

পরিবহণ অবকাঠামো পরিকল্পনা : প্রেক্ষিত বাংলাদেশ

ড. মো: মোয়াজ্জেম হোসেন খান *

সারকথা: আলোচ্য প্রবন্ধে লেখক বাংলাদেশের পরিবহণ অবকাঠামোর একটি বস্তুনিষ্ঠ বিশ্লেষণ উপস্থাপনের প্রচেষ্টা গ্রহণ করেছেন। আর তা করতে গিয়ে তিনি প্রবন্ধের প্রথমাংশে পরিবহণ অবকাঠামোর ক্ষেত্রে বিশ্বে আমাদের দেশের অবস্থান ব্যাখ্যা করেছেন। এখানে তিনি দেখিয়েছেন যে, আমাদের দেশ পরিবহণ অবকাঠামোগত উন্নয়নের দিক দিয়ে বিশ্বের উন্নত দেশসমূহের তুলনায় তো বটেই, এমন কি দক্ষিণ এশিয়ার অনেক দেশের তুলনায় অনেক নিচে অবস্থান করছে। প্রবন্ধের দ্বিতীয়াংশে লেখক তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখিয়েছেন যে, চলমান সপ্তম পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনা-য়ও অতীতের মত পরিবহণ অবকাঠামো বিশেষ করে রেল, বিমান ও নৌ পরিবহণের মত উপখাতগুলোকে গুরুত্ব দেয়া হয় নি। প্রবন্ধের শেষাংশে তিনি একবিংশ শতাব্দীর উপযোগী সুসমন্বিত এবং অবশ্যই সুপরিকল্পিত অত্যাধুনিক এক পরিবহণ ব্যবস্থা গড়ে তোলার পক্ষে তার বক্তব্য উপস্থাপনের প্রয়াস পেয়েছেন।

১. ভূমিকা

পরিবহন অবকাঠামো হচ্ছে আমাদের দেশের অর্থনীতির হৃৎপিণ্ড। হৃৎপিণ্ড অসুস্থ হলে যেমন মানুষ অনেকটাই অকেজো হয়ে পড়ে ঠিক তেমনি পরিবহণ ব্যবস্থা অসুস্থ তথা জরাজীর্ণ হলে গোটা অর্থনীতিটাই রোগাক্রান্ত হয়ে পড়ে, অসুস্থ হয়ে যায়। বাংলাদেশের পরিবহণ ব্যবস্থায় মহানৈরাজ্যজনক অবস্থা বিরাজ করছে বললেও কম বলা হবে বলে আমি মনে করি। আর এ জন্যে দায়ী পঁচাত্তর পরবর্তী সরকারগুলো। কারণ বিশ্ব ব্যাংক ও আইএমএফ এর মত সাম্রাজ্যবাদী সংস্থাগুলোর কুপরামর্শে তারা রেল ও নৌ পরিবহণকে গুরুত্ব না দিয়ে সড়ক পরিবহণকে বিকশিত করার এক মরণঘাতী পদক্ষেপ গ্রহণ করেছিল। রেলকে তারা ধ্বংস করে দিয়েছে, নদীকে মেরে ফেলেছে। নিজেদের ব্যক্তিগত স্বার্থ উদ্ধারে তারা শুধুই সড়ক পরিবহণ ব্যবস্থা বিকশিত করেছে। আমাদের দেশের পরিবহণ ব্যবস্থা আজ শুধু বিশ্বে নয়, দক্ষিণ এশিয়াতেও সবচেয়ে অদক্ষ এক পরিবহণ ব্যবস্থার দুর্গম কুড়িয়েছে। এমন দিন খুবই বিরল যেদিন সড়ক দুর্ঘটনায় অন্তত: ডজন খানেক মানুষ মারা না যাচ্ছে। আর উৎসব-পার্বনে তো তা শতকের ঘরে পৌঁছায়। সম্পদের ক্ষতির কথা না-ই-বা বললাম। এমন অবস্থা কারও কাম্য হতে পারে না। আলোচ্য প্রবন্ধে তাই আমরা এ অবস্থা থেকে উত্তরণের পথ খোঁজার প্রয়াস নিয়েছি: পরিকল্পিত পরিবহণ অবকাঠামো গড়ে তোলার প্রয়োজনীয়তার কথা বলতে চেয়েছি।

