



## মোডাল শেয়ার নৌপথই সবচেয়ে সাশ্রয়ী ও পরিবেশবান্ধব

প্রধানমন্ত্রীর জন্মদিনে  
বুড়িগঙ্গায় নৌকাবাইচ ও জনসমাবেশ



চট্টগ্রাম-কাপ্তাই বাঁধ  
কর্ণফুলীর গুরুত্বপূর্ণ এক নৌরুট

আশুগঞ্জ কনটেইনার নদীবন্দর একটি ল্যান্ডমার্ক প্রকল্প

অক্টোবর ২০২১  
বর্ষ ০২, সংখ্যা ০৪

## নদীবাংলা

বিআইডব্লিউটিএ'র নদী বিষয়ক  
ত্রৈমাসিক প্রকাশনা



প্রধান পৃষ্ঠপোষক  
কম্বোডের পোলাম সাদেক, এনজিপি,  
এনডিসি, এনসিসি, পিএসসি, বিএন

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

সম্পাদনা পর্ষদ  
মো. আব্দুল আউয়াল  
মুহাম্মদ আবু জাফর হাওলাদার  
রুকিবুল ইসলাম তালুকদার  
মোহাম্মদ মিজানুর রহমান  
মো. আব্দুল ওয়াবিল  
রম্য রহিম চৌধুরী  
তাজুল হক  
জিনারুল ইসলাম

কনটেন্ট পরিকল্পনা, রচনা, পরিমার্জনা,  
ডিজাইন ও প্রকাশনা

ENLIGHTEN | VIBES

যোগাযোগ

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

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

## » সম্পাদকীয়

ফুল ও আকাশপথের তুলনায় জলপথ কেবল ব্যয় সাশ্রয়ীই নয়, একইভাবে  
নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধবও

ঐতিহাসিক কাল থেকে নদীমাতৃক এই বঙ্গদেশে যাতায়াত ও বাণিজ্য নদীপথেই প্রশস্ততর ছিল। এ পথ প্রাগৈতিহাসিক। এমনকি রেলপথে দ্রুত বাণিজ্য-সম্ভার যাতায়াতের যখন সূত্রপাত হর তার আগ পর্যন্তও বাণিজ্যলক্ষীর যাতায়াত অভ্যন্তরীণ নদীপথেই বেশি ছিল। ১৮৫৩ সালে ব্রিটিশ ভারতে রেল যোগাযোগ চালু হওয়ার পর ধারাক্রমে যাতায়াত ও বাণিজ্যের অন্যতম মাধ্যম হয়ে উঠতে থাকে এটি। তারও প্রাক-পর্বে সড়ক যোগাযোগের উত্থান। তার পরও ব্রিটিশ ভারত কিংবা পাকিস্তান আমলে আমাদের যোগাযোগের মাধ্যম হিসেবে অভ্যন্তরীণ নৌপথের গুরুত্ব টান পড়েনি। নাব্য নৌপথের ওপর ভর করে যাত্রী ও কার্গো পরিবহন অভ্যন্তরীণ নৌপথ তাৎপর্যপূর্ণ হিস্যা ধরে রেখেছিল। ১৯৭৫ সালের দিকেও মোট যাত্রী পরিবহনের ১৫ শতাংশ হতো অভ্যন্তরীণ নৌপথে। তবে পরবর্তীতে আর নৌপথ তার স্বর্ণোজ্জ্বল অধ্যায় ধরে রাখতে পারেনি। পরিবহনের মাধ্যম হিসেবে অভ্যন্তরীণ নৌপথ অন্য মাধ্যমগুলোর তুলনায় কেবল পিছিয়েছে। মোট দেশীয় উৎপাদনে পরিবহন খাতটির হিস্যা যেমন কমেছে, একইভাবে কমেছে নিজের প্রবৃদ্ধিও। এসবই ঘটেছে পঁচাত্তর-পরবর্তী সরকারগুলোর অভ্যন্তরীণ নৌপথকে উন্নয়ন কর্মকাণ্ডের প্রান্তে রাখার ফলাফল হিসেবে।

আশার কথা হলো মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বাধীন বর্তমান সরকারের আমলে প্রান্তিকতা থেকে উন্নয়ন কৌশলের কেন্দ্রে স্থান পেয়েছে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাত। সরকারের এই মেয়াদেই ২৭৮টি নদী খননের এক মহাপরিকল্পনা হাতে নেওয়া হয়েছে, যার লক্ষ্য অভ্যন্তরীণ নৌপথের দৈর্ঘ্য ১০ হাজার কিলোমিটারে উন্নীত করা। সেই সাথে নৌ যোগাযোগের সর্বাধুনিক অবকাঠামো ও সুবিধাদি নিশ্চিত করা। সেই লক্ষ্যেই মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর নির্দেশনায় ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের তত্ত্বাবধানে কাজ করছে বিআইডব্লিউটিএ। এর সুফলও ফিলাছে। তবে এই সুফলকে অন্য উচ্চতায় নিয়ে যেতে দরকার এ খাতে কৃষিক্ষেত্র অর্থ বরাদ্দ। কারণ, পরিবহনের অপরাপর মাধ্যমের তুলনায় নৌপথই সর্বাধিক সাশ্রয়ী, নিরাপদ ও পরিবেশ বান্ধব। সেদিকেই আলোকপাত করা হয়েছে এ সংখ্যার বক্ষ্যমাণ প্রচ্ছদ প্রতিবেদনে।

২৮ সেপ্টেম্বর ছিল শ্রোতোষিনী নদীর বেগে ছুটে চলা নতুন বাংলাদেশের কাগজি মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার ৭৫তম জন্মদিন। দিবসটি উদযাপনে ঢাকার প্রাণ বুড়িগঙ্গা সেজেছিল বর্ণিল সাজে। আবহমান বাংলার জলক্রীড়া নৌকাবাইচ মুক্ত করে বুড়িগঙ্গা পাড়ের লাখো মানুষকে। সেই সাথে স্মরণ করিয়ে দেয় নদীর প্রতি তাদের দায়িত্ব ও দায়বদ্ধতাকে। বর্ণাঢ্য এ প্রতিযোগিতার আয়োজনে ছিল নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)। প্রতিযোগিতার মুহূর্তগুলোর সচিত্র উপস্থাপন স্থান পেয়েছে এ সংখ্যায় বিশেষভাবে।

পার্বত্য অঞ্চলের নদীপ্রণালিতে গুরুত্বপূর্ণ স্থান দখল করে আছে কর্ণফুলী নদী। হাজার বছরের ইতিহাসের সাক্ষী এই নদীরই গুরুত্বপূর্ণ একটি নৌরুট চট্টগ্রাম-কাগজাই বাঁধ নৌপথ। নৌরুটটির পরিচিতি ও সম্ভাবনার খতিয়ান তুলে আনা হয়েছে বিশেষ রচনায়।

নিয়মিত আয়োজন হিসেবে এ সংখ্যায় থাকছে 'প্রযুক্তি' বিভাগ। আছে নদী ও নৌপথ নিয়ে সরকারের আরও পরিকল্পনার সারকথা। নিয়মিত আয়োজন হিসেবে সংক্ষিপ্ত কলেবরে এবারও তুলে এনেছি আমাদের নদী ও আমাদের বন্দরের কথা। পরিভ্রমণ করেছে দূর অতীতে, আমাদের ঐতিহ্যে। সেই সাথে থাকছে দেশ-বিদেশের নদী ও নৌখাত নিয়ে সবশেষ ঘটনাপ্রবাহের কথা ও ছবি।

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







প্রধান রচনা

মোডাল শেয়ার

## নৌপথই সবচেয়ে সাশ্রয়ী ও পরিবেশবান্ধব

সম্পাদকীয় ০২

প্রযুক্তি ২০

সর্বাধুনিক প্রযুক্তির নিরাপদ নৌযান

নদী-নৌপথের সংবাদ ২১

- দুবকুমার নদী ব্যবস্থাপনায় ৭০০ কোটি টাকার প্রকল্প
- নৌযানে চলাচলকারীদের স্বাস্থ্যবিধি মেনে চলাব আয়োজন
- ব্রাহ্মণবাড়িয়ায় ট্রলার ডুবে ২২ জনের মৃত্যু
- তীব্র শ্রোতে শিয়ুলিয়া-বাংলাবাজার নৌকটে ফেরিতে ভারী যান বন্ধ
- শীতলক্ষ্যা তীরে বসবন্ধু কর্নার উদ্বোধন
- অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারে দক্ষিণ এশিয়ায় নদীপথে বাণিজ্য বৃদ্ধি জরুরি
- আধুনিকায়ন হবে পাটুরিয়া, দৌলতদিয়া নদীবন্দরের
- অর্থনৈতিক উন্নয়নে টেকসই নদী খনন জরুরি
- আন্তর্গত অভ্যন্তরীণ কনটেইনার নদীবন্দর একটি ল্যান্ডমার্ক প্রকল্প : নৌ প্রতিমন্ত্রী
- 'নদীর সীমানায় কারো স্থাপনা থাকবে না অবশ্যই সরাসরে হবে' নদীতে সব ধরনের বর্জ্য বেলা বন্ধের তাগিদ এলজিআরটি মন্ত্রীর
- বরগনায় তিনটি নদীকে ইলিশের অভয়প্রস্থ খোঁজার সুপারিশ
- ২০২০-২১ অর্থবছরে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের এডিশনাল সেক্রেটারি ৯৫% ছুটো জাহাজে ধাক্কা লেগে মানবাহী জাহাজচলুবি
- কুহেলিয়া নদী ভরাটে হাইকোর্টের নিষেধাজ্ঞা
- নতুন দুই ফেরি 'কুজলতা' ও 'কদম' উদ্বোধন
- বুড়িশায়ে দখল-দূষণ থেকে রক্ষার দাবি
- অবেধ বাবু উত্তোলন বন্ধ না হলে নদী তীর রক্ষা করা কঠিন : পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী

সংবাদ সংক্ষেপ ২৩

- অভ্যন্তরীণ নৌযানের ৬০% যাত্রী জড়া বৃদ্ধির আদেশ বাতিল
- ফেরি জাহাজীদের ভারপ্রাপ্ত মাট্টার ও হইল সুকানি বরখাস্ত
- ফেরি শাহজলানার মাট্টার বরখাস্ত, তদন্ত কমিটি গঠন
- কীর্তনখোলা নদীতে বিআইডব্লিউটিএর উচ্ছেদ অভিযান
- পদ্মায় বিআইডব্লিউটিএ-বিআইডব্লিউটিএর বৌধ জরিপ
- রূপগঞ্জে নদীতীরের অর্ধশতাব্দিক অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ
- বিআইডব্লিউটিএর প্রধান প্রকৌশলী (জেনারেল) দায়িত্বে আবদুল মতিন
- শীতলক্ষ্যার তীরে ৩০টি অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ
- সাতারে বেদখল খান-বিল পরিদর্শনে নদী বক্ষা কমিশন
- নদী বক্ষায় সাধারণ মানুষকেও ভূমিকা রাখতে হবে
- ভেলিয়া মেঘনার ডাকন রেখে ৫২২ কোটি টাকার প্রকল্প
- বুড়িশায় দুখন রেখে সবাইকে এগিয়ে আনার আয়োজন

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ ২২

- বিআইডব্লিউটিএতে শেখ কামালের জনস্বার্থিকী পন্থিত
- এমভি আকরামের প্রদর্শনী স্থান পরিদর্শন
- শিয়ুলিয়া-বাংলাবাজার নৌকট পরিদর্শন
- সদরঘাট লঞ্চ টার্মিনালে নৌ প্রতিমন্ত্রী
- বিআইডব্লিউটিএ চেয়ারম্যানের বিভিন্ন উন্নয়ন কার্যক্রম পরিদর্শন
- সারিয়াকান্ডিতে সি-ট্রাক উদ্বোধন
- তুলসাই নদীর দুই পাড়ে বৃক্ষরোপণ

আমাদের নদী ১৮

রূপশা: খুলনার মানববৃষ্টি নদী

আমাদের বন্দর ১৯

খুলনা নদীবন্দর: দেশের অন্যতম প্রাচীন বন্দর

ঐতিহ্য ৩৫

যীরকাদিয় সেতু: মুঘল আমলের স্থাপত্য কীর্তি

আন্তর্জাতিক সংবাদ ৩১

- মেকং নদীর বাঁধ নিয়ে উদ্বেগ
- ব্রহ্মপুত্র ও বরাক নদ খিরে ভারতের নতুন উদ্যোগ
- নৌসম্পদ থেকে ১৩ হাজার কোটি রুপি সংগ্রহের লক্ষ্য ভারতের
- আফ্রিকায় নদীদূষণে ভূমিকা রাখছে বৈশ্বিক ফাস্ট ব্যাশন ক্লাব
- নৌযানের মাধ্যমে নৌপথ দূষণ রোধে কঠোর হচ্ছে ভারত
- সমুদ্রে পারদের প্রধান উৎস নদী
- নৌপথে বর্জ্যের কাজ আবার শুরু করছে ওজিসা
- নেতৃত্ব দিতে হবে বেসরকারি খাতকেই
- অভ্যন্তরীণ নৌযান কিং অনুমোদন ভারতের সক্রিয়তার
- ম্যাডিসন নদীতে সন্ধ্যাকালীন মাছ ধরা নিষেধাজ্ঞা
- অক্সফোর্ড নদীতে বর্জ্য মেললেই সংকেত পাবেন বাসিন্দারা
- বছরে একদিন প্রবাহিত হয় না ৫১% নদী

০৪

### » বিশেষ আয়োজন

প্রধানমন্ত্রীর জন্মদিনে বুড়িশায় নৌকাবাইচ ও জনসমাবেশ



নদী যোগাযোগের মাধ্যম কেবল নয়। গ্রামীণ বাংলার প্রাণোজ্জ্বল মানুষের জীভাঙ্গসঙ্গীও। নৌকাবাইচ বেলা তারই সত্যরূপ। গ্রামীণ মানুষের নির্মল আনন্দের সমগ্রাণ প্রতিচ্ছবি। ২৮ সেপ্টেম্বর মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর জন্মদিনটিকে গ্রামীণ মানুষের গ্রামীণ উৎসবে উদযাপনের প্রয়াস ছিল নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের। অনন্য ও অধিতীয় এই রত্ননায়কের জন্মক্ষণকে স্মরণীয় করে রাখতে বুড়িশায় নৌকাবাইচের আয়োজন করে বিআইডব্লিউটিএ। পক্ষীয়ক মানুষের প্রত্যক্ষ দর্শনে অন্যরকম রূপ পায় এই আয়োজন।

২৪

### » নদী-নৌপথের সংবাদ

আওগঞ্জ কনটেইনার নদীবন্দর একটি ল্যান্ডমার্ক প্রকল্প



'আওগঞ্জ অভ্যন্তরীণ কনটেইনার নদীবন্দর স্থাপন' প্রকল্পটিকে ল্যান্ডমার্ক প্রকল্প বলে অভিহিত করেছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী জনাব বাসিন্দা মাহমুদ চৌধুরী এমপি। তিনি বলেন, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে বন্ধুত্বের নতুন দিক উন্মোচিত হবে। এর ফলে অভ্যন্তরীণ নৌপথের মাধ্যমে চট্টগ্রাম, সোংলা ও পায়রা সমুদ্রবন্দরসহ অভ্যন্তরীণ নদীবন্দর থেকে কনটেইনার আনা-নেওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হবে এবং নদীপথে আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক ব্যবসা-বাণিজ্যের সমৃদ্ধি ও প্রসার ঘটবে। ১ হাজার ২৯৩ কোটি টাকা ব্যয়ে বিআইডব্লিউটিএ প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করছে।

১৬

### » বিশেষ রচনা

চট্টগ্রাম-কাগুই বাঁধ কর্ণফুলীর গুরুত্বপূর্ণ এক নৌকট



১৯৩ কিলোমিটার দীর্ঘ কর্ণফুলীর ওপর দিয়ে বয়ে চলা চট্টগ্রাম-কাগুই বাঁধ নৌকটের দৈর্ঘ্য ৬৫ কিলোমিটার। নৌকটটির নিম্নাংশে অর্থাৎ চট্টগ্রাম বন্দর প্রান্তে ৭০০ মিটার প্রশস্ত। আর আপস্থিতিতে প্রশস্ততা ৪০০ মিটারের মতো। তবে নৌকটটি কাগুই বাঁধের দিকে যত এগিয়েছে এর পত্তিবতা ও প্রশস্ত তত হ্রাস পেয়েছে। শেষ পর্যন্ত এর প্রশস্ততা ১০০ মিটারে পিয়ে ঠেকেছে।



প্রধানমন্ত্রীর জন্মদিনে বুড়িগঙ্গায় নৌকাবাইচ ও জনসমাবেশ »



উন্নয়ন তার অঙ্গীকার। বিশেষ কারও নয়, সবার; অস্তিত্বশূন্যক। স্বপ্ন, মধ্যম আয়ের সিঁড়ি বেয়ে বঙ্গবন্ধুর বাংলাদেশকে উন্নত দেশের সোপানে পৌঁছে দেওয়া তার স্বপ্ন। তিনি প্রাণ-প্রকৃতির সারথি। পৃথিবীর সব প্রান্তের, সব কোনার মানবতা রক্ষার উচ্চকণ্ঠ। শ্রোতাশ্রী নদীর বেগে ছুটে চলা এই নতুন বাংলাদেশের কাজারি। তিনি বঙ্গবন্ধু কন্যা; দেশরত্ন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। সুসুজ্ঞিতে শরান এক আশ্রয়গিরি। মা-বাবা-ভাই হারানোর কঠিন শোককে বুকে চেপে সংকল্পে অবিচল থেকে বাংলাদেশের ইতিহাসকে রথচক্রের উল্টোদিকে ঘোরানোর প্রয়াসকে রুখে দেওয়ার পৌহকঠিন চরিত্র। একই সাথে স্নেহমমতায় অবিচল এক মাতৃমূর্তির প্রতিবিম্ব। তিনি অদ্বিতীয়া, অনন্য রাষ্ট্রনায়ক।

ঠার প্রাজ্ঞ ও দূরদর্শী নেতৃত্বেই আজ শিল্পের বিকাশ দিকে দিকে। সবখানেই কলকারখানা মাথা তুলছে। প্রবৃদ্ধিতে বলাহীন গতি। এমনকি অতিমারির অতি আধাতেও তা নুইয়ে পড়তে দেননি। স্বাস্থ্য, শিক্ষা, লিঙ্গসাম্য, পুষ্টি-মানবোন্নয়নের প্রায় প্রতিটি সূচকেই ঈর্ষণীয় সাফল্য। দেশজুড়ে আজ অবকাঠামো উন্নয়নের বিশাল কর্মযজ্ঞ। নগর-বন্দর-গ্রাম সবখানেই বদলের ছোঁয়া। ডিজিটাল বাংলাদেশ আজ বাস্তব।





» ২৮ সেপ্টেম্বর ছিল মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার ৭৫তম জন্মদিন।  
১৯৪৭ সালের এই দিনে গোপালগঞ্জের টুঙ্গিপাড়ায় জন্মগ্রহণ করেন তিনি।



তার নেতৃত্বের স্বীকৃতি এখন বিশ্বজুড়ে। বদলে যাওয়া বাংলাদেশের উন্নতি ও সমৃদ্ধির জয়পান পৃথিবীর সব প্রান্তে, যার আরক আন্তর্জাতিক বিভিন্ন পুরস্কার, সম্মাননা, স্বীকৃতি। তিনি সদ্যই পেয়েছেন জাতিসংঘের 'এসডিজি অগ্রগতি পুরস্কার'-দারিদ্র্য দূরীকরণ, পৃথিবীর সুরক্ষা ও সবার জন্য শান্তি-সমৃদ্ধি নিশ্চিত করতে পদক্ষেপ গ্রহণের সার্বজনীন আহ্বানে সাড়া দিয়ে বাংলাদেশকে সঠিক পথে এগিয়ে নেওয়ার স্বীকৃতি। 'অনুষ্ঠানের সম্বলক জেফরি স্যাকস প্রধানমন্ত্রীকে 'জুরেল ইন দ্য ড্রাউন অব দ্য ডে' হিসেবে তুলে ধরেন।'



১৯৯৬ সালে প্রথমবার ক্ষমতায় এসে পার্বত্য শান্তি চুক্তির দীর্ঘ দুই দশকের অস্থিরতার অবসান ঘটানোর স্বীকৃতি হিসেবে ১৯৯৯ সালে ইউনেস্কো তাকে 'হুপে-বোয়ানি' শান্তি পুরস্কারে ভূষিত করে। ওই মেরাদেই ক্ষুধার বিরুদ্ধে আন্দোলনে অবদানের স্বীকৃতিস্বরূপ জাতিসংঘের বিশ্ব খাদ্য কর্মসূচি শেখ হাসিনাকে সম্মানজনক 'CERE' পদক প্রদান করে।



প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ভারতের ড. কালাম স্মৃতি ইন্টারন্যাশনাল এম্বিলেঞ্জ অ্যাওয়ার্ড পান ২০১৯ সালে। ওই বছরই আন্তর্জাতিক নারী দিবস উপলক্ষে ইনস্টিটিউট অব সাউথ এশিয়ান উইমেন প্রধানমন্ত্রীকে 'লাইফটাইম কমিট্টিউশন ফর উইমেন এমপাওয়ারমেন্ট অ্যাওয়ার্ড' দেয়। বাংলাদেশে নারী শিক্ষা ও উদ্যোক্তা তৈরিতে নেতৃত্বদানের জন্য ২০১৮ সালে পেয়েছেন গ্লোবাল উইমেনস লিডারশিপ অ্যাওয়ার্ড। রোহিঙ্গা ইস্যুতে দূরদর্শী নেতৃত্ব এবং রোহিঙ্গাদের আশ্রয়দানে দায়িত্বশীল নীতি ও তার মানবিকতার জন্য ২০১৮ সালে পেয়েছেন আইপিএস ইন্টারন্যাশনাল অ্যাচিভমেন্ট অ্যাওয়ার্ড এবং স্পেশাল ডিসটিংশন অ্যাওয়ার্ড ফর লিডারশিপ পদক। এছাড়া নির্বাচনের মুখে মিয়ানমার থেকে আসা ১০ লাখের মতো রোহিঙ্গাকে আশ্রয়ের মধ্য দিয়ে তাদের প্রতি মানবতার হাত বাড়িয়ে দেওয়ার 'মাদার অব হিউম্যানিটি' (মানবতার মা) উপাধিতে ভূষিত হন তিনি।

২০১৫ সালে প্রধানমন্ত্রী পান পরিবেশ-বিষয়ক সর্বোচ্চ পুরস্কার 'চ্যাম্পিয়নস অব দ্য আর্থ'। এই বছরই জাতিসংঘের টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি) অর্জনে আইসিটি ব্যবহারে প্রচারণার জন্য শেখ হাসিনাকে 'আইসিটি সাসটেইনেবল ডেভেলপমেন্ট অ্যাওয়ার্ড' প্রদান করা হয়। উইমেন ইন পার্লামেন্ট (ডব্লিউআইপি) ও ইউনেস্কো প্রধানমন্ত্রীকে 'ডব্লিউআইপি গ্লোবাল ফোরাম অ্যাওয়ার্ড' প্রদান করে ২০১৯







সালে। দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ায় রাজনৈতিক অস্থানে লিঙ্গবৈষম্য হ্রাসে অগ্রণী ভূমিকা পালনের স্বীকৃতিস্বরূপ এ পুরস্কার দেওয়া হয় তাকে। নারী শিক্ষা প্রসারের জন্য ২০১৪ সালে পান ‘ট্রি অব পিস’ পুরস্কার। প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা সাউথ-সাউথ অ্যাওয়ার্ড পেয়েছেন দুবার। স্বাস্থ্য খাতে তথ্যপ্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে শিশু ও মাতৃমৃত্যুর হার হ্রাস এবং ক্ষুধা ও দারিদ্র্যের বিরুদ্ধে লড়াইয়ে বিশেষ অবদান রাখার জন্য ২০১১ ও ২০১৩ সালে এই সম্মাননা দেওয়া হয় তাকে। নারীর ক্ষমতায়নে অসামান্য অবদান রাখার জন্য ইউএন উইমেন ২০১৬ সালে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনাকে ‘এজেন্ট অব চেঞ্জ’ পুরস্কার ও ‘প্ল্যানিট ৫০-৫০ চ্যাম্পিয়ন’ প্রদান করে। টিকাদান কর্মসূচিতে বাংলাদেশের সফলতার জন্য প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনাকে ২০১৯ সালে ‘ভ্যাকসিন হিরো’ পুরস্কার দেয় গ্লোবাল অ্যালায়েন্স ফর ভ্যাকসিনেশন স্যান্ড ইমিউনাইজেশন (জিএভিআই)।



বিশ্বের নামিদানি বিভিন্ন বিশ্ববিদ্যালয়ও তাকে ডক্টরেট ও সম্মাননা দিয়েছে। ১৯৯৭ সালে যুক্তরাজ্যের অ্যালবার্ট ডাল্টন বিশ্ববিদ্যালয় শেখ হাসিনাকে সম্মানসূচক ডক্টর অব লিবারেল আর্টসে ভূষিত করে। যুক্তরাষ্ট্রের বোস্টন বিশ্ববিদ্যালয় ও জাপানের ওয়াসেদা বিশ্ববিদ্যালয় সম্মানসূচক ডক্টর অব ল প্রদান করে। ১৯৯৯ সালে বিশ্বভারতী বিশ্ববিদ্যালয় শেখ হাসিনাকে দেশিকোত্তম ডিগ্রি এবং অস্ট্রেলিয়ার জাতীয় বিশ্ববিদ্যালয় সম্মানসূচক ডক্টর অব ল ডিগ্রি প্রদান করে। শান্তি, গণতন্ত্র ও মানবাধিকার রক্ষায় অবদানের জন্য রাশিয়ার পিপলস ফ্রেন্ডশিপ বিশ্ববিদ্যালয়ও বাংলাদেশের প্রধানমন্ত্রীকে সম্মানসূচক ডক্টরেট ডিগ্রি প্রদান করে। ১৯৯৯ সালে ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় শেখ হাসিনাকে সম্মানসূচক ডক্টর অব ল ডিগ্রি প্রদান করে।



এছাড়া ১৯৯৯ সালে তিনি পার্ল এস বাক অ্যাওয়ার্ড, মাদার তেরেসা পদক, এমকে গান্ধী পদক, ২০০৯ সালে ইন্দিরা গান্ধী শান্তি পুরস্কার, ইন্দিরা গান্ধী স্বর্ণপদক, হেড অব স্টেট পদক, ২০১১ ও ২০১২ গ্লোবাল ডাইভার্সিটি অ্যাওয়ার্ড ও ১৯৯৭ নেতাজি স্মৃতি পুরস্কার পান। খাদ্য উৎপাদনে স্বয়ংসম্পূর্ণতা অর্জন ও আইসিটি উন্নয়নে অবদান রাখার জন্য ২০১৪ সালে যুক্তরাষ্ট্রের কর্নেল ইউনিভার্সিটি তাকে সনদ প্রদান করে।





» প্রধানমন্ত্রীর জন্মদিন উদযাপন উপলক্ষে বুড়িগঙ্গায় নৌকাবাইচ প্রতিযোগিতার আয়োজন করে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও বিআইডব্লিউটিএ



২৮ সেপ্টেম্বর ছিল মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার ৭৫তম জন্মদিন। ১৯৪৭ সালের এই দিনে গোপালগঞ্জের মধুমতী নদী ছুঁয়ে যাওয়া টুঙ্গিপাড়ায় জন্মগ্রহণ করেন তিনি। প্রধানমন্ত্রীর জন্মদিন উদযাপন উপলক্ষে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) উদ্যোগে এবং বাংলাদেশ রোইং ফেডারেশনের সহযোগিতায় বুড়িগঙ্গায় (কামরাসীরচর এলাকায়) এদিন নৌকাবাইচের আয়োজন করা হয়। বুড়িগঙ্গার দুই পাড়ের লাখে মানুষ গ্রাম-বাংলার ঐতিহ্যবাহী এই নৌকাবাইচ উপভোগ করেন। তাই এটা কেবল প্রতিযোগিতা নয়, বুড়িগঙ্গা বক্ষায় সচেতনতা তৈরির একটা উপলক্ষ।

২ দশমিক ৫ কিলোমিটার দীর্ঘ এই নৌকাবাইচ প্রতিযোগিতায় মোট ১১টি দল অংশ নেয়। বিকালে রাজধানীর সোনারীঘাট থেকে নৌকাবাইচ শুরু হয়ে কামরাসীরচরে গিয়ে শেষ হয়। ৬০ মিনিট নৌকাবাইচে প্রথম হয় শেখবাড়ী দল। এই শ্রেণিতে সোনারতরী দল দ্বিতীয় ও জয় বাংলা দল তৃতীয় হয়। ১২ মিনিট নৌকাবাইচে মারুফ খানের দল প্রথম, হামিদ আলীর দল দ্বিতীয় এবং বায়রুল ইসলামের দল তৃতীয় হয়।

যুব ও ক্রীড়া প্রতিমন্ত্রী জনাব মো. জাহিদ আহসান রাসেল এমপি প্রতিযোগিতা ও বিজয়ীদের মধ্যে পুরস্কার বিতরণ করেন। অনুষ্ঠানে অন্যান্যের মধ্যে উপস্থিত ছিলেন ঢাকা উত্তর সিটি কর্পোরেশনের মেয়র মো. আতিকুল ইসলাম, সংসদ সদস্য হাজী মো. সেলিম, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অতিরিক্ত সচিব সুপতান আব্দুল হামিদ, বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক এবং নৌপুলিশের প্রধান মো. আতিকুল ইসলাম। অনুষ্ঠান শেষে পেছার শো ও আতশবাহির আয়োজন করা হয়।





# মোডাল শেয়ার নৌপথই সবচেয়ে সাশ্রয়ী ও পরিবেশবান্ধব »

জিনাকুল ইসলাম



## প্রাক-কথা

নদ-নদীর প্রবাহ সুপ্রাচীন কাশে জলপথ নির্ণয় করিত, এখনও করে: নদীর খাত যখন বদলায় সঙ্গে সঙ্গে পথও বদলায়; খাত মরিয়া গেলে নতুন খাতে জলপ্রবাহ ছুটিয়া চলে, জলপথও তাহা অনুসরণ করে। সমুদ্রশোত ও বিভিন্ন ঋতুর বায়ুপ্রবাহ প্রাচীনকালে সমুদ্রপথ নির্ণয় করিত; বাস্প-জাহাজ পূর্বের পূর্ব পর্যন্ত সমগ্র পৃথিবীতে ইহাই ছিল নিয়ম। বাংলাদেশেও তার ব্যত্যয় ঘটে নাই। (বাঙালীর ইতিহাস, নীহাররঞ্জন রায়)।

ঐতিহাসিক কাল থেকে নদীমাতৃক এই বঙ্গদেশে স্থলপথ অপেক্ষা নদীপথেই যাতায়াত ও বাণিজ্য প্রশস্ততর ছিল। এ পথ প্রাগৈতিহাসিক পথ। এমনকি রেলপথে দ্রুত বাণিজ্য-সম্ভার যাতায়াতের যখন সুত্রপাত হয় তার আগ পর্যন্তও বাণিজ্যলক্ষীর যাতায়াত অভ্যন্তরীণ নদীপথেই বেশি ছিল। সেকালে উত্তর ভারতের সাথে বঙ্গদেশের যে যোগাযোগ তা ছিল নদীপথেই, গঙ্গা-ভাগীরথী বেয়ে। বিভিন্ন জাতক কাহিনীর বয়ানে মধ্যপ্রদেশের বণিকরা বারানসী বা চম্পা থেকে জাহাজে করে গঙ্গা-ভাগীরথীপথে প্রথমে তাম্রলিপি (বন্দর) আসতেন। সেখান থেকে বঙ্গসম্প্রদায়ের কুল ধরে সিংহলে অবধা

উত্তল সমুদ্র অতিক্রম করে সুবর্ণভূমিতে নোঙর করতেন।

১৮৫৩ সালে ব্রিটিশ ভারতে রেল যোগাযোগ চালু হওয়ার পর ধারাক্রমে যাতায়াত ও বাণিজ্যের অন্যতম মাধ্যম হয়ে উঠতে থাকে এটি। তারও প্রাক-পর্বে সড়ক যোগাযোগের উত্থান। তারপরও ব্রিটিশ ভারতে এক-পাকিস্তান পূর্বে আমাদের যোগাযোগের মাধ্যম হিসেবে অভ্যন্তরীণ নৌপথের গুরুত্ব টান পড়ে নি। পাকিস্তান ইকোনমিক সার্ভে, ১৯৬৯-৭০ এর তথ্য অনুযায়ী, স্বাধীনতার আগ পর্যন্ত অর্থাৎ ১৯৬৯-৭০ সালেও ২৪,০০০ কিলোমিটার নৌপথের মধ্যে ৫,৪১৭ কিলোমিটার (৩,৩৫২ মাইল) স্থায়ীভাবে নাব্যতা ধরে রেখেছিল। স্বাভাবিকভাবেই যাত্রী ও কার্গো পরিবহন অভ্যন্তরীণ নৌপথের তাৎপর্যপূর্ণ হিস্যা ছিল। ১৯৭৫ সালের দিকেও মোট যাত্রী পরিবহনের ১৫ শতাংশ হতো অভ্যন্তরীণ নৌপথে।

## পরিবহন মাধ্যম

বাণিজ্য লক্ষী চলে মূলত দুটি পথে-জলে ও স্থলে। আজও তা আকাশপথ নির্ভর হয়নি। আকাশপথ হলো হল আমলের। আর যাত্রী পরিবহনে জল, স্থল ও

আকাশপথ-তিন মাধ্যমই প্রায় সমান গুরুত্বপূর্ণ। তবে যাত্রী হোক বা পণ্য উভয় পরিবহনেরই সবচেয়ে প্রাচীন ও সাশ্রয়ী মাধ্যম হচ্ছে জলপথ, যা হাজার বছরের পুরনো। এর পেছনে যথেষ্ট কারণও আছে। আর তা হচ্ছে, মানুষের টিকে থাকার প্রয়োজনে পানি অপরিহার্য। তাই সভ্যতাও পড়ে উঠেছে পানিকে অর্থাৎ নদ-নদীকে ঘিরে। ঐতিহাসিক কাল থেকেই পানির কাছাকাছি সমাজের পত্তন ঘটেছে। স্থলের তুলনায় জলপথে দক্ষ ও সহজ পরিবহণ এর একটা কারণ। সেই থেকেই বিশ্বব্যাপী যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে নৌপথ।

জলপথ: স্থলে পণ্য পরিবহন ও যাতায়াতের জন্য প্রয়োজন উপযুক্ত পথঘাট ও যানবাহন। জলপথে সে দায় নেই। পাশে হাওয়া লাগলে বাণিজ্য ভেসে চলে গন্তব্যের দিকে। রণভরী চলে শত্রু রাজ্য জয়ে, মানুষ যায় ভিন্ন দেশে। এজন্য শুধু একটি সুবিধামত নদী প্রয়োজন। আর গঙ্গা, ব্রহ্মপুত্রের মতো বিপুল বক্ষা সুখদা নদী পেলে তো আর কথাই থাকে না। এই কারণেই ভারতীয় ভূখণ্ডে সমুদ্রযাত্রা, নৌকা ইত্যাদির কিছু কিছু উদ্ভেদ পাওয়া যায় সেই বৈদিক যুগে ও তার প্রাক্কালেও। দীর্ঘজীবী ঋষি শেষ জীবনে নৌ-চালক হয়েছিলেন।





হর্নি-পাল-হুইলিং অঞ্চলে

বেঙ্গালী গ্রহে নৌকার উল্লেখ আছে। অর্থাৎ বেঙ্গে 'ভিন্ন পোত' অর্থাৎ ভিন্ন নৌকা-ভূবির সাথে রাজত্ব নষ্ট হওয়ার তুলনা করা হয়েছে। ধারণা করা হয়, সমুদ্রযাত্রা, নৌচালনা বিষয়ে বৈদিক যুগের আর্থদের পারদর্শিতা ছিল।

প্রধান বাণিজ্য মাধ্যম হিসেবেই কেবল নয়, সেই মৌর্য যুগেই এই অঞ্চলের নৌবাণিজ্য যে শৃঙ্খলিত ছিল তার প্রমাণ পাওয়া যায় কৌটিল্যের অর্থশাস্ত্রে। এছাড়া মনুস্মৃতি ও অন্যান্য গ্রন্থেও নৌবাণিজ্য এবং গুরু ও রাজস্ব সংগ্রহের নানা নিদর্শন আছে। নৌপথে আমদানি পণ্যকে সেকালে আতিক্য (ধবাস্য) করা হতো। আর নৌবাণিজ্যের প্রধান ছিলেন নাবাধ্যক্ষ। জীর্ণপোতের সংস্কার, দুর্গত পোতের সহায়তা, বন্দরে পণ্য বোঝাই ও খাপস, জলদস্যুদের আক্রমণ থেকে বন্দর রক্ষা ইত্যাদি বহুবিধ কাজের ভার ছিল নাবাধ্যক্ষ ও তার অধিকারীদের উপর। নদী পারাপারের জন্য নির্দিষ্ট ঘাট ছিল এবং পণ্যের ওজন ও মূল্য অনুযায়ী মাঙ্গল পরিশোধ করতে হতো। নদী ও সাগরপাশী পোতের আয়তন অনুযায়ী নাবিক নিযুক্ত করার নিয়ম ছিল। নদীর দুই তীরে জলরক্ষীরা নৌচলাচলের উপর নজর রাখতেন। বিদেশের পণ্য বন্দরে রাখার জন্য পৃথক ব্যবস্থা থাকতো। রাজার

নির্দেশে বিদেশি বণিকরা অনেক সময় বিশেষ সুবিধাও পেতেন। বাণিজ্য সম্পর্কিত এইসব বিধিবিধান সেই প্রাচীনকালেই গঙ্গা তীরবর্তী নদীবন্দরগুলোতে প্রযোজ্য ছিল।

