

“সমস্যা ও সম্ভাবনার দোলাচলে  
বাংলাদেশের মেরিটাইম শিক্ষা”

লেখকঃ

ইঞ্জিনিয়ার মোহাম্মদ মাহমুদুর রহমান (৩২ তম ব্যাচ, মেরিন একাডেমী)

মেরিন ইঞ্জিনিয়ার অফিসার ক্লাস-১ (সিঙ্গাপুর)

চীফ ইঞ্জিনিয়ার, মেরিন সার্ভেয়ার এন্ড কনসালট্যান্ট

প্রধান সম্পাদক, মেরিটাইম সংবাদ,

সাংগঠনিক সম্পাদক,

বাংলাদেশ মার্চেন্ট মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশন।

ভিজিটিং ইনস্ট্রাকটরঃ

১. ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনিস্টিটিউড, চট্টগ্রাম।

২. মাস মেরিন একাডেমী, চট্টগ্রাম।

৩. ওশান মেরিটাইম একাডেমী, চট্টগ্রাম

মোবাইলঃ +৮৮০ ১৭৩৩-৬২৫৯০১ (imo, Viber, what's app)

E-mail:mahmud32nd@gmail.com

প্রকাশক:

রুবানা মাহমুদ

মেরিটাইম প্রকাশনা লিমিটেড

প্রথম প্রকাশ:

জানুয়ারী ২০১৭ ইং

গ্রন্থস্বত্ব: লেখক

উৎসর্গ

প্রিয়তমা সহধর্মিনী.....

রুবানা মাহমুদ

.....কে

## সূচী পত্র:

০১. বাংলাদেশের মেরিটাইম সেক্টরের বর্তমান প্রেক্ষাপট ও ভবিষ্যৎ বাস্‌ড়  
বতা.....০১
০২. বাংলাদেশের মেরিটাইম সেক্টরের সমস্যা সমূহ ও উত্তোলনের উপায়-(পর্ব:১).....১১
০৩. বাংলাদেশের মেরিটাইম সেক্টরের সমস্যা সমূহ ও উত্তোলনের উপায়:(পর্ব-২).....১৫
০৪. আন্‌র্ড্‌জাতিক সমুদ্র বিশ্বে বাংলাদেশের শিপিং সেক্টরের উৎকর্ষ বিধানের লক্ষ্যে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী  
সমীপে প্রস্‌ড়বনা.....২৬
০৫. Benefits of Intercostals Trading(ইন্টার কোস্টাল ট্রেডিং এর  
সুবিধাসমূহ).....২৮
০৬. নতুন জাহাজ না কিনলে বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন কি টিকে থাকবে  
..... ৩১
০৭. কমিউনিটি বন্ডিং এ মেরিন এসোসিয়েশনের ভূমিকা.....৩৬
০৮. জেল থেকে আমি বলছি.....৪১
০৯. মেরিটাইম সেক্টর হতে পারে আগামীর বাংলাদেশের একটি সম্ভাবনাময়  
কর্মক্ষেত্র.....৪৫
১০. মেরিন ফিশারিজ একাডেমী ক্যাডেটদের সি ডি সি প্রাপ্তির আন্দোলন ও বর্তমান বাস্‌ড়  
বতা.....৪৭
১১. মেরিটাইম সংবাদ ..... পাঠকই যার লেখক.....লেখকই যার পাঠক.....৫৪
১২. সোনালী প্রহর .....ক্যাপ্টেন তাহের আলীর সাথে চায়ের টেবিলে  
কিছুক্ষন.....৫৭
১৩. সময়ের ভাবনা: প্রেসিডেন্ট জিল-র রহমান স্যারের সাথে পড়ন্‌ড় বিকেলে কিছুক্ষন  
.....৬১

## বাংলাদেশের মেরিনারদের বর্তমান প্রেক্ষাপট ও ভবিষ্যৎ বাস্তবতাঃ

আপনাদের হয়ত সবার মনে আছে নব্বই এর দশকে “যায় যায় দিন” সাপ্তাহিক পত্রিকায় মেরিন ইঞ্জিনিয়ার আবদুল বারী স্যারের “নীল চোখ” নামে একটি লেখা ধারাবাহিকভাবে প্রকাশিত হতো। তখন উনার এই লেখাটি আমার কাছে এতই প্রিয় ছিল যে, শুধ “নীল চোখ” পড়ার জন্যই আমি সপ্তাহ ধরে অধীর হয়ে থাকতাম। উনার এই লেখা গুলো তখন আমাকে এতটাই উদ্বেলিত আর মুগ্ধ করেছিল যে, এক সময় সিদ্ধান্তই নিয়ে ফেললাম- “মেরিনার হবো”।

আমার মত হয়ত অনেকেই বারী স্যারের “নীল চোখ” গড়ে “নীল চোখের” সন্ধানই মেরিনার হয়েছেন।

আর এখন বারী স্যারের “নীল চোখ” নেই কিন্তু আছে চোখ ধাঁধানো মিথ্যা স্বপ্নের রঙ্গিন বিজ্ঞাপন। মাত্র ৬ বছরেই একজন ক্যাপ্টেন/ চীফ ইঞ্জিনিয়ার হয়ে আপনিও মাসে আয় করতে পারবেন ৮০০০- ১০,০০০ ডলার..... ইত্যাদি ইত্যাদি। আমি বারী স্যারের “নীল চোখের” সেই চমকপ্রদ কাহিনী অথবা বর্তমান সময়ের কাল্পনিক মিথ্যাচার বিজ্ঞাপন নিয়েও কোন কথা লিখতে চাই না। মেরিনারদের বর্তমান প্রেক্ষাপট নিয়ে জীবনের বাস্তবতার নিরিখে কিছু বিষয় নিয়ে আলোকপাত করতে চাই- যা থেকে অভিজ্ঞতা বা আইডিয়া নিয়ে ফ্রেশ চীফ ইঞ্জিনিয়ার/ মাস্টার থেকে শুরু করে জুনিয়র ক্যাডেট পর্যন্ত সবাই তাদের ভবিষ্যৎ জীবনের একটা বাস্তব ছক বা কর্ম পরিচালনা করে এগুতে পারে।

বাংলাদেশ নদীমাতৃক দেশ এবং দেশের প্রধান দুটি সমুদ্র বন্দর দিয়ে সিংহভাগ আমদানী রপ্তানী সম্পন্ন হলেও মেরিন সেক্টর সব সময় অবহেলিত ছিল এখনও অবহেলিত। আগে শুধুমাত্র মেরিন একাডেমী থেকে ক্যাডেট বের হতো ৪০/৫০/৬০ এর বাইরে সারা বছর ধরে হয়ত সর্বোচ্চ ১০/২০ জন ডাইরেক্ট এন্ট্রি বা কখনও তার চেয়ে কম প্রত্যক্ষ প্রবেশ ক্যাডেট বের হতো। সরকারী এবং বেসরকারী জাহাজ মিলে এই সংখ্যার সবাই মোটামুটি চাকুরী পেয়ে যেতো। ২০০৫/ ২০০৬ থেকে ২০১৩/২০১৫ পর্যন্ত বাংলাদেশের মেরিন সেক্টরে সবচেয়ে ভাল সময় ছিল। এ সময় সরকারী/ বেসরকারী মিলে সর্বোচ্চ ৭২/৭৮ বিদেশগামী জাহাজ ছিল। এ সময় সরকারী মেরিন একাডেমীর ক্যাডেট আসন সংখ্যা বৃদ্ধি করা হয় এবং ভবিষ্যৎ চিন্তা না করেই একে একে ১৮টি বেসরকারী প্রাইভেট একাডেমীর অনুমোদন দেওয়া হয়।

যাই হোক, এগুলো এখন স্বপ্নের কথা। একজন চাকুরীপ্রার্থী জুনিয়রের দীর্ঘশ্বাস দিয়ে আবার অবাস্তবতায় ফিরে আসি। সেদিন “মেরিনারদের আড্ডা”-তে চতুর্থ প্রকৌশলী ৪৭ তম ব্যাচের মারুফের একটা পোস্ট খুব মনের মধ্যে দাগ কাটলো- পোস্টটি ছিল- “সিওসি পাওয়ার পর ১৩ মাস

ট্যাংকার শীপে চাকুরী করে এখন ৮ মাস বসে আছি” জানি- একদিন এই অপেক্ষার শেষ হবে চাকুরীও একদিন পাবো।

আসলে মারুফের এই ছোট পোস্টের মধ্যে তার মনের সমস্ত কষ্ট এবং হাহাকার থেকে বর্তমান জুনিয়রদের চাকুরীর অবস্থা কতটা খারাপ তা সহজেই অনুধাবন করা যায়। বাংলাদেশের সরকারী এবং বেসরকারী জাহাজের সংখ্যা আগের তুলনায় অনেক কমে যাওয়ায় মেরিনাররা সবাই এখন অপেক্ষা করছে বিদেশী জাহাজে যোগদানের জন্য। বিদেশী জাহাজে যোগদানের ক্ষেত্রে আমাদের প্রধান বাঁধা হয়ে দাঁড়িয়েছে আমাদের ভিসা সমস্যা। যার কারণে অনেক বিদেশী কোম্পানী ভাল বেতনে বাংলাদেশের মেরিনারদেরকে চাকুরীতে যোগদানের সুযোগ দিলেও ভিসা সমস্যার কারণে তারা বিদেশগামী জাহাজে যোগদান করতে পারছেননা।

### **দ্বিতীয়তঃ**

দু একটি এজেন্ট বাদে অধিকাংশ এজেন্টই সাব এজেন্ট হিসাবে কাজ করে। অধিকাংশ ক্ষেত্রেই সাব হিসাবে কাজ করে। সাব এজেন্টদের কাছে টপ ফোর ব্যাংকের প্রয়োজনীয়তা জবায়রৎবসবহঃ থাকলেও ক্যাডেট / 3<sup>rd</sup> Officer/ 4<sup>th</sup> Engineer এসব ব্যাংকের তেমন কোন জবায়রৎবসবহঃ থাকেনা।

আবার বিদেশী কোম্পানীতে জয়েন করতে হলে অভিজ্ঞতাসম্পন্ন চীফ অফিসার বা দ্বিতীয় প্রকৌশলী হতে হবে। কাজেই, ক্যাডেট/ 3<sup>rd</sup> Officer/ 2<sup>nd</sup> Officer এসব ব্যাংক পার করেই তবে তো চীফ অফিসার হতে হবে।

কাজেই এটা পরিষ্কার যে, এই সমস্ত জুনিয়র র‍্যাংক পাড়ি দিতে প্রয়োজন বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজ। এখন আপনারাই বলেন, মার্কেটে এখন যে পরিমাণ ক্যাডেট/ 3<sup>rd</sup> Officer/ 2<sup>nd</sup> Officer অপেক্ষমান আছে সেই তুলনায় বাংলাদেশী জাহাজের সংখ্যা অতি নগন্য। কাজেই অপেক্ষমান এই বিপুল সংখ্যক ক্যাডেট/ 3<sup>rd</sup> Officer/ 2<sup>nd</sup> Officer চাকুরী পাবে কবে, কিভাবে?

মাঝে মাঝে হঠাৎ করে কিছু ক্যাডেট/ 3<sup>rd</sup> Officer/ 2<sup>nd</sup> Officer ইত্যাদি র‍্যাংক ফরেন কোম্পানীতে যোগদান করছে কিন্তু এই নগন্য সংখ্যার ওপর ভিত্তি করে একটা ছেলে কিভাবে এটাকে ক্যারিয়ার হিসাবে নেবে-সেটা অবশ্যই প্রশ্ন সাপেক্ষ।

কাজেই আমার ধারণা, বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজের সংখ্যা না বাড়লে বর্তমান অসংখ্য ক্যাডেট/ ৪র্থ ইঞ্জিনিয়ার ২<sup>য়</sup> গুণভরপবৎ এই সব র‍্যাংকের চাকুরীর সমস্যার সমাধান হবেনা। হওয়া সম্ভব নয়-এটা মোটামুটি নিশ্চিত। এবার আসুন “মেরিন প্রফেশন” হিসেবে কেমন সেটা আলোচনা করি।

“মেরিন প্রফেশন” বর্তমানে মিডল এজড প্রফেশন হিসাবে বিবেচিত।

**মিডল এজড প্রফেশনঃ ২৮/৩০ থেকে ৫০/৫৫ বছরঃ** মিডল এজড প্রফেশন হল, আপনি অনেক চড়াই উৎরাই পার হয়ে অনেক কষ্টে চীফ অফিসার হলেন- এতে আপনার বয়স হয়ে গেল ২৬/৩০ বছর। এরপর, আপনি বিশেষাঙ্গী করলেন, ছেলে মেয়ে হল- এখন অনেক ফরেন কোম্পানী ৫০/৫৫ বছরের উর্দে মাস্টার/ চীফ ইঞ্জিনিয়ার র‍্যাংকে চাকুরী দেয়না। এমনকি দেশীয় কোম্পানী এস.আর শিপিং ও শুনেছি এই নিয়ম চালু করেছে। তার মানে আপনার সর্বমোট চাকুরীকাল ৩০ থেকে ৫০/৫৫ বছর ধরলাম, আপনার বয়স এখন ৫০/৫৫ বছর, আপনাকে আর বিদেশী কোম্পানী চাকুরীতে নিচ্ছে না- এই বয়সে আপনার ছেলে মেয়েও কর্মজীবনে প্রবেশ করেনি- তাহলে এখন আপনার সংসার চলবে কিভাবে? অথচ চাকুরীর জন্য আপনার কিন্তু শারীরিক সক্ষমতা আছে। বলবেন যে বায়ডুব ঔড়ন করবো।

চলুন বাংলাদেশে মেরিনারদের বায়ডুব ঔড়ন এর বাস্তবতা একটু দেখে নেওয়া যাক।

“মেরিটাম সংবাদ” নিয়ে বিভিন্ন রিপোর্ট তৈরী করতে গিয়ে বাংলাদেশী মেরিনারদের অত্যন্ত করুণ এবং ভয়াবহ চিত্র আমার সামনে চলে এসেছে- যেটা আমি আপনাদেরকে জানাতে চাই।

(১) বাংলাদেশে মেরিন চীফ ইঞ্জিনিয়ারদের খধহফ ঔড়ন চড়াবিৎ চষধহঃ ত্বপঃডুৎ এ কিছু ঔড়ন আছে। কিন্তু সেটাও এখন আর তেমন চাইলেই পাওয়া যাচ্ছেনা। তাহলে, আপনারা যারা আজ থেকে ৮/১০ বছর পরে চীফ ইঞ্জিনিয়ার হবেন- তখন যে আপনারা এই সেক্টরে আর কোন ঔড়ন পাবেন না এটা মোটামুটি নিশ্চিত।

(২) ক্যাপ্টেন বা মাস্টার মেরিনারদের খধহফ ঔড়ন এর তেমন সুযোগ নেই। নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের বিভিন্ন সেক্টরে মাস্টার/চীফ ইঞ্জিনিয়ারদের কিছু সংখ্যক পদ আছে। কিন্তু প্রার্থীর তুলনায়

সে পদের সংখ্যা অতি নগন্য। আর ৮/১০ বছর পরে আপনারা যখন এসব পদের চেষ্টা করবেন তখন ঐ পদগুলো ফিল আপ থাকবে এটা মোটামুটি নিশ্চিত।

অনেক দূরে যাওয়া লাগবে না, আমি নিজেই সরকারী চাকুরীর সমস্ত যোগ্যতা সম্পন্ন করে অপেক্ষমান আছি বিগত ৪ বছর ধরে। কিন্তু আমি এখন বিজ্ঞপ্তির আশায় আছি। জানিনা কবে বিজ্ঞপ্তি পাবো বা আদৌ বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হবে কিনা সেটাই দেখার বিষয়। বাংলাদেশের এটাই একমাত্র সেক্টর যেখানে বছরের পর বছর চাকুরীর কোন বিজ্ঞপ্তি দেওয়া হয়না। বছরের পর বছর পদ খালী থাকে তারপরও কোন বিজ্ঞপ্তি আসেনা।

আপনারা সবাই জানেন, প্রশাসন ক্যাডারে সচিব থেকে সিনিয়র সচিব করা হয়েছে। সামরিক বাহিনীতে লেঃ জেনারেল থেকে জেনারেল করা হয়েছে পুলিশ বাহিনীতে আইজিপি মর্যাদা সেনাবাহিনীর জেনারেলের সমান মর্যাদার সমান করা হয়েছে। আমার এ কথা বলার উদ্দেশ্য হল-কোন সেক্টরে যখন পদ মর্যাদা বাড়ানো হয় তখন ঐ সেক্টরে স্বাভাবিকভাবে পদের সংখ্যা বেড়ে যায় তখন ঐ সেক্টরে লোকবল অনেক বাড়ানো হয়। সেই বাস্তবতায় মেরিটাইম সেক্টর এখানে একটি চরম অবহেলিত সেক্টর। শুধু তাই নয় নিজেদের মধ্যে দ্বন্দ্বের কারণে মেরিনারদের কাছ থেকে মহাপরিচালক, বন্দর চেয়ারম্যান, মেম্বার মেরিন ইত্যাদি উচ্চ পদগুলো হাত ছাড়া হয়ে গেছে।

বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন সক্রিয় থাকাকালে সরকারী চাকুরীতে মেরিনারদের অবাধ প্রবেশ খুবই সহজ ছিল এখন সেটা রূঢ় বাস্তবতা, এখন সেটা শুধুই স্বপ্ন। তার মানে বোঝা গেল সরকারী চাকুরীতে ভবিষ্যৎ মেরিনারদের প্রবেশের সম্ভাবনা তেমন একটা নেই।

(৩) বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজ বেশী না থাকায় মেরিন সুপার/ টেকনিক্যাল সুগার এই পদেও ভ্যাকেন্সি নেই।

- (৪) বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজ আশঙ্কাজনকভাবে কমে যাওয়ায় মেরিন চীফ ইঞ্জিনিয়ার, যারা ওয়ার্কশপ, শিপ রিপেয়ার, সোয়ারপার্ট সাপ্লাই এর ব্যবসা শুরু করেছিলেন তাদের অবস্থাও এখন চরম খারাপ। বলা যায়, ব্যবসায় লালবাতি জ্বলছে।
- (৫) **মেরিন সার্ভে:** বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজ না থাকায় বিভিন্ন সার্ভে কোম্পানী যেমন: উঘঠ-এথ, ইঠ, অইঝ আরও যেসব ক্লাস সার্ভে কোম্পানী আছে বাংলাদেশে তাদের জনবল কমিয়ে দিয়েছে বা দেওয়ার পরিকল্পনা করছে। তাহলে এই সেক্টরে যেসব সিনিয়র মেরিনাররা কর্মরত আছেন তাদেরও ভবিষ্যতে চাকুরীহীন হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। আপনারা হয়ত জেনে অবাক হবেন যে, আপনাদের যেমন জব নেই অনেক সিনিয়র মেরিনার যাদের বয়স ৫৫ এর উর্দে তাদেরও জব নেই। যেহেতু বিদেশী কোম্পানীগুলো ৫৫ এর উর্দে বয়সের কাউকে চাকুরী দেয় না।

কাজেই বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজের সংখ্যা না বাড়ালে জুনিয়র মেরিনারদের যেমন চাকুরীর বাজার ভাল হওয়ার কোন সম্ভাবনা নেই তেমনি সিনিয়র মেরিনারদের সামনে অনেক খারাপ দিন অপেক্ষা করছে।

আর আজকে আপনারা যেমন ৮/১০ বছর পওে শোর জব এর চেষ্টা করবেন শোর জব কিভাবে পাবেন? আদৌ কি সম্ভব? আপনাদেরকে আর একটা বিষয় জানিয়ে রাখি- আমি একজন মেরিন সার্ভেয়ার হিসাবে দেশে ছুটিতে থাকাকালীন বিভিন্ন দেশীয় বড় বড় কোম্পানীর যেমন আবুল খায়ের গ্রুপ, ড্যানগার্ড, মেঘনা গ্রুপ, তীর গ্রুপ, বসুন্ধরা গ্রুপ ইত্যাদি গ্রুপের ভাড়া করা জাহাজে সার্ভে করতে যায় তখন কথা প্রসঙ্গে এসব কোম্পানীর উর্দতন ব্যক্তিদের সাথেও কথা হয়। কৌতুহল বশত তাদের কাছে জানতে চায়, এসব কোম্পানী অরও জাহাজ কিনবে কি না।

জবাবে উনারা বলেন- জাহাজ কেনার সম্ভাবনা তেমন নেই- কারণ মালিকেরা কম টাকায় নতুন নতুন জাহাজ ভাড়া করে দ্রুত এবং নির্বিঘ্নে মাল আনাতে পারছেন এবং বামেলা মুক্তভাবে মালামাল দ্রুত খালাস করতে পারছেন।

কাজেই আপনারা বুঝতে পারছেন- বিএসসির জাহাজ কেনার সম্ভাবনা কম অর প্রাইভেট সেক্টরে যাদ জাহাজের সংখ্যা না বাড়ে তাহলে মেরিন সেক্টরের উন্নতির আশা করাটা সম্পূর্ণ অবাস্তব, অকলপনিক চিন্তা।

আপনাদের প্রশ্ন ও উত্তরঃ

- (১) অনেকেই হয়তো বলবেন সারা বিশ্বে শিপিং সেক্টরে অনেক ভ্যাকুইটি আছে শূন্যতা আছে, তাহলে আমরা কেন জব পাচ্ছি না?

উত্তর: সারা বিশ্বেও শিপিং সেক্টরে শূন্যতা আছে। আমিও আপনাদের সাথে একমত। আমরা জব পাচ্ছি মূলত দুটি কারণে ---

(ক) হক এন্ড সঙ্গ বাদে অন্যান্য ম্যানিং কোম্পানীগুলোর ডাইরেক্ট স্যানিং নেই। তারা সবাই সবি ম্যান হিসাবে কাজ করে।

টি.এম.এ. চালু হওয়ার আগে হক এন্ড সঙ্গ নিজেই মেরীর একাডেমীর ক্যাডেট/তৃতীয় অফিসার ইত্যাদি জুনিয়র ব্যাংকে চাকুরী দিতো। এখন তাদের নিজেদের একাডেমী থাকায় মেরিন একাডেমীর জুনিয়রগন চাকুরী পাচ্ছে একই সাভাবিক।

বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজ না থাকলে বিদেশী জাহাজের উপর নির্ভর করে জুনিয়র ব্যাংক চাকুরী পাওয়া এক রকম অসম্ভব।

**দ্বিতীয়তঃ ভিসা সমস্যা .**

তাই সারা বিশ্বে শিপিং সেক্টরে চাকুরীর শূন্যতা থাকলেও আমাদের জুনিয়রদের চাকুরীর বাজার ভাল হওয়ার সম্ভাবনা তেমন নেই।

**প্রশ্ন- ২ঃ**

আপনারা হয়ত বলতে পারেন “মেরিন একটা জডুধষ প্রফেশন” অথবা আপনি সবকিছুতেই ঘবমধঃরাব চিন্তা করছেন?

**উত্তরঃ** মেরিন আগেও যেমন জডুধষ প্রফেশন ছিল এখনও জডুধষ প্রফেশন। কিন্তু আমাদের দেশের মেরিটাইম সেক্টর ডেভেলপমেন্ট না হওয়ায় এত অধিক সংখ্যক মেরিটাইমের জন্য এটা জডুধষ প্রফেশন নয়।

আপনাদের একটা ছোট্ট উদাহরণ দিই- চীনে শত শত শীপইয়ার্ড আছে, ড্রাইডক আছে, শীপ রিপেয়ার ওয়ার্কশপ আছে, শত শত পোর্ট আছে। সেখানে তাই মেরিনারদের প্রচুর জবের সুযোগ আছে। আমাদের দেশে মেরিটাইম সেক্টরে কি আছে? শুধুমাত্র ২টি পোর্ট ও একটি মাত্র ড্রাইডক, পোর্ট এবং ড্রাইডকের অধিকাংশ পোর্টগুলো আবার নেভীদের দখলে। তাহলে সিনিয়র মেরিনারদের চাকুরী সুযোগ কোথায়? আর প্রাইভেট ডকইয়ার্ড, শীপইয়ার্ড, ওয়ার্কশপ তো প্রায় বাদ হওয়ার পথে। তাহলে মেরিন চাকুরীর সুযোগ কোথায়?

**প্রশ্ন-৩ঃ** অনেকে প্রশ্ন করতে পারেন-সিনিয়র মেরিনাররা কি বাস্তব জীবনে কেউই সফল নন?

**উত্তরঃ** অবশ্যই অনেকে সফল। তবে এখনকার বাস্তবতা আর আগের বাস্তবতা পুরোটাই ভিন্ন। আগে মেরিনার ছিল খুবই কম। মেরিটাইম সেক্টর ছিল পুরোটাই খালি। তখন মেরিটাইম সেক্টরের বড় বড় পদগুলোতে নেভী ছিলনা, তখন মেরিটাইম সেক্টরের সম্পূর্ণ নিয়ন্ত্রণ মেরিনারদের হাতেই ছিল। এখন মেরিনার বেশী পদ মোটেও খালী নেই। আর, পদ খালী থাকলেও বছরের পর বছর কোন বিজ্ঞপ্তি নেই। তাহলে, চাকুরীর সুযোগ কোথায়? তবে এটা দুঃখজনক হলেও সত্য- আগের মেরিনারদের মধ্যেও সবাই ক্যাপ্টেন এফ.আর. চৌধুরী হতে পারেন নি, সবাই ড. সাজিদ হোসেন হতে পারেন নি, ক্যাপ্টেন আজিজুল হকও ক্যাপ্টেন হাবিবুর রহমান হতে পারেন নি। অনেক সিনিয়র মেরিনারগণের অনেকেই কিন্তু অতি সাধারণ জীবন-যাপন করেন।

**প্রশ্ন-৪ঃ**

ইগজএঃ-তে অনেক জুনিয়র মেরিনাররা প্রায়ই একটা কথা বলে, সংগ্রাম করে জীবন চালাবো। এ কথাটা আসলে কতটুকু বাস্তব সম্মত?

**উত্তরঃ** এ কথাটা বর্তমান সময়ের প্রেক্ষাপট মোটেও বাস্তবসম্মত কথা নয়। আমি আপনাদেরকে একটা ছোট্ট উদাহরণ দিই- আমার এক আত্মীয়কে অনেক চেষ্টা তদ্বির করে এস.আর. জাহাজে ৪র্থ ইঞ্জিনিয়ার হিসাবে জয়েন করালাম। ৬ মাস পরে জাহাজ দেশে আসলো তাকে সাইন অফ করিয়ে দিলো। এখন তাকে আবার জাহাজে উঠতে গেলে, তদ্বির করতে হবে। এভাবে প্রতিবার জাহাজে উঠার সময় কি তদ্বির করে জাহাজে উঠানো সম্ভব? অন্য প্রফেশনের ক্ষেত্রে চিন্তা করেন- একবার তদ্বির করে টাকা পয়সা খরচ করে চাকুরীতে জয়েন করতে পারলে মোটামুটি সে একটা স্থিতিশীল জীবন যাপন করতে পারবে।

বর্তমান সময়ের প্রেক্ষাপটে মেরিনারদের ক্ষেত্রে স্থিতিশীল জীবন-যাপন করা প্রায় অসম্ভব। ইগজএঃ-তে আমার একটা পোস্টের কমেন্টে আরেফিন নামে একজন জুনিয়র খুব সুন্দরভাবে লিখেছে- “সিঙ্গেল থাকলে লম্বা সময় চাকুরীহীন থাকলেও তেমন একটা সমস্যা হয় না। বরং বাবরুল ইসলাম ৬ - বাব্ববীর টাকায় ঘোরা এবং রেস্তুরেটে খাওয়া দাওয়া করেও সময় কাটানো যায়। কিন্তু অন্য একটা মানুষের দায়িত্ব নিয়ে যেমন জীবন কাটানো যাবে না। নয়তো ভবিষ্যৎ বাংলা সিনেমানর জমীম এর মত সংসারে অশান্তি লেগেই থাকবে। সদ্য ভূমিষ্ট বাচ্চার দুধ কেনার টাকা থাকবে না, ঈদে সেমাই কেনার টাকা থাকবে না, বাড়িওয়ালা প্রতিমাসে বাড়ি ভাড়ার জন্য দরজার সামনে অপমান করবে ইত্যাদি ইত্যাদি। আসলে কথা গুলো বর্তমান সময়ের বাস্তবতায় অনেক কঠিন সত্যি।

**প্রশ্ন-৫ঃ**

অনেকে হয়ত ভাবতে পারেন- আস্তে আস্তে এই অবস্থার উন্নতি হতে পারে।

**উত্তরঃ** বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজের সংখ্যা বৃদ্ধি না পেলে এই জব সমস্যার আশু সমাধান হবেনা- এটা মোটামুটি নিশ্চিত। কোন কোন ক্ষেত্রে অবস্থা আরও খারাপের দিকে যেতে পারে।

যেমনঃ এখন সার্টিফিকেট বিহীন বেকার ক্যাডেটের সংখ্যা বেশী। মেরিন একাডেমীসহ অন্যান্য প্রাইভেট একাডেমী ক্যাডেট সংখ্যা কমালেও এই সমস্যার দ্রুত সমাধান হবে না। তখন দেখা যাবে সার্টিফিকেটধারা বেকার মেরিনারদের সংখ্যা অনেক বেড়ে যাবে। কারণ, বাংলাদেশের মেরিন সেক্টর এত অধিক সংখ্যক বেকার মেরিনারদের কর্মসংস্থানের উপযুক্ত নয়।

অনেক বাস্তব এবং অপ্রিয় সত্য কথা লেখার জন্য আমি সিনিয়র মেরিনারদের কাছে থেকে ক্ষমা চেয়ে নিচ্ছি।

এবার আসুন, এই সমস্যাগুলোর সমাধানের ব্যাপারে কি উদ্যোগ নেওয়া যেতে পারে?