* অধ্যাপক, অর্থনীতি বিভাগ, রাজশাহী বিশ্ববিদ্যালয়, রাজশাহী-৬২০৫

২. পরিবহণ অবকাঠামোর বর্তমান অবস্থা

পূর্বেই উল্লেখ করেছি যে, পরিবহণ অবকাঠামোগত উন্নয়নে আমরা খুবই পিছিয়ে আছি। সারণী-১ এ উপস্থাপিত তথ্য থেকে আমরা দেখতে পাচ্ছি যে, দক্ষিণ ও পূর্ব এশিয়ার ৮টি দেশের মধ্যে এ ক্ষেত্রে আমাদের অবস্থান সপ্তম। একমাত্র মিয়ানমারের উপরে অবস্থান করছি আমরা। বিশ্ব অর্থনৈতিক ফোরামের ২০১৪-২০১৫ সালের রিপোর্ট অনুযায়ী ১৪৪টি দেশের মধ্যে এ ক্ষেত্রে আমাদের দেশের অবস্থান ১৩০-তম (০৩)। অথচ চীন ও থাইল্যান্ডের অবস্থান যথাক্রমে ৪৬ ও ৪৮। আর দক্ষিণ এশিয়ায় শ্রীলংকার অবস্থান সবচেয়ে ভাল অর্থাৎ ৭৫-তম। অত্যন্ত পরিতাপের বিষয় এই যে, পাঁচ বছরের ব্যবধানে অবস্থার তেমন কোনও উন্নতি হয় নি (সারণী-২)। সারণী-২ এর তথ্য থেকে দেখা যাচ্ছে যে, ২০০৯-১০ সনে একই সংস্থার রিপোর্ট অনুযায়ী ১৩৩টি দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান যেখানে ছিল ১২৬-তম, ২০১৪-১৫ সনে ১৪৪টি দেশের মধ্যে তা গিয়ে ঠেকে ১৩০-তম স্থানে। আর সম্ভবত: এ কারণেই বিদেশী বিনিয়োগকারীরা চীনের চেয়ে অনেক বেশী সুযোগ-সুবিধা দেয়া সত্ত্বেও বাংলাদেশমুখী হচ্ছে না। অন্যদিকে চীন বিনিয়োগ নিয়ে কুলোতে পারছে না। সরকারগুলোর ভুল নীতি ও অবহেলা এর জন্যে দায়ী। কে না জানে যে, স্থল পরিবহণের ক্ষেত্রে সারা বিশ্বে রেল পরিবহণই হচ্ছে সবচেয়ে সাশ্রয়ী, নিরাপদ ও দক্ষ। আর সেকারণেই চীন, ভারতসহ বিশ্বের উন্নত ও উন্নয়নশীল দেশসমূহ বিশাল রেল নেটওয়ার্ক গড়ে তুলেছে। অথচ আমাদের দেশে রেল পরিবহণ ব্যবস্থা খুবই সংকটজনক অবস্থায় আছে (০৬, ০৭)। ২০১২ সালের পর রেলের দৈর্ঘ্য একটুও বাড়ে নি (সারণী-৩)। ভাষা যায় ১৬০ মিলিয়ন মানুষের দেশে মাত্র ২,৮৭৭ কি: মি: রেল পথ! রেলে যাত্রী পরিবহণের সূচক ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনার মেয়াদে প্রায় অপরিবর্তিত রয়েছে (১০২.৬)। আর পণ্য পরিবহণের সূচকের মারাত্মক অবনতি হয়েছে (৭৭.৮)। একই অবস্থা নৌ পরিবহণের ক্ষেত্রে (সারণী-৪)। লক্ষ্য মাত্রার চেয়ে অর্জন বেশ পিছিয়ে আছে। বিমান পরিবহণের অবস্থা তো আরও খারাপ। দেশে বর্তমানে চলমান, বন্ধ ও নির্মাণাধীন মিলে মোট ২১টি বিমান বন্দর আছে। এগুলোর মধ্যে ৩টি আন্তর্জাতিক ও বাকী ১৮টি আভ্যন্তরীণ। ৩টি আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরই চলমান আছে। এগুলো হলো যথাক্রমে হযরত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর (ঢাকা), হযরত শাহ আমানত আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর (চট্টগ্রাম) ও জেনারেল এম.এ.জি. ওসমানী আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর (সিলেট)। আভ্যন্তরীণগুলো হচ্ছে : কক্সবাজার, রাজশাহী, যশোর, সৈয়দপুর, বরিশাল, ঈশ্বরদী, কুমিল্লা, ঠাকুরগাঁও, রংপুর, নোয়াখালী, ফেনী, কিশোরগঞ্জ, পটুয়াখালী, ঢাঙ্গাইল, সিরাজগঞ্জ, রসুলপুর, সন্দীপ, তেজগাঁও, বগুড়া, শমশেরনগর ও হযরত খানজাহান আলী। এগুলোর

সারণী-১ : পরিবহণ অবকাঠামোর উন্নয়নের ক্ষেত্রে দক্ষিণ এশিয়ার কয়েকটি দেশের তুলনামূলক চিত্র, ২০১৪-১৫ সালে

দেশসমূহ	র্যাংক/অবস্থান*	স্কোর			
		সার্বিক	সড়ক	রেলপথ	বন্দর
১	২	৩	৪	৫	৬
১। বাংলাদেশ	১৩০	২.৮	২.৯	২.৪	৩.৭
২। ভারত	৮৭	৩.৬	৩.৮	৪.২	৪.০
৩। চীন	৪৬	৪.৭	৪.৬	৪.৮	৪.৬
৪। কম্বোডিয়া	১০৭	৩.১	৩.৪	১.৬	৩.৬
৫। মিয়ানমার	১৩৭	২.১	২.৪	১.৮	২.৬
৬। পাকিস্তান	১১৯	২.৭	৩.৮	২.৫	৪.৪

৭। শ্রীলংকা	৭৫	৪.০	৫.১	৩.৭	৪.২
৮। থাইল্যান্ড	৪৮	৪.৬	৪.৫	২.৪	৪.৫

* ১৪৪টি দেশের মধ্যে।

উৎস : ০১, পৃ: ৩৪৫।

মধ্যে বর্তমানে চালু আছে মাত্র ৫টি : কজ্বাজার, রাজশাহী, যশোর, সৈয়দপুর ও বরিশাল। নির্মাণাধীন আছে ১টি : হযরত খানজাহান আলী (বাগেরহাট)। বাকী ১৪টি দীর্ঘ দিন যাবৎ বন্ধ রয়েছে (০২,২৭০৬১৬)। অবশ্য

সারণী-২ : পরিবহণ অবকাঠামোর র্যাংকিং এর ক্ষেত্রে আমাদের দেশের অবস্থার পরিবর্তনের চিত্র, ২০০৯-১৫ সময়ে

বছরসমূহ	র্যাংক/অবস্থান	স্কোর			
		সার্বিক	সড়ক	রেলপথ	বন্দর
১	২	৩	৪	৫	৬
২০১৪-১৫	১৩০*	২.৮	২.৯	২.৪	৩.৭
২০০৯-১০	১২৬**	২.৪	২.৯	২.৩	৩.০

* ১৪৪টি দেশের মধ্যে।

** ১৩৩টি দেশের মধ্যে।

উৎস : ০১, পৃ : ৩৪৫।

সারণী-৩ : বাংলাদেশের ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় রেল পরিবহণের উন্নয়ন চিত্র, ২০১০-২০১৫ সময়ে

বছরসমূহ	রেলপথের দৈর্ঘ্য		যাত্রী পরিবহণ		পণ্য পরিবহণ	
	মোট, কি:মি:	সূচক	মোট, মি:	সূচক	মোট মি:টন	সূচক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২০১০	২,৮৩৫	১০০.০	৬৫.৬	১০০.০	২.৭	১০০.০
২০১১	২,৭৯১	০৯৮.৪	৬৩.৫	০৯৬.৮	২.৬	০৯৬.৩
২০১২	২,৮৭৭	১০১.৫	৬৬.১	১০০.৮	২.২	০৮১.৫
২০১৩	২,৮৭৭	১০১.৫	৬৫.০	০৯৯.১	২.৩	০৮৫.২
২০১৪	২,৮৭৭	১০১.৫	৬৫.০	০৯৯.১	২.২	০৮১.৫
২০১৫	২,৮৭৭	১০১.৫	৬৭.৩	১০২.৬	২.১	০৭৭.৮

