

করিডোর

দক্ষিণ এশিয়ায়
ট্রানজিট-এর গুরুত্ব

ড. এম আজিজুর রহমান



দক্ষিণ এশিয়ায়
ট্রানজিট বা
করিডোর কার্যক্রমে
যে সমস্ত দেশগুলো
অন্তর্ভুক্ত হওয়া
উচিত তা হল
পাকিস্তান,

আফগানিস্তান, ভারত, বাংলাদেশ, নেপাল ও ভুটান। ট্রানজিট শব্দের অর্থ গমনাগমনের সুবিধা বা গমনপথ। সাধারণত স্থল পরিবহনের মাধ্যমে স্থানান্তরণ, চলাচল বা যাতায়াত সুবিধাকে ট্রানজিট বুঝায়। করিডোর বা সুদীর্ঘ আন্তর্জাতিক মহাসড়ক; যা দিয়ে একটি দেশের বিভিন্ন স্থানে এবং প্রতিবেশী দেশগুলোর বিভিন্ন স্থানে যাতায়াত করা যায়। সেবামূলক কর্মকাণ্ডের সংশ্লিষ্ট দ্রব্যসামগ্রী প্রতিবেশী দেশগুলোর বিভিন্ন স্থানে বা সংশ্লিষ্ট টেশন বা বন্দরে ট্রানজিটের মাধ্যমে আমদানি ও রফতানি করা যায়। আন্তর্জাতিক ট্রানজিট বা করিডোর বলতে পরিবহন, পরিবহন সংশ্লিষ্ট যানবাহন প্রতিবেশী দেশগুলোর ভেতরে চলাচল ও গমনাগমনের সুবিধাকে বুঝায়। আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের উদ্দেশ্য হচ্ছে অতি সহজে ও সাশ্রয়ী মূল্যে বাংলাদেশে উৎপাদিত মানসম্পন্ন দ্রব্যাদি প্রতিবেশী অন্যান্য দেশে রপ্তানি করে বৈদেশিক মুদ্রা অর্জন করা। আবার একইভাবে পাকিস্তান, আফগানিস্তান, ভারত, নেপাল ও ভুটান প্রতিটি দেশ সাশ্রয়ী মূল্যে উৎপাদিত মানসম্পন্ন দ্রব্যাদি বাংলাদেশসহ সংশ্লিষ্ট দেশগুলোতে রপ্তানি করে বৈদেশিক মুদ্রা অর্জন করবে। মানবাধিকার সংস্থাগুলোর তরফপূর্ণ দাবি হল মানসম্পন্ন দ্রব্যাদি সাশ্রয় মূল্যে ক্রয় ও ভোগ করা। ট্রানজিট ও করিডোর সুবিধার মাধ্যমে দক্ষিণ এশিয়ায় দেশগুলোরও আমদানি ও রপ্তানি কার্যক্রমে পরিবহন খরচ অনেকাংশে কমে যাবে। সাধারণ মানুষ, জীবন ও জীবিকা নির্বাহে প্রয়োজনে কম দামে মানসম্পন্ন নিত্য প্রয়োজনীয় দ্রব্যাদি ক্রয় ও ভোগ করতে পারবে। প্রতিহিংসা তত্ত্ব অনুযায়ী বিভিন্ন কারণে অকারণে বিভিন্ন ব্যক্তি, ব্যক্তিবর্গ ও সংস্থা সমালোচনা, পর্যালোচনা ও শত্রুতা করতেই পারে। মানবসমাজকে দেশীয় বা আন্তর্জাতিকভাবে শুধু গ্রহণযোগ্য ও সঙ্গত কারণের ওপর ভিত্তি করে গঠনমূলক সমালোচনার মাধ্যমে আন্তর্জাতিক ট্রানজিট বিষয়ে একটি গুরুত্বপূর্ণ সিদ্ধান্ত নিতে হবে। অর্থনীতি বিষয়গত Pareto

