

## বিশ্বের সবচেয়ে বেশী ব্যয়ে বিশ্বের সবচেয়ে খারাপ সড়ক

সড়ক ব্যবস্থাপনা অবকাঠামো উন্নয়নের এক গুরুত্বপূর্ণ উপাদান। উন্নত বিশ্বের উন্নয়ন দর্শনের একটি উল্লেখযোগ্য দিক ছিল অনুন্নত বিশ্বকে সড়ক নির্মাণে সহায়তা করা। কিন্তু দাতা দেশগুলো সময়ের আবর্তনে ধীরে ধীরে সেই দর্শন থেকে সরে এসে মিলেনিয়াম ডেভেলপমেন্ট গোলে (এমডিজি) এর দিকে ধাবিত হলো, যেগুলো মূলত বিভিন্ন সামাজিক উন্নয়নের সাথে সম্পর্কিত। এর ফলে অনুন্নত বিশ্বের একটি বড় অংশকে সড়ক নির্মাণের গুরু ব্যয় নিজেদের কাঁধে তুলে নিতে হয়।

পরবর্তীকালে এই সড়ক নির্মাণ ব্যয়ে উন্নয়নশীল বিশ্বের মধ্যে বেশ বড় রকমের বিরাত পার্থক্য দেখা যায়। এর মধ্যে পরিবেশগত পার্থক্য একটি বড় নিয়ামক হিসেবে দাঁড়ায়। বিভিন্ন দেশের জল হাওয়া বিভিন্ন রকম। সেখানকার ভূ-প্রাকৃতিক বৈচিত্রের ক্ষেত্রেও এক দেশের সাথে আরেক দেশের মিল কম। এছাড়াও নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য দেশ মহাদেশ ভেদে বিভিন্ন রকমের হয়ে থাকে। এই কারণে সড়ক নির্মাণ ব্যয় এর পার্থক্য থাকাটাই স্বাভাবিক।

সাম্প্রতিক কালের হিসেবে অনুযায়ী আন্তর্জাতিক ক্ষেত্রে সড়ক নির্মাণের ব্যয় বিভিন্ন দেশে কেমন ইউরোপ মহাদেশে সড়ক নির্মাণ করতে খরচ হয় প্রতি কিলোমিটারে ২৯ কোটি টাকা , চীনে ১৩ কোটি এবং ভারতে ১০ কোটি । আর এদিকে অবিস্বাস্যভাবে বাংলাদেশে গড়ে লাগে ৫৯ কোটি টাকা, যা ভারতের ছয়গুণ । এর মধ্যে ঢাকা-মাওয়া-ভাঙ্গা মহাসড়ক চার লেন নির্মাণে কিলোমিটারপ্রতি ব্যয় ধরা হয়েছে ৯৫ কোটি টাকা । ফলে মহাসড়ক নির্মাণ সবচেয়ে ব্যয়বহুল দেশ হতে যাচ্ছে বাংলাদেশ।

এখন প্রশ্ন উঠতে পারে এইরকম বিশ্ব রেকর্ড ভেঙ্গে আমরা কি ধরনের সড়ক তৈরী করছি ? বিশ্বব্যাংকের ডুয়িং বিজনেস প্রতিবেদন থেকে জানা যায় অবকাঠামোর দিক থেকে বাংলাদেশের অবস্থান এশিয়ার মধ্যে নিম্নতম। দক্ষিণ এশিয়ার প্রতিবেশী দেশগুলোর মধ্যে সড়ক অবকাঠামো সূচকে ১০-এর মধ্যে বাংলাদেশের স্কোর ২.৯, ভারতের ৩.৮, চীনের ৪.৬, পাকিস্তানের ৩.৮ ও শ্রীলঙ্কার স্কোর ৫.১। ২০১৪ সালে প্রকাশিত এশিয়ান ডেভেলপমেন্টের কারিগরি প্রতিবেদনে বলা হয় বাংলাদেশের মহাসড়কগুলোর মধ্যে আদর্শ মানের সড়ক মাত্র ১ শতাংশ। ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক সহ আরো কিছু সড়ক নির্মাণের পর এই শোচনীয় অবস্থার কিছুটা উন্নতি ঘটেছে। তারপরেও ভাল সড়ক শতকরা এক ভাগ থেকে আর কত দূর উন্নতি ঘটাবে?

