

বাংলাদেশের উন্নয়নে পরিবহন খাতের ভূমিকাঃ একটি আলোচনা

হেলাল উদ্দিন আহমেদ

একটি উন্নয়নশীল দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন যে পর্যাপ্ত ও কার্যকরী পরিবহন ব্যবস্থার উপর অনেকাংশ নির্ভরশীল এবং উন্নয়নের বিভিন্ন স্তরে বিভিন্ন দেশের যে একটি কাম্য পরিবহন ক্ষমতার প্রয়োজন রয়েছে এটা সর্বজনস্বীকৃত। পরিবহন ('মানব ও সম্পদের চলাচল') শুধুমাত্র নিজের খাতিরেই নয়, অন্যান্য লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জনের একটি বাহন হিসাবেও গুরুত্বপূর্ণ। এ উদ্দেশ্যগুলোর কিছু হচ্ছে অর্থনৈতিক ও প্রাকৃতিক সম্পদের ব্যবহার, কৃষি উৎপাদনের ক্রমবৃদ্ধি, অধিকতর হারে শিল্পজাত দ্রব্য উৎপাদন, ভোগের হার বৃদ্ধি ইত্যাদি। এরই পাশাপাশি আছে অর্থনৈতিক উদ্দেশ্যাবলী, রাজনৈতিক ঐক্য বৃদ্ধি, রাষ্ট্রের প্রতিরক্ষা মজবুত করা, সমাজ অনুমোদিত পন্থায় ভৌগোলিক পরিমন্ডলের পরিবর্তন ইত্যাদি। স্পষ্টতঃই অর্থনৈতিক এবং অর্থনৈতিক উদ্দেশ্যাবলীর দিক নির্দেশনা সব সময়ে এক নাও হতে পারে।

পরিবহন ব্যবস্থা-যাকে অর্থনৈতিক, সামাজিক এবং বাণিজ্যিক প্রগতির একটি ব্যারোমিটার হিসাবে কল্পনা করা যায়, তা ভৌগোলিকভাবে খণ্ডিত পৃথিবীকে একটি একক রূপ দিয়েছে। আবিষ্কার ও মননের বাহন হিসাবে এটি নিঃসন্দেহে সভ্যতার অগ্রগতিতে প্রভূত অবদান রেখেছে। পরিবহনের চাহিদা মানুষের কাছে ভোগ্য পণ্যের চাহিদার মতো মৌলিক নয়; এটি সংস্কৃতির একটি অপরিহার্য অঙ্গ, সভ্যতার এক সুস্পষ্ট ইংগিত। পরিবহনের অর্থনৈতিক ও বাণিজ্যিক গুরুত্ব আজ বিতর্কের উর্ধ্বে। পরিবহন শিল্প, যা ব্যক্তি ও বস্তুর স্থানান্তরের অধিক হয়তো তেমন কিছুই করে না, কিন্তু সভ্যতার বিবর্তনের প্রতিটি স্তরে এক বিশেষ গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেছে। প্রকৃতপক্ষে শিল্প ও বাণিজ্যের সমগ্র অবয়ব আজ পরিবহনের সুদৃঢ় ভিত্তির উপরই

দাড়িয়ে রয়েছে। পরিবহনের মাধ্যমেই মানুষ এই ভৌগোলিক বিচ্ছিন্নতা কাটিয়ে ওঠে এবং অবাধে সম্পদের প্রবাহ নিশ্চিত করে বৃহত্তর উদ্দেশ্য সাধন করে। অতএব, এটা সুস্পষ্ট যে কার্যকরী পরিবহন ব্যবস্থা অর্থনৈতিক প্রগতির অন্যতম শর্ত। উৎপাদন, ব্যবসা-বাণিজ্য, ব্যাংকিং, আহরণ ইত্যাদি সকল ক্ষেত্রেই মানুষ কোন না কোন ভাবে পরিবহনের উপর নির্ভরশীল। আজ জাতীয় ও আন্তর্জাতিক উন্নয়নের একটি অন্যতম বাহন হিসাবে পরিবহন খাতের গুরুত্ব ও অপরিহার্যতা পৃথিবীর সকল দেশেই স্বীকৃত।