**প্রথমতঃ** মেরিন একাডেমীর ৪৯, ৫০, ৫১ ব্যাচ এবং এদের সমসাময়িক অন্যান্য প্রাইভেট একাডেমী এবং ফিশারিজের যারা আছেন- সবাই মিলে ৬ষ্ঠ ব্যাচের আলী আশরাফ নূর স্যার এবং আমার সাথে সমন্বয় সাধন করে কিভাবে- ইংগগট থেকে ৪ বছরের অনার্স ডিগ্রী নেওয়া যায় সেই চেষ্টা করা। এদের মধ্যে যাদের পারিবারিক সাপোর্ট বা পারিবারিক স্বচ্ছলতা আছে তাদের অন্য দিকে না তাকিয়ে ব্র্যাক ইউনিভার্সিটিতে এল,এল,বি বা অন্য পছন্দ মত বিষয়ে অনার্স এবং মাস্টার্স/ এম.বি.এ করে বি.সি.এস বা অন্য প্রাইভেট চাকুরীর চেষ্টা কর। তবে আমার অনুরোধ থাকবে ল-তে অনার্স করা যাতে মেরিনের মত এক ধাপ্সাবাজীর সাবজেক্ট বাদ দিয়ে সি.এস.ই না পড়া। ল-এর কথা এ কারণে বললাম- ব্যারিস্টার/ এডভোকেট হয়ে প্রতিষ্ঠিত হতে সময় লাগলেও এই প্রফেশনে ডাক্তারদের মত সারাজীবন ইনকামের সুযোগ আছে।

**দ্বিতীয়তঃ** মেরিন একাডেমীর ৪৭, ৪৮, ৪৯ ব্যাচের যারা ইতিমধ্যে ১ বছরের সী টাইম সম্পন্ন করেছে-তারা সহজেই এম.বি.এ-তে ভর্তি হয়ে যেতে পারবে। দুই বছর পরে এম.বি.এ. কমপ্লিট করে সহজেই বিসিএস সহ সকল প্রাইভেট চাকুরীর দরজা আপনার জন্য খোলা থাকবে।

আবার ও বলছি- ক্লাস-৩ , এর পেছনে অনর্থক না ছুটে প্রয়োজন বোধ ঢাকা ও চট্টগ্রামে টিউশনি করে এম.বি.এ শেষ করেন আপনাদের জন্য বিসিএস সহ সকল চাকুরীর দরজা খোলা থাকবে। মেরিনের লাখ টাকার মিথ্যা স্বপ্নের পিছনে না ছুটে প্রাইভেট চাকুরীর ৩০/৪০ হাজার টাকা দিয়ে একটা সহজ স্থিতিশীল জীবন ড়ে তুলুন। আমি আবার ও বলছি মেরিনের চাকুরীর সেই ভাল দিন আর নেই। কবে যে সুদিন আবার আসবে সেটা স্পষ্ট করে বলা যায় না। জীবনের সঠিক বাস্তবতাকে মেনে নিয়ে এগিয়ে চলাই বুদ্ধিমানের কাজ হবে।

**তৃতীয়তঃ** মেরিন একাডেমী ৪২, ৪৩, ৪৪, ৪৫, ৪৬ এবং এদের সমসাময়িক ফিশারিজ ও প্রাইভেট একাডেমীর যারা আছেন তাদের আর প্রফেশন ছাড়ার জন্য আমি বলবো না। তাদেরকে কষ্ট করে হলেও এই মেরিন প্রফেশনকে থাকতে হবে।

আপনাদের কাজ হবে পরিবারে টাকা যথা সম্ভব কম খরচ করে সিওসি পরীক্ষাগুলো দ্রুত সম্পন্ন করা, ডেক ও ইঞ্জিনের ক্লাস-১ সম্ভব হলে সিঙ্গাপুরে দেওয়া।

সিঙ্গাপুরে শোর জব এর স্কোপ অনেক বেশী আছে। সিঙ্গাপুরের সার্টিফিকেট থাকলে এবং টেংকার জাহাজের অভিজ্ঞতা থাকলে সিঙ্গাপুরে শোর জব পাওয়ার সুযোগ আছে। এ কারণে যে করেই হোক ট্যাংকার জাহাজে সী-টাইম করার চেষ্টা করেন।

**চতুর্থতঃ** মেরিন একাডেমীর ৩৭, ৩৮, ৩৯, ৪০ এবং সমসাময়িক অন্যান্য ফিশারিজের যারা ইতিমধ্যে ক্লাস-১ সম্পন্ন করেছেন বা করতে যাচ্ছেন চেষ্টা করবেন দেশের বাইরে সেটেল হওয়ার। চেষ্টা করতে পারেন সিঙ্গাপুর, মালয়েশিয়া অস্ট্রেলিয়া, ইউকে, কানাডা, ইউএসএ, মধ্যপ্রাচ্য এই দেশগুলোতে আমাদের একাডেমীর অনেক সিনিয়র কর্মরত আছেন। যে দেশে যাওয়ার ইচ্ছা করবেন সেই দেশের সিওসি ক্লাস-১ নিতে পারলে শোর জব এর ক্ষেত্রে সুবিধা হবে। সম্ভব হলে ট্যাংকার শীপে চাকুরীর চেষ্টা করবেন। তাহলে সহজেই টেকনিক্যাল সেইলর এর জব পেয়ে যেতে পারবেন।

**পঞ্চমতঃ** মেরিন একাডেমী ফিশারিজ, ডাইরেক্ট এন্ট্রি, প্রাইভেট একাডেমী এসব ভিন্ন ভিন্ন সংগঠন বাদ দিয়ে সব গ্রুপের প্রতিনিধি নিয়ে একটি শক্তিশালী সংগঠন গড়ে তোলা। যেন বাংলাদেশের মেরিনারদের ভিসা সমস্যাসহ অন্যান্য সমস্যাগুলোর দ্রুত সমাধান সম্ভব হয়।

**ষষ্ঠঃ** মেরিন একাডেমী, ফিশারিজ, ডাইরেক্ট, প্রাইভেট একাডেমী সব ধরনের মেরিনারদের নিয়ে একজন নিরপেক্ষ ও কমিউনিটি ফিলিংস আছে এমন কোন ব্যক্তি/ব্যক্তিদের নেতৃত্বে সার্বজনীন “মেরিনার্স ওয়েলফেয়ার ফান্ড” চালু করা যা থেকে যে কোন মেরিনারকে তার আপদকালীন সময়ে তার/ তার পরিবারকে সামাজিকভাবে টিকে থাকার মত সহায়তা করা যায়।

মেরিনারদের সামাজিক নিরপেক্ষতার বিষয়টি এখনও উপেক্ষিত। এ বিষয়ে এখনই আমাদের উদ্যোগ নেওয়া প্রয়োজন

**সপ্তমঃ** একটি শক্তিশালী সংবাদ মাধ্যম গড়ে তোলা। যার মাধ্যমে আমরা মেরিন সেক্টরের উর্দ্ধতন কর্তৃপক্ষের কাছে মেরিন সেক্টরের বিভিন্ন সমস্যাগুলো তুলে ধরতে পারবো। এছাড়া এটা সিনিয়র ও জুনিয়র মেরিনারদের সেতুবন্ধন হিসেবে কাজ করবে।

**অষ্টমঃ** সমন্বিতভাবে ফেক ইন্ডস্ট্রি, ইউইন্ডস্ট্রি বন্ধের চেষ্টা। তাহলে অরিজিনাল মেরিনাররা চাকুরী পাবেন।

আমি জানি, মেরিন একাডেমীসহ বিভিন্ন প্রাইভেট একাডেমী এবং ফিশারিজের সমস্ত জুনিয়র মেরিনাররা যখন একটি চাকুরী বা মেরিন সেক্টরের উন্নয়নের একটা ভাল খবরের আশায় স্বপ্নে বিভোর হয়ে আছে, আশায় বুক বেঁধে আছে ,এমনি একটি সময়ে আমার এমন একটি ভিন্নধর্মী লেখা পড়ে তাদের সেই স্বপ্ন ভেঙ্গে চুরমার হয়ে যাবে।

দধু তাই নয়, চমৎকার বিজ্ঞাপনের গোলক ধাঁধায় পড়ে যে সব মেরিনার ইতিমধ্যে জীবনের কিছু সময় এই লাইনে পার করে ফেলেছে তারা আমার এ লেখাটি পড়ে দ্বিধাগ্রস্ত হয়ে পড়তে পারে- এমনটাই হয়ত স্বাভাবিক।

আমি জানি, আমাদের আজকের এই অবস্থান জন্য আপনারা ততটা দায়ী নং বরং তার চেয়েও আরও বেশী ও দামী ইংল্যান্ডে সুপ্রতিষ্ঠিত হয়ে দেশ মাতৃকার সেবা দিতেএস, শাহ মেরিটাইম এন্ড বিজনেস সেন্টার নামক মহাসেবাশ্রম খুলে সেবার নামে শত শত মেধাবী ছেলেদেরকে নিশ্চিত অন্ধকার পথে ঠেলে দিয়েছে এর জন্য দায়ী আমরা, আমাদের কিছু সিনিয়র স্বার্থান্বেষী। আমাদেরই মত কোন বিবেকহীন স্বার্থান্বেষী সিনিয়র ও তাদের সদা ভুল স্বপ্ন দেখিয়ে এই গভীর মাঝ সমুদ্রে এনে ছেড়ে দিয়েছে-ওদের আর দোষ কি?

আবারও একটা কথা পরিষ্কারভাবে বলতে চাই- বাংলাদেশী সেক্টরে বাংলাদেশী জাহাজের সংখ্যা না বাড়লে জুনিয়র মেরিনারদের এই জব ক্রাইসিসের আশু সমাধান সম্ভব নয় ..... তাতে সে ফরমুলাই আবিষ্কার করুক না কেন।



আমার জানা তথ্য মতে, ইন্ডিয়া এবং ফিলিপাইন্স যে দুটি দেশ থেকে ডাইরেক্ট ম্যানিং হয় সেখানেই শত শত ক্যাডেট/ জুনিয়র মেরিনার এখন চাকুরী পাচ্ছে না। সেখানে সাব ম্যানিং হিসাবে আমাদের দেশের ক্যাডেট/ জুনিয়র মেরিনাররা চাকুরী পাবে কিভাবে?

তাই যারা এখন মহাসমুদ্রের তীরে আছেন কিনারা দেখতে পাচ্ছেন- সময় নষ্ট না করে গভীর মাঝ সমুদ্রের দিকে না এগিয়ে নিরাপদভাবে কিনারায় উঠে নিশ্চিত জীব-যাপন করাই শ্রেয়। আর তা না হলে, আজ থেকে ৩/৪ বছর পরে “মেরিন” নামক মাঝ সমুদ্রে গিয়ে কিনারায় আর কোন সন্ধান খুঁজে পাবেন না। তখন আমার আজকের লেখাটির কথা মনে পড়লেই আপনার হাতে সমাধান আর থাকবেনা।

এতক্ষনে হয়ত ভাবতে পারেন আপনার/ আপনাদের নিয়ে আমার এত মাথা ব্যাথা কেন/ দুঃশ্চিন্তা কেন? আমরা মাঝ সমুদ্রে ডুবে গেলেই বা আপনার কি লাভ বা ক্ষতি?

এর মাঝে বলছি ইংজএঃ-তে জুনিয়রদের বিভিন্ন পোস্ট পড়ি, তখন তাদের হাহাকার আর হতাশাজনক কথা শুনে মনটা খারাপ হয়ে যায়।

কারণ একটাই, সিনিয়র মেরিনারগণ মেরিন সমাজের বিবেক, মেরিনারদের পথ-প্রদর্শক। তারাই জুনিয়র মেরিনারদেরকে সঠিক পথ প্রদর্শন করতে পারে। তবে, আর যাই ভাবুন না কেন আমি অন্তত আপনাদেরকে নিয়ে ব্যবসার কথা ভাবছি না।

একজন মেরিনার হিসাবে আমি জানি, প্রতিটি মেরিনারের জীবনের সাথে লুকিয়ে থাকে এক বুক চাপা কান্না, না পাওয়ার বেদনাম অনেক কষ্ট, অনেক অপেক্ষা। তাই ব্যবসা করতে হলে অসহায় মেরিনারদেরকে নিয়ে কেন? আপনার অর্থ থাকলে ব্যবসা করার হাজারটা পথ আপনার সামনে খোলা আছে। আপনি কি জানেন, প্রতিটি মেরিনারের চোখের পানি, দীর্ঘশ্বাস আপনার জীবনে অভিশাপ হয়ে আসবে।

তাই প্রতিটি লেবেলের জুনিয়রের কাছে আমার উপদেশ ২/৩ বছর কষ্ট করেছেন/ আরও ২/৩ বছর কষ্ট করে টিউশনি কওে হলেও অন্য লাইনে গিয়ে নিজের একটি নিশ্চিত স্থিতিশীল জীবনের কথা চিন্তা করার এটাই শ্রেষ্ঠ সময়। কোন রকম দ্বিধাশ্রু আর হতাশায় না ডুবে বিশেষ করে ৪৯/৫০/৫১ ব্যাচের এবং এদের সমসাময়িক প্রাইভেট+ ফিশারিজের যারা আছেন এখনই দ্রুত সিদ্ধান্ত নিয়ে অন্য প্রফেশনে চলে যাওয়াই হবে সবচেয়ে বুদ্ধিমানের কাজ।

একজন সিনিয়র মেরিনার হিসাবে এ ধরনের হতাশাজনক কথা লেখা যদিও আমার কখনই উচিত নয়- কিন্তু শুধুমাত্র বাস্তব অভিজ্ঞতা আর বিবেকের দায়বদ্ধতা থেকেই কথাগুলো লিখেছি। কারণ জীবনের বাস্তবতা যত কঠিনই হউক না কেন, তাকে মেনে নিতেই হবে।

\*\*\*\*\*

# বাংলাদেশের মেরিন সেক্টরের সমস্যা সমূহ এবং তা থেকে উত্তোরনের উপায়ঃ

পর্বঃ ১

সম্মানিত পাঠক,

বাংলাদেশে মেরিনারদের বর্তমান প্রেক্ষাপট ও ভবিষ্যৎ বাস্জ্জরতার কথা লিখেছিলাম তাত্বে হয়ত মেরিন একাডেমী কর্তৃপক্ষ, বিভিন্ন প্রাইভেট একাডেমী কর্তৃপক্ষ হয়তো আমার ওপর বিরাগভাজন হতে পারেন আমি তো ভেবেছিলাম, আমার এই অপ্রিয় সত্য কথা লেখা পড়ার পর অনেকেই হয়ত আমাকে তাদের বন্ধু লিষ্ট থেকে বাদ দিয়ে দিবেন। যাই হোক, মেরিন সেক্টর নিয়ে দীর্ঘদিন কাজ করার ফলে এই সেক্টরের সমস্যা গুলো খুব সহজেই আমার চোখের সামনে চলে এসেছে। তাই বাস্জ্জরতা নিয়েই লেখার সাহস করেছি....

আমার দীর্ঘদিনের অভিজ্ঞতা থেকে যেটা বুঝেছি তা হল এই সেক্টরের জন্য একজন বিজ্ঞ পরামর্শক (Maritime Expert like capt.Zillur Rahaman) প্রয়োজন ছিল। আর তা না হলে একের পর এক সরকার এবং সিনিয়র মেরিনারদের ভুল সিদ্ধান্তে কারণে আশানুরূপ উন্নতি সম্ভব হচ্ছে না।

সম্মানিত সুধী,

আপাদেরকে জানিয়ে রাখি, যেহেতু আমার এই লেখাটি একটু দীর্ঘ হবে- তাই আপনাদের মনোযোগ দিয়ে পড়ার সুবিধার্থে ধারাবাহিক ভাবে কয়েকটি পর্বে মেরিটাইম সংবাদে প্রকাশিত হবে। প্রতিটি পর্বে আমার বক্তব্যের সাথে আপনারা গুরুত্বপূর্ণ মতামত দিলে আপনাদের মতামত সমূহপরবর্তীতে আয়োজিত সরকারের দায়িত্বশীল ব্যক্তিদের আলোচনায় ঐ বিষয় গুলো তুলে ধরার চেষ্টা করা হবে।

তাই সবাই চেষ্টা করবেন প্রতিটি মতামত যেন গঠনতান্ত্রিক ও বিবেচনা প্রসূত হয়।

চলুন এবার মেরিন সেক্টরের সমস্যা ও উত্তোরনের উপায় নিয়ে আলোচনা করা যাকঃ

প্রথমতঃ

চাকুরীর সম্ভাব্যতা যাচাই করে ক্যাডেট ভর্তিঃ

আমার আগের লেখাটি পড়ে অনেকেই ধারণা করেছেন, আমার লেখার মধ্যে আমি বলতে চেয়েছি সরকারী এবং বেসরকারী সকল মেরিন একাডেমীই বন্ধ হয়ে যাক।

আসলে কিন্তু তা নয়, আমার বক্তব্য হলো আমাদের মেরিন সেক্টরে চাকুরীর সম্ভাব্যতা যাচাই করে তবে যেমন প্রাইভেট একাডেমীর অনুমোদন দেওয়া উচিত -তেমনি প্রতিবছর কতজন ক্যাডেট ভর্তি হওয়া উচিত এটা একটা মনিটরিং সেলের মাধ্যমে নিয়ন্ত্রন করা উচিত। যেহেতু এটা কোন সাধারণ সেক্টর নয়, এটা একটা specialisd সেক্টর।

কিন্তু দুভাগ্যের বিষয় হল- আমাদের নৌ-পরিবহন মন্ত্রনালয়ে এরকম কোন মনিটরিং সেল নেই।

আমার আগের লেখাটি পড়ে অনেকেই লিখেছেন, “বেকার কম বেশী সব সেক্টরেই আছে। অনেকে

BBA,MBA,MBBS,LAW করে নাকি বেকার আছেন” আমি আপনাদের কথায় সাথে পুরোপুরি এক মত নই। ভালো নামী University থেকে ভালো রেজাল্ট নিয়ে MBA করতে পারলে মোটামুটি মানের চাকুরী পাওয়া অসম্ভব কিছু নয়।

আর MBBSএবং LAW করে সরকারী চাকুরী না পেলে ও নিজেদের জীবন চালানোর মত প্রাইভেট সেক্টরে চাকুরী পাওয়া তেমন কোন ব্যাপার নয়। কথাটা আপনাদেরকে ব্যাখ্যা করি- মেরিন সেক্টরে আমরা এক নাগাড়ে সারাবছর চাকুরী করিনা-দেখা যায় ৬মাসের একটা contract এর টাকা দিয়ে আরও ৬,৯,১২ মাস চলতে হয়- তাই এখানে নিয়মিত চাকুরী থাকাটা খুবই জরুরী।

আপনারা একটা বিষয় লক্ষ্য করেন-অন্য সেক্টরের একজন বেকার-সে ব্যাংক,বীমা,স্কুল,কলেজ থেকে সরকারীও বেসরকারী পর্যায়ে অনেক জন পাওয়ার চেষ্টা করতে পারে এবং একটু মেধা যোগ্যতা চেষ্টা আর তদ্বির করলে চাকুরী পাওয়া তেমন কোন ব্যাপার হয়না -যেহেতু চাকুরী সেক্টর আন লিমিটেড।

কিন্তু মেরিনের ক্ষেত্রে ব্যাপারটি তা নয়। এখানে আমাদের চাকুরীর একটাই সেক্টর তা হলো জাহাজ। আবার সেখানে চাকুরীকাল মাত্র ৬ থেকে ৯মাস। তাই জাহাজে চাকুরীর ক্ষেত্রে পর্যাপ্ত VACANCY না থাকলে প্রতিবার জয়েনিং এর জন্য তদ্বির আর টাকা পয়সা খরচ করা আসলেই কি সম্ভব? সম্ভব নয়।

তাই অবশ্যই মেরিন সেক্টরে চাকুরীর সম্ভাব্যতা যাচাই করে তবেই ক্যাডেটদের অ্যাডমিশন করা উচিত।

এখন শিপিং মার্কেটে ক্যাডেটদের যে পরিমান চাকুরী ক্রাইসিস। আমার বিবেচনায় আগামী ৫বছর সকল প্রাইভেট একাডেমীর কার্যক্রম সাময়িক ভাবে স্থগিত করে শুধুমাত্র মেরিন একাডেমীতে ক্যাডেট সংখ্যা কমিয়ে ৪০/৫০ জন করা উচিত।

তাহলে হয়ত ক্যাডেটদের চাকুরীর সংকট আন্সেড আন্সেড আগামী ৪/৫বছরে কমে আসবে।

আমার সত্যিই ভাবতে অবাক লাগে, গত ২বছর ধরে এত সংবাদ সম্মেলন, ফেসবুকে এত প্রচারনা, মেরিটাইম সংবাদে এত লেখালেখি, বিভিন্ন নামী-দামী পত্রিকায় এত লেখালেখি, টিভিতে

এত অনুষ্ঠান প্রচারের পরে ও জানতে পারলাম মেরিন একাডেমী ও দুটি প্রাইভেট একাডেমী মিলে এ বছর মোট ক্যাডেট ভর্তির সংখ্যা ৫২+২৮+১৮=৯৮ জন।

এই ৯৮ জনকে আমরা কি বলব বা বলা উচিত- দুঃসাহসী /সংগ্রামী/নির্ভীক /অন্য কিছু.....?

যদিও একজন সিনিয়র মেরিনার হিসাবে একজন আগামী দিনের ভবিষ্যত মেরিনারকে নিয়ে একটা বাজে মন্ড্র্য করা আমার উচিত নয়, কিন্তু সত্যি বলতে কি, মন্ড্র্য না করে আমি পারছি না।

আপনারা কি কাকের ঘটনা জানেন?

তাহলে শুনেন-

কাক যখন উঁচু গাছের ডালে বসে পায়খানা করে তখন সে নিজের চোখ বন্ধ করে থাকে আর ভাবে-আমাকে কেউ দেখে নাই। অথচ শুধু কিন্তু তার চোখই বন্ধ আর সারা বিশ্ববাসীর চোখ খোলা।

ঠিক তেমনি, এই ৯৮জনের অবস্থাও হয়েছে কাকের মত। আপনারা মেরিনের চাকুরীর সংকট যতই গলা ফাটিয়ে সংবাদ সম্মেলন, করুন আর টিভিতে, খবরের কাগজে লেখালেখির করেন না কেন, উনারা কিছুই দেখেন নাই। উনারা কিছুই শুনেন নাই।

উনারা আমাদের আগামী দিনের গর্বিত বেকার মেরিনার। উনারদেরকে দেখে আমি মুগ্ধ হয়ে শুধু ভাবি- “সাহস” কাহাকে বলে, উহা কত প্রকার ও কি কি ???

তাহলে এবার হয়ত আপনারা আমাকে বলতে পারেন, তা হলে কি আপনি চান মেরিন একাডেমী সহ সকল প্রাইভেট একাডেমী বন্ধ হয়ে যাক?

এর উত্তরে আমি শুধু এটাই বলবো-বর্তমান সময়ের বাস্‌ড্রতায় আগামী ৪/৫ বছর সব মিলিয়ে ৪০/৫০ জনের বেশী ক্যাডেট ভর্তি হওয়া উচিত নয়-ব্যস এতটুকই.....

এরপরে যদি আমরা আলাদীনের চেরাগের মত বিশ্বের নামী/দামী কোম্পানীর ডাইরেক্ট ম্যানিং আনতে পারি/ভিসা সমস্যা পুরোপুরি সমাধান করতে পারি-তখন অবশ্যই ক্যাডেট সংখ্যা বাড়ানো যেতে পারে।

অন্ড্রত বর্তমান সময়ের বাস্‌ড্রতায় আমাদের মত সিনিয়র মেরিনারদের এতটা বিবেকহীনের মত কাজ করা কখনই উচিত নয়।

তাই আগামী দিনে যারা মেরিন প্রফেশনে আসতে চান তাদের কাছে আমার অনুরোধ হলো “দুষ্ট লোকের মিষ্টি কথায়/অলীক স্বপ্নে না ভুলে “কাকের মত” আচরন না করে চোখ কান খোলা রাখুন-চাকুরী সম্ভাব্যতা জানার চেষ্টা করুন- চারদিকে এত অসংখ্য মিডিয়া/ফেসবুক-এর মাঝে ইচ্ছা করে ধোকায় পড়া উচিত নয়।

কোন একাডেমী ৪ বছরের গ্রাজুয়েশন ডিগ্রী দেবে। কোন একাডেমীর অতীত ইতিহাস ভালো। কোন একাডেমীতে ভর্তি হলে সরাসরি মার্চেন্ট ভেসেলে জয়েন করার জন্য সিডিসি পাওয়া যাবে, ভর্তি হওয়ার আগে এসব যাচাই বাচাই করে নিন, তা না হলে দেখা যাবে এত কষ্ট করে এত টাকা পয়সা খরচ করে প্রশিক্ষণ শেষ করে আপনাকে আবার সংবাদ সম্মেলন করে জানাতে হবে।

“ওগো দেশমাতা হাসিনা

আমি তোমার যোগ্য মায়ের সুযোগ্য সন্ড্রন”

আমাকে সিডিসি পাওয়ার সুযোগ করে দাও।

তাই আপনার যদি সত্যিকার অর্থেই মেরিনার হওয়ার ইচ্ছা থাকে তাহলে পেছনের দরজা দিয়ে নয় বরং ভর্তি পরীক্ষা দিয়ে নিজের যোগ্যতা প্রমাণ করে তবে ৪ বছরের গ্রাজুয়েশন নেওয়ার জন্য মেরিন একাডেমীতে ভর্তি হতে পারেন, তাহলে অস্ফুত মেরিনের চাকুরীর সংকট না কাটলে ও জেনারেল লাইনের শত শত চাকুরীর দরজা আপনাদের জন্য খোলা থাকবে।  
বিপ্লবঃ লেখাটি দীর্ঘ হওয়ার পাঠকের সুবধার্থে ধারাবাহিক ভাবে মেরিটাইম সংবাদে প্রকাশিত হবে।

\*\*\*\*\*

## বাংলাদেশে মেরিন সেক্টরের সমস্যা ও তা থেকে উত্তোরনের উপায় :

পর্ব : ২

সম্মানিত পাঠক,

এর আগের পর্বে আমি “মেরিন সেক্টরে” চাকুরীর সম্ভাব্যতা যাচাই করে ক্যাডেট ভর্তি এ বিষয় নিয়ে কিছু কথা লিখেছিলাম।

আজ আর একটি গুরুত্বপূর্ণ সমস্যা “জব ক্রাইসিস” বা “চাকুরীর সংকট”- এর সম্ভাব্য কিছু গুরুত্বপূর্ণ কারণ এবং এর সমাধানের বিষয় নিয়ে অল্প কিছু কথা লিখবো।

বিদেশী কোম্পানীতে চাকুরীর বাজার অবাধ ও প্রসার ঘটান :

সম্মানিত পাঠক,

বর্তমান প্রেক্ষাপটে মেরিন সেক্টরে বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজের সংখ্যা আশংকাজনকভাবে কমে যাওয়ায় চাকুরীর সংকট সৃষ্টি হয়েছে। কিন্তু নামী-দামী বিভিন্ন বিদেশী কোম্পানীতে বাংলাদেশী মেরিনারদের চাকুরীর সুনাম রয়েছে। তাই নামী-দামী বিভিন্ন বিদেশী কোম্পানীতে বাংলাদেশী মেরিনারদের চাকুরীর দুয়ার এখনও খোলা আছে। তাই আমাদের সবার লক্ষ্য থাকবে কিভাবে বিভিন্ন নামী-দামী ও বিদেশী কোম্পানীতে আমাদের চাকুরীর বাজার আরও প্রশস্ত করা যায়। আমাদের সুনাম অক্ষুন্ন রাখা যায়।

এ লক্ষ্যে আমাদেরকে অনতি বিলম্বে কয়েকটি পদক্ষেপ নিতে হবে।

(১) ভিসা সমস্যা :

বাংলাদেশী মেরিনারদের বিভিন্ন বিদেশী কোম্পানীতে চাকুরীর সুনাম ও অবাধ সুযোগ থাকলেও ভিসা সমস্যার কারণে তারা নিয়মিত বিদেশী কোম্পানীতে যোগদান করতে পারছেন না। USA, সিঙ্গাপুর, UAE সৌদি আরব, ভারত ইত্যাদি যে দেশগুলো CREW CHANGE এর জন্য CONVENIENT দেশ হিসাবে পরিচিত সেই দেশগুলোতে জয়েনিং এর জন্য বাংলাদেশী মেরিনারগণ নিয়মিত সহজে ভিসা পাচ্ছেন না। যার কারণে, ভাল ভাল নামী-দামী বিদেশী কোম্পানীর জাহাজে বাংলাদেশী মেরিনারগণ অনেক ক্ষেত্রেই যোগদান করতে পারছেন না।

(২) ভিসা সমস্যার সমাধান :

বাংলাদেশের মেরিটাইম গবেষক এবং পৃথিবীর বিভিন্ন দেশে অবস্থানরত গ্লোবাল সিনিয়র মেরিনারদের সাথে যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে এই ভিসা সংক্রান্ত বিষয়ের সমাধানের ব্যাপারে কিছু দিক নির্দেশনা পেয়েছি যেটা আমি আপনাদের সাথে শেয়ার করতে চাই।

আশা করি, আমার বক্তব্যের সাথে সাথে এ ব্যাপারে আপনারা আপনাদের সূচিন্তিত এবং বিবেচনা প্রসূত ও গঠনমূলক মন্তব্য লিখলে- পরবর্তীতে ইগগণ্ডঅচ এবং মেরিটাইম সংবাদ ও অন্যান্য মেরিটাইম সংগঠনের সাথে সরকারী ও বেসরকারী পর্যায়ে দায়িত্বশীল ব্যক্তিদের সাথে আলোচনায় এ বিষয়গুলো প্রাধান্য পেতে পারে।

প্রথমত :

রাস্তায় দাঁড়িয়ে “ভিসা চাই, চাকুরী চাই” প্ল্যাকার্ড হাতে দাঁড়িয়ে মানব বন্ধন করলে অথবা প্রেসক্রাবে বসে কয়েকজন সাংবাদিক নিয়ে সংবাদ সম্মেলন করলে ভিসা সমস্যার সমাধান হবে বলে মেরিটাইম গবেষকরা মনে করেন না। বরং সমস্ত মেরিনারদেরকে (অফিসার+রেটিংস) যদি কোন রাষ্ট্রীয় স্বীকৃত সংগঠন যেমন : ইগগণ্ডঅ এর মাধ্যমে অন্তর্ভুক্ত করা যায় এবং এই সংগঠনের নেতৃবৃন্দ সরকারের সখশ্রিষ্ট মন্ত্রণালয়ের সাথে সমন্বয় সাধন করে বিদেশী ফরেন মিনিষ্ট্রিকে এসব ব্যক্তিদের ব্যাপারে স্পেশাল গ্যারান্টি লেটার বা নো অবজেকশন লেটার ইস্যু করলে তখন বহির্বিশ্বের পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয় থেকে মেরিনারদের জন্য স্বল্পকালীন অন অ্যারাইভাল ভিসা বা জয়েনিং ভিসা পাওয়া তেমন কঠিন ব্যাপার হয়তো নয়।

আমি ব্যাপারটা আবার একটু পরিষ্কার করি-

বাংলাদেশের সকল মেরিনার যদি ইগগণ্ডঅ অন্তর্ভুক্ত হয় এবং ইগগণ্ডঅ যদি তাদের নথিভুক্ত সকল মেরিনারের জন্য পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়কে স্পেশাল গ্যারান্টি দেয় যে, আমার সংগঠনের মিঃ মাহমুদুর রহমান-তিনি একজন চীফ ইঞ্জিনিয়ার। তিনি টাউ দুবাই বা সিঙ্গাপুরে ৩১ মে ২০১৬ জাহাজে যোগদান করতে যাবেন- তার পক্ষে এএজজউঘএগ খউএঃএঃউজ বা ঘঃঈ ইস্যু করা হোক।

