MONTHLY VANGUARD
ভ্যানগার্ড
www.vanguardonline.info | www.spb.org.bd
বাংলাদেশের সমাজতান্ত্রিক দল-বাসদ এর মুখপত্র
মার্চ-এপ্রিল ২০২১
দাম : দশ টাকা

পাট-চিনিকলের পরিণতিই কি বরণ করতে যাচ্ছে রেল?

জেমস ওয়াটের বাষ্পীয় ইঞ্জিন আবিষ্কার পৃথিবীকে যে কত গতিময় করেছিল আজ বাংলাদেশের রেলের গতি ও দুর্গতি দেখে তা অনুমান করা কঠিন। যাত্রাকে নিরাপদ ও যাত্রীকে স্বাচ্ছন্দ্য দেবার প্রতিযোগিতা চলছে বিশ্বের দেশে দেশে। আর আমাদের দেশে যখন ঘন ঘন ট্রেন লাইন চ্যুত হওয়ার সংবাদ আসে তখন ভাবতে কষ্ট হয় বিশ্বের যেসব দেশে প্রথম রেল লাইন পাতা হয়েছিল সেই সব দেশের মধ্যে আমাদের বর্তমান বাংলাদেশ অংশটাও পড়ে। রেলের সব কিছুই বেশি যেমন ব্যয় বেশি, লোকসান বেশি, দুর্নীতি বেশি, দুর্ঘটনা বেশি। এসব শুনে রসিক কেউ বলে ফেলতে পারেন, ভাই মোবাইল কোম্পানির বিজ্ঞাপনের মতো শুধু বেশি বেশি দেখছেন, যাত্রী সেবা যে কম সেটা দেখছেন না! বর্তমান বাংলাদেশে যে শব্দটি সবচেয়ে বেশি আলোচনা ও সমালোচনায় ব্যবহৃত হয় তা হলো উন্নয়ন। কিন্তু উন্নয়ন ও অপচয় যেন হাত ধরাধরি করে চলে। রেল এর ক্ষেত্রে যেন সেটা দৃশ্যমান বাস্তবতা।

রেল এর বড় বড় অবকাঠামোগত উন্নয়ন ব্যয় খেয়াল করলে কিছু প্রশ্ন না জেগে পারে না। যেমন, পদ্মা সেতুর দুই পাড়ের মধ্যে রেল সংযোগ স্থাপনে ঢাকা থেকে যশোর পর্যন্ত নতুন রেললাইন নির্মাণে প্রতি কিলোমিটারের ব্যয় নির্ধারণ করা হয়েছে ৭৯ কোটি ৪১ লাখ টাকা। এই কাজের চুক্তি হয়েছিল ২০১৬ সালে। এর এক বছর পর চট্টগ্রাম-কক্সবাজার নতুন রেললাইন নির্মাণে প্রতি কিলোমিটারের জন্য ব্যয় ঠিক করা হয় ৪৪ কোটি ৭১ লাখ টাকা। প্রায় একই ধরনের কাজে প্রতি কিলোমিটারে ব্যয়ের ব্যবধান প্রায় ৩৫ কোটি টাকা।

কক্সবাজারে রেললাইন নির্মাণকাজে উন্মুক্ত আন্তর্জাতিক দরপত্র আহবান করা হয়েছিল। এর অর্থায়নকারী এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)। আর পদ্মা সেতুর দুই প্রান্তে রেল সংযোগ হচ্ছে চীনা অর্থায়নে, জিটুজি (এক দেশের সরকারের সঙ্গে অন্য দেশের সরকারের চুক্তি) পদ্ধতিতে। বাণিজ্যিক এই ঋণের সুদ বেশ চড়া। ঠিকাদারও চীনা সরকার নির্ধারিত। ফলাফল ব্যয় বৃদ্ধি।

এই দুটি প্রকল্প অনেক প্রকল্পের মধ্যে সামান্য দৃষ্টান্ত মাত্র। রেলের প্রায় সব উন্নয়ন প্রকল্পের ব্যয়ই এত বেশি কেন এই প্রশ্নের উত্তরও পাওয়া যাচ্ছে চট জলদি। ঋণের চড়া সুদ আর কঠিন শর্ত মেনে কাজ করতে হচ্ছে তো তাই।

