

বাংলাদেশের ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় সড়ক ও রেলওয়ে উপ-খাত: একটি তুলনামূলক পর্যালোচনা

মো: মোয়াজ্জেম হোসেন খান ^১
কাজী জুলফিকার আলী ^২

Abstract

This paper has made an attempt to review comparatively the allocations and importance given to the two so important sub-sectors: Roads and Railways of the transport infrastructure sector of our economy. In doing so, the authors in their analysis in the first part of the paper have found that the life line of our transport infrastructure, i.e., Bangladesh Railway, was not given proper attention in the sixth plan. Railway as we all know is the most poverty-friendly, fast and safe means of transportation (4). That is why in the second and last part of the paper, we have underscored the need for giving due importance to Bangladesh Railway in order to achieve the main objective of the plan - accelerating growth and reducing poverty. Otherwise, we believe, the aim of achieving 8% growth in the terminal year of the plan, i.e., 2015, will remain a dream as in the case of other plans of our country in the past.

ভূমিকা

পঞ্চম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার মেয়াদ শেষ হয় ২০০২ সালের ৩০-শে জুন। তখন ক্ষমতায় বেগম খালেদা জিয়ার নেতৃত্বাধীন চার দলীয় জোট সরকার। পূর্বের মতই (১৯৯৫ সালের জুনে যখন ৪র্থ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার মেয়াদ শেষ হয়, তখন তৎকালীন বিএনপি সরকার সাম্রাজ্যবাদী আন্তর্জাতিক তথাকথিত দাতা সংস্থাগুলোর চাপে পরবর্তী পরিকল্পনা করা থেকে বিরত থাকে) পরিকল্পনা বিদেশী

^১ অধ্যাপক ও সভাপতি, অর্থনীতি বিভাগ, রাজশাহী বিশ্ববিদ্যালয়

^২ সহকারী অধ্যাপক, অর্থনীতি বিভাগ, রাজশাহী বিশ্ববিদ্যালয়

বিএনপি-জামাত সরকার ৬ষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা না করে পূর্বোক্ত সাম্রাজ্যবাদীদের কুবুদ্ধিতে (চাপিয়ে দেয়া হয়) তথাকথিত পিআরএসপি গলাধঃকরণ করে। পিআরএসপি শুধু আমাদের দেশের জন্যেই নয়, অন্য যেসকল দেশকে বিশ্ব ব্যাংক ও আইএমএফ গলাধঃকরণ করিয়েছিল তাদের জন্যেও মহাবিপর্ষয়ক ফল বয়ে নিয়ে এসেছিল। এ সত্য এখন উপরোক্ত পরামর্শ দাতারাও স্বীকার করতে বাধ্য হয়েছেন। আর তাইতো শেখ হাসিনার নেতৃত্বাধীন বর্তমান মহাজোট সরকার ২০০৯ সালের ৬-ই জানুয়ারী ক্ষমতায় এসে যখন পূর্বের মত (১৯৯৬ সালে শেখ হাসিনার সরকার ক্ষমতায় এসে পঞ্চম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ১৯৯৭-২০০২ গ্রহণ করেছিলেন) ৬ষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ২০১১-২০১৫ এবং রূপকল্প ২০২০-২০২১ রচনায় হাত দেন, তখন সাম্রাজ্যবাদীরা আর বাঁধা দিতে সাহস দেখায় নি। তবে সরকার ধারাবাহিকতা রক্ষার স্বার্থে দ্বিতীয় পিআরএসপি চালিয়ে যায় আরও এক বছর (২০০৯-১০), যদিও তাতে মহাজোটের তথা আওয়ামী লীগের দিন বদলের সনদের (নির্বাচনী ইশতেহারের ৩৩ দফা) রং লাগিয়ে দেয়া হয়। ইতোমধ্যেই সরকার ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা রচনার কাজ সম্পন্ন করেছে এবং এর বাস্তবায়ন শুরু হয়েছে ২০১০-১১ অর্থ বছর থেকে। রূপকল্প ২০২১ ও দিন বদলের সনদকে ধারণ করে এ পরিকল্পনা রচিত হয়েছে। এতে পরিকল্পনার শেষ বছরে অর্থাৎ ২০১৪-১৫ সালে প্রবৃদ্ধি ৮% এ উঠে যাবে এবং সঞ্চয় ও বিনিয়োগ ত্রিশের কোটা স্পর্শ করবে বলে আশাবাদ ব্যক্ত করা হয়েছে। প্রবৃদ্ধি কোন স্বয়ংক্রিয় ব্যাপার নয়। প্রবৃদ্ধি হচ্ছে সমন্বিত উদ্যোগের ফসল। আর এ ক্ষেত্রেই দেখা গেছে ষষ্ঠ পরিকল্পনায় ঘাটতি বিদ্যমান। আলোচ্য প্রবন্ধে আমরা শুধু সড়ক ও রেলওয়ের মত অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ পরিবহন অবকাঠামো নিয়ে আলোচনা করবো। পূর্ববর্তী পরিকল্পনাগুলোর মতই (ব্যতিক্রম শুধু ১ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ১৯৭৪-১৯৭৮) এ পরিকল্পনায়ও রেলওয়েকে অবহেলা করা হয়েছে। রেলওয়ের জন্যে সুনির্দিষ্ট কোন লক্ষ্যমাত্রা নেই; অথচ সড়ক পরিবহনের জন্যে সুনির্দিষ্ট লক্ষ্যমাত্রা রয়েছে। আর রেলওয়ে ও সড়ক পরিবহনের বরাদ্দ একীভূত করে দেখানো হয়েছে যা মোটেও ঠিক হয় নি। আলোচ্য প্রবন্ধে তাই আমরা এ বৈপরিত্যগুলো তুলে ধরার প্রচেষ্টা গ্রহণ করেছি।

লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য

আলোচ্য প্রবন্ধের মূল লক্ষ্য হচ্ছে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনে রেল পরিবহনের গুরুত্ব তুলে ধরা। আর এ লক্ষ্যকে সম্মুখে রেখে নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যসমূহ নির্ধারণ করা হয়েছে :

- ১। সড়ক ও রেলওয়ের ক্ষেত্রে ষষ্ঠ পরিকল্পনায় নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রাগুলোর একটি তুলনামূলক বিশ্লেষণ উপস্থাপন করা ;
- ২। রেলওয়ের উপর সর্বোচ্চ গুরুত্ব আরোপের বিষয়ে প্রয়োজনীয় পরামর্শসমূহ তুলে ধরা।

পদ্ধতি ও তথ্য

আলোচ্য প্রবন্ধে ব্যবহৃত তথ্যসমূহ মূলত: ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার দলিলসমূহ, বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষার বিভিন্ন সংখ্যা থেকে নেয়া হয়েছে। আর তথ্যসমূহ প্রক্রিয়াকরণ ও উপস্থাপনের জন্যে পরিসংখ্যানিক পদ্ধতি প্রয়োগ করা হয়েছে। এ ছাড়াও এ বিষয়ের উপর প্রকাশিত পুস্তক, গবেষণা গ্রন্থ এবং জার্নাল, সাময়িকী ও দৈনিক সংবাদ পত্রে প্রকাশিত বিভিন্ন প্রবন্ধের সহায়তা নেয়া হয়েছে।

ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় সড়ক ও রেলওয়ে উপ-খাতসমূহে বরাদ্দের তুলনামূলক বিশ্লেষণ

পূর্বেই উল্লেখ করা হয়েছে যে, ষষ্ঠ পরিকল্পনায়ও রেলওয়েকে গুরুত্ব দেয়া হয় নি। গতানুগতিক কিছু লক্ষ্য ও লক্ষ্যমাত্রার কথা বলা হয়েছে। রেলওয়ের বিকাশে সুনির্দিষ্ট কোন পরিকল্পনা পরিকল্পনার এ দলিলে আমরা দেখতে পাচ্ছি না। অথচ সড়ক পরিবহনের উন্নয়নে সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনার উল্লেখ রয়েছে (পার্ট-২, পৃ:১৫৫-১৮৮)। পূর্বের মতই (১ম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনা ছাড়া) সড়ক পরিবহনের বিকাশে এ পরিকল্পনার প্রণেতাদের উৎসাহের কোনও ঘাটতি নেই। আর তাই তো আমরা দেখতে পাচ্ছি যে, সড়ক পরিবহনের বিকাশের লক্ষ্য, কৌশল, লক্ষ্যমাত্রা ইত্যাদির বিবরণে তারা ১৫৫ থেকে ১৮১ পৃষ্ঠা পর্যন্ত মোট ২৬ পৃষ্ঠা নিয়েছেন; অন্যদিকে রেলওয়ের জন্যে ব্যয় করেছেন মাত্র ৭ পৃষ্ঠা (১৮১-১৮৮)। রেলওয়েকে অবহেলার চিত্র আরও প্রকট হয়ে ওঠে, যখন আমরা বরাদ্দের চিত্রের দিকে তাকাই (সারণী-১ ও ২)। সারণী-১ ও ২ এ উপস্থাপিত তথ্য থেকে আমরা দেখতে পাচ্ছি যে, নৌপরিবহণ, বেসামরিক বিমান চলাচল ও পর্যটন এবং সেতু বিভাগের বরাদ্দ আলাদা আলাদা দেখালেও, সড়ক ও রেলওয়ের বরাদ্দ একত্রে দেখানো হয়েছে। প্রকল্প প্রণেতা ও বাস্তবায়ন কর্তৃপক্ষ আসলে সড়ক উন্নয়নে অতি উৎসাহী। কারণ তাতে অনেক লাভ তাদের (আত্মসাতের হার অনেক বেশী)। সড়ক নির্মাণ, পুন:নির্মাণ ও মেরামতের নামে প্রতি বছর এ উপ-খাতটিতে চলে দুর্নীতির মচ্ছব। আর তাই তো আমরা দেখতে পাই যে, বিগত তত্ত্বাবধায়ক সরকারের সময়ে সর্বোচ্চ সংখ্যক দুর্নীতিগ্রস্ত কর্মকর্তা এখান থেকে তথাকথিত ট্রুথ কমিশনে গিয়েছিলেন অনুকম্পা পেতে (৫,৬,৭)। অন্যদিকে রেল লাইন একবার নির্মিত হলে বহু বছর আর হাত দিতে হয় না। সরঞ্জাম, ওয়াগন, লোকোমোটিভ একবার ক্রয় করলে অন্তত: ১০ বছর আর হাত দিতে হয় না। কাজেই ওখানে দুর্নীতির সুযোগ অপেক্ষাকৃত অনেক কম। কাজেই বরাদ্দ একত্রে থাকলে সুবিধা। কারণ তখন প্রয়োজন দেখিয়ে প্রায় ৮০%-ই সড়কের পেছনে ঢালা যায়। রেলের পেছনে খরচ না করলেও চলে। ১৯৭৫ সালের আগস্ট ট্রাজেডির পর থেকে এমনটাই চলে আসছে। দু:খজনক হলেও সত্য যে, এ পরিকল্পনায়ও আমরা এর ব্যতিক্রম কিছু পেলাম না। এতই