উৎস: ০১, পৃ:৩৪৮, এর তথ্যের ভিত্তিতে লেখক কর্তৃক হিসেবকৃত।

বিমান ও পর্যটন মন্ত্রী বলেছেন যে, শীঘ্রই এগুলোর মধ্যে কয়েকটি প্রয়োজনীয় সংস্কারের পর চালু করা হবে। কিন্তু আমাদের দেশে আশান্বিত হওয়া খুবই কঠিন ব্যাপার। কারণ সরকার ও মন্ত্রী মহোদয়দের কথায় ও কাজে বিস্তর ফারাক। এটা আরও একবার প্রমাণিত হলো পরিবহণ খাতে পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনার লক্ষ্যমাত্রাগুলো অর্জিত না হওয়ার মাধ্যমে (সারণী-৫)। সারণীর তথ্য থেকে দেখা যাচ্ছে যে, সার্বিকভাবে ২০১৩ সাল ছাড়া বাকী চার বছরের লক্ষ্যমাত্রা তো অর্জিত হয়ই নি, অধিকন্তু শুরু ও শেষ বর্ষে তা যথাক্রমে মাত্র ৭২.৭% ও ৭৫.৯% এ গিয়ে ঠেকে। লক্ষ্যণীয় যে, সেতু ও রেল মন্ত্রণালয়ের অবস্থা সবচেয়ে খারাপ : পরিকল্পনার শেষ বর্ষ অর্থাৎ ২০১৫ সালে এদের অর্জন হচ্ছে যথাক্রমে মাত্র ৫৫.১% ও ৭৬.৪%।

সারণী-৪: বাংলাদেশের ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় নৌ পরিবহনের
উন্নয়ন চিত্র, ২০১০-২০১৫ সময়ে

দফাসমূহ	ভিত্তি বছর, ২০১০ সাল		লক্ষ্যমাত্রা, ২০১৫ সাল		অর্জন, ২০১৫ সালে	
	মোট	সূচক	মোট	সূচক	মোট	সূচক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১। খনের মাধ্যমে নৌ পথের উন্নয়ন, কি: মি:	২,৫০০	১০০.০	৩,১২০	১২৫.০	৩,০০ ০	১২০.০
২। যাতায়াত সহায়ক পণ্য সংগ্রহ ও স্থাপন, কি: মি:	৫,২৫০	১০০.০	৬,০০০	১১৪.৩	৫,৮২ ৪	১১০.৯
৩। নদী বন্দর স্থাপন, সংখ্যা	০.০০	০০.০	৩	০০.০	১	৩৩.৩ (লক্ষ্য মাত্রার তুলনায়)
৪। বন্দর স্থাপন ও আধুনিক যন্ত্রপাতি স্থাপন, সংখ্যা	১২	১০০.০	২২	১৮৩.৩	১৬	১৩৩.৩
৫। পনটুন স্থাপন, সংখ্যা	৪৭৫	১০০.০	৫৭৫	১২১.১	৪৮০	১০১.১

উৎস: ০১, পৃ:৩৫০ এর ভিত্তিতে লেখক কর্তৃক হিসেবকৃত।

৩. সপ্তম পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় (২০১৬-২০২০) পরিবহণ অবকাঠামো

দীর্ঘকাল যাবৎ আমরা বলে আসছি যে, আমাদের দেশের ভবিষ্যত নিহিত রয়েছে রেল- নৌ-বিমান পরিবহনের আধুনিক ও সুসমন্বিত এক ব্যবস্থার মধ্যে (০৬, ০৭, ০৮)। সরকারগুলো কথা শোনে নি। শেখ হাসিনার নেতৃত্বে মহাজোট সরকার ২০০৯ সালে ক্ষমতায় এসে ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনার (২০১০-২০১৫) আওতায় বিচ্ছিন্ন কিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করে (০১)। এ সময়ের উল্লেখযোগ্য ঘটনা ছিল বঙ্গবন্ধুর সময়ের রেল মন্ত্রণালয় পুনরায় চালু করা। এখানে উল্লেখ্য যে, জেনারেল জিয়া পাঁচাত্তর পরবর্তী সময়ে ক্ষমতায় এসে রেলকে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অধীনে ক্ষুদ্র একটি বিভাগে পরিণত করে। আর তখন থেকেই রেল ধ্বংস তথা আমাদের অর্থনীতির ধ্বংস প্রক্রিয়া আসলেই শুরু হয় যা এখনও আমরা হাড়ে হাড়ে টের পাচ্ছি। অত্যন্ত অদক্ষ এক পরিবহণ ব্যবস্থা আমাদের অর্থনীতির প্রাণশক্তি হ্রাস করে দিচ্ছে, বিপুল সম্ভাবনাকে আমরা কাজে লাগাতে পারছি না। বর্তমান সরকার যোগাযোগ মন্ত্রণালয় থেকে সড়ক ও সেতু বিভাগকে পৃথক করে মন্ত্রণালয়ের মর্যাদা দিয়েছে। এটা আর একটা ভাল পদক্ষেপ। তবে বিচ্ছিন্ন পদক্ষেপ নিয়ে আশানুরূপ ফল পাওয়া যাবে না বলে আমরা মনে করি। অবশ্যই পদক্ষেপ হতে হবে সুসমন্বিত। সরকারের ভাবসাব দেখে মনে হচ্ছে যে, সরকার পরিবহণ খাতকে গুরুত্ব দিচ্ছে। কিন্তু বাস্তবতা তা বলছে না। সরকার সপ্তম পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় পরিবহণ ও যোগাযোগ খাতকে সর্বোচ্চ বরাদ্দ দিলেও, রেল, নৌ ও বিমান উপখাতগুলোকে চরমভাবে অবহেলা করা হয়েছে (সারণী-৬)। আমরা মনে করি যে, বরাদ্দের দিক দিয়ে এক

সারণী-৫ : বাংলাদেশের ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় পরিবহণ খাতের বরাদ্দ কাঠামো এবং অর্জন, ২০১১-২০১৫ সময়ে