২. বাংলাদেশের পরিবহন খাতঃ

অর্থনৈতিক উন্নয়নে পরোক্ষভাবে অরদান রাখে এমন খাতগুলোর মধ্যে পরিবহন অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ খাত। বাংলাদেশের মত উন্নয়নশীল দেশের জন্য পরিবহনের অর্থনৈতিক, রাজনৈতিক ও সামাজিক গুরুত্ব অপরিসীম। ঐতিহাসিক দৃষ্টিকোণ থেকে বাংলাদেশের পরিবহন ব্যবস্থার ক্রমবিবর্তনকে তিনটি পর্যায়ে ভাগ করা যায়, যথাঃ- ঔপনিবেশিক আমল, পাকিস্তান আমল এবং স্বাধীনতা পরবর্তী সময়। ঔপনিবেশিক যুগে বিশেষতঃ ঔপনিবেশিক শক্তির অর্থনৈতিক ও বাণিজ্যিক উদ্দেশ্য হাসিলের উদ্দেশ্যে বিস্তৃত রেলওয়ে নেটওয়ার্ক গড়ে তোলা হয়। এছাড়া প্রশাসনিক সুবিধার জন্য স্থলপথ এবং জলপথের উন্নয়নেও হাত দেয়া হয়। পাকিস্তান আমলে বিশেষতঃ রেলপথ এবং সড়ক যোগাযোগে ব্যাপক উন্নয়ন সাধন করা হয় এবং একই সাথে আন্তর্জাতিক জাহাজ চলাচল এবং আকাশ পরিবহনের ক্ষেত্রে প্রভূত উন্নতি সাধন করা হয়। মূলতঃ প্রাকস্বাধীনতাকালীন আমলে সৃষ্ট এই পরিবহন নেটওয়ার্কই স্বাধীনতা পরবর্তী বাংলাদেশের পরিবহন খাতের ভিত্তি হিসেবে কাজ করেছে।

১৯৭১ সালের স্বাধীনতা যুদ্ধে বাংলাদেশের পরিবহন খাতের ব্যাপক ক্ষতি সাধিত হয়। এতে ভৌত অবকাঠামোর যেমন ক্ষতি হয় তেমনি লোকবল, প্রযুক্তি ইত্যাদির ক্ষেত্রেও ব্যাপক লোকসান হয়। তাই নতুন স্বাধীন দেশে পরিবহন খাতের উন্নয়নের জন্য বিশেষ নজর দেয়া হয়। ১৯৭৫ সালে সরকার পরিবর্তনের পূর্ববর্তী সময় পর্যন্ত তৎকালীন সরকারের সামাজ্যতান্ত্রিক মতাদর্শের সাথে সামঞ্জস্য রেখে পরিবহন ব্যবস্থা মূলতঃ সরকারী নিয়ন্ত্রণে পরিচালিত হয়েছে। তখন বেসরকারী বিনিয়োগের ক্ষেত্রে বিধিনিষেধ থাকায় বেসরকারী খাতের অংশ গ্রহণের সুযোগ ছিল অত্যন্ত কম। এর প্রমাণ মেলে যখন প্রথম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় পরিবহন খাতে বেসরকারী অংশ গ্রহণের সুযোগ রাখা হয় মাত্র ১১%। পরবর্তীতে সরকারী বিধিনিষেধ উঠিয়ে নেয়ার ফলে বেসরকারী খাতের অংশ গ্রহণ ব্যাপক হারে বৃদ্ধি পায়। এরমধ্যে বিশেষতঃ আন্তর্জাতিক জাহাজ চলাচলের ক্ষেত্রে (যেটি পূর্বে বেসরকারী খাতের জন্য নিষিদ্ধ ছিল) বেসরকারী খাতের অংশ গ্রহণ বিশেষভাবে লক্ষ্যণীয়।

বাংলাদেশের পরিবহন খাতে মোটামুটি ছয়টি উপখাত আছে। এগুলো হচ্ছে রেলপথ, অভ্যন্তরীণ নৌপথ, আন্তর্জাতিক নৌপথ, সড়ক যোগাযোগ, আকাশ পরিবহন এবং পাইপ

