



রাজনৈতিক ছত্রছায়ায় বেসরকারি পরিবহন মালিক-শ্রমিকরা সংঘবদ্ধভাবে বিআরটিসি বাস সার্ভিস বন্ধ করার চক্রান্তে নেমেছে প্রকাশ্যে। এদেরকে মদদ দিচ্ছে দুর্নীতিবাজ প্রশাসন ও পুলিশ। জনসাধারণের প্রয়োজন ও দাবি উপেক্ষা করে বিআরটিসিকে ধ্বংস করা হচ্ছে।... লিখেছেন মহিউদ্দিন নিলয়

## বিআরটিসি'র কী অপরাধ

গত বছরের ৮ জুলাইয়ের ঘটনা। রাজশাহী থেকে একটি যাত্রীবাহী বিআরটিসি বাস যাচ্ছিল নওগাঁর পথে। চলন্ত বাস থামিয়ে বাসের ব্রেকসু্যসহ ফ্লেক্সিবল পাইপ খুলে নেয় একদল দুর্বৃত্ত। চালকের বুদ্ধিমত্তায় অবশ্য বেঁচে যায় যাত্রীরা। রাস্তায় পড়ে থাকে বিআরটিসির বাসটি। কিন্তু অপরাধীরা কেউ ধরা পড়লো না।

২. আগস্ট মাসে বন্যায় ভাসছে সারা দেশ। হাহাকার চলছে ত্রাণের। বন্যার কারণে সুমন হত্যার প্রতিবাদে ডাকা হরতাল প্রত্যাহার করে নেয় বিরোধী দল। অথচ দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলের ১৭টি রুটে পরিবহন ধর্মঘট ডাকে বেসরকারি বাস মালিক ও শ্রমিকদের ১৪টি সংগঠন। তাদের অভিযোগ, বন্যার কারণে ভাড়া অর্ধেক করে ফেলেছে বিআরটিসি। নিজেরা তো ভাড়া কমিয়ে যাত্রী সেবা বাড়াবেই না, বরং অন্য কাউকেও তা করতে দেবে না।

৩. প্রায় দু'বছর আগের কথা। সিলেট-তামাবিল রুটে বিআরটিসি বাস নামানোর অল্পদিন পরই আরম্ভ হলো বেসরকারি বাস মালিক-শ্রমিকদের আক্ষালন। হামলা-ভাঙচুর এবং ধর্মঘট ডেকে বন্ধ করে দেয়া হলো বিআরটিসি সার্ভিস। তামাবিল ও সংলগ্ন এলাকার জনগণ এর প্রতিবাদে বেসরকারি বাস-মিনিবাস বর্জন কর্মসূচি দিলেন। দিনের পর দিন তারা রিকশায় ও টেম্পোতে চেপে এবং পায়ে হেঁটে যাতায়াত করেছেন। উদ্দেশ্য বিআরটিসি সার্ভিস চালু করা। কিন্তু দুর্নীতিবাজ প্রশাসন ও আইন প্রয়োগকারী সংস্থা জনগণের পাশে দাঁড়াল না। জয় হলো বেসরকারি বাস মালিক-শ্রমিকদের।

৪. ক্ষমতায় তখন তত্ত্বাবধায়ক সরকার। ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ রুটে প্রথমবারের মতো চালু হলো দোতলা বিআরটিসি বাস সার্ভিস। স্বাগত জানালো জনগণ। কিন্তু কয়েকদিনের মধ্যেই বেসরকারি বাস মালিক-শ্রমিকদের

সংঘবদ্ধ চক্র বাস ভাঙচুর করে এবং বিআরটিসির কর্মকর্তাকে অপহরণ করে বাধা দিল। রাজনৈতিক প্রভাবমুক্ত থাকায় প্রশাসন অবশ্য শক্তহাতে বিষয়টি সামাল দিলে আবার বিআরটিসি দ্বিতল বাস সার্ভিস চলাচল আরম্ভ হয়। চলেছিল বছরখানেক। তারপর আবার বন্ধ। সংঘবদ্ধ দুর্বৃত্তগোষ্ঠীর চাপের কাছে নতি স্বীকার করল সরকার। তুলে নেয়া হলো বাস। এখন শুধু ঐ রুটে লোকালভাবে চলছে কয়েকটি বিআরটিসি।