সারণী ১

বাংলাদেশের ৬ষ্ঠ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় উপ-খাত ভিত্তিক পরিবহণ খাতে বরাদ্দের চিত্র, ২০১১-২০১৫ সময়ে

ভিত্তি বছরের মূল্যে, মি: টা:, %

উপ-খাতসমূহ	২০১০-১১		২০১১-১২		২০১২-১৩		২০১৩-১৪		২০১৪-১৫	
	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ
১। সড়ক ও রেলপথ	৩৪,০২০.০	৬৩.৩	৫১,৩৯০.০	৭১.৮	৫৯,০৫০.০	৭২.৫	৭০,৬৯০.০	৭৩.১	৮২,২৬০.০	৭৩.৬
২। নৌ-পরিবহণ	৪,০৯০.০	০৭.৬	২,০৫০.০	০২.৯	২,২০০.০	০২.৭	২,৪৩০.০	০২.৫	২,৬২০.০	০২.৪
৩। বেসামরিক বিমান ও পর্যটন	২,৮৩০.০	০৫.৩	২,৫৮০.০	০৩.৬	২,৭৭০.০	০৩.৮	৩,০৬০.০	০৩.২	৩,২৯০.০	০২.৯
৪। সেতু বিভাগ	১২,৭৭০.০	২৩.৮	১৫,৫০০.০	২১.৭	১৭,৪৫০.০	২১.৮	২০,৫২০.০	২১.২	২৩,৫৪০.০	২১.১
মোট	৫৩,৭০০.০	১০০.০	৭১,৫৩০.০	১০০.০	৮১,৪৭০.০	১০০.০	৯৬,৭০০.০	১০০.০	১১১,৭২০.০	১০০.০

উৎস : ১, পৃ: ২০৪ এর ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

শক্তিশালী আমাদের আমলাতন্ত্র ! রূপকল্প, দিন বদলের সনদ অর্থাৎ রাজনৈতিক অঙ্গীকার ও অর্থনৈতিক বিবেচনাকে আদৌ পাত্তা দেয় না। বৈপরীত্যের শুধু এখানেই শেষ নয়। দেখা যাচ্ছে যে, রূপকল্পে রেলওয়ের জন্যে পৃথক বরাদ্দ রাখা হয়েছে। আর রূপকল্প তো বাস্তবায়ন হবে দু'টো পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার মাধ্যমে, অর্থাৎ ষষ্ঠ ও সপ্তম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার মাধ্যমে। অথচ ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় রেলের বরাদ্দ সড়কের সাথে একীভূত করে দেখানো হয়েছে।

সারণী ২

বাংলাদেশের ৬ষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় উপ-খাত ভিত্তিক পরিবহন খাতে বরাদ্দের চিত্র, ২০১১-২০১৫ সময়ে
চলতি মূল্যে, মি: টা:, %

