



বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন-
ঢাকা অঞ্চলের “মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা,
তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর বর্তমান অবস্থা যাচাই,
সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও তা হতে উত্তরণের উপায়” বিষয়ক গবেষণা প্রতিবেদন।
Research Report of Checking the Current status, Identification of problems and ways
to overcome it under the BRTC Motijheel Bus Depot, Dhaka Truck Depot, Central
Repair factory, Tejgon and Central Training Institute, Gazipur.



জুন, ২০১৯

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
ন্যাশনাল প্রোডাকটিভিটি অর্গানাইজেশন (এনপিও)
শিল্প মন্ত্রণালয়
৯১, মতিঝিল বা/এ, ঢাকা-১০০০।
ফোনঃ ০২-৯৫৫৪৮৭১-৩, ৯৫৬২৮৮৩, ৯৫৮৮৪১৭
ফ্যাক্সঃ ৯৫৮৫৬২৩
www.npo.gov.bd

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন-
ঢাকা অঞ্চলের “মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত
কারখানা,তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর বর্তমান
অবস্থা যাচাই, সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও তা হতে উত্তরণের উপায়”
বিষয়ক গবেষণা প্রতিবেদন।



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
ন্যাশনাল প্রোডাক্টিভিটি অর্গানাইজেশন(এনপিও)
শিল্প মন্ত্রণালয়
৯১,মতিঝিল বা/এ,ঢাকা-১০০০।
ফোনঃ ০২-৯৫৫৪৮৭১-৩, ৯৫৬২৮৮৩, ৯৫৮৮৪১৭
ফ্যাক্সঃ ৯৫৮৫৬২৩
www.npo.gov.bd

মুখবন্ধ



ন্যাশনাল প্রোডাকটিভিটি অর্গানাইজেশন (এনপিও), শিল্প মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণাধীন একটি সরকারি দপ্তর। জাতীয় অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন করার লক্ষ্যে এনপিও শিল্প কারখানা ও সেবামূলক প্রতিষ্ঠানসমূহে উৎপাদনশীলতা উন্নয়নের জন্য নিয়মিতভাবে উৎপাদনশীলতা বিষয়ক প্রশিক্ষণ প্রদানসহ প্রতিবছর বিভিন্ন কার্যাবলী দক্ষতার সাথে বাস্তবায়ন করে থাকে। গবেষণা কার্যক্রম পরিচালনা করা এনপিও'র একটি অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ কাজ।

অর্থনৈতিক উন্নয়নের প্রচুর সম্ভাবনার দেশ আমাদের এ বাংলাদেশ। বর্তমান সরকার রূপকল্প ২০২১ এবং সপ্তম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার মাধ্যমে সমৃদ্ধি অর্জনের জন্য কাজ করছে। এছাড়াও জাতিসংঘ কর্তৃক ঘোষিত ২০৩০ সালের মধ্যে Sustainable Development Goals (SDGs) এর লক্ষ্যসমূহ অর্জন ও ২০৪১ সালে উন্নত রাষ্ট্র হিসেবে দেশকে প্রতিষ্ঠিত করার জন্য নানামুখী পরিকল্পনা করেছে এবং তা বাস্তবায়নের জন্য বিশ্বে প্রতিনিয়ত পরিবর্তনশীল অবস্থার সাথে তাল মিলিয়ে সরকার উন্নত ব্যবস্থাপনার সমন্বয় সাধনের উপর গুরুত্ব দিচ্ছে। ইতোমধ্যে বাংলাদেশ উন্নয়নশীল দেশের তালিকায় উন্নীত হয়েছে।

সরকারের ঘোষিত ভিশন ২০২১ ও ২০৪১ সালে বাংলাদেশকে উন্নত রাষ্ট্র হিসেবে প্রতিষ্ঠাকরণে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করতে পারে। দেশের বিভিন্ন স্থানে যাত্রী ও পণ্য পরিবহণ এবং ব্যাপক কর্মসংস্থানের মাধ্যমে এ কর্পোরেশন দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে বিশেষ ভূমিকা পালন করছে। প্রতিষ্ঠালগ্ন থেকে এ কর্পোরেশন বিভিন্ন ঘাত প্রতিঘাতের মধ্য দিয়ে সময় অতিবাহিত করলে ও বর্তমানে বলতে গেলে অতীতের তুলনায় নাজুক অবস্থায় পতিত হয়েছে।

গবেষণা প্রতিবেদনটিতে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর ঢাকা অঞ্চলের মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর বর্তমান অবস্থা যাচাই, সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও উত্তরণের উপায় নিরূপণের চেষ্টা করা হয়েছে। উৎপাদনশীলতা অনুরাগী ব্যক্তি ও পাঠক মহলে প্রতিবেদনটি বিশেষভাবে সমাদৃত হবে বলে আমাদের বিশ্বাস। প্রতিবেদনে প্রকাশিত তথ্যাদি ও পর্যালোচনা হতে ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ, শ্রমিক নেতৃবৃন্দ, পরিকল্পনাবিদ ও নীতি নির্ধারকগণ সামান্য উপকৃত হলেই এনপিও'র প্রয়াস সার্থক হয়েছে বলে বিবেচিত হবে। এ প্রতিবেদন প্রস্তুত করার জন্য বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর চেয়ারম্যান সহ প্রধান কার্যালয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সহযোগিতার জন্য আন্তরিক ধন্যবাদ জ্ঞাপন করছি। সর্বোপরি ঢাকা অঞ্চলের মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর হতে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহে সহযোগিতা করার জন্য সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠান প্রধানসহ প্রতিষ্ঠানসমূহের কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের আন্তরিক ধন্যবাদ জানাই।

(এস. এম. আশরাফুজ্জামান)

পরিচালক (যুগ্ম-সচিব)

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন- ঢাকা অঞ্চলের “মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা,তেজগাঁও এবং বিআরটিসি কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর বর্তমান অবস্থা যাচাই, সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও তা হতে উত্তরণের উপায়” বিষয়ক গবেষণা প্রতিবেদন।

সার্বিক তত্ত্বাবধানঃ জনাব এস. এম. আশরাফুজ্জামান
পরিচালক (যুগ্ম সচিব), এনপিও।



গবেষণায়ঃ

১। জনাব এ টি এম মোজাম্মেল হক
উর্ধ্বতন গবেষণা কর্মকর্তা, এনপিও



২। মিজ সুরাইয়া সাবরিনা
গবেষণা কর্মকর্তা, এনপিও



৩। জনাব সৈয়দ জায়েদ-উল ইসলাম
গবেষণা কর্মকর্তা (সিসি,এনপিও



সহযোগিতায়ঃ

কর্ণেল মোঃ মাহবুবুর রহমান,পরিচালক (কারিগরি),বিআরটিসি ।
মেজর আলিমুর রহমান, মহাব্যবস্থাপক (কারিগরি),বিআরটিসি।

প্রতিবেদন কম্পোজঃ

জনাব মোঃ মামুনুর রশিদ, সাঁটমুদ্রাক্ষরিক কাম কম্পিউটার অপারেটর, এনপিও ।

জুন ২০, ২০১৯ ।

সূচিপত্র

ক্র. নং	বিষয়	পৃষ্ঠা নং
০১	ভূমিকা ও বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি) মূল উদ্দেশ্য ও সেবা	১
০২	গবেষণা লক্ষ্য/উদ্দেশ্য ও অভীষ্ট জনগোষ্ঠী এবং গবেষণার ক্ষেত্র/বিষয় ও গবেষণা বাস্তবায়ন পদ্ধতি	২
০৩	অর্থনীতিতে এর প্রভাব ও গবেষণায় সীমাবদ্ধতা	৩
০৪	বিআরটিসি মতিঝিল বাস ডিপো	৪
০৫	সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ সারণী-১ ও চিত্র	৫
০৬	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা অনুপাত ফিগার-১.০	৬
০৭	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা সারণী-২	৭
০৮	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় ফিগার ১.২	৮
০৯	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় সারণী-৩ ও চিত্র	৯
১০	মতিঝিল বাস ডিপোর এর সবল দিক সমূহ	১০
১১	মতিঝিল বাস ডিপোর এর এর দুর্বল দিকসমূহ	১১
১২	মতিঝিল বাস ডিপোর এর হমকি/ বাধাসমূহ	১২
১৩	মতিঝিল বাস ডিপোর অসংগতি যেখানে	১২-১৩
১৪	মতিঝিল বাস ডিপোর সুপারিশ সমূহ	১৩-১৪
১৫	বিআরটিসি ঢাকা ট্রাক ডিপো	১৫
১৬	সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ সারণী-১ ও চিত্র	১৬
১৭	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা অনুপাত ফিগার ১.০ ও সারণী-২	১৭
১৮	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা চিত্র	১৮
১৯	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় সারণী-৩ ও ফিগার ১.২	১৯
২০	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় সারণী-৩ এর চিত্র	২০
২১	ট্রাক ডিপো অসংগতি যেখানে	২১-২২
২২	ট্রাক ডিপোর সুপারিশ	২৩
২৩	বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা	২৪
২৪	সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ সারণী-১	২৫
২৫	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা ফিগার ১.০ ও সারণী-২	২৬
২৬	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা চিত্র	২৭
২৭	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় ফিগার ১.২ ও সারণী-৩	২৮
২৮	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় এর চিত্র	২৯
২৯	বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির অসংগতি যেখানে	৩০
৩০	বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির সুপারিশ সমূহ	৩১
৩১	বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট	৩২
৩২	সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ সারণী-১	৩৩
৩৩	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা ফিগার ১.০	৩৪
৩৪	সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা চিত্র ও সারণী-২	৩৫
৩৫	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় ফিগার ১.২ ও সারণী-৩	৩৬
৩৬	প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় চিত্র	৩৭
৩৭	বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউটের অসংগতি যেখানে	৩৮-৩৯
৩৮	বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউটের সুপারিশসমূহ	৩৯
৩৯	সুপারিশ	৪০-৪১

ভূমিকাঃ

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি) একটি রাষ্ট্রীয় পরিবহণ সংস্থা। বিআরটিসি বাস ও ট্রাক পরিচালনার মাধ্যমে নিরাপদে ও সাশ্রয়ী মূল্যে যাত্রী ও পণ্য পরিবহণে অনন্য অবদান রেখে চলছে। বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা দক্ষতার সাথে সরকারি ও বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের গাড়ী মেরামত ও সার্ভিসিং করছে এবং বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর দক্ষ চালক ও কারিগর তৈরির মাধ্যমে মানুষের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করে যাচ্ছে।

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি) মূল উদ্দেশ্যঃ

- ❖ বিআরটিসি এর বহরে আধুনিক গাড়ি সংযোজন, গাড়ি রক্ষণাবেক্ষণ, যাত্রী সেবা নিশ্চিতকরণ ও মানব সম্পদ উন্নয়নের মাধ্যমে জনগণের প্রত্যাশিত অর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন করা।
- ❖ নিরাপদ ও আরামদায়ক রাষ্ট্রীয় মালিকানাধীন সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা।
- ❖ দেশে আধুনিক সড়ক পরিবহন সেবা প্রদান।
- ❖ প্রশিক্ষণের মাধ্যমে সড়ক পরিবহণের ক্ষেত্রে দক্ষ জনশক্তি সৃষ্টি।
- ❖ সুষ্ঠু পরিবহণ ব্যবস্থা নিশ্চিত রাখার লক্ষ্যে স্ট্র্যাটজিক ইন্টারভেনশনাল ভূমিকা পালন করা।
- ❖ ইন্টারনেট সুবিধাসহ বিআরটিসি বাসে Wi-Fi সিস্টেম চালু করা।

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি) সেবা সমূহঃ

- 🗡️ মুক্তিযোদ্ধা/যুদ্ধাহত মুক্তিযোদ্ধা ও খেতাবপ্রাপ্ত মুক্তিযোদ্ধাদের জন্য বিআরটিসির বাসে বিনা ভাড়া যাতায়াতের সুবিধা ২০১৫ সালে চালু করা হয়েছে যা অব্যাহত আছে।
- 🗡️ ঈদ, হজ্জ, বিশ্ব-ইজতেমা ও দেশের যে কোন দুর্য়োগকালীন সময়ে বিশেষ বাস সার্ভিস প্রদান।
- 🗡️ মহিলা, মুক্তিযোদ্ধা ও প্রতিবন্ধীদের হ্রাসকৃত ফি-তে প্রশিক্ষণ প্রদান
- 🗡️ স্কুল/কলেজ/সরকারি-বেসরকারি বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানে শিক্ষা সফর/আনন্দ ভ্রমণ/বনভোজনসহ বিভিন্ন সামাজিক অনুষ্ঠানে যাতায়াতের জন্য সুলভে নিরাপদ বাস সার্ভিস প্রদান।
- 🗡️ বিআরটিসি'র সকল বাসে ধূমপান নিষিদ্ধ। 'ধূমপানমুক্ত যানবাহন' বিআরটিসি'র সকল বাসে সংযোজন।
- 🗡️ দেশের দুর্য়োগপূর্ণ সময়ে বিআরটিসি'র ট্রাকের মাধ্যমে মালামাল পরিবহণ করা।

গবেষণা লক্ষ্য/উদ্দেশ্যঃ

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর ঢাকা অঞ্চলের মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর ত্বরান্বিত করার লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠান সমূহের সেবার মান সহ অন্যান্য তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহ করে সম্ভাব্যতা যাচাই ও বর্তমান সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও উত্তরণের উপায় বের করার মাধ্যমে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) কে লাভজনক প্রতিষ্ঠানে পরিনত করা এবং দেশের অভ্যন্তরীণ পরিবহণ খাতে অবদান আরও বৃদ্ধি করা।

অভীষ্ট জনগোষ্ঠীঃ

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর ঢাকা অঞ্চলের মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর ৪টি প্রতিষ্ঠানকে নির্বাচন করে এ গবেষণা কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা হয়েছে। দীর্ঘ মেয়াদে এ কার্যক্রমের আলোকে গৃহীত সুপারিশমালা অবলম্বন করার মাধ্যমে প্রতিষ্ঠানে কর্মরত জনবল ও সেই সাথে ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ উপকৃত হবে এবং বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন প্রতিষ্ঠান সমূহ উন্নত হবে, ফলে তাদের সেবার মান বৃদ্ধির পাশাপাশি উক্ত অঞ্চলের জনগণসহ সমগ্র দেশ উপকৃত হবে।

গবেষণার ক্ষেত্র/বিষয়ঃ

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর ঢাকা অঞ্চলের মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর প্রতিষ্ঠানসমূহের বর্তমান অবস্থা যাচাই, সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও উত্তরণের উপায়।

গবেষণা বাস্তবায়ন পদ্ধতিঃ

তথ্য সংগ্রহের ক্ষেত্রে প্রাথমিক ও মাধ্যমিক উৎস হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। সংখ্যাগত ও গুণগত উভয় তথ্য-উপাত্ত গবেষণা কাজে ব্যবহার করা হয়েছে। গবেষণা কার্যক্রম ধাপে ধাপে সম্পাদন করা হয়েছে।

প্রথম পর্যায়েঃ বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর ঢাকা অঞ্চলের মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর বর্তমান অবস্থা যাচাই।

