

নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু: জাতীয় ঐক্য সৃষ্টির শ্রেষ্ঠ সুযোগ

আবুল বারকাত
অধ্যাপক, অর্থনীতি বিভাগ, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় ও
সভাপতি, বাংলাদেশ অর্থনীতি সমিতি
(ই-মেইল: hsrc.bd@gmail.com)



বাংলাদেশ অর্থনীতি সমিতি
কর্তৃক আয়োজিত
“নিজ অর্থে পদ্মা সেতু” শীর্ষক
জাতীয় সেমিনারে মূল প্রবন্ধ

ঢাকা: ৪ শ্রাবণ ১৪১৯/১৯ জুলাই ২০১২

সারকথা: পদ্মা সেতু নির্মাণ বিষয়টি এখন আর কোনো নির্দিষ্ট রাজনৈতিক দলের দাবির মধ্যে সীমাবদ্ধ নেই- তা রূপান্তরিত হয়েছে গণআকাঙ্ক্ষায়। বিশ্বব্যাংক কর্তৃক পদ্মা সেতুর ঋণ চুক্তি বাতিল অনৈতিক ও মহা অন্যায় তবে তা বাংলাদেশের জন্য এক মহা আশীর্বাদ (blessing in disguise)। ১৯৭২-৭৩ এর বাংলাদেশ অর্থনীতি আর ২০১২-র অর্থনীতি এক কথা নয়। এখন আমাদের অর্থনীতি অনেক গুণ বেশি শক্তিশালী; জনগণ অনেকগুণ বেশি আত্মশক্তি-আত্ম মর্যাদা সম্পন্ন। পদ্মা সেতু নির্মাণে জনগণ এখন অনেকগুণ বেশি ত্যাগ স্বীকারে সর্বাঙ্গিক প্রস্তুত- জাতীয় ঐক্য সৃষ্টি ও তা সুসংহতকরণের এখনই শ্রেষ্ঠ সময়। যেহেতু আগামী ৪ বছরে পদ্মা সেতু নির্মাণ ব্যয় হবে আনুমানিক ২৪,০০০ কোটি টাকা আর ঠিক একই সময়ে ১৪টি বিভিন্ন উৎস থেকে সম্ভাব্য অর্থ সংস্থান হতে পারে ৯৮,৮২৫ কোটি টাকা সেহেতু পদ্মা সেতুর নির্মাণ কাজ পরিকল্পিতভাবে এমুহূর্তেই শুরু করা সম্ভব। অর্থ সংস্থানের ক্ষেত্রে বিশেষ জোর দিতে হবে সুদ বিহীন উৎসসমূহে- যেসব উৎস থেকে সম্ভাব্য আহরণ হতে পারে মোট ৪৯,১৫০ কোটি টাকা অর্থাৎ ২টি পদ্মা সেতু নির্মাণ ব্যয়ের সমপরিমাণ অর্থ। সেই সাথে জোর দিতে হবে নিজস্ব অর্থায়নের বৈদেশিক মুদ্রা আহরণ সংশ্লিষ্ট খাতসমূহে; এ ক্ষেত্রে করণীয় হবে নিম্নরূপ: বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ বৃদ্ধি করা; প্রবাসীদের প্রেরিত হস্তীকৃত অর্থ উত্তরোত্তর অধিক হারে ব্যাংকিং চ্যানেলে আনা; পদ্মা সেতু বন্ড (৮ থেকে ৩০ বছর মেয়াদী), সার্বভৌম বন্ড ও পদ্মা সেতু আইপিওতে প্রবাসী-বিদেশীদের বিনিয়োগে আগ্রহী করা; টাকার অঙ্কের উদ্বৃত্ত অর্থ (৪ বছরে মোট ৭৪,২২৫ কোটি টাকা) উৎপাদনশীল বিনিয়োগ করে রপ্তানী আয় বৃদ্ধি করা; অর্থনৈতিক কুটনীতির ফলপ্রসূতা বৃদ্ধির মাধ্যমে উন্নয়ন সহযোগীসহ বিদেশের বিনিয়োগকারীদের থেকে সহজ শর্তে স্বল্প সুদের দীর্ঘ মেয়াদী ঋণ সংগ্রহ করা এবং ব্যক্তি-প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে অনুদান সংগ্রহ করা। করণীয় বিষয়াদির মধ্যে গুরুত্বসহ বিবেচনা করতে হবে: (১) ৩টি উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন কমিটি গঠন- সর্বোচ্চ নীতি নির্ধারণী ও বাস্তবায়ন সমন্বয়কারী কমিটি হিসেবে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সভাপতিত্বে পদ্মা সেতু ইনটিগ্রিটি কমিটি, আর সাথে থাকবে অর্থায়ন-অর্থসংস্থান কমিটি এবং কারিগরী-প্রযুক্তি কমিটি, (২) “পদ্মা সেতু পাবলিক লিমিটেড কোম্পানী” গঠন করে তার মাধ্যমে বাজারে আইপিও ছাড়া, (৩) পদ্মা সেতুসহ বৃহৎ অবকাঠামোর জন্য নির্মাণ সামগ্রী (যন্ত্রপাতি, যন্ত্রাংশ, কাঁচামাল) উৎপাদন নিমিত্ত শিল্প স্থাপনে পদক্ষেপ নেয়া, (৪) সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞদের (দেশে-বিদেশে অবস্থানরত) হালনাগাদ তালিকা প্রণয়ন ও সংরক্ষণসহ জরুরীভিত্তিতে এবং নিয়মিত তাদের পরামর্শ গ্রহণের জন্য জীবন্ত-রিয়ল টাইম ওয়েব সাইট চালু রাখা, (৫) পৃথিবীর বিভিন্ন দেশে “Friends of Padma Bridge, Bangladesh” চেতনায় উদ্বুদ্ধ সংগঠন গড়ে তোলা, (৬) গণ অবহিতকরণ কার্যক্রমসহ সংশ্লিষ্ট প্রচার ব্যবস্থা শক্তিশালী করা। পদ্মা সেতু নির্মাণের ৩০ বছরের মধ্যেই নির্মাণ ব্যয় উঠে আসবে; ১০তম বছর থেকে যেহেতু ঘাটতি থাকবে না সেহেতু বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে পদ্মা সেতুর জন্য আর বরাদ্দ রাখার প্রয়োজন হবে না; সেতু চালু হবার ৪০-তম বছরে নিট ক্যাশ ফ্লো ১০,০০০ কোটি টাকা ছাড়িয়ে যাবে আর ১০০তম বর্ষে তা ছাড়িয়ে যাবে ২,০০,০০০ কোটি টাকা; উন্নত কানেকটিভিটি সমগ্র অর্থনীতির (শুধু দক্ষিণ-দক্ষিণ পশ্চিম অঞ্চলের নয়) চেহারা আমূল পাল্টে দেবে। সুতরাং নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু বিনির্মাণ-বিষয়টি হতে পারে উন্নয়ন আন্দোলনের (development as movement) বিশ্ব নন্দিত “Made in Bangladesh” মডেল।

ভূমিকা

আমাদের জাতীয় অর্থনীতির জন্য গুরুত্বপূর্ণ বৃহৎ অবকাঠামো পদ্মা সেতু (নির্মাণ) নিয়ে তর্ক-বিতর্কের সুরাহা এবং বিষয় নিয়ে নির্মোহ বস্তুনিষ্ঠ বিশ্লেষণ উপস্থাপনের লক্ষ্যে বাংলাদেশ অর্থনীতি সমিতির আয়োজনে আজকের এই জাতীয় সেমিনার।

সম্পূর্ণ স্ব-উদ্যোগি হয়েই সংশ্লিষ্ট বিষয়ে আমি আমার একান্ত ব্যক্তিগত বক্তব্য-বিশ্লেষণ উত্থাপন জরুরী মনে করেছি। আমার বক্তব্যের মূল বিষয়বস্তু নিম্নরূপ: (১) বিশ্বব্যাংক পদ্মা সেতুর জন্য প্রতিশ্রুত ১৯২ কোটি ডলার (অর্থাৎ ১৫,৮০০ কোটি টাকা; যেখানে ১ ডলার = ৮২.৩০ টাকা, ০৯ জুলাই ২০১২-এর হিসেবে)-এর ঋণ চুক্তি বাতিল করেছে- এ বিষয়টি কিভাবে দেখবো? (২) মাননীয় প্রধানমন্ত্রী বলেছেন নিজ অর্থায়নে পদ্মা সেতু নির্মাণ করবেন তা কতটুকু যৌক্তিক, (৩) পদ্মা সেতুসহ জাতীয় অর্থনীতির জন্য গুরুত্বপূর্ণ বৃহৎ অবকাঠামো নির্মাণে দেশজ অর্থায়ন উৎস ও উৎসভিত্তিক সম্ভাব্য পরিমাণ কত হতে পারে, (৪) পদ্মা সেতুর সম্ভাব্য আয়-ব্যয়সহ একটি অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ যার অন্তর্ভুক্ত থাকবে cash flow analysis, cost benefit analysis, debt servicing) এবং (৫) দ্রুত ভিত্তিতে পদ্মা সেতু নির্মাণ-এর লক্ষ্যে সরকারের বিবেচনার জন্য কয়েকটি গুরুত্বপূর্ণ সুপারিশ।

বিশ্বব্যাংক কর্তৃক পদ্মা সেতু ঋণ চুক্তি বাতিল: জাতীয় জন্য আশীর্বাদ

বিশ্বব্যাংক তাদের কথিত দুর্নীতির অভিযোগে পদ্মা সেতুর জন্য প্রতিশ্রুত ঋণ চুক্তি বাতিল করেছে- বিষয়টি আমি স্বাধীন-সার্বভৌম বাংলাদেশের অর্থনীতি-সমাজ-রাষ্ট্রের জন্য আশীর্বাদ মনে করি। আমি মনে করি এটা blessing in disguise। বিশ্বব্যাংক সম্পর্কে আমাদের কয়েকটি বিষয় মনে রাখা জরুরী: (১) বিশ্বব্যাংক নেহায়েত এক আর্থিক প্রতিষ্ঠান নয়, বিশ্বব্যাংক গভীর স্বার্থসংশ্লিষ্ট এক রাজনৈতিক প্রতিষ্ঠান, (২) বিশ্বব্যাংকসহ আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল (আইএমএফ)-এর ঋণ নিয়ে মাথা উঁচু করে দাঁড়িয়েছে এমন দেশের তেমন কোনো নজির নেই, (৩) বিশ্বব্যাংক ও আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিল সন্দেহাতীতভাবে মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রসহ উত্তর গোলার্ধের ধনী দেশসমূহের (সাম্রাজ্যবাদের) স্বার্থরক্ষাকারী একনিষ্ঠ সেবক সংস্থা, (৪) এক মেরুর বিশ্বে যুক্তরাষ্ট্র প্রতিষ্ঠা করতে চায় পৃথিবীর ৩টি সম্পদের উপর একচ্ছত্র মালিকানা ও নিয়ন্ত্রণ: জ্বালানী উৎস (energy sources), পানি সম্পদ (water resources), এবং মহাকাশ (space)। আর এসব সম্পদের উপর absolute ownership and control নিশ্চিত করার মাধ্যম হিসেবে যেসব সংস্থা সৃষ্টি করা হয়েছে তারই অন্যতম হল বিশ্বব্যাংক (World Bank)। বিশ্লেষণ বহিঃআবরণ দিয়ে নয় বিশ্বব্যাংকের প্রকৃত চরিত্র নিরূপণে উল্লেখিত চারটি বিষয় মাথায় রাখতে হবে।

বিশ্বব্যাংক কর্তৃক পদ্মা সেতুর ঋণ চুক্তি বাতিল আমাদের জন্য এক মহা আশীর্বাদ। কারণ তা নিজের পায়ে দাঁড়ানোর কঠিন বাস্তবতার সামনে আমাদের দাঁড় করিয়েছে। আমাদের সরকার পরিচালনাকারী নেতৃত্ব এবং উন্নয়ন নীতি নির্ধারক ও বাস্তবায়নকারীরা সম্ভবত এইই প্রথম এক বড় ধরনের ঝাঁকুনি খেলেন। এ ঝাঁকুনিটা প্রয়োজন ছিল অনেক আগেই- কারণ (১) তাদের “মানস কাঠামোর দারিদ্র” (mind set poverty) অর্থাৎ নতজানু মানসিকতা, ভিক্ষুক মানসিকতা, অন্যায় মুখ বুঁজে সহ্য করার মানসিকতা- এতই প্রকট যে স্ব-উদ্যোগে বড়কিছু করা সম্ভব- এ বিশ্বাস প্রায় হারিয়ে গিয়েছিলো- যদিও জাতীয় পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবের নেতৃত্বে দীর্ঘ মুক্তি সংগ্রাম পেরিয়ে এক সশস্ত্র মুক্তিযুদ্ধের মাধ্যমে আমরা স্বাধীন হয়েছি ৪১ বছরে আগে, (২) আমরা আমলই দিতে চাইনি যে ১৯৭২-১৯৭৩ এর ভঙ্গুর অর্থনীতি আর ২০১২ সালের অর্থনীতি এক কথা নয়; অর্থনীতির ভীত অনেকগুণ শক্ত হয়েছে- এ সত্য বেমালুম অস্বীকার করা হয়েছে।

বিশ্বব্যাংকের পদ্মা সেতুর ঋণ চুক্তি বাতিল- একদিকে যেমন আমাদের জন্য আশীর্বাদ, আর অন্যদিকে উচ্চকণ্ঠে বলা দরকার যে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন moral ground (নৈতিকতার মানদণ্ড)-এ বিশ্বব্যাংকের উচিত হবে আমাদের কাছে ক্ষমা প্রার্থনা করা। বিশ্বব্যাংক জানে বাংলাদেশের জনগণ যথেষ্ট ক্ষমাশীল। ‘পদ্মা সেতু কেন্দ্রিক দুর্নীতির অকাট্য প্রমাণ আছে’- এ কথা বিশ্বব্যাংকের; আর এর ভিত্তিতেই বিশ্বব্যাংক প্রতিশ্রুত ঋণচুক্তি বাতিল করেছে। এ বিষয়ে বিশ্বব্যাংক বাংলাদেশের জনগণের সামনে কোন ধরনের খোলাপত্র-শ্বেতপত্র প্রকাশ করেনি- এ কেমন স্বচ্ছতা? এ কেমন জবাবদিহিতা যেখানে বাংলাদেশও তো বিশ্বব্যাংকের চাঁদা দেয়া মালিক। বিশ্বব্যাংকের ভাইস প্রেসিডেন্ট ইসাবেলা আমাদের প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সাথে সংশ্লিষ্ট বিষয়ে যা বলেছেন তাতে তো বর্তমান সরকারের কেউ দুর্নীতি করেছে বলেননি (অবশ্য আবুল হোসেন সাহেবের কোম্পানির একাউন্ট জব্দ করতে বলেছে!) আর বর্তমান সরকার প্রধান জনাব আবুল হোসেনকে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় থেকে সরিয়ে দিয়েছেন এবং সেইসাথে দুর্নীতি দমন কমিশন পদ্মা সেতুতে দুর্নীতি খুঁজে পায়নি; আবার বর্তমান সরকার ইতোমধ্যে আপেক্ষাকৃত স্বল্প সময়ের মধ্যে পদ্মা সেতুর জন্য জমি অধিগ্রহণের কাজ শেষ করেছে এবং ইতোমধ্যে ১,৫০০ কোটি টাকা ব্যয় করেছে। পত্রিকান্তরে আমরা যতটুকু জানলাম তাতে এমন কি পাওয়া গেল যাতে বিশ্বব্যাংককে ঋণ চুক্তি বাতিল করতে হলো। সম্ভবত: এসব প্রকৃত কারণ নয়, উপলক্ষ্য মাত্র। বিষয় অন্যত্র; ভাবতে হবে ভিন্ন কোনোভাবে সম্ভবত বড় পর্দায়।

আগেই বলেছি বিশ্বে সাম্রাজ্যবাদের বিশেষত মার্কিন সাম্রাজ্যবাদের রাজনৈতিক-অর্থনৈতিক স্বার্থ উদ্ধারের জন্য হেন কাজ নেই যা বিশ্বব্যাংক করে না। আমার মতে বিশ্বব্যাংক নিজেই দুর্নীতি সংশ্লিষ্ট যড়যন্ত্রের মাস্টার (master of corruption conspiracy)। যে মুক্তবাজার অর্থনীতি দুর্নীতির জন্ম দিতে বাধ্য, তারা সে অর্থনীতি দর্শনেরই প্রবক্তা, সে অর্থে তারাই দুর্নীতির স্রষ্টা এবং ঐ দুর্নীতিকেই তারা তাদের আর্থ-রাজনৈতিক লক্ষ্য পূরণে কাজে লাগায়। এ কাজটি তারা পদ্মা সেতুসহ অন্যান্য অনেক ক্ষেত্রেই করেছে এবং নিয়মিত তা প্রতিপালন (পরিপুষ্ট) করে। এসব বিচারে বিশ্বব্যাংককেই আমাদের কাছে ক্ষমা চাইতে হবে। এমর্মে কয়েকটি উদাহরণ দিতে চাই:

(ক) বিশ্বব্যাংক “চায়না রেলওয়ে কনস্ট্রাকশন কোম্পানী” (CRCC) নামক একটি প্রতিষ্ঠানকে পদ্মা সেতুর পরামর্শক নিয়োগের জন্য জোরজবরদস্তি করেছে এবং এ মর্মে আমাদের সরকার বরাবর ৩ বার আনুষ্ঠানিক পত্র দিয়েছে। অবশ্য এ প্রতিষ্ঠানটি আমাদের দেশের বিচার-বাছাই কমিটি কর্তৃক (যেখানে সভাপতি ছিলেন সর্বজন শ্রদ্ধেয় অধ্যাপক জামিলুর রেজা চৌধুরী) ভূয়া ও অযোগ্য বলে বিবেচিত হয়। দুর্নীতিগ্রস্ত ও অনৈতিক এ কাজের জন্য বিশ্বব্যাংকের আনুষ্ঠানিকভাবে ক্ষমা চাওয়া উচিত। প্রশ্ন- বিশ্বব্যাংকের এ দুর্নীতির বিচার কে করবে?