এই ঘণ্টা ধরনের লেটারটি নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় এবং পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের সাথে পারস্পরিক বৈঠকের মাধ্যমে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের পরিবহন অধিদপ্তর থেকে ইস্যু করা যেতে পারে।

এ ব্যাপারে আপনাদেরকে জানিয়ে রাখি গত ১১ ই জানুয়ারী, শিপিং অফিস চট্টগ্রামে, শিপিং মাস্টার জনাব ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিমের সাথে সমস্ত ম্যানিং এং ১৬ গ্টা বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়। সেখানে বাংলাদেশের ম্যানিং অফিসের সবচেয়ে বড় কোম্পানী “হক এন্ড সঙ্গ” এর কর্ণধার জনাব এমদাদুল হক সাহেব শিপিং মাস্টারকে বলেন, আমরা বহুবার পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ে এ ব্যাপারে আলাপ করতে গিয়েছি কিন্তু পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয় এ ব্যাপারটিকে গুরুত্ব দেয় নি। কারণ পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়কে আমরা তাদের চাহিদামত গ্যারান্টি দিতে পারিনি।

আসলে, পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়-গ্যারান্টি চাই- আর, আমরা যদি ইগগণ্ডঅ এর মাধ্যমে তাদের চাহিদামত গ্যারান্টি দিতে পারি সেই ক্ষেত্রে তারা মেরিনারদের পক্ষে ঘণ্টা ইস্যু করলে বহির্বিদেশের কোন দেশের জন্য ঐ মেরিনারের জন্য ভিসা দেওয়া কোন কঠিন কাজ নয়।

### এ ক্ষেত্রে কয়েকটি বিষয় গুরুত্বপূর্ণ :

(১) প্রথমত : সমস্ত মেরিনারকে ইগগণ্ডঅ এর স্থায়ী মেম্বার হতে হবে এবং ইগগণ্ডঅ এর কাছে মেরিনারদের সমস্ত তথ্য থাকবে।

এই ক্ষেত্রে মেরিনারদেরকে ইগগণ্ডঅ এর সাথে আলোচনায় আসতে হবে- ইগগণ্ডঅ কিভাবে এবং কোন কোন শর্ত মোতাবেক তাদের ব্যাপারে এটাজজউঘএগ খউএঃএঃউজ ওঝঝটউ করবে।

এ ব্যাপারে ইগগণ্ডঅ এর সাথে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের বৈঠক হতে হবে। একটা ব্যাপার মনে রাখবেন, আমরা রাষ্ট্রের নাগরিক হলেও রাষ্ট্র গ্যারান্টি ছাড়া ঘণ্টা ইস্যু করবে না। তাই যেসন দেশ মেরিনারদেরকে ভিসা নিয়ে সমস্যা করছে বা সহজে ভিসা ইস্যু করছে না রাষ্ট্রীয় ঘণ্টা পেলে তাদের জন্য ভিসা ইস্যু করা কোন ব্যাপার হবে না।

### দ্বিতীয়ত :

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের “নৌপরিবহন অধিদপ্তরে” মেরিনারদের NOC ইস্যু সংক্রান্ত আলাদা একটি সেল গঠন করতে হবে। যাতে নৌপরিবহন অধিদপ্তর, পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের পক্ষে ঐ মেরিনারের পক্ষে রাষ্ট্রীয় NOC ইস্যু করবে।

প্রিয় পাঠক, আমার এই কঠিন আলোচনা থেকে আপনাদের হয়তো মনে হতে পারে এই ব্যাপার গুলো কি আদৌ সম্ভব ? আপনাদের প্রশ্নের উত্তরে বলছি, “কষ্ট সাধ্য বটে, তবে অসম্ভব নয়”- এক্ষেত্রে সবচেয়ে বেশী আন্তরিক হতে হবে BMMOA কে BMMOA এর নেতৃত্ব কে আরও আন্তরিক হতে হবে, সেই সাথে ইগগণ্ডঅ কে আর্থিকভাবে শক্তিশালী হতে হবে।

আমার মতে, BMMOA এর বর্তমান নেতৃত্ব যথেষ্ট আন্তরিক আছেন। শুধু সমস্যা হল ইগগণ্ডঅ আর্থিকভাবে শক্তিশালী নয়। ইগগণ্ডঅ আর্থিকভাবে শক্তিশালী হলে অনেক কিছুই সম্ভব।

আমার যতদূর মনে হয়েছে, নৌপরিবহন মন্ত্রী মহোদয়-আন্তরিক আছেন। এখন ইগগণ্ডঅ কর্তৃপক্ষকে মন্ত্রীসহ নৌপরিবহন অধিদপ্তরের দায়িত্বশীল কর্মকর্তাদের সাথে নিয়মিত আলোচনায়/বৈঠকে বসতে হবে এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের উর্দ্ধতন কর্মকর্তারা রাজী থাকলে তখন পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাদের সাথে ত্রিপক্ষীয় বৈঠকের মাধ্যমে এ ব্যাপারে সিদ্ধান্তে আসা যেতে পারে।

অনেকে বলেন-সরকার কেন আমাদের ভিসা সমস্যার সমাধান করছে না ?

এ কথা ঠিক যে, সরকার চাইলে সবই সম্ভব কিন্তু সমস্যা হল মেরিন কমিউনিটির এই ১০/১২ হাজার মানুষের সমস্যা নিয়ে সরকার চিন্তিত নয়। তাই আমাদের সমস্যাকে যথাযথ কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে সরকারের মন্ত্রণালয়ে উপস্থাপন করতে পারলে তখনই কেবল সঠিক সমাধান হতে পারে।

### **তৃতীয়ত :**

ভারত, সিঙ্গাপুর, টাওয়ান, সৌদি আরব এই চারটি দেশের উর্দ্ধতন কর্তৃপক্ষের সাথে ইগগণ্ডঅ, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় এবং পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের প্রতিনিধিদের ত্রিপক্ষীয় বৈঠকের মাধ্যমে মেরিনারদের জন্য টবঅ এর মত ৫ বছর বা এই ধরনের দীর্ঘ মেয়াদী ভিসার ব্যবস্থা করা যায় কিনা সে ব্যাপারে আলোচনা করে সিদ্ধান্তে আসা যেতে পারে এবং সেক্ষেত্রে প্রয়োজনবোধে ঐ সব দেশের জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্ট এবং গ্যারান্টি আবেদনকারীর পক্ষে স্থানীয় ম্যানিং এজেন্ট এবং ইগগণ্ডঅ সমন্বয় করে সাবমিট করবে।

### **চতুর্থত : মেরিনারদের ইমেজ সংকট :**

ইতিপূর্বে দেখা গেছে, বিভিন্ন মেরিনার বিশেষ করে ক্যাডেট এবং রেটিংসরা উন্নত জীবনের আশায় জাহাজ থেকে পালিয়ে কোন উন্নত দেশে থেকে যেতো। এই ধরনের পলায়নের মাধ্যমে ঐ ব্যক্তি বা ব্যক্তি বর্গের সামান্য ব্যক্তিগত লাভ হলেও ম্যানিং এজেন্ট এবং আমাদের দেশের মেরিনারগণ চরম ইমেজ সংকটে পড়েন এবং এক্ষেত্রে বাংলাদেশের মেরিনারদের প্রতি বিদেশী কোম্পানীর একটি আস্থাহীনতার সৃষ্টি হয়। যার কারণে দেখা গেছে, অনেক যোগ্যতা সম্পন্ন হলেও বাংলাদেশী মেরিনারদেরকে অনেক ভাল ভাল কোম্পানী রিক্রুট করতে আস্থাহীনতায় ভোগে/রিক্রুট করতে চায় না।

আমার যতদূর মনে পড়ে, ইগগণ্ডঅ এর ২৭ তম ব্যাচের ২ জন সিনিয়র ক্যাডেট লাইফে বিদেশের কোন একটি পোর্টে থেমে গেলে পরবর্তী বছর ঐ বিখ্যাত বিদেশী কোম্পানীটি বাংলাদেশ থেকে আর কোন ক্যাডেট রিক্রুট করেনি। যার কারণে, পরবর্তী ব্যাচের সিনিয়রদেরকে চাকুরীর সমস্যায় পড়তে হয়েছে।

ইদানিংকালে ক্যাডেটদের পলায়নের কোন খবর আমার জানা নেই, তবে রেটিংসরা এখনও মাঝে মাঝে পলায়ন করছেন। যেটা বাংলাদেশী মেরিনারদেরকে একটা ইমেজ সংকটে ফেলতে পারে। যেমন- ২০১৬ সালের ১১ই জানুয়ারী শিপিং মাস্টারের অফিসে একটি মিটিং এ আলোচনার এক পর্যায়ে “হক এন্ড সল” এর কর্ণধার জনাব এমদাদুল হক সাহেব আমাকে বলছিলেন, দেখেন আমাদের ম্যানেজমেন্ট শিপিংলোতে আইটিএফ (স্ট্যান্ডার্ড) বেতন দেওয়ার পরও কিছুদিন আগে টবঅ এর একটি পোর্ট থেকে বাংলাদেশী একজন নাবিক পলায়ন করেন।

যার কারণে ঐ পোর্টে জাহাজ মালিককে অনেক অর্থ জরিমানা দিতে হয় এবং সেই সাথে জাহাজ কর্তৃপক্ষকে অনেক ভোগান্তির স্বীকার হতে হয়। ]

উনার এ কথার মাধ্যমে উনি আমাকে বোঝাতে চাই ছিলেন যে, বেতন কোন ব্যাপার নয় বরং ঐ নাবিকের জাহাজে যোগদানের উদ্দেশ্যই ছিলো সুযোগ বুঝে সুবিধামতো দেশে জাহাজ থেকে পলায়ন করা।

তাই বাংলাদেশের সমস্ত গর্বিত মেরিনার (ক্যাডেটস/অফিসার্স/ইঞ্জিনিয়ারস/রেটিংস) যারা আমার এই লেখাটি পড়ছেন তাদের কাছে

### **পঞ্চমত : “টবঅ ঠওবঅ প্রাপ্তি”**

ইদানিং কালে “টবঅ ঠওবঅ প্রাপ্তি” আবার কঠিন হয়ে পড়েছে। এক্ষেত্রে মেরিন সেস্টরের রাষ্ট্রীয় গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠান হিসাবে মেরিন একাডেমী কর্তৃপক্ষ।

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের সহযোগিতায় “টবঅ উগইঅববাণ” এর সাথে ত্রিপক্ষীয় বৈঠকের মাধ্যমে একটা সিদ্ধান্তে আসতে পারে।

যেহেতু মেরিনারদের ভিসা শুধুমাত্র স্বল্পকালীন জাহাজে সাইন/সাইন অফ। তাই মেরিনারদেরকে আলাদা ক্যাটেগরিতে রেখে যদি টবঅ উগইঅববাণকর্তৃপক্ষ বিশেষ বিবেচনায় অন্তত মেরিনারদের টবঅ ঠওবঅ প্রাপ্তি সহজ করে দেন। তাহলে মেরিনারদের জন্য টবঅ থেকে সাইনঅন সাইন অফ করা সহজ হবে।

তাছাড়া অনেক ভাল ভাল কোম্পানীর ক্ষেত্রে টবঅ ঠওবঅ বাধ্যতামূলক থাকে। তাই টবঅ ঠওবঅ প্রাপ্তির জন্য যা যা করা দরকার তা অবশ্যই আমাদেরকে করতে হবে এবং ইগগণ্ডঅ এ ব্যাপারে মেরিনারদের পক্ষে মেরিন একাডেমী কর্তৃপক্ষের সাথে সমন্বয়/যোগাযোগ করবে। আমি সমস্ত মেরিনারদের পক্ষ থেকে দুহাত জোড় করে অনুরোধ করবো, যদি কারো মনে বিদেশে পলায়নের ইচ্ছা থাকে, প্লিজ, আপনি অনুগ্রহ করে মেরিন সিডিসি গ্রহন করবেন না। আপনি বাংলাদেশী মেরিনারদের এতবড় ক্ষতি সাধন করবেন না/এতবড় ইমেজ সংকটে ফেলবেন না।

আপনার যদি বিদেশে যাওয়ার ইচ্ছা থাকে, বিদেশে যাওয়ার অনেক উপায় আছে। তাই বলে মেরিনার সেজে মেরিন কমিউনিটিকে কলঙ্কিত করে নয়।

আমার এতক্ষন আলোচনার উদ্দেশ্য হল ভিসা সমস্যা সমাধানের জন্য মেরিনার্স কমিউনিটির নেতৃবৃন্দকে জোর প্রচেষ্টা চালাতে হবে। তা সে যে ফর্মুলায়, যে শর্তে হউক না কেন।

### দ্বিতীয়তঃ যোগ্যতা সম্পন্ন অফিসার প্রেরণঃ

আমার জানামতে, বাংলাদেশী মেরিনারদের বহির্বিষয়ের বড় বড় নামী/দামী কোম্পানীতে চাকুরীর বেশ সুনাম আছে। অন্ততঃ আমি যে সমস্ত বিদেশী কোম্পানীতে চাকুরী করেছি ঐসব কোম্পানীর সুপাররা আমাকে যথেষ্ট মূল্যায়ন করেছেন।

এমনও দেখা গেছে, যেসব সমস্যাবহুল জাহাজ ইন্ডিয়ানরা চালাতে ব্যর্থ হয়েছে সেখানে ইন্ডিয়ান সুপাররা বাংলাদেশীদের নিয়োগ দিয়েছেন আর বাংলাদেশীরা খুবভাল ভাবেই সেই জাহাজ পরিচালনা করে এসেছে।

কিন্তু কিছু কিছু ক্ষেত্রে যোগ্যতা সম্পন্ন অফিসার/ইঞ্জিনিয়ারদের অভাবে অনেক সময় পুরো বাংলাদেশী মেরিনারদের ওপর জাহাজের মেনেজমেন্টের একটা খারাপ ধারণা চলে আসে। বিশেষ করে ফ্রেশ থার্ড অফিসার, সেকেন্ড অফিসার/ থার্ড ইঞ্জিনিয়ার- এই ব্যাংক গুলোতে পূর্বের অভিজ্ঞতা না থাকলে বিদেশী জাহাজে যোগদানের পরে অনেক সমস্যায় পড়তে হয়।

তাই ফ্রেশ প্রমোশনের ক্ষেত্রে, ম্যানিং এজেন্টের উচিত হলো ঐ মেরিনারকে জাহাজে যোগদানের পূর্বে তার দায়িত্ব সম্পর্কে পুরোপুরি ধারণা দেওয়া। যাতে সে জাহাজে গিয়ে কোন সমস্যার সম্মুখীন না হয়। যেমনঃ- কিছুদিন আগে একটা রিপোর্ট পেলাম কোন এক বিদেশী কোম্পানীর জাহাজে একজন বাংলাদেশী থার্ড অফিসার ব্রীজ ডিউটিতে ট্রাফিকের মধ্যে যথাযথ অ্যাকশন নেয় নি এবং সে ঐ মুহূর্তে মাস্টারকেও অবহিত করেনি।

যদিও সব থার্ড অফিসার এ রকম নয় কিন্তু এ ধরনের সমস্যায় পুরো সমস্ত বাংলাদেশী মেরিন অফিসারের ওপর একটা খারাপ ধারণা আসতে পারে। মেরিন জব মার্কেটে নেতিবাচক প্রভাব ফেলতে পারে।

### প্রথমতঃ

#### সমাধানের উপায়ঃ অনবোর্ড বা জাহাজে থাকাকালীন-

দীর্ঘ ১৮ বছর জাহাজে চাকুরীর বাস্তব অভিজ্ঞতায় আমি লক্ষ্য করেছি, অনেক মাস্টার মেরিনার/চীফ ইঞ্জিনিয়ার জাহাজে তার নিজ নিজ ডিপার্টমেন্টের অফিসার/ইঞ্জিনিয়ারদের সাথে বেশ দুরত্ব রেখে চলেন এবং তাদেরকে এতটাই ভয়/আতঙ্কের মধ্যে রাখেন যে, অধীনস্থ অফিসার/ইঞ্জিনিয়াররা তাদের জাহাজী জীবনের বাস্তব শিক্ষা সংক্রান্ত প্রশ্ন করার সাহসই পান না। অনেকে আবার সার্টিফিকেট ধারী অফিসার/ইঞ্জিনিয়ারদেরকে অবাস্তব প্রশ্ন করে তাদের যোগ্যতাকে প্রশ্নবিদ্ধ করে তোলেন। তখন ঐ অফিসার বা ইঞ্জিনিয়ার নিজের ব্যক্তিগত সম্মান রক্ষার্থে ঐ মাস্টার/চীফ ইঞ্জিনিয়ারকে তার প্রফেশন রিলেটেড অজানা গুরুত্বপূর্ণ প্রশ্ন করার মনমানসিকতা থাকে না। অথচ প্রিপারেটরী কোর্স, অন্যান্য যোগ্যতার কোর্স, লিখিত পরীক্ষা, ভাইভা ইত্যাদি পরীক্ষা সমূহের তুলনায় অনবোর্ড ট্রেনিং একজন অফিসার/ইঞ্জিনিয়ারের জন্য নিঃসন্দেহে গুরুত্বপূর্ণ।

এমন এক সময় ছিল যখন বাংলাদেশী মালিকানাধীন অনেক জাহাজ ছিল। বাংলাদেশী জাহাজে সাধারনতঃ সবাই একই ন্যাশনালটির হওয়ায় সবাই টিম ওয়ার্কের মাধ্যমে কাজ করে থাকে। এতে নিজ নিজ র্যাংকে ফ্রেশ/অনভিজ্ঞরাও অন্য অভিজ্ঞদের সাথে একত্রে কাজ করে কোন রকম ড্যামেজ ছাড়াই অভিজ্ঞতা লাভ করতে পারে। এখানে সিনিয়রদের অনেক ক্ষেত্রে ছাড় দেওয়ার/সহযোগিতার মানসিকতা থাকে।

অথচ বিদেশী কোম্পানীর পরিবেশ সম্পূর্ণ ভিন্ন। অধিকাংশ ক্ষেত্রে যে যে র্যাংকে জয়েন করেছেন তাকে সাধারনতঃ অন্যের সাহায্য ছাড়া নিজের র্যাংকের সমস্ত কাজ করতে হয়। এক্ষেত্রে বিভিন্ন ন্যাশনালিটির ক্র থাকায় কেউ কাউকে তেমন একটা সহযোগিতা করে না। তাই যার যার নির্দিষ্ট র্যাংকে তার কাজের ব্যাপারে পূর্ণ অভিজ্ঞতা থাকা অবশ্যই বাঞ্ছনীয়।

তাই বর্তমান মেরিন সেঙ্করের চাকুরীর এই সংকট কালে বিদেশী/দেশী কোম্পানীর জাহাজ গুলোতে বাংলাদেশী মেরিনারদের অনবোর্ড যথাযথ ট্রেনিং এর ব্যাপারে আমাদের মত সিনিয়র মেরিনার অর্থাৎ মাস্টার/চীফ ইঞ্জিনিয়ারদেরকে এ ব্যাপারে কার্যকরী ভূমিকা রাখতে হবে। সেই সাথে সমস্ত চীফ অফিসারদের দায়িত্ব হবে ডেকের কাজের সাথে সাথে ডেক ক্যাডেটরা যেন ব্রীজের সমস্ত ইক্যুইপমেন্ট এবং ব্রীজ ওয়াচ কিপিং এর ব্যাপারে পরিপূর্ণ জ্ঞান লাভ করতে পারে। কারণ এই ডেক ক্যাডেটরাই ঈগুইট ঈম্বধং ও পরীক্ষা দিয়েই ৩<sup>৫</sup> গুভভরপবৎ হিসাবে জয়েন করবে। তাই তাদের ব্রীজের সমস্ত যন্ত্রপাতি এবং ব্রীজ ওয়াচকিপিং সম্পর্কে পর্যাপ্ত ধারণা না থাকলে, ৩<sup>৫</sup> গুভভরপবৎ জাহাজে হিসাবে যোগদানের পরে তাকে সমূহ সমস্যায় পড়তে হবে। এমনকি পুঁথিগত বিদ্যা থাকলেও বাস্তব অভিজ্ঞতা না থাকলে মাস্টার তার ব্যাপারে নেগেটিভ রিপোর্ট দিয়ে তাকে সাইন অফ করিয়ে দিতে পারে।

চীফ অফিসারদের দায়িত্ব হবে সেকেন্ড অফিসারকে সাথে নিয়ে জাহাজের ড্রাফট সার্ভে করা এবং কার্গো ক্যালকুলেশন এবং স্ট্যাবিলিটি ক্যালকুলেশনের ব্যাপারে তাকে যথাযথ পারদর্শী করে তোলা। কারণ এই সেকেন্ড অফিসারই পরীক্ষা দিয়ে চীফ অফিসার



হবেন-তাই উপরের গুরুত্বপূর্ণ। বিষয়গুলোর ব্যাপারে পুরোপুরি স্বচ্ছ ধারণা না থাকলে জাহাজে চীফ অফিসার হিসাবে জয়েন করার পরে উক্ত অফিসার অব্যাহি বড় রকম সমস্যাই পড়তে পারেন।

ঠিক এই ভাবে, সেকেন্ড ইঞ্জিনিয়ারদের দায়িত্ব হবে ইঞ্জিন ক্যাডেটদের ওয়াচ কিপিং এর সাথে সাথে মেইন ইঞ্জিন এবং অন্যান্য ইঞ্জিনের মেইন্টেন্যান্স কাজের সময় তাদেরকে পারদর্শী করে তোলা এবং ক্যাডেটদেরকে ফোর্থ ইঞ্জিনের সাথে রেখে ফোর্থ ইঞ্জিনিয়ারের বিভিন্ন দায়িত্বের সাথে পুরোপুরি পরিচিত করে তোলা।

যাই হোক, উপরের আলোচনার মূল উদ্দেশ্য হল সিনিয়র মেরিনারগন নিজ নিজ অধীনস্থ জুনিয়রদেরকে তাদের র্যাংকের কাজের ব্যাপারে পুরোপুরি স্বচ্ছ ধারণা দেওয়া এবং তাদেরকে পারদর্শী এবং আত্মবিশ্বাসী করে গড়ে তোলা যেন দেশী/বিদেশী কোম্পানীতে সবাই যোগ্যতা ও সুনামের সাথে নিজ নিজ দায়িত্ব পালন করতে সক্ষম হয়।

### ভূয়া মেরিনার/ভূয়া ঈউঈ/ভূয়া ঈউঈ বন্ধকরণঃ

ভূয়া মেরিনার/ভূয়া ঈউঈ/ভূয়া ঈউঈ ধারী দেশে এবং বিদেশের বৃহৎ বাংলাদেশী মেরিনারদের চরম ইমেজ সংকটে ফেলতে পারে। এধরনের ব্যক্তিরা বাংলাদেশী মেরিনারদের জন্য একটা কলংক স্বরূপ। এদের অল্প কয়েক জনের কারণে পুরো বাংলাদেশী মেরিনারের চাকুরীর বাজারে একটা মারাত্মক নেতিবাচক প্রভাব ফেলতে পারে।

২০১৩ সালে এপ্রিল মাসের একটি ঘটনা।

চট্টগ্রামে বহিনোঙরে একটি জাহাজে যোগদানের পরে শুনলাম ঐ জাহাজে চীনের একটি পোর্টে চব্বাঈ অনবোর্ড হয়। মাষ্টারের কাছ থেকে চব্বাঈ অফিসার মাষ্টার লিস্ট নিয়ে দেখতে পান ৩ জন বার্মার সিনিয়র অফিসারের আছেন। উনারা মাষ্টারকে তাদের ঈউঈ এর অরিজিনাল ঈউঈ দিতে বলেন। উনারা আর কিছু জাহাজে চেক না করে ঐ ৩ জনের ঈউঈ নিয়ে চলে যান ভেরিফিকেশন এর জন্য এবং পরের দিন মাষ্টারকে রিপোর্ট দেন উনারা জাহাজকে ডিটেইন করেছেন ঐ ৩ জনের ভূয়া সার্টিফিকেশনের জন্য এবং সেই সাথে জাহাজকে জরিমানা করেন ৩৩০০০ ডলার।

ইদানিং কালে আমাদের দেশেও ভূয়া মেরিনার, ভূয়া ঈউঈ/ঈউঈ ধারীর সংখ্যা বেড়ে গেছে। এটা যে কোন মূল্যে আমাদেরকে বন্ধ করতে হবে।

সমাধানঃ

প্রথমতঃ মেশিন রিডেবল সিডিসি চালু করতে হবে। আমাদের বর্তমান শিপিং মাষ্টার ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যার দায়িত্ব গ্রহণের পর পরই এ ব্যাপারে উদ্যোগ নিয়েছেন। আমরা আশাকরি, অতি অল্প সময়ের মধ্যে এ ব্যাপারে একটা পজিটিভ সিদ্ধান্ত পাও।

দ্বিতীয়তঃ

প্রতি ৩/৪ মাস পরপর ইগগঙঅ প্রতিনিধি, শিপিং মাষ্টার এবং সমস্‌ড ম্যানিং এজেন্টদের মধ্যে ত্রিপক্ষীয় বৈঠক অনুষ্ঠিত হতে হবে। ইগগঙঅ এ ধরনের বৈঠকের পৃষ্ঠপোষকতা করবে। এ ধরনের বৈঠকে ইগগঙঅ প্রতিনিধি সমস্‌ড মেরিনারদের পক্ষে ম্যানিং এজেন্টদের বিরুদ্ধে সমস্‌ড আমল নামা বা খারাপ/ভাল কাজের তথ্য প্রকাশ করবে এবং শিপিং মাষ্টার এ সমস্‌ড রিপোর্টগুলোর ব্যাপারে কার্যকরী তদস্‌ড কমিটি গঠন করে ঐ ঘটনা গুলোর দ্রুত তদস্‌ড শেষ করবেন এবং তদস্‌ড অভিযোগ প্রমানিত হলে শিপিং মাষ্টার মহোদয় ঐ ম্যানিং এজেন্টের বিরুদ্ধে শাস্‌ড মূলক ব্যবস্থা নেওয়ার জন্য মহাপরিচালক মহোদয়কে চিঠি দিয়ে অবহিত করবেন এবং পরবর্তীতে মহাপরিচালকের নির্দেশ ক্রমে উক্ত ম্যানিং এজেন্টের বিরুদ্ধে শাস্‌ড মূলক ব্যবস্থা নেওয়া/লাইসেন্স প্রত্যাহার করা হতে পারে।

এ ধরনের বৈঠকের আয়োজন করলে ম্যানিং এজেন্টদেরকে এক ধরনের জবাব দিহিতার সম্মুখীন হতে হবে। যার কারণে, এখন তারা কোন রকম জবাব দিহিতা না থাকায় যে ভাবে নির্বিচারে সরাসরি অপরাধী অনৈতিক কাজ যাচ্ছেন এবং মেরিনারদের সাথে ভাওতা বাজির ব্যবসায় লিপ্ত হয়েছেন, অস্‌ড ম্যানিং এজেন্টদের এধরনের অপরাধী প্রবনতা পুরোপুরি বন্ধ না হলেও অনেকেংশে কমে যাবে।

সত্যি বলতে কি, ইগগণ্ডঅ কার্যকরী পদক্ষেপ না নেওয়ায় ম্যানিং এজেন্টরা মেরিনারদেরকে খুবই অসহায় ভাবে এবং তাদের সাথে যেন-তেন ভাওতাবাজির ব্যবসা করে। তাই ইগগণ্ডঅ কে এক্ষেত্রে অবশ্যই অনতিবিলম্বে কার্যকরী ব্যবস্থা/পদক্ষেপ নিতে হবে।

সম্মানিত পাঠক,

আপনাদেরকে এ প্রসঙ্গে জানিয়ে রাখি, আপনারা সবাই আমাদের মেরিন কমিউনিটির গর্বিত সদস্য। দেশের অভ্যন্তরে এবং দেশের বাইরে আপনারা যে যেখানেই কোন সমস্যার সম্মুখীন হউন না কেন অনতি বিলম্বে ইগগণ্ডঅ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করবেন আর কাউকে না পেলে ইগগণ্ডঅ এর পরিচালনা পরিষদের সদস্য হিসাবে আমাকে আপনারা যে কোন তথ্য যে কোন সময় জানাতে পারেন। মনে রাখবেন আপনারা কখনই একা নন, ইগগণ্ডঅ অবশ্যই আপনারদের সাথে আছে এবং থাকবে। আমরা ও আপনারদের সাথে আছি এবং থাকবো ইনশাআল-াহ।

**মেরিটাইম ক্যাডার সার্ভিস প্রবর্তনঃ**

বি.সি.এস পরীক্ষার মাধ্যমে বিভিন্ন ক্যাডার সার্ভিসের প্রবর্তন থাকলেও বাংলাদেশের অর্থনীতির একটি গুরুত্বপূর্ণ সেক্টর “মেরিটাইম” সেক্টর অথচ এই মেরিটাইম সেক্টরে কোন ক্যাডার সার্ভিস চালু নেই।

অথচ এতবড় বিশাল সেক্টরের জন্য মেরিটাইম ক্যাডার সার্ভিস চালু করা সময়ের সবচেয়ে বড় দাবী।

এক্ষেত্রে ইগগণ্ডঅ কর্তৃপক্ষকে মেরিটাইম ক্যাডার সার্ভিসের যৌক্তিকতা তুলে ধরে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বশীল ব্যক্তিদের সাথে বৈঠকের মাধ্যমে আলোচনা করে সরকারের নীতি নির্ধারনী পর্যায়ে কিভাবে এ ব্যাপারটি সম্মুখে আনা যায় সে চেষ্টা করতে হবে। এতে করে মেরিটাইম সেক্টরের পদ গুলো শুধুমাত্র মেরিন সেক্টরের যোগ্য অফিসার/ইঞ্জিনিয়ারদের মাধ্যমে পূরণ করা সম্ভব হবে। এতে করে জাহাজে চাকুরীর পাশাপাশি মেরিনারদের মেরিন সেক্টরের দায়িত্বশীল পদে কাজ করার সুযোগ সৃষ্টি হবে এবং এতে করে মেরিটাইম সেক্টরের আরও দ্রুত ডেভেলপমেন্ট হবে।

তবে আশার কথা এই যে, ইগগণ্ডঅ কর্তৃপক্ষ ইতিমধ্যে একজন পাবলিক সার্ভিস বিশেষজ্ঞকে নিয়োগ দিয়েছেন যিনি এপারে প্রয়োজনীয় তথ্য উপাত্ত দিয়ে ইগগণ্ডঅ কে সহযোগিতা করছেন আশা করা যায় পরবর্তীতে নৌপরিবহন অধিদপ্তরের দায়িত্বশীল ব্যক্তিদের সাথে ইগগণ্ডঅ এর বৈঠকে ও ব্যাপারটি গুরুত্বের সাথে স্থান পাবে।

**ঢাকা বিমান বন্দরে মেরিনারদের জন্য পৃথক বুথ তৈরী।**

ঢাকা বিমান বন্দরে অনর্থক হয়রানি থেকে ঝামেলা মুক্ত ভাবে দেশে আগমন এবং বহির্গমনের জন্য মেরিনারদের জন্য আলাদা বুথ তৈরী একাল্ড জরুরী হয়ে পড়েছে।

আশাকরা যায়, ইগগণ্ডঅ এর নতুন নেতৃত্ব এ বিষয়টি গুরুত্ব দিয়ে উত্থাপন করবে এবং পরবর্তীতে ইগগণ্ডঅ এর সাথে সরকারের যথাযথ কর্তৃপক্ষের সাথে এ ব্যাপারে আলোচনা করে এ ব্যাপারে একটা পজিটিভ সিদ্ধান্তে আশা যেতে পারে।

প্রশ্নঃ মেরিনারদের বিভিন্ন সমস্যা নিয়ে অনেকেই মনোভ্রম করেন অনেকেই বলেন, কেন এটা হচ্ছে না। কেন ভিসা সমস্যার সমাধান হচ্ছেনা, কেন মেরিন সেক্টরের জব ক্রাইসিসের সূচী সমাধান হচ্ছে না ইত্যাদি ইত্যাদি।

আসলে এ বিষয় গুলো নিয়ে আমি বিভিন্ন সময় বিভিন্ন সিনিয়র মেরিনারদের সাথে কথা বলেছি। তাতে আমার এটাই মনে হয়েছে- আমাদের (অর্থাৎ মেরিনারদের) সমস্যা আমাদেরকেই সমাধান

করতে হবে। আমাদের সমস্যা গুলো যথাযথ কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে সরকারের সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ে সঠিকভাবে উপস্থাপন করতে হবে।

২৪

আমি আমার উপরের আলোচনা থেকে এটা বোঝতে চেয়েছি, মেরিন সেক্টরের অনেক সমস্যা সমাধানে ইগগণ্ডঅ এর ভূমিকা নিঃসন্দেহে অপরিসীম। আর ইগগণ্ডঅ কে অবশ্যই আর্থিক ভাবে শক্তিশালী হতে হবে। এ বিষয়ে কোন সন্দেহ নেই।

জীবন বয়ে চলে প্রবাহমান নদীর মতো কালের অনন্দ স্রোতে। জীবনের নিয়মে আমরা ও ছুটে চলেছি সীমাহীন অনন্দ পথে.....