লাইন। এর মধ্যে আকাশ পরিবহন, পাইপ লাইন এবং রেলপথ সম্পূর্ণভাবে সরকারী নিয়ন্ত্রণে এবং এগুলোতে বেসরকারী খাতের অংশ গ্রহণের সুযোগ নেই। অন্যান্য উপখাতে বেসরকারী খাত অংশ গ্রহণ করলেও অবকাঠামোগত দায়িত্বটি সরকারই পালন করে থাকে।

৩. রাষ্ট্রীয় ব্যয় বরাদ্দঃ

বাংলাদেশের পরিবহন খাতের জন্য ব্যয় বরাদ্দকে উন্নয়ন ব্যয় এবং রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়, এই দুই শ্রেণীতে বিভাজন করা যায়। এই দুই শ্রেণী একটি অপরটির সাথে ওতপ্রোতভাবে জড়িত। উন্নয়ন ব্যয় প্রধানতঃ বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনার মাধ্যমে পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার রূপরেখার সাথে সামঞ্জস্য বিধান করে দেয়া হয়। অন্যদিকে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় মূলতঃ দেশের রাজস্ব বাজেটের মাধ্যমে দেয়া হয়ে থাকে। চাহিদার তুলনায় এই বরাদ্দ অত্যন্ত নগণ্য।

৪. মধ্যম মেয়াদী পরিকল্পনাঃ

প্রথম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় (১৯৭৩-৭৮) পরিবহন খাতের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য সমূহের মধ্যে ছিল- (ক) যুদ্ধ বিধ্বস্ত পরিবহন ব্যবস্থার দ্রুত পুনঃনির্মাণ ও ক্ষয়পূরণ, (খ) সমাজতান্ত্রিক আদর্শের প্রতি সরকারের আনুগত্য অক্ষুণ্ণ রেখে পরিবহনের বিভিন্ন উপখাতে সরকারের অধিকতর অংশগ্রহণ। দ্বিবার্ষিক পরিকল্পনায় (১৯৭৮-৮০) প্রধান লক্ষ্যগুলির মধ্যে ছিল- (১) রেলওয়ে ও সড়কের পুনর্বাসন কার্যক্রম সমাপ্তিকরণ, (২) অগ্রসরমান প্রকল্পগুলো সমাপ্তিকরণ, (৩) বিভিন্ন পরিবহন উপখাতের কার্যকর দক্ষতা বৃদ্ধি করা। দ্বিতীয় পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় (১৯৮০-৮৫) এই খাতের লক্ষ্যের মধ্যে ছিল- (১) অন্যান্য খাতের সহায়ক শক্তি হিসেবে এবং অর্থনৈতিক উৎপাদন বৃদ্ধির লক্ষ্যে পরিবহনের সুযোগ সুবিধা বিস্তৃত করা, (২) পল্লী পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন, (৩) সরকারী পরিবহন খাতের কার্যদক্ষতা বৃদ্ধি করা। তৃতীয় পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় (১৯৮৫-৯০) পরিবহন খাতে প্রধান লক্ষ্য ছিল- (১) উপজেলা সদর সমূহের মধ্যে সংযোগ সৃষ্টির জন্য পর্যাপ্ত পরিবহন সুযোগ সৃষ্টি করা, (২) বিরাজমান পরিবহন ক্ষমতার ব্যবহার পূর্ণাঙ্গভাবে করা, (৩) বিদ্যমান সুযোগ-সুবিধার যথোপযুক্ত রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করা।

৫. সরকারী ব্যর্থতার কারণঃ

পরিবহনের ক্ষেত্রে পরিকল্পনা অনুযায়ী কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জনে উপযুক্ত সরকারী ব্যর্থতার কারণ হিসেবে উল্লিখিত বিষয়গুলো চিহ্নিত করা যায়ঃ-(ক) সম্পদের অপব্যবহার (খ) কেন্দ্রীভূত সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়া (গ) পর্যাপ্ত পরিসংখ্যানের অভাব এবং (ঘ) অনর্থনৈতিক ও অবাণিজ্যিক প্রভাব।

