আব্দুল বায়েস

শেখ হাসিনার চ্যালেঞ্জ পদ্মা সেতু ও 'আজি দখিন-দুয়ার খোলা'

শুরুতে বর্তমান নিবন্ধের অবতারণা নিয়ে দু-একটা কথা না বলে পারছি না। সম্প্রতি এক আলোচনায় প্রধানমন্ত্রীর অর্থনৈতিক উপদেষ্টা ড. মসিউর রহমান পদ্মা সেতুর প্রভাব নিয়ে আলোচনা করছিলেন। তিনি বঙ্গবন্ধু সেতুর ওপর করা আমার এক গবেষণালব্ধ প্রভাব মূল্যায়নের প্রসঙ্গ টেনে আমাকে কৃতার্থ করেছেন বলে আমি তার কাছে কৃতজ্ঞ। সেই সূত্র ধরে *বণিক বার্তার* আমন্ত্রণে আজকের এ লেখার জন্য কলম ধরা—'শেখ হাসিনার চ্যালেঞ্জ পদ্মা সেতু ও 'আজি দখিন-দুয়ার খোলা'। তবে জানান দেয়া দরকার যে এ নিবন্ধে ব্যবহৃত তথ্য-উপাত্ত বিভিন্ন উৎস থেকে ধার করে নেয়া এবং যদিসাৎ ভুলত্রুটির জন্য আগাম ক্ষমা প্রার্থনা করছি।

প্রথমেই প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা এবং তার সরকারকে উষ্ণ অভিনন্দন জানাই যে তিনি ২৫ জুন ৬ দশমিক ১৫ কিলোমিটার দীর্ঘ স্বপ্নের এ সেতুর উদ্বোধন করতে যাচ্ছেন। স্বপ্নটা ছিল অনেক আগের, তবে সম্ভবত ২০১০ সাল থেকে সেই স্বপ্নে বিভোর হওয়ার প্রত্যয় প্রত্যক্ষ করা যায়। প্রাথমিক পর্যায়ের নকশায় সেতুটি অপেক্ষাকৃত ছোট ছিল কিন্তু নদীর বিদ্যমান বাস্তবতার নিরিখে প্রধানমন্ত্রীর স্বতঃপ্রণোদিত নির্দেশে সেতুটি দীর্ঘতর করা হয়। যা-ই হোক, এর আগে ১৯৯৮ সালে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা উদ্বোধন করেছিলেন বাংলাদেশের সর্ববৃহৎ চার কিলোমিটার দীর্ঘ 'বঙ্গবন্ধু সেতু' (যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প) এবং মেঘনা-গোমতী দ্বিতীয় সেতুটিরও উদ্বোধনী ফিতা কাটেন তিনি নিজে। এই যে পদ্মা-মেঘনা-যমুনার ওপর তিন-তিনটা সেতু নির্মাণ করা হলো, তা বাংলাদেশের আর্থসামাজিক উন্নয়নের গতিপথ নির্ণয়ে মাইলফলক হিসেবে কাজ করছে এবং করবে। অতএব, প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা এবং তার সরকার অবকাঠামোগত উন্নয়নের সাফল্যে গর্ব বোধ করতেই পারেন।

দুই.

