

## কালের কণ্ঠ

### রেলপথ তৈরিতে ব্যয়বিলাস

খরচ কমাতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে

সরকারের উন্নয়ন প্রকল্পে রেলওয়েকে প্রাধান্য দেওয়া হয়েছে। প্রধানমন্ত্রীর আগ্রহে রেল নিয়ে আলাদা মন্ত্রণালয় গঠনের পর নতুন নতুন রেলপথ নির্মাণ করা হচ্ছে। পুরনো রেলপথ সংস্কার করে ট্রেন চলাচলের উপযোগী করে তোলা হয়েছে। বন্ধ হয়ে যাওয়া স্টেশন চালু হয়েছে। দেশের যোগাযোগব্যবস্থায় রেলওয়ে অচিরেই উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখবে বলে আশা করা হচ্ছে। কিন্তু রেলপথ নির্মাণে খরচ প্রতিবেশী যেকোনো দেশের চেয়ে বাংলাদেশে অনেক বেশি। চীন বা ভারতের চেয়ে অনেক গুণ বেশি টাকা খরচ হচ্ছে রেলপথ নির্মাণে। ফলে সাধারণের পছন্দের যোগাযোগব্যবস্থার উন্নয়ন করতে গিয়ে সরকারকে বিপুল অর্থ ব্যয় করতে হচ্ছে। অবশ্য অতিরিক্ত ব্যয়ের কারণও আছে। দেশে রেল সরঞ্জাম নির্মাণ ও উৎপাদনের নিজস্ব কোনো কারখানা নেই। পাথর, রেলসহ বিভিন্ন সরঞ্জাম ও যন্ত্রপাতি ভারত ও চীন থেকে আমদানি করতে গিয়ে বেশি হারে আমদানি শুল্ক দিতে হয়। এর সঙ্গে আছে একশ্রেণির কর্মকর্তা ও ঠিকাদারের কারসাজি। এখানে ভূমি অধিগ্রহণে অত্যধিক ব্যয় দেখানো হয়। ঠিকাদারদের গাফিলতির কারণে অনেক সময় নির্মাণসামগ্রীর দাম বেড়ে যায়। তখন নতুন করে প্রাক্কলন করা হয়। অনেক ক্ষেত্রেই বিশেষ কিছু প্রতিষ্ঠানকে কাজ দেওয়ার অভিযোগ ওঠে। এ ছাড়া কোনো ধরনের সম্ভাব্যতা যাচাই ছাড়াই কেবল ধারণার ওপর ব্যয় প্রাক্কলন ও তৃতীয় পক্ষের তদারকি ছাড়াই রেলপথ নির্মাণের কারণে ব্যয় বেড়ে যাচ্ছে। আবার দেশে যেসব সরঞ্জাম তৈরি করা সম্ভব, তা ব্যবহার করা হচ্ছে না। রেলের স্লিপার তৈরির কারখানা দেশে থাকলেও বিদেশ থেকে আনা হচ্ছে। রেলের অভ্যন্তরেও একটি শক্তিশালী সিন্ডিকেট সক্রিয় বলে ধারণা করা হয়, যারা দেশের কারখানা বন্ধ রেখে সরঞ্জাম আমদানিতে আগ্রহী। এর নেপথ্যে রয়েছে কমিশন-বাণিজ্য।

রেলপথ নির্মাণে ব্যয় কমিয়ে আনার সুযোগ আমাদের দেশেই রয়েছে। এ জন্য প্রথমেই দেশের কারখানাগুলোকে শতভাগ সক্রিয় করতে হবে। রেলের সরঞ্জাম তৈরির জন্যও প্রয়োজনে নতুন কারখানা গড়ে তোলা যেতে পারে। তাতে আমদানি ব্যয় কমবে। একই সঙ্গে কাজ দেওয়ার সময় প্রতিযোগিতামূলক টেন্ডার আহ্বান নির্মাণ ব্যয় অনেক কমিয়ে দিতে পারে। এতে প্রতিষ্ঠানগুলোর মধ্যে প্রতিযোগিতা হবে। কোনোভাবেই কালক্ষেপণ করা চলবে না। সময়ক্ষেপণ করলে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানকে জরিমানার ব্যবস্থা করতে হবে। রেলপথ নির্মাণের আগেই জমি অধিগ্রহণসহ সংশ্লিষ্ট সব কাজ গুছিয়ে রাখতে হবে, যাতে রেলওয়ের কারণে প্রকল্প বাস্তবায়নে সময় নষ্ট না হয়।

এর আগে প্রকাশিত প্রতিবেদনে দেখা গেছে, উড়াল সেতু ও উড়াল সড়ক নির্মাণের ক্ষেত্রেও বাংলাদেশে ব্যয় বেশি হয়। এর অন্যতম কারণ সময়ক্ষেপণ। প্রকল্পের নামে দেশে যে ব্যয়বিলাসের ধারা চালু হয়েছে, তা থেকে রেলওয়ে বাইরে নয়। যোগাযোগ অবকাঠামো উন্নয় জরুরি। কিন্তু ব্যয়ের আধিক্য দেশের অর্থনীতির ওপর বোঝা হয়ে যেতে পারে। এসব দিক বিবেচনা করে ব্যয় সংকোচনে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে।