এ ঘটনাগুলো গত কয়েক বছরের অসংখ্য ঘটনার মাত্র কয়েকটি। দেশের সড়ক পরিবহন ব্যবস্থার ওপর একচ্ছত্র কর্তৃত্ব স্থাপন করতে বেসরকারি বাস মালিক-শ্রমিকরা এই রকম বর্বরোচিত কর্মকাণ্ডে লিপ্ত হয়েছে কয়েক বছর ধরে। বিআরটিসি সার্ভিস বন্ধ করে দেয়ার এক অশুভ চক্রান্তে নেমেছে এরা- যা বহুলাংশে সফল হতে চলেছে। চাঁদা

ও উৎকোচের বিনিময়ে এরা হাত করেছে প্রশাসন ও পুলিশকে। রাষ্ট্রীয় পরিবহন হিসেবে যেখানে বিআরটিসিকে সহায়তা দেয়া পুলিশের কর্তব্য, সেখানে খোদ রাজধানীতে পুলিশই বাধা দিচ্ছে বিআরটিসি চলাচলে। বিভিন্ন অজুহাতে যাত্রীবাহী বাস থামিয়ে রেকার লাগিয়ে টেনে নিয়ে যাচ্ছে। পুলিশ রিকুইজিশন বাবদ ৩০ লাখ ৯৬ হাজার টাকা দেনার দায়ে পড়েছে বিআরটিসি। অন্যদিকে সরকারের কাছে ট্রাক ভাড়া ও গাড়ি মেরামত বাবদ ৩ কোটি ২০ লাখ ৪১ হাজার টাকা আটকে আছে বিআরটিসির। সিটি কর্পোরেশন কাউন্টার উচ্ছেদ করে তৈরি করেছে প্রতিবন্ধকতা। বেসরকারি পরিবহন মালিক-শ্রমিক গোষ্ঠী আর দুর্নীতিবাজ প্রশাসনের কাছে জিম্মি হয়ে পড়েছে দেশের জনগণ। দেশের পরিবহন জগতে কয়েক হাজার কোটি টাকার ব্যবসায় জড়িয়ে পড়েছে মন্ত্রী-আমলা, রাজনীতিবিদ আর সন্ত্রাসীরা। এরা সবাই মিলে গড়ে তুলেছে একটি শক্তিশালী দুর্ভুক্তক্র। যার কাছে অসহায় জনগণ ও সরকার। আমাদের পরিবহন ব্যবস্থায় বেসরকারি বাস মালিক ও শ্রমিকরা এক রকম নৈরাজ্য চালাচ্ছে। কথায় কথায় ভাড়া বাড়ানো এবং ধর্মঘটের হুমকি তাদের জন্য কোনো বিষয় নয়।

### বিআরটিসির বিকাশ রুদ্ধ হচ্ছে

যোগাযোগ ব্যবস্থার প্রসার এবং যাত্রীদের সুবিধার্থে ১৯৬১ সালে বিআরটিসির জন্ম। নানা প্রতিকূলতা উপেক্ষা করে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন সংস্থা (বিআরটিসি) এগিয়ে গেছে অনেকখানি। দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলগুলোতে বাস রুট প্রথম চালু করেছে বিআরটিসি। আর এসব রুটে এখন ব্যবসা করছে অনেক কোম্পানি। স্বাধীনতার পর পরিবহন খাতে বিনিয়োগ হয়েছে হাজার হাজার কোটি টাকা। এ বিপুল বিনিয়োগের ফলে বর্তমানে দেশে চলাচল উপযোগী রাস্তার পরিমাণ ২ লাখ ৪০ হাজার কিলোমিটার। স্বাধীনতার আগে যা ছিল মাত্র সাড়ে ৪ হাজার কিলোমিটার। ফলে গণপরিবহনের যে ব্যাপক চাহিদা সৃষ্টি হয়েছে তা একা কোনো সংস্থার পক্ষে মেটানো সম্ভব নয়, বিআরটিসির পক্ষে তো নয়ই। সে কারণেই আজ সারা দেশে বেসরকারি বাস-মিনিবাসের সংখ্যা প্রায় ৯০ হাজারের ওপর। এর মধ্যে চলাচল করে ৭৫ হাজারের বেশি। এরা তুলে নিচ্ছে প্রচুর পরিমাণ মুনাফা। অথচ কোনো জায়গাতেই বিআরটিসি বাস চালাতে দিতে চাচ্ছে না। এর ফলে কমতে কমতে বিআরটিসি বাসের সংখ্যা মাত্র ৭৬৭টি। যার মধ্যে চলাচল করে ৫৮০টি। অর্থাৎ চলাচলরত বেসরকারি বাস-মিনিবাসের তুলনায় বিআরটিসি বাসের সংখ্যা শতকরা ১ ভাগের কম। তেমনি সারা দেশে কয়েক হাজার রুটের মধ্যে মাত্র ১৩৫টি রুটে

