

একাদশ অধ্যায় পরিবহন ও যোগাযোগ

দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে একটি দক্ষ পরিবহন ও যোগাযোগ ব্যবস্থার ভূমিকা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। উৎপাদনের উপকরণের সুসম বন্টন, উৎপাদিত পণ্যের সূষ্ঠা বাজারজাতকরণ, দেশব্যাপী দ্রব্যমূল্যের স্থিতিশীলতা বজায় রাখা এবং দ্রুত শিল্পায়নের জন্য একটি সুসমন্বিত পরিবহন ও যোগাযোগ ব্যবস্থা একটি অত্যাবশ্যিকীয় ভৌত অবকাঠামো হিসেবে কাজ করে। সর্বোপরি, বর্তমান বিশ্বায়ন ও বাজার অর্থনীতির প্রেক্ষাপটে আন্তর্জাতিক পরিবহন ও যোগাযোগ নেটওয়ার্কের সাথে বাংলাদেশের সংযোগ স্থাপন একান্ত জরুরি। এই গুরুত্ব অনুধাবন করে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় এবং সংস্থাসমূহ তাদের উন্নয়নমূলক তৎপরতা উত্তরোত্তর বৃদ্ধি করছে। বর্তমান অর্থবছরে (২০০৪-২০০৫) পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে বরাদ্দ ৩৯৬৮.৪১ কোটি টাকা এবং স্থির মূল্যে ২০০৪-২০০৫ অর্থবছরে জিডিপিতে এই খাতের অবদান শতকরা প্রায় ১০.০১ (সাময়িক)। বাংলাদেশে সড়ক, রেল, নৌ- ও আকাশ পথ এবং ডাক ও টেলিযোগাযোগ ও তথ্য প্রযুক্তির সমন্বয়ে পরিবহন ও যোগাযোগ নেটওয়ার্ক গড়ে উঠেছে।

পরিবহন

সড়ক পরিবহন

স্বাধীনতার পর বিগত ৩৪ বছরে বাংলাদেশে দুই লক্ষ একচল্লিশ হাজার কিলোমিটারের (কিমি) অধিক বিস্তীর্ণ এক সড়ক নেটওয়ার্ক গড়ে উঠেছে। স্বাধীনতার অব্যবহিত পর যা ছিল মাত্র ৪ হাজার কিমি। পরিবহন অবকাঠামো উন্নয়নে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ছাড়াও স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরও উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখছে। নিম্নে বাংলাদেশের সড়ক নেটওয়ার্কের একটি চিত্র তুলে ধরা হল।

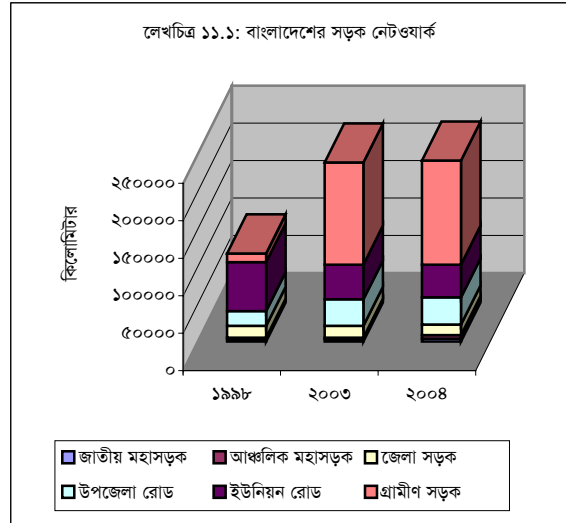
সারণি ১১.১: বাংলাদেশের সড়ক নেটওয়ার্ক

প্রকারভেদ	*১৯৯৮ (কিমি)	**২০০৩ (কিমি)	**২০০৪ (কিমি)
জাতীয় মহাসড়ক	৩১৪৪	৩০৮৬	৩৭২৩
আঞ্চলিক মহাসড়ক	১৭৪৬	১৭৫১	৪৮৩২
জেলা সড়ক	১৫৯৬৪	১৫৯৬২	১৩৮২৩
উপজেলা রোড	১৯৪৯০	৩৫২০৫	৩৬৩৪৩
ইউনিয়ন রোড	৬৫২২২	৪৬৪৬৫	৪৩৬৭৪
গ্রামীণ সড়ক	১১৭২৭	১৩৬১৭৮	১৩৮৮৯১
মোট	২২২৫৯৩	২৩৮৬৪৭	২৪১২৮৬

উৎসঃ *১) বাংলাদেশ সরকারের 'জাতীয় অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি, দারিদ্র নিরসন এবং সামাজিক উন্নয়ন কৌশল' শীর্ষক দলিল (পৃঃ-৯৬)

** (২) সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর।

* উপর্যুক্ত সারণির দ্বিতীয় কলামে প্রদত্ত তথ্য ১৯৯৮ সনের পরিকল্পনা কমিশনের পরিবহন জরিপের প্রতিবেদন হতে প্রাপ্ত। এ সারণিতে কাজের বিনিময়ে খাদ্য কর্মসূচির মাধ্যমে নির্মিত ২৫০০০ কিমি সড়ক অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি।



সড়ক পরিবহন খাতের এই সম্প্রসারণের ফলে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে অন্যান্য মাধ্যমগুলোর তুলনায় এর অবদান দিন দিনই বৃদ্ধি পাচ্ছে। পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক ১৯৯৮ সালে পরিচালিত এক জরিপেও দেখা গেছে যে, অন্যান্য পরিবহন

মাধ্যমগুলোর তুলনায় সড়ক পরিবহন সমধিক গুরুত্ব লাভ করেছে। হালনাগাদ তথ্য ও উপাত্তের জন্য উপর্যুক্ত জরিপটি নতুনভাবে পরিচালিত হওয়া দরকার।

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর থেকে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী ২০০৪ সালের মধ্যভাগ পর্যন্ত এর আওতায় ২২৩৭৮ কিমি দীর্ঘ সড়ক, ১২৭.৮৯ কিমি দীর্ঘ ৪৬৫৬টি সেতু এবং ৩৮.২৮ কিমি দীর্ঘ ৬১২১টি কালভার্ট অন্তর্ভুক্ত ছিল। এই সংস্থা দেশে কাংখিত আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধনের লক্ষ্যে দেশব্যাপী গুরুত্বপূর্ণ সড়ক ও সেতু নির্মাণের কর্মসূচি বাস্তবায়ন করে চলেছে। চলতি অর্থ বছরে (২০০৪-০৫) এডিপি ভুক্ত মোট ১৮টি প্রকল্প সমাপ্ত হবে বলে আশা করা যায়। ইতোমধ্যে চাঁদপুরে ডাকাতিয়া নদীর উপর নির্মিত সেতুটি এবং খান জাহান আলী সেতুটি (রূপসা সেতু) যানবাহন চলাচলের জন্য আনুষ্ঠানিকভাবে উন্মুক্ত করা হয়েছে। এছাড়া কুষ্টিয়া-রাজবাড়ী সড়কে গড়াই সেতু এবং সালনা-রাজেন্দ্রপুর-কাপাসিয়া সড়কে কাপাসিয়া সেতু দুটির নির্মাণ কাজ সমাপ্তির পর্যায়ে রয়েছে।

২০০৪ সালের প্রবল বন্যায় ১৭১টি সেতু, ১৩৫টি কালভার্ট ও ২৬টি ফেরিঘাটসহ মোট প্রায় ৩২৪৪ কিমি সড়ক ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। তাৎক্ষণিক কর্ম পরিকল্পনা গ্রহণ করে উক্ত ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক মেরামতের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্ককে যানবাহন চলাচল উপযোগী করা হয়। বিধ্বস্ত সড়ক কাঠামোর পুনর্বাসন ও একে ব্যবহার উপযোগী করার জন্য প্রাথমিক হিসেবে অনুযায়ী ১৩০৪.০০ কোটি টাকা প্রয়োজন হবে মর্মে প্রাক্কলন করা হয়েছে। বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত এসব সড়ক মেরামতের জন্য ডিএফআইডি কর্তৃক ৪৪.৩৪ কোটি টাকা প্রকল্প সাহায্য প্রদান করা হয়েছে। অন্যদিকে চলতি বছরের সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে আইডিএ-র সহায়তায় ‘বন্যাজনিত ক্ষয়ক্ষতি পুনর্বাসন প্রকল্প-২০০৪’ এবং এডিবি সাহায্যপুষ্ট ‘জরুরি বন্যা ক্ষয়ক্ষতি পুনর্বাসন প্রকল্প-২০০৪’ নামে দুটি বৈদেশিক সাহায্যপ্রাপ্ত প্রকল্প অন্তর্ভুক্তির জন্য প্রস্তাব রাখা হয়েছে। এছাড়া ২০০৪-০৫ অর্থবছরে রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির আওতায় ৩৫৫.০০ কোটি টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে। নিম্নে ২০০৩-০৪ অর্থবছর পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীন সড়ক নেটওয়ার্কের অবস্থা দেখানো হ’ল।

সারণি- ১১.২ঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে বিভিন্ন শ্রেণীর সড়ক পথ

বছর (৩০ শে জুন পর্যন্ত)	জাতীয় মহাসড়ক (কিমি)	আঞ্চলিক মহাসড়ক (কিমি)	ফিডার/জেলা রোড (কিমি)	মোট (কিমি)
১৯৯৫	২৯২০	১৭০০	১১৪৫০	১৬০৭০
১৯৯৬	২৯২০	১৭০০	১২৯৩৪	১৭৫৫৪
১৯৯৭	২৯২০	১৭০০	১৫৬৬৫	২০২৮৫
১৯৯৮	৩১৪৪	১৭৪৬	১৫৯৬৪	২০৮৫৪
১৯৯৯	৩০৯০	১৭৫২	১৬১১৬	২০৯৫৮
২০০০	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০১	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০২	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০৩	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০৪	৩৭২৩	৪৮৩২	১৩৮২৩	২২৩৭৮

উৎসঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

বক্স- ১১.১ঃ সড়ক যোগাযোগের ক্ষেত্রে গৃহীত পদক্ষেপসমূহ

- দেশের সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়নে বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা হয়েছে।
- দেশের সড়ক নেটওয়ার্কের যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ তহবিল গঠন করা হচ্ছে।
- দারিদ্র নিরসন কর্মসূচিঃ দারিদ্র নিরসন কৌশলপত্রের সাথে সংগতি রেখে সওজ অধিদপ্তর বিনিয়োগ কর্মসূচি তৈরি করে আসছে। এই প্রক্রিয়ায় গ্রামীণ অর্থনীতি ও কর্মসংস্থান বিশেষভাবে মহিলা কর্মসংস্থানে অধিক প্রবৃদ্ধি

অর্জনের লক্ষ্যে জেলা সড়ক ও সরকার ঘোষিত জনগুরুত্বপূর্ণ সড়ক প্রকল্পে অধিকতর অগ্রাধিকার প্রদান করা হচ্ছে।

স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি)

স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর আশির দশক থেকে দেশের পল্লী ও শহর অঞ্চলে অবকাঠামো উন্নয়নের লক্ষ্যে বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে ও বৈদেশিক সহায়তায় ব্যাপক কর্মকাণ্ড বাস্তবায়ন করেছে। এ সকল কর্মসূচির অধীনে পল্লী অঞ্চলে গ্রামীণ সড়ক, ব্রীজ/কালভার্ট, গ্রোথ সেন্টার/হাট-বাজার/ওমেন্স কর্নার, বাঁধ নির্মাণ, বৃক্ষরোপন, ইউপি কমপ্লেক্স ভবন নির্মাণ, ঘাট/জেট নির্মাণ, শুষ্ক মৌসুমে সেচ ব্যবস্থার মাধ্যমে কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধির জন্য ইরিগেশন ড্রেনেজ নির্মাণ ও খালে পানি ধরে রাখা এবং বর্ষা মৌসুমে Flood Protection -এর জন্য রেগুলেটর/ স্লুইস গেট নির্মাণ করা হয়। এছাড়া নগর অঞ্চলে নাগরিক সুবিধা বৃদ্ধির জন্য রাস্তা/ফুটপাথ নির্মাণ/ পুনঃনির্মাণ, ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ, নর্দমা নির্মাণ/ পুনঃনির্মাণ, ল্যান্ড্রিন/কমিউনিটি ল্যান্ড্রিন নির্মাণ, বাস/ট্রাক টার্মিনাল নির্মাণ, টাউন হল নির্মাণ, সুপার মার্কেট/কিচেন মার্কেট উন্নয়ন, নলকূপ স্থাপন ইত্যাদি বাস্তবায়ন করা হয়। সম্প্রতি ঢাকা শহরে এলজিইডি কর্তৃক দেশীয় প্রযুক্তিতে নির্মিত খিলগাঁও ফ্লাইওভার বাংলাদেশে নগর অবকাঠামো উন্নয়নে নতুন সংযোজন।

১৯৯১-৯২ হতে ২০০৪-০৫ অর্থবছরের ফেব্রুয়ারি '০৫ পর্যন্ত এলজিইডি'র আওতায় মোট ৯০,১৬২ কিমি (কাঁচা রাস্তা ৫৫,৯০৭ কিমি এবং পাকা রাস্তা ৩৪,২৫৬ কিমি) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক এবং ৪৪০৪১৮ মিটার ব্রীজ/কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। ২০০৪-০৫ অর্থবছরের ফেব্রুয়ারি '০৫ পর্যন্ত স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের পরিবহন অবকাঠামো উন্নয়নে গৃহীত কর্মসূচিসমূহ নিয়ে দেখানো হ'লঃ

সারণি-১১.৩ঃ এলজিইডি'র অধীনে পরিবহন অবকাঠামোগত উন্নয়ন কর্মসূচি

কার্যক্রম	জুন-৯৯ পর্যন্ত ক্রমপঞ্জিত	১৯৯৯-০০	২০০০-০১	২০০১-০২	২০০২-০৩	২০০৩-০৪	২০০৪-০৫ ফেব্রুয়ারি ০৫	ফেব্রুয়ারি '০৫ পর্যন্ত ক্রমপঞ্জিত
কাঁচা রাস্তা (কিমি)	১৪৮৪৪	৫৫২৫	১০১০২	৪৫৫৫	৪৭৭০	৬২৫২	৩৯৭১	৫৫৯০৭
পাকা রাস্তা (কিমি)	১১৬২১	২১৪২	৩৮৭০	৩২৫৫	৩৮২৯	৪৮০৪	২৭৮৮	৩৪২৫৫
ব্রীজ/কালভার্ট (মি)	১১৮৮৭৬	৪৬৪৪৮	৬৭৪৪৯	৫০৮৮২	৪২৯৩৭	৪৯৪০৫	২৯৬৬৪	৪৪০৪১৮

উৎসঃ এলজিইডি

বাংলাদেশ রোড ট্রান্সপোর্ট অথরিটি (বিআরটিএ)

সড়ক পরিবহন সেক্টরের সার্বিক তত্ত্বাবধান, ব্যবস্থাপনা ও সুষ্ঠু নিয়ন্ত্রণের উদ্দেশ্যে ১৯৮৮ সালে বাংলাদেশ রোড ট্রান্সপোর্ট অথরিটি গঠন করা হয়। এ সংস্থা দেশের যান্ত্রিক যানবাহনের রেজিস্ট্রেশন, উপযুক্ততা সনদ প্রদানসহ মোটর যান অধ্যাদেশে বর্ণিত অন্যান্য রেগুলেটরি দায়িত্ব পালন করে আসছে। অত্যন্ত জটিল ও স্পর্শকাতর এই সেক্টরের শৃংখলা ও গতি আনয়নে এই সংস্থা ইতোমধ্যে নিম্নবর্ণিত কার্যক্রম গ্রহণ করেছেঃ

নীতিমালা ও আইন প্রণয়নঃ Natural Road Safety Action plan, ২০০২-২০০৪ সমাপ্তির পর ২০০৫-০৭ সনের এর খসড়া action plan প্রণীত হয়েছে এবং চূড়ান্ত অনুমোদনের পর্যায়ে রয়েছে।

