

একাদশ অধ্যায় পরিবহন ও যোগাযোগ

টেকসই ও স্থিতিশীল আর্থসামাজিক উন্নয়নে যোগাযোগ অবকাঠামোর ভূমিকা গুরুত্বপূর্ণ। প্রতিযোগিতামূলক বাজার ব্যবস্থায় পণ্য কিংবা সেবার মূল্যের উপর পরিবহন ব্যয় ব্যাপক প্রভাব ফেলে। দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত করার জন্য যেসব উপাদান একান্তভাবে প্রয়োজন অবকাঠামোগত সুবিধা তন্মধ্যে শীর্ষে। আর অবকাঠামোগত অত্যাধুনিক পরিবহন ও সূষ্ঠা যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন অন্যতম পূর্বশর্ত। তাই পরিবহন ও যোগাযোগ খাতের গুরুত্ব অনুধাবন করে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় এবং সংস্থাসমূহ তাদের উন্নয়নমূলক তৎপরতা উত্তরোত্তর বৃদ্ধি করছে।

২০০৭-০৮ অর্থবছরে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অনুকূলে রাজস্ব ও বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে মোট সংশোধিত বরাদ্দের পরিমাণ ৫৪৯৩.৯৫ কোটি টাকা। ২০০৮-০৯ অর্থবছরে এ মন্ত্রণালয়ের অনুকূলে রাজস্ব ও বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে বরাদ্দ প্রাক্কলন করা হয়েছে ৫৩২.০০ কোটি টাকা। ২০০৯-১০ ও ২০১০-১১ অর্থবছরে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অনুকূলে রাজস্ব ও বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে মোট প্রক্ষেপিত বরাদ্দ নির্ধারণ করা হয়েছে যথাক্রমে ৫৯৫৪.০০ এবং ৬৮১২.০০ কোটি টাকা। স্থির মূল্যে ২০০৬-০৭ অর্থবছরে জিডিপি'তে খাতওয়ারি অবদান বিশ্লেষণে পরিবহন, সংরক্ষণ ও যোগাযোগ খাতের অবদান ছিল ১০.১৮ শতাংশ। স্থির মূল্যে চলতি অর্থবছরে জিডিপি'তে উক্ত খাতের প্রাক্কলিত সাময়িক অবদান ১০.৪৩ শতাংশ।

বাংলাদেশে সড়ক, রেল, নৌ ও আকাশ পথ এবং ডাক, টেলিযোগাযোগ ও তথ্য প্রযুক্তির সমন্বয়ে পরিবহন ও যোগাযোগ নেটওয়ার্ক গড়ে উঠেছে।

সড়ক যোগাযোগ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের দিক থেকে বাংলাদেশের বিভিন্ন অভ্যন্তরীণ পরিবহন ব্যবস্থা যথাঃ রেল, জলপথ ও সড়ক পথের মধ্যে সড়ক পরিবহন মাধ্যম বিশেষ ভূমিকা পালন করে আসছে। বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরোর তথ্য অনুযায়ী স্থির মূল্যে ২০০৭-০৮ অর্থবছরে জিডিপি'তে স্থল পরিবহন খাতের সাময়িক অবদান ৬.৩৯ শতাংশ। ২০০৭-০৮ অর্থবছরের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) তে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় দেশী-বিদেশী সম্পদে বাস্তবায়নযোগ্য ১৩২টি বিনিয়োগ প্রকল্প ও ২টি কারিগরী সহায়তা প্রকল্পসহ মোট ১৩৪টি উন্নয়ন প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। এডিপি বরাদ্দ অনুযায়ী উক্ত প্রকল্পসমূহে সর্বমোট অর্থায়নের পরিমাণ ১৮৩৯.৭৭ কোটি টাকা। এর মধ্যে বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়ন হচ্ছে ১৪১৫.৯১ কোটি টাকা এবং প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ ৪২৩.৮৬ কোটি টাকা।

২০০৭-০৮ অর্থ বছরে ১৩৪টি উন্নয়ন প্রকল্পে মার্চ ২০০৮ পর্যন্ত মোট ব্যয় হয়েছে ৬০০.৩৯ কোটি টাকা, যা বরাদ্দকৃত অর্থের ৩২.৬৩ শতাংশ। গত অর্থবছরে একই সময়ে ব্যয়ের পরিমাণ ছিল ৩৯.১৪ শতাংশ।

উল্লেখ্য ২০০৭-০৮ অর্থ বছরে ১৬ টি বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ট প্রকল্পের অনুকূলে মোট ৭৩১.৯ কোটি টাকা বরাদ্দ রাখা হয়। এর মধ্যে প্রকল্প সাহায্য ৪২৩.৮৬ কোটি টাকা এবং বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়ন ৩০৭.২৩ কোটি টাকা। চলতি অর্থ বছরে বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ট প্রকল্পসমূহের মার্চ ২০০৮ পর্যন্ত আর্থিক অগ্রগতির হার ৩৩.৫৫ শতাংশ। চলতি অর্থ বছরে ৩২ টি নতুন প্রকল্পসহ মোট ১১৮টি বৈদেশিক সাহায্যবিহীন প্রকল্পে ১,১০৮.৬৮ কোটি টাকা বরাদ্দ দেয়া হয়েছে এবং মার্চ ২০০৮ পর্যন্ত এসব প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতির হার ৩২.০৩ শতাংশ।

সড়ক ও জনপথ (সওজ) অধিদপ্তরের ব্যবস্থাপনায় ২০০৭-০৮ অর্থবছরে বিভিন্ন শ্রেণীর মোট ২১,৫৭১ কিলোমিটার সড়ক রয়েছে। এর পাশাপাশি (২০০৭-০৮ অর্থ বছরের হিসেবে) সওজ নিয়ন্ত্রণাধীন সড়ক নেটওয়ার্কের প্রায় ১৩০ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য সম্বলিত বিভিন্ন প্রকারের ৩,৭৯০টি সেতু এবং ৫৪ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য সম্বলিত বিভিন্ন প্রকারের ১০,৯৮১টি কালভার্ট রয়েছে। অধিকন্তু উক্ত অধিদপ্তরের আওতাধীন সড়ক নেটওয়ার্কের বিভিন্ন স্থানে ১০৩টি ফেরী ঘাটে বিভিন্ন প্রকারের মোট ২০৯টি ফেরী যান পরিচালনাধীন রয়েছে।

miniY- 11.1 t moK I Rbc_Ana`Bti i Aaxb newborkYxi moK ct_i weeiY

উৎসঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

২০০৭-০৮ অর্থবছরের এপ্রিল ০৮ পর্যন্ত স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের পরিবহন অবকাঠামো উন্নয়নে গৃহীত কর্মসূচিসমূহ নিম্নে দেখানো হ'লঃ

mvi W-11.2 t Gj RBW0i Aaxtb cni enb AeKvWtgMZ Dbqb

Drmt Gj RBW

১৩০

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। ২০০৫-০৬ এ বিআরটিএ রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ছিল ৩৩৫.০০ কোটি টাকা। ২০০৬-০৭ এ যা বৃদ্ধি পেয়ে হয় ৪০১.০০ কোটি টাকা। চলতি অর্থবছরের মার্চ ২০০৮ পর্যন্ত রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ৩৫০.০০ কোটি টাকা। এ সেক্টরের শৃংখলা ও গতি আনয়নে এ সংস্থা ইতোমধ্যে নিম্নবর্ণিত কার্যক্রম গ্রহণ করেছেঃ

bmZgij v l AvBb c/qbt National Road Safety Action Plan, ২০০৫-০৭ সনে প্রণীত হয়েছে ও তা বিতরণ করা হয়েছে।

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 নেয়া হয়েছে।

বিআরটিএর গৃহিত অন্যান্য কার্যক্রমের মধ্যে রয়েছেঃ

- 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 উৎসাহিত করণ;
- 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।

২০০২-০৩ থেকে ২০০৭-০৮ পর্যন্ত বিআরটিএর রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা ও প্রকৃত আদায় নিম্নের সারণিতে বর্ণিত হলোঃ