গত এক দশকে রেলে সবচেয়ে বেশি প্রকল্প নেওয়া হয়েছে রেললাইন ও অবকাঠামো নির্মাণে। শেষ হয়েছে, চলমান এবং হাতে নেয়া বড় প্রকল্পগুলোর প্রায় সব কটিতেই এমন অস্বাভাবিক ব্যয়ের আভাস পাওয়া যায়।

এর মধ্যে চীন সরকারের সঙ্গে বাংলাদেশ সরকারের দ্বিপক্ষীয় চুক্তিতে নেওয়া তিনটি (জিটুজি) প্রকল্প অতীতের প্রায় সব নজির ছাড়িয়ে গেছে। এডিবির ঋণে ছয়টি প্রকল্প চলমান। তাদের অর্থায়নে ২০১০ সালে চট্টগ্রাম-কক্সবাজার নতুন রেললাইন নির্মাণ প্রকল্প নেওয়া হয়েছিল। প্রথমে ব্যয় ধরা হয়েছিল ১ হাজার ৮৫২ কোটি টাকা। পরবর্তীতে কাজ বৃদ্ধি, নকশা পরিবর্তনসহ নানা অজুহাতে ২০১৬ সালে ব্যয় দাঁড়ায় ১৮ হাজার ৩৪ কোটি টাকা। কিন্তু প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি তেমন দেখা যাচ্ছে না। এডিবির অর্থায়নে সাম্প্রতিক সময়ে সম্পন্ন হওয়া টঙ্গী-ভৈরববাজার ডাবল লাইন নির্মাণকাজ ২০০ শতাংশ ব্যয় বৃদ্ধিতে সমাপ্ত হয়েছে। জাপানি সংস্থা জাইকার ঋণে বর্তমানে দুটি প্রকল্প বাস্তবায়িত হচ্ছে। ৪ দশমিক ৮০ কিলোমিটার ডাবল লাইনের রেলসেতু নির্মাণে ২০১৬ সালে প্রকল্প নেওয়া হয়। ব্যয় নির্ধারণ করা হয়েছিল ৯ হাজার ৭৩৪ কোটি টাকা। ৪ বছরে তা বেড়ে দাঁড়িয়েছে ১৬ হাজার ৭৮১ কোটি টাকার প্রকল্পে। এক্ষেত্রে ঠিকাদার জাপানের। দেখা যাচ্ছে, এর আগে যত রেলসেতু হয়েছে, সেগুলোর প্রতি কিলোমিটারের ব্যয়ের তুলনায় এই সেতুর ব্যয় অনেক বেশি।

ভারতের ঋণে চলমান আছে সাতটি প্রকল্প। জিটুজি পদ্ধতি না হলেও এসব প্রকল্পের পন্য ও সেবা ৬৫ থেকে ৭৫ শতাংশ পর্যন্ত ভারত থেকে নেওয়ার শর্ত আছে। ভারতীয় ঋণে রেলে ছয়টি প্রকল্প সম্পন্ন হয়েছে। এগুলোর বেশির ভাগই ছিল ইঞ্জিন-কোচ ও মালবাহী ওয়াগন বা ট্যাংকার কেনার প্রকল্প। ফলে প্রায় শতভাগ পণ্য ভারত থেকেই কেনা হয়েছে।

গত এক দশকে রেলে ছোট-বড় ৬৪টি প্রকল্প সম্পন্ন হয়েছে। এর মধ্যে ৩৭টি ২০০০ সালের পর নেওয়া হয়। বাকিগুলো আগেই নেওয়া হয়েছিল কিন্তু সেগুলো শেষ হয়েছে ২০০৯ সালের পর। রেলের যা কিছু বড় প্রকল্প তার প্রায় সব কটিই বিদেশি অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়েছে।

তাদের উচ্চ সুদের ঋণে উন্নয়নটা হচ্ছে আর দুর্নীতি বা অপচয়ের বোঝাটা জনগণের ঘাড়ে চাপছে। শুধু তাই নয় জনগণের ঘাড়ে বোঝাটা দিন দিন ভারী হয়ে উঠছে।