বি: টাকা, %

খাত/উপখাতসমূহ	লক্ষ্যমাত্রা					প্রকৃত ব্যয়										
	২০১১	২০১২	২০১৩	২০১৪	২০১৫	২০১১		২০১২		২০১৩		২০১৪		২০১৫		
	মোট	%	মোট	%	মোট	%	মোট	%	মোট	%	মোট	%	মোট	%	মোট	%
১। সড়ক পথ বিভাগ:	২	৩	২৮.৫	৩৬.৩	৪৬.১	৭	৭	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৬
২। রেল মন্ত্রণালয়:	-	২২.৭	৩০.২	৩৬.৭	৪৪.৯	-	-	২৬.২	৩১.৯	৩৬.০	৩৯.২	৩৬.৩	৩৯.৫	৪৩.৮	৩৫.০	৩৫.০
৩। সড়ক ও রেল বিভাগ*:	৩৫.০	৫১.২	৬৬.৫	৭৩.২	৯০.৯	২৯.৭	৮৪.৯	৪৫.৪	৫৪.১	৬৪.৭	৬৭.৩	৬৭.৩	৭৭.১	৭৮.১	৮৫.৯	৮৫.৯
৪। সেতু বিভাগ:	১১.১	০৬.৯	০৮.২	২০.৯	৮.৭.৪	৩৩.৮	৩৪.২	০৪.২	৬০.৯	১৭.৫	২৩.৪	২০.১	২০.১	৪৮.২	৫৫.১	৫৫.১
মোট	৪৬.১	১০৯.৩	১৪১.২	১৬৭.৩	২৬৯.৩	৩৩.৫	৭২.৭	৪৯.৫	৪৫.৩	১৪৬.৯	১০৪.০	১৬৩.৭	১৭৭.৮	২০৪.৪	১৭৫.৯	১৭৫.৯

* ২০১১ সাল পর্যন্ত রেল ও সড়ক একত্রে দেখানো হয়েছে।
উৎস: ০১, পৃ: ৩৫২, এর ভিত্তিতে লেখক কর্তৃক হিসেবকৃত।

সারণী : ৬ বাংলাদেশের সপ্তম পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় খাতিভিত্তিক সরকারী বিনিয়োগ বরাদ্দের চিত্র, ২০১৬-২০২০ সময়ে

বি: টাকা, %

খাতসমূহ	২০১৫-১৬		২০১৬-১৭		২০১৭-১৮		২০১৮-১৯		২০১৯-২০		সর্বমোট পাঁচ বছরে ২০১৬-২০২০		স্থান
	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	সর্বমোট	অংশ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
১। সাধারণ গণ সেবাসমূহ	৪১.৮	০৪.২	৩০.৯	০২.৭	৩৪.৯	০২.৭	৩৮.৮	০২.৭	৪৩.৪	০২.৭	১৮৯.৮	১০০.০ (০২.৯)	VIII
২। প্রতিরক্ষা	০৪.২	০০.৪	০৩.০	০০.৩	০৩.৪	০০.৩	০৩.৮	০০.৩	০৪.২	০০.৩	১৮.৬	১০০.০ (০০.৩)	XIV
৩। জন সংখ্যা ও নিরাপত্তা	১৫.৩	০১.৬	১৮.০	০১.৫	২০.৩	০১.৬	২২.৫	০১.৬	২৫.২	০১.৬	১০১.৩	১০০.০ (০১.৬)	X
৪। শিল্প ও অর্থনৈতিক সেবাসমূহ	২১.০	০২.১	২৯.৯	০২.৬	৩৫.২	০২.৭	৪১.০	০২.৯	৪৭.৭	০৩.০	১৭৪.৮	১০০.০ (০২.৭)	IX
৫। কৃষি	৫৯.০	০৬.০	৭৫.২	০৬.৫	৮৪.৮	০৬.৬	৯৪.২	০৬.৬	১০৫.৬	০৬.৬	৪১৭.৮	১০০.০ (০৬.৫)	V
৬। বিদ্যুৎ ও জ্বালানী	১৮.৮	১৮.৭	১৯১.৫	১৬.৫	১৮৯.৯	১৪.৭	২১১.১	১৪.৭	২৩৬.১	১৪.৭	১,০১৩.৪	১০০.০ (১৫.৬)	III
৭। পরিবহন ও যোগাযোগ	২৩৪.৩	২৩.৮	২৭৮.২	২৪.০	৩১০.৫	২৪.১	৩৪৩.৩	২৩.৯	৩৮৫.৫	২৩.৯	১,৫৫১.৭	১০০.০ (২৪.০)	I
৮। স্থানীয় সরকার ও পল্লী উন্নয়ন	১৮১.৮	১৮.৫	২১২.৬	১৮.৪	২৩৯.৬	১৮.৬	২৬৬.২	১৮.৬	২৯৭.৮	১৮.৫	১,১৯৮.০	১০০.০ (১৮.৪)	II
৯। পরিবেশ ও জলবায়ু পরিবর্তন	০৪.৮	০০.৫	০৬.৮	০০.৬	০৭.৭	০০.৬	০৮.৬	০০.৫	০৯.৬	০০.৫	৩৭.৫	১০০.০ (০০.৬)	XIII
১০। আবাসন ও কমিউনিটি সুযোগ-সুবিধা	১৮.৯	০১.৯	১৬.৬	০১.৪	১৮.৭	০১.৫	২০.৮	০১.৫	২৩.২	০১.৪	৯৮.২	১০০.০ (০১.৫)	XI
১১। স্বাস্থ্য	৫৩.৩	০৫.৪	৬৪.০	০৫.৫	৭২.২	০৫.৬	৮১.৬	০৫.৭	৯২.৮	০৫.৮	৩৬৩.৯	১০০.০ (০৫.৬)	VI
১২। বিদ্যমান, সংস্কৃতি ও ধর্ম	০৮.৩	০০.৮	১০.১	০০.৯	১১.১	০০.৯	১২.৩	০০.৯	১৩.৮	০০.৯	৫৫.৬	১০০.০ (০.৯)	XII
১৩। শিক্ষা ও প্রযুক্তি	১২১.১	১২.৩	১৭৩.৭	১৫.০	২০৭.০	১৬.০	২৩০.৬	১৬.০	২৫৮.৩	১৬.০	৯৯০.৭	১০০.০ (১৫.৩)	IV
১৪। সামাজিক সুরক্ষা	৩৭.৫	০৩.৮	৪৭.১	০৪.১	৫৩.৩	০৪.১	৫৯.৪	০৪.১	৬৬.৬	০৪.১	২৬৩.৯	১০০.০ (০৪.১)	VII
সর্বমোট	৯৮৬.১	১০০.০	১,২৫৭.৬	১০০.০	১,২৮৮.৬	১০০.০	১,৪৩৪.২	১০০.০	১,৬০৯.৮	১০০.০	৬,৪৭৬.৩	১০০.০ (১০০.০)	

উৎস: ০১, পৃ: ১১৭-১২৩ এর তিথিতে লেখক কর্তৃক হিসেবকৃত।

সারণী-৭ : বাংলাদেশের ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় পরিবহণ ও যোগাযোগ খাতের বরাদ্দ কাঠামো, ২০১১-২০১৫ সময়ে

