

# আমার ঘুম আসে না রে পুরনো বিমানে...



ফজলুল বারী ও টিপু সুলতান

‘আমার ঘুম আসে না রে একা ঘরে...’ জনপ্রিয় এই বাংলা গানটি বোধহয় আমাদের বিমান প্রতিমন্ত্রী আজকাল প্রায়ই শোনেন। ওনার ঘরে এখন উনি সত্যিই একা। চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন নির্বাচনে শোচনীয় পরাজয়ের পর নগর বিএনপির সভাপতির পদ হারিয়েছেন। দলের নেতা-কর্মীরা এখন আর তার সঙ্গে নেই। চট্টগ্রাম বিএনপিতে তিনি এখন বড়ই একা (তবে জামায়াত আছে ওনার সঙ্গে)। এর মধ্যে মন্ত্রিত্ব হারাচ্ছেন এমন গুঞ্জন ক্রমশ জোরালো হয়ে উঠছে। তার ওপর দুটি বিমান দুর্ঘটনা। ঘুম তো পালাবেই। নতুন বিমান, কোটি কোটি টাকা লেনদেন। শিহরণ জাগানো AbfWZ দুটি বিমান দুর্ঘটনার পর বিমানের নিয়মিত ফ্লাইট শিডিউল ঠিক রাখার জন্য নতুন বিমান কিনতে হবে তা তিনি জানতেন। তিনি এটাও জানতেন, এত দিন অর্থমন্ত্রীকে নতুন বিমান ক্রয়ে অর্থ বরাদ্দে রাজি না করাতে পারলেও দুর্ঘটনার পর ঠিকই পারবেন। তিনি ১০টি বিমান কেনার আবদার নিয়ে গিয়েছিলেন। এর মধ্যে ৪টি বিমান কেনার বরাদ্দ পাচ্ছেন সহসাই। কোটি কোটি টাকা কমিশনের হাতছানি। ঘুম আসে কী করে!

পাশাপাশি দুটি ছবি। একটিতে সিলেট ওসমানী আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর রানওয়ের বাইরে মুখ খুবড়ে পড়ে আছে বিমানের দুর্ঘটনাকবলিত এফ-২৮ উডোজাহাজ। আরেকটি ছবির সৃষ্টি গত পহেলা জুলাই। চট্টগ্রাম শাহ আমানত (রঃ)

আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর রানওয়ে থেকে ছিটকে বাইরে চলে যাওয়া দুবাই থেকে আসা ডিসি-১০ উডোজাহাজ। চট্টগ্রামের ঘটনার পর একটি জাতীয় দৈনিকের প্রথম পাতায় ছবি দুটি পাশাপাশি ছাপা হয়। এ যেন সত্যিকারের ছবি জাতীয় পতাকাবাহী বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্সেরই।

বিমানের সদর-অন্দর কিভাবে চলছে না চলছে তা আর কারো কাছেই লুকোছাপার বিষয় নয়। একেকটি দুর্ঘটনার পরপর এসব খবরের বিষয় হয়। এক পক্ষ আরেক পক্ষকে দোষারোপ করে। কিছুদিন পর আবার সবকিছু চাপা পড়ে যায় আরও কিছুদিনের জন্য। সর্বশেষ সিলেট আর চট্টগ্রামের দুর্ঘটনার পর খোদ বিমান প্রতিমন্ত্রী দুর্ঘটনার জন্য সংশ্লিষ্ট এয়ারক্রাফট দুটির পাইলটদের দোষারোপ করেছেন। সিলেটের ঘটনার পরপর প্রতিমন্ত্রীর মন্তব্যে ক্ষুব্ধ পাইলট এসোসিয়েশন ধর্মঘট শুরু করলে প্রতিমন্ত্রী তার বক্তব্য থেকে সরে আসেন। চট্টগ্রামের ঘটনার পর তাকে সে অবস্থায় পড়তে হয়নি।

কিন্তু বিমান সংশ্লিষ্টরা জানেন সেখানকার সমস্যা শুধু এক জায়গাতেই নয়। মগজের সমস্যা বড়। জাতীয় পতাকাবাহী প্রতিষ্ঠানটি চালুর পর থেকেই এর মোটামুটি একই অবস্থা চলে আসছে। স্বাধীনতার পরপর এটি গড়ে উঠলেও ভাবমূর্তি, লাভজনক প্রতিষ্ঠান কোনো তিলকই এর ভাগ্যে জোটেনি। অথচ ১৯৮৫ সালে গড়া এমিরেটসও এখন বিশ্বনন্দিত। বিমানকে তারা গোষ্ঠীশুদ্ধ কিনতেও চায়।

জিয়া আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর দিনরাতের বড় অংশ অলস সময় কাটায়। সারা বিশ্বের আরেক অনেকগুলো এয়ারলাইন্স ফ্লাইট নিয়ে আসতে চায় জিয়ায়। বিমানকে বাঁচাতে তাদের প্রস্তাবে সায় দেয় না বাংলাদেশ সরকার। এখন প্রতিযোগিতার বাজারে নানা এয়ারলাইন্স এখানে অনেক কমে প্রতিযোগিতামূলক দামে টিকেট বিক্রি করতে চায়। বিমানকে বাঁচাতে সরকার তাদের আস্থানে সাড়া দেয় না।

কোনো রকম প্রশিক্ষণ নীতিমালা না থাকায় গত তিন বছরে বিমানের ২২ জন বৈমানিককে অপ্রয়োজনীয় মোট ৯৯ ঘণ্টা অতিরিক্ত প্রশিক্ষণ দিতে হয়েছে। এতে করে প্রায় ৩ কোটি টাকা অপচয় হয়েছে জাতীয় বিমান সংস্থাটির। একইভাবে অতিরিক্ত সিমুলেটিং প্রশিক্ষণ শিরোনামেই ২ কোটি টাকার অপচয় করানো হয়েছে

সেলিং ঠিক করে দিয়ে রেখেছে। এর নিচের দামে টিকেট বিক্রি করা যাবে না। বিমানও তাদের বাঁচাতে পারছে না। উল্টো গরিব দেশের মানুষের পকেট কেটে বাড়তি কোটি কোটি ডলার নিয়ে যাচ্ছে নানা বিদেশী এয়ারলাইন্স।

চট্টগ্রামের দুর্ঘটনার পরও নানা বিষয় অমীমাংসিত রেখে আবার বিমানের নতুন এয়ারক্রাফট কেনা অথবা লিজে আনা নিয়ে শুরু হয়েছে নানা তৎপরতা। বিমানের এসব কেনাকাটা অথবা লিজ প্রসঙ্গটি বরাবরই অস্বচ্ছ। সে জন্য একটি সরকারের বিদায়ের পরপরই এ সংক্রান্ত একটি দুর্নীতির মামলা চালু হয়। সূত্রগুলোর মতে, বর্তমান প্রতিমন্ত্রীর নেতৃত্বে ইতোমধ্যে ভবিষ্যতের জন্য একাধিক মামলার পটভূমি সৃষ্টি হয়ে গেছে। আরও হচ্ছে।

চট্টগ্রামের মেয়র নির্বাচনে পরাজিত হবার পর বিমান প্রতিমন্ত্রী মীর নাসিরের টেকনোক্র্যাট চাকরিটিও যাচ্ছে- এমন একটি



## প্রতিমন্ত্রীর বক্তব্য

এ ব্যাপারে বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন প্রতিমন্ত্রী মীর মোহাম্মদ নাছিরউদ্দিন এই প্রতিনিধিদের বলেছেন, তিনি দায়িত্ব নেবার পর থেকে বিমানকে লাভজনক ও আধুনিক বহরে পরিণত করতে নিরলস চেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছেন। বিমানের কোনো কেনাকাটা বা লিজে অনিয়ম হয়নি।

