

## একাদশ অধ্যায় পরিবহণ ও যোগাযোগ

দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে যুগোপযোগী আধুনিক পরিবহণ ও যোগাযোগ ব্যবস্থার ক্রমবর্ধমান বিকাশ জাতীয় অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে। প্রতিযোগিতামূলক বাজার ব্যবস্থায় পণ্য কিংবা সেবার মূল্যের উপর পরিবহণ ব্যয় ব্যাপক প্রভাব ফেলে। দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত করার জন্য যেসব উপাদান একান্তভাবে প্রয়োজন অবকাঠামোগত ব্যবস্থাপনা তন্মধ্যে শীর্ষে। আর অবকাঠামোগত অত্যাধুনিক পরিবহণ ও সুষ্ঠু যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন অন্যতম পূর্বশর্ত। তাই পরিবহণ ও যোগাযোগ খাতের গুরুত্ব অনুধাবন করে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় এবং সংস্থাসমূহ তাদের উন্নয়নমূলক তৎপরতা উত্তরোত্তর বৃদ্ধি করছে।

সরকার যোগাযোগ ও ভৌত অবকাঠামোকে অর্থনৈতিক উন্নয়নের অন্যতম খাত হিসেবে চিহ্নিত করেছে, এ লক্ষ্যে পরিবহণ ও যোগাযোগ খাতে বিভিন্ন প্রকল্প অগ্রদিকার ভিত্তিতে বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করছে, যেমনঃ পরিবহণ, সড়ক নির্মাণ, গৃহায়ন, বন্দর উন্নয়ন ও নির্মাণে উপযুক্ত নীতিমালা গ্রহণ ও প্রকল্প বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা; সড়ক নেটওয়ার্কে গ্রাম-ইউনিয়ন উপজেলা ও জেলা সদরকে সংযুক্ত করার কার্যক্রম সম্পন্ন করা; পদ্মা ও কর্ণফুলী সেতু, টানেল নির্মাণ, ঢাকা-চট্টগ্রাম ৪ লেন বিশিষ্ট এক্সপ্রেস সড়ক নির্মাণে যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ এবং রেলপথ সম্প্রসারণ ও আধুনিকায়ন করা; এশীয় রেল এবং জনপথের আওতায় পার্শ্ববর্তী রাষ্ট্রসমূহের সাথে রেল ও সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা; প্রতিটি ছোট বড় নদী খনন করা; নিরাপদে স্বল্প খরচে পণ্য ও যাত্রী পরিবহণের জন্য নৌপথের উন্নয়ন ও নৌ-পরিবহণের আধুনিকায়ন করা; গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ এবং চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরকে আধুনিকায়ন করে এশিয়ার জন্য উন্মুক্ত করে দেওয়া; স্থলবন্দর আধুনিকায়ন করা; বাংলাদেশ বিমানকে বাণিজ্যিকভিত্তিক লাভজনক প্রতিষ্ঠানে পরিণত করা; বেসরকারি বিমান পরিবহণকে আরো উৎসাহিত করা; প্রাচ্য পাশ্চাত্যের সংযোগস্থল হিসেবে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করার লক্ষ্যে সর্বাধুনিক আন্তর্জাতিক মানসম্পন্ন নতুন বিমানবন্দর নির্মাণ করা; টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থাকে প্রত্যন্ত গ্রামাঞ্চল পর্যন্ত সম্প্রসারিত করা; আগামী পাঁচ বছরে দেশের সব উপজেলাকে ইন্টারনেট সংযোগের আওতায় আনা; স্বল্প খরচে যাতায়াত ও রাজধানীর সংগে যোগাযোগের ক্ষেত্রে রেলওয়েকে গুরুত্ব দেওয়া এবং এজন্য নতুন রেললাইন স্থাপন করা; রাজধানী ঢাকার জনপরিবহণ সমস্যার সমাধান ও যানজটমুক্ত করার লক্ষ্যে ভূগর্ভস্থ রেললাইন নির্মাণ; আকাশ রেল অথবা সার্কুলার রেলপথ এবং রাজধানীকে ঘিরে নাব্য ও প্রশস্ত নৌপথ নির্মাণ করা।

২০০৮-০৯ অর্থবছরে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের সড়ক ও রেলপথ বিভাগের অনুকূলে রাজস্ব ও বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে মোট সংশোধিত বরাদ্দের পরিমাণ ৪২৭৮.৮৩ কোটি টাকা। ২০০৯-১০ অর্থবছরে এ বিভাগের অনুকূলে রাজস্ব ও বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে বরাদ্দ প্রাক্কলন করা হয়েছে ৫৪০৩.২১ কোটি টাকা। ২০১০-১১ ও ২০১১-১২ অর্থবছরে এ বিভাগের অনুকূলে রাজস্ব ও বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে মোট প্রক্ষেপিত বরাদ্দ নির্ধারণ করা হয়েছে যথাক্রমে ৭১৮৯.৮১ এবং ৬৫৬৩.৯৬ কোটি টাকা। স্থির মূল্যে ২০০৭-০৮ অর্থবছরে জিডিপি'তে খাতওয়ারি অবদান বিশ্লেষণে পরিবহণ, সংরক্ষণ ও যোগাযোগ খাতের অবদান ছিল ১০.৪৪ শতাংশ। স্থির মূল্যে চলতি অর্থবছরে জিডিপি'তে উক্ত খাতের প্রাক্কলিত সাময়িক অবদান ১০.৬১ শতাংশ।

### সড়ক যোগাযোগ

#### সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

যাত্রী ও মালামাল পরিবহণের দিক থেকে বাংলাদেশের বিভিন্ন অভ্যন্তরীণ পরিবহণ ব্যবস্থা যথাঃ রেল, জলপথ ও সড়ক পথের মধ্যে সড়ক পরিবহন মাধ্যম একটি অত্যাবশ্যকীয় ভৌত অবকাঠামো হিসেবে কাজ করে আসছে। বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরোর তথ্য অনুযায়ী স্থির মূল্যে ২০০৮-০৯ অর্থবছরে জিডিপি'তে স্থল পরিবহণ খাতের সাময়িক অবদান ৬.৩৬ শতাংশ। ২০০৮-০৯ অর্থবছরের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) তে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় দেশী-

বিদেশী সম্পদে বাস্তবায়নযোগ্য ৯৯টি বিনিয়োগ প্রকল্প ও ১টি কারিগরি সহায়তা প্রকল্পসহ মোট ১০০টি উন্নয়ন প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। এডিপি বরাদ্দ অনুযায়ী উক্ত প্রকল্পসমূহে সর্বমোট অর্থায়নের পরিমাণ ১৮৯২.৮৮ কোটি টাকা। এর মধ্যে বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়ন হচ্ছে ১০৯০.১৬ কোটি টাকা এবং প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ ৮০২.৭২ কোটি টাকা। ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে উক্ত প্রকল্পসমূহের অনুকূলে মার্চ ২০০৯ পর্যন্ত মোট ব্যয় হয়েছে ৫৪২.১১ কোটি টাকা, যা বরাদ্দকৃত অর্থের ৩২.৬৩ শতাংশ।

উল্লেখ্য ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে ১৩ টি বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ট প্রকল্পের অনুকূলে মোট ১০২১.২৪ কোটি টাকা বরাদ্দ রাখা হয়। এর মধ্যে প্রকল্প সাহায্য ৮০২.৭২ কোটি টাকা এবং বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়ন ২১৮.৫২ কোটি টাকা। চলতি অর্থ বছরে বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ট প্রকল্পসমূহের ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত আর্থিক অগ্রগতির হার ২৪.৫২ শতাংশ।

সড়ক ও জনপথ (সওজ) অধিদপ্তরের ব্যবস্থাপনায় ২০০৮-০৯ অর্থবছরে বিভিন্ন শ্রেণীর মোট ২০,৮৯০ কিলোমিটার সড়ক রয়েছে। এর পাশাপাশি (২০০৮-০৯ অর্থ বছরের হিসেবে) সওজ নিয়ন্ত্রণাধীন সড়ক নেটওয়ার্কে বিভিন্ন প্রকারের ৪,৫০৭টি সেতু এবং ১৩,৭৫১টি কালভার্ট রয়েছে। অধিকন্তু উক্ত অধিদপ্তরের আওতাধীন সড়ক নেটওয়ার্কের বিভিন্ন স্থানে ৬০টি ফেরী ঘাটে বিভিন্ন প্রকারের মোট ১৫৩টি ফেরী যান পরিচালনাধীন রয়েছে।

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীন বিভিন্ন শ্রেণীর সড়ক পথের বিবরণ (১৯৯৮-৯৯ থেকে ২০০৮-০৯ পর্যন্ত) সারণি ১১.১ এ দেয়া হলো:

mviW 11.1: moK I Rbc\_ Awa`Bti i Aaxb wefbaekYxi moK ct\_i weeiY

A_@Qi	RvZxq gnvmoK (mKtugt)	AvAwj K gnvmoK (mKtugt)	wclWwi/জেলা tiwW (mKtugt)	tgvU (mKtugt)
১৯৯৮-৯৯	৩০৯০	১৭৫২	১৬১১৬	২০৯৫৮
১৯৯৯-০০	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০০-০১	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০১-০২	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০২-০৩	৩০৮৬	১৭৫১	১৫৯৬২	২০৭৯৯
২০০৩-০৪	৩৭২৩	৪৮৩২	১৩৮২৩	২২৩৭৮
২০০৪-০৫	৩৫৭০	৪৩২৩	১৩৬৭৮	২১৫৭১
২০০৫-০৬	৩৫৭০	৪৩২৩	১৩৬৭৮	২১৫৭১
২০০৬-০৭	৩৫৭০	৪৩২৩	১৩৬৭৮	২১৫৭১
২০০৭-০৮	৩৫৭০	৪৩২৩	১৩৬৭৮	২১৫৭১
২০০৮-০৯*	৩৪৭৭	৪১৬৫	১৩২৪৮	২০৮৯০

উৎসঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়। \* ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত

#### স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি)

বর্তমানে সরকার স্থানীয় সরকার ব্যবস্থাকে পুনর্বিবিন্যাসের লক্ষ্যে বিভিন্ন উদ্যোগ গ্রহণ করার পরিকল্পনা করছে, যেমনঃ ক্ষমতার বিকেন্দ্রায়ন করে ইউনিয়ন উপজেলা ও জেলা পরিষদকে শক্তিশালী করা; জেলা পরিষদকে শিক্ষা, স্বাস্থ্য, আইন-শৃঙ্খলা ও সকল প্রকার উন্নয়নমূলক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়নের কেন্দ্র হিসেবে গড়ে তোলা; প্রতিটি ইউনিয়ন সদরকে স্থানীয় উন্নয়ন ও প্রশাসনিক কর্মকাণ্ডের কেন্দ্রবিন্দু, পরিকল্পিত পল্লী জনপদ এবং উপজেলা সদর ও বর্ধিষ্ণু শিল্পকেন্দ্রগুলোকে শহর-উপশহর হিসেবে গড়ে তোলা।

স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর দেশের পল্লী ও শহর অঞ্চলে অবকাঠামো উন্নয়নের লক্ষ্যে বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে ও বৈদেশিক সহায়তায় ব্যাপক কর্মকাণ্ড বাস্তবায়ন করছে। এলজিইডি শুরু হতে ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত প্রায় ১,২৯,৭৯৩ কিঃমিঃ (কাঁচা রাস্তা ৬৪,৬৯১ কিঃ মিঃ এবং পাকা রাস্তা ৬৫,১০২ কিঃ মিঃ) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক এবং উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে ৯,৩৮,০৮৯টি ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ করেছে। এছাড়াও ২,৫৯৫টি গ্রোথ সেন্টার/গ্রামীণ হাট বাজার উন্নয়ন, ২০,৯২৪ কিঃমিঃ সড়কে বৃক্ষরোপন, ১,৯৩৮টি ইউপি কমপ্লেক্স ভবন নির্মাণ এবং ৩,৭৪,৩৯৩ হেক্টর