সারণি ১১.৩ঃ ২০০২-০৩ হতে ২০০৭-০৮ পর্যন্ত বিআরটিএ-এর রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা ও আদায়
(কোটি টাকায়)

অর্থবছর	লক্ষ্যমাত্রা	আদায়	আদায়ের শতকরা হার(%)
২০০২-০৩	২২৫.০০	২২২.০০	৯৮.৬৭
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	৩৫০.০০*	৭৯.৩৭

উৎসঃ বিআরটিএ, *মার্চ ২০০৮ পর্যন্ত

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

যমুনা সেতু নির্মাণের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থা সহজতর হওয়ায় বিভিন্ন কৃষি পণ্য পরিবহন এবং বিপননে সুবিধার কারণে উত্তরাঞ্চলের কৃষি পণ্যের উৎপাদনের পরিমাণ উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধির পাশাপাশি উত্তরাঞ্চলে শিল্প প্রতিষ্ঠানও গড়ে উঠতে শুরু করেছে। অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি পাওয়ায় নতুন নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হচ্ছে। রাজধানী ঢাকার সাথে রাজশাহী, লালমনিরহাট এবং খুলনার মধ্যে সরাসরি রেল যোগাযোগ স্থাপিত হওয়ায় স্বল্প সময়ে ঢাকা হতে দেশের উত্তরাঞ্চলে যাতায়াত সম্ভব হয়েছে। উল্লেখ্য বহুমুখী এ সেতুর উপর দিয়ে সড়ক ও রেল পথের সুবিধা ছাড়াও বিদ্যুৎ এবং গ্যাস লাইন স্থাপিত হয়েছে।

যমুনা সেতু থেকে টোল বাবদ রাজস্ব আদায়ের পরিমাণও উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে। যমুনা সেতুতে বৈদেশিক ঋণ ২৫৪৫.৬০ কোটি টাকাসহ মোট ৩৭৪৫.৬০ কোটি টাকায় বিনিয়োগ একটি লাভজনক বিনিয়োগ হিসেবে প্রমানিত হয়েছে। ১৯৯৭-৯৮ (২৩ জুন, ১৯৯৮ হতে) থেকে ২০০৭-০৮ অর্থবছরে (মে ২০০৮ পর্যন্ত) যমুনা বহুমুখী সেতু হতে টোল বাবদ রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ সারণি ১১.৪ এ দেখানো হ'ল। শুরু থেকে মে ২০০৮ পর্যন্ত মোট টোল আদায় হয়েছে প্রায় ১১৯৪.৩৩ কোটি টাকা।

সারণি-১১.৪ঃ যমুনা সেতু হতে সংগৃহীত টোলের বিবরণ

A_0i	j q' g' i v	Av' vq	(কোটি টাকায়)
			Av' vtqi 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*	১৫০.০৩	১৮২.২৮	১২১.৪৯

Drmt hgbv eüglx imZiKZ0* মে ০৮ পর্যন্ত,

অন্যান্য সেতু নির্মাণ প্রকল্প

যমুনা বহুমুখী সেতু নির্মাণের সফলতার প্রেক্ষিতে সরকার দেশের অন্যান্য বৃহৎ নদীর উপর সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করেছে। সরকার পদ্মা নদীর উপর দেশের বৃহত্তম সেতু পদ্মা বাস্তবায়নের কাজে হাত দিয়েছে। পদ্মা নদীর ওপর সেতু নির্মিত হলে বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চল তথা বরিশাল,পটুয়াখালী, খুলনা, যশোর, মাগুরা, গোপালগঞ্জ, ফরিদপুরসহ 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 কারিগরী ও আর্থিক দিক দিয়ে গ্রহণযোগ্য হিসেবে বিবেচিত হয়েছে। 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 ২০০৯-২০১০ 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 কারিগরী সহায়তা ঋণ চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে। 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 মুক্তারপুরে ২০৮.০০ কোটি টাকা ব্যয়ে ১.৫২ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের ৬ষ্ঠ বাংলাদেশ-চীন মৈত্রী সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটি নির্মাণে চীন সরকার প্রদত্ত প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ ১২৯.০০ কোটি টাকা, তন্মধ্যে ৮৮.০০ কোটি টাকা অনুদান, বাকী ৪১.০০ কোটি টাকা সুদমুক্ত ঋণ হিসাবে পরিশোধ করতে হবে। অবশিষ্ট ৭৯.০০ কোটি টাকা বাংলাদেশ সরকার যোগান দিয়েছে। উল্লেখ্য গত ফেব্রুয়ারি ১৮, ২০০৮-এ আনুষ্ঠানিকভাবে সেতুটি জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হয়েছে। এ সেতু নির্মাণের ফলে ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে মুন্সীগঞ্জ জেলা সরাসরি সড়ক নেটওয়ার্কের আওতাভুক্ত হলো। যোগাযোগের ক্ষেত্রে উন্মোচিত হল নতুন দ্বার। উল্লেখ্য নির্দিষ্ট সময়ের ৬ মাস আগে এই সেতুর নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়।

বাংলাদেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের ক্ষেত্রে যমুনা সেতু উন্নয়ন অনুঘটক হিসেবে যে গতি সঞ্চার করেছে, অদূর ভবিষ্যতে প্রস্তাবিত পদ্মা 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 পরিবহন অবকাঠামো ও ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার পরিকল্পনা ও সমন্বয় সাধন, ঢাকা মহানগরীর পরিবহন সংক্রান্ত বিভিন্ন সংস্থার প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন এবং দীর্ঘ মেয়াদি পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়ন করা। ঢাকা মহানগরীর পরিবহন 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 পরিবহন খাতকে উন্নত করার লক্ষ্যে ২০ বৎসর (২০২৪ সাল) মেয়াদি স্ট্র্যাটেজিক ট্রান্সপোর্ট প্লান প্রণয়ন করেছে। উক্ত পরিকল্পনার আওতায় প্রথম পর্যায়ে (২০০৫-০৯) যে সকল প্রকল্প চিহ্নিত করা হয়েছে তন্মধ্যে প্রিলিমিনারী হাইওয়ে ডিজাইন প্যাকেজ; এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে সিস্টেম; পাবলিক বাস সিস্টেম; ম্যাস র‍্যাপিড ট্রানজিট সিস্টেম; মেট্রো সিস্টেম ও পরিবহন সংস্থাগুলোর প্রাতিষ্ঠানিক পুনর্গঠন এবং টঙ্গী-ঘোড়াশাল (ভায়া কালীগঞ্জ) রোড নির্মাণ ইত্যাদি।

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি)

দেশে একটি সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকল্পে ১৯৬১ সালে এক অধ্যাদেশ বলে বিআরটিসি প্রতিষ্ঠিত হয়। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে সংস্থাটির অপারেটিং সারপ্লাস ছিল ১০.৭১ কোটি টাকা। ২০০৭-০৮ অর্থবছরের জানুয়ারি ০৮ পর্যন্ত সংস্থার আয় হয়েছে ৫৭.৯৭ কোটি টাকা এবং অপারেটিং সারপ্লাস হয় ৪.৬৯ কোটি টাকা।

পরিবহন ব্যবস্থায় স্ট্র্যাটেজিক ইন্টারভেনশনাল ভূমিকা পালনের পাশাপাশি বিআরটিসি জনকল্যানমূলক সেবা প্রদান করে থাকে। বছরের বিশেষ সময়ে-ঈদ স্পেশাল সার্ভিস (হ্রাসকৃত ভাড়ায়) ও বিশ্ব ইজতেমা উপলক্ষে চিকিৎসা সেবাসহ বিশেষ পরিবহন 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 ২০০৬-০৭ সালে ১৩৯৫টি গাড়ী মেরামত হয়েছে এবং তা থেকে আয় হয়েছে ২.৮৮ কোটি টাকা। চলতি অর্থবছরের জানুয়ারি পর্যন্ত গাড়ী মেরামত হয়েছে ৯৮২ টি এবং আয় হয়েছে ১.৮৭ কোটি টাকা। উল্লেখ্য, ১৯৭৫ সাল থেকে ২০০০ নাগাদ বিআরটিসি'র ৪টি ট্রেনিং ইনস্টিটিউট এর সাথে যুক্ত হয়েছে ১২টি নতুন ট্রেনিং ইনস্টিটিউট (২০০০-০৬ পর্যন্ত)। অর্থাৎ এ পর্যন্ত মোট ১৬টি ট্রেনিং ইনস্টিটিউট প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে এসব ইনস্টিটিউটে মোট ৯,৭৭৭ জনকে এবং ২০০৭-০৮ অর্থবছরের জানুয়ারি ০৮ পর্যন্ত ৬,৯৬১ জনকে প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে। এর থেকে আয় হয়েছে যথাক্রমে ২.৯৬ ও ১.৬৫ কোটি টাকা।