দ্বিতীয় পর্যায়েঃ সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণের জন্য মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর পরিদর্শন ও তথ্য সংগ্রহ।

তৃতীয় পর্যায়েঃ তথ্য-উপাত্ত সন্নিবেশকরণ ও টেবুলেশন সীট তৈরী এবং

চতুর্থ পর্যায়েঃ প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তের আলোকে বিশ্লেষণ ও মূল্যায়নের ভিত্তিতে যথোপযুক্ত সুপারিশকরণ।

অর্থনীতিতে এর প্রভাবঃ

- ❖ মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা, তেজগাঁও এবং কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট, গাজীপুর এর উন্নয়নের মাধ্যমে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর অবদান আরও বৃদ্ধি করা।
- ❖ দেশের যাত্রী পরিবহণ ও পণ্য পরিবহণে গণপরিবহণ/ব্যক্তি মালিকাধীন পরিবহণ এর উপর নির্ভরশীলতা কমানো।
- ❖ সেবা দেয়ার সক্ষমতা যাচাই।
- ❖ অভ্যন্তরীণ বাজারে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর সেবার মান ও চাহিদা বৃদ্ধি।

সীমাবদ্ধতাঃ

- ❖ গবেষণায় ব্যবহৃত উপাত্তসমূহ সরাসরি মাধ্যম থেকে সংগ্রহ করা হলেও সময় সল্পতার কারণে প্রতিষ্ঠান সমূহের অভ্যন্তরে সকল কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের কাছ থেকে তথ্য সংগ্রহ করা সম্ভব হয়নি। এ কারণে বাস্তব অবস্থা হতে কিছুটা বিচ্যুতি হতে পারে।
- ❖ গবেষণা কার্যক্রম অতি সংক্ষিপ্ত সময় (ফেব্রুয়ারি ২০১৯ হতে মে ২০১৯) এর মধ্যে সম্পন্ন করতে হয়েছে বিধায় ব্যপক বিশ্লেষণ করা যায়নি।

বিআরটিসি মতিঝিল বাস ডিপো

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন মতিঝিল বাস ডিপো ১৯৬১ সাল থেকে কার্যক্রম শুরু করে। মতিঝিল বাস ডিপো কমলাপুরে অবস্থিত। মতিঝিল বাস ডিপোর মোট ভূমির পরিমাণ ২.৫৭ একর। ডিপোটিতে ০২টি দোকান ঘর ও ০১টি কাউন্টার আছে।



এক নজরে মতিঝিল বাস ডিপো

গাড়ীর বিবরণঃ

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
সিঙ্গেল বাস নন এসি	৩২	৩০	২৬
সিঙ্গেল বাস এসি	৪১	৪৮	৫০
ডাবল ডেকার বাস	২৬	২৭	২৮
মোট	৯৯	১০৫	১০৪

জনশক্তির বিবরণঃ

বিবরণ	অনুমোদিত পদের সংখ্যা	নিয়োজিত জনবল		
		২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
কর্মকর্তা ও কর্মচারি	৩০	০৮	০৭	০৮
ডাইভার	২৩২ (২.২৫ বাস প্রতি)	১৭৭	২০৪	২৫৩
কন্ট্রাক্টর	১২৯ (১.২৫ বাস প্রতি)	১৪	১৬	১৬
টেকনিশিয়ান	১৮৫ (১.৮০ বাস প্রতি)	২০	২০	২১
অন্যান্য	২০	১১৯	৭৩	৬৩
মোট	৫৯৬	৩৩৮	৩২০	৩৬১

আয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
সিঙ্গেল বাস নন এসি	৫৪১.৭০	৫৭৫.৪৩	৪৭৭.৪৩
সিঙ্গেল বাস এসি	১৬৭৫.৬২	১৯৪৭.১১	২০৮৪.০২
ডাবল ডেকার বাস	৫০৩.০৪	৬৪৬.৯৭	৪২৬.১৮
মোট আয়	২৭২০.৩৬	৩১৬৯.৫১	২৯৮৭.৬৩

ব্যয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

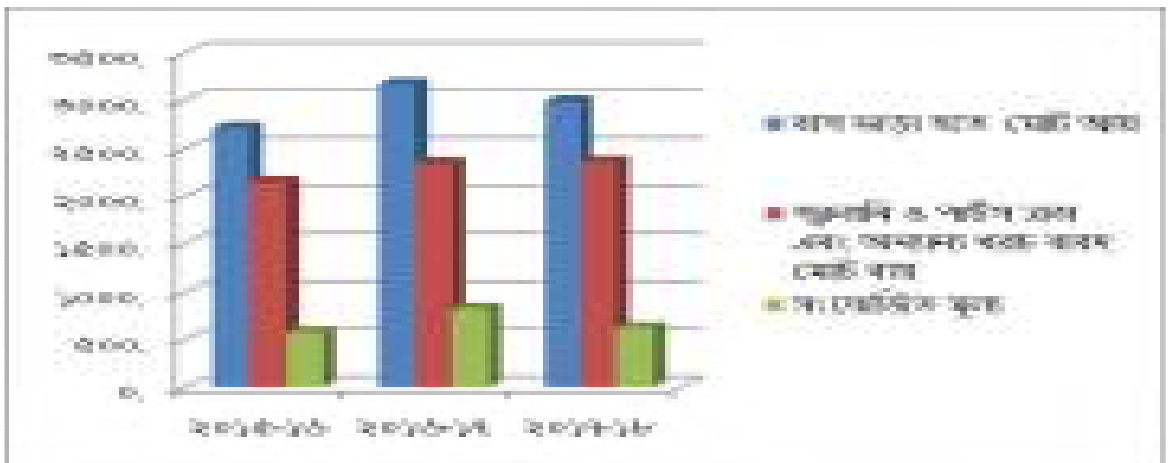
বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
প্রতিষ্ঠানে নিয়োজিত জনবলের বেতন/ মজুরী	৪০৫.৬০	৬৪১.৯২	৬১৩.৭০
পার্টস ক্রয়	৪০৫.৫৯	৪৪২.৫০	৪১০.১৬
জালানী ব্যয়	১৩১০.১০	১৪৪৭.৮৬	১৪৫০.০৪
অন্যান্য ব্যয়	৪২৯.০৯	৪৫৪.৯৮	৫০০.৯৩
মোট ব্যয়	২৫৫০.৩৮	২৯৮৭.২৬	২৯৭৪.৮৩

সারণী-১
সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ

(লক্ষ টাকায়)

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
বাস ভাড়া হতে মোট আয়	২৭২০.৩৬	৩১৬৯.৫১	২৯৮৭.৬৩
জ্বালানী ও পার্টস ক্রয় এবং অন্যান্য খরচ বাবদ মোট ব্যয়	২১৪৪.৭৮	২৩৪৫.৩৪	২৩৬১.১৩
সংযোজিত মূল্য	৫৭৫.৫৮	৮২৪.১৭	৬২৬.৫০

চিত্রে সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ



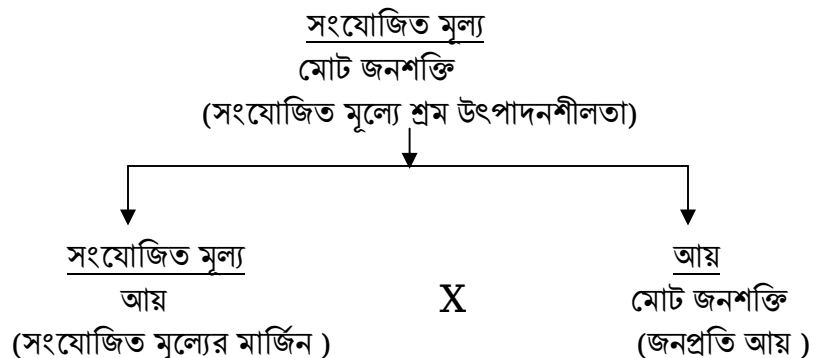
সারণী - ১ এ মতিঝিল বাস ডিপোর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্য নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বৎসর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের সাথে তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৪৩.২৯% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৮.৮৫% বৃদ্ধি পেয়েছে। উপরোক্ত সারণী থেকে আরও দেখা যায় যে, আয়ের ক্ষেত্রে ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ১৬.৫১% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৯.৮২% বৃদ্ধি পেয়েছে। অপরদিকে জ্বালানি ও পার্টস ক্রয় ও অন্যান্য খরচ বাবদ মোট ব্যয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৯.৩৫% এবং ২০১৭-১৮ সালে ১০.০৯% বৃদ্ধি পেয়েছে।

সংযোজিত মূল্য আশানুরূপ বৃদ্ধি না হওয়ার কারন ও প্রতিকারঃ

২০১৫-১৬ সালের সংযোজিত মূল্যের উৎপাদনশীলতা পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, সিংগেল নন এসি বাস-৩২টি, সিংগেল এসি বাস-৪১টি এবং ডাবল ডেকার বাস-২৬টি মোট ৯৯টি বাস এক বৎসর পরিচালনা করায় আয় হয়েছে ২৭২০.৩৬ লক্ষ টাকা। গড়ে প্রতিটি বাসের আয় দাড়িয়েছে ২৭.৪৮ লক্ষ টাকা। উল্লেখিত বৎসরে ৯৯টি বাসের পরিচালন ব্যয় হয়েছে ২৫৫০.৩৮ লক্ষ টাকা। গড়ে প্রতিটি বাসের পরিচালন ব্যয় হয়েছে ২৫.৭৬ লক্ষ টাকা। এখানে পরিলক্ষিত হচ্ছে যে, অন্যান্য ব্যয় ৪২৯.০ লক্ষ টাকা অধিক হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। যদিও অন্যান্য ব্যয় কোন কোন খাতে ব্যয় করা হয়েছে তার কোন উল্লেখ নেই। অন্যান্য ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় সংযোজিত মূল্য কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যে পৌঁছাতে সক্ষম হয়নি। তাছাড়া বাস মেরামতের ক্ষেত্রেও ৪০৫.৫৯ লক্ষ টাকার যন্ত্রাংশ ক্রয় করা হয়েছে। বাস গুলি অনেক পুরানো হওয়ায় রক্ষণা বেক্ষণের জন্য যন্ত্রাংশ পরিবর্তন করতে হয়েছে। বাস পুরানো হলে জ্বালানী খরচও বৃদ্ধি পায়। ২০১৬-১৭ এবং ২০১৭-১৮ সালে আয়ের পরিমাণ ও সংযোজিত মূল্য কিছুটা বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে বাসের সংখ্যা এবং ড্রাইভার ও কন্ড্রাকটরের সংখ্যা বৃদ্ধি করে আয় ও সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি করা হয়েছে, যা কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যে পৌঁছাতে সক্ষম হয়নি। কর্মীদের উৎপাদনশীলতা বিষয়ক ধারণা না থাকায় অপয়োজনীয় খরচের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে। কোন কোন খাতে খরচ কমিয়ে অধিক হারে আয় বৃদ্ধি করা যায় তার জন্য কর্মীদেরকে উৎপাদনশীলতার ধারণা ও দক্ষতা বৃদ্ধির জন্য প্রশিক্ষণ গ্রহণ করতে হবে। তবেই সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার নিশ্চিত হবে। প্রতিষ্ঠানটির উন্নতি ও সেবার মান বৃদ্ধির করতে হলে কর্মীদেরকে উৎপাদনশীলতা বিষয়ে প্রশিক্ষণের কোন বিকল্প নেই।

ফিগার- ১.০

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা অনুপাত

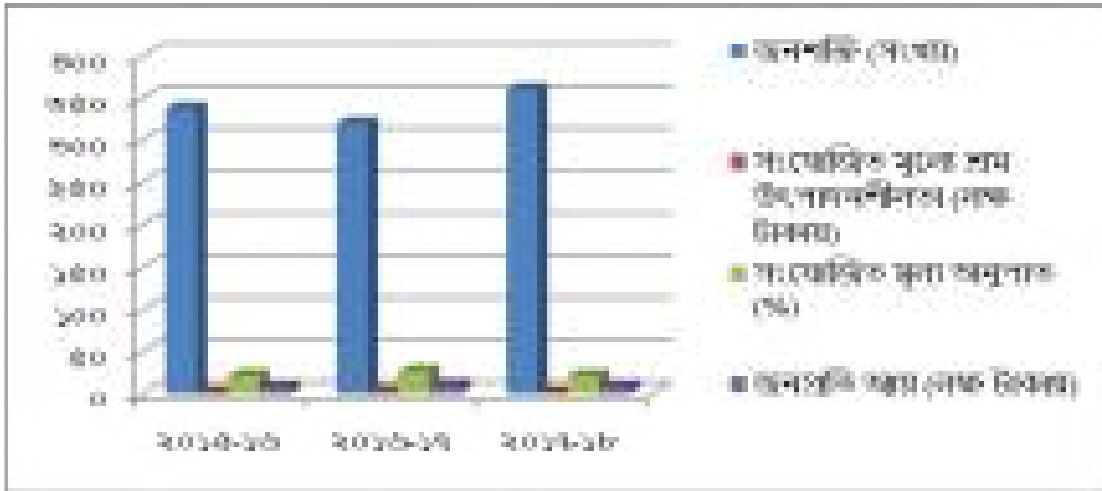


নিরূপণঃ

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা বলতে সংযোজিত মূল্য এবং মোট জনশক্তির অনুপাতকে বুঝায়। এটি উৎপাদনশীলতা পরিমাপের একটি পদ্ধতি। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা সব সময় সংযোজিত মূল্যের মার্জিন এবং জনপ্রতি আয় দ্বারা প্রভাবিত হয়, যা ফিগার ১.০ এ এবং প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে সারণী-২ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-২
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
জনশক্তি (সংখ্যা)	৩৩৮	৩২০	৩৬১
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	১.৭০	২.৫৮	১.৭৪
সংযোজিত মূল্য অনুপাত (%)	২১.১৬	২৬.০০	২০.৯৭
জনপ্রতি আয় (লক্ষ টাকায়)	৮.০৫	৯.৯০	৮.২৮



সারণী- ০২ এ মতিঝিল বাস ডিপো এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বছর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের তথ্য সমূহের তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতার ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা ৫১.৭৬% এবং ২০১৭-১৮ সালে ২.৩৫% বৃদ্ধি পেয়েছে। সংযোজিত মূল্য অনুপাতের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্য অনুপাত ২০১৬-১৭ সালে ২২.৮৭% বৃদ্ধি এবং ২০১৭-১৮ সালে ০.৯০ % হ্রাস পেয়েছে। অপরদিকে জনপ্রতি আয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় জনপ্রতি আয় ২০১৬-১৭ সালে ২২.৯৮% এবং ২০১৭-১৮ সালে ২.৮৫% বৃদ্ধি পেয়েছে।