(খ) বিশ্বব্যাংককে ক্ষমা চাইতে হবে এ জন্যও যে নিজে দুর্নীতি করে দুর্নীতির বিরুদ্ধে বক্তৃতা দেবার “দ্বি-মুখী নীতি” (double standard) অবলম্বন করেছে। এ এক মারাত্মক স্বলন।

(গ) বাংলাদেশে কি এমন ঘটে গেলো যে পরপর ৩ বার দুর্নীতিতে চ্যাম্পিয়ন হবার সময় বিশ্বব্যাংক খুশি মনে ঋণ দিলো অথচ এখন ঋণচুক্তি বাতিল করলো। এসবের পিছনে সম্ভাব্য প্রকৃত কারণ কি হতে পারে?

- ওদের কি খুবই অপছন্দ হচ্ছে যে আমরা ১৯৭১-এর মানবতা বিরোধী অপরাধ ও যুদ্ধাপরাধীদের বিচার করছি? পছন্দ না হবার অনেক কারণের বড় কারণ হতে পারে ১৯৭১-এ আমাদের মুক্তিযুদ্ধের বিরুদ্ধে ওদের অবস্থান। ওরাই এখন আমাদের পরামর্শ দিচ্ছে বিচার

যেন আন্তর্জাতিক মান সম্পন্ন হয়; ভয় দেখাচ্ছে তা না হলে রায় মানা হবে না। আবার মানবতা বিরোধী অপরাধীরা ঐ দেশেই লবিষ্ট ফার্ম নিয়োগ করেছে।

- ওরা কি ধরেই নিয়েছে যে বর্তমান সরকার পদ্মা সেতু নির্মাণ কাজ শুরু না করলে পারলে ২০১৪ সালের জাতীয় নির্বাচনে হেরে যাবে আর জিতবে বিএনপি-জামাত? ওরা কি সেটাই বাস্তবে দেখতে চায়? কেনো?

- বিশ্বব্যাংক পদ্মা সেতুর ঋণচুক্তি বাতিল করার পরে যখন প্রধানমন্ত্রী বললেন, নিজের টাকায় আমরা পদ্মা সেতু করবো এবং মাননীয় অর্থমন্ত্রীর নির্দেশ দিলেন সময় ক্ষেপণের জন্য ক্ষতিপূরণ চেয়ে বিশ্বব্যাংককে চিঠি দিতে- ঠিক তখনই কেনো ঢাকাস্থ মার্কিন রাষ্ট্রদূত মোজিনা সাহেব ভয় দেখাতে শুরু করলেন যে বাংলাদেশের উৎপাদিত তৈরি পোশাক-নিটওয়ার এবং প্লাস্টিক জাতীয় পণ্যের মার্কিন বাজার বন্ধ হয়ে যেতে পারে। এ কিসের ভয় দেখানো, কিসের আলামত? অর্থনৈতিক অবরোধ সৃষ্টির ভীতি? কি সুন্দর-স্পষ্ট যুক্তরাষ্ট্র-বিশ্বব্যাংক যোগসূত্র!

- ওদের নিঃসন্দেহে অপছন্দ যে জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ কোনো কোনো বিষয়ে আমরা স্বাধীন-দেশোপযোগী সিদ্ধান্ত নেবার চেষ্টা করছি। যেমন আমরা বিদ্যুৎ-জ্বালানী কৃষি ভর্তুকি দিতে চাই ওরা এর বিরুদ্ধে; ওরা বলছে বিশেষ ব্যক্তি/ব্যক্তি সমষ্টিকে মাথায় তুলে রাখতে হবে আর আমরা তা পারছি না- ওদের তাতে কি কি অসুবিধা?

(ঘ) ওদের ক্ষমা চাইতে হবে এ জন্যেও যে আমাদের জাতীয় আর্থিক নীতি, মুদ্রানীতিসহ স্বাধীন চিন্তার উন্নয়ন নীতি নির্ধারণিতে ওরা সরাসরি হস্তক্ষেপ করে আমাদের দেশজ উন্নয়ন দর্শনের মুক্ত-স্বাধীন চিন্তাকেই বিঘ্নিত করেছে/করে- এ নৈতিক অধিকার তারা কোথায় পেলো, কে দিলো তাদের এসব অধিকার। ওরা তো এলিজাবেথিয়ান-ভিক্টোরিয়ান যুগের উচ্চ নৈতিকতা (high moral) বহু আগেই বিসর্জন দিয়েছে।

(ঙ) বিশ্বব্যাংকের বেশ কিছু তুলনামূলক সুবিধে আছে: এ দেশে তাদের দালাল বাহিনী সংখ্যায় কম হলেও তাদের সরব উপস্থিতি সর্বত্র- কি রাষ্ট্রযন্ত্রে, কি সরকারে, কি অর্থনীতিবিদদের মধ্যে, কি TV talk show-র পর্দায়! এসব দালালদের ২ বৃহৎ শ্রেণীতে ভাগ করা যায়: প্রথম গ্রুপে আছে তারা যাদের স্বয়ংক্রিয় দালাল (automatic agent) বলা চলে (অথবা দালাল by default)- এরা হলেন তারা যারা অঙ্কের মত নয়া উদারবাদী দর্শন (neo-liberal philosophy) আওড়াতে থাকেন। আর দ্বিতীয় গ্রুপে আছেন প্রস্তুতকৃত দালাল (made agent), যারা এখন প্রত্যেক দিনই আমাদের বুদ্ধি-পরামর্শ প্রেসক্রিপশন দিচ্ছেন (পত্র-পত্রিকা; টক শো; সরকারী সভা): বলছেন তোমরা বিশ্বব্যাংকের সাথে দেন-দরবার অব্যাহত রাখো; ওদের ছাড়া কিন্তু সেতু হবে না; ওরা না আসলে নির্মাণ ব্যয় বাড়বে; ওদের বাদ দিলে ওরাও অনেক কিছু থেকে তোমাদের বাতিল করবে; ওদের অভিজ্ঞতার বিকল্প নেই; তোমার তো তেমন কিছু নেই; আর একান্তই যদি ওদের ম্যানেজ না করতে পারো সেক্ষেত্রে কুটনীতি জোরদার করে যুক্তরাষ্ট্রের মাধ্যমে জাপানের কাছে ধরনা দাও ইত্যাদি। উল্লেখিত দুই শ্রেণীর দালালদের বিশ্বাসে ঐক্য আছে- আর তা হলো “দেশের মাটি-উখিত উন্নয়ন”-এ অবিশ্বাস, বাজার গাঁড়ামিতে বিশ্বাস। উল্লেখিত দু-শ্রেণীর দালালদের উদ্দেশ্য একই- দেশের স্বার্থ যেখানেই যাক দালালী অব্যাহত রাখা, দালালীর প্রশ্নে “আপোষহীন” থাকা। উভয় গোষ্ঠীর দালালরাই মনে মনে খুব খুশি যে এবার বিশ্বব্যাংক শেখ হাসিনার সরকারকে বিপদে

ফেলেছে- বুঝুক সরকার কত ধানে কত চাল; ক্ষমতায় আসুক তাদের প্রিয়/পছন্দের দল অথবা অন্য কেউ ।

বিশ্বব্যাংক পদ্মা সেতুর ঋণ চুক্তি বাতিল করেছে ২৯ জুন ২০১২ তে । আমার জানা মতে পদ্মা সেতু নির্মাণের ঋণ চুক্তি সম্পাদনের জন্য বাংলাদেশ সরকার আমন্ত্রণ জানানোর আগেই বিশ্বব্যাংক স্ব-প্রণোদিত হয়ে এগিয়ে আসে । আর ঋণ ছাড় করার আগে ঋণ চুক্তি বাতিলের নজির নেই । এ প্রক্রিয়ায় চুক্তি সম্পাদন থেকে বাতিল পর্যন্ত বিশ্বব্যাংক ১৮ মাস সময় ক্ষেপণ করলো । ফলে একদিকে সেতু থেকে আয় (মূলত যানবাহন চলাচলে টোল আদায়) ১৮ মাস পিছিয়ে গেলো আর অন্যদিকে সময়-প্রলম্বিত হবার কারণে সেতু নির্মাণের ব্যয়ও বাড়লো । পদ্মা সেতু থেকে যানবাহনের টোল বাবদ দৈনিক আয় হবার কথা ১ কোটি ৭ লাখ ৯৯ হাজার টাকা (দেখুন সারণি ৩) । অর্থাৎ বিশ্বব্যাংক যে ১৮ মাস সময় ক্ষেপণ করলো ঐ ১৮ মাসে মোট টোল আদায় হতে পারতো ৫৮৩ কোটি ৯৪ লাখ টাকা । আমার মতে বিশ্বব্যাংকের কারণে যে ৫৮৩ কোটি ৯৪ লাখ টাকার সমপরিমাণ ক্ষতি হলো তা বিশ্বব্যাংকের কাছে চাওয়া ন্যায্যসঙ্গত । সেই সাথে ১৮ মাস বিলম্বের কারণে যে পরিমাণ নির্মাণ ব্যয় বাড়বে সেটিও ক্ষতিপূরণ হিসেবে চাওয়া উচিত । ক্ষতি আরো হয়েছে যে ক্ষতির হিসেব করা সহজ নয়, যেমন “আমাদের হাত ছিল না এমন কারণে ইমেজ (ভাবমূর্তি) সংকট সৃষ্টি”- এ ক্ষতির ক্ষতিপূরণও বিশ্বব্যাংকের কাছে চাওয়া যুক্তিসঙ্গত ।

নিজস্ব অর্থায়নেই আমরা পদ্মা সেতু নির্মাণ করতে পারি: কোন উৎস থেকে কত টাকা আহরণ সম্ভব?

পদ্মা সেতু নির্মাণে ৪ বছরে মোট ব্যয় হবে আনুমানিক ২৪,০০০ কোটি টাকা (যদি সামনের ৬ মাসের মধ্যে নির্মাণ কাজ শুরু করা যায়; বিলম্ব হলে ব্যয় বাড়বে) । এ ব্যয় হবে মূলত ৪টি খাতে মূল সেতুর নির্মাণ ব্যয় এপ্রোচ রোডসহ (১১,৫২০ কোটি টাকা, ৪৮%), নদী শাসন (৬,৫৭৬ কোটি টাকা, ২৭.৪%), তদারকির কনসালটেন্সি (৬০০ কোটি টাকা, ২.৫%), প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, টেকনিক্যাল এসিসট্যান্স ও প্রশিক্ষণ (২৪০ কোটি টাকা, ১%), সুদ/সেবা চার্জসহ পুনঃঅর্থায়ন (৮১৬ কোটি টাকা, ৩.৪%) । মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৪০ শতাংশ (৯,৬০০ কোটি টাকা) ব্যয় হবে দেশজ মুদ্রায় (“টাকা অফ্লে”) আর বাদবাকী ৬০ শতাংশ (১৪,৪০০ কোটি টাকা) ব্যয় হবে বৈদেশিক মুদ্রায় (“ডলার অফ্লে”) । অবশ্য মোট ব্যয় কাঠামোর খাতভিত্তিক আনুপাতিক গঠন বিভিন্ন কারণে পরিবর্তিত হতে পারে ।

অর্থাৎ সামনের ৪ বছরে পদ্মা সেতু নির্মাণে আমাদের আনুমানিক ব্যয় হবে মোট ২৪,০০০ কোটি টাকা । প্রশ্ন হলো এ অর্থ আমাদের আছে কি’না? আমরা নিজস্ব উৎস থেকে এ পরিমাণ অর্থ সংগ্রহ করতে পারবো কিনা? প্রয়োজনীয় বৈদেশিক মুদ্রার সংকুলান আমরা করতে পারি কিনা? আমার উত্তর হ্যাঁ, অবশ্যই পারি যদি আমরা চাই । বিভিন্ন যুক্তিসঙ্গত অনুমান-অনুসিদ্ধান্তের ভিত্তিতে সারণি ১-এ প্রদত্ত হিসেবে সামনের ৪ বছরে আমরা মোট ৯৮,৮২৫ কোটি টাকা সংগ্রহ করতে সক্ষম, অর্থাৎ নিজস্ব অর্থায়নে ১টি নয় কমপক্ষে ৪টি পদ্মা সেতু আমরা নির্মাণ করতে সক্ষম । উল্লেখ্য যে শুধু নিজস্ব অর্থায়ন মানদণ্ডেই নয় আনুষঙ্গিক অন্যান্য মানদণ্ডেও আমরা যথেষ্ট শক্তিশালী যা আমাদের নিজস্ব সম্পদে পদ্মা সেতু বিনির্মাণে সহায়ক হবে । যেমন (১) মানব সম্পদ (যার অন্তর্ভুক্ত দেশের ১৬ কোটি কর্মঠ মানুষ, প্রবাসে কর্মরত আমাদের ৮০ লাখ মানুষ); (২) জ্ঞান-বিজ্ঞান-প্রযুক্তিসহ সৃজনশীল মেধা সম্পদ (দেশের মেধাসম্পন্ন সং-দক্ষ-নিষ্ঠাবান দেশপ্রেমিক প্রকৌশল-প্রযুক্তি বিশারদ-পরিকল্পনাবিদ- সেতু নির্মাণে অভিজ্ঞ ব্যক্তি, আর বিদেশে অবস্থানরত আমাদের দেশজ মেধা, যেমন মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রে নির্মাণাধীন সর্ববৃহৎ বাঁধ-এর প্রধান প্রকৌশলী একজন বাংলাদেশী ইত্যাদি), (৩) দেশে ইতোমধ্যে প্রতিষ্ঠিত নির্মাণ সামগ্রি শিল্প (ইস্পাত, রড, সিমেন্ট, বেশ কিছু সংশ্লিষ্ট যন্ত্রপাতি ইত্যাদি) ।

সারণি ১: পদ্মা সেতুসহ অন্যান্য বৃহৎ অবকাঠামো নির্মাণে নিজস্ব অর্থায়ন উৎস ও সম্ভাব্য পরিমাণ

উৎস	মুদ্রা:বৈদেশিক/দেশীয়	৪ বছরে যে পরিমাণ সংগ্রহ/যোগান সম্ভব (কোটি টাকায়)
০১. বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ	বৈদেশিক	৪,২৭৫
০২. প্রবাসীদের (৮০ লক্ষ) প্রেরিত অর্থ	বৈদেশিক	
০৩. পেনশন ফান্ড	দেশজ	৩৪,৯০০
০৪. দেশজ ব্যাংক ব্যবস্থা	দেশজ	
০৫. দেশজ বীমা কোম্পানী	দেশজ	
০৬. প্রবাসে অবস্থানরত (স্থায়ী/অস্থায়ী) বাংলাদেশীদের প্রবাসে সঞ্চিত অর্থের দেশে বিনিয়োগ	বৈদেশিক	৫,০০০
০৭. দেশের মধ্যে অপ্রদর্শিত আয়	দেশজ	৫,৫০০
০৮. বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচী: তুলনামূলক কম গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প এবং অব্যয়িত অংশ	দেশজ	১৬,০০০
০৯. তামাকজাত পণ্যের (সিগারেট, বিড়ি, জর্দা, আলাপাতা) উপর অতিরিক্ত কর	দেশজ	১,৮০০
১০. ব্যক্তিগত আয়কর (যাদের বছরে কমপক্ষে ১ কোটি টাকা আয়কর দেবার কথা কিন্তু দেন না)	দেশজ	২৫,০০০
১১. কৃচ্ছতা সাধন: বিদেশ ভ্রমণ নিয়ন্ত্রণ; রাষ্ট্রীয় অনুষ্ঠানে ব্যয় হ্রাস; বিলাসবহুল গাড়ী ক্রয় নিষিদ্ধ	দেশজ	১,০০০
১২. লেভী/সারচার্জ/আইপিও	দেশজ	৫,৩০০
মোট		৯৮,৮২৫
উৎস: প্রবন্ধকার কর্তৃক হিসেবকৃত। যুক্তি, অনুসিদ্ধান্ত ও বিস্তারিত মন্তব্যের জন্য সারণি ২ দেখুন।		

