DHAKA PROBE

সত্যের সাথে, সত্যের পথে

সংবাদপত্র সংস্করণ (PDF) তৈরি: 14 Nov 2026, 04:08 PM

জাতীয়

তেল চুরি ঠেকাতে পাইপলাইন, এখন সেই পাইপলাইনেই চুরি

প্রতিবেদক: ঢাকা প্রোব ডেস্ক
প্রকাশের তারিখ: বৃহস্পতিবার, ১২ নভেম্বর ২০২৬, ০৭:৫৬ AM



তেল চুরি ঠেকাতে পাইপলাইন, এখন সেই পাইপলাইনেই চুরি

জ্বালানি তেল পরিবহনে চুরি, অপচয় ও ব্যয় কমানোর লক্ষ্য নিয়ে প্রায় ৩ হাজার ৭০০ কোটি টাকা খরচ করে নির্মাণ করা হয়েছিল চট্টগ্রাম-ঢাকা পাইপলাইন। কিন্তু যে অবকাঠামোকে তেল চুরি প্রতিরোধের অন্যতম মাধ্যম হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছিল, এখন সেটিই হয়ে উঠেছে চুরির নতুন ক্ষেত্র। কোথাও মাটির নিচে থাকা পাইপলাইনে ছিদ্র করে সরাসরি তেল সরিয়ে নেওয়া হচ্ছে, আবার কোথাও ট্যাংকের ধারণক্ষমতার হিসাব নিয়ে কারসাজির মাধ্যমে বিপুল পরিমাণ ডিজেল গায়েবের অভিযোগ উঠেছে।

শুধু তেল চুরিই নয়, প্রকল্পটির নিরাপত্তা ও পরিচালনব্যবস্থার নানা দুর্বলতাও সামনে এসেছে। পাইপলাইনে অনুপ্রবেশ, খনন কিংবা তেল ছড়িয়ে পড়ার ঘটনা শনাক্ত করতে যেসব স্বয়ংক্রিয় প্রযুক্তি স্থাপন করা হয়েছে, সেগুলোর কার্যকারিতা নিয়েও প্রশ্ন রয়েছে। প্রকল্পের নিয়ন্ত্রণ ও নজরদারি ব্যবস্থা এখনো পুরোপুরি কার্যকর না হওয়ায় প্রায় ৩ হাজার ৬৯৯ কোটি টাকার বিনিয়োগের সুফল নিয়ে সংশয় তৈরি হয়েছে।

সম্প্রতি হবিগঞ্জের মাধবপুরে জাতীয় গ্রিডের কনডেনসেট পরিবহনকারী পাইপলাইনে অবৈধ সংযোগ স্থাপন করে চুরির ঘটনাও সামনে এসেছে। গ্যাসের উপজাত এই জ্বালানি দুই দিনে ৪ হাজার ২৯২ লিটার চুরি করে একটি সংঘবদ্ধ চক্র। পরে চুরি করা কনডেনসেট মাটির নিচে তৈরি গোপন ট্যাংকে মজুত করা হতো। এ ঘটনায় নোয়াপাড়া ইউনিয়নের সাবেক ইউপি সদস্য রতনপুর গ্রামের ইসলাম উদ্দিনসহ চার-পাঁচজনের বিরুদ্ধে গত বুধবার রাতে মাধবপুর থানায় মামলা করেছে গ্যাস ট্রান্সমিশন কম্পানি লিমিটেড (জিটিসিএল)।

অন্যদিকে রাষ্ট্রায়ত্ত জ্বালানি তেল বিপণনকারী প্রতিষ্ঠান যমুনা অয়েলের অভ্যন্তরীণ নথিতে চট্টগ্রামের মিরসরাইয়ে পাইপলাইন ফুটো করে তেল চুরির চেষ্টার তথ্য পাওয়া গেছে। গত ৮ জানুয়ারি ঘটনাটি প্রকাশ্যে আসে। তবে নথি অনুযায়ী, এর আগেও দীর্ঘ সময় ধরে পাইপলাইনে অবৈধ সংযোগ স্থাপনের চেষ্টা চলছিল।

এ ছাড়া চট্টগ্রাম থেকে ফতুল্লা ডিপোতে পাইপলাইনের মাধ্যমে দুই দফায় পাঠানো ৩ লাখ ৭৫ হাজার ৪১৮ লিটার ডিজেলের হিসাব পাওয়া যাচ্ছে না। ডিপোর দুটি ট্যাংকের ধারণক্ষমতা নির্ধারণে অসংগতি এবং ক্যালিব্রেশন সনদে কারসাজির অভিযোগও উঠেছে।