সদ্যসমাপ্ত পদ্মা সেতু বাংলাদেশের শুধু দীর্ঘতম সেতু নয়, এর সঙ্গে জড়িয়ে আছে এক বড় আবেগ, যার নাম 'বাংলাদেশ করতে পারে'। একসময় দুর্নীতির মিথ্যা অভিযোগ টেনে বিশ্বব্যাংক এ প্রকল্প থেকে হাত তুলে নিলে সেতুটি ঘিরে তৎকালীন পরিকল্পনা ভেস্তে যাওয়ার উপক্রম হয়। দেশ-বিদেশে মিলিয়ন ডলার প্রশ্ন হয়ে দাঁড়ায় পদ্মা সেতু হবে কি হবে না। ঠিক সেই মুহূর্তে শেখ হাসিনা চ্যালেঞ্জ ছুড়ে দিয়ে বললেন, প্রয়োজনে অভ্যন্তরীণ সম্পদ সংযোজনে সেতুটি সমাপ্ত করা হবে। বলাবাহুল্য, তার দৃঢ়চেতা মনোবল এবং বিশেষত দক্ষিণাঞ্চলের আর্থসামাজিক উন্নয়নে প্রদত্ত প্রতিশ্রুতি সম্পূর্ণ নিজস্ব অর্থায়নে সাড়ে ৩ বিলিয়ন ডলার বা ৩০ হাজার কোটি টাকার (২০১৮ সালের হিসাব) এ মেগা প্রকল্প হাতে নেয়ার সৎসাহস প্রদান করে। অবশেষে কোনো প্রকার বৈদেশিক সাহায্য ব্যতীত অনেকটা 'অলৌকিক' এ কাজ সমাপ্ত হয়। অন্যান্য সেতুর চেয়ে এর মূল পার্থক্য হলো, এটা কেবল ইস্পাত দ্বারা নির্মিত একটা সেতু নয়। এ সেতু প্রতিফলিত করে বাংলাদেশের ইস্পাতকঠিন মনোবল ও সামর্থ্য, অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি এবং বাংলাদেশের জনগণের আবেগ। সর্বোপরি বিদেশী সাহায্য ছাড়াও যে এমন একটা মেগা প্রকল্প অন্তত বাংলাদেশ বাস্তবায়ন করতে পারে তা এমনকি সরকার সমর্থক অনেকে কল্পনাও করেননি। ৪০টি স্তম্ভের ওপর এ সেতু নির্মিত এবং প্রতিটি স্তম্ভ পানির নিচে ১২২ মিটার পর্যন্ত গভীরে গ্রথিত, যা পৃথিবীর অন্য কোথাও নেই। দেশী-বিদেশী সব ষড়যন্ত্র ও সমালোচনার মুখে ছাই দিয়ে চলেছিল সেতু নির্মাণের কাজ যেন হৃদয়ে জাগরূক—'আমরা করবো জয়! আমরা করবো জয়! আমরা করবো জয়! একদিন আহা বুকের গভীরে আছে প্রত্যয় আমরা করবো জয়! একদিন।'

তিন.

পদ্মা সেতু দক্ষিণাঞ্চলের ২১ জেলার সঙ্গে কেন্দ্রের যোগাযোগের লক্ষ্যে নির্মিত পূর্ব-পশ্চিমের সেতুবন্ধ। বাংলাদেশের প্রায় তিন ভাগের এক ভাগ অবহেলিত ও দারিদ্র্যপীড়িত—যেখানে জাতীয় গড়ের চেয়ে অনেক ওপরে দারিদ্র্যের হার—জনগণের ভাগ্য বদলানোর চাবিকাঠি বললেও বোধ করি ভুল হবে না। এমন একটা 'ঐতিহাসিক' সেতুর সম্ভাব্য প্রভাব নিয়ে কিছু কথা বলার জন্য আজকের এ নিবন্ধের অবতারণা।

পদ্মা সেতু একটা খুব বড় মাপের অবকাঠামো। এটি দোতলা সেতু, যার ওপরে চার লেনের চওড়া রাস্তায় ছুটবে ভাগ্যবদলের গাড়ি। নিচের তলায় রেলপথে চলবে ট্রেন; সেটিও পণ্য, সেবা আর মানুষ পারাপারের জন্য। সেতুটি পুরো চালু হলে রেলপথে কলকাতা থেকে ঢাকা আসা অথবা ঢাকা থেকে যাওয়ায় ৬ থেকে সাড়ে ৬ ঘণ্টা সময় লাগার কথা।

