

# রেলওয়ের লাভ-ক্ষতি

## মোঃ আতিকুর রহমান

বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি রাষ্ট্রীয় সেবা প্রতিষ্ঠান। এতিহ্যবাহী প্রতিষ্ঠানটি শুধু যাত্রী ও মালামাল পরিবহনই নয়, বরং পরিবেশগুলি রোধ, যাতায়াত নিরাপত্তা, স্থল খরচে মালামাল পরিবহন, ভূমির পরিমিত ব্যবহার, নিরাপদ, সাক্ষীয় ও আরামদায়ক পরিবহন, যানজট নিরসন, বিকেন্দ্রীকৃত সর্বোপরি নগরের সঙ্গে গ্রামের যোগাযোগের সেতুবদ্ধ তৈরিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখছে। রেল পরিচালনার ক্ষেত্রে যে ব্যয় হচ্ছে তা পূরণ করে এটিকে একটি স্বনির্ভর প্রতিষ্ঠান হিসেবে গড়ে তোলা যেমন জরুরি, ঠিক তেমনি রেলের ক্ষেত্রে উপরোক্ত বিষয়গুলো বিবেচনা করা জরুরি। শুধু অর্থকে রেলের লাভ-ক্ষতির মানদণ্ড হওয়া উচিত। এই লেখায় রেলওয়ের সর্বশেষ পরিস্থিতির একটি সংক্ষিপ্ত পর্যালোচনা করা হয়েছে।

রেলকে অনেকে অলাভজনক প্রতিষ্ঠান হিসেবে অবহিত করলেও পরিবেশ, অর্থনীতি, জনসেবা, রাষ্ট্রীয় দায়িত্ব, নিরাপত্তা, দারিদ্র্য বিমোচন, কর্মসংস্থান ইত্যাদি বিষয়ে রেলের অর্থনৈতিক অবদান বিবেচনা করলে দেখা যাবে, রেল কখনই অলাভজনক প্রতিষ্ঠান ছিল না। এ বিষয়গুলো বিবেচনা করা হলে দেখা যাবে, রেলে বরাদ্দ হচ্ছে দেশের উন্নয়নে এক ধরনের বিনিয়োগ। রেলওয়ে কোন বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান নয়। পৃথিবীর অনেক দেশেই রেল সেবা মাধ্যমে ভর্তুক দিয়ে চলে। কারণ রেল একটি দেশের অন্যতম যোগাযোগ মাধ্যম এবং রাষ্ট্রীয় নিরাপত্তার সাথে জড়িত একটি প্রতিষ্ঠান। জনগণের থেকে লাভ রেলের মূল উদ্দেশ্য নয়, বরং যোগাযোগ নিরাপত্তা ও জনগণের সেবা প্রদানই হচ্ছে রেলের মূল দায়িত্ব। কিন্তু সেবামূলক প্রতিষ্ঠান বলেই বিপল চাহিদা ও সন্তুবনা থাকার পরও যে রেলওয়েকে লোকসান দিতে হবে তারও কেনো কারণ নেই। অথচ দুর্নীতি, ভুল নীতি, লুঁঠন ও অপচয়ের কারণে বাংলাদেশ রেলওয়েকে লোকসান প্রতিষ্ঠান বানিয়ে রাখা হয়েছে।

