

## পঞ্চম অধ্যায়

5। অসমত অৰ্থনৈতিক বুনীয়াদৰ ওপৰত আলোচনা (**Economic Infrastructure of the State**) : কোনো এখন দেশৰ অৰ্থনৈতিক বুনীয়াদ বুলি ক'লে দেশখনত থকা পৰিবহন ব্যৱস্থা, যাতায়ত ব্যৱস্থা, যোগাযোগৰ ব্যৱস্থা, শক্তিখণ্ডৰ উন্নয়ন, বিদ্যুত ব্যৱস্থাৰ উন্নয়ন, শিক্ষাৰ উন্নয়ন, স্বাস্থ্যৰ উন্নয়ন ইত্যাদিসমূহকে বুজায়। এই ব্যৱস্থাসমূহৰ উন্নয়নে দেশখনৰ উন্নয়ন বৃদ্ধিত প্ৰভূত প্ৰভাৱ বিস্তাৰ কৰে।

প্ৰকৃততে যিকোনো এটা অঞ্চলৰ দ্ৰুত অৰ্থনৈতিক উন্নয়নৰ বাবে আন্তঃগাঁঠনিমূলক ব্যৱস্থাসমূহৰ উন্নয়ন আৰু সামাজিক ব্যৱস্থাসমূহৰ পূৰণ কৰা অতিশয় প্ৰয়োজন। ইয়াৰ বাবে দেশখনত পৰিবহন আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ ক্ষীপ্ৰ উন্নয়ন সাধন কৰা অতিশয় দৰকাৰ। পৰিবহন ব্যৱস্থাক দেশখনৰ সকলোবোৰ এলেকাক সংযোগ স্থাপন কৰি থকা শিৰা বা ধমনী আখ্যা দিয়া হয়। ইয়াৰ পৰাই এটা কথা স্পষ্ট যে পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ যিমনে উন্নয়ন হ'ব ৰাজ্যখনৰ আমদানী-ৰপ্তানি ব্যৱস্থাও সিমনে সুস্থিৰ হ'ব। দেশখনত উৎপাদিত সামগ্ৰী বিদেশলৈ বা চুবুৰীয়া দেশলৈ ৰপ্তানি কৰাৰ সুবিধা বাঢ়িলে বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণৰ বাবে অলপো নষ্ট নোহোৱাকৈ কেঁচ সামগ্ৰী বিক্ৰী কৰিব পৰা যায়। ফলত উৎপাদনকাৰীসকল উৎসাহিত হয়। ঠিক একেদৰে নিজৰ দেশত উৎপাদন কৰিব নোৱাৰা নাইবা উৎপাদন ব্যয় আপেক্ষিকভাৱে বেছি হোৱা সামগ্ৰীসমূহ বিদেশৰ পৰা আনিব পাৰিলে দেশখনৰ খৰছ কমে। পৰিবহন আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ উন্নতিয়ে এই দিশত প্ৰভূত প্ৰভাৱ বিস্তাৰ কৰে।

আজিৰ পৰা কিছুদিন আগলৈকে আমাৰ দেশত মাথোন বাণিজ্য আৰু প্ৰশাসনীয় সা-সুবিধাৰ বাবেই যাতায়ত আৰু পৰিবহনৰ উন্নয়ন সাধন কৰা হৈছিল। কিন্তু বৰ্তমানত শিল্পৰ উন্নয়ন, বৃহৎ উদ্যোগ স্থাপন, সম্পদৰ ক্ষীপ্ৰ চলাচল, শিক্ষাৰ সম্প্ৰসাৰণ আদিৰ বাবেও পৰিবহন আৰু যোগাযোগৰ উন্নয়ন সাধন কৰা দৰকাৰ। আমি যদি লক্ষ্য কৰোঁ, তেন্তে দেখা পাম যে অসমত

জনসংখ্যা দ্ৰুত হাৰত বৃদ্ধি পাই আহিছে। যিমানে জনসংখ্যা বাঢ়ে মানুহৰ প্ৰয়োজনসমূহো সিমানে বৃদ্ধি পায়, গতিকে যাতায়ত আৰু পৰিবহনৰ উন্নয়নৰ যোগেদি মানুহৰ প্ৰয়োজনীয় সেৱাৰ সামগ্ৰীসমূহ সহজে এঠাইৰ পৰা আন ঠাইলৈ অনা-নিয়া কৰিব পাৰি। দ্বিতীয়তে, দেশত উন্নত আৰু বিজ্ঞানসন্মত উৎপাদন ব্যৱস্থা গঢ়ি তুলিবলৈ হ'লে কেঁচা সামগ্ৰীৰ যোগান, শক্তিৰ যোগান, যন্ত্ৰপাতিৰ যোগান, উৎপাদিত সামগ্ৰীৰ উপযুক্ত বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণ, ভোক্তাৰ মাজত সামগ্ৰীৰ সুষম বিতৰণ, কৃষিজাত, খনিজাত, উদ্যোগজাত, বনজাত সামগ্ৰীৰ ক্ষেত্ৰত সুষম পৰিবহন আৰু বিতৰণ, কৃষি উন্নতি, উদ্যোগৰ উন্নয়ন, শিক্ষাৰ সম্প্ৰসাৰণ আদি প্ৰায় সকলোবোৰ দিশৰ উন্নয়নৰ লগত যাতায়ত আৰু পৰিবহন ব্যৱস্থা জড়িত হৈ থাকে। যদি যাতায়ত আৰু পৰিবহনৰ উন্নয়ন সুষম নহয় তেনেহ'লে ওপৰত উল্লেখ কৰা সমূহৰো উন্নয়ন সম্ভৱ নহয়। তৃতীয়তে, অসম এখন কৃষি প্ৰধান অৰ্থনীতি। কৃষিৰ উন্নয়নৰ বাবে সময় মতে বীজৰ যোগান, সাৰৰ যোগান, কৃষিৰ আহিলা পাতিৰ যোগান অতীৰ প্ৰয়োজন। পুনৰ কৃষি উৎপাদন কৰিলেই নহ'ব, সিবিলাকৰ বিতৰণ, বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণ আদিৰ প্ৰয়োজন। এই সকলোবোৰ খৰটকীয়া আৰু সুষম কৰিবৰ বাবে পথ আৰু যোগাযোগৰ উন্নয়ন সাধন হ'বই লাগিব।

মুঠৰ ওপৰত অৰ্থনীতি এখনৰ উন্নয়নৰ বুনীয়াদসমূহ যেনে- শিক্ষা, চিকিৎসা, ঘৰ-দুৱাৰ নিৰ্মাণ, ৰাস্তা-পদূলিৰ নিৰ্মাণ, দলংসমূহৰ উন্নয়ন, এই সকলোবিলাকৰ উন্নয়ন সাধনৰ বাবে পৰিবহন আৰু যোগাযোগৰ উন্নয়ন ঘটিবই লাগিব। ঠিক একেদৰে বানপানী, ভূমিকম্প, খৰাং বতৰ, মহামাৰী আদিৰ সময়ত এক অতি সুষম পৰিবহন আৰু যাতায়ত ব্যৱস্থা থাকিলেহে বিপদগ্ৰস্থ জনসাধাৰণক সময়মতে প্ৰয়োজনীয় সেৱা আৰু সাহায্য প্ৰদান কৰিব পৰা যায়।

দেশ এখনৰ অৰ্থনৈতিক বুনীয়াদ বুলি ক'লে আমি শক্তিখণ্ডৰ ভূমিকাক নুই কৰিব নোৱাৰো। আমাৰ দেশত ডিজেল, পেট্ৰল আৰু বিদ্যুৎ শক্তিকে শক্তিৰ আধাৰ বুলি কোৱা হয় যদিও বিদ্যুৎ শক্তিয়েই দেশ এখনৰ উন্নয়নত প্ৰভূত প্ৰভাৱ বিস্তাৰ কৰিব পাৰে। সেয়েহে বহুতো বিজ্ঞ পণ্ডিতে বিজুলী শক্তিক বাণিজ্যিক শক্তিৰ মূল আধাৰ আখ্যা দিব খোজে। বৰ্তমান যান্ত্ৰিক যুগত বিজুলী শক্তিৰ অবিহনে অৰ্থনীতি এখনৰ কোনোটো খণ্ডৰে উন্নয়ন কল্পনা কৰিব নোৱাৰি।

