

বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলের অর্থনৈতিক উন্নয়নে মংলা সমুদ্র বন্দরের ভূমিকা

সৈয়দ ফার আবীর **
মো: মোয়াজ্জেম হোসেন খান **

সারসংক্ষেপ

আলোচ্য প্রবন্ধে বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলের অর্থনৈতিক উন্নয়নে মংলা সমুদ্র বন্দরের ভূমিকা নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে। প্রবন্ধের প্রথমাংশে ভূমিকা, লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য এবং পদ্ধতি নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে। প্রবন্ধের দ্বিতীয়াংশে মংলা সমুদ্র বন্দরের ঐতিহাসিক পটভূমি এবং এর ভৌত ও সাংগঠনিক কাঠামো তুলে ধরা হয়েছে। তৃতীয়াংশে মংলা বন্দরের বর্তমান অর্থনৈতিক অবস্থার বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রবন্ধের চতুর্থাংশে মংলা সমুদ্র বন্দরের সমস্যাসমূহ চিহ্নিতকরণ ও এগুলোর সমাধানের উপায় এবং মংলা বন্দরের সম্ভাবনার দিগন্তসমূহ চিহ্নিত করার প্রচেষ্টা গ্রহণ করা হয়েছে আর সবশেষে মংলা বন্দর উন্নয়নের ক্ষেত্রে বিভিন্ন পন্থা সুপারিশমালার আকারে তুলে ধরা হয়েছে এবং উপসংহার দেওয়া হয়েছে।

ভূমিকা, লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য এবং পদ্ধতি

ভূমিকা

বাংলাদেশের নদ-নদী যুগ যুগ ধরে গৌরবের বিষয় হিসেবে বিবেচিত হয়ে আসছে। এদেশের সাহিত্য, সংস্কৃতি, যোগাযোগ ও অর্থনৈতিক কর্মকা সব কিছুই নদীর সাথে সম্পৃক্ত। এই নদ-নদী বাঙ্গালী সংস্কৃতির প্রাণ হয়ে আছে। অসংখ্য নদ-নদী এদেশের বুক চিরে উত্তর-পূর্ব হতে দক্ষিণে বঙ্গোপসাগরে মিলিত হয়েছে। এই নদীনালা দেশটাকে সজীব রেখে চির সবুজের দেশে পরিণত করেছে। যে কারণে বাংলাদেশকে নদীমাতৃক দেশ বলা হয়। আর নদ-নদীর মাধ্যমে ব্যবসা-বাণিজ্য করতে হলে এক্ষেত্রে বন্দরের ভূমিকা অপরিসীম। আমরা জানি যে, বাংলাদেশের সমুদ্র বন্দর দুইটি। একটা হলো চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দর অন্যটা হলো মংলা সমুদ্র বন্দর। আমাদের দেশের বিশ্ব বাণিজ্য মূলত: এই দুই বন্দরের মাধ্যমেই হয়ে থাকে। কিন্তু এই বন্দর দুটি অভ্যন্তরীণ নদীপথের উপর সম্পূর্ণ নির্ভরশীল। স্থল ও নদীপথে দেশের বিভিন্ন স্থান থেকে গুণানি পণ্যসমূহ সামুদ্রিক বন্দরে প্রেরিত হয় এবং আমদানিকৃত পণ্যসমূহ বিদেশ হতে সামুদ্রিক বন্দরে আসে। এজন্য আমাদের দেশের অর্থনীতিতে বন্দরের গুরুত্ব অপরিসীম। তাছাড়া মংলা সমুদ্র বন্দর প্রায় সব সরকারের আমলে অবহেলিত হলেও জোট সরকারের

** থিসিস গ্রন্থের ছাত্র, অর্থনীতি বিভাগ, রাজশাহী বিশ্ববিদ্যালয়

** অধ্যাপক, অর্থনীতি বিভাগ, রাজশাহী বিশ্ববিদ্যালয়.

আমলে অবহেলিত হয়েছে বেশী। কেননা বিগত সরকারগুলোর আমলে চট্টগ্রাম বন্দরকে অধিকমাত্রায় গুরুত্ব দেয়া হয়েছে এবং খাদ্যশস্য থেকে শুরু করে সব ধরনের আমদানিই চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে হয়েছে। বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে মংলা বন্দর আসলে কোন ভূমিকা রাখতে পারছে কিনা আলোচ্য প্রবন্ধে আমরা এই বিষয়টিই অনুসন্ধানের চেষ্টা করেছি।

গবেষণার বিষয়বস্তুর যথার্থতা

বন্দর ব্যতীত কোন অর্থনৈতিক কর্মকা ই ভালোভাবে চলতে পারেনা। মংলা বন্দর বাংলাদেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম সমুদ্র বন্দর হওয়া সত্ত্বেও এই বিষয় নিয়ে তেমন কোন গবেষণা করা হয়নি। আর যে সকল গবেষণা হয়েছে তা অপরিপূর্ণ এবং অপ্রকাশিত। যে জন্য এই বিষয় নিয়ে গবেষণা করা প্রয়োজন বলে আমার মনে হয়েছে। কেননা দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের সার্বিক অর্থনৈতিক উন্নয়ন করতে হলে মংলা সমুদ্র বন্দরের উন্নয়নের কোন বিকল্প নেই। এই বন্দর দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের অর্থনীতির প্রাণ হিসেবে বিবেচিত হয়ে আসছে। কিন্তু তা সত্ত্বেও মংলা সমুদ্র বন্দরের দিকে তেমন কোন নজর দেয়া হচ্ছে না। আর এজন্যই আমি বিষয়টিকে আমার গবেষণার শিরোনাম হিসেবে নির্বাচন করেছি।

গবেষণার লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য

আলোচ্য গবেষণার প্রধান লক্ষ্য হলো কিভাবে মংলা সমুদ্র বন্দরকে ভবিষ্যৎ সম্ভাবনাময়ী বন্দর হিসেবে গড়ে তোলা যায় তার বিভিন্ন পন্থা খুঁজে বের করা। এ মূল লক্ষ্যকে সামনে রেখে নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যসমূহ নির্ধারণ করা হয়েছে:

- ১। মংলা বন্দরের বর্তমান অবস্থার একটি বস্তুনিষ্ঠ মূল্যায়ন করা;
- ২। মংলা বন্দরের বিদ্যমান সমস্যাসমূহ চিহ্নিত করা;
- ৩। মংলা বন্দর উন্নয়নে সমস্যাগুলোর প্রয়োজনীয় সমাধান খুঁজে বের করা।

গবেষণার পদ্ধতি ও তথ্য সংগ্রহ

আমাদের গবেষণায় ব্যবহৃত তথ্য মূলত: প্রকাশিত উৎস থেকে নেয়া হয়েছে। এরমধ্যে উলেখযোগ্য হচ্ছে পরিসংখ্যান বর্ষগ্রন্থ ও অর্থনৈতিক সমীক্ষা গ্রন্থের বিভিন্ন সংখ্যা, মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত প্রকাশিত এবং অপ্রকাশিত বিভিন্ন উৎস, ওয়েবসাইটের বিভিন্ন তথ্য, সংশ্লিষ্ট বিষয়ের উপর বিভিন্ন প্রবন্ধ ও গ্রন্থের সহযোগিতা নেওয়া হয়েছে। তাছাড়া জরিপের মাধ্যমেও তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

গবেষণার সীমাবদ্ধতা

প্রাকৃতিক বিজ্ঞানের মত সামাজিক বিজ্ঞানের গবেষণা কেবলমাত্র গবেষণাগারের অভ্যন্তরে সীমাবদ্ধ নয়। এর বিস্তৃতি অনেক বেশি। তাছাড়া আমাদের দেশের বেশিরভাগ জনসাধারণই অশিক্ষিত হওয়ায় তারা গবেষণা কাজের গুরুত্ব সম্পর্কে সাধারণত: সচেতন নয়। বাংলাদেশের মত উন্নয়নশীল দেশে এই জাতীয় গবেষণা কাজ খুবই কম হয়েছে। তাই গবেষণা কাজের প্রকৃতি, উদ্দেশ্য এবং এর গুরুত্ব সম্পর্কে শিক্ষিত- অশিক্ষিত উভয় শ্রেণীর লোকই কম বেশী অজ্ঞ। আর আমি যে সমস্ত এলাকায় গবেষণা কাজ চালিয়েছি সেখানকার মানুষের মাঝে এ বিষয়ে তেমন কোন অজ্ঞতাই ছিলনা। তারা এই

বিষয়টা নিয়ে এত বেশী অতিষ্ঠ হয়ে গেছে যে তারা এ বিষয় নিয়ে আর কোন আশার বাণী শুনতে চায়না। তাই তাঁদেরকে অনেক বুঝিয়ে প্রশ্ন করতে হয়েছে। আর এ কারণেই আমার প্রাথমিক তথ্য পেতে অনেকটা সমস্যা হয়েছে। তাছাড়া বন্দর কর্তৃপক্ষের কর্মকর্তাদের ব্যস্ততার কারণে আমাকে মাধ্যমিক তথ্যের জন্য তাদের নিকট বহুবার যেতে হয়েছে। এটা ছিল আমার জন্য অত্যন্ত কষ্টসাধ্য এবং ব্যয়বহুল। তাছাড়া মাধ্যমিক তথ্যের ক্ষেত্রে মাঝে মাঝে কয়েক বছরের কোন তথ্য না থাকার কারণে তা আমার গবেষণার কাজকে সীমাবদ্ধ করেছে।

অর্থনৈতিক অবকাঠামো ও মংলা সমুদ্র বন্দর মংলা বন্দরের ঐতিহাসিক পটভূমি

একটি ব্রিটিশ ব্যবসায়ী জাহাজ “সিটি অব লায়নস” বন্দরে প্রথমবারের মত নোঙ্গর ফেলেছিল ১৯৫০ সালের ১১ ই ডিসেম্বর, এবং এইভাবেই হয়েছিল এই বন্দরের কার্গো নিয়ন্ত্রণের প্রথম ভালো শুরু। ১৯৫১ সালের ১৭ ই মার্চ এই নোঙ্গর ফেলা জাহাজ ২২ কিলোমিটার বিপরীতে চালনা বাজারে পরিবর্তন করা হয়েছিল। কিন্তু, যেহেতু নোঙ্গর ফেলার জায়গাটি অনুপযুক্ত ছিল, সেহেতু একটা উপযুক্ত জায়গা খুঁজে বের করার জন্য পুনরায় তদন্তের দায়িত্ব নেওয়া হয়েছিল। ১৯৫৩ সালে স্যার ক্লাউড ইংলিস পশুর-সিবসা নদী দেখেছিল। বন্দরের জন্য একটা উপযুক্ত জায়গা দেখতে তিনি পূর্ব পাকিস্তানে এসেছিলেন। এই জরিপের রিপোর্ট ১৯৫৪ সালে দেওয়া হয়েছিল। এখানে স্যার ইংলিস বন্দরের নোঙ্গর ফেলার জায়গা মংলায় স্থানান্তর করার পরামর্শ দিয়েছিলেন যেটা ছিল প্রায় ১৬ কি:মি:, চালনা বাজারের ছোট নদীর গুরুতে। সেই অনুসারে ১৯৫৪ সালের ২০ শে জুন চালনা বন্দর পরিচালকগণ মংলা বন্দরকে নালা ও পশুর নদীর মাঝে মংলাতে পরিবর্তন করেছিল। বিধায় স্থায়ী বন্দর সুবিধা দেওয়ার জন্য কয়েকটি নিরীক্ষা চালানো হলো।