রেল যোগাযোগ

রেল যোগাযোগের ক্ষেত্রে বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি পরিবেশ বান্ধব, নিরাপদ এবং সুলভে মালামাল পরিবহনে একটি নির্ভরশীল মাধ্যম হিসেবে নিজেকে প্রতিষ্ঠিত করতে সক্ষম হয়েছে। বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের রেল লাইনের দৈর্ঘ্য ২৮৩৫.০৪ ক্রট কিমি (বিজি-৬৫৯.৩৩ কিঃমিঃ, ডিজি-৩৭৪.৮৩ কিঃমিঃ এবং এমজি-১৮০০.৮৮ কিঃমিঃ)। যমুনা 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। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে বাংলাদেশ রেলওয়ের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে মোট ২৯টি প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত হয়েছে এবং এসব প্রকল্পের জন্য মোট বরাদ্দ প্রদানের পরিমাণ ৭১০.৮২ কোটি টাকা। ১৯৯৮-৯৯ হতে ২০০৭-০৮ পর্যন্ত বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক কর্মকাণ্ডের একটি চিত্র নিম্নের সারণি ১১.৫ এ তুলে ধরা হ'লঃ

সারণি- ১১ঃ৫ বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক কর্মকাণ্ড

অর্থবছর	যাত্রী পরিবহন কিমি হিসাবে (মিলিয়ন)	পণ্য পরিবহন টন কিমি হিসাবে (মিলিয়ন)	*রাজস্ব আয় (কোটি টাকায়)	রাজস্ব ব্যয় (কোটি টাকায়)
১৯৯৮-৯৯	৩৬৭৮.২৬	৮৯৬.৪০	৩৭৪.২৭	৪৬১.১৫
১৯৯৯-০০	৩৯৪০.৬৯	৭৭৭.১০	৩৪১.৪৯	৪৬৯.৮৬
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 (সাময়িক)	২৪৩৯.৫৩	৫৮১.৬৮	৩৩৯.৫৭	৬৯৯.৮৫

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 স্বায়ত্ত্বাশাসন (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 বাস্তবায়নধীন রয়েছে। প্রকল্পের মুখ্য কার্যক্রম নিম্নে উল্লেখ করা হলোঃ

- ১) কর্মচারী সংখ্যা ৫৮,০০০ হতে ৩৫,১৭২ তে হ্রাস করা (স্বেচ্ছায় অবসর গ্রহণ ও নিয়মিত অবসর গ্রহণের মাধ্যমে);
- ২) অলাভজনক ব্রাঞ্চ লাইন, স্টেশন, ওয়ার্কসপ, সেড ইত্যাদি এবং অলাভজনক যাত্রীবাহী গাড়ী বন্ধ করা;
- ৩) পাবলিক সার্ভিস অবলিগেশন (পিএসও) চালু করা;
- ৪) বাণিজ্যিক ভিত্তিতে ট্যারিফ নির্ধারণ করা;
- ৫) রেলওয়ের বিভিন্ন কর্মকাণ্ডে বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্ত করণ।

উল্লেখ্য বাংলাদেশ রেলওয়ের বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্পে এডিবি, বিশ্ব ব্যাংক এবং জেবিআইসি আর্থিক সহায়তা দিচ্ছে।

নৌ-যোগাযোগ

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। বিশ্বের আধুনিক বন্দরসমূহের সাথে সঙ্গতি রেখে চট্টগ্রাম বন্দরকে বিশ্বের একটি অত্যাধুনিক বন্দর হিসাবে গড়ে তোলার প্রচেষ্টা অব্যাহত রয়েছে। এ লক্ষ্যে নিউমুরিং এলাকায় কনটেইনার টার্মিনাল (এনসিটি) নির্মাণ, গ্যান্ডিফ্রেনসহ কনটেইনার হ্যাণ্ডলিং যন্ত্রপাতি সংগ্রহ, কর্ণফুলী নদীতে ক্যাপিটেল

ড্রেজিং, চট্টগ্রাম বন্দর ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন প্রকল্পের আওতায় এর সার্বিক অপারেশনাল কার্যক্রম কম্পিউটারাইজকরণ, ব্যাপক পরিবেশ ব্যবস্থাপনা ও লিংক রোড নির্মাণসহ বিভিন্ন কার্যক্রম হাতে নেয়া হয়েছে।

অপারেশনাল দক্ষতা উন্নয়নের লক্ষ্যে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের গৃহিত ও অর্জিত কর্মকাণ্ডের মধ্যে রয়েছেঃ দুই শিফটের স্থলে তিন শিফট চালুকরণ; জাহাজের গড় অবস্থানকাল হ্রাসকরণ (৭ দিনের স্থলে ২.৪৬ দিন); কনটেইনারের গড় অবস্থানকাল হ্রাসকরণ (২৫ দিনের স্থলে ১৮ দিন); নয় ক্যাটাগরির পণ্য বন্দরের বাহিরে খালাসকরণ; খালি কনটেইনার বেসরকারি আইসিডিতে স্থানান্তর; বন্দরে পড়ে থাকা নষ্ট/পচা খাদ্যদ্রব্য ধ্বংসকরণ; গ্রীণ চ্যানেল পদ্ধতি চালুকরণ; আমদানিকারক কর্তৃক হুক পয়েন্ট হতে কনটেইনার খালাসকরণ; কাট অফ টাইম নির্ধারণ; ওয়ান স্টপ সার্ভিস চালুকরণ; পণ্য ছাড়করণের ধাপ হ্রাস; বিভিন্ন শিপিং লাইন্স এর অফিস বন্ধের দিনও খোলা রাখা; বন্দরের ধারণ ক্ষমতা ১৬,০০০ TEUs হতে ২৪,০০০ TEUs এ উন্নীতকরণ; এনসিটি প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ১,৬৭,০০০ বর্গমিটার ব্যাক আপ এরিয়াসহ নবনির্মিত টার্মিনাল চালুকরণ; ২৭টি কার্গো/কনটেইনার হ্যাভলিং ইকুইপমেন্ট সংগ্রহ; চট্টগ্রাম বন্দর এক্সেস রোড যানবাহনের জন্য উন্মুক্তকরণ; পানগাঁও এ একটি ইনল্যান্ড কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ; পুরাতন স্টিভিডোরিং প্রথার স্থলে বার্থ অপারেটর পদ্ধতির প্রবর্তন/চালুকরণ; বেসরকারিকরণ প্রক্রিয়ায় অপারেশনাল কর্মকাণ্ড সমন্বিতকরণ; এনসিটির ব্যবস্থাপনা বেসরকারি খাতে হস্তান্তর; চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের পরিচালনা পর্ষদে নতুন একটি সদস্য পদ সৃষ্টিকরণ; ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ড বিলুপ্তকরণ; ট্রেড ইউনিয়নের সংখ্যা সীমিতকরণ ইত্যাদি।

