

ঢাকার যাতায়াত ব্যবস্থার অর্থনীতি  
ড. এ.কে. এনামুল হক

ছোট্ট একটি খবর কয়েকটি পত্রিকায় প্রকাশিত হয়েছে। ঢাকার টেক্সিক্যাব ভাড়া পৃথিবীর বহু শহরের চেয়ে প্রায় তিনগুন বেশী। একটি পত্রিকায় রীতিমত কিমি হিসেবে ভাড়া এসেছে। তাতে দেখা যায় যে, ঢাকায় যেখানে টেক্সিক্যাবে উঠলেই ১০০ টাকা গুনতে হয়, সেখানে কলকাতায় প্রতি কিমি ৩১.৬৫ টাকা, কলম্বোতে তা ২৯.৯৫ টাকা আর ব্যাংককে তা ৮১.৭৯ টাকা। পাশাপাশি আরও কয়েকটি চিত্র দেই। ঢাকায় যেখানে ৯৬ টাকা পেট্রোলের দাম, সেখানে কলকাতায় তার দাম ১০৬ টাকা, কলম্বোতে তা ৯৭ টাকা, আর ব্যাংককে তা ৯৩ টাকা। আরও একটি সংখ্যা দিলে হয়তবা বিষয়টা আরও একটু খোলাসা হবে, বাংলাদেশের মাথাপিছু গড় আয় বছরে ১০৪৪ ডলার, ভারতের মাথাপিছু আয় ১১৪৮, শ্রীলংকায় তা ২৯২৩ আর থাইল্যান্ডে তা ৩৩৫০। রীতিমত অবাক হবার মতন অবস্থা! কি কারণে তাহলে ভাড়ায় এত পার্থক্য! আমাদের দেশের পেট্রোলের দাম আর সবার মতনই, আমাদের আয় সবার কম তার পরও আমাদের দেশে কি কারণে ট্যাক্সি ক্যাব ভাড়া এত বেশী? এই বিষয়টি খোলাসা করার জন্যই আজকের এই লেখা।

প্রসংগত আরও একটি তথ্য জানিয়ে রাখি। বছর ৪/৫ আগে একবার ব্যাংকক এয়ারপোর্ট থেকে ট্যাক্সি ক্যাব করে যাচ্ছিলাম এশিয়ান ইন্সটিটিউট অব টেকনোলজিতে। প্রায় দেড় ঘন্টার যাত্রা। ট্যাক্সি ক্যাব চালক এক মহিলা। সে ইংরেজি একটু ভালভাবে বলছিল। তাই জিজ্ঞেস করলাম - তোমার পড়াশুনা কতদূর? বললো - বিবিএ। একটু বিব্রত হলাম। কারণ ভাবিনি যে, বিবিএ পাশ করে কেউ ট্যাক্সি চালাতে পারে। বললাম। কতদিন ট্যাক্সি চালাও? বলল প্রায় ১৫ বছর। অবাক হবার পালা যেন শুরু! সাহসের সাথে জিজ্ঞেস করলাম - আর কোন চাকুরী করলেনা কেন? করেছি। তবে আয় কম। এখানে একটু বেশী। বললাম - কত পাও মাসে? বলল - প্রায় ৪৩০০০ বাথ (অর্থাৎ প্রায় এক লক্ষ আড়াই হাজার টাকা)। বুঝতে পারলাম - টেক্সি চালানো অতটা খারাপ নয়! প্রসঙ্গত বলে রাখা ভালো যে, থাইল্যান্ডের টেক্সিক্যাব গুলো কিন্তু আমাদের গুলোর মতন নয়। বেশ বড় আর অনেক বেশী দামী টেক্সি। তা দিয়েই তারা মাত্র ৮২ টাকায় এক কিলোমিটার চালায়!

ঘটনাটি বললাম এই কারণে যে, খোদ ব্যাংকক শহরে যেখানে ট্যাক্সি ভাড়া প্রতি কিমি ৮২ টাকা আর যেখানে চালকের মাসিক আয় ১ লক্ষ টাকার উপর সেখানে বাংলাদেশে ১০০ টাকায় কিমি চলছে! চালকের আয় কত? এই ঐকিক নিয়মে অংকটি অনেকেই করবেন আর ভাববেন আমাদের দেশেও কি তাহলে আমাদের প্রধান পেশা কি ট্যাক্সি চালানো হবে? তবে পত্রিকার খবরের শিরোনাম ছিল অন্যরকম! প্রকারান্তরে পত্রিকার ভাষায় মন্ত্রী আর আমলাদের কারণে এই অবস্থা!

