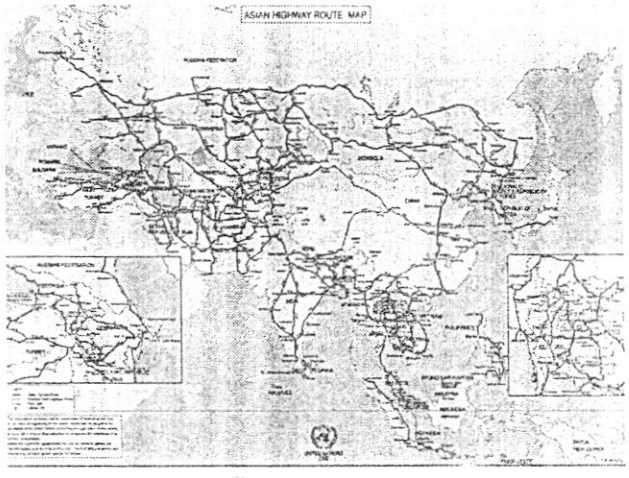
যুগান্তর
বৃহস্পতিবার, ২৫ আষাঢ় ১৪১৬ ● Thursday, 9 July 2009

এশিয়ান হাইওয়েতে বাংলাদেশের স্বার্থ

ভৌগোলিকভাবে আয়তনের দিক থেকে ভারত প্রায় ২৪টি বাংলাদেশের সমান। কিন্তু ভারতের লোকসংখ্যা বাংলাদেশ থেকে মাত্র ৮ গুণ বেশি। বাংলাদেশে প্রতি বর্গকিলোমিটারে ৯৫০ জন লোক বসবাস করে। ভারতের প্রতি বর্গকিলোমিটারে বাস করে মাত্র ৩২৫ জন লোক। ভারতের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের রাজ্যগুলো, যাদের সাতকন্যা বলা হয়, তুলনামূলকভাবে সেখানে জনসংখ্যার ঘনত্ব আরও কম। এ পাহাড়ি রাজ্যগুলোতে অনেক খনিজ সম্পদের সমারোহ, সম্ভাবনাময় বনজ সম্পদ, মৎস্য, গবাদিপশু ও দুগ্ধখামারের সুবিধা রয়েছে। ভারত সরকার চায় এ রাজ্যগুলোর আর্থিক উন্নয়ন ঘটিয়ে দেশের আয়, উন্নতি, প্রবৃদ্ধি ত্বরান্বিত করতে। এ অঞ্চলের বিচ্ছিন্নতাবাদীদের দীর্ঘদিনের স্বাধীনতার আন্দোলন ভারতের সার্বভৌমত্বের প্রতি হুমকিস্বরূপ। ভৌগোলিক অবস্থান হেতু ভারতের মেইনল্যান্ড ও এ রাজ্যগুলোর ভেতরে দ্রুত যাতায়াতে বাংলাদেশ হয়ে এক বা একাধিক ট্রানজিট ছাড়া তেমন বিকল্প কোন যোগাযোগ ব্যবস্থার পথ খোলা নেই বিধায় ভারত সরকার বাংলাদেশ হয়ে প্রস্তাবিত এশিয়ান হাইওয়ে নিতে আগ্রহী।

বাংলাদেশও চায় তার স্বার্থ রক্ষায় কিছু বাড়তি সুবিধা নিতে। এশিয়ান



হাইওয়ের মাধ্যমে অতি সহজে যাতায়াত সুবিধা চাইবে বাংলাদেশসহ যে কোন এশিয়ানভুক্ত দেশ। এএইচ-১ ও এএইচ-২ প্রস্তাবিত রুট দুটির মাধ্যমে তামাবিল থেকে পাহাড়ি এলাকা দিয়ে ধীরগতিতে ২০ হাজার কিলোমিটার বা তার অধিক দূরত্ব অতিক্রম করতে ২ সপ্তাহের বেশি সময় লেগে যাবে। তা বাংলাদেশসহ এশিয়ানভুক্ত কোন দেশ কিভাবে মেনে নেবে তা ভেবে দেখার বিষয়। আবার মংলা বন্দরের উন্নয়ন, নেপাল-ভারত-বাংলাদেশ করিডোর, ভুটান-ভারত-বাংলাদেশ করিডোর ইত্যাদি বাংলাদেশের স্বার্থসংশ্লিষ্ট সুবিধাদি এ প্রস্তাবিত এশিয়ান হাইওয়ের মাধ্যমে অর্জন করা যাবে কিনা, তাও ভেবে দেখার বিষয়। আবার ভারত চাইবে তার সাতটি রাজ্যের বিচ্ছিন্নতাবাদীদের দমন করতে। স্থলপথে গোলাবারুদ ও আগ্নেয়াস্ত্রসহ বিভিন্ন যুদ্ধ সরঞ্জামাদি বাংলাদেশ হয়ে বহন করার আশঙ্কাও একেবারে উড়িয়ে দেয়া যায় না। তবে বিষয়টি নিয়ে বিচলিত হওয়ার কারণ নেই। এশিয়ান হাইওয়ে হবে সুদূর তুরস্ক ও ইরান থেকে শুরু করে ইরাক, আফগানিস্তান, পাকিস্তান, ভারত, বাংলাদেশ, মিয়ানমার, থাইল্যান্ড, চীন, কোরিয়া, জাপান ও সিঙ্গাপুরসহ পূর্ব এশিয়া পর্যন্ত বিস্তৃত। তাই স্থলপথে যুদ্ধের সরঞ্জামাদি ও সমরাস্ত্র বহন করতে নিশ্চয়ই একটি নিরাপত্তা বিধান— অস্ত্র পরিদর্শন, অবৈধ বিভিন্ন যানবাহন পরিদর্শন, কাস্টম ক্লিয়ারেন্স ইত্যাদির একটি আন্তর্জাতিকভাবে গ্রহণযোগ্য নীতির প্রয়োজন হবে এবং বাংলাদেশও একই নীতির আওতাভুক্ত হবে। কাজেই বাংলাদেশের আলাদা করে নিরাপত্তাবিষয়ক উদ্বেগের কারণ থাকার কথা নয়। বাংলাদেশের স্বার্থসংশ্লিষ্ট বিষয়গুলো যেমন মংলা বন্দরের উন্নয়ন, নেপাল-ভারত-বাংলাদেশ করিডোর, ভুটান-ভারত-বাংলাদেশ করিডোর ইত্যাদি গুরুত্বপূর্ণ বিষয় নিয়ে এসকাপে অংশগ্রহণকারী এশীয় দেশ, বিশেষ করে ভারতীয় রাজনীতিক, অর্থনীতিবিদ, পরিকল্পনাবিদ এবং বৈদেশিক নীতি নির্ধারক ব্যক্তিবর্গের সঙ্গে দ্রুত আনুষ্ঠানিক আলোচনার উদ্যোগ বাংলাদেশ সরকার নেবে বলে আমরা আশাবাদী।

ড. এম আজিজুর রহমান
ভাইস চ্যান্সেলর, উত্তরা ইউনিভার্সিটি
ঢাকা