প্রশ্ন উঠতে পারে যে, কীভাবে প্রকল্পের ব্যয় বাড়ে? এর একটা চিত্র পাওয়া যায় বিভিন্ন প্রকল্পে মাটির কাজের দর দেখে। ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে করা চুক্তি ও প্রকল্প প্রস্তাবনা বিশ্লেষণ করে দেখা গেছে, পদ্মা রেল সংযোগ প্রকল্পে প্রতি ঘনমিটার মাটি ভরাটে ব্যয় ধরা হয়েছে ৮১৩ টাকা। একই দর আখাউড়া-সিলেট মিশ্র গেজ ডাবল লাইন নির্মাণ প্রকল্পে মাটির কাজেও। এ দুটিই হচ্ছে চীনের সঙ্গে জিটুজি পদ্ধতিতে। সম্প্রতি শেষ হওয়া পাবনা-ঢালারচর নতুন রেললাইন নির্মাণে মাটির ব্যয় ছিল ৩০৫ টাকা। আখাউড়া-লাকসাম মিশ্র গেজ ডাবল লাইন নির্মাণ প্রকল্পের কাজ শুরু হয়েছে ২০১৬ সালে। এই প্রকল্পে মাটির দর ছিল ২৮০ টাকা। এখন বলা হচ্ছে, ওই প্রকল্পে মাটির বাড়তি কাজ করতে হবে। ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান পদ্মা রেল লিংকসহ অন্য প্রকল্পে বাড়তি দরের অজুহাতে এখানেও ৬৫০ টাকা ঘনমিটার করার চাপ দিচ্ছে। কিন্তু সাম্প্রতিক সময়ে বাস্তবায়ন হওয়া রেলের অন্য প্রকল্পগুলোরও মাটির দর ২৫০ থেকে ৪০০ টাকার মধ্যে। ফলে টাকা শুধু এখন পানিতে নয় মাটিতেও যাচ্ছে।

জিটুজি প্রকল্পে চুক্তিতে এমন কিছু শর্ত রাখা হয়েছে, যার ফলে কৌশলে শতকোটি টাকা ঠিকাদারের পকেটে চলে যাচ্ছে। যেমন পদ্মা রেল সংযোগ প্রকল্পে প্রতিবছর পণ্যের মূল্যবৃদ্ধি ধরা হয়েছে ৩০ শতাংশ। আখাউড়া-সিলেট মিশ্র গেজ ডাবল লাইন প্রকল্পে এই হার ২৭ শতাংশ। জয়দেবপুর-ঈশ্বরদী মিশ্র গেজ ডাবল লাইন প্রকল্পে ২৫ শতাংশ। ফলে ঠিকাদারের সঙ্গে চুক্তি সইয়ের ১৮ মাস পর থেকেই সরকারকে প্রতিটি পণ্যের এই বাড়তি মূল্য দিতে হবে।

এখানে একটা বিষয় উল্লেখ করা দরকার, পদ্মা রেল লিংকের কাজ চুক্তির প্রায় আড়াই বছর পর শুরু হয়েছে। বাকিগুলোর কাজ এখনো শুরু হয়নি। অর্থাৎ কাজ শুরুর আগেই পণ্যের মূল্য ৩০ শতাংশ হারে বেড়ে গেছে। প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত মেয়াদে না হলে প্রতিবছরই এভাবে বাড়তি টাকা দিতে হবে।

সাপ্লায়ারস ক্রেডিটে যে সমস্ত কাজ করা হয়েছিল তার অভিজ্ঞতা ভালো নয়। এখন জিটুজি পদ্ধতিতেও একই রকমভাবে ব্যয় বৃদ্ধির দৃষ্টান্ত আমরা দেখছি। এখন পর্যন্ত চীনের সঙ্গে জিটুজি পদ্ধতিতে রেলের তিনটি প্রকল্প চলমান। এগুলো হচ্ছে পদ্মা রেল লিংক প্রকল্প, জয়দেবপুর-ঈশ্বরদী মিশ্র গেজ ডাবল লাইন প্রকল্প ও আখাউড়া- সিলেট মিশ্র গেজ ডাবল লাইন প্রকল্প।