সংবাদটির এই শিরোনাম কতটা সত্য তা আমার জানা নেই তবে এই অবস্থা যে সঠিক নয় কিংবা তা যে আমাদের কারও কাম্য নয় তা বলা বাহুল্য। তবে কি করে এমনটি ঘটলো তা আমাদের জানা বা বুঝার দরকার। ঢাকায় ট্যাক্সি ক্যাব চালু হয়েছিল প্রায় ১৫ বছর আগে (যতদূর মনে পড়ে) । তখন “শায়েস্তা

খানের যুগের মতনই ফোন করিলেই ট্যাক্সি বাসায় আসিত! আর আমরা মনের আনন্দে ট্যাক্সি করিয়া শহরময় ঘুরিয়া বেড়াইতাম”। এখন এই বিষয়টি অনেকটা রূপকথার মত শুনায়। এখন ঘন্টার পর ঘন্টা দাড়িয়ে ট্যাক্সি ক্যাব ত দূরের কথা বাস মেলানোও দুষ্কর! কেন এমন হলো?

ঢাকার জনসংখ্যা এখন কত? কেউ বলেন ১ কোটি কেউ বলেন দুই কোটি। আমি বলি দিনে হয়তবা দেড় কোটি তাবে রাতে এক কোটি। অর্থাৎ দিনের বেলা লক্ষ লক্ষ লোক ঢাকায় আসেন। আর সন্ধ্যায় তাদের ফেরত যাত্রা শুরু হয়। চলে মাঝ রাত পর্যন্ত। তদুপরি ঢাকার জনসংখ্যার গড় বৃদ্ধির হার প্রায় ৫.৫ শতাংশ। অর্থাৎ ঢাকার জনসংখ্যা প্রতি ১০ বছর পর পর এর জনসংখ্যা দ্বিগুন হচ্ছে।

আরও একটি সংখ্যা তাত্ত্বিক বিশ্লেষণ দিই। বাংলাদেশের মানুষের মাথাপিছু আয় যদি ১০৪৪ হয় তবে ঢাকার মানুষের মাথাপিছু আয় কত হবে? নিশ্চয়ই বেশী? আর দেশের অর্থনীতির প্রবৃদ্ধির হার যদি ৬.৫ শতাংশ হয় তবে ঢাকার মাথাপিছু আয় বৃদ্ধির হার কত হবে? এক সময় পরিসংখ্যান ব্যুরো এই সংখ্যাগুলো প্রকাশ করত তবে এখন আর করে না। আমার আন্দাজ ঢাকার মাথাপিছু আয় বৃদ্ধি প্রায় ১০ শতাংশ হারে হয়। অতএব দুইয়ে দুইয়ে যেমন চার হয় তেমনি মাথাপিছু আয় বৃদ্ধি আর জনসংখ্যা বৃদ্ধির হার একত্র করলে বলা চলে ঢাকায় যানবাহনের চাহিদা অন্তত পক্ষে ১৫ শতাংশ হারে বাড়ছে। অর্থাৎ এই হারে বাড়তে থাকলে প্রতি ৫ বছরে ঢাকায় যানবাহনের চাহিদা দ্বিগুন হবে।

এবারে আরেকটি বিষয়ে নজর দেই। গত ১০ বছরের তুলনায় আমরা কি প্রতিদিন অধিক হারে পরিবহন ব্যবহার করছি না? অর্থাৎ গত ১০ বছরের তুলনায় আমরা শুধু যে অনেক বেশী যাতায়াত করছি তাও নয় আমাদের অনেক বেশী পরিমাণ লোককি গাড়িতে যাতায়াত করতে অভ্যস্থ হচ্ছেন না? অবশ্যই তা হচ্ছে। এই চাহিদা বৃদ্ধির হার কি কমবে বলে আমরা কেউ ভাবতে পারি? আমি পারি না। কারণ দেশের অর্থনৈতিক অগ্রগতির সাথে বাড়ে আমাদের পরিবহণ চাহিদা। আমরা এখন ভাবছি আগামী ৬ বছর পর মাথাপিছু আয় ১৫০০ ডলার ছাড়িয়ে যাবে, আমরা বলছি যে, আমাদের প্রবৃদ্ধির হার ৬ শতাংশ থাকলে চলবে না - বাড়িয়ে ১০ শতাংশের উপর নিতে হবে - আর এই আমাদেরই অনেকে বলছি যে, মানুষকে গাড়ির বদলে হাটতে হবে! অসম্ভব ও অকল্পনীয় চিন্তা! এই অলীক চিন্তাই আমাদের সকল সমস্যার কেন্দ্রবিন্দু! বরং ভয় হচ্ছে যে, যান চলাচল নিয়ন্ত্রণ করতে গিয়ে আমরা শেষ পর্যন্ত লক্ষ্যে পৌছাতে ব্যর্থ হতে পারি।

১৯৯৭ সালের কথা। পরিবেশ মন্ত্রণালয়ের একটি কমিটির সভা। বিষয় - ঢাকার বিপন্ন পরিবেশ! কেন? কারণ ঢাকায় বহুতল বিশিষ্ট ইমারত হচ্ছে - ওয়াসা বলছে তারা পানি সরবরাহ করতে পারবে না। কি করতে হবে? ঢাকায় ইমারত নির্মাণে ছাড়পত্র দেওয়া বন্ধ করতে হবে! এই মামার বাড়ির আন্ডার প্রায় পাশ হতে চলছিল - তখন আমিই বলেছিলাম - যদি ঢাকায় ইমারত গড়তে না দেওয়া হয় তবে ঢাকার চারপাশের সকল জমিতে ধানের বদলে বাড়ির আবাদ হবে। তখনকি ওয়াসা পানি না দিয়ে পারবে? ঢাকার জনসংখ্যা বৃদ্ধি কিংবা অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির সাথে সংগতি রেখে যদি ওয়াসা তার পরিকল্পনা তৈরি ও বাস্তবায়ন করতে না পারে তবে তার দায় জনগণ নেবে কেন? আমার পাল্টা পরামর্শ ঢাকায় আরও বেশী