## ‘থানায় মামলা নিতে চায় না মামলা হলে গ্রেপ্তার হয় না।’

অ্যাডভোকেট তৈমুর আলম খন্দকার  
চেয়ারম্যান, বিআরটিসি



সাণ্ডাহিক ২০০০ : বিআরটিসিকে কোণঠাসা করার চেষ্টা হচ্ছে কেন এবং এটা কারা করছে?

তৈমুর আলম খন্দকার : প্রাইভেট বাস মালিকদের একটা অংশ বিআরটিসির বিরোধিতা করছে। এটা আসলে তাদের ‘আউট অব রং কনসেশন।’ বিআরটিসির জনপ্রিয়তায় ঈর্ষান্বিত হয়ে তারা এসব করছে। তাছাড়া বিআরটিসির সার্ভিস যদি বেড়ে যায় তাহলে তারা ভাড়া বাড়াতে পারবে না।

২০০০ : কি ধরনের প্রতিবন্ধকতার মুখোমুখি হতে হচ্ছে?

তৈমুর আলম : বাস ভাঙুর করা হচ্ছে, হামলা হচ্ছে, থানায় মামলা নিতে চায় না। মামলা হলে বিচার হয় না। সিটি কর্পোরেশনের অসহযোগিতা এবং সরকারের সঙ্গে আর্থিক লেনদেন নিয়ে কিছু জটিলতা রয়েছে। পুলিশ রিকুইজিশনের অনেক টাকা দাবি করছে। আবার সরকার বিআরটিসির পাওনা টাকা পরিশোধ করছে না।

২০০০ : আপনারা এসব প্রতিবন্ধকতা কীভাবে মোকাবেলা করছেন?

তৈমুর আলম : জনগণের সমর্থন নিয়ে আমরা সব ধরনের প্রতিবন্ধকতার মোকাবেলা করছি। প্রশাসন তেমন সাহায্য-সহযোগিতা করছে না।

২০০০ : যোগাযোগ মন্ত্রীর ভাই বিআরটিসি বন্ধের তৎপরতার সঙ্গে জড়িত বলে অভিযোগ আছে। এটা কতোটুকু সত্যি?

তৈমুর আলম : বিআরটিসির সঙ্গে তার কোনো সম্পৃক্ততা নেই। তার নামে বিআরটিসি বাসের লিজ নেই। এগুলো মিথ্যা কথা।

২০০০ : অন্যান্য বাসগুলোকে রাস্তায় পুলিশসহ বিভিন্ন রকম চাঁদা দিতে হয় কিন্তু বিআরটিসিকে তো কোনো প্রকার চাঁদা প্রদান করতে হয় না। এ বিষয়ে আপনাদের বক্তব্য কি?

তৈমুর আলম : আমি হচ্ছি একটা প্রতিষ্ঠানের চেয়ারম্যান। আর প্রাইভেট বাস মালিক ও শ্রমিক সংগঠনের প্রতিনিধি যারা আছেন তারা তো সংসদ সদস্য। আমি যদি আমার গাড়ির চাঁদাবাজি বন্ধ করতে পারি তারা পারবেন না কেন?

২০০০ : বিআরটিসি বাসে দেয়া ফোন নম্বরটি আপনি সরাসরি রিসিভ করেন। সারাদিন এতো মানুষের অভিযোগ কীভাবে সামলে নেন?