সড়ক নিরাপত্তাঃ সড়ক নিরাপত্তা সেল স্থাপন করা হয়েছে এবং একই সাথে সড়ক দুর্ঘটনা প্রতিরোধকল্পে BUET -এ দুর্ঘটনা রিসার্চ সেন্টার স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া প্রাথমিক ও মাধ্যমিক বিদ্যালয়ের পাঠ্যক্রমে সড়ক নিরাপত্তার বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত করার উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। ঢাকা মহানগরীর বিভিন্ন সড়ক সংযোগস্থলে reflector -এর ব্যবস্থা করা হয়েছে।

পরিবেশ দূষণরোধকল্পে গৃহীত ব্যবস্থাঃ পরিবেশ দূষণ রোধে ২ ট্রোলি থ্রি হুইলার তুলে দেয়া হয়েছে এবং সিএনজি মোটরযান ব্যবহারসহ রি-কন্ডিশন গাড়ী আমদানির বয়স ৫ বৎসরের স্থলে ৪ বৎসর করা হয়েছে। এছাড়া যানবাহনের

ক্ষতিকর কালো ধোঁয়া হতে পরিবেশ রক্ষার জন্য ২টি পলিউশন ডিটেকটিভ মোবাইল ভেহিক্যাল সংগ্রহ করা হয়েছে। এর মাধ্যমে রাস্তায় চলাচলরত যানবাহনসমূহের মধ্যে কালো ধোঁয়া নির্গমনকারী যানবাহনসমূহকে চিহ্নিত করে আইনানুগ ব্যবস্থা নেয়া সম্ভব হবে। এছাড়া জনসাধারণের চাহিদা অনুযায়ী ট্যাক্সি ক্যাবের সংখ্যা বৃদ্ধি করা হয়েছে। বিভিন্ন উৎসবের সময় যাতে বাস যাত্রীদের কাছ থেকে বাস মালিকগণ অতিরিক্ত ভাড়া আদায় করতে না পারে সেজন্য এ সময়ে টার্মিনালগুলোতে ভিজিলেন্সটিম গঠনের মাধ্যমে সতর্ক দৃষ্টি রাখা হয়েছে। সর্বোপরি, বিআরটিএ'তে কম্পিউটারের মাধ্যমে 'অন লাইন' গ্রাহক সেবা প্রদান শুরু হয়েছে।

সারণি-১১.৪ঃ বিআরটিএ কর্তৃক মোটরযান কর/ফিস বাবদ আদায়কৃত রাজস্বের বিবরণী

(কোটি টাকা)

অর্থবছর	লক্ষ্যমাত্রা	আদায়কৃত রাজস্ব	আদায়ের হার (%)
১৯৯৫-৯৬	১১০.০০	৯২.৭৭	৮৪.৩৪
১৯৯৬-৯৭	১৩০.০০	১০৬.২২	৮১.৭১
১৯৯৭-৯৮	১১০.০০	৯৫.৬৭	৮৬.৯৭
১৯৯৮-৯৯	১২৫.০০	৮৭.২৭	৬৯.৮১
১৯৯৯-০০	১৫০.০০	৯৯.৯৬	৬৬.৬৪
২০০০-০১	১২০.০০	১২১.৩২	১০১.১০
২০০১-০২	১৪৫.০০	১৭৩.০০	১১৯.০০
২০০২-০৩	২২৫.০০	২২৩.০০	৯৯.১১
২০০৩-০৪	২৪০.০০	২৪৫.০০	১০২.০৮
২০০৪-০৫ (ডিসেম্বর পর্যন্ত)	২৬১.০০	১১০.০০	৪২.১৫

উৎসঃ বিআরটিএ, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

সড়ক পথে যোগাযোগের ক্ষেত্রে যমুনা বহুমুখী সেতু গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। এই সেতু নির্মাণের ফলে পূর্বাঞ্চলের সাথে উত্তরাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর হওয়ায় উৎপাদনকারীরা তাদের উৎপাদিত কৃষি পণ্যের যথাযথ মূল্য পাচ্ছে। ফলে উৎপাদনকারীদের মধ্যে কৃষি উৎপাদনের আগ্রহ সৃষ্টি হয়েছে এবং উৎপাদনও বৃদ্ধি পেয়েছে। তাছাড়া নতুন নতুন শিল্প প্রতিষ্ঠানও গড়ে উঠেছে। একরূপে, উত্তরাঞ্চলের অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি পেয়েছে। তাছাড়া যমুনা সেতু থেকে টোল বাবদ রাজস্ব আদায়ের পরিমাণও উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে। ১৯৯৭-৯৮ সাল থেকে ২০০৪-০৫ সাল পর্যন্ত যমুনা বহুমুখী সেতু হতে টোল বাবদ রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ নিম্নরূপঃ

সারণি-১১.৫ঃ যমুনা সেতু হতে সংগৃহীত টোলের বিবরণী

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	লক্ষ্যমাত্রা	আদায়	আদায়ের হার (%)
১৯৯৭-৯৮	১০৬.৮৯	৯৯.৬৯	৯৩.২৬
১৯৯৮-৯৯	৫৪১৭.৩৬	৫৮৮১.৩৭	১০৮.৫৬
১৯৯৯-০০	৬৬০৩.৩৬	৬৪৭৭.৩০	৯৮.০৯
২০০০-০১	৭৮০৯.৫৫	৮১১৪.৮৯	১০৩.৯১
২০০১-০২	৮৪৯৪.৫৪	৯১৯৯.৯০	১০৮.৩০
২০০২-০৩	৯৫০৩.৩৯	১০৭০২.২৬	১১২.৬১
২০০৩-০৪	১০৬২১.৯৩	১২৯৩০.০৬	১২১.৭৩
২০০৪-০৫ (ডিসেম্বর ০৪)	৫৫৮১.৬৬	৭২৭৮.৪১	১৩০.৪০

উৎসঃ যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

টাকাইলের মধ্যদিয়ে যমুনা রেলসংযোগ প্রকল্পের আওতায় মিশ্রগেজ রেলপথ নির্মাণের ফলে রাজধানী ঢাকার সাথে রাজশাহী ও খুলনার মধ্যে সরাসরি রেল যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। বাংলাদেশের যাতায়াত ব্যবস্থায় রেলের এ সংযোজন নিঃসন্দেহে একটি মাইলফলক। বহুমুখী এ সেতুর ওপর দিয়ে বিদ্যুৎ ও রেলের পাশাপাশি গ্যাস লাইনও স্থাপন করা হয়েছে। বর্তমানে সিরাজগঞ্জ শহর এলাকা এবং বাঘাবাড়ী বিদ্যুৎ উৎপাদন কেন্দ্রে সংশ্লিষ্ট সংস্থা গ্যাস সরবরাহ শুরু করেছে। বগুড়াসহ উত্তরাঞ্চলের অন্যান্য জেলাগুলোতেও পর্যায়ক্রমে গ্যাস সরবরাহ করা হলে ঐ অঞ্চলের তেলভিত্তিক বিদ্যুৎ উৎপাদন স্টেশনগুলো গ্যাস ভিত্তিক স্টেশনে রূপান্তর করা সম্ভব হবে। এতে যেমন প্রচুর বৈদেশিক মুদ্রার সাশ্রয় ঘটবে তেমনি পরিবেশের ভারসাম্য রক্ষা হবে।

অন্যান্য সেতু নির্মাণ প্রকল্প

সফলভাবে যমুনা বহুমুখী সেতু বাস্তবায়িত হওয়ায় পর সরকার দেশের অন্যান্য বৃহৎ নদীর উপর সেতু নির্মাণের মাধ্যমে যাতায়াত ব্যবস্থা অধিকতর সুষ্ঠু ও সমন্বিত করে গড়ে তোলার লক্ষ্যে উদ্যোগ নিয়েছে। সম্প্রতি ধলেশ্বরী ও পদ্মা নদীর উপর সেতু নির্মাণের পদক্ষেপ তার অন্যতম। প্রস্তাবিত পদ্মা সেতু প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে দেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম নৌ-বন্দর মংলা এবং সর্ব বৃহৎ স্থল বন্দর বেনাপোলসহ ঢাকার সাথে দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হবে। প্রয়োজনীয় তহবিল যোগান সাপেক্ষে ২০০৬-০৭ সাল নাগাদ এ সেতুর নির্মাণ কাজ শুরু হবে এবং পাঁচ বছরের মধ্যে তার নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে বলে আশা করা যায়।

রাজধানী ঢাকা শহরের ক্রমবর্ধমান উন্নয়ন ও বিস্তৃতির সাথে সাথে পার্শ্ববর্তী জেলাগুলোর মধ্যে সড়ক যোগাযোগ উন্নয়নের লক্ষ্যে ঢাকা-মুন্সীগঞ্জ সড়কে ধলেশ্বরী নদীর ওপর মুক্তারপুর সেতু নির্মাণের জন্য উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। সেতুটি ‘৬ষ্ঠ বাংলাদেশ-চীন মৈত্রী সেতু’ হিসেবে বাস্তবায়িত হবে। গণপ্রজাতন্ত্রী চীন সরকারের সাথে এ প্রকল্পে অর্থায়নের বিষয়ে ইতোমধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী ২০০৪-০৫ সালে সেতুর নির্মাণ কাজ শুরু হবে এবং ২০০৮ সালের মাঝামাঝি নাগাদ তা শেষ হবে বলে আশা করা যায়। সেতুটি বাস্তবায়িত হলে মুন্সীগঞ্জ জেলার সাথে রাজধানী ঢাকার সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হবে এবং ঢাকা মহানগরীতে শাক-সবজী ফলমূলসহ অন্যান্য কৃষি পণ্য সহজে সরবরাহ করা যাবে। ফলে মুন্সীগঞ্জ এলাকায় ব্যাপকভাবে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি পাবে।

ঢাকা যানবাহন সমন্বয় বোর্ড (ডিটিসিবি)

মহানগর উন্নয়ন পরিবহন অবকাঠামোতে সহযোগিতা করার নিমিত্তে আইন প্রণয়নের মাধ্যমে ২০০১ সালে ‘ঢাকা যানবাহন সমন্বয় বোর্ড’ (ডিটিসিবি) প্রতিষ্ঠা করা হয়। এর মূল উদ্দেশ্য হলো সরকারি ও বেসরকারি খাতের সমন্বয়ে মহানগরীতে পরিবেশবান্ধব পরিবহন ব্যবস্থার পরিকল্পিত উন্নয়ন সাধন করা। এছাড়া রাজধানী উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ, ঢাকা সিটি কর্পোরেশন, বাংলাদেশ রোড ট্রান্সপোর্ট অথরিটি এবং পরিবেশ অধিদপ্তরের প্রাতিষ্ঠানিক অবকাঠামো শক্তিশালী করে মহানগরীর পরিবহন ব্যবস্থা উন্নয়নের জন্য দীর্ঘমেয়াদি পরিবহন উন্নয়ন পরিকল্পনা প্রণয়ন করাও ছিল এর অন্যতম প্রধান উদ্দেশ্য। ১৯৯৮ সালে বিশ্বব্যাংক প্রদত্ত ১৭৭ মিলিয়ন মার্কিন ডলার প্রকল্প সাহায্যসহ ২৩৪ মিলিয়ন মার্কিন ডলারের সমপরিমাণ ৯৪২.৫৮ কোটি টাকা ব্যয়ে ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। অসমাপ্ত কাজ সমাপ্ত করার জন্য প্রকল্পের মেয়াদ ৩০শে জুন, ২০০৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে। ইতোমধ্যে মহাখালী ফ্লাইওভার নির্মাণ, ৬১টি ইন্টার সেকশনে ট্রাফিক সিগনাল স্থাপন ও ২০ বছর মেয়াদি স্ট্রাটেজিক ট্রান্সপোর্ট প্লান প্রণয়নসহ প্রকল্পটির অধিকাংশ কাজই শেষ হয়েছে।

ডিটিসিবি’র উল্লিখিত কার্যাদির মাধ্যমে সড়ক ব্যবহারকারীদের ট্রাফিক সিগন্যাল মেনে চলার আগ্রহ দিন দিন বেড়ে চলেছে এবং আইন প্রয়োগ সহজ হচ্ছে। উন্নততর ট্রাফিক ব্যবস্থার ফলে রাস্তায় যানজট কিঞ্চিৎ হ্রাস পেয়েছে এবং জনজীবনে গতি ও স্বস্তি ফিরে এসেছে। ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশ (ডিএমপি)- কে বর্তমানে সরবরাহকৃত সরঞ্জামের মাধ্যমে ট্রাফিক এনফোর্সমেন্ট বৃদ্ধি করা হয়েছে, যা অতীতের যে কোন সময়ের তুলনায় ভাল। ট্রাফিক ট্রেনিং স্কুলে যে সমস্ত সরঞ্জাম সরবরাহ করা হয়েছে তা সঠিকভাবে ব্যবহৃত হচ্ছে এবং প্রতিনিয়ত ট্রাফিক পুলিশগণ প্রশিক্ষণ পাচ্ছেন।

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি)

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন একটি ঐতিহ্যবাহী প্রতিষ্ঠান। দেশে একটি সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকল্পে ১৯৬১ সালে এক অধ্যাদেশ বলে বিআরটিসি প্রতিষ্ঠিত হয়। এর মুখ্য উদ্দেশ্য হলঃ-

- দেশে স্বল্প মূল্যে দ্রুত, নিরাপদ, আরামভ-দ এবং আধুনিক সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিত করা;
- বেসরকারি সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা বিকাশে সহায়তা প্রদান করা;
- পরিবহনের মান ও ভাড়া নিয়ন্ত্রণে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করা;
- প্রশিক্ষণের মাধ্যমে সড়ক পরিবহনে দক্ষ জনশক্তি সৃষ্টি করা;
- সুষ্ঠু, সুশৃঙ্খল পরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিত খয়ম লক্ষ্যে স্ট্রাটেজিক ইন্টারভেনশনাল ভূমিকা পালন করা।

বক্স ১১.২: বিআরটিসি'র স্ট্রাটেজিক ইন্টারভেনশনাল ভূমিকা

- বন্যা, জলোচ্ছাস ও প্রাকৃতিক দুর্যোগময় মুহুর্তে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন অব্যাহত রাখে;
- হরতাল, ধর্মঘট ও রাজনৈতিক অস্থিরতার সময় যাত্রী ও মালামাল পরিবহন অব্যাহত রাখে;
- বেসরকারি পরিবহন মালিক কর্তৃক যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ভাড়া বৃদ্ধির প্রবণতা এবং ইচ্ছে মাফিক গাড়ি পরিচালনা বন্ধ রেখে বিভিন্ন দাবী দাওয়া আদায়ের প্রচেষ্টার সময় বিআরটিসি তার সার্ভিস অব্যাহত রেখে সরকারি নিয়ন্ত্রণে সহায়তা করে। অনাকাঙ্ক্ষিত দাবীর ক্ষেত্রে সরকারি নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনায় সরাসরি ইন্টারভেন করে;
- সরকারি বিভিন্ন ত্রাণ সামগ্রী বিতরণের ক্ষেত্রে বিআরটিসি ট্রাক সার্ভিস প্রদান করে;
- অলাভজনক রুটে ও দুর্গত এলাকায় বেসরকারি বাসের মালিকগণ যাত্রী পরিবহনে অনাগ্রহী হয়। বিআরটিসি জনস্বার্থে অপেক্ষাকৃত কম ভাড়ায় নিশ্চিত পরিবহন সার্ভিস প্রদানে অগ্রবর্তী ভূমিকা পালন করে।

বহু বছর লোকসানি প্রতিষ্ঠান হিসেবে গণ্য হয়ে এলেও কতিপয় সংস্কার কার্যক্রম গ্রহণ করায় ১৯৯০ সালের পর থেকে প্রতিষ্ঠানটির ব্যবস্থাপনা ও অন্যান্য ক্ষেত্রে গতিশীলতা, দক্ষতা ও শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। সংস্থাটির ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে ২০০৪-২০০৫ সাল পর্যন্ত আয়-ব্যয়ের বিবরণী নিম্নে প্রদত্ত হ'লঃ

