাজ করেন বন্দরকে নিয়েই তাদের উন্নয়ন পরিকল্পনা করতে হবে। নতুবা বন্দরের উন্নয়ন ব্যাহত হবে। গত ৯ ডিসেম্বর আগ্রাবাদে ওয়াল্ড ট্রেড সেন্টারে 'দি ইনিস্টিটিউট অব কন্স্ট এন্ড ম্যানেজমেন্ট একাউন্ট্যান্টস অব বাংলাদেশ (আইসিএমএবি)' আয়োজিত 'ইকোনোমিক ট্রান্সফরমেশন অব

বাংলাদেশ থ্রো ডেভেলপমেন্ট অব কমার্সিয়াল ক্যাপিটাল' শীর্ষক কনফারেন্সে 'বাণিজ্যিক রাজধানীর অবকাঠামোগত উন্নয়ন' বিষয়ে নিবন্ধ উপস্থাপনকালে এসব মন্তব্য করেন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) জাফর আলম।

তিনি বলেন, 'অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে বন্দরের ভূমিকা ছিল উল্লেখযোগ্য। বন্দরকে ঘিরে সবকিছুর পরিবর্তন হয়েছে। রেললাইন গড়ে উঠেছে, আবাসন হয়েছে, টানেল হচ্ছে। টানেল বাস্তবায়ন হলে অর্থনৈতিক উন্নয়ন আরো ত্বরান্বিত হবে। ব্যবসা বাণিজ্য সম্প্রসারিত হবে সুতরাং বন্দরকে বাদ দিয়ে যে কোনো উন্নয়ন ব্যাহত হবে।'

রেল ব্যবস্থাকে গুরুত্ব দিয়ে পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তুলতে পারলে দ্রুত পরিবহন সম্ভব হবে বলে মন্তব্য করে জাফর আলম বলেন 'রেলওয়েকে কেন্দ্র করে আন্ডারপাস বা ওভারপাসে কমিউনিটি ট্রেন চালানো যেতে পারে। বর্তমান রেললাইনকে কাজে লাগানো সম্ভব। তবে সব উন্নয়ন হতে হবে সমন্বিত।'

কনফারেন্সের এই টেকনিক্যাল সেশনে চেয়ারম্যান ছিলেন আইসিএমএবির সাবেক সভাপতি এ এস এম শায়খুল ইসলাম।

গত ১৫ জানুয়ারি চট্টগ্রাম বন্দর ফুটবলদলের সদস্যবৃন্দ চট্টগ্রাম জেলা ফ্রীড়া সংস্থা আয়োজিত 'নিটল টাটা ফুটবল প্রিমিয়ার লীগ' এর রানার্সআপ ট্রফি বন্দর চেয়ারম্যানের হাতে তুলে দেন।





ই-ফাইলিংয়ের আওতায় চট্টগ্রাম বন্দর

প্রযুক্তির যুগে কাগজের ব্যবহার দিন দিন সীমিত হচ্ছে। স্থান সংকুলান, সময় অপচয়, সংরক্ষণের সমস্যা, আমলাতান্ত্রিক জটিলতাসহ নানা অভিযোগে বিশ্বব্যাপী প্রাতিষ্ঠানিক কাজে কাগজের ব্যবহারের বিপরীতে চালু হয়েছে ই-ফাইলিং সিস্টেম। কাগজের পরিবর্তে কম্পিউটার কিংবা ইন্টারনেটে কর্মসম্পাদনসহ তথ্য সংরক্ষণ এবং নথি আদান-প্রদানের সহজতম পদ্ধতি এই 'ই-ফাইলিং'।