আমাৰ দেশত সাধাৰণতে তিনিটা উৎসৰ পৰা বিজুলী শক্তি যোগান ধৰিব পৰা যায়। সেইয়া হ'ল— (ক) তাপবিদ্যুৎ (খ) জলবিদ্যুৎ শক্তি আৰু (গ) আনৱিক বিদ্যুৎ শক্তি।

আমাৰ দেশত অৰ্থনীতিক বুনীয়াদ হিচাপে সেৱা আগবঢ়াই যোৱা অন্য এটা খণ্ড হ'ল ভাৰতীয় ডাক সেৱা। ডাকসেৱা হ'ল অতি কম খৰছতে লাভ কৰিব পৰা এক প্ৰকাৰ যোগাযোগ সেৱা। দেশৰ এটা এলেকাৰ পৰা অন্য এটা এলেকাকালৈ চিঠি-পত্ৰ অনা-নিয়া কৰি যোগাযোগ ব্যৱস্থাক খৰটকীয়া কৰাত ডাক-সেৱাৰ গুৰুত্ব নুই কৰিব পৰা নেযায়।

ইয়াৰ বাহিৰেও বিত্তীয় লেন-দেন সুলভ আৰু গতিশীল কৰি তোলাত ডাকঘৰসমূহৰ লগতে বেংক ব্যৱস্থাৰ গুৰুত্ব অনস্বীকাৰ্য্য। বৰ্তমানৰ গোলকীকৰণ বেংক ব্যৱস্থাই আৰ্থিক লেন-দেনসমূহ মাথোন আভ্যন্তৰীণ পৰ্য্যায়তে নহয়, আন্তঃজাতিক পৰ্য্যায়তো সহজসাধ্য কৰি তোলাত বিত্তীয় কাৰ্য্যকলাপসমূহে অতি সৰলিকৃত পৰ্য্যায় লাভ কৰি পাৰিছে।

শিক্ষাৰ উন্নয়নৰ অবিহনে বিজ্ঞানসন্মত ধাৰণাৰে আৰ্থিক কাৰ্য্যকলাপসমূহৰ উন্নয়ন সম্ভৱ নহয়। এই ক্ষেত্ৰত শিক্ষাক বহুমুখীপ্ৰতিভাৰ আৰু হিচাবে গঢ়ি তুলি বিশেষীকৰণ ৰূপত সম্প্ৰসাৰণৰ অতি প্ৰয়োজন। এহাতে সমাজত সামাজিক শিক্ষাৰ প্ৰসাৰ, অন্যহাতেদি বিজ্ঞান আৰু প্ৰযুক্তিবিদ্যাৰ ন ন দিশত মানুহক পাৰ্গত কৰি তুলি সিবিলাকক সমাজৰ উন্নয়নত আহিলা হিচাবে ব্যৱহাৰ কৰা অতি দৰকাৰ। শিক্ষাৰ লগতে মানুহক মানৱ সম্পদ হিচাবে গঢ় দিয়াত স্বাস্থ্য খণ্ডৰ উন্নয়ন অতিশয় প্ৰয়োজন। অৱশ্যে আমাৰ দেশত বৰ্তমানে স্বাস্থ্য খণ্ডৰ যথেষ্ট উন্নয়ন সাধন কৰা হৈছে যদিও বৰ্তমানতো এক উচ্চস্তৰৰ স্বাস্থ্য ব্যৱস্থা গঢ়ি তুলিব পৰা নাই।

**5.2। অসমৰ পৰিবহণ ব্যৱস্থা (Transportation System of Assam) :** আগৰ আলোচনাত এটা কথা উল্লেখ কৰা হৈছে যে দেশ এখনৰ অৰ্থনৈতিক উন্নয়ন সেই দেশখনৰ বুনীয়াদী সা-সুবিধাৰ ওপৰত নিৰ্ভৰ কৰে। মানৱ শৰীৰত যেনেকৈ শিৰা-ধমনীয়ে ৰক্ত সঞ্চালন ঘটাই জীৱ দেহক জীৱিত কৰি ৰাখে ঠিক সেইদৰে পৰিবহণ ব্যৱস্থাকো অৰ্থনীতি এখনৰ সংযোগ ৰক্ষাকাৰী শিৰা বা ধমনী বুলি আখ্যা দিব পাৰি। মানৱ সমাজখনৰ সৰ্বাংগীন

কল্যাণ আৰু উন্নয়ন সাধন কৰিবলৈ শিক্ষা, স্বাস্থ্য আৰু স্বাস্থ্যবিজ্ঞান, শক্তি, জলসিঞ্চন, বেংক আৰু বিদ্যুৎ ব্যৱস্থা, বীমা ব্যৱস্থা, বিজ্ঞান আৰু প্ৰযুক্তি ব্যৱস্থাৰ উন্নয়ন সাধনৰ লগতে পৰিবহন আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ উন্নয়ন সাধন হ'বই লাগিব। প্ৰকৃততে দেশ এখনৰ সামাজিক, ৰাজনৈতিক, প্ৰশাসনিক, সাংস্কৃতিক আৰু অৰ্থনৈতিক আদি সকলো ধৰণৰ কাম-কাজ এই পৰিবহন ব্যৱস্থাটোৰ ওপৰত নিৰ্ভৰ কৰে।

**5.2.1। অসমৰ অৰ্থনৈতিক উন্নয়নত পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ ভূমিকা (Role of Transportation System of Assam in Economic Development) :** অসমৰ দৰে অত্যাধিক জনসংখ্যা বিশিষ্ট প্ৰদেশ এখনত আৰ্থিক উন্নয়নৰ গতি ত্বৰান্বিত কৰিবলৈ হ'লে পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ উন্নয়ন সাধন অতিশয় প্ৰয়োজন। পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ উন্নয়নে অকল যে অৰ্থনৈতিক উন্নয়ন সাধন কৰে তেনে নহয়। দেশ এখনৰ সামাজিক, সাংস্কৃতিক, আধ্যাত্মিক, শৈক্ষিক পৰিৱৰ্তনটো পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ উন্নতিয়ে প্ৰভাৱ বিস্তাৰ কৰে। অসমত পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ উন্নতিয়ে অৰ্থনৈতিক উন্নয়নত কেনেদৰে প্ৰভাৱ বিস্তাৰ কৰে তাক তলত আলোচনা কৰা হ'ল।

**1. উৎপাদন আৰু উৎপাদনৰ চলনশীলতা (Movement of Input and Output) :** অসমৰ পৰিবহন ব্যৱস্থাই ইয়াত স্থাপিত উদ্যোগ প্ৰতিষ্ঠানসমূহলৈ দৰকাৰী কেঁচা সামগ্ৰী অনা-নিয়া কৰাত যথেষ্টখিনি অৱদান আগবঢ়াইছে। উদাহৰণস্বৰূপে উদ্যোগ এটাত প্ৰয়োজনীয় কেঁচা সামগ্ৰী, ইন্ধন, যন্ত্ৰপাতি, উৎপাদন স্থলীলৈ অনা কাৰ্য্যটো পৰিবহন ব্যৱস্থাটোৰ জৰিয়তে সম্ভৱ হৈছে। এনেদৰে কেঁচা সামগ্ৰী, ইন্ধন, যন্ত্ৰপাতি সৰবৰাহে এহাতে উৎপাদন ব্যৱস্থাৰ সম্প্ৰসাৰণ ঘটায়, অন্যহাতেদি উদ্যোগসমূহত উৎপাদন হোৱা সামগ্ৰীসমূহক উপযুক্ত বজাৰলৈ কঢ়িয়াই নিয়াৰ লগতে এচাম উপভোক্তা সৃষ্টিৰ পৰিবহন ব্যৱস্থাই গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকা পালন কৰে।