পদ্মা রেল লিংক প্রকল্পটির ঠিকাদার হচ্ছে চায়না রেলওয়ে গ্রুপ লিমিটেড। প্রকল্পের ব্যয় ধরা হয়েছে ৩৯ হাজার ২৪৬ কোটি টাকা। এর আওতায় মূল ও শাখা লাইনসহ ২১৫ কিলোমিটার রেললাইন নির্মাণ করা হবে। এর মধ্যে প্রায় ২২ কিলোমিটার হবে উড়ালপথে। জমি অধিগ্রহণ, বেতন-ভাতা, ভ্যাটসহ আনুষঙ্গিক খরচ বাদে শুধু রেললাইন নির্মাণে ব্যয় ধরা হয়েছে ১৭ হাজার ৯১ কোটি টাকা। প্রতি কিলোমিটারে ব্যয় দাঁড়ায় ৭৯ দশমিক ৪১ কোটি টাকা। গত ডিসেম্বর পর্যন্ত কাগজে-কলমে অগ্রগতি ২২ শতাংশ। তবে এর বেশিরভাগই জমি অধিগ্রহণসহ প্রস্তুতিমূলক কাজ বলে রেলের কর্মকর্তারা জানিয়েছেন।

আখাউড়া-সিলেট পথে মূল, শাখা লাইনসহ ২৩৯ দশমিক ১৪ কিলোমিটার মিটারগেজ রেলপথ মিশ্র গেজে রূপান্তর করার প্রকল্প সরকার অনুমোদন দিয়েছে। ব্যয় ধরা হয়েছে ১৫ হাজার ৭০৫ কোটি টাকা। ঋণের শর্ত অনুসারে, চায়না রেলওয়ে কনস্ট্রাকশন কোম্পানিকে ঠিকাদার হিসেবে বাছাই করে চীন সরকার।

ঠিকাদারের সঙ্গে করা চুক্তির নথিপত্র বলছে, রেলপথ নির্মাণ ও এ সংক্রান্ত আনুষঙ্গিক ব্যয় হচ্ছে ১৩ হাজার ৯৬৪ কোটি টাকা। অর্থাৎ প্রতি কিলোমিটারের ব্যয় পড়বে ৫৮ কোটি টাকার বেশি। এই প্রকল্পের ভৌত কাজ এখনো শুরু হয়নি।

রেলওয়ে সূত্র বলছে, আখাউড়া-সিলেট পথে যে কাজের জন্য চুক্তি হয়েছে, প্রায় একই কাজ চলমান ঢাকা-চট্টগ্রাম রেলপথের আখাউড়া থেকে লাকসাম অংশে। এর অর্থায়ন করেছে এডিবি। ঠিকাদার নিয়োগ দেওয়া হয়েছে উন্মুক্ত দরপত্রের মাধ্যমে। এই প্রকল্পের আওতায় মূল ও শাখা লাইন মিলিয়ে নতুন ১৮৪ দশমিক ৬০ কিলোমিটার মিশ্র গেজ লাইন নির্মিত হচ্ছে। পাশাপাশি বিদ্যমান রেলপথকে মিশ্র গেজে রূপান্তর করা হচ্ছে। প্রকল্পের মোট ব্যয় সাড়ে ছয় হাজার কোটি টাকার কিছু বেশি। শুধু লাইন নির্মাণকাজে ব্যয় ৩ হাজার ৪৯৭ কোটি টাকা। অর্থাৎ প্রতি কিলোমিটারে ব্যয় ১৯ কোটি টাকার কম।

গাজীপুরের জয়দেবপুর-পাবনার ঈশ্বরদীর মধ্যে মিশ্র গেজ ডাবল লাইন নির্মাণের ব্যয় ১৪ হাজার ২৫০ কোটি টাকা। ঠিকাদার চায়না রেলওয়ে ইঞ্জিনিয়ারিং কনস্ট্রাকশন কোম্পানি। ঠিকাদারের সঙ্গে মূল কাজের চুক্তি ১০ হাজার ৩০২ কোটি টাকার। মূল লাইনসহ শাখা লাইন নির্মিত হবে ১৭৪ কিলোমিটার। সে হিসেবে প্রতি কিলোমিটারের পেছনে ব্যয় হবে প্রায় ৫৯ কোটি টাকা।

তাই রেলের উন্নয়নের কথা শুনে আতঙ্ক জাগে। এই ব্যয়বহুল উন্নয়নের ভার বহন করবে জনগণ, লোকসানের দায় নেবে রেলওয়ে, মুনাফা এবং লুটপাট করবে দেশি বিদেশিরা। এরপর লোকসানের রোগ সারাতে বলা হবে সেই চিকিৎসার কথা। বিক্রি করে দাও, বেসরকারি কর।