৬. সরকারী প্রতিষ্ঠান সমূহঃ

বাংলাদেশের পরিবহন খাত বিশ্লেষণ করতে গেলে নিম্নলিখিত সরকারী পরিবহন সংস্থাগুলো সন্মুখে জানা প্রয়োজন- (১) বাংলাদেশ রেলওয়ে (২) বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ জল পরিবহন কর্তৃপক্ষ (৩) বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ জল পরিবহন কর্পোরেশন (৪)

বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন (৫) চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ (৬) মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (৭) বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ (৮) বাংলাদেশ বিমান কর্পোরেশন (৯) বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন এবং (১০) বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ।

৭. চতুর্থ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় পরিবহন খাত— আন্তঃ খাত সমন্বয় নীতির প্রতিফলনঃ

চতুর্থ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় অর্থনৈতিক উন্নয়নে পরিবহন খাতের সবিশেষ গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকার কথা স্বীকার করা হয়। এই স্বীকৃতি কেবলমাত্র অর্থনীতির উৎপাদন ও বিতরণ খাতের চাহিদা প্রতিফলনকারীর নিষ্ক্রিয় ভূমিকার জন্য নয়, সম্ভাবনাময় উৎপাদনশীল ও অর্থনৈতিক শক্তিকে জাগ্রত করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক উন্নয়নের সমন্বয় ও প্রসারণে সক্রিয় ভূমিকার জন্যও বটে। পরিবহন ব্যবস্থা পণ্য ও সেবার ভোগ, উৎপাদন ও বন্টনের গতি প্রকৃতিকে প্রভাবিত করে এবং এভাবে অর্থনীতির বিভিন্ন খাতের অতি গুরুত্বপূর্ণ সংযোজক হিসেবে কাজ করে।

সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থার সহায়তা ছাড়া পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় বিধৃত কৃষিজ ও শিল্পজ প্রবৃদ্ধি সম্ভব নয় কারণ পরিবহনের মাধ্যমেই যথা সময়ে ও যথাস্থানে মানুষ ও বস্তু স্থাপন করা হয়। অনুরূপভাবে সামাজিক খাতের উন্নয়ন এবং অন্যান্য সেবামূলক সুযোগ-সুবিধা প্রদানও সম্ভব হতো না যদি না যথাযথ পরিবহন অবকাঠামো ও যোগাযোগ ব্যবস্থা বিদ্যমান থাকতো।

উন্নততর পরিবহন ব্যবস্থা অর্থনৈতিক ক্রিয়া এবং আঞ্চলিক উন্নয়নকে প্রভাবিত করার মাধ্যমে অর্থনীতির সকল খাতকে প্রভাবিত করবে। এর ফলে পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার সামগ্রিক লক্ষ্য সমূহ, যেমন অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি গতিশীল করা, কর্মের সুযোগ সৃষ্টি এবং দারিদ্র্য লাঘব ইত্যাদি অর্জনও সহজতর হবে।

অবশ্য এখাতে বিনিয়োগ করে সর্বোচ্চ রিটার্ন পাওয়া বেশ কষ্টসাধ্য হবে কারণ পূর্বতন পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার গড়িয়ে আসা প্রকল্পগুলো এই খাতে বরাদ্দকৃত সম্পদের সিংহভাগ গ্রাস করবে। এই অবস্থা সংশোধনের জন্য পূর্বে শুরু করা প্রকল্পগুলোকে অত্যন্ত সূক্ষ্মভাবে পরীক্ষা করে যতদূর সম্ভব ক্ষীণকায় করতে হবে যাতে নতুন উৎপাদনশীল প্রকল্প হাতে নেয়া যায়।

৮. উদ্দেশ্যাবলীঃ

চতুর্থ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার সামগ্রিক লক্ষ্য অর্জনে পরিবহন খাতের সবিশেষ গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকার কথা স্মরণে রেখে এর প্রধান লক্ষ্যসমূহ নির্ধারিত হয়েছে। এই লক্ষ্য সমূহ হলোঃ— (ক) উৎপাদনশীল খাতের প্রয়োজনের সাথে সংগতি রেখে একটি যথোপযুক্ত পরিবহন অবকাঠামো সৃষ্টি করা (খ) নতুন সুযোগ সৃষ্টি ও সম্পদ বৃদ্ধির পরিবর্তে বিদ্যমান সুযোগ ও সম্পদের পূর্ণমাত্রায় ব্যবহার নিশ্চিত করা (গ) শহুরে এবং বিশেষতঃ নগর এলাকার পরিবহন ব্যবস্থার অসংগতি দূরীকরণ এবং ভূমি ব্যবহার ও