তিনি বলেন, বোয়িং-৭৩৭ লিজ আনার পর আমি বলেছিলাম এটা পরীক্ষামূলক চালিয়ে দেখতে; যদি লাভজনক না হয় তাহলে ফেরত দিতে। কিন্তু লাভজনক না হওয়া সত্ত্বেও কেন ৩ মাস বেশি চালানো হলো তা বিমান কর্তৃপক্ষ বলতে পারবে।

ডিসি-১০ লিজ সম্পর্কে বলেন, আগে যে টাকায় লিজ নেওয়া হতো আমি তা অনেক কমিয়ে এনেছি। এতে মাসে প্রায় ৩০ লাখ ডলার সাশ্রয় হয়েছে।

এটিপি বিক্রি সম্পর্কে প্রতিমন্ত্রী বলেন, এটিপি আওয়ামী লীগ সরকারের সময় দাম উঠেছিল প্রতিটি ১৫ মিলিয়ন ডলার। আর আমরা ২৫ মিলিয়ন ডলার দরে বিক্রি করেছি।

তিনি বলেন, এটিপি ভালো বিমান ছিল। সেগুলো এখন ইংল্যান্ডে উড়ছে। কিন্তু এটিপি নিয়ে পত্রপত্রিকায় ব্যাপক লেখালেখি হয়েছে, এক মন্ত্রী তো এটিপি থেকে লাফ দিয়ে নেমেই গিয়েছিলেন- এসব কারণে বিক্রি করতে হলো।

প্রতিমন্ত্রী বলেন, ওই অবস্থায় এফ-২৮ দুটি না কিনলে ফ্লাইট পরিচালনায় ভয়াবহ বিপর্যয় দেখা দিত। এফ-২৮ দুটি কেনার পর এ পর্যন্ত ৩ হাজার ৭০০ ফ্লাইট পরিচালনা করা হয়েছে।

**বিমানবহরে এয়ারবাস ছিল ৩টি। এর মধ্যে ২টি ছিল বিমানের নিজস্ব আর একটি লিজে আনা। বর্তমান সরকার ক্ষমতায় আসার পর লিজের এয়ারবাসটি ছেড়ে দেওয়া হয়। এর পরিবর্তে আরেকটি এয়ারবাস লিজে আনা হয়। এই ৩টি এয়ারবাস থাকা অবস্থায়ই বিমানের কোনো রুট বা গন্তব্য না বাড়ানো সত্ত্বেও আমেরিকার মিয়ামি থেকে আরেকটি এয়ারবাস লিজে আনা হয়**

প্রচারণা চালু হয়েছিল। শোনা যায়, তখন তারেক রহমানের আমেরিকা যাত্রার আগ মুহূর্ত পর্যন্ত প্রতিমন্ত্রী এক রকম পালিয়েই ছিলেন। এরপর চট্টগ্রাম মহানগর বিএনপির সভাপতির পদচ্যুতির মাধ্যমে তার প্রতিমন্ত্রীর পদটি রক্ষা হয়। এ নিয়ে আরেকটি প্রচারণাও আছে। সরকারের কোনো কোনো মহলে প্রতিমন্ত্রী নাকি বোঝাতে সক্ষম হয়েছেন, নতুন বিশাল কেনাকাটার পর্বাতি যখন প্রায় চূড়ান্ত পর্যায়ে, তখন দায়িত্বটির গড়বড়ের সঙ্গে সঙ্গে আরও অনেক স্বার্থসংশ্লিষ্টতার গড়বড়ও হয়ে যেতে পারে। এ মওকায় তার পদ রক্ষা হয়েছে। কিন্তু বিমানের রক্ষা যে হচ্ছে না, তা তো দিনের আলোর মতো স্পষ্ট সবার কাছে।

সর্বশেষ চট্টগ্রামের ঘটনার পর বাংলাদেশ বিমানের অদক্ষতা আরও ভালোভাবে চিহ্নিত হয়েছে। একটি বিধ্বস্ত উড়োজাহাজকে কেন্দ্র করে আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরটির স্বাভাবিক ফ্লাইট অপারেশন এত দিন ধরে বন্ধ, এর জবাব কী? যুদ্ধকালীন জরুরি অবস্থার প্রতিকার প্রস্তুতি কি আমাদের কাছে? দেশবাসী দেখেছে সেনাবাহিনীর লোকজনকেও সেখানে একটি বিমান সরানোর কাজে হতে হচ্ছে কি রকম গলদঘর্ম। স্পেস্ট্রাম গার্মেন্টেসের বিধ্বস্ত একটি ভবনের ধ্বংসস্থল অপসারণের কাজে

এবং সম্ভাব্য আশংকার ভূমিকম্প পরবর্তী পরিস্থিতি মোকাবেলায় আমাদের যোগ্যতা-সামর্থ্যের বিষয়টি সামনে চলে এসেছে।

## নিরুদ্দেশ গন্তব্যে এগিয়ে চলেছে বিমান!

মাথার ওপর অনিয়ম-অব্যবস্থাপনা আর লোকসানের বিশাল বোঝা। এ অবস্থার ভেতর অজ্ঞাত নিরুদ্দেশ গন্তব্যের উদ্দেশে হাঁটছে বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স। গন্তব্য যে এর অজ্ঞাত অথবা নির্ধারিত তা খোদ অর্থমন্ত্রিসহ সরকারের দায়িত্বশীল ব্যক্তির জানেন। তারপরও বিশেষ চাপাচাপির মুখে নতুন চারটি বিমান কেনার বিষয়টি অর্থমন্ত্রীকে কবুল করতে হয়েছে। বিমানের ইতিহাসে এমন পরিস্থিতি কিন্তু নতুন নয়। জন্মের পর থেকে এ সবই এখানে নিয়ম বলে চলে এসেছে। প্রতিবার প্রতিটি কেনাকাটায় অনিয়ম চলে এসেছে। এসবের সঙ্গে সব সময় জড়িত হয়েছেন সরকার এবং মন্ত্রণালয়ের শীর্ষ কর্মকর্তারা। এর জন্য প্রতিটি সরকার বদলের পর বিমানের কেনাকাটা নিয়ে প্রথম একটি মামলার সৃষ্টি হয়েছে। অভিযোগ উঠেছে, এ সরকারের আমলে শুধু ৬টি খাতে গত তিন বছরেই অনিয়ম হয়েছে ২৯০ কোটি টাকার বেশি। এছাড়া বিমানের ইতিহাসে সবচেয়ে

বেশি লোকসানের রেকর্ডও করেছে বর্তমান সরকার। জানা গেছে, গত বছর বিমান লোকসান দিয়েছে প্রায় ৫২০ কোটি টাকা।

**মুদি দোকানেরও একটা বিজনেস প্ল্যান থাকে, কিন্তু বিমানের তা নেই**

খোদ অর্থমন্ত্রী সাইফুর রহমান সম্প্রতি এমন একটি মন্তব্য করেছেন। বিমানের সাবেক ও বর্তমান একাধিক উর্ধ্বতন কর্মকর্তার সঙ্গে কথা বলে জানা গেছে, জাতীয় পতাকাবাহী দেশের একমাত্র সংস্থা বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্সের সবচেয়ে বড় দুর্ভাগ্য হচ্ছে জন্মের পর থেকে এ পর্যন্ত এভিয়েশন ব্যবসা সম্পর্কে দক্ষ কাউকে ম্যানেজমেন্টে পর্যন্ত বসানো হয়নি। যখনই যারা নিয়োগ পেয়েছেন তারা এভিয়েশন ব্যবসা সম্পূর্ণ বুঝে উঠতে না উঠতেই হয় বদলি হয়ে গেছেন, না হয় অবসরে চলে গেছেন। তাই গত ৩২ বছরেও বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স সফল প্রতিষ্ঠান হয়ে উঠতে পারেনি। উপরন্তু দিনে দিনে এর লোকসান ও দেনার পরিমাণ বেড়েই চলেছে।