Optimality Theory অনুযায়ী যদি কোন কর্মকাণ্ড সুষ্ঠুভাবে প্রয়োগের মাধ্যমে দেশের কায়দার কোন ক্ষতি না করে কমপক্ষে একটি মানুষ বা একটি গাছ বা একটি পুত্র উপকার করে, কোনো বাধা-বিপত্তির তোয়াক্কা না করে অত্র কর্মকাণ্ডের পরিকল্পনা গ্রহণ করে তা বাস্তবে প্রয়োগ করা উচিত। এইরূপ কর্মকাণ্ডের প্রতিবন্ধকতারূপ কোন আইনও পাশ করা উচিত নয়। সামাজিক, রাজনৈতিক ও তদ্রূপ কোন বাধা-বিপত্তি থাকলে তা উপেক্ষা করা উচিত। উপরিউক্ত যুক্তিসঙ্গত কারণে আন্তর্জাতিকভাবে গৃহীতব্য এই ট্রানজিট বা করিডোরের প্রস্তাবটি যদি পাকিস্তান, আফগানিস্তান, ভারত, বাংলাদেশ, নেপাল ও ভুটানসহ সব দেশের উপকারে আসে এবং কোন দেশের জন্য ক্ষতিকারক না হয় তাহলে প্রস্তাবটির ওপর অযথা বিরোধিতা কেন? বিরোধিতা করে যথার্থ এবং যুক্তিসঙ্গত কারণ দেখাতে না পারলে আমি মনে করি আমরা এই ট্রানজিট প্রস্তাবটি নিয়ে নামনে অগ্রসর হতে পারি। ভারত, পাকিস্তানসহ সবাই যদি এই ট্রানজিট-এর মাধ্যমে বাংলাদেশের চেয়ে তুলনামূলকভাবে বেশি উপকৃত হয় তবুও ভাল। কারণ বাংলাদেশের জন্য নাই মানার চেয়ে কানা মামা ভাল। তাই আর্থিক দীনতার কথা ভেবে দারিদ্র্যপীড়িত ঘনবসতিপূর্ণ এই বাংলাদেশকে দারিদ্র্য বিমোচনের ক্রধা ভেবে হলেও ট্রানজিট সুবিধার বিষয়টিতে আমাদের ইতিবাচক সিদ্ধান্ত নেয়া উচিত। নিরাপত্তার বিষয়টি আমরা যেভাবেই দেখি না কেন, ১৪ কোটি লোকের এই বাংলাদেশ ১১২ কোটি লোকের ভারতের মাঝখানে অবস্থিত। তাই বলে অন্য কোন দেশ এসে আমাদের গ্রাস করুক তা আমরা চাই না। আমাদের বিশ্বাস আমাদের ক্ষুদ্র প্রতিরক্ষা বাহিনী ও সমর শক্তি এ যাবৎ আমাদের স্বাধীনতা ও সার্বভৌমত্ব যেভাবে রক্ষা করে আসছে তা উপরিউক্ত ট্রানজিট দিলেও জাতীয় নিরাপত্তার প্রচেষ্টা একইভাবে চালিয়ে যেতে পারবে। সংক্ষেপে প্রস্তাবিত ট্রানজিটটি কোন রাজনৈতিক ইস্যু নয়। এটি মূলত অর্থনৈতিক ইস্যু। অত্র ইস্যুতে ভারত ও বাংলাদেশসহ সংশ্লিষ্ট প্রতিবেশী দেশের স্বার্থ কিভাবে রক্ষা হবে তার যুক্তিনিষ্ঠ ও যুক্তিসঙ্গত বিশ্লেষণ দরকার আছে। যেমন নেপাল-ভারত-বাংলাদেশ করিডোর, ভুটান-ভারত-বাংলাদেশ করিডোর এবং এক বা একাধিক ভারত-বাংলাদেশ করিডোর ইত্যাদি হবে ট্রানজিট বিষয়ে আলোচনার ভিত্তি। সংক্ষেপে ভিত্তিটি হবে Give-and-take policy। আমরা কিছু হাড়ব ও কিছু নেব। [লেখক : ভাইস চ্যান্সেলর, উত্তরা ইউনিভার্সিটি]