সেন রাজাদের আমলেও বঙ্গের নৌ সেনা ও নৌবাণিজ্যের বিশেষ খ্যাতি ছিল। পাল ও সেন রাজাদের চতুরঙ্গ বলের মধ্যে একটি ছিল জলের বাহন নৌকা। উত্তরবঙ্গ অভিযানকালে রাজা রামপাল ভাগীরথীতে নৌসেতু বন্ধন করেছিলেন।

মধ্যযুগে অর্থাৎ মুঘল আমলেও বাংলার অনেক জায়গায় নৌ নির্মাণ কেন্দ্র গড়ে ওঠে। গঙ্গা ও তার অপরূপ শাখা নদীতে মুঘল শাসনামলে বড় পরিসরে পণ্য চলাচল জারি ছিল। সুবাদার ইসলাম খান সুবা বাংলার রাজধানী ঢাকায় স্থানান্তরের পর নৌবাণিজ্যের গুরুত্বপূর্ণ কেন্দ্র হয়ে ওঠে এই অঞ্চল। তবে রাজমহলেও নৌবাণিজ্যের খামতি ছিল না। সেবাস্টিয়ান মানরিকের (১৬২৯-৪৩) ভ্রমণকালেও সেখানকার বন্দরে কমপক্ষে দুই হাজার সড়দাপরী নৌকা লেগে থাকতো। বিদেশি জাহাজ ও নৌকাকে স্থানীয় গুরু বিভাগে নিবন্ধিত হতো। মানরিকের মতো ভ্যানলিন কোটান নামে এক ওলন্দাজ

ব্যবসায়ীও বঙ্গের নৌবাণিজ্যের ভূমি প্রশংসা করেন। মানরিকের রাজমহলের কাছে গঙ্গার সাথে যুক্ত বহু খালপথের উল্লেখ করেন। ফরাসী পর্যটক বার্পিয়ারও একইরকম অনেক কাটা খাল দেখেছিলেন। হয়তোবা নৌ চলাচলের জন্যই খালগুলো কাটা হয়েছিল।

মধ্যযুগে কলকাতার সাথে ঢাকার যোগাযোগের কয়েকটি নৌপথ ছিল। এগুলো হলো যমুনা নদী, ইছামতী ও সুন্দরবনের খাড়া পথে বুলনা হয়ে, জলঙ্গী নদী হয়ে পদ্মাবক্ষে এবং চুপী-মাথাভাঙ্গা নদী হয়ে পদ্মাবক্ষে। অনেক সময় গুন টেনে নদী পাড়ি দিতে হতো। তবে রাতের বেলায় নৌকা চলাচলের চল ছিল না।

১৮২৫ সালে বাষ্পীয় পোত এদেশে নৌ যোগাযোগের নবযুগের সূচনা করে। এরপর থেকে মানুষ গতি ও সময়ের ব্যয়জনীনতা প্রচণ্ডভাবে উপলব্ধি করতে শুরু করল এবং নৌকা ক্রমশ অকাজে হয়ে পড়তে লাগলো। কলকাতার বাইরেও স্টিমার সার্ভিস চালু হতে থাকলো। যন্ত্রচালিত নৌযানের প্রসারে উত্তর-পশ্চিম, পূর্ববঙ্গ ও আসামে যাত্রাভয়ের সময় অনেক কমে গেলো। অশোক কুমার বসু তার গঙ্গাপথের ইতিকথা গ্রন্থে লিখেছেন—“বিশ শতাব্দির প্রারম্ভ থেকে সবল বাষ্পীয় পোত বিপুলভাবে বংশ বৃদ্ধি করে দুর্বল মহুরগতির পালতোলা জাহাজকে হটিয়ে দিলো। যেন স্ট্রাগল কর এঞ্জিনস্ট্যাপ তত্ত্বটি এক্ষেত্রেও প্রমাণিত হলো। সভ্যতার উৎকর্ষ থেকে যে জলযান সমুদ্র যাত্রা ও বৈদেশিক বাণিজ্যের জন্য প্রায় অষ্টাদশ শতাব্দির শেষভাগ পর্যন্ত মানুষের পক্ষে অপরিহার্য ছিল, সে বিনা আড়ম্বরে কোন সময়ে যে বিনায় নিলো, কেউ জানতেও পারল না।”

সময়ের সাথে সাথে পালতোলা জাহাজের আধিপত্য যেমন কমে থাকে, একইভাবে নৌপথের বিকল্পও তৈরি হতে থাকে জোরেশোরে। তবে নদীপ্রধান দেশ হওয়ায় ব্রিটিশ পরবর্তী অঞ্চল পাকিস্তানেও অভ্যন্তরীণ নৌপথই ছিল যোগাযোগ ও পরিবহনের আধিপত্যকারী মাধ্যম এবং সে সময়ও এ অঞ্চলে নৌ চলাচলের উপযোগী ২৪ হাজার কিলোমিটার নৌপথ ছিল। এমনকি স্বাধীনতা পরবর্তী সময়ে জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের দূরদর্শিতা ও উদ্যোগে ভালোভাবেই বহমান ছিল এদেশের নদী ও নৌপথ। ৭৫ পরবর্তী সময়ে সে অবস্থা আর ধরে রাখা যায়নি। তবে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার উদ্যোগে নৌযানের পালে নতুন করে হাওয়া লাগতে শুরু করেছে। খনের মাধ্যমে হারিয়ে যাওয়া নৌপথ জাগিয়ে তোলা হচ্ছে। এই সরকারের আমলেই অর্থাৎ ২০২৪ সালের মধ্যেই ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ চালুর লক্ষ্যে কাজ চলছে।

অভ্যন্তরীণ নৌপথের স্থিতি: বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হচ্ছে হচ্ছে ৭০০ এর বেশি নদ-নদী। খসড়া ড্রেজিং মাস্টারপ্লানে সংখ্যাটি ৪৯১। এগুলোই বাংলার ধমনী, শিরা-উপশিরা। এই ধমনী, শিরা-উপশিরা দিয়ে প্রবাহিত হচ্ছে বার্ষিক ১ লাখ ৪০ হাজার কোটি ঘনমিটার পানি। আর ২৫০ কোটি টনের মতো পলি। আর এই বিশাল-বিকৃত প্রবাহের উপর দিয়ে যে নৌপথ তার দৈর্ঘ্য ২৪ হাজার কিলোমিটার। এর মধ্যে বর্ষা মৌসুমে নাব্য থাকে প্রায় ৬ হাজার কিলোমিটার নৌপথ। তবে শুকনো মৌসুমে এ দৈর্ঘ্য নেমে আসে ৩ হাজার ৮৬৫ কিলোমিটারে।

১ দশমিক ৫ থেকে ৩ দশমিক ৯ মিটার গভীর এই নদীপথ দিয়েই প্রতি বছর পরিবাহিত হয় ৮ কোটি ৭৮ লাখ যাত্রী। বছরে ৫ কোটি ৮০ লাখ টন কার্গোও



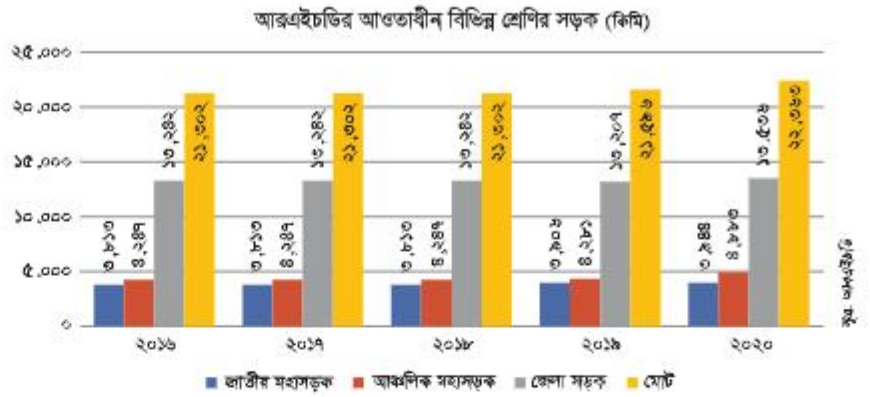
পরিবাহিত হয় অভ্যন্তরীণ এই নৌপথ দিয়ে। গভীরতার ভারতমাত্রাভেদে বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথকে চারটি শ্রেণিতে ভাগ করা হয়েছে। ৩ দশমিক ৬৬ থেকে ৩ দশমিক ৯৬ মিটার গভীর নৌপথকে ক্লাস-১ বা প্রথম শ্রেণির নৌপথ হিসেবে গণ্য করা হয়। ক্লাস-২ বা দ্বিতীয় শ্রেণিতে রাখা হয় ২ দশমিক ১৩ থেকে ২ দশমিক ৪৪ এবং ৩ দশমিক ৬৬ মিটারের কম গভীর নৌপথকে। ২ দশমিক ১৩ মিটারের কম অর্থাৎ ১ দশমিক ৫২ থেকে ১ দশমিক ৮৩ মিটারের মধ্যে থাকলে সেই নৌপথকে ধরা হয় ক্লাস-৩ বা তৃতীয় শ্রেণির নৌ ক্রট। গভীরতা ১ দশমিক ৫২ মিটারের কম হলে সেটি ক্লাস-৪ বা চতুর্থ শ্রেণির নৌ ক্রট। বর্ষা মৌসুমে যে ছয় হাজার কিলোমিটার নৌপথ নৌযান চলাচলের উপযোগী থাকে তার ৪০ শতাংশ অর্থাৎ দুই হাজার ৪০০ কিলোমিটার চতুর্থ শ্রেণির। এছাড়া এক হাজার ৮৮৫ কিলোমিটার বা ৩২ শতাংশ তৃতীয় শ্রেণির, এক হাজার কিলোমিটার বা ১৭ শতাংশ দ্বিতীয় শ্রেণির এবং অবশিষ্ট ৬৮৩ কিলোমিটার বা ১১ শতাংশ প্রথম শ্রেণির নৌপথ।

বিস্তৃত এই অভ্যন্তরীণ নৌপথ রক্ষণাবেক্ষণ ও উন্নয়নের দায়িত্ব নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীভুক্ত সংস্থা বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ)। এছাড়া বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) রাষ্ট্রীয় মালিকানাধীন বিভিন্ন নৌযান পরিচালনা করে অভ্যন্তরীণ নৌপথে। আর নৌপথের নিরাপত্তা, প্রশিক্ষণ, পরিদর্শন এবং নৌযানের নিবন্ধন প্রদানের কাজটি করে থাকে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের আরেক সংস্থা নৌপরিবহন অধিদপ্তর। নিয়ন্ত্রণমূলক বিভিন্ন বিধিবিধান ও আন্তর্জাতিক কনভেনশন বাস্তবায়নের দায়িত্বও অধিদপ্তরের উপরই ন্যস্ত।

স্থলপথ: স্থলপথে পরিবহনের গুরুটা ঢাকা আবিষ্কারের সময় থেকে। তাও এই এশিয়াতেই। আরও সুনির্দিষ্ট করে কপলে মেসোপোটেমিয়ায়। ঢাকার ওপর ভর করেই পরবর্তীতে রথের আবির্ভাব। কালের পরিক্রমায় বাষ্প ইঞ্জিন এবং তারও পরে দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধকালে ডিজেল ইঞ্জিনের আগমন। এর মধ্য দিয়ে শুরু হয় স্থল যোগাযোগ ও পরিবহনে বৈপ্লবিক পরিবর্তনের যুগ। পর্যায়ক্রমে পরিবর্তনের এই চেউ লাগে বিশ্বের সব প্রান্তেই এবং আমাদের এই ভূখণ্ডেও।

স্থল যোগাযোগ ও পরিবহনের আবার তিনটি মাধ্যম-সড়ক, রেল ও পাইপলাইন। এর মধ্যে ব্যবসা-বাণিজ্য ও প্রান্তিক অঞ্চল পর্যন্ত যোগাযোগে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে সড়ক পথ। সারাদেশে বর্তমানে মহাসড়ক ও জেলা সড়ক আছে ৩৮৩টি। এর মধ্যে শুধু সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের (আরএইচডি) ব্যবস্থাপনার রয়েছে ২১ হাজার ৫৯৬ কিলোমিটার সড়ক, যার ১৮ শতাংশ মহাসড়ক, ২০ শতাংশ আঞ্চলিক মহাসড়ক ও ৬২ শতাংশ জেলা মহাসড়ক।

দেশের সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক আরও উন্নত করতে অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অধীনে বেশ কিছু মেগা প্রকল্পের কাজ চলছে। কিছু প্রকল্প শুরুর অপেক্ষায় এবং কিছু আছে পরিকল্পনার মধ্যে। এর মধ্যে ঢাকা-ঢাকাইল মহাসড়ক চার লেনে উন্নীত করার কাজ শেষ পর্যায়ে রয়েছে। এলেন্দা-রংপুর মহাসড়কের কাজ চলছে। শুরুর অপেক্ষায় আছে ঢাকা-সিলেট, মদনপুর-জয়দেবপুর মহাসড়ক চার লেনে উন্নীত করার কাজ। ঢাকা-চট্টগ্রাম এক্সপ্রেসওয়ের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা এরই মধ্যে শেষ হয়েছে। এছাড়া আগুগঞ্জ নদীবন্দর থেকে আখাউড়া



অভ্যন্তরীণ নৌপথের শ্রেণি বিভাজন

শ্রেণি	সর্বনিম্ন গভীরতা (মিটার)	দৈর্ঘ্য (কিমি)	মোট নৌপথের %
শ্রেণি-১	৩.৬৬	৬৮৩	১১
শ্রেণি-২	২.১৩	১,০০০	১৭
শ্রেণি-৩	১.৫২	১,৮৮৫	৩২
শ্রেণি-৪	১.৫২ মিটারের কম	২,৪০০	৪০

সূত্র: বিআইডব্লিউটিএ

স্থলবন্দর পর্যন্ত সড়ক এবং ফেনী-নোয়াখালী ও কুমিল্লা-নোয়াখালী জাতীয় মহাসড়ক চার লেনে উন্নীত করার কাজও চলমান রয়েছে। এর বাইরে ঢাকা-চট্টগ্রাম ও ঢাকা-ময়মনসিংহ মহাসড়ক চার লেনে উন্নীতকরণ এবং ঢাকা-মাওয়া এক্সপ্রেস ওয়ের কাজ এরই মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে। সম্পন্ন হয়েছে ইটনা-মিঠামইন-অষ্টগ্রাম সড়ক নির্মাণের কাজও।

এছাড়া গ্রামীণ সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে আছে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি)। সংস্থাটির অধীনে কাঁচা-পাকা মিশে সড়ক রয়েছে মোট ৫৪ হাজার ২২১ কিলোমিটার। এর মধ্যে কাঁচা সড়ক ৩২ হাজার ৫০০ এবং পাকা সড়ক ২১ হাজার ৭২১ কিলোমিটার। গ্রামীণ অঞ্চলে প্রতি বছর গড়ে ৫ হাজার কিলোমিটার সড়ক উন্নয়ন করছে এলজিইডি। আরএইচডি ও এলজিইডির অধীন বিপুল বিস্তৃত এই সড়কই এখন বাংলাদেশে পরিবহন ও যোগাযোগে নেতৃত্বান্বী ভূমিকা পালন করছে।

রেলপথ: বিশ্বে রেল যোগাযোগের গুরুটা হয় ১৮২৫ সালে। আর অর্থ ভারতে এর আবির্ভাব ১৮৫৩ সালে মুম্বাই ও থানের মধ্যে ৩৪ কিলোমিটার রেলপথ স্থাপনের মধ্য দিয়ে। এরপর বাংলায় রেল যোগাযোগ চালু হতে খুব বেশি সময় লাগেনি। ১৮৫৪ সালে ইস্ট ইন্ডিয়া রেলওয়ে কোম্পানি নির্মিত হাওড়া থেকে হুগলি পর্যন্ত ৩৮ কিলোমিটার রেলপথ চালুর মধ্য দিয়ে ১৮৫৪ সালে বাংলার প্রথম রেলযোগাযোগের সূত্রপাত হয়। ১৮৬২ সালে ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ে কলকাতা থেকে রাণাঘাট পর্যন্ত রেলপথ উদ্বোধন করে, পরবর্তীতে ১৮৬২ সালে যা দর্শনা থেকে জগতী পর্যন্ত ৫৩ দশমিক ১১ কিলোমিটার ব্রডগেজ রেলপথ উন্মোচন করা হয়। সে সময় কুষ্টিয়া ছিল প্রান্তিক স্টেশন, কিন্তু ১৮৬৭ সালে পদ্মার ভাঙনের কারণে তা স্থানান্তরিত হয় গড়াই নদীর পাড়ে নেওয়া হয়। কুষ্টিয়া থেকে গোয়ালন্দ নদীবন্দর পর্যন্ত ৭৫ কিলোমিটার রেলপথ চালু করা হয় ১৮৭১

সালে। ১৮৭৪ থেকে ১৮৭৯ সালের মধ্যে ব্রিটিশ সরকার নর্থ বেঙ্গল স্টেট রেলওয়ে নামে একটি নতুন ২৫০ কিলোমিটার দীর্ঘ মিটারগেজ রেলপথ স্থাপন করে। রেলপথটি পদ্মার বামতীরে বেঁবে সারা থেকে চিরাঘাট হয়ে শিলিগুড়ি পর্যন্ত বিস্তৃত। এই লাইন পূর্বে পার্বতীপুর থেকে কাউনিয়া এবং পশ্চিমে পার্বতীপুর থেকে দিনাজপুর পর্যন্ত দীর্ঘ। একই সময়ে ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ে দায়ুকদিয়া থেকে পোড়াদহ পর্যন্ত ব্রডগেজ রেললাইন সংযোজন করে। এতে রেলওয়ে নিয়ন্ত্রিত স্টিমারের পক্ষে ফেরিতে পদ্মা নদী পারাপারে সুবিধা হয়।

পাট উৎপাদনকারী এলাকা হিসেবে ঢাকা ও ময়মনসিংহ থেকে কলকাতা বন্দরে পাট সরবাহের প্রয়োজনে ১৮৮৫ সালে ময়মনসিংহ থেকে ঢাকা হয়ে নারায়ণগঞ্জ পর্যন্ত ১৪৪ কিমি দীর্ঘ মিটারগেজ রেললাইন স্থাপন করা হয়। ক্রমান্বয়ে এটিকে ময়মনসিংহ থেকে জামালপুর হয়ে জগন্নাথপল্লী ঘাট এবং পরবর্তীকালে বাহাদুরাবাদ ঘাট পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়। ১৮৮৭ সালে আরও ভাগ ব্যবস্থাপনার লক্ষ্যে নর্দান বেঙ্গল রেলওয়ে এবং ঢাকা স্টেট রেলওয়েসহ কাউনিয়া থেকে কুড়িগ্রাম (ধরলা) পর্যন্ত ন্যারোগেজের (৭৬২ মিমি) রেললাইনকে ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ের সঙ্গে একীভূত করা হয়। একই কারণে ১৮৮২-৮৪ সালের মধ্যে সেন্ট্রাল রেলওয়ে নামে পরিচিত বর্না-শোশের-খুলনা ব্রডগেজ রেললাইন এবং ১৮৯৯ থেকে ১৯৯০-এর মধ্যে শাজাহার থেকে ফুলছড়ি (তিজমুখ ঘাট) পর্যন্ত ৯৪ কিমি মিটারগেজ লাইন চালু করা হয়েছিল। ১৯০৫ সালে কাউনিয়া ও বোনারপাড়ার মধ্যে ৪৪ কিমি মিটারগেজ রেল লাইন চালু হয়। এভাবে ঢাকা এবং রাজশাহী বিভাগের ব্যাপক এলাকার রেল যোগাযোগের বিস্তৃতি ঘটে। ১৯১৫ সালে পদ্মার উপর নির্মিত হাতিজা ব্রিজ চালু হলে রেল যোগাযোগে নতুন দিগন্ত উন্মোচিত হয়। ১৯৩০ সালে আন্দুলপুর থেকে আমনুবা পর্যন্ত ব্রডগেজ লাইন নির্মিত হয়।



চা শিল্প ও এ অঞ্চলে রেলযোগাযোগে প্রভাববোধের ভূমিকা পালন করেছে। চা বাজারজাত করার জন্য ১৯০২ সালে বেঙ্গল ডুমার্স ন্যারোগেজের রেলপথটি কাউনিয়ার উত্তরে নর্থ বেঙ্গলের কুচবিহার পর্যন্ত সম্প্রসারণ করে ১৯৪১ সালে প্রশাসনিক ভাবে ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ের সঙ্গে সংযুক্ত করা হয়। এর দক্ষিণাংশ বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের আওতায়। ১৯৪৭ সালে ভারত ভাগের পর বেঙ্গল-আসাম রেলওয়ে পাকিস্তান এবং ভারতের মধ্যে বিভক্ত হয়ে যায়। পূর্ববাংলা তথা পূর্ব পাকিস্তান উত্তরাধিকারসূত্রে পায় ২,৬০৬ হাজার ৫৯ কিলোমিটার রেললাইন এবং তা ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ে (ইবিআর) নামে পরিচিতি পায়। স্বাধীনতার পর এদেশের রেলওয়ের নতুন নাম হয় বাংলাদেশ রেলওয়ে, যা উত্তরাধিকারসূত্রে ২,৮৫৮ দশমিক ৭৩ কিলোমিটার রেলপথ ও ৪৬৬টি স্টেশন পায়। স্বাধীনতা যুদ্ধে রেলওয়ে একেবারে বিধ্বস্ত হয়ে যায়। জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের নেতৃত্বে সেগুলো মেরামত করা হয়। ৭৫ পরবর্তী সময়ে লাভজনক না হওয়ার কারণ দেখিয়ে বেশ কিছু রেলপথ বন্ধ করে দেওয়া হয়।

এই নরকারের সময়ে রেলওয়ে মহাপকিরনা ২০১০-২০৩০ এর আওতায় রেলপথ পুনর্জাগরণের নতুন উদ্যোগ নেওয়া হয়। ২০১৩ সালে প্রণীত মাস্টিমোডাল ট্রান্সপোর্ট পলিসিতেও এটি অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ৫ লাখ ৫৩ হাজার ৭০০ কোটি টাকা বিনিয়োগে হাতে নেওয়া হয় ২৩১টি প্রকল্প। এসব প্রকল্পের মধ্যে রয়েছে নতুন রেলপথ নির্মাণ, যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে রোলিংস্টক ক্রয়, বিদ্যমান রেলওয়ে স্টেশনগুলোর আধুনিকায়ন ও সিগন্যালিং ব্যবস্থার উন্নয়ন। যাত্রী সেবার নিরিখে এর লক্ষ্যণীয় ফলাফলও পেয়েছে বাংলাদেশ রেলওয়ে। ৪ হাজার ৪৩৮ দশমিক ৪০ কিলোমিটারে উন্নীত হয়েছে দেশের রেলপথ। এর মধ্যে রেলওয়ে পূর্বাঞ্চলে ট্র্যাকের দৈর্ঘ্য ২ হাজার ১৫১ দশমিক ৭৯ কিলোমিটার এবং পশ্চিমাঞ্চলে ২ হাজার ২৮৬ দশমিক ৬১ কিলোমিটার।



কার্গো পরিবহনের ১৬ শতাংশ হয় অভ্যন্তরীণ নৌপথে

» ছবি: সশহীত সৈনিক কবর

তবে আর্থিক উন্নতিতে এখনও অনেক কিছু করার আছে।

আকাশপথ: পরিবহনের আধুনিকতম মাধ্যম হচ্ছে আকাশপথ, যার সুরূপাত রাইট ব্রাদারদের হাত ধরে। সর্বপ্রথম আমেরিকা ও ইউরোপে এর বাণিজ্যিক চলাচল শুরু হয়। ২০ এর দশকের শেষ দিকে ও ৩০ এর দশকের গোড়ার দিকে উড়োজাহাজ নির্মাণ প্রযুক্তির অগ্রসরতায় ইউরোপ, আমেরিকার পাশাপাশি লাতিন আমেরিকাতেও আকাশপথে যোগাযোগের প্রসার ঘটে। পর্যায়ক্রমে তা বিশ্বের সব প্রান্তিকেই ছুঁয়ে যায়।

ভারত ভাগের পর ১৯৪৭ সালে গঠিত হয় ডিপার্টমেন্ট অব সিভিল এভিয়েশন অব পাকিস্তান এবং ১৯৭১ সাল পর্যন্ত এ অঞ্চলে বেসামরিক উড়োজাহাজ পরিচালনার দায়িত্বে ছিল তারাই। স্বাধীনতার পরপরই প্রায় শূন্য হাতে যাত্রা আরম্ভ করে ডিপার্টমেন্ট অব সিভিল

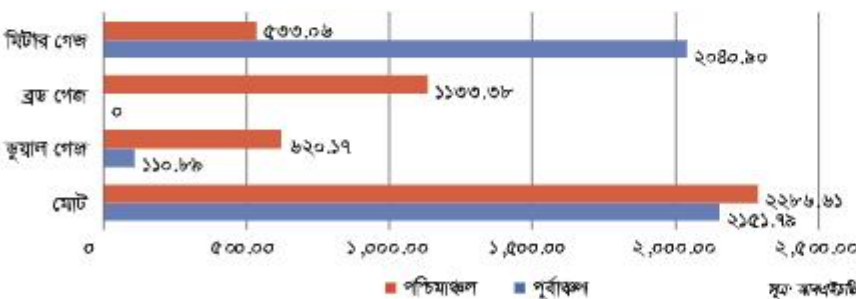
এভিয়েশন (ডিসিএ)। অ্যারোড্রম ও বিমানবন্দর নির্মাণ এবং ডিসিএর পক্ষে ইলেক্ট্রিক্যাল ও মেকানিক্যাল কাজগুলো করতে ১৯৬৫ সালে গঠিত এয়ারপোর্টস ডেভেলপমেন্ট এজেন্সি (এডিএ)। ১৯৮২ সালে এই দুই প্রতিষ্ঠান একীভূত হয়ে গঠিত হয় বেসামরিক বিমান পরিবহন কর্তৃপক্ষ। ১৯৮৫ সালে এক অধ্যাদেশের এটি পূর্ণাঙ্গ ব্যবস্থাপনা ক্ষমতা পায়। সংস্থাটিই বেসামরিক বিমান পরিবহন ব্যবস্থার নিয়ন্ত্রকের ভূমিকায় আছে।

মাথাপিছু আয় বৃদ্ধি, বিদেশে শ্রমিক হেরণ ও পর্যটন খাতের প্রসারে গত দুই দশকে আকাশপথে ভ্রমণের চাহিদার উল্লেখন দেখা দিয়েছে। বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের ব্যবস্থাপনার বর্তমানে তিনটি আঞ্চলিক, সাতটি অভ্যন্তরীণ ও দুইটি শর্ট টেক-অফ আগভ ল্যান্ডিং (এসটিওএল) বন্দর রয়েছে। এর মধ্যে আটটি বিমানবন্দর সচল আছে, যার মধ্যে পাঁচটি অভ্যন্তরীণ। প্রতি বছর গড়ে ৮ শতাংশ হারে বাড়ছে আকাশপথে যাত্রী পরিবহন। ২০১৯ সালে বাংলাদেশের আকাশপথে মোট ১ কোটি ৩০ লাখ ৯০ হাজার যাত্রী ও ৪ লাখ ১২ হাজার টন কার্গো পরিবাহিত হয়েছে। দেশের বিমানবন্দরগুলোতে প্রতিদিন গড়ে ২৬০টি ফ্লাইট উড্ডয়ন ও অবতরণ করে। বেশকিছু খাতের জন্য আকাশপথ উন্মুক্ত করে দেওয়ায় ফ্লাইট ও সেবার মান উভয়েই বেড়েছে।

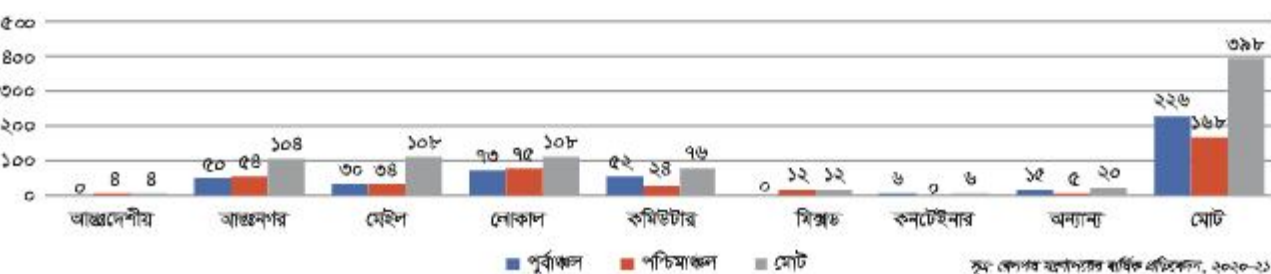
মোডাল শেয়ার

সড়ক পরিবহন বর্তমানে সবচেয়ে জনপ্রিয় মাধ্যম হলেও এতে জায়গার প্রয়োজন পড়ে অনেক বেশি। সড়কে যানবাহন ও অবকাঠামো উভয়েরই রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় তুলনামূলক বেশি হয়ে থাকে। তবে স্বল্প দূরত্বের ক্ষেত্রে

রেলওয়ে ট্র্যাকের দৈর্ঘ্য ও ধরন



যাত্রী ও মাণবাহী ট্রেনের সংখ্যা



সূত্র: রেলপথ হস্তান্তরের আর্থিক প্রতিবেদন, ২০২০-২১



যাত্রী ও কার্গো পরিবহনের মোডাল শেয়ার

	যাত্রী পরিবহন (বিলিয়ন প্যাসেঞ্জার-কিলোমিটার)						কার্গো পরিবহন (বিলিয়ন টন-কিলোমিটার)							
	মোট	সড়ক	%	রেল	%	নৌপথ	%	মোট	সড়ক	%	রেল	%	নৌপথ	%
১৯৭৫	১৭	৯.২	৫৪%	৫.১	৩০%	২.৭	১৬%	২.৬	০.৯	৩৫%	০.৭	২৮%	১.০	৩৭%
১৯৯৬	৬৬	৫২	৭৯%	৩.৯	৬%	১০.১	১৫%	১০.৭	৬.৯	৬৩%	০.৮	৭%	৩.০	৩০%
২০০৫	১১১.৫	৯৮.৪	৮৮%	৪.২	৪%	৮.৯	৮%	১৯.৬	১৫.৭	৮০%	০.৮	৪%	৩.০	১৬%

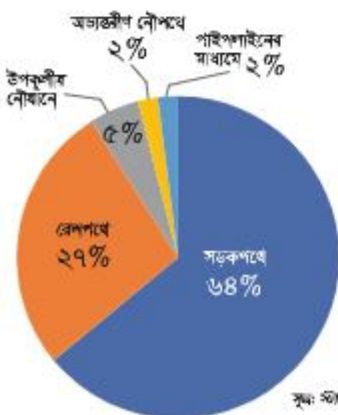
স্ব: Bangladesh Integrated Transport System Study, Final Report, Planning Commission, 1998 and World Bank own calculations, 2007

সড়কপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন খরচ তুলনামূলক কম পড়ে। ভারী শিল্প তাদের পণ্য পরিবহনের জন্য সাধারণত রেলযোগাযোগের ওপর অনেকটাই নির্ভরশীল। সড়ক ও মেরিটাইম রুটের সাথেও সাধারণত রেল সংযোগের ব্যবস্থা থাকে। আকাশপথে পরিবহনের ক্ষেত্রে অনেকগুলো বিষয় বিবেচনার নিতে হয়। এছাড়া একটি বাণিজ্যিক উড়োজাহাজের উড্ডয়ন ও অবতরণের জন্য কমপক্ষে ৩ হাজার ৩০০ মিটার রানওয়ের প্রয়োজন পড়ে। সেই হিসাবে দূরবর্তী গন্তব্যে বৃহৎ পরিসরে পণ্য পরিবহনে নৌপথ হচ্ছে সবচেয়ে আদর্শ। তবে নৌপথে পরিবহনে উচ্চ হারে টার্মিনাল খরচ পড়ে। কারণ, বন্দর অবকাঠামো নির্মাণ, রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচালনা বেশ খরচসাপেক্ষ।

এই বদলে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের বড় অংশই হতো অভ্যন্তরীণ নৌপথে। ১৯৭৫ সালেও মোট যাত্রী পরিবহনের ১৬ শতাংশ ছিল অভ্যন্তরীণ নৌপথে। পরের দিকে তা কমে আসতে থাকে এবং ১৯৯৬ সালে তা নেমে আসে ১৫ ও ২০০৫ সালে ৮ শতাংশে। একইভাবে ৭০-এর দশকে কার্গো পরিবহনে অভ্যন্তরীণ নৌপথের হিস্যা ছিল ৩৭ শতাংশ এবং ২০০৫ সালে তা নেমে আসে ১৬ শতাংশে। এর বিপরীতে যাত্রী ও কার্গো পরিবহনে সড়কপথের হিস্যা ২০০৫ সালে বেড়ে দাঁড়ায় যথাক্রমে ৮৮ ও ৮০ শতাংশে।

আমাদের প্রতিবেশী দেশ ভারতে অবশ্য কার্গো পরিবহনের সামান্যই অভ্যন্তরীণ নৌপথে হয়ে থাকে। সেখানে পণ্য পরিবহন সড়কনির্ভর। স্ট্যাটিস্টিক্সের হিসাবে, ২০১৮-১৯ অর্থবছরে ভারতে মোট কার্গো পরিবহনের

ভারতে পণ্য পরিবহনের মোডাল শেয়ার (২০১৮-১৯) পরিবাহিত মোট পণ্যের হিস্যা



স্ব: স্ট্যাটিস্টিক্স, ২০২১

৬৪ শতাংশই সম্পন্ন হয়েছিল সড়কপথে। সড়কপথের আধিপত্যে রেলপথে পণ্য পরিবহনও সময়ের পরিক্রমার কমে এসেছে। ১৯৫০-এর দশক থেকেই ভারতে পণ্য পরিবহনে রেলপথের হিস্যা ধারাবাহিকভাবে কমেছে এবং ২০১৮-১৯ অর্থবছরে তা ২৭ শতাংশে দাঁড়িয়েছে। একই সময়ে উপকূলীয় নৌপথে পণ্য পরিবহন হয়েছে ৫, অভ্যন্তরীণ নৌপথে ২ এবং পাইপলাইনে ২ শতাংশ পণ্য। তবে পরিবেশ ও খরচের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে ভারতও এখন অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহনের ওপর গোর দিচ্ছে এবং নতুন নতুন জাতীয় নৌরুট চালু করছে। বর্তমানে দেশটিতে সাড়ে ১৪ হাজার কিলোমিটার দীর্ঘ অভ্যন্তরীণ নৌপথ রয়েছে। এর মধ্যে ৫ হাজার ২০০ কিলোমিটার নদী এবং ৪ হাজার কিলোমিটার ক্যান্যানেলে যন্ত্রাচালিত নৌযান চলাচল করতে পারে।

তবে অভ্যন্তরীণ নৌপথ সবচেয়ে সফলভাবে কাজে লাগাচ্ছে চীন। দেশটিতে পণ্য পরিবহনের সিংহভাগই হয় অভ্যন্তরীণ নৌপথে। এর কারণ মূলত নৌপথ ব্যবহারে দেশটির সুদীর্ঘ ইতিহাস। খ্রিষ্টপূর্ব আড়াই হাজার বছর আগে তারাই সর্বপ্রথম নৌ যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলে এবং খ্রিষ্টপূর্ব ২১৪ অব্দে ইয়াজি ও সুজিয়াং নদীকে সংযোগকারী ৩০ কিলোমিটার দীর্ঘ খল খনন করে তারা। চীনে রয়েছে ৫০ হাজারের মতো প্রাকৃতিক নদী ও ৯০০ হ্রদ। বিপুল বিস্তৃত এই নদী ও হ্রদের সুবাদে দেশটিতে অভ্যন্তরীণ নৌপথের দৈর্ঘ্য দাঁড়িয়েছে সাকুল্যে ১ লাখ ২৬ হাজার ৩০০ কিলোমিটার।

বিশাল এই নৌপথের সুবাদে চীনে মোট পণ্য পরিবহনের ৫১ শতাংশ হয়ে থাকে নৌপথে। এছাড়া ৩৪ শতাংশ পণ্য পরিবাহিত হয় সড়কপথে ও ১৫ শতাংশ রেলপথে। চীনের ন্যাশনাল বুরো অব স্ট্যাটিস্টিক্সের করা তথ্য দিয়ে এমন উপাত্তই দিয়েছে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)।

রাশিয়ায় আছে ৫ লক্ষ কিলোমিটার নৌপথ, যার মধ্যে ১ লাখ ৪২ হাজার কিলোমিটারে নিয়মিত যন্ত্রাচালিত নৌযান চলাচল করতে পারে। এই নৌপথের মধ্যে ৮৪ হাজার কিলোমিটার পথে চার মিটার গভীর থাকে। এত বেশি নাব্য থাকার কারণে বড় ড্রাকটের জাহাজও অনায়াসে অভ্যন্তরীণ এই নৌপথে চলাচল করতে পারে। এতে ট্রান্শিপমেন্টের ঝুঁকি অনেকটাই কমে গেছে। নাব্য ও বিস্তৃত অভ্যন্তরীণ নৌপথের কারণে রাশিয়ায় প্রতি বছর প্রায় ৬৮ কোটি ৫০ লাখ টন পণ্য এই পথে পরিবাহিত হয়।

ফ্রান্সে রয়েছে ৬৪ হাজার কিলোমিটার অভ্যন্তরীণ নৌপথ এবং এর খ্যাতি বহুকাল ধরেই। বৈজ্ঞানিক উপায়ে রাইন নদীর যথেষ্ট উন্নতি করা হয়েছে। নদীটিতে এখন সারা বছর ২ দশমিক ৭৫ মিটার গভীরতা থাকে। রাইনের