স্বৈরাচার এরশাদ আমল থেকে বিমানে অদক্ষ ব্যবস্থাপনায় নতুন মাত্রা যোগ হয়। তা হচ্ছে বেসামরিক বিমান পরিবহন সংস্থা হয়ে পড়েছে সামরিক কর্মকর্তাদের আখড়া। এ প্রক্রিয়ার গুণে অবসরে যাবার ১/২ বছর আগে একেকজন সামরিক কর্মকর্তা বসে যান বিমানের শীর্ষ পর্যায়ে। আর তারা জীবনের শেষ কামাই হিসেবে নানা নিয়ম-অনিয়মের মধ্য দিয়ে বিমান থেকে হাতিয়ে নিতে পারেন মোটা অঙ্কের অর্থ। তাতে বিমানের সর্বনাশ হলো কি হলো না, সে দিকে কেউ জরুরি করেননি। দিনে দিনে ব্যবস্থাপনায় অদক্ষদের পাল্লা ভারী হয়েছে এবং হচ্ছে।

বর্তমানে বিমানের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ

ভারপ্রাপ্ত এমডিসহ পরিচালকবৃন্দের গুরুত্বপূর্ণ ৮টি পদেই রয়েছেন সামরিক কর্মকর্তারা। সংশ্লিষ্টদের মতে, বিমান একটা ‘মিনি ক্যান্টনমেন্ট’ হয়ে উঠেছে। গত ৯ মাস ধরে বিমানের এমডি পদ খালি রয়েছে। বিভিন্ন অনিয়মে সায় না দেওয়ায় গত বছর এমডি এয়ার কমডোর লিয়াকত আলীকে নিয়োগের অল্প কয়েক মাস পরই সরিয়ে দেওয়া হয়। এরপর ভারপ্রাপ্ত এমডি হিসেবে দায়িত্ব পালন করছেন মেজর (অবঃ) মাহমুদুর রহমান। বিমানে তিনি মরহুম প্রেসিডেন্ট জিয়াউর রহমানের চাচাতো ভাই হিসেবে পরিচিত।

এ রকম অদক্ষ ব্যবস্থাপনা এবং যখন-তখন মন্ত্রণালয়ের অযাচিত হস্তক্ষেপের কারণে গত ৩২ বছরেও কোনো যুৎসই বাণিজ্যিক পরিকল্পনা নিয়ে এগুতে পারেনি বিমান। অব্যাহত দুর্নীতি ও অপরিষ্কৃত পদক্ষেপের কারণে বিমান কখনো লাভের মুখ দেখেনি। বরং দেনার ভারে জর্জরিত হয়ে পড়েছে।

বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স পাইলট এসোসিয়েশনের সভাপতি ক্যাপ্টেন নাসিমুল হক বলেছেন, একটা মুদি দোকানেরও বাণিজ্যিক পরিকল্পনা থাকে। কিন্তু বিমানের তাও নেই।

তিনি বলেন, বিমানকে লাভজনক করা সহজেই সম্ভব। এর জন্য দরকার দক্ষ ব্যবস্থাপনা। বিমানেই অনেক দক্ষ কর্মকর্তা আছেন। তাদেরকে ম্যানেজমেন্টে বসিয়ে স্বাধীনভাবে দায়িত্বপালন করতে দিলে সুফল পাওয়া যেত।

গত ৫ জানুয়ারি অর্থনীতি সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির বৈঠকেও বিমানকে একটি চরম অদক্ষ প্রতিষ্ঠান হিসেবে তীব্র সমালোচনা করেছিলেন অর্থমন্ত্রী এম সাইফুর রহমান।

### আরেক ক্ষমতাধরের আবির্ভাব!

বর্তমান সরকার ক্ষমতায় আসার পর প্রধানমন্ত্রী পরিবারের সদস্য ফ্লাইট ইঞ্জিনিয়ার শামীম ইকান্দার বিমানে অসম্ভব এক ক্ষমতাধর হিসেবে আবির্ভূত হন। অভিযোগ রয়েছে, গুরু থেকেই তিনি বিমানের ম্যানেজমেন্ট ও কেনাকাটাসহ বিভিন্ন ক্ষেত্রে হস্তক্ষেপ করতে শুরু করেন। তার হস্তক্ষেপ নির্বিলম্ব করার জন্য বর্তমান সরকার ক্ষমতায় আসার প্রথম তিন মাসের মধ্যেই ফ্লাইট অপারেশন ম্যানেজমেন্টের সব পদে বসানো হয় নিজস্ব লোকদের। ফ্লাইট অপারেশনের গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা থাকে বলে আগে এসব পদে সবসময় অভিজ্ঞ ও দক্ষ পাইলটদের বসানো হতো। কিন্তু শামীম ইকান্দারের ইচ্ছাকে প্রাধান্য দিতে গিয়ে কর্তৃপক্ষ চিফ অব সেফটি পদে ক্যাপ্টেন সেলিম, চিফ অব শিডিউলিং পদে ক্যাপ্টেন মাহমুদ হাসান, ডাইরেক্টর ফ্লাইট অপারেশন (ডিএফও) পদে ক্যাপ্টেন কামাল মাহমুদ, চিফ অব ট্রেনিং পদে ক্যাপ্টেন জোয়ার্দারকে বসানো হয়।

এদের দ্বারা ফ্লাইট ম্যানেজমেন্ট করানো যে বিমানের জন্য অকল্যাণকর হচ্ছে তা

পাইলটদের পক্ষ থেকে বারবার কর্তৃপক্ষকে বলা হয়েছে। এসব কর্মকর্তা দিয়ে যাতে সরাসরি বিমান চালনার কাজ না করানো হয় তার জন্য গত ২ ফেব্রুয়ারি পাইলটদের পক্ষ থেকে একজন পাইলট সিভিল এভিয়েশনের চেয়ারম্যানের কাছে লিখিত আবেদনের অনুরোধ করেন। তাতে বলা হয়, এরা বিমানের জন্য বিপজ্জনক ও ঝুঁকিপূর্ণ। ওই আবেদনে বলা হয়, এরা সবারই একাধিক বিয়ে, তালাক, সন্তানদের সঙ্গে দূরত্ব, অন্য নারীর সঙ্গে বিবাহবিহীন সম্পর্ক এবং বেশির ভাগ সময় মদ্যপ অবস্থায় থাকে। বিমানের মেডিকেল বিভাগ এসব কারণ বিদ্যমান থাকা অবস্থায় যেকোনো পাইলটকে বিমান চালনার জন্য বিপজ্জনক বলে মনে করে। কারণ এরা মানসিকভাবে বিপর্যস্ত থাকে বলে অনেক সময় সঠিক সিদ্ধান্ত নিতে ব্যর্থ হয়। কিন্তু সিভিল এভিয়েশন কর্তৃপক্ষ এ ব্যাপারে কোনো তদন্ত বা মেডিকেল চেকআপের উদ্যোগ নেয়নি। এরই মধ্যে চিফ অব সেফটি ক্যাপ্টেন সেলিমের ভুল ল্যান্ডিংয়ের কারণে গত ১ জুলাই চট্টগ্রাম বিমানবন্দরে অবতরণকালে