সংযোজিত মূল্য শ্রম উৎপাদনশীলতা তুলনামূলক কম বৃদ্ধি পাওয়ার কারন ও প্রতিকারঃ

মতিঝিল বাস ডিপো এর সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা তুলনামূলক কম বৃদ্ধি পাওয়ার অন্যতম কারন হিসেবে চিহ্নিত করা যায় যে, উক্ত বৎসরে নিয়োজিত জনবলের তুলনায় জনপ্রতি আয় ও সংযোজিত মূল্য অনুপাত আনুপাতিক হারে কম ছিল। কারণ হিসেবে দেখা যায় যে, আয় বৃদ্ধি পেলেও বাসগুলি বেশী পুরানো হওয়ায় প্রায় ওয়ার্কশপে মেরামত করতে হয়েছে যার ফলে যন্ত্রপাতি বাবদ প্রচুর অর্থ ব্যয় হয়েছে। তাছাড়া অন্যান্য ব্যয়ের মাধ্যমে অধিক পরিমাণে খরচ করা হয়েছে, ফলে আয় বৃদ্ধি পাওয়া সত্ত্বেও সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি পায়নি। এ থেকে উত্তোরনের জন্য জনপ্রতি আয় ও সংযোজিত মূল্য অনুপাত আরও বৃদ্ধি করা আবশ্যিক। কোন কোন খাতে খরচ কমিয়ে অধিক হারে আয় বৃদ্ধি মাধ্যমে সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি করা যায় তার জন্য কর্মীদেরকে উৎপাদনশীলতার ধারণা ও দক্ষতা বৃদ্ধি জন্য প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

ফিগার-১.২

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

সংযোজিত মূল্য

শ্রম ব্যয়

(প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়)



সংযোজিত মূল্য

মোট জনশক্তি

(শ্রম উৎপাদনশীলতা)

÷

শ্রম ব্যয়

মোট জনশক্তি

(জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয়)

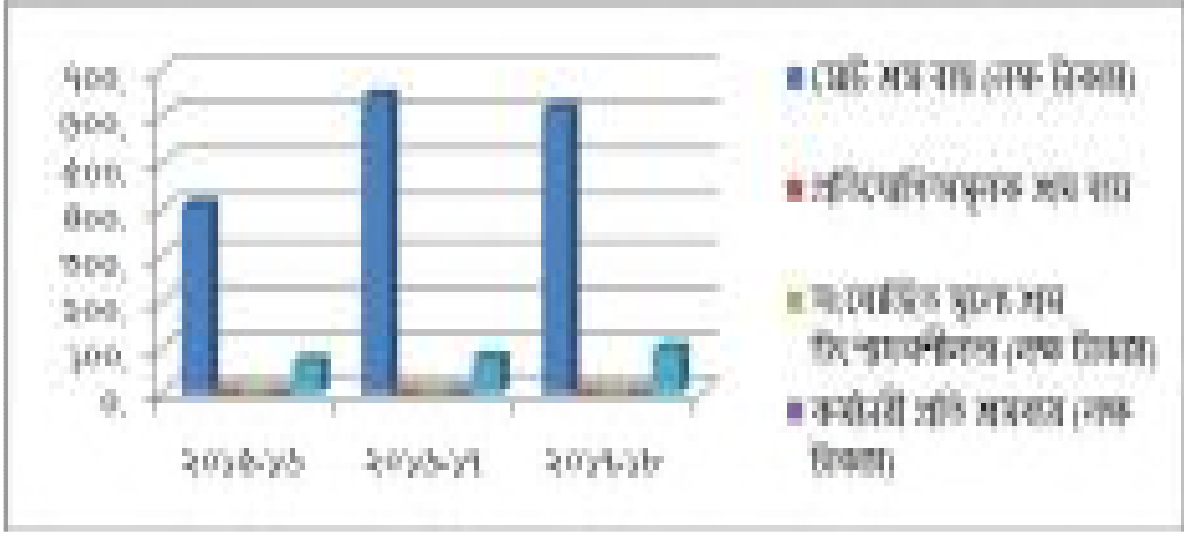
নিরূপণঃ

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় বলতে সংযোজিত মূল্য ও শ্রম ব্যয়ের অনুপাতকে বুঝায়। প্রতিষ্ঠানের শ্রম উৎপাদনশীলতা এবং জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ফিগার ১.২ এর মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়ের অনুপাত সারণী-৩ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-৩

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
মোট শ্রম ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	৪০৫.৬০	৬৪১.৯২	৬১৩.৭০
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়	১.৪১	১.২৮	১.০২
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	১.৭০	২.৫৮	১.৭৪
জনশক্তি প্রতি শ্রমব্যয় (লক্ষ টাকায়)	১.২০	২.০১	১.৭০
সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার (%)	৭০.৪৭	৭৭.৮৯	৯৭.৯৬



সারণী-৩ এ মতিঝিল বাস ডিপো এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় অনুপাত নিরূপণ করা হয়েছে। এ সারণীর তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৯.২২% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৩৪.২১% হ্রাস পেয়েছে। তাছাড়া ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার ২০১৬-১৭ সালে ১০.৫৩% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৩৯.০১% বৃদ্ধি পেয়েছে এবং জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৬৭.৫০% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৪১.৬৭% বৃদ্ধি পেয়েছে।

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় হ্রাসের কারন ও প্রতিকার:

মতিঝিল বাস ডিপো এর প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় হ্রাসের অন্যতম কারন হিসেবে বেতন মজুরীর তুলনায় সংযোজিত মূল্য আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি না পাওয়া। এ থেকে উত্তোরনের জন্য ডিপোর ব্যবস্থপনায় দায়িত্বরত জনবলকে আরো দক্ষতার সাথে কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে যাতে অধিক হারে সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি করা যায়।



মতিঝিল বাস ডিপোতে ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) কার্যক্রম পরিচালনার কিছু ছবি

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর মতিঝিল বাস ডিপোর বর্তমান অবস্থা যাচাই, সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও উত্তরণের উপায়” বিষয়ক গবেষণা কার্যক্রম পরিচালনার অংশ হিসেবে গত ০৪ মার্চ, ২০১৯ইং তারিখে মতিঝিল বাস ডিপোতে কর্মরত কর্মকর্তা, কর্মচারি, টেকনিশিয়ান, ড্রাইভার, কন্ট্রাকটর ও সিবিএ নেতাদের নিয়ে আলাদা ভাবে ৫টি ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) পরিচালনা করা হয়। উক্ত ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) কার্যক্রম পরিচালনার মাধ্যমে SWOT বিশ্লেষণ করা হয় যা নিম্নে তুলে ধরা হলো।

মতিঝিল বাস ডিপোর এর সবল দিক সমূহঃ

- মহিলাদের জন্য আলাদা বাস সার্ভিসের ব্যবস্থা রয়েছে।
- অবাণিজ্যিক ভাবে বাস সার্ভিস পরিচালনা করা হয়।

- বিআরটিসির বাস দক্ষ ও প্রশিক্ষণ প্রাপ্ত ড্রাইভার দ্বারা পরিচালনা করা হয়।
- বেসরকারি বাসের তুলনায় বিআরটিসির বাসের ভাড়া তুলনামূলক অনেক কম।
- ডাবল ডেকার বাসে বেশি যাত্রী বহন করতে পারে।
- বিভিন্ন সরকারি, বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের স্টাফ ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের ছাত্র-ছাত্রীদের বহন করার জন্য স্বল্পমূল্যে সার্ভিস প্রদান করা হয়।
- মুক্তিযোদ্ধা ও প্রতিবন্ধীদের জন্য ভাড়া ফ্রি।
- কোন যাত্রীর পকেটে টাকা না থাকলে তাকে ফ্রি সার্ভিস দেয়া হয়।
- পরিবহণ ধর্মঘটসহ যে কোন ধর্মঘটে বিআরটিসির বাস চলাচল অব্যাহত থাকে।
- ছাত্র-ছাত্রীদের জন্য হাফ ভাড়া নেয়া হয়।
- নানা দুর্ঘটনায় বিআরটিসি সার্ভিস অব্যাহত থাকে।
- ঈদ বা ধর্মীয় অনুষ্ঠানে স্পেশাল সার্ভিসের মাধ্যমে যাত্রীদের সুবিধা দেওয়া হয়।

মতিঝিল বাস ডিপোর এর এর দুর্বল দিকসমূহঃ

- ❖ গাড়ী পার্কিং এর পর্যাপ্ত জায়গা না থাকায়।
- ❖ বি আর টি সি'র নির্ধারিত কোন স্ট্যান্ড না থাকা।
- ❖ গাড়ীগুলি পুরাতন হওয়ায় মেইনট্যানেন্স খরচ বেশি।
- ❖ সরকারি সিদ্ধান্ত দ্রুত না আসায় গাড়ি মেইনট্যানেন্স কাজ সময়মত শেষ করে ডেলিভারী না দিতে পারা।

মতিঝিল বাস ডিপোর এর হমকি/ বাধাসমূহঃ

- 🚗 অযথা পুলিশ হয়রানী।
- 🚗 আয়ের তুলনায় ব্যয় বেশি হওয়া।
- 🚗 নিম্নমানের গাড়ী।
- 🚗 গাড়ীগুলি অনেক পুরানো মডেলের হওয়ায় জ্বালানী খরচ অধিক।
- 🚗 বিভিন্ন রোডে বিআরটিসির বাস চলাচলে বেসরকারি মালিক পক্ষের বাধা।

মতিঝিল বাস ডিপোয় কর্মরত কর্মকর্তা, কর্মচারি, টেকনিশিয়ান, ড্রাইভার, কন্ট্রাকটর ও সিবিএ নেতাদের নিয়ে আলাদা ভাবে ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) পরিচালনা করা হয়। ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) এর মাধ্যমে মতিঝিল বাস ডিপোর নিম্ন লিখিত অসংগতি উঠে এসেছে। যা তুলেধরা হলো।

মতিঝিল বাস ডিপোর অসংগতি যেখানে---

- ❖ অযথা পুলিশী মামলার টাকা পরিবহণ চালককে বহন করতে হয়।
- ❖ বিভিন্ন অজুহাতে চালকদের বেতন কর্তন করা হয়।
- ❖ ড্রাইভারসহ সংশ্লিষ্ট কর্মচারিরা নিয়মিত বেতন না পাওয়া ।
- ❖ চালকরা সরকারি ছুটি এবং ঈদের ছুটি ভোগ করতে পারে না ।
- ❖ চালকরা ম্যানেজমেন্টের নানা হয়রানি শিকার হয়।
- ❖ বিআরটিসির ড্রাইভার কন্ট্রাকটর টেকনিশিয়ানদেরকে সহজে কোন বাড়ীওয়ালার বাড়ী ভাড়া দিতে চায়না, কারন বিআরটিসি একটি সরকারি প্রতিষ্ঠানে চাকুরী করেও প্রতি মাসে সময়মত বেতন না পাওয়ায় বাড়ীওয়ালাকে ভাড়া পরিশোধ করতে পারেনা।
- ❖ বিআরটিসির ড্রাইভার কন্ট্রাকটর টেকনিশিয়ানদের ছেলে মেয়েদেরকে ভালো স্কুলে পড়াশুনা করাতে পারেনা, কারন বিআরটিসি একটি সরকারি প্রতিষ্ঠানে চাকুরী করেও প্রতি মাসে সময়মত বেতন না পাওয়ায় পড়াশুনার ব্যয় বহন করতে পারেনা।
- ❖ বিআরটিসির প্রধান কার্যালয়ের কর্মচারীগণ সময়মত বেতন পেলেও বিআরটিসির ড্রাইভার হেলপার টেকনিশিয়ানরা বাস চালিয়ে আয় করলেও তাদের বেতন দুই-তিন মাস সব সময় বকেয়া থাকে, ফলে ড্রাইভার হেলপার টেকনিশিয়ানদের মনে অশান্তি নিয়ে বাস পরিচালনা করতে হয়, এতে দুর্ঘটনার সম্ভনা থাকে ।
- ❖ কোন কারণে টিপের লক্ষ্যমাত্রা পূরণ না হলে ড্রাইভারকে টিপ ডেমারেজ দিতে হয়।
- ❖ গাড়ী দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে বিভিন্ন ডেমারেজ চালকদের বহন করতে হয় ।
- ❖ তেল বা গ্যাস কিলোমিটার হিসাব করে দেয়া হয় কিন্তু ট্রাফিক জ্যাম বা অন্য কোন কারণে গ্যাস বেশি প্রয়োজন হলে সমন্বয় করার কোন ব্যবস্থা নেওয়া হয় না ।
- ❖ অনেকেই ২০১৫ পে স্কেলের বকেয়া বেতন এখনও পায়নি ।
- ❖ ইউনিফর্ম বা সরকারি পোশাক দেওয়ার নিয়ম থাকলেও তা দেওয়া হয় না ।
- ❖ পে স্কেল দেয়ার পর বেতন বৃদ্ধি পেয়েছে দ্বিগুন এবং যন্ত্রাংশসহ বিভিন্ন পার্টসের দাম বৃদ্ধি পেয়েছে কিন্তু সে তুলনায় বাস পরিচালনায় ভাড়া বৃদ্ধি পায়নি।

❖ বিভিন্ন স্থানে চাদা দিতে হয়। যেমনঃ

■ গুলিস্তানে	-	১৫০ টাকা
■ ফার্মগেটে	-	৪০ টাকা
■ গাবতলী -		৫০ টাকা
■ হেমায়েতপুর	-	৪০ টাকা
■ সাভার	-	৮০ টাকা
■ গাজীপুর-চৌরাস্তা-		১০০ টাকা

- ❖ গাড়ী মেরামতে আমলাতান্ত্রিক জটিলতার কারণে ঠিক সময়ে গাড়ী ডেলিভারী হয়না।
- ❖ সঠিক সময় রক্ষণাবেক্ষণ না হওয়ায় গাড়ী মেইনট্যানেন্স খরচ বেশি হয়।
- ❖ বিভিন্ন ভাউচার বিলের কারণে খরচ বেশি দেখা যায়।
- ❖ কোরিয়ান গাড়ীর পার্টসের দাম বেশি এবং পার্টস গুলো সচরাচর পাওয়া যায় না, ফলে গাড়ীগুলি সময়মত মেরামত করে ডেলিভারি দেওয়া যায় না।
- ❖ গাড়ী প্রতি মিস্ত্রী জনবল সংখ্যা অনেক কম।
- ❖ পার্টস বিদেশ থেকে নিয়ে আসতে অনেক সময়ের প্রয়োজন হয়, ফলে নষ্ট গাড়ীগুলো অনেক দিন বসিয়ে রাখতে হয়।
- ❖ বিআরটিসির নিজস্ব লেদ মেশিন ওয়ার্কশপ নেই, বাহিরে থেকে কাজ করাতে হয় ইহাতে সময়ের অপচয় ও খরচ বেশি হয়।
- ❖ টিউব সিস্টেম চাকার জন্য কোন স্টোর নেই।
- ❖ স্যাডো/ ছাদ না থাকার কারণে বর্ষাকালে অথবা রোদে বাসের কাজ করতে সমস্যা হয়।
- ❖ বাস পরিচালনায় দক্ষ জনবলের অভাব।
- ❖ বিমান, রেলওয়ে, নৌপরিবহনসহ অন্যান্য সমজাতীয় প্রতিষ্ঠানের মত বিআরটিসি সরকারি প্রতিষ্ঠান থাকা সত্ত্বেও, রাজস্ব খাতে না থাকায় ড্রাইভার কন্ট্রাকটর টেকনিশিয়ানসহ কর্মচারিরা নিয়মিত বেতন পায় না।