আমরা যথেষ্ট মাত্রায় দূরদৃষ্টিসম্পন্ন হলে, নিজস্ব উৎস থেকে অর্থায়নে উচ্চমাত্রায় রাজনৈতিক প্রতিশ্রুতি (committed) থাকলে এবং এ প্রক্রিয়ায় গণজাগরণ সৃষ্টি করতে পারলে (যা অবশ্যই সম্ভব) আমার হিসেবকৃত ৪ বছরের মোট অর্থসংগ্রহের পরিমাণ ৯৮,৮২৫ কোটি টাকা ছাড়িয়ে ১৫০,০০০ কোটি টাকা পর্যন্ত হওয়া অসম্ভাবিক হবে না। সেক্ষেত্রে শুধু ২টি পদ্মা সেতুই নয় তার পাশাপাশি সামনের ৫ বছরের মধ্যেই অনেক বৃহৎ অবকাঠামো নির্মাণে অর্থের অভাব থাকবে না। পাশাপাশি এসবের গুণিতক প্রভাব (multiplier effect) এবং প্রদর্শন প্রভাব (demonstration effect) এমন হতে পারে যখন দেশের এবং বিদেশের বিনিয়োগকারীরা মোটামুটি সহনীয় শর্তে এককভাবে অথবা যৌথ উদ্যোগে অথবা পাবলিক-প্রাইভেট পার্টনারশিপের আওতায় বৃহৎ অবকাঠামোতে বিনিয়োগে আগ্রহী হবেন। অর্থাৎ শুরু করাটাই এখন জরুরী।

আগামী ৪ বছরে মোট ১২টি বৃহৎ উৎস থেকে আমরা মোট ৯৮,৮২৫ কোটি টাকা সংগ্রহ করতে সক্ষম (সারণি ১)। এর মধ্যে ১১টি উৎস নিজস্ব-দেশজ আর মাত্র ১টি উৎস বহিঃস্থ যার নাম “প্রবাসে অবস্থানরত (স্থায়ী+অস্থায়ী) বাংলাদেশীদের বিদেশে সঞ্চিত অর্থ যা আমানতের সুদের হার বেশি হলে বাংলাদেশে বিনিয়োগ হতে পারে” (অবশ্য এক্ষেত্রে অপেক্ষাকৃত উচ্চসুদ অথবা আয়ে রাষ্ট্রীয় গ্যারান্টি থাকতে হবে)। উল্লেখিত ১২টি উৎসের প্রতিটি থেকে প্রাপ্তির সম্ভাবনা ও পরিমাণ নির্ভর করবে বেশ কিছু শর্তাবস্থার অথবা সুযোগ-সম্ভাবনার উপর। বিষয়টি গুরুত্বপূর্ণ বিধায় প্রতিটি উৎস নিয়ে ভিন্ন ভিন্নভাবে বলা প্রয়োজন যা সংশ্লিষ্ট বিষয়ে নীতি-নির্ধারণে সহায়ক হবে (বিস্তারিত দেখুন সারণি ২-এ)। উৎসভিত্তিক মূল বিষয় নিম্নরূপ:

উৎস (০১ ও ০২) (বৈদেশিক মুদ্রা): “বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ” (০১) ও “প্রবাসীদের (৮০ লাখ) প্রেরিত অর্থ”: ০৯ জুলাই ২০১২ তারিখে বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ ছিল ১০.৩৯ বিলিয়ন ডলার অর্থাৎ ৮৫,৫০০ কোটি টাকা (ঐ তারিখে ডলারের বিনিময় হার ছিল ৮২.৩০ টাকা)। আমি ধরে নিয়েছি যে ন্যূনতম তিনমাসের

আমদানী মূল্যের সমপরিমাণ রিজার্ভ সংরক্ষণ করা হবে। সেক্ষেত্রে বছরে বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভের মাত্র ১.২৫ শতাংশ পদ্মা সেতু নির্মাণে 'ডলার অফ' খাতে রাখা যেতে পারে অর্থাৎ এ পদ্ধতিতে ৪ বছরে সংগ্রহ হবে ৪,২৭৫ কোটি টাকা (০.৫২ বিলিয়ন ডলার)। এ অবস্থা বজায় থাকলে বৈদেশিক মুদ্রার উপর চাপ সহনীয় পর্যায়ে থাকবে এবং রিজার্ভ স্থিতিশীল থাকবে। আহরিত এ অর্থের উপর ২.৫ শতাংশ ডিভিডেন্ড দিলে বাৎসরিক মোট সুদ দিতে হবে ১০০ কোটি টাকা। বৈদেশিক মুদ্রার যে প্রাক্কলন করা হয়েছে প্রকৃত প্রাপ্তি তার চেয়ে বেশ বেশি হতে পারে। কারণ (১) প্রতিবছর বৈদেশিক মুদ্রা রিজার্ভ বৃদ্ধির প্রবণতা বাস্তবতা, (২) প্রবাসীদের প্রেরিত অর্থ বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভের অন্তর্ভুক্ত। কিন্তু হুন্ডির মাধ্যমে প্রেরিত প্রবাসীদের অর্থ রিজার্ভের অন্তর্ভুক্ত নয়। এ ধরনের অর্থের পরিমাণ বছরে কমপক্ষে ১২ বিলিয়ন ডলার। এ বিপুল পরিমাণ হুন্ডির অর্থ অফিসিয়াল চ্যানেলে আনার লক্ষ্যে বিশেষ উদ্যোগ নেয়া হলে বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ বাড়বে এবং সেক্ষেত্রে 'বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ' খাত (০১/০২) থেকে পদ্মা সেতুর জন্য বার্ষিক ১.২৫ শতাংশ বরাদ্দ হলে প্রকৃত সম্ভাব্য প্রাপ্তি হতে পারে কমপক্ষে ৬,০০০ কোটি টাকা (যা সারণিতে দেখানো হয়েছে ৪,২৭৫ কোটি টাকা)। হুন্ডি অনুৎসাহিত করে অফিসিয়াল চ্যানেলে আনার ক্ষেত্রে বিভিন্ন পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে। যেমন, প্রবাসীদের সিআইপি মর্যাদা প্রদান; অর্থ-প্রণোদনা দেয়া অর্থাৎ বৈদেশিক মুদ্রার মূল্য পরিশোধের ক্ষেত্রে প্রচলিত হারের চেয়ে বেশি প্রদান; ভিআইপি সুবিধা প্রদান (বিমান, রেল, এয়ারপোর্ট, সরকারী অনুষ্ঠান ইত্যাদি)। উৎস ভিত্তিক আহরণযোগ্য অর্থ বিষয়ে বিস্তারিত দেখুন সারণি ২-এ।

উৎস (০৬) (বৈদেশিক মুদ্রা): “প্রবাসে অবস্থানরত (স্থায়ী/অস্থায়ী) বাংলাদেশীদের প্রবাসে সঞ্চিত অর্থ যা আমানতের সুদের হার বেশী হলে বাংলাদেশ বিনিয়োগ হতে পারে”: এ খাত থেকে ৪ বছরে সম্ভাব্য আহরণ হতে পারে ৫,০০০ কোটি টাকা, আর বিনিময়ে বাৎসরিক সুদ দিতে হবে ৭০০ কোটি টাকা (টাকা বন্ডে সুদের হার ১৪% আর ডলার বন্ডে সুদ হার ১২.৫% ধরে)। বৈদেশিক মুদ্রার সংস্থান হবে বিধায় এ খাতটিকে যথাযোগ্য গুরুত্ব দিতে হবে। সেক্ষেত্রে সুদের হার প্রচলিত সুদ হারের চেয়ে ২% বেশী প্রস্তাব করছি; এক্ষেত্রে রাষ্ট্রীয় গ্যারান্টিযুক্ত ডলার/টাকা বন্ড ছাড়া যেতে পারে। বিদেশে অবস্থানরত অনেক বাংলাদেশীর সাথে সরাসরি কথা বলে আমার এ ধারণা জন্মেছে যে তাদের মধ্যে পদ্মা সেতুর বিষয়টি ইতোমধ্যে যথেষ্ট জাগরণ সৃষ্টি করেছে। এ মর্মে ইতালিতে বসবাসরত একজন বাংলাদেশীর বক্তব্য- যা নিচের বক্সে লেখা হয়েছে- যথেষ্ট প্রণিধানযোগ্য।

ইতালির বিশিষ্ট ব্যবসায়ী জনাব লোকমান হোসেন জানিয়েছেন যে যদি সরকার সত্যিই নিজ উদ্যোগে পদ্মা সেতু নির্মাণে আগ্রহী হন এবং মোটামুটি কাঙ্ক্ষিত সুদে “Padma Bridge NRB Financing Cooperative” নামে বাজারে বন্ড ছাড়েন সেক্ষেত্রে তারা সমগ্র ইউরোপ থেকে ৪,০০০ কোটি টাকার সমপরিমাণ বিনিয়োগ করবেন। (প্রবন্ধকারের সাথে মুঠোফোন আলাপ, ১৪ জুলাই ২০১২; ইতালির ফোন নং + ৩৯৩২০৯০৫৮৬৩৪)

সারণি ২: পদ্মা সেতুসহ অন্যান্য বৃহৎ অবকাঠামো নির্মাণে দেশজ অর্থায়ন উৎস ও সম্ভাব্য পরিমাণ (কোটি টাকা): হিসেবের যুক্তি ও সংশ্লিষ্ট মন্তব্য

ক্র নং	উৎস	মুদ্রা (বৈদেশিক/দেশজ)	পরিমাণ (যা আছে)	কত শতাংশ বরাদ্দ করা যায় (প্রতি বছর)	কি যুক্তি	মোট যে পরিমাণ (সম্ভাব্য) পাওয়া যেতে পারে (৪ বছরে)	সুদের হার/বড্ডে সুদ হার কত হওয়া উচিত	বাৎসরিক সুদ কত হবে	বিশেষ মন্তব্য
০১	বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ	বৈদেশিক	৮৫,৫০০		১। ন্যূনতম তিন মাসের আমদানী মূল্যের সমপরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ সংরক্ষণ আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত। ২। প্রতি বছর ১.২৫% হারে বছরে ১০৬৮ কোটি টাকা সংগ্রহ করা হলে বৈদেশিক মুদ্রার উপর চাপ সহনীয় পর্যায়ে থাকবে এবং রিজার্ভ স্থিতিশীল থাকবে।	৪,২৭৫	২.৫% (ডিভিডেন্ড)	১০০	১। সরকার ইকুইটি বিনিয়োগ করতে পারে। ২। বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ অন্যত্র বিনিয়োগ এর ক্ষেত্রে যে হারে সুদ পাওয়া যায় সরকার কর্তৃক বিনিয়োগকৃত টাকার উপর সেই হারে ডিভিডেন্ড ধার্য করা যেতে পারে তাতে ফান্ড কষ্ট হ্রাস পাবে। ৩। প্রবাসীদের প্রেরিত অর্থ বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ এবং দেশজ ব্যাংক ব্যবস্থার মধ্যে অন্তর্ভুক্ত আছে। ৪। হস্তির মাধ্যমে প্রেরিত টাকা অফিসিয়াল চ্যানেলে আনার লক্ষ্যে বিশেষ উদ্যোগ নেয়া হলে বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ বাড়বে। সেক্ষেত্রে নিম্নরূপ পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারেঃ (ক) প্রবাসীদের সিআইপি মর্যাদা প্রদান। (খ) ইনসেনটিভ বৈদেশিক মুদ্রার মূল্য পরিশোধের ক্ষেত্রে প্রচলিত হারের চেয়ে বেশি প্রদান। (গ) ভিআইপি সুবিধা প্রদান (বিমান, রেল, এয়ারপোর্ট, সরকারী অনুষ্ঠান ইত্যাদি)
০২	প্রবাসীদের (চোলক্ষ) প্রেরিত অর্থ ক) সরকারী তথ্য মাঃডঃ ১২.০০ বিলিয়ন খ) মোট হুন্ডি সহ মাঃডঃ ২৪.০০ বিলিয়ন	বৈদেশিক	(০৯-০৭-২০১২ তারিখের রিজার্ভ মাঃডঃ ১০.৩৯ বিলিয়ন এবং প্রতি মাঃডঃ ৮২.৩০ টাকা হিসাবে)	১.২৫% (৪ বছরে মোট ৫%)					
০৩	পেনশন ফান্ড	দেশজ	৪৩৬,২৮০ (এপ্রিল/২০১২ ভিত্তিক)	২.০০% (৪ বছরে মোট ৮%)	ব্যাংক আমানত থেকে সংস্থান করা যেতে পারে বছরে ৮৭২৫ কোটি টাকা। বর্তমানে আমানতের প্রবৃদ্ধি গড়ে ন্যূনতম ১৫%। সুতরাং ২% পদ্মা বন্ডে বিনিয়োগ করা হলে অন্যান্য খাত ক্ষতিগ্রস্ত হবে না।	৩৪,৯০০	১২%	৪,১৮৮	১। ৮ থেকে ৩০ বছর মেয়াদী বন্ড বিক্রয় করে ৩৪,৯০০কোটি তহবিল সংগ্রহ করা যেতে পারে যা প্রাতিষ্ঠানিক বিনিয়োগ হবে অর্থাৎ ব্যাংক গুলো সরাসরি পদ্মা বন্ড ক্রয়ে বিনিয়োগ করবে। ২। রাষ্ট্রীয় মালিকানাধীন ব্যাংক গুলো পেনশন ফান্ডের অর্থ বিভিন্ন খাতে বিনিয়োগ করে থাকে। সুতরাং এটাও ব্যাংকিং উৎস। সরকারী কর্মচারীদের পেনশন বাজেটে প্রশাসনিক ব্যয়ের অন্তর্ভুক্ত থাকে। ৩। দেশজ বীমা কোম্পানীগুলো তাদের তহবিল ফিল্ড ডিপোজিট হিসেবে দেশজ বানিজ্যিক ব্যাংক গুলোতে জমা রাখে। সুতরাং এটাও দেশজ ব্যাংকিং খাতের অন্তর্ভুক্ত। ৪। প্রস্তাবিত বন্ড পদ্মা সেতু বন্ড নামে পরিচিত হবে।
০৪	দেশজ ব্যাংক ব্যবস্থা (ক) সরকারী (খ) বেসরকারী)	দেশজ	দেশের মোট ব্যাংক ডিপোজিট। বর্তমানে মোট ব্যাংক ডিপোজিটের						
০৫	দেশজ বীমা কোম্পানী (ছাড়/বিনিয়োগ সম্ভাব্য কত টাকা আছে?)	দেশজ	১১.৫০% অর্থাৎ ৫০,০০০ কোটি টাকা অপ্রদর্শিত আয় হিসাবে ধরা হয়েছে)						

									৫। দেশের ৪৭ টি বাণিজ্যিক ব্যাংক বছরে গড়ে ২০০ কোটি টাকা করে বন্ড ক্রয় করলে ৪ বছরে ৩৭,৬০০ কোটি টাকার সংস্থান হবে।
০৬	প্রবাসে অবস্থানরত (স্থায়ী/অস্থায়ী) বাংলাদেশীদের প্রবাসে সঞ্চিত অর্থ যা আমানতের সুদের হার বেশী হলে বাংলাদেশে বিনিয়োগ হতে পারে	বৈদেশিক	৫,০০০ (বার্ষিক রেমিটেন্স প্রাপ্তি মাঃডঃ ১২.০০ বিলিয়ন এর ৫ % বা মাঃডঃ ০.৬ বিলিয়ন প্রবাসে সঞ্চয় বিবেচনা করে এবং প্রতি মাঃডঃ ৮২.৩০ টাকা হিসাবে)	২৫%	প্রবাসী বাংলাদেশীদের সঞ্চিত অর্থ যা প্রচলিত আমানতের সুদের হার অপেক্ষা বেশী হলে বাংলাদেশে বিনিয়োগ হতে পারে	৫০০০	টাকা বন্ড ১৪% ডলার বন্ড ১২.৫০	৭০০ (টাকা বন্ড হিসেবে)	১। প্রবাসীদের সঞ্চিত টাকা যা বর্তমানে বিদেশে বিনিয়োগকৃত অবস্থায় আছে সেই অর্থ দেশে বিনিয়োগে আকৃষ্ট করতে পারলে একদিকে যেমন দেশের বৈদেশিক মুদ্রার রেমিটেন্স বাড়বে ফলে রিজার্ভ ও আমনত বৃদ্ধি পাবে অন্যদিকে তা এই বৃহৎ অবকাঠামো সহ অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণে অর্থায়ন সহজ হবে। এক্ষেত্রে দেশে বিনিয়োগের সুদের হার অবশ্যই প্রবাসে বিনিয়োগকৃত অর্থের চেয়ে বেশি হতে হবে। একারণে প্রচলিত হার অপেক্ষা ২% বেশি প্রস্তাব করা হয়েছে। ২। এক্ষেত্রে রাষ্ট্রীয় গ্যারান্টিযুক্ত ডলার/টাকা বন্ড ছাড়া যেতে পারে।
০৭	দেশের মধ্যে অপ্রদর্শিত আয়	দেশজ	৬,০০,০০০ (এই টাকার মধ্যে ৫০,০০০ কোটি টাকা ব্যাংক আমানত হিসাবে ধরা হয়েছে। সুতরাং অবশিষ্ট ৫,৫০,০০০ কোটি টাকা ব্যাংক ব্যবস্থার বাহিরে রয়েছে।)	০.২৫% (চার বছরে ১.০০%)	১। অপ্রদর্শিত আয় নামে বেনামে ব্যাংকে জমা রাখা হয়। ২। অপ্রদর্শিত আয় বিনিয়োগে সুযোগ প্রদান করা হলে তা যেমন দেশের উন্নয়নে ব্যবহৃত হবে। তেমনি তা থেকে অর্জিত আয় ট্যাক্সের আওতায় আসার ফলে সরকারের রাজস্ব আয় বাড়বে।	৫,৫০০	১২%	৬৬০	১। অপ্রদর্শিত আয়ের আংশিক নামে বেনামে ব্যাংকে গচ্ছিত থাকে এবং আংশিক নগদ সহ অন্যান্য ফর্মে রয়েছে। ২। ইতঃপূর্বে অপ্রদর্শিত আয় অর্থাৎ কালো টাকা সাদা করার লক্ষ্যে সরকার কর্তৃক বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন প্রকার সুবিধা প্রদান করা হয়। কিন্তু আশানুরূপ সাড়া পাওয়া যায় নাই। ফলে এ খাত থেকে সংগৃহীতব্য তহবিল ৫% এর স্থলে ১% প্রস্তাব করা যেতে পারে। ৩। ব্যাংক ব্যবস্থার বাহিরে অপ্রদর্শিত টাকা হতে ৫৫০০ কোটি টাকা বিনিয়োগে আকৃষ্ট করার লক্ষ্যে নিম্নোক্ত বিশেষ সুবিধাসমূহ প্রদান করা যেতে পারেঃ ক) বিনিয়োগকৃত অর্থ উপার্জনের উৎস সম্পর্কে কোন এজেন্সী কর্তৃক কোন সময়েই কোন প্রশ্ন করা হবে না যা আইনগতভাবে স্বীকৃত থাকবে। খ) ভবিষ্যৎ কোন সময়েই এ বিষয়ে কোন তদন্ত করা হবে না। ৪। প্রদত্ত বিশেষ সুবিধাসমূহ কেবলমাত্র প্রস্তাবিত

নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু: জাতীয় ঐক্য সৃষ্টির শ্রেষ্ঠ সুযোগ- আবুল বারকাত

০৮	বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর অব্যয়িত অংশ এবং তুলনামূলকভাবে কম গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প বাদ দিয়ে তা থেকে প্রাপ্ত অর্থ	দেশজ	৪,৯২০ (২০১১-১২ অর্থ বছরে) গড়ে ৪০০০	১০০% (চার বছরে ৪০০%)	২০১১-১২ সালের মূল বাজেটে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচী খাতে বরাদ্দ ছিল ৪৬,০০০ কোটি টাকা কিন্তু সংশোধিত বাজেট অনুযায়ী ব্যয় হয়েছে ৪১,০৮০ কোটি টাকা অর্থাৎ অব্যয়িত/অব্যবহৃত রয়েছে ৪,৯২০ কোটি টাকা। এভাবে প্রায় প্রতি বছরই বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর একটা অংশ অব্যয়িত থাকে। তাছাড়া প্রতি বছরই এডিপির আকার বাড়ছে (২০১২-১৩ অর্থ বছরের বাজেটে এডিপি ৫৫,০০০ কোটি টাকা)। সুতরাং পূর্বের পারফরমেন্স বিবেচনায় বর্তমান অর্থবছরেও কিছু বাজেট অব্যবহৃত থাকবে। গড়ে বার্ষিক ৪,০০০ কোটি টাকা অব্যয়িত হিসাবে আগামী ৪ বছরে মোট ১৬,০০০ কোটি টাকার সংস্থান করা যেতে পারে।	১৬,০০০	-	-	পদ্মা বন্ডে বিনিয়োগের ক্ষেত্রেই প্রয়োজ্য হবে। ১। তুলনামূলকভাবে কম গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প বাদ দিলে এডিপির অব্যবহৃত অর্থের পরিমাণ আরও বাড়ানো যেতে পারে। ২। আলোচ্য বার্ষিক গড় ৪০০০ কোটি টাকা অব্যয়িত এডিপি দেশীয় উৎস থেকে বরাদ্দের অংশ হিসেবে ধরা হয়েছে। ৩। প্রকৃতপক্ষে এই খাত থেকে সম্ভাব্য আদায়যোগ্য ট্যাক্স এর সিংহভাগই ব্যাংক ব্যবস্থা থেকে আসবে।
০৯	সিগারেট/বিড়ি এর উপর অতিরিক্ত ট্যাক্স	দেশজ	৯,০০০	৫% (চার বছরে ২০%)	২০১১-২০১২ সালে সিগারেট কোম্পানী গুলো হতে সরকার ৯০০০ কোটি টাকা ভ্যাট ও অন্যান্য ট্যাক্স পেয়েছে। বিভিন্ন বিড়ি/সিগারেট এর প্রকারভেদে বর্তমানে ভ্যাট ও অন্যান্য ট্যাক্স হার ৩২% থেকে ৪৭%। ক্ষতিকর পণ্য বিবেচনায় অতিরিক্ত আরও ৫% হারে ভ্যাট আরোপ করে বছরে আরও ৪৫০ কোটি টাকা বেশি সংস্থান করা সম্ভব।	১,৮০০	-	-	১। এ দেশে তামাকজাত পণ্য ব্যবহার সংশ্লিষ্ট রোগে বছরে ৫৬,০০০ মানুষ মারা যান। অতিরিক্ত ট্যাক্সে আরোপ করা হলে তামাক জাতীয় পণ্যের ব্যবহার একদিকে যেমন কমবে অন্যদিকে সরকারের রাজস্ব আয় আরও বাড়বে। ২। আবুল বারকাত, আশরাফ উদ্দিন চৌধুরী, নিগার নার্গিস এবং অন্যান্য গবেষক কর্তৃক রচিত "The Economics of Tobacco and Tobacco Taxation in Bangladesh" নামক একটি গবেষণা পত্রে দেখা যায় যে, প্রতি প্যাকেট (১০ পিস) সিগারেটের উপর ৩৪.০০ টাকা হারে ট্যাক্স (খুচরা মূল্যের উপর ৭০%) আরোপ করা হলে ৭ লাখ মানুষ ধূমপান থেকে বিরত থাকবেন, আরও ৭০ লাখ যুবককে ধূমপানে আসক্ত হওয়া থেকে বিরত রাখা যাবে, কয়েক হাজার মানুষকে অকাল মৃত্যু থেকে রক্ষা করা যাবে এবং অতিরিক্ত ১,৫১০ কোটি টাকা রাজস্বও বৃদ্ধি করা সম্ভব হবে।
১০	ব্যক্তিগত আয়কর	দেশজ	৫০,০০০	১ম বছর ৫%- ৪র্থ বছর ২০%	ব্যক্তি পর্যায়ে বর্তমানে ১.০০ কোটি টাকার উপর আয় কর দেন এমন ব্যক্তির সংখ্যা ৪৬ জন। কিন্তু বাস্তবিক	২৫,০০০	-	-	১। এনবিআর এর দক্ষতা বৃদ্ধিসহ সং কর্মকর্তা নিয়োগ দিতে হবে। ২। ১.০০ কোটি ও তদূর্ধ্ব অঙ্কের কর দাতাদের

					পক্ষে এর সংখ্যা অনেক বেশী হবে। প্রতি বছর ২৫০০ জন করে এরূপ করদাতা চিহ্নিত করতে পারলে ১০০০০ জনের নিকট থেকে জনপ্রতি বার্ষিক ১ কোটি টাকা হিসাবে ৪ বছরে মোট ২৫০০০ কোটি টাকার সংস্থান করা যেতে পারে (২৫০০ + ৫০০০ + ৭৫০০ + ১০০০০ = ২৫০০০)				বর্তমানে প্রদত্ত সুবিধা বৃদ্ধি করে এরূপ নতুন নতুন করদাতা সৃষ্টি করা যেতে পারে। ৩। প্রকৃতপক্ষে এই খাত থেকে সম্ভাব্য আদায়যোগ্য ট্যাক্স এর সিংহভাগই ব্যাংক ব্যবস্থা থেকে আসবে।	
১১	কৃচ্ছতা সাধন ও ক) বিদেশ ভ্রমণ নিয়ন্ত্রণ খ) রাষ্ট্রীয় অনুষ্ঠান সহ অন্যান্য ক্ষেত্রে আপ্যায়ন, আলোকসজ্জা, আনুষ্ঠানিকতা ব্যয় হ্রাস গ) সরকারী/বেসরকারী সকল পর্যায়ের বিলাসবহুল গাড়ী ক্রয় নিষিদ্ধ করণ	দেশজ	-	-	রাষ্ট্রীয় বৃহৎ স্বার্থ বিবেচনায় উল্লিখিত খাতে ব্যয় হ্রাস করে খরচ সাশ্রয় করে উদৃত টাকা উন্নয়ন খাতে ব্যবহার করা যেতে পারে।	১,০০০ (লামসাম)		-	১। উল্লিখিত খাত সমূহ সহ নিয়ন্ত্রণযোগ্য অন্যান্য খাতে ব্যয়ের প্রকৃত পরিমাণের উপর আলোচ্য খাত হতে অর্থ সংস্থানের বিষয়টি নির্ভরশীল। ২। আলোচ্য খাত হতে ১০০০ কোটি টাকা সংস্থান করা যাবে মর্মে ধরা হয়েছে।	
১২	অন্যান্য ক) লেভী/সারচার্জ খ) আইপিও	দেশজ	-	-	১। বর্তমানে মোবাইল কলরেট বিভিন্ন অপারেটর ভেদে ন্যূনতম ০.২৫ টাকা থেকে ১.০০ টাকা। তাই প্রতি কল থেকে ০.২৫ টাকা লেভী ধার্য করা হলেও খরচ সহনীয় পর্যায়ে থাকবে এবং গ্রাহকেরাও রাষ্ট্রীয় বৃহৎ স্বার্থ বিবেচনায় স্বতঃস্ফূর্তভাবে অংশ গ্রহন করবে। ২। গ্রাহকেরা বর্তমানে তাদের আমানতের থেকে প্রাপ্ত সুদের উপর ১০% উৎস কর প্রদান করছেন। উৎস করের এই হার বছ বছর যাবত একই রয়েছে। বর্তমান হারের সাথে অতিরিক্ত ১% লেভী আরোপ করা হলে ব্যাংক আমানত এবং আমনতকারীর উপর বিরূপ প্রভাব পরবে না। ৩। অনুকূলভাবে অন্যান্য সেবার উপরও সহনীয় পর্যায়ে লেভী আরোপ করা হলে জনগণ রাষ্ট্রীয় বৃহৎ স্বার্থ বিবেচনায় দেশপ্রথমে উদ্বুদ্ধ হয়ে তা স্বাভাবিকভাবে গ্রহন করবে।	(ক) ৪,৩৫০ i) মোবাইল ফোন থেকে-২৫০০ ii) ব্যাংক ডিপোজিটের লভ্যাংশ থেকে-৮৫০ iii) অন্যান্য সেবা থেকে-১০০০ (খ) আইপিও ১০০০		-	-	১। বিটিআরসির মে/২০১২ ভিত্তিক রিপোর্ট অনুযায়ী বর্তমানে মোবাইল ফোন গ্রাহক সংখ্যা ৯,২১,২০,০০০ যার মধ্যে ৭ কোটি সংযোগ চালু আছে মর্মে ধরা হয়েছে। ২। দৈনিক ন্যূনতম একটি কল হলে প্রতি কল থেকে ০.২৫ টাকা লেভী ধার্য করা হলে ৪ বছরে ২,৫০০ কোটি টাকার সংস্থান হবে। ৩। দেশের মোট ব্যাংক ডিপোজিট ৪৩৬,২৮০ কোটি টাকার উপর গড়ে ৫% হারে প্রদেয় সুদের উপর ১% লেভী/সারচার্জ আরোপ করা হলে ৪ বছরে ৮৫০ কোটি টাকার সংস্থান হবে। ৪। নিত্য প্রয়োজনীয় জিনিস ব্যতীত অন্যান্য ক্ষেত্রে যেমন স্ট্যাম্প, রেল/বিমান/বাস টিকেট এবং অন্যান্য সেবা হতে লেভী/সারচার্জ এর মাধ্যমে আরও ১০০০ কোটি টাকার সংস্থান করা যেতে পারে। ৫। সুদ সহ বন্ড মূল্য পরিশোধ না হওয়া পর্যন্ত এই লেভী/সারচার্জ আরোপ অব্যাহত থাকবে।
						৯৮,৮২৫				

উৎস (দেশজ মুদ্রা) (০৩) “পেনশন ফাণ্ড” (০৪), “দেশজ ব্যাংক ব্যবস্থা” (০৫) দেশজ বীমা কোম্পানী”: এপ্রিল ২০১২ ভিত্তিক দেশে মোট ব্যাংক আমানত (ডিপোজিট)-এর পরিমাণ ৪৩৬,২৮০ কোটি টাকা; বর্তমান মোট ব্যাংক ডিপোজিটের ১১.৫ শতাংশ অর্থাৎ ৫০,০০০ কোটি টাকা অপ্রদর্শিত আয় হিসেবে ধরা হয়েছে। বছরে মোট ব্যাংক ডিপোজিটের ২ শতাংশ পদ্মা সেতুতে বরাদ্দ সম্ভব বলে ধরে নেয়া হয়েছে (অর্থাৎ ৪ বছরে ৮ শতাংশ)। যেহেতু বর্তমানে আমানতের প্রবৃদ্ধি গড়ে ন্যূনতম ১৫ শতাংশ সেহেতু ২ শতাংশ পদ্মা বন্ডে বিনিয়োগ করা হলে অন্যান্য খাত ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। এ হিসেবে ব্যাংক আমানত থেকে পদ্মা সেতু বাবদ বছরে সংস্থান হতে পারে ৮,৭২৫ কোটি টাকা অর্থাৎ ৪ বছরে ৩৪,৯০০ কোটি টাকা। সেক্ষেত্রে পদ্মা বন্ডে ১২ শতাংশ সুদ দিলে বাৎসরিক সুদ দিতে হবে ৪,১৮৮ কোটি টাকা। দেশের ব্যাংক ব্যবস্থা ৮ থেকে ৩০ বছর মেয়াদী মোট ৩৪,৯০০ কোটি টাকার পদ্মা বন্ড ক্রয়ে প্রাতিষ্ঠানিক বিনিয়োগ করতে সক্ষম; দেশের ৪৭টি বাণিজ্যিক ব্যাংক বছরে গড়ে ২০০ কোটি টাকা করে বন্ড ক্রয় করলে ৪ বছরে ৩৭,০০০ কোটি টাকার সংস্থান হবে। উল্লেখ্য যে, রাষ্ট্রিয় মালিকানাধীন ব্যাংকগুলো পেনশন ফাণ্ডের অর্থ বিভিন্ন খাতে বিনিয়োগ করে থাকে, আর দেশজ বীমা কোম্পানীগুলো তাদের তহবিল স্থায়ী আমানত (ফিক্সড ডিপোজিট) হিসেবে দেশজ বাণিজ্যিক ব্যাংকগুলোতে জমা রাখে- অর্থাৎ উভয়ই ব্যাংকিং খাতের অন্তর্ভুক্ত।

উৎস (দেশজ মুদ্রা) (০৭) “দেশের মধ্যে অপ্রদর্শিত আয়”: দেশে মোট অপ্রদর্শিত আয়ের পরিমাণ আনুমানিক ৬ লাখ কোটি টাকার সমপরিমাণ। ধরে নেয়া হয়েছে যে অপ্রদর্শিত এ আয়ের ৫০,০০০ কোটি টাকা ব্যাংকে আমানত হিসেবে আছে আর বাদবাকী সাড়ে ৫ লাখ কোটি টাকা আছে ব্যাংক ব্যবস্থার বাইরে। ধরে নেয়া হয়েছে যে পদ্মা সেতু বন্ডে বিনিয়োগ করা হলে উৎস নিয়ে প্রশ্ন করা হবে না। এ পদ্ধতিতে আহরণ হতে পারে ৫,৫০০ কোটি টাকা এবং ১২ শতাংশ সুদে বছরে ৬৬০ কোটি টাকা সুদ প্রদান করতে হবে। প্রস্তুতবাটি যথেষ্ট উৎসাহব্যাঞ্জক হতে পারে (তবে নৈতিকতার প্রশ্ন প্রশ্নাতীত নয়!)। বাস্তবতা যদি এই হয় যে দেশে ৬ লাখ কোটি টাকার সমপরিমাণ কালো টাকা অথবা অপ্রদর্শিত আয় আছে সেক্ষেত্রে নির্মোহ ভাবনার প্রয়োজন আছে। প্রশ্নটি এভাবেও করা যেতে পারে যে বিদেশী প্রভুর সামনে নতজানু হবেন না কি কালো টাকা (প্রয়োজনে তুলনামূলক কঠিন শর্তে) বৃহৎ অবকাঠামো নির্মাণে ব্যবহার করবেন। হতে পারে কোনটিই করবেন না; এ প্রশ্নে সিদ্ধান্ত গ্রহণে জনমত যাচাই করা যেতে পারে।