নেয়নি কর্তৃপক্ষ। এ জন্য গত দু’বছর ধরে তাকে মেডিকেল আনফিট দেখিয়ে গ্রাউন্ডেড করে রাখা হয়েছে। এ ব্যাপারে তিনি বিমান ও সিভিল এভিয়েশনের পরামর্শে একাধিকবার সিঙ্গাপুর ও লন্ডনে মেডিকেল চেকআপ করান। কিন্তু অভিযোগটি হচ্ছে এসব পরীক্ষায় মেডিক্যালি ফিট হবার পরও কর্তৃপক্ষ নানা অজুহাতে তাকে ফ্লাইট পরিচালনা থেকে দূরে সরিয়ে রেখেছে।

অভিযোগ রয়েছে, শামীম ইকান্দারের টেন্ডন বলে পরিচিত ফ্লাইট অপারেশনের কর্মকর্তাদের স্বজনপ্রীতি ও রাজনীতির কারণে বসিয়ে রাখা হয়েছে অনেক দক্ষ পাইলটকে। এ কারণে অনেকে ইতিমধ্যে বিদেশী এয়ারলাইন্সে চাকরি নিয়ে চলে গেছেন। এরমধ্যে শুধু কাতার এয়ারওয়েজেই সম্প্রতি যোগ দিয়েছেন বিমানের ৭ পাইলট। আবার অনেকে দূর পালার লোভনীয় ফ্লাইট ও বেশি বেশি ওভারটাইম করার জন্য এদের কাছে ধরনা দিতেও বাধ্য হচ্ছে। বিমানের ম্যানেজমেন্টের এ দুরবস্থার কথা জানা সত্ত্বেও বিমান প্রতিমন্ত্রী নীরব দর্শকের ভূমিকা পালন

**বর্তমানে বিমানের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ভারপ্রাপ্ত এমডিসহ পরিচালকবৃন্দের ৮টি পদেই রয়েছেন সামরিক কর্মকর্তারা। সংশ্লিষ্টদের মতে, বিমান একটা ‘মিনি ক্যান্টনমেন্ট’ হয়ে উঠেছে। গত ৯ মাস ধরে বিমানের এমডি পদ খালি রয়েছে। বিভিন্ন অনিয়মে সায় না দেওয়ায় গত বছর এমডি এয়ার কমডোর লিয়াকত আলীকে নিয়োগের অল্প কয়েক মাস পরই সরিয়ে দেওয়া হয়**

একটি ডিসি-১০ উড়োজাহাজ ২১৫ জন আরোহীসহ দুর্ঘটনাকবলিত হয়। অভিযোগ রয়েছে, ক্যাপ্টেন সেলিম ওই দিন অতিরিক্ত মদ্যপান করেছিলেন। তাই কন্ট্রোল টাওয়ারের সিগন্যাল উপেক্ষা করে তিনি ভুল ল্যান্ডিং করতে গেলে দুর্ঘটনাটি ঘটে। এরপর তাকে পদ থেকে অপসারণ ও গ্রাউন্ডেড করা হয়েছে। চিফ অব শিডিউলিং মাহমুদ হাসান গত বছর লন্ডনের এক হোটেলে দেলোয়ারা নামে এক বিমানবালার কক্ষ মারা যায়। যা নিয়ে তখন ব্যাপক কেলেঙ্কারির সৃষ্টি হয়েছিল লন্ডনে। ডাইরেক্টর ফ্লাইট অপারেশন কামাল মাহমুদ গত বছর অবসরে যাওয়ার পরও তার চাকরির মেয়াদ বাড়িয়ে একই পদে রাখা হয়। চিফ অব ট্রেনিং জোয়ার্দারের অদক্ষতায় প্রশিক্ষণে বিমানের কোটি কোটি টাকা লোকসান, অনিয়মের অভিযোগ ছাড়াও নারীঘটিত নানা অভিযোগ রয়েছে।

বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স পাইলট এসোসিয়েশনের (বাপা) সভাপতি ক্যাপ্টেন নাসিমুল হক বিমানের বিভিন্ন অনিয়ম, দুর্নীতির ব্যাপারে সবচেয়ে বেশি সোচ্চার। বিমানকে বাঁচানোর জন্য তার এই ভূমিকাকে ভালোভাবে

করছেন। সংশ্লিষ্টদের মতে, প্রতিমন্ত্রীর সকল আত্মই শুধু কেনাকাটার প্রতি।

### উড়োজাহাজ কেনার মছব

বিমানের এরকম একটা অব্যবস্থাপনার মধ্যেই কোনো প্রকার বিজনেস প্ল্যান ছাড়াই বিশাল অঙ্কের কেনাকাটার লক্ষ্য নিয়ে মাঠে নেমেছে বেসামরিক বিমান পরিবহন মন্ত্রণালয়। কোনো যুৎসই পরিকল্পনা ছাড়াই ১০টি উড়োজাহাজ কেনার প্রস্তাব নিয়ে বিমান প্রতিমন্ত্রী মীর মোহাম্মদ নাছির উদ্দিন গত ৫ জুলাই অর্থ ও পরিকল্পনামন্ত্রী এম সাইফুর রহমানের সঙ্গে বিশেষ বৈঠক করেন। অর্থমন্ত্রী অবশ্য ৪টি উড়োজাহাজ কেনার ব্যাপারে সম্মতি দিয়েছেন। এ চারটি এয়ারবাসের দাম পড়বে প্রায় ২ হাজার ২ শ’ কোটি টাকা।

পাঁচ মাস আগে অর্থমন্ত্রী রাষ্ট্রায়ত্ত্ব বিমানের অব্যবস্থাপনায় চরম অসন্তোষ প্রকাশ করেছিলেন এবং তখন ২টি উড়োজাহাজ কেনার প্রস্তাব সরাসরি নাকচ করে দিয়েছিলেন। কিন্তু গত ৫ জুলাই অর্থমন্ত্রী ৪টি উড়োজাহাজ কেনায় সম্মতি দিয়ে বলেন, বিমান যদি তার কাঠামো পুনর্গঠন না করে

এবং বাড়তি জনবল সমন্বয় না করে তাহলে তাদের আর কোষাগার নিঃশেষ করে অর্থ দেওয়া সম্ভব হবে না।

গত ১ জুলাই চট্টগ্রামে দুর্ঘটনার পর পরই তড়িঘড়ি করে নতুন উড়োজাহাজ কেনার উদ্যোগ নিয়েছে বিমান মন্ত্রণালয়। অর্থমন্ত্রী নিজেও তা স্বীকার করেছেন। বৈঠক শেষে তিনি সাংবাদিকদের বলেছেন, তাড়াহুড়া করেই তারা বৈঠক করতে এসেছে। সম্ভবত দুর্ঘটনার কারণে বহরে একটি উড়োজাহাজ কমে যাওয়ায় তাদের পক্ষে ফ্লাইট শিডিউল ঠিক রাখা কঠিন হয়ে পড়েছে। অর্থমন্ত্রী বলেন, আমিও তাদের জিজ্ঞাসা করলাম আমার কাছে কেন তারা এসেছেন। তাদের হয়তো কেউ পরামর্শ দিয়েছে যে অর্থমন্ত্রীর সম্মতি ছাড়া উড়োজাহাজ কেনা যাবে না। এজন্যই আমার কাছে এসেছে।

ওই বৈঠক শেষে বিমান প্রতিমন্ত্রী মীর মোহাম্মদ নাছির উদ্দিন উপস্থিত সাংবাদিকদের বলেন, সব প্রক্রিয়া মেনেই উড়োজাহাজ কেনা হবে। বোয়িং তাদের ৭৭৭ উড়োজাহাজের জন্য দর দিয়েছে ১২ কোটি ৯০ লাখ মার্কিন ডলার এবং এয়ারবাসের দেওয়া দর হচ্ছে ৯ কোটি ডলার।

### পীর ফকিরদের দোয়ায় আর কতদিন

সরাসরি উড়োজাহাজ কেনার পক্ষে সাইফুর রহমান যুক্তি দিয়ে সাংবাদিকদের বলেছেন, রাষ্ট্রায়ত্ত্ব সংস্থা হিসেবে বিমানকে তো চালাতেই হবে। আর এ জন্যে উড়োজাহাজের সংখ্যা যেমন বাড়তে হবে তেমনি সেবার মানও বাড়তে হবে। তিনি বলেন, অনেক সময় তার সঙ্গে পাইলট ও এয়ার হোস্টেজদের কথা হয়। তারা সবাই শঙ্কায় থাকে, দুর্ঘটনাও ঘটছে। একবার সিলেটে দুর্ঘটনা হলো, শাহজালালের দোয়ায় সবাই বেঁচে যায়। এবার চট্টগ্রামে আমানত সাহেব মনে হয় হাত তুলে দোয়া করেছিলেন। কিন্তু এভাবে পীর ফকিরদের দোয়ায় আর কতদিন বাঁচা যাবে!