এ সেতু নির্মাণের ফলে ঢাকার সঙ্গে দক্ষিণাঞ্চলের দূরত্ব কমবে ১০০ থেকে ১৫০ কিলোমিটার। তাছাড়া অন্যান্য দেশের এমনকি বাংলাদেশের অবকাঠামোগত উন্নয়ন অভিজ্ঞতার প্রায়োগিক পর্যবেক্ষণ বলে, (ক) এ সেতুর জন্য পণ্য ও সেবা বাজারজাত খরচ হ্রাস পাবে, তার কারণ দ্রুত পরিবহন বিনিময়-ব্যয় কমাবে; (খ) অবকাঠামো অনুন্নত থাকলে বাজার বিভাজিত থাকে এবং তথ্য অসমতা দামের পার্থক্য ঘটায়। এ অসংগতি দূর করবে পদ্মা সেতু; (গ) শ্রমবাজারের অসম্পূর্ণতাও কিন্তু অবকাঠামোগত দুর্বলতার জন্য বিশেষত শ্রমবাজারের সঙ্গে ভূমি, ঋণ ও উৎপাদন বাজারের ইন্টারলকিং গ্রামীণ প্রেক্ষাপটে আয় ও কর্মসংস্থান বৃদ্ধিতে বাধা বলে প্রথাগত ধারণা আছে; (ঘ) অবকাঠামো উন্নয়নের সঙ্গে উন্নত প্রযুক্তি পরিগ্রহণের সংযোগ রয়েছে এবং সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ অবকাঠামোগত উন্নয়ন গ্রামীণ অ-কৃষি কর্মকাণ্ড বিস্তারে অবদান রাখে, ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসারে সহায়ক হয় এবং শহরমুখী অভিবাসন কমায়। মোট কথা, বিশ্বব্যাংকের তথ্য অনুযায়ী পদ্মা সেতু থেকে সরাসরি লাভবান হবে প্রায় তিন কোটি মানুষ, কারণ এ সেতুর প্রভাব পড়বে যোগাযোগ, পরিবহন, কৃষি, শিল্প খাতে; যার জন্য ওই অঞ্চলে কর্মসংস্থান ও জনগণের জীবনমান উন্নীত হবে। এক হিসাবমতে, এ মেগা প্রকল্প সম্পন্ন হওয়ার পর দক্ষিণাঞ্চলের জিডিপি প্রতি বছর আড়াই শতাংশ এবং দেশের সার্বিক জিডিপি প্রায় দেড় শতাংশ বৃদ্ধি পাবে বলে ধারণা। আর পদ্মা সেতুর রেল সংযোগ যদি ট্রান্স-এশিয়ান রেল সংযোগের সঙ্গে যুক্ত করতে পারে তাহলে দেশের জিডিপির প্রবৃদ্ধির হারে অতিরিক্ত ১ শতাংশ যোগ হওয়ার সম্ভাবনা আছে।

শেখ হাসিনা নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু করার চ্যালেঞ্জ নিয়েছিলেন এবং সেটা নির্মিত হওয়ার ফলে 'আজি দখিন-দুয়ার খোলা'। দারিদ্র্যপীড়িত এবং অবহেলিত দক্ষিণাঞ্চলের জন্য এ দুয়ার বয়ে আনুক সুবাতাস, হোক বসন্তোৎসব, চারদিকে বয়ে যাক খুশির বন্যা—'আহা কি আনন্দ আকাশে বাতাসে'

চার.