মতিঝিল বাস ডিপোর জন্য সুপারিশ সমূহঃ

- বিআরটিসি গাড়ী দাড়ানোর জন্য নির্দিষ্ট স্ট্যান্ডের ব্যবস্থা করা।
- টিকেট কাউন্টার সিস্টেম চালু করা।
- বিভিন্ন রোডে চেক পয়েন্ট বসিয়ে বাস নিয়মিত পরিচালিত হচ্ছে কি না তা দেখার ব্যবস্থা করা।
- বিভিন্ন সরকারি, আধাসরকারি, স্বায়ত্বশাসিত, ব্যাংক ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠান সমূহে বি আর টি সির স্টাফ বহনে অধিক সংখ্যক বাস ভাড়া নেওয়ার জন্য সরকারি, আধাসরকারি, স্বায়ত্বশাসিত, ব্যাংক ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে পত্রের মাধ্যমে অবহিত করার ব্যবস্থা করা।

- বিভিন্ন কমিটি ও কর্পোরেশনে সেনাবাহিনীর পাশাপাশি উর্ধ্বতন পুলিশ কর্মকর্তাদের নিয়োগের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।
- চালকদের ১ দিন ডিউটি করলে পরের দিন ডিউটি অফের ব্যবস্থা করা।
- বাস পরিচালনার সাথে জড়িত কর্মচারীদের ৮ ঘণ্টার অতিরিক্ত কাজের জন্য অভার টাইমের ব্যবস্থা করা।
- কাজের পবিবেশ বজায় রাখার জন্য রাজস্ব খাতে স্থানান্তরের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।
- মতিঝিল বাস ডিপোতে ২.৫৭ একর ভূমি রয়েছে, ইহাতে নীচ তলায় বাসের জন্য খালি জায়গা রেখে কমপক্ষে ২০ তলা বিশিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণ করা যায়। যাতে, সুপার মার্কেট, সরকারি ও বাণিজ্যিক কাজের ব্যবহারের জন্য অফিস নির্মাণ এবং বিআরটিসির সদস্যদের আবাসিক কাজে ব্যবহারের প্রয়োজন মিটানো যেতে পারে। এতে সরকারি আয় বৃদ্ধিসহ বিআরটিসির কর্মচারীদের আর্থিক সমস্যার সমাধান হবে এবং উন্নত পরিবেশে বিআরটিসির বাস পরিচালিত হবে।

বিআরটিসি ঢাকা ট্রাক ডিপো

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন ঢাকা ট্রাক ডিপো ১৯৭২ সালে আনুষ্ঠানিক ভাবে কার্যক্রম শুরু করে। ঢাকা ট্রাক ডিপো ৩৮৩-৩৮৬, তেজগাঁও, শি/এ, ঢাকায় অবস্থিত। ট্রাক ডিপোটির মোট ভূমির পরিমাণ ২.০ একর।



এক নজরে ঢাকা ট্রাক ডিপো

গাড়ীর বিবরণঃ

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
ট্রাক	৭২	৬০	৫১
অন্যান্য	০১	০১	০১
মোট	৭৩	৬১	৫২

জনশক্তির বিবরণঃ

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
কর্মকর্তা ও কর্মচারি	১৯	১৪	১০
ড্রাইভার	৮২	৭৮	৭৪
কন্ড্রাকটর	১৫	১৪	১১
টেকনিশিয়ান	২৫	২৪	২১
অন্যান্য	০৬	০৬	১০
মোট	১৪৭	১৩৬	১২৬

আয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
ট্রাক	১১৭৪.১০	১৭৬২.৮০	১৭২৩.৪৬
অন্যান্য	-	-	-
মোট আয়	১১৭৪.১০	১৭৬২.৮০	১৭২৩.৪৬

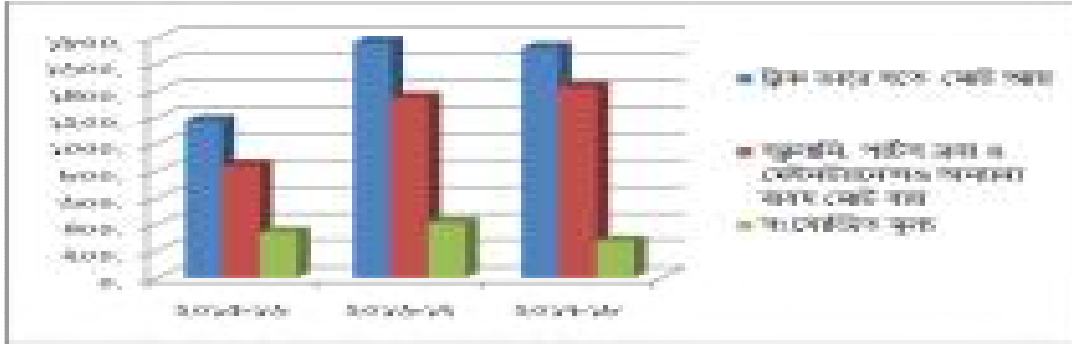
ব্যয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
প্রতিষ্ঠানে নিয়োজিত জনবলের বেতন/ মজুরী	২৯১.৬৮	৩৮৩.১৩	৩৮২.৯০
পার্টস ক্রয়	৪৭.২৬	৭৬.২৩	৬৮.৮২
জালানী ব্যয়	৪৫৬.৫৬	৬৬৬.৬৬	৫৮৮.৭৫
মেইনট্যানেন্স ব্যয়	৭৯.৮৮	১০৫.২০	১১৬.৭৯
অন্যান্য ব্যয়	২৫৩.৬৩	৫০০.৮৮	৬৫২.২৪
মোট ব্যয়	১১২৯.০১	১৭৩২.১০	১৮০৯.৫০

সারণী-১
সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ

(লক্ষ টাকায়)

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
ট্রাক ভাড়া হতে মোট আয়	১১৭৪.১০	১৭৬২.৮০	১৭২৩.৪৬
জ্বালানি, পার্টস ক্রয় ও মেইনট্যানেন্স ও অন্যান্য বাবদ মোট ব্যয়	৮৩৭.৩৩	১৩৪৮.৯৭	১৪২৬.৬০
সংযোজিত মূল্য	৩৩৬.৭৭	৪১৩.৮৩	২৯৬.৮৬



সারণী - ১ এ ঢাকা ট্রাক ডিপো এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্য নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বৎসর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের সাথে তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ২২.৮৮% বৃদ্ধি এবং ২০১৭-১৮ সালে ১১.৮৫% হ্রাস পেয়েছে। উপরোক্ত সারণী থেকে আরও দেখা যায় যে, আয়ের ক্ষেত্রে ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৫০.১৪% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৪৬.৭৯% বৃদ্ধি পেয়েছে। অপরদিকে জ্বালানি ও পার্টস ক্রয় ও অন্যান্য বাবদ মোট ব্যয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৬১.১০% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৭০.৩৭% বৃদ্ধি পেয়েছে।

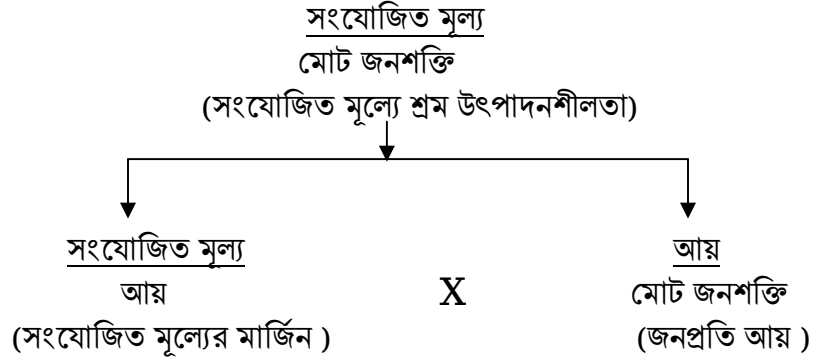
জ্বালানি, পার্টস ক্রয় ও মেইনট্যানেন্স বাবদ মোট ব্যয় বৃদ্ধি হওয়ার কারন ও প্রতিকারঃ

২০১৫-১৬ সালের সংযোজিত মূল্যের উৎপাদনশীলতা পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, মোট ৭২টি ট্রাক এক বৎসর পরিচালনা করায় আয় হয়েছে ১১৭৪.১০ লক্ষ টাকা। গড়ে প্রতিটি ট্রাকের আয় দাড়িয়েছে ১৬.৩১ লক্ষ টাকা। উল্লেখিত বৎসরে ৭২টি ট্রাকের পরিচালন ব্যয় হয়েছে ১১২৯.০১ লক্ষ টাকা। গড়ে প্রতিটি ট্রাকের পরিচালন ব্যয় হয়েছে ১৫.৬৮ লক্ষ টাকা। এখানে পরিলক্ষিত হচ্ছে যে, অন্যান্য ব্যয় ২৫৩.৬৩ লক্ষ টাকা অধিক হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। যদিও অন্যান্য ব্যয় কোন কোন খাতে ব্যয় করা হয়েছে তার কোন উল্লেখ নেই। অন্যান্য ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় সংযোজিত মূল্য কাংখিত লক্ষ্যে পৌঁছাতে সক্ষম হয়নি। তাছাড়া ট্রাক মেরামতের ক্ষেত্রেও ৪৭.২৬ লক্ষ টাকার যন্ত্রাংশ ক্রয় এবং রক্ষনা বেক্ষণ ৭৯.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। ট্রাক গুলি অনেক পুরানো হওয়ায় রক্ষনা বেক্ষণের জন্য যন্ত্রাংশ পরিবর্তন করতে হয়েছে। ফলে অধিক পুরানো ট্রাক হওয়ায় অধিক হারে জ্বালানী খরচও বৃদ্ধি পেয়েছে। ২০১৬-১৭ এবং ২০১৭-১৮ সালে আয়ের পরিমাণ ও সংযোজিত মূল্য কিছুটা বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে কাংখিত লক্ষ্যে পৌঁছাতে সক্ষম হয়নি।

কারণ ২০১৬-১৭ সালে আয়ের পরিমান বৃদ্ধির সাথে সংযোজিত মূল্যের পরিমান বৃদ্ধি পায়, তবে ২০১৭-১৮ সালে আয়ের পরিমান বৃদ্ধি পেলেও সংযোজিত মূল্যের পরিমান হ্রাস পেয়েছে। কর্মীদের উৎপাদনশীলতা বিষয়ক ধারণা না থাকায় অপ্রয়োজনীয় খরচের পরিমান বৃদ্ধি পেয়েছে। কোন কোন খাতে খরচ কমিয়ে অধিক হারে আয় বৃদ্ধি করা যায় তার জন্য কর্মীদেরকে উৎপাদনশীলতার ধারণা ও দক্ষতা বৃদ্ধি জন্য প্রশিক্ষণ গ্রহণ করতে হবে। তবেই সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার নিশ্চিত হবে। প্রতিষ্ঠানটি উন্নতি ও সেবার মান বৃদ্ধির করতে হলে কর্মীদেরকে উৎপাদনশীলতা বিষয়ে প্রশিক্ষণের কোন বিকল্প নেই।

ফিগার- ১.০

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা অনুপাত



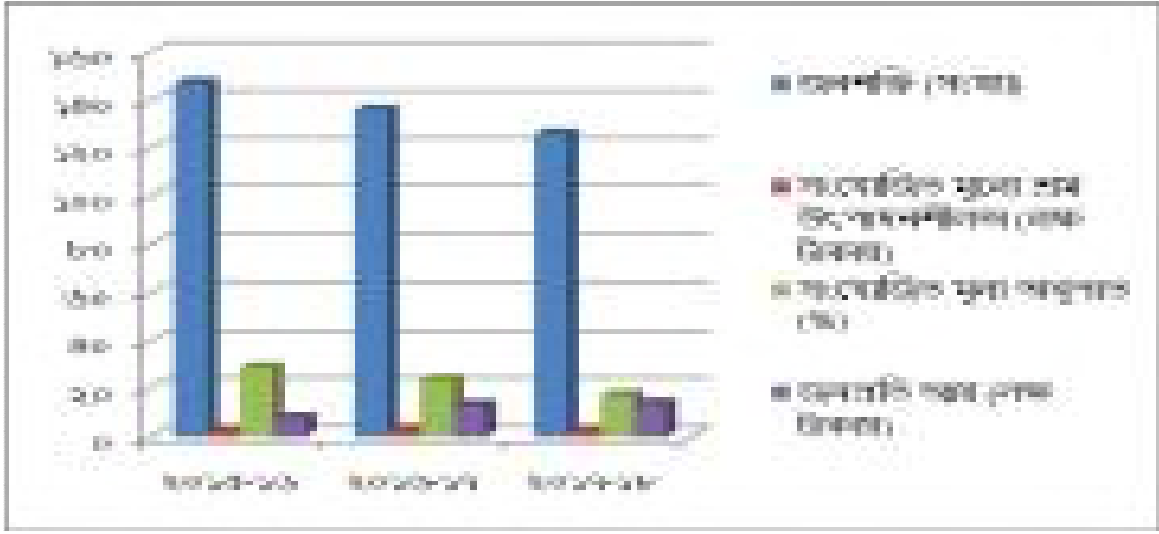
নিরূপণঃ

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা বলতে সংযোজিত মূল্য এবং মোট জনশক্তির অনুপাতকে বুঝায়। এটি উৎপাদনশীলতা পরিমাপের একটি পদ্ধতি। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা সব সময় সংযোজিত মূল্যের মার্জিন এবং জনপ্রতি আয় দ্বারা প্রভাবিত হয়, যা ফিগার ১.০ এ এবং প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে সারণী-২ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-২

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
জনশক্তি (সংখ্যা)	১৪৭	১৩৬	১২৬
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	২.২৯	৩.০৪	২.৩৬
সংযোজিত মূল্য অনুপাত (%)	২৮.৬৮	২৩.৪৮	১৭.২২
জনপ্রতি আয় (লক্ষ টাকায়)	৭.৯৯	১২.৯৬	১৩.৬৮



সারণী- ০২ এ ঢাকা ট্রাক ডিপো এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বছর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের তথ্য সমূহের তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতার ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা ৩২.৭৫% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৩.০৫% বৃদ্ধি পেয়েছে। সংযোজিত মূল্য অনুপাতের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্য অনুপাত ২০১৬-১৭ সালে ১৮.১৩% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৩৯.৯৬% হ্রাস পেয়েছে। অপরদিকে জনপ্রতি আয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় জনপ্রতি আয় ২০১৬-১৭ সালে ৬২.২০% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৭১.২১% বৃদ্ধি পেয়েছে।

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা তুলনামূলক কম বৃদ্ধি পাওয়ার কারন ও প্রতিকারঃ