পিছিয়ে নেই আমাদের চট্টগ্রামবন্দরও। কালের পরিক্রমায় প্রতিনিয়ত জমতে থাকা পাহাড়সম নথির চাপ থেকে চট্টগ্রামবন্দরকে মুক্ত করতে চালু হতে যাচ্ছে ই-ফাইলিং সিস্টেম। প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ে ই-গভর্নেন্স সেল-এর মাধ্যমে এটুআই প্রকল্পের আওতায় পরিচালিত সেন্ট্রাল ডাটাবেজ এর সঙ্গে যুক্ত হবে চট্টগ্রাম বন্দর।

এ প্রক্রিয়ায় বিভিন্ন মন্ত্রণালয় থেকে ই-ফাইলিংয়ের মাধ্যমে নথি ও ডাক আসবে বন্দরে। এখন থেকে এসবের জবাবও দিতে হবে ডিজিটাল পদ্ধতিতে। এজন্য প্রত্যেক কর্মকর্তা-কর্মচারীর জন্যই বরাদ্দ থাকবে কম্পিউটার।

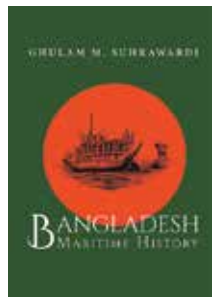
বন্দরে ই-ফাইলিং পদ্ধতি কার্যকর করতে এরই মধ্যে বিভিন্ন বিভাগের বিভাগীয় প্রধানসহ ৫০ জন সিনিয়র কর্মকর্তা দুই ভাগে প্রশিক্ষণ নিয়েছেন। এদের একটি দল সংশ্লিষ্ট বিভাগের কর্মচারীদের প্রশিক্ষণ দিচ্ছেন। প্রযুক্তি আত্মস্থ করতে সেখানে চলছে নিয়মিত অনুশীলন। ইতিমধ্যে বন্দরের সাতহাজার কর্মচারীর তালিকা প্রণয়ন করে তৈরি হয়েছে ডিজিটাল অরগানোগ্রাম।

সফটওয়্যার ভিত্তিক এ পদ্ধতিতে বন্দরের কর্মীরা স্ব স্ব বিভাগের ইউজার হয়ে লগ ইন করবেন। ফাইল আদান-প্রদানসহ যে কোনো কাজ এ সফটওয়্যারের মাধ্যমেই সৃষ্টিভাবে পরিচালিত হবে। এতে সময় যেমন বাঁচবে তেমনি কাজের স্বচ্ছতাও নিশ্চিত হবে বহুলাংশে। অচিরেই এ পদ্ধতিতে নতুন দিনের যাত্রা শুরু করবে চবক। কিন্তু বন্দরের পুরানো গুরুত্বপূর্ণ নথিগুলোও যাতে ক্ষয়ে বা হারিয়ে না যায় সে লক্ষ্যে লাল ফিতেয় বাঁধা কাগজের মোড়কে লুকিয়ে থাকা ধুলোজমা ফাইলগুলোকে ই-ফাইলিংয়ের আওতায় আনার দিকেও নজর দিতে হবে।

- মোঃ একরাম চৌধুরী
প্রোগ্রামার, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

বাংলাদেশ মেরিটাইম হিস্টোরি

গোলাম এম সোহরাওয়ার্দি



ইতিহাস বলে খ্রিস্টের জন্মেরও আগে থেকে এই অঞ্চলের মানুষ নৌ বাণিজ্যে বিশেষ পারদর্শী ছিল। সেসময়ে সুদূর রোম, পারস্য, আরব কিংবা পূর্বের চীন দেশের