সুতরাং দক্ষিণাঞ্চলে বসবাসরত দেশের প্রায় ৩০ শতাংশ মানুষের ভাগ্য উন্নয়নের চাবিকাঠি এ পদ্মা সেতু। এতকাল বাংলাদেশের বরিশাল কিংবা খুলনা থেকে ঢাকায় পণ্য পরিবহনে প্রধান প্রতিবন্ধক ছিল পদ্মা নদী। পদ্মা সেতু ঘিরে আশপাশের রাস্তাঘাটের উন্নয়ন হওয়ার ফলে পরিবহন বিশ গুণ বাড়বে বলে এডিবির এক হিসাব থেকে জানা যায়। সূত্রটি বলছে, সেতু খোলা হলে ২০২৪ পর্যন্ত গড়ে প্রতিদিন ২৪ হাজার গাড়ি যাতায়াত করবে আর ২০৫০ নাগাদ ৬৭ হাজার গাড়ি। তাছাড়া পদ্মা সেতু ঢাকার সঙ্গে মোংলা বন্দরের দূরত্ব হ্রাস করবে ১০০ কিলোমিটার, অর্থাৎ ঢাকা-মোংলা দূরত্ব দাঁড়াবে ১৭০ কিলোমিটার, যেখানে বর্তমানে ঢাকা-চট্টগ্রাম ব্যবধান ২৬৪ কিলোমিটার, অর্থাৎ মোংলা ও পায়রা বন্দর সক্রিয় এবং সচল হবে। অন্যদিকে মোংলা ও চট্টগ্রামের দূরত্ব হ্রাস পেয়ে একটা পরিবহন ও যোগাযোগ বিপ্লবের দিকে যাওয়ার ইঙ্গিত করছে এবং আগামী দিনের বাংলাদেশে আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও বিনিয়োগ প্রসারে 'অর্থনৈতিক ভূগোল'-এর এ ভূমিকা অনুমান করা কঠিন নয়।

আমাদের প্রত্যাশা পদ্মা সেতুর ফলে দক্ষিণাঞ্চলে শিল্প-কারখানা স্থাপিত হয়ে লাখ লাখ মানুষের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা হবে; কৃষিতে শস্য ধরনে পরিবর্তন আসবে এবং শস্যনিবিড়তা বাড়বে; পচনশীল দ্রব্যের উৎপাদন বাড়বে; মাইগ্রেশন হ্রাস পাবে; উচ্চশিক্ষা ও কারিগরি প্রতিষ্ঠানের প্রসার মানব উন্নয়নে অবদান রাখবে। উন্নত অবকাঠামো স্বাস্থ্য পরিচর্যা ব্যবস্থাকে বলিষ্ঠ করে তুলবে। শ্রমের চাহিদা রেখা ডানে স্থানান্তর হওয়ার ফলে মজুরি বাড়বে, জীবনমানের উন্নতি ঘটবে বলে আশা করা যায়। সামষ্টিক অর্থনৈতিক প্রভাবের ওপর এক গবেষণা অধ্যয়ন সূত্র থেকে জানা যায়, সব মিলিয়ে এ সেতু থেকে আগামী তিন দশকে লাভ হবে ২৫ বিলিয়ন ডলার এবং জাতীয় পর্যায়ে মাথা গণনা সূচকে দারিদ্র্য হ্রাস পাবে শূন্য দশমিক ৮৪ শতাংশ এবং অঞ্চলে ১ শতাংশের কিছু ওপরে। বিশেষত সেতুটি নির্মাণ হওয়ার ফলে পদ্মার চরে ঝুঁকি কমে আসবে এবং চরাঞ্চলের দরিদ্র জনগোষ্ঠী নানা দিক থেকে লাভবান হবে বলে প্রাক্কলন করা হচ্ছে।

পাঁচ.

সিনেমা কিংবা নাটকে নায়ক একা লড়াই করে না—হোক তা নায়িকাকে কাছে পাওয়া, কোনো বস্তি দখলমুক্ত করা কিংবা অপহৃত শিশুকে মায়ের কোলে ফিরিয়ে দেয়ার কাজে। নায়কের পাশে থেকে শক্তি জোগায় এক বা একাধিক পার্শ্বনায়ক। ঠিক তেমনি দক্ষিণাঞ্চলের উন্নয়নের অবশ্যম্ভাবী নায়ক পদ্মা সেতুর পার্শ্বনায়ক হচ্ছে অন্যান্য অবকাঠামো, যথা পাকা রাস্তা, সেতু, স্কুল, বিদ্যুৎ ও সেচ সুবিধা। আমাদের দেখা দক্ষিণাঞ্চল যে সুদূর অতীতের সে-ই অনুন্নত অঞ্চল থাকবে না, তার অন্যতম প্রধান কারণ রাস্তাঘাট ও বিদ্যুৎ আসার ফলে এলাকার চেহারা একদম পাল্টে যাবে, সম্ভবত অনেকটা এ রকম :