গত আট অর্থবছরে (২০০৯-১০ থেকে ২০১৬-১৭) রেলে ব্যয় করা হয়েছে ৩৮ হাজার ১৮৮ কোটি টাকা। এর মধ্যে উন্নয়ন প্রকল্পে ২৩ হাজার ৫৮৬ কোটি টাকা এবং পরিচালন থাতে ১৪ হাজার ৬০২ কোটি টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্পে বিনিয়োগের হিসাব ধরলে আট বছরে রেলের ঘাটতি ৩১ হাজার কোটি টাকা।<sup>১</sup> ২০১৬-১৭ অর্থবছরে বাংলাদেশ রেলওয়ের নিট লোকসান ছিল এক হাজার ৮৫২ কোটি ৯৪ লাখ ৬৬ হাজার টাকা। ওই অর্থবছরে রেলের আয় ছিল এক হাজার ২৮৯ কোটি ৩৫ লাখ ৬৪ হাজার টাকা। আর ব্যয় ছিল তিন হাজার ১৪২ কোটি ৩০ লাখ ৩০ হাজার টাকা।<sup>২</sup> অথচ বিশ্বের অনেক দেশ রেলকে স্বনির্ভর প্রতিষ্ঠান হিসেবে গড়ে তুলেছে। আমাদের পার্শ্ববর্তী দেশ ভারতের রেলওয়ে তার মধ্যে অন্যতম। ২০০১ সালে ভয়াবহ অর্থনৈতিক সংকটে পড়া ভারতীয় রেলওয়ে তাদের দূরদৰ্শী চিন্তা এবং যুগোপযোগী পরিকল্পনা গ্রহণের মাধ্যমে ২০০৬ সালেই স্বনির্ভর প্রতিষ্ঠানের দিকে হাঁটতে শুরু করে। আজ ভারতীয় রেলওয়ে শুধু স্বনির্ভর প্রতিষ্ঠানই নয়, বিদ্যুৎ, ইস্পাত কিংবা সিমেন্ট কারখানাসহ বিভিন্ন শিল্প প্রতিষ্ঠানের কাঁচামাল সরবরাহের প্রাণশক্তি হিসেবে ভারতীয় অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখে। কাজেই রাষ্ট্রীয় সেবা খাত বলেই বাংলাদেশ রেলওয়ের আয়-ব্যয়ের এই বিশাল পার্থক্যকে অবশ্যস্তা হিসেবে মেনে নেয়ার কোন সুযোগ নেই। এই লেখায়

রেলওয়ের লোকসানের কিছু কার্যকারণ এবং তা থেকে উত্তরণের কিছু উপায় নিয়ে আলোচনা করা হল।

রেলওয়ের ভূমি ব্যবহারের সমস্যা : ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনা বাস্তবায়নে কার্যকর পদক্ষেপ না থাকায় রেলওয়ের বিপুল পরিমাণ জমি যেমন অব্যবহৃত পড়ে রয়েছে, ঠিক তেমনি ভিত্তি ও প্রতিষ্ঠানের কাছে ইজারা দেয়া হলেও ঠিকমত আদায় হচ্ছে না ইজারা মূল্য। ফলে প্রতিবছর রেলওয়ে মোটা অক্ষের রাজস্ব হারাচ্ছে, যা আয় ও ব্যয়ের ব্যবধানকে প্রভাবিত করছে। সারা দেশে রেলের মোট ভূমির পরিমাণ ৬১ হাজার ৮৫৯ একর। এর মধ্যে পূর্বাঞ্চলে ২৪ হাজার ৪৪০ এবং পশ্চিমাঞ্চলে ৩৭ হাজার ৪১৯ একর জমি রয়েছে। এর মধ্যে বেদখল রয়েছে ৪ হাজার ৪৬৬ একর।<sup>৩</sup> ফলে ভূমি থেকে রেলের আয় লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে প্রতিবছর কম থেকে যাচ্ছে। রেলওয়ের ঢাকা ডিভিশনের ১৬ হাজার ৭০১ একর জমি থেকে ২০১৫ সালের সেপ্টেম্বর মাসে ২৮ লাখ টাকা আয়ের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে ১৪ লাখ টাকা আয় করে এবং চট্টগ্রাম ডিভিশনের ৭ হাজার ৭০১ একর জমি থেকে ৫৭ লাখ টাকা আয়ের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে ৩৩ লাখ টাকা আয় হয়।<sup>৪</sup>

সেবামূলক প্রতিষ্ঠান বলেই বিপুল চাহিদা ও সন্তুবনা থাকার পরও যে রেলওয়েকে লোকসান দিতে হবে তারও কোনো কারণ নেই। অথচ দুর্নীতি, ভুল নীতি, লুঁঠন ও অপচয়ের কারণে বাংলাদেশ রেলওয়েকে লোকসান প্রতিষ্ঠান বানিয়ে রাখা হয়েছে।