সাথেও যোগাযোগ ছিল এদেশীয় ব্যবসায়ীদের। চতুর্দশ খ্রিস্টাব্দে গড়ে উঠে আজকের চট্টগ্রাম বন্দর। আরবদের ফাঁকি দিয়ে ভারতে আসার জলপথ আবিষ্কার করে পর্তুগিজরা, ১৪৯৮ সালে দক্ষিণ ভারতের কালিকট বন্দরে পা রাখেন ভাস্কো দা গামা। ফিরিস্তীদের পিছু পিছু ইউরোপ থেকে একে একে আসে ওলন্দাজ, ফরাসী এবং সবশেষে ইংরেজ বণিকেরা। বাণিজ্যের ফলশ্রুতিতে যে আগমন, তাতেই একদিন অস্তমিত হয় ভারতের স্বাধীনতা। ইতিহাস সাক্ষী, যুগে যুগে নৌ শক্তিতে বলীয়ান বাহিনীই শাসন ও শোষণ করেছে এই অঞ্চল। নৌ পরিবহন ব্যবস্থাপনা বিশেষজ্ঞ গোলাম এম সোহরাওয়ার্দি তাঁর বইয়ে ইতিহাসের এইসব রঙিন ঘটনাবলীর প্রাজ্ঞ বর্ণনা করেছেন, সেই সাথে ফুটিয়ে তুলেছেন

এদেশের নৌ ব্যবস্থার বর্তমান রূপ। কে বলে ইতিহাস কেবলই রাজা রাজাদের গল্প? জলভাসী সাধারণ মানুষ, তাদের সংগ্রামী জীবন আর অনন্যসাধারণ নৌযানের বর্ণনাও উঠে এসেছে ইতিহাসের পাতা থেকে। এদেশের নদ-নদীগুলোতে ৭১'এ রচিত হয়েছিল অবিশ্বরণীয় বীরগাথা। সেসব গল্পের সঙ্গে রয়েছে বাংলাদেশের নৌ পথের অতন্দ্র প্রহরী বাংলাদেশ নৌবাহিনী এবং বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড নিয়ে তথ্যমূলক আলোচনা।

লেখকের জন্ম ঢাকায়। পেশায় মেরিন সার্ভেয়ার, বর্তমানে এক্ষেত্রেই সফল ব্যবসায়ী। কর্মজীবনের বেশিরভাগ সময় তিনি কাটিয়েছেন যুক্তরাষ্ট্রের বিভিন্ন বন্দর ও নৌ ব্যবস্থাপনায়। সপরিবারে বর্তমানে সেখানেই বসবাস করছেন। প্রাজ্ঞ এই মেরিন সার্ভেয়ার তাঁর অভিজ্ঞতার আলোকে বিশ্লেষণ করেছেন এদেশের বাণিজ্য নীতিমালা, নৌ প্রশিক্ষণ কেন্দ্র, নৌ শিল্পের বর্তমান অবস্থা এবং ভবিষ্যৎ কর্মপন্থা, দেশের জলসীমা এবং নিরাপত্তা সহ নৌ ব্যবস্থাপনার নানা বিষয়। ইংরেজি ভাষায় লিখিত বইটি সুখপাঠ্য এবং পাঠক মনের অনুসন্ধিৎসা জাগাতে বহুলাংশেই সফল। ১৭০ পৃষ্ঠার বাকবাক্যে সাদা প্রিন্টের এই বইয়ে সংযুক্ত হয়েছে প্রয়োজনীয় মানচিত্র, ছবি এবং গ্রন্থপঞ্জি; ফলে এটি হয়েছে আরও সমৃদ্ধ।

২০১৫ সালে কানাডার ফ্রাইসেনপ্রেস প্রকাশনী থেকে গ্রন্থটি প্রথম প্রকাশিত হয়।

পোর্ট অফ হংকং

হংকং নামের শাব্দিক অর্থ মশলার বন্দর। দূর অতীতে এই বন্দর হয়ে সারা পৃথিবীতে ছড়িয়ে পড়ত চীনের