জীবনে চলার পথে প্রতি পদে পদে আমরাও সম্মুখীন হই নানা বাঁধার নানা বিপত্তির তাই বলে কি জীবন সেখানে থমকে যায়? শেষ হয়ে যায়???

না জীবন থেমে থাকে না। জীবন কখনো শেষ হয়েও যায় না বরং সে বাঁধা বিপত্তিকে অতিক্রম করেই জীবন এগিয়ে চলে।

প্রতিদিন যেমন সূর্য ওঠে নতুন কোন স্বপ্ন নিয়ে। তেমনি আমরাও আমাদের স্বপ্ন বাস্তবায়নের মাধ্যমে বাংলাদেশের মেরিন সেক্টরকে সম্ভাবনাময় কর্মক্ষেত্র করে গড়ে তুলবো।

অবশেষে, সমস্‌ড মেরিনারদের কঠে কঠ মিলিয়ে বলতে চাই। এই মেরিন সেক্টরকে ভবিষ্যৎ প্রজন্মের জন্য একটি যোগ্য ও সম্মানজনক কর্মক্ষেত্র করে যাবো। এটাই হোক আমাদের আগামীদিনের সবার অঙ্গীকার।

\*\*\*\*\*

## আন্তর্জাতিক সমুদ্র-বিশ্বে বাংলাদেশের শিপিং সেক্টরের উৎকর্ষ বিধানের লক্ষ্যে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী সমীপে প্রস্তাবনা

১ **বাংলাদেশী নাবিকদের কর্মসংস্থান:** বাংলাদেশী মেরিন অফিসার (ডেক অফিসার এবং ইঞ্জিনিয়ার অফিসার) এবং রেটিং দেশের বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনের একটি উল্লেখযোগ্য খাত। কিন্তু সিংগাপুর, সংযুক্ত আরব আমিরাত এবং ভারতের বন্দরে ভিসা জটিলতা বাংলাদেশী অফিসার এবং রেটিংদের বিদেশী পতাকাবাহী জাহাজে বর্তমানে চাকুরি পেতে যথেষ্ট বাধা হয়ে দাঁড়িয়েছে এবং বাংলাদেশী পতাকাবাহী জাহাজ সংখ্যা কমে যাওয়ার উল্লেখযোগ্য সংখ্যা বাংলাদেশী অফিসার এবং রেটিং বেকার অবস্থায় আছে। বিশেষতঃ বাংলাদেশী মেরিন একাডেমী থেকে পাশ করা ক্যাডেটদেরকে onboard প্রশিক্ষণ পেতে এক থেকে দেড় বছর অপেক্ষা করতে হচ্ছে।

**প্রস্তাবনা:** পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয় এর মাধ্যমে সিংগাপুর, সংযুক্ত আরব আমিরাত এবং ভারত সরকারের সাথে যোগাযোগ করে বাংলাদেশী নাবিক (seafarer) দের বিশেষায়িত ভিসা প্রদানের মাধ্যমে সমস্যার সমাধান করা।

২ **জাহাজবহর:** স্বাধীনতার পরে বঙ্গবন্ধুর বিশেষ আশ্রয় ও উদ্যোগের ফলে বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের জাতীয় পতাকাবাহী সমুদ্রগামী জাহাজ বহর শূন্য থেকে ৩২-শে উন্নীত হয়েছিল; ১৯৭২-৭৫ সনে ১৯টি এবং ১৯৭৬-৮৩ সনে ১৩টি জাহাজ সংগৃহীত হয়েছিল। জাতীয় পতাকাবাহী সরকারি/বেসরকারি সমুদ্রগামী জাহাজের সংখ্যা ২৫টি (২০১০ সনে) থেকে ৭৮-এ (২০১২ সনে) উন্নীত হয়েছিল। কিন্তু বেশি বয়সী (গড়ে ২৮; জাহাজের গড় বয়স ৩০) জাহাজ ক্রয় করা হয়েছিল বলে সেসব জাহাজ ইতোমধ্যেই পরিত্যক্ত হয়ে গেছে। বর্তমানের সরকারি/বেসরকারি জাহাজের সংখ্যা ২৮টি।

**প্রস্তাবনা:** বর্তমানে দ্রুততম সময়ের মধ্যে প্রয়োজ্য সরকারি সহায়তা বা ব্যাংক ঋণের মাধ্যমে সরকারি/বেসরকারি খাতে জাহাজ ক্রয় করে বহরের সংখ্যা ১০০-তে উন্নীত করা প্রয়োজন।

৩ **বাংলাদেশি পন্য আমদানি ও রপ্তানিতে বাংলাদেশী পতাকাবাহী জাহাজের অধিকার সংরক্ষণঃ** The Bangladesh Flag Vessels (Protection) Ordinance ১৯৮২ এর প্রয়োগ না থাকতে বাংলাদেশ বিপুল পরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রা হারাচ্ছে এবং বিদেশী জাহাজ কোম্পানী এই টাকা নিয়ে যাচ্ছে। ২০১৩-২০১৪ অর্থ বছরে কমপক্ষে ৩০,০০০ হাজার কোটি টাকা জাহাজ ভাড়া বাবদ বিদেশি জাহাজ কোম্পানি এ দেশের পন্য পরিবহন করে নিয়ে গেছে। এর ফলে দেশীয় জাহাজ মালিকগন নিরত্সাহিত হচ্ছেন এবং

বাংলাদেশী পতাকাবাহী জাহাজ বৃদ্ধি পাচ্ছে না এবং বাংলাদেশী নাবিকদের চাকুরির সুযোগ হচ্ছে না।

**প্রস্তাবনা:** অবিলম্বে The Bangladesh Flag Vessels (Protection) Ordinance ১৯৮২ এর প্রয়োগ ও বাস্তবায়ন।

৪ **মেরিটাইম ইউনিভার্সিটি:** বিশ্বায়িত চেতনায় মেরিটাইম কার্যক্রম মূলত সমুদ্র পথে পণ্য-পরিবহণ; তবে একইসঙ্গে উপকূলীয় জাহাজ চলাচল, অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল, নৌ-নিরাপত্তা (নৌ-বাহিনী, কোস্টগার্ড), নৌ-পরিবেশ, সামুদ্রিক মৎস্য ও খনিজ সম্পদ আহরণ ইত্যাদি সবই এর অন্তর্ভুক্ত। সহজেই অনুমেয় যে, উচ্চতর বিশ্বমানের পেশাগত দক্ষতার প্রেক্ষিতে আন্তর্জাতিক মেরিটাইম সেক্টরের সমুদ্রগামী জাহাজের মেরিন অফিসার এবং মেরিন ইঞ্জিনিয়ারদের ফলপ্রসূ ভূমিকা রাখার সুযোগ সবচেয়ে বেশি। সে কারণে, বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম ইউনিভার্সিটির খসড়া আইনে ব্যবস্থাপনা পর্যায়ে মার্চেন্ট মেরিন অফিসার এবং মার্চেন্ট মেরিন ইঞ্জিনিয়ারদের প্রাধান্য থাকলেও, চূড়ান্ত আইনে তাদেরকে সম্পূর্ণরূপে বাদ দিয়ে নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাগণের প্রাধান্য এমনভাবে নিশ্চিত করা হয়েছে যে বর্তমানে এটিকে অনায়াসে 'নেভাল ইউনিভার্সিটি' বলা যায়।

**প্রস্তাবনা:** বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম ইউনিভার্সিটির সুষ্ঠু ও উন্নততর পরিচালনা নিশ্চিতকরার স্বার্থে নৌ-বাহিনীর কর্মকর্তাগণের সঙ্গে মার্চেন্ট মেরিনারদের সমন্বয় করলে এই ইউনিভার্সিটি প্রতিষ্ঠার উদ্দেশ্য সফল হবে।

৫ জুনিয়ার মেরিনারদের মেরিটাইম ইউনিভার্সিটিতে অধ্যয়ন: বাংলাদেশের নিজস্ব পতাকাবাহি জাহাজ না থাকাতে এবং ভিসা সমস্যার জন্য প্রায় এক হাজার ক্যাডেট এবং জুনিয়ার মেরিন অফিসার তাদের জীবনের মূল্যবান সময় বেকার অবস্থায় কাটাচ্ছে। যেহেতু এই সব ক্যাডেট বাংলাদেশ সরকারের অনুমোদিত মেরিন একাডেমি থেকে পাশ করেছে এবং জুনিয়ার অফিসারদের সার্টিফিকেট অব কম্পিটেন্সি আছে তাদেরকে বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম ইউনিভার্সিটিতে উচ্চতর শিক্ষা প্রদান করা যেতে পারে যাতে তারা উচ্চতর শিক্ষাগত যোগ্যতা অর্জন করে শিপিং এর বিভিন্ন শাখায় তাদের ক্যারিয়ার গড়ে নিতে পারে।

প্রস্তাবনা: বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান মেরিটাইম ইউনিভার্সিটিকে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীনে আনা এবং মেরিন ক্যাডেট ও জুনিয়ার অফিসারদেরকে মেরিটাইম ইউনিভার্সিটিতে উচ্চতর শিক্ষা গ্রহণের সুযোগ প্রদান।

\*\*\*\*\*

ইনল্যান্ড কোস্টাল বানিজ্যের ক্ষেত্রে সুবিধা সমূহ:

### Benifits of Inland Coastal Trading:

#### 1. Low cost Shipment:

এখন মাদার ভেসেলে cargo এনে coster ship দিয়ে আবার দেশের অভ্যন্তরে বিভিন্ন জায়গায় যেমন: ঢাকা, চাঁদপুর, বরিশাল, খুলনা, নারায়নগঞ্জ, মেঘনাঘাট, এমন কি চট্টগ্রামের ও বিভিন্ন ফ্যাক্টরীতে পৌছানোর জন্য মাদার ভেসেল থেকে coaster ship এর মাধ্যমে cargo পরিবহন করতে হয়। এক্ষেত্রে Importer এর cargo অভ্যন্তরীণ shipment এর জন্য Extra খরচ বহন করতে হয়। এক্ষেত্রে লেবার + ইন্সিভেডোরিং চার্জ ও যুক্ত হয়। কিন্তু Importer যদি সরাসরি Inland ship এর মাধ্যমে cargo নিয়ে আসেন, তাহলে এক খরচেই তিনি তার চাহিদা মোতাবেক এবং ইচ্ছা অনুযায়ী দেশের অভ্যন্তরে যেমন: ঢাকা, নারায়নগঞ্জ, চাঁদপুর, বরিশাল, পটুয়াখালী, মেঘনাঘাট, খুলনা, রাজবাড়ী, বাঘাবাড়ী, সিরাজগঞ্জ, ইত্যাদি স্থানে cargo নিয়ে যাওয়া সম্ভব হবে। এর ফলে importer এর cargo shipment খরচ অনেক কমে যাবে। তখন সে cargo অনেক কম দামে বাজারে সরবরাহ করতে পারবে।

#### 2. চাহিদা মার্কিন cargo Inport:

অনেক সময় দেখা যায়, একজন আমদানী কারকের ৫০০০ বা ১০,০০০ টন cargo লাগবে। কিন্তু ৫০০০ বা ১০,০০০ টন cargo আনার জন্য তার পক্ষে বড় জাহাজ (Minimum 35000-45000 DWT) ভাড়া করা কখনই লাভ জনক নয়। তাহলে তাকে এ অল্প পরিমাণ cargo আনার জন্য তাকে অভ্যন্তরীণ অন্যান্য আমদানী কারকের আশার অপেক্ষা করতে হয়। এতে করে একজন আমদানী কারক তার কাঙ্ক্ষিত সময়ে cargo shipment করতে ব্যর্থ হন। অথচ Inland ship এর মাধ্যমে একজন ছোট বা বড় আমদানী কারক তার ইচ্ছা অনুযায়ী কম বা বেশী cargo সহজেই shipment করতে পারবেন। তাকে cargo Inport করার জন্য অন্য আমদানী কারকের উপর নির্ভরশীল হতে হবে না।

#### ৩. Low Freight Cost:(কম আমদানী খরচ):

বিভিন্ন দেশে Lot system এ ২৮ বক্রি হয় যেমন-৫০০০ টনের Lot, ১০,০০০ টনের Lot, কিন্তু একজন আমদানী কারকের জন্য বড় জাহাজে করে এই অল্প Lot এর cargo আনলে লাভজনক হয়না-তখন

তাকে বড় জাহাজ ভরার জন্য আর ও বেশি কিছু Lot এর cargo Arrange করার জন্য wait করতে হয়। অনেক সময় দেখা যায়, cargo টা এই মুহুর্তে আমদানী করা তার জন্য খুবই লাভজনক। কিন্তু সে পুরা জাহাজ ভরার মত cargo পাচ্ছে না- যেমন, ৪২০০০ টনের একটা জাহাজ ক্ষেত্রে সে হয়ত ৩৩০০০ টন arrange করতে পারলো – তখন সে ঐ ৩৩০০০ টনই import করতে হচ্ছে এবং ship owner কে Dead Freight claim এর টাকা বহন করতে হচ্ছে। এতে তার আমদানী খরচ বেড়ে যেতে পারে। কিন্তু সে মুহুর্তে তাকে হয়ত অভ্যন্তরীণ চাহিদার কারনে ঐ cargo টা আনতেই হবে।

এক্ষেত্রে Inland ship এর মাধ্যমে একজন Importer সহজে বিভিন্ন lot এর cargo ৫০০০ হটক বা ১০,০০০ হটক Import করতে পারবে-এতে তার shipment খরচ অনেক কমে যাবে এবং এতে সে কিছুটা কম দামে বাজারে supply করতে পারবে।

#### 8.Facilate/Encouragious For The Small/ Medium Importers:(অভ্যন্তরীণ বাজার নিয়ন্ত্রন):

আমাদের দেশের সকল পন্য বেশ কিছু বড় বড় কোম্পানী যেমন: ফ্রেশগ্রুপ,আবুল খায়ের গ্রুপ,আকিজ গ্রুপ,প্রান গ্রুপ, তীর গ্রুপ, স্কয়ার গ্রুপ, বসুন্ধরা গ্রুপ ইত্যাদি বড় বড় Importer রা আমাদের অভ্যন্তরীণ বাজার একচেটিয়া নিয়ন্ত্রন করে। কারন তারা বড় বড় জাহাজে করে মাল নিয়ে এসে বাজারে সরবরাহ করে। এক্ষেত্রে ক্ষুদ্র বা মাঝারি আমদানী কারকদের কোন গুরুত্ব থাকে না।তাছাড়া ক্ষুদ্র বা মাঝারি আমদানী কারকের পক্ষে বড় বড় মাদার ভেসেলে করে পন্য আমদানী করা অনেক ক্ষেত্রে সম্ভব নয়।

এ ক্ষেত্রে Inland ship trading চালু হলে ক্ষুদ্র এবং মাঝারি বিনিয়োগ কারীরা তাদের ক্যাপিটাল অনুযায়ী বিভিন্ন দেশ থেকে ১০০০/৫০০০/১০০০০/বিভিন্ন Lot এর মাল আমদানী করতে পারবে। এতে করে অভ্যন্তরীণ বাজারে বড় বড় গ্রুপ অব কোম্পানীর পাশাপাশি তারাও পন্য সরবরাহ করতে পারবে। এক্ষেত্রে প্রতিদ্বন্দিতা মূলক (competative market) এ তাদের ও একটা শক্ত অবস্থান থাকবে সেটা এখন তাদের নেই বললেই চলে।

এক্ষেত্রে ছোট/মিডিয়াম আমদানী কারকরা বড় বড় আমদানী কারকের চেয়ে কিছুটা কম দামে পন্য বাজারে সরবরাহ করতে পারবে। সেক্ষেত্রে প্রতিদ্বন্দিতা মূলক বাজারে টিকে থাকার জন্য আমদানী কারকরা বিভিন্ন অফার বা কমদামে পন্য বাজারে সরবরাহ করবে

\*\*\*\*\*

প্রশ্বাস। এ দুই জাহাজের কিছু হলে বিএসসি আপতত জাহাজ শূন্য এবং ব্যবসায়শূন্য সরকারী প্রতিষ্ঠানে পরিণত হবে।

উলে-খ্য, বাংলার জ্যোতি ও সৌরভের আয়ুকাল ফুরিয়েছে অনেক আগেই। এ জাহাজ দুটি বর্তমানে কুতুবদিয়া থেকে কর্ণফুলীর মধ্যেই লাইটারিং এর কাজে নিয়োজিত।

বিগত দেড় দশক ধরে শিপিং কর্পোরেশনের জাহাজ বছরে নতুন জাহাজ যুক্ত হওয়ার কথা শোনা যাচ্ছে। বছরের পর বছর জাহাজ ক্রয়ের বিষয়টি আলোর মুখ না দেখলেও বর্তমান সরকারের দুই মেয়াদে বেশ লক্ষ্যনীয় অগ্রগতি হয়েছে। জাহাজ কেনার জন্য একনেকে দেওয়া হয়েছে প্রয়োজনীয় অর্থের অনুমোদন। নতুন ছয়টি জাহাজ হাতে পেলে বিএসসির স্থবিরতা কিছুটা কেটে যেতে পারে। তবে যতদুর ধারণা পাওয়া গেছে তাতে নিশ্চিত হওয়া যায় যদি সবকিছু ঠিকঠাক চলে তাহলে কর্পোরেশনের অধিকারে এসব জাহাজ আসতে অপেক্ষা করতে হবে অসুডত আরও দুই বছর। আর যদি ঠিকঠাক মত না থাকে অর্থাৎ কোন অনিশ্চয়তার রাস্তা এসে এ লেখার শিরোনামের শেষাংশে রয়েছে নতুন জাহাজ না পেলে বিএসসি ঠিকে থাকবে কিনা। আসলে নতুন জাহাজ বিএসসিতে যুক্ত না হলে এ প্রতিষ্ঠানটিকে টিকিয়ে রাখা যাবে কিনা এটা খুবই গুরুত্বপূর্ণ প্রশ্ন হয়ে দাঁড়িয়েছে।

বিএসসিতে বর্তমানে জাহাজ রয়েছে বাংলার জ্যোতি সৌরভ ও শিখা। এ তিনটি জাহাজের মধ্যে স্ক্রাপ হওয়ার পথে আছে শিখা। বর্তমানে শিখা সমুদ্রে চলার উপযোগী নেই। ড্রাই ডকিং, সার্ভে ও মেরামতসহ এ জাহাজকে অপারেশনে আনতে বিএসসিকে বেশ কয়েক কোটি টাকা খরচ করতে হবে। এ মেঘা ইনভেস্টমেন্ট করার পর বিএসসি পরবর্তী ড্রাইডকিং এর আগে জাহাজের পেছনে লগ্নিকৃত টাকা জাহাজ ভাড়ার মাধ্যমে উঠিয়ে আনতে পারবে কিনা তা নিয়ে যথেষ্ট সংশয় রয়েছে। সম্ভবত এরকম চিন্তাভাবনা থেকে বিএসসি এ জাহাজটিকেও স্ক্রাপ করে ফেলতে পারে। যদি তা হয় তাহলে বিএসসিতে থাকবে বাংলার জ্যোতি ও সৌরভ। শিখা জাহাজটি মাল্টি পারপাস কন্টেইনার ভেসেল হলেও সভ্য দুনিয়ার কঠোর নিয়ম কানুনের মাধ্যমে পরিচালিত আধুনিক বন্দরগুলোতে গেলেই আনফিটনেসের জন্য ডিটেনশনে পড়ে যাবে। বন্দর কর্তৃপক্ষের পাঠানো সার্ভেয়রদের নন কনফরমিটি (এনসি) রোগ সারাতে সারাতে কার্গো এ বুড়ো ভদ্র মহিলাকে

জীবনাপকরণ দেয়াটা হয়ে যাবে বিএসসির গোদের উপর বিষফোড়া। আমার ধারণা বিএসসির পরিকল্পনা ও গবেষণা বিভাগ ইতোমধ্যেই এটুকু হিসাব করে ফেলেছেন। কাজেই ধরে নেয়া যায় বাংলার শিখারও শেষের সময়ের শুরু হয়ে গেছে।

এবার আশা যাক, বিএসসির ভাগ্যলক্ষী তথা বিএসসিকে অস্বিজেন সরবরাহকারী জাহাজদ্বয় জ্যোতি ও সৌরভের কথা। প্রেটোলিয়াম করপোরেশন কর্তৃক ভাড়া করা এ জাহাজ দুটি দীর্ঘদিন ধরে লোকসানে জরাজীর্ণ বিএসসিকে টিকিয়ে রাখার ফুয়েল সরবরাহ করে আসছে। বিএসসি প্রেমীরা এখন ভাবতে শুরু করেছেন সিংগেল হাল দিয়ে গড়া বয়োবৃদ্ধ বাংলার জ্যোতি ও সৌরভের জীবনশক্তি নিঃশেষ হয়ে গেলে বিএসসির বেঁচে থাকার অবলম্বন আর কি হতে পার? একটা চমকপ্রদ তথ্য হচ্ছে জাহাজ শূন্যতাই ভুগলেও ইদানিং বিএসসি লাভের মুখ দেখছে। আগামী দিনগুলোতে বিএসসির আয় মাসে কোটি টাকার বেশি হয়।

বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশনের ভাড়া করা জাহাজ জ্যোতি ও সৌরভের মাধ্যমে বিএসসির হিসাবে জমা হয় মাসে দুই কোটি টাকার বেশি। বিপিসি থেকে কেনা জাহাজের জন্য তেলের দাম শোধ করার কারণে বিএসসি

আগে উল্টো বিপিসিকে টাকা দিত। এখন যেহেতু জাহাগুলো বসা আর সংখ্যায়ও কম তাই বিপিসি থেকে কোটি খানেক টাকার মধ্যে তেলের ঝামেলা মিটে যায়। কাজেই বিএসসি এখন নিজের ব্যাংক হিসেবে যোগ করতে পারছে কোটি টাকার উপরে যা অবশ্য জ্যোতি সৌরভের আয়ের মাধ্যমে আসছে। দুটি আয়ুষ্কাল ফুরানো ট্যাংকার ভেসেল যেগুলো আন্দর্জাতিক বন্দরে যাওয়ার ক্ষমতা রাখেনা এমন অচল জাহাজকে শুধু বঙ্গোপসাগরে ট্রেড করিয়ে যদি মাসে কোটি টাকার বেশি আয় করা যায় তাহলে বিএসসির জন্য নতুন জাহাজ কিনে কেন করপোরেশনের আয়কে বিস্তৃত করা যাবেনা? এমন প্রশ্ন আসাটাই স্বাভাবিক।

মধ্যপ্রাচ্য থেকে চট্টগ্রাম বন্দরে বিপিসির তেল নিয়ে আসার জন্য বিএসটির সাথে চুক্তি রয়েছে। বিএসসির মাদার ট্যাংকার না থাকার কারণে ভাড়া করা জাহাজ দিয়ে কুতুবদিয়া পর্যন্ত তেল আনা হয় এরপর বাংলার জ্যোতি ও বাংলার সৌরভ দিয়ে সে তেল বন্দরে বিপিসির গন্ডু ব্যে পৌছানো হয়। বিদেশি জাহাজ সরবরাহ বা ভাড়ার

কাজটি করে কানাডিয়ান নরভিক শিপিং কোম্পানী। “ওমেরা কুইন” নামের একটি বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজ মধ্যপ্রাচ্য থেকে কুতুবদিয়া পর্যন্ত তেল নিয়ে আসার কাজ করে। নরভিক থেকে বিএসসি সামান্য কিছু কমিশন পায়। নিজস্ব মাদার ট্যাংকার না থাকার কারণে বিপুল অর্থ হারানো করপোরেশনকে কমিশন বাণিজ্য করেই সন্তুষ্ট থাকতে হয়। এমন নিশ্চিত লাভজনক খাত উপস্থিত থাকার পরও বিএসসি লোকসানী প্রতিষ্ঠানে পরিণত হচ্ছে নতুন জাহাজ হাতে না পাওয়া এবং পুরাতন লক্করঝক্কর জাহাজের ভার বহন করার কারণে। বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের মত রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠান রাষ্ট্রের যথাযথ পৃষ্ঠপোষকতার অভাবে জাহাজগুণ্য থাকবে এটা অপ্রত্যাশিত।

আমরা জানি, বিএসসির জন্য ছয়টি জাহাজ ক্রয়ের বিষয়টি সরকারীভাবে চূড়ান্ত হয়েছে। তবুও জাহাজ না পাওয়ার মত আশংকা কেন- এ প্রশ্নটা উত্থাপিত হওয়া অস্বাভাবিক নয়। কারণ আমরা বারবার বিএসসির ক্রয়কে প্রশ্নবিদ্ধ হতে দেখেছি। এ যেমন বিগত কয়েকমাস আগে ১৫৬ কোটি টাকা দিয়ে তুরস্ক থেকে কিনতে যাওয়া একটি ট্যাংকার কেনার প্রক্রিয়াটি সরকারের উচ্চ পর্যায়ের সিদ্ধান্তে বাদ হয়ে গেছে।

বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের যুগের পর যুগ রাষ্ট্রীয় পতাকা বহন করে বিশ্বব্যাপী বাংলাদেশেরই দূত হিসাবে দেশকে উপস্থাপন করেছে। আজ এ সংস্থার বড় খারাপ সময়। ভাল জাহাজ নেই, ব্যবসাও নেই। শুধুমাত্র প্রত্যাশার উপর ভর করে নতুন জাহাজ ক্রয়ের স্বপ্ন মাথা রঙ্গিন চশমা দিয়ে সারা পৃথিবীর শিপিং ব্যবসার উত্থান পতন দেখতে দেখতে আমরা বিএসসির প্রডাক্টরা (বর্তমানে বিএসসির বাইরে কর্মরত) অপেক্ষার প্রহর গুনছি কবে আসবে সেই ছয়টি জাহাজ। দিন শেষ হয়, বছর ঘুরে- তবে জাহাজের দেখা আর মিলে না। অবশ্য এবার সংশি-স্টদের একাল্ড প্রচেষ্টায় ফল মিলতে শুরু করেছে। সাবেক এমডি কমডোর মকসুমুল কাদের জাহাজ কিনার জন্য আশ্রয় চেষ্ঠা করতে করতে অবসরে চলে গেছেন। আশা করি বর্তমান ম্যানেজিং ডাইরেক্টর এক্ষেত্রে সফল হতে পারেন।

নতুন জাহাজ কেনার জন্য বিএসসির পরিকল্পনা বিভাগ চমৎকার আইডিয়া দিয়েছে। তবে অন্য জাহাজের আগে বিএসসিতে মাদার ট্যাংকার যুক্ত হওয়া উচিত। তাহলে বিপিসির তেল পরিবহনের



জন্য ভাড়া কৃত জাহাজের পাওনা পরিশোধ করতে গিয়ে সরকারের লক্ষ্য লক্ষ্য ডলার গুনতে হবে না।

এরপর আসে কন্টেইনার ও জেনারেল কার্গো ভেসেলের কথা। বিএসসির জন্য সরকার যদি ৫০টি জাহাজও কিনে তবুও সরকারের বা বিএসসির ক্ষতি নেই। কারণ এ সকল জাহাজ দিয়ে আমদানী বা রপ্তানীকৃত সরকারী পণ্য পরিবহন করা যাবে। বিএসসির জাহাজ শুধু পণ্য পরিবহন করবেনা সাথে সাথে তৈরি করবে নটিক্যাল ও ইঞ্জিনিয়ার অফিসার এবং হাজার হাজার সু-প্রশিক্ষিত নাবিক। সম্পূর্ণ রাষ্ট্রীয় পৃষ্ঠপোষকতায় ক্যাডেটদের সী টাইম শেষ করার জন্য একটি প্রস্তুত সরকারের কাছে উপস্থাপন করার জন্য আমরা চিন্তা ভাবনা করছি। আমরা আশা করছি সকলের সহযোগিতা পেলে আমাদের অফিসার্স এসোসিয়েশনের মাধ্যমে অচিরেই তা বাস্তবায়নের পদক্ষেপ নেয়া হবে। যদি তা-ই হয় তাহলে, রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনকে ব্যবহার করতে হবে সবার আগে।

বিএসসিতে নতুন জাহাজ না যোগ হলে বিএসসি টিকে থাকবে কিনা এ প্রশ্নটি প্রায়ই আমরা শুনি। পুকুরের প্রাণ যেমন পানি তেমনি একটা শিপিং কোম্পানীর প্রাণ হচ্ছে জাহাজ। সেই জাহাজই যদি না থাকে তবে যত বড় এবং অত্যাধুনিক মেরিন ওয়ার্কশপ কিম্বা দেশের নানা প্রান্তে সুইচ দালান নির্মাণ করা হউক না কেন একটা শিপিং কোম্পানীর অস্তিত্ব থাকবেনা এটাই স্বাভাবিক। অনুরূপভাবে, বিএসসিরও প্রাণ থাকবেনা। কাজেই নতুন জাহাজের অভাবে লাইফ সাপোর্টে থাকা এ সরকারী প্রতিষ্ঠানকে জীবন্ত রাখতে সরকারের উচিত যত দ্রুত সম্ভব বিএসসিকে জাহাজ কিনে দেয়া। আমার বোধগম্য নয় সারা বিশ্বের আনাচে কানাচে ডেলিভারীযোগ্য বা ডেলিভারীর জন্য অপেক্ষাধীন হাজার হাজার জাহাজ থেকে দেখে শুনে কর্পোরেশনের জন্য জাহাজ কেনার সুযোগ থাকার পরও নতুন করে জাহাজ নির্মাণের জন্য অর্ডার দেয়ার প্রয়োজন কি? এভাবে জাহাজ ক্রয়ের সময় যদি কোন দুর্নীতি বা অনিয়মের সন্ধান থাকে তাহলে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয় থেকে একটি শক্তিশালী কমিশন করে সরাসরি তদারকির মাধ্যমে জাহাজ কিনলে সমস্যা কোথায়?