বি: টাকা, %

উপখাতসমূহ	২০১৬		২০১৭		২০১৮		২০১৯		২০২০		সর্বমোট পাঁচ বছরে ২০১৬- ২০২০
	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	মোট	অংশ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
১। সড়ক	৫৬.৮	২৪.২	৬৫.৩	২৩.৫	৭৩.৫	২৩.৭	৮১.৭	২৩.৮	৯১.৪	২৩.৭	৩৬৮.৬ (১০০.০) (২০.৮)
২। সেতু	৮৯.২	৩৮.১	১২০.৪	৪৩.৩	১৩৫.৩	৪৩.৫	১৫০.৩	৪৩.৮	১৬৮.১	৪৩.৬	৬৬৩.৩ (১০০.০) (৪২.৭)
মোট	১৪৬.০	৬২.৩	১৮৫.৭	৬৬.৮	২০৮.৮	৬৭.২	১৩২.০	৬৭.৬	২৫৯.৫	৬৭.৩	১০৩২.০ (১০০.০) (৬৬.৫)
৩। রেল	৫৬.৫	২৪.১	৬০.২	২১.৬	৬৭.৯	২১.৯	৭৫.৪	২১.৯	৮৪.৪	২১.৯	৩৪৪.৪ (১০০.০) (২২.২)
৪। নৌ	১০.৮	০৪.৬	১০.৭	০৩.৮	১২.০	০৩.৯	১৩.৪	০৩.৯	১৫.০	০৩.৯	৬১.৯ (১০০.০) (০৪.০)
৫। বিমান ও পর্যটন	০৩.৩	০১.৪	০৪.০	০১.৫	০৪.৮	০১.৫	০৫.৪	০১.৬	০৬.২	০১.৬	২৩.৭ (১০০.০) (০১.৫)
৬। ডাক ও টেলিযোগাযোগ	১৭.৭	০৭.৬	১৭.৬	০৬.৩	১৭.১	০৫.৫	১৭.১	০৫.০	২০.৪	০৫.৩	৮৯.৯ (১০০.০) (০৫.৮)
সর্বমোট	২৩৪.৩	১০০.০	২৭৮.২	১০০.০	৩১০.৫	১০০.০	৩৪৩.৩	১০০.০	৩৮৫.৫	১০০.০	১,৫৫১.৮ (১০০.০)

উৎস : ০১, পৃ : ৩৭২ এর ভিত্তিতে লেখক কর্তৃক হিসেবকৃত।

নম্বরে থাকলেও এখানে রয়েছে শুভঙ্করের ফাঁকি। আর তা হচ্ছে এই যে, এর মধ্যে সড়ক ও সেতু এবং ডাক ও টেলিযোগাযোগের মত উপখাতগুলোকে চুকিয়ে দেয়া হয়েছে। সারণী-৬ এর তথ্যে দেখা যাচ্ছে যে, মোট বরাদ্দের প্রায় এক চতুর্থাংশ (২৪.০%) ৭ নম্বর খাতকে দিলেও, এখান থেকে যদি উপরে বর্ণিত উপখাতদ্বয়কে বাদ দেয়া হয় তা'হলে পরিবহণের বরাদ্দ আর কোনক্রমেই এক নম্বরে থাকছে না। আর

এখানেই আমাদের ঘোর আপত্তি। কারণ পরিবহণকে অবশ্যই পৃথক খাত হিসেবে স্বীকৃতি দিতে হবে। বাকী উপখাতদ্বয়কেও পৃথকভাবে দেখানো আবশ্যিক। আমাদের অর্থনীতি এখন প্রায় ১০০ বিলিয়ন ডলারের অর্থনীতি। সেতুলনায় কিন্তু খাত-উপখাতের সংখ্যা বাড়ে নি। বর্তমানের ১৪টি খাতের স্থলে তা ২০-২৫টি হলে বা করলে ক্ষতি কি?

পূর্বেই উল্লেখ করা হয়েছে যে, আমাদের শাসক গোষ্ঠীর কথা ও কাজে যথেষ্ট ফারাক বিদ্যমান। ২০১২ সালে রেল মন্ত্রণালয় করা হলেও সপ্তম পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনায় বরাদ্দের ক্ষেত্রে রেল এখনও অবহেলিতই রয়ে গেছে (সারণী-৭)। সপ্তম পরিকল্পনায় পরিবহণ ও যোগাযোগ খাতের বরাদ্দ চিত্র দেখে মনে হচ্ছে যে, আমাদের দেশের নীতি নির্ধারণী মহল এখনও সামরিক আমলের ঘোরমুক্ত হতে পারেন নি। বঙ্গবন্ধুর উত্তরসূরীদের জ্ঞাতার্থে বলছি যে, তাঁর আমলে রেল মন্ত্রণালয় ছিল, ছিল রেলের পৃথক বাজেট। তাঁর সময়ে রেলের পেছনে প্রায় ৮০% অর্থ ব্যয় হতো, বাকী ২০% এর মত যোগাযোগ (সড়ক-সেতু ও ডাক-টেলিফোন) উপখাতে ব্যয় হতো। সামরিক আমলে এ অনুপাতটা উল্টে দেয়া হলো অর্থাৎ প্রায় ৮০% ব্যয় হতো সড়ক-সেতু উপখাতে এবং ২০% এর মত রেল উপখাতে। দুঃখ হয় যে, সামরিক আমলের সেই ভূত এখনও আমাদের তথাকথিত গণতান্ত্রিক সরকারের মাথায় চেপে বসে আছে। তা না হলে এখনও কেন সড়ক-সেতু উপখাত রেলের তুলনায় বেশী, অনেক বেশী বরাদ্দ পাবে? সারণী-৭ এ উপস্থাপিত তথ্য বলছে যে, সড়ক ও সেতু উপখাত মিলে পরিবহণ ও যোগাযোগ খাতে বরাদ্দের ৬৬.৫% পেয়েছে। অথচ রেল পেয়েছে মাত্র ২২.২%। আর নৌ ও বিমানকে তো বলা যায় হিসেবের মধ্যেই ধরা হয় নি (০৪.০% ও ০১.৫% যথাক্রমে)।

এ অবস্থা কাঙ্খিত নয়, হতেও পারে না। পরিবর্তন অত্যন্ত জরুরী। ব্যর্থ হওয়ার সুযোগ একেবারেই নেই। কি করতে হবে সেব্যাপারে প্রবন্ধের পরবর্তী অংশে সুপারিশমালার আকারে আমার বক্তব্য উপস্থাপন করছি।