উপ-খাতসমূহ	২০১০-১১		২০১১-১২		২০১২-১৩		২০১৩-১৪		২০১৪-১৫	
	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১। সড়ক ও রেলপথ	৩৪,০২০.০	৬৩.৩	৫৫,২৫০.০	৭১.৮	৬৭,৯৩০.০	৭২.৫	৮৬,৬০০.০	৭৩.১	১০৬,৮২০.০	৭৩.৬
২। নৌপরিবহন	৪,০৯০.০	০৭.৬	২,২১০.০	০২.৯	২,৫৩০.০	০২.৭	২,৯৮০.০	০২.৫	৩,৪০০.০	০২.৪
৩। বে-সামরিক বিমান ও পর্যটন	২,৮৩০.০	০৫.৩	২,৭৭০.০	০৩.৬	৩,১৮০.০	০৩.৪	৩,৭৪০.০	০৩.২	৪,২৭০.০	০২.৯
৪। সেতু বিজ্ঞান	১২,৭৭০.০	২৩.৮	১৬,৬৬০.০	২১.৭	২০,০৭০.০	২১.৪	২৫,১৪০.০	২১.২	৩০,৫৭০.০	২১.১
মোট	৫৩,৭০০.০	১০০.০	৭৬,৮৯০.০	১০০.০	৯৩,৭১০.০	১০০.০	১১৮,৪৬০.০	১০০.০	১৪৫,০৬০.০	১০০.০

উৎস : ১, পৃ: ২০৪ এর ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

সারণী ৩

সড়ক ও জনপথ বিভাগ (RHD) এবং স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের আওতাধীন সড়কের চিত্র, ২০১০ সালে
কি: মি:, %

সড়কের ধরন	সড়ক ও জনপথ বিভাগ		স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর	
	মোট	অংশ	মোট	অংশ
১	২	৩	৪	৫
১। জাতীয় মহাসড়ক	৩,৪৯২	১৬.৬	-	-
২। আঞ্চলিক মহাসড়ক	৪,২৬৮	২০.৩	-	-
৩। জেলা সড়ক	১৩,২৮০	৬৩.১	-	-
ক। মোট:	২১,০৪০	১০০.০	-	-
৪। উপজেলা সড়ক	-	-	৩৭,৬৯১	১৩.১
৫। ইউনিয়ন সড়ক	-	-	৪৪,৬৮৬	১৫.৪
৬। গ্রামীন সড়ক	-	-	২০৬,৯৫৭	৭১.৫
খ। মোট:	-	-	২৮৯,৩৩৪	১০০.০
সর্বমোট (ক+খ):	২১,০৪০ + ২৮৯,৩৩৪ = ৩১০,৩৭৪			
অংশ (ক+খ) =	০৬.৮ + ৯৩.২ = ১০০.০			

উৎস : ১, ২, পৃ: যথাক্রমে ১৬০, ১৭৬ ও ২৮৫ এর ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

আমাদের দেশে বর্তমানে ২,৮৩৫.০৪ কিলোমিটার রেলপথ রয়েছে (১, পৃ:১৮২) ; অথচ ১৯৭২ সালে এর দৈর্ঘ্য ছিল ২,৮৭৪.২ কিলোমিটার (৪) । অবাক হওয়ার মত ঘটনা আর কি! কারণ এখনও আমরা ১৯৭২ এর পর্যায়ে পৌঁছতে পারি নি । অপরদিকে আমাদের দেশের সড়ক পথের দৈর্ঘ্য বর্তমানে ৩২০,৩৭৪ কিলোমিটার, যার মধ্যে জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়কের দৈর্ঘ্য হচ্ছে ২১,০৪০ কিলোমিটার । বাকীটা অর্থাৎ ২৮৯,৩৩৪ কিলোমিটার হচ্ছে উপজেলা, ইউনিয়ন ও গ্রামীন সড়ক (সারণী-৩) । এর মধ্যে মাত্র ৬.৮% হচ্ছে প্রথম কেটিগরির সড়ক এবং ৯৩.২% হচ্ছে দ্বিতীয় কেটিগরির সড়ক । সাংঘাতিক বিকাশ! আর এর প্রায় গোটাটাই গড়ে উঠেছে পঁচাত্তর পরবর্তী সরকারগুলোর সময়ে অত্যন্ত অপরিকল্পিতভাবে অদূরদর্শী সিদ্ধান্তে । ফলে যশোরের ভবদহ, খুলনার দাকোপসহ অসংখ্য ক্ষেত্রে দেখা গেছে সড়ক মানুষের মঙ্গলের পরিবর্তে দুঃখের কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে । ধ্বংস হয়েছে দেশের ভবিষ্যত! কারণ কমপক্ষে এক মিলিয়ন হেক্টর অত্যন্ত উর্বর আবাদী জমি রাস্তার তলে চলে গেছে । বর্তমান পরিকল্পনায়ও এ প্রক্রিয়া অব্যাহত রাখা হয়েছে (১, সারণী-৪.৫, পৃ:১৬৫) । উক্ত সারণীর তথ্য থেকে দেখা যাচ্ছে যে, নতুন আরও ৪,৬৭২ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ করা হবে ষষ্ঠ পরিকল্পনার মেয়াদে । পুনর্বাসন করা হবে ৮,৪৩৩ কিলোমিটার । রেলওয়েকে ধ্বংস করে দিয়ে সড়ক নির্মাণে