মংলাস্থ স্থায়ী বন্দর, পুরাতন মংলা, হিরণ পয়েন্ট এবং খুলনাস্থ রুজভেল্ট জেটি পর্যন্ত এই বন্দরের কার্য পরিধি বিস্তৃত। ইহার সকল দপ্তর মংলায় অবস্থিত। মংলা সমুদ্র বন্দরের ঐতিহাসিক পটভূমি লক্ষ্য করলে আমরা দেখতে পাই যে, ১৯৫০ সালে তদানিন্তন চালনা পোর্ট প্রতিষ্ঠা লাভ করে। ১৯৫১ সালের ১৭ ই মার্চ জয়মোনিগোল হতে ২২ কি:মি: উত্তরে চালনা নামক স্থানে এটা এ্যাংকোরেজ হিসাবে কাজ শুরু করে। পরবর্তীতে ১৯৫৪ সালে দেশী এবং বিদেশী বিশেষজ্ঞ দ্বারা জরিপ কাজ সম্পাদনের পর খুলনা মেট্রোপলিটন শহর হতে ৪২ কিলোমিটার দক্ষিণে পশুর নদীর পূর্ব তীরে মংলা নালা ও পশুর নদীর সংগমস্থলে বন্দরটি স্থানান্তরিত হয়। ১৯৭৭ সালের মে মাস পর্যন্ত এটা Directorate হিসেবে পরিচালিত হয়। পরে চালনা পোর্ট অর্ডিন্যান্স বলে এই Directorate কে ‘চালনা বন্দর কর্তৃপক্ষ’ নামে একটি স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠানে রূপান্তর করা হয়। ১৯৮৭ সালে পোর্ট অব চালনা অথরিটি (এ্যামেন্ডমেন্ট এ্যাক্ট) অনুসারে এটা ‘চালনা বন্দর কর্তৃপক্ষ’ নামে ও পরে মংলা পোর্ট অথরিটি নামে পরিচিতি লাভ করে।

অর্থনৈতিক অবকাঠামো

দেশের অর্থনৈতিক অবস্থাকে গতিশীল রাখার জন্য এবং উন্নয়ন কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনার জন্য কতিপয় বুনিয়াদ বা ভিত্তির দরকার হয়। উদাহরণস্বরূপ পরিবহণ ব্যবস্থা, যোগাযোগ ব্যবস্থা, শিক্ষা ব্যবস্থা, স্বাস্থ্য ব্যবস্থা ইত্যাদির কথা বলা যায়। এগুলো দেশের অর্থনৈতিক ও সামাজিক ক্রিয়াকর্মের

সাথে ঘনিষ্ঠভাবে সংশ্লিষ্ট এবং দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অপরিহার্য উপাদান হিসেবে কাজ করে। এ সকল বুনিয়াদসমূহকে সমষ্টিগতভাবে অবকাঠামো বলা হয়। অবকাঠামো বলতে একটি নির্দিষ্ট ভূ-খণ্ডে বিদ্যমান কতগুলো প্রতিষ্ঠান, রাস্তাঘাট, দালানকোঠা ও সেবার সমন্বয়ে বুঝায় যেগুলো শুধু ঐ ভূ-খণ্ডের অর্থনীতির স্বাভাবিক পরিচালনার জন্যই নয়, এর জনগণের স্বাভাবিক জীবনযাত্রার জন্যও আবশ্যকীয়। অর্থনৈতিক অবকাঠামো প্রধানতঃ উৎপাদনমুখী কর্মকাণ্ডের সাথে জড়িত। সেজন্য একে উৎপাদন অবকাঠামোও বলা হয়ে থাকে। অর্থনৈতিক অবকাঠামো বলতে বুঝায় প্রসারিত ও সুষ্ঠু পরিবহণ ও যোগাযোগ ব্যবস্থা, বিদ্যুত সরবরাহ, বাঁধ, সেতু, শক্তি সম্পদ, পানি সরবরাহ প্রভৃতি বুনিয়াদ বা ভিত্তিসমূহকে। অর্থনৈতিক অবকাঠামোর ওপর দেশের উৎপাদন ক্ষমতা ব্যাপকভাবে নির্ভরশীল। অর্থনৈতিক অবকাঠামো যে কোন দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের জন্য একটি অপরিহার্য পূর্বশর্ত।

সে যা হোক, আমরা আমাদের প্রবন্ধে পরিবহণ খাত তথা মংলা সমুদ্র বন্দর নিয়েই আলোচনা করব। আর নিঃসন্দেহে মংলা সমুদ্র বন্দর একটি অর্থনৈতিক অবকাঠামো। কেননা এর উপর দেশের অর্থনৈতিক উন্নতি অনেকাংশে নির্ভরশীল।

মংলা সমুদ্র বন্দরের বর্তমান অবস্থার অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ

বাংলাদেশের দ্বিতীয় সমুদ্র বন্দর মংলা। বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের ক্ষেত্রে মংলা সমুদ্র বন্দরের যথেষ্ট ভূমিকা রয়েছে। কেননা ব্রহ্মপুত্র-পদ্মা-মেঘনা নদীরেখা দেশকে দুটো পৃথক পরিবহণ অঞ্চলে বিভক্ত করে রেখেছে। ব্রডগেজ রেলপথগুলোর সবই পশ্চিমার্বে অবস্থিত এবং খুলনা দক্ষিণাঞ্চলের প্রান্তিক স্টেশন। চট্টগ্রাম বন্দরের সঙ্গে দেশের পশ্চিমার্বে যোগাযোগ রক্ষা করতে হলে সড়কপথে খেয়া পার হতে হয়। এটি অত্যন্ত ব্যয়বহুল এবং সময়সাপেক্ষ ব্যাপার ছিল। ফরিদপুর, বরিশাল ও পটুয়াখালি অঞ্চল জলপথে চালনার সঙ্গে সংযুক্তি এবং চালনা পৌঁছানোর জন্য চট্টগ্রাম এর মত উপকূলবর্তী এলাকা পাড়ি দিতে হয় না। এসব কারণে দেশের পশ্চিমাঞ্চলের বৈদেশিক বাণিজ্যের জন্য অপ্রয়োজনীয় খরচ ও সময় বাঁচিয়ে সরাসরি নির্গমন পথ কাম্য ছিল। চালনা এ অভাব পূরণ করে এবং নঙ্গরস্থান মারফত আমদানি-রপ্তানি দ্রুতগতিতে বৃদ্ধি পেতে থাকে। ১৯৫০-৫২ সালে ৩৩, ২০২ টন পণ্য ওঠানামা হয়। ১৯৬৩-৬৪ তে এসে তা ১৬, ৬২, ০০০ টনে পৌঁছে। ফলে চট্টগ্রামের সহায়ক বন্দর হিসেবে পরিকল্পিত চালনা নঙ্গরস্থানকে একটি স্থায়ীবন্দরে রূপান্তরিত করার জন্য ১৯৬৫ সালে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয় এবং তখন এটি চালনা বন্দর নামে অভিহিত ছিল। প্রতিষ্ঠালগ্ন থেকেই চালনার পণ্য ওঠানামার পরিমাণ বৃদ্ধি পেতে থাকে এবং ১৯৬৮-৬৯ সালে এর পরিমাণ ছিল ১৬.৬১ লক্ষ টন যা শুরুর বছর থেকে প্রায় ৫০ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৭১-৭২ সালে এসে স্বাভাবিকভাবেই পণ্য ওঠানামার পরিমাণ হ্রাস পায়। কেননা এ সময় আমাদের মহান স্বাধীনতা যুদ্ধ সংঘটিত হয়। কিন্তু তার পর থেকেই আবার পণ্য ওঠানামার পরিমাণ বাড়তে থাকে। ১৯৭৫-৭৬ সালে ১৫.২৭ লক্ষ টন পণ্য বোঝাই ও খালাস করা হয়। ১৯৮৩-৮৪ সালে ৪২৩ খানা জাহাজ চালনা বন্দরে ভিড়ে এবং ১৭.৭৪ লক্ষ টন মাল বোঝাই ও খালাশ করা হয়। ১৯৮৯-৯০ সালে গিয়ে এর পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ২৫.৮৬ লক্ষ টন। ২০০৭-০৮ সালে এসে দাঁড়ায় ৩১.০৯ লক্ষ টন যা শুরুর বছর থেকে প্রায় ৯৩ গুণেরও বেশী।

চট্টগ্রাম এবং মংলা সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে পণ্যভিত্তিক রপ্তানির তুলনামূলক বিশ্লেষণ

এখন আমরা মংলা এবং চট্টগ্রাম বন্দরের বিগত কয়েক বছরের আমদানি-রপ্তানির শতকরা হার দেখার চেষ্টা করব এবং এখান থেকে আমরা দেখাবার চেষ্টা করব যে, কোন বন্দরের মাধ্যমে শতকরা কত ভাগ আমদানি-রপ্তানি হয়েছে।

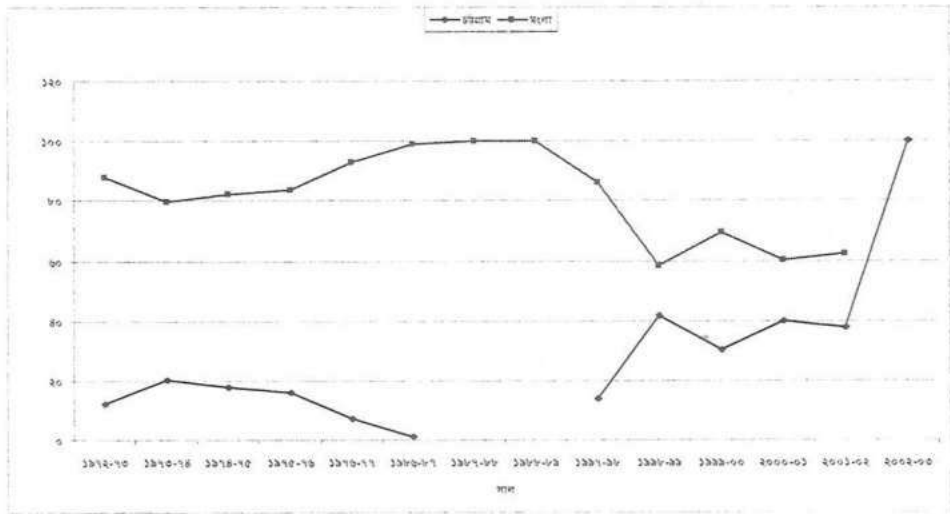
সারণি-১ এ মংলা এবং চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে ১৯৭২ সাল থেকে ২০০৩ সাল পর্যন্ত যে কাঁচাপাট রপ্তানি হয়েছে তারই শতকরা হার দেখানো হয়েছে। এখানে আমরা দেখতে পাই যে, ১৯৭২-৭৩ সালে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে মাত্র ১২.১ ভাগ কাঁচাপাট রপ্তানি হয়েছে। অপরদিকে মংলা বন্দরের মাধ্যমে ৮৭.৯ ভাগ কাঁচাপাট রপ্তানি হয়েছে। ১৯৭৬-৭৭ সালে যেখানে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে মাত্র ০৭.০ ভাগ কাঁচাপাট রপ্তানি হয়েছে, সেখানে মংলা বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি হয়েছে ৯৩.০ ভাগ। আর এর পরিমাণ আরো বেড়ে ১৯৮৬-৮৭ সালে এসে মংলা বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি হয় ৯৯.১ ভাগ আর চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি হয়েছে মাত্র ০০.৯ ভাগ। ১৯৮৮-৯৯ সালে এসে শতকরা ১০০ ভাগ কাঁচাপাটই মংলা বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি হয়। এরপর থেকে দুই বন্দরের মধ্যে কাঁচাপাট রপ্তানির পরিমাণ বাড়তে থাকে আবার কখনও কমতে থাকে। তবে সবসময়ই মংলা বন্দরের বাড়ার পরিমাণই বেশী ছিল। তবে ২০০২-২০০৩ সালে এসে শতকরা ১০০ ভাগ কাঁচাপাটই চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি হয়। তাহলে আমরা দেখতে পাই যে, কাঁচাপাট রপ্তানিতে এ সময় মংলা বন্দর ভালো অবস্থানে ছিল।