চট্টগ্রাম বন্দরের একমবর্ধমান কনটেইনার হ্যাভলিং এর সুবিধার্থে এবং ভবিষ্যত চাহিদার নিরীখে বিদ্যমান কনটেইনার টার্মিনালের ভাটিতে নিউমুরিং এলাকায় ৫টি ফিডার জাহাজ বা ভবিষ্যতে বৃহৎ আকারের ৩ টি জাহাজ ভিড়ানোর উপযোগী ১০০০ মিঃ দীর্ঘ বার্থ ও ব্যাকআপ ফ্যাসিলিটিজ নির্মাণের উদ্দেশ্যে বন্দরের নিজস্ব অর্থায়নে একটি প্রকল্প বাস্তবায়নাধীন রয়েছে। ২০০৭-০৮ অর্থ বছরে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়নাধীন এ বিনিয়োগ প্রকল্পের জন্য স্থানীয় মুদ্রায় ৭৮.৬৯ কোটি টাকা বরাদ্দ করা হয়েছে। মার্চ ২০০৮ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে ৪৬.২৫ কোটি টাকা, যা বরাদ্দের ৫৮.৭৮ শতাংশ।

নিম্নের সারণি ১১.৬ এ ১৯৯৮-৯৯ থেকে ২০০৭-০৮ (মার্চ ২০০৮ পর্যন্ত) চট্টগ্রাম বন্দরের আয়-ব্যয়ের সার্বিক পরিসংখ্যান দেখানো হ'লঃ

মবি/১১.৬ ত ১৯৯৮-৯৯ নং ২০০৭-০৮ চন-এর আয়-ব্যয় পরিসংখ্যান

(কোটি টাকা)

আয়-ব্যয়	আয়	ব্যয়	ভেদ
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	৬৪৯.৭৮	৩১৯.৬৫	৩৩০.১৩
২০০৫-০৬	৭৪১.১৩	৩৭৬.১১	৩৬৫.০২
২০০৬-০৭	৮৩০.০২	৪৫১.২৬	৩৭৮.৭৬
২০০৭-০৮*	৯৮৩.২৭	৩৭৮.৫১	৬০৪.৭৬

সংক্ষেপে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ * মার্চ ২০০৮

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। ২০০৭-০৮ অর্থ বছরের ডিসেম্বর ২০০৭ পর্যন্ত এ বন্দরের মাধ্যমে মোট ৩.০৪ লক্ষ মেট্রিক টন দ্রব্যাদি আমদানি ও ১.০৫ লক্ষ মেট্রিক টন দ্রব্যাদি রপ্তানি করা হয়েছে। সারণি ১১ঃ৭ এ ১৯৯৮-৯৯ হতে ২০০৭-০৮ অর্থবছর পর্যন্ত মংলা বন্দরের রাজস্ব আয় ও ব্যয়ের পরিসংখ্যান দেয়া হ'ল।

সারণি ১১.৭ঃ ১৯৯৮-৯৯ অর্থবছর হতে ২০০৭-০৮ পর্যন্ত 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
১৯৯৮-৯৯	৭৪.২১	৫০.৪৮	২৩.৭৩	১৪.৩৭	৩৮.০৯	১২.৫০
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	১.৫০
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*	৪২.৮৩	৫৪.৭৪	-১১.৬৪	১৬.৫০	৪.৮৬	-

Drmt মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ * সাময়িক

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। এ লক্ষ্য অর্জনের উদ্দেশ্যে বিএসসি ২০০৮-০৯ থেকে ২০১০-১১ অর্থবছর পর্যন্ত মধ্যমেয়াদি বাজেট কাঠামোর আওতায় বিভিন্ন আকারের মোট ৯টি জাহাজ সংগ্রহ ও BMRE এর মাধ্যমে সংস্থার পুরাতন ৪টি জাহাজের আয়ুষ্কাল বাড়ানোর পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। বর্তমানে বিএসসির নিজস্ব অর্থায়নে একটি নতুন এবং একটি পুরাতন কনটেইনার জাহাজ ক্রয়ের প্রচেষ্টা চলছে। ১৯৯৮-৯৯ সাল থেকে ২০০৭-০৮ (ডিসেম্বর, ০৭) পর্যন্ত বিএসসির মোট আয়-ব্যয় ও লাভ-লোকসানের খতিয়ান সারণি ১১.৮ এ দ্রষ্টব্য।

সারণি ১১.৮: বিএসসির আয়-ব্যয় ও লাভ-লোকসানের বিবরণ (১৯৯৮-৯৯ হতে ২০০৭-০৮ চঃ)

(টকম উল্লিখিত)

A_গুি	গুি আ	গুি এ' (AePq I m) mn)	biU gprdv (tj vKmb)	AePq I m)	AePq I m) ext` jvf/ (tj vKmb)
1998-99	153.96	183.93	(29.97)	20.87	(9.10)
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 *	174.36	160.11	14.25	8.03	22.28

Drmt: ewsj v` k wkics Ktc#i kb | *(জুলাই-ডিসে. ০৭)

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (BIWTC)

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন সরকারি মালিকানাধীন একটি সেবামূলক বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান। এটি দেশের বৃহত্তম অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন সংস্থাও বটে। বর্তমানে সংস্থার মোট জলযানের সংখ্যা ১৯৫টি। এসব পুরনো জলযান মেরামতে প্রচুর অর্থ ব্যয় হলেও জনগণের স্বার্থে অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে যাত্রী, গাড়ি ও মালামাল পরিবহনে এই সংস্থা নিরলসভাবে কাজ করে যাচ্ছে। ঢাকার অদূরে পানগাঁও-এ দেশের প্রথম অভ্যন্তরীণ কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণের কাজ এগিয়ে চলছে। বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন জনস্বার্থে ও জনকল্যাণমূলক সার্ভিস হিসেবে উপকূলীয় ও অভ্যন্তরীণ রুটে ভর্তুকি প্রদানসহ যাত্রীবাহী সার্ভিস চালু রেখেছে। প্রাথমিকভাবে এটি একটি লোকসানি প্রতিষ্ঠান হিসেবে যাত্রা শুরু করলেও বর্তমানে ব্যবস্থাপনার গুণগত পরিবর্তনের কারণে কর্পোরেশনের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

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 পনটুন পুনর্বাসন (প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৮.০০ কোটি টাকা)। উল্লেখ্য ঘূর্ণিঝড় সিডর (SIDR) এ সংস্থার ক্ষতিগ্রস্ত বিভিন্ন অবকাঠামো cywbwগ্ৰণ ও পুনর্বাসনে প্রায় ২৪.৫০ কোটি টাকার উন্নয়ন কর্মসূচি বাস্তবায়িত হচ্ছে। সারণি ১১.৯ এ কর্পোরেশনের দশ বছরের আয়-ব্যয়ের তথ্য দেখানো হ'লঃ

সারণি-১১.৯ : ১৯৯৮-৯৯ থেকে ২০০৭-০৮ অর্থবছর পর্যন্ত BIWTC আয়-ব্যয়ের বিবরণ

(টকায় উল্লিখিত)

বছর	আয়	ব্যয়	সঞ্চয়	মোট আয়	মোট ব্যয়
১৯৯৮-৯৯	68.64	61.21	7.43	13.75	-6.32
১৯৯৯-০০	77.80	64.66	13.14	14.38	-1.24
২০০০-০১	88.72	69.60	19.12	16.18	2.94
২০০১-০২	99.73	72.03	27.70	17.18	10.52
২০০২-০৩	109.61	69.99	39.62	21.04	18.58
২০০৩-০৪	118.16	70.54	47.62	22.27	25.35
২০০৪-০৫	121.61	73.20	48.41	21.91	26.50
২০০৫-০৬	134.05	85.57	48.48	21.30	27.18
২০০৬-০৭	146.09	96.40	49.68	31.33	28.34
২০০৭-০৮*	77.45	56.10	21.35	9.62	11.73

সূত্র: BIWTC-এর আর্থিক প্রতিবেদন। *২০০৭-০৮ অর্থবছরের প্রাথমিক তথ্য।

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTA)