'সে কাল আর নাই। কালের অনেক পরিবর্তন ঘটিয়াছে। মাঠের বুক চিরিয়া রেল লাইন পড়িয়াছে। তার পাশে টেলিগ্রাফ তারের খুঁটির সারি। বিদ্যুৎ শক্তিবহ তারের লাইন। মেঠোপথ পাকা হইয়াছে। তাহার উপর দিয়া ঊর্ধ্বশ্বাসে মোটর বাস ছুটিতেছে। নদী বাঁধিয়া খাল কাটা হইয়াছে। লোকে হুক্কা ছাড়িয়া বিড়ি-সিগারেট ধরিয়াছে। কাঁধে গামছা, পরনে খাটো কাপড়ের বদলে বড় বড় ছোকরারা জামা, লম্বা কাপড় পরিয়া সভ্য হইয়াছে। ছ-আনা দশ-আনা ফ্যাশনে চুল ছাঁটিয়াছে। ভদ্র গৃহস্থের হাল-চাল বদলাইয়াছে (তারাশঙ্কর বন্দ্যোপাধ্যায়, রাইকমল)।

ছয়.

বঙ্গবন্ধু সেতু, মেঘনা সেতু কিংবা অন্যান্য অবকাঠামোগত উন্নয়ন সত্ত্বেও কিন্তু বাংলাদেশে মাথাপিছু আয় যেমন বাড়ছে, তেমনি বাড়ছে তির্যক অর্থনৈতিক বৈষম্য। পদ্মা সেতু নিঃসন্দেহে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ত্বরান্বিত করে উন্নয়ন ঘটাবে। তবে হয়তো বেদনাদায়ক বৈষম্য নিয়ে বাঁচতে হবে যতক্ষণ পর্যন্ত বৈষম্য নিরোধক অর্থনৈতিক নীতিমালা গ্রহণ করা না যায়। মনে রাখতে হবে একটা বৈষম্যহীন সমাজ বিনির্মাণ ছিল বঙ্গবন্ধুর আজীবন লালিত স্বপ্ন।

সাত.

শেখ হাসিনা নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু করার চ্যালেঞ্জ নিয়েছিলেন (প্ররোচনা সত্ত্বেও পদ্মা নামটি রেখে বিজ্ঞতার পরিচয় দিলেন) এবং সেটা নির্মিত হওয়ার ফলে 'আজি দখিন-দুয়ার খোলা'। দারিদ্র্যপীড়িত এবং অবহেলিত দক্ষিণাঞ্চলের জন্য এ দুয়ার বয়ে আনুক সুবাতাস, হোক বসন্তোৎসব, চারদিকে বয়ে যাক খুশির বন্যা—'আহা কি আনন্দ আকাশে বাতাসে

শাখে শাখে পাখি ডাকে
কত শোভা চারিপাশে...।'

পরিশেষে বলতে হয়, বিদেশী অর্থ সাহায্য ছাড়া নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু নির্মাণ করে বাংলাদেশের অন্য একটা লাভ হয়েছে, যার হিসাব টাকার অংকে হয় না আর সেটা হলো, বিদেশে আমাদের ভাবমূর্তি উজ্জ্বলতর হয়েছে—'জ্বলে পুড়ে ছারখার তবু মাথা নোয়াবার নয়।'

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী, পদ্মা সেতু বাংলাদেশের অহংকার এবং অলংকার। এটি নির্মাণের চ্যালেঞ্জটি গ্রহণ করে জয়ী হওয়ার জন্য আমাদের সংগ্রামী অভিনন্দন গ্রহণ করুন। আমরা আপনার দীর্ঘ উৎপাদনশীল জীবন কামনা করি।

আব্দুল বায়েস: অর্থনীতির অধ্যাপক; জাহাঙ্গীরনগর বিশ্ববিদ্যালয়ের সাবেক উপাচার্য ও ইস্ট ওয়েস্ট ইউনিভার্সিটির খণ্ডকালীন শিক্ষক