সারণি ১ : চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানির তুলনামূলক চিত্র,
১৯৭২-২০০৩ সময়ে

বছরসমূহ ১	চট্টগ্রাম ২	মংলা ৩
১৯৭২-৭৩	১২.১	৮৭.৯
১৯৭৬-৭৭	০৭.০	৯৩.০
১৯৮৬-৮৭	০০.৯	৯৯.১
১৯৮৮-৮৯	-	১০০.০
১৯৯৭-৯৮	১৩.৯	৮৬.১
১৯৯৯-০০	৩০.৮	৬৯.৬
২০০০-০১	৩৯.৮	৬০.২
২০০১-০২	৩৭.৭	৬২.৩
২০০২-০৩	১০০.০	-

এখন আমরা সারণি-২ এর মাধ্যমে দেখার চেষ্টা করব যে, মংলা এবং চট্টগ্রাম বন্দরের মধ্যে পাটজাত পণ্য রপ্তানির শতকরা হার কেমন ছিল ১৯৭২-২০০৩ সময়ে। সারণি থেকে আমরা দেখতে পাই যে, ১৯৭২-৭৩ সালে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩২.৬ ভাগ। অপরদিকে এ সময় মংলা বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানি হয় শতকরা ৬৭.৪ ভাগ, যা ছিল চট্টগ্রাম বন্দর

চিত্র ১ : চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানির তুলনা (১৯৭২-২০০৩)



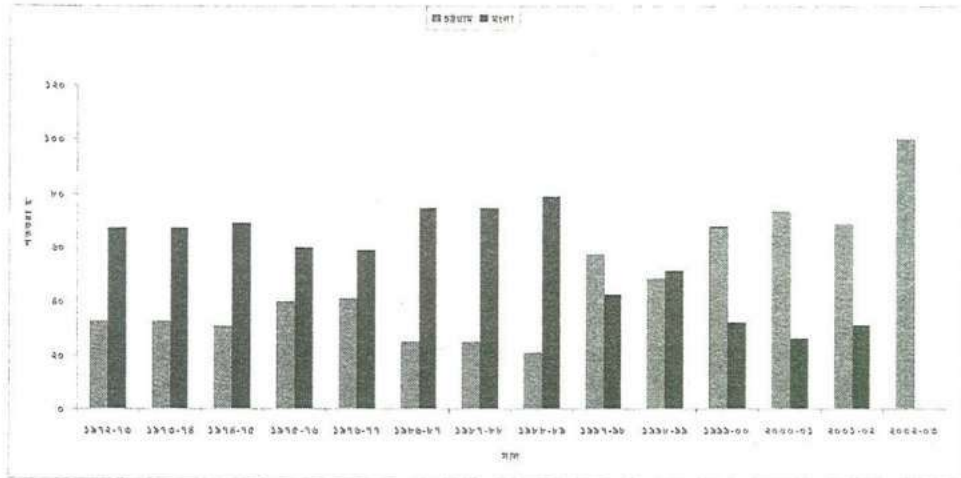
সারণি ২ : চট্টগ্রাম ও মংলা সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির তুলনামূলক চিত্র, ১৯৭২-২০০৩ সময়ে

বছরসমূহ ১	চট্টগ্রাম ২	মংলা ৩
১৯৭২-৭৩	৩২.৬	৬৭.৪
১৯৭৩-৭৪	৩২.৮	৬৭.২
১৯৭৪-৭৫	৩০.৯	৬৯.১
১৯৭৫-৭৬	৪০.০	৬০.০
১৯৭৬-৭৭	৪১.২	৫৮.৮
১৯৮৬-৮৭	২৫.১	৭৪.৯
১৯৮৭-৮৮	২৫.২	৭৪.৮
১৯৮৮-৮৯	২০.৯	৭৯.১
১৯৮৯-৯০	৫৭.৩	৪২.৭
১৯৯০-৯১	৪৮.৫	৫১.৫
১৯৯১-৯২	৬৭.৭	৩২.৩
২০০০-০১	৭৩.৫	২৬.৫
২০০১-০২	৬৮.৮	৩১.২
২০০২-০৩	১০০.০	-

অর্থনৈতিক সমীক্ষা গ্রন্থ হতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

থেকে দ্বিগুণেরও বেশী। এভাবে মংলা বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির পরিমাণ ক্রমাগত বাড়তে থাকে। তবে এই বৃদ্ধির পরিমাণ একই রকম ছিলনা। কখনও কমহারে বেড়েছে আবার কখনও বেশী হারে বেড়েছে। অবশ্য ১৯৯৭-৯৮ সালে এসে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমেই পাটজাত পণ্য রপ্তানির পরিমাণ বেড়ে যায়। এ সময় চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে শতকরা ৫৭.৩ ভাগ পাটজাত পণ্য রপ্তানি হয়, যা ছিল মোট রপ্তানির অর্ধেকেরও বেশী। আর মংলা বন্দরের মাধ্যমে হয় বাকি ৪২.৭ ভাগ। অবশ্য পরবর্তীতে রপ্তানির পরিমাণ মংলা বন্দরের মাধ্যমেই বেশী হয়। আর এটা ২০০২ সাল পর্যন্ত অব্যাহত থাকে। অবশ্য ২০০২-০৩ সালে এসে শতকরা ১০০ ভাগই চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি হয়। এখানে এসে মংলা বন্দরকে অবহেলা করা হয়েছে এবং চট্টগ্রাম বন্দরকে বেশী গুরুত্ব দেওয়া হয়েছে। মংলা বন্দরকে সবচেয়ে বেশী অবহেলা করেছে বিগত জোট ও জামায়াত সরকার। তারা মংলা বন্দরকে এত বেশী অবহেলা করেছে যে, তাদের আমলে শতকরা ১০০ ভাগ পাটজাত পণ্যই চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি করা হয়, যা আমরা উপরের ডায়াগ্রামের মাধ্যমে সহজেই বুঝতে পারি।

চিত্র ২ : চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির তুলনা (১৯৭২-২০০৩)

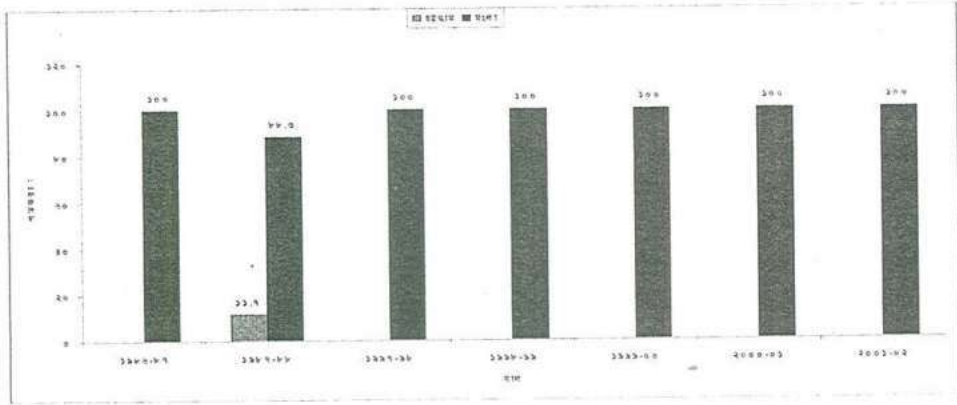


সারণি ৩ : চট্টগ্রাম ও মংলা সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে চিহ্নি রপ্তানির তুলনামূলক চিত্র, ১৯৮৬-২০০২ সময়ে

বছরসমূহ ১	চট্টগ্রাম ২	মংলা ৩
১৯৮৬-৮৭	—	১০০.০
১৯৮৭-৮৮	১১.৭	৮৮.৩
১৯৮৮-৮৯	—	১০০.০
১৯৮৯-৯০	—	১০০.০
১৯৯০-৯১	—	১০০.০
১৯৯১-৯২	—	১০০.০
১৯৯২-৯৩	—	১০০.০
১৯৯৩-৯৪	—	১০০.০
১৯৯৪-৯৫	—	১০০.০
১৯৯৫-৯৬	—	১০০.০
১৯৯৬-৯৭	—	১০০.০
১৯৯৭-৯৮	—	১০০.০
১৯৯৮-৯৯	—	১০০.০
১৯৯৯-০০	—	১০০.০
২০০০-০১	—	১০০.০
২০০১-০২	—	১০০.০

অর্থনৈতিক সমীক্ষা গ্রন্থ হতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ৩ : চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে চিংড়ি রপ্তানির তুলনা (১৯৮৬-২০০২)



এখন আমরা সারণি- ৩ এর মাধ্যমে মংলা এবং চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে চিংড়ি রপ্তানির তুলনামূলক আলোচনা করব। সারণি থেকে আমরা দেখতে পাই যে, ১৯৮৬-৮৭ সাল থেকে চিংড়ি রপ্তানি শুরু হয়। আর রপ্তানির শুরুতেই শতকরা ১০০ ভাগ চিংড়ি মংলা বন্দরের মাধ্যমেই রপ্তানি হয়ে থাকে। এ সময় চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে কোন চিংড়ি রপ্তানি হয়নি। পরবর্তিতে অর্থাৎ ১৯৮৭-৮৮ সালে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে শতকরা মাত্র ১১.৭ ভাগ চিংড়ি রপ্তানি হয়, আর বাকি ৮৮.৩ ভাগ রপ্তানি হয় মংলা বন্দরের মাধ্যমে। কিন্তু পরবর্তি বছরগুলোতে অর্থাৎ ১৯৯৭-২০০২ সাল পর্যন্ত কেবলমাত্র মংলা বন্দরের মাধ্যমে শতকরা ১০০ ভাগ চিংড়ি রপ্তানি হয়। অর্থাৎ একমাত্র চিংড়ি রপ্তানির ক্ষেত্রেই মংলা সমুদ্র বন্দর বেশ বড় ধরনের অবদান রাখতে সক্ষম হয়েছে।

চট্টগ্রাম এবং মংলা সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে পণ্যভিত্তিক আমদানির তুলনামূলক বিশ্লেষণ

এখন আমরা মংলা বন্দর এবং চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে আমদানিকৃত দ্রব্যসমূহের একটা তুলনামূলক চিত্র উপস্থাপন করব। আমরা জানি যে, মংলা এবং চট্টগ্রাম বন্দর এর মাধ্যমে খাদ্যশস্য, লবণ, সিমেন্ট, সারসহ আরো নানান রকম দ্রব্যসমূহ আমদানি হয়ে থাকে।