সরকারের কাছে এখন অনেক টাকা। বিএসসির জন্য দুই তিন হাজার কোটি টাকা বরাদ্দ দিলেতো দেশেরই লাভ। কারন, নতুন জাহাজ কিনে সরকারী বা দেশীয় পণ্য পরিবহনের মাধ্যমে অর্থ আয়

হবে আর সাশ্রয় হবে বাইরের জাহাজ ভাড়ার পেছনে খরচ করা অর্থ। এর সাথে প্রশিক্ষিত হবে অসংখ্য নতুন অফিসার ও সাধারণ নাবিক। তারা পুরো বিশ্বে ছড়িয়ে পড়বে। এতে দেশে আসবে হাজার হাজার কোটি টাকার রেমিট্যান্স। দেশতো সমৃদ্ধ হবেই।

\*\*\*\*\*

## কমিউনিটি বন্ডিংয়ে মেরিন এসোসিয়েশনের ভূমিকা।

“দেশ এগিয়ে যাচ্ছে, ভাবতে ভালো লাগে,

দেশের উন্নতির সাথে তাল মিলিয়ে দেশে এখন তিনস্তর বিশিষ্ট পানির কন্টেইনার তৈরী হচ্ছে। গাজী ট্যাংক বিশুদ্ধ পানির নিরাপদ সংস্থা”

সম্মানিত পাঠক, এটা একটা বিজ্ঞাপন। এটা ছিল ৯০ এর দশকে দক্ষ অভিনেতা মরহুম গোলাম মোস্তফার একটি জনপ্রিয় বিজ্ঞাপন। এ বিজ্ঞাপনের সাথে তাল মিলিয়ে দেশ এগিয়ে গিয়েছে অনেক দূর। প্রবেশ করেছে একুশ শতকের ডিজিটাল যুগে। দেশের প্রতিটি সেক্টরে আজ উন্নয়নের জোয়ার কিন্তু এগিয়ে যায়নি শুধু মেরিন সেক্টর। পিছিয়েছে, পিছুতে পিছুতে কতটা পিছিয়ে কোথায় তার অবস্থান সেটাই এখন ভাবার বিষয়।

একটা সমাজের মানুষের মধ্যে কমিউনিটি বন্ডিং সামাজিক নিরাপত্তার ক্ষেত্রে একটা মুখ্য ভূমিকা পালন করে। বাংলাদেশে বিভিন্ন কারণে মেরিন সেক্টর অর্থনৈতিক উন্নয়নে মুখ্য ভূমিকা পালন করলেও মেরিন কমিউনিটিকে স্ট্রং বা মজবুত অবস্থানে দাঁড় করানোর জন্য মেরিনারদের কমিউনিটি বন্ডিং এর জন্য রয়েছে মেরিন এসোসিয়েশন। কিন্তু অনেকের মতে মেরিন এসোসিয়েশন মেরিনারদের স্বার্থ সংশ্লিষ্ট বিষয়ে যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণে ব্যর্থ হয়েছে।

সম্মানিত পাঠক, আমরা মেরিন কমিউনিটির মানুষ, আমরা সবাই খুব ব্যস্‌ড। তাহলে মেরিন কমিউনিটিকে এগিয়ে নেওয়ার ক্ষেত্রে ভূমিকা রাখবে কে?

মেরিন এসোসিয়েশনকে আমরা সবাই তুলোধূনা করে সমালোচনা করতে ব্যস্‌ড। কিন্তু আমি নিশ্চিত, চট্টগ্রামবাসী গুটিকয়েক মেরিনার ছাড়া আর কেউ এসোসিয়েশনের কার্যক্রমে যাওয়ানো দূরের কথা ভাবারও কেউ সময় পান না। অথচ আমরা সমালোচনা করতে বড়ই ওস্‌ড.....।

আমি দীর্ঘদিন এসোসিয়েশনের কার্যক্রমের সাথে একাস্‌ডভাবে জড়িত থাকার চেষ্টা করেছি। তারই আলোকে আমার ব্যস্‌ড অভিজ্ঞতার কিছুটা পাঠকের সামনে তুলে ধরতে চাই।

২০১২ সালের সেপ্টেম্বর মাস। আমি তখন বাংলাদেশী পতাকাবাহী জাহাজ “এম ভি আমসীর” এর চীফ ইঞ্জিনিয়ার হিসেবে কর্মরত। ক্যাপ্টেন সাহেবের সাথে সকালে/বিকালে জাহাজের সামনে

হাটতে হাটতে এসোসিয়েশন নিয়ে কথা হয়। উনি আমাকে দীর্ঘ ৪ মাসে অনেক দিক নির্দেশনা মূলক কথা বলেন। আমি উনার কথাগুলো মনোযোগ দিয়ে শুন। এপর উনি সাইন অফ করে এসোসিয়েশনে উঠলেন। এবার আমি উনাকে অনুরোধ করলাম দশহাজার টাকা দিয়ে স্থায়ী

সদস্যপদ নেওয়ার জন্য, কিন্তু উনি দশহাজার টাকা ও দিতে রাজী নন স্থায়ী সদস্য পদ নিতেও রাজী নন।

জাহাজের সর্বোচ্চ পদধারী একজন ব্যক্তি যিনি দীর্ঘদিন আমাকে এসোসিয়েশন নিয়ে অনেক বক্তব্য দিয়েছেন। তার এহেন ব্যবহারে সত্যিই আমি খুবই অবাক, বিস্মিত হয়ে গিয়েছিলাম।

না, সম্মানিত পাঠক, এ ধরনের ঘটনায় হতভম্ব ও বিস্মিত হওয়ার কোনই কারণ নেই কারণ, আমরা তথা কথিত মেরিনার.....।

আর একটি ঘটনা বলি। আমাদেরই এক মাষ্টার মেরিনার উনি সমুদ্র সৈকতে ভ্রমণ শেষে সপরিবারে এসোসিয়েশনে উঠলেন। রাত্রিষাপন করে সকাল বেলায় রুমভাড়া না দিয়ে কেয়ার টেকার মোর্তজার হাতে ১০০ টাকা বকশিশ দিয়ে তিনি চলে গেলেন একবারও নিজের বিবেক দিয়ে চিন্তা করলেন না। এতবড় একটা বাসা এটার ভাড়া কিভাবে চলে.....তিনি আমাদেরই কমিউনিটির মানুষ .....মাষ্টার..... মেরিনার।

আপনাদের কাছেই আমার প্রশ্ন-- এসোসিয়েশন বলতে আপনারা কি বুঝেন? আপনাদের দৃষ্টি ভঙ্গি কি?

উত্তর একটাই। এসোসিয়েশন কোন ব্যক্তি নয়, নয় কোন একক ব্যক্তির ব্যক্তিগত সম্পত্তিও নয়। এসোসিয়েশন বলতে আমি আপনি আপনারা আমরা সবাই। তাহলে আমি আপনি আমরাই যদি এগিয়ে না আসি তাহলে এসোসিয়েশন কার্যকরী ভূমিকা পালন করবে কিভাবে?

অনেকেই মাঝে মাঝে আমার কাছে/আমাদের কাছে অভিযোগ নিয়ে আসেন। এসোসিয়েশনের প্রোগ্রাম সম্পর্কে/কার্যক্রম সম্পর্কে অনেকেই জানেন না/ অনেকেই দাওয়ান/নিমন্ত্রন পত্র পান না।

সম্মানিত পাঠক, আপনারা সবাই জানেন। গত ২৬শে ডিসেম্বর হোটেল আগ্রাবাদে এসোসিয়েশনের বার্ষিক পুনর্মিলনী অনুষ্ঠান অনুষ্ঠিত হয়। এধরনের অনুষ্ঠানের আয়োজনের উদ্দেশ্য হল সিনিয়র/জুনিয়র মেরিনারদের পারস্পরিক দেখা সাক্ষাৎ হওয়ার একটা ভাল সুযোগ হয়। সেই সাথে মেরিনারদের পারস্পরিক স্বার্থ সংশ্লিষ্ট বিষয়গুলোর আলোচনা করার এবং তাদের সমাধানের বিষয়ে ঐক্যমত প্রতিষ্ঠা করে একযোগে কাজ করা যায়।

যাইহোক, যে কথা বলছিলাম। ভেন্যু ঠিক হওয়ার পর প্রায় একমাস ধরে কঠোর প্রচারণা চালিয়ে মাত্র ২৮০ জন মেরিনার উক্ত অনুষ্ঠানে অংশ গ্রহণ করেন। যার মধ্যে ৪৪/৪৫/৪৬/৪৭/৪৮/ ব্যাচের বেকার মেরিনারের সংখ্যাই বেশী। যাইহোক জুনিয়র মেরিনারগণ যোগদান করেছে তাতে কোন অসুবিধা নেই। কিন্তু একজন আয়োজক হিসাবে আমাদের আশা ছিল আরও অধিক সংখ্যক সিনিয়র মেরিনারদের স্ব-পরিবারে উপস্থিতি। গত ২২শে জানুয়ারী ২০১৬ এসোসিয়েশনে জেনারেল সেক্রেটারী জনাব আরিফুজ্জামান স্যারের অফিসে বসে এসোসিয়েশনের বিভিন্ন বিষয় নিয়ে আলোচনার এক পর্যায়ে স্যারকে বললাম, “স্যার দীর্ঘ ১ মাস ধরে Face book মেসেজ এর

মাধ্যমে এত প্রচারনা চালানো অথচ ৮০০০ মেরিনার সদস্যের মধ্যে ১০০০ জন ও উপস্থিত হলো না? তাহলে কি সবাই আমাদের দাওয়াত পায়নি?”

জেনারেল সেক্রেটারী আরিফ স্যার যেহেতু ব্যস্ত, তাই আমি নিজেই উদ্যোগী হয়ে আমার মূল্যবান সময় ব্যয় করে জাহাজে থেকেই আমি মেরিনাদের লেটেস্ট তথ্যাদি নেওয়া শুরু করলাম।

এপর্যন্ত ২২টি জাহাজে মাস্টারের Email Address এ মেইল করেছি মাত্র ৩ টা জাহাজ থেকে রিপ-ই পেয়েছি। ব্যক্তিগত পর্যায়ে প্রায় ৩০০০ মেরিনারদের

Whats/imo/viber/messenger এ ম্যাসেজ দিয়েছি। কিন্তু অতীব দুঃখের বিষয় এ পর্যন্ত ৪০০ মেরিনারও তাদের সম্প্রতিক তথ্যাদি আপডেট করেননি। তাহলে এবার কাকে দোষ দেবেন? এবার তাহলে কোন ফর্মুলায় এসোসিয়েশনের কে দায়ী করবেন? আপনারা নিজেরা এসোসিয়েশনে এসে আপনাদের তথ্যাদি হাল নাগাদ করবেন না। কারণ, সেক্ষেত্রে আপনাদের পকেটের নগদ টাকা খরচ করে এসোসিয়েশনে আসতে হবে সেটাতো সম্ভব নয়। আবার আমি আমার মূল্যবান সময় ব্যয় করে আপনাদেরকে ম্যাসেজ দিলাম পাঁচ মিনিট সময় ব্যয় করে আমাকে একটা ফিরতি ম্যাসেজ দিয়ে আপনার তথ্যাদি আপডেট করলেও ঠিক ছিল। কিন্তু না। এসোসিয়েশনের জন্য এই পাঁচ মিনিট সময়ও আপনাদের বরাদ্দ নেই.....।

তাহলে আপনারই এবার বলুন, আপনাদের তথ্য না পেলে আমরা আমাদের কার্যক্রমের বিষয়ে আপনাদেরকে অবহিত করবো কিভাবে.....?

অথচ অভিযোগের বেলায় আপনাদের হাজারটা অভিযোগের শেষ নেই।

শুনেছি বাংলাদেশ মেরিনার্স রাউন্ড টেবিল অর্থাৎ মেরিনারদের আড্ডাখানা - সেখানেও নাকি শত শত সিনিয়র/জুনিয়র মেরিনারদের নিয়মিত আড্ডা বসে। অবশেষে অনেক খোঁজা-খুঁজি করে আড্ডা খানার ৪ জন অ্যাডমিনের মধ্যে দুজনকে অনুরোধ করলাম। আমার মেসেজটি আড্ডাখানার ওয়ালে পোস্ট করার জন্য। অবশেষে জনপ্রিয় আড্ডাখানার অতি জনপ্রিয় একজন অ্যাডমিন আমার পক্ষে আমার মেসেজটি আড্ডা খানার দেওয়ালে পোস্ট দেওয়া হয়। উদ্দেশ্য একটাই, তাতে যদি জনপ্রিয় আড্ডাখানার অসংখ্য মেরিনারের চোখে পোস্টটি পড়ে। আড্ডাখানার দেওয়ালে পোস্ট দেখে প্রথম ২/৩ দিন কিছু কিছু জুনিয়র তাদের তথ্যাদি হাল নাগাদ করেন।

এপর পরে আবার যা তাই। বিস্মৃতির অলঙ্কারে পোস্টটি চাপা পড়ে গেল।

খুবই অবাক ব্যপার, আড্ডাখানার স্বয়ং অ্যাডমিন রাও তাদের তথ্যাদি হাল নাগাদ করলেন না। অন্যদের কথাতো বাদই দিলাম।

এই হল আমাদের দায়িত্ববোধ, এই হল আমাদের কর্তব্যবোধ। আমরা সবাই মেরিনার.... তাই না?

আমার একটা ঘটনা সেদিন মনে পড়ে গেল। তখন এসোসিয়েশনের অফিস ছিল সিডিএ ৭ নম্বর রোডে। এর কয়েক রোড পরেই আমার এক ঘনিষ্ঠ মেরিনার বন্ধুর বাসস্থান। ঐদিন এসোসিয়েশনের একটি গুরুত্বপূর্ণ মিটিং ছিল। সকাল থেকেই মোবাইলে কল লিষ্ট দেখে দেখে সবাইকে ফোন করতে জানালাম। এক পর্যায়ে আমার ঐ মেরিনার বন্ধুকেও এসোসিয়েশনের মিটিং এর কথা বললাম কিন্তু উনি আসতে পারবেন না কারণ উনি ঘুরতে যাবেন।

আর একজন মেরিনারের কথা বলি। উনি আমারই এলাকায় অর্থাৎ নাছিরাবাদ হাউজিং সোসাইটিতে থাকেন। উনাকে যথারীতি দাওয়াত দিলাম এসোসিয়েশনের গুরুত্বপূর্ণ মিটিং এ অংশ নেওয়ার জন্য। কিন্তু উনি অতি ভদ্র ভাষায় জবাব দিলেন উনি ৩০০ টাকা সিএনজি ভাড়া দিয়ে অ্যাসোসিয়েশনের মিটিংএ যাবেন না। কারণ এসোসিয়েশন থেকে কিছুই পাওয়ার নেই। তারপরে

বললাম আমার গাড়ীতে করে আপনাকে নিয়ে যাবো। তখন বললেন - না, আমি ভাই বাচ্চাদের নিয়ে শপিং এ যাবো।

তারমানে বোঝাগেল এসোসিয়েশনের কোন গুরুত্বই উনার কাছে নেই.....

তাইতো বলি ওহে মেরিনার..... কোথায় তোমার অবস্থান। তুমি চাকুরী চাই, চাকুরী চাই- বলে রাস্তায় প্লাকার্ড হাতে দাড়িয়ে চিৎকার করবে। লাখ টাকার মেরিনারদের দেখে হাজার টাকার পাবলিকেরা হাসাহাসি করবে, তুমি রাস্তাঘাটে নির্বিচারে পুলিশের গুলিতে মরে পড়ে থাকবে। কেউ তোমার পরিচয়টুকুও জানবেনা তুমি একজন সম্মানিত মেরিনার। কেউ তোমাকে দেখতে আসবেনা। কেউ তোমার খোঁজও রাখবেনা। অথচ তুমি হাজার হাজার ডলার আয় কর দেশের রিজার্ভ বাড়ানোর জন্য। এদেশের অর্থনীতির চাকাকে সচল রাখার জন্য আর আজ কোথায় তোমার অবস্থান। কারণ তুমি মেরিনার এ সমাজের বুকে তোমার কোন শক্ত অবস্থান নেই।

কিছুদিন আগে “মেরিটাইম সংবাদে” আমাদের সম্পাদক ইকবাল আহমেদ রিপোর্ট করলেন-হাতিয়া গিয়ে নাকি আমাদের বি এসসি এর স্থায়ীভাবে কর্মরত একজন দ্বিতীয় কর্মকর্তা “ডাকাত” ভেবে পুলিশের গুলিতে নিহত হয়েছেন।

খুবই অবাধ ব্যাপার। কেনইবা তিনি হাতিয়া গেলেন এবং ডাকাত হিসাবে পুলিশের গুলিতে নিহত হলেন। ব্যাপারটা একটা ধোয়াশার মধ্যে রয়েগেল।

সম্মানিত পাঠক,

এমনিতেই সারা বছরে মেরিনারদের একত্রিত হওয়ার মত কোন সুযোগ নেই, তাই পারসম্পর্কিত মত বিনিময়ের ও তেমন কোন সুযোগ নেই। অনেকে আবার এসোসিয়েশনের আয়োজিত অনুষ্ঠান গুলোকে আবার অন্য দৃষ্টিতে দেখেন। আমি জানি না তারা কোন ধরনের বিকার মানসিক সমস্যায় আছেন।

কারণ এমনিতেই সারা বছর জুড়ে মেরিনারদের নিজস্ব কোন প্রোগ্রাম হয়না। আর যদিও একটা দুইটা অনুষ্ঠান হয়, তবে সেটা নিয়েও সমালোচনা.....???

হায়রে বিকারগ্রস্থ মেরিনার.....

তবে আমার মতে একটু কষ্ট করে হলেও নিয়মিত বলতে পারেন প্রতি তিন মাস অন্তর অন্তর স্বল্প খরচে সবার সহযোগিতায় এ ধরনের অনুষ্ঠানের আয়োজনের যথেষ্ট দরকার আছে।

মেরিনাররা সবাই বিচ্ছিন্ন, Scattered . তাদেরকেও তো আর রাস্তায় প্লাকার্ড হাতে একত্রিত করা যাবে না। বরং ডিসিশন মেকিং সিনিয়র এবং সমস্যায় জর্জরিত জুনিয়র মেরিনারদের একত্রিত করার জন্য এ ধরনের অনুষ্ঠানের দরকার আছে। এ ধরনের অনুষ্ঠানের বিভিন্ন প্রয়োজনের পর্ব।

বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে আলোচনা করে একটা সিদ্ধান্তে উপনীত হয়ে লক্ষ নির্ধারণ করে সামনে এগুতে হবে।

এভাবে মেরিনাদের অনেক গুরুত্বপূর্ণ সমস্যাগুলো সমাধান করা সম্ভব হবে।

আমি লক্ষ্য করেছি, আমাদের অনেকে সিনিয়র মেরিনারদের কারনেই জুনিয়র মেরিনাররা বর্তমান খারাপ অবস্থার জন্য দায়ী। তাই ঐ সব সিনিয়রদেরকে দাওয়াত দিয়ে একত্রিত করে এক সাথে আলোচনা করেও অনেক সমস্যার সমাধান করা যেতে পারে।

সম্মানিত পাঠক,

যে কথা বলছিলাম-মেরিন এসোসিয়েশনকে শক্তিশালী করতে হলে ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র সমস্ত সংগঠন বাদ দিয়ে আসুন আমরা সবাই একটি সংগঠন বিএমএম ও এর পতাকাতলে উপস্থিত হই। আমাদের ৮০০০ জনের ১৬০০০ হাত দিয়ে আমরা আমাদের একমাত্র প্ল্যাটফর্মকে সমাজের শক্ত অবস্থানে নিয়ে যাই।

মনে রাখবেন, আকাশ থেকে বেহেস্তের ফেরেস্তা, হুর পরীরা এসে আমাদের এসোসিয়েশনকে শক্তিশালী করে দিয়ে যাবেনা কিংবা পাতাল পুরীর স্বপ্ন কন্যারা তাদের শক্তিশালী দৈত্য নিয়ে এসে আমাদের প্ল্যাটফর্মকে শক্তিশালী করবেনা।

মনে রাখতে হবে আমরা মেরিনার। এটা শুধু আমাদের ই প্ল্যাটফর্ম, আমাদের অস্তিত্ব। এটাকে শক্তিশালী করার দায়িত্ব শুধু আমাদেরই।

তাই আসুন, একে অপরকে দোষারোপ না করে, নিজেরা দায়িত্বশীল হই এবং দায়িত্বশীল ভূমিকা পালন করি।

আমরা জানি, আমরা হয়ত সবাই ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যারের মত উদার এবং কঠিন দায়িত্বশীল হতে পারবনা-কিন্তু চেষ্টা করলে কাছাকাছা তো যেতে পারব। তাই সময় দিয়ে হোক, অর্থ দিয়ে হোক, বুদ্ধি দিয়ে হোক, ক্ষমতা দিয়ে হোক, যে-যেভাবে পারি এর সাথে সম্পৃক্ত থাকার চেষ্টা করি, সমস্ত দল মত উপেক্ষা করে-এটাকে সমাজের বুকে একটা শক্ত অবস্থানে নিয়ে যাওয়ার চেষ্টা করি-মেরিন এসোসিয়েশনই হয়ে উঠুক মেরিনারদের সমস্ত সুখ দুঃখের সাথী।

সর্বোপরি মনে রাখবেন, এসোসিয়েশন শক্তিশালী হলে, এসোসিয়েশন শক্তিশালী ভূমিকা পালন করলে লাভ কিন্তু এই অসহায় মেরিনারদেরই তাই নয় কি .....

\*\*\*\*\*

## “জেল থেকে আমি বলছি”

“মাগো জেল থেকে আমি বলছি ”.....

এই গানটি বাংলাদেশী ব্যান্ড তারকা জেমসের একটি বিখ্যাত গান, একটি হৃদয় স্পর্শী গান। এই বিখ্যাত গানটি গেয়ে জেমস তখন সারাদেশে আলোড়ন তুলে ছিলেন, সারা দেশব্যাপী সাড়া জাগিয়েছিলেন ঠিক তেমনি জেমসের মতই আমাদের মেরিনার রফিকুল ইসলাম নাইজেরিয়ান জেল থেকে চিঠি লিখে অর্থাৎ মেইল করে যেন আজ তাবৎ দুনিয়ার মেরিনারদেরকে একত্র করে ফেলেছে। এটা একটা বিরাট অসম্ভব কে সম্ভব করে ফেলেছে। এই কথাটির বিশ্লেষণে পরে আসছি।

এই মেরিনার রফিকুল ইসলামের কথা আমি প্রথমে জানতে পারি ২৫ শে ডিসেম্বর ২০১৫ ওরই এক ব্যাচমেট ওয় প্রকৌশলী মোশাররফ হোসেনের কাছ থেকে। আমি তখন বাংলাদেশ মার্চেন্ট মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশনের বার্ষিক পুনর্গঠনীয় অনুষ্ঠান আয়োজন নিয়ে এক রকম মহাব্যস্ত। এক দিকে সাংগঠনিক সম্পাদক অন্য দিকে জুনিয়র হওয়ায় প্রেসিডেন্ট এবং জেনারেল সেক্রেটারী আমার ওপর অনেক দায়িত্ব তুলে দিয়েছেন।

যাই হোক সেই ব্যস্ততার মাঝেও আমি আমাদের মেরিটাইম সংবাদ পত্রিকার সম্পাদক ইকবাল আহমেদকে এসোসিয়েশনে আসতে বললাম এবং মোশাররফ হোসেনের কাছ থেকে মোটামুটি একটা ধারণা নিয়ে মেরিটাইম সংবাদ পত্রিকায় একটা দ্রুত নিউজ করতে বললাম।

যাই হোক পরের দিনই পত্রিকায় বের হলো। যথারীতি শিপিং মাস্টারের অফিসে পৌঁছানো হলো। শিপিং মাস্টার ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যার মেরিটাইম সংবাদে খবরটি পড়েই তৎক্ষণাৎ আমাকে ফোন করলেন। আমি এ সম্পর্কে যতটুকু জানি সবই উনাকে জানালাম এবং রফিকুল ইসলামের জাহাজের সাথে ম্যানিং এজেন্ট CAPT. KHAIR RELIANCE এর সমস্ত মেইলের আদান প্রদান এবং জাহাজের মালিকের মেইলের আদান প্রদান (যা আমাকে রফিকুলের ব্যাচমেট মোশাররফ হোসেন) আমার মেইলে উপস্থাপন করেছিল সবই আমি উনাকে প্রদান করলাম এবং সেই সাথে রফিকুলের বড় ভাই লিটন ভাই যিনি জামালপুরে থাকেন, উনার মোবাইল নম্বর দিয়ে দিলাম। সত্যি কথা বলতে কি রফিকুল ইসলামের নাইজেরিয়ান জেলে আটকা পড়ার কথা শোনার পর থেকে আমার মনের মধ্যে একটি অস্থিরতা ও বিষন্নতা বোধ কাজ করছিল। এই রফিকুল ইসলাম সহ ৪ বাংলাদেশী ভাইয়ের জন্য আমি বা আমরা কি করতে পারবো সেটাই শুধু অজান্তে মনের মধ্যে বার বার উঁকি দিচ্ছিলো।

সারাদিনের এসোসিয়েশনের অনুষ্ঠান আয়োজনের ব্যস্ততার পরে যখন রাতে বাসায় ফিরলাম আমার স্ত্রী আমার মুখের বিষন্নতা দেখে জিজ্ঞাসা করলেন “কি ব্যাপার তোমাকে এত বিষন্ন দেখাচ্ছে কেন? কোন সমস্যা?”

আমি জবাব দিলাম না, তেমন কোন সমস্যা নয়, তবে নাইজেরিয়াতে আমাদের ৪ জন বাংলাদেশী আটকা পড়েছেন। আমার কাছে বিস্তারিত শুনে সে আমাকে বললো, “তাহলে এই পরিবার গুলোর কি অবস্থা হবে এখন?”