### ওমরা হজে প্রতিমন্ত্রী

অর্থমন্ত্রীর সঙ্গে বৈঠক শেষে প্রতিমন্ত্রী

## এয়ার লাইন্স : অন্যান্য দেশের সাফল্য

বিমান নিয়ে বাংলাদেশের লেজেগোবরে অবস্থার এই সময় প্রতিবেশী দেশ ভারতের অ্যাভিয়েশন ব্যবসার বুমিং অবস্থা চলছে। নয়া ভারতীয় বেসরকারি বিমান সংস্থা কিং ফিশার এয়ারলাইন্স সর্বশেষ প্যারিস এয়ার শোতে ৭ বিলিয়ন ডলার মূল্যের ৫০টি নতুন উড়োজাহাজের অর্ডার দিয়েছে। এবারের প্যারিস এয়ার শোতে এটিই ছিল সবচেয়ে বড় অর্ডার। তুলনামূলক বাংলাদেশ পরিস্থিতি উল্লেখ করতে গিয়ে স্থানীয় একজন অ্যাভিয়েশন বিশেষজ্ঞ বলেন, আমাদের নেতা-কর্তাদের প্যারিস এয়ার শো সম্পর্কে কোনো ধারণা আছে কি না অথবা সেটি কবে হয়েছে তা তারা জানেন কি না তা নিয়েও সন্দেহ আছে।

পাশাপাশি ভারতের জাতীয় বিমান সংস্থা এয়ার ইন্ডিয়া ব্যবসায়ও চলছে বিশেষ বুমিং পরিস্থিতি। এয়ার ইন্ডিয়া দিল্লি, মুম্বাই, অমৃতসর, কলকাতা থেকে এখন শুধু লন্ডন রুটেই সপ্তাহে ২৮টি ফ্লাইট চালায়। প্রতিদিন ভারত থেকে শুধু এয়ার ইন্ডিয়ারই ৪টি ফ্লাইট যাচ্ছে। অ্যাভিয়েশন আর ট্যুরিজম ব্যবসা জমজমাট করতে ভারতীয় কর্তৃপক্ষ সম্প্রতি পরীক্ষামূলক ওপেন এয়ার পলিসি নিয়েছে। এতে করে গত মার্চ পর্যন্ত পূর্ববর্তী ৬ মাসে শুধু এমিরেটস এবং কাতার এয়ারলাইন্স অতিরিক্ত ৬০০ ফ্লাইট চালিয়েছে। ভারতীয় বেসরকারি বিমান সংস্থা জেট, সাহারার ব্যবসায়ও বুমিং পরিস্থিতি বিরাজ করছে। ভারতজুড়ে প্রতিদিন অসংখ্য ফ্লাইটের পাশাপাশি এখন এসব বিমান সংস্থার ফ্লাইট যাচ্ছে কুয়ালালামপুর, সিঙ্গাপুর, ব্যাংককে।

বাংলাদেশ থেকে নানা দেশী বিমান সংস্থার পাশাপাশি বিভিন্ন প্রাইভেট এয়ারলাইন্সের ফ্লাইট সংখ্যাও বাড়ছে। জিএমজির কলকাতা ফ্লাইটটি এর মাঝে বিপুল সফল হিসেবে চিহ্নিত। বিমান কলকাতাসহ ভারতের নানা গন্তব্যে যেসব ফ্লাইট ঠিকমতো চালাতে পারছে না, সেসব রুটে জিএমজি এখন তাদের ফ্লাইট বাড়ানোর অনুমতি চাইছে। এক বছর আগেও নেপালের বেসরকারি বিমান সংস্থা কসমিক এয়ারলাইন্সের একটি মাত্র এয়ারক্রাফট ছিল। কসমিকের এয়ারক্রাফটের সংখ্যা বেড়ে এখন পাঁচটি হয়েছে।

২০০২ সালে তামিল টাইগাররা শ্রীলঙ্কান জাতীয় বিমান সংস্থার ৪টি উড়োজাহাজ বিধ্বস্ত করে। তারাও আবার নিজস্ব ক্ষমতা-যোগ্যতায় ঘুরে দাঁড়িয়েছে। চীনা বেসরকারি এয়ারলাইন্স ইস্টার্ন এয়ারের ঢাকা-কুমিল্লা-বেইজিং ফ্লাইটটিও বিশেষ সফল। আরেক প্রতিবেশী মিয়ানমারের বিমান সংস্থার অবস্থাও দিন দিন ভালো হচ্ছে। শুধু বাংলাদেশ থেকে যাচ্ছে তিমিরেই।

মীর নাছির উদ্দিন বলেছেন, ২৫ বছরের পুরনো উড়োজাহাজ দিয়ে বিমান চলছে। বিমানের চিন্তায় শান্তিতে ঘুমতে পারি না। দুশ্চিন্তা হয়। এ কারণেই নতুন উড়োজাহাজ কেনার উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। তিনি জানান, ১০টা উড়োজাহাজ কেনার প্রস্তাব রয়েছে। এগুলো পর্যায়ক্রমে কেনা হবে। কেননা এত অর্থ বিমান ও সরকারের নেই। এ কারণেই আপাতত ৪টা কেনার সম্মতি পাওয়া গেছে।

২ হাজার ২০০ কোটি টাকায় এসব এয়ারক্রাফট কেনার সম্মতি পাওয়ার পর প্রতিমন্ত্রীর ঘুম ঠিক ভাবে হচ্ছে কিনা তা জানা যায়নি। কারণ এরপরদিনই আল্লাহর প্রতি সন্তুষ্টির জন্য ওমরা হজ করতে সপরিবারে

সৌদি আরব চলে গেছেন। ১১ জুলাই তার দেশে ফেরার কথা।

### পরিকল্পনার বালাই নাই

বিমানের কোন রুটে কয়টা ফ্লাইট দেওয়া দরকার, যাত্রীর চাপ অনুযায়ী কোথায় কি ধরনের উড়োজাহাজ দিলে তেল খরচ, ত্রু ব্যবস্থাপনাসহ লাভজনক হবে, কি ভাবে সেবার মান বাড়ানো হবে, এ জাতীয় কোনো কার্যকর বাণিজ্যিক পরিকল্পনা ছাড়াই উড়োজাহাজ কেনার উদ্যোগ নিয়েছে বিমান। বিমান কর্তৃপক্ষের উড়োজাহাজ কেনা নিয়ে এলোমেলো সিদ্ধান্ত থেকে পরিকল্পনাহীনতার বিষয়টি বেশ ভালোভাবেই পরিলক্ষিত হচ্ছে।

অভিযোগ রয়েছে, কমিশনের প্রলোভনসহ কোনো প্রস্তাব আসা মাত্রই আগ-পিছ না ভেবে কর্তৃপক্ষ উড়োজাহাজ কেনার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। আবার কমিশন নিয়ে দফারফা না হলে তা স্থগিত বা বাতিল হয়ে যায়।