ঢাকা ট্রাক ডিপো এর সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা তুলনামূলক কম বৃদ্ধি পাওয়ার অন্যতম কারণ হিসেবে চিহ্নিত করা যায় যে, উক্ত বৎসরে নিয়োজিত জনবলের তুলনায় জনপ্রতি আয় ও সংযোজিত মূল্য অনুপাত আনুপাতিক হারে কম ছিল। কারণ হিসেবে দেখা যায় যে, আয় বৃদ্ধি পেলেও ট্রাক গুলি বেশী পুরানো হওয়ায় প্রায় ওয়ার্কশপে মেরামত করতে হয়েছে যার ফলে যন্ত্রপাতি ও মেইনট্যানেন্স বাবদ প্রচুর অর্থ ব্যয় হয়েছে। তাছাড়া অন্যান্য ব্যয়ও অধিক পরিমাণে খরচ করা হয়েছে, ফলে আয় বৃদ্ধি পাওয়া সত্ত্বেও সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি পায়নি। এ থেকে উত্তরনের জন্য জনপ্রতি আয় ও সংযোজিত মূল্য অনুপাত আরও বৃদ্ধি করা আবশ্যিক। কোন কোন খাতে খরচ কমিয়ে অধিক হারে আয় বৃদ্ধি মাধ্যমে সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি করা যায় তার জন্য কর্মীদেরকে উৎপাদনশীলতার ধারণা ও দক্ষতা বৃদ্ধি জন্য প্রশিক্ষণ গ্রহণ করতে হবে।

ফিগার-১.২
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

$$\frac{\text{সংযোজিত মূল্য}}{\text{শ্রম ব্যয়}} \\ (\text{প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়})$$

↓

$$\frac{\text{সংযোজিত মূল্য}}{\text{মোট জনশক্তি}} \div \frac{\text{শ্রম ব্যয়}}{\text{মোট জনশক্তি}}$$

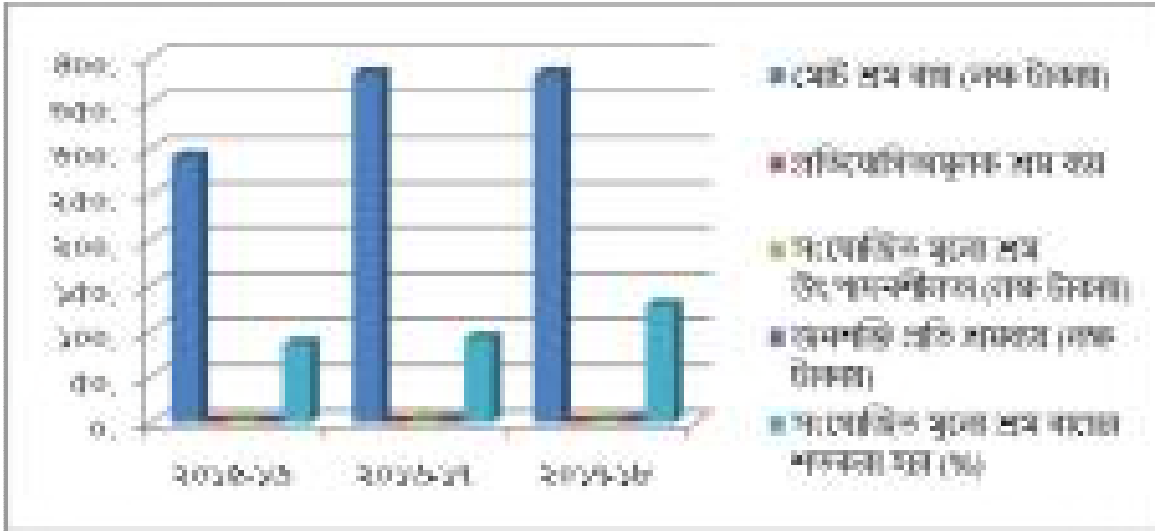
(শ্রম উৎপাদনশীলতা) (জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয়)

নিরূপণঃ

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় বলতে সংযোজিত মূল্য ও শ্রম ব্যয়ের অনুপাতকে বুঝায়। প্রতিষ্ঠানের শ্রম উৎপাদনশীলতা এবং জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ফিগার ১.২ এর মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়ের অনুপাত সারণী-৩ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-৩
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
মোট শ্রম ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	২৯১.৬৮	৩৮৩.১৩	৩৮২.৯০
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়	১.১৫	১.০৮	০.৭৮
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	২.২৯	৩.০৪	২.৩৬
জনশক্তি প্রতি শ্রমব্যয় (লক্ষ টাকায়)	১.৯৮	২.৮২	৩.০৪
সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার (%)	৮৬.৬১	৯২.৫৮	১২৮.৯৮



সারণী-৩ এ ঢাকা ট্রাক ডিপো এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় অনুপাত নিরূপণ করা হয়েছে। এ সারণীর তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৬.০৯% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৩১.১৭% হ্রাস পেয়েছে। ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার ২০১৬-১৭ সালে ৬.৮৯% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৪৮.৯২% বৃদ্ধি পেয়েছে এবং জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৪২.৪২ % এবং ২০১৭-১৮ সালে ৫৩.৫৩% বৃদ্ধি পেয়েছে।

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় বৃদ্ধির কারন ও প্রতিকারঃ

ঢাকা ট্রাক ডিপো এর প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় বৃদ্ধির অন্যতম কারন হিসেবে বেতন মজুরীর তুলনায় সংযোজিত মূল্যে আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি না পাওয়া। এ থেকে উত্তোরনের জন্য জনবলকে আরো দক্ষতার সাথে কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে যাতে অধিক হারে সংযোজিত মূল্যবৃদ্ধি করা যায়। দক্ষতা বৃদ্ধির জন্য উৎপাদনশীলতা বিষয়ক প্রশিক্ষণ গ্রহণ করতে হবে। প্রশিক্ষণের কোন বিকল্প নেই।



ঢাকা ট্রাক ডিপোতে ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) কার্যক্রম পরিচালনার কিছু ছবি

ঢাকা ট্রাক ডিপো

ঢাকা ট্রাক ডিপো কর্মরত কর্মকর্তা, কর্মচারি, টেকনিশিয়ান, ড্রাইভার ও কন্ট্রাকটর নেতাদের নিয়ে গত ১৩-০৩-২০১৯ তারিখে আলাদা ভাবে ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) পরিচালনা করা হয়। ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) এর মাধ্যমে ঢাকা ট্রাক ডিপো নিম্ন লিখিত অসংগতি পাওয়া যায়, যা তুলে ধরা হলো।

ঢাকা ট্রাক ডিপোর অসংগতি যেখানে-----

- ট্রাক পরিচালনার ক্ষেত্রে কর্মকর্তা ও কর্মচারীরদের মধ্যে সমন্বয়ে অভাব ।
- ট্রাক হেলপার না থাকায় কাঙ্ক্ষিত রাজস্ব অর্জন করা সম্ভব হয়না ।
- চালকরা নিজেরাই মালামাল লোড করতে গিয়ে বিভিন্ন দুর্ঘটনার সম্মুখীন হচ্ছে ।
- সরকারী পণ্য বহন করতে গিয়ে বিভিন্ন সমস্যা যেমনঃ লোড আনলোড লেবার খরচ বাবদ ১৫ মেঃ টন ৩০০/- টাকা লোডিং লেবার চার্জ পরিশোধ করতে হয় । যা কর্পোরেশন বহন করার কথা থাকলেও, তা চালককে বহন করতে হয় । তাছাড়া আনলোডিং ৪৫০/- টাকা, লেবার চার্জ ৭৫০/- চালককে দিতে হয় ।

এর ব্যয় মিটাতে গিয়ে ড্রাভারগণ ট্রাকে ক্যাপাসিটির চেয়ে বেশি পণ্য বহন করে থাকে ফলে ট্রাকের বিভিন্ন ধরনে ক্ষতি সাধিত হয়।

- ট্রাক চালকদের ২৪ ঘন্টা ডিউটি করতে হয় এর জন্য অভার টাইমের ব্যবস্থা নেই, কিংবা চালককে অতিরিক্ত ছুটি দেওয়া হয় না।
- ওয়ার্কশপের কাজের জবাবদিহিতার না থাকায় অনেক সময় ফিটনেস না দেখিয়ে আনফিট অবস্থায় ট্রাক ডেলিভারী দেয়া হয়, ফলে রাস্তায় চালকদের বিভিন্ন সমস্যায় পড়তে হয়।
- বিভিন্ন স্থানে বকশিস দিতে হয়। ২০ বছর আগে ৫০ টাকা দেয়া হতো এখন ১০০ টাকার বেশি দিতে হয়।
- ট্রাক পুরাতন হওয়ায় মেইন্টেনেন্স খরচ বেশি হয়।
- ট্রাক অনুযায়ী ওয়ার্কশপ ও টেকনিশিয়ান পর্যাপ্ত নয়।
- গ্রাহকদের নিকট হতে ট্রাকের ভাড়ার টাকা সময়মত আদায় না হওয়ায় চালকদের নিয়মিত বেতন পায় না।
- নিজস্ব লেদ মেশিন ওয়ার্কশপ না থাকায় লেদের কাজ বাহিরে করাতে হয়, ফলে সময় ও খরচ বেশি লাগে।
- টেকনিশিয়ানসহ ট্রাক কর্মচারীদের অফিসের আসার সময় আছে, কিন্তু যাওয়ার কোন সময় নেই এর জন্য ওভার টাইমের ব্যবস্থা করা হয় নাই।
- ট্রাকের ক্যাপাসিটি ৮ টন কিন্তু অনেক সময় ম্যানেজমেন্টের চাপে ১৬ টন মাল বহন করতে হয়।
- ৫ মাস ২২-০৪-২০১৮ থেকে ০৪-০৯-২০১৮ পর্যন্ত ট্রাকে মালামাল পরিবহণ বন্ধ থাকায় টাকা ট্রাক ডিপো আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। ফলে এখনও অনেকেই বকেয়া বেতন পায়নি।
- ওয়ার্কশপে দক্ষ ও যোগ্য কারিগরের অভাব।
- ট্রাকের গ্যারেজের স্থানটি নীচু হওয়ার সামান্য বৃষ্টিতে জলাবদ্ধতা লেগে থাকে।
- ওয়ার্কশপের ছাদ অনেক পুরানো হওয়ায় প্রায় সময় ভেঙে ভেঙে পড়ছে যার জন্য ওয়ার্কশপ কাজের কোন পরিবেশ নেই। বাউন্ডারীওয়াল কাত হয়ে যাওয়ায় যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে।

ঢাকা ট্রাক ডিপোর জন্য সুপারিশ সমূহঃ

- ট্রাক ডিপোর অবকাঠামো উন্নয়ন করা।
- বর্তমানে খাদ্য অধিদপ্তরের পণ্য পরিবহণে ২০% কোটা রয়েছে এ থেকে কোটা বাড়িয়ে ৪০% করার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে। ট্রাক ড্রাইভারের সাথে একজন হেলপার দেওয়া যেতে পারে।
- সি বি এ নির্বাচন না হওয়ায় এর ব্যবস্থা গ্রহণ করা।
- কাজের পরিবেশ বজায় রাখার জন্য রাজস্ব খাতে স্থানান্তরের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ট্রাক ডিপোতে ২.০০ একর ভূমি রয়েছে, ইহাতে নীচ তলায় ট্রাকের গ্যারেজের জন্য খালি জায়গা রেখে কমপক্ষে ২৫ তলা বিশিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণ করা যায়। যাতে, সুপার মার্কেট, সরকারি ও বাণিজ্যিক কাজের ব্যবহারের জন্য অফিস নির্মাণ এবং বিআরটিসির কর্মচারীদের আবাসিক কাজে ব্যবহারের প্রয়োজন মিটানো যেতে পারে। এতে সরকারি আয় বৃদ্ধিসহ বিআরটিসির কর্মচারীদের আর্থিক সমস্যার সমাধান হবে এবং উন্নত পরিবেশে বিআরটিসির ট্রাক পরিচালিত হবে।

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটি ৩২, শহীদ তাজউদ্দিন আহম্মেদ সরণি, তেজগাঁও, ঢাকায় অবস্থিত। প্রতিষ্ঠানটি ১৯৬১ সালে প্রতিষ্ঠিত হওয়ার পর থেকে ১৯৯৫ সালের পূর্ব পর্যন্ত বিআরটিসির নিজস্ব গাড়ির মেরামত কাজ করা হতো। পরবর্তীতে সংস্থাপন মন্ত্রণালয়ের প্রজ্ঞাপন মোতাবেক সরকারি, স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান সমূহের অবাণিজ্যিক গাড়ি অত্র মেরামত কারখানায় মেরামত করতে হত তার জন্য টেন্ডারের প্রয়োজন হয়না। সরকারি মটরযান মেরামত কারখানার ছাড়পত্র গ্রহণের যে বিধান রয়েছে তা অনুসরণ পূর্বক সেবাগ্রহণকারী প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রাক্কলন অনুমোদন ও কার্যাদেশের মাধ্যমে মেরামত কাজ করা হয়। বর্তমানে প্রতি বৎসরে অত্র মেরামত কারখানা থেকে সুনামের সাথে বিভিন্ন সরকারি, আধা-সরকারি, স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান সহ শতাধিক প্রতিষ্ঠানের বিভিন্ন ধরনের গাড়ির মেরামত কাজ করা হচ্ছে।



এক নজরে বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা

জনশক্তির বিবরণঃ

বিবরণ	অনুমোদিত পদের সংখ্যা	নিয়োজিত জনবল		
		২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
কর্মকর্তা ও কর্মচারি	২৯	০৬	০৬	০৬
ড্রাইভার	০২	০২	০২	০২
কন্ট্রাকটর/হেলপার	-	১১	১১	১১
টেকনিশিয়ান	১২৬	২৫	২৫	২৫
অন্যান্য	১৬	০৭	০৬	০৫
মোট	১৭৩	৫১	৫১	৪৯

আয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
ভেহিক্যাল/গাড়ী মেরামত হতে আয়	৬৬৪.৩৯	৬৬৭.৬১	৬৩৩.৭৬
অন্যান্য	-	-	-
মোট আয়	৬৬৪.৩৯	৬৬৭.৬১	৬৩৩.৭৬

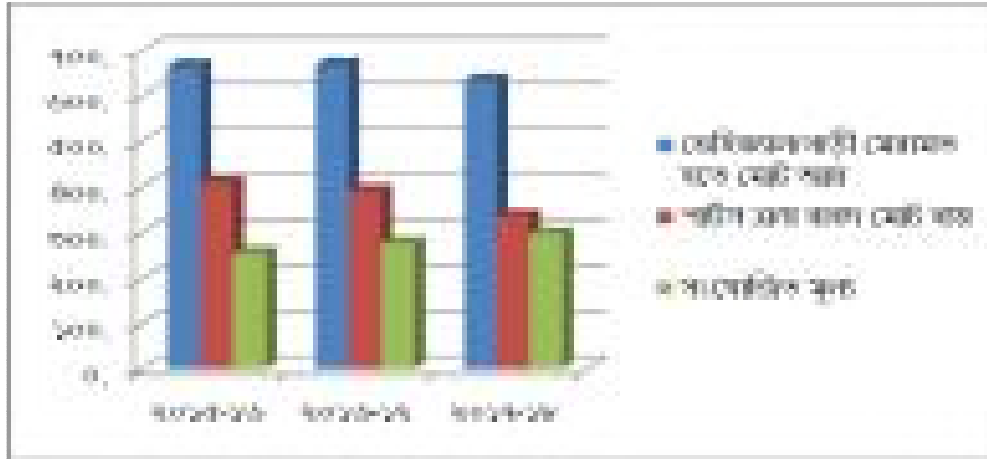
ব্যয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
প্রতিষ্ঠানে নিয়োজিত জনবলের বেতন/ মজুরী	১১৮.৯০	১৪৬.৮৭	১৫৭.৯৭
পার্টস ক্রয়	৪০৮.৫০	৩৯০.৯৯	৩৩৫.৮৮
অন্যান্য ব্যয়	-	-	-
মোট ব্যয়	৫২৭.৪০	৫৩৭.৮৬	৪৯৩.৮৫