উৎস (দেশজ মুদ্রা) (০৮) “বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর অব্যয়িত অংশ এবং তুলনামূলক স্বল্প গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প বাদ দিয়ে তা থেকে প্রাপ্ত অর্থ”: গত অর্থ বছরে (২০১১-১২) বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর (ADP) মোট ৪৬,০০০ কোটি টাকার মধ্যে ব্যয় হয়েছিলো ৪১,০৮০ কোটি টাকা অর্থাৎ অব্যয়িত পরিমাণ ৪,৯২০ কোটি টাকা। এভাবে প্রায় প্রতিবছরই ADP-র একাংশ অব্যয়িত থাকে যার মধ্যে জনগুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পও থাকে, আবার একই সাথে ADP তে এমন কিছু প্রকল্প থাকে যা স্বল্প গুরুত্বপূর্ণ অথচ বরাদ্দের বড় অংশই ব্যয় হয়ে যায়। গুরুত্বপূর্ণ নয় অথচ বরাদ্দ থাকে এবং ব্যয়ও হয়ে যায় আর সেইসাথে গুরুত্বপূর্ণ নয় এবং ব্যয়ও হয় না এসব মিলিয়ে গড়ে বছরে কমপক্ষে ৪,০০০ কোটি টাকার সমপরিমাণ অর্থ “পদ্মা সেতু” খাতে স্থানান্তর সম্ভব। এ হিসেবে ADP থেকে ৪ বছরে মোট ১৬,০০০ কোটি টাকা আহরণ সম্ভব যার সর্বোত্তম সবচে’ উপযোগী ব্যবহার হতে পারে “পদ্মা সেতু”সহ বৃহৎ অবকাঠামো খাতে। উল্লেখ্য যে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর আওতাভুক্ত প্রকল্প বরাদ্দের প্রায় অর্ধেক বৈদেশিক ঋণ-অনুদান নির্ভর। এক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় বিচার-বিশ্লেষণ করেই সিদ্ধান্ত নেয়া যৌক্তিক হবে। যেমন যেসব অবকাঠামো-সংশ্লিষ্ট প্রকল্প নিজস্ব সম্পদ দিয়ে বাস্তবায়ন সম্ভব তার জন্য বৈদেশিক মুদ্রা ঋণ নেয়া উচিত হবে না, আবার যেসব জরুরি অবকাঠামো-সংশ্লিষ্ট প্রকল্প বৈদেশিক মুদ্রা ছাড়া বাস্তবায়ন সম্ভব নয় সেক্ষেত্রে সহজ শর্তের মেয়াদি ঋণ গ্রহণ করা যেতে পারে ইত্যাদি।

উৎস (দেশজ মুদ্রা) (০৯) “তামাকজাত পণ্য- সিগারেট, বিড়ি, জর্দা-এর উপর অতিরিক্ত কর” রাজস্ব: আমাদের দেশে স্বাস্থ্যহানীকর তামাকজাত পণ্যের (সিগারেট, বিড়ি, জর্দা, গুল, আলাপাতা) মূল্য সম্ভবত পৃথিবীর সর্বনিম্ন। তামাকজাত পণ্য ব্যবহার সংশ্লিষ্ট রোগে বাংলাদেশে বছরে ৫৭,০০০ মানুষ অকাল মৃত্যুবরণ করেন। গবেষণায় প্রমাণিত যে প্রতি ১০ শলাকার সিগারেট প্যাকেটের খুচরা মূল্য ৩৪ টাকায় উন্নিত করলে (ফলে শুষ্ক হার দাঁড়াবে গড় খুচরা মূল্যের ৭০%) ৭০ লাখ মানুষ ধুমপান ছেড়ে দেবেন, প্রায় ৭০ লাখ আগত ধুমপায়ীরা ধুমপান শুরু করবেন না, সামনের ২০ বছরে ৬০ লাখ ধুমপান জনিত অকালমৃত্যু রোধ হবে এবং একই সাথে সরকারের সিগারেট থেকে অতিরিক্ত রাজস্ব আয় বাড়বে বছরে ১,৫০০ কোটি টাকা; আর বিড়ির ক্ষেত্রে আবগারী শুষ্ক প্রতি ২৫ শলাকার প্যাকেটে ৪.৯৫ টাকা নির্ধারণ করলে সংশ্লিষ্ট স্বাস্থ্যহানী দূর হবে এবং সরকারের বিড়ি খাতে অতিরিক্ত রাজস্ব আয় বাড়বে বছরে ৭২০ কোটি টাকা (বিস্তারিত দেখুন: আবুল বারকাত ও অন্যান্য ২০১২, The Economics of Tobacco and Tobacco Taxation in Bangladesh)। যেহেতু আমরা সুস্থ-সবল-চেতনা সমৃদ্ধ মানুষের বাংলাদেশ চাই এবং একই সাথে পদ্মা সেতু নিজ অর্থায়নেই করতে চাই সেহেতু আমরা ক্ষতিকর সিগারেট ও বিড়ির উপর একটু কর বাড়িয়ে বছরে ৪৫০ কোটি টাকার অতিরিক্ত রাজস্ব আহরণ প্রস্তাব করছি। এ হিসেবে ৪ বছরে আহরিত হবে মোট ১,৮০০ কোটি টাকা।

আমার বিবেচনায় উল্লেখিত গবেষণাপত্র আমলে নিলে সিগারেট, বিড়ি, আলাপাতা, জর্দা, গুল- এসব মারাত্মক স্বাস্থ্যহানীকর পণ্যের উপর অতিরিক্ত করারোপ করে ৪ বছরে মোট অতিরিক্ত রাজস্ব আয় হতে পারে ১০,০০০ কোটি টাকা (বর্তমানে মোট আদায় হয় বছরে ৯,০০০ কোটি টাকা)। এ খাতটি গুরুত্বপূর্ণ কারণ এ খাত থেকে আহরিত অর্থের ক্ষেত্রে কোনো সুদ প্রযোজ্য নয়।

উৎস (দেশজ মুদ্রা) (১০) “ব্যক্তি পর্যায়ে বছরে ১ কোটি টাকা বা তদুর্ধ্ব পরিমাণ সম্ভাব্য আয়কর দাতাদের থেকে কর রাজস্ব বৃদ্ধি”: বাংলাদেশে ব্যক্তি পর্যায়ে ১ কোটি টাকা বা তদুর্ধ্ব আয়কর প্রদান করেন মাত্র ৪৬ জন। আসলে এ সংখ্যা হবার কথা কমপক্ষে ৫০,০০০ জন। এ প্রসঙ্গে নিম্নমাত্রার সম্ভাবনা এমন: প্রতি বছর ২,৫০০ জন করে এরূপ করদাতা সনাক্ত করতে পারল ১০,০০০ জনের নিকট জনপ্রতি বার্ষিক ১ কোটি টাকা হিসেবে ৪ বছরে মোট ২৫,০০০ কোটি টাকার সংস্থান করা যেতে পারে (২,৫০০+৫,০০০+৭,৫০০+১০,০০০=২৫,০০০)। এ উৎসের সম্ভাবনা অনেক যা বাস্তবায়নে গুরুত্বপূর্ণ করণীয় হবে ন্যাশনাল বোর্ড অফ রেভিনিউ (NBR)এর দক্ষতাবৃদ্ধিসহ সংকর্মকর্তা নিয়োগ এবং এ ধরনের বৃহদাক্ষের করদাতাদের জন্য বিশেষ আনুষ্ঠানিক সম্মান প্রদান। পদ্মা সেতু নির্মাণে নিজ অর্থায়নের ক্ষেত্রে এ খাতটি উচ্চমাত্রার লাভজনক খাত কারণ এ খাতে বিনাসুদে বড় অঙ্কের অর্থ আহরণ সম্ভব। অন্যদিকে এ খাত থেকে সম্ভাব্য আদায়যোগ্য কর আয়ের সিংহভাগই আসবে ব্যাংক ব্যবস্থা থেকে, যেখানে ব্যাংকও সংশ্লিষ্ট আমানত বিনিয়োগ করে যে অপারেটিং মুনাফা করবে তার ৪২ শতাংশ কর হিসেবে সরকারকে দিতে বাধ্য থাকবে।

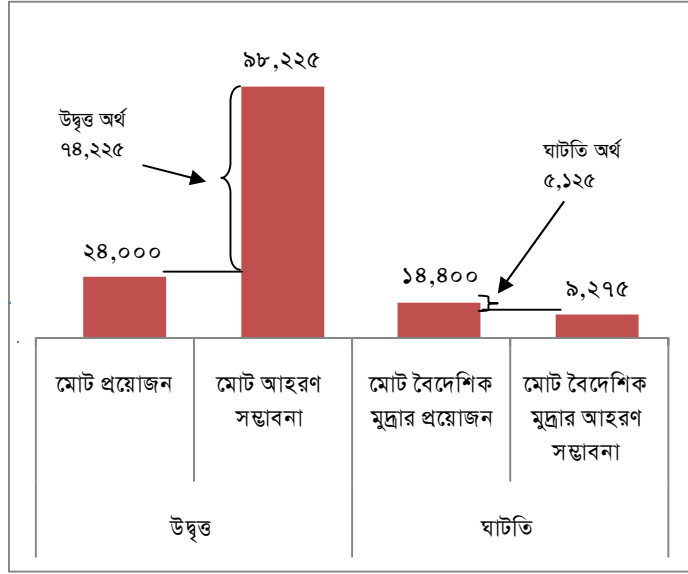
উৎস (দেশজ মুদ্রা ও বৈদেশিক মুদ্রা) (১১) “কৃচ্ছতা সাধন”: বিষয়টি প্রায়ই স্বতঃসিদ্ধ যে দরিদ্র দেশের অর্থনীতিতে তুলনামূলক অপচয় বেশী (ধনী দেশের অর্থনীতির তুলনায়) যে কারণে সামগ্রিক অর্থনৈতিক ফলপ্রদতা বৃদ্ধিতে “কৃচ্ছতা সাধন” গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম। এ কথাও সত্য যে, যে অর্থনীতি-সমাজ-রাষ্ট্রে মানস কাঠামোর দরিদ্র যত প্রকট সেখানে কৃচ্ছতা সাধনের সংস্কৃতি ততই দুর্বল। আর যেখানে দিনবদলের সনদ আর ‘রূপকল্প ২০২১’ দর্শন জাতীগতভাবে গ্রহণের মাধ্যমে আমরা স্ব-সম্পদে পদ্মা সেতু বিনির্মাণের চ্যালেঞ্জ গ্রহণ করেছি সেখানে যত কঠিনই হোক না কেন কৃচ্ছতা সাধনের সংস্কৃতি সৃষ্টি (ও প্রয়োগ) করতেই হবে। এ কৃচ্ছতা সাধনের প্রথম-প্রধান লক্ষ্য হবে কষ্টার্জিত বৈদেশিক মুদ্রার অপচয় রোধ কল্পে কৃচ্ছতা সাধন করতে হবে

সম্ভাব্য সকল ক্ষেত্রেই; যেমন বিদেশ ভ্রমণ নিয়ন্ত্রণ; সরকারী/বেসরকারী সকল পর্যায়ে বিলাসবহুল গাড়ী (যানবাহন) ক্রয় নিষিদ্ধকরণ; রাষ্ট্রীয় অনুষ্ঠানসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য ক্ষেত্রে আপ্যায়ন, আলোকসজ্জা, আনুষ্ঠানিকতা ব্যয় সঙ্কোচন ইত্যাদি। কৃচ্ছতা সাধন সংশ্লিষ্ট এসব খাতের ব্যয় হ্রাস করে সাশ্রয়কৃত অর্থ পদ্মা সেতু ফাণ্ডে দেয়া যেতে পারে। কৃচ্ছতা সাধন খাত থেকে মোট ৪ বছরে কমপক্ষে ১,০০০ কোটি টাকা আহরণ হতে পারে। তবে প্রকৃত অর্থের পরিমাণ হতে পারে আরো অনেক বেশী- সম্ভাব্য অর্থ-পরিমাণ নির্ভর করছে এসব উপখাতে ব্যয়ের প্রকৃত পরিমাণ এবং নিয়ন্ত্রণযোগ্য উপখাতের প্রকৃতির উপর। বিষয়টি নিয়ে একদিকে যেমন বস্তুনিষ্ঠ গবেষণার প্রয়োজন আর অন্যদিকে প্রয়োজন কৃচ্ছতার সংস্কৃতি গড়ে তোলার জন্য যথেষ্ট নজরদারি-মনিটরিংসহ গণপ্রচারণার।

উৎস (দেশজ মুদ্রা) (১২) “লেভী/সারচার্জ”, “আইপিও”: লেভী, সারচার্জসহ “পদ্মা সেতু পাবলিক লিমিটেড কোম্পানীর” মাধ্যমে বাজারে আইপিও ছেড়ে আগামী ৪ বছরে কমপক্ষে ৫,৩৫০ কোটি টাকা আহরণ সম্ভব। দেশে বর্তমানে মোট মোবাইল ফোন গ্রাহক সংখ্যা ৯ কোটি ২১ লাখ ২০ হাজার যার মধ্যে ৭ কোটি সংযোগ চালু আছে (তথ্য উৎস: বিটিআরসি, মে ২০১২ ভিভিক রিপোর্ট)। বর্তমানে মোবাইল কলরেট বিভিন্ন অপারেটর ভেদে ন্যূনতম ০.২৫ টাকা থেকে ১.০০ টাকা। আমি কলপ্রতি ০.২৫ টাকা লেভী ধার্য করার প্রস্তাব করছি, যা আশা করি জাতীয় বৃহত্তর স্বার্থে জনগণ স্বতঃস্ফূর্তভাবে মেনে নেবেন। এ হিসেবে দৈনিক ন্যূনতম একটি কল হলে এবং প্রতিকল থেকে ০.২৫ টাকা লেভী ধার্য করা হলে ৪ বছরে ২,৫০০ কোটি টাকার সংস্থান হবে। এ ছাড়া দেশের মোট ব্যাংক ডিপোজিট (আমানত) ৪৩৬,২৮০ কোটি টাকার উপর গড়ে ৫ শতাংশ হারে প্রদেয় সুদের উপর ১ শতাংশ লেভী/সারচার্জ আরোপ করা হলে ৪ বছরে আরো ৮৫০ কোটি টাকার সংস্থান হবে। আর সেইসাথে নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্য ব্যতীত অন্যান্য ক্ষেত্রসমূহ যেমন স্ট্যাম্প, রেল, বিমান, বাস, নৌযান এবং অন্যান্য সেবা হতে লেভী/সারচার্জ-এর মাধ্যমে আরো ১,০০০ কোটি টাকার সংস্থান করা যেতে পারে। উপরন্তু “পদ্মা সেতু পাবলিক লিমিটেড কোম্পানী” গঠন করে আইপিও-র মাধ্যমে শেয়ার বিক্রির মাধ্যমে কমপক্ষে ১,০০০ কোটি টাকা উত্তোলন আদৌ কঠিন নয়। আর এসব মিলিয়ে পদ্মা সেতুর জন্য ৪ বছরে কমপক্ষে ৫,৩৫০ কোটি টাকা সংস্থান সম্ভব।