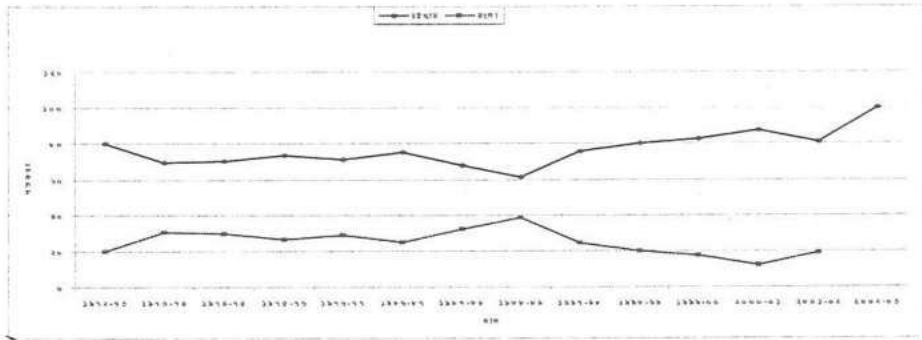
সারণি-৪ থেকে আমরা দেখতে পাই যে, ১৯৭২-৭৩ সালে খাদ্যশস্য আমদানির পরিমাণ চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমেই বেশী ছিল। চট্টগ্রামে এর শতকরা হার ছিল ৮০.১ ভাগ, যা মোট আমদানির শতকরা ৮০ ভাগেরও বেশী। অন্যদিকে এ সময় মংলা বন্দরে এর হার ছিল মাত্র ১৯.৯ ভাগ, যা শতকরা ২০ ভাগেরও কম। ১৯৭৩-৭৪ সালে এসে এর পরিমাণ চট্টগ্রাম বন্দরে দাঁড়ায় শতকরা ৬৯.৫, যা ছিল মোট আমদানির প্রায় ৭০ ভাগের মত। অন্যদিকে এ সময় মংলা বন্দরের মাধ্যমে মাত্র ৩০.৫ ভাগ খাদ্যশস্য আমদানি হয়, যা চট্টগ্রাম বন্দর থেকে অনেক কম। পরবর্তিতে ক্রমাগতভাবেই খাদ্যশস্য আমদানির শতকরা হার চট্টগ্রাম বন্দরেরই বেশী ছিল। এবং ২০০২-০৩ সালে এসে শতকরা ১০০ ভাগ খাদ্যশস্যই চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে আমদানি হয়। এক্ষেত্রে আমরা দেখতে পাই যে, খাদ্যশস্য আমদানির ক্ষেত্রে মংলা বন্দরকে একেবারে অবহেলা করা হয়েছে।

সারণি ৪ : চট্টগ্রাম ও মংলা সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে খাদ্যশস্য আমদানির
তুলনামূলক চিত্র, ১৯৭২-২০০৩ সময়ে

বছরসমূহ ১	চট্টগ্রাম ২	মংলা ৩
১৯৭২-৭৩	৮০.১	১৯.৯
১৯৭৩-৭৪	৬৯.৫	৩০.৫
১৯৭৪-৭৫	৭০.৪	২৯.৬
১৯৭৫-৭৬	৭৩.৫	২৬.৫
১৯৭৬-৭৭	৭১.০	২৯.০
১৯৮৬-৮৭	৭৫.১	২৪.৯
১৯৮৭-৮৮	৬৭.৮	৩২.২
১৯৮৮-৮৯	৬১.৪	৩৮.৬
১৯৯৭-৯৮	৭৫.৫	২৪.৫
১৯৯৮-৯৯	৮০.০	২০.০
১৯৯৯-০০	৮২.৭	১৭.৩
২০০০-০১	৮৭.৬	১২.৪
২০০১-০২	৮০.৮	১৯.২
২০০২-০৩	১০০.০	-

অর্থনৈতিক সমীক্ষা গ্রন্থ হতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ৪ : চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে খাদ্যশস্য আমদানির তুলনা (১৯৭২-২০০৩)



সারণিগুলো থেকে আমরা দেখতে পাই যে, কয়েকটা ক্ষেত্র ছাড়া প্রায় সব ক্ষেত্রেই মংলা বন্দরকে মারাত্মক অবহেলা করা হয়েছে এবং চট্টগ্রাম বন্দরকে অতিমাত্রায় গুরুত্ব দেয়া হয়েছে।

মংলা সমুদ্র বন্দরের বর্তমান অবস্থার অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ

মংলা বন্দরের অবকাঠামোর বিবরণ

মংলা বন্দরে যে সকল ভৌত অবকাঠামো রয়েছে আলোচ্য অংশে তারই বিবরণ তুলে ধরা হয়েছে। এর মধ্যে আছে:

- মংলা বন্দরের অধিগ্রহণকৃত জমি;
- মংলা বন্দরের ভূমি ব্যবস্থাপনা;
- মংলা বন্দরের ব্যবস্থাপনা কাঠামো;
- জনশক্তি;
- গুদাম ও ইয়ার্ড;
- কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি;
- জলযান;
- মংলা বন্দরের বিভিন্ন স্থাপনাদির বিবরণ;
- অন্যান্য ভৌত অবকাঠামোর বিবরণ।

নিচে এগুলো সম্পর্কে বিস্তারিত আলোচনা করা হলো:

মংলা বন্দরের অধিগ্রহণকৃত জমি

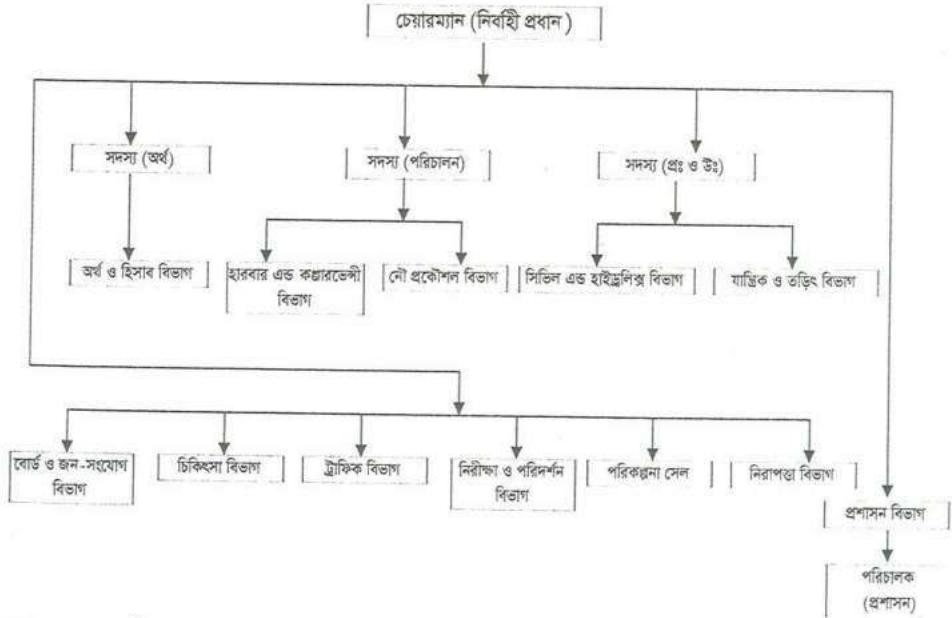
মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুকূলে অধিগ্রহণকৃত ভূমির মধ্যে মংলা স্থায়ী বন্দরের ২০৬৮.৮০ একর, পুরাতন মংলার ১৩৪.৬০ একর, খুলনায় ১০৫.১৪ একর, ফয়লাহাটের ১.০০ একর ও হিরণপয়েন্টের ১৪.২৬ একর নিয়ে সর্বমোট ২৩২৩.৮০ একর জমি রয়েছে। মংলা স্থায়ী বন্দর এলাকায় ২০৬৮.৮০ একর জমির মধ্যে সংরক্ষিত এলাকায় (২২৪ একর) জেটি, ইয়ার্ড ও অন্যান্য সুবিধাদি নির্মাণ করা হয়েছে।

মংলা বন্দরের ভূমি ব্যবস্থাপনা

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের বিবরণ মতে, মংলা বন্দরের কার্যপরিধি বৃদ্ধির জন্য অত্র এলাকায় বন্দর সহায়ক শিল্পকারখানা গড়ে ওঠা একান্ত আবশ্যিক। এই লক্ষ্যে বন্দরের অধিগ্রহণকৃত ভূমি হতে ১৯০.৭৬ একর জমি মংলা ইপিজেডকে হস্তান্তর করা হয়েছে। ইতোমধ্যে মংলা ইপিজেডে ১০ টি শিল্পপ্রতিষ্ঠান স্থাপন করা হয়েছে এবং আরো তিনটি শিল্পপ্রতিষ্ঠানের বাস্তবায়ন কাজ চলছে।

মংলা বন্দরের ব্যবস্থাপনা কাঠামো

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কার্যক্রম পরিচালনার জন্য ১ জন চেয়ারম্যান এবং অনধিক ৩ (তিন) সদস্য বিশিষ্ট একটি বোর্ড রয়েছে। উক্ত কর্মকর্তাগণ সরকার কর্তৃক নিয়োজিত হন। চেয়ারম্যান বন্দর কর্তৃপক্ষের নির্বাহী প্রধান। তাঁকে সহায়তা করার জন্য রয়েছে সদস্য (অর্থ), সদস্য (পরিচালন), সদস্য (প্রকৌশল ও উন্নয়ন)। চেয়ারম্যান ও সদস্যগণের সমন্বয়ে গঠিত বোর্ড বন্দরের সার্বিক কার্যক্রম পরিচালনা ও বাস্তবায়নের জন্য দায়ী। বন্দরের প্রশাসনিক কার্যক্রমের জন্য একজন পরিচালক (প্রশাসন) এবং অন্যান্য কর্মকা পরিচালনার জন্য ১১টি নির্বাহী বিভাগ আছে। মংলা বন্দরের ব্যবস্থাপনা কাঠামোর চিত্র নিচে উপস্থাপন করা হলো:



মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ।

মংলা বন্দরের বিভিন্ন বিভাগ এবং এদের মাধ্যমে প্রাপ্ত সেবাসমূহ

মংলা বন্দরে মোট বারটি বিভাগের কয়েকটি বিভাগের কর্তাবলী নিচে আলোচনা করা হলো:

হারবার এন্ড কন্টারভেন্সী বিভাগ

ক্রমিক নং	পদবী
১।	হারবার মাস্টার
২।	ডেপুটি হারবার মাস্টার
৩।	সহকারী হারবার মাস্টার
৪।	প্রধান হাইড্রোগ্রাফার

বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজ আনয়ন ও ভেড়ানো সংক্রান্ত সকল কাজ হারবার বিভাগ কর্তৃক সম্পাদিত হয়ে থাকে। বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিম উপকূলে আউটার বার চ্যানেল ও বঙ্গোপসাগরের সংযোগস্থলে ফেয়ারওয়ে বয়ার নিকটবর্তী স্থানে বৈদেশিক জাহাজ আগমন করার পর অয়্যারলেস এর মাধ্যমে মংলা বন্দরের হিরণ পয়েন্টে অবস্থিত হিরণ পয়েন্ট পাইলট স্টেশনে মেসেজ পাঠায়। হারবার বিভাগে কর্মরত পাইলটের তত্ত্বাবধানে জাহাজটি হিরণ পয়েন্ট থেকে মংলায় আনা হয় এবং নির্দিষ্ট বার্থে রাখা হয়। এভাবেই বন্দর হারবার বিভাগ জাহাজ আনয়নের কাজ গুরু করে।

হারবার বিভাগ কর্তৃক প্রদত্ত সেবাসমূহ নিচে উল্লেখ করা হলো:

- ফেয়ারওয়ে বয়া হতে মংলা বন্দরে বৈদেশিক জাহাজ নিরাপদে আগমন ও নির্গমন কার্যক্রম সম্পাদন ও তত্ত্বাবধান।