পণ্য পরিবহনের সংকট : রেলপথে পণ্য পরিবহনে নেই চাঁদাবাজির ভয়, দুর্ঘটনার আশঙ্কাও কম। ট্রেনে পণ্য পরিবহনে সবচেয়ে বড় সুবিধাটি হল, সড়কপথের চেয়ে খরচ অনেক কম। ঢাকা-চট্টগ্রাম রূটে কন্টেইনারবাহী একটি ট্রেন থেকে আয় হয় যাত্রীবাহী ট্রেনের প্রায় ৪ গুণ। ঢাকা-চট্টগ্রামে জনপ্রিয় ট্রেন সুবর্ণ এজ্প্রেস থেকে আয় হয় মাত্র দেড় লাখ টাকা। একটি কন্টেইনারবাহী ট্রেন থেকে রেলওয়ের ৬ লাখ টাকা আয়। রেলওয়ের তথ্য অনুসারে, প্রতি কিলোমিটারে যাত্রীপ্রতি রেলের খরচ হয় ১ টাকা ৫২ পয়সা। পক্ষান্তরে আয় গড়ে ৫৬ পয়সা। অন্যদিকে পণ্য পরিবহনে প্রতি টনে কিলোমিটারার্থতি আয় হয় ২ টাকা ৫ পয়সা এবং খরচ হয় ২২ পয়সা।

২০০২-০৩ অর্থবছরে রেলযাত্রী ছিল ৩ কোটি ৯১ লাখ ৬২ হাজার। পণ্য পরিবহন করে ৩৬ লাখ ৬৬ হাজার টন। ২০০৮-০৯ অর্থবছরে পণ্য পরিবহনের পরিমাণ ছিল ৩০ লাখ ১০ হাজার টন। ২০১১-১২ অর্থবছরে কমে দাঁড়িয়েছিল ২১ লাখ ৯২ হাজার টন। পরের বছরগুলোতে বাড়লেও ২০১৬-১৭ অর্থবছরে কমেছে ৬৮ হাজার টন।<sup>৫</sup> বর্তমানে রেলে যাত্রী বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৭ কোটি ২২ লাখ, অথচ

পণ্য পরিবহনে রেলওয়ের তেমন অগ্রগতি নেই।<sup>১০</sup> এক দশক আগেও দেশের মোট আমদানি-রঙানি পণ্যের প্রায় ১২ শতাংশ রেলের মাধ্যমে পরিবহন করা হত। এখন তা কমে ৫ শতাংশে দাঁড়িয়েছে।<sup>১১</sup> এর পেছনে কারণ হচ্ছে, ঢাকা থেকে চট্টগ্রাম পর্যন্ত সড়কপথে পণ্য পরিবহনে সময় লাগে ছয় ঘণ্টা। রেলে লাগে ১৪ ঘণ্টা। ঢাকা-চট্টগ্রাম রেলপথের পুরো দূরত্ব ডাবল লাইনে উন্নীত হয়েন। যাত্রীবাহী ট্রেনকে অগ্রাধিকার দিতে গিয়ে পণ্যবাহী ওয়াগনকে ঢাকা-চট্টগ্রাম পর্যন্ত অন্তত ১৪টি স্থানে 'ক্রসিং' (থামাতে হয়) দিতে হয়। এতে সময় বেশি লাগে। তাই রেল সাক্ষী হলেও ব্যবসায়ীরা সময় বাঁচাতে সড়কপথে পণ্য পরিবহন করেন। যাত্রী পরিবহনে পৃথিবীর অধিকাংশ দেশের রেল ভর্তুকি দেয়। লোকসান পুরিয়ে নেয় পণ্য পরিবহনে। কিন্তু বাংলাদেশে এই খাতে নজর দেয়া হচ্ছে না, ফলে রেলের লোকসান বাড়ে।