জল ব্যবস্থাপনার উপর যথাযথ গুরুত্ব আরোপ, (ঘ) পল্লী এলাকার অভ্যন্তরে গমনের সুযোগ বৃদ্ধি করা।

৯. কৌশলঃ

চতুর্থ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার উদ্দেশ্য ও লক্ষ্যমাত্রার সাথে সংগতি রেখে পরিবহন খাত উন্নয়নে যে কৌশল অবলম্বন করা হবে সেগুলো হলোঃ- (ক) নতুন প্রকল্প সমূহের নির্বাচন কেবল অর্থনৈতিক বিবেচনার মানদণ্ডে সীমাবদ্ধ রাখা (খ) কেবলমাত্র অর্থনৈতিক যৌক্তিকতা এবং রক্ষণাবেক্ষণের পর্যাপ্ত ব্যবস্থা বর্তমান থাকা সাপেক্ষেই বিদ্যমান পরিবহন নেটওয়ার্কের সম্প্রসারণ, (গ) সামগ্রিক জল ব্যবস্থাপনানীতি ও কর্মসূচী এবং পরিবহন নেটওয়ার্কের উন্নয়ন যাতে পরস্পরবিরোধী না হয়ে একে অন্যের সম্পূরক হয় তা নিশ্চিত করণ, (ঘ) স্থল ও জল পরিবহনের ক্ষেত্রে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ বৃদ্ধি করা (ঙ) আঞ্চলিক পরিবহন নেটওয়ার্কে ভারসাম্য আনয়ন (চ) ভূমি ব্যবহার সংক্রান্ত পরিকল্পনার সাথে পরিবহন নীতি ও কর্মসূচীর সমন্বয় সাধন (ছ) বিদ্যমান পরিবহন সুযোগের দক্ষ ও সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিত করণ এটা সম্ভব আন্তঃমাধ্যম পরিবহন অর্থনীতি এবং বিদ্যমান পরিবহন কাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণ ধর্মী নীতির ভিত্তিতে উপযুক্ত ট্যারিফ সমন্বয়ের মাধ্যমে।

১০. বাংলাদেশের পরিবহন খাতে চিহ্নিত সমস্যাঃ

(ক) রেলওয়ে, সড়ক বা জল পরিবহন কর্পোরেশনের এর মতো সরকারী পরিবহন সংস্থাগুলোর বাণিজ্যিক ভিত্তিতে কার্য নির্বাহ করার কথা। কিন্তু এ সকল সংস্থা এমনকি নিজেদের অপারেটিং ব্যয় মেটানোর মতো প্রয়োজনীয় রাজস্ব সংগ্ৰহণ করে না। এর অনেকগুলো কারণের মধ্যে একটি হচ্ছে বর্ধিষ্ণু অপারেটিং ব্যয়ের সাথে সঙ্গতি রেখে যাত্রী ও মাল ভাড়ার সমন্বয় সাধন করা হয়নি।

(খ) যেখানে বিদ্যমান সংস্থাগুলোর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পরিমাণ প্রয়োজনের তুলনায় অতি নগণ্য সেখানে অতিরিক্ত সংখ্যক সড়ক নির্মাণ প্রকল্প হাতে নেয়া একেবারেই অযৌক্তিক। সড়ক নির্মাণের এই অতিরিক্ত চাপ থাকার ফলে রক্ষণাবেক্ষণের বরাদ্দ হ্রাস পায়। শুধু তাই নয়, চলমান প্রকল্পগুলোকেই এটা ব্যাহত করে।

(গ) যদিও বিধি অনুযায়ী সরকারের শুধুমাত্র সরকারী পরিবহন সংস্থাগুলোর ব্যবস্থাপনা পরিষদের নিয়োগ এবং নীতিমালা বিষয়ক উপদেশ প্রদান করার কথা তবু বাস্তব চিত্র সম্পূর্ণ ভিন্ন। সংস্থা সমূহের প্রধান নির্বাহীদের এমনকি কর্মচারী নিয়োগ ও ছাঁটাই এর ব্যাপারেও কোন ক্ষমতা নেই।