**2. শ্ৰমৰ চলনশীলতা বৃদ্ধি (Mobility of Labour) :** দেশ এখনৰ উদ্যোগীক বিকাশ আৰু শ্ৰমিকসকলৰ চাহিদা বৃদ্ধিত শ্ৰমিকৰ চলনশীলতা বৃদ্ধিৰ নিতান্ত প্ৰয়োজন। পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ উন্নয়নে শ্ৰমৰ চলনশীলতা বৃদ্ধিত প্ৰভাৱ পেলায়। বিশেষকৈ কৃষিখণ্ডৰ পৰা উদ্যোগীক খণ্ডলৈ, গ্ৰামাঞ্চলৰ পৰা নগৰ

অঞ্চললৈ শ্ৰমিকৰ সৰবৰাহ হোৱাত পৰিবহন ব্যৱস্থাই সহায় আগবঢ়ায়। গতিকে শ্ৰমিকৰ গতিশীলতা বৃদ্ধিৰ লগতে নিযুক্তি পৰিমানো বৃদ্ধি কৰে।

3. **বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণ (Expansion of Market) :** অসমৰ পৰিবহন ব্যৱস্থাই অসমত উৎপাদন হোৱা চাহপাত, তেল আদি বস্তুৰ বজাৰৰ পৰিধি আন্তৰ্জাতিক বজাৰলৈ সম্প্ৰসাৰণ ঘটোৱাৰ লগতে অন্যান্য কিছুমান সামগ্ৰীৰ বজাৰ ৰাষ্ট্ৰীয় পৰ্যায়লৈ সম্প্ৰসাৰণ ঘটাইছে। পুনৰ উৎপাদন কেন্দ্ৰসমূহৰ লগত বিতৰণ কেন্দ্ৰসমূহ আৰু ভোক্তাসকলৰ মাজত সম্পৰ্ক স্থাপনৰ জৰিয়তে বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণত বিশেষ ভূমিকা পালন কৰিছে।

4. **উদ্যোগিক উন্নয়ন (Industrial Development) :** কোনো এটা অঞ্চলত উদ্যোগ স্থাপনৰ পূৰ্বচৰ্তসমূহৰ এটা প্ৰধান চৰ্ত হ'ল পৰিবহন আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ উন্নতি। পৰিবহন ব্যৱস্থাই উদ্যোগ এটাৰ— (ক) কেঁচা সামগ্ৰীৰ সৰবৰাহ ঘটায়। (খ) শ্ৰমিকৰ গতিশীলতা বঢ়ায়। উৎপাদিত সামগ্ৰী ক্ৰেতাৰ কাষলৈ লৈ যায়। সুপৰিকল্পিত পৰিবহন ব্যৱস্থাই পৰিবহন ব্যয় কম কৰি দ্ৰব্য সামগ্ৰীৰ উৎপাদন ব্যয় কম কৰে। ফলত দাম কম হয়। অৱশ্যে উদ্যোগিক উন্নয়নত স্থলপথৰ লগতে ৰেলপথ, জলপথ আৰু বিমান পৰিবহনৰো প্ৰয়োজন আছে।

5. **কৃষি আৰু আনুষংগিক খণ্ডৰ উন্নয়ন (Agricultural and Other Activities Development) :** পৰিবহনৰ উন্নয়নে কৃষি আৰু আনুষংগিক খণ্ডৰো উন্নয়ন সম্প্ৰসাৰিত কৰে। ইয়াৰ কাৰণ উপযুক্ত সময়ত কঠিয়াৰ যোগান, কৃষিৰ বাবে সঁজুলিৰ যোগান, সাৰৰ যোগান, উৎপাদিত সামগ্ৰী গ্ৰাহকৰ হাতত পৰা লৈকে বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণ, নষ্ট নোহোৱাকৈ কম সময়ৰ ভিতৰত উপযুক্ত স্থানলৈ অনা-নিয়া আদি কাৰ্যবোৰ একমাত্ৰ পৰিবহনৰ উন্নয়নৰ জৰিয়তে কৰিব পৰা যায়।

6. **নিয়োগৰ সুবিধা সৃষ্টি (Increase the Employment Opportunities) :** অসম তথা অন্যান্য স্থানৰ পৰিবহন ব্যৱস্থাই নিয়োগৰ সুবিধাৰো সৃষ্টি কৰে। অসমত পথ পৰিবহন, জল পৰিবহন, বিমান পৰিবহন আৰু ৰেল পৰিবহনে এক বৃদ্ধিৰ সংখ্যক লোকক নিয়োগৰ সুবিধা প্ৰদান কৰিছে। অসম ৰাজ্যিক পৰিবহন নিগম, অসম ৰাজ্যিক জল পৰিবহন নিগম আদিয়ে

অসমত এক বুজন পৰিমাণ লোকক নিযুক্তিৰ সুবিধা প্ৰদান কৰিছে।

7. **চৰকাৰী ৰাজহ (Government Revenue) :** অসম চৰকাৰৰ ৰাজহৰ এটা প্ৰধান উৎস হ'ল পৰিবহন বিভাগে সংগ্ৰহ কৰা ৰাজহ। সাধাৰণতে মটৰ গাড়ীৰ পঞ্জীয়ন, অনুজ্ঞাপত্ৰ প্ৰদান আদিৰ বাবদ আমাৰ দেশৰ চৰকাৰে বছৰি বছৰকোটি টকা ৰাজহ হিচাপে সংগ্ৰহ কৰে। ই অসম চৰকাৰৰ আয়ৰ এক গুৰুত্বপূৰ্ণ উৎস হিচাপে বৰ্তমানত পৰিগণিত হৈছে।

8. **দুৰ্গম অঞ্চল মুকলি (Opening up Remote Areas) :** পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ আটাইতকৈ গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকাটো হ'ল ই দুৰ্গম অঞ্চলবিলাকৰ লগত উন্নত অঞ্চলবিলাকৰ যোগসূত্ৰ স্থাপন কৰে। এনে কৰাত দুৰ্গম এলেকাবোৰতো শিক্ষা-দীক্ষা, স্বাস্থ্য, শিল্প বাণিজ্য, যোগাযোগ আদিৰ স্থাপন হয়। যাতায়ত আৰু পৰিবহনৰ উন্নতিয়ে মানৱ সভ্যতাৰ দ্ৰুত বিকাশত সহায় কৰে।

9. **বিশেষীকৰণৰ ব্যৱস্থা (Facilities Specialisation) :** অসমৰ সকলো এলেকাত সকলো ধৰণৰ সামগ্ৰী উৎপাদন কৰা সম্ভৱপৰ নহয়। উদাহৰণস্বৰূপে আমাৰ পাহাৰীয়া এলেকাবোৰত ধান খেতি ভাল নহয়। কিন্তু চূণশিল, কয়লা আদিৰ খনি পোৱা যায়। আনহাতে সমতল এলেকাত চূণশিলৰ আঁকৰ পোৱা নেযায়, কিন্তু ধান খেতি ভাল হয়। ঠিক একেদৰে ডিগবৈ, দুলীয়াজানত তেলৰ পুং আছে। এতেকে যিটো সামগ্ৰী য'ত উৎপাদন কৰাটো সহজ তাত তেনে সামগ্ৰী উৎপাদনত বিশেষীকৰণ কৰিলে পৰিবহনৰ যোগেদি বাকীবোৰ এলেকাত তেনে সামগ্ৰী সহজে বিতৰণ কৰিব পাৰিব। এনে হোৱাৰ বাবে পৰিবহন ব্যৱস্থাই বিশেষীকৰণৰ সুবিধা প্ৰদান কৰিব পাৰে।

10. **বৈদেশীক বাণিজ্য (Foreign Trade) :** পৰিবহন ব্যৱস্থাই বিভিন্ন দেশৰ লগত অসমৰ বৈদেশীক বাণিজ্য হোৱাত সহায় কৰে। অসমৰ চাহপাত, কয়লা, পাট-মূগাৰ কাপোৰ আদিৰ বিদেশলৈ ৰপ্তানি কৰাত পৰিবহন ব্যৱস্থাই সহযোগিতা আগবঢ়ায়।

11. **জনসাধাৰণৰ দৃষ্টিভঙ্গীৰ পৰিবৰ্তন (Widening Outlook of the People) :** অসমৰ পিছপৰা অঞ্চলসমূহ উন্নত অঞ্চলসমূহৰ লগত সংযোগ স্থাপন কৰি দি পৰিবহন ব্যৱস্থাই দুৰ্গম অঞ্চলৰ জনসাধাৰণৰ মনৰ পৰা কু-সংস্কাৰৰ ভাৱধাৰাবোৰ দূৰ কৰিব পাৰে। ইয়াৰ কাৰণ পৰিবহনৰ সুবিধাবোৰৰ