পাইপলাইন নির্মাণ ও নিরাপত্তার কাজে নিয়োজিত ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধেও অনিয়মের অভিযোগ রয়েছে। তদন্ত কমিটির প্রতিবেদনে অপটিক্যাল ফাইবার কেবলে নিয়মবহির্ভূতভাবে অতিরিক্ত জয়েন্ট কিট স্থাপনের তথ্য উঠে এসেছে। এতে যোগাযোগব্যবস্থা ব্যাহত হচ্ছে। একই সঙ্গে পাইপলাইন ইন্ট্রুশন ডিটেকশন সিস্টেম (পিআইডিএস), লিক ডিটেকশন সিস্টেম (এলডিএস), সুপারভাইজরি কন্ট্রোল অ্যান্ড ডেটা অ্যাকুইজিশন সিস্টেম (স্কাডা) এবং সিসিটিভির কার্যক্রমেও বিঘ্ন ঘটছে।

অথচ এসব প্রযুক্তির মাধ্যমে পাইপলাইনের আশপাশে অননুমোদিত প্রবেশ, খননকাজ কিংবা তেল ছড়িয়ে পড়ার মতো ঘটনা তাৎক্ষণিক শনাক্ত করার কথা।

প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও বাস্তবতা

বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোরেশন (বিপিসি) সূত্রে জানা গেছে, প্রায় ২৫০ কিলোমিটার দীর্ঘ চট্টগ্রাম-ঢাকা পেট্রোলিয়াম পাইপলাইন (সিডিপিএল) নির্মাণে ব্যয় হয়েছে ৩ হাজার ৬৯৯ কোটি টাকা। ২০১৮ সালে প্রকল্পটির নির্মাণকাজ শুরু হয়। বছরে ৫০ লাখ টন জ্বালানি তেল পরিবহনের সক্ষমতা নিয়ে নির্মিত পাইপলাইনটির আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করা হয় ২০২৫ সালের ১৬ আগস্ট। এর আগে ২০২৪ সালের জুনে এ পথে সরাসরি তেল পরিবহন শুরু হয়। ১৬ ইঞ্চি ব্যাসের মূল পাইপলাইনটি মাটির প্রায় পাঁচ ফুট গভীরে স্থাপন করা হয়েছে।

প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য ছিল নদীপথে জাহাজ ও ট্যাংকারের মাধ্যমে তেল পরিবহনের ঝুঁকি, চুরি এবং সিস্টেম লস কমানো। পাশাপাশি পরিবহন ব্যয় সাশ্রয় করে দ্রুত ও নিরাপদে জ্বালানি সরবরাহ নিশ্চিত করার পরিকল্পনা ছিল। প্রকল্পের নথি অনুযায়ী, বছরে প্রায় ২৩৬ কোটি টাকা সাশ্রয়ের প্রত্যাশা করা হয়েছিল। তবে বাস্তবে নিরাপত্তা, পরিচালনা ও তেলের পরিমাণ নির্ধারণের ব্যবস্থায় একের পর এক দুর্বলতা ধরা পড়ছে।

নজরদারি প্রযুক্তি অকার্যকর

মিরসরাইয়ে পাইপলাইন ছিদ্র করে তেল চুরির ঘটনায় পেট্রোলিয়াম ট্রান্সমিশন কম্পানি (পিটিসি) পিএলসির গঠিত তদন্ত কমিটির প্রতিবেদনে স্বয়ংক্রিয় নজরদারি ব্যবস্থার গুরুতর ত্রুটি উঠে এসেছে।

প্রতিবেদন অনুযায়ী, গত ৮ জানুয়ারি পাইপলাইনে ছিদ্র করে তেল বের করে নেওয়ার সময় ডেসপ্যাচ টার্মিনালের নিয়ন্ত্রণকক্ষে থাকা পিআইডিএস ও এলডিএস কোনো সতর্কসংকেত দেয়নি। ফলে প্রযুক্তির মাধ্যমে ঘটনাটি জানতে পারেননি দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তারা। পরে

নিরাপত্তার দায়িত্বে থাকা প্রতিষ্ঠানের কর্মীরা মুঠোফোনে বিষয়টি জানালে কর্তৃপক্ষের নজরে আসে।