সারণী-১

চতুর্থ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় পরিবহন খাতে সরকারী বরাদ্দ (কোটি টাকায়)

উপখাত		বরাদ্দ
(ক)	সড়ক ও সড়ক পরিবহনঃ	
	(১) সড়ক ও জনপথ বিভাগ	১৭৩০
	(২) যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ	২২৫৭
	(৩) বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন	১০
	(৪) পরিকল্পনা কমিশন	৯
	মোটঃ	৪০০৬
(খ)	রেলওয়েঃ	
	(৫) বাংলাদেশ রেলওয়ে	৯৯৭
(গ)	জল পরিবহনঃ	
	(৬) চট্টগ্রাম বন্দর	৩৭৫
	(৭) মংলা বন্দর	৬০
	(৮) বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ জল পরিবহন কর্তৃপক্ষ	১৭০১৮
	(৯) বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ জল পরিবহন কর্পোরেশন	২১৯৮২
	(১০) বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন	২৫
	(১১) মেরিন একাডেমী	১১
	(১২) ডিপার্টমেন্ট অব শিপিং	১৬
	(১৩) ব্লক বরাদ্দ (কম্পিউটার প্রয়)	১
	মোটঃ	৮৭৮
(ঘ)	আকাশ পরিবহনঃ	
	(১৪) বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ	২৩৯
	(১৫) বাংলাদেশ বিমান	১২০
	মোটঃ	৩৫৯
	সর্বমোটঃ	৬২৪০

সূত্র : পরিকল্পনা কমিশন

সারণী-২

যাত্রী ও মাল পরিবহনের মাধ্যমভিত্তিক (যাত্রিক) বিভাজন (মিলিয়ন)

মাধ্যম	১৯৮৯-৯০				১৯৯৪-৯৫			
	মাল	যাত্রী	মাল	যাত্রী	মাল	যাত্রী	মাল	যাত্রী
টন-কিঃমিঃ	%	যাত্রী কিঃমিঃ	%	টন কিঃমিঃ	%	যাত্রী কিঃ মিঃ	%	
রেল	৬৮০	১৩২৫	৬৫৪০	১৯০৩	৮৫০	১১৭৫	৬৮৬৭	১৫৭১
সড়ক	২৪৭৮	৪৮২৮	২০৮৩৪	৬০৬৩	৩৩৮২	৪৬৭৭	২৮১২৬	৬৪৩৩
অভ্যন্তরীণ	১৯৭৪	৩৮৪৭	৬৯৯০	২০৩৪	৩০০০	৪১৪৮	৮৭১১	১৯৯৩
জলপথ								
মোটঃ	৫১৩২	১০০'০০	৩৪৩৬৪	১০০'০০	৭৩৩২	১০০'০০	৪৩৭০৪	১০০%

