

শীপ বিল্ডিং - সম্ভাবনাময় এক শিল্প চৌধুরী মোঃ সদরউদ্দিন

১৯৮৪, আমার প্রথম সমুদ্র যাত্রা। প্রথম জাহাজ, ইন্ডিয়ান তৈরী ১৫,০০০ টনের “বাংলার দূত”। ভারত সরকারের শুভেচ্ছা উপহার এই জাহাজ। তবে আমার প্রথম বিদেশ যাত্রা “বাংলার গৌরবে”। ফ্রান্স সরকারের সাহায্যে ফ্রান্সের লে-হাবরে শিপ ইয়ার্ডে তৈরী। ফ্রান্স সরকার টাকা দিয়ে ছিল শর্ত দিয়ে। টাকা দিব তবে জাহাজ বানাতে হবে লে-হাবরে শিপ ইয়ার্ডে। এর পর চলে গেল অনেক বছর। চাকরী করলাম নানা দেশের অনেক জাহাজে, ক্যাডেট থেকে চীফ ইঞ্জিনিয়ার। কখনো কল্পনা করতে পারিনি বাংলাদেশ আমার জীবদ্দশায় জাহাজ তৈরী করবে। আমার কল্পনাকে প্রসারিত হতে দেয়নি আমার নানা দুঃখজনক অভিজ্ঞতা, বিশেষ করে আমার ইঞ্জিনিয়ারিং সুপার হিসেবে এক দেশী কোম্পানীর জাহাজ রিপায়ারের চট্টগ্রামের অভিজ্ঞতা। নানা সীমাবদ্ধতা, সীমাহীন দুর্নীতি আর পদে পদে বাধা আমার সকল বিশ্বাসকে করেছিল শেষ।

শীপ বিল্ডিংয়ে এখন পাল্লা দিয়ে চলেছে চীন, ভিয়েতনাম, ইন্দোনেশিয়া, মালেশিয়া। আমার বর্তমান চাকরীর সুবাদে অস্ট্রেলিয়ার আসেপাশে ইন্দোনেশিয়া, মালেশিয়া, সিঙ্গাপুর আর ইস্ট ইউরোপের ক্রোয়েশিয়ার নানা শীপ ইয়ার্ড দেখার সৌভাগ্য হয়েছে। দেখার সাথে সাথে দুঃখ বেড়েছে বহুগুন। সব থাকা শর্তেও আমরা কেন পারি না। আমাদের অনেক ইঞ্জিনিয়াররা কাজ করছে এই সব ইয়ার্ডে। সিঙ্গাপুর এর ইয়ার্ড ভর্তি বাংলাদেশী ওয়েল্ডারে, তৈরী করছে কত কিছু, জাহাজ থেকে গভীর সমুদ্রের তেলের রীগ।

২০০০ সাল, কয়েকজন সাহসী তরুন বাংলাদেশী মেরিন ইঞ্জিনিয়ার শুরু করল একটা মেরিন ওয়ার্কশপ, Western Marine Group. (<http://wms.com.bd>)। যাত্রা শুরু হলো ছোট খাটো জাহাজ রিপায়ার আর এক্সপ জাহাজ এর যন্ত্র বিক্রির কাজ দিয়ে। ভাবতে ভালো লাগে সেই Western Marine আজ শুরু করেছে জাহাজ তৈরীর কাজ। শুরুটা দেশী ছোটো সমুদ্রগামী জাহাজ দিয়ে কিন্তু এখন তারা পদার্পণ করছে আন্তর্জাতিক মানের জাহাজে। সম্প্রতি তারা ডেনিস এক জাহাজ কোম্পানির ৪১০০ টনের ৫ টা জাহাজ তৈরীর কাজে হাত দিয়েছে।

<http://www.ambdhaka.um.dk/en/menu/TheEmbassy/News/MarineEngineeringNowMadeInBangladesh.htm> এখানেই শেষ নয়, তাদের হাতে এখন আর ১০ টার উপর জাহাজ তৈরীর কাজের চুক্তি।