সুগন্ধী আগর, তেল, তৈজসপত্র সহ নানা পণ্য। বন্দরটির অবস্থান চীনের দক্ষিণ উপকূলের কোলুন উপত্যকা ঘেঁষে দক্ষিণ চীন সাগরের কোলে। উনিশ শতকের মাঝামাঝি এটি ছিল মূলত জলদস্যুদের এলাকা হিসেবে খ্যাত ছোট্ট একটি জেলেপল্লী। ২০০ বছরের বিবর্তনে এখন তা ৭০ লক্ষ মানুষের কর্মচঞ্চল নগরী এবং এশিয়ার অর্থনীতির অন্যতম কেন্দ্র। হংকং এর এই উত্থানে সবথেকে বড় ভূমিকা রেখেছে প্রাকৃতিকভাবে সুগভীর এবং সুরক্ষিত ভিক্টোরিয়া পোতাশ্রয় যার গড় গভীরতা ১২.২ মিটার এবং গড় প্রশস্ততা ৯১০ মিটার। দিনের যে কোনো সময়ে এখান দিয়ে ১০,০০০ টন জাহাজ চলাচল করতে পারে।

১৮২১ সালে ব্রিটিশ বণিকেরা তাদের আফিম বাণিজ্যের জন্য এই বন্দর ব্যবহার করা শুরু করে এবং অচিরেই বন্দরটির বাণিজ্যিক গুরুত্ব অনুধাবন করে। ১৮৯৮ সালে দ্বিতীয় আফিম যুদ্ধে চীনকে হারিয়ে তারা হংকং এর দখল নেয় এবং তাদের হাত ধরেই বন্দরটির আধুনিকায়ন ঘটে। ১৯৯৭ সালে চীন পুনরায় হংকং এর দখল ফিরে পায়। বর্তমানে বিশেষ প্রশাসনিক অঞ্চল হিসাবে খ্যাত হংকং এর এই বন্দর পরিচালনা করে চীনের মেরিন ডিপার্টমেন্ট।

এই বন্দর প্রধানত দুই ধরনের নৌযান পরিচালনায় ব্যবহৃত হয়। সমুদ্রগামী জাহাজ পরিচালনায় এবং পার্ল নদীগামী নৌযান পরিচালনায়। এই বন্দরে আছে ৭৬৯৪ মিটার ডিপ ওয়াটার ফ্রন্টেজ যুক্ত কওয়াই চুং-সিং ই কন্টেইনার টার্মিনাল যার গড় গভীরতা ১৫.৫ মিটার এবং মোট বার্থের সংখ্যা ২৪টি। এর নয়টি টার্মিনাল পাঁচটি ভিন্ন অপারেটিং কোম্পানি পরিচালনা করে। এছাড়াও এই বন্দরে আছে ছয়টি পাবলিক কার্গো অঞ্চল যেগুলোর মোট বার্থ দৈর্ঘ্য ৪৮৫২ মিটার। সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য এতে রয়েছে ১৬টি গভর্নমেন্ট মুরিং বয়া (জিএমবি)।

কার্গো হ্যান্ডেলিং এর জন্য বন্দরে আছে ৩৬০৬ হেক্টর আয়তনের ১৬টি অ্যাংকরেজ। স্থানীয় নৌযানগুলোকে টাইফুন থেকে সুরক্ষা দেবার জন্য ৪১৯ হেক্টর আয়তনের ১৩টি টাইফুন শেল্টারও রয়েছে এখানে।

এশিয়ার অর্থনীতির অন্যতম প্রাণকেন্দ্র হংকং কে বিশ্বের সমুদ্র বাণিজ্য ও নৌ পরিবহন ব্যবস্থাপনার জংশন হিসেবে গড়ে তুলতে চায় এর কর্তৃপক্ষ। চীন প্রস্তাবিত ওয়ান বেল্ট ওয়ান রোড পরিকল্পনারও গুরুত্বপূর্ণ অংশীদার এই বন্দর। পূর্বের সাথে পশ্চিমের মেলবন্ধনে হংকং বন্দরের প্রয়োজনীয়তা তাই অনস্বীকার্য।