৪. সুপারিশমালা

শেখ হাসিনার মহাজোট সরকার ২০০৮ সালের নির্বাচনে জয়লাভের মাধ্যমে ক্ষমতায় আসার পর পুনরায় আমাদের দেশের উন্নয়নে পরিকল্পনা প্রণয়নের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। এরই ধারাবাহিকতায় ২০০৯ এর এপ্রিলে বাংলাদেশের ইতিহাসে প্রথম বারের মত প্রেক্ষিত (দীর্ঘ মেয়াদী) পরিকল্পনা রচনার কাজ শুরু করা হয়। এর নামকরণ করা হয় রূপকল্প ২০২১। ২০১২ সালের ১০ মে জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের সভায় তা পাশ হয়। এ রূপকল্প দু'টি মধ্যমেয়াদী পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনার মাধ্যমে বাস্তবায়িত হবে মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়: ১। ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিকের মেয়াদ ছিল ২০১০-২০১৫ যা ইতোমধ্যেই বাস্তবায়িত হয়েছে। ২। সপ্তম পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনা ২০১৬-২০১২০ যার বাস্তবায়ন প্রক্রিয়া চলছে। এখানে উল্লেখ করা প্রয়োজন যে, ষষ্ঠ পঞ্চ বার্ষিক পরিকল্পনার লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত না হওয়া সত্ত্বেও সপ্তম পরিকল্পনায়ও প্রবৃদ্ধি ২০২০ সালে অর্থাৎ পরিকল্পনার শেষ বর্ষে গিয়ে ৮% এ দাঁড়াতে বলে আশাবাদ ব্যক্ত করা হয়েছে। বছর অনুযায়ী প্রবৃদ্ধির লক্ষ্যমাত্রা ষষ্ঠ ও সপ্তম পরিকল্পনায় যথাক্রমে ৬.৭% (২০১১), ৬.৯% (২০১২), ৭.২% (২০১৩), ৭.৬% (২০১৪), ৮.০% (২০১৫) এবং ৭.০% (২০১৬), ৭.২% (২০১৭), ৭.৪% (২০১৮), ৭.৬% (২০১৯) ও ৮.০% (২০২০) ধরা হয়েছে। প্রবৃদ্ধির এ লক্ষ্যমাত্রাগুলোকে আমি উচ্চাকাঙ্খী বলবো না। বরং আমি মনে করি যে, এটাকে অতিক্রম করে প্রবৃদ্ধি দু'অংকে নিয়ে যাওয়া সম্ভব যদি নিম্নোক্ত বিষয়গুলোর প্রতি যথাযথ গুরুত্ব আরোপ করা হয় :

১। রেল-নৌ-বিমান পরিবহণকে সমন্বিত করে অত্যাধুনিক এক পরিবহণ অবকাঠামো করে তুলতে হবে। মনে রাখতে হবে যে, একটাকে বাদ দিয়ে অন্যগুলো গড়ে তুললে সুফল পাওয়া যাবে না।

২। অবস্থা দৃষ্টে মনে হচ্ছে যে, প্রশাসনের সর্বোচ্চ মহল বিষয়টির গুরুত্ব অনুধাবন করতে পেরেছেন। কিন্তু পরিকল্পনা ও বাজেটে তথাকথিত কিছু মেগা প্রকল্প ছাড়া রেল, নৌ ও বিমান পরিবহণ সম্পর্কে সুদূরপ্রসারী কোনও লক্ষ্যমাত্রা আমরা দেখতে পাচ্ছি না। আমরা মনে করি যে, ঢাকা-চট্টগ্রাম, ঢাকা-রাজশাহী, ঢাকা-খুলনা, ঢাকা-সিলেট রুটে যত শীঘ্র সম্ভব ডাবল লাইন এমনকি ট্রিপল-লাইন রেলপথ গড়ে তুলতে হবে। ট্রেনের গতি অবশ্যই বৃদ্ধি করতে হবে। ২৪ হাজার কিলোমিটার নৌপথকে যথাযথ খননের মাধ্যমে নৌযান চলাচল উপযোগী করে গড়ে তুলতে হবে। এ বিশাল নৌপথের নাব্যতা ধরে রাখতে হলে সারা বছর ধরে খনন কার্য পরিচালনা আবশ্যিক। আর তার জন্যে আবারও আমার প্রস্তাব নতুন একটি মন্ত্রণালয় গঠন করা হোক যার নাম হবে “নদী খনন ও ব্যবস্থাপনা” মন্ত্রণালয়। এ কথা সত্য যে, আমাদের দেশে বর্তমানে আন্তর্জাতিক মানের বিমান বন্দর একটিও নেই। বিষয়টির প্রতি নজর দেয়া অত্যন্ত জরুরী। আমাদের রাজধানী নগরীর চারদিকে অন্তত: চারটি সুপারিসর অত্যাধুনিক আন্তর্জাতিক মানসম্পন্ন বিমান বন্দর গড়ে তোলা এখন সময়ের দাবী। ব্যবসা-বাণিজ্য ও অর্থনীতির আয়তন যতটা বৃদ্ধি পেয়েছে সেতুলনায় বিমান পরিবহণ ব্যবস্থা একেবারেই পিছিয়ে রয়েছে। শরীয়তপুরের পদ্মা অববাহিকায় বঙ্গবন্ধু আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর স্থাপনের সিদ্ধান্ত নিয়েছে সরকার। এটা নিঃসন্দেহে ভাল সিদ্ধান্ত। বাকী তিনটি আমি মনে করি পূর্ব, পশ্চিম ও উত্তর দিকের কোন নদী অববাহিকায় গড়ে তোলার সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা এখনই গ্রহণ করতে হবে। দেশের অন্যত্র বঙ্গ বিমান বন্দরগুলোকে সংস্কার করে যথাসম্ভব আন্তর্জাতিক মানে উন্নীত করতে হবে।