সারণি- ১১.৬ঃ বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশনের ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে ২০০৪-২০০৫ সাল পর্যন্ত আয়-ব্যয়ের বিবরণী

(লক্ষ টাকায়)					
অর্থ বছর	আয়	অপারেটিং ব্যয়	অপারেটিং সারপ্লাস	সুদ ও অবচয়	নীট লোকসান
১৯৯৫-৯৬	২২৯২.৫৩	২১২২.৬৭	১৬৯.৮৬	৭৪১.১০	৫৭১.২৪
১৯৯৬-৯৭	২৭১৫.২১	২৩৩৬.৯১	৩৭৮.৩০	৯৯৩.৪৫	৬১৫.১৫
১৯৯৭-৯৮	২৬২৭.৭৯	২৩৭২.৩৬	২৫৫.৪৩	৯৭২.৪১	৭১৬.৯৮
১৯৯৮-৯৯	৩০৬৮.৭৬	২৫৪৪.৬৫	৫২৪.১১	১৪৩৪.৬০	৯১০.৪৯
১৯৯৯-০০	৩২৮১.৯৮	২৭০৬.১৯	৫৭৫.৭৯	১৮০৩.৮৭	১২২৮.০৮
২০০০-০১	৩৭০৩.৪১	৩০৩৮.৫৩	৬৬৪.৮৮	২৮৪১.৫৬	২১৭৬.৬৮
২০০১-০২	৪৬৫৬.২৪	৩২৩৮.০৮	১৪১৮.১৬	৪১৬৯.১৮	২৭৫১.০২
২০০২-০৩	৬২৬৯.৪৫	৪৩৩৬.৯৯	১৯৩২.৪৬	৫৬১৩.৬৪	৩৬৮১.১৮
২০০৩-০৪	৬৮৭৩.০০	৫২৮৬.০০	১৫৮৭.০০	৪৭০৯.৭১	৩১২২.৭১
২০০৪-০৫ ডিসেম্বর '০৪	৩৫৬২.০০	২৭৮৬.০০	৭৭৬.০০		

উৎসঃ বিআরটিসি, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

পরিবহন ব্যবস্থায় উপরোল্লিখিত স্ট্রাটেজিক ইন্টারভেনশনাল ভূমিকা পালনের পাশাপাশি বিআরটিসি ত্রাসকৃত ভাড়ায় ইদ স্পেশাল সার্ভিস ও বিশ্ব ইজতেমা উপলক্ষে চিকিৎসা সেবাসহ বিশেষ পরিবহন সার্ভিস প্রদান করে থাকে। যুদ্ধাহত ও পঙ্গু মুক্তিযোদ্ধা, মহিলা ও প্রতিবন্ধীদের জন্য বিআরটিসি বাসে আসন সংরক্ষিত রাখা হয়। এছাড়া সাধারণ মহিলাসহ শ্রমজীবী মহিলাদের জন্য বিআরটিসি ২২টি বাস যোগে সার্ভিস প্রদান করে থাকে। সর্বোপরি, কর্মসংস্থান ও গাড়ীচালকদের প্রশিক্ষণ প্রদানসহ গাড়ীর মেরামতে বিআরটিসি'র ওয়ার্কসপের ভূমিকা বিশেষভাবে উল্লেখযোগ্য।

রেল পরিবহন

বাংলাদেশ রেলওয়ে

বাংলাদেশ রেলওয়ে সরকারের একটি অন্যতম প্রাচীন সেবাদর্মী বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান যা দেশের আর্থ-সামাজিক তথা শিল্পোন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। এটি পরিবেশ বান্ধব, নিরাপদ এবং সুলভে মালামাল পরিবহনে সক্ষম একটি নির্ভরশীল মাধ্যম। বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের রেল লাইনের দৈর্ঘ্য ২৮৫৪.৯৬ রুট কিমি (বিজি-৬৬০ কিমি, ডিজি-৩৬৫ কিমি এবং এমজি-১৮২৯.৭৪ কিমি)। যমুনা সেতুর উপর জামতৈল হতে জয়দেবপুর পর্যন্ত ডুয়েল গেজ রেল ট্র্যাক নির্মিত হওয়ায় পূর্ব ও পশ্চিমাঞ্চলের মধ্যে সরাসরি রেল যোগাযোগ প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক কর্মকান্ডের একটি চিত্র নিম্নে তুলে ধরা হলঃ

সারণি- ১১.৭ বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক কর্মকান্ডের একটি চিত্র

অর্থবছর	যাত্রী পরিবহন কিমি হিসাবে (মিলিয়ন)	পণ্য পরিবহন টন কিমি হিসাবে (মিলিয়ন)	*রাজস্ব আয় (কোটি টাকায়)	রাজস্ব ব্যয় (কোটি টাকায়)
১৯৯৫-৯৬	৩৩৩৩.২৫	৬৮৯.০২	২৮৪.০৯	৪০১.৫৯
১৯৯৬-৯৭	৩৭৫৩.৬১	৭৮২.৪৩	৩৩০.৬৪	৪১৪.১৭
১৯৯৭-৯৮	৩৮৫৫.৫০	৮০৩.৮৫	৩৫০.৯১	৪৩৩.৩৬
১৯৯৮-৯৯	৩৬৭৮.০০	৮৯৬.৪০	৩৭৪.২৭	৪৬১.১৫
১৯৯৯-২০০০	৩৯৪০.৬৯	৭৭৭.১০	৩৪১.৪৯	৪৬৯.৮৬
২০০০-০১	৪২০৯.০০	৯০৭.৮০	৩৬৬.৩৯	৫২৩.৮৭
২০০১-০২	৩৯৭২.০০	৯৫১.৮০	৩৮৮.৪০	৫৩৫.৪৮
২০০২-০৩	৪০২৪.২০	৯৫১.৯৯	৪২০.১০	৫৮৬.৭১
২০০৩-০৪	৪৩৪১.৫০	৮৯৫.৫০	৩৯৪.২০	৫৮২.৯৬
২০০৪-০৫ (সাময়িক)	৪১১১.৮৩	৮২২.৭২	৪৭৯.০০	৬১২.৩৬

উৎসঃ বাংলাদেশ রেলওয়ে, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

* পি এস ও এবং ওয়েলফেয়ার গ্রান্টসহ

বক্স ১১.৩: বাংলাদেশ রেলওয়ের রিকোভারি প্রোগ্রাম

বাংলাদেশ রেলওয়েকে একটি লাভজনক প্রতিষ্ঠানে পরিণত করার লক্ষ্যে এডিবি'র সহায়তায় একটি রিকোভারি প্রোগ্রাম চালু করা হয়েছে।

এই সংস্কার কার্যক্রমের পাঁচটি উপাদান নিম্নরূপঃ

১. ঘাটতি-হ্রাস (Significant Deficit Reduction)
২. ওপেন এন্ডেড সাবসিডি বিলুপ্তকরণ (Termination of Open-ended Subsidies)
৩. শ্রমিক সুশমকরণ (Labour Rationalization)
৪. প্রাতিষ্ঠানিক সংস্কার (Institutional Reforms)
৫. সুশম বিনিয়োগ কার্যক্রম চালুকরণ (Adoption of a Rational Investment Programme)

বাংলাদেশ রেলওয়েকে বাণিজ্যিক ও আর্থিক সফলতা অর্জন এবং পেশাগত জ্ঞানের ভিত্তিতে পরিচালনার লক্ষ্যে অধিকতর স্বায়ত্ত্বশাসন (Autonomy) অর্পণ ও এর পরিচালনা কাঠামো পরিবর্তনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়েতে এডিবি'র সহায়তায় অর্গানাইজেশনাল রিফর্মস শীর্ষক একটি কারিগরি সহায়তা প্রকল্প হাতে নেয়া হয়েছে। প্রকল্পটি ৩ ভাগে বিভক্ত :- (১) প্রথম পর্যায় : সমস্যা চিহ্নিতকরণ (Diagnostic), (২) দ্বিতীয় পর্যায় : বাস্তবায়ন (Implementation) (৩) তৃতীয় পর্যায় : ১ম ও ২য় পর্যায়ের ধারাবাহিকতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের বাণিজ্যিক সফলতা অর্জন, দীর্ঘ মেয়াদে বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্তকরণ, জনবল সুশমকরণ, হিসাব পদ্ধতির

আধুনিকায়ন ইত্যাদি কার্যক্রম। প্রথম ও দ্বিতীয় পর্যায়ের কাজ ইতোমধ্যে শেষ হয়েছে এবং ৩য় পর্যায়ের কাজ শুরু হয়েছে। জুন/২০০৫ মাসে এ প্রকল্প সমাপ্ত হবে বলে আশা করা যায়।

নৌ-পরিবহন

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের প্রধান সামুদ্রিক বন্দর। বাংলাদেশের আমদানি বাণিজ্যের ৮৫ শতাংশ এবং রপ্তানি বাণিজ্যের ৮০ শতাংশ এ বন্দরের মাধ্যমে পরিবাহিত হয়ে থাকে। আন্তর্জাতিক নৌ-বাণিজ্যে কন্টেইনার হ্যান্ডলিং প্রযুক্তিসহ পণ্য হ্যাণ্ডলিং এ যুগান্তকারী পরিবর্তনের পাশাপাশি নব্বই দশকে সরকার কর্তৃক মুক্ত বাজার অর্থনীতি ও বৈদেশিক বাণিজ্যের উদারীকরণ নীতি প্রবর্তনের ফলে চট্টগ্রাম বন্দরের পণ্য উঠানামার পরিমাণ প্রতি বছরই উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। বিশ্বের আধুনিক বন্দরসমূহের উন্নয়ন কর্মকাণ্ডের সাথে সঙ্গতি রেখে বর্তমানে চট্টগ্রাম বন্দরকে বিশ্বের একটি অত্যাধুনিক বন্দর হিসাবে গড়ে তোলার প্রচেষ্টা অব্যাহত রয়েছে। এ লক্ষ্যে নিউমুরিং এলাকায় কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণ, গ্যান্ডিক্রেনসহ কন্টেইনার হ্যাণ্ডলিং যন্ত্রপাতি সংগ্রহ, কর্ণফুলী নদীতে ক্যাপিটেল ড্রেজিং, চট্টগ্রাম বন্দর ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন প্রকল্পের আওতায় এর সার্বিক অপারেশনাল কার্যক্রম কম্পিউটারাইজডকরণ ব্যাপক পরিবেশ ব্যবস্থাপনা ও লিংক রোড নির্মাণসহ বিভিন্ন কার্যক্রম হাতে নেয়া হয়েছে। শুধু তাই নয়, অবকাঠামোগতভাবে উন্নত করা গেলে এবং প্রতিবেশী দেশসমূহের সাথে পারস্পরিক সৌহার্দমূলক সম্পর্ক উন্নয়নের মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দর দেশের ভৌগোলিক সীমা রেখার বাইরে নেপাল, ভুটান এবং ভারতের উত্তর পশ্চিমাংশের রাজ্যগুলোর জন্যও তার সেবা প্রসারিত করতে পারে। ১৯৯৫-৯৬ হতে ২০০৪-০৫ পর্যন্ত চট্টগ্রাম বন্দরের আয়-ব্যয়ের সার্বিক পরিসংখ্যান নিম্নের সারণিতে দেখানো হ'লঃ

সারণি ১১.৮ : ১৯৯৫-৯৬ হতে ২০০৪-০৫ পর্যন্ত চট্টগ্রাম বন্দরের আয় ব্যয়ের সার্বিক পরিসংখ্যান

(কোটি টাকায়)

আর্থিক বছর	আয়	ব্যয় (সরকারি কোষাগারে অবদান/কর বাদে)	উদ্বৃত্ত
১৯৯৫-৯৬	৩১৫.৮৬	২২৩.৪৬	৯২.৪০
১৯৯৬-৯৭	৩২৪.৩১	২১৩.৩৩	১১০.৯৮
১৯৯৭-৯৮	৩৪৫.২২	২৪২.৭২	১০২.৫০
১৯৯৮-৯৯	৩৭৪.৫১	২৬২.১৭	১১২.৩৪
১৯৯৯-০০	৪২১.৮১	২৯৫.১৭	১২৬.৬৪
২০০০-০১	৪৭৭.০০	৩০২.২৮	১৭৪.৭২
২০০১-০২	৫৩১.৩৭	৩৯৬.১০	১৩৫.২৭
২০০২-০৩	৫৩০.৬৬	৩৭৩.৭৫	১৫৬.৯১
২০০৩-০৪	৫৫৭.৩৬	৩২৫.৬০	২৩১.৭৬
২০০৪-০৫			
ক) জুলাই-০৪ হতে ফেব্রু-০৫ (প্রকৃত)	৩৭৮.৯৪	২০৩.৮৬	১৭৫.০৮
খ) মার্চ-০৫ হতে জুন-০৫ (প্রাক্কলিত)	১৮৯.৩৫	১৩১.১১	৫৮.২৪
মোট (ক+খ)	৫৬৮.২৯	৩৩৪.৯৭	২৩৩.৩২

উৎসঃ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

মংলা বন্দর বাংলাদেশের দ্বিতীয় সামুদ্রিক বন্দর। সমুদ্রপথে দেশের মোট রপ্তানির প্রায় ১৩ শতাংশ এবং আমদানি-রপ্তানির প্রায় ৮ শতাংশ এই বন্দরের মাধ্যমে সম্পন্ন হয়ে থাকে। ১৯৯৫-৯৬ থেকে ২০০৪-০৫ অর্থ বছর পর্যন্ত এই বন্দরের মাধ্যমে অর্জিত রাজস্ব আয়-ব্যয়ের হিসেবে নিম্নে প্রদত্ত হ'লঃ

সারণী-১১.৯ঃ ১৯৯৫-৯৬ সাল হতে ২০০৪-০৫ সাল পর্যন্ত মংলা বন্দরের রাজস্ব আয় ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	প্রকৃত আয়	প্রকৃত ব্যয় (বিলম্বিত ব্যয় বাদে)	মুনাফা	বিলম্বিত ব্যয়	সরকারি কোষাগারে লভ্যাংশ জমা	পূর্ববর্তী বছরের তুলনায় মুনাফা/লোকসানের হ্রাস/বৃদ্ধির হার
১৯৯৫-৯৬	৬৪৬১.৮৬	৩২৭৭.২৬	৩১৮৪.৬০	১১৩৮.৩৬	৬৫০.০০	৩.০৪%
১৯৯৬-৯৭	৬২৬৯.৭২	৩৪০১.৬০	২৮৬৮.১২	১১৬৫.০৫	৬৫০.০০	-৯.৯৪%
১৯৯৭-৯৮	৬৮২৭.৫৪	৩৬১৪.১৪	৩২১৩.৪০	১১৬৯.২৫	৯০০.০০	১২.০৪%
১৯৯৮-৯৯	৭৪২১.০৫	৩৮৮৫.১০	৩৫৩৫.৯৫	১১৬৩.১৩	১২৫০.০০	১০.০৪%
১৯৯৯-০০	৭৮৭৬.১১	৪২১৪.১২	৩৬৬১.৯৯	১১৯৯.৩৪	১২৫০.০০	৩.৫৬%
২০০০-০১	৭৫৮৬.১৬	৪৩৪৩.২৫	৩২৪২.৯১	১১৬১.১৯	৫৫০.০০	-১১.৪৪%
২০০১-০২	৭০৫৮.৮৭	৪২১৫.৭১	২৮৪৩.১৬	১০৫৯.৪২	৪০০.০০	-১২.৩৩%
২০০২-০৩	৫৫৮৮.৫০	৪৭১০.১৬	৮৭৮.৩৪	১৪২৯.৬০	৪০০.০০	-৬৯.১০%
২০০৩-০৪ (চূড়ান্ত)	৪৭৩২.৬২	৪৫৭৮.৯৭	১৫৩.৬৫	১২২৯.৯৭	৪০০.০০	-৮২.৫০%
২০০৪-০৫ ক) জুলাই'০৪ - ফেব্রু'০৫ (প্রকৃত) খ) মার্চ'০৫-জুন'০৫ (প্রাক্কলিত) মোট (ক+খ)	২৬৮৬.৫১ ১৩৪৩.২৫ ৪০২৯.৭৬	২৯৬৫.০১ ১৪৮২.৫০ ৪৪৪৭.৫১	-২৭৮.৫০ -১৩৯.২৫ -৪১৬.৭৫	৭০০.০০ ৩৫০.০০ ১০৫০.০০	১৫০.০০ ২৫০.০০ ৪০০.০০	