দুর্নীতি ও লুটপাট করে লোকসানি প্রতিষ্ঠানে পরিণত কর তার পর সস্তায় বিক্রি করে দাও লুটপাটকারীদের কাছে। যার পোশাকি নাম বিরাষ্ট্রীয়করণ। রাষ্ট্রীয় পাটকল-চিনিকল বন্ধ করা শেষ এখন এখন বিক্রি করা শুরু হবে। রেলকে সে পথেই চালানো হচ্ছে।

চিনিকল চালুর দাবি

বাম গণতান্ত্রিক জোট গাইবান্ধা জেলা শাখার মতবিনিময় সভা

২ ফেব্রুয়ারি বাম গণতান্ত্রিক জোট গাইবান্ধা জেলা শাখার উদ্যোগে রংপুর (মহিমাগঞ্জ) চিনিকল আধুনিক ও বহুমুখীকরণ করে চালুসহ ৫ দফা দাবিতে চিনিকলের শ্রমিক কর্মচারী ও আখ চাষিদের সঙ্গে শহরের অতিথি ভবনের সামনে মতবিনিময় সভা ও সংহতি সমাবেশ অনুষ্ঠিত হয়।

আখচাষি কল্যাণ গ্রুপের সভাপতি জিন্নাত আলী প্রধানের সভাপতিত্বে মত বিনিময় সভায় বক্তব্য রাখেন চিনিকল শ্রমিক কর্মচারী ইউনিয়নের সভাপতি আবু সুফিয়ান সুজা, বাম গণতান্ত্রিক জোট এবং বাসদ গাইবান্ধা জেলা সমন্বয়ক গোলাম রব্বানী, পিডিবির গাইবান্ধা জেলা সাধারণ সম্পাদক মোস্তাফিজুর রহমান মুকুল, বাসদ (মার্কসবাদী) জেলা কমিটির সদস্য কাজী আবু রাহেন শফিউল্যা, আখচাষি ইউনিয়নের কেন্দ্রীয় নেতা আতোয়ারুল ইসলাম নান্নু, চিনিকল শ্রমিক রফিকুল ইসলাম প্রমুখ। সভা সঞ্চালনা করেন বাসদ (মার্কসবাদী) জেলা কমিটির সদস্য নিলুফা ইয়াসমিন শিল্পী।

নেতৃবৃন্দ রংপুর চিনিকল আধুনিকায়ন, বহুমুখীকরণ করে পুনরায় চালু, চিনিকল শ্রমিক কর্মচারীদের বকেয়া বেতন-ভাতা অবিলম্বে পরিশোধ, ন্যায্য দামে আখ চাষিদের কাছ থেকে আখ ক্রয়, আখের ঋণ মওকুফ এবং লোকসানের দায় শ্রমিক কৃষকদের উপর না চাপিয়ে দুর্নীর মূল হোতাদের বিচার করার জন্য সরকারের প্রতি জোর দাবি জানান।

চলতি মৌসুমে শ্যামপুর চিনিকলে আখমাড়াইর দাবি

শ্যামপুর চিনিকল রক্ষা কমিটির উদ্যোগে পদযাত্রা অনুষ্ঠিত

বাংলাদেশ চিনি ও খাদ্যশিল্প কর্পোরেশন (বিএসএফআইসি) কর্তৃক চলতি মৌসুমে শ্যামপুর চিনিকল বন্ধের প্রতিবাদে 'শ্যামপুর চিনিকল রক্ষা কমিটি, রংপুর'- এর উদ্যোগে ৩১ জানুয়ারি '২১ পদযাত্রা রংপুর প্রেসক্লাব থেকে শুরু হয়ে শ্যামপুর হয়ে বদরগঞ্জের প্রধান সড়ক প্রদক্ষিণ শেষে শহিদ মিনারে সমাবেশে মিলিত হয়। সমাবেশের পূর্বে বদরগঞ্জ চিনিকল রক্ষা কমিটির উদ্যোগে উপজেলা নির্বাহী অফিসারের মাধ্যমে 'বাংলাদেশ চিনি ও খাদ্যশিল্প করপোরেশন'-এর চেয়ারম্যান বরাবর স্মারকলিপি প্রদান করে। শহিদ মিনারে অনুষ্ঠিত সমাবেশে সভাপতিত্ব