সারণী ৪

বাংলাদেশের বিভিন্ন পরিকল্পনায় সড়ক ও জনপথ বিভাগের (RHD)

আওতায় বরাদ্দ ও ব্যয়ের চিত্র, ১৯৭৩-২০১০ সময়ে

চলতি মূল্যে, মি: টা:, %

পরিকল্পনাসমূহ	বরাদ্দ		ব্যয়		বরাদ্দের তুলনায়
	মোট	সূচক	মোট	সূচক	ব্যবহারের হার
১	২	৩	৪	৫	৬
১। ১ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ১৯৭৩-৭৪-১৯৭৭-৭৮	২০,৭৬.১	১০০	২,২১৫.৭	১০০	১০৬.৭
২। দু'বছর মেয়াদী পরিকল্পনা ১৯৭৮-৭৯ - ১৯৭৯-৮০	১,৮০০.৩	৮৬.৭	১,৭৮০.৯	৮০.৪	৯৮.৯
৩। ২য় পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ১৯৮০-৮১ - ১৯৮৪-৮৫	৮,২৬৯.০	৩৯৮.৩	৮,৪৭১.৯	৩৮২.৪	১০২.৫
৪। ৩য় পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ১৯৮৫-৮৬ - ১৯৮৯-৯০	১৯,৯৬১.৫	৯৬১.৫	২২,৭৪৮.৬	১০২৬.৭	১১৪.০
৫। ৪র্থ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ১৯৯০-৯১ - ১৯৯৪-৯৫	৫২,০৯২.৩	২৫০৯.১	৫১,২৪৩.২	২৩১২.৭	৯৮.৪
৬। দু'বছর মেয়াদী পরিকল্পনা ১৯৯৫-৯৬ - ১৯৯৬-৯৭	১৯,০০১.৬	৯১৫.৩	১৮,০৪৪.৬	৮১৪.৪	৯৫.০
৭। ৫ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ১৯৯৭-৯৮ - ২০০১-০২	৯১,০৮৭.৫	৪৩৮৭.৪	৮৪,৫৭০.৯	৩৮১৬.৯	৯২.৯
৮। অত্র বর্তীকালীন পিআরএসপি ২০০২-০৩ - ২০০৩-০৪	৪৮,৫৭৬.৩	২৩৩৯.৮	৪৩,৩৪৮.৭	১৯৫৬.৪	৮৯.২
৯। আইপিআরএসপি ২০০৪-০৫ - ২০০৬-০৭	৬৫,৯৬৬.২	৩১৭৭.৪	৫৭,৫২৬.৮	২৫৯৬.৩	৮৭.২
১০। পিআরএসপি II ২০০৭-০৮ - ২০০৯-১০	৪৯,৬৫৭.২	২৩৯১.৯	২৮,৭৯৪.২	১২৯৯.৬	৫৮.০

উৎস : ১, পৃ: ১৬১ এর ভিত্তিতে হিসেবকৃত ।

সারণী ৫

রূপকল্প ২০২০-২১ এর আওতায় বাংলাদেশের পরিবহণ খাতের উন্নয়ন
প্রকল্পসমূহে বিনিয়োগ চাহিদা, ২০০৯-২০১১ সময়ে

উপ-খাতসমূহ	বিনিয়োগ চাহিদা	
	মোট, মি: টা:	অংশ, %
১	২	৩
১। সড়কপথ	৪৫৫,৬৯০.০	৩৪.৫
২। রেলপথ	৩৬২,১৪০.০	২৭.৪
৩। আভ্যন্তরীণ নৌপথ	৮১,৬০০.০	০৬.১
৪। নতুন সমুদ্র বন্দর	৬,০০০.০	০০.৫
৫। গভীর সমুদ্র বন্দর	৭৪,২০০.০	০৫.৬
৬। ঢাকার পরিবহণ ব্যবস্থা	৩৪১,৭৯০.০	২৫.৯
সর্বমোট	১,৩২১,৪২০.০	১০০.০