- বয়া ও বাতি স্থাপনের মাধ্যমে চ্যানেলকে জাহাজ চলাচলের উপযোগী রাখা।
- নিয়মিত মংলা বন্দরের নৌ-চলাচলের সার্ভে, ড্রেজিং পরবর্তি সার্ভে এবং এতদসংশ্লিষ্ট সার্ভেচাট মূদ্রণ ও প্রকাশনার কাজ।
- সমুদ্রগামী ও অভ্যন্তরীণ জাহাজের সাথে যোগাযোগ রক্ষা করা।
- সমুদ্রগামী জাহাজে চাহিদানুযায়ী সুপেয় পানি সরবরাহ।
- নিরাপদে জাহাজ চলাচল নিশ্চিত করার জন্য নেভিগেশনাল চ্যানেলকে সঠিক ও আন্তর্জাতিক রুলস ও রেগুলেশনস্ মোতাবেক বয়া ও পাইলট দ্বারা চিহ্নিত করা ও রক্ষণাবেক্ষণ অব্যাহত রাখা।
- নিরাপদ নৌ চলাচলের জন্য স্থান চিহ্নিত করে জাহাজ চলাচলকারী সংস্থাকে নোটিশ প্রদান করা।
- বৈদেশিক জাহাজকে আগমন, নির্গমন ও স্থানান্তরের জন্য বন্দরের নিজস্ব টাগ ও জলযান দ্বারা সহায়তা প্রদান করা।
- চ্যানেলের প্রয়োজনীয় খনন কার্যে স্থান নির্ধারণ ও তদারক করা।
- প্রাকৃতিক দুর্যোগ মোকাবেলায় যথাযথ পরিকল্পনা প্রণয়ন, জাহাজের নিরাপত্তা বিধান ও ক্ষয়ক্ষতি নিরূপণ ও উদ্ধার কাজ পরিচালনা করা।
- বন্দর এলাকা ও চ্যানেলে ডুবন্ত জাহাজের অবস্থান চিহ্নিতকরণ এবং রেক উত্তোলনের ব্যবস্থা করা।
- শিপিং এজেন্টের সঙ্গে জাহাজ আগমন-নির্গমন ও স্থানান্তর এর বিষয়ে নিয়মিত আলোচনা, মত বিনিময় ও সভা পরিচালনা করা।

প্রশাসন বিভাগ	
ক্রমিক নং	পদবী
১।	পরিচালক (প্রশাসন)
২।	ব্যবস্থাপক (প্রশাসন)
৩।	উর্ধ্বতন উপ-ব্যবস্থাপক (প্রঃ ও কঃ)

মংলা বন্দরের প্রশাসন বিভাগ সমস্ত বিভাগের সঙ্গে সংযোগ রক্ষাকারী একটি বৃহৎ আয়তনের বিভাগ। এর অধীনে রয়েছে প্রশাসন, কর্ম, ভান্ডার, সম্পত্তি, কমন সার্ভিস এবং ও এন্ড এম শাখা। বন্দরের মূল কাজ অর্থাৎ অপারেশনাল কাজকে গতিশীল ও ত্বরান্বিত করতে প্রশাসন বিভাগ গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে এবং জনশক্তি সম্পর্কিত সকল প্রশাসনিক কাজ কর্ম এ বিভাগ থেকে সরাসরি সম্পন্ন হয়। প্রশাসন বিভাগের বিভাগীয় প্রধান হচ্ছেন পরিচালক (প্রশাসন)।

নিম্নে প্রশাসন বিভাগের কার্যাবলীর বিবরণ দেয়া হলো:

প্রদত্ত সেবাসমূহ:

- বন্দরের জন কার্ঠামো (organogram) প্রণয়ন, নিয়োগ, পদোন্নতি ও শৃঙ্খলা সংক্রান্ত কার্যক্রম সম্পাদন।
- শ্রম আইনের আলোকে কর্মচারী দাবী নিষ্পত্তিকরণ।
- প্রশিক্ষণ সংক্রান্ত কার্যাদি।
- মামলা সংক্রান্ত কার্যাদি।

- ভূমি ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত কার্যক্রম।
- কর্মকর্তা-কর্মচারীদের আবাসন, যাতায়াত, টেলিফোন, পোশাক প্রভৃতি কল্যাণমূলক কার্যাদি।
- হিরণ পয়েন্ট, মংলা ও খুলনা রেস্ট হাউজ ব্যবস্থাপনা।
- কেন্দ্রীয় ভান্ডারের নিয়ন্ত্রণ।

নৌ প্রকৌশল বিভাগ	
ক্রমিক নং	পদবী
১।	প্রধান প্রকৌশল (নৌ)
২।	উপ- প্রধান প্রকৌশল (নৌ)

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রায় অর্ধশতাধিক জলযান, বার্জ, পল্টুন এবং প্রায় ৪৮ টি বিভিন্ন ধরনের চ্যানেল লাইটেড বয়া, মুরিং বয়া ও মার্কার বন্দরের কার্যক্রম সচল রাখার জন্য ব্যবহৃত হয়। এ সকল জলযান, বার্জ ও বয়া কর্মক্ষম ও সচল রাখার জন্য প্রতিনিয়ত মেরামত ও সংরক্ষণ কাজ নৌ-প্রকৌশল বিভাগ কর্তৃক সম্পাদিত হয়ে থাকে।

এ ছাড়াও জলযানগুলির সার্ভে রেজিস্ট্রেশন ও নবায়ন কাজ এ বিভাগের তত্ত্বাবধানে সম্পন্ন হয়ে থাকে।

নিম্নে এ বিভাগের কার্যক্রম বর্ণনা করা হলো:

প্রদত্ত সেবাসমূহ:

- কর্তৃপক্ষের সকল ধরনের নৌযান এর মেরামত ও সংরক্ষণ;
- লাইটেড বয়া, মুরিং বয়া ও মার্কার এর মেরামত ও সংরক্ষণ কাজ;
- কর্তৃপক্ষের নৌযানসমূহ রেজিস্ট্রেশন ও নবায়ন করা;
- পল্টুন মেরামত ও সংরক্ষণ কাজ।

যান্ত্রিক ও তড়িৎ বিভাগ

ক্রমিক নং	পদবী
১।	প্রধান প্রকৌশলী (যা: ও ত:)
২।	উপ- প্রধান প্রকৌশলী (যা: ও ত:)
৩।	নির্বাহী প্রকৌশলী (কা: ও স:)
৪।	নির্বাহী প্রকৌশলী (ইই)

মংলা বন্দরের যান্ত্রিক ও তড়িৎ বিভাগের কর্মকা খুলনা, মংলা ও হিরণ পয়েন্ট পর্যন্ত বিস্তৃত। এই সকল স্থানসমূহে অবস্থিত বৈদ্যুতিক সরঞ্জাম পরিচালন ও সংরক্ষণ এবং জেটি, আবাসিক এলাকা ও স্থাপনাসমূহে বিদ্যুত ব্যবস্থা সংরক্ষণ ও পরিচালনা এই বিভাগের আওতাধীন। এছাড়া, জেটি ইয়ার্ডে হিমায়িত কন্টেইনারে বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিত করা এবং জেটিতে আলোর ব্যবস্থা করা এই বিভাগের দায়িত্ব। বন্দর যানবাহনসহ সকল যান্ত্রিক সরঞ্জাম (কমট্রাকশন ইকুইপমেন্ট, ফায়ার ভেহিকেল ইত্যাদি) এই বিভাগের তত্ত্বাবধানে মেরামত ও সংরক্ষণ হয়ে থাকে।

এই বিভাগের কর্মকাণ্ড সংক্ষিপ্ত আকারে তুলে ধরা হলো:

প্রদত্ত সেবাসমূহ

- যাবতীয় কার্গো ও কন্টেইনার হ্যাভলিং সরঞ্জামাদি পরিচালন, সংরক্ষণ ও সংগ্রহ। যানবাহন সংরক্ষণ ও সংগ্রহ।
- বিদ্যুৎ উপকেন্দ্র ও বিতরণ ব্যবস্থা পরিচালন, সংরক্ষণ ও স্থাপন।
- বন্দরের বিতরণ ব্যবস্থার আওতায় গ্রাহকদের বিল প্রস্তুত ও বিতরণ এবং গ্রাহকদের বিদ্যুৎ ব্যবহার ও বৈদ্যুতিক ত্রুটি সংক্রান্ত সমস্যায় সহযোগিতা প্রদান।
- কন্টেইনারে হিমায়িত পণ্য সংরক্ষণে সার্বক্ষণিক বিদ্যুত সরবরাহ নিশ্চিত করতে প্রয়োজনীয় ক্ষমতা সম্পন্ন বিদ্যুৎ উৎপাদন কেন্দ্র পরিচালন ও সংরক্ষণ।

অর্থ ও হিসাব বিভাগ

ক্রমিক নং	পদবী
১।	প্রধান অর্থ ও হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা
২।	উপ-প্রধান অর্থ ও হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা

অর্থ ও হিসাব বিভাগ বন্দর কর্তৃপক্ষের আয়-ব্যয়, উন্নয়ন কর্মকাণ্ড ও সর্বোপরি সবরকম আর্থিক কার্যক্রম সম্পাদন ও দেখাশোনা করে থাকে।

নিম্নে অর্থ ও হিসাব বিভাগের বিভিন্ন কার্যাবলীর বিবরণ দেওয়া হলো:

- বন্দরের বাৎসরিক বাজেট প্রণয়ন ও নিয়ন্ত্রণ।
- বিদেশী জাহাজ বন্দর ত্যাগের সময় ছাড়পত্র (*No objection certificate*) প্রদান।
- আমদানি-রপ্তানি পণ্য এবং বন্দরে আগত বিদেশী জাহাজ এবং সংশ্লিষ্ট কাজে প্রদত্ত সেবার বিপরীতে বন্দর মাণ্ডলাদির বিল প্রস্তুত এবং আদায়।
- বন্দরের যাবতীয় আয়-ব্যয় এবং বাৎসরিক চূড়ান্ত হিসাব প্রস্তুত, সংরক্ষণ এবং চূড়ান্ত হিসাব চার্টার্ড একাউন্ট্যান্ট ফার্ম দ্বারা নিরীক্ষা করানোর ব্যবস্থা গ্রহণ।
- বন্দর ট্যারিফ প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন।
- বন্দরে কর্মরত কর্মকর্তা-কর্মচারীদের বেতন ভাতাদি পরিশোধ এবং অবসর প্রাপ্ত কর্মকর্তা-কর্মচারীদের পেনশন, গ্র্যাচুইটি পরিশোধের কার্যক্রম গ্রহণ।
- মেরামত, সংরক্ষণ, সংগ্রহ এবং বন্দরের সকল উন্নয়নমূলক কাজের জন্য সকল ঠিকাদারী বিল পরিশোধ।

চিকিৎসা বিভাগ

ক্রমিক নং	পদবী
১।	প্রধান চিকিৎসা কর্মকর্তা (মংলা)
২।	উর্ধ্বতন চিকিৎসা কর্মকর্তা (মংলা)
৩।	এমার্জেন্সী (মংলা)
৪।	চিকিৎসা কর্মকর্তা (খুলনা)

মংলা বন্দরে রয়েছে ২৫ শয্যা বিশিষ্ট একটি পূর্ণাঙ্গ হাসপাতাল। এখানে ৭ জন চিকিৎসক ও সংশ্লিষ্ট কর্মচারীগণ বন্দর কর্মকর্তা কর্মচারীদের নিরন্তর চিকিৎসা সেবা দিয়ে চলেছেন। মংলা ছাড়াও খুলনা ও হিরণ পয়েন্টে চিকিৎসা সেবার জন্য মেডিক্যাল ইউনিট রয়েছে।

বন্দর হাসপাতালে যে সব সুবিধা পাওয়া যায় তা নিম্নরূপ:

প্রদত্ত সেবাসমূহ

- আন্তঃ বিভাগে রোগী চিকিৎসা;
- বহিঃ বিভাগে ব্যবস্থাপত্র প্রদান;
- প্যাথলজিক্যাল পরীক্ষা-নিরীক্ষা;
- এক্স-রে, ইসিজি করণ;
- মাইনর অপারেশন;
- এন্টিনেটাল চেক আপ ও ডেলিভারী কার্য সম্পাদন;
- এম্বুলেন্স সার্ভিস;
- এমার্জেন্সী সার্ভিস।

নিরাপত্তা বিভাগ

ক্রমিক নং	পদবী
১।	প্রধান নিরাপত্তা কর্মকর্তা
২।	উর্ধ্বতন নিরাপত্তা কর্মকর্তা
৩।	নিরাপত্তা প্রধান গেট, মংলা
৪।	নিরাপত্তা প্রধান গেট, খুলনা
৫।	অগ্নি কর্মকর্তা
৬।	নিরাপত্তা অফিস, পুরাতন মংলা