বাবে দুৰ্গম এলেকাৰ মানুহে উন্নত এলেকাৰ জনসাধাৰণৰ সান্নিধ্যলৈ অহাৰ সুযোগ লাভ কৰে। শিক্ষা-দীক্ষাৰ সুবিধাৰে জ্ঞান উপাৰ্জনৰ বাট সুদৃঢ় কৰিব পাৰে। পৰিবহনৰ সুবিধাৰ বাবেই মানুহে সামাজিক, আৰ্থিক, ৰাজনৈতিক, সাংস্কৃতি চিন্তাধাৰাৰ উৎকৰ্ষতা সাধন কৰিব পাৰে।

**12. বিলাসী সামগ্ৰীৰ চাহিদা সৃষ্টি (Demand for Luxurious Goods) :** পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ উন্নতিয়ে মানুহক সামাজিক, আৰ্থিক, ৰাজনৈতিক, সাংস্কৃতিভাৱে উৎকৰ্ষ সাধনত সহায় কৰে। মানুহৰ নিত্য নতুন আৱিষ্কৃত সামগ্ৰীৰ ব্যৱহাৰৰ প্ৰতি আগ্ৰহী কৰি তুলিব পাৰে। বিলাসী সামগ্ৰী যেনে- টি.ভি., কম্পিউটাৰ, গাড়ী-মটৰ, উন্নত মানদণ্ডৰ ঘৰ-দুৱাৰ, সাজ-পোছাক আদি ক্ৰয় কৰি এফালে জীৱন-নিৰ্বাহৰ মানদণ্ড উন্নত কৰে আনহাতেদি এনে সামগ্ৰীৰ চাহিদা বৃদ্ধি কৰে।

**5.2.2। অসমত বিভিন্ন প্ৰকাৰৰ পৰিবহন ব্যৱস্থা (Mode of Transport in Assam) :** আমাৰ অসমত চাৰি প্ৰকাৰৰ পৰিবহন ব্যৱস্থা দেখা পোৱা যায়। সেইয়া হ'ল— (ক) পথ পৰিবহন (খ) ৰেল পৰিবহন (গ) জল পৰিবহন আৰু (ঘ) বিমান পৰিবহন। এই চাৰিবিধ পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ বিষয়ে চমুকৈ আলোচনা কৰা হ'ল।

**1. পথ পৰিবহন :** অসমত চাৰি প্ৰকাৰৰ পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ ভিতৰত পথ পৰিবহন ব্যৱস্থাই গুৰুত্বপূৰ্ণ স্থান অধিকাৰ কৰিছে। অসম যিহেতু উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ মধ্য ভাগত অৱস্থিত গতিকে অসমৰ পথ পৰিবহনে সমগ্ৰ উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ প্ৰৱেশ পথ হিচাপেও বিশেষ গুৰুত্ব লাভ কৰিছে। অসমত মূল পথসমূহৰ নিৰ্মাণ, মেৰামতি তথা চোৱা-চিতাৰ দ্বায়িত্ব ৰাজ্যিক গড়কাপ্তানি বিভাগে কৰে যদিও স্থানীয় প্ৰশাসনিক গোট যেনে- নগৰ সমিতি, পৌৰসভা, গাওঁ পঞ্চায়ত, আঞ্চলিক পঞ্চায়ত আৰু খণ্ড উন্নয়ন বিভাগেও পথ নিৰ্মাণ, মেৰামতি আৰু চোৱা-চিতা কৰা দেখা যায়। 2010-11 চনৰ হিচাপ মতে অসমত গড়কাপ্তানি বিভাগৰ অধীনত মুঠ 42,641 কিলোমিটাৰ পথ আছে। ইয়াৰে 18,753 কিলোমিটাৰ পকী ৰাস্তা, 21,047 কিলোমিটাৰ কেঁচা ৰাস্তা আৰু 2841 কিলোমিটাৰ ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাই পথ। অৱশ্যে অসম ৰাজ্যিক ঘাইপথ হিচাপে 3134 কিলোমিটাৰ অসমৰ অতিৰিক্ত পথ আছে। ইয়াৰ উপৰিও অসমত

4413 কিলোমিটাৰ গুৰুত্বপূৰ্ণ জিলা পৰ্যায়ৰ ৰাস্তা, 30844 কিলোমিটাৰ গ্ৰাম্য পথ আৰু 1409 কিলোমিটাৰ নগৰীকৰণ ৰাজপথ আছে। এই পথসমূহৰ ওপৰত 4000 খন কাঠেৰে তৈয়াৰী দলং আৰু 1433 খন সৰু-বৰ পকীকৰণ দলং আছে। 2010-11 চনৰ হিচাপ মতে অসমৰ প্ৰতি লাখ জনসাধাৰণৰ বিপৰীতে মুঠ ৰাস্তাৰ পৰিমাণ 131 কিলোমিটাৰ। ইয়াৰে প্ৰতি লাখ জনসাধাৰণৰ বাবে 62 কিলোমিটাৰহে পকী পথ পোৱা যায়।

ভাৰতৰ মুঠ 70,934 কিলোমিটাৰ ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাই পথ আছে। ইয়াৰে মাথোন 4.00 শতাংশ ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাই পথ অসমত পোৱা যায়। অৰ্থাৎ প্ৰতি লাখ জনসাধাৰণৰ বাবে মুঠ ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাই পথৰ পৰিমাণ হ'ল 36.2 কিলোমিটাৰ মাথোন। 2010-11 চনৰ হিচাপ মতে 301 কিলোমিটাৰ NH-37 নম্বৰ 2 লেনযুক্ত ৰাস্তাটোৰ উন্নয়ন সাধন কৰা হয়। ইয়াৰ নগাওঁৰ পৰা ডিব্ৰুগড়লৈ চাৰিলেনযুক্ত ৰাস্তা কৰাৰ পৰিকল্পনা হাতত লোৱা হৈছে। 576 কিলোমিটাৰ দৈৰ্ঘ্যৰ ৰাস্তা, NH-36 ৰ পৰা NH-154 নম্বৰ লৈকে বিভিন্ন ৰাস্তাৰ (NH-36, 51, 52, 53, 54, 61, 152, 153 আৰু 154) উন্নয়ন সাধন কৰা হয়। 14 কিলোমিটাৰ ৰাস্তা ডিব্ৰুগড় বাইপাছ হিচাপে সম্প্ৰসাৰণ কৰা হয়। অসম আৰু অৰুণাচলৰ বিভিন্ন অঞ্চলক 161 কিলোমিটাৰ ৰাস্তাৰে উন্নয়ন সাধন কৰা হয়। ইয়াৰ উপৰিও 330 কিলোমিটাৰ অসম, অৰুণাচল, মেঘালয়, মিজোৰাম আৰু মণিপুৰ সংযোগী পথৰ উন্নয়ন সাধন কৰা হয়। ৰাজ্য চৰকাৰৰ বিভিন্ন পথৰ মুঠ 177 কিলোমিটাৰ পথৰ উন্নয়ন সাধন কৰা হয়।

2000-01 চনৰ পৰা বৰ্তমানলৈকে প্ৰধানমন্ত্ৰী গ্ৰাম্য চড়ক যোজনাৰ অধীনত নিৰ্মাণ কৰা মুঠ পথৰ সবিশেষ বিৱৰণ তলত উল্লেখ কৰা হ'ল।

1. মুঠ চৰকাৰীভাৱে স্বীকৃতি লাভ কৰা ৰাস্তাৰ দৈৰ্ঘ্য = 15,909 কিলোমিটাৰ

2. সম্পূৰ্ণ হোৱা মুঠ ৰাস্তাৰ দৈৰ্ঘ্য = 10,915 ,,

3. চৰকাৰে অনুমোদন জনোৱা মুঠ ধনৰ পৰিমাণ = 8801.81 কোটি টকা

4. ভাৰত চৰকাৰে মোকলাই দিয়া মুঠ ধনৰ পৰিমাণ = 6299.63 ,,

5. ব্যৱহৃত মুঠ ধনৰ পৰিমাণ = 5933.88 ,,



6. বাসস্থানৰ সংযোগৰ অনুমোদন (1000+) = 6102 টা
7. বৰ্তমানে সংযোগ কৰা বাসস্থান = 4635 টা
8. ৰাস্তা উন্নতিকৰণ নোহোৱা = 4994 কিলোমিটাৰ
9. বাসস্থান সংযোগ কৰিবলৈ বাকী থকা = 1467 টা