তাহলে মোদ্দা কথা কি দাঁড়ালো ? একদিকে সড়কের সার্বিক অবস্থায় আমরা পৃথিবীতে সবচেয়ে খারাপ অবস্থানে। কিন্তু আবার সেই খারাপ সড়ক ব্যবস্থা আমরা তৈরী এবং রক্ষণাবেক্ষণ করছি পৃথিবীর সবচেয়ে বেশী খরচে। সত্যি সেলুকাস, কি বিচিত্র এই বাংলাদেশ। বাংলাদেশে সুশাসনের অভাব প্রকট এতে কোন সন্দেহ নেই। কিন্তু সেটির মাত্রা যে এতো ভয়াবহ আকার ধারণ করেছে সেটি এই সড়ক নির্মাণে সীমাহীন দুর্গীতি থেকেই ফুটে ওঠে।

এখন দেখা যাক এই যে অন্যান্য দেশের তুলনায় বিপুল পরিমাণে বেশী অর্থ ব্যয় করে বিশ্বের নিম্ন সারির সড়ক ব্যবস্থা তৈরী করার এই দুর্লভ কৃতিত্বের পেছনে মূল কারণগুলো কি কি।

অবশ্যম্ভাবীভাবে দুর্নীতি একটি বড় কারণ।

ট্রান্সপারেন্সী ইন্টারন্যাশনালের জরিপ অনুযায়ী সরকারী কাজের চুক্তি এবং অবকাঠামো নির্মাণে সবচেয়ে বেশী ঘুষের আদান প্রদান হয়ে থাকে প্রকল্প কর্মকর্তা আর ঠিকাদারী কোম্পানীদের মধ্যে। যেসব দেশ দুর্নীতিপরায়াণ সেইসব দেশে এই ধরনের প্রকল্পে খরচ প্রতি ইউনিটে শতকরা ৭ ভাগ বেশী হয়।

বিশ্বব্যাংকের আরেক জরিপে পাওয়া যায় যে শতকরা ৫০ ভাগের উপরে ঠিকাদারী কোম্পানী যারা নিলামে অংশগ্রহণের কাগজপত্র পায় তাঁরা নিলামে অংশগ্রহণ করে না। এই নিলামে অংশগ্রহণ না করার কারণ একটা বড় কারণ সাধারণত কৌশলগত কারণে হয়ে থাকে। ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানগুলো নিজেদের মধ্যে একটা সিডিকেট করে সিদ্ধান্ত নেয় কে অংশগ্রহণ করবে আর কে করবে না। এতে প্রতিযোগিতামূলক নিলাম, যেই প্রক্রিয়ার মধ্যে প্রকল্পের খরচ কম হওয়ার কথা, সেটির আর সুযোগ থাকে না।

শুধু তাই নয় যে কোম্পানী নিলামে জেতে তাঁদের কাগজপত্র ভাল করে হিসেব করা হয় না। কারণ অনেক ক্ষেত্রেই প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাথে ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের অলিখিত চুক্তি থাকে। এই ধরনের দুর্নীতির ফলে এই সব প্রকল্পের খরচ শতকরা ৮ ভাগ থেকে ৬০ ভাগ পর্যন্ত বেড়ে যায়। শুধু তাই নয় গড়ে এই ধরনের কাজগুলো প্রায় শতকরা ৩০ ভাগের বেশী সময় লাগে মূল সময়ের থেকে।