তার কথার সাথে মিলিয়ে আমিও বললাম আমিও সেটাই ভাবছি।

প্রিয় পাঠক আপনাদেরকে যে কথা বলছিলাম শিপিং মাস্টার ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যারকে বিষয়টি পুরোপুরি জানানোর পরে মনের মধ্যে একটা প্রশান্তি লাগছিল এই ভেবে যে, ফয়সাল আজিম স্যার অন্ততঃ কিছু একটা করবেন।

প্রিয় পাঠক আপনাদেরকে জানিয়ে রাখি ২০১৬ মালে ৬ই জুলাই বাংলাদেশী পতাকাবাহী জাহাজ “এমবি হোপ” দুর্ঘটনায় পতিত হয়। এবং এম ভি হোপের ক্যাপ্টেন প্রধান প্রকৌশলী, প্রধান কর্মকর্তা, দ্বিতীয় প্রকৌশলীসহ মোট ৮ জন নাবিক মৃত্যু বরণ করেন। তখন আমি এই ৮ জন মৃত নাবিক পরিবারের সদস্যদের নিয়ে সময় টিভির সহযোগিতায় একটি অনুষ্ঠানের আয়োজন করি এবং উক্ত অনুষ্ঠানের সম্পূর্ণ পৃষ্ঠপোষকতা ও সহযোগিতা করেন ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যার।

**Community Bonding** যে কতবড় জিনিস সেটা আমি সেদিন বুঝেছিলাম।

আমি যখন “এম ভি হোপ” জাহাজের মৃত ক্যাপ্টেন দেবশীষ কর্মকার এর স্ত্রী কে এসোসিয়েশনের পক্ষ থেকে আমাদের অনুষ্ঠানে আসার জন্য অনুরোধ করি তখন উনি কেঁদে ফেলেছিলেন।

অশ্রু সজল নয়নে আমাকে বলেছিলেন ভাই আপনি তো অন্তত ফোন করে আমাদের খোঁজ খবর নিয়েছেন। আর কেউ তো আমাদের ফোনও করেনি। অফিসের প্রাণ্য বেতন চাইতে গেলে তারা খারাপ ব্যবহার করছে। ঠিক মতো পরিষ্কার কোন কথা বলছে না।

তখন প্রতিউত্তরে আমি ভাবীকে বলেছিলাম ভাবী নিজেকে একা ভাববেন না। আমরা আপনার পাশে আছি বাংলাদেশ মার্চেন্ট মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশন আপনার পাশে আছে। সম্মানিত পাঠক মেরিনার, যখনই কোন মেরিনার বিপদ বা সমস্যার মধ্যে পড়েন তখনই দেখা যায় তার চাকুরী দাতা ম্যানিং এজেন্ট, শিপিং কোম্পানী তার সাথে শুধু বা তার অনুপস্থিতিতে তার পরিবারের সাথে সহযোগিতা তো দূরের কথা চরম অসহযোগিতা এবং দুর্ব্যবহার করেন। আর এ জন্যই প্রয়োজন কমিউনিটি বন্ডিং।

আজ কে আমি হয়ত বেদেশী জাহাজে চাকুরী করে অনেক টাকা বেতন পায় আমার অনুপস্থিতিতে আমার পরিবারও যে বিপদের সম্মুখীন হবে না একথা আমরা কেউ কখনই নিশ্চিত হয়ে বলতে পারি না, বলা উচিতও নয়। প্রিয় পাঠক মেরিনার, যে কথা আপনাদেরকে বলছিলাম আমরা হয়ত এম.ভি হোপ জাহাজের মৃত ক্যাপ্টেন দেবশীষ কর্মকারের স্ত্রীর কাছে তার স্বামীকে ফিরিয়ে দিতে পারিনি কিন্তু তা (ভাবীর) মনে আমরা এতটুকু সাহস ও শক্তি যুগিয়েছিলাম যে তিনি একা নন। আমরা অর্থাৎ এসোসিয়েশন তার পাশে আছে এবং উনি যে স্থানীয় শিপিং কোম্পানীর কাছ থেকে

কোনোরকম হয়রানী এং প্রতারনার স্বীকার না হন, অন্তত এইটুকু আমরা সেদিন নিশ্চিত করে ছিলাম এবং আমাদের সহযোগিতায় উনার (P&I CLUB + বেতন ভাতাদি) সমস্ত পাওনাদি পাবার ব্যবস্থা আমরা করেছিলাম।

সম্মানিত পাঠক ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যারের প্রসঙ্গ থেকে কিছু দূরে চলে গিয়েছিলাম। আসলে ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যার আমাদের মেরিন সমাজের অত্যন্ত সম্মানিত এবং নিবেদিত একজন হৃদয়বান ব্যক্তি এবং একজন দক্ষ প্রশাসক।

উনার সম্পর্কে আপনাদের মনে যার যে ধারণায় থাকুক না কেন উনাকে অনেক কাছ থেকে দেখার সৌভাগ্য আমার হয়েছে। মেরিন সমাজের জন্য উনার মত দরদী এবং নিবেদিত ব্যক্তি আমার চোখে আর তেমন কেউ পড়েনি। যেখানেই কোন মেরিনার সমস্যার মধ্যে পড়েছেন তখনই উনি উনার উদার মন নিয়ে সাহায্যের হাত বাড়িয়ে দিয়েছেন। আর তাই রফিকুল ইসলামের নাইজেরিয়ার জেলে আটকা পড়ার ঘটনাটা উনাকে বলতে পেরে মনে অন্ততঃ এইটুকু আন্তত্ব হতে পেরেছিলাম যে উনি হয়ত কিছু করবেন বা করার চেষ্টা করবেন।

হ্যা সত্যিই উনি করেছেন। উনি এ ঘটনাটা অফিসিয়ালী নৌ পরিবহন অধিদপ্তরে ডিজির দপ্তরে তুলে ধরেছেন এবং ক্যাপ্টেন জিল্লুর রহমান স্যারের সাথে সমন্বিতভাবে বিষয়টি ফলোআপ করে যাচ্ছেন।

সম্মানিত পাঠক মেরিনার, প্রকৃত পক্ষে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিটি উচ্চ পদে মেরিনারদের থাকা উচিত তাহলে মেরিনারদের বর্তমান সমস্যা অনেকগুলোই সমাধান হয়ে যাবে। কেন একথা বললাম ?

আজ ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যার শিপিং মাস্টার না থেকে যদি পূর্ববর্তী শিপিং মাস্টার জনাব শামীম আহমেদ থাকতেন তাহলে উনি কখনই মেরিটাইম সংবাদ পড়তেন না, যেহেতু এটা মেরিনারদের পত্রিকা।

আর পড়লেও আমাদের ফোন করে ঐ আটকে পড়া ৪জন নাবিক সম্পর্কে বিস্তারি তথ্য জানতে চাইতেননা। আর এর পরে এ ঘটনা কোথায় কতদূর যেতো সেটাও হয়তো আমরা আর বলতে পারতাম না।

আর এ কারণেই নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রতিটি উচ্চ পদে বিসিএস বা নেভীর অফিসার না থেকে আমাদের মেরিনাররা থাকলে আমাদের নৌ মন্ত্রণালয়ের এবং আমাদের মেরিনারদের অনেক উন্নতি ও অগ্রগতি সাধিত হতো এ কথা আনায়াসেই বলা যায়। আমাদের বর্তমান ডিজি সাহেব এ ব্যাপরে যতটুকু সহযোগিতা করছেন তা শুধুমাত্র ক্যাপ্টেন জিল্লুর রহমান এবং ক্যাপ্টেন ফয়সাল আজিম স্যারের উদ্যোগের জন্য।

সম্মানিত পাঠক মেরিনার, আপনারা আমার সাথে একমত কিনা জানিনা আজকে অসংখ্য ভুঁইফোড় প্রাইভেট একাডেমীর অনুমোদন এবং শিপিং মার্কেটে ক্যাপ্টেনদের চাকুরীর সংকটের জন্যেও নেভীর একজন সাবেক ডিজি সাহেব প্রত্যক্ষ এবং পরোক্ষভাবে দায়ী। উনি ভবিষ্যৎ শিপিং

মার্কেটের উত্থান পতনের কথা আগপিছ না ভেবে এতটুকু গুলো প্রাইভেট একাডেমীর অনুমোদন না দিলে আজকে ক্যাডেটদের চাকুরীর বাজার এতটা অসহনীয় এবং ধারনাতীত খারাপ হতো না।

আমার বক্তব্য হল শিপিং মার্কেটে ক্যাডেটদের অতিরিক্ত সংকট থাকলে সরকারী মেরিন একাডেমীর সংস্কার করে প্রয়োজনীয় আসন সংখ্যা বাড়ানো যেতো আবার চাহিদা না থাকলে কমিয়ে ফেলা যেত। তাহলে অন্তত শিপিং মার্কেটে চাকুরীর এতটা সংকট হতো না।

শুধু ক্যাডেট নয়, সার্টিফিকেটকারী ৩য় কর্মকর্তা এবং ৪র্থ প্রকৌশলী সংখ্যাও এখন কম নয়। চাকুরীর বাজার কতটা খারাপ তার ছোট্ট একটি উদাহরণ আমি দিচ্ছি।

আমি SR SHIPPING এর ম্যানিং ডিপার্টমেন্টে ক্যাপ্টেন আনোয়ার স্যারের সামনে বসে উনার একটা জাহাজে যোগদানের জন্য অফিসিয়াল কার্যক্রম সম্পন্ন করছিলাম। এ সময় মেরিন একাডেমীর একজন ক্যাডেট ক্লাস থ্রী পাশ করার পরে অফিস ম্যানেজিং এক্সিকিউটিভ জনাব শুকুরকে ফোন করেন। শুকুর সাহেব আমি (থার্ড অফিসারের নামটা উল্লেখ করলাম না) আমিতো গত কাল ক্লাস থ্রী পাশ করেছি, SR এর জাহাজে ডেক ক্যাডেট ছিলাম। আমি আমার বায়োডাটা আপনার কাছে জমা দিয়ে যাবো। শুকুর ৪ ক্লাস থ্রী পাশ করছেন ভালো হইছে। অফিসে আসার দরকার নেই আর ...ও দেওয়ার দরকার নেই। বাসার বসে থাকেন আমরা আপনাদেরকে লাগলে ফোন দিমু।

শুকুরের কথার ধরনে এতটাই অবজ্ঞা ও অবহেলা ছিল আমার শরীরে ওর কথা শুনে আগুন ধরে গিয়েছিল তখন অতিকষ্টে নিজেকে একটু সামলে নিয়েছিলাম। তখন আমার মনে হয়েছিল একটি ছেলে কতটা কঠিন পরীক্ষার মাধ্যমে একাডেমীতে চাপ পায়। তারপর একাডেমীর লাইফ শেষ করে জাহাজে সী টাইম করে ক্লাস থ্রী পরীক্ষায় কত পরিশ্রমের মাধ্যমে উত্তীর্ণ হয় আর তার অবস্থান SR SHIPPING এর মিঃ শুকুর নামে একজন সামান্য এক্সিকিউটিভের কাছে এতটাই তাচ্ছিল্যের আর এতটাই অবহেলার। হয়রে আমাদের মেরিন সমাজ। কোথায় তোমাদের সেই সামাজিক মর্যাদা? কোথায় তোমাদের সেই ডিগনিটি? সবই যেন আজ ভুলঠিত কলপ লোকের গল্পের মতো। কিন্তু মেরিনারদের বিশেষ করে জুনিয়ার মেরিনারদের চাকুরীর বাজার এতটা খারাপ কখনই ছিল না।

এ প্রসঙ্গে মনে পড়ে গেল আমাদের প্রবাসী সিনিয়র মিনার রশীদ স্যারের লেখার কথা। উনার লেখার কি পর্যায়ে উনি লিখেছিলেন উনাদের সময় বিয়ের বাজারে পাতা হিসাবে মেরিনারদের অনেক ডিমান্ড ছিল সামাজিক ডিগনিটি ছিল। এটা আসলে আমাদের (৩২তম ব্যাচের) সময়েও ছিল।

এ প্রসঙ্গে একটা ঘটনা আমার মনে পড়ে গেল ২০১৩ সালের ২৭ শে মার্চ হোটেল অ্যাসোসিয়াতে বাংলাদেশ মার্চেন্ট মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশনের বার্ষিক পুনর্মিলনী অনুষ্ঠানে তৎকালীন ডিজি কমোডের জোবায়ের সাহেবকেও আমরা আমন্ত্রন জানিয়েছিলাম। উক্ত অনুষ্ঠানে একাডেমীর কমান্ড্যান্ট সাজিদ স্যার সহ নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অনেক উচ্চ পদস্থ কর্মকর্তাও উপস্থিত ছিলেন।

তো ডিজি সাহেব উনার বক্তব্যের এক পর্যায়ে বললেন যখন আমরা নেভী থেকে ট্রেনিং করে বের হলাম এবং বিয়ের মার্কেটে প্রতিশোধের মাধ্যমে মেরিনারদের চরম ক্ষতি সাধন করেছেন। মেরিনারদের ভবিষ্যৎ কে আপনি ধ্বংসের দ্বার প্রান্তে পৌঁছে দিয়েছেন। আপনার যুগান্তকারী

সিদ্ধান্তের কারণে আজ ক্যাডেট এবং জুনিয়র অফিসাররা চাকুরীর জন্য রাস্তায় রাস্তায় ঘুরছেন।

যতদিন বাঙ্গালী জাতি টিকে থাকবে যতদিন মেরিন সমাজ টিকে থাকবে আপনাকে সেই সব মেরিনারগণ চরম শ্রদ্ধার সাথে স্মরণ করবেন এ বিষয়ে কোন সন্দেহ নেই।

সম্মানিত মেরিনার পাঠক, নাইজেরিয়ার জেলে আটক রফিকুল ইসলামের কথা লিখতে গিয়ে মনের আগোচরে মেরিনারদের অনেক দুঃখ দুর্দশার কথাও লিখে ফেললাম।

তবে রফিকুল ইসলামের কারণে আমাদের একটা বড় উপকার হয়েছে তা হল কমিউনিটি বন্ডিং। আজ রফিকুল ইসলামসহ চার বাংলাদেশীর মুক্তির জন্য বাংলাদেশসহ প্রবাসী সকল মেরিনারা আজ ঐক্যবদ্ধ।

আজ এই ঘটনাকে কেন্দ্র করে বাংলাদেশ থেকে ক্যাপ্টেন জিল্লুর স্যার এবং ক্যাপ্টেন খায়ের স্যার সিঙ্গাপুর থেকে বাতেন স্যার UK এবং অস্ট্রেলিয়া থেকে ফোরকানুল কাদের স্যার ক্যাপ্টেন মেহেদী/বিপ্লব স্যার, মিনার রশীদ স্যার, সারা বিশ্বের মেরিনারদের মধ্যে যোগাযোগ স্থাপন করে তাদের জীবনের মূল্যবান সময় ও অর্থ ব্যয় করে এগিয়ে এসেছেন। আটককৃত ৪ বাংলাদেশীর মুক্তির জন্য নিঃসন্দেহে সমস্ত মেরিনাদের কাছে তা প্রশংসার দাবী রাখে।

প্রকৃতির নিয়মের হয়ত এ পৃথিবী থেকে ক্যাপ্টেন জিল্লুর স্যার, বাতেন স্যার, ফোরকানুল সহ অন্যান্য সিনিয়ররা যারা এ প্রচেষ্টার সাথে জড়িত থাকবেন না, কিন্তু প্রতিটি মেরিনারগণ নিঃসন্দেহে তাদের এই প্রচেষ্টাকে গভীর শ্রদ্ধার সাথে স্মরণ করবে। প্রতিটি মেরিনারের হৃদয়ে উনারা জাজ্বল্যমান নক্ষত্র হয়ে থাকবেন। যুগ যুগ ধরে.....।

সম্মানিত পাঠক, নাইজেরিয়ার জেলে আটক রফিকুল ইসলামসহ ৪ মেরিনারদের মুক্তির জন্য যে কাহিনী শুরু করেছিলাম তার শেষ দৃশ্যের চিত্রায়ন/সমাপ্তি কিভাবে হবে তা আমরা এ মুহূর্তে সঠিক ভাবে বলতে পারছি না। তবে বাংলাদেশ থেকে ক্যাপ্টেন জিল্লুর স্যার, ক্যাপ্টেন খায়ের স্যার, সিঙ্গাপুর থেকে বাতেন স্যার UK ও অস্ট্রেলিয়া থেকে খায়রুল আলম স্যার, খাদেমুল ইনসান স্যার, ফোরকানুল কাদের স্যার, মিনার রশীদ স্যারসহ অন্যান্য দেশী এবং প্রবাসী সিনিয়র এবং জুনিয়র মেরিনারগণ সমন্বিত ভাবে যে প্রচেষ্টা চালাচ্ছেন নিঃসন্দেহে আশা করা যায়, শেষ দৃশ্যে সবাই হয়েতো হাসি মুখে বাড়ী ফিরবেন। জেল থেকে মুক্তি পাবেন। আমরা কামনা করি, আমাদের এই ৪ মেরিনার অতিক্রম দেশে ফিরে আসুক প্রিয়জনের মাঝে ফিরে যাক। আবার ও প্রানবন্ত হয়ে ফিরে যাক তাদের ক্যারিয়ারে (চাকুরীতে) সেই নীল সমুদ্রের বুকে..... সার্থক হয়ে উঠুক তাদের আগামী দিনের নতুন স্বপ্ন.....।।

\*\*\*\*\*



## মেরিটাইম সেক্টর হতে পারে আগামীর বাংলাদেশে একটি সম্ভাবনার সেক্টর

বাংলাদেশ অনেক ছোট এবং জন বহুল একটা দেশ। এই জনসংখ্যাই হতে পারে আমাদের অর্থনীতির মূল শক্তি। এই জনশক্তির একটা অংশ জড়িত আছে সমুদ্র কেন্দ্রিক পেশায়। সমুদ্র বা সাগর আমাদের জীবনে একটা খুব গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। ভারত ও মিয়ানমারের সঙ্গে কিছু সীমিত বানিজ্য ছাড়া আমাদের আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ৮৫-৯০ ভাগ হয় সমুদ্র পথে।

আমাদের নদীমার্গ বাংলাদেশে দুইটি সমুদ্র বন্দর রয়েছে। তাতেও বড় বড় জাহাজ গুলো লোডিং ডিসচার্জের ব্যবস্থা নেই। দেশে গভীর সমুদ্র বন্দর প্রতিষ্ঠার কথা থাকলেও তার অগ্রগতি খুবই ধীর গতি। বাংলাদেশ ভৌগলিক অবস্থানের দিক থেকে এই সেক্টরটি একটি উজ্জ্বল সম্ভাবনার দেশ। সরকারের সুনজরে আসলে এই সেক্টরটি দেশের অর্থনীতিতে ব্যাপক অবদান রাখতে পারে। উদাহরণ হিসাবে আমরা সিঙ্গাপুর, মালেশিয়া, ফিলিপাইনের কথা বলতে পারি। এদের অর্থনীতির অন্যতম বড় অবদান রাখে এই সেক্টর।

ফিলিপাইনে, সিঙ্গাপুরে এই পেশার সাথে জড়িতদের সরকার বিভিন্ন সুযোগ সুবিধা দিয়ে থাকেন। শুধু বানিজ্যের ক্ষেত্রে নয়, কর্মসংস্থান এবং সেই সাথে বৈদেশিক মুদ্রার বড় জোগান আসে এই সেক্টর থেকে।

বাংলাদেশের নাবিকেরা এই পেশার সাথে পরিচিতি স্বাধীনতার আগে থেকেই। ইংরেজ, পাকিস্তানি, ইউরোপিয়ান সবার সাথে সমান তালে তাল মিলিয়ে এদেশের নাবিকেরা কুড়িয়েছেন সম্মান ও বৈদেশিক মুদ্রা। ১৯৬২ সালে যখন মেরিন একাডেমী প্রতিষ্ঠিত হয় তখন খুব কম সংখ্যক মানুষ জানতেন এই পেশা সম্পর্কে। আজ অনেক নাবিকের কর্মসংস্থান এই পেশায়। আল-হা পাকের কৃপায় এ সেক্টর আজ বিশ্বজুড়ে সুনাম অর্জন করেছে।

বাংলাদেশি নাবিকদের সুনাম বিশ্বে সব দেশেই ছড়িয়ে আছে। আজ আমাদের দেশ শুধু মেরিন একাডেমী নয়, রেটিংস তৈরির জন্য সুনামের সাথে কাজ করে আসছে ন্যাশনাল মেরিটাইম ইনস্টিটিউট। এখান থেকে পাশকৃত রেটিংস সারা বিশ্বে সুনামের সাথে কাজ করে যাচ্ছে। একজন রেটিং প্রতিবছর প্রায় ১০.০০০ ডলার সমমানের বৈদেশিক মুদ্রা এবং একজন অফিসার কিংবা ইঞ্জিনিয়ার গড়ে প্রতি বছর প্রায় ৭০,০০০ ডলার সমপরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রা দেশে পাঠাচ্ছেন। তাহলে যদি আমাদের দেশের ৭,০০০ অফিসার এবং ৫০০০ রেটিংস জাহাজে কর্মরত থাকে, তাহলে দেশ কি পরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রা পাবে, একবার চিন্তা করুন। সরকারের একটি সুচিন্তিত মেরিটাইম নীতিমালা বদলে দিতে পারে অপার সম্ভাবনাময় এ সেক্টরকে।

আজ ভিসা সমস্যায় এবং সরকারি জটিলতায় নাবিকদের এ পেশা আজ হুমকির মুখে। সরকারের একটু সুনজর দেশকে এই সেক্টর এনে দিতে পারে রেকর্ড পরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রা। শুধু তাই নয়, এ পেশার সাথে জড়িত আছে শিপ ইয়ার্ড, ডক ইয়ার্ড, শিপ ব্রেকিং ইত্যাদি সবগুলো সম্ভাবনাময় শিল্পখাত। এদেশের মেরিন সেক্টরের প্রতি সরকারের সহযোগিতা সৃষ্টি করতে পারে আরও নতুন নতুন কর্মসংস্থান। সিঙ্গাপুর, মালেশিয়া, ফিলিপাইন এর মতো দেশগুলোকে অনুসরণ করা যেতে পারে এক্ষেত্রে। এদেশের নাবিকদের মান সবারই জানা। সারাবিশ্বে ছড়িয়ে আছে আমাদের সুনাম। এই সেক্টরের দিকে সরকারের দৃষ্টি খুলে দিতে পারে অপার সম্ভাবনার দূয়ার.....

\*\*\*\*\*

## মেরিন ফিশারিজ একাডেমী ক্যাডেটদের সিডিএ প্রাপ্তির আন্দোলন ও বর্তমান বাস্তবতাঃ

এ বিষয়টি মেরিন কমিউনিটির একজন সিনিয়র মেরিনার হিসাবে আলোচনা করা আমার জন্য একটু স্পর্শ কাতর বিষয়।

তবুও সময়ের বাস্তবতায় বিবেকের দায়বদ্ধতা থেকেই এ বিষয়ে কিছু কথা বলতে চাই। হয়তো প্রশ্ন করতে পারেন বিবেকের দায়বদ্ধতা বলতে আপনি কি বুঝাতে চাচ্ছেন?

আসলে আমার কাছে বিবেকের দায়বদ্ধতা হচ্ছে বিগত ৬ বছর ধর বিএমওএ এর সাথে ঘনিষ্ঠ ভাবে জড়িত থেকে আমি চেষ্টা করেছি মেরিনার একাডেমী ফিশারিজ একাডেমীর যারা সিডিসি প্রাপ্ত এবং প্রত্যক্ষ প্রবেশ এই তিন কমিউনিটিকে সমন্বয় করে একটা শক্ত কমিউনিটি তৈরী করা যাতে করে সমস্যা বহুল মেরিন সেক্টরের সমস্যা গুলিা চিহ্নিত করে আমরা সবাই মিলে নিজেদের মধ্যে দ্বন্দ্বের কারণে মেরিন সেক্টরের অনেক গুরুত্বপূর্ণ পদ আমাদের হাত ছাড়া হয়ে গেছে। তাই আমরা আর যেন নিজেদের মধ্যে কোন বিবাদ, দ্বন্দ্ব গড়ে না তুলি।

কিন্তু বিগত ২/৩ মাসে প্রাইভেট একাডেমীর সমস্যা শেষ না হতেই আর একটা বড় সমস্যা আমাদের মেরিন সেক্টরে ইস্যু হয়ে দাড়িয়েছে।

বিগত কয়েক বছর যাবৎ ফিশারিজ একাডেমীর ক্যাডেটদের সিডিসি দেওয়া হচ্ছিল না। তাদের অনেকেই বিভিন্ন প্রাইভেট মেরিন একাডেমীতে ভর্তি হয়ে সেখান থেকে Passing out করে CDC পেয়েছে। আমি যেহেতু Vacation এ চট্টগ্রামের একটি প্রাইভেট মেরিন একাডেমীতে ক্লাস নিতাম তাই Instuctor হিসাবে তাদের অনেকের সাথে এখনও আমার যোগাযোগ আছে।

এখন বিষয় হল মেরিন সেক্টরে প্রাইভেট একাডেমীর বিষফোড়া শুকাতে না শুকাতে আর একটা বড় ইস্যু হয়ে দাড়িয়েছে। ফিশারিজ একাডেমীর ক্যাডেটদের সিডিসি প্রাপ্তি এবং এই ইস্যুকে কেন্দ্র করে মেরিন একাডেমী এবং ফিশারিজ একাডেমী যেন অনেকটা মুখোমুখি অবস্থানে অবস্থান করছে। এ যেন সেই ১৯৬৫ সালের পাক ভারত বা ইসরাইল ফিলিস্তিনের মধ্যকার সম্পর্কের মত। আর আজকের এই পরিস্থিতির সৃষ্টি কেন হয়েছে তা আমি সঠিক জানি না। কিন্তু এই সংঘাতময় পরিস্থিতি আগামী দিনে সমস্যাবহুল মেরিন সেক্টরের সমস্যা সমাধানে বৃহত্তর ঐক্য ও সম্প্রতির বন্ধনকে প্রভাবিত করতে পারে বলে আমার ধারণা।

তাই আমার মনে হয় এখনই আমাদের সবার বিবেকের চেতনাকে জাগ্রত করে এই দ্বন্দ্ব আর সংঘাতময় পরিস্থিতি থেকে আলাপ আলোচনার মাধ্যমে সমাধান করে মেরিন কমিউনিটির বৃহত্তর

ঐক্যের জন্য আমাদের সবাইকে চেষ্টা করতে হবে। আর এটাই হলো বিবেকের দায়বদ্ধতা। মেরিন একাডেমীর ফিশারিজ একাডেমীর এবং অন্যরা যারা আমার লেখাটি পড়ছেন, তাদের সবার প্রতি বিন্দ্র শ্রদ্ধা এবং সম্মান রেখেই বলছি-আমার লেখার উদ্দেশ্য কোন কমিউনিটিকে বড় বা ছোট করা নয় বরং সবার যোগ্যতার প্রতি বিন্দ্রশ্রদ্ধা ও সম্মান রেখে বলতে চাই আমার এই লেখার উদ্দেশ্য মূলতঃ দুটি প্রধান বিষয়কে কেন্দ্র করে।

প্রথমতঃ যে কোন মূল্যে মেরিন কমিউনিটির ঐক্যমত ধরে রাখা।

দ্বিতীয়ঃ যে কোন মূল্যে মেরিন সেক্টরে ক্যাডেট এন্ট্রি কমিয়ে আনা যেন আগামী দিনে মেরিন সেক্টরে জব ক্রাইসিস না থাকে।

এবার চলুন মূল আলোচনায় ফিরে যাই।

মেরিন একাডেমীর সিনিয়র জুনিয়র সকল মেরিনার এবং ফিশারিজ একাডেমীর সিডিসি প্রাপ্ত সকল মেরিনার আপনাদের সবার নিজ নিজ যোগ্যতার প্রতি শ্রদ্ধা রেখেই আমি যুক্তি তর্কের মূল আলোচনায় ফিরে যাচ্ছি।

প্রথমমতঃ

ফিশারিজ একাডেমীর সিডিসি প্রাপ্তির জন্য ক্যাডেট ভাইয়েরা আপনাদের কাছে আমার প্রশ্ন-

আপনারা যখন ফিশারিজ একাডেমীতে বছর ২/৩ আগে ভর্তি হয়েছিলেন তখন বাংলাদেশের একটি গুরুত্বপূর্ণ সেক্টর নিয়ে কাজ করছে এবং এখানে ভর্তি হলে মার্চেন্ট ভেসেলের সিডিসি পাওয়া যায় না। বা ভর্তি হওয়ার পরে ও যখন জানতে পারলেন যে,

ফিশারিজ একাডেমীর ক্যাডাররা মার্চেন্টের ভেসেলে যোগদানের জন্য সিডিসি পায় না। তাহলে কেন আপনারা দ্বিতীয় বছরে ফিশারিজ একাডেমী থেকে চলে এসে মেরিন একাডেমীর ভর্তি পরীক্ষায় অংশ গ্রহন করেন নি? উত্তরে বলবেন স্যার পরীক্ষাতো দিয়েছিলাম চাস পায়নি অথবা আরও টাকা খরচ করে ফিশারিজ একাডেমী থেকে চলে আসা সম্ভব ছিল না ইত্যাদি ইত্যাদি।

যাই হোক তার মনে আপনারা আপনাদের ভাগ্যকে একরকম মেনে নিয়েই ফিশিং ভেসেলে জয়েন করার স্বপ্ন/ইচ্ছা নিয়েই ফিশারিজ একাডেমীর কোর্স সম্পন্ন করেছেন।

যেহেতু আপনারা নিজেরাও জানেন এখন থেকে সিডিসি পাওয়া যায় না। সিনিয়রদেরকে দেখেছেন তারা ও সিডিসি পায় নি বরং তারা অনেকেই ফিশারিজ একাডেমীর কোর্স সম্পন্ন করে আবার প্রাইভেট একাডেমীর কোর্স সম্পন্ন করে সিডিসি পেয়েছে।

তাহলে স্বাভাবিক নিয়ম না মেনে হঠাৎ করে আন্দোলন করে সিডিসি আদায়ের আরোপিত দাবী কিভাবে চিন্তা করলেন?

আমার এ প্রশ্নের ইত্তরে হয়তো বলবেন। স্যার আমরা আপনার এসব যুক্তিতর্ক মানি না। আন্দোলন করেই হোক আর ক্ষমতা দেখিয়ে হোক অর টাকা পয়সা খরচ করেই হোক সিডিসি দিলে সমস্যা কোথায় যেখানে প্রাইভেট একাডেমীর শত শত অযোগ্যতা সম্পন্ন ছেলেরা সিডিসি পাচ্ছে?

এবার এ প্রসঙ্গে আমি প্রাইভেট একাডেমীর সিডিসি দেওয়া আর ফিশারিজ একাডেমীর সিডিসি দেওয়া এক কথা নয়।

বাংলাদেশের মেরিন সেক্টরের বর্তমান বিবেচনায় প্রাইভেট একাডেমীগুলো টিকে থাকবে না এবং অনেক গুলো একাডেমী শিক্ষার্থী না পেয়ে ইতিমধ্যে বন্ধ হয়ে গেছে। বাকীগুলো বন্ধ হওয়ার পথে ফিশারিজ একাডেমী একটি সরকারী প্রতিষ্ঠান তাই ফিশারিজ একাডেমী কখনই বন্ধ হবে না।

তাছাড়া ফিশারিজ একাডেমীতে ভর্তি হওয়ার সময় আপনাকে তো কেউ অঙ্গীকার করেনি আপনাকে সিডিসি দেওয়া হবে যেখানে মেরিন একাডেমীর মত একটি শিক্ষা প্রতিষ্ঠান আছে যারা মার্চেন্ট ভেসেলের জন্য সিডিসি দিয়ে থাকে তাই জেনে শুনে এই সিডিসি দাবী অযৌক্তিক নয় কি?

যাই হোক, যুক্তি তর্ক আপাতত বাদ এতো আন্দোলন এতো সংগ্রাম করে সিডিসি নিয়ে যে মেরিন সেক্টরে যেতে চান। সে সেক্টর সম্পর্কে আপনাদের পুরোপুরি ধারণা আছে কি?

যাদের পুরোপুরি ধারণা নেই তাদেরকে অনুরোধ করবো অনুগ্রহ করে মেরিন সেক্টর নিয়ে মেরিটাইম সংবাদে।

পর পর দুটি গুরুত্বপূর্ণ লেখা আছে। অনুগ্রহ করে আমার লেখার মূল বক্তব্য বোঝার চেষ্টা করুন।

আমরার জনামতে মেরিন একাডেমীর ৪৮-৪৯-৫০ ব্যাচ মিলিয়ে প্রায় ৩০০ ফ্রেশ ক্যাডেট চাকুরীর জন্য অপেক্ষা করছে। সেই সাথে বিভিন্ন প্রাইভেট একাডেমীর প্রায় ৮০০ বেকার ক্যাডেট।

আপনাদেরকে আরও তথ্য দিই মেরিন একাডেমীর ৪৫/৪৬/৪৭ এবং এদের সমসাময়িক ফিশারিজ এবং প্রাইভেট একাডেমীর ২০০ এর উপরে সার্টিফিকেটধারী থার্ড অফিসার ও ফোর্থ ইঞ্জিনিয়ার চাকুরীর অপেক্ষায় অপেক্ষামান আছে।

বিগত ২০ বছরে মেরিন সেক্টর নিয়ে আমার অভিজ্ঞতায় ফ্রেশ চীফ অফিসার এবং সেকেন্ড ইঞ্জিনিয়ার এর চাকুরীর তেমন কোন সমস্যা কখনই ছিল না। গত ২/৩ মাস আগে তথ্য পেলাম ফ্রেশ সেকেন্ড ইঞ্জিনিয়ারের চাকুরীর ও নাকি বড় সংকট। আমার পরিচিত একজন ডাইরেক্ট এন্ডি 2<sup>nd</sup> Engineer এর ব্যাপারে অনেক সুপারিশ করেও এসআর এ জয়েন করাতে পারলাম না। তাহলে মেরিন সেক্টরের অবস্থা কোন পর্যায়ে যাচ্ছে বুঝতে পারছেন কি?