তদন্তে দেখা যায়, ২০২৫ সালের ১ অক্টোবর থেকে ২০২৬ সালের ৭ জানুয়ারি পর্যন্ত তিন মাসে পিআইডিএস ১০৮ বার অকার্যকর হয়ে পড়ে। অন্যদিকে ফিল্ড ইনস্ট্রুমেন্টের ত্রুটির কারণে এলডিএস ৪৯ দিন কার্যত বন্ধ ছিল। টেলিযোগাযোগব্যবস্থার সমস্যা এবং অপটিক্যাল ফাইবার কেবলের ত্রুটিকে এর অন্যতম কারণ হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে।

প্রতিবেদনে আরও বলা হয়, ৯ জানুয়ারি পাইপলাইন মেরামতের জন্য এক্সকাভেটর দিয়ে মাটি খনন এবং পাইপের ছিদ্রে রিপেয়ার ক্ল্যাম্প বসানোর সময়ও পিআইডিএস কোনো সংকেত দেয়নি। নকশা অনুযায়ী, পাইপলাইন থেকে ১০ থেকে ২০ মিটারের মধ্যে খননকাজ হলে এ ব্যবস্থায় সতর্কসংকেত পাওয়ার কথা। কিন্তু বাস্তবে তা কার্যকর ছিল না।

এ ছাড়া গোদনাইল রিসিপ্ট টার্মিনালের স্কাডা ব্যবস্থার চারটি সার্ভার ২০২৫ সালের ১ নভেম্বর থেকে বিকল হয়ে পড়ে। এগুলো হলো স্কাডা প্রাইমারি, স্কাডা সেকেন্ডারি, এলডিএস ও ওয়েভ সার্ভার। চলতি বছরের ১১ জানুয়ারি সার্ভারগুলো পুনঃস্থাপন করা হলেও তদন্ত প্রতিবেদন জমা দেওয়ার সময় পর্যন্ত সেগুলো কার্যকর হয়নি। এলডিএস সার্ভার বিকল থাকা এবং আরটিইউ প্যানেলে বিদ্যুৎ সংযোগ বন্ধ থাকায় নজরদারির এ ব্যবস্থাও দীর্ঘদিন অকার্যকর ছিল।

প্রকল্পসংশ্লিষ্ট ব্যক্তিরা জানিয়েছেন, পুরো ২৫০ কিলোমিটার পাইপলাইনে স্বয়ংক্রিয় নজরদারি ব্যবস্থা কার্যকর করতে আরও সময় লাগতে পারে।

এ বিষয়ে বিপিসির চেয়ারম্যান ড. মো. রফিকুল ইসলাম কালের কণ্ঠকে বলেন, চট্টগ্রাম থেকে ঢাকায় জ্বালানি তেল পরিবহনের পাইপলাইন নির্মাণের অন্যতম লক্ষ্য ছিল পরিবহন ব্যয় ও সিস্টেম লস কমানো, অপচয় রোধ এবং দ্রুত ও নিরাপদে জ্বালানি সরবরাহ নিশ্চিত করা। তবে পাইপলাইনে তেল চুরির ঘটনা সামনে আসার পর নিরাপত্তা ও নজরদারি বাড়ানোর উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে।

তিনি বলেন, ভারত-বাংলাদেশ মৈত্রী পাইপলাইনেও শুরুর দিকে এ ধরনের সমস্যা দেখা দিয়েছিল। এ কারণে অপটিক্যাল ফাইবার কেবলের (ওএফসি) মাধ্যমে পাইপলাইন পর্যবেক্ষণের ব্যবস্থা নেওয়া হচ্ছে। তবে এ প্রযুক্তি ব্যবহারে কিছু কারিগরি জটিলতা রয়েছে। পাইপলাইন সড়কের পাশ দিয়ে যাওয়ায় যানবাহনের শব্দ এবং অবৈধভাবে পাইপলাইনে হস্তক্ষেপের ফলে সৃষ্ট শব্দের মধ্যে পার্থক্য নির্ণয় করা কঠিন হচ্ছে। বিষয়টি সমাধানে কাজ চলছে। পুরো পাইপলাইনে নজরদারি নিশ্চিত করতে প্রযুক্তিগত ব্যবস্থার উন্নয়ন করা হচ্ছে।