পোর্ট অফ হংকং





GLOBALGROWTH IN THE CONTAINER-SHIPING TRADE PROVED DISAPPOINTING IN 2015

2014 SET HIGH EXPECTATIONS...

...BUT REALITY HIT HARD IN 2015

| | Share of world trade, 2014 (%) | Change, 2013-2014 (%) | | Change, 2013-2015 (%) | |
|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------|---|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Asia-Europe and Intra-Europe | 20 | 5.6 | ↓ | -2.6 | Northern European imports fell; Russia accounted for less than 50%,and Germany,France,and Italy accounted for 10% of losses Central and Eastern European economies showed resistance,imports reained steady |
| Transpacific | 14 | 3.9 | ↔ | 3.5 | Peak head haul performance(7.1%) hindered by negative backhad US economy rebound saved the trade |
| Intra-Asia | 29 | 0.1 | ↑ | 2.4 | China had less than stellar demand Southeast Asia posted double-digit growth |
| Indian sub-continent and Middle east | 12 | 6.0 | ↔ | 5.1 | UAE and Saudi Arabia led.driven by infrastructure materials and roundurable consumer goods,backhaul was also solid |
| Latin America | 3 | 0.8 | ↔ | -0.9 | A sharp swing to negative territory was legally due to the economic implosion in Brazil, where demand contracted |
| Africa | 5 | 5.1 | ↓ | 0.1 | There was stagnation across the continent,a commodity crisis resulted in declining imports and exports from major contributions Nigeria and Angola |
| Global | | 3.3. | ↔ | 1.9 | |

Source: IHS World Trade Service; Drewry Shipping Consaltans,Clarkson Research Service,BCG analysis.
Note: UAE = United Arab Emirates.

কে তিনি?

বুদ্ধি বাড়ে



ইতালিতে জন্ম নেওয়া এই অভিযাত্রী কলম্বাসের পদাংক অনুসরণ করে এশিয়াতে পৌঁছার সমুদ্রপথ অনুসন্ধানে পশ্চিমে যাত্রা করেছিলেন। তার ধারণা হয়েছিল ১৪৯৭ সালে দেখতে পাওয়া স্থলভাগ আসলে এশিয়া, যা তিনি ইংল্যান্ডের রাজা সপ্তম হেনরীর নামে দখলে নিয়েছিলেন। মনে করা হয় যে, স্ক্যান্ডিনেভিয়ানদের পরে তিনি এবং তার জাহাজের অল্পসংখ্যক নাবিক প্রথম ইউরোপিয়ান হিসেবে উত্তর আমেরিকার মূল ভূখণ্ড 'নিউ ফাউন্ডল্যান্ডে' পৌঁছান। এর ৪০০ বছর পূর্বে স্ক্যান্ডিনেভিয়ান নাবিকেরা সেখানে পা রেখেছিলেন। ইংল্যান্ডে বিজয়ী প্রত্যাভর্তনের অল্পকিছুদিনের মধ্যে, ১৪৯৮ সালে তিনি জাপান আবিষ্কারের লক্ষ্যে উচ্চাকাঙ্ক্ষী এক সমুদ্রযাত্রায় বেরিয়ে পড়েন। এটি ছিল ৩০০ নাবিক নিয়ে ছোট ছোট জাহাজের একটি বহর। কিন্তু একটিমাত্র জাহাজ বাদে পুরো অভিযানের ভাগ্য কখনোই জানা যায় নি। কারো কারো মতে, তিনি সমুদ্রে হারিয়ে গিয়েছিলেন; আবার কেউ কেউ ধারণা করেন তিনি সফলভাবে ইংল্যান্ডে ফিরে গিয়েছিলেন।

কে তিনি?