তাহলে পদ্মা সেতুর অর্থায়ন সংশ্লিষ্ট নির্মোহ বস্তুনিষ্ঠ বিশ্লেষণে স্পষ্ট প্রতীয়মান হয় যে নিজস্ব অর্থায়নেই আমরা পদ্মা সেতু নির্মাণ করতে সক্ষম। পদ্মা সেতু নির্মাণে আগামী ৪ বছরে ব্যয় হবে ২৪,০০০ কোটি টাকা আর একই সময়ে মোট ১২টি বড় উৎস থেকে আমরা সংগ্রহ/সংস্থান করতে সক্ষম প্রয়োজনের তুলনায় কমপক্ষে ৪ গুণ বেশী অর্থ, মোট ৯৮,৮২৫ কোটি টাকা। অর্থাৎ প্রয়োজনের তুলনায় সংগ্রহ-সম্ভব অর্থের পরিমাণ ৭৪,২২৫ কোটি টাকা বেশী (অর্থাৎ উদ্বৃত্ত আহরণ)। তবে আমার হিসেবে সংগ্রহ সম্ভব বৈদেশিক মুদ্রায় ঘাটতি হতে পারে: পদ্মা সেতু নির্মাণে ৪ বছরে বৈদেশিক মুদ্রার অঙ্কে প্রয়োজন হবে ১৪,৪০০ কোটি টাকা অথচ সংস্থান সম্ভব হবে ৯,২৭৫ কোটি টাকা অর্থাৎ ৪ বছরে বৈদেশিক মুদ্রার ঘাটতি হতে পারে ৫,১২৫ কোটি টাকা (নীচের ছক ১ দেখুন)। আসলে একই সাথে কয়েকটি পদক্ষেপ গ্রহণ করলে বাস্তবে বৈদেশিক মুদ্রার ঘাটতি থাকবে না, এ ক্ষেত্রে উদ্বৃত্তই হবে। আমার প্রস্তাবিত পদক্ষেপসমূহ নিম্নরূপ: (১) বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ বৃদ্ধি করা, (২) প্রবাসীদের প্রেরিত হস্তিকৃত অর্থ উত্তরোত্তর অধিকহারে ব্যাংকিং চ্যানেলে আনা, (৩) “পদ্মা সেতু বন্ড”, “সার্বভৌম বন্ড”, “পদ্মা সেতু আইপিও” ইত্যাদিতে প্রবাসীদের বিনিয়োগে আগ্রহী করে তোলা, (৪) ‘টাকার অঙ্কে’ যে উদ্বৃত্ত অর্থের হিসেব দেয়া হয়েছে (অর্থাৎ ৪ বছরে ৭৪,২২৫ কোটি টাকা: ছক ১ দ্রষ্টব্য) তার উৎপাদনশীল বিনিয়োগ নিশ্চিত করে রপ্তানী আয় বৃদ্ধি করা (ফলে বৈদেশিক মুদ্রার আয় বাড়বে), (৫) দেশে বৈদেশিক বিনিয়োগ উৎসাহিত করা, এবং (৬) প্রকৃত উন্নয়ন সহযোগীদের (যারা ঋণের শর্ত হিসেবে ম্যাক্রোইকনমিক পলিসিতে হাত দেন না) কাছে সহজ শর্তে স্বল্প সুদে দীর্ঘমেয়াদি ঋণ সংগ্রহের জন্য নিরলস প্রচেষ্টা চালিয়ে যাওয়া (অর্থনৈতিক কূটনীতি জোরদারসহ অন্যান্য সকল পন্থায়)।

ছক ১: পদ্মা সেতু নির্মাণে অর্থ সংস্থান- দেশজ ও বৈদেশিক মুদ্রার প্রয়োজন ও আহরণ সম্ভাবনা (৪ বছরে, কোটি টাকায়)



পদ্মা সেতু: আরো কয়েকটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়

পদ্মা সেতুর কারিগরী-প্রযুক্তিগত বিষয়াদি নিয়ে কথা বলবেন সংশ্লিষ্ট যোগ্য বিশেষজ্ঞেরা। এ তাদেরই কাজ। তবে এ মুহূর্তে গুরুত্বপূর্ণ বিধায় কয়েকটি বিষয় উত্থাপন জরুরি।

প্রথমত: কেউ কেউ বলছেন, বিশ্বব্যাংকের অর্থ না নিলে সেতুর নির্মাণ ব্যয় বাড়বে। যুক্তিটা এরকম যে বিশ্বব্যাংকের নেতৃত্বে দাতা সংস্থাসমূহের প্রস্তাব অনুযায়ী weighted average cost of capital হবে ২.১৬% আর আমার প্রস্তাবনায় নিজ অর্থে বানাতে weighted average cost of capital হবে ৭.৬৩%। হিসেবটা আপাত দৃষ্টিতে ঠিক; কিন্তু আসলে সম্পূর্ণ বিভ্রান্তিকর এবং বেঠিক। কারণ বিশ্বব্যাংক যখন ঋণ দেয় তখন ঋণের শর্ত হিসেবে জাতীয় অর্থনীতির জন্য প্রতিকূল এবং দীর্ঘমেয়াদী ক্ষতিকর অনেক অবশ্য পালনীয় ধারা জুড়ে দেয়। যেমন তারা জাতীয় অর্থনীতির ম্যাক্রোইকনমিক পলিসি- আর্থিক নীতি, মুদ্রানীতি, ভর্তুকি না দেবার নীতি, বিদ্যুৎ-জ্বালানীর দাম বাড়ানোর নীতি ইত্যাদি শর্ত জুড়ে দেয় এবং তা প্রতিপালনে বাধ্য করে। জাতীয় অর্থনীতিতে এসব শর্তের অর্থমূল্য কত টাকা? তা যদি বিবেচনায় নেয়া হয় সেক্ষেত্রে আমাদের প্রস্তাবে অর্থাৎ দেশীয় নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতুর weighted average cost of capital যখন ৭.৬৩%, বিশ্বব্যাংকের দ্বারস্থ হলে ঐ weighted average cost of capital প্রকৃতপক্ষে হবে ৫০% (২.১৬% নয়; এ এক রাজনৈতিক-অর্থনৈতিক মারপ্যাচ)।

দ্বিতীয়ত: সম্ভাব্য cash-flow analysis কি হবে? আমার হিসেবে এ ক্ষেত্রে কয়েকটি বিষয় এখনই বলা সম্ভব: টোল এবং লেভী থেকে সেতু উদ্বোধনের প্রথম বছরে ১,৪৪৮ কোটি ৫৭ লাখ টাকা cash-flow হবে (ব্রিজ উদ্বোধনের প্রথম বছরে প্রতিদিন যানবাহন থেকে টোল আদায় হবে ১ কোটি ৭ লাখ ৯৯ হাজার টাকা; সারণি ৩ দ্রষ্টব্য); বার্ষিক সুদ এবং আসল বাবদ ২,৯৫০ কোটি ৩৩ লাখ টাকা কিস্তি পরিশোধ করতে হবে অর্থাৎ বছরে ১,৩৫১ কোটি ৭৬ লাখ টাকার ঘাটতি সংস্থান বার্ষিক উন্নয়ন বাজেটে রাখতে হবে; ইন্টারনাল রেট অফ রিটার্ন হবে ৯.৫ শতাংশ।

সারণি ৩: পদ্মা সেতুতে সম্ভাব্য যানবাহন চলাচল: সংখ্যা টোল, মোট আদায়
(প্রথম বছরে প্রতিদিন)

যানবাহনের ধরণ	যানবাহনের সংখ্যা	ট্যারিফ (টাকা)	মোট আয় (লক্ষ টাকায়)
ট্রাক	৩,৩৮৯	১,৯৪৯	৬৬.০৫
বাস	২,৮১২	১,৫৮৩	২৮.৬৮
হাঙ্কা যান	১,৬৩৩	৮১২	১৩.২৬
মোট	৭,৮৩৪		১০৭.৯৯

হিসেব পদ্ধতি: জাইকার সার্ভে রিপোর্টের ভিত্তিতে প্রবন্ধকার কর্তৃক হিসেবকৃত। ধরে নেয়া হয়েছে যে সেতু উদ্বোধনের দিনে মোট ৭,৮৩৪টি যানবাহন সেতু পার হবে। ২০২০ সালে বার্ষিক ৫% বৃদ্ধি হয়ে যানবাহন পারাপার সংখ্যা দাঁড়াবে প্রত্যেক দিন প্রায় ২১,০০০, যে সংখ্যা ২০৩০ সালে প্রতিদিন বেড়ে দাঁড়াবে ৪১,০০০-এ, ২০৪০ সালে ৬১,০০০, আর ২০৫০ সালে ৭৬,০০০। (বিস্তারিত দেখুন: পরিশিষ্ট সারণি A)

তৃতীয়ত: পদ্মা সেতুর cash flow, cost-benefit এবং debt servicing (সুদাসল পরিশোধ) সংক্রান্ত টেকনিক্যাল বিষয়াদির হিসেবপত্তর করেছি যা পরিশিষ্টে সংযুক্ত করা হয়েছে। সাধারণভাবে প্রশ্নগুলো এমন: ঋণ নিয়ে সেতু নির্মাণ করলে কত বছর ধরে ঋণ সুদাসলে পরিশোধ করতে হবে, বছরে কতটাকা পরিশোধ করতে হবে, সে টাকা কোথা থেকে আসবে, বছরে বেনিফিট কত টাকা আসবে- কোথা থেকে আসবে ইত্যাদি? হিসেবে ধরে নেয়া হয়েছে: (১) মোট ২৪,০০০ কোটি টাকার নির্মাণ ব্যয়ের মধ্যে লেভী ও সারচার্জ থেকে আসবে ৫,৩৫০ কোটি টাকা, বাংলাদেশ ব্যাংকের রিজার্ভ থেকে আসবে ৪,২৭৫ কোটি টাকা (বার্ষিক ডিফিডেন্ড দেয়া হবে ২.৫% হারে), আর বাদবাকী ১৪,৩৭৫ কোটি টাকা আসবে বন্ড আকারে (সুদের হার ১২%) (পরিশিষ্ট সারণি D দ্রষ্টব্য); (২) ঋণের মেয়াদকাল হবে ৩০ বছর (৪ বছর গ্রেস পিরিয়ডসহ) অর্থাৎ ৪ বছরে সেতু নির্মাণ শেষ হলে ৫ম বছর থেকে ঋণ (সুদ+আসল) পরিশোধ শুরু হবে; (৩) সেতুর জীবনকাল (project life) হবে ১০০ বছর (প্রকৃতপক্ষে আরো বেশি হতে পারে); (৪) ঋণ পরিশোধে ঘাটতি মেটানো হবে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির 'পদ্মা সেতু' খাত থেকে এবং যমুনা সেতুর নিট উদ্বৃত্ত অংশ থেকে; (৫) সেতুর আয়ের প্রধান উৎস হবে যানবাহনের উপর টোল আদায় থেকে। এসব অনুসিদ্ধান্তের ভিত্তিতে হিসেবপত্তর ফল নিম্নরূপ: (১) ৩০ বছরের মধ্যেই পদ্মা সেতুর নির্মাণ ব্যয় উঠে আসবে, (২) (চার বছর নির্মাণকাল পেরুনের পর) ৫ম বছর থেকে সুদ আসল পরিশোধ করতে হবে বছরে ২,৯৫০ কোটি ৩০ লাখ টাকা; এভাবে মোট ২৬ বছর ধরে পরিশোধ করতে হবে, (৩) সেতু নির্মাণ কাজ শেষ হবার প্রথম বছরে সেতুর প্রাপ্তি হবে ১,৪৪৮ কোটি ৫৭ লাখ টাকা (যানবাহন চলাচলের টোল বাবদ ৩৬১ কোটি টাকা আর লেভী/সারচার্জ থেকে ১,০৮৭ কোটি টাকা), (প্রথম বছরের) ঘাটতি ১,৫০২ কোটি টাকা মেটানো হবে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির ১,৩৫২ কোটি টাকা এবং যমুনা সেতুর নিট উদ্বৃত্তের ১৫০ কোটি টাকা থেকে; ক্রমান্বয়ে এ ঘাটতি কমতে থাকবে; (৪) ১০-তম বছরে টোল আদায় থেকে আয় হবে ১,৭৯২ কোটি টাকা (প্রথম বছরের তুলনায় ৫ গুণ বেশি), (৫) ১০-তম বছর থেকে আর ঘাটতি থাকবে না, উদ্বৃত্ত হবে অর্থাৎ ১০-তম বছর থেকে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে পদ্মা সেতুর জন্য আর কোনো বরাদ্দ রাখা দরকার হবে না, (৬) সেতু চালু হবার ৪০-তম বছরে নিট ক্যাশ ফ্লো ১০ হাজার কোটি টাকা ছাড়িয়ে যাবে, যা ৩০ হাজার কোটি টাকা ছাড়িয়ে যাবে ৬০-তম বছরে, ৮০-তম বছরে ছাড়িয়ে যাবে ৮০ হাজার কোটি টাকা, আর ১০০-তম বর্ষে ছাড়িয়ে যাবে ২,০০,০০০ কোটি টাকা (এসব হিসেব পরিশিষ্টে দেয়া আছে)।

চতুর্থত: অনেকেই বলছেন, পদ্মা সেতুর মোট সম্ভাব্য ব্যয়ের ৭০-৮০ শতাংশই হবে বৈদেশিক মুদ্রায়; এমনও বলছেন যে সেতু নির্মাণের বিভিন্ন উপাদান-উপকরণের বড় অংশ বিদেশ থেকেই আনতে হবে। বিষয়টি কারিগরী-প্রযুক্তিগত। কিন্তু বিভিন্ন সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞদের সাথে আলাপ-আলোচনার ভিত্তিতে আমি বুঝেছি এখানেও আমাদের বোকা বানানোর প্রয়াস যথেষ্ট সক্রিয়। বিশেষজ্ঞদের সাথে আলাপ-আলোচনার ভিত্তিতে সারণি ৪-এ আমি দেখানোর চেষ্টা করেছি যে সেতু নির্মাণের বিভিন্ন ক্ষেত্রে (১৮টি ক্ষেত্র দেখানো হয়েছে) যেসব উপাদান-উপকরণ (সিমেন্ট, বালি, পাথর, এম এস রড, এডমিক্সার, শ্রমশক্তি, যন্ত্রপাতি ইত্যাদি) প্রয়োজন হবে তার অধিকাংশই আমাদের দেশে পাওয়া যাবে এবং/অথবা দেশে প্রস্তুত করা সম্ভব; তবে বেশ কিছু অংশ আমদানী করতে হবে।

সারণি ৪: পদ্মা সেতু নির্মাণের বিভিন্ন ক্ষেত্রে উপাদান-উপকরণ কি লাগবে: কি আমার আছে, কি নেই, কোন মুদ্রা (দেশীয়-বৈদেশিক) কতটুকু প্রয়োজন হবে

ক্রম	ক্ষেত্রসমূহ	ফান্ডের উৎস		সিমেন্ট	বালি	পাথর	এসএস রড	এডমিক্সার	শ্রমশক্তি	
		দেশীয়	বৈদেশিক						দক্ষ	আধাদক্ষ
নদী শাসন, সংযোগ সড়ক, ভূমি										
০১.	ভূমি অধিগ্রহণ	১০০%								
০২.	নদী রক্ষা ও বাঁধ	১০০%								
০৩.	পুনর্বাসন	১০০%								
০৪.	সংযোগসড়ক, ব্রিজ/কালভার্ট	১০০%								
মূল সেতু										
০৫.	শিট পাইলিং (সিটু পাইল)	২০%	৮০%							
০৬.	সিটু পাইল	৫০%	৫০%	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	স্থানীয়	অংশত স্থানীয়, বড় অংশ আমদানী	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	১০০% আমদানী	৫০% স্থানীয় ৫০% বিদেশ	১০০% স্থানীয়
ক্রম	ক্ষেত্রসমূহ	ফান্ডের উৎস		সিমেন্ট	বালি	পাথর	এসএস রড	এডমিক্সার	শ্রমশক্তি	
		দেশীয়	বৈদেশিক						দক্ষ	আধাদক্ষ
০৭.	পাইলিং যন্ত্রপাতি	৩০%	৭০%	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	স্থানীয়	অংশত স্থানীয়, বড় অংশ আমদানী	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	১০০% আমদানী	৫০% স্থানীয় ৫০% বিদেশ	১০০% স্থানীয়
০৮.	পাইল ক্যাপ কাস্টিং/ পেডেসট্যালস/ভিত	৩০%	৭০%	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	স্থানীয়	অংশত স্থানীয়, বড় অংশ আমদানী	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	১০০% আমদানী	৫০% স্থানীয় ৫০% বিদেশ	১০০% স্থানীয়
০৯.	আর সিসি কলাম, পেডেসট্যালস, কলাম ক্যাপিট্যালস	৩০%	৭০%	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	স্থানীয়	অংশত স্থানীয়, বড় অংশ আমদানী	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	১০০% আমদানী	৫০% স্থানীয় ৫০% বিদেশ	১০০% স্থানীয়
১০.	ক্যান্টিলিভার ব্রিজ, গ্রেডার, স্লাব ইত্যাদি	৩০%	৭০%	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	স্থানীয়	অংশত স্থানীয়, বড় অংশ আমদানী	স্থানীয় তবে কাঁচামাল আমদানী	১০০% আমদানী	৫০% স্থানীয় ৫০% বিদেশ	১০০% স্থানীয়
১১.	প্রি-স্ট্রেস রড	-	১০০%							
১২.	রেইলিং	১০০%								
১৩.	স্টিল ফরমিং ম্যাশিন- ক্যান্টিলিভার ব্রিজ কাস্টিং-এর জন্য, সকল আরসিসি কাজ অন্যান্য		১০০%							
অন্যান্য										
১৪.	ইলেকট্রিক পোস্ট,	১০০%								

	লাইন, তার ইত্যাদি								
১৫	ব্রিজের স্থাপত্য ডিজাইন-ড্রয়িং, রেল লাইন, সংযোগ সড়ক, ব্রীজ, নদী রক্ষা, বাঁধ, ইত্যাদি	স্থানীয় ও বিদেশী বিশেষজ্ঞরা ইতোমধ্যে সম্পন্ন করেছেন							
১৬	রেল লাইন, ব্যালাস্ট, নাট-বল্টু, পাথর	৫০%	৫০%						
১৭	পরামর্শক	দেশী ও বিদেশী							
১৮	ঠিকাদার	দেশী ও বিদেশী							

উৎস: বিভিন্ন সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞদের সাথে আলোচনার ভিত্তিতে প্রবন্ধকার কর্তৃক প্রস্তুতকৃত