**লোকোমোটিভ ও সংকট :** বাংলাদেশ রেলওয়ের বহরে বর্তমানে লোকোমোটিভ আছে ২৭৮টি। এর মধ্যে মিটারগেজ ইঞ্জিন ১৮৪টি এবং ব্রডগেজ ৯৪টি। এর মধ্যে ১৯০টি ইঞ্জিনের আয়ুক্ষাল শেষ হয়ে গেছে। রেলের বহরে ৪০ বছরের বেশি পুরনো ইঞ্জিন রয়েছে ৯৩টি। যাত্রীবাহী ১ হাজার ৬৫৬টি কোচের মধ্যে মিটারগেজ ১ হাজার ২১৮টি ও ব্রডগেজ ৪৩৮টি। এর মধ্যে ৫৯২টি মিটারগেজ ও ২৬০টি ব্রডগেজ বগির আয়ুক্ষাল শেষ হয়ে গেছে। অন্যদিকে পণ্যবাহী ৮ হাজার ৬৮০টি ওয়াগনের মধ্যে ৩ হাজার ৯৩৯টির আয়ুক্ষাল পেরিয়ে গেছে।<sup>১২</sup> ফলে লোকোমোটিভের যান্ত্রিক ক্রিটির কারণে ট্রেনের সময়সূচি এবং নির্ধারিত গতি থায়ই বিস্তৃত হওয়ার পাশাপাশি পণ্য ও যাত্রী পরিবহনে লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে পারছে না রেলওয়ে।

**রেলওয়ের গৃহীত প্রকল্পসমূহ ও প্রাপ্তি :** উন্নয়ন প্রকল্প সংক্রান্ত নথি অনুসারে, বর্তমানে রেলে উন্নয়ন প্রকল্প চলমান আছে ৪৮টি। এসব প্রকল্পে ব্যয় ধরা হয়েছে প্রায় ৯৮ হাজার কোটি টাকা। প্রকল্পগুলোর কিছু কিছু বাস্তবায়িত হওয়ার পথে। কিছু মাঝপথে আছে, আর কিছু কিছু প্রকল্প অনুমোদিত হয়ে আছে। গত সাত বছরে ৪০টি প্রকল্পের কাজ শেষ হয়েছে।<sup>১৩</sup> কিন্তু প্রায় প্রকল্পেরই সুফল পাচ্ছে না রেলওয়ে; যেমন-মানুষ যাতে ট্রেনে করে দ্রুত শহরতলির বড় শহরে প্রতিদিন যাতায়াত করতে পারে, সেই লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে ডেমু আমদানি করেছিল। ২০১৩ সালের ২৪ এপ্রিল পূর্বাঞ্চল রেলওয়ের অধীনে ঢাকা ও নারায়ণগঞ্জের মধ্যে প্রথম ডেমু ট্রেন চালু করা হয়। কিন্তু বিগত ৫ বছরে এই ট্রেন যাত্রী পরিবহন করে ১৯ কোটি ৪০ লাখ টাকা আয় করলেও এর জন্য ব্যয় হয়েছে ২৫ কোটি টাকা। ৬৫৪ কোটি টাকা দিয়ে কিনে ২০ সেট ডেমু ট্রেনের ১১ সেটই এখন নষ্ট।<sup>১৪</sup>

**রেললাইন সংস্কার প্রকল্প :** ২০১৩ সালে ১৮০ কোটি টাকায় ময়মনসিংহের গৌরীপুর থেকে নেত্রকোণার মোহনগঞ্জ পর্যন্ত রেললাইন সংস্কার করা হয়। প্রকল্প নেয়ার সময় বলা হয়েছিল, বাস্তবায়ন শেষে এই পথে ৬৫ কিলোমিটার গতিতে ট্রেন চলবে। কিন্তু এখন চলে ৫০ কিলোমিটারেও কম গতিতে। লোকসাম থেকে চাঁদপুর পর্যন্ত বিদ্যুমান রেললাইন পুনর্বাসনে ১৭০ কোটি টাকার প্রকল্পের কাজ চলছে। ৮০ শতাংশ কাজ শেষ। কিন্তু ওই পথে ট্রেনের গতি বাড়েনি, বরং