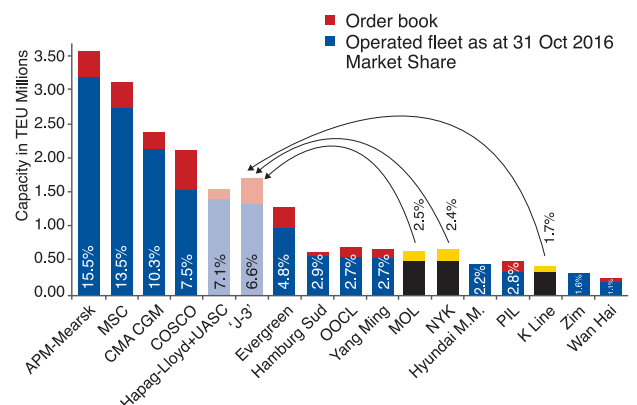
[কে তিনি? এর সমাধান মিলিয়ে নিন ২৩ নং পাতায়!]

AVERAGE DWELL TIME FOR BULK VESSLS, SELECTED COUNTRIES, 2015

| Raw labels | 2014 | | | | 2015 | | | |
|--------------------|--------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | Sample size | Quantity (thousand tons) | Average (waiting time days) | Average (waiting time days) | Sample size | Quantity (thousand tons) | Average (waiting time days) | Average (waiting time days) |
| Australia | 4438 | 455907 | 5.50 | 10.95 | 2461 | 517006 | 4.52 | 5.55 |
| Brazil | 1533 | 252707 | 6.44 | 12.08 | 1537 | 258899 | 5.17 | 2.04 |
| Canada | 151 | 17779 | 5.08 | 2.58 | 36 | 3327 | 2.33 | 2.69 |
| China | 599 | 76347 | 3.73 | 2.74 | 1470 | 183976 | 1.81 | 2.42 |
| Taiwan | - | - | - | - | 107 | 8856 | 0.66 | 3.40 |
| Colombia | 48 | 4838 | 1.75 | 0.82 | 213 | 19304 | 0.36 | 1.95 |
| India | 2302 | 163729 | 3.98 | 10.68 | 1665 | 124192 | 2.28 | 3.63 |
| Indonesia | 2609 | 182875 | 2.55 | 4.06 | 281 | 19430 | 2.99 | 4.05 |
| Netherlands | 51 | 7416 | 0.12 | 2.76 | 72 | 8947 | 1.09 | 2.59 |
| Republic of Korea | - | - | - | - | 167 | 19145 | 2.64 | 3.75 |
| South Africa | - | - | - | - | 994 | 89376 | 2.32 | 2.33 |
| United States | 188 | 13819 | 4.74 | 2.31 | 55 | 5129 | 1.51 | 1.63 |
| Grand Total | 11925 | 1176315 | 4.53 | 8.80 | 9258 | 1257650 | 3.46 | 3.86 |

Source: UNCTAD secretariat calculations, and data provided by Wilhelmsen Ships Service.

THERE WILL ONLY BE 14 GLOBAL CARRIERS IN 2018



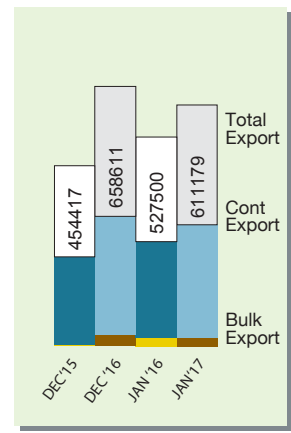
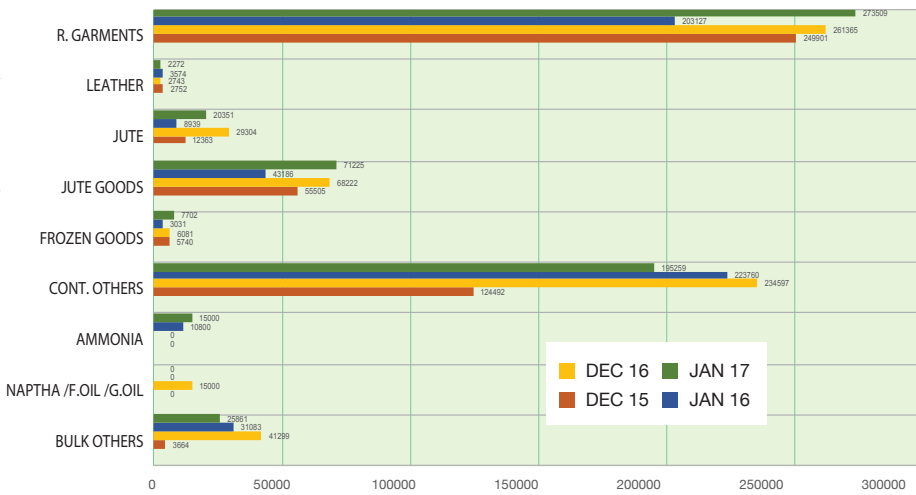
Source: Alphaliner