মংলা বন্দরের গুরুত্ব বিবেচনা করে যেকোন ধরনের নাশকতামূলক কর্মকা হতে দেশী-বিদেশী জাহাজের নিরাপদ চলাচল ও অবস্থানসহ বন্দরের জানমাল রক্ষার্থে একটি স্বতন্ত্র নিরাপত্তা বিভাগের প্রয়োজন অনুভূত হয়। এ লক্ষ্যে মংলা বন্দর যাত্রার প্রারম্ভ হতে মংলা বন্দরের নিরাপত্তা বিভাগ গঠিত হয়ে প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তার দায়িত্ব পালন করে আসছে। বন্দরের নিরাপত্তা বিভাগের অধীনস্থ গোয়েন্দা শাখা বন্দরের নিরাপত্তা ও নিরাপত্তার প্রতি হুমকি বিষয়ক কর্মকাের উপর সার্বক্ষণিক নজরদারী করে থাকে এবং আন্তর্জাতিক চাহিদার প্রেক্ষিতে ০১.০৭.০৪ তারিখ হতে এই বন্দরে International Ship & Port Facility Security (ISPS) কোড বাস্তবায়ন করা হয়েছে। বন্দরে জেটি এলাকা Key Point Installation (KPI) এর অন্তর্ভুক্ত। নিরাপত্তা বিভাগ কর্তৃক নিম্নলিখিত নাগরিক সেবা (সিটিজেন চ্যাটার) প্রদান করা হয়ে থাকে।

প্রদত্ত সেবাসমূহ

- মবক (মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ) এর সার্বিক নিরাপত্তা বিধান।
- International Ship & Port Facility Security (ISPS) কোড এর সকল কার্যক্রম মনিটরিং।

- আমদানি-রপ্তানি পণ্যবাহী যানবাহন ও জন চলাচল নিয়ন্ত্রণ।
- খুলনায় অবস্থিত বন্দরের শাখা অফিস, বন্দর আবাসিক এলাকা, স্কুল, মসজিদ, রেস্ট হাউজ, অফিসার্স ক্লাব, রুজভেন্ট জেটি, রুজভেন্ট জেটিতে আগত মালামাল ও নৌযান এর সার্বিক নিরাপত্তা বিধান।
- দর্শনার্থীদের পাশ প্রদান।
- জেটিতে অবস্থানরত সমুদ্রগামী জাহাজের নিরাপত্তা বিধান ও নদীতে টহল প্রদান।
- বন্দরের সকল অগ্নি নির্বাপণ ও উদ্ধার কাজে অংশ গ্রহণ।

জনশক্তি

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ২৮১৬ জন কর্মকর্তা ও কর্মচারীর একটি অনুমোদিত সাংগঠনিক কাঠামো রয়েছে। বর্তমানে ১৬১৮ জন কর্মরত রয়েছে। এরমধ্যে ১৭৬ জন কর্মকর্তা এবং ১৪৪২ জন কর্মচারী রয়েছে। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এর বর্তমান কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের মধ্যে হতে ১১ জন কর্মকর্তা ও ২০৩ জন কর্মচারী সর্বমোট ২১৪ জন বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষে প্রেষণে নিয়োজিত আছেন।

গুদাম ও ইয়ার্ড

বিবরণ	সংখ্যা	দৈর্ঘ্য ও আয়তন	মোট ধারণক্ষমতা
ট্রানজিট শেড	৪টি	৪, ৯০৭ ব:মি: (প্রতিটি)	১৭, ৯৩২ মে:ট:
ওয়্যার হাউজ	২টি	৯, ৮১৫ ব:মি: (প্রতিটি)	১৫, ৩২৬ মে:ট:
রিফারপ্লাগ পয়েন্ট	১২০টি কন্টেইনার	(হিমায়িতচিংড়ি রপ্তানির জন্য)	২, ১৮০ টিইইউজ
কন্টেইনার ইয়ার্ড	৩টি	৩৫, ৭৫২ ব:মি: (মোট)	(একসাথে)

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ।

উপরের সূচী থেকে আমরা দেখতে পাই যে, মংলা বন্দরের গুদাম ও ইয়ার্ডের মধ্যে ট্রানজিট শেড আছে ৪টি যার প্রত্যেকটির আয়তন ৪,৯০৭ বর্গ মিটার এবং মোট ধারণ ক্ষমতা ১৭, ৯৩২ মেট্রিক টন। ওয়্যার হাউজ আছে ২টি যার প্রতিটির ধারণক্ষমতা ৯,৮১৫ বর্গ মিটার এবং মোট ধারণক্ষমতা ১৫, ৩২৬ মেট্রিকটন। রিফার প্লাগ পয়েন্ট আছে ১২০ টি কন্টেইনার যা কেবলমাত্র হিমায়িত চিংড়ি রপ্তানির জন্য ব্যবহৃত হয়। কন্টেইনার ইয়ার্ড ৩টি যার মোট আয়তন ৩৫,৭৫২ বর্গ মিটার এবং মোট ধারণক্ষমতা ২,১৮০ টিইইউজ একসঙ্গে।

কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি

মংলা বন্দরের যে সমস্ত কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি রয়েছে তা নিম্নে উপস্থাপিত হলো:

সারণি ৫ থেকে আমরা দেখতে পাই যে, মংলা বন্দরের কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতির মধ্যে ১৯৬৮ সালে সংগ্রহ করা হয়েছিল ১০০ টন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন মোবাইল ক্রেন ১ টি। বর্তমানে যার ধারণক্ষমতা ৩০

সারণি ৫ : মংলা বন্দরের কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতির বর্ণনা

ক্রমিক নং	যন্ত্রপাতির বিবরণ	ধারণ ক্ষমতা	সংখ্যা	সংগ্রহের তারিখ
১।	মোবাইল ক্রেন	১০০ টন	১	১৯৬৮
২।	মোবাইল ক্রেন	৪০ টন	১	জুন'১৯৭৯
৩।	মোবাইল ক্রেন	৩৫ টন	১	মার্চ ১৯৮৮
৪।	মোবাইল ক্রেন	২৫ টন	১	১৯৬০
৫।	মোবাইল ক্রেন	১৯ টন	২	এপ্রিল'১৯৮২
৬।	মোবাইল ক্রেন	১৮ টন	১	এপ্রিল'১৯৮২
৭।	মোবাইল ক্রেন	১১ টন	১	ওয়ার হাউজ কর্পো:
৮।	মোবাইল ক্রেন	১০ টন	২	হইতে প্রাপ্ত
৯।	মেটালনা ডকসাইড ক্রেন	৫ টন	৭	মার্চ ১৯৮৮
১০।	হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক	৩৫ টন	১	অক্টোবর ১৯৮৪
১১।	হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক	৩০.৫ টন	১	নভে: ২০০৩
১২।	হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক	২৫ টন	১	এপ্রিল'১৯৮৫
১৩।	হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক	১৬ টন	১	এপ্রিল'১৯৮৫
১৪।	ফর্কলিফট ট্রাক	৫ টন	৩	জুলাই'১৯৮৯
১৫।	ফর্কলিফট ট্রাক	৫ টন	২	ফেব্রু: ১৯৮৬
১৬।	ফর্কলিফট ট্রাক	৩.৫ টন	২	মার্চ ১৯৮৬
১৭।	ফর্কলিফট ট্রাক	৩ টন	৩	নভে: ১৯৮১
১৮।	ফর্কলিফট ট্রাক	২.৫ টন	১	অক্টো: ১৯৮৫
১৯।	ফর্কলিফট ট্রাক	২ টন	৫	নভে: ১৯৮১
২০।	ফর্কলিফট ট্রাক	২ টন	৩	অক্টো: ১৯৮৫
২১।	প্রাইম মোভার	—	২	মার্চ ১৯৮৬
২২।	ট্রেইলার ২০'-০"	—	৮	ফেব্রু: ১৯৮৫
২৩।	ট্রেইলার ৪০'-০"	—	২	ফেব্রু: ১৯৮৫
২৪।	টোইং ট্রাক	—	১	ফেব্রু: ১৯৮৫
২৫।	স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার	৩০.৫ টন	২	নভে: ১৯৮১
২৬।	স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার	৩০.৫ টন	১	প্রতিস্থাপন প্রয়োজন। জুলাই : ১৯৮৯ মার্চ : ১৯৯১

মোট যন্ত্রপাতির সংখ্যাঃ

= ৫৬ টি

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ।

টন। জুন ১৯৭৯ সালে ৪০ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি মোবাইল ক্রেন সংগ্রহ করা হয়েছিল বর্তমানে যার ধারণক্ষমতা মাত্র ২৫ টন। মার্চ ১৯৮৮ সালে ৩৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি মোবাইল ক্রেন সংগ্রহ করা হয়। ১৯৬০ সালে ২৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি মোবাইল ক্রেন সংগ্রহ করা হয় এবং এপ্রিল ১৯৮২ সালে ১৯ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ২ টি মোবাইল ক্রেন সংগ্রহ করা হয়। এপ্রিল ১৯৮২ সালেই আবার ১৮ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন আরো একটি মোবাইল ক্রেন সংগ্রহ করা হয়। ওয়ার হাউজ কর্পো: হতে ১১ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন একটি মোবাইল ক্রেন সংগ্রহ করা হয়। মার্চ ১৯৮৮ সালে ১০

টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ২ টি মোবাইল ক্রেন সংগ্রহ করা হয়। অক্টো: ১৯৮৪ সালে ৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ৭ টি মেটালনা ডকসাইড ক্রেন সংগ্রহ করা হয়। নভে: ২০০৩ সালে ৩৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। এপ্রিল ১৯৮৫ সালে ৩০.৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। এপ্রিল ১৯৮৫ সালেই আবার ২৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন আরো একটি হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। জুলাই ১৯৮৯ সালে ১৬ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন আরো ১ টি হেভী ডিউটি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। ফেব্রু: ১৯৮৬ সালে ৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ৩ টি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। মার্চ ১৯৮৬ সালেই ৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন আরো ২ টি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। নভে: ১৯৮১ সালে ৩.৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ২ টি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয় বর্তমানে যার প্রতিস্থাপন প্রয়োজন। অক্টোবর ১৯৮৫ সালে ৩ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ৩ টি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। নভে: ১৯৮১ সালে ২.৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয় বর্তমানে যেটির প্রতিস্থাপন প্রয়োজন। অক্টো: ১৯৮৫ সালে ২ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ৫ টি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। মার্চ ১৯৮৬ সালে ২ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন আরো তিনটি ফর্কলিফট ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। ফেব্রু: ১৯৮৫ সালে ২ টি প্রাইম মোভার সংগ্রহ করা হয়। ফেব্রু: ১৯৮৫ সালেই ৮ টি ট্রেইলার ২০'-০" সংগ্রহ করা হয়। ফেব্রু: ১৯৮৫ সালেই ২ টি ট্রেইলার ৪০'-০" সংগ্রহ করা হয়। নভে: ১৯৮১ সালে ১ টি টোইং ট্রাক সংগ্রহ করা হয়। বর্তমানে যার প্রতিস্থাপন প্রয়োজন। জুলাই ১৯৮৯ সালে ৩০.৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ২ টি স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার সংগ্রহ করা হয়। মার্চ ১৯৯১ সালে ৩০.৫ টন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন আরো একটি স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার সংগ্রহ করা হয়। বন্দরের বর্তমান মোট যন্ত্রপাতির সংখ্যা ৫৬ টি।