অসম্ভব এক লাভজনক এই শিল্পের হাতে খড়ি কিন্তু আরেক সাহসী বাঙ্গালি ডঃ বারির Ananda Shipyard এ। (www.anandagroup.biz/ananda_shipyard.php) ছোট খাটো দেশী জাহাজ তৈরী দিয়ে যাত্রা শুরু করে আজ তারা হাত দিতে চলেছে আন্তর্জাতিক মানের ৫৫০০ টনের জার্মান এক কোম্পানির ১২টা জাহাজ তৈরীতে।

(http://www.gl-group.com/presse/278_11937.htm)



এর আগে তারা ডেনিশ এক কম্পানির ২৯০০ টনের তিনটা জাহাজের কাজ শেষ করেছে। Stella Maris তারই প্রথমটা। হাতে আছে আরো চারটা ৬,৩০০ টনের জাহাজ তৈরীর অর্ডার।

দেশের সবচেয়ে পুরাতন শীপ ইয়ার্ড High Speed (www.highspeed-group.com) পিছিয়ে নেই, সম্প্রতি তারাও শুরু করেছে ৮ টা ৪,৫০০ টনের ডেনিস জাহাজ তৈরির কাজ। ১৯৬১ সালের এই প্রতিষ্ঠান এর আগে তৈরী করেছে অনেক জাহাজ মূলত Inland Water এর জন্য।

এদের সাথে সাথে এগিয়ে আসছে আরেক তরুন তার প্রান্তিক মেরিন নিয়ো। সম্প্রতি তারা শুরু করেছে দেশ শিপবিল্ডিং এর। চলছে কথা বার্তা, একদম শেষ পর্যায়ে। খুব শিগ্রি শুরু করবে জাহাজ নির্মাণ। (www.prantik.net) একদম একাকী সাহসী এক Salvage এর কাজ দিয়ে যাত্রা শুরু ২০০১ সালে। চট্টগ্রামের ১ নং জেটিতে আগুন লাগা জাহাজ MV SOUTHERN QUEEN ডুবিয়ে দেওয়া হয়েছিল। একদম ১০০% দেশী ইঞ্জিনিয়াররা প্রথম বারের মত এত বড় একটা কাজ করে হতবাক করেছিল Salvage এর অনেক মহারথীকে।



MV SOUTHERN QUEEN

শীপ বিল্ডিং এর আজকের রমরমা আবস্থায় সারা দুনিয়ার সকল শিপ ইয়ার্ড কাজের চাপে অস্থির, ফলাফলে ছোট আর মাঝারি জাহাজ তৈরীতে তাদের অনিহা। ছোট আর মাঝারি জাহাজ তৈরীতে লাভও কম। বাংলাদেশের জন্য ব্যাপারটা এখন সাপে বর। কিন্তু আমাদের হতে হবে আরও বেশী দূরদৃষ্টি সম্পন্ন। মান্ধাতার আমলের আইনগত জটিলতা

ছাড়াও শীপবিল্ডিং এর জন্য আমাদের প্রধান বাধা হচ্ছে বেশি গভীরতার জলপথ। সবেধন নীলমণি কৰ্ণফুলীৰ গভীরতা বড় জাহাজ তৈরীৰ জন্য খুবই কম। এই গভীরতায় বড় জাহাজ তৈরী সম্ভবও নয়। বেশী গভীরতার সমুদ্র এলাকাতে নেই কোন যোগাযোগ বাবস্থা বা অন্য সুযোগ সুবিধা। প্রচন্ড লাভজনক এই শিল্প দিতে পারে অনেক মানুষের চাকরি। জানিনা অসম্ভব সব সীমাবদ্ধতার মাঝেও এই সব উদ্দমী সাহসী তরুনরা কতদূর নিয়ে যেতে পারবে দারুন এই সম্ভাবনাময় শিল্পকে। জানিনা কবে তারা পারে যথাযথ সরকারি সাড়া।

ডারউইন

২৭/০৫/২০০৮