৩। নগর পরিবহণের ক্ষেত্রে ঢাকায় অবশ্যই পাতাল রেল গড়ে তুলতে হবে যা ইতোমধ্যে শুরু হয়েছে বলে মনে হচ্ছে। এটা ভাল লক্ষণ। তবে জাপানী পরামর্শে ভূ-উপরিস্থ রেল (এলিভেটেড) নির্মাণ কতখানি টেকসই হবে ঢাকার মত অত্যন্ত ঘনবসতির নগরীতে সে ব্যাপারে আমার যথেষ্ট সন্দেহ আছে। আমার মতে খরচ একটু বেশী হলেও ভূ-গর্ভস্থ পাতাল রেল বা মেট্রো নির্মাণ করতে হবে। প্রক্রিয়াটি অবশ্যই ত্বরান্বিত করতে হবে। এ ক্ষেত্রে ভারত ও চীনের অভিজ্ঞতা প্রণিধানযোগ্য। ভারতে বর্তমানে সর্বমোট ৩০০ কিলোমিটারের মত মেট্রো লাইন রয়েছে। অন্যদিকে চীনের রয়েছে সাড়ে তিন হাজার কিলোমিটারের মত (০৯, ১০)। নগরসমূহের যানজট নিরসনে চীন মেট্রো নির্মাণকে অগ্রাধিকার দিয়ে দ্রুত এগোচ্ছে। ভারতও চীনের অভিজ্ঞতার আলোকে রেল ও মেট্রো নির্মাণে অগ্রাধিকার দিয়ে বিশাল আকারের বিনিয়োগ করার এক মহাপরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। এ ক্ষেত্রে তারা চীনের সহযোগিতা চেয়েছে। আমি মনে করি আমাদের দেশের ক্ষেত্রেও এই মূল্যে ঢাকা ব্যতীত আরও অন্তত: তিনটি মহানগরীতে মেট্রো নির্মাণের কাজ হাতে নেয়া ফরজ হয়ে গেছে। নগরী তিনটি হচ্ছে : চট্টগ্রাম (লোকসংখ্যা ৫ মিলিয়নের মত), খুলনা (লোকসংখ্যা প্রায় ২ মিলিয়নের মত) ও রাজশাহী (লোকসংখ্যা মিলিয়ন ছুই ছুই)। এ ছাড়াও অন্যান্য বিভাগীয় শহরগুলোতেও অদূর ভবিষ্যতে মেট্রো নির্মাণের মহাপরিকল্পনা এখনই গ্রহণ করতে হবে। মনে রাখতে হবে আমাদের মত দেশে অন্তত: একশো বছরের পরিবহণ চাহিদা হিসেবে রেখে এগুতে হবে। তা না হলে দক্ষ অর্থনীতি গড়ার আকাংখা স্বপ্নই থেকে যাবে। এ ক্ষেত্রে যে পরিবহণ ব্যবস্থা অধিকতর নিরাপদ, সময় ও অর্থ সাশ্রয়ী, আরামদায়ক ও দ্রুত গতির তাকেই অগ্রাধিকার দিতে হবে।

৪। রেল-নৌ-বিমান পরিবহণের সমন্বয়ে দেশব্যাপী এক সুসমন্বিত পরিবহণ ব্যবস্থা বা নেটওয়ার্ক গড়ে তোলার মহাপরিকল্পনা প্রণয়নের এখনই সময়। কারণ সরকার সারা দেশব্যাপী চীনের আদলে ১০০টির মত বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল গড়ে তোলার এক উচ্চাকাংখী পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। একে সাফল্যমণ্ডিত করতে হলে যে ধরনের পরিবহণ নেটওয়ার্ক প্রয়োজন তার কিছুই নেই এখন দেশে। এর উপরে রয়েছে ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যা ও শিল্পায়নের চাপ। আমরা মনে করি একমাত্র পরিকল্পিত পরিবহণ

অবকাঠামো নির্মাণই দিতে পারে এ সমস্যাগুলোর সার্বিক সমাধান।

৫। অর্থায়ন কীভাবে হবে এবং কে করবে এ প্রশ্ন উঠতেই পারে। আমি মনে করি যে, সর্বাত্মে সিদ্ধান্ত নিতে হবে আমরা আদৌ চাই কি না দক্ষ ও অত্যাধুনিক এক পরিবহণ নেটওয়ার্ক গড়ে তুলতে। যদি চাই-ই, তাহলে অর্থায়ন কখনও সমস্যা হবে না। নিজস্ব খরচে পদ্মাসেতু নির্মাণ তার প্রকৃষ্টতম উদাহরণ। প্রায় ৩০ হাজার কোটি টাকার মহাপ্রকল্প সাম্রাজ্যবাদী বিশ্ব ব্যাংক ও আন্তর্জাতিক মুদ্রাতহবিলের তাল-বাহানা ও ছল-চাতুরীকে বৃদ্ধাঙ্গুলী দেখিয়ে আমরাই নির্মাণ করছি। ইতোমধ্যেই এর নির্মাণ কাজের প্রায় অর্ধেক সম্পন্ন হয়েছে (০৯)। এ প্রসঙ্গে এখানে একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয় উল্লেখের দাবী রাখে যে, বাংলাদেশ অর্থনীতি সমিতিই সর্বপ্রথম ১৯ জুলাই ২০১২ সালে জাতীয় সেমিনার করে দেশবাসী ও সারা বিশ্বকে বস্তুনিষ্ঠ তথ্য-উপাত্ত দিয়ে প্রমাণ করে দিয়েছিল সাম্রাজ্যবাদীদের সাহায্য ছাড়াই নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতুর মত একাধিক সেতু নির্মাণ সম্ভব (১১, ১২)। আমরা বিদেশী সহায়তার বিরুদ্ধে নই। তবে সে সাহায্য হতে হবে শর্তমুক্ত।