শাখানদী মেইনকেও ক্রমাগত ড্রেজিং করে গভীর করা হয়েছে। রাইনের প্রচুর খাল এখন জার্মানিকে সুইজারল্যান্ড ও নেদারল্যান্ডসের সাথে যুক্ত করেছে। রোমানিয়ার দানিযুবকে কুম্বলাগরের সাথে যুক্ত করা হয়েছে। যুক্তরাষ্ট্রের ৫০ হাজার কিলোমিটার অভ্যন্তরীণ নৌপথে নিরমিত পণ্য পরিবাহিত হয়। মিসিসিপি নৌপথের সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনার কারণে সেখানে আধুনিক বড় বড় বার্জ পণ্য নিয়ে দূরপাল্লায় নিত্য আসা-যাওয়া করে।

**অভ্যন্তরীণ নৌপথই বেশি ব্যয়সাশ্রয়ী**

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কার্যক্রম সাধারণত তিনভাবে পরিচালিত হয়ে থাকে—জাতীয়, স্থানীয় এবং ফেরি। জাতীয়ভাবে বন্দর ও অর্থনৈতিক কেন্দ্রগুলোর মধ্যে নিয়মিত রুটে বাণিজ্যিক ভিত্তিতে পণ্য ও যাত্রী পরিবহন হয়। এ ধরনের ট্রিপ মধ্যম থেকে দূরপাল্লায় হয়ে থাকে এবং পণ্যের পরিমাণ ও যাত্রীর সংখ্যাও বেশি হয়। এসব রুটে ১০০ থেকে ১ হাজার ২০০ যাত্রী এবং ২০০ থেকে ১ হাজার ৮০০ টন ধারণক্ষমতার নৌযান চলাচল করে।

স্থানীয় পরিবহন সাধারণ স্বল্পপাল্লার ও কম ধারণক্ষমতার নৌযান দিয়ে পরিচালিত হয়। এ ধরনের রুটে যাত্রীর চাহিদাই মূলত বেশি থাকে। তবে ছোট ছোট প্রতিষ্ঠানের পণ্য পরিবহনও হয় এসব রুটে। এ ধরনের ট্রিপ হয় সাধারণ ১০০ যাত্রী ১০০ টন পণ্য ধারণক্ষমতার কান্ট্রি বোট দিয়ে। নদীর ওপর যেখানে সেতু নেই সেখানে সড়কের সাথে সংযোগের জন্য ফেরি পরিচালনা করা হয়। অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন ব্যবস্থার চেয়ে সড়ক পরিবহন ব্যবস্থার সাথেই এটি বেশি সম্পৃক্ত।

অভ্যন্তরীণ নৌপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন পরিবেশবান্ধব এবং অনেক বেশি ব্যয়সাশ্রয়ী। বিশ্বব্যাংকের ২০০৭ সালের এক গবেষণায় দেখা যায়, রেলের ট্যারিফ হার সবচেয়ে কম থাকা সত্ত্বেও দুরত্বের কারণে প্রকৃত ব্যয় অভ্যন্তরীণ নৌপথের চেয়ে বেশি হয়। আর পণ্য পরিবহনে অভ্যন্তরীণ নৌপথের ট্যারিফ হারই অন্য সব মাধ্যমের তুলনায় কম।

অভ্যন্তরীণ নৌপথে প্রতি টন পণ্য পরিবহনে কিলোমিটারপ্রতি খরচ হয় এক টাকারও কম। একই পরিমাণ পণ্য একই দুরত্বে পরিবহনে সড়কপথে খরচ পড়ে যেখানে সাড়ে ৪ টাকা এবং রেলপথে ২ টাকা ৫০ পয়সা থেকে ৪ টাকা। ২০০৭ সালে বিশ্বব্যাংক হিসাব করে দেখিয়েছিল, ১২ টন ধারণক্ষমতার ২০ ফুট দৈর্ঘ্যের প্রতিটি কনটেইনার পরিবহনের ভাড়া সড়কপথে ১২ হাজার টাকা ও রেলপথে ৬ হাজার টাকা। একই পণ্য অভ্যন্তরীণ নৌপথে পরিবহন করলে ভাড়া দাঁড়ায় ৩ হাজার ৬০০ টাকা। এটাই এখন বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমে পণ্য পরিবহন ব্যয়ের তুলনামূলক সর্বশেষ



যাত্রী পরিবহন ট্যারিফ

মাধ্যম		ঢাকা-চাঁদপুর	ঢাকা-বরিশাল
সড়ক	দূরত্ব	১৩০ কিলোমিটার	২৫০ কিলোমিটার
	ভাড়া	২৩৪ টাকা	৪৫০ টাকা
	ট্যারিফ/প্যাসেঞ্জার-কিলোমিটার	১.৮০ টাকা	১.৮০ টাকা
রেল	দূরত্ব	৩১৫ কিলোমিটার	প্রযোজ্য নয়
	ভাড়া	১৫৪ টাকা	
	ট্যারিফ/প্যাসেঞ্জার-কিলোমিটার	০.৪৯ টাকা	
নৌপথ	দূরত্ব	৬৮ কিলোমিটার	১৭৫ কিলোমিটার
	ভাড়া	১৩৬ টাকা	৩৫০ টাকা
	ট্যারিফ/প্যাসেঞ্জার-কিলোমিটার	২.০০ টাকা	২.০০ টাকা

সূত্র: Revival of Inland Water Transport: Options and Strategies, World Bank, 2007  
\* ট্যারিফের ক্ষেত্রে নতুন ট্যারিফ হার বিবেচনা করলে হতে পারে।

কার্গো পরিবহন ট্যারিফ

মাধ্যম		ঢাকা-চট্টগ্রাম	ঢাকা-সিঙ্গাইল
সড়ক	দূরত্ব	২৬৪ কিলোমিটার	৩৪৬ কিলোমিটার
	৫ টন ট্রাকের ভাড়া	৬,০০০ টাকা	৭,৫০০ টাকা
	ট্যারিফ/টন-কিলোমিটার	৪.৫০ টাকা	৪.৩৪ টাকা
রেল	দূরত্ব	৩৪০ কিলোমিটার	২৩০ কিলোমিটার
	প্রতি টনের ভাড়া	৯৩০ টাকা	৮৭০ টাকা
	ট্যারিফ/টন-কিলোমিটার	২.২৪ টাকা	৩.৭৮ টাকা
নৌপথ	দূরত্ব	৩০৪ কিলোমিটার	৪১০ কিলোমিটার
	প্রতি টনের ভাড়া	৩০০ টাকা	২৬০ টাকা
	ট্যারিফ/টন-কিলোমিটার	০.৯৯ টাকা	০.৬৩ টাকা

সূত্র: Revival of Inland Water Transport: Options and Strategies, World Bank, 2007

পবেশা। এরপর ভাড়ার হার বাড়লেও মাধ্যমগুলোর মধ্যকার ব্যয়ের ব্যবধান মোটামুটি একই রকম আছে। ব্যয়সংশ্রী হওয়ার চাকা ও চট্টগ্রামের পাশাপাশি বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে অভ্যন্তরীণ নৌপথে কনটেইনার পরিবহনের অন্যান্য মাধ্যমের তুলনায় বেশি প্রতিযোগী সক্ষম হওয়ার সুযোগ রয়েছে।

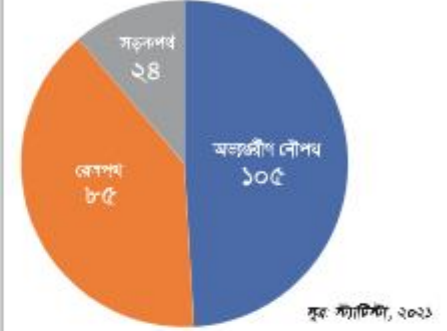
প্রতিবেশী দেশ ভারতে সড়কপথে প্রতি টন পণ্য পরিবহনে কিলোমিটারপ্রতি খরচ হয় ২ দশমিক ২৮ রুপি। একই পরিমাণ পণ্য একই দূরত্বে রেলপথে পরিবহনে খরচ হয় ১ দশমিক ৪১ রুপি। এই দুই মাধ্যমের তুলনায় কম খরচ পড়ে একই পণ্য অভ্যন্তরীণ নৌপথে পরিবহন করলে। বিশ্বব্যাংকের হিসাবে, ভারতে অভ্যন্তরীণ নৌপথে প্রতি টন পণ্য পরিবহনে কিলোমিটারপ্রতি ব্যয় হয় ১ দশমিক ১৯ রুপি।

নিচের সারণিতে দুটি রুটে সড়ক, রেল ও নৌপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের তুলনামূলক চিত্র দেখানো হলো :

বিভিন্ন মোডালের প্রতি কিলোমিটারে প্রোডাক্টিভিটির তুলনামূলক চিত্র

নেটওয়ার্ক (কিলোমিটার)	সড়ক	রেল	অভ্যন্তরীণ নৌপথ
প্রতি কিলোমিটারে প্রোডাক্টিভিটি	২,৭৪,০০০	২,৮০০	২৪,০০০
প্যাসেঞ্জার-কিলোমিটার	২৫৯,০০০	১,৫০০,০০০	৩৬৯,০০০
টন-কিলোমিটার	৫৭,০০০	২,৯৩,০০০	১,২৭,০০০

বিভিন্ন মাধ্যমে প্রতি লিটার জ্বালানিতে পণ্য পরিবহনের পরিমাণ (টন/কিমি)



আরও ফেসব সুবিধা

সবুজ অর্থনীতি শব্দবন্ধ এখন আর দূরবর্তী কিছু নয়। উন্নত ও উন্নয়নশীল-সব দেশেরই এটা কার্যকর শব্দ। সেই লক্ষ্য অর্জনে জোর দেওয়া হচ্ছে কার্বন নিঃসরণ হ্রাসের দিকে। এজন্য প্রয়োজন জ্বালানি দক্ষতা অর্জন। কারণ, কার্বন নিঃসরণে এর কোনো বিকল্প নেই। পরিবহনের মাধ্যম বিবেচনায় নিলে অভ্যন্তরীণ নৌপথ এক্ষেত্রে অগ্রগণ্য। পরিবহনের সবগুলো মাধ্যমের মধ্যে অভ্যন্তরীণ নৌপথ সবচেয়ে বেশি জ্বালানি দক্ষ। পবেশার তথ্য বলছে, সড়কপথে প্রতি লিটারে জ্বালানি পুড়িয়ে পণ্য পরিবহন করা যায় ২৪ টন/কিলোমিটার। একই পরিমাণ জ্বালানি পুড়িয়ে রেলপথে পণ্য পরিবহন করা যায় ৮৫ টন/কিলোমিটার। অল্প সমপরিমাণ জ্বালানির সাহায্যে ১০৫ টন/কিলোমিটার পণ্য পরিবহন করা সম্ভব অভ্যন্তরীণ নৌপথে। জ্বালানি খরচ কম হওয়ার অর্থ হলো কার্বন নিঃসরণ সীমিত রাখা। সেই সাথে পরিচালনা ব্যয়ও অনেক কমে আসে।

বিশ্বব্যাংকের ২০০৭ সালের হিসাবে, সড়কের পরিবর্তে অভ্যন্তরীণ নৌপথ ব্যবহার করলে বছরে ৫ কোটি ৮৫ লাখ লিটার ডিজেল সাশ্রয় করা সম্ভব। এর ফলে বছরে ১ লাখ ৫৫ হাজার টন কম কার্বন-ডাই-অক্সাইড উৎপন্ন হবে। তবে কার্গি বোটগুলোতে গিয়ারবক্স সংযুক্ত করা গেলে বছরে আরও প্রায় ১০ কোটি লিটার ডিজেল সাশ্রয় করা সম্ভব, যার ফলে কার্বন-ডাই-অক্সাইড উৎপাদন কমেবে ২ লাখ ৬০ হাজার টন। দেশের নৌপথগুলোতে সাড়ে সাত লাখের মতো কার্গি বোট চলাচল করে। এর মধ্যে সাড়ে ৪ লাখের বেশি যাত্রী পরিবহনে এবং অবশিষ্টগুলো পণ্য পরিবহনে ব্যবহৃত হয়। এগুলোসহ অভ্যন্তরীণ অন্যান্য নৌযান সারা বছর যে পরিমাণ ডিজেল ব্যবহার করে তা দেশে মোট ব্যবহৃত ডিজেলের ১৩ শতাংশ।

বিশ্বব্যাংকের হিসাবে, বাংলাদেশে ট্রাকে প্রতি টন পণ্য ১০০ কিলোমিটার পর্যন্ত পরিবহন করতে যে পরিমাণ জ্বালানি প্রয়োজন হয়, একই পরিমাণ জ্বালানিতে প্রতি টন পণ্য রেলপথে ৩০০ কিলোমিটার এবং অভ্যন্তরীণ নৌপথে ৩৭০ কিলোমিটার পর্যন্ত পরিবহন করা যায়। জ্বালানি দক্ষতার পাশাপাশি বৈশ্বিকভাবেই অভ্যন্তরীণ নৌপথের মূলধনি বিনিয়োগ ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় পরিবহনের অন্য মাধ্যমগুলোর চেয়ে অনেক কম। ইনল্যান্ড ওয়াটারওয়েজ অথরিটি অব ইন্ডিয়া ২০০৮-০৯ সালে এক হিসাবে দেখিয়েছে, চার সেন মহাসড়ক ও



রেলপথ নির্মাণে যে ব্যয় হয় অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নে মূলধনি বিনিয়োগের প্রয়োজন পড়ে তার মাত্র ৫-১০ শতাংশ। এছাড়া অভ্যন্তরীণ নৌপথের রক্ষণাবেক্ষণ খরচ হয় সড়কপথের ২০ শতাংশের মতো।

একই কথা বাংলাদেশের ক্ষেত্রেও সমানভাবে এমনকি বেশি করে প্রযোজ্য। বিশ্বব্যাংকের হিসাবমতে, বাংলাদেশে সড়কের পরিবর্তে নৌপথে কার্গো পরিবহন করলে প্রতি বছর শাস্ত্রী হয় প্রায় ৭৫০ কোটি টাকা।

২০২০-২১ অর্থবছরে সংরক্ষণ খরচ ১৭৪ কোটি টাকা ব্যয় হয়। ২০২১-২২ অর্থবছরে ১৬০ কোটি টাকা বাজেট প্রাপ্ত হয়।

দারিদ্র্য হ্রাসের অন্যতম শর্ত হচ্ছে যোগাযোগের সহজগম্যতা। সেদিক থেকে বাংলাদেশের দারিদ্র্য দূরীকরণে অভ্যন্তরীণ নৌপথের তাৎপর্যপূর্ণ ভূমিকা রয়েছে। কারণ, গ্রামীণ জনগোষ্ঠীর অর্ধেকের বা ১২ দশমিক ৩ শতাংশের যোগাযোগের সুযোগ রয়েছে কেবল নৌপথের মাধ্যমে। স্বাভাবিকভাবে অভ্যন্তরীণ নৌ যোগাযোগের প্রাপ্যতার প্রত্যক্ষ প্রভাব রয়েছে তাদের জীবনমাত্রার ওপর। অন্যদিকে সড়কের দুই কিলোমিটারের মধ্যে বাস করে মাত্র ৩৭ শতাংশ পরিবার।

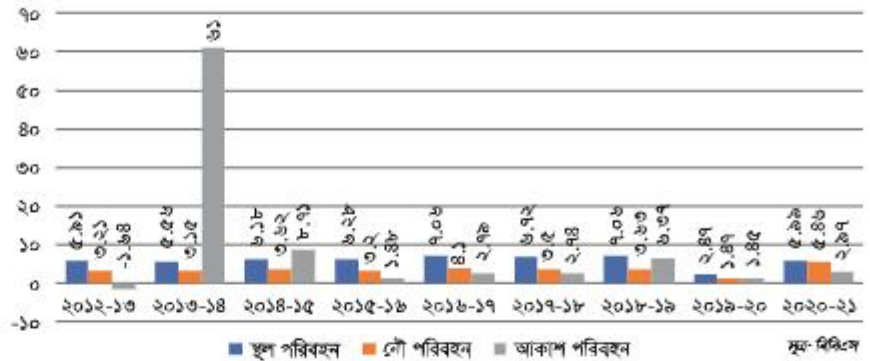
**আঞ্চলিক যোগাযোগ বাড়ানোর সুযোগ**

পদ্মা-ব্রহ্মপুত্র-মেঘনার পললভূমিতে পড়ে ওঠা এই বধীপে নদীই হচ্ছে পরিবহনের প্রাচীনতম মাধ্যম। এক সময় এ অঞ্চলে মোট যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের ৭০ শতাংশই সম্পাদিত হতো নদীপথে। এখন ২ শতাংশের নিচে নেমে এসেছে। যদিও উপমহাদেশের পূর্বাংশের অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে নতুন প্রাণ সঞ্চার করতে পারে ইস্টার্ন ওয়াটারওয়েজ খ্রিষ্ট। এর সুফল পাবে এই অঞ্চলের ৬০ কোটি মানুষ। আরও সুনির্দিষ্ট করে বঙ্গপে দক্ষিণ এশিয়ার সবচেয়ে দরিদ্র জনগোষ্ঠী।

ইন্দো-বাংলাদেশ প্রটোকল রুটগুলো (আইবিপি) রয়েছে এই খ্রিষ্টের আওতার। বর্তমানে ১০টি রুট ইন্দো-বাংলাদেশ প্রটোকল ফর ইনল্যান্ড ওয়াটার ট্রানজিট অ্যান্ড ট্রেডের আওতার রয়েছে। এই রুটগুলো ব্যবহার করে ভারতের উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোতে দ্রুত ও সাশ্রয়ে পণ্য পরিবহন করছে নয়াদিপি। এর সুবিধা কেবল ভারতই যে পাচ্ছে এমন নয়। একইভাবে সুফলভোগী হচ্ছে বাংলাদেশও। প্রটোকল রুটগুলো একদিকে উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যগুলোর সাথে ভারতের মূল ভূখণ্ডের যোগাযোগ সহজ করছে, অন্যদিকে বন্দর মাল্ধন, কার্গো হ্যান্ডলিং ও অন্যান্য সেবা প্রদানের মাধ্যমে রাজস্ব পাচ্ছে বাংলাদেশও। স্থল পরিবহিত নেপাল ও ভুটানও নৌপথের সম্ভাবনা কাজে লাগাতে চাইছে। নৌপথ ব্যবহার করে তারা সহজেই বাংলাদেশ ও ভারতে পণ্য পরিবহনে আগ্রহী। সেই সাথে সমুদ্রবন্দরও ব্যবহার করতে চায় তারা। ভুটানতো ইতোমধ্যেই অভ্যন্তরীণ নৌপথে বাংলাদেশ নির্মাণনামাঙ্গী রপ্তানি করেছে।

অভ্যন্তরীণ নৌপথে পণ্য পরিবহন এক-পঞ্চমাংশ হওয়ায় স্বাভাবিকভাবেই ইস্টার্ন ওয়াটারওয়েজ খ্রিষ্ট উপমহাদেশের পূর্বাংশের বাণিজ্যের উল্লফনে ভূমিকা রাখবে। উদাহরণ হিসেবে বাংলাদেশের গোশাক ও বস্ত্র শিল্প তুলার মতো কাঁচামাল অভ্যন্তরীণ নৌপথে ভারত থেকে প্রতিযোগিতামূলক মূল্যে আমদানির সুযোগ পাবে। একই পথে ভারতের বিশাল অভ্যন্তরীণ বাজারে বাংলাদেশে উৎপাদিত পণ্য প্রবেশও সহজ হবে। গঙ্গার

পরিবহনের খাতভিত্তিক প্রবৃদ্ধির হার (%)



পথ ধরে পণ্যবাহী নৌযান এশাহাবাদ ও বারানসী পর্যন্তও পৌঁছাতে পারবে।

**বাড়তে পারে প্রবৃদ্ধিতে অবদান**

অভ্যন্তরীণ নৌ যোগাযোগের বিপুল সম্ভাবনা সত্ত্বেও বাংলাদেশের অর্থনীতি এর সুফল পুরোপুরি কাজে লাগাতে পারেনি। দারিদ্র্য বিমোচন ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে পরিবহনের অন্যান্য মাধ্যমের তুলনায় অভ্যন্তরীণ নৌপথের অবদান সম্ভাবনার তুলনায় পিছিয়ে আছে।

বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরোর (বিবিএস) হিসাবে স্থির মূল্যে বাংলাদেশের জিডিপিতে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতের অবদান ১১ দশমিক শূন্য ৪ শতাংশ হলেও নৌপথের হিস্যা ১ শতাংশেরও কম, দশমিক ৬৬ শতাংশ। এছাড়া সার্বিকভাবে পরিবহন ও যোগাযোগ খাত প্রতি বছর ৫-৭ শতাংশ হারে বাড়লেও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের প্রবৃদ্ধি ২০২০-২১ অর্থবছরের আগ পর্যন্তও ৩ শতাংশের ঘরে আটকে ছিল। তবে ২০২০-২১ অর্থবছরের সাময়িক হিসাবে প্রায় সাড়ে ৫ শতাংশ হারে প্রবৃদ্ধি হয়েছে নৌপরিবহন খাতে।

অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০২১-এর তথ্য অনুযায়ী, ২০২০-২১ অর্থবছরের সাময়িক হিসাবে নৌপরিবহন খাতের প্রবৃদ্ধি ছিল ৫ দশমিক ৪৬ শতাংশ। যদিও আগের অর্থবছরে এ হার আরও কম ছিল। ২০১৯-২০ অর্থবছরে নৌপরিবহন খাতের প্রবৃদ্ধি হয়েছিল ১ দশমিক ৪৭ শতাংশ। পক্ষান্তরে ২০২১-২২ অর্থবছরে স্থল পরিবহনের প্রবৃদ্ধি দাঁড়ায় ৫ দশমিক ৯৯ শতাংশ।

উল্লেখ করার মতো প্রবৃদ্ধিতে আছে আকাশ পরিবহন খাতও।

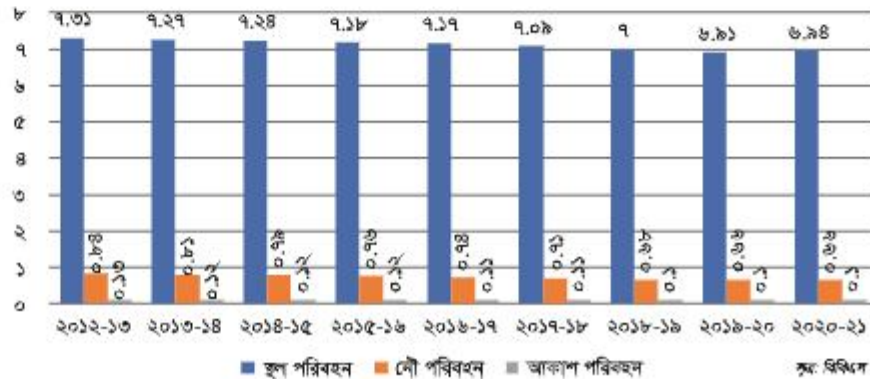
নৌপরিবহন খাতের প্রবৃদ্ধি বাড়লে স্থির মূল্যে জিডিপিতে খাতটির হিস্যা এখনো ১ শতাংশে পৌঁছাননি। ২০১৯-২০ ও ২০২০-২১ অর্থবছরে জিডিপিতে খাতটির হিস্যা দশমিক ৬৬ শতাংশে আটকে আছে। যদিও মোট দেশীয় উৎপাদনে স্থল পরিবহনের হিস্যা আগেই ৭ শতাংশ পেরিয়ে গেছে। সর্বশেষ দুই অর্থবছরে এ হার দাঁড়িয়েছে যথাক্রমে ৬ দশমিক ৯১ ও ৬ দশমিক ৯৪ শতাংশে।

**বাড়ছে বিনিয়োগের চাহিদা**

যাত্রী ও কার্গো পরিবহনে সড়কপথের হিস্যার বৃদ্ধির পেছনে বড় ভূমিকা রেখেছে এ খাতে উল্লেখযোগ্য বিনিয়োগ। যোগাযোগ অবকাঠামোয় যে বাজেট বরাদ্দ তার ৪৫ শতাংশের বেশি পাচ্ছে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ। ২০ শতাংশের বেশি যাচ্ছে রেশপয়েতে। এই সরকারের আমলে নৌপথে বিনিয়োগ বাড়লেও তা বার্ষিক উন্নয়ন বাজেটে যোগাযোগ অবকাঠামোর মোট বরাদ্দের ২ শতাংশের কম। গত কয়েক বছরে পরিবহন ও যোগাযোগ অবকাঠামোর মন্ত্রণালয় ও বিভাগভিত্তিক বরাদ্দের দিকে দৃষ্টি দিলেই বিষয়টি পরিষ্কার হবে।

যদিও যোগাযোগের গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম হিসেবে অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নে সরকার ব্যাপক জোর দিয়েছে। স্বাভাবিকভাবেই অভ্যন্তরীণ নৌপথের রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বপ্রাপ্ত সংস্থা হিসেবে বিআইডব্লিউটিএর উন্নয়ন কর্মকাণ্ডেও অন্য বক্রম গতি এসেছে। সরকারের এই

জিডিপিতে বিভিন্ন পরিবহন খাতের হিস্যা (%)



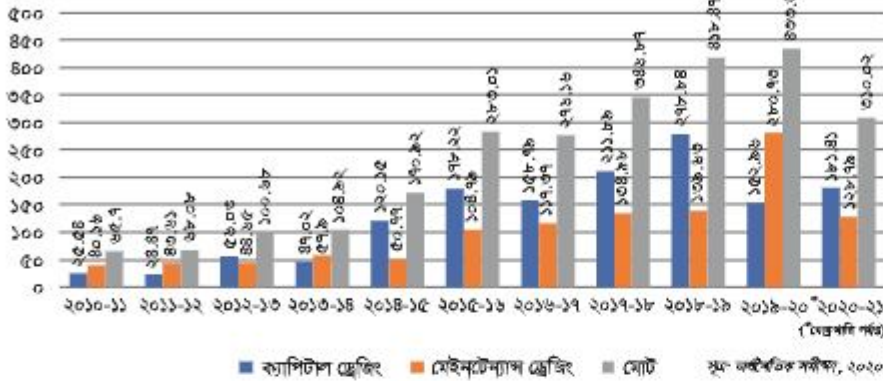


» সড়কপথে প্রতি মিটারে স্থালানিতে ২৪ টন/কিলোমিটার পণ্য পরিবহন করা গেলেও নৌপথে তা ১০৫ টন/কিলোমিটার

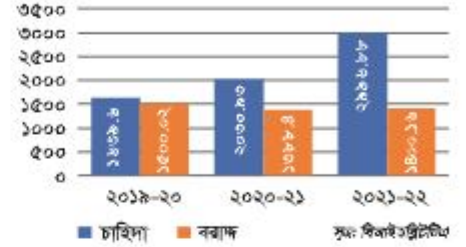
» অভ্যন্তরীণ নৌপথের কিলোমিটারহ্রতি প্রোডাক্টিভিটি সড়ক পথের তুলনায় অনেক কম

প্রচ্ছদ প্রতিবেদন  
নৌপথই সবচেয়ে শাস্ত্রীয় ও পরিবেশবান্ধব

বিআইডব্লিউটিএর বছরভিত্তিক ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স ড্রেজিং (লাখ ঘনমিটার)



বিআইডব্লিউটিএর উন্নয়ন বরাদ্দের চাহিদা ও বরাদ্দ (কোটি টাকা)



মেরাদেনের মধ্যেই ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ চালুর লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে। সেই সাথে গুরুত্ব দেওয়া হচ্ছে অভ্যন্তরীণ নৌ যোগাযোগের বিদ্যমান অবকাঠামোর আধুনিকায়ন ও নতুন অবকাঠামো নির্মাণের কাজ। এছাড়া নতুন নৌপথ চালু ও বিদ্যমান নৌপথের নাব্যতা উন্নয়নে প্রতি বছরই ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স ড্রেজিং বাড়ছে।

অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়নে ব্যাপক পরিকল্পনা ও তা বাস্তবায়নের কারণে কর্মকাণ্ডের পাশাপাশি প্রতি বছরই বাড়ছে বিআইডব্লিউটিএর উন্নয়ন বরাদ্দের চাহিদা। ২০১৯-২০ অর্থবছরে যেখানে সংস্থাটির উন্নয়ন বরাদ্দের চাহিদা ছিল দেড় হাজার কোটি টাকার কিছু বেশি, চলতি অর্থবছরে অর্থাৎ ২০২১-২২ অর্থবছরে তার আকার দাঁড়িয়েছে প্রায় তিন হাজার কোটি টাকার।

উন্নয়ন কর্মকাণ্ড সঠিকভাবে এগিয়ে নিতে প্রয়োজন চাহিদা অনুযায়ী বরাদ্দ। তা হচ্ছে কিনা গত কয়েক অর্থবছরে বিআইডব্লিউটিএর চাহিদা ও বরাদ্দের পরিসংখ্যান দেখলেই তা প্রতীয়মান হবে।

**শেষ কথা**

বর্তমান সরকারের এই মেরাদে ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ চালুর যে পরিকল্পনা নেওয়া হয়েছে তা বাস্তবায়নে আগামীতে আরও বেশি ড্রেজিংয়ের প্রয়োজন হবে। আধুনিকায়ন করতে হবে নদীবন্দরসহ অন্যান্য অবকাঠামোর। নজর দিতে হবে কনটেইনার হ্যান্ডলিং উপযোগী নদীবন্দর তৈরি। আশুগঞ্জ অভ্যন্তরীণ কনটেইনার নদীবন্দর নির্মাণের মধ্য দিয়ে তা শুরুও হয়েছে। এজন্য প্রয়োজন পড়বে উন্নয়ন খাতে বাজেট

বরাদ্দ বাড়ানোর। এটা হলে নিশ্চিতভাবেই বলা যায় অর্থনীতিতে অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের হিস্যা ও প্রযুক্তি উভয়েই বাড়বে। কারণ অভ্যন্তরীণ নৌপথই এখন পর্যন্ত পরিবহনের সবচেয়ে শাস্ত্রীয় মাধ্যম। এখন প্রয়োজন নাব্য ও নিরাপদ করে অভ্যন্তরীণ নৌপথকে ব্যবহারকারীদের কাছে জনপ্রিয় করে তোলা। সে লক্ষ্যেই এগোচ্ছে সরকার।

» জিনারুল ইসলাম: সাংবাদিক

বাংলাদেশ-ভারত প্রোটোকল রুট







## চট্টগ্রাম-কাগুই বাঁধ কর্ণফুলীর গুরুত্বপূর্ণ এক নৌরুট »

শুধু পার্বত্য চট্টগ্রাম ও চট্টগ্রাম নয়, সমগ্র বাংলাদেশেরই গুরুত্বপূর্ণ নদীগুলোর অন্যতম কর্ণফুলী। এর গতিপথ ধরে প্রবহমান নৌপথ দিয়েই বছরের পর বছর বাণিজ্য চলেছে। এখনও চলছে। কর্ণফুলীর ওপর দিয়ে গুরুত্বপূর্ণ যেসব নৌরুট রয়েছে চট্টগ্রাম-কাগুই বাঁধ সেগুলোর অন্যতম।

নদীবাংলা ডেস্ক

কর্ণফুলীর সাথে মিশে আছে হাজার বছরের ইতিহাস। শুধু পার্বত্য চট্টগ্রাম ও চট্টগ্রাম নয়, সমগ্র বাংলাদেশেরই গুরুত্বপূর্ণ নদীগুলোর অন্যতম এই কর্ণফুলী, যার উৎপত্তি ভারতের মিজোরাম রাজ্যের পুসাই পাহাড় থেকে। নদীটি বরফকল, সুবর্ণা, পোবামুড়া, চিলার ডাক, সীতাপাহাড় ও কাগুইয়ের কাছে তিনটি পর্বত শ্রেণিকে ছেদ করে বাংলাদেশে প্রবেশ করেছে। এরপর প্রবাহটির অন্তিম ঠিকানা হয়েছে চট্টগ্রাম বন্দরের অদূরে বঙ্গোপসাগরে।

পর্বতমালায় উচ্চতার সাথে ভাল রেখে কর্ণফুলী নদী তার প্রাচীন গতিপথ অব্যাহত রেখেছে বিদ্যায় এটিকে একটি ভূমিজপূর্ণ বা প্রাচীন নদী বলা হয়ে থাকে। নদীটি কাগুই-চন্দ্রঘোনা সড়ক বরাবর প্রাংকিয়াং থেকে ওয়াপুগাছড়ি পর্যন্ত সংকীর্ণ ও সরল। এ ঋতুতা সম্ভবত একটি চ্যুতির কারণে যা প্রাংকিয়াং থেকে ওয়াপুগা পর্যন্ত নদীখাতটিকে নিরঙ্গন করছে। কর্ণফুলীর প্রধান শাখা নদী হচ্ছে ডানতীরে কাসালাং, চেঙ্গী, হালদা ও ধুরং এবং বামতীরে সুবর্ণা, কাগুই, রেংখিয়াং ও খেগা। কর্ণফুলীর গতিপথ ধরে প্রবহমান নৌপথ দিয়েই বছরের পর বছর বাণিজ্য চলেছে। এখনো চলছে। কর্ণফুলীর ওপর দিয়ে গুরুত্বপূর্ণ যেসব নৌরুট রয়েছে চট্টগ্রাম-কাগুই বাঁধ সেগুলোর অন্যতম।

চট্টগ্রাম অঞ্চলের নদীপ্রণালি

কর্ণফুলী প্রধান নদী হলেও এ অঞ্চলে আরও কিছু নদী ও হ্রদ আছে, যা চট্টগ্রাম অঞ্চলের নদীপ্রণালির

গুরুত্বপূর্ণ অংশ হয়ে আছে। এই অঞ্চলের পূর্বদিকে বগাকাইন ব্রদ একটি যথার্থ প্রাকৃতিক পত্তীর পানির ব্রদ, যার দৈর্ঘ্য ১ দশমিক ২৫ কিলোমিটার এবং বিস্তৃতি ২১ দশমিক ২১ হেক্টর। অপর প্রাকৃতিক ব্রদটির নাম রেইনখেইংকাইন, এটিও পার্বত্য চট্টগ্রামে অবস্থিত। ব্রদটির দৈর্ঘ্য প্রায় ১ দশমিক ৫৫ কিলোমিটার। তবে দেশের সবচেয়ে বড় কৃত্রিম হ্রদটির নাম কাগুই, যা কর্ণফুলী নদীসংলগ্ন।

এই অঞ্চলের প্রধান নদীগুলোর উৎপত্তিস্থল পর্বতশৃঙ্গ। পাহাড় থেকে বয়ে আসা এসব নদীতে পলি জমার হার তুলনামূলক বেশি। এ অঞ্চলের প্রধান নদীসমূহ হলো কর্ণফুলী ও তার উপনদী রাইনখিয়াং, কাসালাং, হালদা, ইছামতী এবং বাকখালী, সাগু, মাতামুহরী, নাক, ফেনী ও কুতুবদিয়া চ্যানেল, মহেশখালী চ্যানেল।

মিজোরামের পূর্বাঞ্চলীয় পর্বতশ্রেণি থেকে উৎপন্ন বেশকিছু সংখ্যক ক্ষুদ্র শ্রোতধারা একত্রে মিলিত হয়ে রাইনখিয়াং নদীর সৃষ্টি করেছে। নদীটি পাহাড়ি এলাকার পত্তীর সংরক্ষিত বনাঞ্চলের মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হয়ে অনেক বাধা-বিঘ্ন পেরিয়ে বেলাছড়ি (রাঙ্গামাটি) নামক স্থানে এই কাগুই হ্রদে পতিত হয়েছে। এ স্থান কর্ণফুলী নদীর সঙ্গে রাইনখিয়াংয়ের মূল সঙ্গমস্থল রাইনখিয়াংমুখ থেকে ৩০ কিলোমিটার উত্তানে। নদীটি তরঙ্গমুখর উচ্চল এবং ৭৭ কিলোমিটার দীর্ঘ। গোবাজুরিমুখ পর্যন্ত আর্দ্র মৌসুমে নদীটিতে নৌচঙ্গাচলের জন্য প্রয়োজনীয় নাব্যতা থাকে এবং এর

আরও উত্তানে শুধু কাঠের গুঁড়ি এবং বাঁশ ভাসিয়ে পরিবহন করা হয়। খেগা কর্ণফুলীর প্রধান উপনদীগুলোর একটি। এটি বরফল ও সুবর্ণায়ের আরও উত্তানে কর্ণফুলীর সাথে মিলিত হয়ে কাগুই দৈর্ঘ্যে পতিত হয়েছে। মিজোরামের পূর্বাঞ্চলীয় পর্বতশ্রেণি থেকে উৎসারিত হয়ে কিছু ক্ষুদ্র শ্রোতধারা বাধাইছড়ি এলাকায় একত্রে মিলিত হয়ে কাসালাং নদীর সৃষ্টি করেছে। এটি কেদারমারাতে এসে কাগুই হ্রদে পড়েছে। নদীটি খরশ্রোতা এবং ৬৫ কিলোমিটার দীর্ঘ। খাগড়াছড়ির বাটনাতলি পাহাড় থেকে উৎসারিত হালদা দক্ষিণ দিকে প্রবাহিত হয়ে মধুনাঘাটের কাছে কর্ণফুলীর সাথে মিলিত হয়েছে। নদীটি খরশ্রোতা এবং দৈর্ঘ্য ৮৮ কিলোমিটার। কাউখালির কাছে কিছু ক্ষুদ্র শ্রোতধারা মিলিত হয়ে ইছামতী নদী সৃষ্টি করেছে। এটি কর্ণফুলী নদীর একটি ছোট উপনদী, যার দৈর্ঘ্য মাত্র ৩০ কিলোমিটার। নদীটি রাঙ্গুনিয়ার কাছে কর্ণফুলীতে মিলিত হয়েছে। মিজোরামের দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলীয় পাহাড় থেকে উৎসারিত কিছু ক্ষুদ্র শ্রোতধারা বান্দরবান জেলার নাইক্ষ্যছড়িতে মিলিত হয়ে সম্মিলিত ধারা বাকখালী নদীর সৃষ্টি করেছে। এ নদীটি নাইক্ষ্যছড়ি এবং কক্সবাজার জেলার রামুর মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হয়ে মহেশখালী চ্যানেলে পড়েছে। খরশ্রোতা নদীটির দৈর্ঘ্য প্রায় ৬৭ কিলোমিটার। মাইনি ত্রিপুরার পূর্বাঞ্চলীয় পাহাড় থেকে উৎপন্ন কিছু ক্ষুদ্র শ্রোতধারা খাগড়াছড়ির দিঘীনালায় কাছে মিলিত হয়েছে। সম্মিলিত এই প্রবাহই মাইনি নদী নামে পরিচিত। নদীটি দিঘীনালা