সারণী-১
সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ

(লক্ষ টাকায়)

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
ভেহিক্যাল/গাড়ী মেরামত হতে মোট আয়	৬৬৪.৩৯	৬৬৭.৬১	৬৩৩.৭৬
পার্টস ক্রয় বাবদ মোট ব্যয়	৪০৮.৫	৩৯০.৯৯	৩৩৫.৮৮
সংযোজিত মূল্য	২৫৫.৮৯	২৭৬.৬২	২৯৭.৮৮



সারণী - ১ এ বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্য নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বৎসর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের সাথে তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৮.১০% বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ২০১৭-১৮ সালে ১৬.৪১% বৃদ্ধি পেয়েছে। উপরোক্ত সারণী থেকে আরও দেখা যায় যে, আয়ের ক্ষেত্রে ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ০.৪৮% বৃদ্ধি এবং ২০১৭-১৮ সালে ৪.৬১% হ্রাস পেয়েছে।

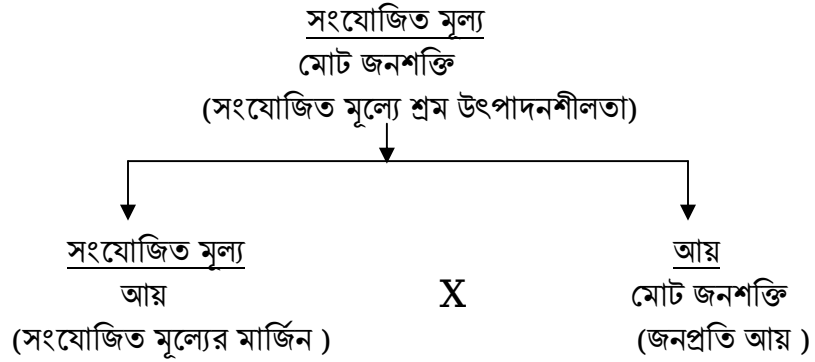
অপরদিকে জালানি ও পার্টস ক্রয় বাবদ মোট ব্যয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৪.২৯% এবং ২০১৭-১৮ সালে ১৭.৭৮% হ্রাস পেয়েছে।

সংযোজিত মূল্য আশানুরূপ বৃদ্ধি না হওয়ার কারন ও প্রতিকারঃ

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির ২০১৫-১৬ অর্থ বছরের তুলনায় ২০১৬-১৭ ও ২০১৭-১৮ সালে সংযোজিত মূল্য তেমন বৃদ্ধি না হওয়া প্রতিষ্ঠানটির জন্য খারাপ লক্ষণ। জনবলের অনুপাতে কম সংখ্যক গাড়ী মেরামত ও সার্ভিসিং করা হয়েছে। তাছাড়া প্রধান কার্যালয়ের গাড়ীগুলি ফি মেরামত ও সার্ভিসিং করা হয়, ফলে আয় বৃদ্ধি পায়নি। বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটিতে আরও অধিক সংখ্যক সরকারি গাড়ী যাতে কাজ করানো যায়, সে জন্য ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষকে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করতে হবে।

ফিগার- ১.০

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা অনুপাত



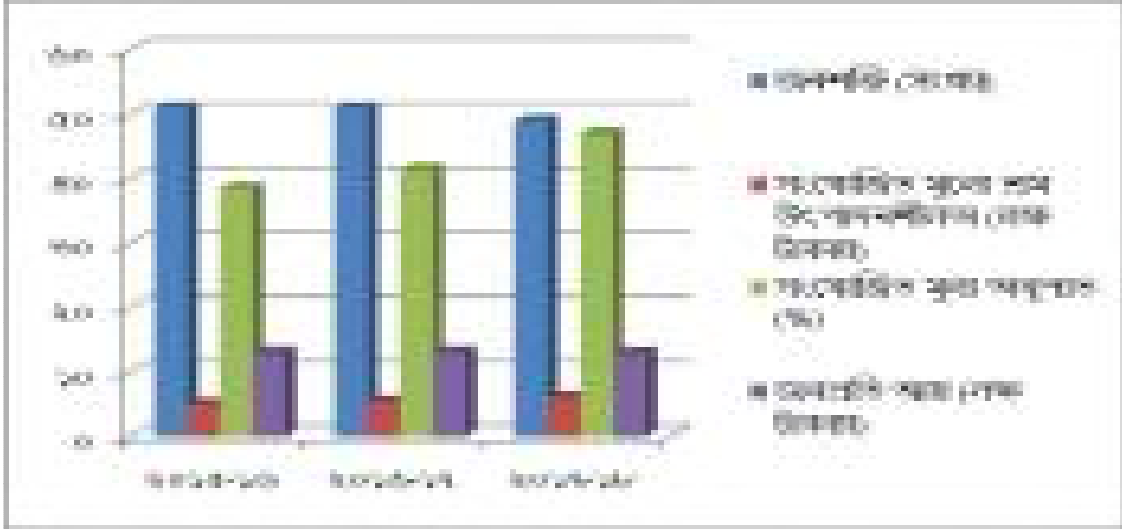
নিরূপণঃ

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা বলতে সংযোজিত মূল্য এবং মোট জনশক্তির অনুপাতকে বুঝায়। এটি উৎপাদনশীলতা পরিমাপের একটি পদ্ধতি। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা সব সময় সংযোজিত মূল্যের মার্জিন এবং জনপ্রতি আয় দ্বারা প্রভাবিত হয়, যা ফিগার ১.০ এ এবং প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে সারণী-২ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-২

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
জনশক্তি (সংখ্যা)	৫১	৫১	৪৯
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	৫.০২	৫.৪২	৬.০৮
সংযোজিত মূল্য অনুপাত (%)	৩৮.৫২	৪১.৪৩	৪৭.০০
জনপ্রতি আয় (লক্ষ টাকায়)	১৩.০৩	১৩.০৯	১২.৯৩



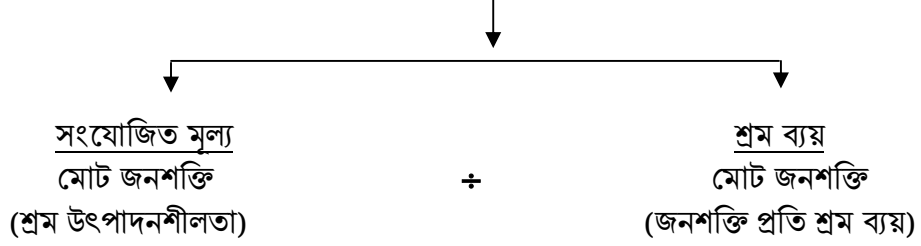
সারণী- ০২ এ বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বছর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের তথ্য সমূহের তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতার ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা ৭.৯৭ % এবং ২০১৭-১৮ সালে ২১.১২ % বৃদ্ধি পেয়েছে। সংযোজিত মূল্য অনুপাতের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্য অনুপাত ২০১৬-১৭ সালে ৭.৫৫ % এবং ২০১৭-১৮ সালে ২২.০১ % বৃদ্ধি পেয়েছে। অপরদিকে জনপ্রতি আয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় জনপ্রতি আয় ২০১৬-১৭ সালে ০.৪৬% বৃদ্ধি এবং ২০১৭-১৮ সালে ০.৭৭% হ্রাস পেয়েছে।

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা তুলনামূলক কম বৃদ্ধি হওয়ার কারন ও প্রতিকারঃ

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা তুলনামূলক কম বৃদ্ধি হওয়ার অন্যতম কারণ হিসেবে চিহ্নিত করা যায় যে, উক্ত বৎসরে নিয়োজিত জনবলের তুলনায় জনপ্রতি আয় ও সংযোজিত মূল্য অনুপাত আনুপাতিক হারে কম ছিল। জনবলের অনুপাতে কম সংখ্যক গাড়ী মেরামত ও সার্ভিসিং করা হয়েছে। তাছাড়া প্রধান কার্যালয়ের গাড়ীগুলি ফি মেরামত ও সার্ভিসিং করা হয়ে থাকে, ফলে আয় বৃদ্ধি পায়নি। বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটিতে আরও অধিক সংখ্যক সরকারি, বেসকারি ও স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠানে গাড়ী যাতে কাজ করানো হয়, সে জন্য সরকারি, বেসকারি ও স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠানকে অবহিত করার জন্য ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষকে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করতে হবে।

ফিগার-১.২
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

$$\frac{\text{সংযোজিত মূল্য}}{\text{শ্রম ব্যয়}} \\ (\text{প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়})$$

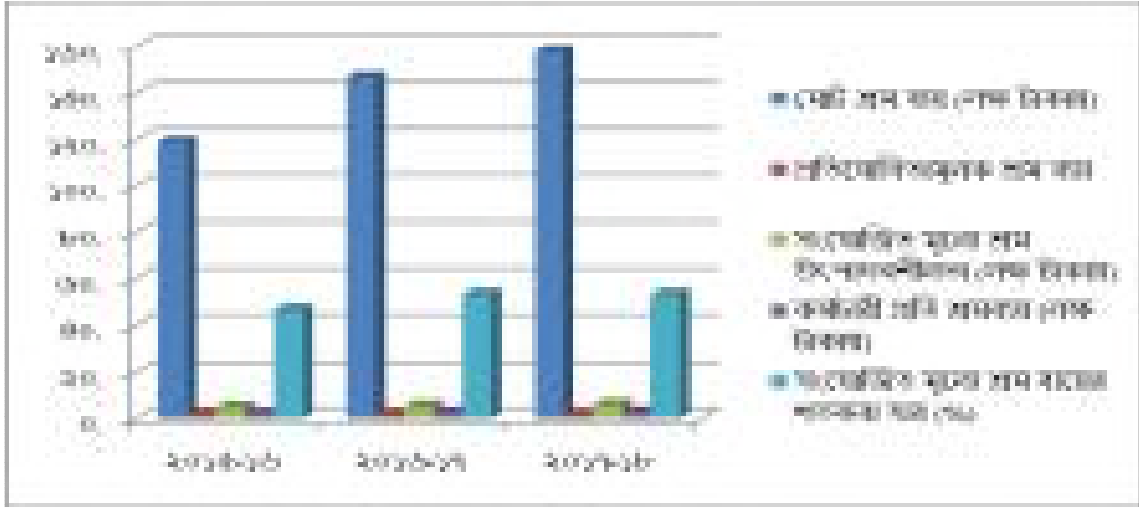


নিরূপণঃ

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় বলতে সংযোজিত মূল্য ও শ্রম ব্যয়ের অনুপাতকে বুঝায়। প্রতিষ্ঠানের শ্রম উৎপাদনশীলতা এবং জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ফিগার ১.২ এর মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়ের অনুপাত সারণী-৩ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-৩
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
মোট শ্রম ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	১১৮.৯০	১৪৬.৮৭	১৫৭.৯৭
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়	২.১৫	১.৮৮	১.৮৯
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	৫.০২	৫.৪২	৬.০৮
কর্মচারী প্রতি শ্রমব্যয় (লক্ষ টাকায়)	২.৩৩	২.৮৮	৩.২২
সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার (%)	৪৬.৪৭	৫৩.০৯	৫৩.০৩



সারণী-৩ এ বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় অনুপাত নিরূপণ করা হয়েছে। এ সারণীর তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ১২.৫৬% এবং ২০১৭-১৮ সালে ১২.০৯ হ্রাস পেয়েছে। ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার ২০১৬-১৭ সালে ১৪.২৫% এবং ২০১৭-১৮ সালে ১৪.১২% বৃদ্ধি পেয়েছে এবং জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ২৩.৬১ % এবং ২০১৭-১৮ সালে ৩৮.২০% বৃদ্ধি পেয়েছে।

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় হ্রাসের কারন ও প্রতিকারঃ

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় হ্রাসের অন্যতম কারন হিসেবে বেতন মজুরীর তুলনায় সংযোজিত মূল্যে আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি না পাওয়া। এ থেকে উত্তরনের জন্য জনবলকে আরো দক্ষতার সাথে কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে যাতে অধিক হারে সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি করা যায়। দক্ষতা বৃদ্ধির জন্য প্রশিক্ষণের কোন বিকল্প নেই।



বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) কার্যক্রম পরিচালনার কিছু ছবি

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির কর্মরত কর্মকর্তা, কর্মচারি, টেকনিশিয়ান, ড্রাইভার, কন্ট্রাকটর ও সিবিএ নেতাদের নিয়ে গত ১৪-০৩-২০১৯ তারিখে আলাদা ভাবে ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) পরিচালনা করা হয়। ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) এর মাধ্যমে বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির নিম্ন লিখিত অসংগতি গুলো উঠে এসেছে। যা তুলে ধরা হলো।

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির অসংগতি যেখানে---

- আধুনিক যন্ত্রপাতি বা টুলস্ (স্কেনার) না থাকায় সময়মত গাড়ী ডেলিভারী দেওয়া যায় না। ফলে গ্রাহকগণ অন্যত্র গাড়ী কাজ করে।
- ওয়ার্কশপটিতে নোঙরা পরিবেশে কাজ করতে হচ্ছে।
- গ্রাহকদের বসার জায়গা না থাকায় ড্রাইভার বা গাড়ীর সাথে লোক আসতে অনিহা প্রকাশ করে।
- ওয়ার্কশপে যে জনবল রয়েছে তার অনুপাতে কাজ কম হওয়ায় কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি করতে হবে।
- কাজের পরিবেশ ভাল না। কারণ ওয়ার্কশপের বাউন্ডারী ভিতরের জায়গা নীচু হওয়ায় সামান্য বৃষ্টিতে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হয়।
- গ্রাহকগণের অভিযোগ থাকে বিআরটিসির ওয়ার্কশপে গাড়ী মেরামতের কাজের খরচ বেশি, তবে কাজের মান ভাল এবং এক বছরের গ্যারান্টি দেয়ায় মেরামত ও সার্ভিসিং খরচ বেশি হয়।
- হেড অফিসের গাড়ির মেরামত ও সার্ভিসিং ফি করতে হয়।

- ওয়ার্কশপে কাজ করতে আসা ড্রাইভারদের আপ্যায়নের ব্যবস্থা নেই।
- পুরাতন অবকাঠামো।
- বিভিন্ন সরকারি অফিসের গাড়ীর কাজ করার পর সাথে সাথে বিল পরিশোধ না করায় বকেয়া/পাওনা আদায় সমস্যা হয়।
- কম্পিউটার (প্রযুক্তির) অভাবে দাপ্তরিক কাজ অতি সহজে করা সম্ভব হয় না।