উৎস: ১, পৃ: ২০৩ এর ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

অতি গুরুত্ব আরোপের বিষয়টি আরও পরিষ্কারভাবে ফুটে ওঠে বিভিন্ন পরিকল্পনায় সড়ক ও জনপথ বিভাগের অনুকূলে বরাদ্দ ও ব্যয়ের চিত্রে থেকে (সারণী-৪)। সারণীর তথ্য থেকে দেখা যাচ্ছে যে, ১ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার তুলনায় পঞ্চম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় এ খাতে বরাদ্দ ও ব্যয়ের সূচক যথাক্রমে প্রায় ৩২ ও ২৬ গুণে উঠে যায়। তথাকথিত পিআরএসপির সময়েও এ প্রবণতা চলমান ছিল। অপরদিকে পঁচাত্তর পরবর্তী সময়ে বিশেষ করে আশির দশকে এবং নব্বইয়ের দশকের প্রথমার্ধে ও পিআরএসপির আমলে (২০০১-২০০৮) বিশ্ব ব্যাংক ও আইএমএফের মত সাম্রাজ্যবাদী সংগঠনগুলোর পরামর্শে তথাকথিত সংস্কারের নামে বাংলাদেশ রেলওয়েকে সম্পূর্ণভাবে দক্ষ জনবলশূন্য করে ফেলা হয়ে। আর এভাবে রেলওয়েকে প্রকৃত পক্ষেই ধ্বংসস্তূপে পরিণত করা হয়। মহাজোট সরকারের নীতি নির্ধারক মহলের নেতা-নেতৃবর্গের মুখে রেলের নবজীবন দানের কথা শুনে আমরা আশাবিত্ত হয়েছিলাম। অথচ ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় আমরা তার প্রতিফলন দেখতে পাই নি। এমনকি রূপকল্পে রেলের জন্যে পরিবহণ অবকাঠামো খাতের ২৭.৪% বিনিয়োগ রেলের জন্যে দেখানো হলেও সড়কের ক্ষেত্রে তা ৩৪.৫% এ নির্ধারণ করা হয়েছে (সারণী-৫)। এতদ সত্ত্বেও ষষ্ঠ পরিকল্পনায় কিন্তু রেলের জন্যে ব্যয় বরাদ্দ আলাদাভাবে দেখানো হয় নি যা ইতোপূর্বেই উল্লেখ করা হয়েছে।

সুপারিশ মালা

আমরা মনে করি যে, ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় রেল পরিবহণ মোটেও গুরুত্ব পায় নি। আর রেল পরিবহণের দ্রুত বিকাশ ব্যতীত ৭-৮% প্রবৃদ্ধি অর্জন আদৌ সম্ভব নয়। অতএব, অবস্থার পরিবর্তনে আমাদের পরামর্শসমূহ আমরা নিম্নে তুলে ধরলাম :

- ১। রেলের জন্যে পৃথক মন্ত্রণালয় প্রতিষ্ঠা করতে হবে। ভারতসহ অন্যান্য দেশের মত রেলের জন্যে আলাদা বাজেট প্রণয়ন করতে হবে। রূপকল্প অর্থাৎ ২০২১ সাল নাগাদ অন্তত: ১০ হাজার কিলোমিটার অতিরিক্ত লাইন নির্মাণ করতে হবে।
- ২। রেলওয়ের জন্যে দক্ষ জনবল তৈরীর উদ্দেশ্যে “রেল পরিবহণ ইন্সটিটিউট” প্রতিষ্ঠা করতে হবে। বর্তমানের প্রেক্ষিতে চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় ও রাজশাহী বিশ্ববিদ্যালয়ে এধরনের প্রশিক্ষণ

ইন্সটিটিউট গড়ে তোলার মত যথেষ্ট ভূমি বিদ্যমান আছে। চীন, ভারত ও রাশিয়াসহ পৃথিবীর উন্নত দেশসমূহে এ ধরনের ইন্সটিটিউটের অস্তিত্ব বিদ্যমান। প্রয়োজনে এ সকল দেশের সহায়তা নেয়া যেতে পারে।