তৈমুর আলম : আমি নিজেকে বিআরটিসির একজন বেতনভুক্ত কর্মচারী মনে করি। তাই সবার অভিযোগ শোনা আমার দায়িত্ব। এতে করে প্রতিষ্ঠানের স্বচ্ছতা, জবাবদিহিতা বাড়ে। সরকারের প্রত্যেকটি প্রতিষ্ঠানের উচিত এ রকম ব্যবস্থা নেয়া।

চলাচল করে বিআরটিসি বাস। তারপরও বিআরটিসি বিগত অর্ধবছরে আয় করেছে ২ বিআরটিসিকে সহ্য হচ্ছে না কোটি ২২ লাখ টাকার বেশি। প্রশিক্ষণ

বেসরকারিখাতের বাস মালিকদের। প্রকাশ্যেই ষড়যন্ত্র চলছে বন্ধ করে দেয়ার।

অথচ নানা প্রতিবন্ধকতার মধ্য দিয়ে স্বল্প পরিসরে ব্যবসা চালিয়েও বিআরটিসি চলছে লাভজনক ভাবে। প্রতি বছর বেড়ে চলছে এই লাভের পরিমাণ। শুধু স্থাপনা ও বিজ্ঞাপন থেকেই



ঢাকা-কলকাতা রুটে চলছে বিলাসবহুল বাস

ইনস্টিটিউট, মেরামত কারখানা, পেট্রোলপাম্পসহ বাস, ট্রাক প্রতিটি সার্ভিস থেকেই বিআরটিসি লাভ করছে। সরকারি অনুদানে ৫০টি ভলবো বাস পেয়েছে। নিজস্ব অর্থায়নে কিনেছে ৩৫৪টি বাস এবং ২০টি মিনিবাস। প্রগতি ইন্ডাস্ট্রি থেকে কিস্তিতে নেয়া হয়েছে এই বাসগুলো। এর মধ্যে কেনা হয়েছে ৮০টি নতুন ট্রাক। বর্তমান সরকারের সময়েই কেনা হয়েছে এই বাস ও ট্রাক। বন্ধ হয়ে যাওয়া ১২টি ডিপো পুনরায় চালু করা হয়েছে। এ সরকারের আমলেই উদ্ধার হয়েছে বিআরটিসির বেশ কিছু বেদখল হওয়া জমি ও মার্কেট। এগুলো এখন বাণিজ্যিকভাবে ব্যবহার করা হচ্ছে। ধীরে ধীরে পরিশোধ করা হচ্ছে ঋণের টাকা। গত ৫ বছরে ৬ কোটি ৬৫ লাখ টাকার সরকারি ঋণ পরিশোধ করেছে বিআরটিসি। এছাড়া জনতা ব্যাংকে ৫ কোটি ৯০ লাখ এবং সোনালী ব্যাংকে ৮ লাখ ২৮ হাজার টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। উত্তরা ব্যাংক ও টিসিবির সঙ্গে সমস্ত পাওনা নিষ্পত্তি করা হয়েছে। এর বাইরে গত কয়েক বছরে বিআরটিসির দেখা গেছে বেশ কিছু প্রশংসনীয় ভূমিকা। স্পেশাল সার্ভিস নামে হজযাত্রী ও এস্তেমার জন্য বিশেষ সেবা প্রদান করছে বিআরটিসি। চালু করেছে মহিলা সার্ভিস। ছাত্রদের জন্যও পৃথক সার্ভিস রয়েছে। এছাড়া রেয়াতি ভাড়া ভলবো বাসে মাসিক টিকেট প্রথা চালু করে এ দেশের যোগাযোগে নতুন ধারার সংযোজন করেছে। যে কোনো প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে অর্ধেক ভাড়ায় যাত্রীসেবা দেয়ার ব্যবস্থা রয়েছে বিআরটিসিতেই।

বিআরটিসির বর্তমান চেয়ারম্যান তৈমুর আলম খন্দকার বিআরটিসি সার্ভিসের গতিশীলতা আনতে কয়েকটি পদক্ষেপ নিয়েছেন। বিআরটিসির প্রতিটি বাসে তার মোবাইল নম্বর দিয়ে রেখেছেন যেকোনো প্রয়োজনে যোগাযোগ করার জন্য। তিনি দাবি করেন, যাত্রীদের অভিযোগের ভয়ে চালক-হেলপার থেকে সবাই ঠিকমতো দায়িত্ব পালন করে। প্রতিদিন একশ থেকে দেড়শ অভিযোগ পেলেও অভিযোগের মাত্রা খুবই সামান্য।