শুধু গত এক বছরে ৫ ধরনের উড়োজাহাজ কেনার জন্য অন্তত ১০ দফা দরপত্র দেওয়া হয়। এরমধ্যে গত বছরের ১৪ এপ্রিল দুটি পুরনো ডিসি-১০ উড়োজাহাজ কেনার সুযোগসহ লিজ নেওয়ার জন্য দরপত্র ডাকা হয়। পরে একই বছরের ৪ জুলাই পুনঃদরপত্র আহ্বান করে।

কর্পোরেশনের কাছে ৪৫৭ কোটি টাকা এবং বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের কাছে ৩০০ কোটি টাকা দেনা আছে।

বিমান স্টিয়ারিং কমিটির একাধিক কর্মকর্তা বলেন, ৪টি উড়োজাহাজ কেনার মাধ্যমে জোট সরকারের শেষ সময়ে এ বাণিজ্য থেকে কমিশনের নামে মোটা অঙ্কের অর্থ হাতিয়ে নেওয়ার জন্য একটি মহল চেষ্টা করছে। তারা জানান, বাণিজ্যিক উপযোগিতা যাচাই এবং রুট (পথ) ও বহর পরিকল্পনা ছাড়া নতুন কোনো উড়োজাহাজ না কেনার

করবে ব্যাংক সরাসরি বিক্রয়তাকে।

এ ছাড়া থাইল্যান্ডের পুকেট এয়ারও তাদের উড়োজাহাজ ব্যবহার করার জন্য বিমানকে প্রস্তাব দিয়েছিল। ফ্লাইট পরিচালনা ব্যয় বাদ দিয়ে যা লাভ হবে তা অংশিদারিত্বের ভিত্তিতে ব্যবসার প্রস্তাব দিয়েছিল পুকেট। বিমান এ প্রস্তাবও বিবেচনায় নেয়নি।

বিমান প্রতিমন্ত্রী বিভিন্ন সময় জাতীয় সংসদে বলেছেন, তার আমলে বিদেশে বিমানের স্টেশনগুলোর ব্যয় ও ক্রুদের হোটেল ভাড়া কমিয়ে বিমানের ২৭০ কোটি টাকা সাশ্রয় করেছেন। এটাকে সাফল্য হিসেবে উল্লেখ করে পত্রিকায় বিজ্ঞাপন এবং অনুগত সাংবাদিকদের দিয়ে নিউজও করিয়েছেন।

অথচ বিমান সূত্রে জানা গেছে, বিমানের ইতিহাসে সবচেয়ে বেশি লোকসান হয়েছে গত বছর। গত বছরের লোকসান হচ্ছে ৫২০ কোটি টাকা।

এছাড়া এয়ারক্রাফট ক্রয়, লিজের মাধ্যমে কোটি কোটি টাকার দুর্নীতি করা হয়েছে বলেও অভিযোগ রয়েছে। জানা গেছে, শুধু কয়েকটি খাতেই আর্থিক অনিয়ম-দুর্নীতি করা হয়েছে প্রায় ২৯০ কোটি টাকার মতো।

## বিমানের কোন রুটে কয়টা ফ্লাইট দেওয়া দরকার, যাত্রীর চাপ অনুযায়ী কোথায় কি ধরনের উড়োজাহাজ দিলে তেল খরচ, ক্রু ব্যবস্থাপনাসহ লাভজনক হবে, কি ভাবে সেবার মান বাড়ানো হবে, এ জাতীয় কোনো কার্যকর বাণিজ্যিক পরিকল্পনা ছাড়াই উড়োজাহাজ কেনার উদ্যোগ নিয়েছে বিমান

একই বছরের ৩ আগস্ট ৩টি পুরনো এয়ারবাস এ-৩২০ ফ্যামিলি অথবা বোয়িং ৭৩৭-এর জন্য দরপত্র আহ্বান করা হয়। সর্বশেষ গত ৪ জানুয়ারি এ ব্যাপারে পুনঃদরপত্র ডাকা হয়। দরপত্রে বিমানের ২টি পুরনো এফ-২৮ ‘ট্রেড-ইন’ (বিক্রি) করার শর্ত জুড়ে দেওয়া হয়।

প্রায় একই সময়ে ৩টি নতুন এটিআর ৭২-৫০০ অথবা ড্যাশ ৮-কিউ ৪০০ উড়োজাহাজ কেনার জন্য একাধিকবার দরপত্র ডাকা হয়। গত ৫ জানুয়ারি এ সংক্রান্ত সর্বশেষ পুনঃদরপত্র আহ্বান করা হয়। তখন এসব উড়োজাহাজ কেনা নিয়ে বেশ তোড়জোড় শুরু হয়। এ নিয়ে একাধিক বৈঠকও হয়। এরপর হঠাৎ বিমান কর্তৃপক্ষ সিদ্ধান্ত পরিবর্তন করে এয়ারবাস ও বোয়িং ৭৭৭ মিলিয়ে ১০টি উড়োজাহাজ কেনার সিদ্ধান্ত নেয়।

সূত্রগুলোর মতে, বিমান কর্তৃপক্ষ এখন এয়ারবাস কেনার ব্যাপারে বেশি আগ্রহী হয়ে উঠেছে। লকহিড কেলেঙ্কারির পর আমেরিকার বোয়িং কোম্পানি এখন আর কোনো স্থানীয় এজেন্ট দেয় না। তাদের আচরণবিধি অনুযায়ী কোনো কমিশনও আর দিতে পারে না। তবে ইউরোপের এয়ারবাস কোম্পানি তাদের ব্যবসায়িক কৌশল হিসেবে স্থানীয় এজেন্ট বা বিক্রয় পরামর্শক নিয়োগ দেয় এবং এ ক্ষেত্রে তারা সরকারের কাছের কাউকে বেছে নেয়। আর এজেন্টের কাজ হচ্ছে মূলত কমিশনের লেনদেনের মাধ্যমে ব্যবসা নিশ্চিত করা।

জানা গেছে, বিমান ঋণ নিয়ে তারা এ অর্থ সংগ্রহ করবে। এর ফলে আরও বেড়ে যাবে দেশের একমাত্র জাতীয় পতাকাবাহী এ সংস্থাটির লোকসান তথা ঋণের বোঝা। এমনিতে বিমান বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম

জন্য বিমান স্টিয়ারিং কমিটি দু বছর আগেই কর্তৃপক্ষের কাছে লিখিতভাবে দাবি জার্নিয়েছিল। অভিযোগ রয়েছে, এ কেনাকাটা থেকে কমিশন হাতিয়ে নেওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের শীর্ষ ব্যক্তিও নানা আয়োজনে ব্যস্ত রয়েছেন।

বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স পাইলট এসোসিয়েশনের কর্মকর্তাদের মতে বাস্তবসম্মত ও কার্যকর বাণিজ্যিক পরিকল্পনা ছাড়া এসব উড়োজাহাজ কেনা বিমানের জন্য আরেক সর্বনাশ বয়ে আনবে। কারণ বর্তমান প্রতিযোগিতার বাজারে বড় এয়ারলাইন্স কোম্পানিগুলো ফ্লিটে একই ধরনের উড়োজাহাজ রাখার চেষ্টা করছে। এতে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়, পাইলট ও কেবিন ক্রু ব্যবস্থাপনাসহ বিভিন্নভাবে সাশ্রয় ও সুবিধা হয়। অথচ বিমানের মতো ছোট বহরে বর্তমানে ৩ ধরনের উড়োজাহাজ রয়েছে। ড্যাশ-৮, এয়ারবাস ৩৩০ ও বোয়িং ৭৭৭ কেনা হলে হরেকরকম উড়োজাহাজ রক্ষণাবেক্ষণ ও ক্রু প্রশিক্ষণের ব্যয় সামাল দিতেই বিমানকে হিমশিম খেতে হবে।