অসমত মূখ্যমন্ত্ৰীৰ পকীপথ নিৰ্মাণ আঁচনিৰ অধীনত নিৰ্মাণ কৰা পথৰ বিৱৰণ তলত উল্লেখ কৰা হ'ল।

1. মুঠ অনুমোদন = 1039 কিলোমিটাৰ
2. মুঠ নিৰ্মাণ কৰা হয় = 990 ,,
3. নিৰ্মাণ সম্ভৱ নোহোৱা = 4 ,,
4. নিৰ্মাণৰ অগ্ৰগতি লাভ কৰা = 45 ,,
5. মুঠ অনুমোদন লাভ কৰা দলং = 2 খন
6. নিৰ্মাণ সম্পূৰ্ণ হোৱা দলং = 2 খন

অসমৰ মূখ্যমন্ত্ৰীৰ পকী দলং নিৰ্মাণ আঁচনিৰ অধীনত নিৰ্মাণ কৰা দলংসমূহৰ বিৱৰণ তলত দিয়া ধৰণৰ।

1. R.C.C অনুমোদিত দলং = 199 খন
2. ইতিমধ্যে নিৰ্মাণ সম্পূৰ্ণ কৰা R.C.C দলং = 12 খন
3. নিৰ্মাণৰত অৱস্থাত থকা মুঠ দলং = 187 খন
4. মুঠ খৰছ (অনুমোদিত) = 119.93 কোটি
5. ইতিমধ্যে ব্যৱহৃত ধন = 19.43 কোটি
6. 2011-12 চনত নিৰ্মাণৰ লক্ষ্য = 50 খন

নাৰ্বাডৰ অৰ্থ সাহায্যত অসমত মুঠ 801 কিলোমিটাৰ দৈৰ্ঘ্যৰ পকীপথ নিৰ্মাণৰ বাবে অনুমোদন লাভ কৰা হয়। ইয়াৰে 437 কিলোমিটাৰ পথ ইতিমধ্যে সম্পূৰ্ণ কৰা হয়। এই অনুমোদনত 396 খন R.C.C দলং নিৰ্মাণৰ কাম হাতত লোৱা হয় যদিও বৰ্তমানে মুঠ 270 খন R.C.C দলংৰহে নিৰ্মাণ সম্পূৰ্ণ কৰা হয়। অৱশ্যে 334 কিলোমিটাৰ ৰাস্তাৰ নিৰ্মাণ আৰু 126 খন R.C.C দলং নিৰ্মাণৰ কাম বৰ্তমানে চলি আছে।

অর্থনৈতিক জৰীপ, অসম 2011-12 ৰ মতে অসমত 2010-11 চনত মুঠ 1,99,076 খন যান-বাহন পঞ্জীয়ণ কৰা হয়। এই হিচাপ মতে অসমত মুঠ 13,63,625 খন পঞ্জীয়ণভুক্ত যান-বাহন আছে আৰু প্ৰতি 100 বৰ্গ কিলোমিটাৰত 1738 খন যান-বাহন থাকে আৰু অসমৰ প্ৰতি লাখ জনসাধাৰণৰ 4484 খন যান-বাহন আছে। অৱশ্যে চাইকেল, ৰিক্সা, ঠেলা আদি যন্ত্ৰহীন বাহনক এই হিচাপৰ পৰা বাদ দিয়া হৈছে।

5.3। অসমত ৰেল পৰিবহন (Rail Ways) : অসমত 1881 চনতে Assam Railway and Trading Company নামৰ কোম্পানী এটাই ৰেলপথ স্থাপন কৰিছিল। এই ৰেলপথ ডিব্ৰুগড়ৰ পৰা জয়পুৰলৈ নিৰ্মাণ কৰা হৈছিল। 1885 চনত Jorhat Provincial Railway আৰু Tezpur Balipara Railway Company প্ৰতিষ্ঠা কৰা হয়। 1889 চনত অসম বেংগল ৰেলৱে প্ৰতিষ্ঠা কৰা হয়। এনেদৰে ৰেলপথৰ সম্প্ৰসাৰণৰ আঁৰত আছিল বৃটিছসকলৰ বাণিজ্যিক লাভলাভৰ স্বার্থ। অসমৰ চাহ বাগান আৰু কয়লা খনিবোৰৰ পৰা যাতে বাণিজ্যিকভাৱে লাভৱান হ'ব পৰা যায় তাৰবাবে তেনে এলেকাবোৰ সংযোগ কৰিবৰ বাবেই তেতিয়াৰ দিনত বৃটিছসকলে ৰেলপথ স্থাপন কৰিছিল। 2009-10 চনত আমিনগাওঁ-ধুবুৰী-কলকতা হৈ এলানি ৰেলপথ সংযোগ স্থাপন কৰা হয়। 1958 চনত অসমত উত্তৰ-পূব সীমান্ত ৰেলপথ স্থাপন কৰা হয় আৰু গুৱাহাটীৰ মালিগাঁৱত ইয়াৰ মুখ্য কাৰ্যালয় স্থাপন কৰা হয়। 2003-04 চনত অসমত ৰেলপথৰ মুঠ দৈৰ্ঘ্য আছিল 2516.25 কিলোমিটাৰ। ইয়াৰে 1185.74 কিলোমিটাৰ ব্ৰডগজ আৰু 1330.47 কিলোমিটাৰ মিটাৰ গজ ৰেলপথ ইতিমধ্যে অসমত বহুত মিটাৰগজ ৰেলপথ। ব্ৰডগজ ৰেলপথলৈ স্থানান্তৰ কৰা হয়। 2010-11 চনৰ হিচাপ মতে অসমৰ মুঠ 2433.99 কিলোমিটাৰ ৰেলপথ আছে। ইয়াৰে 1443.03 কিলোমিটাৰ ব্ৰডগজ ৰেলপথ আৰু 990.96 কিলোমিটাৰ মিটাৰ গজ ৰেলপথ। আমি যদি ভাৰতবৰ্ষৰ দিশৰ পৰা ৰেলপথৰ দিশটো আলোচনা কৰোঁ তেনেহ'লে আমি ক'ব পাৰিম যে ভাৰতৰ মুঠ ৰেলপথৰ মাথোন 3.8% ৰেলপথ অসমত আছে। ইতিমধ্যে অসমত বহুকেইটা ৰেলপথৰ আঁচনি বা প্ৰকল্পৰ কাম হাতত লোৱা হয়। ইয়াৰ ভিতৰত মেঘালয়, অৰুণাচল প্ৰদেশ, মিজোৰাম আৰু অসমক সম্প্ৰীতি মনোভাৱেৰে আগুৱাই নিয়াৰ লক্ষ্যৰে ৰেলপথ সম্প্ৰসাৰণত আঁচনি লগতে অনেক আঁচনিৰ সমন্বয় সাধনৰ

প্ৰক্ষেপ হাতত লোৱা হয়।

ইতিমধ্যে যোগীঘোপাৰ পৰা বৰপেটা, সৰ্থেবাৰী, হাজো, শুৱাকুছি হৈ গুৱাহাটীলৈ। লক্ষীমপুৰ ৰ পৰা আলং চিলাপথাৰলৈ, মিচামৰী ৰ পৰা টাৱাংলৈ, পাচিঘাট টেজু ৰ পৰা ৰূপাইলৈ আদি কৰি কিছুমান ৰেলপথ সম্প্ৰসাৰণৰ কাম চলি আছে।