বহুতল ভবন তৈরির ব্যবস্থা করলে আমরা অন্তত জমিগুলো রক্ষা করতে পারব। আরও বড় কথা, পৃথিবীর বহু দেশের নিত্যদিন ভূমিকম্প হওয়ার পরও যদি ১০০ তলার ভবন তৈরি করতে পারে তবে ঢাকায় কেন ২০ তলার উপর কোন ভবন তৈরি করার অনুমতি নাই? এই সব ‘অনিয়ম’ কে নিয়ম করার কোন মানে হয় না। এই সভার প্রায় ১০ বছর পর ঢাকায় ইমারত তৈরির নতুন নিয়ম চালু হয়েছে।

ঘটনাটি বললাম এই কারণে যে, উদর পিন্ডি ভুদর ঘাড়ে চাপানোই আমাদের নিয়ম হয়ে যাচ্ছে। আমরা ক্রমাগত যেন পেছনে যাচ্ছি! ঢাকার অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি আর জনসংখ্যা বৃদ্ধির হার পর্যালোচনা করলেই বুঝা যায় যে, আমাদের আরও বেশী গাড়ির প্রয়োজন। প্রয়োজন বেশী সড়ক তৈরি। সেই আয়োজন নিয়ে চিন্তা নাই কারও। ঢাকায় কবে ১০,০০০ ট্যাক্সি ক্যাব চালু করার ছাড় পত্র দেওয়া হয়েছিল? মনে পড়ে? এর পর আর কি করা হয়েছে? এতদিনে ঐ দশ হাজারের অধিকাংশ টেক্সি ক্যাব হয় একেজো নচেত রাস্তায় চলে না। ১ টি ট্যাক্সি ক্যাবের পেছনে ছুটছে ২০ জন যাত্রী। এখানে চাহিদা আর যোগানের স্বাভাবিক নিয়মই বলে দেবে যে, আমাদের ট্যাক্সি ক্যাব গুলো কেন ১০০ টাকা করে নিচ্ছে।

শহরে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন অপরিহার্য। কি করা উচিত? উত্তর সহজ। প্রতি বছর ঢাকায় ১৫ শতাংশ হারে বাস ও ক্যাব বৃদ্ধির ব্যবস্থা বাধ্যতামূলক করা উচিত। প্রয়োজন সড়ক নির্মাণ ও সম্প্রসারণ। প্রয়োজন যানচলাচলে সঠিক নিয়ম পালন করা বাধ্যতামূলক করা ও নিয়ম অমন্যকারীকে শাস্তির আওতায় না। তা না হলে, মানুষ নিজস্ব যানবাহনের সংখ্যা বাড়াবেই। নানা জন নানা তুঘলকি নিয়মের কথা বলছেন ! হাস্যকার নানা প্রস্তাব ছড়ানো হচ্ছে। কিছুই কাজে লাগবে না। বরং বেশী বাড়াবাড়ি করতে গিয়ে অর্থনীতি মুখ খুবড়ে পড়বে। বাড়বে সিএনজি, কার, মোটর সাইকেল, মিশুক, ইত্যাদি ইত্যাদি। অফিসে যাবার পথে কিংবা আসার পথে মানুষ যখন বাস পায়না কিংবা ক্যাব পায় না তখন নিজের গাড়ি কেনার প্রবনতা বাড়বেই। অপরাধ আমাদের মানুষের নয়। তারা শত চেষ্টা করেও চালু রাখছে আমাদের অর্থনীতির চাকা - তাদের সংসারের চাকা। জোর করে কিছু করতে চাইলে বাড়বে চাদাবাজি আর দুর্নীতি। আমি নজর আনতে চেষ্টা করলাম সংবাদের পেছনের অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ। আশা করি, বাজেট তৈরিতে বিষয়টি সরকার মনে রাখবে। গাড়ির উপর ট্যাক্স বাড়িয়ে আমরা কেবল ট্যাক্সি ক্যাব, বাস ও সিএনজি ভাড়া বাড়াতে সাহায্য করছি। আমাদের প্রয়োজন ফি বছর বাস, ট্যাক্সি ও সিএনজির ছাড়পত্র নিয়মিত হারে বাড়ানো ও মালিক সমিতিতে সেই পরিমাণ যান ঢাকায় চালাতে বাধ্য করা।

[অধ্যাপক, অর্থনীতি বিভাগ, ইউনাইটেড ইন্টারন্যাশন্যাল ইউনিভার্সিটি ও পরিচালক, এশিয়ান সেন্টার ফর ডেভলপমেন্ট]