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটির জন্য সুপারিশ সমূহঃ

- ❖ সরকারের প্রতিটি প্রতিষ্ঠানের গাড়ী মেরামত ও সার্ভিসিং করার জন্য চিঠি দিয়ে অবহিত করার ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।
- ❖ গ্রাহকদের বসার জন্য সকল কিছু সুবিধাসহ বিশ্রামগার নির্মান করা যেতে পারে।
- ❖ সার্ভিসিং করতে আসা ড্রাইভারদের জন্য হালকা আপ্যায়নের ব্যবস্থা করা।
- ❖ কাজের পবিবেশ বজায় রাখার জন্য রাজস্ব খাতে স্থানান্তরের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ❖ নতুন অবকাঠামো নির্মাণ করা এবং কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাতে পর্যাপ্ত পরিমান খালি জায়গা রয়েছে, এতে নীচ তলায় কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানার জন্য খালি জায়গা রেখে কমপক্ষে ২৫ তলা বিশিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণ করা যায় যেন সুপার মার্কেট, সরকারি ও বাণিজ্যিক কাজের ব্যবহারের জন্য অফিস নির্মাণ এবং বিআরটিসির কর্মচারীদের আবাসিক কাজে ব্যবহারের প্রয়োজন মিটানো যেতে পারে। এতে সরকারি আয় বৃদ্ধিসহ বিআরটিসির কর্মচারীদের আর্থিক সমস্যার সমাধান হবে এবং উন্নত পরিবেশে বিআরটিসির কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানাটি পরিচালিত হবে।

বিআরটিসি কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর নিয়ন্ত্রণাধীন বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট, চান্দনা চৌরাস্তা, গাজীপুরে অবস্থিত। প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউটটির মোট ভূমির পরিমাণ ০৫ একর। বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউটটি প্রশিক্ষণের কাজে ব্যবহারের জন্য ০৪টি ট্রেনিং বাস, ০২টি ট্রেনিং ট্রাক এবং ৩০টি ট্রেনিং কার রয়েছে।



এক নজরে বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট, গাজীপুর।

বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট, গাজীপুর।

জনশক্তির বিবরণঃ

বিবরণ	অনুমোদিত পদের সংখ্যা	নিয়োজিত জনবল		
		২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
কর্মকর্তা ও কর্মচারি	১৭	০৬	০৬	০৭
ড্রাইভার	৪৮	১৫	১৭	২২
কন্ট্রাক্টর/হেলপার	-	০১	০১	০১
টেকনিশিয়ান	৭	০১	০১	০১
অন্যান্য	-	-	-	-
মোট	৬২	২৩	২৫	৩১

আয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
প্রশিক্ষণ হতে আয়	১১৯.১৫	১৪৭.৫৭	২৩২.২১
অন্যান্য	-	-	-
মোট আয়	১১৯.১৫	১৪৭.৫৭	২৩২.২১

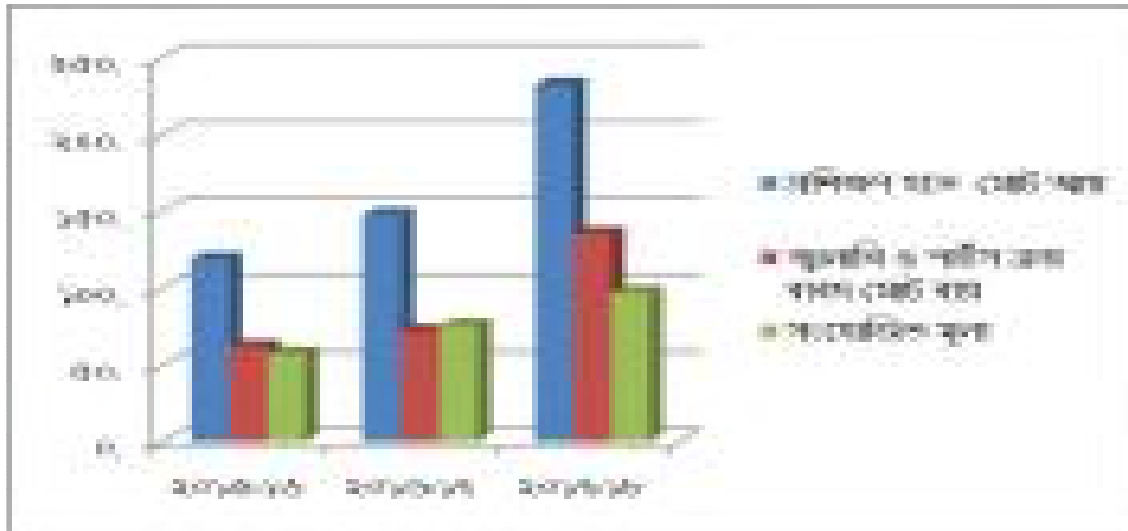
ব্যয়ের বিবরণঃ (লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
প্রতিষ্ঠানে নিয়োজিত জনবলের বেতন/ মজুরী	৫৬.২৬	৭৩.৭৮	৯৩.৯৮
পার্টস ক্রয়	১২.৯৫	১৩.২৯	১৫.৫২
জ্বালানী ব্যয়	১৯.৯১	৩০.৬০	৪৬.৭৫
মেইনট্যানেন্স ব্যয়	১.৯৮	১.৫৫	০.৫১
অন্যান্য ব্যয়	২৭.০৪	২৬.৩৫	৭২.৪৫
মোট ব্যয়	১১৮.১৪	১৪৫.৫৭	২২৯.২১

সারণী-১
সংযোজিত মূল্যে বিশ্লেষণ

(লক্ষ টাকায়)

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
প্রশিক্ষণ হতে মোট আয়	১১৯.১৫	১৪৭.৫৭	২৩২.২১
জ্বালানী ও পার্টস ক্রয় বাবদ মোট ব্যয়	৬১.৮৮	৭১.৭৯	১৩৫.২৩
সংযোজিত মূল্য	৫৭.২৭	৭৫.৭৮	৯৬.৯৮



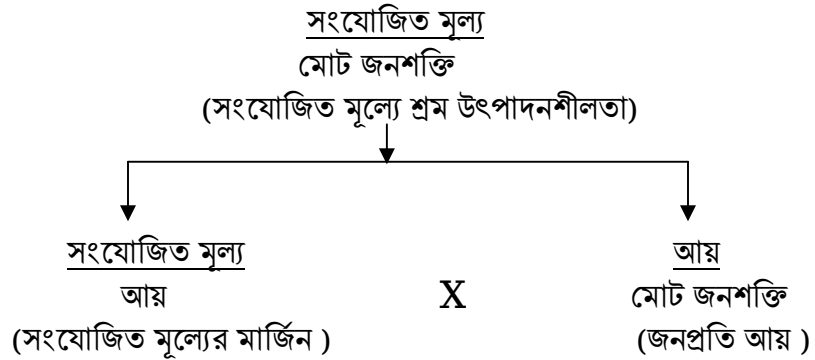
সারণী - ১ এ বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্য নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বৎসর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের সাথে তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ৩২.৩২% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৬৯.৩৪% বৃদ্ধি পেয়েছে। উপরোক্ত সারণী থেকে আরও দেখা যায় যে, আয়ের ক্ষেত্রে ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ২৩.৮৫% এবং ২০১৭-১৮ সালে ৯৪.৮৯% বৃদ্ধি পেয়েছে। অপরদিকে জ্বালানি ও পার্টস ক্রয় ও অন্যান্য বাবদ মোট ব্যয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বৎসর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ১৬.১৫% এবং ২০১৭-১৮ সালে ১১৮.৫৪% বৃদ্ধি পেয়েছে।

সংযোজিত মূল্য হ্রাসের কারন ও প্রতিকারঃ

বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট এর ২০১৫-১৬ অর্থ বছরের তুলনায় ২০১৭-১৮ সালে সংযোজিত মূল্য আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি পায় জনবল অনুপাতে বৃদ্ধির পরিমাণ খুবই নগন্য। কারন হিসেবে দেখা যায়, ৮০ ও ৯০ মডেলের গাড়ী দিয়ে প্রশিক্ষণ প্রদান হচ্ছে, যার ফলে গ্রাহকগণ পুরানো মডেলের গাড়ীতে প্রশিক্ষণ গ্রহণ করতে আগ্রহী নয় বিধায় জনবল অনুপাতে আয় বৃদ্ধির পরিমাণ খুবই নগন্য। এ থেকে উত্তরনের জন্য অটো গিয়ার এসি গাড়ী সংযোজন করা প্রয়োজন। তবেই গ্রাহক সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। গ্রাহক সংখ্যা বৃদ্ধি পেলে আয়ের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে। আয়ের পরিমাণ বৃদ্ধি পেলে সংযোজিত মূল্যের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে। এতে প্রতিষ্ঠানের আর্থিক সমস্যা নিরসন হবে এবং কর্মচারীদের আনুতোষিক পেতে কোন সমস্যা হবে না।

ফিগার- ১.০

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা অনুপাত



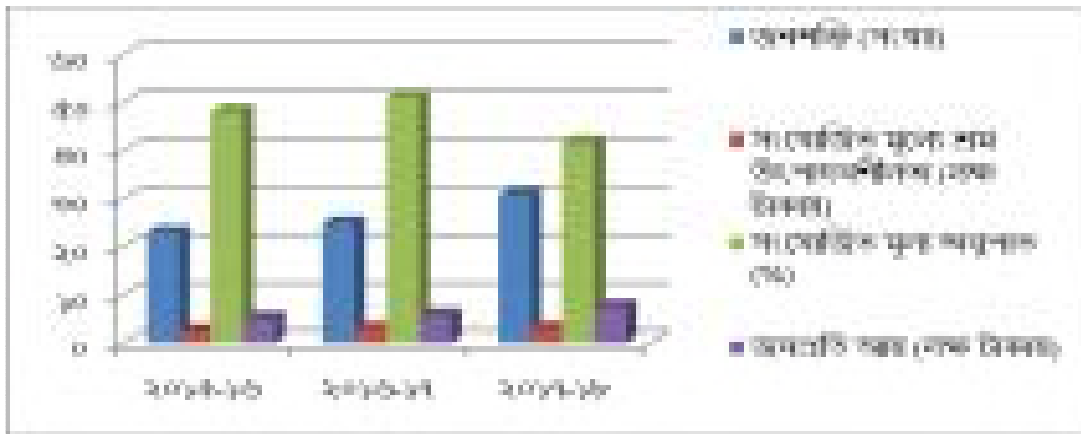
নিরূপণঃ

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা বলতে সংযোজিত মূল্য এবং মোট জনশক্তির অনুপাতকে বুঝায়। এটি উৎপাদনশীলতা পরিমাপের একটি পদ্ধতি। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা সব সময় সংযোজিত মূল্যের মার্জিন এবং জনপ্রতি আয় দ্বারা প্রভাবিত হয়, যা ফিগার ১.০ এ এবং প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে সারণী-২ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-২

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
জনশক্তি (সংখ্যা)	২৩	২৫	৩১
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	২.৪৯	৩.০৩	৩.১৩
সংযোজিত মূল্য অনুপাত (%)	৪৮.০৭	৫১.৩৫	৪১.৭৬
জনপ্রতি আয় (লক্ষ টাকায়)	৫.১৮	৫.৯০	৭.৪৯



সারণী- ০২ এ বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা নিরূপণ করা হয়েছে। অর্থ বছর ২০১৫-১৬ সালকে ভিত্তি বৎসর ধরে সমীক্ষাধীন অন্যান্য বছরের তথ্য সমূহের তুলনা করা হয়েছে। সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতার ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা ২১.৬৯% এবং ২০১৭-১৮ সালে ২৫.৭০% বৃদ্ধি পেয়েছে। সংযোজিত মূল্য অনুপাতের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্য অনুপাত ২০১৬-১৭ সালে ৬.৮২% বৃদ্ধি এবং ২০১৭-১৮ সালে ১৩.১৩ % হ্রাস পেয়েছে। অপরদিকে জনপ্রতি আয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় জনপ্রতি আয় ২০১৬-১৭ সালে ১৩.৯০ % এবং ২০১৭-১৮ সালে ৪৪.৫৯% বৃদ্ধি পেয়েছে।

সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা হ্রাসের কারন ও প্রতিকারঃ

বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ ও ২০১৭-১৮ সালে সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা কম হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। কারন হিসেবে দেখা যায়, ৮০ ও ৯০ মডেলের ম্যানুয়েল কার, বাস ও ট্রাক দ্বারা প্রশিক্ষণ প্রদান হয়, যার ফলে গ্রাহকগণ পুরানো মডেলের ম্যানুয়েল গাড়ীতে প্রশিক্ষণ গ্রহণ করতে আগ্রহী নয় বিধায় জনবল অনুপাতে আয় বৃদ্ধির পরিমাণ খুবই নগন্য। এ থেকে উত্তরনের জন্য অটো গিয়ার এসি কার, আধুনিক বাস ও ট্রাক কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউটে সংযোজন করা প্রয়োজন। তবেই গ্রাহক সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। গ্রাহক সংখ্যা বৃদ্ধি পেলে আয়ের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে। আয়ের পরিমাণ বৃদ্ধি পেলে সংযোজিত মূল্যের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে। এতে প্রতিষ্ঠানের আর্থিক সমস্যা নিরসন হবে এবং কর্মচারীদের আনুতোষিক পেতে কোন সমস্যা হবে না।

ফিগার-১.২
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

$$\frac{\text{সংযোজিত মূল্য}}{\text{শ্রম ব্যয়}} \text{ (প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়)}$$

↓

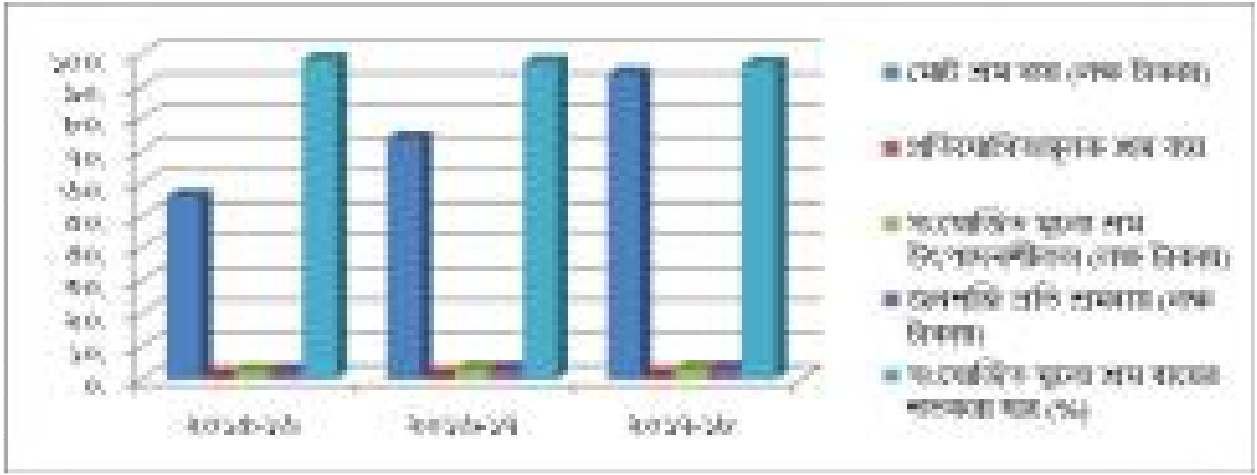
$$\frac{\text{সংযোজিত মূল্য}}{\text{মোট জনশক্তি}} \text{ (শ্রম উৎপাদনশীলতা)} \div \frac{\text{শ্রম ব্যয়}}{\text{মোট জনশক্তি}} \text{ (জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয়)}$$