বৰ্তমানে অসমৰ পৰা দিল্লী, কলকতা, মুম্বাই, চেন্নাই, বাংগালোৰ, কোচিন, তিৰুৱানন্তপুৰম আদিলৈ যাত্ৰীবাহী ৰেল চলে। ইয়াৰ উপৰিও বহুতো মালবাহী ৰেলসেৱা অসমৰ বিভিন্ন স্থানলৈ সিঁচৰিত হৈ আছে। অসমৰ পৰা অসমৰ বাহিৰলৈ যে ৰেলগাড়ী চলাচল কৰে এনে নহয়, অসমৰ মাজতে বহুকেইখন 'ইণ্টাৰ চিটি' ৰেলসেৱা আৰম্ভ হৈ গৈছে। পৰিসংখ্যাৰ মতে অসমত ৰেলসেৱাৰ যোগেদি প্ৰায় 4 কোটিৰো অধিক লোকে বছৰত অহা-যোৱা কৰে।

**5.3.1। অসমত ৰেল পৰিবহনৰ অসুবিধা (Drawbacks of Railway Transportation in Assam) :** অসমত ৰেল পৰিবহন আজিকোপতি যিমানখিনি উন্নতি সাধন হ'ব লাগিছিল, সিমানখিনি উন্নয়ন সাধন কৰিব পৰা নাই। আমি যদি এই দিশত অধ্যয়ন কৰিবলৈ যাওঁ তেনেহ'লে তলত উল্লেখ কৰা কাৰণসমূহেই সৰ্বপ্ৰথমে চকুত পৰে। সেইয়া হ'ল—

1. **আন্তঃগাঁঠনিৰ অভাৱ :** ভাৰতবৰ্ষৰ অন্যান্য ৰাজ্যৰ তুলনাত অসমত ৰেলপথ উন্নয়নৰ বাবে পৰ্য্যাপ্ত পৰিমাণৰ বিনিয়োগ কৰা নহয় বাবে উত্তৰ-পূব সীমান্ত ৰেলৱেৰ অধীনত ৰেল পৰিবহনত বৰ্তমানেও আন্তঃগাঁঠনিৰ অভাৱ দেখা যায়। উদাহৰণস্বৰূপে ৰেল টিকেট আৰক্ষণৰ অভাৱ, ৰেলৱে ষ্টেচনসমূহত পৰ্য্যাপ্ত সুবিধাৰ অভাৱ, পূৰ্ব পৰিকল্পিত ধাৰণাৰ অভাৱ, উপযুক্ত কৰ্মচাৰীৰ অভাৱ, সময়ৰ লগত খোজ মিলাব পৰা আধুনিক সুবিধাসমূহ ৰেল ষ্টেচনবোৰত দেখা পোৱা নাযায়।

2. **বানপানী :** অসমৰ প্ৰাকৃতিক অৱস্থিতি এনে ধৰণৰ যে প্ৰতি বছৰে বাৰিষা কালত বানপানী হোৱাৰ আশংকা এশ শতাংশ থাকে। এনে বানপানী প্ৰায়ে ভয়ংকৰ ৰূপত দেখা দি অসমৰ ৰেলপথসমূহৰ বিস্তৰ ক্ষতিসাধন কৰে। প্ৰতি বছৰে দুই-তিনিবাৰকৈ হোৱা বানপানীয়ে ৰেলপথসমূহৰ বহু স্থানত চিঙি নিয়ে বাবে বহু দিন ধৰি ৰেল চলাচল বন্ধ হৈ থাকিব লগা হয়। দ্বিতীয়তে,

অসমৰ মাটি সাধাৰণতে বালিচহীয়া আৰু কোমল। এনে হোৱাত প্ৰবল বৰষুণে ৰেল আলিৰ মাটি বৰষুণৰ পানীয়ে উটুৱাই নিয়াৰ বাবেও ৰেলপথৰ বিস্তৰ ক্ষতি হোৱা দেখা পোৱা যায়।

3. দুতৰপীয়া পথৰ অভাৱ : ভাৰতবৰ্ষৰ অন্যান্য বহুতো স্থানত ৰেল অহা আৰু যোৱা বাবদ পৃথক ৰেল আলি স্থাপন কৰাত ৰেল অহা-যোৱাত বিশেষ অসুবিধা নেথাকে। কিন্তু আমাৰ অসমত প্ৰায়বোৰ ৰেলপথ “এক পথযুক্ত (Single Line)” হোৱা বাবে এখন ৰেল আহোঁতে আনখনে ৰাস্তা এৰি দিব লগা হোৱাত বহু সময় এনেয়ে খৰছ হোৱা দেখা পোৱা যায়।

4. ৰেলপথ আক্ৰমণ : বৰ্তমান সময়ত অসমত আইন শৃংখলা পৰিস্থিতি প্ৰায়ে অশান্ত হৈ থকা দেখা যায়। দেশখনত থকা বিভিন্ন সংগঠনবিলাকে বিভিন্ন দাবীৰ সমৰ্থনত দিয়া বন্ধবিলাকৰ বাবে আমাৰ দেশত ৰেলসেৱা বিস্তৰভাৱে ক্ষতি হৈছে। পুনৰ সন্ত্ৰাসবাদীৰূপত ৰেলত আক্ৰমণ কৰা, বোমা বিস্ফোৰণ ঘটোৱা, ৰেল আলিৰ ক্ষতি সাধন কৰা আদিবোৰেও অসমত ৰেলসেৱাৰ ব্যাপক ক্ষতি সাধন কৰিছে।

5. টিকটবিহীন যাত্ৰী : অসম তথা উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ অধিকাংশ যাত্ৰীয়ে ৰেলত ভ্ৰমণ কৰোঁতে টিকট সংগ্ৰহ নকৰাকৈ বিনা টিকটত ভ্ৰমণ কৰাৰ বাবে ৰেলৰে বিভাগ লোকচানৰ সন্মুখীন হয়। বহু সময়ত টিকটবিহীন যাত্ৰীৰ বিপক্ষে অভিযান চলাই যদিও ৰেল কৰ্তৃপক্ষৰ অনীহা আৰু অদক্ষতাৰ বাবেই এনে অভিযানে বৰ্তমানেও বিশেষ ফলাফল লাভ কৰা দেখা নাযায়। পুনৰ ৰেল বিভাগৰ কৰ্মচাৰীৰ পৰোচনাত পৰি কম ব্যয়ৰ যোগেদি ভ্ৰমণৰ সুবিধা লাভ কৰাৰ বাবেও বহু ৰেলযাত্ৰীয়ে টিকট লোৱাৰ পৰা বিৰত থকা দেখা যায়।

6. বিত্তীয় সম্পদৰ অভাৱ : অসম তথা উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলত ৰেলসেৱা সম্প্ৰসাৰণ আৰু উন্নয়নৰ বাবে যি পৰিমাণ বিত্তৰ প্ৰয়োজন সিমানখিনি বিত্ত যোগান ধৰিবলৈ উত্তৰ-পূব সীমান্ত ৰেলৰে সক্ষম নহয়। ৰেলপথ সম্প্ৰসাৰণ আৰু উন্নয়নৰ বাবে যি বৃহৎ পৰিমাণৰ পুঁজিৰ প্ৰয়োজন তাকো কেন্দ্ৰীয় চৰকাৰে যোগান নধৰাত ৰেলসেৱা বিভাগ আঁচনি ৰূপায়নৰ ক্ষেত্ৰত অপাৰগ হৈ পৰে।

7. জন সচেতনতাৰ অভাৱ : অসমৰ মানুহে বিভিন্ন দিশত আন্দোলনমুখী ব্যৱস্থা গ্ৰহণ কৰিলেও ৰেলপথ সম্প্ৰসাৰণ, উন্নয়ন, অত্যাধুনিক সা-সুবিধাযুক্ত

আঁচনি গ্ৰহণ কৰিবলৈ ৰেল বিভাগক সৈমান কৰিব পৰাকৈ কোনো প্ৰতিবাদী কাৰ্য্যসূচী গ্ৰহণ বা দাবী উত্থাপন কৰা দেখা পোৱা নেযায়। ফলত অসম তথা উত্তৰ পূৰ্বাঞ্চলত ৰেলসেৱা আজিও পিছপৰা হৈয়ে আছে।