এরপরে হয়ত বলতে পারেন স্যার মেরিন সেক্টরে আমাদের বড় বড় জ্যাক আছে চাকুরী পেতে কোন সমস্যা হবে না।

এর উত্তরে আমি বলব জ্যাক আছে ভাল কথা জ্যাক ধরে/তদির করে/টাকা পয়সা খরচ করে একবার/২ বার চাকুরী হয়ত পাওয়া যাবে। কিন্তু প্রতিবার জ্যাক ধরে/তদির করে/টাকা পয়সা খরচ করে চাকুরী পাওয়াট অনেকটাই অসম্ভব।

তাছাড়া সিঙ্গেল থাকলে দীর্ঘদিন বেকার থাকলেও খুব একটা সমস্যা হয় না। কিন্তু অন্য একটা মেয়ের দায়িত্ব নিয়ে দীর্ঘদিন বেকার থাকা ব্যাপারটা যেমন অস্বস্তিকর তেমনি লজ্জার ....., তাই নয় কি?

এখন হয়তো প্রশ্ন করতে পারেন মেরিন সেক্টরে এত সমস্যা থাকলে আমাদের আন্দোলনের সাথে একত্বতা ঘোষণা করে কেন আমাদের সিনিয়ররাও আমাদেরকে সিডিসি পাওয়ার ব্যাপারে উৎসাহিত করছেন?

এই প্রশ্নের জবাবে বলব, বর্তমানে মেরিন সেক্টর কতটা ভয়াবহ সংকটময় অবস্থায় আছে এটা সম্পর্কে শুধু আপনাদের সিনিয়রা নয় অনেকেরই স্বচ্ছ ধারণা নেই।

উনাদের অনেকই হয়থ ভাল ভাল বিদেশী শিপিং কোম্পানীতে উচ্চ বেতনের চাকুরী করেন তাই বিদেশে বসে বা বিদেশী জাহাজে বসে আন্দোলনের উৎসাহ যোগালেও দেশের মেরিন সেক্টর সম্পর্কে উনাদের সম্যক ধারণা আছে বলে আমার মনে হয় না।

আর সম্যক ধারণা খাতলেও আপনাদেরকে আর মেরিন নামক বিপদের দিকে ঠেলে দিতে উনারা সিনিয়র হিসাবে অবশ্যই সাহস করতেন না। যেমন উদাহরণটা এভাবে দেওয়া যেতে পারে এই পলে গেলে সমূহ বিপদের সম্ভাবনা আছে। একতঅ জেনে কোন শুভাকাজী আপনাকে কখনই ওই পথে যেতে বলবে না বা বলতে পারে না হ্যা তবে যদি তার ঐ পথ সম্পর্কে সম্যক ধারণা না থাকে তাহলেই সে আপনাকে ঐ পথে যাওয়ার উৎসাহ দিতে পারে। আমার মতে মেরিন সেক্টরের বর্তমান পরিস্থিতি বিবেচনায় আন্দোলন করে টাকা পয়সা খরচ করে সিডিসি পাওয়ার চেষ্টা করার তো প্রশ্নই আসে না বরং শিপিং মাস্টার সাহেব যদি শিপিং অফিসের লোকজন নিয়ে আপনাদের প্রত্যেকের বাড়ী বাড়ী গিয়েও যদি সসম্মানে সিডিসি দিয়ে আসে তাহলেও বর্তমান প্রেক্ষাপট বিবেচনায় সিডিসি নিয়ে অনিশ্চিত ভবিষ্যতের দিকে যাওয়া ঠিক হবে না।

হয়থ বলবেন স্যঅর এ রকম হতাশাজনক কথা কেন বলছেন?

তাহলে শুনুন আর একটি বাস্তব ঘটনা.... অক্টোবর ২০১৫ আমি তখন এসআর এর একটি জাহাজে সাড়ে ৬ মাসের ভয়েজ শেষ করে চট্টগ্রাম বহিনোঙ্গরে আছি। এ সময় আমি সহ ইঞ্জিন ডিপার্টমেন্টের অনেকেরই Sign off হয়ে গেল। যথারীতি 4<sup>th</sup>/Engr/ 3<sup>rd</sup> off sign off হয়ে গেল। সাধারণত সাইন অফ এর সময় কম বেশী সবারই আনন্দ হয় পরিবার/আপনজনদের সাথে থাকার আনন্দ। কিন্তু ৪র্থ ইঞ্জিনিয়ার ও থার্ড অফিসারের রিলিভার এসে গেছে কিন্তু ওদের মুখটা

মলিন। চোখে মুখে বিষঅদের ছায়। বেচারী ৪র্থ ইঞ্জিনিয়ার আবার বিবাহিত। তাই তার চিন্তা কবে আবার চাকুরী পাবে। এস আর অবশেষে আমি ক্যাপটন সাহেবের সাথে আলাপ করে ৪র্থ ইঞ্জিনিয়ারকে ৫ সালের তৃতীয় প্রকৌশলী হিসাবে সিডিসিতে সেল এনডোর্স করে দিলাম এবং আমরাই এক সিনিয়র, যিনি বর্তমানে পতেঙ্গায় অবস্থিত একটি পাওয়ার পান্টে পান্ট ম্যানেজার হিসাবে আছেন-তাকে ও ৪র্থ ইঞ্জিনিয়ার জয়েনিং এর ব্যাপারে অনুরোধ করলাম। তাতে যদি ছেলেটার এতটুকু উপকার হয়। এটাই হল জীবনের চরম বাস্দ্ভবতা।

আমি আপনাদেরকে আবার ও জানিয়ে রাখি বাংলাদেশের মেরিন জব সেক্টর মূলত নির্ভর করে বি এস সি সহ বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজের ওপর। বাংলাদেশী মালিকানাধীন জাহাজ ৭২ থেকে কমে এসেছে মাত্র ত্রিশের নীচে।+

ভিসা সমস্যার সমাধান করে হবে বা আদৌ হবে কিনা তা আমরা এখনই নিশ্চিত করে বলতে পারছিনা তাই মেরিন সেক্টরে এই জব সমস্যার আশু সমাধান যে হবেনা এটা মুটামুটি নিশ্চিত।

আপনাদেরকে আরও একটা তথ্য জানিয়ে রাখি মেরিন একাডেমীর ৪৯/৫০/৫১ এবং এদের সমসাময়িক ফিশারীজ ও প্রাইভেট একাডেমীর ক্যাডেটদের ৫০% ভাগ ও যদি মেরিন প্রফেশন ত্যাগ না করে তাহলে আগামী ৫/৬ বছরে ও জুনিয়ারদের চাকুরীর বাজার ভাল হবে না এটা মুটামুটি নিশ্চিত।

একটা কথা মনে রাখবেন মার্কেটে জব প্রার্থী মেরিনার বেশী থাকলে মূলত ম্যানিং এজেন্টদেরই লাভ। বলতে পারেন “কি রকম”?

এ ক্ষেত্রে ম্যানিং এজেন্টরা দুই পথে ইনকাম করবে। একদিকে চাকুরীর সংকট দেখিয়ে আপনার কাছ থেকে অর্থ দাবী করতে অন্য দিকে জাহাজ মালিকের কাছ থেকে আপনার ধার্যকৃত বেতনের চেয়ে অনেক কম বেতন আপনাকে অফার করবে। আর যেহেতু আপনি দীর্ঘদিন চাকুরীর জন্য অপেক্ষা করছেন। তাই বেতন যাই দিক না কেন। আপনি তাতে রাজী হয়ে যাবেন। এটাই স্বাভাবিক। আমি যতদুর জানি, ফিশিং সেক্টরের অবস্থা অতটা খারাপ নয়। একটা স্থিতিশীল জীবন যাপন করা তেমন কোন সমস্যঅ নয় তারপরে ও যদি মনে হয়। ফিশিং সেক্টরে থাকতে আপনাদের মন চাইছে বা ফিশিং সেক্টরে ও চাকুরীর নিশ্চয়তা নেই। সেই ক্ষেত্রে এ মুহূর্তে মেরিন সেক্টরে না এসে বরং আপনাদের ফিশারীজ একাডেমী কর্তৃপক্ষকে বুঝিয়ে BSMMRU থেকে ৪ বছরের গ্রাজুয়েশন ডিগ্র নেওয়া যায় কিনা সেটা চেষ্টা করতে পারেন। সেই ক্ষেত্রে জেনারেল সেক্টরে চলে যেতে পারলে জন সেক্টরে

আপনাদের জন্য আনলিমিটেড থাকে। আর একটু চেষ্টা করতে পারলে মোটামুটি মানের স্থিতিশীল জীবন যাপনের জন্য একটা জন পাওয়া আপনাদের জন্য তেমন কোন কঠিন ব্যাপার হবে না।

তাই বলে মেরিন সেক্টরের এই চরম দুঃসময়ে উন্নত জীবনের আশায় অলীক স্বপ্নে বিভোর হয়ে মেরিন সেক্টরে প্রবেশ করাটা আমার মনে হয় বুদ্ধিমানের কাজ হবে না।

মেরিন ফিশারিজ একাডেমীর সিডিসি প্রাপ্ত সকল মেরিনারদের কাছে আমার বিনীত আবেদন, মেরিন ফিশারিজ ক্যাডেটদের সিডিসি প্রাপ্তির আন্দোলনে সমর্থন এবং নেতৃত্ব দিয়ে মূলতঃ আপনারা মেরিন সেক্টরকে একরকম ধ্বংসের দ্বারপ্রাপ্তে নিয়ে যাচ্ছেন।

প্রশ্ন করতে পারেন ধ্বংসের কথাটি কেন বললাম।

প্রথমতঃ

মেরিন একাডেমী থেকে অলগেডে ক্যাডেট সংখ্যা কমানো হয়েছে এবং অনেক প্রচারণা ও জনসচেতনতার মাধ্যমে প্রাইভেট মেরিন একাডেমীগুলো প্রায় বন্দের পথে।

এমন একটি সময় যখন আমরা মেরিন কমিউনিটির সবাই আপ্রাণ চেষ্টা করছি। যে কোন মূল্যে মেরিন সেক্টরে ক্যাডেট এন্ট্রি কমাতে ঠিক তেমনি একটি সময়ে যদি আপনারা সারাসরি মেরিন কমিউনিটির ঐক্যের একটি অযৌক্তিক দাবী নিয়ে আন্দোলন ও সমর্থন করছেন। সেখানে আপনাদের উচিত ছিল- আমরা আপনারা মেরিন কমিউনিটির সবাই মিলে যে কোন মূল্যে আগামী ৪/৫ বছর মেরিন সেক্টরের চাকুরীর সংকট না সমাধান হওয়া পর্যন্ত ক্যাডেট ভর্তি সীমিত রাখা।

আগামীতে যদি আপনাদের আন্দোলনের ফল স্বরূপ ফিশারিজ একাডেমীর ছেলেরা সিডিসি পায় এবং মেরিনে একাডেমী কর্তৃপক্ষ ফিশারিজ একাডেমীর সাথে প্রতিযোগিতায় লিপ্ত হয়ে আর ও ক্যাডেট এন্ট্রির সংখ্যা বাড়িয়ে দেয় তখন শিপিং সেক্টরে কি ভয়াবহ অবস্থা হবে একটু বুঝতে পারছেন কি? তখন দেখা যাবে এই দুই একাডেমীর ৪৩ অধিক সংখ্যক বেকার ক্যাডেটদের ভীড়ে মেরিন জন সেক্টরের ক্রাইসিস তো সমাধান হবেই না বরং তা আরও তীব্রতর হবে।

একটা কথা মনে রাখবেন আমরা যদি পাইপের সুখ খোলা রাখি তাহলে ক্যাডেট এন্ট্রি হবেই তাতে আমরা গলা ফাটিয়ে যতই চিৎকার আর চেচামেছি সংবাদ সম্মেলন করিনা কোন। তাই আসুন সমস্ত বিভেদ আর দ্বন্দ ভুলে আমরা সবাই মিলে মেরিন কমিউনিটির এবং জব মার্কেটের উন্নয়নের কথা চিন্দা করি। সেই সাথে আমরা একটি এসোসিয়েশনে ঐক্যবদ্ধ হয়ে মেরিন সেক্টরের ডিসিশান মেকারদের সাথে আলোচনা করে আগামী ৪/৫ বছল ক্যাডেট এন্ট্রি সীমিত রাখার চেষ্টা করি।

সেই ক্ষেত্রে যাদের মেরিনার হওয়ার অদম্য ইচ্ছা তারাই শুধু মেরিন একাডেমীতে যাবে। আবার যাদের ফিশিং সেক্টরে যাওয়ার স্বপ্ন তারা ফিশারিজ একাডেমীতে ভর্তি হবে। তাই আমার অনুরোধ থাকবে-মেরিন ফিশারিজ একাডেমীতে প্রশিক্ষন নিয়ে অযৌক্তিক আন্দোলন করে মেরিনে সেক্টরে পেছনের দরজা দিয়ে যেন প্রবেশ না করা হয়। মেরিনের চাকুরীর বাজার ঠিক রাখতে এটা নিয়ন্ত্রন করা আপনি আমি আমরা আমাদের সবার কর্তব্য। আর যদি আপনারা আমার কথার সাথে একমত পোষন না করে বলেন আমরা আন্দোলন করে ক্ষমতা দিয়ে অর্থ দিয়ে সিডিসি প্রাপ্তির দাবী আদায় করেই ছাড়বে-

সেই ক্ষেত্রে মেরিন কমিউনিটির একজন বিবেকবান মেরিনার হিসাবে আপনাদের অনুরোধ করবো- প্রধান মন্ত্রীর দপ্তর থেকে ক্ষমতা ও অর্থ দিয়ে আর একটি অর্ডার পাশ করিয়ে নিয়ে আসেন যেন

মেরিন একাডেমী বন্ধ করে দেওয়া হয়। তখন সমস্ত মার্চেন্ট ক্যাডেট এবং ফিশারিজ ক্যাডেট শুধু মাত্র ফিশারিজ একাডেমী থেকেই বের হবে। তাহলেও অন্তত ক্যাডেট এন্ট্রি সীমিত রাখা যাবে।

আর যদি মনে করেন। মেরিন একাডেমী বন্ধ কর করার ক্ষমতা আপনাদের নেই তাহলে মেরিন জব সেক্টরকে ধ্বংসের তলানীতে পৌঁছানো রহাত থেকে বাচাতে ফিশারিজ ক্যাডেটদের সিডিসি প্রাপ্তির চিন্তা ও চেষ্টা থেকে সরে আসুন এখানে যোগ্যতা একই সিলেবাস একই কারিকুলাম শিক্ষক এক্সমিনার এসব কোন বিষয় নয় বরং আসুন আমরা সবাই মিলে ঐক্যবদ্ধ ভাবে কাজ করে মেরিন চাকুরীর সমস্যাগুলো দূরীকরনে সচেষ্ট হই।

নিজেদের মধ্যে অনর্থক দ্বন্দ্ব সংঘাত বিভেদে না জড়িয়ে আমাদের সবার রুটি রুজির পথ এই মেরিন জব সেক্টরকে আমরা ধ্বংসের হাত থেকে রক্ষা করি।

\*\*\*\*\*

## মেরিটাইম সংবাদ.....

পাঠকই যার লেখক

লেখক ই যার পাঠক

সম্মানিত সুধী,

ক্যাডেট কলেজে অবস্থান কালে ৮ম/৯ম শ্রেণীতে হুমায়ুন আহমেদের বই পড়তাম বাঙ্গালী মধ্যবিত্ত পরিবারের সদস্যদের সুখ ও দুঃখ নিয়ে সেই সময়ের লেখাগুলো শুধু আমার নয়-অনেকের কাছেই ভাল লাগতো-ভাল লাগতো বললে ভুল হবে-মানুষের হৃদয় ছুঁয়ে যেতো-মানুষের মন প্রাণ ছুঁয়ে যেতো। এ কারণেই ধারাবাহিক নাটক“কোথাও কেউ নেই” এর শেষ দৃশ্যের চিত্রায়ন কিভাবে হবে-শেষ দৃশ্যের কিভাবে সমাপ্তি হবে এটা নিয়ে ও নাটকের লেখক হুমায়ুন আহমেদ বেশ চিন্তিত হয়ে পড়েন। কারণ অনেক পর্বেই দেখা গেছে পাঠকের মনোভাব দেখে নাটকের স্ক্রিপ্ট পরিবর্তন করেছেন। কিন্তু শেষ দৃশ্যে দেখা গেল-ঠিকই বাকের ভাই এর ফাঁসি হয়ে গেল-মুনা(সুবর্ণা মুস্তাফা)একাকী হয়ে গেলেন পৃথিবীর বুকে .....আর। কালজয়ী লেখক হয়ে উঠলেন হুমায়ুন আহমেদ।

হুমায়ুন আহমেদ ছাড়াও অনেক লেখক আছেন যারা তাদের ক্ষুরধার লেখনীর মাধ্যমে পাঠকের হৃদয়ে স্থান করে নিয়েছেন যেমন:আনিসুল হক, ড:আসিফ নজরুল প্রমুখ.....

হয়ত আপনারা এখন ভাবতে পারেন আমি এত বিষয় রেখে লেককের প্রসঙ্গ গেলাম কেন?

এবার আসছি আপনারদের প্রশ্নের জবাবে- বর্তমানে আমি লক্ষ্য করছি, মেরিনারদের লেখনীও কম নয়-“মেরিনারদের আড্ডায়” আমি একজন নিয়মিত পাঠক।

আমি লক্ষ্য করছি, আমাদের বর্তমান কালে বিশেষকরে সিনিয়র এবং অনেক জুনিয়র মেরিনার আছেন। যারা বাংলাদেশের মেরিটাইম, সেক্টর মেরিটাইম বিশ্ব এবং বাংলাদেশের জাতীয় অনেক

বিষয় নিয়ে তাদের অনেক সুচিন্তিত বক্তব্য, মতামত প্রকাশ করেন-হয়ত কিছু কিছু ক্ষেত্রে তাদের লেখার মধ্যে অনেক ক্ষেত্রে ও থাকে। কিন্তু তাদের লেখার মূল বিষয় বস্তু কিন্তু মিথ্যা নয়, অপ্রিয় সত্য

বিশেষ করে বর্তমান সময়ের মূল আলোচনায় আছে প্রাইভেট, মেরিন একাডেমী বন্ধ করে দেওয়া, মেরিন একাডেমীতে ক্যাডেট সংখ্যা কমানো। বাংলাদেশী পতাকাবাহী জাহাজে শুধুমাত্র মেরিন একাডেমীর ক্যাডেটদের নিয়োগ দান, মেরিন ফিশারিজ একাডেমীর ক্যাডেটদের শুধুমাত্র ফিশারিজ সিডিসি প্রদান, বিপুল সংখ্যক বেকার ক্যাডেটদের চাকুরীর ব্যবস্থা করা, মেরিনারদের বিভিন্ন দেশের ভিসা সমস্যা। আরও ৪টি সরকারী মেরিন একাডেমীর অনুমোদন না দেওয়া। সুনির্দিষ্ট মেরিটাইম

নীতিমালা প্রনয়ন, শুধুমাত্র মেরিনারদেরকে নিয়ে পৃথক মেরিটাইম বিশ্ববিদ্যালয় স্থাপন এবং সরকারী চাকুরীতে “মেরিটাইম ক্যাডার” প্রনয়ন, একমাত্র রাষ্ট্রায়িত প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশনের জাহাজ সংখ্যা বৃদ্ধি.... ইত্যাদি।

সম্মানিত সুধী,

মেরিটাইম সংবাদ” যেহেতু আপনারদেরই পত্রিকা অথ্যাৎ “লেখকই যার পাঠক এবং পাঠকই যার লেখক” তাই আপনারদেরকে সঙ্গে নিয়ে আমরাও এগিয়ে যেতে চাই। আমরা যেতে চাই বহুদূরে..... প্রতিটি পাঠকের ঘরে ঘরে..... প্রতিটি মেরিনারের মনের দ্বারে..... আপনারদের সুচিন্তিত বক্তব্য মতামত আমরা পৌছিয়ে দিতে চাই সমাজের /রাষ্ট্রের দায়িত্বশীল ব্যক্তিদের কাছে।

BMRT তে আপনারদের অনেকের postখুবই সুন্দর হয়। বিশেষ করে মিনার রশিদ স্যার, আতিক খান স্যার(২৮), কমল স্যার(২৮) রঞ্জন স্যার(৩১), হানিফ দেওয়ান(৩১) তাদের লেখা গুলো অসাধারণ। তখন আমার মনে হয় হুমায়ুন আহমেদ, আসিফ নজরুল আর আনিসুল হক, ইমদাদুল হক মিলন নয়, আমাদের মেরিনাররা ও লিখতে পারে। সাহিত্য প্রতিভা আমাদের মেরিনারদের মধ্যে ও আছে। “BRILLIANT IS EVERY WHERE BRILLIANT ” যাইহোক আপনারা কি “মেরিটাইম সংবাদ” পড়েন? “মেরিটাইম সংবাদ” আমাদের পত্রিকা অথ্যাৎ “মেরিটাইম সংবাদ” আপনারদের যাদের লেখার হাত আছে- তারা “মেরিটাইম সংবাদে” অথ্যাৎ আমার কাছে লেখা পাঠান আমি আমাদের পত্রিকার Online, Facebook and Print version প্রকাশ করবো। “মেরিটাইম সেক্টর” এবং বাংলাদেশের বিভিন্ন জাতীয় সমস্যা ও সমাধানের উপায় নিয়ে ও লিখতে পারেন।

যেহেতু এটি Govt Registered একটি পত্রিকা তাই আপনারদের লেখনীর ভাষা যেন পাঠকের বিরক্তির কারণ না হয়-এই প্রত্যাশা থাকবে। আপনারদের কাছে সবসময়।

যাইহোক, “মেরিটাইম সংবাদের” আয়োজনে আমরা একটু ভিন্নতা আনতে যাচ্ছি। এখানে পাঠকরাই হবেন “লেখক” লেখকরাই হবেন “পাঠক” এবং সর্বোপরি পাঠকরাই হবেন “বিচারক”। অথ্যাৎ কোন লেখকের কোন লেখা “মেরিটাইম সংবাদের” অনলাইন ও Face book এ প্রকাশিত

হওয়ার পর পাঠকদের সর্বোচ্চ লাইট ও comments(মতামত) এর বিভিন্ন প্রতিমাসের জন্য আমরা একজন শ্রেষ্ঠ লেখক নির্বাচিত করবো- যার লেখা আমাদের Print Version এ প্রকাশিত হবে। এবং ঢাকা ও চট্টগ্রাম “মেরিটাইম সংবাদের” আয়োজিত অনুষ্ঠানে প্রত্যেক মাসের শ্রেষ্ঠ লেখকদের জন্য “মেরিটাইম সংবাদের” পক্ষ থেকে থাকবে বিশেষ পুরস্কার।

মেরিনার হিসাবে আমাদের সবাই কে একটা কথা মনে রাখতে হবে। তা হলো আমাদের কমিউনিটি একটাই আমাদের Plat Form একটাই বাংলাদেশে মার্চেন্ট মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশন।

তেমনি আমাদের Media হবে একটাই =তা হলো “মেরিটাইম সংবাদ”।

“মেরিটাইম সংবাদ” কে মেরিনারদের সুদীপ্ত প্রতিভার মাধ্যমে এগিয়ে নিয়ে যাবো- এর উৎকর্ষ সাধন করবো “মেরিটাইম সংবাদ” মেরিটাইম কমিউনিটির দর্শন হিসাবে কাজ করবে। আর এজন্য প্রয়োজন আপনাদের মতো উদীয়মান লেখকদের পদচারণা.....

আপনাদের সবাইকে ধন্যবাদ

“মেরিটাইম প্রকাশনা বিভাগ”

“মেরিটাইম মিডিয়া লিমিটেড”

\*\*\*\*\*



## সোনালী প্রহর

ক্যাপ্টেন মোঃ তারেক আলী। বাংলাদেশ মেরিন একাডেমীর ৩২ তম ব্যাচের এই একা ক্যাডেট বর্তমানে ইউনিভার্সিটি লাইনের ক্যামিক্যাল ট্রাংকারে মাস্টার মেরিনার হিসাবে কর্মরত আছেন।

“মেরিটাইম সংবাদের” নিয়মিত আয়োজন “সোনালী প্রহর” বিভাগের এই পর্বে ক্যাপ্টেন মোঃ তারেক আলী ও তার স্ত্রী মোকাদ্দেসা হক চৌধুরী আফরিনের সাথে এবারে আড্ডা দিয়েছেন চীফ ইন্সপেক্টর মাহমুদুর রহমান- তাদের খোলা মেলা ও ঘরোয়া পরিবেশের আলোচনায় উঠেছে ভালবাসা, নির্ভরতা, ও সুখ-দুঃখের স্মৃতিতে ভরা মেরিনাদের জীবনের কিছু খন্ডিত চিত্রের কথা।

মাহমুদ : আসসালামু আলাইকুম,তারিক, আসসালামু আলাইকুম, ভাবী।

তারেক : ওয়ালাইকুমুস সালাম, ওয়েলকাম টু মাই ফ্লাট,

আফরিন : শুভ সন্ধ্যা ভাই!

মাহমুদ : তারেক ও ভাবী, মেরিটাইম সংবাদের “সোনালী প্রহর” বিভাগে আমরা সাধারণতঃ একটি রোমান্টিক জুটিকে আমন্ত্রণ জানিয়ে থাকি। আমি জানি, আপনারা অসম্ভব রোমান্টিক একটি জুটি। তাই বেশ আগে থেকেই ভাবছিলাম আপনাদের বাসায় এসে চা খেয়ে আড্ডা দিয়ে যাবো। কিন্তু আমার বন্ধুর সাথে আমার টাইম ম্যাচ হচ্ছিল না। আজ একটু সুযোগ পাওয়াতে চলে

ক্যাপ্টেন মোঃ তারেক আলী। বাংলাদেশ মেরিন একাডেমীর ৩২ তম ব্যাচের এই একা ক্যাডেট বর্তমানে ইউনিভার্সিটি লাইনের ক্যামিক্যাল ট্রাংকারে মাস্টার মেরিনার হিসাবে কর্মরত আছেন।

“মেরিটাইম সংবাদের” নিয়মিত আয়োজন “সোনালী প্রহর” বিভাগের এই পর্বে ক্যাপ্টেন মোঃ তারেক আলী ও তার স্ত্রী মোকাদ্দেসা হক চৌধুরী আফরিনের সাথে এবারে আড্ডা দিয়েছেন চীফ ইন্সপেক্টর মাহমুদুর রহমান- তাদের খোলা মেলা ও ঘরোয়া পরিবেশের আলোচনায় উঠেছে ভালবাসা, নির্ভরতা, ও সুখ-দুঃখের স্মৃতিতে ভরা মেরিনাদের জীবনের কিছু খন্ডিত চিত্রের কথা।

মাহমুদ : আসসালামু আলাইকুম,তারিক, আসসালামু আলাইকুম, ভাবী।

তারেক : ওয়ালাইকুমুস সালাম, ওয়েলকাম টু মাই ফ্লাট,

আফরিন : শুভ সন্ধ্যা ভাই!

মাহমুদ : তারেক ও ভাবী, মেরিটাইম সংবাদের “সোনালী প্রহর” বিভাগে আমরা সাধারণতঃ একটি রোমান্টিক জুটিকে আমন্ত্রণ জানিয়ে থাকি। আমি জানি, আপনারা অসম্ভব রোমান্টিক একটি জুটি। তাই বেশ আগে থেকেই ভাবছিলাম আপনাদের বাসায় এসে চা খেয়ে আড্ডা দিয়ে যাবো। কিন্তু আমার বন্ধুর সাথে আমার টাইম ম্যাচ হচ্ছিল না। আজ একটু সুযোগ পাওয়াতে চলে।

মেরিটাইম সংবাদের পক্ষ থেকে আপনাদেরকে স্বাগতম।

আফরিন : ভাই, বাসা চিনতে অসুবিধা হয়নি তো?

মাহমুদ : না ভাবী, আপনাদের বাসার লোকেশন চমৎকার। সুবজ গাছগাছালীর মধ্যে যেন একটা চমৎকার রোমান্টিক পরিবেশ।

যাই হোক ভাবী, আমার বন্ধু নিঃসন্দেহে চমৎকার একটি ছেলে-সেটা আমি জানি। কিন্তু আপনার সাথে আমার এটাই প্রথম দেখা। এবার আমার বন্ধু সম্পর্কে আপনার কাছ থেকে শুনতে চাই।

আফরিন : হ্যা ভাই, আপনার বন্ধু সব মিলিয়ে একজন ভাল মানুষ।

মাহমুদ : ভাবী, এবার একটু অন্য প্রসঙ্গে আসি, অর্থাৎ আপনাদের প্রথম দেখা কবে, কিভাবে হয়? তারেক : চট্টগ্রামে আমাদের এক দুঃসম্পর্কের মামী থাকেন। Closs ও পরীক্ষায় পাশের পর চাকুরী খুঁজতে চট্টগ্রামে আসি। তখন ঐ মামীর বাসায় মাঝে মাঝে যেতাম। ঐ বাসাতেই আফরিনের সাথে প্রথম দেখা এবং পরিচয়। আফরিন তখন ঐ বাসার উপরের তলার একটি ছোট্ট মেয়েকে পড়াতো।

যাইহোক, ওখান থেকে পরিচয়, আস্তে আস্তে ঘনিষ্ঠতা এবং শেষে পরিণয়..... হা হা হা .....

মাহমুদ : তার মানে বলা যায়, আপনাদের বিয়েটা অনেকটা প্রেমের বিয়ে।

আফরিন : ভ্রী ভাই! অনেকটা সেইরকমই... (মুচকি হাসি দিয়ে)

মাহমুদ : ভাবী, প্রেমের বিয়ে ভাল নাকি অ্যারেঞ্জড ম্যারেজ, এ বিষয়ে আপনার দৃষ্টিভঙ্গিটা কি?

আফরিন : আসলে ভাই, আমার মতে, বিয়ের পূর্বে ছেলে-মেয়েদের নিজেদের মধ্যে কিছুটা জানা শোনা থাকা ভাল। তাতে বিয়ের পরবর্তী জীবনে understanding এ সুবিধা হয়।

মাহমুদ : ভাবী, এবার একান্ত ব্যক্তিগত একটি প্রশ্ন- আপনাদের মাঝে এখন understanding কেমন?