সিডিপিএলের মহাব্যবস্থাপক ও তদন্ত কমিটির সাবেক প্রধান মোহাম্মদ আমিনুল হক বলেন, নিরাপত্তার দায়িত্বে থাকা প্রতিষ্ঠান এএসএসএল পাইপলাইনের পাশে নির্মিত একটি ঘর শনাক্ত করতে পারেনি। এ বিষয়ে ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানকে সতর্ক করা হয়েছে। তাঁর ভাষ্য, কোনো ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে চুক্তি বাতিল করে নতুন করে দরপত্র আহ্বান করতে প্রায় ছয় মাস সময় লাগে। এ ছাড়া সেন্সরের মাধ্যমেও সঠিক স্থান শনাক্ত করা সম্ভব হয়নি।

ফতুল্লা ডিপোতে ডিজেলের হিসাব নেই

পাইপলাইনে সরাসরি তেল চুরির অভিযোগের পাশাপাশি ফতুল্লা ডিপোতে হিসাবের গরমিলের মাধ্যমে বিপুল পরিমাণ ডিজেল সরিয়ে নেওয়ার আশঙ্কা তৈরি হয়েছে। যমুনা অয়েলের অভ্যন্তরীণ হিসাব অনুযায়ী, দুই দফায় পাইপলাইনের মাধ্যমে সরবরাহ করা মোট ৩ লাখ ৭৫ হাজার ৪১৮ লিটার ডিজেলের হিসাব মিলছে না। এর মধ্যে প্রথম দফায় ২ লাখ ৬২ হাজার ৮০৪ লিটার এবং দ্বিতীয় দফায় ১ লাখ ১২ হাজার ৬১৪ লিটারের ঘাটতি পাওয়া গেছে।

যমুনা অয়েলের পরিচালন বিভাগ থেকে ২০২৫ সালের ২৪ সেপ্টেম্বর ব্যবস্থাপনা পরিচালকের কাছে পাঠানো এক চিঠিতে এ তথ্য জানানো হয়। চিঠি অনুযায়ী, ২৪ জুন থেকে ৪ জুলাই পর্যন্ত প্রথম দফায় তেল সরবরাহের সময় হিসাবের সঙ্গে বাস্তব মজুদের পার্থক্য পাওয়া যায় ২ লাখ ৬২ হাজার ৮০৪ লিটার। পরবর্তী সময়ে ১৪ থেকে ২২ সেপ্টেম্বর পর্যন্ত দ্বিতীয় দফায় আরও ১ লাখ ১২ হাজার ৬১৪ লিটারের ঘাটতি ধরা পড়ে।

ডিপোর ২২ ও ২৩ নম্বর ট্যাংকের ধারণক্ষমতা নিয়ে অসংগতি পাওয়ার পর বিষয়টি আরও সন্দেহজনক হয়ে ওঠে। অভিযোগ রয়েছে, ট্যাংক দুটির প্রকৃত ধারণক্ষমতার তুলনায় ক্যালিব্রেশন সনদে কম ধারণক্ষমতা দেখানো হয়েছে। এতে বাস্তবে ট্যাংকে যতটুকু তেল রয়েছে, হিসাবের খাতায় তার চেয়ে কম দেখানোর সুযোগ তৈরি হয়। এই পার্থক্য কাজে লাগিয়ে অতিরিক্ত তেল হিসাবের বাইরে সরিয়ে নেওয়া হয়ে থাকতে পারে বলে আশঙ্কা করা হচ্ছে।

বিশেষ করে ২২ নম্বর ট্যাংকের ২০১৮ ও ২০২৫ সালের ক্যালিব্রেশন প্রতিবেদনে বড় ধরনের পার্থক্য পাওয়া গেছে। ২০১৮ সালের সনদ অনুযায়ী, ২ হাজার মিলিমিটার উচ্চতায় ট্যাংকটির ধারণক্ষমতা ছিল ১২ লাখ ৮৮ হাজার ৪৪ লিটার। ২০২৫ সালের প্রতিবেদনে একই উচ্চতায় ধারণক্ষমতা দেখানো হয়েছে ১২ লাখ ২৮ হাজার ৮৪০ লিটার। অর্থাৎ কাগজে ধারণক্ষমতা কম দেখানো হয়েছে ৫৯ হাজার ২০৪ লিটার।