উৎসঃ মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়।

বক্স ১১.৪: নৌ-পরিবহনের নীতিমালা

- সামুদ্রিক বন্দরগুলোর প্রধান প্রধান চ্যানেল এবং অভ্যন্তরীণ নৌ-যান চলাচলের প্রধান ও গুরুত্বপূর্ণ চ্যানেলসমূহের উন্নয়ন এবং রক্ষণাবেক্ষণ;
- বিদ্যমান দু'টি সামুদ্রিক বন্দরের উন্নয়নসহ প্রধান প্রধান নদী বন্দর, ঘাট এবং অভ্যন্তরীণ কন্টেইনার বন্দরসমূহ ও ডিপোগুলোর মধ্যে পারস্পরিক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপন;
- জাহাজ বহরের যৌক্তিকীকরণ ও এ খাতে বিনিয়োগ উৎসাহিত করার উদ্দেশ্যে সুবিধাদি প্রদানের মাধ্যমে জাহাজ চলাচল ও দেশীয় নৌকা সেক্টরের উন্নয়ন;
- জাতীয় শিপিং লাইসেন্স পরিচালনা ও উন্নয়নে সহায়তা প্রদান;
- ল্যান্ডিং সুবিধাদির ব্যবস্থাসহ উপকূলীয় দীপসমূহের জন্য যাত্রী ও পণ্য পরিবহন সার্ভিস প্রদান;
- সমুদ্রগামী জাহাজের ক্যাডেট, নাবিক এবং অভ্যন্তরীণ নৌ-যানের কর্মীদের প্রশিক্ষণ সুবিধাদি সম্প্রসারণ ও আধুনিকীকরণ;
- নৌ-পথসমূহকে পরিবেশগত অবক্ষয় হতে রক্ষা করা;
- নৌ-পথের নাব্যতা রক্ষার্থে খনন কার্যের ক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ;
- উদ্ধার কার্যক্রম উন্নতকরণ;
- নৌ-যান, বন্দর ও নৌ-পরিবহন সেক্টরসমূহ নিয়ন্ত্রণকারী জাতীয় আইনকানুনগুলো বিদ্যমান আন্তর্জাতিক মান অনুসারে আধুনিকীকরণ;
- নীতি নির্ধারণ, আইন-কানুন প্রণয়ন, পরিকল্পনা এবং প্রয়োগের ক্ষেত্রে উন্নতমানের সেবা প্রদানের নিশ্চয়তা বিধানের লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় পর্যায়ে কার্যপরিধি আরও সম্প্রসারণ;
- নৌ-পরিবহন সেক্টরে আধুনিক তথ্য প্রযুক্তির সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিতকরণ;
- ভবিষ্যৎ প্রজন্মের শিক্ষণীয় হিসেবে নৌ-জাদুঘর স্থাপন;
- নৌ-নিরাপত্তা বিধান নিশ্চিতকরণ;
- আঞ্চলিক এবং উপ-আঞ্চলিক সমুদ্র পরিবহন/বন্দর সুবিধাদি সৃষ্টি করা।

বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন

আন্তর্জাতিক নৌ-পথে দক্ষ শিপিং সেবা প্রদান এবং আন্তর্জাতিক নৌ-বাণিজ্যের সাথে সম্পর্কযুক্ত দেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের যাবতীয় কার্যাবলী সুষ্ঠুভাবে সমাধাকল্পে ১৯৭২ সালে বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন (বিএসসি) প্রতিষ্ঠিত হয়। দেশের সম্পদের সীমাবদ্ধতা সত্ত্বেও বিএসসি ১০টি সাধারণ পণ্যবাহী, ১টি কন্টেইনারবাহী ও ২টি লাইটারেজ ট্যাংকারসহ মোট ১৩টি জাহাজের একটি মিশ্র বহর গড়ে তুলেছে। বিএসসি এ বহরের সাহায্যে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের মাত্র ৮-৯ শতাংশ পরিবহন করতে সক্ষম। কিন্তু বিএসসির মূল লক্ষ্য হচ্ছে মোট আমদানি ও রপ্তানিকৃত পণ্যের অধিকাংশ নিজস্ব

জাহাজে বহন করা। এ লক্ষ্য অর্জনের উদ্দেশ্যে বিএসসি ২০০৫ সাল নাগাদ ১৫টি জাহাজ সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রাসহ মোট ২৪টি জাহাজের একটি মিশ্র বহর গড়ার পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে।

সরকারি প্রতিষ্ঠান হওয়া সত্ত্বেও বিএসসি'র বাণিজ্যিক পারফরমেন্স বেসরকারি জাহাজ কোম্পানিসমূহের তুলনায় ন্যূন নয়। ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে ২০০৪-২০০৫ (জুলাই-ডিসেম্বর,০৪) পর্যন্ত মোট আয় ব্যয় ও লাভ লোকসানের একটি চিত্র নিম্নে দেয়া হ'ল।

সারণি ১১.১০: বিএসসির আয়-ব্যয় ও লাভ-লোকসানের পরিমাণ (১৯৯৫-৯৬ হতে ২০০৪-০৫)

(কোটি টাকায়)

অর্থ বছর	মোট আয়	মোট ব্যয় (অবচয় ও সুদ সহ)	নীট মুনাফা	অবচয় ও সুদ	অবচয় ও সুদ বাদে লাভ/ (লোকসান)
২০০৪-০৫ (জুলাই-ডিসেম্বর,০৪)	১৩৩.৭২	১২৩.২২	১০.৫০	৮.৫০	১৯.০০
২০০৩-২০০৪	২৫৬.৬৪	২৪১.৮০	১৪.৮৪	১৪.৮৪	২৯.৯৬
২০০২-২০০৩	২০৮.২০	২০৭.৬৪	০.৫৬	২১.১২	২০.৬৮
২০০১-২০০২	২০০.৩৩	২০০.২১	০.১২	২০.০৫	২০.১৭
২০০০-২০০১	২১২.৫৯	২২৫.৪৯	(১২.৯০)	২৪.৭২	১১.৮২
১৯৯৯-২০০০	১৪২.৯২	১৭৪.৪৯	(৩১.৫৭)	২১.৪০	(১০.১৭)
১৯৯৮-৯৯	১৫৩.৯৬	১৮৩.৯৩	(২৯.৯৭)	২০.৮৭	(৯.১০)
১৯৯৭-৯৮	২০৭.২৩	২১৬.৪৪	(৯.২১)	১৮.৯৪	৯.৭৩
১৯৯৬-৯৭	২০৬.৮৪	২৩২.০৩	(২৫.১৯)	৩৭.৭৯	১২.৬০
১৯৯৫-৯৬	২১৮.৯০	২৩৩.৭৮	(১৪.৮৮)	২৭.০০	১২.১২

উৎস: বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন।

বক্স ১১.৫: বিএসসি'কে লাভজনক প্রতিষ্ঠানে রূপান্তরের জন্য সাম্প্রতিককালে গৃহীত আর্থিক সংস্কার কার্যক্রম

১. বিএসসি বহরের অধিকাংশ জাহাজ পুরাতন। ইতোপূর্বে নগদ তহবিল সংকটের কারণে পুরাতন ও যান্ত্রিক ত্রুটিপূর্ণ জাহাজসমূহ যথা সময়ে মেরামত করে সচল রাখা সম্ভব হয়নি। ফলে জাহাজের অলস সময় বৃদ্ধি পেয়েছে যা লোকসানের অন্যতম কারণ। এমতাবস্থায় জাহাজের অলস সময় হ্রাস ও আয় বৃদ্ধির লক্ষ্যে অলাভজনক রুটের জাহাজ প্রত্যাহার পূর্বক চার্টার ও ট্রান্সিৎ এবং অন্যান্য লাভজনক রুটে নিয়োগ করা হয়েছে।
২. বিএসসি ভবনের অতিরিক্ত স্পেস ভাড়া দেয়া হয়েছে ঐযি ভাড়া বাবদ বছরে প্রায় ৩৭.০০ লক্ষ টাকা আয় হচ্ছে।
৩. অতিরিক্ত জনবল হ্রাস করার লক্ষ্যে স্বেচ্ছায় অবসর গ্রহণ স্কীম কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে। এর ফলে সংস্থার বছরে প্রায় ৩ কোটি টাকা সাশ্রয় হচ্ছে।
৪. বিএসসি'র বর্তমান জাহাজ বহর দিয়ে ব্যবসা সীমিত হয়ে যাওয়ায় বিএসসি'র সিংগাপুর ও লন্ডন আঞ্চলিক কার্যালয় বন্ধ করে দেয়া হয়েছে। এর ফলে বছরে প্রায় ২ কোটি টাকা সাশ্রয় হচ্ছে।
৫. বিভিন্ন ওভারহেড খাত যেমন-টেলিফোন এন্ড ট্রাংককল, গাড়ীর জ্বালানি, ওভারটাইম, প্রিন্টিং, স্টেশনারি, বিজ্ঞাপন ইত্যাদি খাতে ব্যয় সংকোচনের ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে।
৬. আধুনিক তথ্য প্রযুক্তি যথাযথভাবে ব্যবহার পূর্বক বাণিজ্যিক কার্যক্রমকে অধিকতর গতিশীল করার লক্ষ্যে বিএসসি'র কর্মকর্তা/কর্মচারীদের জন্য কম্পিউটার প্রশিক্ষণ কর্মসূচি গ্রহণের মাধ্যমে তাদের দক্ষতা বৃদ্ধির প্রচেষ্টা নেয়া হয়েছে। অধিকন্তু বিএসসি'র লোকবলকে যুক্তিযুক্ত পর্যায়ে রাখতে বিএসি বহরের ১৫টি জাহাজের উপর ভিত্তি করে টি ও ই প্রস্তুত করা হচ্ছে।
৭. শিপিং কার্যক্রম ছাড়াও চট্টগ্রামে জাহাজ মেরামতের জন্য "বিএসসি মেরিন ওয়ার্কশপ" নামে সংস্থার একটি ওয়ার্কশপ রয়েছে। এখানে বিএসসির নিজস্ব জাহাজ ও অন্যান্য মেরামত কাজ ছাড়াও অন্যান্য দেশি/বিদেশি মালিকানাধীন জাহাজসমূহের মেরামত কাজ সম্পন্ন করে থাকে। এর ফলে বিপুল পরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রা সাশ্রয় হয়।

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন সরকারি মালিকানাধীন একটি সেবাদর্শী বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান। এটি দেশের বৃহত্তম অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন সংস্থাও বটে। বর্তমানে সংস্থার মোট জলযানের সংখ্যা ১৯৫টি। তন্মধ্যে ১৪২টি বাণিজ্যিক ও ৫৩টি সহায়ক জলযান। সংস্থার প্রায় সব জলযান অতি পুরাতন। এসব পুরনো জলযান মেরামতে প্রচুর অর্থ ব্যয় হলেও জনগণের স্বার্থে অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে যাত্রী, গাড়ি ও মালামাল পরিবহনে এই সংস্থা নিরলসভাবে কাজ করে যাচ্ছে। এই সংস্থার নিম্নলিখিত সার্ভিসগুলো বর্তমানে চালু রয়েছে:

- অভ্যন্তরীণ যাত্রীবাহী সার্ভিস

- উপকূলীয় যাত্রীবাহী সার্ভিস
- ফেরি সার্ভিস
- কার্গো সার্ভিস।

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন জনস্বার্থে ও জনকল্যাণমূলক সার্ভিস হিসেবেই উপকূলীয় ও অভ্যন্তরীণ রুটে ভতুর্কি প্রদানসহ যাত্রীবাহী সার্ভিস চালু রেখেছে। প্রাথমিকভাবে এটি একটি লোকসানি প্রতিষ্ঠান হিসেবে যাত্রা শুরু করলেও বর্তমানে সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনার ফলে কর্পোরেশনের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। কর্পোরেশনের আয় ব্যয় সম্বলিত একটি বিবরণী নিম্নে প্রদত্ত হলো:

সারণি-১১.১১ঃ বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশনের ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে ২০০৩-০৪ পর্যন্ত আয়-ব্যয়ের বিবরণী।

(কোটি টাকায়)

বছর	আয়	প্রকৃত ব্যয়	অপারেশনাল লাভ (+) লোকসান(-)	সুদ ও অবচয়	নীট লাভ / নীট লোকসান
১৯৯৫-৯৬	৭৩.৮৯	৫৯.৪৮	১৪.৪১	১২.৯০	১.৫১
১৯৯৬-৯৭	৮৬.৭৫	৬৪.৬৪	২২.১১	১৩.০৮	৯.০৩
১৯৯৭-৯৮	৮৫.৫৮	৬৫.০৬	২০.৫২	১৩.৩৪	৭.১৮
১৯৯৮-৯৯	৬৮.৬৪	৬১.২১	৭.৪৩	১৩.৭৫	-৬.৩২
১৯৯৯-২০০০	৭৭.৮০	৬৪.৬৬	১৩.১৪	১৪.৩৮	-১.২৪
২০০০-০১	৮৮.৭২	৬৯.৬০	১৯.১২	১৬.১৮	২.৯৪
২০০১-০২	৯৯.৭৩	৭২.০৩	২৭.৭০	১৭.১৮	১০.৫২
২০০২-০৩	১০৯.৬১	৬৯.৯৯	৩৯.৬২	২১.০৪	১৮.৫৮
২০০৩-০৪	১১৮.১৬	৭০.৫৪	৪৭.৬২	২২.২৭	২৫.৩৫

উৎসঃ বাংলাদেশ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়।

বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ

বাংলাদেশের সাথে প্রতিবেশী দেশগুলোর স্থলপথে বাণিজ্যিক লেনদেন উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাওয়ার পরিপ্রেক্ষিতে স্থলপথে গণ্য আমদানি-রপ্তানি সহজতর এবং উন্নততর করার লক্ষ্যে সরকার কর্তৃক বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন-২০০১ প্রণীত হয়। এই আইনে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণাধীনে যুক্তিযুক্ত স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠিত হয় এবং ঢাকায় এর প্রধান দপ্তর স্থাপন করা হয়। ২০০১ সালের ১৪ই জুন তারিখে এর কার্যক্রম শুরু হয়। উল্লেখ্য, ১৯৯৪ সাল থেকে বেনাপোল ল্যান্ড কাস্টমস্ স্টেশনকে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের অধীনে একটি ইউনিট হিসাবে গণ্য করে স্থল বন্দরের সুবিধা প্রদান করা হয়েছে। পরবর্তী পর্যায়ে আমদানি ও রপ্তানির পরিমাণ উল্লেখযোগ্যভাবে বৃদ্ধি পাওয়ায় বেনাপোল স্থলবন্দরকে সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার লক্ষ্যে বাংলাদেশ ভারত সীমান্তে উভয় দেশের মধ্যে উল্লেখযোগ্য পরিমাণ আমদানি-রপ্তানি হয়ে থাকে এমন সব চেকপোস্টে বন্দর সুবিধাদি সৃষ্টি করা হচ্ছে। এসব চেকপোস্টের মধ্যে রয়েছে বেনাপোল, দর্শনা, সোনা মসজিদ, হিলি, বুড়িমারী, বাংলাবান্ধা, আখাউড়া, তামাবিল, হালুয়াঘাট, টেকনাফ, বিরল, ভোমরা ও বিবির বাজার। দ্ব্যয় স্থলবন্দরগুলোর মধ্যে বেনাপোল স্থলবন্দরই উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখছে। ২০০১-০২ থেকে ২০০৪-০৫ জানুয়ারি পর্যন্ত স্থল বন্দরসমূহের কার্যক্রমের সার্বিক চিত্র নিম্নে প্রদান করা হ'ল:

সারণি- ১১.১২ঃ ২০০১-০২ থেকে ২০০৪-০৫ জানুয়ারি পর্যন্ত স্থল বন্দরসমূহের কার্যক্রমের সার্বিক চিত্র