জলযান

সারণি ৬ : মংলা বন্দরের জলযানের বিবরণ

ক্রমিক নং	জলযানের বিবরণ	মোট সংখ্যা	বর্তমান অবস্থা			মন্তব্য
			সচল	মেরামতযোগ্য	নিলামযোগ্য	
১।	টাগবোট	৩ টি	৩	-	-	
২।	ফায়ার ফাইটিং টাগ	১ টি	১	-	-	
৩।	পাইলট লঞ্চ	৬ টি	৪	১	১	
৪।	সার্ভে লঞ্চ	৪ টি	৪	-	-	
৫।	ইন্সপেকশন লঞ্চ	২ টি	২	-	-	
৬।	মুরিং বোট	৪ টি	৪	-	-	৩টি পন্থুন
৭।	বয়া লাইটিং ভেসেল	১ টি	১	-	-	হিসেবে
৮।	সেফ প্রপেল্ড ওয়াটার ক্রাফট	২ টি	২	-	-	ব্যবহৃত
৯।	ওয়াটার বার্জ	৪ টি	৪	-	-	হইতেছে
১০।	লাইফ বোট	১ টি	১	-	-	
১১।	অয়েল স্টোরেজ টাগ	১ টি	১	-	-	
১২।	পারাপার লঞ্চ	২ টি	২	-	-	
১৩।	স্পীড বোট	৪ টি	১	১	২	
	মোট:	৩৫ টি	৩০ টি	২ টি	৩ টি	

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ।

সারণি-৬ থেকে আমরা দেখতে পাই যে, মংলা বন্দরে যে সকল জলযান রয়েছে তার মধ্যে টাগবোট রয়েছে ৩টি যা এখনো সচল রয়েছে। ফায়ার ফাইটিং টাগ ১টি যা বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। পাইলট লঞ্চ ৬টি। যার মধ্যে ৪টি এখনও সচল অবস্থায়, ১টি মেরামতযোগ্য এবং ১টি নিলামযোগ্য অবস্থায় রয়েছে। সার্ভে লঞ্চ ৪টি যার সবগুলোই বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। ইস্পেকশন লঞ্চ ২টি যার ২ টিই বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। মুরিং বোট ৪টি যার সবগুলোই বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। বয়া লাইফিং ভেসেল ১টি যা বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। সেক্স প্রপেল্ড ওয়াটার ট্রাফট ২টি যার সবগুলোই বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। ওয়াটার বার্জ ৪ টি যার মধ্যে ৩ টি পন্থন হিসেবে ব্যবহার হচ্ছে আর একটি সচল অবস্থায় রয়েছে। লাইফ বোট ১টি যা বর্তমানে সচল রয়েছে। অয়েল স্টোরেজ টাগ ১টি যা বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। পারাপার লঞ্চ ২ টি যার সবগুলোই বর্তমানে সচল অবস্থায় রয়েছে। স্পীড বোট ৪টি যার মধ্যে সচল আছে ১টি, মেরামতযোগ্য ১টি এবং নিলামযোগ্য ২টি। মংলা বন্দরে বর্তমান মোট জলযানের সংখ্যা ৩৫টি যার মধ্যে সচল অবস্থায় রয়েছে ৩০টি, মেরামতযোগ্য ২টি এবং নিলামযোগ্য ৩টি।

স্থাপনাদির বিবরণ

সারণি ৭ : মংলা বন্দরের স্থাপনাদির বিবরণ

স্থাপনাদির বিবরণ	স্থান	পরিমাণ/ইউনিট
আবাসিক ভবন (টিনশেড ব্যারাকসহ)	স্থায়ী বন্দর এলাকা	৮২টি ভবন (৭১৮ ইউনিট)
আবাসিক ভবন (টিনশেড ব্যারাকসহ)	পুরাতন মংলা	১৯টি ভবন (১১২ ইউনিট)
আবাসিক ভবন	খুলনা	২৮টি ভবন (১৫৭ ইউনিট)
অফিস ভবন, রেস্ট হাউজ, অডিটরিয়াম, পাওয়ার হাউজ, ওয়াটার ওয়ার্কস, জেটি অফিস	খুলনা	৮টি ভবন
অফিস ভবন, পরিদর্শন বাংলো, স্টোর, পাওয়ার হাউজ, ওয়ার্কসপ	স্থায়ী বন্দর এলাকা	১৪টি ভবন
রেস্ট হাউজ, পাওয়ার হাউজ, অডিটরিয়াম, ওয়াটার ওয়ার্কস, পোর্ট ইউজারস ভবন, ওয়ারলেস অফিস	পুরাতন মংলা	৬টি ভবন
পাইলট রেস্ট হাউজ, কর্মচারী ব্যারাক ও ওয়ারলেস অফিস	হিরণ পয়েন্ট	৩টি ভবন

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ।

মংলা বন্দরের স্থাপনাদির মধ্যে স্থায়ী বন্দর এলাকায় আবাসিক ভবন (টিনশেড ব্যারাকসহ) মোট ৮২ টি ভবন (৭১৮ ইউনিট)। পুরাতন মংলা এলাকায় আবাসিক ভবন (টিনশেড ব্যারাকসহ) মোট ১৯টি ভবন (১১২ ইউনিট)। খুলনাতে আবাসিক ভবন ২৮ টি (১৫৭ ইউনিট)। খুলনাতে অফিস ভবন, রেস্ট হাউজ, অডিটরিয়াম, পাওয়ার হাউজ, ওয়াটার ওয়ার্কস, জেটি অফিসসহ মোট ৮টি ভবন রয়েছে। স্থায়ী বন্দর এলাকাতে অফিস ভবন, পরিদর্শক বাংলো, স্টোর, পাওয়ার হাউজ, ওয়ার্কসপ সহ মোট ১৪ টি ভবন রয়েছে। রেস্ট হাউজ, পাওয়ার হাউজ, ওয়াটার ওয়ার্কস, অডিটরিয়াম, পোর্ট ইউজারস ভবন, ওয়ারলেস অফিসসহ মোট ৬টি ভবন রয়েছে। পুরাতন মংলাতে হিরণ পয়েন্টে পাইলট রেস্ট হাউজ, ওয়ারলেস অফিস ও কর্মচারী ব্যারাকসহ মোট ৩টি ভবন রয়েছে।

অন্যান্য

মংলা জেটি হতে হিরণ পয়েন্ট ও ফেয়ারওয়ের দূরত্ব

মংলা বন্দর জেটি হতে ফেয়ারওয়ে বয়ার দূরত্ব : ১৩১.৬০ কি:মি: (৭১ নটিক্যাল মাইল)

মংলা বন্দর জেটি হতে হিরণপয়েন্টের দূরত্ব : ৮৭.১০ কি:মি: (৪৭ নটিক্যাল মাইল)

হিরণপয়েন্ট হতে ফেয়ারওয়ে বয়ার দূরত্ব : ৪৪.৫০ কি:মি: (২৪ নটিক্যাল মাইল)

বন্দরের সুবিধাদি: মংলা বন্দরে বিদ্যমান সুবিধাদির বিবরণ নিচে দেয়া হলো:

(ক) জাহাজ ভিড়ানোর সুবিধা:

- জেটিতে: ৫ (পাঁচ) টি।
- মুরিং বয়াতে: ৮ (আট) টি।
- এ্যাংকোরেজে: ২১ (একুশ) টি।
- প্রাইভেট জেটি: ৭ (সাত) টি।
- মোট: ৪১ (একচল্লিশ) টি।

(খ) চ্যানেলের সুবিধা:

- চ্যানেলের গভীরতা : ৭ হতে ৮.৫০ মিটার।
- লাইটেড বয়া : ৫১ টি (ইনার চ্যানেলে ৩২টি, বহির্নোঙ্গরে ১৯টি)।
- বিকন : ২টি (হিরণপয়েন্টে ও জার্ড পয়েন্টে)

এছাড়াও যে সকল ভৌত অবকাঠামো রয়েছে তা নিম্নে উল্লেখ করা হলো:

অগ্নি নির্বাপক যন্ত্রপাতি: কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন স্থানে অগ্নি নির্বাপন কাজে ব্যবহারের জন্য ১টি ফায়ার টেন্ডার ভেইকেল ও ১টি জিপসহ বিভিন্ন ধারণক্ষমতা সম্পন্ন ফায়ার পাম্প রয়েছে। এছাড়া বন্দর জেটি এলাকায় ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেমের ব্যবস্থা রয়েছে।

ওয়ার্কসপ ও মেশিনশপ: যান্ত্রিক মেরামত কাজের জন্য যান্ত্রিক ওয়ার্কসপ এবং ইলেকট্রিক কাজের জন্য ইলেকট্রিক ওয়ার্কসপ রয়েছে। এই সমস্ত ওয়ার্কসপে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজ হয়ে থাকে। তাছাড়া একটি মেশিনশপ আছে যেখানে বিভিন্ন ধরনের ৩০ টি মেশিন স্থাপন করা হয়েছে।

বৈদ্যুতিক স্থাপনাসমূহ ও সরবরাহ: সার্বক্ষণিক বিদ্যুৎ ব্যবস্থা নিশ্চিত করার জন্য আছে বিদ্যুৎ উপকেন্দ্র ৬ টি ও বিদ্যুৎ উৎপাদন কেন্দ্র ৭টি। এছাড়া পাওয়ার স্টেশন ৪টি : যারমধ্যে ৩৩ KB ১টি এবং ১১ KB ৩টি, ট্রান্সফর্মার ৮টি যা ২০০-২৫০ KB. মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ২নং ও ৩নং কন্টেইনার ইয়ার্ডে মোট ১২০ টি রেফার কন্টেইনার প্লাগ পয়েন্ট রয়েছে। ২টি বিদ্যুৎ উপকেন্দ্র হতে প্রায় ৯০ টি কন্টেইনারে বিদ্যুৎ সরবরাহ করা সম্ভব। বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ডের বিদ্যুৎ সরবরাহ পাওয়া না গেলে নিজস্ব জেনারেটরের মাধ্যমে প্রায় ৪০টি রেফার কন্টেইনারে একই সঙ্গে বিদ্যুৎ সরবরাহ করা সম্ভব। রেফার কন্টেইনারে ১১০ ভোল্ট বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থাও বিদ্যমান। তাছাড়া ৭টি বিদ্যুৎচালিত ডকসাইড ক্রেনে বিদ্যুৎ সরবরাহ করা হয়ে থাকে।