জমিতে ফ্লাড কন্ট্রোল ড্রেনেজ ইরিগেশন (এফসিডিআই) ও কমান্ড এরিয়া উন্নয়ন করেছে। ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত এসব কর্মসূচি বাস্তবায়নের ফলে ১৬,৭৪২ লক্ষ জনদিবস কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে।

২০০৮-০৯ অর্থবছরের ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের পরিবহণ অবকাঠামো উন্নয়নে গৃহীত কর্মসূচিসমূহ নিম্নে দেখানো হলোঃ

mviwY 11.2: Gj wRBW0i Aaxtb cwi enq AeKWtgvMZ Dbqb

Kvhpig	Rp,2003 ch\$- μgcAZ	2003-04	২০০৪-০৫	২০০৫-০৬	২০০৬-০৭	২০০৭-০৮	2008-09	ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত μgcAZ
কাঁচা রাস্তা (কিঃমিঃ)	৪৫৭৮৪	৬২৫২	৬০৪০	৬৫৭৩	৪২	-	-	৬৪৬৯১
পাকা রাস্তা (কিঃমিঃ)	৩৮৫৫৪	৪৮০৪	৫২৩৭	৫৮৭২	৫০৮৬	৩৭৬৯	1780	৬৫১০২
ব্রিজ/কালভার্ট (মিঃ)	৬৯৯৭৮৭	৪৯৪০৫	৬০৯০৮	৩৯৭২৮	৪০০৬৭	২৯৬০০	18594	৯৩৮০৮৯

Drmt Gj wRBW

দেশীয় প্রকৌশলী দ্বারা ঢাকা শহরে খিলগাঁও ফ্লাইওভার নির্মাণের পর মোটাক-মগবাজার ইন্টারসেকশন হয়ে মহাখালী পর্যন্ত ফ্লাইওভার নির্মাণের পরিকল্পনাও এলজিইডি গ্রহণ করেছে। এ সম্পর্কিত সম্ভাব্যতা সমীক্ষা, ডিজাইন ও প্রাক্কলনের কাজ কুয়েত ফান্ডের অনুদানে সম্পন্ন হয়েছে। এ সকল পরিকল্পনা বাস্তবায়নে সমগ্র দেশে সুযম উন্নয়নের নীতিমালাকে অগ্রাধিকার দেয়া হচ্ছে। সরকারের দারিদ্র বিমোচন কৌশল এর আলোকে দেশের পল্লী অঞ্চলের সুযম উন্নয়নের লক্ষ্যে এলজিইডি কর্তৃক পল্লী অবকাঠামোসহ অন্যান্য কার্যক্রম সফল বাস্তবায়নের জন্য ২০০৫-২০২৫ সাল মেয়াদী একটি মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন করেছে।

#### বাংলাদেশ রোড ট্রান্সপোর্ট অথরিটি (বিআরটিএ)

এ সংস্থা দেশের যান্ত্রিক যানবাহনের রেজিস্ট্রেশন, উপযুক্ততা সনদ প্রদানসহ মোটর যান অধ্যাদেশে বর্ণিত অন্যান্য রেগুলেটরি দায়িত্ব পালন করে আসছে। রাজস্ব আদায়ও প্রতিবছর বৃদ্ধি পাচ্ছে। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে এ বিআরটিএ-র রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ছিল ৪০১.০০ কোটি টাকা। ২০০৭-০৮ এ যা বৃদ্ধি পেয়ে হয় ৮৯০.০০ কোটি টাকা। চলতি অর্থবছরের ডিসেম্বর ২০০৮ পর্যন্ত রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ২৬৯.০০ কোটি টাকা। এ সেক্টরের শৃংখলা ও গতি সংস্থা ইতোমধ্যে নিম্নবর্ণিত কার্যক্রম গ্রহণ করেছেঃ

- National Road Safety Action Plan, ২০০৫-০৭ সনে প্রণীত হয়েছে ও তা বিতরণ করা হয়েছে।
- ঢাকা মহানগরীর বিভিন্ন সড়ক সংযোগস্থলে ডিভাইডার/মিডিয়ামসমূহের nose/edge-এ reflector/reflective paint -এর ব্যবস্থা;
- Land Transport Policy প্রণয়ন;
- দিনের বেলায় ঢাকা মহানগরীতে ট্রাক চলাচল নিষিদ্ধ;
- হাই-সিকিউরিটি ড্রাইভিং লাইসেন্স চালু;
- হাই-সিকিউরিটি রেজিস্ট্রেশন ও ফিটনেস সার্টিফিকেট চালু ;
- রাজধানীতে ২০/২৫ বছরের বেশী পুরানো বাস/ট্রাক চলাচল নিষিদ্ধকরণ;
- পরিবেশ দূষণ রোধে ডিজেল চালিত বাস এর পরিবর্তে পরিবেশ বান্ধব সিএনজি চালিত বাস চলাচল উৎসাহিতকরণ;
- দুর্ঘটনা কবলিত যাত্রী ও পথচারীদের প্রাথমিক চিকিৎসা দেয়ার জন্য পেট্রোল পাম্প কর্মচারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান।

এছাড়া যানবাহনের ক্ষতিকর কালো ধোঁয়া হতে পরিবেশ রক্ষার জন্য ২টি পলিউশন ডিটেকটিভ মোবাইল ভেহিক্যাল সংগ্রহ করা হয়েছে, যা দ্বারা রাস্তায় চলাচলরত যানবাহনসমূহের মধ্যে ক্ষতিকর কালো ধোঁয়া নির্গমনকারী যানবাহনসমূহকে চিহ্নিত করে আইনানুগ ব্যবস্থা নেয়া সম্ভব হবে।

২০০৩-০৪ থেকে ২০০৮-০৯ পর্যন্ত বিআরটিএ-র রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা ও প্রকৃত আদায় নিম্নের সারণি ১১.৩ এ বর্ণিত হলো:

সারণি ১১.৩: বিআরটিএ-র রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা ও আদায়

(কোটি টাকায়)

অর্থবছর	লক্ষ্যমাত্রা	আদায়	আদায়ের শতকরা হার (%)
২০০৩-০৪	২৪০.০০	২৪৫.০০	১০২.০২
২০০৪-০৫	২৬৭.০০	২৫১.০০	৯৪.০৯
২০০৫-০৬	৩২৬.০০	৩৩৫.০০	১০২.০৮
২০০৬-০৭	৩৮২.০০	৪০১.০০	১০৪.৯৭
২০০৭-০৮	৪৪১.০০	৪৯০.০০	১১১.১১
২০০৮-০৯*	৫৫০.০০	২৬৯.০০	৪৮.৯১

উৎস: বিআরটিএ, \*ডিসেম্বর ২০০৮ পর্যন্ত

#### সেতু বিভাগের কার্যক্রম:

বঙ্গবন্ধু সেতু দেশের উত্তরাঞ্চলে যোগাযোগের ক্ষেত্রে এক নতুন মাইলফলক। উল্লেখ্য, এ সেতুর উপর দিয়ে সড়ক ও রেল পথের সুবিধা ছাড়াও বিদ্যুৎ এবং গ্যাস লাইন স্থাপিত হয়েছে। বঙ্গবন্ধু সেতু থেকে টোল বাবদ রাজস্ব আদায়ের পরিমাণও উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে। ১৯৯৭-৯৮ (২৩ জুন, ১৯৯৮ হতে) থেকে ২০০৮-০৯ অর্থবছরের ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত বঙ্গবন্ধু সেতু হতে টোল বাবদ রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ সারণি ১১.৪ এ দেখানো হলো:

সারণি ১১.৪: বঙ্গবন্ধু সেতু হতে সংগৃহীত টোলের বিবরণ

(কোটি টাকায়)

A_@Qi	j 11'griv	Av'vq	Av'vqi nvi (%)
১৯৯৭-৯৮	১.০৭	১.০০	৯৩.২৬
১৯৯৮-৯৯	৫৪.১৭	৫৮.৮১	১০৮.৫৬
১৯৯৯-০০	৬৬.০৩	৬৪.৭৭	৯৮.০৯
২০০০-০১	৭৮.১০	৮১.১৫	১০৩.৯১
২০০১-০২	৮৪.৯৫	৯১.৯৯	১০৮.৩০
২০০২-০৩	৯৫.০৩	১০৭.০২	১১২.৬১
২০০৩-০৪	১০৬.২২	১২৯.৩০	১২১.৭৩
২০০৪-০৫	১১৭.৬০	১৫০.৪৩	১২৭.৯১
২০০৫-০৬	১৩১.১১	১৫৬.০৮	১১৯.০৪
২০০৬-০৭	১৪৬.১৯	১৭১.৫০	১১৭.৩১
২০০৭-০৮	১৬৩.০৩	১৯৯.৫৫	১২২.৪০
২০০৮-০৯*	১১৭.৫৩	১৩৮.৬৮	১১৫.২৫

Drmt বঙ্গবন্ধু সেতু KZঐ¶\* ফেব্রুয়ারি ০৯ পর্যন্ত

#### অন্যান্য সেতু নির্মাণ প্রকল্প

বঙ্গবন্ধু সেতু নির্মাণে সাফল্যের পর সরকার পদ্মা নদীর উপর দেশের বৃহত্তম পদ্মা সেতু বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। পদ্মা নদীর ওপর সেতু নির্মিত হলে বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চল তথা বরিশাল,পটুয়াখালী, খুলনা, যশোর, শরিয়তপুর, গোপালগঞ্জ, মাদারীপুরসহ বিশাল অঞ্চলের সাথে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের উত্তরাঞ্চলের সাথে একটি উন্নত যোগাযোগ নেটওয়ার্ক গড়ে উঠবে। জাপান ইন্টারন্যাশনাল কো-অপারেশন এজেন্সি (জাইকা) এ সেতু নির্মাণের বিস্তারিত সমীক্ষার কাজ সম্পন্ন করেছে। সমীক্ষার ফলাফল অনুযায়ী প্রকল্পটি কারিগরি ও আর্থিক দিক দিয়ে গ্রহণযোগ্য হিসেবে বিবেচিত হয়েছে। সেতুটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াতের ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখার পাশাপাশি উৎপাদন বৃদ্ধি, কর্মসংস্থান



সৃষ্টি, আয় বৃদ্ধি এবং দারিদ্র নিরসন সহায়তার মাধ্যমে জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নে বিশেষ ভূমিকা রাখবে। বিস্তারিত সমীক্ষার ফলাফল অনুযায়ী পদ্মা সেতু বাস্তবায়িত হলে জাতীয় জিডিপি ১.২ শতাংশ হারে বৃদ্ধি পাবে।

এ প্রকল্পের আওতায় ৫.৫৮ কি. মি সেতুসহ, ১২.১৬ কিঃমিঃ সংযোগ সড়ক এবং ১৬.৩০ কিঃমিঃ নদী শাসনের কাজ করা হবে। অনুমোদিত এ প্রকল্পের ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছে মোট ১০,১৬১.৭৫ কোটি টাকা, তন্মধ্যে স্থানীয় ও বৈদেশিক মুদ্রার পরিমাণ যথাক্রমে ৩,২৮১.০৮ কোটি টাকা ও ৬,৮৮০.৬৭ কোটি টাকা। বিস্তারিত নক্সা প্রণয়ন সাপেক্ষে ২০০৯-১০ অর্থবছর নাগাদ এ সেতুর প্রকৃত নির্মাণ কাজ শুরু হবে এবং ২০১৪-১৫ অর্থবছরের মধ্যে তা সম্পন্ন হবে বলে আশা করা যায়। উল্লেখ্য পদ্মা সেতু নির্মাণে বাংলাদেশ সরকার এবং এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের মধ্যে ১৭.৬০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার Kwi Mui সহায়তা ঋণ চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে। এ সেতু এশিয়ান হাইওয়ে AH-1 এ অবস্থিত হওয়ায় বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ যাতায়াত ব্যবস্থাসহ দক্ষিণ এশিয়া অঞ্চলে অবস্থিত দেশগুলোর সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ হবে। প্রস্তাবিত পদ্মা সেতু বাস্তবায়িত হলে দেশের দ্বিতীয় বৃহত্তর সমুদ্র বন্দর মংলা এবং সর্ববৃহৎ স্থল বন্দর বেনাপোলসহ দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের সাথে রাজধানী ঢাকার সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠিত হবে।