নিরূপণঃ

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় বলতে সংযোজিত মূল্য ও শ্রম ব্যয়ের অনুপাতকে বুঝায়। প্রতিষ্ঠানের শ্রম উৎপাদনশীলতা এবং জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ফিগার ১.২ এর মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়ের অনুপাত সারণী-৩ এ দেখানো হয়েছে।

সারণী-৩
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়

নির্নায়ক সমূহ	সাল		
	২০১৫-১৬	২০১৬-১৭	২০১৭-১৮
মোট শ্রম ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	৫৬.২৬	৭৩.৭৮	৯৩.৯৮
প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয়	১.০২	১.০৩	১.০৩
সংযোজিত মূল্যে শ্রম উৎপাদনশীলতা (লক্ষ টাকায়)	২.৪৯	৩.০৩	৩.১৩
জনশক্তি প্রতি শ্রমব্যয় (লক্ষ টাকায়)	২.৪৫	২.৯৫	৩.০৩
সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার (%)	৯৮.২৪	৯৭.৩৬	৯৬.৯১



সারণী-৩ এ বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট এর ২০১৫-১৬ সাল হতে ২০১৭-১৮ সাল পর্যন্ত প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় অনুপাত নিরূপণ করা হয়েছে। এ সারণীর তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ০.৯৮% এবং ২০১৭-১৮ সালে একই হারে ০.৯৮% বৃদ্ধি পেয়েছে। ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ সালের তুলনায় সংযোজিত মূল্যে শ্রম ব্যয়ের শতকরা হার ২০১৬-১৭ সালে ০.৯০% এবং ২০১৭-১৮ সালে ১.৩৫% হ্রাস পেয়েছে। জনশক্তি প্রতি শ্রম ব্যয় ভিত্তি বছর ২০১৫-১৬ তুলনায় ২০১৬-১৭ সালে ২০.৪১% এবং ২০১৭-১৮ সালে ২৩.৬৭% বৃদ্ধি পেয়েছে।

প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় হ্রাসের কারন ও প্রতিকারঃ

বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট এর প্রতিযোগিতামূলক শ্রম ব্যয় হ্রাসের অন্যতম কারন হিসেবে বেতন মজুরীর তুলনায় সংযোজিত মূল্যে আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি না পাওয়া। এ থেকে উত্তরনের জন্য ব্যবস্থাপনার সাথে দায়িত্বরত জনবলকে আরো দক্ষতার সাথে কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে, যাতে অধিক হারে আয় বৃদ্ধি পায়, আয় বৃদ্ধি পেলে সংযোজিত মূল্য বৃদ্ধি পাবে।

বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট এর কর্মরত কর্মকর্তা-কর্মচারি, প্রশিক্ষক, টেকনিশিয়ান, ড্রাইভার ও কন্ট্রাকটরদের নিয়ে গত ২১/০৩/২০১৯ তারিখে আলাদা ভাবে ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) পরিচালনা করা হয়। ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) এর মাধ্যমে বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট এর নিম্ন লিখিত অসংগতি গুলো উঠে এসেছে। যা তুলে ধরা হলো।



বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট এ ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FDG) কার্যক্রম পরিচালনার কিছু ছবি

বি আর টি সি প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট, গাজীপুরের অসংগতি যেখানে----

- ✚ প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট যে গাড়িগুলো দিয়ে বিপিএটিসিতে প্রশিক্ষণ দেয় সেই গাড়িগুলো অনেক পুরাতন ও ম্যানুয়েল। মেরামত খরচ অনেক বেশি। এছাড়া অধিকাংশ ক্ষেত্রেই গাড়ি মেরামত করার জন্য যে যন্ত্রাংশ দরকার তা খুঁজে পাওয়া যায় না। গাড়ী গুলোর মডেল ৮০ ও ৯০। গাড়ীর গুলোর আধুনিকায়ন করা জরুরী।
- ✚ **License** নবায়ন সমীচীনতাঃ
১ম এ হালকা **License** দেয়া হয়। পরে ভারী **License** দেয়া হয়। **License** পেতেও সমস্যা হয় দীর্ঘসূত্রিতার কারণে। বিআরটিএতে দীর্ঘসূত্রিতায় ১ টা **Card** পেতে ড্রাইভারদের ১ বছরের বেশি সময় লাগছে।
- ✚ বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট এর প্রশিক্ষণ রুম এর আধুনিকায়ন + আধুনিক ল্যাপটপ + প্রজেক্টর সহ শ্রেণী কক্ষ এর ডিজিটালাইজেশনের অভাব।
- ✚ প্রশিক্ষণের **off peak season** কর্মচারীদের বেতন পেতে সমস্যা হয়।
- ✚ ফাইলে জটিলতা/ফাইল **update** হয় না।
- ✚ কাজের গতিশীলতা কমে যাচ্ছে। কম্পিউটার পর্যাপ্ত নয়। ই-ফাইলিং তো দূরের কথা, অন্য কাজ হাতে করতে হচ্ছে।

- ✚ ৮০ ও ৯০ মডেলের গাড়ী দিয়ে প্রশিক্ষণ দিতে হয়, ফলে গ্রাহকগণ এতে প্রশিক্ষণ নিতে নিরুৎসাহিত হয়। ফলে গ্রাহক সংখ্যা অনেক কম।
- ✚ পুরানো দক্ষ প্রশিক্ষক চাকুরী হতে অবসর নেওয়ায় এখন দক্ষ প্রশিক্ষকের অভাব রয়েছে।
- ✚ কোন **incentive** বা প্রনোদনার ব্যবস্থা নেই।
- ✚ **PRL** এ যাওয়া কর্মচারিরা সময়মত গ্রাচুইটি অর্থ পায় না।
- ✚ এছাড়া বিআরটিসিতে চাকুরী স্থায়ীকরণের কোন সুযোগ নেই। দীর্ঘ ৮/৯ বছর পর এখনো অনেক কর্মচারির চাকুরী স্থায়ী হয় না।
- ✚ একজন কর্মচারি নতুন অবস্থায় ৯৩০০/- টাকায় চাকুরীতে প্রবেশ করে এখনো ঐ অবস্থায় রয়েছে। ১০ বছর পর্যন্ত চাকুরী করার পরও সেই কর্মচারি কোন **increment** পাচ্ছে না।
- ✚ **Mentally upset** থাকায় দুর্ঘটনা বেশি ঘটে। কারণ বেতন/ভাতার নিশ্চয়তা নেই।
- ✚ বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট এর পর্যাপ্ত আর্থিক সংকট রয়েছে।
- ✚ অন্য কোম্পানীর গাড়ির সাথে প্রতিযোগিতায় টিকতে পারছে না। রাজস্ব খাত নেই। নিজস্ব **income** দিয়ে চলতে হচ্ছে।
- ✚ সরকারী **Maximum** সুযোগ সুবিধা হতে বঞ্চিত।
- ✚ প্রশিক্ষণের জন্য কোন **AC** ও অটো গিয়ারের গাড়ি নেই।
- ✚ **Uniform/জুতা** ছাতা ইত্যাদি দেওয়ার ব্যবস্থা নেই।
- ✚ ওয়ার্কশপ পর্যাপ্ত নয়।

বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট সুপারিশ সমূহঃ

- 🚩 অবকাঠামো উন্নয়ন করা।
- 🚩 ট্রেনিং এ ব্যবহারের জন্য নতুন অটো গিয়ার এসি গাড়ি এবং **sensor** থাকা।
- 🚩 ওয়ার্কশপ বড় করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা।
- 🚩 অভার টাইমের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।
- 🚩 কাজকে উৎসাহিত করার জন্য প্রনোদনার ব্যবস্থা করা যেতে পারে।
- 🚩 কাজের পরিবেশ বজায় রাখার জন্য রাজস্ব খাতে স্থানান্তরের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।
- 🚩 পিআরএল এ যাওয়া কর্মচারিরা সময়মত যাতে ভবিষ্যৎ তহবিল ও গ্রাচুইটি অর্থ উত্তোলন করতে পারে সে ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।
- 🚩 পর্যাপ্ত ওয়ার্কশপের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।
- 🚩 **Uniform/জুতা** ছাতা ইত্যাদি দেওয়ার ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

সুপারিশঃ

- ১। বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি) একটি রাষ্ট্রীয় পরিবহণ সংস্থা। বিআরটিসি দেশের যোগাযোগ ক্ষেত্রে নিরাপদ ও সাশ্রয়ী মূল্যে যাত্রী ও পণ্য পরিবহণে অনন্য অবদান রেখে চলছে। বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআরটিসি) এর কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানা দক্ষতার সাথে সরকারি ও বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের গাড়ী মেরামত ও সার্ভিসিং করার মাধ্যমে সরকারের রাজস্ব বৃদ্ধিতে বিশেষ ভূমিকা পালন করছে এবং বিআরটিসির কেন্দ্রীয় প্রশিক্ষণ ইন্সটিটিউট দক্ষ চালক ও কারিগর তৈরির মাধ্যমে মানুষের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করে যাচ্ছে। উপরে উল্লেখিত ৪টি প্রতিষ্ঠানে সরেজমিনে পরিদর্শনে দেখা যায় যে, উৎপাদনশীলতা ধারাবাহিকভাবে উর্ধ্বমুখী রাখার জন্য প্রয়োজনীয় প্রচেষ্টা ও উদ্যোগের অভাব রয়েছে। এই লক্ষ্যে ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষকে উৎপাদনশীলতার গুরুত্ব সম্পর্কে অবশ্যই সচেতন হতে হবে। একই সাথে কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের উৎপাদনশীলতার প্রয়োজনীয়তা ও সফল সম্পর্কে সচেতন করতে হবে এবং উৎপাদনশীলতা উন্নয়ন কার্যক্রমে অংশ গ্রহণের জন্য তাদেরকে উদ্বুদ্ধ করতে হবে।
- ২। বিআরটিসির মতিঝিল বাস ডিপো, ঢাকা ট্রাক ডিপো, কেন্দ্রীয় মেরামত কারখানার অবকাঠামো ও ভূমির উন্নয়ন করা প্রয়োজন। ভূমির সঠিক ব্যবহার নিশ্চিত করার জন্য নীচ তলায় বাস ও ট্রাকের গ্যারেজ এবং মেরামত ও সার্ভিসিং কারখানার জন্য খালি জায়গা রেখে কমপক্ষে ২০ থেকে ২৫ তলা বিশিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণ করা যেতে পারে। এর জন্য পরিকল্পনা মাফিক সুপার মার্কেট, সরকারি ও বাণিজ্যিক কাজের ব্যবহারের জন্য অফিস নির্মাণ এবং বিআরটিসির সদস্যদের আবাসিক কাজে ব্যবহারের প্রয়োজন মিটানো যেতে পারে। এতে সরকারি আয় বৃদ্ধিসহ বিআরটিসির কর্মচারীদের আর্থিক সমস্যার সমাধান হবে এবং উন্নত পরিবেশে বিআরটিসি নাগরিক সেবা প্রদান করতে পারবে।
- ৩। ঢাকা শহরের যানজট নিরসনের জন্য বিআরটিসি বহরে আরও আধুনিক বাস সংযোজন করা যেতে পারে, সে সকল বাসগুলি কাউন্টার সিস্টেমে চলাচল করবে এবং বাসগুলি সঠিক সার্ভিস প্রদান করছে কিনা তার জন্য আলাদা চেকিং এর ব্যবস্থা থাকতে পারে। তাছাড়া সিংগাপুর মডেলের বাসও সংযোজন করার যায়, সিংগাপুর মডেলের বাসগুলিতে একজন ড্রাইভার পরিচালনা করবে। ড্রাইভার নিদিষ্ট বাস স্ট্যান্ডে বাস থামাবে এবং যাত্রী ভাড়া পরিশোধের জন্য কার্ড পাল্স করে সেখান থেকে উঠবে এবং পাল্স করে নিদিষ্ট বাস স্ট্যান্ডে নেমে যাবে।
- ৪। যেহেতু বিআরটিসি একটি সেবা মূলক প্রতিষ্ঠান তাই বিমান, রেলওয়ে, নৌপরিবহণসহ অন্যান্য সমজাতীয় প্রতিষ্ঠানের মত বিআরটিসি সরকারি প্রতিষ্ঠানটির অপারেশন ও সার্ভিসের সাথে জড়িত সকল কর্মচারির মানবিক দিক বিবেচনায় বেতন ও বোনাস রাজস্ব খাতে ন্যাস্ত করার প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ৫। প্রতিষ্ঠান সমূহে নিয়মিত উৎপাদনশীলতা পরিমাপ করার পাশাপাশি উৎপাদনশীলতা উন্নয়নের ক্ষেত্রে অন্তরায় সমূহ চিহ্নিত করতে হবে এবং প্রতিকারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। প্রয়োজনে এনপিও'র সহযোগিতায় কর্মকর্তা, কর্মচারি ও শ্রমিকদের উৎপাদনশীলতা বিষয়ে সচেতনতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রশিক্ষণ, কর্মশালা ও সেমিনারের আয়োজন করা যেতে পারে;

- ৬। উপরে উল্লেখিত ৪টি প্রতিষ্ঠানে সরেজমিনে পরিদর্শনে দেখা যায় যে, পারিপার্শ্বিক অবস্থানে অনেক নোংরা পরিবেশ রয়েছে। এ নোংরা পরিবেশকে উন্নত করতে হলে এনপিও'র মাধ্যমে ৫এস এর বিষয়ে প্রশিক্ষণ গ্রহণ করে ৫এস কর্মসূচি বাস্তবায়ন করতে হবে। কোন প্রতিষ্ঠানে উৎপাদনশীলতা শূন্যের কোটায় থাকলে সে প্রতিষ্ঠানে যদি ৫-এস কর্মসূচি বাস্তবায়ন করা হয় তবে উক্ত প্রতিষ্ঠানে উৎপাদনশীলতা ১০-১৫% বৃদ্ধি পায় এবং সে প্রতিষ্ঠান উন্নত পরিবেশ বান্ধব প্রতিষ্ঠানে পরিনত হয়।
- ৭। উৎপাদনশীলতা কোন একক প্রচেষ্টার ফল নয়। এটা একটি সংগঠিত প্রক্রিয়া। সুতরাং উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে কর্মকর্তা, কর্মচারি ও শ্রমিকদের মধ্যে সুসম্পর্ক বজায় রাখতে হবে;
- ৮। জনশক্তির ও সম্পদের সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করা;
- ৯। সেবার সর্বোচ্চ মান নিশ্চিত করা; এবং
- ১০। পরিবহণ সেক্টরে প্রতিযোগিতায় টিকে থাকতে হলে অপ্রয়োজনীয় ব্যয় কমিয়ে সেবার মান বৃদ্ধি করতে হবে। সেবার মান বৃদ্ধি করার জন্য কর্মকর্তা, কর্মচারি ও সার্ভিস প্রদানের সাথে নিয়োজিত সকল কর্মীকে উৎপাদনশীলতা বিষয়ক প্রশিক্ষণ গ্রহণ করতে হবে।