এবং লংগদুর মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হয়ে কেরামারার কাছে কাগাই হ্রদে গিয়ে পড়েছে। ৯১ কিলোমিটার দীর্ঘ নদীটিও খরশ্রোতা। ত্রিপুরার পূর্বাঞ্চলীয় পাহাড় শ্রেণি থেকে উৎসারিত কিছুসংখ্যক হ্রদ শ্রোতাবারা খাগড়াছড়ি জেলার পানছড়িতে এসে মিলিত হয়ে চিহ্নী নামে প্রবাহিত হচ্ছে। পাহাড়ি এই নদীটি দক্ষিণ দিকে প্রবাহিত হয়ে পানছড়ি, খাগড়াছড়ি, মহালছড়ির মধ্য দিয়ে রাঙ্গামাটি জেলার নানিয়ারচর উপজেলার কাছে কাগাই হ্রদে পতিত হয়েছে। খরশ্রোতা নদীটির দৈর্ঘ্য প্রায় ৮৫ কিলোমিটার।

পার্বত্য অঞ্চলের নদীপ্রণালির আরেক গুরুত্বপূর্ণ নদী হলো মিয়ানমারের অরাকান পর্বত থেকে উৎপন্ন সাবু নদী, যা বান্দরবান জেলার ধানচি উপজেলাধীন রিমার্কি নামক স্থান দিয়ে বাংলাদেশে প্রবেশ করেছে। চট্টগ্রামের খানখানাবাদের কাছে বঙ্গোপসাগরে পতিত হওয়া নদীটির দৈর্ঘ্য ২৯৫ কিলোমিটার। চাঁদখালি ও ধলু খাল এর প্রধান উপনদী। এছাড়া বান্দরবানের আলিকদম উপজেলার ময়তার পাহাড় থেকে উৎপন্ন মাতামুছুরী একটি খরশ্রোতা নদী। নদীটি বান্দরবান জেলার আলিকদম ও পামা উপজেলা এবং কক্সবাজার জেলার চকরিয়া উপজেলার মধ্য দিয়ে উত্তর-পশ্চিমভিত্তিক প্রবাহিত হয়ে সাকলাপুরের (চকরিয়া, কক্সবাজার) কাছে মহেশখালী চ্যানেলে পতিত হয়েছে। নদীটির দৈর্ঘ্য ১৪৮ কিলোমিটার। নাক দেশের সর্বদক্ষিণে মিয়ানমার ও বাংলাদেশের মধ্যকার সীমান্তরেখা বরাবর প্রবাহিত ৬২ কিমি দীর্ঘ একটি নদী। মিয়ানমারের উত্তরাঞ্চলীয় পর্বত শ্রেণি থেকে উৎসারিত হয়ে নদীটি কক্সবাজার জেলাধীন উখিয়া উপজেলার পাশখালির কাছ দিয়ে বাংলাদেশে প্রবেশ করেছে। এরপর দক্ষিণ দিকে প্রবাহিত হয়ে

বঙ্গোপসাগরে পতিত হয়েছে। এই নদীপ্রণালির আরেক গুরুত্বপূর্ণ নদী হচ্ছে ফেনী। ত্রিপুরার পূর্বাঞ্চলীয় পর্বত থেকে উৎপন্ন হয়ে নদীটি খাগড়াছড়ি জেলার মাটিরাঙ্গা উপজেলার বেশছড়ি নামক স্থান দিয়ে বাংলাদেশে প্রবেশ করেছে। এরপর নদীটি খাগড়াছড়ি জেলার রামগড়, চট্টগ্রামের ফটিকছড়ি ও মিরসরাই এবং ফেনী জেলার ছাঙ্গপনাইয়া, ফেনী সদর ও সোনোগাজী উপজেলার মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হয়ে বঙ্গোপসাগরে পতিত হয়েছে।

### নৌকটের প্রকৃতি

তবে কর্ণফুলীই পার্বত্য অঞ্চলের নদীপ্রণালির মূল নদী। এর প্রধান উপনদীগুলো হলো রাইনখিয়াং, সুবং, থেংগা, কাশালং, ইছামতী ও হালদা। কর্ণফুলীর প্রধান শাখা দুটির নাম সুরালক এবং বোয়ালখালী। কাগাই নামক স্থানে এ নদীর ওপর বাঁধ নির্মাণ করে দেশের একমাত্র জলবিদ্যুৎ কেন্দ্র গড়ে তোলা হয়েছে। বরকল এবং কাগাইয়ের কাছে কর্ণফুলী নাব্য, কিন্তু বরকলের উজানে কর্ণফুলী অপভীর। কাগাই বাঁধ নির্মাণের ফলে কর্ণফুলীর স্বাভাবিক প্রবাহ বাধাপ্রাপ্ত হয় এবং একটি বিশাল এলাকা জুড়ে কৃত্রিম হ্রদের সৃষ্টি হয়। মানবসৃষ্ট এ হ্রদ সারা বছর অত্র এলাকার অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনের জন্য ব্যবহৃত হয়। শুষ্ক মৌসুমে বাঁধের ভাটিতে খুব সামান্য পানির প্রবাহ থাকে। প্রয়োজন অনুযায়ী মাঝে মাঝে বাঁধের জলকপাট খুলে দিয়ে জলাধারে জমাকৃত পানি ছেড়ে ভাটির দিকে প্রবাহ ঠিক রাখা হয়। বন্দর নগরী চট্টগ্রাম এ নদীর মোহনায় অবস্থিত।

এই নদীরই গুরুত্বপূর্ণ একটি নৌকট হলো চট্টগ্রাম-কাগাই বাঁধ নৌকট। কটটির প্রকৃতি বুঝতে হলে নদীর হাইড্রোলজিক্যাল, মরফোলজিক্যাল, সেডিমেন্টের বৈশিষ্ট্য সম্পর্কে জানতে হবে সবার আগে। এ নিয়ে একটি সম্ভাব্যতা সমীক্ষা পরিচালনা করেছে ইনস্টিটিউট অব ওয়াটার ম্যানেজমেন্ট (আইডব্লিউএম)। কনসালট্যান্সি সার্ভিসেস ফর ইনফ্রাস্ট্রাকচার ওয়াটারওয়ে ড্রেজিং ফিজিবিবিলিটি স্টাডি বাংলাদেশ ট্রেড অ্যান্ড কমার্সিয়াল স্ট্যান্ডার্ড প্রজেক্টের আওতায় মোট ৫৩টি নৌকটের ওপর সমীক্ষাটি চালানো হয়েছে। চট্টগ্রাম-কাগাই বাঁধ নৌকটটি এগুলোর একটি।

১৯৩ কিলোমিটার দীর্ঘ কর্ণফুলীর ওপর দিয়ে বয়ে চলা চট্টগ্রাম-কাগাই বাঁধ নৌকটটির দৈর্ঘ্য প্রায় ৬৫ কিলোমিটার। কর্ণফুলী একটি পাহাড়ি নদী এবং প্রান্তিক প্রবাহ থেকে ৮০ কিলোমিটার উজানে কাগাই বাঁধ নির্মাণের ফলে নদীর বৈশিষ্ট্য অনেকটাই বদলে গেছে। কট ৬ অর্থাৎ চট্টগ্রাম-কাগাই বাঁধ কটটি পড়েছে নদীর ডাউনস্ট্রিমে, যার বিস্তৃতি কাগাই বাঁধ থেকে চট্টগ্রাম বন্দর পর্যন্ত। নদীর এই অংশটিতে মোটামুটি জোয়ারের প্রভাব রয়েছে এবং কিছুটা আঁকাবাঁকা। হালদা এর প্রধান উপনদী।

নৌকটটির নিম্নাংশে অর্থাৎ চট্টগ্রাম বন্দর প্রান্তে ৭০০ মিটার প্রশস্ত। আর আপস্ট্রিমে প্রশস্ততা ৪০০ মিটারের মতো। তবে নৌকটটি কাগাই বাঁধের দিকে যত এগিয়েছে এর গভীরতা ও প্রশস্ততা তত হ্রাস পেয়েছে। শেষ পর্যন্ত এর প্রশস্ততা ১০০ মিটারে গিয়ে ঠেকেছে।

### মরফোলজিক ও সেডিমেন্টের বৈশিষ্ট্য

ডাউনস্ট্রিমে কর্ণফুলী জোয়ার-ভাটা প্রভাবিত হওয়ার সংস্ক্রিয়ণ ও অসংস্ক্রিয়ণ দুই ধরনের সেডিমেন্ট বহন করে নদীটি। এই সেডিমেন্টের কিছু

ইটার-টাইডাল জোন ও জোয়ারের প্রভাব কমে গেলে জমা হয়। বর্ষা মৌসুমে ইটার-টাইডাল ও আপস্ট্রিম জোনে শ্রোতের প্রকোপ বেড়ে গেলে এই সেডিমেন্ট আবারও স্থানান্তরিত হতে পারে। এছাড়া বর্ষা মৌসুম এলে পাহাড়ি এলাকা থেকে নদীটি আরও বেশি পরিমাণে পলি বহন করে নিয়ে আসে। কলে নদীর আপস্ট্রিমে বালির তীর গড়ে ওঠে। কটটির ডাউনস্ট্রিম অংশও জোয়ার-ভাটা প্রভাবিত এবং সংস্ক্রিয়ণ সেডিমেন্ট ও পলি বহন করে থাকে।

### কটটির শ্রেণি

গভীরতা অনুযায়ী বাংলাদেশের নৌ-কটগুলোকে চারটি পৃথক শ্রেণিতে বিভাজিত করা হয়েছে। ৩ দশমিক ৬৬ থেকে ৩ দশমিক ৯৬ মিটার গভীরতা থাকলে সেই নৌ-কটকে ক্লাস-১ বা প্রথম শ্রেণির হিসেবে গণ্য করা হয়। ক্লাস-২ বা দ্বিতীয় শ্রেণিতে রাখা হয় ২ দশমিক ১৩ থেকে ২ দশমিক ৪৪ এবং ৩ দশমিক ৬৬ মিটারের কম গভীর নৌ-কটকে। ২ দশমিক ১৩ মিটারের কম অর্থাৎ ১ দশমিক ৫২ থেকে ১ দশমিক ৮৩ মিটারের মধ্যে থাকলে সেই নৌ-কটকে ধরা হয় ক্লাস-৩ বা তৃতীয় শ্রেণির নৌ-কট। গভীরতা ১ দশমিক ৫২ মিটারের কম হলে সেটি ক্লাস-৪ বা চতুর্থ শ্রেণির নৌ-কট। বিআইডব্লিউটিএর শ্রেণিবিভাজন অনুযায়ী চট্টগ্রাম-কাগাই বাঁধ নৌ-কটটি তৃতীয় শ্রেণিভুক্ত। শুষ্ক মৌসুমে কটটির সর্বনিম্ন গভীরতা থাকে তিন ফুটের মতো। তবে বর্ষা মৌসুমে গভীরতা অনেকটাই বেড়ে যায় এবং তা ২০ ফুটে উন্নীত হয়। কটটিতে চলাচলকারী নৌযান মূলত দেশীয় নৌকা।

### নাব্যতার ধরন

কর্ণফুলীর এই অংশটি তুলনামূলক বাকবিশিষ্ট। তবে খাড়া বাক সে অর্থে নেই। কাগাই বাঁধ ও আদুরগাডার ৩৫০ মিটার ব্যাসার্ধে ৯০ ডিগ্রি বাক রয়েছে।

কটটি শুরু হয়েছে কাগাই হ্রদ থেকে যেখানে জলবিদ্যুৎকেন্দ্রটি অবস্থিত। কোনো লক না থাকায় কাগাই হ্রদ থেকে কর্ণফুলী নদীতে নৌ চলাচলের কোনো সুযোগ নেই। কাগাই হ্রদ থেকে প্রায় বড়াইচারি পর্যন্ত নদীটি বিভিন্ন পাহাড়ের মধ্য দিয়ে একেবেরে প্রবাহিত হয়েছে। বড়াইচারি কাছে নদীকূলে পাথরের উপস্থিতি রয়েছে।

রাঙ্গামাটি ও বান্দরবানের মধ্যে ছোট একটি ফেরি ক্রসিং রয়েছে। ফকিরকিলের কাছে ৩৫০ মিটার দীর্ঘ একটি সেতু রয়েছে, যার পিলাবের মধ্যে দূরত্ব ৪০ মিটার। চট্টগ্রামের পূর্ব দিকে নদীটির ওপর সিঙ্গেল ট্র্যাকের রেল ও সড়ক সেতু নির্মিত হয়েছে। আর দক্ষিণে রয়েছে একটি চার লেনের সেতু। চট্টগ্রামে নদীটিতে বিপুলসংখ্যক নৌযানের চলাচল রয়েছে। সেই সাথে রয়েছে অনেকগুলো ছোট ছোট বাধ।

### তাৎপর্য

কাগাই বাঁধের উজানে বড় উপনদীগুলো নাব্য এবং রাঙ্গামাটি থেকে ছোট ছোট লঞ্চ চলাচল করে। আর কর্ণফুলী নদী কাগাই পর্যন্ত নাব্য থাকে। বাঁধের উজানে ও ভাটিতে মাথার ওপর দিয়ে ট্রলির মাধ্যমে নৌকা পারাপারের ব্যবস্থা রয়েছে। তবে নাব্যতা বৃদ্ধির মাধ্যমে নৌকটটি উন্নয়ন করা গেলে আধুনিক নৌযান চলাচলেরও সুযোগ রয়েছে। এতে ওই এলাকার মানুষের যাতায়াতের যেমন সুবিধা হবে, একইভাবে সহজে ও সাধুতে পণ্য পরিবহনেরও সুযোগ তৈরি হবে।





## রূপসা :

# দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানবসৃষ্ট নদী »

রূপসা নদী খুলনা সদর উপজেলার ভৈরব নদ থেকে উৎপন্ন হয়ে কাজীবাছা নদীতে গিয়ে পড়েছে। বাংলাদেশের অধিকাংশ নদীর মতো রূপসাও একটি বারোমাসি নদী। জোয়ার-ভাটা প্রভাবিত নদীটিতে বন্যার পানি কখনো পাড় উপচে পড়ে না।

### নদীবাংলা ডেক

ভৈরব নদী এক সময় তার দক্ষিণ-পূর্ব দিকে অনেকগুলো বাঁকে প্রবাহিত হতো। এর মূল প্রবাহ এক সময় ডান দিকে পুন্ডর নদের দিকে সরে যায়। নৌ-চলাচলের জন্য এই পুন্ডরের সাথে কাজীবাছা নদীর একটি নৌসংযোগ খাল কাটা হয়। প্রথমদিকে এটি পরিচিতি পায় রূপসা খাল নামে এবং পরবর্তী সময়ে রূপসা নদী। ভৈরবের সব পানি এখন এই পথে প্রবাহিত হয়ে কাজীবাছা নদী হয়ে চালনার ভাটিতে পুন্ডর নদীতে গিয়ে পড়ে। মধুমতী ও নবগঙ্গা নদীর সংযোগ খাল হালিফার্স কাট চালু হলে মধুমতীর প্রবাহের বড় অংশও ক্রমেই নবগঙ্গার পথে আত্রাই নদী হয়ে রূপসা খালে পড়লে রূপসা বড় নদীতে পরিণত হয়। অর্থাৎ দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের গুরুত্বপূর্ণ নদীটিকে কণা যায় মানবসৃষ্ট নদী।

এই রূপসা খাল কাটা নিয়ে কিংবদন্তি চালু আছে। জনশ্রুতি আছে, ঊনবিংশ শতাব্দীর দিকে নড়াইল জেলার নবগ ব্যবসায়ী রূপচাঁদ সাহা নৌকা চলাচলের সুবিধার্থে ভৈরব নদীর সাথে কাজীবাছা নদীর সংযোগ স্থাপনে একটি খাল খনন করেন। এই রূপচাঁদ সাহা নামানুসারে খালটির নাম হয় রূপ সাহা, পরবর্তী সময়ে সংক্ষেপে রূপসা। প্রথমদিকে খালটি এত ছোট ছিল যে শুকনো মৌসুমে মানুষ লাফিয়ে পার হতে পারত। পরে বাঁশের সাকো দিয়ে লোক পারাপার হতো। পরবর্তীকালে ভৈরব নদীর প্রচণ্ড প্লাবনে এই ছোট খালটিই নদীতে পরিণত হয় এবং পুন্ডর নদের আদি পথ ক্রমশঃ মরে যেতে থাকে।

পুন্ডরের এই আদি পথটি ছিল বটিয়াঘাটা উপজেলার আমিরপুর ও ভান্ডারকোট ইউনিয়নের পূর্ব প্রান্ত দিয়ে। নন্দুয়া নামে পুন্ডরের একটি উপনদী আছে। চালনা বন্দরের পূর্ব তীরে পুন্ডর নদ কাজীবাছার উপর পতিত হলে ভাটির প্রবাহ পুন্ডর নাম ধারণ করে।

চালনা বন্দরের ভাটিতে চুনকুড়ি নদী শিবসরি পথে বেরিয়ে যায়। বর্তমানে শিবসা ও পুন্ডর নদের অববাহিকা তালতলা-সালতা, রূপকপিরা-মাঙ্গা চুনকুড়ি নদীর মাধ্যমে যুক্ত (বাংলাদেশের নদনদী: ম ইনামুল হক)।

### বৈশিষ্ট্য

পানি উন্নয়ন বোর্ড (পাউবো) যে ৪০৬টি নদীর তালিকা করেছে রূপসার অবস্থান সেই তালিকায় ২৫৬ নম্বরে। এটি খুলনা সদর উপজেলার ভৈরব নদ থেকে উৎপন্ন হয়ে কাজীবাছা নদীতে গিয়ে পড়েছে। বাংলাদেশের অধিকাংশ নদীর মতো রূপসাও একটি বারোমাসি নদী। জোয়ার-ভাটা প্রভাবিত নদীটিতে বন্যার পানি কখনো পাড় উপচে পড়ে না।

অর্থনৈতিক দিক থেকে নদীটি গুরুত্বপূর্ণ হলেও এর দৈর্ঘ্য মাত্র ১১ কিলোমিটার এবং প্রস্থ ৪০০ মিটার। তবে গভীরতা অনেকটাই বেশি ১৭ মিটার। আর অববাহিকা ২ হাজার ৯৩৫ বর্গকিলোমিটার। নদীটিতে সবচেয়ে কম পানিপ্রবাহ থাকে ফেব্রুয়ারি মাসে প্রতি সেকেন্ডে ৪০০ ঘনমিটার। বর্ষা এশে অর্থাৎ আগস্টের দিকে পানিপ্রবাহ সেকেন্ডে ১০ হাজার ৫০০

ঘনমিটারে উন্নীত হয়। শুকনো মৌসুমে রূপসার গভীরতা যখন সবচেয়ে কমে আসে তখনো তা ১২ মিটারের মতো থাকে। কিন্তু বর্ষা মৌসুমে গভীরতা বেড়ে দাঁড়ায় ১৭ মিটারে।

### অর্থনৈতিক গুরুত্ব

খুলনা নগরী এই নদীর তীরেই অবস্থিত। খুলনার উন্নয়ন ও শিল্পায়নে তাৎপর্যপূর্ণ ভূমিকা রয়েছে এ রূপসার। এই নদীর তীরে গড়ে উঠেছে খুশা অঞ্চলের উল্লেখযোগ্য সংখ্যক ফিশারিজ, ডকইয়ার্ড, শিপইয়ার্ড ও শিল্পকারখানা। এই নদীর মাছ ধরে জীবিকা নির্বাহ করেন এমন পরিবারের সংখ্যাও নেহাত কম নয়। নদীটির ওপর গড়ে উঠেছে খুলনা ও বাপেরহাটের মধ্যে সংযোগ স্থাপনকারী খান জাহান আলী সেতু। বিশ্বের বৃহত্তম ম্যানগ্রোভ বন সুন্দরবনের অবস্থান রূপসার ৫০ কিলোমিটার উজানে।

### এক নজরে রূপসা নদী

উৎপত্তি : খুলনা সদর উপজেলার ভৈরব নদী।  
পতিত মুখ : খুলনা সদর উপজেলার কাজীবাছা নদী।  
প্রবাহিত পতিত প্রকার : খুলনা সদর।  
দৈর্ঘ্য : ১১ কিলোমিটার।  
প্রস্থ : ৪০০ মিটার।  
গভীরতা : ১৭ মিটার।  
অববাহিকা : ২,৯৩৫ বর্গকিলোমিটার

সবচেয়ে কম পানিপ্রবাহের মাস : ফেব্রুয়ারি।  
আনুমানিক পরিমাণ : ৪০০ মিটার/সেকেন্ড  
গভীরতা : ১২ মিটার।  
বেশি পানিপ্রবাহের মাস : আগস্ট।  
আনুমানিক পরিমাণ : ১০,৫০০ মিটার/সেকেন্ড  
গভীরতা : ১৭ মিটার।

সূত্র : পানি উন্নয়ন বোর্ড





## খুলনা নদীবন্দর : দেশের অন্যতম প্রাচীন বন্দর »

### নদীবাংলা ডেক

নদীমাতৃক দেশ হিসেবে বাংলাদেশের যোগাযোগ ব্যবস্থায় নদীর অবস্থান কেন্দ্রভাগে। নৌপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের জন্য প্রয়োজন পড়ে নদীতীরে জুতসই অবকাঠামো। সেই প্রয়োজন থেকেই এ অঞ্চলে গড়ে ওঠে নদীবন্দর, যার ইতিহাস বেশ পুরনো। বাংলায় নদীবন্দরের উল্লেখ পাওয়া যায় গ্রিক পণ্ডিত টলেমির মানচিত্রে, যা ত্রুলিপি বা ত্রুলিপিত বন্দর নামে পরিচিত। পরবর্তী সময়ে গুরুত্বপূর্ণ নদীর কিনারে কিনারে আরও অনেক নদীবন্দর গড়ে উঠেছে।

অষ্টাদশ শতকে ইংরেজ শাসন প্রতিষ্ঠিত হওয়ার পর প্রশাসনিকভাবে কলকাতা অনেক বেশি গুরুত্বপূর্ণ হয়ে ওঠে। কলকাতা এবং হুগলিতে গড়ে ওঠা বন্দরগুলোর সাথে পূর্ব বাংলার বাণিজ্যের প্রয়োজনে একইভাবে নারায়ণপল্ল, চাঁদপুর, বরিশাল, মাদারীপুর, খুলনা ও গোয়ালন্দেও বন্দর গড়ে ওঠে। স্বাভাবিকভাবেই এসব স্থানে নদীবন্দরের পত্তন হয় এবং ক্রমেই এগুলোর গুরুত্ব বাড়তে থাকে। তবে আসামের সাথে যোগাযোগে সিরাজগঞ্জ ও চিলমারী বন্দরের গুরুত্বও কম ছিল না। উনিশ শতকের দ্বিতীয় ভাগে বাষ্পচালিত নৌবানের পরিসর বাড়লে যাত্রী ও পণ্য ওঠানামার প্রয়োজনেই নদীবন্দরের চাহিদা বাড়তে থাকে। চাহিদা ও সহজলভ্যতার কথা বিবেচনায় রেখে সেই ধারাবাহিকতা এখনো চলছে।

বর্তমানে সরকারের গেজেটভুক্ত নদীবন্দর রয়েছে ৩৪টি। এগুলোর অন্যতম হলো খুলনা নদীবন্দর, যার নিয়ন্ত্রণে রয়েছে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)। নদীবন্দরটির অবস্থান দক্ষিণাঞ্চলের খুলনা বিভাগের খুলনা জেলায়। মোংলা বন্দর থেকে নদীপথে দেশের বিভিন্ন স্থানে পণ্য পরিবহনের গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম হিসেবে ব্যবহৃত হয় নদীবন্দরটি। স্বাভাবিকভাবেই নদীবন্দরটি গুরুত্বের কথা আলাদা করে বলতে হয়।

খুলনা নদীবন্দরের গেজেট প্রকাশিত হয় ১৯৬০ সালে। ওই বছরের ১২ সেপ্টেম্বর গেজেট নোটিফিকেশনের মাধ্যমে পূর্ব পাকিস্তানের পতনর পোর্টস অ্যান্ড, ১৯০৮-এর সেকশন ৩-এর ক্রজ ৯-এর সাব-সেকশন ৭-এ প্রদত্ত ক্ষমতাবলে ইস্ট পাকিস্তান

১৯৬০ সালে পাঁচটি নদীবন্দরের গেজেট প্রকাশিত হয়। খুলনা নদীবন্দর তার অন্যতম। সর্বশেষ ২০০৪ সালের ১৯ অক্টোবর নদীবন্দরটির সীমানা পুনর্নির্ধারণ করে গেজেট বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়।

ইনল্যান্ড ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট অর্ডিন্যান্স, ১৯৫৮-এর সেকশন ৩-এর আওতায় খুলনা নদীবন্দরের কর্তৃত্ব পূর্ব পাকিস্তান অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের (ইপিআইডব্লিউটিএ) কাছে ন্যস্ত করেন। ১৯৬০ সালের ১ সেপ্টেম্বর থেকে এ আদেশ কার্যকর বলে গেজেট নোটিফিকেশনে উল্লেখ করা হয়।

সেই সাথে পোর্টস অ্যান্ড, ১৯০৮-এর সেকশন ৪-এর সাব-সেকশন ২-এ প্রদত্ত ক্ষমতাবলে নদীবন্দরের সীমানাও নির্ধারণ করে দেওয়া হয়। উত্তর দিকে ভৈরব ও মুজ্দ খালি মুলা বরাবর ২২০-২৬-৪৫' অক্ষাংশে পূর্ব ও পশ্চিমে একটি রেখা টানা হয়েছে। দক্ষিণ দিকে ২২০-৪৬-৪০' অক্ষাংশে রূপসা নদী বরাবর পূর্ব ও পশ্চিমে একটি রেখা টানা হয়েছে। পূর্বদিকে সীমানা চিহ্নিত করা হয়েছে স্বাভাবিক জোয়ারে ভৈরব ও রূপসার তীর থেকে হাই ওয়াটার মার্কেট ৫০ গজ পর্যন্ত। পশ্চিম দিকেও স্বাভাবিক জোয়ারে ভৈরব ও রূপসার তীর থেকে হাই ওয়াটার মার্কেট ৫০ গজ পর্যন্ত নদীবন্দরটির সীমানা নির্ধারণ করা হয়েছে।

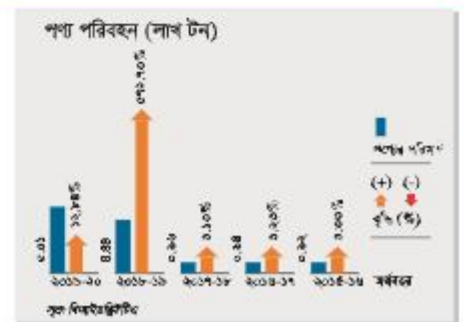
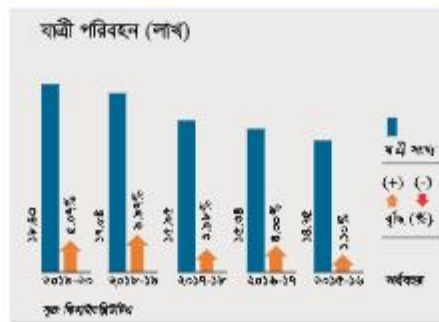
এক দশক ধরে খুলনা নদীবন্দরে যাত্রী পরিবহন স্বাভাবিক নিয়মে বাড়লেও ২০১৮-১৯ অর্থবছরে

কার্গো পরিবহনে বড় ধরনের উন্নয়ন ঘটে। ওই অর্থবছরে নদীবন্দরটিতে কার্গো পরিবহন ৫৭০ শতাংশের বেশি বৃদ্ধি পায়। পরের অর্থবছরও কার্গো পরিবহনে প্রবৃদ্ধির ধারা অব্যাহত রাখে নদীবন্দরটি। ২০১৯-২০ অর্থবছরে খুলনা নদীবন্দর দিয়ে সাকল্যে ৫ লাখ টনের বেশি কার্গো পরিবাহিত হয়। এছাড়া যাত্রী পরিবাহিত হয় ১৮ লাখ ৪৩ হাজার। অর্থাৎ কোভিড-১৯ মহামারির মধ্যেও ২০১৯-২০ অর্থবছরে নদীবন্দরটি দিয়ে যাত্রী ও কার্গো পরিবহনে সেইভাবে নেতিবাচক কোনো প্রভাব পড়েনি।

### অর্থনৈতিক গুরুত্ব

ঢাকা ও চট্টগ্রামের পর দেশের তৃতীয় বৃহত্তম নগরী খুলনায় শিল্প-কারখানার পত্তন অনেক আগেই। এই শিল্পায়নে প্রভাবক হিসেবে কাজ করেছে এখানকার নদ-নদী তথা বন্দর। এই বিবেচনায় সেই ষাটের দশকেই খুলনা নদীবন্দরটি গড়ে তোলা হয়। ব্যবসায়ীরা এই বন্দর ব্যবহার করে দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলসহ দেশের বিভিন্ন জেলায় পণ্য পাঠিয়ে থাকেন।

### পরিসংখ্যানে খুলনা নদীবন্দর





## সর্বাধুনিক প্রযুক্তির নিরাপদ নৌযান»

নদীবাংলা ডেক

বর্ধিত জনসংখ্যার ওপর ভর করে, নগরায়ণের হাত ধরে বিশ্বব্যাপী অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের পরিসর ক্রমেই বড় হচ্ছে। সেই সাথে বাড়ছে স্থান থেকে স্থানে মানুষের পমনাগমন। ফলে জটিল হচ্ছে যানজট পরিস্থিতি, যা এড়িয়ে চলতে জনপ্রিয়তা পাচ্ছে ফেরি। উন্নয়নশীল হোক বা উন্নত-সব দেশের জলপথেই ফেরি খাত উন্নয়নের অপেক্ষায় আছে। সেই সাথে নকশা, ধরনে বদলেরও সমস্যা এখন। বদল আসছেও। সামনের বছরগুলোতে যেসব ফেরি নির্মিত হবে সন্দেহাতীতভাবে তাতে গুরুত্ব পাবে সর্বাধুনিক প্রযুক্তির ব্যবহার, যার লক্ষ্য একটাই; যাত্রী কল্যাণ ও নিরাপত্তা। সর্বোচ্চ নিরাপত্তা নিশ্চিত করে উন্নত প্রযুক্তির আশ্রয়ে বিশ্বের নানা প্রান্তে সর্বাধুনিক ফেরি নির্মাণের কাজ এরই মধ্যে শুরু হয়েছে।

সম্প্রতি বাংলাদেশের একদল শিক্ষার্থীও সর্বাধুনিক প্রযুক্তির নিরাপদ ফেরির নকশা তৈরির অসামান্য সাফল্য দেখিয়েছে। যুক্তরাষ্ট্রের নিইইয়র্কভিত্তিক অলাভজনক সংস্থা ওয়ার্ল্ডওয়াইড ফেরি সেফটি অ্যাসোসিয়েশন (ডব্লিউএফএসএ) আয়োজিত 'ইন্টারন্যাশনাল স্টুডেন্ট ডিজাইন কম্পিটিশন ফর আ সেফ অ্যান্ড অ্যাকোর্ডেবল ফেরি, ২০২১' শীর্ষক প্রতিযোগিতার জন্য নকশাটি করেন তারা।

প্রশ্ন হলো ঠিক কোন কোন মানদণ্ডের ভিত্তিতে নকশাটি করা হয়েছে? নকশার জন্য বেশ কিছু বিষয়কে বিবেচনায় নিতে হয়েছে। প্রথমেই যে বিষয়টিকে বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে তা হলো রোপ্যাক্স ফেরিটি অ্যামাজন নদীর মানাউস থেকে টেকে পর্যন্ত ২০ ঘণ্টা চলার উপযোগী হওয়ার শর্ত ছিল। এর যাত্রী ধারণক্ষমতা দেওয়া হয়েছিল ৩০০ জন। শুধু যাত্রী বহন করলেই হবে না। বাধ্যবাধকতা ছিল ছোট যানবাহন, বাইসাইকেল ও কৃষিপণ্যও পরিবহনের সক্ষমতা থাকারও। সেই সাথে আউটডোর ৩৫ শতাংশের মতো যাত্রীর জন্য হ্যামক জোনের বন্দোবস্ত রাখতে বলা হয়েছিল নকশায়।

২০২০ সালের প্রথম ভাগ থেকে শুরু হয়েছে কোভিড-১৯ মহামারি এবং ব্রাজিল সবচেয়ে বেশি মাত্রায় সংক্রমণের শিকার দেশগুলোর অন্যতম। নিরাপদ ফেরির নকশা তৈরির ক্ষেত্রে এ বিষয়কেও বিবেচনায় রাখার শর্ত দেওয়া হয়েছিল প্রতিযোগীদের। অর্থাৎ নকশায় এমন কোনো ব্যবস্থা রাখতে বলা হয়েছিল, যাতে করে সংক্রমণ রোধ করা সম্ভব হয়। আবশ্যিক হিসেবে ফেরির নকশায় সোলার প্যানেল, বৃষ্টির পানি ধরে রাখার ব্যবস্থা, হাইব্রিড প্রোপালশন ব্যবস্থা ও হাইড্রোফয়েল ইত্যাদির ব্যবস্থা রাখার শর্ত তো ছিলই। সবশেষে কম জ্বালানি ব্যবহারের বিষয়টি বিবেচনার শর্ত ছিল।

এসব মানদণ্ড বিবেচনায় নিয়ে অ্যামাজন নদীতে চলার উপযোগী নিরাপদ নৌযানের নকশাটি করেন



বাংলাদেশি শিক্ষার্থীদের তৈরি নিরাপদ নৌযানের নকশা পরিচিত • ছবি: সংগৃহীত

বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয় (বুয়েট) ও বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম ইউনিভার্সিটির (বিএসএমআরএমইউ) শিক্ষার্থীদের সমন্বয়ে গঠিত চার সদস্যের এই প্রতিযোগী দল। এটি একটি অ্যারো-ডাইনামিক নকশা এবং হাল ব্যবহার করা হয়েছে ইম্পাক্টের। উপরিকাঠামো হিসেবে ব্যবহার করা হয়েছে অ্যালুমিনিয়াম, যাতে করে ওজন কম হয়। নৌপথ অনাব্য কিনা এবং কোনো ধ্বংসাবশেষ থাকলে তা শনাক্তের জন্য ব্যবহার করা হয়েছে মেরিন পিডার (লাইট ডিটেকশন অ্যান্ড রেজিং) প্রযুক্তি। কারণ, অ্যামাজন নদীতে নৌ চলাচলের ক্ষেত্রে এ ধরনের প্রতিবন্ধকতা স্বাভাবিক। আরও যেসব বিষয় নকশায় সন্নিবেশিত করা হয়েছে তার মধ্যে অন্যতম হলো সোলার প্যানেল স্থাপন, বৃষ্টির পানি ধরে রাখা ও ইলেকট্রিক মসকিটো রিপিলেন্টের ব্যবস্থা। সেই সাথে রয়েছে অটোমেটিক আইডেন্টিফিকেশন সিস্টেম (এআইএস)।

অন্যান্য উন্নয়নশীল দেশের মতো ব্রাজিলেও নৌযানে অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন নৈমিত্তিক ঘটনা। এতে নৌযানের দুর্ঘটনাও ঘটে নিরমিত। ১৯৮১ সালে সংঘটিত সোবরাল সাল্ভেস টু ট্রাজেডির কথা এখনো জ্বলজ্বল করছে। ওই দুর্ঘটনায় ৩০০ মানুষের মৃত্যু হয়েছিল। বিষয়টি মাথায় রেখে ধারণক্ষমতার অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন বন্ধে নকশায় রেডিও ফ্রিকোয়েন্সি আইডেন্টিফিকেশনভিত্তিক (আরএফআইডি) প্রবেশঘারের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। স্রবণকাপের আরেকটি বড় নৌ দুর্ঘটনা হলো হেরাল্ড অব ফ্রি এন্টারপ্রাইজের ডুবে যাওয়া। ১৯৮৭ সালের ৬ মার্চ কেলজিয়ামের পোর্ট অব জিবরগু ছেড়ে যাওয়ার পরপরই রোরো ফেরিটি ডুবে যায়। এতে প্রায় হাজার ১৯৩ জন যাত্রী ও ক্রু। এ বিষয়টিও নকশা তৈরির ক্ষেত্রে বিবেচনায় নিয়েছেন প্রতিযোগীরা, যাতে বাও