৫. উপসংহার

রূপকল্প ২০২১ বাস্তবায়নে ষষ্ঠ (২০১১-২০১৫) ও সপ্তম (২০১৬-২০২০) পঞ্চম বার্ষিক পরিকল্পনা আমাদের দেশের জন্যে যেমন মাইল ফলক হয়ে থাকবে, তেমনি এ কথাও সত্য যে, এ পরিকল্পনাগুলো রচনার সময় আমাদের মহান সংবিধানের চার মৌলস্তম্ভ বা নীতিকে যথাযথ অনুসরণ করা হয় নি, মুক্তিযুদ্ধের চেতনার বাংলাদেশ বিনির্মাণে যা অতীব প্রয়োজন ছিল। দেশের চূরান্ত লক্ষ্য শোষণ-বঞ্চনামুক্ত সমতাধর্মী এক অসাম্প্রদায়িক উদার সমাজ প্রতিষ্ঠা করা, অর্থাৎ সমাজতন্ত্র প্রতিষ্ঠার ব্যাপারে টুশম্পটি উচ্চারিত হয়নি গোটা পরিকল্পনার সুবিশাল দলিলটির কোথাও। এটা কি সুপরিকল্পিত ও উদ্দেশ্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে? না কি দেশের নীতি নির্ধারণী পর্যায়ে যারা আছেন তারা সমাজতন্ত্রে বিশ্বাস করেন না। পরিকল্পনায় ও বাজেটে কিছু বিক্ষিপ্ত সামাজিক কর্মসূচী নিলেই টেকসইভাবে বৈষম্য দূর হবে এ কথা ভাবা বোকার স্বর্গে বাস করার সামিল হবে। দেশে নতুন প্রযুক্তি আসতে সহায়ক শর্তমুক্ত সাহায্য অবশ্যই আমরা গ্রহণ করবো। সাগর-মহাসাগরের দিকে উন্মুক্ত দক্ষিণ সীমান্তের মত ভৌগোলিক অবস্থানকে আমাদেরকে আরও দক্ষতার সাথে কাজে লাগাতে হবে। স্মরণ রাখতে হবে চীন-ভারতসহ এশিয়া ও ইউরোপের অনেক দেশই দক্ষিণ এশীয় করিডোর নির্মাণে অত্যন্ত আগ্রহী। চীন তো বেশ পূর্বে এ ব্যাপারে প্রস্তাব দিয়ে অপেক্ষায় আছে। আমাদেরকে এক্ষেত্রে কঠিন দর-কষাকষিতে যেতে হবে দেশের স্বার্থ সমুন্নত রাখার জন্যে। তবে দ্রুত আগাতে হবে। এছাড়া এ ধরনের মহাপরিকল্পনা বাস্তবায়নে সিডিকেটেড অর্থায়নে (একাধিক ব্যাংক ও আর্থিক প্রতিষ্ঠানের সমন্বয়ে) যেতেই হবে। জনসাধারণের কাছ থেকেও বন্ড, লেডি ইত্যাদি আকারে সহায়তা নেয়া যেতে পারে। পরিকল্পনায় ও বাজেটে ব্যক্তিখাতকে এবং বিত্তবানদের যে সুযোগ-সুবিধা দেয়া হয়েছে তাতে ধন বৈষম্য আরও বাড়বে বৈ কি! ভাষা আন্দোলন থেকে ৬ দফা হয়ে মহান স্বাধীনতা যুদ্ধের (যার নেতৃত্ব দিয়েছেন জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান) মূল লক্ষ্য ছিল শোষণ ও বৈষম্যহীন সমতাধর্মী এক অসাম্প্রদায়িক, উদার সামাজ্য প্রতিষ্ঠা করা। স্বাধীনতা পরবর্তিতে বঙ্গবন্ধু তাঁর আজীবন লালিত এ স্বপ্ন বাস্তবায়নে বাকশাল কর্মসূচীর আওতায় দ্বিতীয় বিপ্লবের ডাক দিয়েছিলেন। আর এ দ্বিতীয় বিপ্লব বলতে তিনি অর্থনৈতিক বিপ্লবকেই বুঝিয়েছিলেন (প্রথম বিপ্লব ছিল ১৯৭১ এর রাজনৈতিক বিপ্লব বা স্বাধীনতা লাভ)। দেশের সর্বত্র আজ নৈরাজ্য ও দুর্নীতির মচ্ছব চলছে। চলছে দখল-আত্মসাৎ ও জবর দল (০৯)। এভাবে কি জাতির পিতার স্বপ্ন বাস্তবায়ন সম্ভব? বাস্তবায়ন তো দূরের কথা আমার মনে হচ্ছে তাঁর স্বপ্ন থেকে আমরা ক্রমান্বয়ে দূরে সরে যাচ্ছি। মনে রাখতে হবে আমলাতান্ত্রিক প্রবৃদ্ধি নির্ভর পরিকল্পনা দ্বারা সমতাধর্মী সমাজ তথা সমাজতন্ত্র প্রতিষ্ঠা আদৌ সম্ভব নয়। আমরা আন্তরিকভাবে বিশ্বাস করি যে, একমাত্র প্রথম পঞ্চ বার্ষিক

পরিকল্পনার আদলে সংবিধানের চার মৌলনীতিকে সামনে রেখে রচিত পরিকল্পনা ও বাজেটই পারে জাতির পিতার স্বপ্ন তথা শোষণ-বৈষম্যহীন সমাজ প্রতিষ্ঠার কাজকে এগিয়ে নিতে। বিষয়টি নিয়ে ভাববেন কি বঙ্গবন্ধু কন্যা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী জননেত্রী শেখ হাসিনা?

গ্রন্থপঞ্জী

- ০১। Bangladesh Planning Commission, Government of Bangladesh (2015) : Seventh Five Year Plan 2016-2020.
- ০২। বাংলাদেশ পরিকল্পনা কমিশন, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার (২০১৫) : Millennium Development Goals : Bangladesh Progress Report 2015.
- ০৩। World Economic Forum (2015) : The global Competitiveness Report 2014-2015.
- ০৪। বাংলাদেশ পরিকল্পনা কমিশন, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার (২০১৩) : বাংলাদেশের প্রথম ত্রৈমাসিক পরিকল্পনা ২০১০-২০২১। রূপকল্প ২০২১ বাস্তবে রূপায়ন।
- ০৫। বাংলাদেশ পরিকল্পনা কমিশন, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার : Perspective Plan of Bangladesh 2010-2021. Making Vision 2021A Reality.
- ০৬। Khan M.M.H. (2012) : “Roads and Railways Sub-sectors in the Sixth Five Year Plan of Bangladesh : A Comparative Review.” Bangladesh Journal of Political Economy, vol. 28, Nos.1& 2, 2012
- ০৭। Khan M.M.H. (2011) : “Transport Sector in the Sixth Five Year Plan of Bangladesh : An Overview.” Bangladesh Journal of Political Economy, vol . 27, Nos.1& 2, 2011
- ০৮। খান মো: মোয়াজ্জেম হোসেন (২০০৮) : “বাংলাদেশের পরিবহণ অবকাঠামো উন্নয়নে নৌ পরিবহণের ভূমিকা।” Bangladesh Journal of Political Economy, vol. 24, Nos.1& 2, 2008
- ০৯। দৈনিক বাংলাদেশ প্রতিদিন।
- ১০। দৈনিক সমকাল।
- ১১। বাংলাদেশ অর্থনীতি সমিতি (২০১২) : নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মাসেতু নির্মাণ সম্ভব। জাতীয় সেমিনার, ১৯ জুলাই ২০১২।
- ১২। বাংলাদেশ অর্থনীতি সমিতি (২০১৬) : মুক্তিযুদ্ধের চেতনার বাংলাদেশ বিনির্মাণে বাংলাদেশ অর্থনীতি সমিতির বাজেট প্রস্তাবনা ২০১৬-২০১৭, ৩১ মে ২০১৬।