রাজধানী ঢাকা শহরের সাথে পার্শ্ববর্তী বাণিজ্যিক এলাকা মুন্সীগঞ্জের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ গড়ে তোলার লক্ষ্যে সরকার ধলেশ্বরী নদীর উপর ১৯৭.৩৬ কোটি টাকা ব্যয়ে ১.৫২ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের ৬ষ্ঠ বাংলাদেশ-চীন মৈত্রী সেতু নির্মাণ করেছে। সেতুটি নির্মাণে চীন সরকার প্রদত্ত প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ ১২১.৮৭ কোটি টাকা। উল্লেখ্য গত ১৮ ফেব্রুয়ারি, ২০০৮-এ আনুষ্ঠানিকভাবে সেতুটি জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হয়েছে।

বাংলাদেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের ক্ষেত্রে বঙ্গবন্ধু সেতু উন্নয়ন অনুঘটক হিসেবে যে গতি সঞ্চারণ করেছে, আগামীতে পদ্মা সেতুসহ অন্যান্য প্রয়োজনীয় সেতু নির্মিত হলে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে বৈপ্লবিক পরিবর্তন ঘটবে, যা দারিদ্র বিমোচনেও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

#### ঢাকা যানবাহন সমন্বয় বোর্ড (ডিটিসিবি)

ঢাকা যানবাহন সমন্বয় বোর্ড (ডিটিসিবি)-এর মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ঢাকা মেট্রোপলিটন এলাকার মধ্যে পরিবহণ অবকাঠামো ও ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার পরিকল্পনা ও সমন্বয় সাধন, ঢাকা মহানগরীর পরিবহণ সংক্রান্ত বিভিন্ন সংস্থার প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন এবং দীর্ঘমেয়াদি পরিবহণ পরিকল্পনা প্রণয়ন করা। ঢাকা মহানগরীর পরিবহণ উন্নয়নের অংশ হিসাবে ডিটিসিবি বিভিন্ন সংস্থা যেমন-ডিসিসি, সড়ক ও জনপথ বিভাগ, বিআরটিএ এবং ডিএমপি এর মাধ্যমে বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে মোট ৭১৪.৭২ কোটি টাকা ব্যয়ে 'ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট' (ডিইউটিপি) বাস্তবায়ন করেছে। এতে জিওবি অর্থায়নের পরিমাণ ২১২.০০ কোটি টাকা। এ প্রকল্পের অধীনে ডিটিসিবি, ডিসিসি, বিআরটিএ এবং ডিএমপি বিভিন্ন সরঞ্জামাদি সংগ্রহ করেছে।

সরকার ঢাকা শহরের পরিবহণ খাতকে উন্নত করার লক্ষ্যে ২০ বছর (২০২৪ সাল) মেয়াদি কৌশলগত পরিবহণ পরিকল্পনা প্রণয়ন করেছে। পরিবেশ অধিদপ্তর ও ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের সাথে একত্রিত হয়ে ডিটিসিবি বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে ৪৩.০০ কোটি টাকা ব্যয়ে Clean Air Sustainable Environment (CASE) শীর্ষক একটি প্রকল্প ২০০৯-১০ অর্থবছরে বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। ঢাকা পরিবহণ ব্যবস্থার গুণগতমান উন্নত করার জন্য উত্তরা হতে আজিমপুর বাস রুটটি Bus Route Franchise করার জন্য পদক্ষেপ নেয়া হয়েছে।

#### বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি)

দেশে একটি সুষ্ঠু পরিবহণ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকল্পে ১৯৬১ সালে এক অধ্যাদেশ বলে বিআরটিসি প্রতিষ্ঠিত হয়। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে সংস্থাটির অপারেটিং সারপ্লাস ছিল ১১.২৯ কোটি টাকা। ২০০৮-০৯ অর্থবছরের জানুয়ারি ০৯ পর্যন্ত সংস্থার আয় হয়েছে ৬০.০৪ কোটি টাকা এবং অপারেটিং সারপ্লাস হয় ৪.১২ কোটি টাকা।

পরিবহণ ব্যবস্থায় স্ট্র্যাটেজিক ইন্টারভেনশনাল ভূমিকা পালনের পাশাপাশি বিআরটিসি জনকল্যাণমূলক সেবা প্রদান করে থাকে। বছরের বিশেষ সময়ে-ঈদ স্পেশাল সার্ভিস (হ্রাসকৃত ভাড়া) ও বিশ্ব ইজতেমা উপলক্ষে চিকিৎসা সেবাসহ বিশেষ পরিবহণ সার্ভিস প্রদান করে থাকে। যুদ্ধাহত ও পঙ্গু মুক্তিযোদ্ধা, মহিলা ও প্রতিবন্ধীদের জন্য বিআরটিসির বাসে আসন সংরক্ষিত রাখা হয়। কর্মসংস্থান ও গাড়ীচালকদের প্রশিক্ষণ প্রদানসহ গাড়ী মেরামতে বিআরটিসি ওয়ার্কসপের ভূমিকা রয়েছে। বিআরটিসি ওয়ার্কসপে ২০০৮-০৯ অর্থবছরে জানুয়ারি ০৯ পর্যন্ত ১৬৯৭টি গাড়ী মেরামত হয়েছে এবং তা থেকে আয় হয়েছে ৩.২৫ কোটি টাকা। উল্লেখ্য, ১৯৭৫ সাল থেকে ২০০০ নাগাদ বিআরটিসি'র ৪টি ট্রেনিং ইনস্টিটিউট এর সাথে যুক্ত হয়েছে ১২টি নতুন ট্রেনিং ইনস্টিটিউট। অর্থাৎ এ পর্যন্ত মোট ১৬টি ট্রেনিং ইনস্টিটিউট প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে এসব ইনস্টিটিউটে মোট ১১,৬৫৩ জনকে এবং ২০০৮-০৯ অর্থবছরের জানুয়ারি ০৯ পর্যন্ত ৪,৭৬৩ জনকে প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে এবং এর থেকে আয় হয়েছে যথাক্রমে ৩.০৮ কোটি ও ১.৬৭ কোটি টাকা।

#### রেল যোগাযোগ

রেল যোগাযোগের ক্ষেত্রে বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি পরিবেশ বান্ধব, নিরাপদ এবং সুলভে মালামাল পরিবহণের নির্ভরশীল মাধ্যম হিসেবে নিজেকে প্রতিষ্ঠিত করতে সক্ষম হয়েছে। বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের রেল লাইনের দৈর্ঘ্য ২৮৩৫.০৪ কিমি (বিজি-৬৫৯.৩৩ কিঃমিঃ, ডিজি-৩৭৪.৮৩ কিঃমিঃ এবং এমজি-১৮০০.৮৮ কিঃমিঃ)। বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর জামতৈল হতে জয়দেবপুর পর্যন্ত ডুয়েল গেজ রেল ট্র্যাক নির্মিত হওয়ায় পূর্ব ও পশ্চিমাঞ্চলের মধ্যে জুন ২০০৩ থেকে সরাসরি রেল যোগাযোগ প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। গত পহেলা বৈশাখ ১৪১৫ (১৪ এপ্রিল ২০০৮) থেকে ঢাকা-কোলকাতা মৈত্রী এক্সপ্রেস চালু হয়েছে। এই ট্রেন চালুর মাধ্যমে ভারতের সাথে বাংলাদেশের রেল যোগাযোগ প্রতিষ্ঠিত হলো, সপ্তাহে দুইদিন এ ট্রেন আসা-যাওয়া করছে।

২০০৮-০৯ অর্থবছরে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে বাংলাদেশ রেলওয়ের মোট ২৯টি প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত হয়েছে এবং এসব প্রকল্পে বরাদ্দ KZ অর্থের পরিমাণ ৮৮৫.৩৭ কোটি টাকা। ২০০০-০১ হতে ২০০৮-০৯ পর্যন্ত বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক কর্মকাণ্ডের একটি চিত্র সারণি ১১.৫ এ তুলে ধরা হলো:

সারণি ১১.৫: বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক কর্মকাণ্ড

অর্থবছর	যাত্রী পরিবহন কিমি হিসাবে (মিলিয়ন)	পণ্য পরিবহন টন কিমি হিসাবে (মিলিয়ন)	*রাজস্ব আয় (কোটি টাকায়)	রাজস্ব ব্যয় (কোটি টাকায়)
২০০০-০১	৪২০৯.১৯	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	৬৩৯.৪১
২০০৪-০৫	৪১৬৪.১৩	৮১৬.৮০	৪৪৫.৬২	৬৯৫.০৯
২০০৫-০৬	৪৩৮৭.৪৫	৪২০.৪৮	৪৪৪.৮৭	৮১৪.৭৩
২০০৬-০৭	৪৫৮৬.০৪	৭৭৫.৫৮	৪৫২.৭৬	৯৩৩.১৩
২০০৭-০৮	৫৬০৯.২৪	৮৬৯.৫৯	৫৬১.৬৪	১০৮৮.৫৫
২০০৮-০৯ (সাময়িক)	৫৬৭৩.৭২	৮৭০.৬৬	৫৫০.৭৩	১০৯০.৫৫

উৎসঃ বাংলাদেশ রেলওয়ে, যোগাযোগ মন্ত্রণালয় \* পি এস ও এবং ওয়েলফেয়ার গ্রান্টসহ

বাংলাদেশ রেলওয়ের বাণিজ্যিক ও আর্থিক সফলতা অর্জনে এবং পেশাগত জ্ঞানের ভিত্তিতে পরিচালনার লক্ষ্যে অধিকতর স্বায়ত্তশাসন (Autonomy) অর্পণ ও এর পরিচালনা কাঠামো পরিবর্তনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়েতে এডিবি'র সহায়তায় "অর্গানাইজেশনাল রিফর্মস" শীর্ষক একটি কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের ১ম ও ২য় পর্যায়ে রেলওয়ে অথরিটিসহ নিম্নলিখিত কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে:

- কর্মচারী সংখ্যা ৫৮,০০০ হতে ৩৫,১৭২ তে হ্রাস করা (স্বেচ্ছায় অবসর গ্রহণ ও নিয়মিত অবসর গ্রহণের মাধ্যমে);

- অলাভজনক ব্রাঞ্চ লাইন, স্টেশন, ওয়ার্কসপ, সেড ইত্যাদি এবং অলাভজনক যাত্রীবাহী গাড়ী বন্ধ করা;
- পাবলিক সার্ভিস অবলিগেশন (পিএসও) চালু করা;
- বাণিজ্যিক ভিত্তিতে ট্যারিফ নির্ধারণ করা;
- রেলওয়ের বিভিন্ন কর্মকাণ্ডে বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্ত করণ।

বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়েকে ব্যাপক সংস্কারের মাধ্যমে আধুনিকায়নের লক্ষ্যে এডিবি'র সহায়তায় ৩৬০১.২৫ কোটি টাকা ব্যয়ে 'বাংলাদেশ রেলওয়ে সেক্টর ইনফ্রাস্ট্রাকচার প্রজেক্ট' শীর্ষক একটি প্রকল্প বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। উক্ত প্রকল্পের মেয়াদ ১/৭/০৬ হতে ৩০/৬/২০১৪ পর্যন্ত, প্রকল্পটি দুটি কম্পোনেন্টে বিভক্ত (ক) সিগন্যালিংসহ টংগী-ভৈরববাজার পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণ এবং (খ) বাংলাদেশ রেলওয়ে সংস্কার, এ প্রকল্পের মুখ্য উদ্দেশ্য হলো, বাংলাদেশ রেলওয়ে খাতের সার্বিক পরিবর্তন ও পরিবর্তনের মাধ্যমে এর সামগ্রিক কার্যক্রমকে ত্বরান্বিত করে দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিকে সমৃদ্ধ রাখা। এ প্রকল্পটি পরস্পর সম্পর্কিত ৬ টি মডিউলে বিভাজন করা হয়েছে এবং এ মডিউল গুলোর সুসমন্বয়ের মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়েকে গতিশীল করার জন্য যুগোপযোগী উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে, এর মধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়েকে অধিক স্বায়ত্ত্বশাসন প্রদান; উন্নততর প্রশাসন এবং বাণিজ্যিক কর্মমুখিতাসহ একটি গ্রাহক-মুখী ব্যবসা প্রতিষ্ঠান পরিণত করা; বাংলাদেশ রেলওয়েকে লাইন-অব-বিজনেসে (এলওবি) পুনর্গঠন; সম্পদ রেজিস্টার তৈরি; আর্থিক প্রশাসন ও জনবল সম্পদ ব্যবস্থাপনা উন্নততর করা; পরামর্শ সেবা প্রদান এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সংস্কারে আইনী সহায়তা প্রদানের মাধ্যমে এ উদ্দেশ্য অর্জন করার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করা হচ্ছে। এ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি সরকারি মালিকানাধীন কর্পোরেট এনটিটিতে রূপান্তর হবে।

## নৌ-যোগাযোগ

### চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের প্রধান সামুদ্রিক বন্দর। বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানী পণ্যের প্রায় ৯২ শতাংশ এ বন্দরের মাধ্যমে পরিচালিত হয়ে থাকে। উল্লেখ্য চট্টগ্রাম বন্দরে আমদানি-রপ্তানি প্রবৃদ্ধির হার ১২-১৪ শতাংশ। বিশ্বের আধুনিক বন্দরসমূহের সাথে সঙ্গতি রেখে চট্টগ্রাম বন্দরকে বিশ্বের একটি অত্যাধুনিক বন্দর হিসাবে গড়ে তোলার প্রচেষ্টা অব্যাহত রয়েছে। এ লক্ষ্যে নিউমরিং এলাকায় নব-নির্মিত কনটেইনার টার্মিনালের ৪ ও ৫ নং বার্থের পেছনে পশ্চাৎ সুবিধাদি নির্মাণ, কর্ণফুলী নদীতে ক্যাপিটেল ড্রেজিং, চট্টগ্রাম বন্দর ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন প্রকল্পের আওতায় এর সার্বিক কার্যক্রম স্বয়ংক্রিয়করণ, ব্যাপক পরিবেশ ব্যবস্থাপনা ও লিংক রোড নির্মাণসহ বিভিন্ন কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে। এর ফলে বিশ্বব্যাপী ব্যবসা-বানিজ্যের অর্থনৈতিক মন্দার প্রভাব দেখা দিলেও চট্টগ্রাম বন্দরে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের পরিমাণ বৃদ্ধি পাচ্ছে।

Rvnr I e`i n`vUj s Gi mvqMK e`q ntm Kti `xN`tgqf` AvSRZK ewYR` cthvii gva`tg A`%wZK c`x AR`bi j`f` PAMg e``i K`vcwmU ew`mn mveR `qZv ew`Ktí e``ii msthv moK, tmZy duBl fvimn t`f`Z m`thv myeaw` wbgfY I AvSRZK gvb`ub`w`bivcEv weav`bi mvf\_ mvf\_ cwi`tekMZ gvb`t`Ui Avtj`vK e``ti cwi`tek e`e`vcvbi chfB m`thv myeav m`oi j`f` PAMg e``i KZ`q, RvZxq ivRm, tevW(PAMg Kv`g nvDm) Ges moK I Rbc\_ Awa`Bti i thS\_ Dt`v`tm ev`evq`bi Rb` 168.94 tKwU UvKvi cKí m`vnh`mn tgvU 225.86 tKwU UvKvi c`w`j Z e`tq cKíw GKtbK KZ` Abt`gw`Z nq| cKíw Gkxq Dbqb e`vs`Ki Aw`R m`vqZvq ev`evqb Kiv nt`Q| PAMg e``i KZ`q KZ` ev`evqbrxb Kt`úv`b`Ui Avl Zvq CTMS I MIS Gi ci`vgkR tmevi Rb` যথাক্রমে M/s. Nathan Associates Inc. USA Ges wmwfj I qvK`l cwi`tek e`e`vcvq M/s. Maunsell Consultants Ltd., New Zealand tK w`b`qM t`qv nt`qQ|

†bŠct\_ PÆMg e`i t†K Kb†UBbvi cwi ent†bi j†¶ PÆMg e`i KZ†¶i A\_v†b meAvBwmeBwUG KZ†¶ e`v evqbxvxb 154.08 †KwU UvKv c†¶ij Z e`†q bvivqbMÄ`n epOM½v ZxieZ†c†vbmMl bvgK `nv†b GKwU Bbj`vU Kb†UBbvi Uvq†vj wbgv†¶i KvR nv†Z †bqv nt†q†Q| c†¶i wU Avl Zvq †¶i Dbq†b KvR B†Zv†g†` m†ub†ent†q†Q Ges †RwUmn e`vKAv† d`vwmij wUR wbgv†¶i KvR Pj†Q| G c†¶i wU AvMvgx 2010 Gi gvSv†gms mg†q mgv†b n†j ewl † 1,16,000 wUBBDGm Kb†UBbvi b`xc†\_ n`vU†j s Gi m†hvM m†o n†e|

2008-09 A\_†eQ†i i GwM†c†Z PÆMg e`r KZ†¶i Rb` 30.45 †KwU UvKvi c†¶i m†vnh`mn †gvU 38.56 †KwU UvKv eiv† Kiv nt†q†Q| Zb†a` gvP†2009 পর্যন্ত 5.13 †KwU UvKvi c†¶i m†vnh`mn †gvU 7.92 †KwU UvKv e`q nt†q†Q| নিম্নের সারণি ১১.৬ এ ১৯৯৯-২০০০ থেকে ২০০৮-০৯ অর্থ বছরের (মার্চ ২০০৯ পর্যন্ত) চট্টগ্রাম বন্দরের আয়-ব্যয়ের সার্বিক পরিসংখ্যান দেখানো হলো:

mviwY 11.6: PÆMg e`†i i Avq-e`†qi cwi msL`vb

(†KwU UvKvq)			
অর্থ eQi	Avq	e`q	D†E
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	৬৪৯.৭৮	৩১৯.৬৫	৩৩০.১৩
২০০৫-০৬	৭৪১.১৩	৩৭৬.১১	৩৬৫.০২
২০০৬-০৭	৮৩০.০২	৪৫১.২৬	৩৭৮.৭৬
২০০৭-০৮	১০৫৭.০৪	৪৪৭.১৬	৬০৯.৮৮
২০০৮-০৯*	৭৯৪.১৩	৩৪৬.১৬	৪৪৭.৯৭

E†s†: চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ \* মার্চ ২০০৯

#### 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। ২০০৮-০৯ অর্থ বছরের ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত এ বন্দরের মাধ্যমে মোট ৫.২৪ লক্ষ মেট্রিক টন দ্রব্যাদি আমদানি ও ১.৪৭ লক্ষ মেট্রিক টন দ্রব্যাদি রপ্তানি করা হয়েছে।

মংলা বন্দরের ব্যবস্থাপনা মান উন্নয়নের জন্য বিভিন্ন কার্যক্রম অব্যাহত রয়েছে এর মধ্যে পশুর চ্যানেলে নাব্যতা সংরক্ষণের জন্য মংলা বন্দরে পশুর চ্যানেলের নাব্যতা সমস্যার উন্নয়ন ও সংরক্ষণ শীর্ষক একটি প্রকল্প বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে এবং এর প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৫৪৮.৪৩ কোটি টাকা। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব ড্রেজার সংগ্রহের জন্য সাকশান ড্রেজার সংগ্রহ শীর্ষক প্রকল্পটি ৫৪.৭৯ কোটি টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। পশুর চ্যানেলের মুরিং এলাকায় ১৩.২৮ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং কার্য সম্পাদনের লক্ষ্যে ২৮.৮৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। মংলা বন্দরের সুষ্ঠু ও দ্রুততার সাথে মালামাল উঠানামা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে ২৩.৪০ কোটি টাকা ব্যয়ে কার্গো হ্যান্ডেলিং যন্ত্রপাতি সংগ্রহের লক্ষ্যে একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। পশুর নদীতে নিরাপদে জাহাজ চলাচলের সুবিধার্থে উপযোগী পথ চিহ্নিত করতে চ্যানেলের বিভিন্ন স্থানে ৬২টি লাইটের বয়াসহ ২৪.৭৪ কোটি টাকা ব্যয়ে আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি প্রতিস্থাপনের উদ্দেশ্যে একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে।

সারণি ১১ঃ৭ এ ১৯৯৯-২০০০ হতে ২০০৮-০৯ অর্থবছর পর্যন্ত মংলা বন্দরের রাজস্ব আয় ও ব্যয়ের পরিসংখ্যান দেয়া হ'ল।



সারণি ১১.৭: মংলা বন্দরের রাজস্ব আয় ও ব্যয়ের বিবরণ

(কোটি টাকায়)

অর্থবছর	আয়	ব্যয়	মুনাফা/ লোকসান	অবচয় ও এ্যামোটিজেশন	মুনাফা/ লোকসান অবচয় ও এ্যামোটিজেশন	সরকারি কোষাগারে লভ্যাংশ জমা
১৯৯৯-০০	৭৮.৭৬	৫৪.১৩	২৪.৬৩	১৪.৮৬	৩৯.৪৮	১২.৫০
২০০০-০১	৭৫.৮৬	৫৫.০৪	২০.৮২	১৫.২৯	৩৬.১১	৫.৫০
২০০১-০২	৭০.৫৯	৫২.৭৫	১৭.৮৪	১৪.৯৭	৩২.৮০	৪.০০
২০০২-০৩	৫৫.৮৯	৬১.৪০	-৫.৫১	২৪.৮৯	১৯.৩৮	৪.০০
২০০৩-০৪	৫১.৯৮	৫৭.৭৯	-৫.৮১	২২.৭৩	১৬.৯২	৪.০০
২০০৪-০৫	৪৫.৭৮	৫৭.১০	-১১.৬১	২১.০৪	৯.৪২	৪.০০
২০০৫-০৬	৪৩.৫৬	৫৯.০৬	-১৫.৫০	১৫.৬৫	০.১৫	-
২০০৬-০৭	৪৩.৪১	৫৭.৫০	-১৪.০৯	১৩.৯০	-০.১৯	-
২০০৭-০৮	৪০.২৮	৫৪.৪১	-১১.৬৪	১৬.৫০	২.৩৭	-
২০০৮-০৯*	৩১.৯৮	৩৬.৩০	-৪.৩২	-	-	-

Drmt মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ \* ফেব্রুয়ারি ০৯ পর্যন্ত

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 কনটেইনারবাহী ও ২টি লাইটারেজ ট্যাংকারসহ মোট ১৩টি জাহাজের একটি মিশ্র বহর গড়ে তুলেছে। বিএসসি এ বহরের সাহায্যে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের মাত্র ৬-৭ শতাংশ পরিবহন করতে সক্ষম। কিন্তু বিএসসির মূল লক্ষ্য হচ্ছে মোট আমদানি ও রপ্তানিকৃত পণ্যের অধিকাংশ নিজস্ব জাহাজে বহন করা। ১৯৯৯-২০০০ থেকে ২০০৮-০৯ অর্থবছরের ডিসেম্বর, ০৮ পর্যন্ত বিএসসির মোট আয়-ব্যয় ও লাভ-লোকসানের খতিয়ান সারণি ১১.৮ এ দৃষ্টব্য।