কমানোর চিন্তা করা হচ্ছে।<sup>১৫</sup>

**বেসরকারি খাতে কোচ মেরামত :** রেলওয়ে কারখানাগুলো আধুনিকায়ন না করে বেসরকারি প্রতিষ্ঠানকে কোচ মেরামতের দায়িত্ব দেয়া হচ্ছে। এতে অর্থের অপচয়ের পাশাপাশি কাজের মানও ভাল হচ্ছে না। ২০১৬ সালে ওভারটাইমের বিনিময়ে ১০০টি মিটারগেজ কোচ মেরামতে প্রকল্প নেয়া হয়। ৫৯ কোটি ৩০ লাখ টাকা ব্যয়ের প্রকল্পটি শেষ হবে ২০১৯ সালে। তাতে কোচ মেরামতে ব্যয় ধরা হয়েছে ৪৮ কোটি ৮১ লাখ টাকা।<sup>১৬</sup> যাত্রী পরিবহন বাড়তে ২০০৯ সালে ২৬০টি কোচ মেরামতের প্রকল্প নেয় রেলওয়ে। ৩০ এপ্রিল রাজশাহী স্টেশনে অপেক্ষমাণ তিনটি কোচ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ৫৪২০ নম্বর কোচের (সুন্দরবন এক্সপ্রেস) মেবে ভাঙাচোরা। ওই কোচের মধ্যে গার্ডের ট্রাঙ্ক রাখা হয়েছে। ১১ মে চট্টগ্রামের স্টেশন ইয়ার্ডে ৫৫টি মিটারগেজ (৬০২৪, ৩৪৩৮, ২২৫, ২০৭ ও ২৩৪) কোচের কাজের মান পরিদর্শন করা হয়, যার মান খুবই খারাপ ছিল।<sup>১৭</sup>

বহু বছরের পুরনো যন্ত্রপাতি, চাহিদা অনুযায়ী সক্ষমতা বাড়নোর উদ্যোগ না নেয়া, আধুনিক যন্ত্রপাতি না কেনা, খুচরা যন্ত্রাংশের অভাব ইত্যাদি কাজগে ওয়ার্কশপগুলো ক্রমে বিপর্যস্ত হয়ে পড়ছে। অনেক

দক্ষ কর্মচারীও অবসরে চলে গেছেন। এ ক্ষেত্রে দ্রুত উদ্যোগ না নিলে ভবিষ্যতে ওয়ার্কশপ চালানো কঠিন হয়ে পড়বে। সৈয়দপুর ওয়ার্কশপে মেরামতকাজে ব্যবহারের জন্য ৭৩৭টি যন্ত্রপাতি থাকলেও মাত্র ৭২টি যন্ত্রের অর্থনৈতিক আয়ুক্ষাল (২০ বছর) আছে। বাকিগুলোর মধ্যে ২১৭টি যন্ত্রের বয়স ২০-৫০ বছরের মধ্যে। আর ৪৪৮টির বয়সই ৫০ বছরের বেশি। এ ছাড়া সৈয়দপুর ওয়ার্কশপের তিন হাজার ১৮৪ জন কর্মচারীর পদ থাকলেও কর্মরত আছেন ১ হাজার ৩৭৯ জন। যার ফলে বছরে ৯০০ কোচ ও দুই হাজার ৫০০ ওয়াগন মেরামতের সক্ষমতা থাকলেও ২০১২-১৩ অর্থবছরে মাত্র ১৪৭টি কোচ ও ১৬৮টি ওয়াগন মেরামত করা হয়। ২০১৩-১৪ অর্থবছরে তা আরও কমে দাঁড়ায় ১৩২ ও ১৪৮টিতে। অথচ ২০০৬-০৭ অর্থবছরে ওয়ার্কশপটিতে ৩২০টি কোচ ও ২৫৪টি ওয়াগন মেরামত করা হয়েছিল।<sup>১৮</sup> অন্যদিকে পাহাড়তলী রেলওয়ে ওয়ার্কশপের ৪৪৯টি যন্ত্রপাতির মধ্যে ২৭২টির বয়স ৫০ বছর পেরিয়ে গেছে। বাকিগুলোর মধ্যে ১৬৫টি যন্ত্রের বয়স ২০-৫০ বছরের মধ্যে। শুধু ১২টির আয়ুক্ষাল ২০ বছরের নিচে রয়েছে। আর দুই হাজার ১৮০ জনের বিপরীতে কাজ করছেন এক হাজার ৩৭৯ জন। এখানে বছরে ৭২০টি যাত্রীবাহী কোচ ও এক হাজার ৫০০ পণ্যবাহী ওয়াগন মেরামতের কথা থাকলেও ২০১২-১৩ অর্থবছরে ২৭৬টি কোচ ও ৪১০টি ওয়াগন মেরামত করা হয়। আর ২০১৩-১৪ অর্থবছরে মেরামত হয় ২২৪টি কোচ ও ৩৬৫টি ওয়াগন। অথচ ২০০৬-০৭ অর্থবছরে ওয়ার্কশপটিতে ৩২৬টি কোচ ও ৫১৯টি ওয়াগন মেরামত করা হয়েছিল।<sup>১৯</sup>