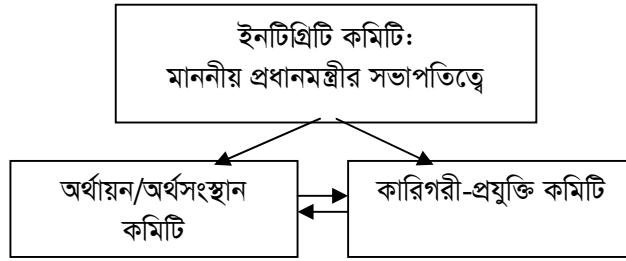
নিজস্ব অর্থায়নেই হবে আমাদের পদ্মা সেতু: কিছু জরুরী সুপারিশ

১. পদ্মা সেতু এখন আর কোনো নির্দিষ্ট রাজনৈতিক দলের দাবী নয়- পদ্মা সেতু এখন এ দেশের আপামর জনগণের দাবী; জন-আকাজ্জা। জন-আকাজ্জার প্রতি সম্মান প্রদর্শন সুলক্ষণ। আর বিশ্বব্যাপক পদ্মা সেতুর ঋণচুক্তি বাতিলের পরে এ প্রশ্নে সৃষ্টি হয়েছে অভাবনীয় জাতীয় ঐক্যের এক ঐতিহাসিক সুযোগ। জনগণকে সাথে নিয়ে- জনগণের আত্মশক্তিকে কাজে লাগিয়ে নিজ সম্পদে নিজ অর্থায়নে এ সুযোগ বাস্তবায়ন করতে হবে।
২. যেহেতু আগামী ৪ বছরে পদ্মা সেতু নির্মাণ ব্যয় হবে আনুমানিক ২৪,০০০ কোটি টাকা আর ৪ বছরে সম্ভাব্য নিজস্ব অর্থ সংস্থান হতে পারে ৯৮,৮২৫ কোটি টাকা সেহেতু জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ অবকাঠামো পদ্মা সেতুর নির্মাণ কাজ আর বিলম্ব না করে পরিকল্পিতভাবে এ মুহূর্তেই শুরু করা সম্ভব।
৩. পদ্মা সেতুর অর্থসংস্থানে প্রস্তাবিত ১৪টি উৎস নিয়ে সংশ্লিষ্টদের আরো সক্রিয়ভাবে ভাবতে হবে। কারণ উৎসভিত্তিক আহরিত অর্থের পরিমাণ মিস্স-এর সম্ভাব্য অভিঘাত মূল অর্থনীতিতে কি প্রকৃতির হবে তা জানা দরকার। অর্থসংস্থানের প্রস্তাবিত ১৪টি উৎস হলো নিম্নরূপ: (১) বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ, (২) প্রবাসীদের প্রেরিত অর্থ (অফিসিয়াল চ্যানেলে আসা এবং হুন্ডি, (৩) পেনশন ফান্ড, (৪) দেশজ ব্যাংক ব্যবস্থা, (৫) দেশজ বীমা কোম্পানী, (৬) প্রবাসে বাংলাদেশীদের সঞ্চয়, (৭) দেশের মধ্যে অপ্রদর্শিত আয়, (৮) বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর (ADP) অব্যয়িত অর্থ এবং স্বল্পগুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প স্থগিত করে তার বরাদ্দ অর্থ, (৯) স্বাস্থ্যহানীকর তামাকজাত পণ্যের উপর অতিরিক্ত শুল্ক, (১০) ব্যক্তি পর্যায়ে বছরে ১ কোটি টাকা বা তদূর্ধ্ব আয়-কর দাতাদের সংখ্যা বৃদ্ধি, (১১) লেভী/সারচার্জ, (১২) আইপিও, (১৩) কৃচ্ছতা সাধন, (১৪) অনুদান।
৪. পদ্মা সেতুর অর্থসংস্থানের ক্ষেত্রে সুদবিহীন উৎসসমূহে জোর দেয়া উচিত। কারণ এক্ষেত্রে অর্থসংস্থানের বিপরীতে কোনো সুদ দিতে হবে না (অর্থাৎ সুদের বোঝাহীন খাত)। এসব উৎসের অন্যতম হল তামাকজাত পণ্যের উপর অতিরিক্ত শুল্ক; বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর অব্যয়িত অংশ এবং স্বল্প গুরুত্বপূর্ণ (অথবা তুলনামূলক অপ্রয়োজনীয়) প্রকল্প স্থগিতকরণ বরাদ্দ; ব্যক্তি পর্যায়ে বছরে ১ কোটি টাকার উপর আয়কর দাতা; লেভী; সারচার্জ; কৃচ্ছতা; অনুদান। উল্লেখ্য যে সুদবিহীন এসব উৎস থেকে প্রাক্কলিত আহরণ হবে মোট আহরিত অর্থের ৫০ শতাংশ (৯৮,৮২৫ কোটি টাকার মধ্যে ৪৯,১৫০ কোটি টাকা; অর্থাৎ সুদবিহীন উৎস থেকেই ২টি পদ্মা সেতু নির্মাণ সম্ভব)।
৫. যেহেতু নিজস্ব অর্থায়ন হিসেবে বৈদেশিক মুদ্রার ক্ষেত্রে প্রয়োজনের তুলনায় ঘাটতি দেখা যাচ্ছে সেহেতু বৈদেশিক মুদ্রা সংগ্রহে সর্বাঙ্গিক প্রচেষ্টা গ্রহণ করতে হবে। এ প্রয়াসের অংশ হিসেবে করণীয়

বিষয়াদি হতে পারে নিম্নরূপ: বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ বৃদ্ধি করা; প্রবাসীদের প্রেরিত ছড়িকৃত অর্থ উত্তরোত্তর অধিকহারে ব্যাংকিং চ্যানেলে আনা; ‘পদ্মা সেতু বন্ড’; ‘সার্বভৌম বন্ড’; ‘পদ্মা সেতু আইপিও’ ইত্যাদিতে প্রবাসি-বিদেশীদের বিনিয়োগে আগ্রহী করা; ‘টাকার অঙ্ক’র উদ্বৃত্ত অর্থ উৎপাদনশীল বিনিয়োগ করে রপ্তানী আয় বৃদ্ধি করা; অর্থনৈতিক কুটনীতি জোরদারসহ দেশে-বিদেশে ব্যাপক প্রচারমূলক কর্মকাণ্ডের মাধ্যমে উন্নয়ন সহযোগীদের কাছে সহজ শর্তে স্বল্প সুদের দীর্ঘমেয়াদী ঋণ সংগ্রহ করা এবং ব্যক্তি-প্রতিষ্ঠান পর্যায়ে অনুদান নেয়া। পাশাপাশি পৃথিবীর বিভিন্ন দেশে “Friends of Padma Bridge, Bangladesh” চেতনায় সংগঠন গড়ে তোলা যেতে পারে (এ বিষয়ে ইতোমধ্যে বিশ্বের বিভিন্ন দেশের বাঙালিরা আগ্রহ দেখিয়েছেন)।

৬. যেহেতু পদ্মা সেতু নির্মাণে প্রয়োজন দীর্ঘ মেয়াদী বিনিয়োগ সেহেতু স্বল্প মেয়াদে ১২%-১৩% সুদে পরিশোধযোগ্য ঋণ যথাসাধ্য পরিহার করা ঠিক হবে। তাই বিকল্প প্রস্তাব হিসেবে আমি মনে করি দীর্ঘ মেয়াদী (৮ বছর থেকে ৩০ বছর মেয়াদী) বন্ডের মাধ্যমে দীর্ঘ মেয়াদী অর্থ সংগ্রহে প্রাধান্য দিতে হবে। এ বন্ডের নাম হতে পারে “পদ্মা সেতু বন্ড”। এই বন্ড হতে পারে আন্তর্জাতিক ও স্থানীয়। এমনও হতে পারে যে আন্তর্জাতিক বাজার থেকে এত দীর্ঘমেয়াদী বন্ডের মাধ্যমে প্রয়োজনীয় অর্থ সংগ্রহ সহজ নাও হতে পারে। সেক্ষেত্রে একই সাথে আমাদের অভ্যন্তরীণ বাজার থেকে তা সংগ্রহের লক্ষ্যে নিম্নোক্ত কয়েকটি বিষয় বিবেচনা করতে হবে: (ক) বন্ডের মেয়াদ হবে ৮ বছর থেকে ৩০ বছর পর্যন্ত; (খ) সুদের হার হতে হবে প্রতিযোগিতামূলক (ন্যূনতম ১২%), (গ) প্রত্যেক বাণিজ্যিক ব্যাংক এবং বীমা কোম্পানীকে বাধ্যতামূলকভাবে তাদের আমানতের একটি নির্দিষ্ট অংশ (%) এই বন্ডে বিনিয়োগ করতে হবে যা SLR হিসেবে বিবেচনা করা হবে, (ঘ) ব্যক্তি পর্যায়ে এই বন্ডে বিনিয়োগ করলে অর্থের উৎস সম্পর্কে প্রশ্ন করা হবে না, (ঙ) প্রতি বছর সরকারের রাজস্ব থেকে সংগৃহিত আয়ের নির্দিষ্ট অংশ (%) এই বন্ডের সুদ পরিশোধের জন্য বরাদ্দ রাখতে হবে (সেতু থেকে অর্জিত টোলের অতিরিক্ত)।
৭. “পদ্মা সেতু পাবলিক লিমিটেড কোম্পানী” গঠন করে তাদের মাধ্যমে বাজারে আইপিও ছাড়া যেতে পারে। বিষয়টির গুরুত্ব বিবেচনা করে দ্রুততার সাথে বাস্তবায়ন লক্ষ্যে অর্থমন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ ব্যাংক, সিকিউরিটিজ একচেঞ্জ কমিশন, সেতু বিভাগসহ সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞদের সমন্বয়ে জরুরিভিত্তিতে আলাপ আলোচনা করে এগিয়ে যাওয়া উচিত।
৮. দেশে পদ্মা সেতুসহ বৃহৎ অবকাঠামোর জন্য নির্মাণ সামগ্রি (যন্ত্রপাতি, যন্ত্রাংশ, কাঁচামাল) উৎপাদন শিল্প স্থাপন বিষয়ে ভাবা জরুরি। কারণ পদ্মা সেতুসহ ভবিষ্যতে অন্যান্য সেতু, বাঁধ, ডাইক, নদী খনন, ভারী যানবাহন চলাচল উপযোগী রাস্তা আমাদের নিজেদেরই নির্মাণ করতে হবে। এ লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট নির্মাণ শিল্প স্থাপনসহ দেশে-বিদেশে অবস্থানরত সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞদের (প্রযুক্তিবিদ, স্থাপত্য-ইঞ্জিনিয়ারিং নকশা প্রণয়নবিদ, সেতু-রাস্তা নির্মাণ প্রকৌশলী, নদী শাসন বিশেষজ্ঞ, বিদ্যুৎ-মেকানিকাল প্রকৌশলী, তথ্য-প্রযুক্তিবিদ, পরিকল্পনাবিদ, অর্থনীতিবিদ, হিসাব বিশারদ, অর্থায়ন বিশারদ ইত্যাদি) হালনাগাদ বিস্তারিত (inventory) তালিকা প্রণয়ন ও সংরক্ষণ প্রয়োজন। নিয়মিতভাবে এ সকল বিশেষজ্ঞদের মতামত গ্রহণের জন্য গুরুত্বের সাথে ওয়েবসাইট চালু রাখা জরুরী। ওয়েবসাইটটি হতে হবে জীবন্ত-রিয়ল টাইম ভিত্তিক।
৯. পদ্মা সেতুর বাস্তবায়ন কার্যক্রম দ্রুত ও পরিকল্পিতভাবে করার লক্ষ্যে ৩টি উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন কমিটি গঠনের প্রস্তাব করছি। প্রস্তাবিত প্রথম কমিটি হবে “অর্থায়ন কমিটি বা অর্থসংস্থান কমিটি” (Financing Committee), দ্বিতীয় কমিটি হবে “কারিগরি-প্রযুক্তি কমিটি” (Technico-

Engineering Committee) এবং তৃতীয় কমিটি হবে “ইনটিগ্রিটি কমিটি” (Integrity Committee)। ইনটিগ্রিটি কমিটি হবে সর্বোচ্চ কমিটি এবং জাতীয় গুরুত্বের কারণে এ কমিটির প্রধান হিসেবে থাকবেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী; অর্থায়ন বা অর্থসংস্থান কমিটির প্রধান কাজ হবে প্রস্তাবিত বিভিন্ন উৎস থেকে পদ্মা সেতুর জন্য অর্থসংস্থান সংশ্লিষ্ট কর্মকাণ্ডে সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও নীতি-নির্ধারণী দিক নির্দেশনা প্রদান করা; আর কারিগরী-প্রযুক্তি কমিটির প্রধান কাজ হবে সংশ্লিষ্ট সকল কারিগরী-প্রযুক্তিগত সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও দিক নির্দেশনা প্রদান। এসব কমিটিতে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রীবর্গ, উপদেষ্টা, সংশ্লিষ্ট সংসদীয় স্থায়ী কমিটির সদস্যবৃন্দ, বাংলাদেশ ব্যাংক, সংশ্লিষ্ট বিশেষজ্ঞ, নাগরিক সমাজের প্রতিনিধি, বিভিন্ন আর্থিক প্রতিষ্ঠানের মনোনীত ব্যক্তিবর্গ, সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পেশাজীবী সংগঠনের প্রতিনিধিবৃন্দ ইত্যাদি। কমিটিত্রয়ের যোগসূত্র হবে নিম্নরূপ:



১০. বিশ্বব্যাংকের গাফিলতির কারণে পদ্মা সেতুর নির্মাণ কাজ ১৮ মাস পিছিয়ে গেলো ফলে আমরা ১৮ মাসের টোল আদায় থেকে বঞ্চিত হলাম, নির্মাণ ব্যয় বেড়ে গেলো, অর্থনৈতিক সুফল থেকে এসময়ের জন্য আমরা বঞ্চিত হলাম, এবং সর্বোপরি কিছুটা হলেও দেশের ভাবমূর্তি বিনষ্ট হলো। এ সবার দায় আমাদের নয়- বিশ্বব্যাংকের। সুতরাং ক্ষতিপূরণ চাওয়াটা আমাদের নয় অধিকার। আমি প্রস্তাব করছি অন্তত ১৮ মাসের টোল আদায় থেকে বঞ্চার কারণে যে প্রায় ৫৮৪ কোটি টাকার সমপরিমাণ ক্ষতি হলো বিশ্বব্যাংককে এ ক্ষতিপূরণ দিতে হবে এবং উল্লেখিত অন্যান্য ক্ষতির দায় স্বীকার করতে হবে (আশা করি বিশ্বব্যাংক এ ভদ্র আচরণটি করবেন)।
১১. পদ্মা সেতু এখন বাংলাদেশের জনগণের স্বপ্ন যে স্বপ্ন পূরণে এ দেশের প্রতিটি মানুষ (গুটি কয়েক স্বার্থান্বেষী সুযোগ সন্ধানি রাজনীতিক ব্যতিত) অংশগ্রহণে স্বতঃস্ফূর্ত। পদ্মা সেতু বিষয়ে জাতীয় ঐক্যের আকাঙ্ক্ষা এখন বাস্তবতা। সমগ্র প্রক্রিয়ায় সমাজের সকল মানুষের স্বতঃস্ফূর্ত অংশগ্রহণ ও জাতীয় ঐক্য সুসংহত করতে আমার প্রস্তাব হলো ব্যাপক প্রচারণামূলক কর্মকাণ্ড পরিকল্পিতভাবেই সংগঠিত করা। প্রচারের বিষয় হবে সংশ্লিষ্ট সকল তথ্য নিয়মিত জনগণকে অবহিত করা, প্রত্যেক স্তরে স্বচ্ছতা নিশ্চিত করা, ক্ষুদ্র-গোষ্ঠী প্রতিপক্ষের অপপ্রচারের কারণ-পরিণাম সম্পর্কে জনগণকে জানানো, জন-স্বতঃস্ফূর্ততা প্রচার করা ইত্যাদি। এ প্রক্রিয়ায় অন্যান্য মাধ্যমসহ বাঙালির শ্বাশত লোকজ সংস্কৃতি মাধ্যম ব্যবহার করে গ্রাম-গঞ্জে, হাট-বাজারে, শহরে-উপশহরে, শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে, জনসমাগম স্থানে পরিকল্পিত প্রচার অব্যাহত রাখা। এসবে মূল বক্তব্য হোক “নিজের অর্থে পদ্মা সেতু- আমরাই পারি।” পদ্মা সেতু হোক “উন্নয়ন আন্দোলনের” (development as movement) বিশ্বনন্দিত “Made in Bangladesh” মডেল।

-পরিশিষ্ট-

**Table A : Traffic Forecast of Padma Bridge
by the Design Consultants (AADT) and
Growth Rates**

Year	Truck	Bus	Light	Total
2014	3,389	2,812	1,633	7,834
2015	3,988	3,227	1,973	9,188
2016	4,692	3,702	2,384	10,778
2017	5,521	4,248	2,881	12,650
2018	6,496	4,874	3,481	14,851
2019	7,644	5,592	4,206	17,442
2020	8,994	6,416	5,081	20,491
2024	12,568	8,722	7,273	28,563
2025	13,664	9,418	7,955	31,037
2030	17,773	10,361	12,712	40,846
2035	21,882	11,303	17,468	50,653
2040	25,991	12,245	22,225	60,461
2044	29,278	12,999	26,030	68,307
2048	32,565	13,753	29,835	76,153
2050	32,565	13,753	29,835	76,153