সারণি ১১.৮: বিএসসির আয়-ব্যয় ও লাভ-লোকসানের বিবরণ

(টকম্বলি উনক্বা)

A_ঐQi	†gvU Arq	†gvU e'q	bxU g†vcdv	AePq I mj	AePq I mj ex†` j vf/
1999-00	142.92	174.49	(31.57)	21.40	(10.17)
2000-01	212.59	225.49	(12.90)	24.72	11.82
2001-02	200.33	200.21	0.12	20.05	20.17
2002-03	208.20	207.64	0.56	21.12	21.68
2003-04	257.49	242.24	15.25	15.12	30.37
2004-05	315.69	282.44	33.25	15.30	48.55
2005-06	324.07	293.20	30.87	16.38	47.25
2006-07	294.41	278.45	15.96	15.98	31.94
2007-08	416.29	269.61	46.68	16.73	63.41
2008-09*	170.00	153.28	16.72	8.62	25.34

Drmt: ewsj v†` k †kacs K†c††k, \*ডিসেম্বর ০৮ পর্যন্ত

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (BIWTC)

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন সরকারি মালিকানাধীন একটি সেবামূলী বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান। এটি দেশের বৃহত্তম অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন সংস্থাও বটে। বর্তমানে সংস্থার মোট জলযানের সংখ্যা ১৯৫টি। বিআইডব্লিউটিসি বর্তমানে

১৯৫টি জলযান দ্বারা ফেরী সার্ভিস, প্যাসেঞ্জার সার্ভিস, কার্গো সার্ভিস এবং শিপ রিপেয়ার সার্ভিস ইত্যাদির মাধ্যমে নাগরিক সেবা অব্যাহত রেখেছে।

ফেরী সার্ভিসের ক্রমবর্ধিত ট্রাফিকের চাপ মোকাবেলার উদ্দেশ্যে বিআইডব্লিউটিসি নিজস্ব অর্থায়নে ২২.৪৮ কোটি টাকা ব্যয়ে ৪টি রো রো ফেরী ও ৩টি রো রো পন্টুন পুনর্বাসন করে সার্ভিসে নিয়োজিত করেছে।

BIWTC-এর এডিপিভুক্ত বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পসমূহের মধ্যে রয়েছেঃ ২টি উপকূলীয় যাত্রীবাহী জাহাজ (এমভি আব্দুল মতিন ও এমভি মনিরুল হক) পুনর্বাসন (প্রাক্কলিত ব্যয়ঃ ১৯.৫০ কোটি টাকা), ৬টি রো রো ফেরী, ২টি কে-টাইপ ফেরী ও ৬টি পন্টুন পুনর্বাসন (প্রাক্কলিত ব্যয় ৭৩.৯৮ কোটি টাকা)। দেশের উপকূলীয় এলাকা ও ঝুঁকিপূর্ণ রুটে যাত্রী পরিবহনের জন্য ৪টি সি-ট্রাক নির্মাণ/সংগ্রহের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে এবং এর প্রাক্কলিত ব্যয় ১৬.৫০ কোটি টাকা ধার্য করা হয়েছে। উল্লেখ্য ঘূর্ণিঝড় সিডর (SIDR) এ সংস্থার ক্ষতিগ্রস্ত বিভিন্ন অবকাঠামো cplbgly ও পুনর্বাসনে প্রায় ৯.৭২ কোটি টাকার উন্নয়ন কর্মসূচি বাস্তবায়িত হচ্ছে। সারণি ১১.৯ এ কর্পোরেশনের দশ বছরের আয়-ব্যয়ের তথ্য দেখানো হলোঃ

সারণি ১১.৯: বিআইডব্লিউটিসি-র আয়-ব্যয়ের বিবরণ

(tKwU UrKvq)					
A_@Qi	Avq	cKZ e"q	Acif i kbij j vf (+) tj vKmb(-)	my I AePq	নৌ নাব/ buU tj vKmb
1999-00	77.80	64.66	13.14	14.38	-1.24
2000-01	88.72	69.60	19.12	16.18	2.94
2001-02	99.73	72.03	27.70	17.18	10.52
2002-03	109.61	69.99	39.62	21.04	18.58
2003-04	118.16	70.54	47.62	22.27	25.35
2004-05	121.61	73.20	48.41	21.91	26.50
2005-06	134.05	85.57	48.32	21.14	27.18
2006-07	147.54	99.10	48.44	20.10	28.34
2007-08	157.97	110.23	47.74	19.24	28.50
2008-09*	96.50	80.83	15.67	10.68	4.99

Drmt esj vf` k অভ্যন্তরীণ tbs-cu enb Ktc@i kb, tbs-cu enY gSvj q, \*Rvbgm 09

#### বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTA)

২০০৮-০৯ অর্থবছরের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীতে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (বানৌপ) কর্তৃপক্ষের ১২টি উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য সংশোধিত বরাদ্দ রয়েছে ৬৫.৭৩ কোটি টাকা তন্মধ্যে মার্চ, ২০০৯ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে মোট ১২.৩৬ কোটি টাকা। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের রাজস্ব আয় হয়েছে ১২০.২৯ কোটি টাকা (সাময়িক) এবং ব্যয় হয়েছে ১৩৬.৯২ কোটি টাকা। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের রাজস্ব আয় হয়েছে ১২২.০৯ কোটি টাকা এবং ব্যয় হয়েছে ১৪২.৭২ কোটি টাকা।

অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে নাব্যতা রক্ষার্থে দীর্ঘ মেয়াদী খনন কর্মসূচি এবং ৩ টি ড্রেজার ও ১ টি বুস্টার পাম্পসহ আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি সংগ্রহ ( ২য় সংশোধিত ) শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় ১১ (এগার) টি নৌ-পথে মার্চ ০৯ পর্যন্ত মোট ৫০.৭১ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং করা হয়েছে। প্রকল্পের শুরু হতে মার্চ ০৯ পর্যন্ত মোট ১.০৫ কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে। এ ছাড়া Consultant কর্তৃক প্রদত্ত Indicative Price এর আলোকে মোট ৪৬০.৬৮ কোটি টাকায় প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১২ পর্যন্ত বৃদ্ধির উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে।

বিআইডব্লিউটিএ-এর দুটি ড্রেজার ও সংশ্লিষ্ট সহায়ক জলযান পুনর্বাসন প্রকল্পের আওতায় ৪ টি হাউজবোট ও ২০০০ ফুট ভাসমান পাইপলাইন পুনর্বাসনের কাজ শেষ হয়েছে। এ ছাড়া ৭০ জোড়া স্টীল ফ্লোটার, ২৫০টি স্টীল সোর পাইপ, ২টি ওয়েল্ডিং জেনারেটর ইত্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

ঢাকা শহরের চারিদিকে বৃত্তাকার নৌপথ চালুকরণ প্রকল্পের আওতায় মার্চ ০৯ পর্যন্ত আশুলিয়া হতে টঙ্গি পর্যন্ত নৌ-পথে excavator দ্বারা ১.৬৯ লক্ষ ঘনমিটার এবং ডেমরা থেকে ইছাপুরা পর্যন্ত বালু নদীতে ড্রেজার দ্বারা ২.৯১ লক্ষঘণ্টা ড্রেজিং করা হয়েছে, এছাড়া উক্ত সময় পর্যন্ত বাড্ডা ও গোবিন্দপুর খাল মোট ৫.৮৮ লক্ষ ঘনমিটার খনন করা হয়েছে। প্রসঙ্গত বেসরকারি পর্যায়ে ড্রেজিংসহ প্রকল্পভুক্ত অন্যান্য আইটেম (আরসিসি জেটি, টার্মিনাল ভবন এবং বার্ডিং সুবিধাদি, ল্যান্ডিং সিঁড়ি, টপ্পী বন্দরের তীররক্ষা প্রভৃতি) এর জন্য মোট ৭৮.৯০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুন ২০১২ পর্যন্ত বৃদ্ধির জন্য উদ্যোগ গ্রহণ করা হচ্ছে। ঢাকার পানগাঁও নামক স্থানে একটি অভ্যন্তরীণ কন্টেইনার নৌ-টার্মিনাল (আইসিটি) নির্মাণ বাস্তবায়নাধীন আছে।

### বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ

বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ একটি নতুন সংস্থা। বাংলাদেশের সাথে প্রতিবেশী দেশগুলোর স্থলপথে বাণিজ্যিক লেনদেন উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাওয়ার পরিপ্রেক্ষিতে স্থলপথে পণ্য আমদানি-রপ্তানি সহজতর এবং উন্নততর করার লক্ষ্যে নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণাধীন বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ জুন ২০০১ সালে প্রতিষ্ঠিত হয় এবং ঢাকায় এর প্রধান দপ্তর স্থাপন করা হয়। মোট তেরটি স্থল বন্দরের মধ্যে একমাত্র বেনাপোল স্থল বন্দরটি সরকার সরাসরি নিয়ন্ত্রণ করে থাকে। আমদানি ও রপ্তানি সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার লক্ষ্যে বেনাপোল, দর্শনা, সোনা মসজিদ, হিলি, বুড়িমারী, বাংলাবান্ধা, আখাউড়া, তামাবিল, হালুয়াঘাট, টেকনাফ, বিরল, ভোমরা ও বিবির বাজার চেকপোস্টে বন্দর সুবিধাদি সৃষ্টি করা হয়েছে। এছাড়া ২৪.৪৩ কোটি টাকা ব্যয়ে বেনাপোল স্থল বন্দরের অবকাঠামো উন্নয়ন ও সম্প্রসারণ শীর্ষক প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। উক্ত প্রকল্পের আওতায় ইতোমধ্যে ৬.০০ একর জমি অধিগ্রহণ ও উন্নয়নসহ ০৪টি ওয়ারহাউজ, ওপেন স্ট্যাক ইয়ার্ড, প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল, এক্সপোর্ট টার্মিনালসহ অবকাঠামোর উন্নয়ন করা হয়েছে। প্রকল্পটি শেষ হলে বেনাপোল স্থল বন্দরের এককালীন ধারণ ক্ষমতা ২৭,০০০ মেট্রিক টন হতে বৃদ্ধি পেয়ে ২৮,৬০০ মেট্রিক টনে উপনীত হবে। উল্লেখ্য, বেনাপোল স্থল বন্দর সরকার তথা বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ (বাহুবক)-এর সরাসরি নিয়ন্ত্রণে পরিচালিত হচ্ছে। অবশিষ্ট ১২টি স্থল বন্দর বেসরকারি পুঁজিকে জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নের ধারায় সম্পৃক্ত করার নিমিত্ত বেসরকারিকরণ নীতিমালায় আলোকে BOT (Build, Operate and Transfer) ভিত্তিতে উন্নয়ন ও পরিচালনা করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে। ইতোমধ্যে টেকনাফ, সোনামসজিদ, হিলি BOT ভিত্তিতে পরিচালনা শুরু করেছে। বিবির বাজারের কার্যক্রম অতি শীঘ্র শুরু হতে যাচ্ছে। আখাউড়া, বাংলাবান্ধা এবং ভোমরা এর কার্যক্রম ডিসেম্বর ২০০৯ এর মধ্যে শুরু হবে।

### সমুদ্র পরিবহণ অধিদপ্তর

নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন সমুদ্র পরিবহণ অধিদপ্তর একটি সরকারি রেগুলেটরি সংস্থা। বাংলাদেশে অভ্যন্তরীণ, উপকূলীয় মৎস্য শিকারী, বিদেশগামী এবং বন্দরে আগমনকারী বিদেশি জাহাজের দূর্ঘটনামুক্ত চলাচল নিশ্চিত করা এবং বাংলাদেশী জাহাজের বাণিজ্যিক স্বার্থ সংরক্ষণ করা এই অধিদপ্তরের অন্যতম প্রধান কাজ। নৌ-যান পরিচালনায় উপযোগী দক্ষ জনবল সৃষ্টিতে প্রশিক্ষণ ও সনদপত্র প্রদান করে এ 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 লিস্টে অন্তর্ভুক্ত হয়েছে। ফলে বিশ্বের সকল দেশে বাংলাদেশী অফিসার ও নাবিকদের নৌ-যানে নিয়োগের মাধ্যমে কর্মসংস্থানের সুযোগ সম্প্রসারিত হয়েছে। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে অধিদপ্তরের আয় হয়েছে ৮.০৩ কোটি টাকা এবং ২০০৮-০৯ অর্থবছরের ডিসেম্বর ২০০৮ পর্যন্ত