সূত্রঃ পরিকল্পনা কমিশনের আনুমানিক হিসাব

- (ঘ) সরকারী পরিবহন সংস্থাগুলো বাণিজ্যিকভাবে পরিচালিত হবার কথা। কিন্তু প্রধান নির্বাহীর সরকার কর্তৃক প্রণীত বেতন কাঠামোর বাইরে যাওয়ার ক্ষমতা নেই। এই বেতনজনিত কারণে উপযুক্ত কর্মচারীদের অধিকাংশকেই ধরে রাখা সম্ভব হয়না।
- (ঙ) সরকারী পরিবহন কর্পোরেশনগুলোর আর্থিক ক্ষমতাও এত সীমিত যে স্বায়ত্বশাসিত ও বাণিজ্যিক ব্যবস্থাপনার সাথে তা খাপ খায় না। ক্রয়, ভাড়াবৃদ্ধি, ঋণ ইত্যাদির ব্যাপারেও সরকারের পূর্ব অনুমোদন নিতে হয়।
- (চ) যানবাহন ও জলযান চালনার ক্ষেত্রে বেসরকারী খাতকে যে সকল অসুবিধার সম্মুখীন হতে হয় সেগুলো নিম্নরূপঃ—
- (১) অবকাঠামোগত সুযোগ-সুবিধা দেয়ার দায়িত্ব সরকারের। কিন্তু সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ অত্যন্ত নিম্নমানের। নদীপথে ঠিকমত ড্রেজিং করা হয় না। এসকল কারণে যানবাহন চালনা ব্যয়বহুল ও ঝুঁকিপূর্ণ।
 - (২) বেসরকারী খাতে সহজ শর্তে বিনিয়োগের জন্য পুঁজির অভাব অত্যন্ত প্রকটভাবে অনুভূত হয়।
 - (৩) সড়কযানের অধিকাংশই আমদানী করা হয়। কিন্তু সময়ে সময়ে প্রয়োজনীয় যন্ত্র ও যন্ত্রাংশ আমদানীর জন্য প্রয়োজনীয় বৈদেশিক মুদ্রা প্রাপ্তি দুষ্কর হয়ে পড়ে।
 - (৪) যাত্রী এবং মাল মভাড়া সরকার কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত হয়। কিন্তু সরকার সাধারণতঃ চালনা ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি খুব একটা আমল দেয় না। ফলে মালিকরা পুঁজিয়ে নেওয়ার জন্য অনেক সময় অতিরিক্ত যাত্রী বহন করে এবং রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় কমিয়ে দেয়।
 - (৫) বাংলাদেশে বেসরকারী পরিবহন খাতের একটি বৈশিষ্ট্য হচ্ছে দু'একটি যানের মালিকানা। এ কারণে এ খাতের পক্ষে সম্পদ যোগান দেয়া এবং বহর আধুনিকীকরণের মাধ্যমে সেবার মানোন্নয়ন সম্ভব হয়নি।
- (ছ) বাংলাদেশের পরিবহন অবকাঠামো কভারেজ এবং সেবার গুণগতমান উভয় দিক দিয়েই এখনো নীচুস্তরে। উদাহরণস্বরূপ প্রতি ২৫০ বর্গ কিলোমিটারে রয়েছে মাত্র ১৪.১৫ কিলোমিটার সড়ক এবং ৪.৮০ কিলোমিটার রেলপথ।
- (জ) পরিবহন কার্যে ব্যবহৃত বিভিন্ন আইটেমের জন্য আরোপিত কর ও শুল্ক কাঠামোর সমন্বয় প্রয়োজন— সমন্বয়ের প্রভাবের কথা স্মরণে রেখেই।
- (ঝ) বর্তমান সম্পদ সমূহের সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণের পরিবর্তে ক্রয় এবং নির্মাণের উপর অধিক গুরুত্ব দেয়া হয়েছে। এটা সকল পরিবহন উপখাত এবং বিশেষ করে রেল ও সড়ক উপখাতে অধিকমাত্রায় পরিলক্ষিত হয়।
- (ঞ) বাংলাদেশ রেলওয়ে মালামাল পরিবহনের পরিবর্তে যাত্রী পরিবহনের উপর অত্যধিক মাত্রায় গুরুত্ব দিয়েছে। ফলে সারাদেশে ট্রাফিক প্যাটার্ণে বৈষম্য দেখা দিয়েছে। এর ফলশ্রুতিতে সুষ্ঠু ও স্বয়ংসম্পূর্ণভাবে মালামাল পরিবহনে রেলওয়ে ব্যর্থ হয়েছে। বাণিজ্যিক ভিত্তিতে রেলওয়ে পরিচালিত হবার কথা থাকলেও অর্থনৈতিক বিবেচনা কম থাকায় তা অলাভজনক হয়ে পড়েছে।

১১. সমাধানের লক্ষ্যে প্রস্তাবিত সুপারিশ সমূহঃ

- (১) সম্পত্তির সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করতে গেলে প্রকল্পের সংখ্যা, বিশেষ করে সড়ক প্রকল্পের সংখ্যা কমাতে হবে যাতে করে তা সম্পদের লভ্যতার সাথে খাপ খায়।