- ৩। রেলওয়েকে বিদ্যুতায়িত করতে হবে। ডিজেল চুরি বন্ধ ও পরিবেশের উন্নয়নের ক্ষেত্রে এটা খুবই সহায়ক হবে। দক্ষতা বৃদ্ধি পাবে। ভারত ও চীন পারলে আমরা পারবো না কেন? পারতেই হবে।
- ৪। দেশের ৬৪টি জেলা শহরকে রেল নেটওয়ার্কের আওতায় আনতে হবে। তেঁতুলিয়া থেকে টেকনাফ, বাংলাবান্ধা থেকে মংলা ও কুঁয়াকাটা পর্যন্ত অর্থাৎ বঙ্গোপসাগর তীরকে রেল পরিবহণের আওতায় নিয়ে আসতে হবে। এতে করে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি পাবে। পর্যটন শিল্পের দ্রুত বিকাশ ঘটবে।
- ৫। আপাতত: ঢাকা, চট্টগ্রাম, খুলনা ও রাজশাহী মহানগরীকে কেন্দ্র করে কমিউটার সার্ভিস গড়ে তুলতে হবে।
- ৬। ঢাকা মহানগরীর পরিবহণ সমস্যার টেকসই ও স্থায়ী সমাধান আবশ্যিক। এত জনবহুল একটি শহরে যেখানে মাত্র ৭% সড়ক রয়েছে সেই সড়কের উপর যদি তথাকথিত সার্ফেস মনোরেল বা এলিভেটেড রেল নির্মাণ করা হয়, তবে আমাদের মতে তা কখনই টেকসই হবে না। আর প্রাকৃতিক দুর্যোগের (ভূমিকম্প, সাইক্লোন ইত্যাদি) সময় তা মহাদুর্যোগ ডেকে আনতে পারে। খরচ চারগুণ বেশী হলেও (৭) ঢাকায় পাতাল রেলই নির্মাণ করা উচিত বলে আমরা বিশ্বাস করি। উদাহরণ পার্শ্ববর্তী কোলকাতা। আর এটা করলে সরকারকে জমি ছকুম দখল, বিমান বাহিনীর আপত্তি, স্পীকারের আপত্তি ইত্যাদি সমস্যা মোকাবেলা করতে হবে না। জাপানী পরামর্শে স্বল্প খরচে সহজ সমাধানে গেলে পরবর্তীতে মহাবিপদে পড়তে হতে পারে। জাপানীরা তাদের দেশের মহাভূমিকম্পপ্রবণ অবস্থা জানা সত্ত্বেও বিদ্যুতের ক্রমবর্ধমান চাহিদা পূরণে ৫৩টি পারমানবিক বিদ্যুত কেন্দ্র গড়ে তুলেছিল। তারা ৮ মাত্রা সহণীয় করে এগুলো গড়ে তুলেছিল। কি ঘটলো ফুকুশীমায়? নয় মাত্রার ভূমিকম্প তাদের সকল হিসেব-নিকেশ ভুল প্রমাণিত করলো। এখন তারা উল্টোপথে হাটতে শুরু করেছে। আমাদের দেশ জাপানের চেয়ে অনেক বেশী জনবহুল। কাজেই আমাদেরকে ৫০, ১০০ বছরের পরিবহণ চাহিদা মাথায় রেখেই সিদ্ধান্ত নিতে হবে। সস্তা জনপ্রিয়তা লাভের চিন্তা মাথা থেকে ঝেড়ে ফেলে দিতে হবে। আমরা অল্প করবো, কিন্তু টেকসইভাবে করবো। স্থায়ী সমাধানের দিকে অগ্রসর হবো।
- ৭। পাতাল রেল সার্ভিসকে সুষ্ঠুভাবে গড়ে তোলার স্বার্থে “ঢাকা মেট্রো রেল কর্তৃপক্ষ” প্রতিষ্ঠা করা খুবই জরুরী। সিটি কর্পোরেশনের হাতে থাকলে অন্যান্য সেবার মত এ ক্ষেত্রেও মহানৈরাজ্য দেখা দেবে বলে আমরা মনে করি।
- ৮। চট্টগ্রাম ও খুলনা মহানগরীতেও পাতাল রেল প্রতিষ্ঠার পরিকল্পনা এখনই গ্রহণ করতে হবে। ওগুলোতেও এরকম কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠা করতে হবে।
- ৯। সর্বোপরি রেল পরিবহণ ও পাতাল রেলের বিকাশের জন্যে মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন করে সুপারিকল্পিতভাবে অগ্রসর হতে হবে। অন্যথায় ভবিষ্যতে আমাদেরকে অনেক মূল্য দিতে হতে পারে।

- ১০। অর্থায়নের সমস্যা হওয়ার কথা নয়। অভ্যন্তরীণ ও বৈদেশিক, প্রাইভেট ও পাবলিক ইত্যাদি প্রায় সকল উৎস থেকেই অর্থায়ন সম্ভব। সস্তা জনপ্রিয়তার আশায় কর না বাড়ানোর প্রতিশ্রুতি না দেয়াই ভাল। কারণ জনগণ কর দিতে রাজী হবে, যদি উত্তম সেবার নিশ্চয়তা পায়। পিপিপি, সিভিকিটেড ঋণ, বন্ড ছাড়া, সারচার্জ আরোপ প্রভৃতি বিভিন্ন উপায়ে অর্থের সংস্থান সম্ভব বলে আমরা মনে করি।
- ১১। যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে ভেঙ্গে দিয়ে “সড়ক পরিবহণ মন্ত্রণালয়” প্রতিষ্ঠা করতে হবে (রেল মন্ত্রণালয়ের কথা পূর্বেই বলা হয়েছে)। আসলেই যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের প্রয়োজন নেই। কারণ নৌপরিবহণ, বিমান পরিবহণ, ডাক ও টেলিযোগাযোগ নামের মন্ত্রণালয়গুলো অনেক আগ থেকেই পৃথক মন্ত্রণালয় হিসেবে বিরাজমান। মানুষ ও সড়কের দৈর্ঘ্য অস্বাভাবিকভাবে বৃদ্ধির ফলশ্রুতিতে সড়ক পরিবহণ উপ-খাতে ব্যবস্থাপনার সমস্যা প্রকট আকার ধারণ করেছে। রাস্তার বেহাল দশা। এমন দিন নেই যেদিন অন্তত: ডজন খানেক দুর্ঘটনা না ঘটছে। অপূরণীয় ক্ষতি হচ্ছে জানমালের। আর যানঘটের কারণে যে মিলিয়ন মিলিয়ন শ্রম ঘন্টার অপচয় হচ্ছে তা এড়াতে পারলে আমাদের মোট অভ্যন্তরীণ উৎপাদন অন্তত: ২% বৃদ্ধি পেতো।
- ১২। রেলের গতি অবশ্যই বাড়াতে হবে, অন্তত: ভারতের পর্যায়ে নিতেই হবে। ভারত ১৫০ কিলোমিটার বেগে ট্রেন চালায়। আমরা কেন পারবো না। এ ক্ষেত্রে দ্রুত ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