আয় হয়েছে ৪.৪৩ কোটি টাকা। উল্লেখ্য নৌ যানসমূহের রেজিস্ট্রেশন, সার্ভে, জাহাজী অফিসার ও নাবিকদের যোগ্যতা সনদ, পরীক্ষা ফি, বাতিঘর ফি, নৌ-আইন লংঘনের জন্য জরিমানা ইত্যাদি অধিদপ্তরের আয়ের মূল উৎস।

## বিমান যোগাযোগ

### 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 দায়িত্ব বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ পালন করছে। 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 ৭টি অভ্যন্তরীণ বিমান বন্দর পরিচালনা করছে, তন্মধ্যে ২টি বিমান বন্দর ব্যবহৃত হচ্ছে না। এছাড়া ৪টি  $\div j$  পোর্ট ব্যবহার উপযোগী রয়েছে।

বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের আওতায় ১৪টি বিমান বন্দর ও Short Take-Off and Landing (STOL) পোর্টের মধ্যে ১৩টি ভর্তুকি দ্বারা পরিচালিত হচ্ছে। জিয়া আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরই একমাত্র উদ্বৃত্ত আয় অর্জনকারী। উক্ত সংস্থার ২০০০-০১ হতে ২০০৮-০৯ অর্থবছর (ডিসেম্বর ২০০৮) পর্যন্ত আয়, ব্যয় ও মুনাফার বিবরণ সারণি ১১.১০ এ দেখা যেতে পারে :

### সারণি ১১.১০: বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের আয়-ব্যয় ও মুনাফার বিবরণ

(কোটি টাকায়)

অর্থবছর	রাজস্ব আয়	রাজস্ব ব্যয়	নীট মুনাফা
২০০০-০১	২০৭.৯৪	১০৩.৮৮	১০৪.০৬
২০০১-০২	১৯৭.৬৮	১০৮.৭৫	৮৮.৯৩
২০০২-০৩	২০১.০৪	১০৯.৯০	৯১.১৪
২০০৩-০৪	২১২.১৮	১৩৩.৩৬	৭৮.৮২
২০০৪-০৫	২১৮.৫৭	১৪১.২৬	৭৭.৩১
২০০৫-০৬	৩১৬.৬৭	১৭৯.১৮	১৩৭.৪৯
২০০৬-০৭	২৮৭.১৫	১৯৭.৪০	৮৯.৭৫
২০০৭-০৮	৩০১.৫০	২০৭.৫৪	৯৩.৯৭
২০০৮-০৯*	১৬৯.৩৬	৬০.৮২	১০৮.৫৪

উৎসঃ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ। \*ডিসেম্বর'০৮ পর্যন্ত

### বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স লিমিটেড

জাতীয় পতাকাবাহী প্রতিষ্ঠান বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স দেশের অভ্যন্তরে ও বহির্বিদেশে সাথে আকাশ পথে যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে পরিবহণ ব্যবস্থায় গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। বিভিন্ন সীমাবদ্ধতা এবং সীমিত সম্পদ নিয়ে বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স লিমিটেড বর্তমানে অভ্যন্তরীণ ৩টি এবং আন্তর্জাতিক ১৮টি গন্তব্যে সার্ভিস পরিচালনা করছে। আন্তর্জাতিক গন্তব্যের মধ্যে বিমান সার্কভূক্ত দেশে ৪টি, দক্ষিণ পূর্ব এশিয়ায় ৩টি, প্রাচ্য ও দূরপ্রাচ্যে ১টি, মধ্যপ্রাচ্যে ৮টি এবং ইউরোপে ২টি গন্তব্যে সার্ভিস পরিচালনা করছে। অপারেটিং ক্ষতি এবং উড়োজাহাজ সংকটের কারণে বিমান ২০০৬ সালে নিউ ইয়র্ক, ব্রাসেলস, প্যারিস, ফ্রাংকফুর্ট, মুম্বাই, নারিতা (জাপান) ও ইয়াংগুনে এবং ২০০৭ সালে ম্যানচেস্টারে সার্ভিস স্থগিত করেছে। বিগত দুই বছরে বাংলাদেশী শ্রমিকদের বর্ধিত চাহিদা মেটাতে উড়োজাহাজ সংকট সত্ত্বেও বিমান মালয়েশিয়া ও আরব আমিরাতে ২০০টিরও অধিক অতিরিক্ত ফ্লাইট পরিচালনা করেছে।



বিমান বহরে উড়োজাহাজ সংযোজন সাপেক্ষে স্থগিতকৃত গন্তব্যে সার্ভিস পুনঃপ্রবর্তন এবং সম্ভাব্য কতিপয় নতুন গন্তব্যে সার্ভিস সম্প্রসারণের পরিকল্পনা রয়েছে। সারণি ১১.১১ তে ১৯৯৮-৯৯ হতে ২০০৭-০৮ অর্থবছর পর্যন্ত বাংলাদেশ বিমানের রাজস্ব আয়-ব্যয়ের বিবরণ দেয়া হলোঃ

**সারণি ১১.১১: বিমানের রাজস্ব আয়-ব্যয়ের বিবরণ।**

(কোটি টাকায়)

অর্থবছর	রাজস্ব আয়	রাজস্ব ব্যয়	নীট মুনাফা/ লোকসান
১৯৯৮-৯৯	১৩৩০.১৩	১৩৩০.১৬	-০.০৩
১৯৯৯-০০	১৫৬১.৫১	১৫৫২.০০	৯.৫১
২০০০-০১	১৭৩৫.৫০	১৮২৮.৫৬	-৯৩.০৬
২০০১-০২	১৮৫৮.৮৩	১৯৩২.৫৫	-৭৩.৭৩
২০০২-০৩	১৯১৮.৬০	১৯৬২.৮৯	-৪৪.২৮
২০০৩-০৪	২২১৩.৬৩	২১৭৯.৪৬	৩৪.১৭
২০০৪-০৫	২৪৫৩.৭৯	২৬৪৫.৪৫	-১৯১.৬১
২০০৫-০৬	২৬৫৩.৭৩	৩১০৮.৪৪	-৪৫৪.৭১
২০০৬-০৭ <sup>১</sup>	২৪৬৩.৬৭	২৭৩৭.৩০	-২৭৩.৬৩
২০০৭-০৮ <sup>২</sup>	২৮৫৭.০১	৩৪০৫.৯৫	-৫৪৮.৯৩

উৎসঃ বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স লিমিটেড<sup>১</sup> প্রতিশ্রুতি<sup>২</sup> প্রাক্কলিত

জ্বালানী তেলের অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির কারণে বিভিন্ন ব্যয় নিয়ন্ত্রণ ও সংস্কারমূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করা সত্ত্বেও বিমানের সার্বিক খরচ বৃদ্ধি পায় এবং বিমান ২০০৪-০৫ থেকে ২০০৭-০৮ অর্থবছর পর্যন্ত ধারাবাহিকভাবে বিপুল লোকসানের সম্মুখীন হয়েছে। জ্বালানী তেলের মূল্য ক্রমাগত বৃদ্ধি পাওয়ায় বিশ্বব্যাপী বাণিজ্যিক বিমান পরিবহণ শিল্প চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হয়েছে। ১৩ জানুয়ারি ২০০৯ থেকে তেলের মূল্য কমে ঢাকা ও চট্টগ্রামে যথাক্রমে প্রতি লিটার ৫৬ ইউএস সেন্ট ও ৫৫ ইউএস সেন্টে দাঁড়ায়।

বর্তমান বিমান বহরে তিন ধরনের চৌদ্দটি উড়োজাহাজ রয়েছে, এর মধ্যে একটি ৭৪৭-৩০০, পাঁচটি ডিসি ১০-১৩, তিনটি এ ৩১০-৩০০, দুইটি ৭৩৭-৮০০ এবং তিনটি এফ২৮-৪০০০। উল্লেখ্য বাংলাদেশ বিমান যাত্রী পরিবহণ সংকট উত্তরণ এবং বিমান বহর আধুনিকায়নের জন্য গত ২২ এপ্রিল এবং ৩০ মে, ২০০৮ তারিখে ৪টি ৭৭৭-৩০০ Extended Range (ER), ৪টি ৭৮৭-৮ এবং দুইটি ৭৩৭-৮০০ উড়োজাহাজ ক্রয়ের লক্ষ্যে বিমান ও উড়োজাহাজ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান বোয়িং কোম্পানীর মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষর করেছে। উল্লেখ্য ৮টি বিমানের প্রথম চালান ৪টি ৭৭৭-৩০০ ইআর ২০১৩ সাল নাগাদ সরবরাহ পাওয়া যাবে। বোয়িং কোম্পানী অবশিষ্ট ৪টি ৭৮৭-৮ ২০১৯/২০২০ সালে এবং ২টি ৭৩৭-৮০০ উড়োজাহাজ ২০১৫ সালে বিমানের নিকট হস্তান্তর করবে।

সমস্ত এয়ারলাইন্সকে আন্তর্জাতিক মানে উন্নীত করার লক্ষ্যে IATA (International Air Transport Association) তাদের সদস্যদের জন্য কতিপয় স্ট্যান্ডার্ড বাধ্যতামূলক করেছে। এ সকল স্ট্যান্ডার্ডের ভিত্তিতে বিমান ২০০৮ সালে আনুষ্ঠানিকভাবে IOSA (IATA Operational Safety Audit) রেজিস্ট্রেশন অর্জন করেছে, যা বিমানের অপারেশন্স-এর আন্তর্জাতিক মান নির্দেশ করে

**তথ্য ও যোগাযোগ**

**বাংলাদেশ টেলিকমিউনিকেশন্স কোম্পানী লিমিটেড (বিটিসিএল)**

দেশের টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার আধুনিকায়ন এবং এর মান উন্নয়ন ও সম্প্রসারণের লক্ষ্যে বাংলাদেশ টেলিকমিউনিকেশন্স কোম্পানী লিমিটেড (ভূতপূর্ব বাংলাদেশ তার ও টেলিফোন বোর্ড) বিভিন্ন কার্যক্রম গ্রহণ করে আসছে। টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা সরকারের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি ছাড়াও তথ্যের দ্রুত আদান প্রদানের মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের প্রতিটি স্তরেই ইতিবাচক ভূমিকা পালন করে থাকে। ২০০৮-০৯ অর্থবছরে সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে বিটিসিএল-এর ০২টি

প্রকল্পের অনুকূলে ১৪০.০০ কোটি টাকা বরাদ্দ রাখা হয়েছে। ফেব্রুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত মোট ১১.৪২ কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে এবং ব্যয়ের হার ৮.১৬ শতাংশ।

দ্রুত গতির ডাটা আদান প্রদান ও ব্রডব্যান্ড ইন্টারনেট সার্ভিস প্রদানের লক্ষ্যে ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে ঢাকাস্থ মহাখালিতে একটি নতুন আন্তর্জাতিক ট্রান্স এক্সচেঞ্জ (আইটিএক্স-৭) স্থাপন করা হয়েছে, যার ধারণ ক্ষমতা ২৪টি STM-1. আন্তর্জাতিক টেলিযোগাযোগের জন্য বর্তমানে সর্বমোট ৪৪,৪৫০ টি আন্তর্জাতিক সার্কিট কাজ করছে। তন্মধ্যে ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে ১৭,৭৬১ টি নতুন সার্কিট বৃদ্ধি করা হয়েছে। একই অর্থ বছরে ঢাকাস্থ মহাখালিতে নতুন একটি উপগ্রহ ভূ-কেন্দ্র টার্মিনাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া বিটিসিএল এর IIG' র ব্যান্ডউইডথ 310Mbps বৃদ্ধি পেয়ে সর্বমোট 2015Mbps ব্যান্ডউইডথ-এ উন্নীত হয়েছে। মোট ১৯,৪২৪ ধারণ ক্ষমতা বিশিষ্ট ADSL (Asymmetric Digital Subscriber Line) ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে চালু হয়েছে, যা শীঘ্রই বানিজ্যিকভাবে চালু করা হবে। ইতোমধ্যে বিভিন্ন কোম্পানীর সংগে IPLC (International Private Leased Circuit) সার্কিট খোলা হয়েছে।