**লোকসাম থেকে উত্তরণের উপায়**

একসময়ের লাভজনক রেলওয়ে থাত নববইয়ের দশক থেকেই লোকসামের ঘানি টানতে থাকে। সময়ের চাহিদানুযায়ী উন্নয়নের উদ্যোগ না নেয়ায় অব্যাহত লোকসাম আর হারিলুটের বোঝা বইতে

বইতে গৌরবময় রেল রীতিমত অভিশাপ হয়ে উঠেছে। কোন অপারেশনের জন্য তিনটি উপাদান আবশ্যিকীয়-মেশিন, ম্যান বিহাইন্ড দ্য মেশিন ও এনভায়রনমেন্ট। রেলের এ তিনটি উপাদানই আজ অচল। ইঞ্জিন, জনবল আর স্টেশন-তিনটিই রেলে সংকুচিত। মেশিন, এনভায়রনমেন্ট কার্বোপোগী থাকলেও ম্যানের অভাব হলে স্টেশনও চলবে না, কোচও নড়বে না।

পাশের দেশ ভারতে রেলওয়ে খাতটি অন্যতম বৃহৎ লাভজনক পাবলিক খাত হিসেবে পরিচিত। পাবলিক খাত মানেই লোকসান খাত এবং বেসরকারীকরণই এর একমাত্র সমাধান-'দাতা'-গোষ্ঠীর এই বহুল প্রচারিত ব্যবস্থাপত্রকে ভুল প্রমাণ করেই এগিয়ে গেছে ভারতের রেলওয়ে ব্যবস্থা। ২০০০ সালে যে রেল খাত ছিল দেনায় জর্জীরিত, মাত্র তিনি বছরের মাধ্যমে যথাযথ বিনিয়োগ করে ২০০৬ সালে ১৩ হাজার কোটি রূপি উচ্চত দেখিয়ে ভারতের রেল খাতকে অন্যতম বৃহৎ ও লাভজনক পাবলিক খাতে পরিণত করেছে ভারতের রেল মন্ত্রণালয়। অর্থে এই সংস্কার করতে রেল মন্ত্রণালয়কে 'দাতা'-গোষ্ঠীর পরামর্শ অনুযায়ী রেল খাত থেকে ঢালাও শ্রমিক ছাঁটাই করতে হয়নি অথবা বিনিয়োগ উঠিয়ে নেয়ার নামে দরিদ্র জনগণের ওপর অতিরিক্ত ভাড়ার বোঝাও চাপিয়ে দিতে হয়নি। বরং এই সাফল্য অর্জিত হয়েছে প্রায় ১৫ লাখ রেল শ্রমিক ও কর্মচারীর বিশাল জনবল বহাল রেখেই। উল্লেখ্য, ক্ষেত্রবিশেষে শীতাতপনিয়ন্ত্রিত কম্পার্টমেন্টের ভাড়া বাড়নো হলেও নিম্ন আয়ের যাত্রীদের কাছ থেকে ভারতীয় রেলওয়ে এখনও সর্বনিম্ন হারেই ভাড়া আদায় করে থাকে! আসল কথা হল, আর্থসামাজিক উন্নয়নে রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার অপরিসীম গুরুত্ব অনুধাবন করতে পেরে রেল খাতকে অবহেলা করার মত মূর্খতা কোন ভারত সরকারই দেখায়নি।