করেন শ্যামপুর চিনিকল রক্ষা কমিটির সমন্বয়ক বাসদ নেতা কমরেড আব্দুল কুদ্দুস। সমাবেশে বক্তব্য রাখেন, রংপুর শ্যামপুর চিনিকল রক্ষা কমিটি ও সিপিবি নেতা শাহীন রহমান, বাসদ মার্কসবাদী জেলা সমন্বয়ক আনোয়ার হোসেন বাবলু, বাংলাদেশের ওয়ার্কাস পার্টির নেতা অশোক সরকার, বাংলাদেশ জাসদের নেতা গৌতম রায়, জেএসডি নেতা হামিদ নিয়াজি, রেল ও নৌপথ রক্ষা গণকমিটির সভাপতি নাহিদ হাসান নলেজ, কমিউনিস্ট পার্টির গঠন প্রক্রিয়ার নেতা মেহেদী হাসান, ছাত্র ফেডারেশন সংগঠক কাজল রায়। স্থানীয় নেতৃবৃন্দের মধ্যে বক্তব্য রাখেন সিপিবি'র আমিনুল ইসলাম, জাসদ নেতা আনোয়ারুল ইসলাম, আফতাব হোসেন, বাংলাদেশ জাসদের বদরগঞ্জ উপজেলার সভাপতি ধনঞ্জয় রায় প্রমুখ।

নেতৃবৃন্দ বলেন, চলতি মৌসুমে কর্তৃপক্ষ জয়পুরহাট চিনিকলে ৫০ হাজার মেট্রিক টন আখ মাড়াইয়ের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছে। গত ৪০ দিনে মাত্র ৭ হাজার মেট্রিক টন আখ ক্রয় করেছে। ইতিমধ্যে জয়পুরহাট চিনিকল ব্রেক ডাউন চলছে। বর্তমানে আখ মাড়াই সম্পন্ন বন্ধ হওয়ায় আখ চাষিরা বিপুল পরিমাণে আখ জমিতে ফেলে রাখতে বাধ্য হচ্ছে। এতে আখ শুকিয়ে খড়ি হয়ে যাচ্ছে। শ্যামপুর চিনিকলে আখ মাড়াইয়ের জন্য সমস্ত প্রস্তুতি সম্পন্ন করা হয়েছিল কিন্তু হঠাৎ সরকার পূর্ব ঘোষণা ছাড়াই বন্ধ ঘোষণা করেছে। অতিদ্রুত শ্যামপুর চিনিকল চালু করে আখ মাড়াই শুরু করলে চাষিদের ক্ষতির হাত থেকে এখনো বাঁচানো সম্ভব।

নেতৃবৃন্দ লুটপাট-দুর্নীতি, অব্যবস্থাপনা দূর করে চিনিকলকে আধুনিকায়ন, ড্রিস্ট্রিলারি ইউনিট স্থাপন, জৈব সার, মিনারেল ওয়াটার প্লান্ট স্থাপন প্রভৃতি বহুমুখীকরণের মাধ্যমে অধিক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির দাবি করেন। সবশেষে ঘোষণাপত্র পাঠ করেন কমিটি সমন্বয়ক কমরেড আবদুল কুদ্দুস। সমাবেশ থেকে নিম্নোক্ত দাবি ঘোষণা করা হয়–১। দ্রুত শ্যামপুর চিনিকলে আখ মাড়াই শুরু কর; ২। আখ অতি দ্রুত ক্রয় করে আখচাষিদের বাঁচাও; ৩। চিনিকলে শ্রমক-কর্মচারী ছাঁটাই বন্ধ কর, বেতন-ভাতা পরিশোধ কর; ৪। শ্যামপুর চিনিকল আধুনিকায়ন কর এবং বহুমুখী উৎপাদনের মাধ্যমে লাভজনক কর; ৫। লুটপাট, দুর্নীতি, অব্যাবস্থাপনা বন্ধ কর। দুর্নীতির সাথে যুক্ত কর্মকর্তাসহ সংশ্লিষ্টদের শাস্তি দাও।