উল্লেখ্য, গত বছরের অক্টোবরে সিলেটে একটি এফ-২৮ ও গত ১ জুলাই চট্টগ্রামে একটি ডিসি-১০ বিধ্বস্ত হওয়ার পর বিমান বহরে এখন আছে ১৩টি উড়োজাহাজ। এরমধ্যে ৪টি এয়ারবাস, ৫টি ডিসি-১০ এবং ৪টি এফ-২৮।

বিমানকে আধুনিক বহর হিসেবে গড়ে তুলতে সিটি ব্যাংক এন এ স্বল্প সুদে ঋণ দেওয়ার প্রস্তাব দিয়েছিল। ওই প্রস্তাবে কমিশন বা ঘুষ আদায়ের সুযোগ ছিল না বলে বিমান এ প্রস্তাব বিবেচনায় নেয়নি। ওই প্রস্তাবে শর্ত ছিল বিমান উড়োজাহাজ কেনার সবকিছু ঠিকঠাক করবে, তবে দাম পরিশোধ

### বোয়িং লিজে ৭০ কোটি টাকার দুর্নীতি

কোনো রকম পূর্বপরিকল্পনা ও ব্যবহার উপযোগিতা বিশ্লেষণ ছাড়াই ২০০৩ সালের মার্চে বিমান কর্তৃপক্ষ বিদেশী বৈমানিকসহ (ওয়েট লিজে) দুটি বোয়িং-৭৩৭ উড়োজাহাজ সিঙ্গাপুর থেকে নিয়ে আসে। কিন্তু ওয়াকিবহালরা বলেছেন, কোনো পেশাদার বিমান সংস্থা এভাবে কোথাও থেকে বৈমানিকসহ উড়োজাহাজ নেয় না। কারণ তাতে দেশের নিজস্ব পাইলটদের নিষ্কর্মা অলস বসে থাকতে হয়। ব্যয় বাড়ে কর্তৃপক্ষের। কিন্তু বিমান-সংশ্লিষ্টরা এসবের পরোয়া করেননি।

শুরুতে বলা হয়েছিল পরীক্ষামূলক বোয়িং এয়ারক্রাফট দুটি তারা ১২ মাসের জন্য আনছেন। কিন্তু এগুলো চালানো হয় ১৫ মাস। এর কারণ কি? এ ব্যাপারে অনুসন্ধানের একটি উত্তর হচ্ছে শুধুমাত্র এই ১২ থেকে ১৫ মাস রূপান্তরের কারণেই মোটা অঙ্কের কমিশন পেয়েছেন মন্ত্রণালয়ের শীর্ষ একজন। তিনি কে? জবাব আসে এটি সরকারও জানে।

বিমান কর্তৃপক্ষ পরে এক প্রতিবেদনে স্বীকারও করেছে যে, লিজের খরচ মিটিয়ে এভাবে উড়োজাহাজ দুটি আনা লাভজনক হয়নি। অতঃপর ২০০৪ সালের ২৯ এপ্রিল বোয়িং দুটি ফেরত পাঠানো হয়। এতে করে তখন বিমানের শিডিউলেরও কোনো সমস্যা হয়নি। তারপরও কেন, কার প্রয়োজনে এভাবে ১৫ মাসে প্রায় ৭০ কোটি টাকা গচ্চা গুণতে হলো জাতীয় পতাকাবাহী প্রতিষ্ঠানটির-সে জবাব এখনও আনুষ্ঠানিক মিলছে না। একটি সূত্র শুধু ইঙ্গিত করে বলেছে, দেখবেন এ সরকার ক্ষমতা থেকে চলে গেলে এ ইস্যুতেও একটি দুর্নীতির মামলা হতে পারে।

## ৬০ কোটি টাকা গচ্ছা ডিসি-১০ লিজে

চট্টগ্রামের শাহ আমানত (রঃ) আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে গত পহেলা জুলাই যে ডিসি-১০ উডোজাহাজটি দূর্ঘটনায় পড়ে পরিত্যক্ত হয় সেটি যুক্তরাষ্ট্রের প্যাগাসাস কোম্পানির মাধ্যমে লিজে আনা হয়েছিল। এমন দুটি উডোজাহাজ লিজে আনা হয় ২০০১ সালে। এই লিজ পর্বটি নিয়েও বিমানের সদরে-অন্দরে তখন থেকে বিশেষ কানাঘুসা চালু ছিল।

কারণ ওই সময়টায় বিমানের নিজস্ব ৪টি ডিসি-১০ উডোজাহাজ দিয়ে বিভিন্ন রুটে ফ্লাইট পরিচালনায় কোনো সমস্যা ছিল না। শুধু হজ মৌসুমে বাড়তি দরকার পড়ে আরো একটি ডিসি-১০ উডোজাহাজের। কিন্তু ওই দুটি ডিসি-১০ আনার সিদ্ধান্তটিও ছিল বিমানের স্বার্থবিরোধী। লিজে আনা একেকটি ডিসি-১০ উডোজাহাজের জন্য প্রতি বছর বিমানকে অতিরিক্ত প্রায় ৬০ কোটি টাকা ভাড়া পরিশোধ করতে হয়েছে।

## এটিপিতে অনিয়ম ৬ কোটি টাকা

এরশাদ আমলে নানা দুর্নীতির মাধ্যমে কেনা বিমানের নিজস্ব দুটি এটিপি বিক্রিতেও সাড়ে ৪ কোটি টাকা অনিয়মের অভিযোগ রয়েছে। ২০০২ সালের ১৬ মে ৩০ লাখ ডলারে এটিপি দুটি ক্রয়ের লিখিত প্রস্তাব দিয়েছিল ওয়েস্ট এয়ার সুইডেন নামের একটি প্রতিষ্ঠান।

কিন্তু বিমান সেগুলো অন্য প্রতিষ্ঠানের কাছে মাত্র সাড়ে ২২ লাখ ডলারে বিক্রি করেছে। সঙ্গে তাদের ফ্রি দেয়া হয়েছে এটিপিগুলোর ২০ বছরের যন্ত্রাংশ। এতে লোকসান হয়েছে সাড়ে ৭ লাখ ডলার তথা প্রায় সাড়ে ৪ কোটি টাকা। অথচ যন্ত্রাংশগুলো স্পেয়ার পার্টস হিসাবে বিক্রি করলেও পাওয়া যেত আরও কয়েক কোটি টাকা। আবার এটিপি বিক্রির জন্য আন্তর্জাতিক দরপত্র আহ্বানের পরও দেড় কোটি টাকা অপচয় করে এর পাইলটদের প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে।

## প্রশিক্ষণে অপচয় ৫ কোটি টাকা

সূত্রগুলোর মতে, কোনো রকম প্রশিক্ষণ নীতিমালা না থাকায় গত তিন বছরে বিমানের ২২ জন বৈমানিককে অপ্রয়োজনীয় মোট ৯৯ ঘণ্টা অতিরিক্ত প্রশিক্ষণ দিতে হয়েছে। এতে করে প্রায় ৩ কোটি টাকা অপচয় হয়েছে জাতীয় বিমান সংস্থাটির। একইভাবে অতিরিক্ত সিমুলেটিং প্রশিক্ষণ শিরোনামেই ২ কোটি টাকার অপচয় করানো হয়েছে। পাইলট এসোসিয়েশন বলেছে, বিমানের এই আর্থিক অপচয় রোধের জন্য বিমান কর্তৃপক্ষের কাছে লিখিত অনুরোধ করেও প্রতিকার পাওয়া যায়নি। শুধু অজ্ঞতা আর সমন্বয়ের অভাবেই সিমুলেটর ও বেস ট্রেনিং নিয়ে সর্বমোট ৫ কোটি টাকা অপচয় করা হয়েছে।