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	আয়	ব্যয়	নীট আয়
২০০১-২০০২ (ফেব্রু-জুন ২০০২)	৩৬৫.১৯	৩২৬.৫১	৩৮.৬৮
২০০২-০৩	৯৬০.২৯	৮০৪.৭৭	১১০.০৮
২০০৩-০৪	১০৫১.৯১	১২১৭.৭৭	-১৬৫.৮৬
২০০৪-০৫ (সাময়িক) (জুলাই'০৪- জানুয়ারি'০৫)	১২৪১.১৯	৮৯০.৪৫	৩৫০.৭৪

উৎসঃ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়।

উল্লেখ্য, বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের দারিদ্র বিমোচন কর্মসূচি, তথ্য ও প্রযুক্তি সম্পর্কিত প্রকল্প, মানব সম্পদ উন্নয়ন ইত্যাদি সংক্রান্ত সরাসরি কোন কার্যক্রম নেই। তবে বেনাপোল বন্দরে বিভিন্ন পেশায় কর্মরত কর্মকর্তা/কর্মচারীসহ হাজার হাজার শ্রমিক কাজ করায় বা দায়িত্ব পালন করায় পরোক্ষভাবে হাজার হাজার পরিবারের কর্মসংস্থান হচ্ছে-যা দারিদ্র বিমোচনে বিশেষ ভূমিকা রাখছে। এছাড়া বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের ১২টি বন্দরের কার্যক্রম পূর্ণাঙ্গভাবে চালু হলে বাংলাদেশের সঙ্গে ভারত, মায়ানমার, নেপাল ও ভুটানের আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে ও কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হবে, যা দারিদ্র বিমোচনে সহায়কা ভূমিকা পালন করবে। অন্যদিকে BOT ভিত্তিতে বন্দরগুলি প্রতিষ্ঠিত হলে ব্যক্তির অর্থ জাতীয় অর্থনীতিতে যোগ হয়ে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির হার বৃদ্ধিতে সহায়ক হবে এবং জাতীয় অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে ইতিবাচক ভূমিকা পালন করবে। স্থল বন্দরের উন্নতি বিধান করা হলে বাণিজ্যের পরিধি বৃদ্ধি পাবে এবং চোরাচালান প্রতিরোধ ও শুদ্ধ ফাঁকি বহুলাংশে হ্রাস পাবে। উন্নয়ন কর্মকাণ্ডে সরকারের সাথে বেসরকারি খাতে সহযোগিতা করার ক্ষেত্রসমূহ প্রসারিত হবে। দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলে বেসরকারি বিনিয়োগ এবং সরকারের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পাবে।

সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর

নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর একটি সরকারি রেগুলেটরি সংস্থা। বাংলাদেশে অভ্যন্তরীণ, উপকূলীয় মৎস্য শিকারী, বিদেশগামী এবং বাংলাদেশ বন্দরে আগমনকারী বিদেশি জাহাজের দুর্ঘটনামুক্ত চলাচল নিশ্চিত করা এবং বাংলাদেশী জাহাজের বাণিজ্যিক স্বার্থ সংরক্ষণ করা এই অধিদপ্তরের অন্যতম প্রধান কাজ। এ উদ্দেশ্যে এ অধিদপ্তর বিভিন্ন আন্তর্জাতিক সংস্থা কর্তৃক প্রণীত অর্ডিন্যান্সে বর্ণিত অনুশাসন বাস্তবে প্রয়োগ করার সাথে সাথে অধিকতর নৌ-নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য বিভিন্ন বিধি-বিধান প্রণয়ন করে থাকে। অধিদপ্তর কর্তৃক নৌ-পরিবহন উন্নয়নে বিভিন্ন কর্মসূচ গ্রহণ করা হয়ে থাকে। অধিকতর নৌ-নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে ২০০১-০২ সালে প্রণীত বারটি নিরাপত্তা বিধি, বাংলাদেশ মার্চেন্ট শিপিং অর্ডিন্যান্স ১৯৮৩, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন অর্ডিন্যান্স সুষ্ঠুভাবে প্রয়োগের ফলে নৌ-দুর্ঘটনা হ্রাস পাচ্ছে। একই সময়ে ‘নৌ-নিরাপত্তা প্রশাসন এবং পরিবেশ ব্যবস্থাপনা’ শীর্ষক একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। এই প্রকল্পের আওতায় নৌ-নিরাপত্তা বিধিসমূহ প্রয়োগ এবং নৌ-পরিবেশ দূষণের কারণসমূহ চিহ্নিতকরণপূর্বক দূষণমুক্ত নৌ-পরিবেশ সংরক্ষণের কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা হচ্ছে যা প্রত্যক্ষ এবং পরোক্ষভাবে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে সহায়ক হবে। বাংলাদেশী নাবিকদের প্রশিক্ষণের মান উন্নয়ন করে দেশি ও বিদেশি জাহাজে চাকুরির সুযোগ বৃদ্ধি করার লক্ষ্যে নাবিক প্রশিক্ষণ কেন্দ্রের উন্নয়ন ও “নাবিক নিবাসের সংস্কারকরণ” নামক একটি প্রকল্পের কাজ ইতোমধ্যে হাতে নেয়া হয়েছে।

নৌ-যান পরিচালনায় উপযোগী দক্ষ জনবল সৃষ্টিতে প্রশিক্ষণ ও সনদপত্র প্রদান করে ঐ অধিদপ্তর কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা পালন করছে। আন্তর্জাতিক নৌ-পথে চলাচলকারী সমুদ্রগামী জাহাজের অফিসার ও নাবিকদের প্রশিক্ষণ ও সনদায়ন পদ্ধতি আন্তর্জাতিক কনভেনশন অনুযায়ী পুনর্বিন্যাস করার ফলে বাংলাদেশ আইএমও হোয়াইট লিষ্টে অন্তর্ভুক্ত হয়েছে। ফলে বিশ্বের সকল স্থানে বাংলাদেশী অফিসার ও নাবিকদের নৌ-যানে নিয়োগের মাধ্যমে কর্মসংস্থানের সুযোগ সম্প্রসারিত হয়েছে। নৌ-যানসমূহ রেজিস্ট্রেশন, সার্ভে, জাহাজি অফিসার ও নাবিকদের যোগ্যতা সনদ পরীক্ষা ফি, বাতিকর, নৌ-আইন লংঘনের জন্য জরিমানা ইত্যাদি এই অধিদপ্তরের আয়ের মূল উৎস। নিম্নে সারণিতে এই অধিদপ্তরের ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে ২০০৪-০৫ সাল পর্যন্ত আয় ও ব্যয়ের বিবরণী দেখানো হ’লঃ

সারণি-১১.১৩ঃ ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে ২০০৪-০৫ সাল পর্যন্ত সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের আয় ব্যয়ের বিবরণী

বৎসর	রাজস্ব আয়ের লক্ষ্যমাত্রা	রাজস্ব আয়	(কোটি টাকায়)	
			রাজস্ব ব্যয়	
১৯৯৫-৯৬	২.৩৬	২.০৬	১.৭৮	
১৯৯৬-৯৭	৩.১৫	২.৩৬	১.৮৮	
১৯৯৭-৯৮	৩.১৫	২.৭৮	২.৩৬	
১৯৯৮-৯৯	৩.১৫	২.৮৩	২.২৫	
১৯৯৯-০০	৩.৩২	৫.০৭	২.৩৬	
২০০০-০১	৩.৮৬	৫.১৪	২.৫১	
২০০১-০২	৩.৩৬	৬.৪৬	২.৫২	

২০০২-০৩	৭.৩০	৬.৮৫	২.৮১
২০০৩-০৪	৮.২৩	৭.৫৩	২.৮৬
২০০৪-০৫(জানুয়ারী পর্যন্ত)	৫.৭৩	৪.৩১	১.৫৭

উৎস: সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়

বিমান পরিবহন

বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ

ইন্টারন্যাশনাল সিভিল এভিয়েশন অর্গানাইজেশন (ICAO) এর সদস্য রাষ্ট্র হিসেবে জাতীয় ও আন্তর্জাতিক বিমানের যাতায়াতের জন্য বিমান চলাচলের অবকাঠামো স্থাপন ও উন্নয়নের প্রতিশ্রুতি দায়িত্ব বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ পালন করেছে। বাংলাদেশের আকাশ সীমায় চলাচলকারী দেশি বিদেশি বিমানের ত্বরিত ও নিরাপদ চলাচল নিশ্চিত করার জন্য বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ বিমান বন্দর, এয়ারট্রাফিক, এয়ার নেভিগেশন, টেলিযোগাযোগ সার্ভিস ও সুবিধাদি এবং অন্যান্য যাত্রী ও বিমান সেবা/সুবিধাদি স্থাপন, রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনা করে থাকে। বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ বর্তমানে দেশে ৩টি আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর ও ৫টি অভ্যন্তরীণ বিমান বন্দর পরিচালনা করেছে। এছাড়া এয়ারলাইন্সগুলো যাতে তাদের প্রয়োজনে যে কোন সময় ব্যবহার করতে পারে সেজন্য ১টি অভ্যন্তরীণ বিমান বন্দর ও ৫টি ষ্টল পোর্ট ব্যবহার উপযোগী রয়েছে। ১৯৯৫ হতে ২০০৪ পর্যন্ত বিমান বন্দরগুলোতে এয়ারক্রাফট প্যাসেঞ্জার ও কার্গো চলাচলের পরিসংখ্যান নিম্নে প্রদান করা হ'ল:

সারণি-১১.১৪: বিমান বন্দরসমূহে ১৯৯৫ হতে ২০০৪ পর্যন্ত এয়ারক্রাফট, প্যাসেঞ্জার ও কার্গো চলাচলের

পরিসংখ্যান

সেক্টর/ট্রাফিক	১৯৯৫	১৯৯৬	১৯৯৭	১৯৯৮	১৯৯৯	২০০০	২০০১	২০০২	২০০৩	২০০৪
(ক) এয়ার ক্রাফট মুভমেন্ট:										
অভ্যন্তরীণ	৫১২৬২	৫৩৭৮৪	৫৬০৩৯	৭১৪০৫	৭৭৮৩১	৭৭৯৫০	৭৭৯৬০	৭৫৮৪৬	৭৬৪৩২	৭৩০৮৬
আন্তর্জাতিক	১১৮৮২	১২৬৯৫	১২৭৬৩	১২৯৬৯	১৩০০৭	১৫০০০	১৫০৫০	১৫৩৫৬	১৬৯০৩	১৯১৮৩
মোট	৬৩১৪৪	৬৬৪৭৯	৬৮৮০১	৮৪৩৭৪	৯০৮৩৮	৯২৯৫০	৯৩০১০	৯১২০২	৯৩৩৩৫	৯২২৬৯
বৃদ্ধি/হ্রাস (%)		৫.২৮%	৩.৯৯%	২২.৬৩%	৭.৬৬%	২.৩৩%	০.০৭%	-১.৯৪%	২.৩৪%	১.১৪%
(খ) প্যাসেঞ্জার মুভমেন্ট:										
অভ্যন্তরীণ	৮৯৩৬৪৮	৯২৯২৪৭	৯১৩১০৭	৭৪৩৩১২	১১৪৮১২০	১১৫০০০০	১২০০০০০	১০৪৫১৪৭	১০২৬৯৭০	১০০২৫৭৯
আন্তর্জাতিক	১৬২৫৫১২	১৭৩৪৬২৫	১৮৬৮৫৫৪	১৯১৬০৫২	১৯১২২৮০	২২০৩৬৬৫	২৪০৮০৩০	২৬০৪১২৩	২৬২৪৯৫২	৩৮৮৮১৩০
মোট	২৫১৯১৬০	২৬৬৮০৭২	২৭৮১৬৬১	২৬৫৯৩৬৪	৩০৬০৪০০	৩৩৫৩৬৬৫	৩৬০৮০৩০	৩৬৪৯২৭০	৩৬৫১৯২২	৩৮৯০৭০৯
বৃদ্ধি/হ্রাস (%)		৫.৭৪%	৪.৪২%	-৪.৪০%	১৫.০০%	৯.৫৮%	০.০৮%	১.১৪%	০.০৭%	৬.৫৪%
(গ) কার্গো মুভমেন্ট:										
অভ্যন্তরীণ	১৩৩৭	১৪৬০	১২০৯	১১৯০	১২৪৩	১২৫০	১৩০০	২৫২৪	৩৮০৩	৯০০০
আন্তর্জাতিক	৭০৩৬১	৭৪৬০৬	৭৯৬০২	৮২৩৩৮	৮৪৬৪৪	১১১০৯৭	১১২০০০	১০০৬৬৬	১০৯৯৭৩	১১১০৩৬
মোট	৭১৬৯৮	৭৬০৬৬	৮০৮১১	৮৩৫২৮	৮৫৮৮৭	১১২৩৪৭	১১৩৩০০	১০৩১৯০	১১৩৭৭৬	১২০০৩৬
বৃদ্ধি/হ্রাস (%)		৬.০৯%	৬.২৩%	৩.৩৬%	১২.৮২%	৩০.৮০%	০.০৯%	-৮.৯২%	১০.২৬%	৫.৫০%

উৎস: বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়

বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের আওতায় ১৪টি বিমান বন্দর ও ষ্টল পোর্টের মধ্যে ১৩টি ভর্তুকি দ্বারা পরিচালিত হচ্ছে। জিয়া আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরই একমাত্র উদ্বৃত্ত আয় অর্জনকারী। ফলে সার্বিক মুনাফা অর্জন গত বছরের তুলনায় ১৩.৫১% কম হয়েছে। নিম্নে এর আর্থিক প্রতিবেদনের একটি চিত্র দেখানো হ'ল।

সারণি ১১.১৫: বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের (১৯৯৫-৯৬ হতে ২০০৩-০৪ সালের) আর্থিক প্রতিবেদন ।

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	রাজস্ব আয়	রাজস্ব ব্যয়	নীট মুনাফা
১৯৯৫-৯৬	১২৮২৪.৯৯	৫৬৫৩.৫৬	৭১৭১.৪৩
১৯৯৬-৯৭	১৩৩৩৫.৯৩	৬৩১৭.৬৫	৭০১৮.২৮

১৯৯৭-৯৮	১৪৫৮৮.২১	৬৮৯৬.২৮	৭৬৯১.৯৩
১৯৯৮-৯৯	১৫৬৪০.৭৩	৭৫২৭.৫৮	৮১১৩.১৫
১৯৯৯-০০	১৯৪৯৪.৪৯	৮৫০৩.৪৫	১০৯৯১.০৬
২০০০-০১	২০৭৯৪.৪৫	১০৩৮৮.৩৯	১০৪০৬.০৬
২০০১-০২	১৯৭৬৮.৪৭	১০৮৭৫.২০	৮৮৯৩.২৭
২০০২-০৩	২০১০৩.৭৬	১০৯৯০.১৬	৯১১৩.৬০
২০০৩-০৪	২১২১৮.৪১	১৩৩৩৫.৯৫	৭৮৮২.৪৬