র্যাম্পটি পুরোপুরি লকড হওয়ার আগ পর্যন্ত প্রধান ইঞ্জিন চালু না হয়। দক্ষভাবে কার্গো হ্যান্ডলিংয়ের জন্য ফ্ল্যাট র্যাক, রেলিং ও ট্রিলির ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। দৈবাৎ নৌযানটি যদি দুর্ঘটনায় পড়ে তাহলে দ্রুত উদ্ধারকাজ নিশ্চিত করতে পর্যাপ্ত সংখ্যক লাইফ বোট ও বহির্গমন পথ রয়েছে নকশায়। রয়েছে হট ওয়াটার ক্যানন, অ্যান্টি-ব্যবস্থা, দস্যুরা যাতে চুকতে না পারে সেজন্য সিঁড়িতে তালার ব্যবস্থা। এছাড়া রয়েছে চাইল্ড কেয়ার ও ইমার্জেন্সি মেডিকেল কক্ষ, হুইলচেয়ার ও শিশুবাছুর ডেক এরিয়া। বসার স্থান ও হ্যামকগুলো এমনভাবে স্থাপন করা হয়েছে যাতে নদীর দৃশ্য ভালোমতো উপভোগ করা যায়। সর্বোপরি কোভিডের কথা বিবেচনায় নিয়ে নৌযানে প্রবেশের আগে হাত স্যানিটাইজারসহ ডিজাইনককেশন টানেলের পাশাপাশি সংক্রমণের ঝুঁকি এড়াতে দুই আসনের মাঝখানে সচ পিভিসির ব্যবস্থা রাখা হয়েছে।

সর্বাধুনিক প্রযুক্তির ঝুঁকিমুক্ত নৌযানের এই নকশা তৈরির স্বীকৃতি হিসেবে প্রতিযোগিতার তৃতীয় পুরস্কার লাভ করেছে বাংলাদেশ থেকে প্রতিনিধিত্বকারী শিক্ষার্থীদের দলটি। এটা ওয়ার্ল্ডওয়াইড ফেরি সেফটি অ্যাসোসিয়েশনের এ ধরনের প্রতিযোগিতার অষ্টম আসর। বাংলাদেশি প্রতিযোগী দলটির নেতৃত্ব দেন বুয়েটের নেভাল আর্কিটেকচার অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের শিক্ষার্থী রওনক সাহা নিলয়। দলের বাকি তিন সদস্য হলেন বুয়েটের পরমা রায় চৌধুরি ও মোহাম্মদ আবরার উম্মিন এবং বিএসএমআরএমইউর শরিফুল ইসলাম। ফ্যাকাল্টি অ্যাডভাইজার হিসেবে ছিলেন বুয়েটের নেভাল আর্কিটেকচার অ্যান্ড মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিংয়ের সহযোগী অধ্যাপক ড. জোবায়ের ইবনে আউয়াল এবং সিঙ্গাপুরের নিউক্যাসল ইউনিভার্সিটির মেরিন টেকনোলজির সহকারী অধ্যাপক ড. মোহাম্মদ আবদুল হান্নান।





## দুধকুমার নদী ব্যবস্থাপনায় ৭০০ কোটি টাকার প্রকল্প »

কুড়িগ্রাম জেলার ওপর দিয়ে প্রবাহিত দুধকুমার নদী ব্যবস্থাপনা ও উন্নয়নে ৬৯২ কোটি ৬৮ লাখ টাকার একটি প্রকল্প অনুমোদন করেছে জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটি (একনেক)। একনেক চেয়ারপারসন ও মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সভাপতিত্বে ১০ আগস্ট অনুষ্ঠিত সভায় প্রকল্পটি অনুমোদন দেয়া হয়।

দুধকুমার নদী কুড়িগ্রাম জেলার ভূরঙ্গামারী উপজেলার ধলভাঙ্গা সীমান্ত দিয়ে প্রবেশ করে নাগেশ্বরী উপজেলার ভেতর দিয়ে ৬৫ কিলোমিটার

পথ অতিক্রম করে সদর উপজেলার যাত্রাপুরে ব্রাহ্মপুত্রের সাথে মিশেছে। খরপ্রোতা এই নদীর ভাঙনের কবলে পড়ে প্রতি বছর দুই পাড়ের বসতবাড়ি, আবাদি জমি ও স্থাপনা নদীপার্শ্বে বিলীন হয়ে যায়। কিন্তু নদীর স্থায়ী ভাঙন রোধে স্থায়ীভাৱে পর কোনো প্রকল্প নেওয়া হয়নি। সেদিক দিয়ে কুড়িগ্রামবাসীর জন্য প্রকল্পটি যেমন আকাঙ্ক্ষিত, একই সাথে গুরুত্বপূর্ণ। এলাকাসী তাই প্রকল্পটি পাসের জন্য মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনাকে অভিনন্দন জানিয়েছেন।

প্রকল্পটির আওতায় ১৫টি স্থানে প্রায় ২৫ দশমিক ৫৮ কিলোমিটার এলাকার কাজ করা হবে। ফলে দুটি উপজেলা শহর নাগেশ্বরী ও ভূরঙ্গামারী এবং সোনাহাট স্থলবন্দর, হাটবাজার, বিভিন্ন স্থাপনা, বসতি ও কৃষিজমি রক্ষা পাবে। পাশাপাশি বদলে যাবে এসব এলাকার প্রকৃতি, পরিবেশ ও জীববৈচিত্র্য।

চলতি বছরের অক্টোবর থেকে ২০২৫ সালের জুন পর্যন্ত প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় নির্ধারণ করা হয়েছে। ▶



## নৌযানে চলাচলকারীদের স্বাস্থ্যবিধি মেনে চলার আহ্বান

স্বাস্থ্যবিধি মেনে নৌযানে চলাচল করতে যাত্রীদের প্রতি আহ্বান জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বাসিন্দা মাহমুদ চৌধুরী এমপি। ১৪ জুলাই সদরঘাট লঞ্চ টার্মিনালের বিভিন্ন উন্নয়নমূলক কাজ পরিদর্শনকালে তিনি বলেন, লঞ্চে যাত্রীদের শতভাগ মাস্ক পরিধান নিশ্চিত করা হবে। স্বাস্থ্যবিধি মেনে না চললে

এবং মাস্ক পরিধান না করলে জরিমানা করা হবে। লকডাউন শিথিল হলেও স্বাস্থ্যবিধি মেনে চলার ক্ষেত্রে আমাদের দৃষ্টিভঙ্গি কঠোর।

প্রতিমন্ত্রী সদরঘাট লঞ্চ টার্মিনালের উন্নয়ন, পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতা ও সবুজায়ন দেখে সন্তোষ প্রকাশ করেন। তিনি বলেন, বঙ্গবন্ধু কন্যা প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে এসব উন্নয়ন হয়েছে।

সদরঘাটে সুন্দরবন-১০ লঞ্চ ঘুরে দেখেন প্রতিমন্ত্রী। তিনি বলেন, লঞ্চে কেবিন যাত্রীদের স্বাস্থ্যবিধি মানার ক্ষেত্রে সমস্যা হবে না। ডেকের যাত্রীদের স্বাস্থ্যবিধি মেনে চলতে বিআইডব্লিউটিএ, লঞ্চ মাসিক-শ্রমিক, আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনী পদক্ষেপ নেবে।

অন্যান্যের মধ্যে বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

## ব্রাহ্মণবাড়িয়ায় ট্রলার ডুবে ২২ জনের মৃত্যু

ব্রাহ্মণবাড়িয়ার বিজয়নগরে দুই ট্রলারের মধ্যে সংঘর্ষের ঘটনায় ২২ জনের মরদেহ উদ্ধার করা হয়েছে। উদ্ধার শেষে ২৮ আগস্ট বিকেল ৪টার দিকে উদ্ধারকাজ সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

২৭ আগস্ট বিকেলে ব্রাহ্মণবাড়িয়ার বিজয়নগর উপজেলার চম্পকনগর ঘাট থেকে শতাধিক যাত্রী নিয়ে ট্রলারটি সদর উপজেলার আনন্দবাজার ঘাটের উদ্দেশে রওনা হয়। পশ্চিমঘে লইসকা কিন এলাকায় বিপরীত দিকে থেকে

আসা একটি বাগুবোঝাই ট্রলারের সাথে ধাক্কা খায় যাত্রীবাহী ট্রলারটি। এতে যাত্রীবাহী ট্রলারটি ডুবে যায়।

ট্রলারডুবির ঘটনায় পরদিন দুপুরে বিজয়নগর থানার একটি মামলা দায়ের করা হয়। পুলিশ মামলার আসামি বালুবাহী ট্রলারের চালক ও চার শ্রমিককে গ্রেপ্তার করেছে। ডুবে যাওয়ার ৪৮ ঘণ্টা পর ২৯ আগস্ট বিআইডব্লিউটিএ এবং কায়ার সার্ভিস ট্রলারটি পানির নিচ থেকে উদ্ধার করে।

বিআইডব্লিউটিএ'র আগুণজ্ঞ ভৈরব নদীবন্দরের উপপরিচালক মো. শহীদুল জাহান, এ নৌপথের কোনো ইঞ্জিনচালিত ট্রলার/নৌযানের নিবন্ধন ও অনুমোদন নেই। চালকদেরও কোনো প্রশিক্ষণ নেই। অদক চালকের কারণেই এ ধরনের দুর্ঘটনা ঘটে।

## শীতলক্ষ্যা তীরে বঙ্গবন্ধু কর্নার উদ্বোধন

বিআইডব্লিউটিএ'র নারায়ণগঞ্জ নদীবন্দর কার্যালয়ে ১৬ আগস্ট বঙ্গবন্ধু কর্নার উদ্বোধন করেছেন সংস্থার চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক। এ সময়



আধুনিকায়ন হবে পাটুরিয়া, দৌলতদিয়া নদীবন্দরের »



১ হাজার ৩৫১ কোটি টাকা ব্যয়ে পাটুরিয়া ও দৌলতদিয়ার আনুষ্ঠানিক সুবিধাসহ নদীবন্দরের আধুনিকায়ন করা হবে বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি। এই কাজ বাস্তবায়ন হলে দুই হাণ্ডে ভাঙন রোধের পাশাপাশি ঘাটগুলো ঝুঁকিমুক্ত হবে বলেও মনে করেন তিনি।

প্রতিমন্ত্রী ১৬ জুলাই বিআইডব্লিউটিএ'র জাহাজঘোষে পাটুরিয়া ও দৌলতদিয়ার নদীভাঙন এবং 'পাটুরিয়া ও দৌলতদিয়া' ফেরিঘাট প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনকালে এসব কথা বলেন। বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে ফেরিঘাটের সমস্যার স্থায়ী সমাধান হবে। জনগণের দুর্ভোগ কমে যাবে। নৌপথগুলো নাব্যতা ধরে রাখার চেষ্টা করা হচ্ছে। সার্বিক

বিষয়টি মন্ত্রণালয় তদারকি করছে।

করোনার প্রকোপ সম্পর্কে তিনি বলেন, দেশের স্বার্থে, সকলের স্বার্থে স্বাস্থ্যবিধি মানতে হবে। সচেতনতার কোনো বিকল্প নেই। প্রতিমন্ত্রী পরে পাবনার কাজিরহাট ঘাট পরিদর্শন করেন।

সম্প্রসারণের উদ্যোগ নেওয়া জরুরি। এখন্যাতীয় বাজেটে এ খাতে বরাদ্দ বৃদ্ধি, ড্রেজিং কার্যক্রমে ব্যবহৃত ক্যাপিটাল মেশিনারি আমদানিতে বিভিন্ন ধরনের কর হ্রাস, নদী খনন ও ব্যবস্থাপনা সরকারের ফাস্ট ট্র্যাক উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় আনার পাশাপাশি মানবসম্পদের সক্ষমতা বাড়াতে হবে।

৩১ জুলাই ঢাকা চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (ডিসিসিআই) আয়োজিত 'টেকসই নদী খনন: চ্যালেঞ্জ ও প্রতিকার' বিষয়ক ওয়েবিনারে এসব কথা বলেন বক্তারা। অনুষ্ঠানে প্রধান অতিথি ছিলেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি। বক্তৃতা করেন এফবিসিসিআইয়ের সাবেক সভাপতি ও জাতীয় সংসদ সদস্য মো. শফিউল ইসলাম (মহিউদ্দিন), পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব কবির বিন আনোয়ার, ডিসিসিআই সভাপতি রিজওয়ান রাহমান, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক, পিএসএ ইন্টারন্যাশনাল প্রাইভেট লিমিটেডের সহসভাপতি রবার্ট হেনেসি, ডিবিএল গ্রুপের ব্যবস্থাপনা পরিচালক এমএ জাকার এবং ইনস্টিটিউট অব ওয়াটার মডেলিংয়ের নির্বাহী পরিচালক আবু সাঈদ খান। ওয়েবিনারে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ত্র্যাক বিশ্ববিদ্যালয়ের ইমেরিটাস অধ্যাপক ও পানিবিশেষজ্ঞ ড. আইদুন নিশাত।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, নদীমাতৃক বাংলাদেশকে রক্ষা করে এগিয়ে নিতে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ১০০ বছরের

কার্যালয়-সংলগ্ন শীতলক্ষ্যার তীরে বিভিন্ন ধরনের ফলগাছ রোপণ এবং দুইদেড়ের মধ্যে খাবার বিতরণ করেন তিনি।

বিআইডব্লিউটিএ চেয়ারম্যান বলেন, স্বাধীনতার পর জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান প্রথম দেশের নদীগুলো রক্ষায় উদ্যোগ নেন। তিনি নদী খননের লক্ষ্যে ড্রেজার কিনেছিলেন। বঙ্গবন্ধু কন্যা প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনাও নদী রক্ষায় উদ্যোগী হয়েছেন। বর্তমানে দেশে ৮০টি ড্রেজার

রয়েছে। নদীর নাব্যতা ফিরিয়ে আনতে খননকাজ চলছে। এছাড়া ঢাকার চারপাশের নদীগুলো রক্ষায় আমরা কাজ করছি। এরই মধ্যে সীমানা পিলার স্থাপনের কাজ শেষ পর্যায়ে। পাশাপাশি ৫২ কিলোমিটার ওয়াকওয়ে নির্মাণের কাজও চলমান রয়েছে।

নারায়ণগঞ্জ নদীবন্দরের যুগ্ম পরিচালক শেখ মাসুদ কামাল, উপপরিচালক মোবারক হোসেন প্রমুখ এ সময় উপস্থিত ছিলেন। শেখ মাসুদ কামাল বলেন, নারায়ণগঞ্জ নদীবন্দর কার্যালয়-সংলগ্ন

শীতলক্ষ্যার তীরে শতাধিক ফলদ বৃক্ষ রোপণ করা হবে। এসব গাছের ফল শুধু পাখিদের জন্যই রাখা হবে। এছাড়া জাতির পিতার কর্মময় জীবন সাধারণ মানুষকে জানানোর লক্ষ্যে কার্যালয়ে বঙ্গবন্ধু কর্নার স্থাপন করা হয়েছে।

অর্থনৈতিক উন্নয়নে টেকসই নদী খনন জরুরি

অর্থনীতিতে নদীপথের অবদান বাড়ানোর লক্ষ্যে নদীপথের অভিগম্যতা বৃদ্ধি ও টেকসই নদী খনন কার্যক্রম

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »

বিআইডব্লিউটিএতে শেখ কামালের জন্মবার্ষিকী পালিত

৫ আগস্ট বঙ্গবন্ধুর জ্যেষ্ঠ পুত্র বীর মুক্তিযোদ্ধা বিশিষ্ট ক্রীড়া সংগঠক শহীদ শেখ কামালের ৭২তম জন্মবার্ষিকী পালন উপলক্ষে বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মাঝে শেখ কামালের জীবনী ও কর্মকাণ্ডমূলক বই এবং অসহায়-দুস্থ মানুষের মাঝে খাদ্য বিতরণ করেন। গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ ও কর্তৃপক্ষের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা এ সময় উপস্থিত ছিলেন।





ব-দ্বীপ পরিকল্পনা ঘোষণা করেছেন। নৌপথগুলো খননের মাধ্যমে নদীগুলোকে রক্ষা করা হবে। দেশ পরিচালনার প্রধানমন্ত্রীর কমিটমেন্ট অনুসরণ করে সফলকাম হবে।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, নদীর নাব্যতা ফিরিয়ে আনতে বঙ্গবন্ধু সাতটি ড্রেজার সংগ্রহ করেছিলেন। কিন্তু ৭৫-এর ১৫ আগস্ট বঙ্গবন্ধুকে সপরিবারে হত্যার পর সে ধরনের কার্যক্রম আর চোখে পড়েনি। ২০০৯ সালে আওয়ামী লীগ সরকার গঠনের পর প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা প্রথমে তিনটি, এরপর ১০টি এবং ২০টি ড্রেজার সংগ্রহের কাজ চলমান রয়েছে। সরকার ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ খননের লক্ষ্যে কাজ করছে। ইতোমধ্যে ২ হাজার ৫০০ কিলোমিটার নৌপথ খনন করা হয়েছে।

যথাযথ নদী খনন কার্যক্রম বাস্তবায়নে মানবসম্পদ ও প্রাতিষ্ঠানিক দক্ষতা বৃদ্ধি ও সমন্বিত নীতিমালার ওপর গুরুত্বারোপ করে সিনিয়র সচিব কবির বিন আনোয়ার বলেন, সরকার এ লক্ষ্যে

কাজ করে যাচ্ছে। সারা দেশে নদী খনন কার্যক্রম পরিচালনার জন্য আমাদের ৫০০টি ড্রেজারের প্রয়োজন হলেও রয়েছে ১৫৬টি। এমন বাস্তবতায় সরকারের পাশাপাশি দেশের বেসরকারি খাতকেও এ খাতে বিনিয়োগে এগিয়ে আসতে হবে।

ডিসিসিআই সভাপতি রিজওয়ান রাহমান বলেন, নদীপথে সাশ্রয়ী মূল্যে পণ্য পরিবহনের সুবিধা থাকায় সুপ্রাচীনকাল থেকেই বাংলাদেশের অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড পরিচালনায় নদীপথ গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে। তবে জমাগত পলি জমে নদীগুলোর গভীরতা হ্রাসের কারণে নদীপথ সংকীর্ণ হওয়ায় অর্থনীতি সে সুবিধা গ্রহণ থেকে বঞ্চিত হচ্ছে। এমন বাস্তবতায় নদীপথের অভিলম্ব্যতা বাড়াতে টেকসই নদী খনন ও ব্যবস্থাপনা খুবই গুরুত্বপূর্ণ।

অধ্যাপক ড. আইনুন নিশাত তার মূল ধারণা বলেন, ড্রেজিংয়ের ক্ষেত্রে টেকসই ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করা সম্ভব হলে অর্থনীতি আরো উপকৃত হবে। তিনি মনে করেন বাংলাদেশের নদী ও

খালসমূহের ড্রেজিংয়ের জন্য একটি মাস্টারপ্ল্যান প্রণয়ন এবং এর সাথে বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্ত করা আবশ্যিক।

### তীব্র শোতে শিমুলিয়া-বাংলাবাজার নৌরুটে ফেরিতে ভারী যান বন্ধ

পদ্মা নদীতে শোতের তীব্রতা নিয়ন্ত্রণে না আসা পর্যন্ত মুলিগঞ্জের শিমুলিয়া ও মাদারীপুরের বাংলাবাজার নৌরুটে চলাচলকারী ফেরিতে ভারী যানবাহন (যাত্রী ও পণ্যবাহী) পরিবহন বন্ধ থাকবে। শুধু ছোট হালকা যানবাহন (গ্রাইভেট কার, অ্যাথুলেস ও মাইক্রোবাস) পরিবহন করা হবে। বিকল্প ব্যবস্থা হিসেবে ভারী যানবাহন (যাত্রী ও পণ্যবাহী) মানিকগঞ্জের প্যাটুরিয়া-রাজবাড়ীর দৌলতদিয়া এবং চাঁদপুরের হরিপা ও শরীয়তপুরের আলুবাঙ্গার নৌরুটে ফেরিতে পরিবাহিত হবে। ১০ আগস্ট থেকেই এ নির্দেশনা কার্যকর হয়েছে।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি ১০ আগস্ট মন্ত্রণালয়ের

### সংবাদ সংক্ষেপ »

» অত্যন্ত নৌযানের ৬০% বর্মী ভাড়া বৃদ্ধির আদেশ বাতিল

করোনাভাইরাস সংক্রমণজনীন অত্যন্ত নৌপথে বর্মীবাহী নৌযান ধারণক্ষমতার ৫০ শতাংশ বর্মী নিয়ে চলাচলের দরম্যে ৬০ শতাংশ ভাড়া বৃদ্ধি সংক্রান্ত বাংলাদেশ অত্যন্ত নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইভিউটিএ) জারি করা ১ এপ্রিলের আদেশের কার্যকরিতা বাতিল করা হয়েছে। মূল অত্যন্ত নৌযানের বর্মী ভাড়াসংক্রান্ত বিআইভিউটিএ'র ২৩ এপ্রিল ২০১৩ সালে জারিকৃত আদেশ ১১ আগস্ট ২০২১ থেকে পুনরায় কার্যকর বলে বিবেচিত হবে। বিআইভিউটিএ'র ১০ আগস্ট এ-সংক্রান্ত আদেশ জারি করেছে।

» ফেরি জাহাজীদের প্রকৃষ্ট মাস্টার ও হুইল সুকানি বরখাস্ত

মুলিগঞ্জের শিমুলিয়া-মাদারীপুরের বাংলাবাজার রুটে চলাচলরত হো বো ফেরি বীবশ্রেষ্ঠ জাহাজীর সঠিকভাবে পরিচালনায় বার্থ হওয়ায় ফেরি ডারওয়াজ মাল্টার মো. দেলোয়ারুল ইসলাম এক হুইল সুকানি মো. আবুল কালাম আজাদকে ৯ আগস্ট সাময়িক বরখাস্ত করা হয়েছে।

এছাড়া নির্মাণাধীন পদ্মা বহুমুখী সেতুর ১০ নম্বর পিলারের সাথে ফেরিটির ধাক্কা লাগার ঘটনা তদন্তে পাঁচ সদস্যের কমিটি গঠন কবেছে বিআইভিউটিএ'র। বিআইভিউটিএ'র পরিচালক (কমিটি) মো. বাশেদুল ইসলামকে আহ্বায়ক করে গঠিত কমিটির সদস্যরা হুইল বিআইভিউটিএ'র জিএম (সেরিন) ব্যাল্টেন মুহাম্মদ হাফিজুর রহমান চৌধুরী, বিআইভিউটিএ'র পরিচালক (নৌসংরক্ষণ ও পরিচালন) এম শাহজাহান, এজিএস (ইঞ্জিনিয়ারিং) মো. রুকেয়াসহান এবং এজিএম (মেরিন) আহমেদ আলী।

» বঙ্গবন্ধু নদীতীরের অর্থনৈতিক অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ

নারায়ণগঞ্জের রূপগঞ্জ শীতলক্ষ্যা নদী দক্ষ করে গড়ে ওঠা উপক্লেণের দাঁড়িপূর ইউনিয়নের বেলাদী বাজারের চুটি তিনতলা ভবন, সাতটি সোতলা ভবন, ছয়টি একতলা ভবন, সাতটি ইটগাটা, একটি ব্যাটারি কারখানার দেয়ালসহ অবৈধভাবে অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করেছে বিআইভিউটিএ'র মোড়শাল নদীসংরক্ষণ কর্তৃপক্ষ। ১৭ সেপ্টেম্বর সকাল ১০টা থেকে বিকাল ৪টা পর্যন্ত বিআইভিউটিএ'র নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট শোভন রাস্নার নেতৃত্বে উচ্ছেদ অভিযানটি পরিচালিত হয়। অভিযানে বিআইভিউটিএ'র মোড়শাল নদীসংরক্ষণের ডাকঘাট উপপরিচালক নূর হোসেন বশর, মেডিকেল অফিসার ডা. ফারুক, সার্জার্যার মো. ইয়াসিনসহ অন্য কর্মকর্তা-কর্মচারীরা উপস্থিত ছিলেন।

বিআইভিউটিএ'র মোড়শাল নদীসংরক্ষণের ডারওয়াজ উপপরিচালক নূর হোসেন বশর বলেন, অবৈধ দখলদারদের শেটিং দেওয়া হলেও তারা তাতে কর্পাত করবে। সে কারণে দুই দিনে আমরা প্রায় একশ অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করেছি। নদী দক্ষকরণের যত প্রয়োজনীয়ই হোক ছাড় নেই। উচ্ছেদ অভিযান অস্বাভাবিক থাকবে।

## অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারে দক্ষিণ এশিয়ায় নদীপথে বাণিজ্য বৃদ্ধি জরুরি »

করোনা-পরবর্তী বৈশ্বিক বাস্তবতায় অত্যন্ত নৌপথে বাণিজ্য বৃদ্ধি দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর জন্য জরুরি হয়ে পড়েছে বলে মনে করেন অর্থনীতিবিদ ও বিশিষ্টজনরা। ৮ সেপ্টেম্বর বেসরকারি গবেষণা সংস্থা উন্নয়ন সমন্বয় আয়োজিত 'রিজিয়নাল কো-অপারেশন ডায়ালগ লিরিজ' এর প্রথম পর্বে 'প্রমোটিং ইনক্যান্ড ওয়াটারওয়েজ : প্রসপেক্টিভ অ্যান্ড চ্যালেঞ্জ' শীর্ষক ওয়েবিনারের এই অভিমত ব্যক্ত করা হয়। ভূটান, বাংলাদেশ ও ভারত থেকে নদীপথে বাণিজ্যবিষয়ক গবেষণা, নীতিনির্ধারক এবং ব্যক্তি খাতের উদ্যোক্তারা আলোচনায় অংশ নেন।

বাংলাদেশ ব্যাংকের সাবেক গভর্নর ড. আতিউর রহমান ওয়েবিনারে বলেন, অর্থনৈতিক পুনরুদ্ধারের জন্য বিনিয়োগের ৮০ শতাংশই হচ্ছে উন্নত দেশগুলোতে। অন্যদিকে উন্নয়নশীল দেশগুলোতে বৈদেশিক বিনিয়োগ কমেছে ১২ শতাংশ। এ অবস্থায় দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে অসম্পন্ন নৌপথে বাণিজ্য সংযোগিতা বাড়ানোর বিকল্প নেই। এক্ষেত্রে পরিবহন মাধ্যম হিসেবে অত্যন্ত নৌপথ হতে পারে ব্যবসায়ীদের জন্য সবচেয়ে সহজ ও সাশ্রয়ী বিকল্প।

বিপুল সম্ভাবনা থাকা সত্ত্বেও নীতিগতভাবে রেল ও সড়ক যোগাযোগের তুলনায় অত্যন্ত নৌপথ কম গুরুত্ব পেয়েছে। অন্যান্য মাধ্যমের তুলনায় সাশ্রয়ী ও পরিবেশসম্মত পরিবহন মাধ্যম হওয়ার পরও অত্যন্ত নৌপথের সম্ভাবনার পুরোটা এখনো কাজে লাগানো হয়নি। অত্যন্ত নৌপথের পুনর্জাগরণের মধ্য দিয়ে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে দেশের ক্ষুদ্র ও মাঝারি শিল্পের উদ্যোক্তাদের ব্যাপক লাভবান হওয়ার সুযোগ রয়েছে। ফলে সবচেয়ে কম খরচে পণ্য পরিবহনের একটা সুযোগ তৈরি হবে তাদের জন্য।

আলোচনায় অংশ নিয়ে বাংলাদেশ কার্গো ভেসেল ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের নির্বাহী সদস্য মাহবুব উদ্দীন আহমেদ বীর বিক্রম বলেন, নদীপথে বাণিজ্য সহজীকরণ সম্ভব হলে এ অঞ্চলের সব দেশই যেহেতু তার সুবিধাভোগী হবে, তাই সব গণের সম্মিলিত অংশগ্রহণ জরুরি।

পশ্চিমবঙ্গের উত্তর-পূর্বাঞ্চলে নদীপথে পণ্য পরিবহন সহজতর করার মাধ্যমে বেনাপোল স্থলবন্দরের ওপর চাপ কমানোর সম্ভাব্যতা তুলে ধরেন কলকাতার বেঙ্গল চেমার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রিজের পরিচালক সোমা মিত্র। বিআইভিউটিএ'র সাবেক পরিচালক সৈয়দ মনোয়ার হোসেন অত্যন্ত নৌপথে বাণিজ্যের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের জন্য হালনাগাদ ও নির্ভরযোগ্য তথ্যের প্রয়োজনীয়তার কথা বলেন। অত্যন্ত নৌপথে বাণিজ্যে ব্যবসায়ীদের আস্থা বাড়াতে বেশি বেশি পাইলট ভয়েজ পরিচালনা করে সুকিগুলো চিহ্নিত করা এবং সে অনুযায়ী ব্যবস্থা নেওয়া প্রয়োজন বলে মত দেন ভারতের কাটন ইন্টারন্যাশনালের পলিসি অ্যানালিস্ট অর্পণ গাঙ্গুলি। আন্তর্জাতিক বাণিজ্য বিশেষজ্ঞ পুষ্টিরাজ নাথ বলেন, অত্যন্ত নৌপথে বাণিজ্য সহজীকরণের উদ্যোগ গ্রহণের সময় অবশ্যই এসব উদ্যোগের পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাবের দিকগুলো বিবেচনায় রাখা প্রয়োজন।

ওয়েবিনারে মূল ধারণা উপস্থাপন করেন উন্নয়ন সমন্বয়ের রিসার্চ অ্যাসোসিয়েট অয়ন সুফী। তিনি তার উপস্থাপনার দেখান, অত্যন্ত নৌপথের কার্যক্রমে গতি আনার মধ্য দিয়ে বেনাপোল, সোনামসজিদ ও বুড়িমারী স্থলবন্দরে যানবাহনের চাপ যথাক্রমে ৫৩, ৯০ ও ৯৯ শতাংশ কমানো সম্ভব। এছাড়া সড়কের পরিবর্তে নৌপথে পণ্য পরিবহন করলে পরিবহন ব্যয় কমে প্রায় ৬০ শতাংশ।



সভাকক্ষে বিআইডব্লিউটিএ'র উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে তদন্ত কমিটির সুপারিশ নিয়ে আলোচনা শেষে এসব কথা বলেন।

অন্যান্যের মধ্যে এ সময় নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান সৈয়দ মো. তাজুল ইসলাম এবং বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক উপস্থিত ছিলেন।

খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, পদ্মা সেতু আমাদের মর্যাদার স্থাপনা, আত্মসম্মানের অনুভূতি। এ সেতুর পিলারের সাথে ফেরির সংঘর্ষের ঘটনার আমরা বিব্রত ও দুঃখিত। এটি আমাদের জন্য উৎকর্ষার বিষয়। পদ্মা সেতুতে আঘাত মানে আমাদের হ্রদয়ের মধ্যে আঘাত। বারবার হ্রদর ক্ষত হোক, সেটা চাই না। পদ্মা সেতু আমাদের চ্যালেঞ্জ, মানমর্যাদার স্থাপনা।

আশুগঞ্জ অভ্যন্তরীণ কনটেইনার নদীবন্দর একটি ল্যান্ডমার্ক প্রকল্প: নৌ প্রতিমন্ত্রী

'আশুগঞ্জ অভ্যন্তরীণ কনটেইনার নদীবন্দর স্থাপন' প্রকল্পটিকে একটি ল্যান্ডমার্ক প্রকল্প বলে অভিহিত করেছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে বন্ধুত্বের নতুন দিক উন্মোচিত হবে বলে জানান তিনি।

প্রতিমন্ত্রী ১৮ জুলাই 'আশুগঞ্জ অভ্যন্তরীণ কনটেইনার নদীবন্দর স্থাপন প্রকল্প'র বিশদ নকশার স্বস্বা প্রতিবেদনের ওপর আয়োজিত ভার্চুয়াল কর্মশালায় প্রধান

» নতুন দুই ফেরি 'কুঞ্জলতা' ও 'কদম' উদ্বোধন »



উদ্বোধন করা নবনির্মিত দুটি মিডিয়াম ফেরি হলো 'কুঞ্জলতা' ও 'কদম'। ফুল মুসলিমের শিমুলিয়া ও মাদারীপুরের বাংলাবাজার রুটে ফেরির সংখ্যা দাঁড়াল ১৭টি। এগুলোর মধ্যে চারটি রো রো, ছয়টি ডাম্ব, ছয়টি মিডিয়াম ও একটি ছোট ফেরি।

মুসলিমের শিমুলিয়াঘাটে ১৫ জুলাই নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি ফেরি দুটি উদ্বোধন করেন। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশনের (বিআইডব্লিউটিএ) চেয়ারম্যান সৈয়দ মো. তাজুল ইসলাম, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক, জেলা প্রশাসক নাহিদ রুসুল ও অতিরিক্ত পুলিশ সুপার সুমন দেব বর্মণ এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

ফেরি দুটি উদ্বোধনকালে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, গত ১২ বছরে নৌপথের অর্জন অবস্মরণীয়। এ অর্জন সম্ভব হয়েছে বঙ্গবন্ধু কন্যা প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে। বঙ্গবন্ধুর আজন্ম স্বপ্ন সোনার বাংলা বিনির্মাণে শেখ হাসিনার

নেতৃত্বে সকলে ঐক্যবদ্ধ। আমরা বাংলাদেশকে আলোর পথে নিয়ে যেতে চাই। অনেক পথ পাড়ি দিয়েছি। এ আলোর পথের দিশারি হলেন দেশরত্ন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। প্রধানমন্ত্রী পদ্মা সেতুর স্বপ্নদ্রষ্টা।

ফেরি দুটি সংগ্রহ করেছে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন করপোরেশন (বিআইডব্লিউটিএ)। প্রতিটি ফেরি নির্মাণে ব্যয় হয়েছে ১০ কোটি ৭১ লাখ ২১ হাজার ৬০০ টাকা। এগুলোর দৈর্ঘ্য

৪২ দশমিক ৭ মিটার, প্রস্থ ১২ দশমিক ২ মিটার, ড্রাকট ১ দশমিক ৪ মিটার ও সার্ভিস স্পিড ঘণ্টায় ১০ নটিক্যাল মাইল। প্রতিটি ফেরি ২৫ টন ওজনের ১২টি ট্রাক ও ১০০ জন যাত্রী বহন করতে সক্ষম।

নতুন দুটিসহ বিআইডব্লিউটিএ'র ১৪টি রো রো, ২১টি মিডিয়াম, ছয়টি ডাম্ব, ১১টি ইউটিলিটি ও একটি ছোট ফেরিসহ মোট ৫৩টি ফেরি রয়েছে। এছাড়া ১৯টি পক্টুন ও ১০টি টাগ রয়েছে। ফেরিগুলো মূলত পাটুরিয়া-দৌলতদিয়া-পাটুরিয়া, আরিচা-কাজিরহাট-আরিচা, শিমুলিয়া-বাংলাবাজার-শিমুলিয়া, চাঁদপুর-শরীয়তপুর-চাঁদপুর, ভোলা-লক্ষ্মীপুর-ভোলা, লাহারহাট-ভেদুরিয়া-লাহারহাট রুটে চলাচল করে। পাটুরিয়া-দৌলতদিয়া রুটে ১০টি রো রো, ছয়টি ইউটিলিটি ও দুটি মিডিয়াম ফেরি চলাচল করে। চাঁদপুর-শরীয়তপুর রুটে ছয়টি মিডিয়াম, ভোলা-লক্ষ্মীপুর রুটে চারটি মিডিয়াম, আরিচা-কাজিরহাট রুটে তিনটি মিডিয়াম এবং লাহারহাট-ভেদুরিয়া রুটে পাঁচটি ইউটিলিটি ফেরি চলাচল করে।

» ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »



» এমভি আকরামের প্রদর্শনী স্থান পরিদর্শন

মুক্তিযুদ্ধবিষয়ক মন্ত্রী আ ক ম মোজাম্মেল হক এমপি, নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি এবং সাবেক নৌপরিবহন মন্ত্রী শাজাহান খান এমপি ও আপস্ট নারায়ণগঞ্জে নৌপথে মহান মুক্তিযুদ্ধের স্মৃতিবিজড়িত জাহাজ 'এমভি আকরাম'-এর প্রদর্শনীর সম্ভাব্য স্থান পরিদর্শন করেন। বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক এবং সংশ্লিষ্ট গণ্যমান্য ব্যক্তি ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা এ সময় উপস্থিত ছিলেন।



অতিরিক্ত বক্তব্যে এনব কন্ঠা বলেন। বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেকের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে অন্যান্যের মধ্যে বক্তব্য রাখেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, ভারতের পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের উন্নয়ন অংশীদারিত্ব প্রশাসন-১-এর উপদেষ্টা (অবকাঠামো) পঙ্কজ কুমার সিং। বিআইডব্লিউটিএ, ভারতীয় হাইকমিশন, এলিম ব্যাংক অব ইন্ডিয়া, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও অন্যান্য মন্ত্রণালয় এক সংস্থার প্রতিনিধিগণ, টাটা কমসালটিং ইঞ্জিনিয়ার্স ও ডিবিসিজির পরামর্শকরাও ভার্চুয়াল সভায় অংশ নেন।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নে এগিয়ে আসায় ভারত সরকার ও এলিম ব্যাংক কর্তৃপক্ষকে ধন্যবাদ জানান নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী।

অভ্যন্তরীণ নৌপথের মাধ্যমে চট্টগ্রাম, মোংলা ও পাররা সমুদ্রবন্দরসহ অভ্যন্তরীণ নদীবন্দর থেকে কনটেইনার আনা-নেওয়ার সুযোগ সৃষ্টি, কার্গো পরিবহনের সুবিধার্থে মস্টিপারপাস জেটিসহ ট্রানজিট শেড নির্মাণ, নদীপথে আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক ব্যক্স-বাণিজ্যের সমৃদ্ধি ও প্রসার ঘটানোর লক্ষ্যে 'আগুপঞ্জ অভ্যন্তরীণ কনটেইনার নদীবন্দর স্থাপনা' করা হচ্ছে। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করছে। প্রকল্পটির ব্যয় ধরা হয়েছে ১ হাজার ২৯৩ কোটি টাকা। এর মধ্যে স্থানীয় মুদ্র ৮৬২ কোটি এবং প্রকল্প সাহায্য ৪৩১ কোটি টাকা। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের লক্ষ্যে ব্যক্তিমালিকানাধীন ২৫ দশমিক ৬০৫ একর এবং আগুপঞ্জ সার কারখানার ৬ দশমিক ১৭ একর জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।