২০০৭-০৮ অর্থবছরের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীতে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্পোরেশন (বাঅনৌপ) কর্তৃপক্ষের মোট ০৮(আট) টি প্রকল্পের জন্য বরাদ্দ রয়েছে ৩৩.৯৬ কোটি টাকা তন্মধ্যে মার্চ, ২০০৮ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে মোট ৯.৭০ কোটি টাকা। বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ নিয়োজিত সিনিয়র ইনল্যান্ড ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট কনসালটেন্ট প্রণীত “কনসালটেন্সি সার্ভিসেস ফর ডেভেলপমেন্ট অব আইডল্লিউটি সিস্টেম ইন বাংলাদেশ (আগস্ট, ২০০৬)”- শীর্ষক প্রতিবেদনে ২০০৫ সালে অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন উপ-খাতে কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণাধীন বিভিন্ন নৌ-বন্দর, অবকাঠামো প্রভৃতির সাথে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে সম্পৃক্ত শ্রমিক, মজুর, দোকানদার, হকার ইত্যাকার পেশাসহ যাত্রী ও গণ্যবাহী বিভিন্ন নৌ-যান, ডকইয়ার্ড, দেশীয় নৌকা ও যন্ত্রচালিত দেশীয় নৌকা ইত্যাদিতে প্রায় ৬৩.৬০ লক্ষ লোকের কর্মসংস্থান প্রাক্কলন করেছে।

বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ

বাংলাদেশের সাথে প্রতিবেশী দেশগুলোর স্থলপথে বাণিজ্যিক লেনদেন উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাওয়ার পরিপ্রেক্ষিতে স্থলপথে পণ্য আমদানি-রপ্তানি সহজতর এবং উন্নততর করার লক্ষ্যে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণাধীনে বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ 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 বাজারে চেকপোস্ট বন্দর সুবিধাদি সৃষ্টি করা হচ্ছে। এছাড়া ২০.৬৬ কোটি টাকা ব্যয়ে বেনাপোল স্থল বন্দরের অবকাঠামো উন্নয়ন ও সম্প্রসারণ শীর্ষক প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। এই প্রকল্পের আওতায় ইতোমধ্যে ৫.৮১ একর জমি অধিগ্রহণ ও উন্নয়নসহ ০৮টি ওয়ারহাউজ, ওপেন স্ট্যাক ইয়ার্ড, একটি গোডাউন, ইয়ার্ড, ২টি ওয়েব্রীজ স্কেলসহ সংশ্লিষ্ট অবকাঠামোর উন্নয়ন করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে বেনাপোল স্থল বন্দরের এককালীন ধারণ ক্ষমতা ২২,০০০ মেট্রিক টন হতে বৃদ্ধি পেয়ে ৩০,০০০ মেট্রিক টনে উপনীত হবে। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে ডিসেম্বর ২০০৭ পর্যন্ত স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের আয় ১০.০৬ কোটি টাকা এবং ব্যয় হয়েছে ৩.৬১ কোটি টাকা।

সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর

নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তর একটি সরকারি রেগুলেটরি সংস্থা। বাংলাদেশে অভ্যন্তরীণ, উপকূলীয় মৎস্য শিকারী, বিদেশগামী এবং বন্দরে আগমনকারী বিদেশি জাহাজের দুর্ঘটনামুক্ত 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। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে অধিদপ্তরের আয় হয়েছে ৭.৪০ কোটি টাকা এবং ২০০৭-০৮ অর্থবছরের ডিসেম্বর ২০০৭ পর্যন্ত আয় হয়েছে ৩.৯৫ কোটি টাকা। উল্লেখ্য নৌ যানসমূহ 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 ৫টি অভ্যন্তরীণ বিমান বন্দর পরিচালনা করছে। এছাড়া ১টি অভ্যন্তরীণ বিমান বন্দর ও ৫টি $\div j$ পোর্ট ব্যবহার উপযোগী রয়েছে।

বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের আওতায় ১৪টি বিমান বন্দর ও স্টল পোর্টের মধ্যে ১৩টি ভর্তুকি দ্বারা পরিচালিত হচ্ছে। জিয়া আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরই একমাত্র উদ্ভূত আয় অর্জনকারী। উক্ত সংস্থার ১৯৯৮-৯৯ হতে ২০০৭-০৮ অর্থবছর (ডিসেম্বর ২০০৭) পর্যন্ত আয় ব্যয় ও মুনাফার বিবরণ সারণি ১১.১০ এ দেখা যেতে পারে :

সারণি ১১.১০ : বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের ১৯৯৮-৯৯ হতে ২০০৭-০৮ অর্থ বছরের আয় ব্যয় ও মুনাফার বিবরণ ।

(কোটি টাকায়)

অর্থবছর	রাজস্ব আয়	রাজস্ব ব্যয়	নীট মুনাফা
১৯৯৮-৯৯	১৫৬.৪১	৭৫.২৮	৮১.১৩
১৯৯৯-০০	১৯৪.৯৪	৮৫.০৩	১০৯.৯১
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*	১৫০.৭৫	১০৩.৭৭	৪৬.৯৮

উৎসঃ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ। *ডিসেম্বর ০৭ পর্যন্ত

বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স লিমিটেড

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 এবং সীমিত সম্পদ নিয়ে বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স 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 এক বছরে বাংলাদেশী শ্রমিকদের বর্ধিত চাহিদা মেটাতে উড়োজাহাজ সংকট সত্ত্বেও বিমান মালয়েশিয়া ও আরব আমিরাতে ২০০টিরও অধিক অতিরিক্ত ফ্লাইট পরিচালনা করেছে। ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে বাংলাদেশ বিমান অভ্যন্তরীণ রুটে ১,১০,৯৬০ জন যাত্রী ও আন্তর্জাতিক রুটে ১০,৯০,৪৩৮ জন যাত্রী পরিবহন করেছে, যা ২০০৫-০৬ অর্থ বছরের তুলনায় যথাক্রমে ৩১.৮৫ শতাংশ ও ১১.৭৬ শতাংশ কম। ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে বিমানের সামগ্রিক যাত্রী পরিবহন ১৪.১০ শতাংশ হ্রাস পেয়েছে। তবে ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে বিমানের পূর্ববর্তী অর্থ বৎসরের তুলনায় সামগ্রিক পণ্য পরিবহন ৩১.০৭ শতাংশ বৃদ্ধি পায়। ২০০৭-০৮ অর্থ বছরে ডিসেম্বর ২০০৭ পর্যন্ত অভ্যন্তরীণ রুটে ৬৮,০৫১ জন ও আন্তর্জাতিক রুটে ৫,৫০,৫৪৯ জন যাত্রী পরিবহন করেছে।

বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় বিমান পুনর্গঠন ও বাণিজ্যিকীকরণের নিমিত্ত গঠিত কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে উপদেষ্টা কাউন্সিল কর্তৃক বিমানকে শতকরা ১০০ ভাগ মালিকানায় রেখে এবং জনবল হ্রাসের মাধ্যমে পাবলিক লিমিটেড কোম্পানী (পিএলসি)-তে রূপান্তরের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। জুলাই, ২০০৭ এ বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স লিমিটেড শতকরা ১০০ ভাগ সরকারি মালিকানায় পিএলসি হিসেবে আত্মপ্রকাশ করে। পাবলিক লিমিটেড কোম্পানীতে রূপান্তরের ফলে বিমান ব্যবস্থাপনা বাণিজ্যিক সিদ্ধান্ত গ্রহণে অধিকতর সক্ষমতা অর্জন করেছে। একই সাথে ঐচ্ছিক অবসর স্কীম (ভিআরএস)এর মাধ্যমে বিমান থেকে ১৮৬২ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী স্বৈচ্ছায় অবসরে গেছেন। উল্লেখ্য, বিমান ২০০৬-০৭ অর্থবছরে গ্রাউন্ড ও কর্গো হ্যান্ডলিং সার্ভিসের মাধ্যমে ২০৫.০০ কোটি টাকা আয় করেছে। বিমান একই খাত থেকে ২০০৭-০৮ অর্থবছরে ২১৩.০০ কোটি টাকা আয়ের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে। বিমান বছরে 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 হলো।

সারণি ১১.১১ঃ 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 ^১	২৪৬৩.৬৭	২৭৩৭.৩০	-২৭৩.৬৩
২০০৭-০৮ ^২	২৮৫৭.০১	৩৪০৫.৯৫	-৫৪৮.৯৩