৪। দক্ষ জননেতাৰ অভাৱ : অসম তথা উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ পৰা ভাৰতৰ উচ্চ সদন আৰু নিম্ন সদনলৈ অনেক জননেতাৰ আগমন ঘটে। এইসকল নেতাই অসম তথা উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ ৰেলসেৱাক অত্যাধুনিক ৰেলসেৱালৈ পৰিৱৰ্তন ঘটাবৰ বাবে কোনো ধৰণৰ ব্যৱস্থা গ্ৰহণৰ কথা আলোচনা কৰা দেখা নেযায়। ফলত অসম তথা উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলত ৰেলসেৱা আজিও পিছপৰা হৈয়ে আছে।

৭. দক্ষ পৰিচালনাৰ সমস্যা : অসমৰ উত্তৰ-পূব সীমান্ত ৰেলৱেৰ অধীনত নিযুক্ত ৰেলকৰ্মীসকলৰ অধিকাংশই কামৰ প্ৰতি অমনোযোগী, অদক্ষ, কৰ্ম-সংস্কৃতিহীন আৰু নিম্ন প্ৰশাসনিক দক্ষতাসম্পন্ন। ইয়াৰ উপৰিও এইসকল লোকৰ মাজত বিভিন্ন প্ৰকাৰৰ দুৰ্নীতি, স্বজন-তোষণে দেখা দিয়ে। পুনৰ প্ৰশাসনিক গাফিলতিৰ বাবেও ৰেলবিভাগৰ বহু কাম সিদ্ধি হোৱা নাই।

১০. অন্যান্য সমস্যা : অসমৰ ৰেল পৰিবহন ব্যৱস্থাই অসমৰ সৰহ সংখ্যক মুখ্য চহৰক সংযোজিত কৰিব পৰা নাই। দ্বিতীয়তে, ৰেল বিভাগত নিযুক্ত পদত অধিস্থিত বিষয়াসকলে অসমীয়া বৈদেশী মনোভাৱ এটা পোষণ কৰা বুলি প্ৰায়ে অভিযোগ শুনিবলৈ পোৱা যায়। তৃতীয়তে, হত্যা, হিংসা, ৰেলপথত অগ্নি সংযোগ আদি ঘটনাবোৰে অসমত ৰেল পৰিবহনৰ সম্প্ৰসাৰণত বাধাৰ সৃষ্টি কৰিছে।

অসমত ৰেল সেৱাৰ গুৰুত্ব : পৰিবহন ব্যৱস্থা হিচাপে ৰেল পৰিবহনে দেশ এখনৰ অৰ্থনৈতিক উন্নয়নত যথেষ্ট গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকা পালন কৰে। উদাহৰণস্বৰূপে যাত্ৰী সৰবৰাহৰ লগতে সামগ্ৰী সৰবৰাহ অতি নিম্নতম খৰছৰ যোগেদি কৰিব পৰা যায় বাবে পৰিবহন ব্যৱস্থা হিচাবে ৰেলসেৱা আটাইতকৈ উপযোগী। সাধাৰণতে তলত উল্লেখ কৰা দিশবোৰৰ বাবেই আমাৰ দেশত ৰেল সেৱাৰ সম্প্ৰসাৰণ অতীব প্ৰয়োজন। এই দিশসমূহ হ'ল—

১. বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণ : ১৮৮১ চনত Assam Railway and Trading Company নামৰ কোম্পানীটোৰ জৰিয়তে অসমত পোন প্ৰথমবাৰৰ বাবে ৰেলপথ স্থাপন কৰা হৈছিল। যদিও বৃটিছসকলৰ ৰেলসেৱা সম্প্ৰসাৰণৰ মূল

লক্ষ্য হ'ল অসমৰ পৰা চাহ, কয়লা আৰু খনিজ তেল বাহিৰলৈ সৰবৰাহ কৰা। কিন্তু বৰ্তমানত অসম যিহেতু সকলো সামগ্ৰী উৎপাদনত স্বাৰলক্ষী নহয় গতিকে প্ৰায়বোৰ প্ৰয়োজনীয় সামগ্ৰী বাহিৰৰ পৰাই আনিব লগাত পৰে। এনে অৱস্থাত নিজা উৎপাদিত বস্তুৰ বজাৰ সম্প্ৰসাৰণৰ বাবেও ৰেলপথক এক নিম্নতম ব্যয় সাপেক্ষে পৰিবহন ব্যৱস্থা হিচাবে গ্ৰহণ কৰিব পৰা যায়।

2. পৰিবহনৰ মাধ্যম : ৰেলসেৱা বিভাগে যদিও অসমৰ সকলো অংশক আজিকোপতি সংযোগ স্থাপন কৰিব পৰা নাই তথাপি অসমৰ বিভিন্ন স্থানৰ পৰা অন্য স্থানলৈ অহা-যোৱা কৰিবলৈ আটাইতকৈ নিৰ্ভৰযোগ্য পৰিবহন ব্যৱস্থা হিচাপে ৰেলসেৱাক গণ্য কৰিব পাৰি। পুনৰ অসমৰ পৰা ভাৰতৰ বিভিন্ন স্থানলৈ অহা-যোৱা কৰিবৰ বাবে আটাইতকৈ কম খৰছি আৰু আৰামদায়ক ব্যৱস্থা হিচাবে ৰেলসেৱাক প্ৰাধান্য দিবই লাগিব।

3. নিয়োগৰ সুবিধা : যদিও অসমত ৰেল পৰিবহনে আজিকোপতি অসমৰ সকলো অংশকে সাঙুৰি ল'ব পৰা নাই তথাপি উত্তৰ-পূব সীমান্ত ৰেলৱেত 2010-11 চনৰ হিচাব মতে 68,092 টা পদত নিযুক্তি প্ৰদান কৰিছে। ইয়াৰ বাবে কৰ্মচাৰীৰ দৰমহাৰ বাবদ উত্তৰ-পূব সীমান্ত ৰেলৱে 1849.42 কোটি টকা 2010-11 চনত ব্যয় কৰিব লগা হয়। এইটো দিশৰ পৰা আমি ক'ব পাৰো যে অসমত ৰেল পৰিবহনে এক বিশাল পৰিমাণ নিযুক্তিৰ সুবিধা প্ৰদান কৰিছে।

4. বুনিয়াদী সুবিধাৰ বিকাশ : দেশ এখনৰ অৰ্থনৈতিক উন্নয়নৰ গতি ক্ষীপ্ৰ কৰি তুলিবৰ বাবে দেশখনত বুনিয়াদী সা-সুবিধাসমূহৰো যোগান অপৰ্য্যাপ্ত ৰূপত গঢ় দিব পাৰিব লাগিব। বুনিয়াদী সা-সুবিধাসমূহ ক'লে আমি অৰ্থনীতিখনত শক্তিৰ যোগান (কয়লা, তেল, বিদ্যুৎ) জলসিঞ্চন, সাৰৰ যোগান, বীজৰ যোগান, কৃষিকাৰ্য্যত ব্যৱহৃত সঁজুলি, যন্ত্ৰপাতি আদিৰ যোগান, পৰিবহন আৰু যোগাযোগৰ উন্নয়ন, বেংক সেৱাৰ সম্প্ৰসাৰণ বীমা ব্যৱস্থাৰ সম্প্ৰসাৰণ, বিজ্ঞান আৰু প্ৰযুক্তিৰ উন্নয়ন, সম্প্ৰসাৰণ আৰু উপযুক্ত ব্যৱহাৰ, শিক্ষাৰ উন্নয়ন, স্বাস্থ্য আৰু স্বাস্থ্য বিজ্ঞানৰ উন্নয়ন আদি সা-সুবিধাসমূহকে বুজো। ইয়াৰ ভিতৰত পৰিবহনৰ উন্নতিয়ে বাকীবোৰ বুনিয়াদী সা-সুবিধাৰ বিকাশৰ গতি ত্বৰান্বিত কৰি তোলে। গতিকে আমি ক'ব পাৰো যে ৰেলসেৱাৰ বিকাশে দেশত বুনিয়াদী সা-সুবিধাৰ বিকাশ ঘটায় আৰ্থিক উন্নয়ন ক্ষীপ্ৰ হোৱাত সহায়