'নদীর সীমানায় কারো স্থাপনা থাকলে তা অবশ্যই সরাতে হবে' নদীর সীমানা নির্ধারণ করে যে খুঁটি বসানো হয়েছে, সেই সীমানার মধ্যে কারো স্থাপনা থাকলে তা অবশ্যই সরাতে হবে বলে জানিয়েছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি। সচিবালয়ে ১৫ সেপ্টেম্বর বাংলাদেশ সেক্রেটারিয়েট রিপোর্টার্স ফোরামের (বিএসআরএফ) সংলাপে তিনি এসব কথা বলেন।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, নদীর পাড়ে অনেক ভারী শিল্পপ্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে। এ জন্য তাদের কিছুটা সুযোগ দিতে চাই। কারণ এক সময় অনেকে ভাবেননি নদীরও নিজস্ব জায়গা আছে। এ ভাবনার জায়গাটা তৈরির দায়িত্ব ছিল রাষ্ট্রের। রাষ্ট্র অনেক দিন সেই জায়গাটা তৈরি করেনি। নদীর সীমানা পিলারের মধ্যে

যেব প্রতিক্রিয়া রয়েছে ভবিষ্যতে তাদের প্রতিষ্ঠান সরাতে হবে। আমরা পিলার বসাইছি। পিলার বসানোর ক্ষেত্রে কোনো আপস করা হয়নি। কাজ করতে অনেক চ্যালেঞ্জ থাকে। আমাদের সদিচ্ছা, সাহস ও হেঁরণা আছে।

শুধু রাখবোয়াল নয়, সাধারণ মানুষও নদী দখল করে আছেন জানিয়ে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, সাধারণ মানুষ হয়তো জানেনই না যে তারা নদী দখল করে আছেন। অনেকে নদীর ২০০ ফুট ভেতরে চলে গেছেন অসাবধানতার কারণে। জোর বার মুদ্রক তার ছিল। এখন আর তা নেই।

ক্ষতিগ্রস্ত সাধারণ মানুষ সরকারের কাছে আবেদন করলে ঘর নির্মাণ করে দেওয়া হবে উল্লেখ করে তিনি বলেন, যারা শিল্পপ্রতিষ্ঠান নির্মাণ করেছেন তাদের আমরা সুযোগ দিয়েছি। তাঁরা সুযোগের

সংবাদ সংক্ষেপ »

» শীতলক্ষ্যার তীরে ৩০টি অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ

নবায়নপঞ্জ নদীবন্দরের নিজস্ব নদীর তীরে ছয়টি গোতরিন, দুটি চকইয়ার্ভসহ কাঁচা-পাকা ৩০টি অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করেছে বিআইডব্লিউটিএ'র অধীন নবায়নপঞ্জ নদীবন্দর কর্তৃপক্ষ। ৪ সেপ্টেম্বর বেলা ১১টা থেকে আড়াইটা পর্যন্ত প্রায় ৫০ জন স্থাপনা উচ্ছেদ করা হয়।

বিআইডব্লিউটিএ'র নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট শোভন রাংসার নেতৃত্বে বিকেল ৪টা পর্যন্ত এই অভিযান চলে। নবায়নপঞ্জ নদীবন্দরের যুগ্ম পরিচালক শেখ মাসুদ কামাল, উপপরিচালক মোবারক হোসেন, উপপরিচালক ইসমাইল হোসেন, সহকারী পরিচালক নাহিদ হোসেন প্রমুখ এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

নবায়নপঞ্জ নদীবন্দরের যুগ্ম পরিচালক শেখ মাসুদ কামাল বলেন, শীতলক্ষ্যা নদীর পশ্চিম তীর ও পূর্ব তীর দখল করে গড়ে ওঠা ৩০টি অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করা হয়েছে। নদীর দুই পাশে অবৈধভাবে গড়ে ওঠা সব ধরনের অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ অভিযান অব্যাহত থাকবে।

» ফেরি শাহজালালের মাস্টার করখাত, তদন্ত কমিটি গঠন

নির্মাণধীন পদ্মা বহুস্থলী সেতুর পিলারের সাথে ফেরি শাহজালালের সংঘর্ষের ঘটনার ফেরি ইনচার্জ ইন্দ্রজ্যোতি মাস্টার অফিসার আব্দুর রহমানকে ২৩ জুলাই মাফিকভাবে বরখাস্ত করা হয়েছে। বিআইডব্লিউটিএ'র এলিম এ-সংক্রান্ত আদেশ জারি করে।

এছাড়া ঘটনা তদন্তে বিআইডব্লিউটিএ'র পরিচালক (বাণিজ্য) এমএম আশিকুজ্জামানকে আশঙ্কিত করে তার সম্পর্কের কমিটিও গঠন করা হয়েছে। কমিটির সদস্যরা হলেন বিআইডব্লিউটিএ'র পরিচালক (নৌ-সংরক্ষণ) এম শাহজাহান, বিআইডব্লিউটিএ'র এলিম (সেকি) আহমেদ আলী এবং এলিম (ইঞ্জিনিয়ারিং) কবেলুজ্জামান।

» বিআইডব্লিউটিএ'র প্রধান প্রকৌশলীর (ড্রেজিং) দায়িত্বে অবদুল মতিন

বিআইডব্লিউটিএ'র ড্রেজিং বিভাগের প্রধান প্রকৌশলী পদে চুক্তিভিত্তিক নিয়োগ পেলে প্রকৌশলী মো. আবদুল মতিন। তার এক বছর মেয়াদে এ নিয়োগ দেয়া হয়। ১২ জুলাই জনস্বাস্থ্য সুরক্ষা এ-সংক্রান্ত প্রজ্ঞাপন জারি করে। এর আগে গত ৩০ জুন তিনি অবসর-উত্তর ছুটিতে (পিবারএল) যান।

প্রজ্ঞাপন বলা হয়েছে, প্রকৌশলী মো. আবদুল মতিনকে তার অযোগ্য অবসর-উত্তর ছুটি ও তৎক্ষণাৎ সুবিধা স্থগিতের শর্তে বাংলাদেশের তারিখ থেকে এক বছর মেয়াদে প্রধান প্রকৌশলী (ড্রেজিং) পদে চুক্তিভিত্তিক নিয়োগ দেওয়া হলো। নিয়োগের শর্ত চুক্তির যারা নির্ধারিত হবে।

এর আগে ২০১২ সালের ২৯ জানুয়ারি থেকে ২০১৩ সালের ৬ ফেব্রুয়ারি পর্যন্ত তিনি বিআইডব্লিউটিএ'র এমএমএম বিভাগের প্রধান প্রকৌশলীর দায়িত্ব পালন করেন। এছাড়া তিনি ড্রেজার কনস্ট্রাক্ট প্রকল্পসমূহের পরিচালক ছিলেন।

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »

শিমুলিয়া-বাংলাবাজার নৌরুট পরিদর্শন

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি ১৩ আগস্ট মুন্সিগঞ্জের শিমুলিয়া ফেরিঘাট, শিমুলিয়া-বাংলাবাজার নৌরুট এবং শরীয়তপুরের মাকিরকান্দি ঘাট পরিদর্শন করেন। নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক এ সময় তার সাথে ছিলেন।





অবৈধ বালু উত্তোলন বন্ধ না হলে নদী তীর রক্ষা করা কঠিন : পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী »



পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়ের উপমন্ত্রী এনামুল হক শামীম এ সময় বলেন, আবাসন, পাড়িসহ বিভিন্ন সীমাবদ্ধতার মধ্যে প্রকৌশলীরা দুর্যোগ মোকাবেলায় কাজ করছেন। নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে মন্ত্রণালয় সব সময় আন্তরিক।

মন্ত্রণালয়ের সিনিয়র সচিব কবির বিন আনোয়ারের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন মন্ত্রিপরিষদ সচিব খন্দকার আনোয়ারুল

ইসলাম, কৃষি পানিসম্পদ ও পল্লী প্রতিষ্ঠান বিভাগের সদস্য (সচিব) রমেন্দ্র নাথ বিশ্বাস।

প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে নানা দিকনির্দেশনা দিয়ে বক্তব্য রাখেন মন্ত্রিপরিষদ সচিব খন্দকার আনোয়ারুল ইসলাম। অনুষ্ঠানে স্বাগত বক্তব্য রাখেন পানি উন্নয়ন বোর্ডের মহাপরিচালক ফজলুর রশিদ এবং কারিগরি বিষয় নিয়ে আলোচনা করেন পরিকল্পনা কমিশনের অতিরিক্ত সচিব ড. সাঈদ হাসান শিকদার। অতিরিক্ত সচিব আলম আরা বেগম, মন্ত্রণালয় অধীনস্থ সব সংস্থাস্থান, পানি উন্নয়ন বোর্ডের সব অতিরিক্ত মহাপরিচালক ও প্রধান প্রকৌশলীসহ মন্ত্রণালয়ের উর্ধ্বতন কর্মকর্তারা এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

অবৈধভাবে বালু উত্তোলন নদীতীরকে ভাঙনপ্রবণ করে তোলে। তাই অবৈধ বালু উত্তোলন বন্ধ না হলে নদীর তীর রক্ষা করা কঠিন হয়ে পড়বে বলে মন্তব্য করেছেন পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী কর্নেল (অব.) জাহিদ ফারুক এমপি। রাজধানীর মিন রোডের পানি ভবন অডিটোরিয়ামে ১৮ সেপ্টেম্বর পানিসম্পদ মন্ত্রণালয় আয়োজিত 'প্রকল্প বাস্তবায়ন ও সুশাসন বিষয়ক' মতবিনিময় সভায় প্রধান অতিথির বক্তব্যে তিনি এসব কথা বলেন। পানিসম্পদ প্রতিমন্ত্রী বলেন, সততা ও আন্তরিকতা নিয়ে কাজ করলে সবচেয়ে ভালো মন্ত্রণালয় হিসেবে পড়ে উঠবে পানিসম্পদ মন্ত্রণালয়। অতীতে চেয়ে বর্তমানে পানি উন্নয়ন বোর্ডের প্রকৌশলীরা অনেক পরিশ্রম করছেন।

সঠিক মূল্যায়ন না করলে অনেক কঠিন পরিস্থিতি মোকাবেলা করতে হতে পারে।

নদীর জায়গায় স্থাপনা নির্মাণ করে অনেক শিল্পপ্রতিষ্ঠান বিনিয়োগ করেছে জানিয়ে প্রতিমন্ত্রী বলেন, নদীতে ধাকা এনব প্রতিষ্ঠান হঠাৎ বন্ধ করে দিলে তাঁরা যেসব পণ্য উৎপাদন করে সেগুলোর দাম বেড়ে যাবে। তার মানে এই নয় যে আমরা তাদের সাথে আপস করছি। নারায়ণগঞ্জে অনেকগুলো রূপূর্ণ শিল্প ছিল, যেগুলো অল্পদামে বিনিয়োগকারীদের কাছে ছেড়ে দেওয়া হয়েছিল। এখন সেগুলো আবাসিক পুটে পরিণত করা হয়েছে। যে মানুষটি সেখানে ফ্ল্যাট কিনেছেন তার কি অপরাধ? এসব দেখা রাষ্ট্রের দায়িত্ব ছিল। সেই দায়িত্ব রক্ষা পালন করেনি বলে এই সরকারের ওপর এখন বিরাট বোঝা পড়েছে। আমরা বিশৃঙ্খল পরিস্থিতি তৈরি না করে ধারাবাহিকভাবে সমাধানের চেষ্টা করছি। কোনো আপস করছি না।

খালিদ মাহমুদ বলেন, শুধু নদীর জায়গা নয়, যেকোনো অবৈধ দখলে সরকারের জিরো টলারেন্স নীতি। ঢাকার

চারপাশের নদীর পাশ থেকে অবৈধ দখলদারদের এখনো পুরোপুরি উচ্ছেদ করা হয়নি। কিছু মামলা-মোকাদমা আছে, সেগুলো নিয়ে আইনজীবীরা কাজ করছেন। সফলতা দেখাতে পারব বলে আমরা আশাবাদী।

নৌপথগুলো সচল করতে বিনিয়োগ করা হয়েছে জানিয়ে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, ড্রেজিং হচ্ছে। এর সুফলটাও আমরা পেতে শুরু করেছি। অতিবৃষ্টি ও উজান থেকে নেমে আসা পানি এবার বন্যায় রূপ নেয়নি। পানির প্রবাহ নিশ্চিত হয়েছে। ১০ হাজার কিলোমিটার নৌপথ তৈরি ও নদীকে ঘিরে সরকারের পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে পারলে বন্যা ও নদীভাঙন থেকে রক্ষা পাব।

তিনি বলেন, নদী শাসন নয়, সঠিকভাবে নদী ব্যবস্থাপনা করার নির্দেশনা দিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী। বিআইডব্লিউটিসি ২০২৩ সালের মধ্যে ২৮০ কোটি টাকার তিনটি ব্রিজ শিপ সংগ্রহ করবে। এসব শিপে খ্রিডি সিনেমা হল, জিম, সুইমিংপুল, হেলিপ্যাডসহ সব ধরনের সুবিধা থাকবে।

নদীতে সব ধরনের বর্জ্য ফেলা বন্ধের তাগিদ এলজিআরডি মন্ত্রীর

দেশের নদ-নদীগুলোকে দূষণমুক্ত রাখতে শিল্প-কারখানার পাশাপাশি গৃহস্থালি, মেডিকেল ও কৃষিসহ সব ধরনের বর্জ্য নদীতে ফেলা বন্ধ করার তাগিদ দিয়েছেন স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রী মো. তাহুলা ইসলাম। ১৫ জুলাই মেঘনা নদীর জন্য মাস্টারপ্ল্যান তৈরির লক্ষ্যে গঠিত উচ্চ পর্যায়ের কমিটির এক কর্মশালায় প্রধান অতিথির বক্তব্যে তিনি বলেন, প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নির্দেশে মেঘনা নদীর দূষণ রোধ, দখলমুক্ত করা এবং নাব্যতা ফিরিয়ে আনার লক্ষ্যে মাস্টারপ্ল্যান প্রণয়নের সিদ্ধান্ত হয়েছে। ঢাকার চারপাশসহ দেশের নদীগুলোতে পর্যবেক্ষণ ও শিল্পবর্জ্যসহ অন্যান্য কলকারখানার বর্জ্য নিয়মিতভাবে নিক্ষেপ করায় নদীর পানি দূষিত হচ্ছে। এতে পানির গুণগত মান নষ্ট হওয়ার পাশাপাশি মাছের প্রজনন ব্যাপকভাবে বাধাগ্রস্ত হচ্ছে।

স্থানীয় সরকার মন্ত্রী বলেন, মেঘনা নদী

যাতে দূষণ ও দখলের কবলে না পড়ে এবং ভবিষ্যৎ চাহিদা ও চ্যালেঞ্জ মোকাবেলা করা যায় সে লক্ষ্যেই মাস্টারপ্ল্যান করা হচ্ছে। এটি প্রণীত হলে মেঘনা নদীকে রক্ষা করা সম্ভব হবে। ঢাকা শহরে পানি সরবরাহের লক্ষ্যে মেঘনা নদী থেকে পানি উত্তোলন করবে ঢাকা ওয়াসা। কিন্তু কী পরিমাণ পানি তোলা হলে নদী তার নিজস্বতা হারাতে পারে না, এ সম্পর্কে আমাদের কোনো সুনির্দিষ্ট গবেষণা নেই। এই মাস্টারপ্লানে সেগুলো নিয়ে আসার জন্য পরামর্শকদের প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান করেন মন্ত্রী।

স্থানীয় সরকার বিভাগের সিনিয়র সচিব হেলালুদ্দীন আহমদের সভাপতিত্বে এক ঢাকা ওয়াসার ব্যবস্থাপনা পরিচালক প্রকৌশলী তাকসিম এ খানের সঞ্চালনায় কর্মশালায় এএফডি, কেএফডব্লিউ, ইআইবি, এডিবিসহ বিভিন্ন উন্নয়ন-সহযোগী দেশের প্রতিনিধিরা ছাড়াও বিভিন্ন মন্ত্রণালয় ও বিভাগের সচিব, বিভিন্ন সরকারি দপ্তর ও সংস্থার প্রধান এবং সংশ্লিষ্ট জেলার জেলা প্রশাসকরা অংশ নেন।

চলতি বছরের শুরুতে মেঘনা নদীকে দখল, দূষণ ও নাব্যতা সংকট থেকে রক্ষা করতে একটি মহাপরিচালনা প্রকল্পের লক্ষ্যে ঢাকা ওয়াসার সার্বিক তত্ত্বাবধানে ইনস্টিটিউট অব ওয়াটার মডেলিং (আইডব্লিউটিএম) এবং সেপ্টার ফর এনভায়রনমেন্টাল অ্যান্ড জিওগ্রাফিক ইনফরমেশন সার্ভিসেসের (সিইজিআইএস) সাথে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে।

বরগনার তিনটি নদীকে ইলিশের অভয়াশ্রম ঘোষণার সুপারিশ

বরগনার প্রধান তিনটি নদী পায়রা, বলেশুর ও বিবহালীর নির্দিষ্ট কিছু এলাকায় ইলিশের অভয়াশ্রম ঘোষণা করা জরুরি বলে মত দিয়েছে আন্তর্জাতিক সংস্থা ওয়ার্ল্ড ফিশের একটি গবেষণা দল। তা না হলে এই এলাকায় ইলিশের প্রাণি ক্রমাগত কমে যেতে থাকবে বলে জানিয়েছে তারা। এই তিনটি নদীসহ সাগর মোহনায় গবেষণা শেষ করে এ তথ্য দিয়েছে গবেষণা দলটি।

ওয়ার্ল্ড ফিশের গবেষক মীর মোহাম্মাদ আলী জানান, তিন নদী ও মোহনায় ডিম পাড়তে আসে মা ইলিশ। সেই সময় তারা নদী মোহনার অবৈধ সৃষ্টি ফাঁস জালে আটকা পড়ে। বেশির ভাগ পোনা ইলিশ সাগর থেকে মিঠা পানি ও মাটি খেয়ে বড় হতে চলে আসে এই তিন নদী ও মোহনায়। তবে সেসব পোনা মাছও আটকা পড়ে এসব জালে। তাই বছরের পর বছর কমে আসছে ইলিশের পরিমাণ। এমন অবস্থা চলতে



ধাকলে দক্ষিণ বঙ্গোপসাগরে ইলিশ পাওয়া যাবে না। তাই দ্রুত এ এলাকায় ইলিশের অভয়াশ্রম ঘোষণা করা জরুরি।

বরগুনা জেলা মৎস্য কর্মকর্তা বিশুজিৎ কুমার দেব জানিয়েছেন, পায়রা, বেলপুত্র ও বিশ্বখালী নদীকে অভয়াশ্রম ঘোষণার জন্য ইতোমধ্যেই মৎস্য অধিদপ্তরকে প্রাথমিকভাবে জানানো হয়েছে। ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তারা শিগগিরই এ ব্যাপারে ব্যবস্থা নেবেন।

**২০২০-২১ অর্থবছরে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের এডিপি বাস্তবায়ন ৯৫%**

২০২০-২১ অর্থবছরে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীভুক্ত (এডিপি) ৪৪টি প্রকল্প বাস্তবায়নের অগ্রগতি হয়েছে ৯৫ শতাংশ। নিজস্ব অর্থায়নে যে ১০টি প্রকল্প রয়েছে তার বাস্তবায়ন হয়েছে ৬৩ শতাংশ।

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি সভাপতিত্বে ২৮ জুলাই অনুষ্ঠিত নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের ২০২০-২১ অর্থবছরের এডিপি অগ্রগতি পর্যালোচনা সভায় এসব তথ্য তুলে ধরা হয়। মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, সংস্থা প্রধানসহ সংশ্লিষ্টরা ভার্চুয়ালি যুক্ত ছিলেন।

সভাশেষে এক সংবাদ বিজ্ঞপ্তিতে জানানো হয়, নৌপরিবহন মন্ত্রণালর ৫৪টি প্রকল্প বাস্তবায়ন করেছে। এগুলোর মধ্যে এডিপিভুক্ত ৪৪টি এবং নিজস্ব অর্থায়নের ১০টি প্রকল্প। ৫৪টি প্রকল্পের মধ্যে ১১টি সমাপ্ত হয়েছে। এর মধ্যে এডিপিভুক্ত প্রকল্প রয়েছে নয়টি এবং নিজস্ব অর্থায়নের দুটি। ৫৪টি প্রকল্প বাস্তবায়নের সার্বিক অগ্রগতি ৮৮ শতাংশ। ২০১৯-২০ অর্থবছরে অগ্রগতি ছিল যেখানে ৮৪ দশমিক ৭৩ শতাংশ।

২০২১-২২ অর্থবছরে এডিপিতে বরাদ্দ রয়েছে ৪ হাজার ১৭ কোটি ৩৪ লাখ টাকা। এর মধ্যে সরকারি অর্থায়ন ২ হাজার ৮৮৫ কোটি ৩৪ লাখ এবং প্রকল্প সাহায্য ১ হাজার ১৩২ কোটি টাকা।

২০২০-২১ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত ৪৪টি প্রকল্পের মধ্যে ১৯টি বিআইডব্লিউটিএ'র, একটি নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের, সাতটি বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের, দুটি ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউটের, একটি জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের, একটি চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের, দুটি পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষের, দুটি বিআইডব্লিউটিএ'র, একটি নৌপরিবহন অধিদপ্তরের এবং আটটি শোলা বন্দর কর্তৃপক্ষের। এছাড়া, নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়নাবীন ১০টি প্রকল্পের মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পাঁচটি, বিআইডব্লিউটিএ'র তিনটি, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের একটি এবং পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষের একটি প্রকল্প রয়েছে।

পর্যালোচনা সভায় নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী বলেন, কোভিড-১৯ পরিস্থিতিতেও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় বিশেষ করে চট্টগ্রাম, মোংলা বন্দর ও স্থলবন্দর বুঁকি নিয়ে কাজ করেছে এবং অনেক কাজ করেছে। অভ্যন্তরীণ নৌপথ সচল রেখে চেষ্টা অব সাগ্রাহি ধরে রেখেছিলাম। কোভিড-১৯কে মাথায় রেখেই প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নে কৃষ্ণতা সাধন নীতি অবলম্বন করতে হবে।

**ডুবো জাহাজে ধাক্কা লেগে মালবাহী জাহাজডুবি**

বঙ্গোপসাগরে ভাসানচরের অদূরে ডুবো থাকা জাহাজের সাথে ধাক্কা লেগে 'এমভি হ্যাং গ্যাং-১' নামের একটি

মালবাহী লাইটার জাহাজ ডুবে গেছে। তবে এ ঘটনার কারো প্রাণহানি হয়নি।

১৩ জুলাই সকাল ১০টার দিকে নোয়াখালীর হাতিয়ার ভাসানচরের অদূরে এ দুর্ঘটনা ঘটে। জাহাজটি চট্টগ্রাম থেকে পদ্মা সেতুর জন্য গোহার পাইপ নিয়ে যাচ্ছিল। পথিমধ্যে জাহাজটির স্টিয়ারিং ফেল করায় ডুবো জাহাজের সাথে ধাক্কা লেগে ডুবে যায়। জাহাজটি পরিচালনা করছে মেনার্স জেড শিপিং লাইন।

বিআইডব্লিউটিএ'র পক্ষ থেকে জানানো হয়, ১০ জুলাই এমভি ফুলতলা-১ নামের একটি জাহাজ সাগরে ডুবে যায়। ওই স্থান এড়িয়ে চলার জন্য লাল বর্ণা দেয়া হয়েছিল। এমভি হ্যাং গ্যাং-১ জাহাজটি চট্টগ্রাম বন্দর থেকে পদ্মা সেতুর গ্যাসলাইনের পাইপ নিয়ে মাওয়ার দিকে যাচ্ছিল। পথিমধ্যে জাহাজটির স্টিয়ারিং (সুকান) ফেল করায় এমভি ফুলতলা-১ জাহাজের সাথে ধাক্কা লেগে এটি ডুবে যায়। জাহাজটির নাবিকরা পাশের একটি জেলেদের নৌকায় ওঠেন। এতে কেউ হতাহত হননি।

**কুহেলিয়া নদী ভরাটে হাইকোর্টের নিষেধাজ্ঞা**

বেড়ীয়া ও সংযোগ সড়ক নির্মাণের জন্য কক্সবাজার জেলার পেকুয়া ও মহেশখালীর কুহেলিয়া নদী ভরাটের কাজে তিন মাসের নিষেধাজ্ঞা দিয়েছেন হাইকোর্ট। বিচারপতি মো. মজিবুর রহমান মিয়া ও বিচারপতি মো. কামরুজ হোসেন মোল্লা ১২ সেপ্টেম্বর বাংলাদেশ পরিবেশ আইনবিদ সমিতির (বেলা) আবেদনের ওপর গুনানি শেষে রুসসহ এই আদেশ দেন। সেই সাথে নদী ভরাটের ফলে যে পরিমাণ ক্ষতি হয়েছে

**সংবাদ সংক্ষেপ**

» কীর্তনখোলা নদীতে বিআইডব্লিউটিএ'র উচ্ছেদ অভিযান  
বিশ্বাসের কীর্তনখোলা নদীর তীব্রভূমি দক্ষমুক্ত করতে উচ্ছেদ অভিযান চালিয়েছে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)। ১৫ সেপ্টেম্বর কোলা ১১টা থেকে দুপুর ১টা পর্যন্ত নদীতীরের ত্রিগি মাটি থেকে এ অভিযান পরিচালিত হয়।

বিআইডব্লিউটিএ'র বরিপাল নদীকন্ডরের কন্ডর ও পরিবহন বিভাগের যুগ্ম পরিচালক মোহাম্মদ মুহাম্মদুল বহমান ও বরিপাল জেলা প্রশাসনের নির্বাহী ম্যাজিস্ট্রেট মাক্ক দলগীর অভিযানে নেতৃত্ব দেন। অভিযানে বামবোডের বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব জায়গাসহ নদীর ধীমানা পিলার থেকে ৫-১০ ফুট অবধি দখলে থাকা ৬০টি স্থাপনা উচ্ছেদ করা হয়। বরিপাল মেট্রোপলিটন পুলিশ ও আনসার সদস্যরা অভিযানে সহায়তা দেন।

» পদ্মা বিআইডব্লিউটিএ-বিআইডব্লিউটিএ'র যৌথ জরিপ

পদ্মা নদীর গতিশক্তি পর্যবেক্ষণে বিআইডব্লিউটিএ ও বিআইডব্লিউটিএ'র যৌথ জরিপ সম্পন্ন করেছে। ১৯ আগস্ট সকাল থেকে দুপুর পর্যন্ত শিমুলিয়া-বাংলাবাজার রুটের পদ্মা সেতু এলাকাসহ শিমুলিয়া, বাংলাবাজার ও মাঝিকান্দি পয়েন্টগুলো পরিদর্শন করে বিআইডব্লিউটিএ ও বিআইডব্লিউটিএ'র একটি প্রতিবেদন দল।

জরিপ শেষে প্রতিনিমি দপাটী জানার, মকর সাথে বাসাপ করে ও নদী পর্যবেক্ষণ শেষে লক্ষ চলাচল পদ্মা সেতুর নিচ দিয়েই হবে বলে লক্ষ্য রাখা হয়েছে। তবে স্রোত অথবা বেশি হলে লক্ষ্য ও লক্ষ করা হবে। আর স্রোত কমলে বেশি চালানো হবে। এ সম্বন্ধ উপস্থিত ছিলেন বিআইডব্লিউটিএ'র পরিচালক মো. রফিকুল ইসলাম, অতিরিক্ত পরিচালক আ. মতিন সরকার, বিআইডব্লিউটিএ'র ডিকিএস আব্দুল সোবাহান প্রমুখ।

» হুড়িপাড়ার দূষণ রোধে সবাইকে এগিয়ে আসার আহ্বান

চন্দ্রের প্রাণ বৃত্তিগঙ্গাসহ দেশের অন্যান্য নদীর দূষণ-দূষণ বন্ধে সবাইকে এগিয়ে আসার আহ্বান জানানো হয়েছে। ১৮ সেপ্টেম্বর দানবাগের নবাবগঞ্জ পার্ক মাঠে ওয়াটারকিপিংস বাংলাদেশ কমসেটিংসের দূষণবিহারী অ্যাডভোকেটস প্রকল্পের আয়োজনে 'বৃত্তিগঙ্গা নদী দূষণ ও প্রতিরোধ' শীর্ষক সাংগঠিক সভায় বক্তারা এ কথা বলেন।

আওয়ামী লীগ ঢাকা মহানগর দক্ষিণের সাধারণ সম্পাদক মো. হুমায়ূন কবিরের সভাপতিত্বে সভায় বক্তব্য রাখেন ওয়াটারকিপিংস বাংলাদেশের সমন্বয়ক শরীফ জামিল, স্টায়ফোর্ড ইউনিভার্সিটির পরিবেশবিজ্ঞান বিভাগের চেয়ারম্যান অধ্যাপক ড. আব্বাস কামরুজ্জামান মজুমদার, ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশনের প্যানেল মেয়র ইলিয়াছুর রহমান বাবুল, গয়ার্ড কাউন্সিলর মো. মকবুল হোসেন, মো. মোকাদ্দেস হোসেন জাহিদ, জাহাজীর আলম বাবুল ও মোহাম্মদ হোসেন।

শরীফ জামিল বলেন, কারখানার ইটিপি স্থাপন করে বর্জ্য পরিশোধনের মাধ্যমে তা নিষ্কাশন করতে হবে, যাতে উন্নয়নের পাশাপাশি নদীও বাঁচিয়ে রাখা যায়।

**ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »**



**তুলাই নদীর দুই পাড়ে বৃক্ষরোপণ**

নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি ১৯ সেপ্টেম্বর দিনাজপুরের বিরলে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক খননকৃত তুলাই নদীর দুই পাড়ে বৃক্ষরোপণ কর্মসূচির উদ্বোধন করেন।



## সংবাদ সংক্ষেপ »

» সাভারে বৈদ্যনাথ গাল-বিল পরিদর্শনে নদী রক্ষা কমিশন

সরকারি নদী ও খাল দখলকারীদের বিরুদ্ধে সামাজিক আন্দোলন গড়ে তোলার প্রয়োজন বলে মন্তব্য করেছেন জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের উপপরিচালক ড. খ ম কবিরূপ ইসলাম। সাভারের দখল হয়ে যাওয়া বিভিন্ন সরকারি খাল-বিল পরিদর্শন থেকে ২৬ আগস্ট বিকেলে সাংবাদিকদের সাথে আলোচনায় এ কথা বলেন তিনি।

কবিরূপ ইসলাম বলেন, যারা নদী ও সরকারি খাল দখল করে তারা সমাজের শত্রু। দখলকারীদের বিরুদ্ধে সরকারিভাবে কঠোর ব্যবস্থা নেওয়া হবে। আশিনবাজার রাজস্ব সার্কেলের সরকারী কমিশনার কদমল এলাহীসহ আরো অনেকে এ সময় উপস্থিত ছিলেন।

» নদী রক্ষায় সুরক্ষণ মানুষকেও তুমিকা রাখতে হবে

নদী রক্ষায় সরকারের পাশাপাশি সাধারণ মানুষকেও অর্থাৎ এর ব্যবহারকারীদেরও তুমিকা রাখতে হবে বলে জানিয়েছেন জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের ৪৮ নম্বর সর্ষীকা প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক ও যুগ্ম সচিব ইকরামুল হক।

৯ সেপ্টেম্বর বরিশাল সার্কিট হাউসে অনুষ্ঠিত উপজেলা পর্যায়ে নদী সংরক্ষণ শীর্ষক উদ্বুদ্ধকরণ ও সচেতনতা বৃদ্ধিমূলক কর্মসূচীতে তিনি বলেন, নদী রক্ষার অর্থেই দখল উচ্ছেদের পাশাপাশি সীমানা নির্ধারণ নিশ্চিত করতে হবে। বন্ধ করতে হবে নদীদূষণ। সরকার এখন বেশকিছু উদ্যোগ নিয়েছে।

কর্মসূচীতে বরিশাল সদর উপজেলার কীর্তনক্ষেত্র নদীর কিছু স্থানে তুলে ধরে বলা হয়, শুধু এই একটি নদীর তীরবর্তী ৪ হাজার ৪২৩টি স্থানে বিভিন্ন স্থাপনা নির্মাণসহ নানানভাবে দখল করা হয়েছে। সবচেয়ে বেশি দখল হয়েছে নদীটির সিটি কর্পোরেশন এলাকার তীরবর্তী জায়গায়।

» জেলায় মেঘনার ভাঙন রোধে ৫২২ কোটি টাকার প্রকল্প

জেলা জেলার দৌলতখান ও বোবহানউদ্দিন উপজেলার মেঘনা নদীর ভাঙন রোধে তীব্র সংরক্ষণে ৫২২ কোটি টাকার উন্নয়ন প্রকল্পের কাজ শুরু হতে যাচ্ছে। এ দুই উপজেলার ২ দশমিক ৮৩ কিলোমিটার এলাকায় সিসি ব্লক ও জিও ব্যাগের মাধ্যমে আগামী ডিসেম্বর মাসে কাজ শুরু করা হবে। এর মধ্যে দৌলতখানে ১ দশমিক ৮৩ কিলোমিটার এবং বোবহানউদ্দিনে ১ কিলোমিটার এলাকা রয়েছে। এছাড়া ভাঙন রোধে আগের তীব্র বর্ষা কার্যক্রমের তিন কিলোমিটার এলাকা শক্তিশালী করা হবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হলে দৌলতখান উপজেলার চরপাতার ঠৌকিঘাট ও বোবহানউদ্দিন উপজেলার হাকিমুদ্দিন বাজার এলাকা ভাঙন থেকে ছাড়াই থাকবে বন্ধা পাবে।



তা নিরূপণ ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন এবং পরিবেশগত ছাড়পত্রের বর্তমান অবস্থার প্রতিবেদন তিন মাসের মধ্যে জমা দিতে বলা হয়েছে।

কলে প্রকল্পের পরিবেশগত ছাড়পত্র কেন বাতিল, ভরাটকৃত মাটি অপসারণ ও নদীর মূল প্রবাহ পুনরুদ্ধার, সিএস ম্যাপ অনুযায়ী সীমানা চিহ্নিতকরণ এবং কুহেলিয়া নদীকে প্রতিবেশগত সংকটাপন্ন এলাকা ঘোষণা করার নির্দেশ কেন দেওয়া হবে না তা জানতে চাওয়া হয়েছে।

পরিবেশ অবিদগ্ধের গত ২৫ জানুয়ারির নোটিশ অনুযায়ী মহেশখালী-মাতারবাড়ী এলাকায় রাজঘাট-সংলগ্ন কুহেলিয়া নদীর পাড় ঘেঁষে রাজঘাট ব্রিজ থেকে মোহিরাঘোনা পর্যন্ত ৬ দশমিক ৫ কিলোমিটার দীর্ঘ বেড়িবাঁধ কাম সংযোগ সড়ক নির্মাণের জন্য ভরাট করা হয়। নদী ভরাটের বৈধতা নিয়ে বেলা ১১ মার্চ রিট আবেদনটি করে।

রিটের পক্ষে আদালতে শুনানি করেন আইনজীবী সৈয়দা রিজওয়ানা হাসান। রাষ্ট্রপক্ষে ছিলেন ডেপুটি অ্যাটর্নি জেনারেল নওরোজ মো. রাসেল চৌধুরী।

বুড়িগঙ্গাকে দখল-দূষণ থেকে রক্ষার দাবি

ওয়াটারকিপারস বাংলাদেশ কনসোর্টিয়ামের দুর্ঘটনাবিপরী অ্যাডভোকেসি প্রকল্পের উদ্যোগে আয়োজিত 'বুড়িগঙ্গা নদী দূষণ ও প্রতিকার' শীর্ষক নাগরিক সভা থেকে বুড়িগঙ্গাসহ দেশের সব নদীকে দূষণ ও দখলের হাত থেকে বাঁচানোর আহ্বান জানানো হয়েছে। ১৪ সেপ্টেম্বর রাজধানীর কামরাঙ্গীচরের শেখ জামাল হাই স্কুলের পাশে বেড়িবাঁধসংলগ্ন এলাকায় আয়োজিত নাগরিক সভায় ওয়াটারকিপারস বাংলাদেশের সমন্বয়ক ও ব্লু প্লানেট ইনিশিয়েটিভের নির্বাহী পরিচালক শরীফ জামিল বলেন, ২০১৩

সালের পানি আইন অনুযায়ী নদীর প্রবাহ চলবে তার নিজ গতিতে। নদীপাড়ের মানুষকে বোঝাতে হবে, নদীর মালিকানা নদী পাড়ের মানুষেরই। নদী পাড়ের মানুষকে সচেতন করে তুলতে হবে নদী রক্ষায়। ঢাকার চারপাশের নদ-নদীর ঘাট ভাঙ্গ দূষণ হয় শিল্পবর্জ্যের দ্বারা, গ্রিন ভাণ্ড দূষণ হয় সরকারি প্রতিষ্ঠানের বর্জ্য আর দশ ভাণ্ড দূষণ করে গৃহস্থালি বর্জ্য। এই দূষণ প্রতিকারে মানুষকে যেমন সচেতন হতে হবে তেমনি পরিবর্তন আনতে হবে নীতি ও আইনি কাঠামোয়।