উৎসঃ বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স লিমিটেড ^১প্রাথমিক ^২প্রাককলিত

জানুয়ারি ২০০৪ এ উড়োজাহাজে ব্যবহৃত প্রতি লিটার জ্বালানী তেলের মূল্য ছিল ঢাকায় ২৯ ইউএস সেন্ট এবং চট্টগ্রামে ২২ ইউএস সেন্ট। ২০০৪ সালেই জ্বালানী তেলের মূল্য বৃদ্ধি পেয়ে দাঁড়ায় ঢাকায় ৪৩ ইউএস সেন্ট এবং চট্টগ্রামে ৪২ ইউএস সেন্ট। ২০০৪- সাল থেকে উড়োজাহাজের জ্বালানী তেলের মূল্য একমাত্র বৃদ্ধি পাচ্ছে। ১৩ জানুয়ারি, ২০০৮ থেকে জ্বালানী তেলের মূল্য প্রতি লিটার ঢাকায় ৮৪ ইউএস সেন্ট এবং চট্টগ্রামে ৮৩ ইউএস সেন্ট, যা জানুয়ারী, ২০০৪ সময়কালের তুলনায় ঢাকায় ১৮৯.৬৬ শতাংশ এবং চট্টগ্রামে ২৭৭.২৭ শতাংশ বেশি। 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 একমাত্র বৃদ্ধি পাওয়ায় বিশ্বব্যাপী বাণিজ্যিক বিমান পরিবহন শিল্প চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হয়েছে।

উল্লেখ্য বাংলাদেশ বিমান যাত্রী পরিবহন সংকট উত্তরণের জন্য গত ১৫ এপ্রিল এ বিমান প্রস্তুতকারী ও বিমান বিক্রেতা প্রতিষ্ঠান বোয়িং এর সাথে ৪টি বোয়িং ৭৭৭-৩০০ Extended Range (ER) ও ৪টি বোয়িং ৭৮৭-৮ এয়ারবাস ক্রয়ের জন্য সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষর করেছে। এ সংক্রান্ত ক্রয় চুক্তি গত ২২ এপ্রিল ২০০৮ এ স্বাক্ষরিত হয়েছে। উল্লেখ্য ৮টি বিমানের প্রথম চালান ৪টি ৭৭৭-৩০০ ইআর ২০১৩ সাল নাগাদ সরবরাহ পাওয়া যাবে। অবশিষ্ট ৪টির ২টি ২০১৯ সালে এবং ২টি ২০২০ সালে সরবরাহের ব্যাপারে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে।

তথ্য ও যোগাযোগ

বাংলাদেশ তার ও টেলিফোন বোর্ড (বিটিটিবি)

দেশের টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার আধুনিকায়ন এবং এর মান উন্নয়ন ও সম্প্রসারণের লক্ষ্যে 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। ২০০৭-০৮ অর্থবছরে সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে বিটিটিবি'র ০৮টি প্রকল্পের অনুকূলে ২৬৫.৮৭ কোটি টাকা বরাদ্দ রাখা হয়েছে। এপ্রিল ২০০৮ পর্যন্ত মোট ৮৯.৭৪ কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে এবং ব্যয়ের হার ৩৩.৭৫ শতাংশ।

বিটিটিবি'র উচ্চগতির ডাটা আদান প্রদান ও ব্রডব্যান্ড ইন্টারনেট সার্ভিস প্রদানের লক্ষ্যে ৪১টি জেলা শহরে মোট ৭১টি ডিজিটাল ডাটা নেটওয়ার্ক নোড স্থাপন করা হয়েছে। আন্তর্জাতিক যোগাযোগ ব্যবস্থা আরোও সহজতর করার লক্ষ্যে আন্তর্জাতিক সার্কিট সংখ্যা ২৬,৬৮৯ তে উন্নীত করা হয়েছে এবং ৫৫টি দেশের সাথে স্বল্প মূল্যে টেলিযোগাযোগের লক্ষ্যে '০১২' সার্ভিস স্থাপন করা হয়েছে। উপজেলা পর্যায়ে টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থাকে যুগোপযোগী/আধুনিকীকরণের লক্ষ্যে বিটিটিবি'র 'সম্পদ সংগ্রহ' খাতের আওতায় ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ স্থাপনের কাজ চলছে এবং ডিসেম্বর, ২০০৭ পর্যন্ত

“সম্পদ সংগ্রহ খাত” এবং চলমান বিভিন্ন প্রকল্পের মাধ্যমে বিটিটিবি সর্বমোট ৩৯৫টি উপজেলায় গ্রোথ সেন্টারে ডিজিটাল এক্সচেঞ্জ স্থাপন করেছে।

ডাটা এন্ট্রি ও সফটওয়্যার রপ্তানী বিকাশের লক্ষ্যে বিটিটিবি মে, ২০০৬ এ সাবমেরিণ ক্যাবলের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক ইনফরমেশন সুপার হাইওয়ের সংগে আনুষ্ঠানিকভাবে যুক্ত হয়েছে। ইতোমধ্যে সাবমেরিণ ক্যাবলের মাধ্যমে বিভিন্ন দেশের সংগে ১৮,৩৮৪টি অতিরিক্ত ভয়েস সার্কিট খোলা হয়েছে। ইন্টারনেটের জন্য ফ্রান্স, সিঙ্গাপুর ও ইতালির সংগে মোট ৮টি SMT-1 চালু করা হয়েছে। ইতোমধ্যে বিভিন্ন কোম্পানীর সংগে IPLC (International Private Leased Circuit) সার্কিট খোলা হয়েছে। সরকার সাবমেরিণ ক্যাবলের মাধ্যমে রাজস্ব আয় শুরু করেছে। অতি সম্প্রতি একটি আন্তর্জাতিক ট্রান্স এক্সচেঞ্জ স্থাপন করা হয়েছে এবং বৈদেশিক টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নততর করা হয়েছে। বিটিটিবির ডিজিটাল ডাটা নেটওয়ার্ক এর আপ-গ্রেডেশনের মাধ্যমে রাউটার ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি করা হয়েছে। NGN (Next Generation Trunk Auto Exchange) স্থাপন কাজ চলছে। এটি স্থাপন করা হলে আন্তঃজেলা টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা অধিকতর উন্নত হবে। ব্রডব্যান্ড কানেক্টিভিটি ও সাবমেরিণ ক্যাবলের অন্যান্য সুবিধাদি গ্রাহকের দোড় গোড়ায় পৌছে দেয়ার জন্য কপার ক্যাবল, অপটিক্যাল ফাইবার, X-DSL, Wi-MAX ইত্যাদি মাধ্যমে এক্সচেঞ্জ নেটওয়ার্ক স্থাপন প্রক্রিয়াধীন আছে। তথ্য প্রযুক্তি ও আন্তর্জাতিক ভয়েস কমিউনিকেশনের উন্নয়নের জন্য সাবমেরিণ ক্যাবলের গুরুত্ব অপরিসীম। সাবমেরিণ ক্যাবল এর কারণে সফটওয়্যার রপ্তানী, ডাটা এন্ট্রি, কলসেন্টার সার্ভিস, এবং অন্যান্য আনুষংগিক সেবাসমূহ, যেমন-খেলাধুলা, চ্যাট, ভিডিও, তথ্য সংরক্ষণ ইত্যাদি সহজতর হয়েছে এবং আমাদের দেশে এগুলোর জনপ্রিয়তাও বৃদ্ধি পেয়েছে।

গ্রাহক সেবার মান বৃদ্ধি এবং টেলিযোগাযোগ বিলিং পদ্ধতি আরো সহজতর করার লক্ষ্যে বিটিটিবি কর্তৃক বিলিং অটোমেশন বা কম্পিউটারাইজড লেজার ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম নামক একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। ইতোমধ্যে ঢাকা ও চট্টগ্রাম শহরে বিলিং অটোমেশন পদ্ধতি চালু করা হয়েছে। এ পদ্ধতিতে গ্রাহকগণ তাদের বিল সম্পর্কে হালনাগাদ তথ্যাদি ইন্টারনেট ওয়েব সাইটের মাধ্যমে জানতে পারছেন এবং প্রয়োজনে নিজের বিল প্রিন্ট করতে পারছেন। এতে গ্রাহক সেবার মান উন্নয়নের সাথে সাথে বিটিটিবির রাজস্ব আয়ও বৃদ্ধি পাচ্ছে। পর্যায়ক্রমে অন্যান্য শহরেও এ পদ্ধতি চালু করা হবে।