## এফ-২৮ কেনায় দুর্নীতি

গত বছরের মে মাসে বিমান কর্তৃপক্ষ ইন্দোনেশিয়ার হেইবোর্ড কোম্পানি থেকে দুটি এফ-২৮ উডোজাহাজ কেনে। কোম্পানিটি প্রথমে এ দুটি উডোজাহাজ ১৮ লাখ মার্কিন ডলারের বিক্রির প্রস্তাব দিয়েছিল। কিন্তু পরে অজ্ঞাত কারণে সেগুলোরই দাম ২৯ লাখ ডলারেরও বেশি নির্ধারিত হয়ে গেলে সেটি নিয়েও বিশেষ কানাঘুসা আছে বিমান-সংশ্লিষ্ট

লিজে আনা। বর্তমান সরকার ক্ষমতায় আসার পর লিজের এয়ারবাসটি ছেড়ে দেওয়া হয়। এর পরিবর্তে আরেকটি এয়ারবাস লিজে আনা হয়। এই ৩টি এয়ারবাস থাকা অবস্থায়ই বিমানের কোনো রুট বা গন্তব্য না বাড়ানো সত্ত্বেও আমেরিকার মিয়ামি থেকে আরেকটি এয়ারবাস লিজে আনা হয়। জানা গেছে, ৬৯টি ক্রেটিসহ এ এয়ারবাসটি আনা হয় মার্কিন বিমান কোম্পানি ক্রেইন ইন্টারন্যাশনালের কাছ

বিমানকে আধুনিক বহর হিসেবে গড়ে তুলতে সিটি ব্যাংক এন এ স্বল্প সুদে ঋণ দেওয়ার প্রস্তাব দিয়েছিল। ওই প্রস্তাবে কমিশন বা ঘুষ আদায়ের সুযোগ ছিল না বলে বিমান এ প্রস্তাব বিবেচনায় নেয়নি। ওই প্রস্তাবে শর্ত ছিল বিমান উডোজাহাজ কেনার সবকিছু ঠিকঠাক করবে, তবে দাম পরিশোধ করবে ব্যাংক সরাসরি বিক্রেতাকে

মহলে। অর্থাৎ তখন ক্রেটিপূর্ণ পুরনো উডোজাহাজ দুটি ১১ লাখ ডলার অর্থাৎ প্রায় ৬ কোটি ৬০ লাখ টাকা বাড়তি দিয়েই কিনতে হয়েছে গরিব দেশের মানুষকে।

এ ব্যাপারে ওই সময়ে দৈনিক প্রথম আলোয় প্রকাশিত হয় একটি অনুসন্ধানী প্রতিবেদন। উডোজাহাজ দুটির বিক্রেতা হেইবোর্ড গ্রুপ অব কোম্পানিজের পরিচালক ক্যাপ্টেন দিদিৎ সোয়েরজায়ী প্রথম আলো প্রতিবেদকের সঙ্গে টেলিফোনে অনিয়মের কথা স্বীকারও করেন। এ ব্যাপারে ব্যাপক সমালোচনা শুরু হলে বিমান কর্তৃপক্ষ এর অল্প কদিন পরই এফ-২৮ দুটি বিক্রির ঘোষণা দেয়। তবে সেগুলো এখনো বিক্রি হয়নি।

উডোজাহাজ দুটি বাংলাদেশ বিমানবহরে আসার এক মাসের মধ্যেই দেখা দেয় যান্ত্রিক সমস্যা। সূত্রগুলোর মতে, গত এক বছরে বিমান দুটিতে যান্ত্রিক গোলযোগ দেখা দিয়েছে শতাধিকবার। অভিযোগ রয়েছে উডোজাহাজ দুটি ক্রয় দুর্নীতির সঙ্গে বিমান প্রতিমন্ত্রী ও বিমানের তৎকালীন পরিচালক (ইঞ্জিনিয়ারিং) গ্রুপ ক্যাপ্টেন এস জিলানী মাহবুবুর রহমান জড়িত। ক্রেটিযুক্ত এ বিমান দুটি ক্রয়ে আগাম দাম পরিশোধে আপত্তি জানানোর কারণে বিমানের তৎকালীন এমডি এয়ার কমন্ডার লিয়াকত আলীকে পদ থেকে সরিয়ে দেওয়া হয়।

প্রতিমন্ত্রী দাবি করেছেন, এফ-২৮ দুটি কেনার পর এ পর্যন্ত প্রায় ৩০ লাখ ডলার আয় করা হয়েছে। কিন্তু বিমান সূত্র জানায়, গত এক বছরে এগুলো রক্ষণাবেক্ষণে ব্যয় হয়েছে ৭০ কোটি টাকা।

## এয়ারবাস লিজে অনিয়ম

বিমানবহরে এয়ারবাস ছিল ৩টি। এর মধ্যে ২টি ছিল বিমানের নিজস্ব আর একটি

থেকে। যার স্থানীয় এজেন্ট হচ্ছে অত্যন্ত প্রভাবশালী একজন ফ্লাইট ইঞ্জিনিয়ারের প্রতিষ্ঠান অ্যাপটেক এভিয়েশন। তবে কাগজপত্রে ব্যবসা দেখছেন ওই ফ্লাইট ইঞ্জিনিয়ারের শ্যালক শাহেদ।

## ১৪৪ কোটি টাকা লোকসান

বিমানের নিউইয়র্ক রুটে প্রতি ফ্লাইটে লোকসান হয় ৫০ লাখ টাকা। গত ৫ জানুয়ারি অর্থনীতি সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির বৈঠকে বলা হয়, বিগত ৩ বছরে এই রুটে বিমানের মোট লোকসান হচ্ছে ১৪৪ কোটি টাকা। বিপুল লোকসান সত্ত্বেও এ রুটে কেন ফ্লাইট পরিচালনা করা হচ্ছে তার জবাব পাওয়া যায়নি। জানা গেছে, এই রুটে বিমানের লোকসান হলেও জিএসএ প্রতিষ্ঠান কামিয়ে নিচ্ছে লাখ লাখ ডলার। আর নিউইয়র্কের এ জিএসএ প্রতিষ্ঠান হচ্ছে একজন প্রতিমন্ত্রীর নিকটাত্মীর।

## অপচয় ও দুর্নীতির আরো খাত

জানা গেছে, দেশীয় অভিজ্ঞ পাইলট ও ফ্লাইট ইঞ্জিনিয়ার থাকা সত্ত্বেও তাদের চাকরির মেয়াদ না বাড়িয়ে কিংবা কৌশলে বসিয়ে রেখে ইন্দোনেশিয়া থেকে এফ-২৮-এর জন্য ৪ জন পাইলট আনা হয়েছে। হজ ফ্লাইটের নাম করে ডিসি-১০-এর জন্য ১২ পাইলট ও ৬ ফ্লাইট ইঞ্জিনিয়ারকে এনে তাদের এখনো রাখা হয়েছে। তারা দেশী পাইলটদের তুলনায় ৬ থেকে ১০ গুণ বেশি বেতন-ভাতা পান। বিদেশীদের বেতন-ভাতা থেকেও কমিশন খাওয়ার অভিযোগ রয়েছে। এছাড়া বিমানের যন্ত্রাংশ ক্রয়, ইঞ্জিন মেরামত, ডি-চেক, সি-চেক, জিএসএ নিয়োগ ও কার্গো শাখায় ব্যাপক দুর্নীতির অভিযোগ রয়েছে।