এ অবস্থায় বাংলাদেশ রেলওয়েকে লোকসান প্রতিষ্ঠান থেকে স্বনির্ভর প্রতিষ্ঠানে পরিণত করতে নিম্নোক্ত পদক্ষেপ নেয়া জরুরি :

রেলের ভূমি ব্যবস্থাপনায় সুপারিশসমূহ : বিগত দিনগুলোতে যে জায়গাগুলো ইঞ্জারা দেয়া হয়েছে তার পরিমাণ ও আয় সঠিকভাবে নিরূপণ করা; দখল হয়ে যাওয়া সম্পত্তি উদ্কারে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করার জন্য পরিকল্পনা প্রণয়ন করা; রেলের জায়গা রেলের অধীনে রেখে উৎপাদন/আয় বর্ধনমূলক কার্যক্রম গ্রহণ করা; স্টেশনগুলোর আশপাশের জায়গা রেলের উন্নয়নের সাথে সম্পর্কিত করে উৎপাদন/আয় বর্ধনমূলক কার্যক্রম গ্রহণ করা; যেমন-আবাসিক হোটেল, মার্কেট নির্মাণ; বিভিন্ন সংস্থা, প্রতিষ্ঠান এবং ব্যক্তিবর্গের কাছ থেকে লিজ বাবদ পাওনা টাকা উদ্কার করা।

পণ্য পরিবহনে সুপারিশসমূহ : দেশের বিভিন্ন স্থানে আইসিডি নেটওয়ার্ক গড়ে তোলা; কন্টেইনার পরিবহনে সক্ষমতা বাড়ানো; ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীরা যাতে সহজে ও কম খরচে মালামাল পরিবহন করতে পারে তার ব্যবস্থা করা; পণ্য পরিবহনে রেলের সংশ্লিষ্ট বিভাগসমূহকে, বিশেষ করে মার্কেটিং বিভাগকে সচল করা; পোশাক শিল্প খাতের পণ্য, বিভিন্ন শিল্প প্রতিষ্ঠানের পণ্য এবং কৃষিপণ্য রেলের মাধ্যমে পরিবহনে পদক্ষেপ গ্রহণ করা; রেলওয়ের সাথে সমগ্র দেশের বন্দর ও শিল্প-কারখানাগুলোর সংযোগ সৃষ্টির লক্ষ্যে পরিকল্পনা গ্রহণ।

প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নে সুপারিশসমূহ : রেলের চলমান উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের অনিয়ম বন্ধ করে তহবিলের সঠিক ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে; ডাবল লাইনের কাজ দ্রুত বাস্তবায়ন; দেশে বিদ্যমান রেলওয়ে কারখানাগুলো সচল করে কোচ তৈরি করে প্রতিটি রেলের

ইঞ্জিনের ধারণক্ষমতা অনুযায়ী কোচের সংখ্যা বৃদ্ধি করে আয়বৃদ্ধিতে প্রকল্প গ্রহণ করা।

নীতি, আইন, পরিকল্পনা, ব্যবস্থাপনা ও বাজেট সংক্রান্ত : রেলের উন্নয়নে স্বল্প ও দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা গ্রহণ; রেল মন্ত্রণালয়ের অধীন দণ্ডগুলোর মধ্যে সমস্য সাধন ও গতিশীল সম্পর্ক তৈরি করা; রেল মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে অন্যান্য মন্ত্রণালয় ও সংস্থার মধ্যে সমস্য সাধন ও গতিশীল সম্পর্ক তৈরি করা; রেলের গবেষণা সেল তৈরি করা।