দশ লক্ষ টি এন্ড টি মোবাইল ফোন স্থাপন প্রকল্পের আওতায় ইতোমধ্যে ৩টি এমএসসি, ১৩টি বিএসসি, ৬৩২টি বিটিএস ও ২৮৭টি বিটিএস টাওয়ার স্থাপন করা হয়েছে। ঢাকাছ রমনা TIX, মহাখালি ITX ও Sattelite Earth Station স্থাপন/সম্প্রসারণ কাজ চলছে।

বাংলাদেশ তার ও টেলিফোন বোর্ড টেলিযোগাযোগ সার্ভিস সেবা প্রদানের মাধ্যমে রাজস্ব আদায় করে থাকে। ১৯৯৮-৯৯ অর্থবছর হতে ২০০৭-০৮ অর্থ বছরে (ডিসেম্বর, ০৭ পর্যন্ত) বিটিটিবি-র রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা, আদায়, রাজস্ব ব্যয় ও উদ্ধৃত্তের বিবরণ নিম্নে প্রদান করা হ’লঃ

সারণি-১১.১২ বিটিটিবি-র রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা, রাজস্ব আদায়, ব্যয় ও উদ্ধৃত্তের বিবরণ

(কোটি টাকায়)

A_@Qi	j_#i'gvIv	iVR`^Av`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	619.31	491.99	127.32
2007-08*	1927.00	888.85	353.87	534.98

Drmt uelJlJue, WtK l tUuj thWthM gSvYj q| * ডিসেম্বর, ০৭ চঃস-

বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশন

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 লিবারলাইজ 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। এই সংখ্যা টেলিডেনসিটিকে ৩৪ শতাংশে উন্নীত করবে, যা টেলিঘনত্ব লক্ষ্যমাত্রার ৩ গুনের চাইতেও বেশি। কিন্তু বাস্তবে বাংলাদেশে টেলিফোন ব্যবহারকারী বিশেষ করে মোবাইল গ্রাহকের সংখ্যা ধারনার চাইতে অনেক দ্রুত বৃদ্ধি পাচ্ছে। এপ্রিল ২০০৮ -এ এ সংখ্যা চার কোটি অতিক্রম করেছে। সারণি ১১.১৩-এ ডিসেম্বর ২০০৪ থেকে মার্চ ২০০৮ 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 বিবরণঃ

গ্রাহক শ্রেণী, প্রবৃদ্ধি, টেলিঘনত্ব	২০০৪	২০০৫	২০০৬	২০০৭	২০০৮*
মোবাইল গ্রাহক	৪১,৫০,৭৮৭	৯২,৬৯,০৯৫	২,০৮,০৩,৬৯৬	৩,৪৩,৭৮,৬৫৮	৩,৮৯,২৪,৭১৫
ফিক্সড ফোন গ্রাহক	৮,৩১,০০০	৮,৭১,০০০	১০,১৮,৭৯১	১১,৮৭,০৪৮	১২,৩৬,৮৬৭
মোট গ্রাহক	৪৯,৮১,৭৮৭	১,০১,৪০,০৯৫	২,১৮,২২,৪৮৭	৩,৫৫,৬৫,৭০৬	৪,০১,৬১,৫৮২
পূর্ববর্তী বছরের তুলনায় মোবাইল গ্রাহক বৃদ্ধির হার	১১৭.৫৭%	১২৩.৩১%	১২৪.৪৪%	৬৫.২৫%	১৩.২২%
পূর্ববর্তী বছরের তুলনায় ফিক্সড ফোনের গ্রাহক বৃদ্ধির হার	১৬.০৬%	৪.৮১%	১৬.৯৭%	১৬.৫২%	৪.২০%
বছরভিত্তিক টেলিঘনত্ব**	৩.৬২%	৭.২৫%	১৫.৩৯%	২৪.৭১%	২৭.৯১%

সূত্রঃ বাংলাদেশ টেলিযোগাযোগ নিয়ন্ত্রণ কমিশন।* মার্চ ২০০৮

** প্রতি ১০০ জনের মধ্যে টেলিফোন ব্যবহারকারীর সংখ্যা

বাংলাদেশ ডাক বিভাগ

ডাক বিভাগ ডাক ও টেলিযোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের একটি সংযুক্ত প্রতিষ্ঠান। এই প্রতিষ্ঠানটি সারাদেশে ৯৮৮৬টি (জানুয়ারি, ২০০৮ 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 দ্রব্যাদি গ্রহণ, পরিবহন ও বিলি ডাক বিভাগের মূল কাজ। 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।

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 ভাঙ্গানো), প্রাইজবন্ড (বিক্রয় ও ভাঙ্গানো), 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। এজেন্সি সেবাসমূহ শুধুমাত্র দেশের অভ্যন্তরে বিস্তৃত।

ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংক : ২০০৫-০৬ অর্থবছরে ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংকে জমার পরিমান ছিল প্রায় ৩,৭২৯.০০ কোটি টাকা এবং উঠানোর পরিমান ছিল প্রায় ২,৬৭৪.০০ কোটি টাকা। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংকে জমার পরিমান ছিল প্রায় ৫৫২৬.০০ কোটি টাকা এবং উঠানোর পরিমান ছিল প্রায় ২৬৬১.০০ কোটি টাকা। বছরওয়ারী ১৯৯৫-৯৬ অর্থবছর হতে ২০০৬-০৭ অর্থবছর পর্যন্ত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, উক্ত সময়ে ডাকঘর সঞ্চয় ব্যাংকের জমার পরিমান বার্ষিক গড়ে ১৫.৩১ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে।

সঞ্চয় পত্র : ২০০৫-০৬ অর্থবছরে সঞ্চয় পত্র বিক্রয়ের পরিমান ছিল প্রায় ২,২৪০.০০ কোটি টাকা এবং ভাংগানের পরিমান ছিল প্রায় ১,৮৩০.০০ কোটি টাকা। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে সঞ্চয় পত্র বিক্রয়ের পরিমান ছিল প্রায় ২৪০৯.০০ কোটি টাকা এবং ভাংগানের পরিমান ছিল প্রায় ১২১৫.০০ কোটি টাকা। বছরওয়ারী ১৯৯৫-৯৬ হতে ২০০৬-০৭ অর্থবছরের পর্যন্ত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, উক্ত সময়ে সঞ্চয় পত্র বিক্রয় বার্ষিক গড়ে ২৩.৩৬ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে এবং সঞ্চয় পত্র ভাংগানের পরিমান বার্ষিক গড়ে ২৩.১৭ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে।

ডাক জীবন বীমা: ২০০৫-০৬ অর্থবছরে ডাক জীবন বীমা নতুন পলিসি সংখ্যা ছিল ৩০,৮৪১ টি এবং বীমাকৃত অঙ্কের পরিমান ছিল প্রায় ২২৭.০০ কোটি টাকা। একই অর্থবছরে ডাক জীবন বীমা খাতে প্রাপ্তির পরিমাণ ছিল প্রায় ৫৩.০০ কোটি টাকা এবং ব্যয়ের পরিমাণ ছিল প্রায় ২৪.০০ কোটি টাকা। ২০০৬-০৭ অর্থবছরে ডাক জীবন বীমার নতুন পলিসির সংখ্যা ছিল ২৫,৭৬৬ টি এবং বীমাকৃত অঙ্কের পরিমাণ ছিল প্রায় ২০৭.০০ কোটি টাকা। একই সময়ে ডাক জীবন বীমা খাতে প্রাপ্তির পরিমাণ ছিল ৬৫.০০ কোটি টাকা এবং ব্যয়ের পরিমাণ ছিল প্রায় ১৩.০০ কোটি টাকা। ১৯৯৫-৯৬ হতে ২০০৬-০৭ অর্থবছরে পর্যন্ত জীবন বীমা পলিসির সংখ্যা বার্ষিক গড়ে ৭.১১ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে, বীমাকৃত অংক বার্ষিক গড়ে ৯.৭৯ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে, ডাক জীবন বীমা খাতে প্রাপ্তি বার্ষিক গড়ে ১৪.৭৯ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে, ডাক জীবন বীমা খাতে পরিশোধ বার্ষিক গড়ে ১১.০০ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ডাক জীবন বীমা তহবিল বার্ষিক গড়ে ৩২.৮৪ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে।

তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি খাত

জাতীয় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি নীতিমালার আলোকে সরকার বেশ কিছু পদক্ষেপ গ্রহন করেছে। ইতোমধ্যে আইসিটি সেক্টরের বিকাশে এবং দেশে উৎপাদিত সফটওয়্যার এর মেধা স্বত্ব সংরক্ষনে 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।

এছাড়া সরকার বিভাগীয় সদরে স্ট্যান্ডার্ড কম্পিউটার প্রশিক্ষণ কোর্স পরিচালনা প্রকল্পের আওতায় প্রশিক্ষণ কেন্দ্র চালু করে রাজধানী ঢাকার বাইরে কম্পিউটার ও তথ্য প্রযুক্তির ব্যবহার সম্প্রসারিত করার উদ্যোগ গৃহীত হয়েছে। এ প্রকল্পের আওতায় ইতোমধ্যে ৬টি বিভাগীয় কেন্দ্র যথাক্রমে রাজশাহী, খুলনা, বরিশাল, সিলেট, চট্টগ্রাম ও ফরিদপুর (ঢাকা বিভাগীয় কেন্দ্র) প্রশিক্ষণ কেন্দ্র চালু হয়েছে। এ প্রকল্পের আওতায় ফেব্রুয়ারি ২০০৮ পর্যন্ত ৫৩২ টি ব্যাচে ৯৬৪৩ জনকে প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে।

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 এর সাথে বিভিন্ন সরকারি দপ্তরের ওয়েবসাইটের লিংক রয়েছে। পরিকল্পনা কমিশনের “সাপোর্ট টু আইসিটি টাঙ্কফোর্স” প্রকল্পের মাধ্যমে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়, ৮টি মন্ত্রণালয় এবং ৬টি বিভাগীয় শহরের মধ্যে ই-গভর্নেন্স কর্মসূচি গ্রহণ করা হয়েছে।

দেশে সফটওয়্যার শিল্পের বিকাশের জন্য সর্বমোট ৬৮,৫৬৩ বর্গফুট জায়গা নিয়ে ঢাকার কারওয়ান বাজারে “আইসিটি ইনকিউবেটর সেন্টার” স্থাপন করা হয়েছে। এই ইনকিউবেটরে সরকার কর্তৃক ৩.৬০ কোটি টাকা অনুদান (Seed Money) প্রদান করা হয়েছে। বর্তমানে ৪৮টি প্রতিষ্ঠান আইসিটি ইনকিউবেটরে ৩৮.০০ কোটি টাকা বিনিয়োগ করে তাদের কার্যক্রম চালিয়ে যাচ্ছে। উক্ত ইনকিউবেটরে প্রায় ১৭০০ জন কম্পিউটার পেশাজীবীর কর্মসংস্থান হয়েছে। আইসিটি, ইলেকট্রনিক্স, টেলিকমিউনিকেশন, ইঞ্জিনিয়ারিং, বায়োটেকনোলজি এবং সংশ্লিষ্ট নলেজ ভিত্তিক শিল্প প্রতিষ্ঠান স্থাপন ও বিকাশের অনুকূলে এবং উপযুক্ত কর্ম-পরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে সরকার গাজীপুর জেলার কালিয়াকৈর উপজেলায় ২৫ কোটি টাকা ব্যয়ে একটি হাই-টেক পার্ক স্থাপন করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে।

কোরিয়ান সরকারের কারিগরি সহযোগিতায় তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তিতে মানব সম্পদ উন্নয়নের নিমিত্তে “বাংলাদেশ-কোরিয়ান ইনস্টিটিউট অব ইনফরমেশন এন্ড কমিউনিকেশন টেকনোলজি (BKIICT) 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। জুন, ২০০৭ পর্যন্ত প্রকল্পের অবকাঠামো ব্যবহার করে প্রায় ২০০০ জনকে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে। প্রকল্পের মেয়াদ সমাপ্তির পর তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তি ডিপ্লোমা ও পোস্ট গ্রাজুয়েট ডিপ্লোমা কোর্সে কার্যক্রম বিসিসির নিয়মিত প্রশিক্ষণ কার্যক্রম আওতায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

ICT ব্যবহারের মাধ্যমে দেশের আর্থসামাজিক উন্নয়ন তথ্য সরকারি কর্মকাণ্ডের স্বচ্ছতা নিশ্চিতকল্পে সরকারি সেবা জনগণের নিকট দ্রুততর সাথে সহজলভ্য করার উদ্দেশ্যে বিভিন্ন মন্ত্রণালয়/বিভাগ/সংস্থা অবকাঠামো ও মানবসম্পদ উন্নয়ন এবং আইসিটি এর বিস্তৃত প্রয়োগ কৌশল প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন লক্ষ্যে সরকার বিশ্বব্যাংকের সাহায্যে The Economic Management Technical Assistance Programme (EMTAP) প্রকল্পের উপ-প্রকল্প হিসেবে Support for Development of Public Sector use of ICT under EMTAP প্রকল্পটি গ্রহণ করেছে। ফেব্রুয়ারি ২০০৬-জানুয়ারি ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পে মোট ২৭.৮২ কোটি টাকা বরাদ্দ রাখা হয়েছে।

বর্তমানে বিশ্বে ইন্টারনেট অত্যন্ত প্রয়োজনীয় এবং গুরুত্বপূর্ণ যোগাযোগ মাধ্যম। ১৯৯৮ সালে ডেভেলপমেন্ট অব ইনফ্রাস্ট্রাকচার ফর আইটি এপ্লিকেশনস নামক একটি প্রকল্প গৃহীত হয়। উক্ত আওতায় ইন্টারনেট ভিত্তিক সেবা বিভিন্ন মন্ত্রণালয় এবং সরকারি সংস্থায় প্রদান করা হয়েছে। এ প্রকল্পে বরাদ্দ মোট ১৭.৩৩ কোটি টাকা, জানুয়ারি ২০০৮ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে মোট ১৪.১৮ কোটি টাকা।

প্রতিটি জেলা শহরে দ্রুত কম্পিউটার শিক্ষা সম্প্রসারণের লক্ষ্যে ৬৪টি সরকারি স্কুল ও ৬৪টি সরকারি কলেজে একটি করে (১২৮টি) পূর্ণাঙ্গ কম্পিউটার ল্যাব স্থাপনের জন্য ৬৪ জেলায় ১২৮টি শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে কম্পিউটার প্রশিক্ষণ কর্মসূচি বাস্তবায়ন প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। নির্বাচিত শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে ইন্টারনেট সুবিধা প্রদানের মাধ্যমে স্থানীয় সাইবার সেন্টার স্থাপন করা হবে। এই প্রকল্পের আওতায় মাধ্যমিক ও উচ্চমাধ্যমিক পর্যায়ে কম্পিউটার বিজ্ঞান বিষয়ে মাল্টিমিডিয়া ভিত্তিক কোর্সওয়ার্যর তৈরীসহ নির্বাচিত প্রতিষ্ঠানসমূহের শিক্ষকগণকে এই বিষয়ে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হচ্ছে। ২৪.৮৭ কোটি টাকা ব্যয়সম্পন্ন এ প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১০ সালে শেষ হবে।

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 গবেষকরা বাংলাদেশের পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে একটি সমৃদ্ধ ভবিষ্যতের প্রত্যাশা করছে।