কৰে।

5. **উদ্যোগিক উন্নয়ন** : দেশ এখনত উদ্যোগিক উন্নয়নৰ গতি ক্ষীপ্ৰ কৰি তুলিবলৈ হ'লে কেঁচা সামগ্ৰীৰ যোগান, শক্তিৰ যোগান, যন্ত্ৰপাতিৰ যোগান, শ্ৰমিক কৰ্মচাৰীৰ যোগান, বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণ মজুতৰ সুবিধা ইত্যাদি বহুতো সুবিধাৰ প্ৰয়োজন হয়। ৰেল পৰিবহনে ওপৰত উল্লেখ কৰা সবহাখিনি কাৰ্য্য নিম্নতম ব্যয়ৰ যোগেদি ইঠাইৰ পৰা সিঠাইলৈ অনা-নিয়া কাৰ্য্যত সহায় কৰি উদ্যোগিক উন্নয়ন ক্ষীপ্ৰ কৰি তোলে।

6. **কৃষি খণ্ডৰ উন্নয়ন** : উদ্যোগৰ লগতে অসমৰ কৃষি খণ্ডৰ উন্নয়নতে অসমৰ ৰেল পৰিবহন ব্যৱস্থাই যথেষ্ট বৰঙনি আগবঢ়াইছে। কৃষি পথাৰত প্ৰয়োজন হোৱা সাৰৰ যোগান, কঠিয়া বা সচঁৰ যোগান, কীটনাশক ঔষধ, যন্ত্ৰপাতিৰ যোগান আদি অতি কম খৰছত কম সময়ত ৰেল পৰিবহনৰ যোগেদি লাভ কৰিব পৰা যায়। পুনৰ কৃষিজাত সামগ্ৰী বিক্ৰীৰ বাবে বজাৰৰ সম্প্ৰসাৰণ ঘটোৱাত ৰেল পৰিবহনে যথেষ্ট সহায় আগবঢ়ায়।

7. **পৰ্য্যটন উদ্যোগলৈ সহায়** : ৰেল পৰিবহনে দেশ এখনৰ পৰ্য্যটন উদ্যোগসমূহলৈ বিদেশী পৰ্য্যটকৰ অহা-যোৱা কৰাত প্ৰভূত বৰঙনি আগবঢ়ায়।

5.4। **অসমৰ জল পৰিবহন ব্যৱস্থা (Water Transportation in Assam)** : বহুতো বিশেষজ্ঞ ব্যক্তিয়ে মন পোষণ কৰে যে অসম এখন নদী মাতৃকাৰ দেশ। অসংখ্য নদ-নদীয়ে অসমখনক আৱৰি আছে। এই নদী-উপনদীসমূহৰ কিছুমান ব্ৰহ্মপুত্ৰ নদীত আৰু আন কিছুমান বৰাক নদীত মিলিত হৈছে। প্ৰাচীন কালত অসমৰ জল পৰিবহন ব্যৱস্থাই আছিল প্ৰধান পৰিবহন ব্যৱস্থা। বৃটিছ শাসন কালতো অসমত উৎপাদিত তেল-চাহ-কয়লা আদি জল পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ যোগেদি বাহিৰলৈ সৰবৰাহ কৰা হৈছিল। অসমৰ ব্ৰহ্মপুত্ৰ নদীক ভাৰতৰ দুই নং ৰাষ্ট্ৰীয় জলপথ হিচাবে স্বীকৃতি প্ৰদান কৰা হৈছে। বৰ্তমান সময়ত অসমত “আভ্যন্তৰীণ জল পৰিবহন” অসমে জল পৰিবহনৰ সকলো দিশ চোৱা-চিতা কৰে। 2010-11 চনৰ হিচাব মতে অসমত জল পৰিবহন যোগে মুঠ 1,13,45,530 জন লোকে অহা-যোৱা কৰিছিল আৰু মুঠ 3,78,164 কুইণ্টল সামগ্ৰী অনা-নিয়া কৰিছিল। উক্ত বছৰৰ হিচাপ মতে অসমত মুঠ 81 খন ফেৰী সেৱা মুকলি কৰা হৈছিল। উল্লেখযোগ্য যে অসমত জলপথৰ মুঠ

দৈৰ্ঘ্য প্ৰায় 4065 কিলোমিটাৰ হ'লেও ইয়াৰে 2196 কিলোমিটাৰ জল পথতহে বছৰৰ সকলো সময়তে জল পথৰ সুবিধা অব্যাহত থাকে। বাকী অংশ জল পথত মাথোন বাৰিষা কালতহে ফেৰী সেৱা অব্যাহত থাকিব পাৰে।

**5.4.1। অসমত জল পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ গুৰুত্ব (Importance of Water Transportation in Assam) :** ভৌগোলিক অৱস্থানৰ দিশৰ পৰা অসমৰ অৱস্থান ভাৰতৰ অন্যান্য প্ৰদেশৰ তুলনাত কিছু পাৰ্থক্যযুক্ত। উদাহৰণস্বৰূপে হিমালয়ৰ পাদদেশৰ পৰা উৎপন্ন হৈ ব্ৰহ্মপুত্ৰ নামৰ বিশাল নদীখনে অসমক পূব প্ৰান্তৰ পৰা পশ্চিম প্ৰান্ত লৈ প্ৰায় 720 কিলোমিটাৰ জুৰি অসমৰ ঠিক মাজেৰে সমগ্ৰ অসমখনকে দুফাল কৰি বৈ গৈছে। ইয়াৰ উপৰিও কাছাৰ এলেকাত বৰাক নদীখনে অসমৰ এক বৃহৎ এলেকাক আন পৰিবহন ব্যৱস্থাই সংযোগ কৰাত ব্যাঘাট জন্মাইছে। ইতিমধ্যে ব্ৰহ্মপুত্ৰ নদীৰ 720 কিলোমিটাৰ জোৰা এই বিশাল এলেকাত এতিয়া মাথোন তিনিখন দলঙেহে দুয়োটা পাৰৰ মাজত পৰিবহন আৰু যোগাযোগৰ সুবিধা প্ৰদান কৰিছে। ইতিমধ্যে ডিব্ৰুগড় ধেমাজী সংযোগী বগীবিল দলঙৰ কাম আগবাঢ়িছে যদিও বৰ্তমানেও সম্পূৰ্ণ হৈ উঠা নাই। এনে অৱস্থাত জল পৰিবহন ব্যৱস্থাই অসমৰ ব্ৰহ্মপুত্ৰ নদীখনৰ দুয়োটা পাৰৰ মাজত পৰিবহন আৰু যোগাযোগ স্থাপনত সহায় কৰি আহিছে। দ্বিতীয়তে, অসমত বাৰিষা কালত হোৱা বানপানীসমূহে পথ পৰিবহন ব্যৱস্থাক ক্ষতিগ্ৰস্ত কৰাত পথ পৰিবহন তথা ৰেল চলাচল দুয়ো প্ৰকাৰ সেৱা বন্ধ হৈ যাব লগা হয়। এনে অৱস্থাত জলপথেই অসমৰ জনজীৱন-যাপনৰ বাবে প্ৰয়োজনীয় সেৱা-সামগ্ৰী পৰিবহনৰ একমাত্ৰ পথলৈ পৰিণত হয়। অসমৰ চৰ-চাপৰি আদি অঞ্চলবোৰক জল পৰিবহনে দেশৰ অন্যান্য অংশৰ লগত সংযোগ স্থাপন কৰাত এনে চৰ-চাপৰিবোৰত উৎপাদন হোৱা শাক-পাচলি, গাখীৰ, মাছ-কণী আদি দেশৰ অন্যান্য অংশই কম মূল্যৰ বিনিময়ত লাভ কৰিবলৈ সক্ষম হৈছে।

অসমৰ জল পৰিবহনে নিযুক্তিৰ সম্প্ৰসাৰণৰ লগতে ৰাজহ সংগ্ৰহতো এক গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকা পালন কৰিছে। নদীদ্বীপ মাজুলী, তীৰ্থস্থান উমানন্দৰ লগত সহজ যোগাযোগ স্থাপন কৰাৰ লগতে এনে অঞ্চলবোৰক পৰ্য্যটনৰ উৎকৃষ্ট স্থান হিচাবে গঢ়ি তোলাত জল পৰিবহনে গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকা পালন কৰিব পাৰে।