- (২) উন্নয়ন প্রকল্প সমূহ বাস্তবায়নের সময় এর অর্থনৈতিক সুফলের উপর নজর রাখতে হবে।
- (৩) রক্ষণাবেক্ষণ এবং উন্নয়ন বাজেটের মধ্যে বর্তমানে যে বিভাজন রয়েছে তা উঠিয়ে ফেলতে হবে। পরিবহন পরিকল্পনা, যার উন্নয়ন এবং রক্ষণাবেক্ষণের দু'টি দিক রয়েছে তাকে এককভাবে গড়ে তুলতে হবে এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য পর্যাপ্ত বরাদ্দ দিতে হবে।
- (৪) মন্ত্রণালয় সমূহের পরিকল্পনা কোষগুলোকে বিবিধ বিষয় ভিত্তিক গ্রুপ হিসেবে গড়ে তুলতে হবে যাতে করে এগুলো প্রকল্প প্রণয়ন, মূল্যায়ন, পর্যবেক্ষণ, বাস্তবায়ন এবং পরবর্তী মূল্যায়নে সফল ও সক্ষম হয়।
- (৫) রেলওয়েতে সুষ্ঠু বাণিজ্যিক ব্যবস্থাপনা ফিরিয়ে আনতে হলে নীতি নির্ধারণে পরিবর্তন প্রয়োজন যাতে করে মালামাল এবং যাত্রী সেবার মধ্যে একটি ভারসাম্য প্রতিষ্ঠা হয়।
- (৬) সরকারী পরিবহন সংস্থা সমূহের যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ভাড়া তাদের অপারেশন ব্যয়ের চেয়ে কম। এটা শুধরানো প্রয়োজন যাতে করে অপারেশনের প্রকৃত ব্যয় এবং অতিরিক্ত সম্পদ খাটানোর প্রয়োজনীয়তা এতে প্রতিফলিত হয়।
- (৭) পরিবহনের যন্ত্র, যন্ত্রাংশ, পিওএল ইত্যাদির কর ও শুল্ক কাঠামোর পুনঃপরীক্ষা এবং প্রয়োজনীয় সংশোধনী প্রয়োজন যাতে করে এই কাঠামো বাস্তবসম্মত হয় এবং অতিরিক্ত সম্পদ আহরণ সহজে করা যায়।
- (৮) সরকারী পরিবহন সংস্থা সমূহে বর্তমান অপারেশনাল দক্ষতার নিম্নমানের জন্য জবাবদিহিতার অভাব একটি মুখ্য কারণ। স্বয়ংক্রিয় পরিবহন সংস্থা সমূহের বেতন কাঠামোকে আমলাতান্ত্রিক নিয়ন্ত্রণ থেকে মুক্ত করা প্রয়োজন। ব্যবস্থাপনাকে এ ব্যাপারে পূর্ণ স্বাধীনতা দিতে হবে যাতে করে যোগ্য কর্মীদেরকে বহাল রাখা যায় এবং উৎসাহিত করা যায়।
- (৯) বেসরকারী খাতে একটি বা দু'টি পরিবহনযানের মালিকানা অত্যন্ত প্রচলিত এর ফলে এই খাতের পক্ষে যানবাহনগুলোর আধুনিকীকরণ এবং প্রয়োজনীয় সম্পদের যোগান দেয়া সম্ভব হয়নি। তাই বৃহৎ আকারের কোম্পানী বা সমবায় সমিতি সৃষ্টিকে উৎসাহিত করে সুস্পষ্ট নীতিমালা প্রণয়ন প্রয়োজন।

গ্রন্থপঞ্জী

১. Jansen, Eric G., The Country Boats of Bangladesh, University Press Ltd. 1989.
২. Locklin, D. Philip, Economics of Transport, Richard D. Irwin Inc.
৩. Govt. of Bangladesh,
 - (a) Planning Commission, Bangladesh Road Transport survey
 - (b) Ministry of Finance, Economic Survey, 1977 to 1990
 - (c) Planning commission, First Five year plan, Two year plan, Second Five year plan, Third Five year plan, Fourth Five year plan
 - (d) Planning commission, Country paper on Transport sector
 - (e) Bangladesh Bureau of Statistics, statistical Pocket Book of Bangladesh, 1990.

৪. রহমান, মোঃ আতাউর, আধুনিক পরিবহন, জাহানারা বুক হাউস, ঢাকা, নভেম্বর, ১৯৮৩।