২০১৫ ও ২০১৬ সালের ডিসেম্বর এবং ২০১৬ ও ২০১৭ সালের জানুয়ারী মাসের তুলনামূলক চিত্র

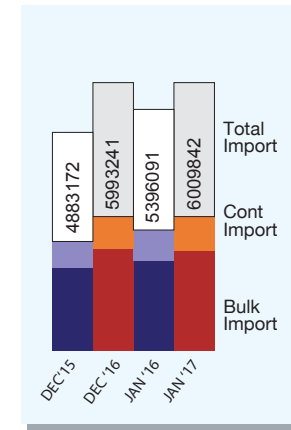
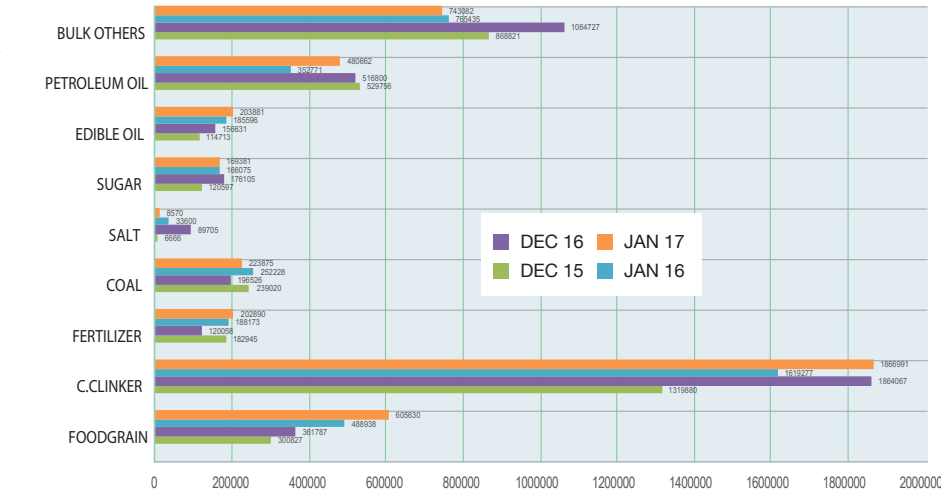
কনটেইনার হ্যান্ডলিং