#### নেপথ্যে কারা

২০০৩ সালের ২০ আগস্ট সরকারের সঙ্গে একটি চুক্তি স্বাক্ষর করে বেসরকারি বাস মালিক-শ্রমিক পরিষদ। বলতে গেলে চাপ সৃষ্টি করে এ চুক্তি করা হয়। তারপরই নিটোল মোটরস থেকে নেয়া বিআরটিসির ১০০টি টাটা বাসের সার্ভিস বন্ধ হয়ে যায়। পরে ১ জানুয়ারি ২০০৪-এর মধ্যে এসব বাস ফেরত দিতে বাধ্য হয় বিআরটিসি। এখানেই শেষ নয়, চুক্তির দোহাই দিয়ে ক্রমাগত চাপ সৃষ্টি করছে বেসরকারি বাস মালিকরা। আর তাদের হয়ে ভাঙচুর করছে শ্রমিকরা। এর ফলে ঢাকার বাইরে দ্বিতল বাস সার্ভিস বন্ধ



ঢাকার রাস্তায় প্রথম আধুনিক ভলবো বাস নিয়ে আসে বিআরটিসি

একনজরে বিআরটিসি	
মোট বাসের সংখ্যা	৭৬৭টি
চলমান বাসের সংখ্যা	১২০টি
মোট ট্রাকের সংখ্যা	১৬৮টি
ট্রেনিং ইনস্টিটিউট	১৩টি
মেরামত কারখানা	২টি (১টি প্রক্রিয়াধীন)
ডিপোর সংখ্যা	১৯টি
পেট্রোলপাম্প	৭টি
শপিং কমপ্লেক্স	৫টি

হয়ে গেছে। এতে কোটি কোটি টাকার ক্ষতি হচ্ছে বিআরটিসির। প্রতিনিয়ত হামলার শিকার হচ্ছে দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে। রাজশাহীর মেয়র সরাসরি রাস্তায় নেমেছেন বিআরটিসির বিরুদ্ধে। রাজশাহীতে বিআরটিসি বন্ধ করার জন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে চিঠিও পাঠিয়েছেন। এ অপতৎপরতার সঙ্গে জড়িতদের মধ্যে অন্যতম শাজাহান খান এমপি। বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন শ্রমিক ফেডারেশনের কার্যকরী সভাপতি এই শাজাহান খানও এক সময় বিআরটিসির বাস লিজ নিয়েছিলেন। তার ভাতিজা হাফিজুর রহমানের নামে নেয়া এই লিজের গ্যারান্টার ছিলেন তিনি। আসলে সেই বাস তিনিই চালিয়েছেন ঢাকা-মাদারীপুর রুটে। তার মতো আরো অনেক

বেসরকারি বাস মালিক ও শ্রমিক নেতা রয়েছেন যারা নিজেরা লিজ নিয়ে ব্যবসা করেছেন। অথচ তারাই আবার এই লিজ নিয়ে বিরোধিতা করেন।

এ বিষয়ে শাজাহান খান এমপি সাপ্তাহিক ২০০০কে বলেন, 'বিআরটিসি'র বাসগুলো রাস্তায় অনৈতিকভাবে চলছে। এর মাধ্যমে ব্যক্তি মালিকানাধীন সার্ভিস ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। বিআরটিসি নিজে গাড়ি না চালিয়ে লিজ দেয়। এগুলো পায় সরকারি দলের লোকজন। তারা লিজের টাকা ঠিকমতো পরিশোধ করে না। এদের চাঁদা দিতে হয় না। পুলিশ ধরে না। কিন্তু ব্যক্তিমালিকানাধীন গাড়িতে প্রচুর চাঁদার টাকা গুনতে হয়। একই রাস্তায় একজন চাঁদা দেবে অপরজন দিবে না তা হতে পারে না। এছাড়া তাদের কোনো রুট পারমিট নেয়া লাগে না। যখন যে রুট ইচ্ছা ব্যবহার করে। এতে ব্যক্তিমালিকানা বাস ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এ ব্যাপারে সরকারকে বলা হলেও কার্যকর কোনো পদক্ষেপ গ্রহণ করছে না। আর বিভিন্ন রুটে বিআরটিসির



অনেক চেষ্টায় অবশেষে চালু হয়েছে ঢাকা-আগরতলা সার্ভিস

বাস বন্ধ করে দেয়া হয়েছে বিষয়টি সত্য। আমরা পরিস্থিতির শিকার হয়েই করেছি।’

কতবড় দম্ভোক্তি! অথচ পৃথিবীর সব দেশেই রাষ্ট্রীয় পরিবহনের কিছু বাড়তি সুবিধা দেয়া হয়। কারণ, এগুলো অলাভজনক ধরে যাত্রী কল্যাণেই পরিচালিত হয়। শাজাহান খান এবং অন্যান্য মালিক-শ্রমিকরা কমবেশি একই সুরে কথা বলছেন। অথচ বিআরটিসি বাস যদি বৈষম্যই সৃষ্টি করত, তাহলে সারা দেশে আজ কিভাবে বেসরকারি পরিবহনের বিকাশ হলো?