এছাড়াও বিশ্বব্যাংকের গবেষণায় উঠে এসেছে আরো কি কি কারণে প্রকল্প ব্যয় বাড়তে থাকে। প্রথমত যখনই জমি অধিগ্রহণ হয়, তখন অধিগ্রহণকৃত জমির মূল্য অনেক বেশী দেখানো হয়। কিন্তু সেই তুলনায় জমির মালিককে অনেক কম দাম দেওয়া হয়। টেন্ডার আর নিলামে নিয়ে দুর্নীতির কথা আগেই বলা হয়েছে। এছাড়াও বিভিন্ন পত্র পত্রিকায় অনুসন্ধানী প্রতিবেদনে উঠে এসে কি প্রক্রিয়াতে দুর্নীতি হয়। যত বেশি টাকার প্রকল্প তত বেশি কমিশন পেয়ে থাকেন প্রকল্পের প্রকৌশলী এবং অন্যান্য কর্মকর্তারা। ঠিকাদাররা অর্থ ভাগ করে নেন প্রকৌশলীদের সঙ্গে।

এরপরে বিরাট যে দুর্নীতিটি হয় সেটি হলো মাল কেনা বেচায়। নির্মাণ সামগ্রীর দাম অতিরিক্ত দেখিয়ে অতিরিক্ত ব্যয় করা হয়। এক্ষেত্রে ব্যয় এর উপর নজরদারি, স্বচ্ছতা রক্ষা এবং জবাবদিহিতার ক্ষেত্রে প্রকল্প কর্মকর্তাদের একটা বড় ভূমিকা থাকার কথা। কিন্তু যাদের নজরদারি করার কথা তাঁরাই যখন দুর্নীতির অংশ হয়ে যায় তখন এই ব্যয় লাগামহীনভাবে বাড়তে থাকা ছাড়া আর তো কিছু ঘটার কথা নয়।

এরপরে যেটা ঘটে সেটা হলো যে কোন প্রকল্পই সময় মতন শেষ হয় না। কাজ না করে সময়ক্ষেপণ করা হয়। কারণ সময় গেলেই বিভিন্ন অজুহাতে নতুন করে ব্যয় বাড়ানোর সুযোগ তৈরী হয়। বলতে সড়ক নির্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণের প্রতিটি প্রকল্পেই এই ঘটনা ঘটে থাকে। এখানে শুধু দু'তিনটে খবর যেগুলো প্রিন্ট এবং ইলেক্ট্রনিক মিডিয়াতে বহুবার এসেছে সেগুলোর কথা উল্লেখ করবো।

আমাদের এই খোদ ঢাকাতে ১১ কিমি লম্বা মেয়র হানিফ ফ্লাইওভার নির্মাণের প্রকল্প। ২০০৫ সালে যখন এই প্রকল্পের ব্যয় হিসেব করা হয় তখন ধরা হয়েছিল ৬৭০ কোটি টাকা। কয়েকদফা ধরে প্রকল্পের সময় বৃদ্ধির পর আট বছর পরে প্রকল্প যখন শেষ হয় তখন খরচ

বেড়ে দাঁড়ায় তিনগুণেরও বেশী ২০৫৩ কোটিতে। এতে এই ফ্লাইওভার নির্মাণে শেষপর্যন্ত খরচ দাঁড়ায় ১৮৬ কোটি টাকা প্রতি কিলোমিটারে। ভারতে একটি ফ্লাইওভার নির্মাণে প্রতি কিলোমিটারে ১০০ কোটিরও কম লাগে। আর পাকিস্তানে লাগে ৭০ কোটিরও কম। এমনকি মালেশিয়া এবং চীন পর্যন্ত ১০০ কোটির কম খরচে চার লেনের ফ্লাই ওভার বানায়।