উৎসঃ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ।

বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স

জাতীয় পতাকাবাহী প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশ বিমান এয়ারলাইন্স দেশের অভ্যন্তরে ও বহির্বিদেশের সাথে আকাশ পথে যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে পরিবহন ব্যবস্থায় গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। বিভিন্ন সীমাবদ্ধতা সত্ত্বেও সীমিত সম্পদ নিয়ে বিমান তার ১৪টি ডেপোজাহাজের মাধ্যমে তার কর্মকাণ্ড অব্যাহত রেখেছে। বাংলাদেশ বিমান বর্তমানে অভ্যন্তরীণ ৮টি এবং আন্তর্জাতিক ২৬টি গন্তব্যে সার্ভিস পরিচালনা করছে। আন্তর্জাতিক গন্তব্যের মধ্যে বিমান সার্কভুক্ত দেশে ৫টি, দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ায় ৪টি, প্রাচ্য ও দূরপ্রাচ্যে ২টি, মধ্য প্রাচ্যে ৯টি, ইউরোপে ৫টি এবং উত্তর আমেরিকায় ১টি গন্তব্যে সার্ভিস পরিচালনা করছে। ২০০৪ সালে বাংলাদেশ বিমান কোন নতুন গন্তব্যে সার্ভিস সম্প্রসারণ না করলেও সম্ভাব্য কতিপয় গন্তব্যে সাপ্তাহিক ফ্রিকুয়েন্সি বৃদ্ধি করেছে। বিমানের ফ্লাইট পরিচালনা ব্যয় যুক্তিযুক্তকরণ ও অপারেশনাল সুবিধা বৃদ্ধির জন্য বিভিন্ন রুট পুনর্বিন্যাস করা হয়েছে। এছাড়া চট্টগ্রাম ও সিলেট অঞ্চলের যাত্রীদের সুবিধার জন্য চট্টগ্রাম/সিলেটকে যুক্ত করে মধ্যপ্রাচ্যে কতিপয় ফ্লাইট পরিচালনা করা হচ্ছে। বাংলাদেশ বিমান ২০০৩-০৪ অর্থ বছরে অভ্যন্তরীণ রুটে ৩১৬৮২৩ জন ও আন্তর্জাতিক রুটে ১২২৬৬৫৯ জন যাত্রী পরিবহন করেছে, যা ২০০২-০৩ অর্থবছরের তুলনায় যথাক্রমে ৬.৪৯ শতাংশ ও ৮.৮২ শতাংশ বেশী। ২০০৩-০৪ অর্থবছরে বিমানের সামগ্রিক যাত্রী পরিবহনের প্রবৃদ্ধি ৮.৩৩ শতাংশ একই সময়ে বিমানের পণ্য পরিবহন অভ্যন্তরীণ রুটে ৪.১৫ শতাংশ আন্তর্জাতিক রুটে ২.৫৩ শতাংশ এবং সামগ্রিকভাবে ২.৫৬ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। ১৯৯৫-৯৬ থেকে ২০০৩-০৪ পর্যন্ত বিমানের যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের পরিসংখ্যান নিম্নে প্রদান করা হ'লঃ

সারণি- ১১.১৬ঃ ১৯৯৫-৯৬ থেকে ২০০৩-০৪ পর্যন্ত বিমানের যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের পরিসংখ্যান

অর্থবছর	যাত্রী পরিবহন				পণ্য পরিবহন			
	অভ্যন্তরীণ	প্রবৃদ্ধির হার	আন্তর্জাতিক	প্রবৃদ্ধির হার	অভ্যন্তরীণ	প্রবৃদ্ধির হার	আন্তর্জাতিক	প্রবৃদ্ধির হার
১৯৯৫-৯৬	৪৫৮৯৩৮	০.৭২	৮০১৩৫৬	০.১২	৭১৮	-১২.৫৫	২৯৪৪৩	-৪.৭২
১৯৯৬-৯৭	৪৯৭৩৩৯	৮.৩৭	৮৫৫০২৭	৬.৭০	৭৪৯	৪.৩২	২৯৬৬১	০.৭৪
১৯৯৭-৯৮	৩৯১১০১	-২১.৩৬	৮৫৫৩৫২	০.০৪	৫৬২	-২৪.৯৭	৩০৮২৬	৩.৯৩
১৯৯৮-৯৯	৩৬৭২৩০	-৬.১০	৮৬৬৪৪৩	১.৩০	৭০৮	২৫.৯৮	২৮৮৫৩	-৬.৪০
১৯৯৯-২০০০	৩৫৮২৮৮	-২.৪৩	৯২৩৪০২	৬.৫৭	৬১২	-১৩.৫৬	৩৫৮৩২	২৪.১৯
২০০০-০১	৩৭৮২৮০	৫.৫৮	১০৪৫৮২৬	১৩.২৬	৪৫৫	-২৫.৬৫	৩৮৬৭৩	৭.৯৩
২০০১-০২	৪২১১১৭	১১.৩২	১০৮২৭৬৯	৩.৫৩	৫৮৯	২৯.৪৫	৩৮৫৩০	-০.৩৭
২০০২-০৩	২৯৭৫৩২	-২৯.৩৫	১১২৭২৭০	৪.১১	৬০৩	২.৩৮	৩৮৫৬৬	০.০৯
২০০৩-০৪	৩১৬৮২৩	৬.৪৯	১২২৬৬৫৯	৮.৮২	৫৭৮	-৪.১৫	৩৭৫৮৯	-২.৫৩

উৎসঃ বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স

২০০২-০৩ অর্থবছরে বাংলাদেশ বিমান ৪৪.২৮ কোটি টাকা লোকসান করেছে। এ সময়ে বিমানের যাত্রী পরিবহন বৃদ্ধির ফলে রাজস্ব আয় ৩.২২ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। রাজস্ব আয় বৃদ্ধি ও বিভিন্ন খাতে ব্যয় নিয়ন্ত্রণ কার্যক্রম গ্রহণের ফলে ২০০১-০২ অর্থবছরে বিমানের যেখানে ৭৩.৭৩ কোটি টাকা লোকসান হয়েছিল, সেখানে ২০০২-০৩ অর্থবছরে লোকসানের পরিমাণ দাঁড়িয়েছে ৪৪.২৮ কোটি টাকা। রাজস্ব আয় বৃদ্ধি এবং ব্যয় হ্রাসের ফলে ২০০৩-০৪ অর্থবছরে লোকসান কাটিয়ে

বিমানের মুনাফা প্রাক্কলন করা হয়েছে ১৮.৫৬ কোটি টাকা। ১৯৯৫-৯৬ থেকে ২০০৩-০৪ অর্থবছর পর্যন্ত বিমানের লাভ লোকসানের পরিসংখ্যান নিম্নে দেয়া হলঃ

সারণি-১১.১৭ঃ ১৯৯৫-৯৬ সাল হতে ২০০৩-০৪ পর্যন্ত বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্সের আয়/ব্যয়ের হিসাব

(কোটি টাকায়)

অর্থবছর	রাজস্ব আয়	রাজস্ব ব্যয়	নীট মুনাফা/ (লোকসান)
১৯৯৫-৯৬	১০৭৬.৪৯	১০৫৪.১২	২২.৩৭
১৯৯৬-৯৭	১১৪৪.৪২	১২৪২.৩৫	(৯৭.৯৩)
১৯৯৭-৯৮	১২৮০.৩১	১৩৪৫.২৯	(৬৪.৯৮)
১৯৯৮-৯৯	১৩৩০.১৩	১৩৩০.১৬	(০.০৩)
১৯৯৯-০০	১৫৬১.৫১	১৫৫২.০০	৯.৫১
২০০০-০১	১৭১৪.৩৬	১৮১২.৫৭	(৯৮.২১)
২০০১-০২	১৮৫৮.৮২	১৯৩২.৫৫	(৭৩.৭৩)
২০০২-০৩	১৯১৮.৬০	১৯৬২.৮৮	(৪৪.২৮)
২০০৩-০৪	২১৫৪.৮৪	২১৩৬.২৯	১৮.৫৬ { প্রাক্কলিত }

উৎসঃ বিমান বাংলাদেশ এয়ার লাইন্স, বেসামরিক বিমান চলাচল ও পর্যটন মন্ত্রণালয়।

বক্স ১১.৬ঃ বাংলাদেশ বিমানের ব্যয় হ্রাস সংক্রান্ত কার্যক্রম

আর্থিক অবস্থার উন্নয়নের জন্য বিমান বিগত ৩ বছরে বিভিন্ন খাতে ব্যয় হ্রাসের জন্য নিম্নবর্ণিত কার্যক্রম গ্রহণ করেছে। ইতোমধ্যে ১৭টি খাতে সংস্কারমূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে এবং সংস্কারের জন্য আরও ১৮টি খাতকে চিহ্নিত করা হয়েছেঃ

(ক) গৃহীত সংস্কারমূলক পদক্ষেপসমূহঃ বিবিধ হ্যাণ্ডলিং, স্থানীয় ও বৈদেশিক হোটেল আবাসন, উড়োজাহাজ লীজ, উড়োজাহাজ ডি-চেক, উড়োজাহাজ বীমা পুনঃনবায়ন, নিজস্ব উড়োজাহাজ দ্বারা হজ্জ ফ্লাইট পরিচালনা, ইনফ্লাইট বিনোদন, বিদেশি এয়ারলাইন্সের টেকনিক্যাল হ্যাণ্ডলিং, বৈমানিকদের প্রশিক্ষণ, টিকিট বিক্রির কমিশন হ্রাস, বহিঃ স্টেশনে ফ্লাইট ক্যাটারিং ব্যয় হ্রাস, বেসরকারি ব্যবস্থাপনায় ক্যান্টিন পরিচালনা, বিদেশি পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রদান বন্ধকরণ, নতুন মাইক্রোবাস ক্রয়, যাত্রী ব্যাগেজ ক্ষতিপূরণ এবং বিদেশি এয়ারলাইন্সে খাদ্য সরবরাহ ও ড্রেসিং ইত্যাদি খাতে সংস্কার কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে।

(খ) সংস্কারের জন্য চিহ্নিত খাতসমূহঃ বিমানের যানবাহনসমূহ সিএনজি-তে রূপান্তর, বিমানের বহিঃ স্টেশনে ফুয়েলের মূল্য দর কষাকষি করে হ্রাসকরণ, বিমানের বহিঃ স্টেশনসমূহের অফিস ও বাড়ি ভাড়া, অভ্যন্তরীণ ফ্লাইটে অফ সীজনে হ্রাসকৃত ভাড়ার অফার প্রদান, বিমানের ফ্রিকুয়েন্সি ও গুরুত্ব বিবেচনায় ২৬টি বহিঃ স্টেশন-ম্যানেজার এর পরিবর্তে একজনকে দিয়ে স্টেশন পরিচালনার সম্ভাব্যতা যাচাই (যেমন-ফ্রাংকফুর্ট, জাপান), বিমানের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের জন্য বিমানে ঔষধ ক্রয়ের পরিবর্তে বেতনের সঙ্গে যুক্তিসংগত চিকিৎসা ভাতা প্রবর্তন ইত্যাদি।

যোগাযোগ

বাংলাদেশ তার ও টেলিফোন বোর্ড

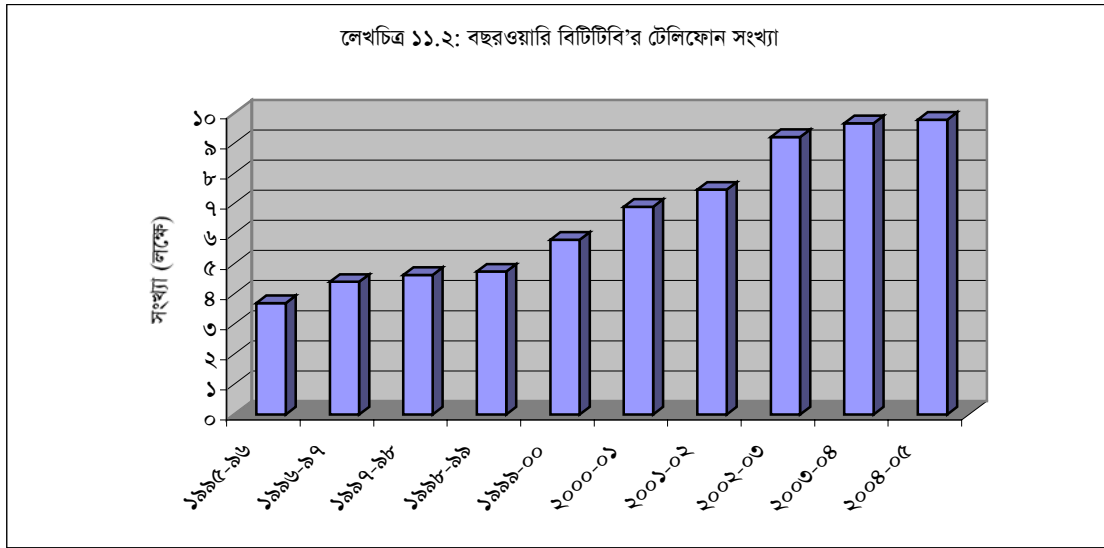
বর্তমান তথ্য প্রবাহের যুগে টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা একটি উৎপাদনশীল ও লাভজনক শিল্প হিসেবে বাংলাদেশের ভৌত অবকাঠামো ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ ভূমিকা রাখছে। এই সার্ভিস সরকারের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি ছাড়াও তথ্যের দ্রুত আদান প্রদানের মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের প্রতিটি স্তরেই ইতিবাচক ভূমিকা পালন করে থাকে। তাই সম্পদের সীমাবদ্ধতা সত্ত্বেও সরকার টেলিযোগাযোগ অবকাঠামো ও সার্ভিসের মান উন্নয়নের লক্ষ্যে আধুনিক প্রযুক্তি নির্ভর বেশ কিছু উন্নয়ন কার্যক্রম গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করছে এবং চলতি অর্থবছরে বিটিটিবির ১৩টি প্রকল্পের অনুকূলে ৬৭০.৩৭

কোটি টাকা বরাদ্দ রাখা হয়েছে। ১৯৯৫-৯৬ অর্থ বছর হতে ২০০৪-০৫ অর্থ বছরের (ডিসেম্বর' ০৪ পর্যন্ত) বিটিটিবি'র টেলিফোন সংখ্যা, এনডল্লিউডি সার্কিট এবং বৈদেশিক সার্কিট বৃদ্ধির বিবরণী নিম্নে প্রদান করা হ'ল:

সারণি-১১.১৮ঃ ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে বিটিটিবি'র টেলিফোন সংখ্যা, এনডল্লিউডি সার্কিট ও বৈদেশিক সার্কিটের বিবরণী

অর্থ বছর	টেলিফোন	বৃদ্ধি/হ্রাস	এনডল্লিউডি সার্কিট	হ্রাস/বৃদ্ধি	বৈদেশিক সার্কিট	হ্রাস/বৃদ্ধি
১৯৯৫-৯৬	৩৬৮,৭৬৯	৫৩,৭৮৯	১১,১৫১	৫০২	১,২৬৭	৩১৩
১৯৯৬-৯৭	৪৪০,৪৯১	৭১,৭২২	২০,৬৯৫	৯,৫৪৪	১,৬০৯	৩৪২
১৯৯৭-৯৮	৪৬২,৫৭৩	২২,০৮২	২০,৬৯৫	-	১,৮৪১	২৩২
১৯৯৮-৯৯	৪৭৪,৩২২	১১,৭৪৯	২৩,১৮৫	২,৪৯০	২,০৮১	২৪০
১৯৯৯-২০০০	৫৭৯,৭৯৪	১০৫,৪৭২	২২,৮৩২	(-) ৩৫৩	২,৩০২	২২১
২০০০-০১	৬৮৮,৯২০	১০৯,১২৬	২২,৭৭০	(-) ৬২	২,৭৬৭	৪৬৫
২০০১-০২	৭৪৬,০৭৮	৫৭,১৫৮	২৯,০১৬	৬,৩৪৬	৩,১১৪	৩৪৭
২০০২-০৩	৯২০,৯৯৩	১৭৪,৯১৫	৩৩,৭৮১	৪,৭৬৫	৩,৫৩৭	৪২৩
২০০৩-০৪	৯৬৬,৩৪৯	৪৫,৩৫৬	৪২,০৪৯	৮,২৬৮	৬,০৬৪	২,৪২৭
২০০৪-০৫	৯৭৮,৩১৭	১১,৯৬৮	৪৩,২৩০	১,১৮১	৭,৩১০	১,২৪৬