উপজেলা পর্যায়ে টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থাকে যুগোপযোগী/ আধুনিকায়ণের লক্ষ্যে বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্প ও সম্পদ সংগ্রহ খাতের আওতায় ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ স্থাপনের কাজ চলছে। ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ এর গ্রাহকগণ দেশব্যাপী সরাসরি ডায়ালিং এবং আইএসডি, ই-আইএসডি সুবিধা ছাড়াও ইন্টারনেট সুবিধা পাচ্ছেন।

ডাটা এন্ট্রি ও সফটওয়্যার রপ্তানী বিকাশের লক্ষ্যে বিটিসিএল (সাবেক বিটিটিবি) মে, ২০০৬ খ্রিঃ মাসে সাবমেরিণ কেবলের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক ইনফরমেশন সুপার হাইওয়ের সংগে আনুষ্ঠানিকভাবে যুক্ত হয়েছে। এর ফলে আন্তর্জাতিক ভয়েস সার্কিট কয়েক গুন বৃদ্ধি পেয়েছে। এ ছাড়া সরকার সাবমেরিন ক্যাবলের মাধ্যমে রাজস্ব আয় শুরু করেছে। গ্রাহক সেবার মান বৃদ্ধি এবং বিলিং পদ্ধতি আরো সহজতর করার লক্ষ্যে বিটিসিএল এর নিজস্ব অর্থায়নে বিলিং অটোমেশন পদ্ধতি চালু করেছে। এ পদ্ধতিতে গ্রাহকগণ তাদের বিল সম্পর্কে হালনাগাদ তথ্যাদি ইন্টারনেট ওয়েব সাইটের মাধ্যমে জানতে পারছেন এবং প্রয়োজনে বিল প্রিন্ট করতে পারছেন।

বাংলাদেশ টেলিকমিউনিকেশন্স কোম্পানী লিমিটেড (বিটিসিএল) সেবা প্রদানের মাধ্যমে রাজস্ব আদায় করে থাকে। ১৯৯৮-৯৯ অর্থবছর হতে ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে (জানুয়ারি, ০৯ পর্যন্ত) বিটিসিএল -এর রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা, আদায়, রাজস্ব ব্যয় ও উদ্ভূতের বিবরণ নিম্নের সারণি ১১.১২ তে উপস্থাপন করা হলোঃ

সারণি ১১.১২: বিটিসিএল-এর রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা, রাজস্ব আদায়, ব্যয় ও উদ্ভূতের বিবরণ

(কোটি টাকায়)

A_@0i	j`q'g'lv	i vR`^Ar`vq	e`q	D0E
1998-99	1380.00	1254.18	616.78	637.46
1999-00	1500.00	1400.67	486.48	914.19
2000-01	1600.00	1265.11	390.45	874.66
2001-02	1603.00	1583.05	463.54	1119.51
2002-03	1602.15	1544.80	588.43	956.36
2003-04	1702.00	1531.15	609.02	922.12
2004-05	1650.00	1424.78	818.92	605.86
2005-06	1772.00	1316.28	824.56	491.72
2006-07	1903.47	1666.71	928.51	738.20
2007-08	1927.00	1565.33	1754.91	-189.58
2008-09*	1600.00	901.84	321.64	580.2

Drmt uedUmGj , Wk I tUvj thwMthwM gS'vj q| \* জানুয়ারি ২০০৯ চিঃ-

## বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশন (বিটিআরসি)

সরকার ১৯৯৮ সালে টেলিকমিউনিকেশন পলিসি তৈরী করে। তখন পরবর্তী ১০ বৎসরে টেলিফোন বৃদ্ধি পেয়ে প্রতি ১০০ জনের জন্য ১০টি টেলিফোন ধরা হয়েছিল। গত ৩১-০১-০২ তারিখ সরকার বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশন (বিটিআরসি) গঠনের পর টেলিকম সেক্টরকে সরকারি মনোপলিমুক্ত করে লিবারালাইজ করার ফলে বৃদ্ধির হার লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে বেশি হয়। বিটিআরসি টেলিডেনসিটি বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা রাখে। এখন প্রতিযোগিতা বৃদ্ধি পেয়ে ট্যারিফের হারও ক্রমশ হ্রাস পাচ্ছে। বিটিআরসির টেলিফোনের বৃদ্ধির হার পর্যালোচনায় আগামী ২০১০ সাল নাগাদ বাংলাদেশে টেলিফোনের মোট সংখ্যা হবে প্রায় ৫ কোটি। কিন্তু বাস্তবে বাংলাদেশে টেলিফোন ব্যবহারকারী বিশেষ করে মোবাইল গ্রাহকের সংখ্যা ধারনার চাইতে অনেক দ্রুত বৃদ্ধি পাচ্ছে। মার্চ ২০০৯ -এ এ সংখ্যা ৪.৫৮ কোটি অতিক্রম করেছে। সারণি ১১.১৩-তে ২০০৫ থেকে মার্চ ২০০৯ পর্যন্ত মোবাইল ও ফিক্সড ফোনের গ্রাহক সংখ্যা, মোট গ্রাহক, গ্রাহক বৃদ্ধির হার, টেলিঘনত্ব ইত্যাদি দেখানো হ'লঃ

সারণি ১১.১৩: মোবাইল ও ফিক্সড ফোনের গ্রাহক সংখ্যা, বৃদ্ধির হার ও টেলিঘনত্বের বিবরণ

গ্রাহক শ্রেণী, প্রবৃদ্ধি, টেলিঘনত্ব	২০০৫	২০০৬	২০০৭	২০০৮	২০০৯
মোবাইল গ্রাহক (কোটি)	০.৯৩	২.০৮	৩.৪৪	৩.৮৯*	৪.৫৮**
ফিক্সড ফোন গ্রাহক (কোটি)	০.০৯	০.১০	০.১২	০.১২*	০.১৪**
মোট গ্রাহক (কোটি)	১.০১	২.১৮	৩.৫৬	৪.০২	৪.৭১
পূর্ববর্তী বছরের তুলনায় মোবাইল গ্রাহক বৃদ্ধির হার (%)	১২৩.৩১	১২৪.৪৪	৬৫.২৫	১৩.২২	১৭.৫২
পূর্ববর্তী বছরের তুলনায় ফিক্সড ফোনের গ্রাহক বৃদ্ধির হার (%)	৪.৮১	১৬.৯৭	১৬.৫২	৪.২০	১২.১৯
বছরভিত্তিক টেলিঘনত্ব*** (%)	৭.২৫	১৫.৩৯	২৪.৭১	২৭.৯১	৩১.৯৫ <sup>১</sup>

সূত্রঃ বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশন।\* মার্চ ২০০৮, \*\* মার্চ ২০০৯, ডিসেম্বর ২০০৮<sup>১</sup>

\*\*\* প্রতি ১০০ জনের মধ্যে টেলিফোন ব্যবহারকারীর সংখ্যা

## বাংলাদেশ ডাক বিভাগ

ডাক বিভাগ ডাক ও টেলিযোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের একটি সংযুক্ত প্রতিষ্ঠান। ডাক দ্রব্যাদি গ্রহণ, পরিবহণ ও বিলি ডাক বিভাগের মূল কাজ। এই প্রতিষ্ঠানটি সারাদেশে ৯৮৮৪টি (মার্চ, ২০০৯ পর্যন্ত) ডাকঘরের মাধ্যমে ডাক সেবা প্রদান করে যাচ্ছে। ডাক বিভাগের মূল লক্ষ্য হচ্ছে জনগণের কাছে ন্যূনতম ব্যয়ে নিয়মিত ও দ্রুততার সংগে ডাক সেবা প্রদান করা। ডাক বিভাগের নিজস্ব সেবাসমূহ অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিকভাবে বিস্তৃত। এর পাশাপাশি ডাক বিভাগ জনগণের জন্য আরো অনেকগুলো সেবা প্রদান করে। যেমন পার্সেল (অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক), রেজিস্ট্রেশন, বীমাকৃত দ্রব্যাদি (অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক), ভিপিপি, মনি অর্ডার সার্ভিস, জিইপি সার্ভিস, ইএমএস সার্ভিস, ইন্টেল পোস্ট (ফ্যাক্স সার্ভিস), রেজিঃ নিউজ পেপার ও ই-পোস্ট ইত্যাদি।

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 সেবাগুলো হলোঃ ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংক (সাধারণ ও মেয়াদী হিসাব), ডাক জীবন বীমা, সঞ্চয়পত্র (বিক্রয় ও ভান্ডানো), প্রাইজবন্ড (বিক্রয় ও ভান্ডানো), বেতার লাইসেন্স প্রদান ও নবায়ন, যানবাহন কর আদায় এবং ড্রাইভিং লাইসেন্স নবায়ন, রাজস্ব স্ট্যাম্প এবং নন জুডিশিয়াল স্ট্যাম্প, বিড়ির ব্যান্ডরোল বিক্রয়, অনুমতি আয়কর আদায়, টেলিফোন বিল বিতরণ ও আদায়, সরকারের অ-ডাক বিভাগীয় সকল প্রকার স্ট্যাম্প মুদ্রণ ও বিতরণ। ডাক বিভাগের নিজস্ব সেবাসমূহ অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক ভাবে বিস্তৃত। এজেন্সির সেবাসমূহ শুধুমাত্র দেশের অভ্যন্তরে বিস্তৃত।

**ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংক :** ২০০৭-০৮ অর্থবছরে ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংকে জমার পরিমাণ ছিল প্রায় ৩৮১৮.০০ কোটি টাকা এবং উঠানোর পরিমাণ ছিল প্রায় ৩৪২৯.০০ কোটি টাকা। ২০০৮-০৯ অর্থবছরে জানুয়ারি পর্যন্ত ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংকে জমার পরিমাণ প্রায় ২০৯৯.০০ কোটি টাকা এবং উঠানোর পরিমাণ ছিল প্রায় ২০২০.০০ কোটি টাকা।

**সঞ্চয় পত্র :** ২০০৭-০৮ অর্থবছরে সঞ্চয় পত্র বিক্রয়ের পরিমাণ ছিল প্রায় ২৮৪৫.০০ কোটি টাকা এবং ভান্ডানোর পরিমাণ ছিল প্রায় ১২১৩.০০ কোটি টাকা। ২০০৮-০৯ অর্থবছরে জানুয়ারি ২০০৯ পর্যন্ত সঞ্চয় পত্র বিক্রয়ের পরিমাণ ছিল প্রায় ১৬৫৫.০০ কোটি টাকা এবং ভান্ডানোর পরিমাণ ছিল প্রায় ১০৯৩.০০ কোটি টাকা।

**ডাক জীবন বীমা:** ২০০৭-০৮ অর্থবছরে ডাক জীবন বীমার নতুন পলিসি সংখ্যা ছিল ২০,৯৭৫ টি এবং বীমাকৃত অঙ্কের পরিমাণ ছিল প্রায় ১৭১.০০ কোটি টাকা। উক্ত অর্থবছরে ডাক জীবন বীমা খাতে প্রাপ্তির পরিমাণ ছিল প্রায় ৭০.০০ কোটি টাকা এবং ব্যয়ের পরিমাণ ছিল প্রায় ৩৪.০০ কোটি টাকা।