ঢাকা দক্ষিণ সিটির ৫৫ নম্বর ওয়ার্ডের কাউন্সিলর নূর আলম চৌধুরী বলেন, একসময় আমরা এই বুড়িগঙ্গার পানি পান করতাম। আজ এই পানির পচা গন্ধে নদীর পাড়ে বাওয়া যায় না। আমরা জনগণকে সচেতন করার লক্ষ্যে কাজ করছি।

স্টামফোর্ড বিশ্ববিদ্যালয়ের পরিবেশবিজ্ঞান বিভাগের চেয়ারম্যান অধ্যাপক ড. আহমদ কামরুজ্জামান মজুমদার বলেন, নদীকে দখল ও দূষণমুক্ত করতে আমাদের সম্মতিভাবে কাজ করতে হবে। নদীপাড়ের মানুষ এবং সরকারের যৌথ প্রচেষ্টায় বাংলাদেশ একদিন পরিবেশবান্ধব রাষ্ট্র হিসেবে বিশ্বের দরবারে মাথা তুলে দাঁড়াবে।

## ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »



বিআইডব্লিউটিএ চেয়ারম্যানের বিভিন্ন উন্নয়ন কার্যক্রম পরিদর্শন

বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক ১০ জুলাই নবীনগর লঞ্চঘাট, ভৈরব নদীবন্দর, আগুগঞ্জে চলমান বিআইডব্লিউটিএ'র বিভিন্ন উন্নয়ন কার্যক্রম এবং তিতাস নদী খননকাজ পরিদর্শন করেন।



## নদী রক্ষা করে এর প্রবাহ নিশ্চিত করাই নদী দিবসের অঙ্গীকার »



জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানকে সার্বিকভাবে ধারণ করতে পারলে বিশ্ব আসনে বাংলাদেশকে আরো মর্যাদার জায়গায় নিয়ে যাওয়া সম্ভব হবে বলে মন্তব্য করেছেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি। ২৬ সেপ্টেম্বর বিশ্ব নদী দিবসের আলোচনায় প্রধান অতিথির বক্তৃতায় তিনি বলেন, আমরা যদি বঙ্গবন্ধুকে পুরোটাই আমাদের মাঝে নিতে পারি তাহলে নদীমাতৃক এ বাংলাদেশকে সার্বিকভাবেই এগিয়ে নেওয়া সম্ভব। সেটা আমাদের সামনে দৃশ্যমান; জাতির পিতাকে আমরা সার্বিকভাবে ধারণ করেছি বলেই আজকে বাংলাদেশ মর্যাদার জায়গায় গেছে। বাংলাদেশ সমৃদ্ধির পথে হাঁটছে। বাংলাদেশের অর্থনীতির সূচক বিশ্বে একটি আলোচিত বিষয়; এটা সম্ভব হয়েছে বঙ্গবন্ধুকে ধারণ করার জন্য, বঙ্গবন্ধুর আদর্শকে ধারণ করার জন্য। এই জায়গাটায় নেতৃত্ব দিচ্ছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা।

২৬ সেপ্টেম্বর ঢাকার জাতীয় ক্রীড়া পরিষদের শহীদ শেখ কামাল মিন্টায়তনে মুজিব শতবর্ষ ও বিশ্ব নদী দিবস-২০২১ উপলক্ষে জাতীয় নদী রক্ষা কমিশন 'বঙ্গবন্ধুর নদী ও পরিবেশ ভাবনা এবং আমাদের করণীয়' শীর্ষক সিম্পোজিয়ামটির আয়োজন করে।

অনুষ্ঠানে খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, নদীগুলোকে রক্ষা করে এর প্রবাহ নিশ্চিত করাই নদী দিবসের অঙ্গীকার। পঁচাত্তর-পরবর্তী দূষিত সমাজ ব্যবস্থার কারণে নদীগুলোও দখল ও দূষণের কবলে পড়েছে। বঙ্গবন্ধু নদী নিয়ে যে পদক্ষেপগুলো নিয়েছিলেন: তা তিনি বাস্তবায়ন করতে পারেননি। পঁচাত্তরের পর বঙ্গবন্ধুর পরিবারের বিরুদ্ধে অপবাদ ও অপপ্রচার চালানো হয়েছে। দুর্নীতিবাজ সমাজ ব্যবস্থা লুটেরা সমাজ ব্যবস্থা তৈরি করেছে এবং এ জায়গা থেকে আমাদের নদীগুলোও রক্ষা পায়নি। যখন পুরো সমাজ ব্যবস্থা দুর্নীতিবাজ হয়ে যায়, লুটেরা স্বভাবের একটি সমাজ হয়। রষ্ট্র এদের শাসন-পালন করে। সেখানে ভালো কিছু থাকে না। বঙ্গবন্ধুর পদক্ষেপগুলো বাস্তবায়ন করতে পারলে নদী রক্ষার জন্য আমাদের সংগ্রাম করতে হতো না; নদীর প্রবাহ ঠিক থাকত। নদীগুলো বাংলাদেশের জনগণের জীবন ও জীবিকার উৎস হিসেবে কাজ করত।

তিনি বলেন, দূষিত সমাজ ব্যবস্থার কারণে নদীগুলো দূষিত হয়ে গেছে, দখল হয়ে গেছে। এই যে দূরবস্থা, এটা এমনি এমনি আসেনি। কিছু মানুষ ভাবত জায়গা ফাঁকা আছে, এটাই আমার পছন্দ, এটাই আমার দখল করতে হবে। এভাবেই কিন্তু হয়েছে। ২০১৯ সালের জানুয়ারিতে আমরা যখন ঢাকার চারপাশে নদী দখল উচ্ছেদ শুরু করলাম, আমরা কিন্তু দেখিনি কোনটা কার জায়গা। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সাথে চ্যালেঞ্জগুলো নিয়ে কথা বলেছিলাম, তখন তিনি আমাদের সাহস দিয়েছিলেন। বাংলাদেশে এমন একজন নেতাকে পেরেছি যার সাহস আমাদের অনুপ্রেরণা জোগায়, আমাদের উৎসাহ জোগায়। তিনি যে সাহস আমাদের দিয়েছেন, সে সাহসে আমরা কাজ করছি। এই ঢাকার চারপাশ আমরা দখলমুক্ত করেছি। সেগুলোকে রক্ষা করার জন্য কর্মসূচি বাস্তবায়ন করছি।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, নদী দখলমুক্ত করতে গিয়ে সরকারকে অনেক চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হচ্ছে। পঁচাত্তরের পর একটি ধারা তৈরি হয়, মানুষ মনে করেছিল অপরাধ করলে বিচার হবে না, নদী দখল করলে বিচার হবে না। অনেকে নদীর পাড়ে গিয়ে ঘর তুলেছে, অনেকে নদীর পাড়ে কলকারখানা পড়ে তুলেছে। তারা মনে করেছে এটা দখল নয়, এটা আমার প্রাণ্য অধিকার। এই মনে করে কিন্তু অনেকে নদীর পাড় দখল করেছে। বাংলাদেশ দীর্ঘদিন অপরাধীদের হাতে ছিল। বাংলাদেশ অপরাধীদের লালন করেছিল, কাজেই এই দূরবস্থা শুধু আমাদের নদীর নয়, পুরো বাংলাদেশকে গ্রাস করেছে।

জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের চেয়ারম্যান এএসএম আলী কবীরের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে অন্যান্যের মধ্যে বক্তব্য রাখেন নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরী, জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের সার্বক্ষণিক সদস্য কামরুন নাহার আহমেদ, জাতীয় নদী রক্ষা কমিশনের ৪৮ নদী সর্মীক্ষা প্রকল্পের পরিচালক ইকরামুল হক এক বাংলাদেশ নদী পরিব্রাজক দলের প্রতিষ্ঠাতা চেয়ারম্যান মুহাম্মদ মুনির হোসেন।

অনুষ্ঠানে তিনটি শব্দক উপস্থাপন করা হয়। 'বঙ্গবন্ধুর নদী ভাবনা ও বাংলাদেশের নদীসমূহের দখল, দূষণ ও নাব্যতা সংকট: হেক্ষিত ৪৮ নদী সর্মীক্ষা প্রকল্প, জাতীয় নদী রক্ষা কমিশন'; 'বঙ্গবন্ধুর নদী ও পরিবেশ ভাবনা এবং আমাদের করণীয়' এবং 'সুস্থ নদী ও মৎস্য সম্পদের সম্ভাবনা' শীর্ষক প্রবন্ধগুলো উপস্থাপন করেন যথাক্রমে এনভায়রনমেন্ট অ্যান্ড ক্লাইমেট চেঞ্জ স্পেশালিষ্ট মুনির হোসেন চৌধুরী, রিভার অ্যান্ড ডেল্টা রিসার্চ সেন্টারের চেয়ারম্যান মোহাম্মদ এজাজ এবং চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের প্রাণিবিদ্যা বিভাগের চেয়ারম্যান অধ্যাপক ড. মো. মনজুরুল কবিরিয়া।

## ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন সংস্থা প্রধানগণের মধ্য থেকে সর্বোচ্চ নম্বর পেয়ে ২০২০-২১ অর্থবছরের জন্য জাতীয় শুদ্ধাচার পুরস্কার অর্জন করেন বিআইডব্লিউটিএর চেয়ারম্যান কমডোর গোলাম সাদেক। এ উপলক্ষে ৭ সেপ্টেম্বর ঢাকায় বিআইডব্লিউটিএ প্রধান কার্যালয়ের মুক্তিযোদ্ধা অডিটোরিয়ামে সংস্থার সর্বস্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের পক্ষ থেকে এক সংবর্ধনার আয়োজন করা হয়। গোলাম সাদেক তার এ পুরস্কার বিআইডব্লিউটিএর সব কর্মকর্তা-কর্মচারীকে উৎসর্গ করেন। তিনি বলেন, এই পুরস্কার প্রাপ্তির পেছনে ব্যক্তি গোলাম সাদেকের অবদান ৫ শতাংশের বেশি নয়, বাকি ৯৫ শতাংশ আপনাদের। একই ধারার সামনের দিনগুলোতে সকলকে সরকার তথা মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা মোতাবেক কাজ করার নির্দেশনা প্রদান করে তিনি বলেন, একতাবদ্ধভাবে একই লক্ষ্যে অবিচল থেকে যার যে কাজ সে কাজটুকু সঠিকভাবে করলে বিআইডব্লিউটিএ সামনের দিনগুলোতে আরো ভালো করবে এবং দেশ এগিয়ে যাবে। তিনি মহান আল্লাহর দরবারে শুকরিয়া আদায় করেন এবং জাতির পিতার সুযোগ্য কন্যা জননেত্রী শেখ হাসিনাসহ সংশ্লিষ্ট সকলের প্রতি কৃতজ্ঞতা জ্ঞাপন করেন।



সরকারের সমন্বিত পরিকল্পনায় নৌখাতে অভূতপূর্ব সাফল্য এসেছে : শিল্পমন্ত্রী »



ঘরে ও জাহাজে উভয় ক্ষেত্রে নাবিকরা বিভ্রমনার শিকার হচ্ছেন। শত সহস্র নাবিক জাহাজ থেকে ফিরতে পারছেন না, একইভাবে যোগদান করতেও সমস্যা হচ্ছে। আন্তর্জাতিক ভ্রমণ নিষেধাজ্ঞা, বাইরে বের হওয়ার ব্যাপারে কড়া কড়ি, নাবিক

প্রকৌশলী ড. সাজিদ হোসেন এবং নৌপরিবহন অধিদপ্তরের চিফ নটিক্যাল সার্ভেয়ার ক্যাপ্টেন কে এম জসীমউদ্দিন সরকার। নৌপরিবহন অধিদপ্তরের মহাপরিচালক কমন্ডার এ জেড এম জালাল উদ্দিন মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন।

বিশেষ অতিথির বক্তব্যে নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী বলেন, বর্তমান সরকারের উদ্যোগে নৌপরিবহন অধিদপ্তর আন্তর্জাতিক মানের মেরিটাইম প্রশিক্ষণ ও সনদপত্র প্রদান কার্যক্রমের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক নৌ সংস্থার (আইএমও) 'হোয়াইট লিস্ট' অন্তর্ভুক্তি বজায় রেখে দক্ষ জনবল সৃষ্টিসহ জাহাজে কর্মসংস্থানের মাধ্যমে প্রচুর বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনে সহায়তা করছে। সরকার নৌ সেক্টরের উন্নয়নের লক্ষ্যে নৌপথের সংরক্ষণ ও নৌপরিবহন ব্যবস্থা উন্নয়নে ইতোমধ্যে বেশকিছু পদক্ষেপ নিয়েছে। দেশের সব নদীকে দখলমুক্ত করা এবং নদীর নাব্যতা ফিরিয়ে আনার জন্য প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। বিভিন্ন সমস্যা ও সীমাবদ্ধতা সত্ত্বেও আশের চেয়ে নৌপথ এখন অনেক বেশি নিরাপদ ও পরিবেশবান্ধব। নৌ সেক্টরে মানবসম্পদ উন্নয়নের জন্য চারটি নতুন সরকারি মেরিন একাডেমি প্রতিষ্ঠা করা হয়েছে এবং দক্ষ ক্যাডেট ভর্তির লক্ষ্যে সরকারি ও বেসরকারি সব প্রতিষ্ঠানে সমন্বিত ভর্তি কার্যক্রম চালু করা হয়েছে।

অনুষ্ঠানে নৌপরিবহন অধিদপ্তরের নতুন অনলাইন সেবা উদ্বোধন করা হয়। নৌপরিবহন সেক্টরে বিশেষ অবদানের জন্য পাঁচটি ক্যাটাগরিতে পুরস্কার ও সম্মাননা প্রদান করা হয়। পুরস্কার ও সম্মাননাপ্রাপ্তরা হলেন শিপ অ্যাকুইজিশনের জন্য এস আর শিপিং লিমিটেড, মিন শিপ রিসাইক্লিংয়ের জন্য পিএইচপি শিপ রিসাইক্লিং, শিপ ফেরারার্স এমপ্লয়মেন্টের জন্য হক অ্যান্ড সল লিমিটেড, মেরিটাইম ট্রেনিংয়ের জন্য বাংলাদেশ মেরিন একাডেমি এবং সাগরে সাহসিকতার জন্য এমভি জাওয়াদ জাহাজের ক্যাপ্টেন নাসির উদ্দিন এবং ত্রুগণ।

বর্তমান সরকারের গত ১২ বছরে যেসব খাতে অভূতপূর্ব সাফল্য এসেছে নৌখাত তার অন্যতম বলে মন্তব্য করেছেন শিল্পমন্ত্রী নুরুল মজিদ মাহমুদ হুমায়ুন এমপি। বিশ্ব নৌ দিবসের আলোচনায় প্রধান অতিথির বক্তব্যে তিনি বলেন, ব্যবসা-বাণিজ্যসহ সড়ক ও রেলপথের মতো গুরুত্বপূর্ণ হারে উঠেছে নৌখাত। বন্ধ নৌপথ চালু ও নতুন পথ উন্মুক্ত করার মধ্য দিয়ে সারা দেশে নৌ নেটওয়ার্ক গড়ে উঠতে শুরু করেছে। এর মধ্য দিয়ে এক সময় অর্থনৈতিক খাতের অন্যতম নিয়ামক আবারও চালা হয়ে উঠেছে। খাতটি শক্তিশালী করতে দক্ষ জনবল গঠনেও নেওয়া হয়েছে নানা উদ্যোগ। সরকারের সমন্বিত পরিকল্পনার নৌখাতে অভূতপূর্ব সাফল্য এসেছে।

৩০ সেপ্টেম্বর রাজধানীর একটি হোটеле বিশ্ব নৌ দিবস ২০২১' উদযাপন উপলক্ষে আলোচনা অনুষ্ঠানের আয়োজন করে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন নৌপরিবহন অধিদপ্তর।

এই বছরের জন্য বিশ্ব নৌ-দিবসের প্রতিপাদ্য 'নাবিকরাই নৌপরিবহন ব্যবস্থার মূল ভিত্তি' উল্লেখ করে মন্ত্রী বলেন, নাবিকদের দিকে সমন্বিত বিশ্ব সংস্থা ও নৌ সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের বিশেষ দৃষ্টি দেয়া প্রয়োজন। কোভিড-১৯ পরিস্থিতির কারণে

পরিবর্তনে জটিলতার মতো বিবরণগুলো এক কঠিন বাস্তবতার সামনে দাঁড় করিয়ে দিয়েছে।

তিনি বলেন, নাবিক হওয়া একটি মহৎ এবং বিশ্বের প্রাচীনতম পেশা। বিশ্বে মেরিটাইম এবং শিপিং শিল্পে প্রচুর ক্যারিয়ার গড়ার সুযোগ রয়েছে। অন্যদিকাল থেকে নাবিক হওয়া অভ্যস্ত চ্যালেঞ্জিং এবং আকর্ষণীয় সুযোগ-সুবিধা সম্পন্ন একটি পেশা। আমাদের সরকার সুশিক্ষিত ও প্রশিক্ষিত নাবিক তৈরিতে মনোযোগ দিচ্ছে।

প্রতিবেশী দেশ মিরানমার ও ভারতের সাথে সমুদ্রসীমা নিয়ে বিরোধ মীমাংসায় মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার বলিষ্ঠ নেতৃত্ব ও দূরদর্শিতার প্রশংসা করে মন্ত্রী বলেন, এর মাধ্যমে বাংলাদেশের সামুদ্রিক সম্পদ ব্যবহারে আরও ভালো সুযোগ তৈরি হয়েছে।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব মোহাম্মদ মেজবাহ উদ্দিন চৌধুরীর সভাপতিত্বে অনুষ্ঠানে অন্যান্যের মধ্যে বক্তব্য রাখেন নৌপরিবহন প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সভাপতি জনাব মেজর (অব.) রফিকুল ইসলাম বীর উত্তম এমপি, বাংলাদেশ ওশান পোলিং শিপ ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের সভাপতি আজম জে চৌধুরী, বাংলাদেশ মেরিন একাডেমি, চট্টগ্রামের কমান্ড্যান্ট নৌ

ছবিতে বিআইডব্লিউটিএ »



সারিয়াকান্দিতে সি-ট্রাক উদ্বোধন

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিমন্ত্রী খালিদ মাহমুদ চৌধুরী এমপি ১২ আগস্ট বগুড়া জেলার সারিয়াকান্দি উপজেলার জামখলঘাটে উপজেলার জামখল-কালিতলা নৌরুটে বাতী পার্টিস সি-ট্রাকের উদ্বোধন করেন।





থাইল্যান্ডের পোয়েই প্রদেশের পাক চম জেলার মেকং নদীর তীরে মাওয়া তীর

ছবি: এএফপি

## মেকং নদীর বাঁধ নিয়ে উদ্বেগ »

মেকং নদীর উজানে চীনের অংশ লানকাঙ্গ জিয়াংয়ে জলবিদ্যুৎ উৎপাদনে একাধিক বাঁধ দিয়েছে দেশটি। তিব্বত মালভূমি থেকে উৎপন্ন প্রমত্তা ও আন্তর্জাতিক নদীটি একসময় মুক্তভাবে প্রবাহিত হলেও বাঁধের কারণে এখন প্রবাহিত হচ্ছে খণ্ডিতভাবে। মেকংয়ে দেওয়া বাঁধের ১১টিই চীনের। বেশ কয়েকটি বাঁধ লাগুসও দিয়েছে।

মেকংয়ের ভাটি অঞ্চলের দেশগুলো এবং আন্তর্জাতিক সম্প্রদায় এ নিয়ে প্রশ্ন তুলেছে। থাইল্যান্ডের চিয়াং রাই প্রদেশের মেকং নদী পাড়ের গ্রামগুলোর বাসিন্দাদের নদীর প্রবাহ হঠাৎ বদলে যাওয়ার বিলাপ করতেও দেখা গেছে। কারণ, বন্যাকে যদি বাদও দেওয়া হয় তার পরও গ্রামবাসীর মাছ ধরা ও চাষাবাদে নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে এতে।

মেকংয়ের প্রবাহে এ ধরনের দ্রুত ও হঠাৎ পরিবর্তন ১৯৯৩ সাল অর্থাৎ প্রথম বাঁধ হিসেবে মানওয়ান বাঁধের কার্যক্রম শুরু হওয়ার পর থেকেই প্রতীয়মান হচ্ছে। এটিসহ অন্য বাঁধগুলোতে সংরক্ষিত পানির পরিমাণ ৪ হাজার ১৭০ কোটি ঘনমিটারের বেশি। এর অর্থ হলো বিপুল পরিমাণ পানি নদীর বাস্তব থেকে সরিয়ে নেওয়া হয়েছে।

ফলে ২০০৭ সাল থেকে দুটি ক্ষেত্রে মারাত্মক প্রভাব লক্ষ করা যাচ্ছে। সারা বছর মেকং নদীর পানির স্তরের ওঠানামা এবং পানিপ্রবাহের অস্বাভাবিক উত্থান-পতন এর প্রাকৃতিক চক্রকে স্থায়ীভাবে ক্ষতিগ্রস্ত করছে। পুরো শীত ও গুকনো মৌসুমে মেকং নদীর পানির স্তরের ওঠানামা দৃশ্যমান থাকে। উদাহরণ হিসেবে ২০১৩ সালের ১৩ থেকে ১৭ ডিসেম্বরের কথা উল্লেখ করা যেতে পারে। চীনের আরেকটি বাঁধ জিসংহং চালু করার পর চিয়াং রাইয়ের চিয়াং সায়েন জেলায় মেকং নদীর পানির স্তর হঠাৎ ৩ মিটার বেড়ে যায়।

মেকং নদীর হাইড্রোলজিক্যাল ধরনের এ পরিবর্তন ডিম ছাড়ার

জন্য মাছের শাখা নদীতে পমনকে মারাত্মক প্রভাবিত করছে। নদীটির বাস্তব চমৎকার ও অনন্য। মেকংয়ের মুখ প্রবাহে পানির স্তর শাখা নদীগুলোর চেয়ে ফুলনামুখক নিচু। মুখ প্রবাহে পানিপ্রবাহের সামান্য পরিবর্তন ডিম ছাড়ার জন্য মাছের শাখা নদীতে গম বাধায়ত্ত করে এবং ফলে মাছের উৎপাদন হ্রাস পায়। অথচ উজানের ছয় কোটি গ্রামবাসীর আয় ও আশিষের প্রবান উৎস এই মাছ।

মেকং নদীর বাস্তবতার বিদ্যমান এই সংকট নিয়ে বিপাকে আছে থাই সরকার। মেকংয়ের উজানে সুষ্ট খরা পরিস্থিতি নিয়ে আলোচনার জন্য থাইল্যান্ডের পররাষ্ট্রমন্ত্রী ডন প্রমুদিনাই ২০২০ সালের জানুয়ারিতে চীন সফর করেন। ওই বছরের ২৪ জানুয়ারি থেকে পানিপ্রবাহ ১৫০ কিউসেক বাড়াতে সম্মতও হয়। কিন্তু বাস্তবে যা হয়েছে তা হলো প্রতিশ্রুত সময়ের আগেই চীনের বাঁধ পরিচালক সংস্থা প্রবাহ ১৫০ কিউসেক হ্রাস করেছে।

বিভিন্ন সংখ্যা, উপাত্ত দিয়ে চীন এই দাবি করছে যে চীনা ভূখণ্ড থেকে মেকংয়ের ভাটিতে পানিপ্রবাহ ১৩ শতাংশেরও কম। একই সাথে তারা এই দাবিও করছে যে চীনের বাঁধ মেকংয়ের ভাটিতে খরা ও বন্যা প্রশমনে ভূমিকা রাখছে।

প্রবাহ বদলে দেওয়া নাও হতে পারে। এর মাধ্যমে পানি ধরে রেখে সুবিধাজনক সময়ে তা ছেড়ে দেওয়া হতে পারে, যার মারাত্মক প্রভাব পড়বে ব্রহ্মপুত্রের পানিপ্রবাহে। ফলে বিঘ্নিত হতে পারে পানিসম্পদ নিয়ে ভারতের উদ্যোগ। কারণ, ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চল ও বাংলাদেশ উভয়ের পানি নিরাপত্তার জন্যই ব্রহ্মপুত্র অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

নৌসম্পদ থেকে ১৩ হাজার কোটি রুপি সংগ্রহের লক্ষ্য ভারতের

নৌপরিবহন খাতের সম্পদ বেসরকারি উদ্যোক্তাদের ব্যবহারের সুযোগ দিয়ে (অ্যাসেট মনিটাইজেশন) ১২ হাজার ৮২৮ কোটি রুপি সংগ্রহ করতে চায় ভারত সরকার। দেশটির কেন্দ্রীয় অর্থমন্ত্রী নির্মালা সীতারমন ৬ লাখ কোটি টাকার যে ন্যাশনাল মনিটাইজেশন পাইপলাইন (এনএমপি) ঘোষণা করেছেন তার আওতায় আগামী চার বছরে এ অর্থ সংগ্রহের লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে।

মনিটাইজেশন ঠিক সম্পদ বিক্রি নয়। বরং বেসরকারি খাতকে তা ব্যবহারের অনুমতি দিয়ে নগদ অর্থ সংগ্রহ করা। নৌপরিবহন খাতের অ্যাসেট মনিটাইজেশন পাইপলাইন প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করবে পোর্টস, শিপিং অ্যান্ড ওয়াটারওয়েজ মন্ত্রণালয়। প্রকল্পের সম্ভাব্য মডেল হবে সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্বমূলক (পিপিপি)।

অর্থমন্ত্রী প্রকাশিত এনএমপি নথি অনুযায়ী, দেশের ৯ থেকে ১২টি বন্দরের সম্পদ মনিটাইজেশনের জন্য বিবেচনা করা হতে পারে। ২০২১-২২ থেকে ২০২৪-২৫ অর্থবছর পর্যন্ত এর মূল্যমান দাঁড়াবে ১২ হাজার ৮২৮ কোটি রুপি। এই পরিমাণ অর্থ সংগ্রহ করা হবে ৩১টি প্রকল্পের মাধ্যমে। এগুলোর মধ্যে আছে অতিবিক্ত বার্ষিক যন্ত্রিকীকরণ, অক্সো ও কনটেইনার জোট উন্নয়ন, কনটেইনার টার্মিনালের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (ওম্যান্ডএম), আন্তর্জাতিক ক্রুজ টার্মিনালের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং মেরিনারগুলোর উন্নয়ন।

৭ হাজার ৫০০ কিলোমিটার দীর্ঘ উপকূল এবং বিশাল বিস্তৃত নাব্য নৌপথের সুবাদে ভারতে মেজর বন্দর আছে ১২টি। নন-মেজর বন্দরের সংখ্যা ২০০-এর বেশি। দেশটির সার্বিক বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখছে মেরিটাইম খাত। দেশটি যে পরিমাণ বাণিজ্য করে তার ৯৫ শতাংশই সম্পন্ন হয় নৌপথে, আর্থিক মূল্যে যা ৬৫ শতাংশ।

নৌযানের মাধ্যমে নৌপথ দূষণ রোধে কঠোর হচ্ছে ভারত

নৌযানের মাধ্যমে সমুদ্র ও অভ্যন্তরীণ নৌপথের দূষণ প্রতিরোধে কঠোর

ব্রহ্মপুত্র ও বরাক নদ ঘিরে ভারতের নতুন উদ্যোগ

ব্রহ্মপুত্র নদে চীনের জলবিদ্যুৎ প্রকল্প নদের পানি প্রবাহের ওপর প্রভাব ফেলবে বলে উদ্বেগ প্রকাশ করেছে ভারতের পানিসম্পদ বিষয়ক সংসদীয় স্থায়ী কমিটি। এর পরিপ্রেক্ষিতে ব্রহ্মপুত্র ও বরাক নদ উন্নয়নে কেন্দ্রীয় সরকার নতুন উদ্যোগ নিচ্ছে বলে জানিয়েছেন আসামের সাবেক মুখ্যমন্ত্রী ও বর্তমানে কেন্দ্রীয় মন্ত্রী সর্বানন্দ সনোয়াল।

সংসদীয় প্যানেলের পক্ষ থেকে ব্রহ্মপুত্র নদ নিয়ে চীনের কার্যক্রমের ওপর নজর

রাখার সুপারিশ আসার পর গত ২২ আগস্ট এই ঘোষণা দেন সনোয়াল। ব্রহ্মপুত্রের ওপর চীনের বাঁধ নির্মাণ পরিকল্পনায় আসামের নাগরিকরাও এর আগে উদ্বেগ প্রকাশ করেছিলেন।

উত্তর-পূর্ব ভারতের অর্থনৈতিক উন্নয়নে ব্রহ্মপুত্রের গুরুত্বের ওপর জোর দিয়ে সনোয়াল বলেন, ব্রহ্মপুত্র ও বরাক নদ উন্নয়নে আমরা একাধিক উদ্যোগ নিচ্ছি। ব্রহ্মপুত্র ও বরাক পুরো উত্তর-পূর্ব ভারতজুড়ে বিস্তৃত প্রধান নদী এবং অর্থনৈতিকভাবে লাভজনক দেশের গুরুত্বপূর্ণ নৌপথ।

আন্তর্জাতিক নদ ব্রহ্মপুত্রের ৫৬ শতাংশ পড়েছে চীনা ভূখণ্ডে। ইয়াংল্যাং সাঙ্গপো নামে পরিচিত নদীটিতে বৃষ্টি হয় বছরে ২ হাজার থেকে ২ হাজার ১০০ মিলিমিটার।

ব্রহ্মপুত্র নদ নিয়ে চীন ও ভারতের মধ্যে কোনো চুক্তি নেই বশে আগস্টের গোড়ার দিকে জানায় সংসদীয় প্যানেল। তবে ব্রহ্মপুত্র ও সুতলেজ নদী নিয়ে দুই দেশের মধ্যে একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরিত হয়েছে, যা পাঁচ বছরের জন্য প্রযোজ্য এবং নিয়মিত হলনাপাদ করতে হবে। পানিসম্পদ বিষয়ক সংসদীয় কমিটির আশঙ্কা, জলবিদ্যুৎ প্রকল্পের ফলে পানির



পদক্ষেপ নিচ্ছে ভারতের কেন্দ্রীয় সরকার। এর অংশ হিসেবে তারা দেশের মেরিটাইম জোন ও অভ্যন্তরীণ নৌপথে প্রবেশকারী জাহাজ আকস্মিক পরিদর্শন করবে।

সমুদ্র ও অভ্যন্তরীণ নৌপথ দুয়োর বিষয়টি নিয়ে সম্প্রতি লোকসভার আলোচনা হয়। সরকারের তরফ থেকে পরিষ্কার করে বলে দেওয়া হয়েছে, ভারতের বিদ্যমান জাহাজসমূহের পাশাপাশি নতুন এবং নির্মাণাধীন জাহাজকেও কার্যক্রমে আসার আগে দূষণরোধী বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। জাহাজের নির্মাণ শেষ হওয়ার পর সমুদ্রের দূষণ প্রতিরোধে প্রয়োজনীয় সব সরঞ্জাম বসানো হয়েছে কিনা তা নিশ্চিত করতে প্রাথমিক পরিদর্শন চালানো হবে। এরপর দূষণ প্রতিরোধী সরঞ্জামের পরিচালনা সক্ষমতা যাচাইয়ে নিয়মিত ও বার্ষিক পরিদর্শন কার্যক্রমও পরিচালনা করা হবে।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের পক্ষ থেকে বলা হয়েছে, মার্চের শিপিং অ্যান্ড ১৯৫৮-এর ৩৫৬জি ধারায় প্রদত্ত ক্ষমতাবলে বিভিন্ন মার্কেটহিল মেরিন ডিপার্টমেন্টের সার্ভেয়ররা ভারতীয় ও বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজে আকস্মিক পরিদর্শন কার্যক্রম পরিচালনা করবেন। কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে বিবি ভঙ্গ হলে তা আটক করে জরিমানা আরোপ করা হবে। নিয়ম লঙ্ঘন যাতে না হয় সেজন্য বিভিন্ন বন্দরে জাহাজের মাধ্যমে উৎপন্ন বর্জ্য গ্রহণেরও ব্যবস্থা থাকছে। বর্জ্য গ্রহণে নৌপরিবহন অধিদপ্তর 'সোয়াচ সাগর' নামে একটি কেন্দ্রীয় অনলাইন পোর্টালও উন্নয়ন করেছে।

উল্লেখ্য, সালফার অক্সাইডের মাধ্যমে বায়ুদূষণ কমিয়ে আনতে ইন্টারন্যাশনাল কনভেনশন ফর দ্য শ্রিভেনশন অব পলিউশন ফ্রম শিপস (মারপল) সংশোধন করা হয়েছে। ২০২০ সালের ১ জানুয়ারি থেকে চালু হয়েছে দশমিক ৫ শতাংশের বেশি সালফারযুক্ত জ্বালানি ব্যবহার না করার নিয়ম। ভারতের বন্দরে আপা ভারতীয় ও বিদেশি পতাকাবাহী জাহাজের ক্ষেত্রেও একই নিয়ম পরিপালনে ২০১৯ সালে এ-সংক্রান্ত সার্কুলার জারি করেছে নৌপরিবহন অধিদপ্তর। দ্য হিন্দু।

### সমুদ্রে পারদের প্রধান উৎস নদী

সমুদ্রে পারদের উপস্থিতি মানব স্বাস্থ্য ও বন্যপ্রাণী বিশেষ করে উপকূলীয় এলাকার ওপর মারাত্মক নেতিবাচক প্রভাব ফেলে। এই পারদের উৎস হিসেবে এতদিন বায়ুমণ্ডলকেই মূল্যায়ন করা হতো, যেখান থেকে সরাসরি ধাতুটি জমা হয়। তবে ইয়েল স্কুল অব দ্য এনভায়রনমেন্টের ইকোলজিস্ট ইকোলজির অধ্যাপক পিটার রেমন্ড এক পবেষণায় দেখিয়েছেন, বিশ্বের

উপকূলগুলোতে বিধাক্ত ভারী ধাতুটির প্রধান উৎস আদতে নদী। মেচার জিওসায়েন্সেলে গবেষণাটি প্রকাশিত হয়েছে।

পিটার রেমন্ড বলেন, এটা অনেকটা পারদের চক্রটাকে নতুন করে দেখা। আগে ধারণা ছিল সমুদ্রে অধিকাংশ পারদই জমা হয় বায়ুমণ্ডল থেকে। এরপর তা উপকূলের দিকে যায়। কিন্তু এখন দেখা যাচ্ছে, সমুদ্র উপকূলে অধিকাংশ পারদই আসে নদীগুলো থেকে। এরপর তা উন্মুক্ত সমুদ্রের দিকে যায়।

রেমন্ড'স ল্যাবের পোস্টডক্টরাল ফেলো মাওদিয়ান লিউ বলেন, নীতিনির্ধারকরা বর্তমানে বায়ুমণ্ডল থেকে নির্গত ও জমা হওয়া পারদ নিয়ন্ত্রণেই বেশি মনোযোগী। নদী থেকে সমুদ্র উপকূলে পারদ জমা হওয়ার বিষয়টি তারা অবগত নন। নতুন এ পবেষণায় পারদ সীমিত করার গুরুত্বের বিষয়টি উঠে এসেছে, যা নদীতে মেশে।

নদী থেকে পারদের বার্ষিক প্রবাহের চক্রটিও পরীক্ষা করে দেখেছেন গবেষকরা। তাতে দেখা গেছে, বৈশ্বিকভাবে এর প্রবাহ সবচেয়ে বেশি থাকে আগস্ট ও সেপ্টেম্বরে। সমুদ্রে সবচেয়ে বেশি পারদের জোপান দেয় কোন কোন নদী তাও বিশ্লেষণ করেছেন তারা। বিশ্লেষণ বলাছে, এর অধিকের জন্য দায়ী মাত্র ১০টি নদী। অ্যামাজন নদী রয়েছে এই তালিকায় সবার ওপরে। এর পরেই রয়েছে ভারত ও বাংলাদেশের গঙ্গা এবং চীনের ইয়াংজি।

বায়ুমণ্ডলে পারদের মূল উৎস কয়লা গোড়ানো, যা শেষ পর্যন্ত সমুদ্র ও মাটিতে এসে মেশে। নদীগুলো যে পারদ সমুদ্রে বয়ে নিয়ে যায় সেটিও আসে বায়ুমণ্ডল থেকেই, যা মাটিতে এসে মেশে। জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে ভগ্নাবহ ঝড় ও বন্যা দীর্ঘদিন ধরে মাটিতে সঞ্চিত অবশ্যায় থাকা পারদ বর্ষিত হারে সমুদ্রে বয়ে আনতে পারে বলেও জানিয়েছেন গবেষকরা।

### নৌপথের প্রকল্পের কাজ আবার শুরু করছে ওডিশা

কোভিড-১৯-এর প্রকোপ কমে আসায় নৌপথের প্রকল্পগুলোর কাজ আবার শুরু করতে যাচ্ছে ভারতের ওডিশা রাজ্য সরকার। রাজ্যের বাণিজ্য ও পরিবহনমন্ত্রী পদ্মনাভ বেহেরা বলেন, পরিস্থিতি উন্নতির দিকে যাওয়ার প্রকল্পগুলোর কাজ পুনরায় শুরু করা হবে।

ওডিশার ছয়টি নৌপথকে জাতীয় নৌপথ হিসেবে চিহ্নিত করেছে ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (আইডব্লিউআই)। জাতীয় নৌপথ-৫-এর প্রথম পর্যায়ের উন্নয়ন শুরু

হয়েছে এবং আরো পাঁচটি নৌপথ বিবেচনাধীন রয়েছে।

ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ ২০০৮ সালে পূর্ব উপকূল বরাবর ৫৮৮ কিলোমিটার দীর্ঘ ব্রাহ্মণী, খরনুয়ান, মহানদী, মাতাই নদীকে জাতীয় নৌপথ-৫ ঘোষণা করেছে। এর মধ্যে প্রথম পর্যায়ে ২০০ কিলোমিটার উন্নয়নে আইডব্লিউআই ২০১৪ সালের ৩০ জুন রাজ্য সরকার, প্যারাশীপ গোর্ট ট্রাস্ট (পিপিটি) ও থামরা বন্দরের সাথে সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করেছে।