একইভাবে ১২ হাজার ১৪০ মিলিমিটার উচ্চতায় ২০১৮ সালে ট্যাংকটির ধারণক্ষমতা ছিল ৭২ লাখ ৬৬ হাজার ৩৯৭ লিটার। ২০২৫ সালে তা দেখানো হয়েছে ৭২ লাখ ৮ হাজার ১২৯ লিটার। এ ক্ষেত্রে পার্থক্য ৫৮ হাজার ২৬৮ লিটার।

ট্যাংক দুটির ক্যালিব্রেশনের দায়িত্বে ছিল খুলনার ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান মেসার্স এস এম নুরুল হক। প্রতিষ্ঠানটির মালিক আন্দালিব বিন হক গণমাধ্যমকে বলেন, ক্যালিব্রেশন সনদে ১ শতাংশ পর্যন্ত ভুল গ্রহণযোগ্য হতে পারে। তবে ৬০ হাজার লিটারের পার্থক্য কোনোভাবেই গ্রহণযোগ্য নয়। তাঁর দাবি, এটি মুদ্রণজনিত ভুল হতে পারে। একই সঙ্গে তিনি স্বীকার করেন, যমুনা অয়েল খসড়া প্রতিবেদন যথাযথভাবে যাচাই করেনি।

যমুনা অয়েলের কয়েকজন ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তার অভিযোগ, পরিকল্পিতভাবে ট্যাংকের ধারণক্ষমতা কম দেখিয়ে তেল সরিয়ে নেওয়ার সুযোগ তৈরি করা হয়েছে। তাঁদের ধারণা, দুই দফায় প্রায় আড়াই লাখ লিটার ডিজেল চুরি হয়ে থাকতে পারে। তবে হিসাবের বাইরে থাকা পুরো ৩ লাখ ৭৫ হাজার ৪১৮ লিটার ডিজেল চুরি হয়েছে কি না, তা এখনো নিশ্চিত নয়। পাইপলাইনে অবশিষ্ট তেল, পরিমাপের ত্রুটি কিংবা অন্য কোনো কারণে হিসাবের পার্থক্য তৈরি হয়েছে কি না, তা তদন্তের মাধ্যমে নির্ধারণ করতে হবে।

কর্মসংস্থানেও প্রভাব

চট্টগ্রাম থেকে ঢাকায় জ্বালানি তেল পরিবহনে পাইপলাইন চালু হওয়ায় নদীপথে তেল পরিবহনের সঙ্গে যুক্ত শ্রমিক-কর্মচারীদের কর্মসংস্থানেও প্রভাব পড়েছে। আগে জাহাজ, লাইটার ভেসেল ও ট্যাংকারের মাধ্যমে বিপুল পরিমাণ জ্বালানি তেল পরিবহন করা হতো। এ কাজে কয়েক হাজার শ্রমিক, কর্মচারী, নাবিক ও সংশ্লিষ্ট পেশার মানুষ যুক্ত ছিলেন।

পাইপলাইনে সরাসরি তেল পরিবহন শুরু হওয়ায় নদীপথে জ্বালানি পরিবহনের কাজ কমে গেছে। এতে সংশ্লিষ্ট শ্রমিকদের একটি বড় অংশ কর্মহীন হওয়ার ঝুঁকিতে পড়েছেন। একই সঙ্গে লাইটার ভেসেল ও ট্যাংকার মালিকদের আয় কমে আর্থিক সংকট তৈরি হয়েছে।

বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম ট্যাংকার ওনার্স অ্যাসোসিয়েশনের সহসভাপতি খোরশেদ আলম বলেন, আগে সারা বছর তাঁদের জাহাজে তেল পরিবহনের জন্য প্রায় ১৫০ কোটি টাকা ফ্রেইট বাবদ দেওয়া হতো। এখন পাইপলাইনে সরকার ৭০০ কোটি টাকা খরচ করছে। অথচ পুরো

প্রকল্পের ব্যয় সাড়ে তিন হাজার কোটি টাকার বেশি। এতে তাঁদের ব্যবসা ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। পাশাপাশি অর্থায়নকারী ব্যাংক এবং অসংখ্য শ্রমিকের জীবিকাও ঝুঁকিতে পড়েছে।

সব মিলিয়ে যে পাইপলাইন নির্মাণের অন্যতম উদ্দেশ্য ছিল জ্বালানি তেল চুরি ও পরিবহন ব্যয় কমানো, সেই প্রকল্পেই এখন চুরি, হিসাবের গরমিল এবং নজরদারির দুর্বলতার অভিযোগ উঠছে। প্রকল্পের প্রত্যাশিত সুফল পেতে হলে অবকাঠামোর পাশাপাশি নিরাপত্তা ও পরিচালনব্যবস্থাও কার্যকর করা জরুরি।