সওজ অধিদপ্তরের জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ মহাসড়ক ঢাকা-চট্টগ্রাম চার লেন প্রকল্প। ২০০৬ সালে অনুমোদনের পর ২০১২ সালের মধ্যে মহাসড়কের ১৯২ কিলোমিটার দুই লেন থেকে চার লেন করার কথা ছিল। পরামর্শক নিয়োগ, মালামাল আমদানি, স্থাপনা অপসারণে দেরি—এসব অজুহাতে প্রকল্পের মেয়াদ ৯ বছরে ছয় দফা বাড়ানো হয়েছে। ব্যয় ১ হাজার ৭০০ কোটি টাকা থেকে বেড়ে হয়েছে ৩ হাজার ৭৯৪ কোটি ২৯ লাখ টাকা।

ঢাকায় নির্মিত গত বছর থেকে চালু হওয়া মগবাজার-মৌচাক ফ্লাইওভার। ২০০৫ সালে যুক্তরাষ্ট্রের একটি কোম্পানি সমীক্ষা করে এই ফ্লাইওভারের নকশা করে। ২০১১ সালে একনেকে নির্মাণ প্রকল্পের চূড়ান্ত অনুমোদন দেয়া হয়। ২০১৩ সালের ১৬ই ফেব্রুয়ারী নির্মাণ কাজের উদ্বোধন করা হয়। শেষ হওয়ার কথা ২০১৪ সালে। প্রথম ধাপে প্রকল্পের খরচ ছিল ৩৪৩ কোটি ৭০ লাখ টাকা। দ্বিতীয় ধাপে এ খরচ নির্ধারণ করা হয় ৭৭২ কোটি ৭৭ লাখ টাকা। শেষমেষ প্রকল্পের ব্যয় দাঁড়িয়েছে ১ হাজার ২১৮ দশমিক ৮৯ কোটি টাকা। এক বছরের জায়গায় দীর্ঘ চার বছর পরে নির্মাণ কাজ শেষ হয়।

বিভিন্ন প্রাসঙ্গিক গবেষণায় উঠে এসেছে যে উন্নয়নশীল দেশগুলোতে সড়ক নির্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ দুর্নীতির করাল গ্রাসে নিমজ্জিত। আর উপরোক্ত আলোচনা থেকে এটি খুব স্পষ্টভাবে প্রতীয়মান হয় যে বাংলাদেশের সড়ক নির্মাণ ব্যবস্থাপনা অন্যান্য উন্নয়নশীল দেশের তুলনায় আরো বেশী শোচনীয়। যেই দেশে সুশাসনের সামগ্রিক অভাব, সেই দেশে যে সেক্টরে হাজার কোটি টাকার খেলা চলে, সেখানে ক্ষমতাবান অর্থলোভী শ্রেণী ভীড় জমায়, লুটের বখরা নেয়। ফলে দুর্নীতির কোন সীমা পরিসীমা থাকেনা।

জনগণের মাথার ঘাম পায়ে ফেলা কষ্টার্জিত টাকার এই রকম অপব্যবহার এবং দুর্নীতি আমাদের গভীরভাবে উদ্ভিগ্ন করে। একই সাথে আমরা জানি বিপুল এই অর্থ অপচয়ের ফলে অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ ক্ষেত্র যেমন শিক্ষা, স্বাস্থ্য ইত্যাদি খাতে অর্থ বিনিয়োগের পথ রুদ্ধ হচ্ছে। সড়ক ব্যবস্থা একটি দেশের অর্থনীতির চালিকা শক্তি, মূল ধমনীগুলোর একটি। এই সড়ক নির্মাণ এবং ব্যবস্থাপনায় ভয়ংকর অনিয়ম অর্থনীতিতে গতি সঞ্চারের পথ রুদ্ধ করছে। অর্থনীতিকে প্রায় পঙ্গু করে ফেলা এই ভয়ংকর দুর্নীতির করাল থাবা থেকে দ্রুত মুক্তি না পেলে দেশের সামগ্রিক উন্নয়ন এই রকম স্ববির হয়েই থাকবে।