বেহেরা সম্প্রতি কেন্দ্রীয় বন্দর, নৌপরিবহন ও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিমন্ত্রীর সাথে ভার্চুয়াল বৈঠকে বন্দরে পণ্য পরিবহন সহজ করতে ও আর্থিক বোঝা কমাতে নৌপথ-৫-এর কাজে গতি আনার পরামর্শ দেন। তিনি বলেন, অভ্যন্তরীণ নৌপথ দিয়ে পণ্য পরিবহন করলে তা রাজ্যের শিল্পের বিকাশে সহায়ক হবে।

অংশীজনদের সাথে আলোচনার পর ইন্ডিয়ান পোর্টস কিং, ২০২১-এর ব্যাপারে রাজ্য সরকার তাদের মতামত দেবে বলে জানান বেহেরা।



তানজানিয়ার বন্দর নগরী দার এস সালায়

ছবি: কফটা

## আফ্রিকায় নদীদূষণে ভূমিকা রাখছে বৈশ্বিক ফাস্ট ফ্যাশন ব্র্যান্ড »

আফ্রিকার নদীদূষণ ত্বরান্বিত করছে বৈশ্বিক ফাস্ট ফ্যাশন ব্র্যান্ডগুলো। ফলে সেখানকার নদীগুলোর পানি সবুজ বর্ণ ধারণ করছে ও অস্বাস্য হয়ে উঠছে। ১৭ আগস্ট প্রকাশিত ওয়াটার উইটনেস ইন্টারন্যাশনালের (ডব্লিউডব্লিউআই) প্রতিবেদনে এ তথ্য উঠে এসেছে।

ডব্লিউডব্লিউআই বলছে, সন্ধ্যা ৬ বজা পর্যন্ত ক্রয়াদানার সুযোগে বৈশ্বিক ফাস্ট ফ্যাশন ব্র্যান্ডগুলো পোশাক সংগ্রহে আফ্রিকা থেকে পোশাক সংগ্রহ বাড়িয়েছে। এতে করে আফ্রিকার দক্ষিণাঞ্চলের লেসোথো ও তানজানিয়ার নদীগুলো দূষণের হুমকিতে পড়েছে।

ডব্লিউডব্লিউআইয়ের পরিচালক ও প্রতিবেদনের লেখক বৈশ্বিক ব্র্যান্ডগুলোর আরো উত্তম চর্চার সুযোগ রয়েছে। কিন্তু আফ্রিকায় দূষণ কমাতে এখন পর্যন্ত তাদের ভূমিকা সামান্যই। এমনকি পানি মজুদ অথবা কারখানার কয়ীদের জন্য পর্যাপ্ত পানি ও গ্যোনিরক্ষণের ব্যবস্থাও নিশ্চিত করেনি তারা।

লেসোথোর একটি নদী ডেনিম ড্রপের রঙে দূষিত হওয়ার প্রমাণ পেয়েছেন গবেষকরা। একটি বস্ত্রবস্ত্রের নিকটবর্তী সিমবাজি নদীর পানির নমুনা পরীক্ষা করে সিএইচের মাত্রা পাওয়া গেছে ১২, যা ব্লিচের কাছাকাছি। এই সিমবাজির পানিই ধোয়া ও সেচের কাজে ব্যবহার করে স্থানীয়রা।

দূষণে প্রভাবক হিসেবে ৫০টি আন্তর্জাতিক ব্র্যান্ড শনাক্ত করা হয়েছে গবেষণায়, যারা আফ্রিকা থেকে পোশাক সংগ্রহ করছে। এর মধ্যে আছে ইন্ডিটেক্সের জারা, আসস ও এইচঅ্যান্ডএম। জারা এ ব্যাপারে কোনো মন্তব্য করেনি। আসস ও এইচঅ্যান্ডএম আফ্রিকা থেকে পোশাক সংগ্রহের কথা স্বীকার করে পানি নিয়ে ঝুঁকির বিষয়টি হ্রাসে উদ্যোগের বিষয়টি নিশ্চিত করেছে। রয়টার্স।





দক্ষিণ এশিয়ার ব্রহ্মপুত্র অববাহিকা

হবি বিশ্বকোষ

ব্রহ্মপুত্র অববাহিকায় নৌপথে বাণিজ্য

নেতৃত্ব দিতে হবে বেসরকারি খাতকেই »

ব্রহ্মপুত্র অববাহিকার নৌপথ দিয়ে ভারত-ভূটান-বাংলাদেশের মধ্যে বাণিজ্যের যে সম্ভাবনা তা কাজে লাগাতে বেসরকারি খাতকেই নেতৃত্ব দিতে হবে। ১৩ এপ্রিল অক্সফাম ইন্ডিয়া আয়োজিত ইন্দো-ভূটান-বাংলাদেশ কনসালটেশন অন ট্রেড অ্যান্ড ইনফ্রাস্ট্রাকচার ওয়াটারওয়েজ নেভিগেশন ইন দ্য ব্রহ্মপুত্র বেসিন শীর্ষক এক ওয়েবিনারে এই অভিমত ব্যক্ত করেন বিশেষজ্ঞরা। ওয়েবিনার আয়োজনে সহযোগিতা করে গবেষণা প্রতিষ্ঠান কাটন ইন্টারন্যাশনাল ও অক্সফাম বাংলাদেশ।

ওয়েবিনারটি সম্বলনা করেন কাটন ইন্টারন্যাশনালের নির্বাহী পরিচালক বিপুল চ্যাটজী। বক্তব্য রাখেন প্রতিষ্ঠানটির পরিচালক (প্রোগ্রাম) অ্যান্ড অ্যাডভোকেটসি পঞ্চজ আনন্দ। তিনি বলেন, বাংলাদেশ, ভূটান ও ভারতের মধ্যে বাণিজ্যের বিপুল সম্ভাবনা রয়েছে। বাণিজ্য বৃদ্ধির এই সুফল সীমান্তের উভয় পার্শ্বের প্রান্তিক মানুষদের কাছে পৌঁছাতে হবে।

বাংলাদেশ, ভূটান ও ভারতের ৬০ জনের বেশি বক্তা ওয়েবিনারটিতে অংশ নেন। আসামের গুয়াহাটিতে বাংলাদেশের সহকারী হাইকমিশনার তানভীর মনসুর ট্রেড বাল্কেট শক্তিশালী করার পাশপাশি একে সম্প্রসারিত করার ওপর জোর দেন। তিনি বলেন, বাণিজ্যকে সম্বল করা ও বাণিজ্য সম্পাদন করা দুটি আলাদা বিষয়। বাজারের চাহিদা বিশ্লেষণ করে সরবরাহ শৃঙ্খল উন্নত করতে হবে।

জোগীপোপা ও ধুবড়ী নদীবন্দরের ড্রেজিং, ক্র্যাশমেল জেন, স্টিল জেট ও পূর্ণাঙ্গ কাস্টম অফিস ও টার্মিনাল সুবিধা উন্নয়নের ওপর জোর দেন ভূটানে গেলেফুর তানি ওয়াংমো কনসালট্যান্সির দরজি নোরবু। চট্টগ্রাম, মোংলা ও পায়রা বন্দরে

পোর্টস-অব-কল সম্প্রসারণের ওপরও গুরুত্বারোপ করেন তিনি। বলেন, অভ্যন্তরীণ নৌপথের উন্নয়ন করা গেলে অন্যান্য পথের মতো বাংলাদেশের সাথে ফল ও সবজির বাণিজ্যও সম্ভব। ইনফ্রাস্ট্রাকচার ওয়াটারওয়েজ অথোরিটি অব ইন্ডিয়া (আইডব্লিউএআই) পরিচালক (লজিস্টিকস অ্যান্ড ট্রাফিক) এ কে বানসাল বলেন, শিল্প মালিকদের অভ্যন্তরীণ নৌপথের সুবিধা কাজে লাগানো উচিত। তাদের উচিত তাদের পণ্যের একটা অংশ অভ্যন্তরীণ নৌপথে পরিবহন করা।

কোভিড-১৯ মহামারির কারণে যোগাযোগের অন্যান্য মাধ্যম বন্ধ থাকার সময় নিরাপদ মাধ্যম হয়ে ওঠে অভ্যন্তরীণ নৌপথ। বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের উদ্যোগ ও পরিকল্পনা এবং কোভিডের মধ্যেও নৌপথে বাণিজ্য কীভাবে টেকসই সেটি ব্যাখ্যা করেন সংস্থাটির উপপরিচালক শর্মিলা খানম। এ কে বানসাল ও শর্মিলা খানমের বক্তব্যের পরিপ্রেক্ষিতে বিপুল চ্যাটজী বলেন, ব্যবসায়ীরা যাতে অভ্যন্তরীণ নৌপথ কাজে লাগাতে পারেন সেজন্য বিদ্যমান অবকাঠামো ও আইন-কানুন সম্পর্কে তাদের অবগত থাকা জরুরি।

ওয়েবিনারে ব্যবসায়ীদের বিষয়গুলো তুলে ধরেন এক্সপোর্ট অ্যান্ড ইমপোর্ট বিজনেস অ্যাসোসিয়েশন, রৌমারির সদস্য চান মিয়া এবং ভারতের দক্ষিণ সালমারা-মানকাচর ইমপোর্ট অ্যান্ড এক্সপোর্ট অ্যাসোসিয়েশনের সদস্য আশরাফ আলি। দুজনেই বলেন, স্থানীয়দের বিশেষ করে নারীদের তৈরি হস্তশিল্প ও কৃষি পণ্য রপ্তানির আওতায় আনা গেলে নদী তীরবর্তী মানুষের জীবন-জীবিকা উন্নত হবে। অভ্যন্তরীণ নৌপথ দিয়ে বাণিজ্য বাড়তে বিদ্যমান অবকাঠামো উন্নয়নে কর্মকর্তাদের প্রতি আহ্বান জানান তারা।

মে মাসে। কিন্তু দরদাতাদের অন্যতম কয়েক দফা দরপত্র জমা দেওয়ার সময় বাড়ানো হয়েছে। বারাণসী টার্মিনালটি আইডব্লিউএআই নির্মাণ করেছে ২০০ কোটি রুপী ব্যয়ে এবং রেল সংযোগে আরও ৮৫ কোটি রুপী বিনিয়োগের পরিকল্পনা রয়েছে। হলদিয়া টার্মিনাল নির্মাণে আইডব্লিউএআইয়ের খরচ হয়েছে ৪৫২ কোটি ২০ লাখ রুপী এবং রেল সংযোগের জন্য ব্যয় হয়েছে আরও ১৯ কোটি রুপী।

অভ্যন্তরীণ নৌযান বিল অনুমোদন ভারতের মন্ত্রিসভার

অভ্যন্তরীণ নৌযান বিল ২০২১ গত ১৬ জুন অনুমোদন করেছে ভারতের কেন্দ্রীয় মন্ত্রিসভা। এর মাধ্যমে অভ্যন্তরীণ নৌপথে নৌ চলাচলে শৃঙ্খলা আনা হবে বলে জানিয়েছেন কেন্দ্রীয় পোর্টস, শিপিং ও ওয়াটারওয়েজ মন্ত্রী মনসুখ মান্ডভ। ১৯১৭ সালে প্রণীত অভ্যন্তরীণ নৌযান আইনের স্থলাভিষিক্ত হবে বিলটি।

এক সংবাদ সম্মেলনে মনসুখ মান্ডভ বলেন, নৌ চলাচলকে সাশ্রয়ী ও নিরাপদ করার পাশাপাশি অভ্যন্তরীণ নৌপথে বাণিজ্য বাড়াতে সাহায্য করবে বিলটি। নিরাপদ নৌ চলাচল, কার্গোর নিরাপত্তা ও অভ্যন্তরীণ নৌযানের কারণে দূষণ কমানোর ব্যবস্থা থাকবে বিলে।

অভ্যন্তরীণ নৌযান বিল ২০২১ রাজ্যগুলোর তৈরি ভিন্ন ভিন্ন নিয়মের স্থলে একক আইন হিসেবে কাজ করবে। বিলের ফলে নৌযান, জুর নিবন্ধন এবং নৌযানের বিস্তারিত তথ্যের একটি কেন্দ্রীয় ডাটাবেজ থাকবে। জেলা, তালুক বা পঞ্চায়েত এমনকি গ্রাম পর্যায়ে অভ্যন্তরীণ নৌপথে চলাচলকারী অসাম্প্রিক নৌযানেরও নিবন্ধন নিতে হবে। নৌযানের মাধ্যমে পরিবেশ দূষণ যাতা না হয় সেজন্য বিলের আওতায় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে। এর আওতায় দূষণকারী উপাদান ও রাসায়নিকের তালিকা তৈরি করতে পারবে সরকার।

নদী, খাল, ত্রিকনহ ভারতে নাব্য নৌপথ আছে ১৪ হাজার ৫০০ কিলোমিটার। এর মধ্যে ৪ হাজার কিলোমিটার চালু আছে। ন্যাশনাল ওয়াটারওয়েজ অ্যান্ড ২০১৬ অনুযায়ী, ১১১টি অভ্যন্তরীণ নৌপথকে জাতীয় নৌপথ ঘোষণা করা হয়েছে। অভ্যন্তরীণ নৌপথ জ্বালানী সাশ্রয়ী ও পরিবেশবান্ধব পরিবহন মাধ্যম। ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপথগুলো দিয়ে প্রতি বছর ৫ কোটি ৫০ লাখ টন কার্গো পরিবাহিত হয়। তারপরও উন্নয়নশীল দেশগুলোর তুলনায়

ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপথ অনেক বেশি অব্যাহত থাকছে।

ভারতের অভ্যন্তরীণ নৌপথগুলোর উন্নয়ন ও নিয়ন্ত্রণের দায়িত্ব উত্তর প্রদেশের নয়ডাভিত্তিক ইনফ্রাস্ট্রাকচার ওয়াটারওয়েজ অথোরিটি অব ইন্ডিয়া। ১৯৮৬ সালের ২৭ অক্টোবর প্রতিষ্ঠানটি কার্যক্রম শুরু করে।

ভারতের বন্দর ও নৌপথ ডিজিটাইজেশনে কাজ করছে সিসকো

কার্যক্রম ডিজিটাইজেশনে বিশাখাপত্তনম, দিনদয়াল ও কলকাতা বন্দরের মতো ভারতের বড় কয়েকটি সমুদ্র বন্দর ও অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের (আইডব্লিউএআই) সাথে অংশীদারিত্বের ভিত্তিতে কাজ করছে প্রযুক্তি কোম্পানি সিসকো। ভারতের সাতটি বন্দরে ১৪টি হ্রকল্প বাস্তবায়ন করছে কোম্পানিটি। এর মধ্যে তিনটি প্রকল্পের কাজ শেষ হয়েছে এবং ১১টির কাজ বিভিন্ন পর্যায়ে রয়েছে। আগামী এক দশকে মেরিটাইম খাতে উৎপাদনশীলতা ও দক্ষতা বাড়াতে ভারতের ঘোষিত মেরিটাইম ভিশন ২০২০ এর সাথে সামঞ্জস্য রেখে কাজটি করছে সিসকো।

বন্দর ও অভ্যন্তরীণ নৌপথ ডিজিটাইজেশনের মাধ্যমে সার্বিক লজিস্টিক ব্যয় হ্রাস পাবে। পাশাপাশি উৎপাদন খাতের বৈশ্বিক পরিশক্তি হওয়ার পথেও ভারতকে সহায়তা করবে এটি। মূলত তিনটি ক্ষেত্রে শ্রাধান্য দিয়ে বন্দর ও অভ্যন্তরীণ নৌপথের ডিজিটাইজেশনের কাজ করছে সিসকো। প্রথমটি হলো টার্নঅ্যারাউন্ড টাইম, সক্ষমতা ও রাজস্বের সাথে বা সরাসরি সম্পর্কিত। রিয়েল টাইম ইকুইপমেন্ট মনিটরিংয়ের মাধ্যমে রাজস্ব ও যন্ত্রপাতির বিকল হওয়া রোধ করাও আরেকটি অগ্রাধিকার ক্ষেত্র। জ্বালানী ব্যবস্থাপনা ও বিশ্লেষণের মাধ্যমে দক্ষতা উন্নয়নেও কাজ করছে সিসকো। পাশাপাশি মান্টি চ্যানেল যোগাযোগ ও সমন্বয়কারী প্ল্যাটফর্মের মাধ্যমে কর্মীদের নিরাপত্তা ও যোগাযোগ বৃদ্ধিতেও কাজ করছে প্রতিষ্ঠানটি।

সিসকোর এশিয়া প্যাসিফিক, জাপান ও ছোট্টার চায়নার প্রেসিডেন্ট ডেভ ওয়েস্ট বলেন, উৎপাদন খাতের পরিশক্তি হওয়ার লক্ষ্য রয়েছে ভারতের। সে লক্ষ্যে পৌঁছাতে হলে লজিস্টিক দক্ষতা বাড়ানোর বিকল্প নেই। রিয়েল-টাইম মনিটরিংয়ের মাধ্যমে টার্নওভার সময়ের উন্নতি, রাজস্ব ও যন্ত্রপাতির ক্ষতি রোধ এবং জ্বালানী ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে দক্ষতা



বৃদ্ধিতে ভারতের কয়েকটি বন্দরের সাথে অংশীদারিত্বের ভিত্তিতে কাজ করছি। ২০২৫ সালের মধ্যে ভারতকে ৫ ট্রিলিয়ন ডলারের অর্থনীতি হওয়ার কাছাকাছি পৌঁছে দেবে।

শিল্প সূত্রগুলোর তথ্য অনুযায়ী, যুক্তরাষ্ট্র ও ইউরোপে জিডিপি বার্ষিক বৃদ্ধির যথাক্রমে ৮ ও ৯ শতাংশ হলেও ভারতে তা ১৩ শতাংশ। প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বাড়াতে ও বৈশ্বিক উৎপাদন ক্ষেত্র হয়ে উঠতে হলে ভারতকেও এ হার জিডিপির ১০ শতাংশে নামিয়ে আনতে হবে।

ম্যাডিসন নদীতে সান্দ্রকালীন মাছ ধরায় নিষেধাজ্ঞা



যুক্তরাষ্ট্রে লোয়ার ম্যাডিসন নদী ছবি: ক্রিস্টিন

পানির তাপমাত্রা বেড়ে যাওয়ার ম্যাডিসন নদীর নিষ্কাশনে সান্দ্রকালীন মাছ ধরায় নিষেধাজ্ঞা জারি করা হয়েছে। বার্ষিক নিষেধাজ্ঞার কয়েক সপ্তাহ আগে এই উদ্যোগ নিয়েছে কর্তৃপক্ষ।

এনিস লেকের বাঁধ থেকে ম্যাডিসন যেখানে জেফারসন নদীর সাথে মিলিত হয়েছে, সেই পর্যন্ত অংশে স্থানীয় সময় বেলা ২টা থেকে মধ্যরাত পর্যন্ত মাছ ধরা নিষিদ্ধ ঘোষণা করা হয়েছে। পানির অত্যধিক তাপমাত্রা মাছদের রোগের ঝুঁকি বাড়িয়ে দেয়। এমনকি এর ফলে বিপুল পরিমাণ মাছ মারাও যায়। এ কারণেই এই সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। তবে প্রয়োজন হলে আরও পদক্ষেপ নেওয়া হবে বলেও জানিয়েছেন মন্টানা ফিশ, ওয়াইল্ডলাইফ অ্যান্ড পার্কসের ব্যবস্থাপকরা। বার্ষিক নিষেধাজ্ঞার আগ পর্যন্ত অর্থাৎ ১৫ আগস্ট পর্যন্ত লোয়ার ম্যাডিসনে মাছ ধরায় এ নিষেধাজ্ঞা বলবৎ থাকবে।

লোয়ার ম্যাডিসনে পানির তাপমাত্রা এতোমধ্যেই ৭৫ ডিগ্রি সেন্টিগ্রেড অতিক্রম করে গেছে। এই অবস্থায় বড়শি দিনে মাছ শিকারীদের দিনের যে সময়টা অপেক্ষাকৃত ঠান্ডা থাকে সেই সময়টা মাছ ধরার জন্য বেছে নেওয়ার আহ্বান জানানো হয়েছে। পাশাপাশি মাছ লাড়াচাড়া করার আগে হাত ভিজিয়ে নেওয়া, যতক্ষণ সম্ভব মাছ পানিতে রাখা এবং বড়শি আলতোভাবে টেনে তোলার আহ্বানও

জানানো হয়েছে। সেই সাথে কোনো মাছ ধরার পর তা নদীতে ছেড়ে দিতে চাইলে আগে মাছটিকে সুস্থ করে নেওয়ার আহ্বানও জানানো হয়েছে মাছ শিকারীদের প্রতি।

অক্সফোর্ড নদীতে বর্জ্য ফেললেই সংকেত পাবেন বাসিন্দারা



ব্রিটেনের অক্সফোর্ড নদীতে কোনো ধরনের বর্জ্য ফেললেই সংকেত পৌঁছে যাবে বাসিন্দাদের কাছে। টেমস ওয়াটার, অক্সফোর্ড সিটি কাউন্সিল এবং দাঁতব্যা প্রতিষ্ঠান টেমস টুয়েন্টি ওয়ান ও দ্য রিভারস ট্রাস্ট নগরীর ছয়টি স্থানে এ সংকেত ব্যবস্থা স্থাপন করেছে।

এর ফলে নদীর বিভিন্ন স্থান সাঁতারের জন্য নিরাপদ হবে বলে আশা করা হচ্ছে। দ্য রিভারস ট্রাস্টের সদস্য ও সাঁতারু মাইকেল ওয়াকার বলেন, আমরা আরও ভালো তথ্য চাই, যাতে করি আমি সঠিক সিদ্ধান্ত নিতে পারি। আমি জানি, অনেকেরই এটা জানতে চান যে, তারা কেমন পানিতে সাঁতার কাটিছেন।

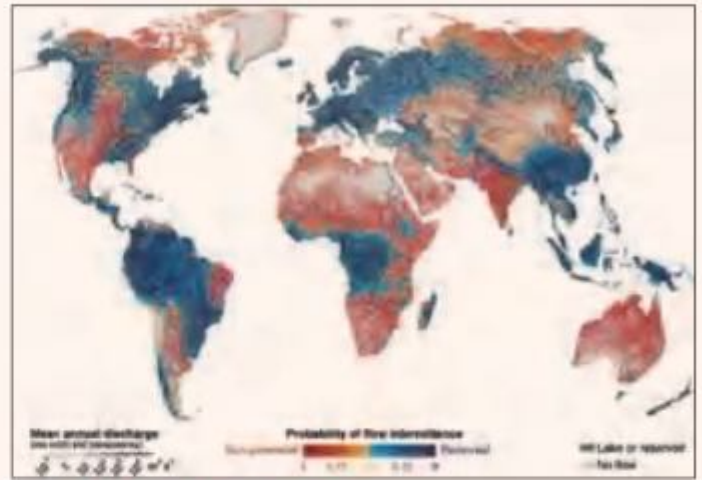
প্রাথমিকভাবে সংকেতগুলো @oxthamessewage- টুইট করে জানানো হবে। পরবর্তীতে সাবস্ক্রিপশন সেবা পাওয়া যাবে।

বর্জ্য সর্গশ্রয় ব্যাকটেরিয়া মনিটরিংয়ের জন্য অক্সফোর্ডশায়ার বরাবর নদীর ১৮টি স্থান থেকে প্রতি মাসে পানির নমুনাও সংগ্রহ করা হবে।



অক্সফোর্ডের নরচেসে জনজির নুইসিং স্পট গেট দিচ্ছে ছবি: ক্রিস্টিন

বছরে একদিন প্রবাহিত হয় না ৫১% নদী »



মৌসুমী নদীর বৈশ্বিক অবস্থান (বাম থেকে)

- » গড় পানি প্রবাহ
- » সম্ভাব্য প্রবাহ
- » অনিয়মিত
- » বারোমাসী
- » ব্রহ্ম বা জলাধার
- » প্রবাহহীন

সূত্র: দ্য গোল্ড

নদীর শ্রোত অন্তর্হীন। নদী সম্পর্কে আমাদের প্রথাগত ধারণা এটাই। এই ধারণায় এবার পরিবর্তন আনলেন বিজ্ঞানীরা তাদের নতুন এক গবেষণায়। তারা বলছেন, বিশ্বের সব নদীর অন্তত ৫১ শতাংশ বছরে কম করে হলেও একদিন প্রবাহ থামিয়ে দেয়।

অত্যধিক ঠান্ডায় সাময়িকভাবে নদী জমে যেতে পারে। আবার অত্যধিক গরমে প্রবাহ থামিয়ে পানি বাষ্পীভূত হতে পারে। উদাহরণ হিসেবে অস্ট্রেলিয়ার ৭০ শতাংশ নদীই বারোমাসী নয়। যেসব নদী বারোমাসী নয় প্রথমবারের মতো বিজ্ঞানীরা সেগুলো চিহ্নিত করার উদ্যোগ নেন। ফলাফলে দেখা যায়, এ ধরনের নদীর অস্তিত্ব রয়েছে সবখানেই।

আমাদের এই পৃথিবীর প্রত্যেক নদী ব্যবস্থাতেই এমন একটি চ্যানেল আছে যেটির প্রবাহ সাময়িকভাবে থেমে যায়। যেসব নদী বারোমাসী নয় সেগুলোর রয়েছে খুবই মূল্যবান বাস্তুভেদ। সেখানে বিশেষ প্রকৃতি বাস করার নদীতে পানির উপস্থিতি ও অনুপস্থিতির সাথে মানিয়ে নিতে হয় তাদেরকে।

কানাডার ম্যাকগিল ইউনিভার্সিটির ইকোহাইড্রোলজিস্ট ম্যাথিস মেসাজারের ভাষায়, এই ধরনের নদীগুলো মানুষের জন্য গুরুত্বপূর্ণ পানি ও খাদ্যের উৎসের জোগান দিয়ে

থাকে এবং পানির গুণগত মান নিয়ন্ত্রণে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। কিন্তু অধিকাংশ সময়ই সেগুলো নিয়ে অব্যবস্থাপনা দেখা যায় অথবা ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম ও সংরক্ষণ আইনের বাইরে রাখা হয়। সহজ কথায় এ ধরনের নদীগুলো উপেক্ষিত থাকে।

আগের একাধিক গবেষণায় বারোমাসী নয় যেসব নদী সেগুলোর মূল্য অতোটা নেই বলে ধরা নেওয়া হয়েছে। সেগুলো সংরক্ষণের গুরুত্বও অতোটা নেই। এ ধরনের অনেক নদীরই আজ আর কোনো নাম নেই এবং মানচিত্র থেকেও হারিয়ে গেছে। তার মানে অবশ্য এটা নয় যে, তারা অগুরুত্বপূর্ণ। গবেষণা বলেছে, এসব নদীকে উপেক্ষা করাটা ভুল। বিশেষ করে দ্রুত জলবায়ু পরিবর্তনের এই সময়টাতে।

গত ৫০ বছর ধরে বৈশ্বিক উষ্ণতা ও ভূমি ব্যবহারে পরিবর্তন বেশি সংখ্যক নদীর প্রবাহ থামিয়ে দিয়েছে। এমনকি মিশরের নীল, এশিয়ার ইন্ডাস, চীনের ইয়োলো ও উত্তর আমেরিকার কলোরাডো নদীর কিছু অংশের প্রবাহ থেমে যাচ্ছে, পরক্ষণেই আবার চালু হচ্ছে। তাই গবেষণা সতর্ক করে দিয়ে বলছেন, অব্যাহতভাবে বৈশ্বিক পরিবর্তনের কারণে সামনের দশকগুলোতে বৈশ্বিক নদী ব্যবস্থার বড় অংশের প্রবাহ মৌসুমের একটা সময়ের থেমে যাবে।



## মীরকাদিম সেতু : মুঘল আমলের স্থাপত্যকীর্তি »

১৭৭৫ থেকে ১৮০০ সালের মধ্যে মুঘল সুবাদার মীর জুমলা মুঙ্গিগঞ্জের পুলঘাটায় মীরকাদিম সেতুটি নির্মাণ করেন। স্থানীয়ভাবে এটি পুলঘাটা সেতু নামেও পরিচিত। সেতুটির বিশেষত্ব হলো এটা তিনটি আর্চ নিয়ে তৈরি এবং মাঝখানের আর্চটা অনেক বেশি বড়। এ কারণে সেতুটি অনেকটা অর্ধচন্দ্রাকৃতি আদল পেয়েছে।

নদীবাংলা ডেক

নদীমাতৃক দেশ হিসেবে বাংলাদেশের যোগাযোগ ব্যবস্থায় সেতুর গুরুত্ব চিরকালীন। যোগাযোগের প্রয়োজনে সুলতানি ও মুঘল এই দুই কালপর্বে বাংলাদেশে বেশকিছু সেতু নির্মিত হয়। মুঘল সুবাদাররা বাংলাদেশের সমগ্র নদীপথকে সংযুক্ত করার প্রয়োজনীয়তা অনুভব করেন এবং সেই লক্ষ্যে বেশকিছু কালভার্ট ও সেতু নির্মাণ করেন। বিভিন্ন শিল্পিলিপিতেও এসব সেতুর কথা উল্লেখ আছে। স্থাপত্যিক নকশা ও প্রকৌশলগত দিক থেকে এসব সেতু যেমন অনন্য, একইভাবে তা তৎকালীন সময়ের যোগাযোগ ব্যবস্থায় সেতুর গুরুত্বেরও পরিচায়ক। এসব সেতুর বেশির ভাগই আর টিকে নেই। যে কয়েকটি টিকে আছে তা ধ্বংসাবশেষ হয়ে। সংরক্ষণ ও মেরামতের নামে কয়েকটি সেতুকে আবার আধুনিক রূপ দেয়া হয়েছে। মধ্যযুগে নির্মিত যে কয়টি সেতু এখনো বাংলাদেশে টিকে আছে মুঙ্গিগঞ্জের পুলঘাটায় মুঘল আমলে নির্মিত মীরকাদিম সেতু তার অন্যতম।

অষ্টাদশ শতকে অর্থাৎ ১৭৭৫ থেকে ১৮০০ সালের মধ্যে মীরকাদিম সেতুটি নির্মিত হয়, যা এখনো হালকা যানবাহন চলাচলের জন্য উপযোগী। এটি নির্মাণ করেন মুঘল সুবাদার মীর জুমলা। স্থানীয়ভাবে এটি পুলঘাটা সেতু নামেও পরিচিত। মীরকাদিম সেতুর বিশেষত্ব হলো এটা তিনটি আর্চ নিয়ে তৈরি এবং মাঝখানের আর্চটা অনেক বেশি বড়। এ কারণে সেতুটি অনেকটা অর্ধচন্দ্রাকৃতি আদল পেয়েছে। বিশেষ এই আকৃতির ফলে সেতুর মাঝখান দিয়ে নৌকা চলাচল করতে পারে। এছাড়া সেতুর ভার বহনক্ষমতাও বৃদ্ধি পায়।

### কিংবদন্তি

মুঘল আমলে নির্মিত মীরকাদিম সেতু নিয়ে নানা কিংবদন্তি চালু আছে। মীরকাদিমের স্থানীয় বাসিন্দাদের কেউ কেউ মনে করেন এটি জিনের তৈরি। অনেকের বিশ্বাস, মানুষের দ্বারা এ কাজ করা সম্ভব নয়। লোকমুখে এও শোনা যায় যে, কোনো এক বৈশাখী পূর্ণিমায় অদৃশ্য শক্তি তার নিজ হাতে সেতুটি নির্মাণ করে। আবার শোনা যায়, এটি দৈত্য-দানবের কাজ এবং তাদের এক রাতের ফসল। তবে মীরকাদিম সেতুটিকে ঘিরে প্রচলিত এসব কথনের সবই পুরাকথা অথবা শুধুই গল্প, যা কালের পর কাল ধরে লোকমুখে চলে আসছে।

### ইতিহাস যা বদলে

মুঘল সশ্রুটি আওরঙ্গজেবের সময়ে সুবাদার মীর জুমলা লাদাখপুর দুর্গ ও দোহারের মুসা খান দুর্গের মধ্যে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ ও শক্তিশালী করার লক্ষ্যে দুটি সেতু নির্মাণ করেন। তার মধ্যে একটি হলো এই মীরকাদিম সেতু। অন্যটি তালতা সেতু। দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের সময় ইংরেজদের ছোড়া বোমার আঘাতে



অষ্টাদশ শতকে অর্থাৎ ১৭৭৫ থেকে ১৮০০ সালের মধ্যে মীরকাদিম সেতুটি নির্মাণ করেন মুঘল সুবাদার মীর জুমলা। স্থানীয়ভাবে এটি পুলঘাটা সেতু নামেও পরিচিত = ছবি: সংগৃহীত

তালতা সেতুটি ধ্বংস হয়ে যায়। পুরনো নবি, পুস্তক ও ইতিহাসে সেই তথ্য সিলিপিত আছে। এমনকি লোকমুখেও প্রচলিত আছে তালতা সেতুর কথা। মীর জুমলা নির্মিত দুটি সেতুর মধ্যে টিকে আছে মীরকাদিম সেতুটি।

### স্থাপত্যিক বিশেষত্ব

মীরকাদিম সেতুটি দেখতে অনেকটা সোনারগাঁর পানাম সেতুর মতো। তবে দৈর্ঘ্যে এটি পানাম সেতুর চেয়ে অনেকটাই বড়। সেতুটি দৈর্ঘ্যে ৫২ দশমিক ৭২ মিটার বা ১৭৩ ফুট। তিনটি আর্চের মধ্যে সবচেয়ে বড় অর্থাৎ মাঝের আর্চটির বিস্তৃতি ৪ দশমিক ২৬ মিটার বা ১৪ ফুট এবং পানির স্তর থেকে উচ্চতা ৮ দশমিক ৫৩ মিটার বা ২৮ ফুট। পাশের আর্চ দুটির প্রতিটি ২ দশমিক ১৩ মিটার বা ৭ ফুট বিস্তৃত এবং পানির স্তর থেকে ৫ দশমিক ১৮ মিটার বা ১৭ ফুট উঁচু। বাংলাদেশ সরকারের প্রত্নতত্ত্ব বিভাগ বর্তমানে এটি ঐতিহ্য হিসেবে রক্ষণাবেক্ষণ করছে। পুরো সেতুটিই নির্মিত হয়েছে ইট দিয়ে। কোনো ধরনের কষ্টিপাথরের ব্যবহার এখানে করা হয়নি। সেতুটির পুরুত্ব অনেক বেশি এবং তা ৪ ফুট ৫ ইঞ্চি।

পানাম ছাড়াও মীরকাদিম সেতুর আদলে বাংলায় আরও দুটি সেতু নির্মাণ করেন মুঘলরা। এর মধ্যে বাড়িউড়া প্রাচীন পুল বা হাতিরপুলটি নির্মাণ করেন সশ্রুটি আকবরের দেওয়ান শাহবাজ খান। ১৬৫০ সালের দিকে এটি নির্মাণ করেন তিনি। এটি সরাইল সেতু নামেও পরিচিত। জনশ্রুতি আছে, সেকালে সরাইলের দেওয়ানদের অনেক হাতি ছিল। এসব

হাতির পিঠে সওয়ার হয়ে তারা সেতুটি পার হতেন। সেতুটিতে আসার পর হাতিগুলো কিছুটা বিহাম পেত। এই হাতিকে কেন্দ্র করেই সেতুটির নাম হয় হাতিরপুল সেতু। আর সপ্তদশ দশকে মুঘলরা নির্মাণ করেন সোনারগাঁর পানাম সেতু। এই সেতুটিও তিনটি আর্চবিশিষ্ট এবং মাঝের আর্চটি বেশি বড়। সম্পূর্ণ ইটের তৈরি সেতুটির দৈর্ঘ্য ১৭৩ ফুট এবং প্রস্থ ১৪ ফুট। সেতুর মাঝখানের পিয়ারের পুরুত্ব ২ দশমিক ২১ মিটার।

সেতুর মতো বাংলায় বিভিন্ন দুর্গ, সুরক্ষা প্রাচীর, সুড়ঙ্গপথ, মসজিদ, ঐতিহাসিক ভবন ও ঘাট নির্মাণেও নেতৃস্থানীয় ভূমিকা রেখে গেছেন মুঘলরা। পাশাপাশি বিভিন্ন পরিখা, দিঘি ও খালও খনন করে গেছেন তারা। দিল্লির পুরাতন দুর্গের পাশের খাল তার উদাহরণ। একইভাবে কেম্বার পুস খাল ও খিজিরপুর দুর্গে ত্রিবেণী খালের খননও তাদের হাতেই। তবে সেতুর কথা আলাদা করে বলতে হয়। এসব সেতুর অধিকাংশই সময়ের পরিক্রমায় হারিয়ে গেছে। খাজা অম্বর সেতু ও তাঁতীবাজার সেতুর কথা এক্ষেত্রে উল্লেখ করা যায়। আবার পুরনো ব্রিজকে নতুন আদল দেওয়ার চেষ্টাও হয়েছে। ত্রিবেণী সেতু ও কেম্বা সেতুর কথা এখানে উল্লেখযোগ্য। তালতা সেতুটি দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের ভয়ংকর সেই দিনগুলোর শিকার হয়েছে। এর মধ্যেও মুঘল আমলে নির্মিত কিছু সেতু এখনো টিকে আছে। সেগুলোরও স্থাপত্যিক অনন্যতা হুমকির মুখে রয়েছে। তা সত্ত্বেও মুঙ্গিগঞ্জের মীরকাদিম সেতুটি মুঘল আমলের অনন্য স্থাপত্যশৈলীর সাক্ষী হয়ে এখনো দাঁড়িয়ে আছে। ▶





NodiBangla, a quarterly from  
Bangladesh Inland Water Transport Authority

## নদীবাংলা

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

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

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

সময় হয়েছে এখন দলবেঁধে নদীর কাছে ফেরার।