বিশেষজ্ঞদের মতে, শুধু পাইপলাইন নির্মাণ করলেই জ্বালানি তেল চুরি বন্ধ করা সম্ভব নয়। পাইপলাইনের দুই প্রান্তে তেলের পরিমাণ নির্ভুলভাবে পরিমাপ, ট্যাংকের ধারণক্ষমতা ও ক্যালিব্রেশন সনদ যাচাই, স্বয়ংক্রিয় মজুদ ব্যবস্থাপনা এবং সার্বক্ষণিক নিরাপত্তা নজরদারি নিশ্চিত করতে হবে। অন্যথায় বিপুল অর্থ ব্যয়ে নির্মিত এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ব্যাহত হওয়ার আশঙ্কা থেকেই যাবে।

এ বিভাগের আরও খবর



রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্রে এলো ইউরেনিয়ামের ষষ্ঠ চালান
পাবনার রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্রের দ্বিতীয় ইউনিটের জন্য রাশিয়া থেকে আমদানি করা ইউরেনিয়ামের আরও একটি চালান প্রকল্প এলাকায় পৌঁছেছে। এ নি...

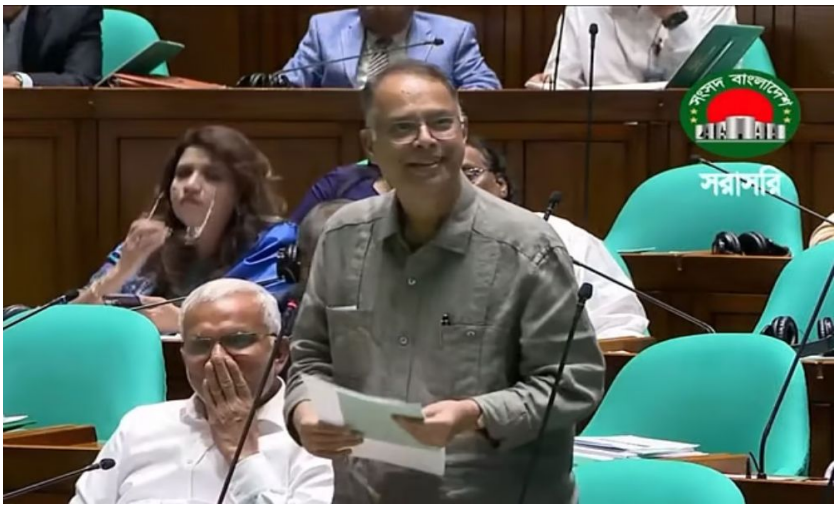


সচেতনতা ও প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থায় ডায়াবেটিসের ঝুঁকি কমানো সম্ভব: প্রধানমন্ত্রী
ডায়াবেটিস সম্পর্কে জনসচেতনতা বাড়ানো এবং প্রতিরোধমূলক পদক্ষেপ গ্রহণের মাধ্যমে এ রোগের ঝুঁকি ও জটিলতা অনেকটাই কমিয়ে আনা সম্ভব বলে মন্তব্য করেছ...



দেশের স্বাস্থ্যসেবায় বড় পরিবর্তন দরকার: রাষ্ট্রপতি

দেশের চিকিৎসাব্যবস্থায় বড় ধরনের সংস্কার প্রয়োজন বলে মন্তব্য করেছেন রাষ্ট্রপতি মির্জা ফখরুল ইসলাম আলমগীর। তিনি বলেছেন, স্বাস্থ্য খাতকে নতুন ক...



জ্বালানি তেল বিক্রিতে বিপিসির লোকসান ২৭ হাজার ৬৬৯ কোটি টাকা

আন্তর্জাতিক বাজারের তুলনায় কম দামে দেশের বাজারে জ্বালানি তেল বিক্রি করায় চলতি বছরের মার্চ থেকে ২৫ অক্টোবর পর্যন্ত বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম করপোর...

Copyright Dhaka Probe

অনলাইন সংস্করণ পড়তে ভিজিট করুন: https://dhakaprobe.com/national/tel-churi-thekate-paiplain-ekhn-sei-paiplainei-churi