উৎসঃ বিটিটিবি, ডাক ও টেলিযোগাযোগ মন্ত্রণালয়



টেলিফোন সুবিধাবঞ্চিত সাধারণ জনগোষ্ঠীর সুবিধার্থে ১৯৯২ সন হতে সারাদেশে কার্ডফোন ব্যবস্থা চালু রয়েছে। ১৯৯১-৯২ সনে কার্ডফোনের সংখ্যা ছিল ১৫৩টি, ২০০৩-০৪ সনের ডিসেম্বর, ২০০৪ পর্যন্ত তা বৃদ্ধি পেয়ে দাড়িয়েছে ১৫১৯টিতে। কার্ডফোন ছাড়াও অপারেটর ট্রাংক ডায়ালিং (ওটিডি)'র মাধ্যমে গ্রাহকগণ দেশ-বিদেশ হতে সরাসরি ডায়াল করে প্রত্যন্ত অঞ্চলে কথা বলার সুবিধা পাচ্ছেন। উচ্চগতির ডাটা আদান প্রদান ও ব্রডব্যান্ড ইন্টারনেট সার্ভিস প্রদানের লক্ষ্যে ১৩টি জেলা শহরে মোট ২৩টি ডিজিটাল ডাটা নেটওয়ার্ক নোড স্থাপন করা হয়েছে। বর্তমানে দেশের সকল জেলায় এবং ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ আছে এমন উপজেলায় ইন্টারনেট সার্ভিস সম্প্রসারণ করা হয়েছে। স্বল্পমূল্যে ১০টি দেশের সাথে সরাসরি টেলিযোগাযোগ লক্ষ্যে '০১২' সার্ভিস প্রবর্তন করা হয়েছে। গ্রাহকদের উন্নততর নির্বিলম্ব সেবা প্রদানের লক্ষ্যে ইতোমধ্যে বাংলাদেশ তার ও টেলিফোন বোর্ড ঢাকার রমনা, গুলশান ও শেরেবাংলানগরে ওয়ান পয়েন্ট সার্ভিস সেন্টার চালু করেছে। এর ফলে টেলিফোনের ত্রুটি ও অতিরিক্ত বিলের অভিযোগ, টেলিফোন বিল ও ডিমান্ডনোটের টাকা পরিশোধ

ইত্যাদির জন্যে সম্মানিত গ্রাহকগণকে এক অফিস হতে অন্য অফিসে ছুটোছুটি করতে হয় না। ভবিষ্যতে এ ধরনের আরো সার্ভিস সেন্টার খোলার পরিকল্পনা রয়েছে।

উপজেলা পর্যায়ে টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থাকে যুগোপযোগী/আধুনিকীকরণের লক্ষ্যে বিটিটিবি'র “সম্পদ সংরক্ষণ ও সেবা” খাতের আওতায় ৯২টি উপজেলায় ক্ষুদ্রাকার ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ স্থাপনের কাজ চলছে এবং ডিসেম্বর, ২০০৪ পর্যন্ত “সম্পদ সংরক্ষণ ও সেবা খাত” এবং চলমান বিভিন্ন প্রকল্পের মাধ্যমে বিটিটিবি সর্বমোট ১৬৫টি উপজেলায় ও ০৮টি গ্রোথ সেন্টারে ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ স্থাপন করেছে। বিটিটিবি'র উপজেলা ও গ্রোথ সেন্টারে ডিজিটাল টেলিফোন এক্সচেঞ্জ স্থাপন প্রকল্পের আওতায় শীঘ্রই অবশিষ্ট উপজেলায় ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ স্থাপন করা হবে। ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ এর গ্রাহকগণ দেশব্যাপী সরাসরি ডায়ালিং ও আইএসডি সুবিধা ছাড়াও ইন্টারনেট সুবিধা পাচ্ছে।

১০(দশ) লক্ষ টি এন্ড টি মোবাইল (প্রথম পর্যায়ে ২.৫ লক্ষ) ফোন স্থাপন প্রকল্পের আওতায় পাবলিক সেক্টর হতে মোবাইল ফোন সুবিধা গ্রাহকের কাছে পৌঁছে দেয়ার লক্ষ্যে ডিসেম্বর, ২০০৪ মাসে মোবাইল এক্সচেঞ্জ আনুষ্ঠানিকভাবে উদ্বোধন করা হয়েছে। মোবাইল ফোন সার্ভিস পরিচালনার জন্যে ইতোমধ্যে টেলিটক নামে একটি স্বতন্ত্র কোম্পানী গঠন করা হয়েছে। মার্চ, ২০০৫ থেকে এই মোবাইল ফোন বাজারে ছাড়া হয়েছে। সমগ্র বাংলাদেশে একটি স্বয়ংসম্পূর্ণ অপটিক্যাল ফাইবার নেটওয়ার্ক স্থাপনের লক্ষ্যে ইতোমধ্যেই স্পার ট্রান্সমিশন লিংকসহ ঢাকা-চট্টগ্রাম উচ্চ ক্ষমতা সম্পন্ন অপটিক্যাল ফাইবার লিংক ও অন্যান্য কয়েকটি স্থানে স্পার লিংক স্থাপন করা হয়েছে। এরই ধারাবাহিকতায় ঢাকা-বগুড়া ও ব্রাহ্মণবাড়িয়া-সিলেট রুটে অপটিক্যাল ফাইবার লিংক স্থাপনের কাজ প্রক্রিয়াধীন আছে। কাজটি সম্পন্ন হলে ২০০৫ সন নাগাদ দেশের টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা সম্পূর্ণভাবে আধুনিক ডিজিটাল সিস্টেম দ্বারা প্রতিস্থাপন করা সম্ভব হবে।

সম্ভাবনাময় ডাটা এন্ট্রি ও সফটওয়্যার রপ্তানি বিকাশের লক্ষ্যে বিটিটিবি SEA-ME-WE-4 নামক কনসোর্টিয়ামের মাধ্যমে দেশে সাবমেরিন কেবল স্থাপনের কাজ চলছে। ইতোমধ্যে জরিপ কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং আশা করা যায়, ২০০৫ সনের ৩য় কোয়ার্টার নাগাদ বাংলাদেশ সাবমেরিন কেবলের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক ইনফরমেশন সুপার হাইওয়ের সঙ্গে যুক্ত হবে। এতে ইনফরমেশন সুপার হাইওয়ের ব্রডব্যান্ড সংযোগের মাধ্যমে সরকারি বেসরকারি অপারেটরগণ ডাটা ও ভয়েস কমিউনিকেশনে আন্তর্জাতিক গেটওয়ে সুবিধা পাবেন।

বাংলাদেশ তার ও টেলিফোন বোর্ড টেলিযোগাযোগ সার্ভিস সেবা প্রদানের মাধ্যমে রাজস্ব আদায় করে থাকে। ১৯৯৫-৯৬ অর্থ বছর হতে ২০০৪-০৫ অর্থ বছরের (জানুয়ারি, ০৫ পর্যন্ত) রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা, আদায় কার্য-পরিচালনা ব্যয় ও উদ্বৃত্তের একটি বিবরণী নিম্নে প্রদান করা হ'ল:

সারণি-১১.১৯ঃ ১৯৯৫-৯৬ সাল থেকে বিটিটিবি এর রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা, রাজস্ব উদ্বৃত্তের বিবরণী
(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	লক্ষ্যমাত্রা	রাজস্ব আদায়	রাজস্ব ব্যয়	উদ্বৃত্ত	অগ্রগতি (%)
১৯৯৫-৯৬	৯০০০০.০০	৮৩৭৩১.৮৫	২৯০৪১.৩২	৫৪৬৯০.৫৩	৯৩%
১৯৯৬-৯৭	১২০৫২৫.৩৯	১০৭২৪৮.৪৬	৫৭৩৮০.৯৮	৪৯৮৬৭.৪৮	৮৯.৩৬%
১৯৯৭-৯৮	১৪৭৫১৮.৪২	১২৪৫১৮.৩৮	৭২০১৭.০৯	৫২৫০১.২৯	৮৪.৪১%
১৯৯৮-৯৯	১৩৮০০০.০০	১২৫৪২৪.৮১	৬১৬৭৮.৪০	৬৩৭৪৬.৪১	৯১%
১৯৯৯-২০০০	১৫০০০০.০০	১৪০০৬৭.৬৪	৪৮৬৪৮.৩১	৯১৪১৯.৩৩	৯৩.৩৮%
২০০০-০১	১৬০০০০.০০	১২৬৫১১.৩৭	৩৯০৪৫.৩৯	৮৭৪৬৫.৯৮	৭৯.০৭%
২০০১-০২	১৬০৩০০.০০	১৫৮৩০৫.১৫	৪৬৩৫৪.০৯	১১১৯৫১.০৬	৯৯%
২০০২-০৩	১৬০২১৫.০০	১৫৪৪৭৯.৯৮	৫৮৮৪৩.১২	৯৫৬৩৬.৮৬	৯৬.৫৫%
২০০৩-০৪	১৭০২০০.০০	১৫৩১১৪.৬৭	৬০৯০২.৩০	৯২২১২.৩৭	৯০%
২০০৪-০৫	১৮৮৯০০.০০	৫৪৯৮০.৩৬	৩০৯৬৬.২১	২৪০১৪.১৫	২৯.১০%

উৎসঃ বিটিটিবি, ডাক ও টেলিযোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশনঃ

বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন নিশ্চিতকরণ এবং দেশের টেলিকম সেক্টরের সার্বিক নিয়ন্ত্রণের জন্য টেলিযোগাযোগ আইন, ২০০১ এর মাধ্যমে গত ৩১ জানুয়ারি ২০০২ তারিখে স্বাধীন ও সংবিধিবদ্ধ সংস্থা বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশন গঠন করা হয়। টেলিযোগাযোগ ক্ষেত্রে রেগুলেশন সংশ্লিষ্ট সকল ক্ষমতা, কার্যাবলী, দায়িত্ব ও আনুষঙ্গিক বিষয়াদি কমিশনের নিকট অর্পণ করা হয়েছে। কমিশন গঠনের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে, সুস্বয়ং নিয়ন্ত্রণের মাধ্যমে টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সম্পর্কিত প্রচেষ্টাকে সম্প্রসারিত করা, টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার সুযোগ-সুবিধাকে সর্বজনীন করে দেশের অর্থনৈতিক অবস্থার উন্নয়নকে ত্বরান্বিত করা, সামাজিক বাস্তবতা অনুসারে যতদূর সম্ভব বৃহত্তর জনগোষ্ঠীর জন্য একটি নির্ভরযোগ্য, যুক্তিসঙ্গত ব্যয় সাপেক্ষ ও আধুনিক মানের টেলিযোগাযোগ সেবা ও ইন্টারনেট সেবা প্রাপ্তির সুযোগ নিশ্চিত করা, জাতীয় ও আন্তর্জাতিক পরিসরে দেশীয় টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার দক্ষতা এবং প্রতিযোগিতা করার ক্ষমতা বৃদ্ধি করা, টেলিযোগাযোগ সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে বৈষম্যমূলক ব্যবস্থা প্রতিরোধ ও অবসান। প্রতিযোগিতামূলক ও বাজারমুখী ব্যবস্থার উপর ক্রমবর্ধমান হারে নির্ভরতা অর্জন কমিশনের লক্ষ্য। সে লক্ষ্যে কমিশনের উদ্দেশ্যের সাথে সংগতি রেখে যথাযথ ক্ষেত্রে কার্যকর নিয়ন্ত্রণ নিশ্চিত করা এবং নতুন নতুন টেলিযোগাযোগ সেবা প্রবর্তন ও টেলিযোগাযোগ খাতে দেশি-বিদেশি ও প্রবাসী বাংলাদেশী যারা এ খাতে বিনিয়োগে আগ্রহী তাদের জন্য অনুকূল পরিবেশ সৃষ্টি করার ক্ষেত্রে কমিশন অঙ্গীকারাবদ্ধ।

কমিশন কর্তৃক গৃহীত কার্যক্রম

- বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশন বিভিন্ন দাতা সংস্থার সহায়তায় দু'টি প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ চালিয়ে যাচ্ছে। প্রকল্প দু'টি বাস্তবায়িত হলে দেশে আন্তর্জাতিক মানের ফ্রিকুয়েন্সি মনিটরিং সিস্টেম প্রবর্তন এবং চট্টগ্রামে মোবাইল অপারেটর ও বিটিটিবি-র একটি সম্মিলিত ইন্টারকানেকশন কেন্দ্র স্থাপন সম্পন্ন হবে। ফলে ফ্রিকুয়েন্সি মনিটরিংসহ ইন্টারকানেকশনের সমস্যা সমাধান অনেকাংশে সহজ হবে।
- বিটিআরসি প্রতিষ্ঠার পর আইএসপি লাইসেন্স ফি ব্যাপক হারে হ্রাস করা হয়েছে। ফলে ইন্টারনেট সার্ভিস গ্রাহকগণের স্বল্পমূল্যে ইন্টারনেট সেবা প্রাপ্তি সহজলভ্য হয়েছে। বিশেষ করে উপজেলা পর্যায়ে নামমাত্র ১০০০/- টাকা লাইসেন্স ফিস জমা দিয়ে আইএসপি লাইসেন্স পাওয়া যাচ্ছে। ফলে ইন্টারনেট গ্রাহকের সংখ্যা প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাচ্ছে।
- টেলিযোগাযোগ এবং ব্রডকাস্টিং এর লাইসেন্স প্রাপ্তদের যথাযথ তরঙ্গ বরাদ্দ করা হয়েছে যার মাধ্যমে ছবি, ভয়েস এবং ডাটা কমিউনিকেশন করা হয়ে থাকে।
- VOIP উন্মুক্ত করণের মাধ্যমে বিদেশে কম খরচে কথা বলার সুযোগ বৃদ্ধি পাবে। বিষয়টি এখন প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। কমিশন ২০০৩-০৪ অর্থবছরে বিভিন্ন অপারেটরের কাছ থেকে লাইসেন্স ফি, তরঙ্গ চার্জ ও অন্যান্য ফি বাবদ কমিশনের ব্যয় নির্বাহের পর ১৪৬ কোটি টাকা সরকারি কোষাগারে প্রদান করেছে। বর্তমান ২০০৪-০৫ অর্থবছরে সংশোধিত বাজেটে আয়ের লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে ২১৫ কোটি টাকা। ইতোমধ্যে কমিশন ৩০০ কোটি টাকা আয় করেছে। নিম্নে সারণিতে কমিশন কর্তৃক ইস্যুকৃত বিভিন্ন প্রকার লাইসেন্সের পরিসংখ্যান প্রদান করা হলঃ

সারণি ১১.২০ঃ কমিশন কর্তৃক ইস্যুকৃত বিভিন্ন প্রকার লাইসেন্সের পরিসংখ্যান

প্রকারভেদ	কোম্পানী/প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা	মোট
নেশনওয়াইড ফিক্সড টেলিকম লাইসেন্স (বিটিটিবি)	১	১
সেলুলার মোবাইল টেলিকম লাইসেন্স (টেলিটক)	১	১
পারসোনাল হ্যান্ডিফোন (বিটিটিবি)	১	১

উৎসঃ বিটিআরসি

বাংলাদেশ ডাক বিভাগ

ডাক বিভাগ ডাক ও টেলিযোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের একটি সংযুক্ত প্রতিষ্ঠান। এই প্রতিষ্ঠানটি সারাদেশে ৯৮৬০টি (জানুয়ারি, ২০০৪ অনুযায়ী) পোস্ট অফিসের মাধ্যমে ডাক সেবা প্রদান করে যাচ্ছে।

ডাক বিভাগের মূল লক্ষ্য হচ্ছে জনগণের কাছে ন্যূনতম ব্যয়ে নিয়মিত ও দ্রুততার সংগে ডাক সেবা প্রদান করা। সীমিত সম্পদ ব্যবহার করে জনগণের আস্থা অর্জনের মাধ্যমে ডাক বিভাগ দীর্ঘদিন ধরে এই সেবা পরিচালনা করে আসছে। ডাক সেবা প্রদানের পাশাপাশি অর্থ, তথ্য, শিক্ষা ও সংস্কৃতির অবাধ ও নিরবচ্ছিন্ন প্রবাহ সৃষ্টির মাধ্যমে ডাক বিভাগ শহর ও গ্রামের মানুষের মধ্যকার বৈষম্য হ্রাসের ক্ষেত্রে সৃষ্টি করছে।

ডাক দ্রব্যাদি গ্রহণ, পরিবহন ও বিলি ডাক বিভাগের মূল কাজ। এর পাশাপাশি ডাক বিভাগ জনগণের জন্য আরো অনেকগুলো সেবা প্রদান করে। ডাক বিভাগের নিজস্ব সার্ভিস সমূহ নিম্নরূপঃ