| | NO OF CONT. S, VESL | STATUS WISE IMPORT CONT. | | | | | | | | | | STATUS WISE EXPORT CONT. | | | | | | HANDLING (IMPORT + EXPORT) | | | | | | | |
|---------|---------------------|--------------------------|-------|-----|------|-------|------|------------------------|--------|---------|------|--------------------------|-----|-----|-------|-------|------------------------|----------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|--------|--------|
| | | FCL | | LCL | | EMPTY | | CONTAINERS WITH M/TONS | | | FCL | | LCL | | EMPTY | | CONTAINERS WITH M/TONS | | | BOXES | | TEUS | | M/TONS | |
| | | 20' | 40' | 20' | 40' | 20' | 40' | BOXES | TEUS | M/TONS | 20' | 40' | 20' | 40' | 20' | 40' | BOXES | TEUS | M/TONS | BOXES | TEUS | M/TONS | BOXES | TEUS | M/TONS |
| Dec '16 | 105 | 36408 | 30086 | 308 | 1782 | 102 | 333 | 69019 | 101220 | 1446835 | 8478 | 22535 | 0 | 0 | 31740 | 10958 | 73711 | 107204 | 602312 | 142730 | 208424 | 2049147 | | | |
| Dec '15 | 102 | 30583 | 24709 | 277 | 1710 | 98 | 657 | 58034 | 85110 | 1199947 | 6838 | 19877 | 0 | 0 | 26908 | 7546 | 61169 | 88592 | 450753 | 119203 | 173702 | 1650700 | | | |
| Jan '17 | 122 | 38787 | 30972 | 304 | 2020 | 149 | 716 | 72948 | 106656 | 1504880 | 7722 | 22747 | 0 | 0 | 32511 | 11668 | 74648 | 109063 | 570318 | 147596 | 215719 | 2075198 | | | |
| Jan '16 | 108 | 33635 | 29214 | 290 | 1707 | 118 | 1036 | 66000 | 97957 | 1343998 | 7073 | 21033 | 0 | 0 | 25467 | 7845 | 61418 | 90296 | 485617 | 127418 | 188253 | 1829615 | | | |

পণ্যওয়ারি রপ্তানি কার্গো (মেট্রিক টনে)



পণ্যওয়ারি আমদানি কার্গো (মেট্রিক টনে)



আর্থিক প্রতিবেদন

| FINANCIAL YEAR | REVENUE INCOME | REVENUE EXPENDITURE | REVENUE SURPLUS | INCOME TAX (COLLECTED FROM SUPPLIERS, CONTRACTORS) | VAT (COLLECTED FROM SUPPLIERS, CONTRACTORS) | VAT FROM AUTHORITIES INCOME |
|----------------|----------------|---------------------|-----------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------|
| Dec 2015 | 186.95 | 72.19 | 114.76 | 2.92 | 3.66 | 23.49 |
| Dec 2016 | 195.51 | 89.46 | 106.05 | 5.72 | 5.96 | 21.45 |
| Jan 2016 | 178.54 | 83.78 | 94.76 | 2.15 | 2.33 | 15.74 |
| Jan 2017 | 223.75 | 89.46 | 134.29 | 4.70 | 4.47 | 22.20 |

গুণাকর্ষক লক্ষ্য : হাল্কা হ্রাস ও উন্নতি

বন্দরবার্তা-য় লিখুন

প্রিয় পাঠক, আপনার অংশগ্রহণ আর মতামতের ভিত্তিতেই ক্রমে বেড়ে উঠবে বন্দরবার্তা। এখানে আমরা তুলে ধরতে চাই আপনার সব ধরনের উপদেশ, পরামর্শ এবং মূল্যবান মতামত। বন্দরবার্তায় বিষয়বস্তু হিসেবে আরও কী কী দেখতে চান, তার অঙ্গসজ্জা কেমন হলে ভালো হয় ইত্যাদি বিষয়ে আপনার কথা লিখে সম্পাদক বরাবর আমাদের ঠিকানায় পাঠিয়ে দিন। বাছাই করা লেখা ও চিঠি নিয়মিত প্রকাশ হবে আমাদের মুখপত্রে। আমাদের সঙ্গে যোগাযোগের ঠিকানা: বন্দরবার্তা, বন্দরভবন, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, চট্টগ্রাম।
ফোন: ০৩১-২৫১০৮৬৯, ০১৭০৯৩৭১৯৮১
ইমেইল: bandarbarata@gmail.com



BANDARBARTA
a monthly publication by
Chittagong Port Authority

January- February 2017
Volume 02, Issue 01