আফরিন : ভাল, তবে মাঝে মধ্যে যে ঝগড়া-ঝাটি, মান অভিমান হয়না, তা নয়। হয় তবে তা দীর্ঘস্থায়ী হয়না।

মাহমুদ : ভাবী, এবার একটু অন্য প্রসঙ্গে যাচ্ছি। বিয়ের পর প্রথম দিকে জাহাজে কখনও কি সেইল করেছেন- সেইলিং এর অভিজ্ঞতা আপনার কাছে কেমন ছিল?

আফরিন : হ্যা ভাই, বিয়ের পর প্রথম বাচ্চা হওয়ার আগে জাহাজে সেইল করেছিলাম। সেটা ছিল আমার জন্য একটু অন্যরকম অভিজ্ঞতা দারুন অনুভূতি। ওদের জাহাজে তখন অস্ট্রেলিয়ার সিউনী পোর্টে। অর্থাৎ বাংলাদেশ থেকে ফ্লাই করে অস্ট্রেলিয়ার সিউনী থেকে জাহাজে জয়েন করতে হবে।

মাহমুদ : অর্থাৎ তার মানে ভাবী, একই সাথে লম্বা আকাশ ভ্রমণ এবং সেই সাথে সমুদ্র ভ্রমণ।

আফরিন : জ্বী ভাই, অনেকটাই তাই। যেহেতু ফ্লাইটে অনেক লম্বা পথ আমি শুধু একা আবার ট্রানজিট ছিল। তাই একটু ভয় ও লাগছিলো ঠিকমতো যেতে পারবো তো? ইত্যাদি।

অবশেষে, লম্বা আকাশ ভ্রমণ শেষে পৌঁছালাম ওদের জাহাজে। ও তখন হাসিমুখে একগুচ্ছ ফুলের তোড়া নিয়ে আমার জন্যে অপেক্ষামান। ওর হাসিমুখ দেখে তখন সমস্ত ভ্রমণ পথের কষ্ট দূর হয়ে গিয়েছিলো।

মাহমুদ : ভাবী, জাহাজে আপনাদের দিনগুলো কেমন ছিল? কোন পার্টি হয়েছিলো?

আফরিন : জ্বী ভাই, জাহাজে আমাদের প্রতিটি দিনই ছিল স্বপ্নময়-সে এক অন্য রকম অনুভূতি। সাগর তেমন উত্তাল ছিলনা। রোলিং পিচিং এতটা পাইনি।

প্রায়ই বিকালে ওর সাথে ব্রীজে যেতাম-অ ৫৮ ১ মাঝে সূর্যের অস্ত যাওয়া দেখতাম। মনে হতো গভীর সমুদ্রের মাঝে লাল আভা ছড়িয়ে সূর্যটা সাগর গর্ভে ডুবে যেতো। সাত্যহ সে এক অপূর্ব দৃশ্য....।

মাঝে মাঝে ও আমাকে ফোন করে ডেকে ঘুম থেকে উঠাতো ভোর বেলার সূর্যোদয় দেখার জন্য। আসলে গভীর সমুদ্রের মাঝে সূর্যোদয় ও সূর্যাস্ত দেখার অনুভূতিই অন্যরকম.....।

মাঝে মাঝে জোৎসা রাতে-ওর ডিউটি শেষ হওয়ার পরে জাহাজের ফকসেলে বসে দুজন গল্প করতাম। এখানে কখন যে স্বপ্নময় একটি মাস পার হয়ে গেল তা বুঝতেই পারিনি।

মাহমুদ : ভাবী, জাহাজে এই সময়ের মধ্যে কোন পার্টি হয়েছিলো?

আফরিন : জ্বী ভাই, ক্যাপ্টেন ভাই আমার আসা উপলক্ষে একটি পার্টির আয়োজন করে ছিলেন। জাহাজের সমস্ত অফিসার এবং ক্রু বাংলাদেশী ছিলো। তাই জাহাজের পরিবেশটাও যুব আন্তরিক ছিলো।

মাহমুদ : ভাবী, তার মানে বলা যায়- জাহাজে আপনার সেইলিং এর অভিজ্ঞতা অত্যন্ত সুখকর ছিল।

আফরিন : (মুচকি হাসি দিয়ে) জ্বী, ভাই..... তাতো অবশ্যই আমি ঐ সময়ের দিনগুলোর কথা কখনই ভুলতে পারবো না।

মাহমুদ : দোস্ত তারেক, ভাবীর কাছ থেকে এতক্ষন অনেক মজার মজার কথা শুনলাম। এবার ভাবী সম্পর্কে তোর কাছ থেকে জানতে চাই।

তারেক : তোর ভাবী আসলে ঠান্ডা মেজাজের এবং mental Balanced একটি মেয়ে। আমাদের understanding ও ভালো। জীবনের এ পর্যায়ে এসে বুঝতে পারি- সে এমনই একটা সংসারী মেয়ে যার ওপর নির্ভর করা যায়। বলা যায়, শ্রদ্ধা, ভালবাসা আর নির্ভরতায় গড়া আমাদের দুজনের

সম্পর্ক বেশ মজবুত।

মাহমুদ : ভাবী, এবারে অন্য একটি প্রশ্ন.. আমার বন্ধু তো একজন মেরিনার। অনেক মেরিনার ভাবী মেরিনাদের সম্পর্কে নেতিবাচক কথা বলেন। ফ্যামিলিকে সময় দিতে পারেনা....ইত্যাদি ইত্যাদি। এ ব্যাপারে আপনার দৃষ্টি ভঙ্গি কি?

আফরিন : আমার ভাই, তারেকের সম্পর্কে তেমন কোন অভিযোগ নেই। ও একজন মেরিনার এটা আমি জেনে বুঝেই ওকে জীবন সঙ্গী করেছি। তাই এ ব্যাপারেও আমার কোন অভিযোগ নেই। আর সময় দেওয়ার কথা বলছেন-আমি চিন্তা করি কোয়ালিটি নয়-বরং কোয়ালিটি টাইম পাসের চেষ্টা করি। অর্থাৎ যে কয়টি মাস ও বাসায় থাকে সে সময় গুলো আমরা আমাদের মতো করে কাটানোর চেষ্টা করি।

আবার ও যখন জাহাজে চলে যায় তখন শুরু হয় প্রতীক্ষার পালা-কঠিন প্রতীক্ষা-- কিন্তু সব প্রতীক্ষাই এক রকম নয়... সে প্রতীক্ষার মাঝে ও থাকে এক অদ্ভুদ আনন্দ... ফিরে পাবার আনন্দ ... আবার এক সাথে থাকার আনন্দ...।

মাহমুদ : যাইহোক ভাবী, আপনার কাছ থেকে অনেক সুন্দর সুন্দর কথা শুনলাম। আসলে, আমার মনে হয়-প্রতিটি মেরিনার ভাবী-ই যদি আমাদের কে অর্থ্যাৎ মেরিনারদের জীবনকে আপনার মতো দৃষ্টিভঙ্গি দিয়ে দেখতো বিবেচনা করতো-তাহলে মনে হয় প্রতিটি মেরিনারের জীবনই অনেক সুন্দর হতো সুখের হতো থাকতো না কোনো অজুহাত, অভিযোগ ভাবী।

মাহমুদ : আমি শুনছে আপনি ভাল গান গাইতে পারেন। আজ আপনার কাছ থেকে আপনার পছন্দের একটি গান সেটা আপনি তারেকের উদ্দেশ্যে গাইবেন।

আফরিন : না ভাই। আমি ভাল গান গাইতে জানিনা। তবে রবীন্দ্রনাথ ও নজরুল গীতি শুনতে পছন্দ করি। আমার একটি পছন্দের গান হলো-

“চাদের হাসি বাধ ভেঙ্গেছে.....।

মাহমুদ : তারেক ভাবীর উদ্দেশ্যে কোন পছন্দের একটি গান গেয়ে যদি শোনাতে-

তারেক : শাওন ও রাতে যদি.....

আসলে, এই গানটি তোর ভাবী আমাকে একদিন ফয়েজলেকে বেড়াতে গিয়ে গেয়েছিলো তখন গানের কথা এবং আশেপাশের পরিবেশ সবকিছু মিলে-আমার কাছে অদ্ভুত ভালো লেগেছিল।

মাহমুদ : যে কথা হয়নি বলা। অর্থ্যাৎ আপনাদের এমন কথা কি আছে যা আপনারা অনেকদিন ধরে একজন আরেকজন কে বলতে চেয়েছেন- কিন্তু বলা হয়ে ওঠেনি।

আফরিন : আমাদের দুজনার চমৎকার সম্পর্ক। তারপরও বলতে চাই- ও যেন যুগ যুগ আমাকে সেই ভাবাসার মাঝেই আমি বেচে থাকতে চাই.....।

তারেক : আমাদের দুজনের মাঝে এই সুন্দর সম্পর্ক যেন যুগ যুগ ধরে টিকে থাকে..... এই কামনা করি সব সময়.....।

মাহমুদ : আপনাদের দুজনকে “মেরিটাইম সংবাদের” “সোনালী প্রহরে” জীবনের সোনারা সময়ের কথা আমাদের সাথে শেয়ার করার জন্য অনেক ধন্যবাদ।

তারেক : তোকে এবং “মেরিটাইম সংবাদ”কে বিশেষ ধন্যবাদ দিচ্ছি। এতো সুন্দর একটি আয়োজনের জন্য কামনা করি “মেরিটাইম সংবাদ” মেরিনারসহ সকল পাঠকের মনে স্থান করে নিতে পারবে।

আফরিন : ভাই, আপনার সাথে কথা বলে অনেক ভাল লাগলো। এধরনের একটি ব্যতিক্রমধর্মী আয়োজনের জন্য “মেরিটাইম সংবাদ” কে বিশেষ ধন্যবাদ। আশা করি “মেরিটাইম সংবাদ” পাঠকের হৃদয়ে স্থান করে নিতে সক্ষম হবে.....।

## ক্যাপ্টেন জিল-র স্যারে সাথে পরশু বিকালে চায়ের টেবিলে কিছুক্ষন .....

ক্যাপ্টেন জিল-র রহমান ভুঁইয়া একজন সফল মার্চেন্ট মেরিনার। সমুদ্রগামী জাহাজের মাস্টার হিসেবে সেইল করার পাশাপাশি তিনি নিজেকে প্রতিষ্ঠিত করেছেন একজন সফল সার্ভেয়র, শিক্ষক ও শিক্ষানুরাগী হিসাবে। তিনি বর্তমানে মেরিটাইম ফোরামের আহবায়ক এবং বাংলাদেশ মার্চেন্ট মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশনের সম্মানিত প্রেসিডেন্ট। দেশের মেরিটাইম সেক্টরের উন্নয়ন, ভিসা সমস্যা, মেরিনারদের চাকুরীর বাজার, মেরিনারদের সুখে দুঃখে পাশে দাঁড়ানোসহ বিভিন্ন বিষয়ে তিনি কথা বলেছেন। তার সাক্ষাৎকারটি নিয়েছেন মেরিটাইম সংবাদের প্রধান সম্পাদক মাহমুদুর রহমান।

মেরিটাইম সংবাদ: স্যার, আপনার দিনগুলো এসোসিয়েশনে কেমন যাচ্ছে? আপনি কি এ দায়িত্বটা উপভোগ করছেন?

ক্যাপ্টেন জিল-রু : সত্য বলতে গেলে এসোসিয়েশনের দায়িত্ব কাঁধে নেয়ার পর থেকে উপভোগ করার মত সময় এখনো আসেনি। হ্যাঁ তবে আমি আমার ১৪জন

এক্সিকিউটিভ মেম্বার পরিচালক নিয়ে চেষ্টা করছি অদূর ভবিষ্যতে এসোসিয়েশনের সময়টা যেন উপভোগ্য করা যায়। আর সেটা সম্ভব হবে আমরা যখন এসোসিয়েশনের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য পুরোপুরি বাস্তবায়িত করতে পারব।

মেরিটাইম সাংবাদ: বাংলাদেশ মার্চেন্ট মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশন সৃষ্টির উদ্দেশ্য কি ছিল?

ক্যাপ্টেন জিলুর: আমি মনে করি বাংলাদেশি মেরিন কর্মকর্তাদের স্বার্থ ও কল্যাণে নিবেদিত হওয়া, থাকা এবং কাজ করাই হলো এ এসোসিয়েশন সৃষ্টির মূল উদ্দেশ্য।

মেরিটাইম সংবাদ: কিন্তু সেটার কি কিছু হয়েছে?

ক্যাপ্টেন জিলুর: দ্যাখ, আমি দুই হাজার চৌদ্দ সালের প্রথমার্শে এসোসিয়েশনের প্রেসিডেন্টের দায়িত্ব নিয়েছিলাম। শুরুতে আমার কাছে কিছু বিষয় অগ্রহণযোগ্য মনে হয়েছে। বিশেষ করে এসোসিয়েশনের গঠনতন্ত্রে দুর্ভাগ্যবশত একটি বিরাট ভুল সংযোজিত হয়ে গেছে। এখানে নিদিষ্ট কিছু কোম্পানীর বাইরে বিদেশী কোম্পানীতে কর্মরত বাংলাদেশী মেরিন নাটিক্যাল ও ইঞ্জিনিয়ার অফিসারদের সদস্য করার বিষয় টি 'না' বোধক ছিল। এটা ছিল মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশন সৃষ্টির উদ্দেশ্য, চেতনা ও আমাদের আদর্শের পরিপন্থী। আমি পুরো বাংলাদেশী মেরিন অফিসারদের এ প-গার্মেন্টস সবার জন্য উন্মুক্ত করার লক্ষ্যে এ ত্রুটিপূর্ণ ধারা সংশোধনের কাজে হাত দিই। ক্যাপ্টেন সাকিবরের সহযোগিতায় এসোসিয়েশনের নিঃখুঁত সংবিধান তৈরির কাজ এখন প্রায় শেষ পর্যায়ে। তাছাড়া সদস্যদের, এমনটি সদস্য নয় এমন মেরিনারদেরও স্বার্থ ও ন্যায্য অধিকার, তাদের সুবিধা অসুবিধা, বিপদ আপদ ইত্যাদির ব্যাপারে আমি ও আমার কমিটির সবাই যথেষ্ট তৎপর ও ক্ষিপ্ত অর্থাৎ সদস্যদের নিকট থেকে কোন সাহায্যের অনুরোধ পেলে আমরা সর্বোচ্চ আন্তর্ভরিকতা দিয়ে সমাধান করার উদ্যোগ গ্রহণ করি।

মেরিটাইম সংবাদ: কিন্তু বিভিন্ন সময়ে প্রশ্ন উঠেছে এসোসিয়েশন সদস্যদের প্রয়োজনে যথাযথ ভূমিকা রাখতে পারেনি বা রাখেনি। যেমন আমি যদি সাম্প্রতিক সময়ে বাংলাদেশী নাবিকদের আফ্রিকার কোনাক্রি বন্দরে দীর্ঘদিন সীমাহীন দুর্ভোগের কথা বলি.....

**ক্যাপ্টেন জিলুর:** হ্যাঁ, এটা একটা সমস্যা। জাহাজটি ছিল বাংলাদেশ পতাকাবাহী। এ বিষয়ে অবগত হওয়ার পর আমরা মালিক পক্ষকে বারবার তাগাদা দিয়েছিলাম দ্রুত জাহাজের নাবিকদের বদল করার জন্য। তবে তারা নিজেদের বিভিন্ন সমস্যার কারণে

দেখিয়েছে। অপ্রিয় সত্য হচ্ছে বাংলাদেশ পতাকাবাহী জাহাজ হওয়ার কারণে মালিকপক্ষ এসোসিয়েশন ও সরকারী চাপ এড়িয়ে গেছে। মানে হলো এ ধরনের সমস্যা সমাধানের জন্য এসোসিয়েশনতো বাংলাদেশ সরকারের কাছে যাবে। সরকার যদি জাহাজ মালিককে সময় দেয় এসোসিয়েশনের বেশি কিছু করার ক্ষমতা সীমাবদ্ধ হয়ে যায়। তুমি যদি বিদেশী জাহাজে কর্মরত কোন বাংলাদেশী মেরিনার সমস্যা পড়েছে দেখাতে পার আমি চ্যালেঞ্জ দিয়ে বলতে পারি আমার সদস্যের জন্য আমি সেই জাহাজসহ আটকে রাখবো; এটা পৃথিবীর যেই বন্দরে হোকনা কেন।

**মেরিটাইম সংবাদ:** সেটা কিভাবে?

**ক্যাপ্টেন জিলুর:** তোমরা জানো কিনা বলতে পারছি না তবে আমরা এখন বিভিন্ন আন্তর্জাতিক নিয়ন্ত্রক সংস্থাসমূহের সাথে যথেষ্ট শক্তিশালী যোগাযোগ স্থাপন করেছি। এ যেমন আমাদের যে কোন অনুরোধ আইটিএফ বেশ গুরুত্ব সহকারে বিবেচনা করে। আইটিএফের সাপোর্ট পাওয়ার জন্য আমি নিজে বেশ কয়েকবার তাদের লন্ডন অফিস ভিজিট করেছি।

**মেরিটাইম সংবাদ:** কিন্তু জাহাজের কেউ কেউ বিভিন্ন সময়ে আমাদেরকে জানিয়েছে আইটিএফ কল করলে অনেক সময় হিতে বিপরীত হয়। জাহাজ মালিকপক্ষ আইটিএফ অফিসারদের হায়ার করে নাবিকদের স্বার্থের বিরুদ্ধে কাজে লাগায়।

**ক্যাপ্টেন জিলুর:** এ ঘটনাগুলো দরিদ্র দেশের বন্দর গুলোতে হয়ে থাকে। ব্যক্তি পর্যায়ে যোগাযোগকে আইটিএফের অসাধু কর্মকর্তারা গুরুত্ব দেয় না যদিও দেয়া উচিত। আমার পরামর্শ হচ্ছে বাংলাদেশের মেরিনাররা আইটিএফ কে সরাসরি না ডেকে তাদের এসোসিয়েশনের মাধ্যমে বলাতে পারে। কারণ ব্যক্তি পর্যায়ে যোগাযোগের চেয়ে এসোসিয়েশনের যোগাযোগ অনেক অনেক বেশি তাৎপর্যপূর্ণ।

**মেরিটাইম সংবাদ:** জুনিয়র মেরিনারদের বেশ কয়েকজন আমাদের জানিয়েছে যে, তাদের বিভিন্ন সমস্যা নিয়ে এসোসিয়েশনের দ্বারস্থ হওয়ার পরও তারা কোন পতিকার পায়নি। জাহাজে কর্মরত জুনিয়র অফিসাররা কোম্পানী বা এজেন্সীর সাথে নানা রকমের ঝামেলায় পরে এসোসিয়েশনকে জানিয়েছে। এরকম ঘটনায় এখন আপনি কি কোন পদক্ষেপ নিচ্ছেন?

**ক্যাপ্টেন জিলুর:** সুনির্দিষ্ট অভিযোগ পেলে আমরা জুনিয়র বা সিনিয়র যেই হোকনা কেন তার পাশে দাঁড়ায়। আসলে প্রত্যেকটা কোম্পানীর এমপ-য়ীদের ভাল বা খারাপভাবে হ্যান্ডেল করার জন্য নিজস্ব কিছু কেমেস্ট্রি

থাকে। সবার রসায়নতো আমরা জানা থাকার কথা নয়। আমাদের মেরিনারদের মধ্যে কেউ কেউ প্রতিকার চায় তবে সুনির্দিষ্ট অভিযোগ করতে চায়না। তাহলে আমরা এসোসিয়েশনের পক্ষ থেকে এগুলো কি করে? তারা ভয় পায়। তাদের ধারণা কোম্পানী বা এজেন্সী তাদের বিরুদ্ধে পাল্টা ব্যবস্থা নেবে। আমি সবাইকে আশ্বস্ত করতে চাই যে, এসোসিয়েশন পাশে থাকলে কোন অন্যায়কারী পার পাবেনা। তবে তথ্যসূত্র গোপন করে কোন অভিযোগ করলে তা খুব দুর্বল হয়ে যায় বিধায় এসোসিয়েশনের ভূমিকা রাখার

সুযোগও কম থাকে। দুঃখজনক ব্যাপার হলো আমাদের জানানোর সময় অনেকে নিজের নামসহ গোপন করে ফেলতে চায়। এমন মৌখিক অভিযোগের ভিত্তিতে হয়ত সাংবাদিকরা নিউজ করতে পারে তবে এসোসিয়েশন একটা কোম্পানীকে চাপ দিতে পারেনা।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** বর্তমান কমিটির মেয়াদ শেষ হওয়ার আগে আপনারা কি কি কাজ সেরে ফেলতে চান?

**ক্যাপ্টেন জিল-রুঃ** এসোসিয়েশন নতুন উদ্যম নিয়ে পথ চলছে। আমরা আমাদের দুর্বলাগুলো চিহ্নিত করে সামনে এগিয়ে যাচ্ছি। আমাদের কাছে মেরিনাদের উপকার

হবে এমন প্রত্যেকটি বিষয় গুরুত্বপূর্ণ। আমরা এসোসিয়েশনের চেতনার সাথে সম্পর্কযুক্ত সকল বিষয়কে সামনে রেখে কাজ করছি। তবে আমরা কিছু বিষয়ে সম্ভ্রমজনক অগ্রগতি চাই। যেমন- মেরিনাদের চাকুরীর বাজার চাঙ্গা করা, ভিসা সমস্যার সমাধান করে ফেলা, সাইন অন ও সাইন অফকে সহজতর করা ইত্যাদি।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** চাকুরীর বাজার চাঙ্গা করার ক্ষেত্রে এসোসিয়েশন কিভাবে ভূমিকা রাখতে পারে?

**ক্যাপ্টেন জিল-রুঃ** মেরিন অফিসার্স এসোসিয়েশন মেরিন পেশার সঙ্গে সম্পর্কযুক্ত আরও প্রায় ছয়টি এসোসিয়েশনের কাজ করছে। এগুলো হচ্ছে-বাংলাদেশ শিপ মেনিং এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশন, এলামনাই অ্যাসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ মেরিন একাডেমী, মেরিটাইম ট্রেনিং ইনস্টিটিউশন অব বাংলাদেশ, ইনস্টিটিউশন অব মেরিন ইঞ্জিনিয়ারিং সায়েন্স অ্যান্ড টেকনোলজি এবং দি নটিক্যাল ইঞ্জিনিয়ারিং। এসবের মধ্যে অফিসার্স এসোসিয়েশন হলো লিডিং এসোসিয়েশন। আমরা সবাই মিলে চেষ্টা করলে সমস্যা মিটে যাবে। সেই মেকানিজম আমরা ঠিক করব। এক্ষেত্রে সরকারের

সহযোগিতা গুরুত্বপূর্ণ হওয়ায় আমরা সরকারের সাথে আরো বেশি যোগাযোগ বাড়াবো।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** সরকারের কোন ধরনের সহযোগিতা পেতে চান?

**ক্যাপ্টেন জিল-রুঃ** আমাদের মন্ত্রণালয়তো আছে তার সাথে পররাষ্ট্র বিষয়ক সহযোগিতাই বেশি প্রয়োজন। তাছাড়া আমরা আইনের মধ্যেও কিছু পরিবর্তন দেখতে চাই।

মেরিটাইম সংবাদঃ আইন?

ক্যাপ্টেন জিল-রুঃ হ্যাঁ, বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং অর্ডিন্যান্স বেশ পুরনো। বর্তমান আন্ডর্জাটিক শিপিং আইনসমূহের সাথে এ অর্ডিন্যান্সের দূরত্ব অনেক। সরকারের উচিত বিশেষজ্ঞ কমিটি গঠন করে মার্চেন্ট শিপিং অর্ডিন্যান্স সমন্বয়পযোগী করে নেয়া। এ ব্যাপারে আমরা সহযোগিতা করার জন্য প্রস্তুত।

মেরিটাইম সংবাদঃ এসোসিয়েশন নিয়ে আপনার জন্য সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ কোনটি?

ক্যাপ্টেন জিল-রুঃ এসোসিয়েশনের প্রতি মেরিনারদের আস্থা তৈরি করা ও অক্ষুন্ন রাখাটাই আমার জন্য সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ।

মেরিটাইম সংবাদঃ সেটা কি পেয়েছেন?

ক্যাপ্টেন জিল-রুঃ আমরা আশ্রয় চেষ্টা করছি। শতভাগ সফলতা আসবে তখনই যখন এসোসিয়েশনের সদস্য সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। আমরা ইতিমধ্যে ক্যাডেটদের ভর্তির জন্য সদস্য ফি কমিয়ে ৫০০ টাকা এনেছি। সার্টিফাইড জুনিয়র অফিসারদের বিষয়েও সেরকম ইতিবাচক চিন্তাভাবনা চলছে। আমাদের স্থায়ী সদস্যপদ ফি ছিল ২০ হাজার টাকা। আমরা সেটা ও কমানোর লক্ষ্য নিয়ে কাজ করছি। সদস্য বাড়লে আমাদের স্পীডও বাড়বে।

মেরিটাইম সংবাদঃ স্যার, এসোসিয়েশন নিয়ে আপনার ব্যক্তিগত কোন হতাশা?

ক্যাপ্টেন জিল-রুঃ (হেসে) এসোসিয়েশন পরিচালনা হচ্ছে স্বেচ্ছাসেবামূলক কাজ। আমাদের মেরিনারদের মধ্যে কেউ এখানে সময় দিতে চায়না। আমার কমিটিতে এখন ১৪ জন পরিচালক সদস্য রয়েছে অথচ আমি মিটিংয়ে ৪/৫ জনের বেশি পাইনা। এ রীতি বদলাতে হবে। মেরিনারদের স্বার্থে এসোসিয়েশনের স্বার্থে আমাদেরকে

সময় বের করতে হবে। আর আমরা ৬৬ গুলে, কাজে উৎসাহ পাবো যখন দেখা যাবে সাধারণ সদস্যরা অর্থ্যাৎ মেরিনাররা আমাদের পেছনে আছি।

মেরিটাইম সংবাদঃ একটা কথা প্রায় শোনা যায় ভিসা সমস্যার কারণে বাংলাদেশী মেরিনারদের চাকুরীর বাজার ক্রমশ খারাপ হচ্ছে? ভিসা সমস্যা কোন সমাধান কি আপনি দেখতে পাচ্ছেন?

**ক্যাপ্টেন জিলুরঃ** এ বিষয়টির দ্রুত সমাধান করতে পারে সরকারই। এসোসিয়েশনের পক্ষ থেকে আমরা সরকারকে নিয়মিত জানাচ্ছি। এছাড়া আমাদের পক্ষ থেকে যতটুকু করা সম্ভব সবটুকু করছি। আমাদের সিঙ্গাপুরে অবস্থানরত মেরিনাররা বেশ ভাল সহযোগিতা করছে। আমরা এসোসিয়েশন থেকে সমন্বয় করছি। তবে রাষ্ট্রীয়ভাবে যা করা যায় এসোসিয়েশন সেটা করতে পারে না।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** দেশে প্রায় বিশটি সরকারী ও বেসরকারী মেরিন একাডেমী রয়েছে? আপনি একাডেমীর সাথে যুক্ত আছেন। এমন একটা প্রতিষ্ঠানে থেকে ক্যাডেট বা ভিক্টিমের প্রতি সহানুভূতি রাখা কি সহজ হবে?

**ক্যাপ্টেন জিল-রঃ** আমি একজন সার্ভেয়ার। এটাই আমার মূল পেশা। আমি যে একাডেমীতে আছি সেখানে আমি শিক্ষাকতা করছি মাত্র। তবে যেহেতু সেখানে আছি আমি প্রশিক্ষণার্থীদের স্বার্থ রক্ষা করার সুযোগ পাচ্ছি। আমি মেরিটাইম সংবাদের মাধ্যমে সবাইকে জানতে চাই শুধুমাত্র আমার একাডেমী নয় বাংলাদেশে যত মেরিন একাডেমী হয়েছে তাদের যেকোন ক্যাডেটের সাথে কোন কর্তৃপক্ষ যদি প্রতিশ্রুতি ভঙ্গ করে এসোসিয়েশনকে জানালে আমার ভিক্টিমের পাশে দাঁড়াবো।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** বেসরকারী একাডেমীর প্রসারকে আপনি কোন দৃষ্টিতে দেখছেন?

**ক্যাপ্টেন জিল-রঃ** আমি মনেকরি আগামী কয়েক বছরে মধ্যে বেসরকারী একাডেমীগুলোর অনেকগুলো অশিদ্ধত সংকটে পড়ে যাবে। সুনির্দিষ্ট মান, প্রশিক্ষনের খরচ হ্রাস আর চাকুরী খুঁজে দেওয়ার স্বক্ষমতা অর্জন করতে না পারলে কেউ টিকে থাকবে না।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** ক্যাডেট বের হচ্ছে, অফিসার তৈরি হচ্ছে তবে সেই অনুপাতে চাকুরীর সংখ্যা বাড়ছে না। সার্টিফিকেট পাওয়ার পরও ছেলেদের বেকার থাকতে দেখা যাচ্ছে। এতে মেরিন পেশাটি আমাদের সমাজ ব্যবস্থায় গ্রহণযোগ্যতা হারাচ্ছে বলে মেরিনারদের অভিযোগ। অফিসার ও বিদ্যমান চাকুরীর মধ্যে যে অনুপাতিক দূরত্ব তা কমিয়ে আনার জন্য এসোসিয়েশনের পক্ষ থেকে কি কোন বিশেষ উদ্যোগ নেয়া হয়েছে বা হচ্ছে ?

**ক্যাপ্টেন জিল-রঃ** ভিসা জটিলতা সহ বিভিন্ন কারণে তার সাথে হঠাৎ করে মার্কেটে ক্যাডেট বেড়ে যাওয়ায় সনদধারীদের বেকারত্ব একটা সমস্যা হয়ে দাঁড়িয়েছে। এটা এখন সারতেও শুরুর করেছে। আমরা সেজন্য কাজও করছি। তাই দ্রুত ফল আসছে।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** এসোসিয়েশনকে আপনি যেভাবে দেখতে চান?

**ক্যাপ্টেন জিল-রঃ** কার্যকর, সেবামূলক ও মেরিনারদের স্বার্থ রক্ষার ব্যাপারে আপোসহীন।

**মেরিটাইম সংবাদঃ** ধন্যবাদ স্যার।



ক্যাপ্টেন জিল-রু:তোমাদেরকে ধন্যবাদ । মেরিটাইম সংবাদের জন্য আমি শুভকামনা করছি । নিরপেক্ষ নীতি অটুট রেখে তোমরা যে পত্রিকাটি অনেক দিন ধরে চালিয়ে যাচ্ছ সেজন্যও বিশেষভাবে ধন্যবাদ ।