বাংলাদেশ বাস ট্রাক ওনার্স এসোসিয়েশনের সভাপতি জিএম সিরাজ এমপি সাপ্তাহিক ২০০০কে বলেন, ‘বর্তমান সময় হচ্ছে প্রতিযোগিতার। প্রতিযোগিতা ও সেবার মান নিয়ে বিআরটিসি প্রাইভেট সেক্টরের বাসগুলোর সঙ্গে পেরে উঠছে না। আর মালিক পক্ষ বিআরটিসি বাস বন্ধ করে দেয় এ বিষয়টি সত্য নয়। জনগণ সেবাটাকে প্রাধান্য দিয়ে থাকে। বিআরটিসি এই প্রতিযোগিতায় দুর্বল তাই পিছিয়ে পড়ছে।’

অভিযোগ রয়েছে, বর্তমানে বিআরটিসির বিরুদ্ধে শক্তভাবে কাজ করে যাচ্ছেন খোদ যোগাযোগমন্ত্রী ব্যারিস্টার নাজমুল হুদার একজন ঘনিষ্ঠ আত্মীয়।

এছাড়া আরো একাধিক মন্ত্রী-এমপির রয়েছে বেসরকারি বাসের ব্যবসা।

২০০৩ সালে করা সরকার ও বাস মালিক-শ্রমিকদের চুক্তিটি বিআরটিসির এগিয়ে যাওয়ার পথে সবচেয়ে বড় অন্তরায়। যাত্রীদের উন্নত সুবিধা প্রদানের নামে পরিবহন ব্যবস্থায় এসেছে অনেক পরিবর্তন। কিন্তু সাধারণ যাত্রীরা সুবিধার



সরকারের কাছে মোটা অংকের টাকা পাওনা রয়েছে ট্রাক সার্ভিসের

বদলে পড়েছে বাস-মালিকদের অত্যাচারের মুখে। ঈদ এলেই ভাড়া দ্বিগুণ করে দেয় তারা। তেলের দাম বৃদ্ধির আওয়াজ শুনলেই ভাড়া বাড়িয়ে দেয়।

বাস ভাড়া নিয়ন্ত্রণে আনতে ঢাকায় চালু হয় সিএনজি বাস। শর্ত ছিল কম ভাড়ায় তারা চালাবে এই বাস। এজন্য তাদের আমদানি কর অর্ধেকেরও কম করে দেয়া হয়। বাস্তবে ঘটল উল্টোটা। শুরুর দিকে কয়েক দিন কম রেটে চালালেও পরে ভাড়া একই হয়ে যায়। এক পর্যায়ে কিছু রুটে দেখা যায় ডিজেলচালিত বাসের চেয়ে সিএনজি বাসের ভাড়া বেশি।

### রাষ্ট্রীয় ও বেসরকারি খাতের দ্বন্দ্ব

বাজার অর্থনীতিতে বেসরকারি খাতকে বিকাশের সর্বোচ্চ সুযোগ করে দেয়া হলেও তার কিছু নিয়ম-কানুন থাকে যা সবাইকে মেনে চলতে হয়। একই সঙ্গে সরকারের হাত



কমলাপুর ডিপোতে অকার্যকর হয়ে পড়ে আছে বেশ কিছু ডাবল ডেকার

## বিআরটিসির আয়-ব্যয় ও লাভের বিবরণ

সাল	মোট আয়	মোট ব্যয়	পরিচালন মুনাফা
১৯৯৯-২০০০	৩২৮১.৯৮ লাখ টাকা	২৭০৬.১৯ লাখ	৫৭৫.৭৯ লাখ
২০০০-০১	৩৭৬৬.৩৫ লাখ টাকা	৩০৩৮.৬২ লাখ	৭২৭.৭৩ লাখ
২০০১-০২	৪৭৪২.৫৬ লাখ টাকা	৩৫০৮.৬৫ লাখ	১২৩৩.৯১ লাখ
২০০২-০৩	৬৪২৫.২১ লাখ টাকা	৪৫১৮.৭৪ লাখ	১৯০৬.৪৭ লাখ
২০০৩-০৪	৬৮৭৩.০০ লাখ টাকা	৫২৮৬.০০ লাখ	১৫৮৭.০০ লাখ
২০০৪-০৫	৩৬৪৩.৪১ লাখ টাকা	২৮২৬.৭৯ লাখ	৮১৬.৬২ লাখ
ডিসেম্বর পর্যন্ত			