40% Increase now in JB Toll and 45% before opening of PB (103% above current)

	Jamuna Bridge				Padma Bridge			
	Truck	Bus	Car	MC	Truck	Bus	Car	MC
Revised 2010/11	1,344	1,092	560	42				
Before opening of Padma (2014-15)	1,949	1,583	812	61	1,949	1,583	812	44
2020	1,949	1,583	812	61	1,949	1,583	812	44

MC=Motor Cycle

Table B: IRR of Padma Bridge

Internal Rate of Return			In BDT Crore
Year	Cost	Benefit	Net Cash Flow
1	6,000	0	-6,000.00
2	6,000	0	-6,000.00
3	6,000	0	-6,000.00
4	6,000	0	-6,000.00
5		361.57	361.57
6		422.90	422.90
7		494.67	494.67
8		578.87	578.87
9		677.52	677.52
10		793.23	793.23
11		928.90	928.90
12		1,290.86	1,290.86
13		1,401.58	1,401.58
14		1,791.80	1,791.80
15		2,181.96	2,181.96
16		2,572.14	2,572.14
17		2,884.28	2,884.28
18		3,196.41	3,196.41
19		3,196.41	3,196.41
20		3,356.23	3,356.23
21		3,524.05	3,524.05
22		3,700.25	3,700.25
23		3,885.26	3,885.26
24		4,079.52	4,079.52
25		4,283.50	4,283.50
26		4,497.67	4,497.67
27		4,722.56	4,722.56
28		4,958.69	4,958.69
29		5,206.62	5,206.62
30		5,466.95	5,466.95
31		5,740.30	5,740.30
32		6,027.31	6,027.31
33		6,328.68	6,328.68
34		6,645.11	6,645.11
35		6,977.37	6,977.37
36		7,326.24	7,326.24
37		7,692.55	7,692.55
38		8,077.18	8,077.18
39		8,481.04	8,481.04
40		8,905.09	8,905.09
41		9,350.34	9,350.34
42		9,817.86	9,817.86
43		10,308.75	10,308.75
44		10,824.19	10,824.19
45		11,365.40	11,365.40
46		11,933.67	11,933.67
47		12,530.35	12,530.35
48		13,156.87	13,156.87
49		13,814.71	13,814.71
50		14,505.45	14,505.45
51		15,230.72	15,230.72
52		15,992.26	15,992.26
53		16,791.87	16,791.87
54		17,631.46	17,631.46
55		18,513.04	18,513.04
56		19,438.69	19,438.69
57		20,410.62	20,410.62
58		21,431.15	21,431.15

Internal Rate of Return		In BDT Crore	
59		22,502.71	22,502.71
60		23,627.85	23,627.85
61		24,809.24	24,809.24
62		26,049.70	26,049.70
63		27,352.19	27,352.19
64		28,719.80	28,719.80
65		30,155.79	30,155.79
66		31,663.58	31,663.58
67		33,246.76	33,246.76
68		34,909.09	34,909.09
69		36,654.55	36,654.55
70		38,487.27	38,487.27
71		40,411.64	40,411.64
72		42,432.22	42,432.22
73		44,553.83	44,553.83
74		46,781.52	46,781.52
75		49,120.60	49,120.60
76		51,576.63	51,576.63
77		54,155.46	54,155.46
78		56,863.23	56,863.23
79		59,706.40	59,706.40
80		62,691.72	62,691.72
81		65,826.30	65,826.30
82		69,117.62	69,117.62
83		72,573.50	72,573.50
84		76,202.17	76,202.17
85		80,012.28	80,012.28
86		84,012.89	84,012.89
87		88,213.54	88,213.54
88		92,624.22	92,624.22
89		97,255.43	97,255.43
90		102,118.20	102,118.20
91		107,224.11	107,224.11
92		112,585.31	112,585.31
93		118,214.58	118,214.58
94		124,125.31	124,125.31
95		130,331.57	130,331.57
96		136,848.15	136,848.15
97		143,690.56	143,690.56
98		150,875.09	150,875.09
99		158,418.84	158,418.84
100		166,339.78	166,339.78
101		174,656.77	174,656.77
102		183,389.61	183,389.61
103		192,559.09	192,559.09
104		202,187.05	202,187.05
IRR=		9.50%	

Assumptions:-

1. The operating life of the project has been assumed 100 years.
2. No major replacement.
4. Salvage value:- 0

Table C: Cash Flow from Padma Bridge Toll

Cash Flow from Padma Bridge Toll				In BDT
Year	Truck	Bus	Light	Total
1				
2				
3				
4				
5	1,928,707,012	1,299,807,632	387,190,832	3,615,705,476
6	2,269,602,704	1,491,635,572	467,806,192	4,229,044,468
7	2,670,254,736	1,711,197,672	565,255,936	4,946,708,344
8	3,142,045,268	1,963,578,528	683,096,624	5,788,720,420
9	3,696,925,568	2,252,938,264	825,359,024	6,775,222,856
10	4,350,261,552	2,584,823,712	997,259,424	7,932,344,688
11	5,118,557,352	2,965,706,176	1,204,725,424	9,288,988,952
12	7,152,549,344	4,031,622,392	1,724,457,392	12,908,629,128
13	7,776,291,712	4,353,338,648	1,886,162,320	14,015,792,680
14	10,114,756,484	4,789,227,196	3,014,066,048	17,918,049,728
15	12,453,221,256	5,224,653,508	4,141,732,672	21,819,607,436
16	14,791,686,028	5,660,079,820	5,269,636,400	25,721,402,248
17	16,662,344,024	6,008,605,764	6,171,817,120	28,842,766,908
18	18,533,002,020	6,357,131,708	7,073,997,840	31,964,131,568
19	18,533,002,020	6,357,131,708	7,073,997,840	31,964,131,568
20	19,459,652,121	6,674,988,293	7,427,697,732	33,562,338,146
21	20,432,634,727	7,008,737,708	7,799,082,619	35,240,455,054
22	21,454,266,463	7,359,174,593	8,189,036,750	37,002,477,806
23	22,526,979,787	7,727,133,323	8,598,488,587	38,852,601,697
24	23,653,328,776	8,113,489,989	9,028,413,016	40,795,231,782
25	24,835,995,215	8,519,164,489	9,479,833,667	42,834,993,371
26	26,077,794,975	8,945,122,713	9,953,825,351	44,976,743,039
27	27,381,684,724	9,392,378,849	10,451,516,618	47,225,580,191
28	28,750,768,960	9,861,997,791	10,974,092,449	49,586,859,201
29	30,188,307,408	10,355,097,681	11,522,797,071	52,066,202,161
30	31,697,722,779	10,872,852,565	12,098,936,925	54,669,512,269
31	33,282,608,918	11,416,495,193	12,703,883,771	57,402,987,882
32	34,946,739,364	11,987,319,953	13,339,077,960	60,273,137,276
33	36,694,076,332	12,586,685,950	14,006,031,858	63,286,794,140
34	38,528,780,148	13,216,020,248	14,706,333,451	66,451,133,847
35	40,455,219,156	13,876,821,260	15,441,650,123	69,773,690,539
36	42,477,980,114	14,570,662,323	16,213,732,629	73,262,375,066
37	44,601,879,119	15,299,195,440	17,024,419,261	76,925,493,820
38	46,831,973,075	16,064,155,212	17,875,640,224	80,771,768,511
39	49,173,571,729	16,867,362,972	18,769,422,235	84,810,356,936
40	51,632,250,316	17,710,731,121	19,707,893,347	89,050,874,783
41	54,213,862,831	18,596,267,677	20,693,288,014	93,503,418,522
42	56,924,555,973	19,526,081,061	21,727,952,415	98,178,589,448
43	59,770,783,772	20,502,385,114	22,814,350,036	103,087,518,921
44	62,759,322,960	21,527,504,369	23,955,067,537	108,241,894,867
45	65,897,289,108	22,603,879,588	25,152,820,914	113,653,989,610
46	69,192,153,564	23,734,073,567	26,410,461,960	119,336,689,091
47	72,651,761,242	24,920,777,246	27,730,985,058	125,303,523,545
48	76,284,349,304	26,166,816,108	29,117,534,311	131,568,699,723
49	80,098,566,769	27,475,156,913	30,573,411,026	138,147,134,709
50	84,103,495,107	28,848,914,759	32,102,081,578	145,054,491,444
51	88,308,669,863	30,291,360,497	33,707,185,657	152,307,216,016
52	92,724,103,356	31,805,928,522	35,392,544,939	159,922,576,817
53	97,360,308,524	33,396,224,948	37,162,172,186	167,918,705,658
54	102,228,323,950	35,066,036,195	39,020,280,796	176,314,640,941
55	107,339,740,147	36,819,338,005	40,971,294,836	185,130,372,988
56	112,706,727,155	38,660,304,905	43,019,859,577	194,386,891,637
57	118,342,063,513	40,593,320,150	45,170,852,556	204,106,236,219
58	124,259,166,688	42,622,986,158	47,429,395,184	214,311,548,030
59	130,472,125,023	44,754,135,466	49,800,864,943	225,027,125,432
60	136,995,731,274	46,991,842,239	52,290,908,190	236,278,481,703

Cash Flow from Padma Bridge Toll				In BDT
Year	Truck	Bus	Light	Total
61	143,845,517,837	49,341,434,351	54,905,453,600	248,092,405,788
62	151,037,793,729	51,808,506,069	57,650,726,280	260,497,026,078
63	158,589,683,416	54,398,931,372	60,533,262,594	273,521,877,382
64	166,519,167,587	57,118,877,941	63,559,925,724	287,197,971,251
65	174,845,125,966	59,974,821,838	66,737,922,010	301,557,869,813
66	183,587,382,264	62,973,562,930	70,074,818,110	316,635,763,304
67	192,766,751,377	66,122,241,076	73,578,559,016	332,467,551,469
68	202,405,088,946	69,428,353,130	77,257,486,967	349,090,929,043
69	212,525,343,394	72,899,770,786	81,120,361,315	366,545,475,495
70	223,151,610,563	76,544,759,326	85,176,379,381	384,872,749,269
71	234,309,191,091	80,371,997,292	89,435,198,350	404,116,386,733
72	246,024,650,646	84,390,597,157	93,906,958,267	424,322,206,070
73	258,325,883,178	88,610,127,014	98,602,306,180	445,538,316,373
74	271,242,177,337	93,040,633,365	103,532,421,489	467,815,232,192
75	284,804,286,204	97,692,665,033	108,709,042,564	491,205,993,801
76	299,044,500,514	102,577,298,285	114,144,494,692	515,766,293,491
77	313,996,725,540	107,706,163,199	119,851,719,427	541,554,608,166
78	329,696,561,817	113,091,471,359	125,844,305,398	568,632,338,574
79	346,181,389,908	118,746,044,927	132,136,520,668	597,063,955,503
80	363,490,459,403	124,683,347,174	138,743,346,701	626,917,153,278
81	381,664,982,373	130,917,514,532	145,680,514,036	658,263,010,942
82	400,748,231,492	137,463,390,259	152,964,539,738	691,176,161,489
83	420,785,643,067	144,336,559,772	160,612,766,725	725,734,969,563
84	441,824,925,220	151,553,387,760	168,643,405,061	762,021,718,042
85	463,916,171,481	159,131,057,148	177,075,575,315	800,122,803,944
86	487,111,980,055	167,087,610,006	185,929,354,080	840,128,944,141
87	511,467,579,058	175,441,990,506	195,225,821,784	882,135,391,348
88	537,040,958,011	184,214,090,031	204,987,112,873	926,242,160,915
89	563,893,005,911	193,424,794,533	215,236,468,517	972,554,268,961
90	592,087,656,207	203,096,034,260	225,998,291,943	1,021,181,982,409
91	621,692,039,017	213,250,835,973	237,298,206,540	1,072,241,081,530
92	652,776,640,968	223,913,377,771	249,163,116,867	1,125,853,135,606
93	685,415,473,016	235,109,046,660	261,621,272,711	1,182,145,792,386
94	719,686,246,667	246,864,498,993	274,702,336,346	1,241,253,082,006
95	755,670,559,000	259,207,723,942	288,437,453,163	1,303,315,736,106
96	793,454,086,950	272,168,110,139	302,859,325,822	1,368,481,522,911
97	833,126,791,298	285,776,515,646	318,002,292,113	1,436,905,599,057
98	874,783,130,863	300,065,341,429	333,902,406,718	1,508,750,879,010
99	918,522,287,406	315,068,608,500	350,597,527,054	1,584,188,422,960
100	964,448,401,776	330,822,038,925	368,127,403,407	1,663,397,844,108
101	1,012,670,821,865	347,363,140,871	386,533,773,577	1,746,567,736,314
102	1,063,304,362,958	364,731,297,915	405,860,462,256	1,833,896,123,129
103	1,116,469,581,106	382,967,862,811	426,153,485,369	1,925,590,929,286
104	1,172,293,060,161	402,116,255,951	447,461,159,637	2,021,870,475,750

- 5 If Cash flow from Jamuna Bridge is included in the Cash Flow(Cash flow generated by BBA, who in addition to Jamuna Bridge, will also have complete control and responsibility over Padma Bridge), the IRR will be 7.25% considering 30 year life as shown earlier
- 6 EIRR of the project is 19% (WB Study)
- 7 If Cost of the project is increased by 90% and Traffic flow is decreased by 10%, EIRR only reduced by 1.5%
- 8 20% maintenance Cost

Table D: Cash Flow and Debt Servicing Position of Padma Bridge

Assumption:

Revenue of BBA (Bangladesh Bridge Authority) was considered for Debt Repayment

Loan Tenure: 30 years (including Grace Period of 4 Years)

Simple Interest rate was considered

Figures in BDT Crore

Source	BDT Crore	Int. Rate	Int. Amount/Year	Int. Amount after 4 Years	Capitalized Principal	Installment Payment
Levy + Surcharge	5,350.00	0	0	0	5,350.00	
BB Reserve	4,275.00	2.50%	106.875	427.5	4,702.50	255.33
Bond	14,375.00	12%	1,725.00	6900	21,275.00	2,695.00
TOTAL	24,000.00		1,831.88	7,327.50	31,327.50	2,950.33
Weighted Average Cost of Capital		7.63%				

		5 th	6 th	7 th	8 th	9 th	10 th
1	Yearly Fund Needed for Debt Servicing	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950
2	Net from Traffic Flow of Padma Bridge	361.57	422.90	494.67	578.87	677.52	793.23
3	Levy	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00
4	Total inflow	(2+3)	1,448.57	1,509.90	1,581.67	1,665.87	1,764.52
5	Surplus/Shortfall	(4-1)	(1,501.76)	(1,440.43)	(1,368.66)	(1,284.46)	(1,185.81)
6	Add Net Surplus from Jamuna Bridge	150.00	157.50	165.38	173.64	182.33	191.44
7	Net Surplus/Shortfall		(1,351.76)	(1,282.93)	(1,203.28)	(1,110.81)	(878.65)
8	To meet up this shortfall, allocation need		1,351.76				

11 th	12 th	13 th	14 th	15 th	16 th	17 th	18 th	19 th	20 th
2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950
928.90	1,290.86	1,401.58	1,791.80	2,181.96	2,572.14	2,884.28	3,196.41	3,196.41	3,356.23
1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00
2,015.90	2,377.86	2,488.58	2,878.80	3,268.96	3,659.14	3,971.28	4,283.41	4,283.41	4,443.23
(934.43)	(572.47)	(461.75)	(71.53)	318.63	708.81	1,020.95	1,333.08	1,333.08	1,492.90
201.01	211.07	221.62	232.70	244.33	256.55	269.38	282.85	296.99	311.84
(733.42)	(361.40)	(240.13)	161.17	562.96	965.36	1,290.33	1,615.93	1,630.07	1,804.74

21 st	22 nd	23 rd	24 th	25 th	26 th	27 th	28 th	29 th	30 th
2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950	2,950
3,524.05	3,700.25	3,885.26	4,079.52	4,283.50	4,497.67	4,722.56	4,958.69	5,206.62	5,466.95
1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00	1,087.00
4,611.05	4,787.25	4,972.26	5,166.52	5,370.50	5,584.67	5,809.56	6,045.69	6,293.62	6,553.95
1,660.72	1,836.92	2,021.93	2,216.19	2,420.17	2,634.34	2,859.23	3,095.36	3,343.29	3,603.62
327.43	343.80	360.99	379.04	397.99	417.89	438.79	460.73	483.76	507.95
1,988.15	2,180.72	2,382.92	2,595.24	2,818.16	3,052.24	3,298.02	3,556.08	3,827.06	4,111.57

From Cash flow it is observed:

that after 10th year, allocation from ADP will not be needed for debt servicing

that after 16th year, levy & Surcharge will not be needed for debt servicing