অবকাঠামো ও সেবা সংক্রান্ত : রোলিং স্টক বৃদ্ধি করা; কারখানাগুলোকে আরও কার্যকর করা; ট্রেন চলাচলে নিয়মানুবর্তিতা ফিরিয়ে আনা; কমলাপুর-জয়দেবপুর তৃতীয় ও চতুর্থ লাইন নির্মাণ করা; আশপাশের শহর ও গ্রাম থেকে প্রতিদিন ঢাকায় আসার জন্য আরও কমিউটার ট্রেন চালু করা; টিকিট পেতে হয়রানি বন্ধ করা এবং সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনায় নিয়ে আসা; ট্রেনের অবস্থা পর্যবেক্ষণে নিয়মিত তদারকি করা; বিআরটিসির সঙ্গে সমস্যের মাধ্যমে বাস ও ট্রাক ব্যবহার করে স্টেশন থেকে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা।

এ সকল পদক্ষেপ গ্রহণ করে রেলওয়েকে স্বনির্ভর করে তুলতে সরকারকে বাধ্য করতে সাধারণ মানুষকেই এগিয়ে আসতে হবে। কারণ রেল আমার ও আপনার বাহন। আওয়াজ তুলতে হবে-রেলনির্ভর যোগাযোগ চাই। তবেই এই রেলগাড়ি নিয়ে হয়ত আগামী প্রজেম্বের কবিরা নতুন করে ছড়া রচনা করবেন। নতুন সেই প্রতীক্ষায় থাকব আমরা।

**আতিকুর রহমান :** প্রকল্প কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট  
**ই-মেইল :** onatiq88@yahoo.com

#### তথ্যসূত্র

- ১) লোকসানের লাইনে চলছে রেল, সমকাল, ১৮ আগস্ট ২০১৭
- ২) এক বছরে রেলের লোকসান ১৮৫৩ কোটি টাকা : রেলমন্ত্রী, সমকাল, ১০ জুন ২০১৮
- ৩) নতুন আইনের খসড়া চূড়ান্ত করছে রেলওয়ে, বণিক বার্তা, ১০ ফেব্রুয়ারি ২০১৭
- ৪) অফিসিয়াল প্রতিবেদন, বাংলাদেশ রেলওয়ের বাণিজিক বিভাগ, ২০১৬
- ৫) লোকসানের লাইনে চলছে রেল, সমকাল, ১৮ আগস্ট ২০১৭
- ৬) রেলওয়ে ইনফ্রামেশন মিরর ২০১৬ ও খসড়া ইনফ্রামেশন মিরর ২০১৭ বিশেষণ
- ৭) নাম প্রকাশে অনিচ্ছুক রেলওয়ে কর্মকর্তার সাক্ষাৎকার, ৮ জুলাই ২০১৮
- ৮) অফিসিয়াল প্রতিবেদন, বাংলাদেশ রেলওয়ের মেকানিক্যাল বিভাগ, ২০১৮
- ৯) এত বিনিয়োগ তরু লোকসান, প্রথম আলো, ২৫ জানুয়ারি ২০১৭
- ১০) লোকসান দিয়ে শুরু, লোকসানেই ৫ বছর চলছে তেমুর ইঞ্জিন! বিডি মর্নিং, ৫ মার্চ ২০১৮
- ১১) এত বিনিয়োগ তরু লোকসান, প্রথম আলো, ২৫ জানুয়ারি ২০১৭
- ১২) বেশি খরচেও মেসরকারি খাতে রেল কোচ মেরামতের উদ্যোগ, বিদেশ বাংলা, ২৮ মার্চ ২০১৮
- ১৩) আইএমইডির প্রতিবেদন, রেলের কোচ মেরামতের কাজ নিম্নানের, সমকাল, ২৫ নভেম্বর ২০১৭
- ১৪) অফিসিয়াল প্রতিবেদন, বাংলাদেশ রেলওয়ের মেকানিক্যাল বিভাগ, ২০১৮
- ১৫) পূর্বোক্ত