**অভ্যন্তরীণ মানি অর্ডার:** ২০০৭-২০০৮ সালের ডাক বিভাগের অভ্যন্তরীণ মানি অর্ডারের সংখ্যা ছিল ২৮,৭৬,৫৬০টি এবং টাকার পরিমাণ ছিল ৫৩১.৬৮ কোটি। ২০০৮-০৯ অর্থবছরে (ডিসেম্বর, ২০০৮ পর্যন্ত) অভ্যন্তরীণ মানি অর্ডারের সংখ্যা ছিল ১১,৭৪.৬৯২টি এবং টাকার পরিমাণ ছিল ২৫৪.১৬ কোটি।

**বৈদেশিক মানি অর্ডার:** ২০০৫-০৬ অর্থবছরে ডাক বিভাগের বৈদেশিক মানি অর্ডার সংখ্যা ছিল ১৯,৯৭৭ টি এবং টাকার পরিমাণ ছিল ৪১.৫২ কোটি টাকা। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে বৈদেশিক মানি অর্ডারের সংখ্যা ছিল ১৩০৭৪ টি এবং টাকার পরিমাণ ছিল ৩৩.৩৮ কোটি টাকা।

### তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি খাত

সরকার ২০২১ সালের মধ্যে ডিজিটাল বাংলাদেশ গড়ার লক্ষ্যে বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণ করছে। দেশের প্রতিভাবান তরুণ ও আগ্রহী উদ্যোক্তাদের সর্বোত্তমভাবে সহায়তা দিয়ে আইসিটি খাতের সম্ভাবনাকে স্বার্থক করে তোলার লক্ষ্যে সফটওয়্যার শিল্প ও আইটি খাতের বিকাশে বিভিন্ন উদ্যোগ গ্রহণ করছে, এতে ক্রমান্বয়ে রপ্তানি বাড়বে এবং ব্যাপক কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হবে। সরকার বিজ্ঞান এবং তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির ব্যবহারের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন, দক্ষ জনশক্তি সৃষ্টি, দেশে বিদেশ কর্মসংস্থান বৃদ্ধি, শিক্ষার মান উন্নয়ন, বিজ্ঞান চর্চায় আগ্রহ বৃদ্ধি ইত্যাদির মাধ্যমে সমৃদ্ধ বাংলাদেশ গড়ার কাজ নিরলসভাবে করে যাচ্ছে। গুরুত্ব ও প্রয়োজনীয়তা বিবেচনা করে বর্তমান সরকার তথ্য প্রযুক্তির সেক্টরের উন্নয়নে বিশেষ গুরুত্ব আরোপ করছে। তথ্য প্রযুক্তি উন্নয়ন ও সম্প্রসারণ করে ডিজিটাল বাংলাদেশ গড়ার লক্ষ্যে বিভিন্ন উদ্যোগ ও কর্মসূচি গ্রহণ করা হচ্ছে এবং আগামীতে আরও কর্মসূচি গ্রহণের পরিকল্পনা রয়েছে। ২০১৩ সালে মাধ্যমিক স্তরে ২০২১ সালে প্রাথমিক স্তরে আইটি শিক্ষা বাধ্যতামূলক করা এবং দেশের বিভিন্ন স্থানে হাইটেক পার্ক, সফটওয়্যার টেকনোলজি পার্ক, আইসিটি ইনকুবেটর এবং কম্পিউটার ভিলেজ স্থাপন করার জন্য সরকারের পরিকল্পনা রয়েছে।

mgvRi mKj স্তরে wWvRUvj vj Uvfiwm ewxi gva'tg Z\_ I thvMvthvM cthv³i e'envi I cthvM, Z\_-cth³i wvE'K Kvh'g cwi Pvj bvi gva'tg RbM'Yi tmev wvWÖZKiY, Z\_-cth³i নির্ভর wki I A\_ThvZi cthv³i gva'tg `vvi `a we'gvPb, Ávb-wvE'K wki e'vcK Kgms'vb m'p Ges B-Mf'ib' I B-Kgvm'c'Z'bi gva'tg AvajbK I Dbz wWvRUvj evsj v' k MVb Kivi j'f' mi Kvi wvWbD' vM গ্রহণ Ki'q|

এছাড়া সরকার “জাতীয় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি নীতিমালা” অনুযায়ী দেশে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির উন্নয়নে সরকারি খাতের পাশাপাশি বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণের উপর বিশেষ গুরুত্ব প্রদান করছে। এ নীতিমালার লক্ষ্য হচ্ছে দেশে একটি তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি সমৃদ্ধ সমাজ গড়ে তোলা।

জাতীয় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি নীতিমালার আলোকে বেসরকারি খাতকে আকৃষ্ট করার লক্ষ্যে বেশ কিছু গুরুত্বপূর্ণ পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। ইতোমধ্যে আইসিটি সেক্টরের বিকাশে এবং দেশে উৎপাদিত সফটওয়্যার এর মেধা স্বত্ব সংরক্ষণে প্রয়োজনীয় বিধান সংযোজন করে কপিরাইট আইন-২০০০ সংশোধন করা হয়েছে। সরকার তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির ক্ষেত্রে মানব সম্পদ উন্নয়নের লক্ষ্যে ইতোমধ্যে সকল সরকারি বেসরকারি বিশ্ববিদ্যালয়ে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিষয়ে স্নাতক এবং স্নাতকোত্তর কোর্স চালু করেছে। দেশে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি সেক্টরে আন্তর্জাতিক মানের



mviɬʰtk KɪuDUvi cɰy<sup>3</sup>l cɰvi NUvɬvi jɬɰ<sup>1</sup> G cKɪ MɔY Kiv nq| cKɪ/KgɰPi Avl Zvq ivRavxi  
 evBɬi wɛfɪMxq m`i ,tjɬZ KɪuDUvi cɰkɪɰZ Rbej Dbɛɬbi Rb` 6wU tK<sup>2</sup>h vɰɰtg ivRkvnɰ, Lj bv, PɛMɔg,  
 ewi kvj ,wɰtj U l dwi`cj- G vcb Kiv nq| G hver G KgɰPi Avl Zvq tgvU 11560 Rb cɰkɪɰZ ntqtQb|

Z\_ -cḥ³ mg× evsj vṭ`k Moir লক্ষ্যে সরকার weirfbacKí Mhb করছে, Gigṭa` ṭWṭfj cṭgU Ae Bbdv÷ṭKPvi di AvBilU GucṭKkbm শীর্ষক cKíU Rṭ 2008 G mgvṢ nṭqṭQ| wekṭvRvṭii Pwn`vi mṭ\_ mvgÄm`cY©Z\_ cḥ³ tmev thgbt WwUv GwU, mdUl q`vi Dbqb I iBvbx, miKwi ms`vmgṭni gṭa` `Z Z\_ Av`vb-cḶvb, Z\_ cḥ³ ṭṭṭi MṭelYv I Dbqb AeKvWṭgv Dbqbm Z\_ cḥ³ ṭṭṭi D`PZi mṭeav mṭoi Dṭiṭk` G cKí MḥY Kiv nq| eZḡṭb G cKíi gvaṭg D`PMwZi BvUṭṭbU mṭeav AvBimU BbWkdṭeUimn weirfbægṢYj q I miKwi cḶZṭṭb cḶvb Kiv nṭ`Q|

৭ Kg©witełki mthwM mpoi j tŋ cŋqRbxq AeKvVtgv ^Zix l cŋvmubK mthwMZv tmev cŋvŋbi Rb" MvRxcŋi i Kwj qvKti nvBtUK cvK©Gj vKvq tēwM Bbdv÷iKPri di nvBtUK cvK©(1g chŋ) kxlŋ cŋK i wj বাস্তবায়নাধীন itqtŲ| evsj v`tki t cŋjvcŋU Kw l wŋk i wfiEK A\_ŲmZtK Ávb wfiEK A\_ŲmZtZ রূপান্তরের Rb" Z\_ l evŋqvchŋ³ miKvŋi mteŲP „iZimabŋtēmi wntēte weteŲZ ntqtŲ| en`vKvi UŲYb`vkbvj tKv=úvbx Z\_v D"P gj ab mg× wekgvŋbi wewbtqMKvixŋ i AvKó Kivi Dŋtŋk" D³ Gj vKvq 231.685 GK i RŋgtZ MŋxZ cŋKŋ i Avl Zvq mxgvbv cŲxi, cŋvmubK feb, রাস্তা tMUI tŋ l Avŋj wŋK AeKvVtgv wbgŲYi KvR mgvŋ cŋq|

ۛۛۛ

জাতীয় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি নীতিমালার আলোকে সরকার বেশ কিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। ইতোমধ্যে আইসিটি সেক্টরের বিকাশে এবং দেশে উৎপাদিত সফটওয়্যার এর মেধা স্বত্ব সংরক্ষণে প্রয়োজনীয় বিধান সংযোজন করে কপিরাইট আইন-২০০০ সংশোধন করা হয়েছে। সরকার তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির ক্ষেত্রে মানব সম্পদ উন্নয়নের লক্ষ্যে ইতোমধ্যে সকল সরকারি বেসরকারি বিশ্ববিদ্যালয়ে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিষয়ে স্নাতক এবং স্নাতকোত্তর কোর্স চালু করেছে। দেশে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি সেক্টরে আন্তর্জাতিক মানের দক্ষ মানব সম্পদ তৈরীর লক্ষ্যে বিজ্ঞান এবং তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি মন্ত্রণালয় দেশের পাবলিক বিশ্ববিদ্যালয়সমূহে প্রচলিত কোর্সের পাশাপাশি এক বছর মেয়াদি তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিষয়ে স্নাতকোত্তর ডিপ্লোমা কোর্স চালু করেছে।

সরকার বিভিন্ন মন্ত্রণালয় এবং বিভাগে ই-গভর্নেন্স চালুর লক্ষ্যে প্রতিটি মন্ত্রণালয়/বিভাগে নিজস্ব ওয়েব সাইট খোলা এবং এতে সকল পাবলিক ডকুমেন্টস ও ফরমস্ হোস্ট করার ব্যবস্থা নিয়েছে, যাতে করে জনসাধারণ সহজেই অনলাইন সার্ভিস পেতে পারে। বাংলাদেশ সরকারের ওয়েবসাইট [www.bangladesh.gov.org](http://www.bangladesh.gov.org) এর সাথে বিভিন্ন সরকারি দপ্তরের ওয়েবসাইটের লিংক রয়েছে।

তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তিতে মানব সম্পদ উন্নয়নের নিমিত্তে কোরিয়ান সরকারের কারিগরি সহযোগিতায় “বাংলাদেশ-কোরিয়ান ইনস্টিটিউট অব ইনফরমেশন এন্ড কমিউনিকেশন টেকনোলজি (BKICT) নামক একটি আন্তর্জাতিক মান সম্পন্ন ট্রেনিং ইনস্টিটিউট স্থাপন করা হয়েছে। বর্তমানে এই ইনস্টিটিউটে তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি বিষয়ে দীর্ঘমেয়াদী (১ বৎসর) ডিপ্লোমা ও পোস্ট-গ্রাজুয়েট ডিপ্লোমা প্রশিক্ষণ কোর্স পরিচালিত হচ্ছে। বিসিসির নিয়মিত প্রশিক্ষণ কোর্স ও সরকারি প্রতিষ্ঠানসমূহের চাহিদা মোতাবেক কাস্টমাইজড কোর্সসমূহ এ ইনস্টিটিউটে পরিচালিত হয়ে থাকে। প্রকল্পের মেয়াদ সমাপ্তির পর তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ডিপ্লোমা ও পোস্ট গ্রাজুয়েট ডিপ্লোমা কোর্সে কার্যক্রম বিসিসির নিয়মিত প্রশিক্ষণ কার্যক্রম আওতায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

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। উন্নয়ন গবেষণা বাংলাদেশের পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে একটি সমৃদ্ধ ভবিষ্যতের প্রত্যাশা করেছে।