থাকে জনস্বার্থে বাজারে হস্তক্ষেপ করার পর্যাণ্ড উপাদান। উন্নত দেশগুলোয় এই ব্যবস্থার চালু থাকলেও বাংলাদেশে ঘটছে উল্টো। জনসাধারণের কল্যাণের বিষয়টি সম্পূর্ণ উপেক্ষা করে সেবামূলক প্রতিটি খাত থেকে সরকার নিজের ভূমিকা গুটিয়ে নিচ্ছে। এর জলজ্যান্ত প্রমাণ বিআরটিসির বাস সার্ভিস বন্ধ করে দেয়ার উদ্যোগ।

তেলের দাম বাড়ায় কোনো রকম নিয়মনীতির তোয়াক্কা না করে বাস মালিকরা অন্তত দু’টাকা করে ভাড়া বাড়িয়ে দিয়েছে। অথচ ১১ সেপ্টেম্বর যোগাযোগমন্ত্রীর সঙ্গে বৈঠকে কোনোরকম সিদ্ধান্ত হয়নি। যোগাযোগমন্ত্রীর অবশ্য সেদিকে কোনো খেয়াল নেই। তিনি বরং বলছেন, বেসরকারি বাস মালিকরা যেহেতু পুরনো বাস চালান তাই তাদের খরচ বেশি। কি অদ্ভুত কথা! অন্যদিকে বিআরটিসি ভাড়া বাড়াবে না বলে জানিয়েছে। এখন যদি বেসরকারি বাস

মালিক-শ্রমিকরা একদিনের জন্যও পরিবহন ধর্মঘট ডাকে তাহলে জনজীবনে কী ভয়াবহ বিপর্যয় নেমে আসবে তা কী যোগাযোগমন্ত্রীর মাথায় আছে? এরকম পরিস্থিতি খানিকটা হলেও সামাল দেয়া সম্ভব হতো যদি বিআরটিসি বাস সার্ভিস অব্যাহত থাকত।

আজ ঢাকাসহ দেশের বিভিন্ন অঞ্চল থেকে বিআরটিসির সার্ভিস গুটিয়ে নেয়া হচ্ছে চাপের মুখে। আর বেসরকারি মালিক-শ্রমিকরা হয়ে উঠছে বেপরোয়া ও নিয়ন্ত্রণহীন। এতে করে সাধারণ যাত্রীরা জিম্মি হয়ে পড়ছে। আগামীতে যে এরাই ট্রেন সার্ভিস বন্ধ করে পুরো পরিবহন ব্যবস্থাকে চূড়ান্তভাবে জিম্মি করবে না তার নিশ্চয়তা কে দেবে? এজন্যই প্রয়োজন ক্রেতা-ভোক্তা সংরক্ষণ আইন এবং এর প্রয়োগ। সবাই এর প্রয়োজনীয়তার কথা বললেও কোনো সরকারই তাতে কর্ণপাত করছেন না। কনজুমারস এসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ (ক্যাব) ক্রেতা-ভোক্তার স্বার্থ সংরক্ষণে আইনটি পাসের জন্য কাজ করে যাচ্ছে সত্তরের দশক থেকে। কিন্তু সরকারের কোনো পদক্ষেপ চোখে পড়ছে না।

বাজার অর্থনীতির দোহাই দিয়ে একটি প্রয়োজনীয় রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠানকে পঙ্গু করে দেয়া সম্ভবত বাংলাদেশেই সম্ভব। বিআরটিসি, রেলওয়ে, টিসিবিবিবিসহ বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানকে পরিকল্পিতভাবে লোকসানি অজুহাতে বন্ধ করে জনগণকে জিম্মি করা হচ্ছে বাজারের কাছে, দুর্বৃত্যায়িত বেসরকারি খাতের কাছে।

ছবি : সালাহ উদ্দিন টিটো