- জিইপি সার্ভিস-
- ইএমএস সার্ভিস-
- ই-পোস্ট-
- ইন্টেল পোস্ট-
- মানি অর্ডার সার্ভিস
- রেজিস্টার্ড সংবাদপত্র
- বুক পোস্ট
- পার্সেল সার্ভিস
- বীমা সার্ভিস
- ভ্যালুপেয়েবল সার্ভিস
- রেজিস্ট্রেশন সার্ভিস
- ডাক দ্রব্যাদি (দেশীয় ও আন্তর্জাতিক) গ্রহণ, পরিবহন ও বিলি।

ডাক বিভাগ নিজস্ব সার্ভিসের পাশাপাশি কিছু এজেন্সি সার্ভিসও প্রদান করে থাকে। এজেন্সি সার্ভিসসমূহ সম্পন্ন করার বিনিময়ে ডাক বিভাগ একটি নির্দিষ্ট হারে কমিশন পায়। ডাক বিভাগের এজেন্সি সার্ভিসসমূহ নিম্নে দেয়া হল-

- সঞ্চয় ব্যাংক ও সঞ্চয়পত্র
- মটরযান কর ও বিভিন্ন ফিস আদায়
- বিড়ি ব্যান্ডরোল বিক্রয়
- প্রাইজবন্ড বিক্রয় ও ভাঙ্গানো
- ফোন কার্ড বিক্রয় ও ফোনের বিল জমা নেয়া
- নন জুডিশিয়াল স্ট্যাম্প বিক্রয়
- অন্যান্য স্ট্যাম্প বিক্রয়
- ডাক জীবন বীমা ইত্যাদি।

তথ্য প্রযুক্তি খাত

যোগাযোগের ক্ষেত্রে তথ্য প্রযুক্তি বিশ্বব্যাপী বৈপ্লবিক পরিবর্তন এনেছে। বর্তমান বিশ্বায়ন ও বাজার অর্থনীতির প্রেক্ষাপটে এখাতে অগ্রগতি ছাড়া বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন সম্ভব নয়। এই গুরুত্ব ও প্রয়োজনীয়তা বিবেচনা করে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী এ খাতকে 'থ্রাস্ট সেক্টর' হিসেবে ঘোষণা দিয়েছেন। 'জাতীয় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি নীতিমালা' মন্ত্রিসভা কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে এবং এই নীতিমালার আলোকে সরকার বেশকিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন। ইতোমধ্যে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি আইন, এর খসড়া মন্ত্রিসভা কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে এবং আইসিটি সেক্টরের বিকাশে ও দেশে উৎপাদিত সফটওয়্যারের মেধাস্বত্ব সংরক্ষণে প্রয়োজনীয় বিধান সংযোজন করে কপিরাইট আইন ২০০০ সংশোধন করা হয়েছে।

বক্স ১১.৭: জাতীয় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি নীতিমালা

- **প্রশিক্ষণ ও মানব সম্পদ উন্নয়ন:** তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির বিশ্ব বাজারে দক্ষতার সাথে প্রতিযোগিতা করতে বাংলাদেশকে অবশ্যই প্রস্তুতি নিতে হবে। যেহেতু বিশ্বব্যাপী তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তিতে দক্ষ জনশক্তির চাহিদা বেড়ে চলেছে-তাই এদেশে বিপুল সংখ্যক তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি নির্ভর পেশাজীবী তৈরি করার ব্যবস্থা নেয়া হবে।
- **তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি অবকাঠামো:** তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি খাতের ক্রমবর্ধমান চাহিদা মেটাতে সরকারি ও বেসরকারি উভয় খাতে যথাপযুক্ত তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি অবকাঠামো অবিলম্বে গড়ে তোলা আবশ্যিক। যেহেতু টেলিযোগাযোগ তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির অবিচ্ছেদ্য অঙ্গ, সেহেতু এ খাতকে অনতিবিলম্বে বেসরকারি উদ্যোক্তা ও বিনিয়োগকারীদের জন্য উন্মুক্ত করা হবে।
- আন্তর্জাতিক তথ্য ও যোগাযোগ ব্যাকবোনের সঙ্গে বাংলাদেশকে সরাসরি যুক্ত করার জন্য সাবমেরিন ফাইবার অপটিক কেবল নেটওয়ার্কে প্রবেশের ব্যবস্থা নেয়া হবে।
- **গবেষণা ও উন্নয়ন:** তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ক্ষেত্রে গবেষণা ও উন্নয়নের জন্য প্রয়োজন অনুযায়ী মৌলিক ও ফলিত গবেষণার উপর জোর দিতে হবে-যা আমাদের তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি শিল্পে গুণগত মান ও দক্ষতা উন্নয়নে ভূমিকা রাখবে।
- **তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি শিল্প:**
 - (ক) **সফটওয়্যার শিল্প:** স্থানীয় সফটওয়্যার শিল্পের উন্নয়ন ও উৎসাহ প্রদানের জন্য সকল পর্যায়ে ক্রয়ের ক্ষেত্রে স্থানীয়ভাবে তৈরী সফটওয়্যার ক্রয়ে মূল্য অগ্রাধিকার দেয়া হবে। Equity Fund প্রদান করা হবে এবং এর বাজার অনুসন্ধান বাণিজ্য মন্ত্রণালয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।
 - (খ) **হার্ডওয়্যার শিল্প:** এই শিল্প স্থাপনের জন্য প্রচুর মূলধন প্রয়োজন হয় বিধায় প্রযুক্তি হস্তান্তর চুক্তি এবং যৌথ উদ্যোগে নির্মিত প্রতিষ্ঠানের উদ্যোক্তাদের উৎসাহিত করা হবে।
- **সেবা শিল্প:** বাংলাদেশে সুলভ শ্রমের সুবিধাকে ভিত্তি করে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি সম্পর্কিত সেবা যেমন-মেডিক্যাল ট্রান্সক্রিপশন, ডাটা এন্ট্রি, ডাটা প্রসেসিং, কল সেন্টারস (Call Centres) ইত্যাদি স্থাপন এবং দেশে এ সকল সেবা শিল্পের সম্প্রসারণ ঘটাতে হবে। এসব সেবা বিদেশে রপ্তানিরও উদ্যোগ নিতে হবে।
- **ই-কমার্স:** সরকার ই-কমার্সের আওতায় অন্যান্য দেশের সরকারের সঙ্গে লেনদেন চালু করার উদ্যোগ নেবে। ক্রমান্বয়ে এ উদ্যোগ ব্যবসায়ীদের সঙ্গে লেনদেনের ক্ষেত্রেও সম্প্রসারণ করা হবে।
- জনপ্রশাসনে দক্ষতা বৃদ্ধি, সম্পদের অপব্যয় রোধ, দ্রুত পরিকল্পনা প্রণয়ন এবং সেবার মান উন্নয়নের লক্ষ্যে সরকার তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ব্যবহার করবে।
- **আইনগত বিষয়াদি:** কপিরাইট আইন ২০০০ এ অন্তর্ভুক্ত সফটওয়্যার সংক্রান্ত বিষয়াদি যথাযথ প্রয়োগকারী সংস্থা স্থাপনের মাধ্যমে দ্রুত কার্যকর করা হবে তথা নাগরিক জীবনের প্রতিটি অধ্যায়ে এর প্রয়োগ নিশ্চিত করা হবে।
- **স্বাস্থ্য সেবা:** হাসপাতাল এবং স্বাস্থ্য সেবা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠানসমূহে যুগোপযোগী সামর্থ্য সৃষ্টির লক্ষ্যে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ব্যবহারের উদ্যোগ নিতে হবে। এ সকল সামর্থ্য উন্নয়নে নির্দিষ্টভাবে ইলেক্ট্রনিক, মেডিক্যাল রেকর্ড, টেলি-মেডিসিন, চিকিৎসা ও স্বাস্থ্য শিক্ষা, ইত্যাদি ক্ষেত্রে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ব্যবহৃত হবে।
- **কৃষি ও দারিদ্র বিমোচন:** কৃষিভিত্তিক ব্যবসা উন্নয়ন, গবেষণা, কৃষকদের মাঝে কৃষি প্রযুক্তির প্রসার এবং কৃষি বিষয়ক তথ্য ভান্ডার তৈরি ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ব্যবহারের যথাপযুক্ত উদ্যোগ নেয়া হবে।
- **সমাজ কল্যাণ:** জাতীয় পর্যায়ে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ব্যবস্থা চালু করা হবে যাতে পল্লী উন্নয়ন কার্যক্রম, কৃষিকর্মীদের জন্য কৃষি, উদ্যান, মৎস্য, পশু সম্পদ সম্প্রসারণ, তরুণ জনগোষ্ঠীর ভবিষ্যৎ গঠনে নির্দেশনা, গ্রাম পর্যায়ে ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীদের প্রযুক্তিগত পরামর্শ প্রদান, ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত থাকবে যাতে তৃণমূল পর্যায়ে পরিকল্পনা প্রণয়ন সম্ভব হয়। এ ধরনের কার্যক্রমে জনসাধারণকে তথা ভোক্তা সাধারণকে সক্রিয় অংশগ্রহণে উৎসাহ প্রদান করা হবে।
- **পরিবহন:** সরকার তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তিভিত্তিক সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থার প্রবর্তন করবে।
- **পর্যটন:** বাংলাদেশের আকর্ষণীয় স্থানসমূহের বিবরণ ইন্টারনেটের মাধ্যমে পর্যটকদের দৃষ্টি আকর্ষণের জন্য ওয়েবসাইটের মাধ্যমে প্রচার করা হবে।
- পর্যটকগণের ভ্রমণ ও আবাসের জন্য অন-লাইন রিজার্ভেশন, বিনোদন এবং কেনাকাটার জন্য অন-লাইন বুকিং ও টিকেটিং এর ব্যবস্থা প্রবর্তনের জন্য পর্যটন সম্পর্কিত অভ্যন্তরীণ ও বিদেশী এজেন্সিসমূহের যৌথ উদ্যোগকে উৎসাহ প্রদান ও শক্তিশালী করা হবে।
- **পরিবেশ:** পরিবেশগত সমস্যা এবং তার কারণ সম্পর্কিত তথ্যাদি সংগ্রহ এবং তা বিতরণ করে জনসাধারণের মাঝে এ বিষয়ে সচেতনতা সৃষ্টি করার জন্য তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তিকে ব্যবহার করা হবে।
- **বিচার বিভাগ:** বিচার বিভাগের কর্মক্ষমতা (Capacity) জোরদার করণের লক্ষ্যে সুপ্রিম কোর্ট, জেলা কোর্ট এবং ন্যায়পীঠ (Tribunal) এর জন্য ওয়াইড এরিয়া টেওয়ার্ক (WAN) ও লোকাল এরিয়া নেটওয়ার্ক (LAN) সহযোগে একটি কম্পিউটার ভিত্তিক ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেম (CMIS) গড়ে তোলা হবে।
- **আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক সহযোগিতা:** বিজ্ঞান ও তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি মন্ত্রণালয় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ক্ষেত্রে আঞ্চলিক, উপ-আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক পর্যায়ে সহযোগিতা বৃদ্ধির উদ্যোগ গ্রহণ করবে এবং উন্নত ও উন্নয়নশীল দেশ, আন্তর্জাতিক সংস্থাসমূহ এবং

তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ক্ষেত্রে দক্ষ মানব সম্পদ গড়ে তোলার লক্ষ্যে মাধ্যমিক ও উচ্চ মাধ্যমিক পর্যায়ে জন্য তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিষয়ে একটি পাঠ্যক্রম প্রণয়ন করা হয়েছে এবং বিভিন্ন কর্মসূচির মাধ্যমে মাধ্যমিক ও উচ্চ মাধ্যমিক শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে কম্পিউটার বিতরণ ও শিক্ষকদের কম্পিউটার প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়া সকল সরকারি ও বেসরকারি বিশ্ববিদ্যালয়ে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিষয়ে স্নাতক ও স্নাতকোত্তর কোর্সে চালু করা হয়েছে এবং এ সব কোর্সের পাশাপাশি পাবলিক বিশ্ববিদ্যালয়সমূহে এক বছর মেয়াদি তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিষয়ে স্নাতকোত্তর ডিপ্লোমা কোর্স চালু করা হয়েছে। ইতোমধ্যে প্রায় ৪০০ জন এ ধরনের ডিপ্লোমা অর্জন করে বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানে কর্মরত আছে। এখাতের বিকাশের লক্ষ্যে আইসিটি ইন্টার্নশীপ কর্মসূচিও চালু করা হয়েছে। দেশে আইটি সেক্টরে বিদেশি বিনিয়োগ ও স্থানীয় আইটি উদ্যোক্তাদের উৎসাহিত করার জন্য গাজীপুরের কালিয়াকৈরে হাই টেক পার্ক স্থাপন করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে এবং দেশে সফটওয়্যার শিল্পের বিকাশের জন্য ঢাকার কাওরান বাজারে আইসিটি ইনকিউবেটর স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া সরকারি প্রশাসনে স্বচ্ছতা নিশ্চিত করার জন্য ই-গভর্ন্যান্স চালুর বিষয়ে কার্যক্রম হাতে নেয়া হয়েছে। ইতোমধ্যে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়সহ ৮টি মন্ত্রণালয় এবং ৬টি বিভাগীয় শহরে এই কর্মসূচির বাস্তবায়ন শুরু হয়েছে।

বর্তমানে বাংলাদেশ যুক্তরাষ্ট্র, ইউরোপ, জাপান, কানাডা, অস্ট্রেলিয়াসহ বিশ্বের অনেক দেশে সফটওয়্যার এবং আইটি এনাবলড সার্ভিসেস রপ্তানি করছে। বাংলাদেশের সফটওয়্যার ব্যবহারকারী কয়েকটি প্রতিষ্ঠান হলো নকিয়া, জাপান এয়ারলাইন্স, বিশ্ব ব্যাংক, এইচপি, মার্কিন পোস্টাল/গ্রিকালচার ডিপার্টমেন্ট। যে ধরনের সফটওয়্যার/আইসিটি এনাবলড সার্ভিস রপ্তানি হচ্ছে তা হলোঃ গেইমিং সফটওয়্যার, ভিডিও নেটওয়ার্ক এবং এনিমেশন, ওয়েব হোস্টিং, এক্সএমএল ও ওডিবিসি ডাটাবেইজ ড্রাইভার, মেইল-ট্র্যাকিং সিস্টেম, ম্যানেজমেন্ট ও মনিটরিং সফটওয়্যার, কাস্টমস বিজনেস এপ্লিকেশন, কন্ট্রোল প্রোগ্রামিক সার্ভিস, ওয়েব কনটেন্ট ডেভেলপমেন্ট, ডাটা কনভার্সন ও ট্রান্সক্রিপশন সার্ভিস ইত্যাদি। বর্তমানে ৫০টিরও বেশি সফটওয়্যার ফার্ম/আইসিটি কোম্পানি তাদের উৎপাদিত সফটওয়্যার এবং আইসিটি এনাবলড সার্ভিসেস ৩০টি দেশে রপ্তানি করছে।

বিশ্বায়ন ও বাজার অর্থনীতির প্রেক্ষাপটে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে অগ্রগতি ছাড়া দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন সম্ভব নয়। এছাড়া অবকাঠামোগত উন্নয়ন তথা যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের সাথে বৈদেশিক বিনিয়োগ নির্ভরশীল। এই গুরুত্ব অনুধাবন করে প্রতি বছরই এ খাতে বরাদ্দ যেমন বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং তেমনি নতুন নতুন কর্মসূচি গ্রহণের মাধ্যমে এ খাতকে আরো সমৃদ্ধ ও যুগোপযোগী করার প্রয়াস চালানো হয়েছে। ১৯৯৮-৯৯ অর্থবছরে এখাতসমূহের উন্নয়ন বাজেট ছিল যেখানে ৩০৯৭.৯৩ কোটি টাকা এবং ২০০৪-০৫ অর্থবছরে এ বরাদ্দ বৃদ্ধি পেয়ে ৩৯৬৮.৪১ কোটি টাকায় দাঁড়িয়েছে।