উপসংহার

উদীয়মান শক্তিশালী অর্থনীতির দেশগুলো বিশেষ করে চীন (বিশ্বের ২য় বৃহত্তম অর্থনীতির দেশ) ও ভারত অবকাঠামোগত উন্নয়নে সর্বাধিক গুরুত্ব দিয়েছে। ভারত প্রতি বছর গড়ে ৬০০ কিলোমিটার রেলপথ নির্মাণ করেছে। চীন ভারতের চেয়ে ৬ গুণ বেশী বিনিয়োগ করে চলেছে অবকাঠামো খাতে। ইতোমধ্যেই চীন বিশ্বের সবচেয়ে উঁচু রেলপথ নির্মাণের মাধ্যমে অত্যন্ত দুর্গম তিব্বতকে মূল ভূ-খন্ডের সাথে সংযুক্ত করে ফেলেছে (৪)। এখন তারা এ রেলপথকে সিকিমের সীমান্ত, অর্থাৎ ভারতের সীমান্ত পর্যন্ত নিয়ে যাওয়ার পরিকল্পনা নিয়ে কাজ করছে। আর আমরা কোথায় আছি? কানেকটিভিটির কথা বলা হচ্ছে, অথচ পদক্ষেপ কোথায়? শুধু ভারতীয় ঋণের দিকে তাকিয়ে থাকলে চলবে না। অন্যান্য উৎস ও সম্ভাবনাকেও খুঁজে বের করতে হবে এবং কাজে লাগাতে হবে। শেখ হাসিনার বিগত আমলে অর্থাৎ ১৯৯৬-২০০১ সময়ে পশ্চিম ও উত্তর বাংলাদেশে তিন তিনটি ইপিজেড (মংলা, ঈশ্বরদী ও উত্তরা) গড়ে তোলা সত্ত্বেও সেগুলোতে উল্লেখযোগ্য কোনও বিনিয়োগ হয়নি। মংলা বন্দরের দুরবস্থা ও আধুনিক রেল যোগাযোগের অনুপস্থিতিই এর প্রধান কারণ বলে আমরা মনে করি। আমরা বিশ্বাস করি যে, ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার ৮% প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা এবং ২০২১ সালের মধ্যে আমাদের দেশকে মধ্য আয়ের দেশে রূপান্তরিত করার যে লক্ষ্যমাত্রা রূপকল্পে নির্ধারণ করা হয়েছে এর একটিও অর্জন করা সম্ভব হবে না, যদি না সারা দেশব্যাপী আধুনিক ও শক্তিশালী এক রেল নেটওয়ার্ক গড়ে তোলা হয়। আমাদের দেশের নীতি নির্ধারক ও শাসক মহল যত দ্রুত এটা অনুধাবন করতে সক্ষম হবেন, ততই মঙ্গল।

গ্রন্থপঞ্জী

- ১। Planning Commission, MOP, GOB: Sixth Five Year Plan FY 2011-FY2015 : Accelerating Growth and Reducing Poverty, Part-1, Part-2 and Part-3, July 2011.
- ২। অর্থনৈতিক উপদেষ্টা অনুবিভাগ, অর্থবিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার: বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০১১, জুন ২০১১।
- ৩। Economic Adviser's Wing, Finance Division, MOF, GOB: Bangladesh Economic Review 2010, April 2011.
- ৪। খান মোঃ মোয়াজ্জেম হোসেন: বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অবকাঠামো উন্নয়নে বাংলাদেশ রেলওয়ে: সমস্যা ও সম্ভাবনা, Bangladesh Journal of Political Economy, Vol.22, Nos.1 & 2, 2005.
- ৫। দৈনিক জনকণ্ঠ।
- ৬। দৈনিক সমকাল।
- ৭। Daily Star.