মংলা বন্দরে জাহাজ আগমন ও নির্গমন সংক্রান্ত আলোচনা

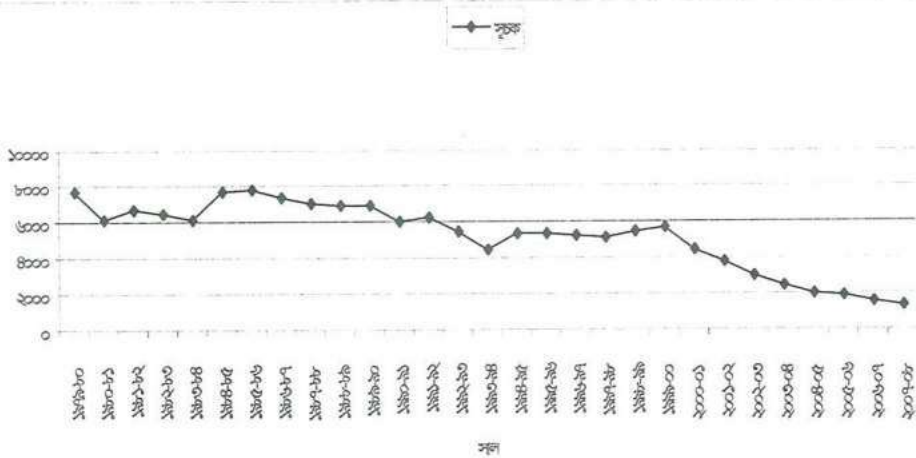
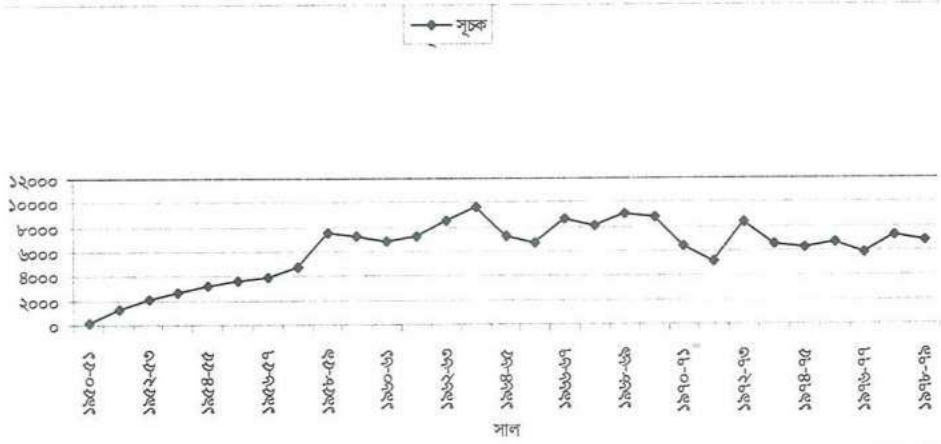
এখানে আমরা বন্দরের সূচনালগ্ন থেকেই তার জাহাজ আগমন ও নির্গমন নিয়ে আলোচনা করার চেষ্টা করব। এবং এর মাধ্যমে আমরা মংলা বন্দরের বর্তমান অবস্থা বিশ্লেষণ করার চেষ্টা করব। এখানে আমরা দেখব যে, সূচনালগ্ন থেকে এখন পর্যন্ত মংলা বন্দরের জাহাজ আগমন এবং নির্গমন সংখ্যা বেড়েছে নাকি কমেছে।

সারণি ৮ : মংলা সমুদ্র বন্দরের জাহাজ আগমনের সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়ে

সালসমূহ	জাহাজ আগমন সংখ্যা	সূচক	সালসমূহ	জাহাজ আগমন সংখ্যা	সূচক
১	২	৩	১	২	৩
১৯৫০-৫১	০৭	১০০.০	১৯৭৯-৮০	৫৩৬	৭৬৫৭.১
১৯৫১-৫২	৮৯	১২৭১.৮	১৯৮০-৮১	৪৩০	৬১৪২.৯
১৯৫২-৫৩	১৪৭	২১০০.০	১৯৮১-৮২	৪৭০	৬৭১৪.৩
১৯৫৩-৫৪	১৮৯	২৭০০.০	১৯৮২-৮৩	৪৫৩	৬৪৭১.৪
১৯৫৪-৫৫	২২৭	৩২৪২.৯	১৯৮৩-৮৪	৪২৭	৬১০০.০
১৯৫৫-৫৬	২৫৮	৩৬৮৫.৭	১৯৮৪-৮৫	৫৪০	৭৭১৪.৩
১৯৫৬-৫৭	২৭১	৩৮৭১.৮	১৯৮৫-৮৬	৫৪৩	৭৭৫৭.১
১৯৫৭-৫৮	৩৩১	৪৭২৮.৬	১৯৮৬-৮৭	৫১৭	৭৩৮৫.৭
১৯৫৮-৫৯	৫২৩	৭৪৭১.৮	১৯৮৭-৮৮	৪৯০	৭০০০.০
১৯৫৯-৬০	৫০৫	৭২১৪.৩	১৯৮৮-৮৯	৪৮৪	৬৯১৪.৩
১৯৬০-৬১	৪৮৩	৬৯০০.০	১৯৮৯-৯০	৪৭৯	৬৮৪২.৯
১৯৬১-৬২	৫০৭	৭২৪২.৯	১৯৯০-৯১	৪২৩	৬০৪২.৯
১৯৬২-৬৩	৬০০	৮৫৭১.৮	১৯৯১-৯২	৪৩৬	৬২২৮.৬
১৯৬৩-৬৪	৬৭৮	৯৬৮৫.৭	১৯৯২-৯৩	৩৭৮	৫৪০০.০
১৯৬৪-৬৫	৫০৫	৭২১৪.৩	১৯৯৩-৯৪	৩১২	৪৪৫৭.১
১৯৬৫-৬৬	৪৬৯	৬৭০০.০	১৯৯৪-৯৫	৩৭৬	৫৩৭১.৮
১৯৬৬-৬৭	৬০৪	৮৬২৮.৬	১৯৯৫-৯৬	৩৭১	৫৩০০.০
১৯৬৭-৬৮	৫৬৬	৮০৮৫.৭	১৯৯৬-৯৭	৩৬৮	৫২৫৭.১
১৯৬৮-৬৯	৬৩৯	৯১২৮.৬	১৯৯৭-৯৮	৩৫৫	৫০৭১.৮
১৯৬৯-৭০	৬১৩	৮৭৫৭.১	১৯৯৮-৯৯	৩৮১	৫৪৪২.৯
১৯৭০-৭১	৪৫১	৬৪৪২.৯	১৯৯৯-০০	৩৩০	৫৭১৪.৩
১৯৭১-৭২	৩৬৫	৫২১৪.৩	২০০০-০১	৩১৩	৪৪৭১.৮
১৯৭২-৭৩	৫৯০	৮৪২৮.৬	২০০১-০২	২৬৮	৩৮২৮.৬
১৯৭৩-৭৪	৪৫৫	৬৫০০.০	২০০২-০৩	২০৭	২৯৫৭.১
১৯৭৪-৭৫	৪৩৭	৬২৪২.৯	২০০৩-০৪	১৭০	২৪২৮.৬
১৯৭৫-৭৬	৪৬৯	৬৭০০.০	২০০৪-০৫	১৪২	২০২৮.৬
১৯৭৬-৭৭	৪০৬	৫৮০০.০	২০০৫-০৬	১৩১	১৮৭১.৮
১৯৭৭-৭৮	৫০৬	৭২২৮.৬	২০০৬-০৭	১১০	১৫৭১.৮
১৯৭৮-৭৯	৪৭৫	৬৭৮৫.৭	২০০৭-০৮	৯৫	১৩৫৭.১

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ৮ : মংলা সমুদ্র বন্দরের জাহাজ আগমনের সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়ে



সারণি-৮ এ ১৯৫০-৫১ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ধরে সূচক বের করা হয়েছে কেননা এটা হলো বন্দর শুরুর বছর। বঙ্গবীর মধ্যের সংখ্যাগুলোই হলো সূচক সংখ্যা। এখানে আমরা দেখতে পাই যে, ভিত্তি বছরে জাহাজ আগমনের সংখ্যা ছিল মাত্র ০৭ খানা (১০০.০)। পরের বছর অর্থাৎ ১৯৫১-৫২ সালে এসে জাহাজ আগমনের সংখ্যা গিয়ে দাঁড়ায় ৮৯ খানায় (১২৭১.৮) যা শুরুর বছর থেকে ১২ গুণেরও বেশী ছিল। এভাবে ১৯৫৮-৫৯ সাল পর্যন্ত জাহাজ আগমনের সংখ্যা অব্যাহতভাবে বাড়তে থাকে এবং এর সংখ্যা গিয়ে দাঁড়ায় ৫২৩ খানায় (৭৪৭১.৮) যা ছিল ভিত্তি বছরের তুলনায় প্রায় ৭৪ গুণেরও বেশী। এরপর জাহাজ আগমন অব্যাহতভাবে বাড়তে থাকে। তবে এ বাড়ার পরিমাণ একই রকম ছিলনা। কখনও কম হারে বেড়েছে আবার কখনও বেশী হারে বেড়েছে। ১৯৭০-৮৪ সময়ে এ বাড়ার মাত্রা ছিল অপেক্ষাকৃত কম। কেননা ১৯৭১ সালে মহান স্বাধীনতা যুদ্ধ সংঘটিত হয়। ১৯৮৫-

৮৬ তে জাহাজ আগমন বেশ বেড়ে দাঁড়ায় ৫৪৩ খানায় (৭৭৫৭.১)। এরপর থেকে জাহাজ আগমনের হার তুলনামূলকভাবে কমতে থাকে। ১৯৯৩-৯৪ সালে এর সংখ্যা গিয়ে দাঁড়ায় ৩১২ খানা (৪৪৫৭.১)। এরপর থেকে কিছুটা বাড়লেও ২০০০ সালের পর থেকে এর মাত্রা কমতে থাকে। ২০০২-০৩ সালে এর সংখ্যা গিয়ে দাঁড়ায় মাত্র ২০৭ খানায় (২৯৫৭.১)। এরপর থেকে জাহাজ আগমনের সংখ্যা পর্যায়ক্রমে কমতে থাকে এবং ২০০৭-০৮ এ গিয়ে জাহাজ আগমনের সংখ্যা দাঁড়ায় মাত্র ৯৫ খানায় (১৩৫৭)। এভাবে আমরা দেখতে পাই যে, ভিত্তি বছরের তুলনায় মংলা বন্দরে জাহাজ আগমনের সংখ্যা বাড়লেও তা কখনও একই রকম ছিলনা। বিগত বি.এন.পি. সরকারের আমলে মংলা বন্দরকে এতই অবহেলা করা হয়েছে যে, এ সময় জাহাজ আগমন একেবারেই কমে গেছে।

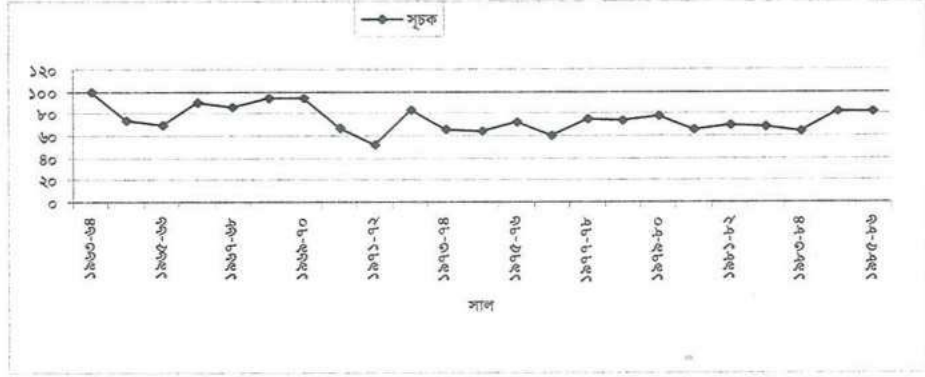
সারণি-৯ এ ১৯৬৩-৬৪ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ধরা হয়েছে। কেননা এর আগের বছরগুলোর জাহাজ নির্গমনের কোন তথ্য পাওয়া যায়নি। ১৯৬৩-৬৪ সালে মংলা সমুদ্র বন্দর থেকে জাহাজ

সারণি ৯ : মংলা সমুদ্র বন্দরে জাহাজ নির্গমনের সার্বিক চিত্র, ১৯৬৩-২০০৮ সময়ে

বছরসমূহ	জাহাজের নির্গমন সংখ্যা	সূচক	বছরসমূহ	জাহাজের নির্গমন সংখ্যা	সূচক
১	২	৩	১	২	৩
১৯৬৩-৬৪	৬৬৬	১০০.০	১৯৮৬-৮৭	৫১৩	৭৭.০
১৯৬৪-৬৫	৪৯৫	৭৩.৩	১৯৮৭-৮৮	৪৯৫	৭৪.৩
১৯৬৫-৬৬	৪৬৭	৭০.১	১৯৮৮-৮৯	৪৭২	৭০.৯
১৯৬৬-৬৭	৬০০	৯০.১	১৯৮৯-৯০	৪৭২	৭০.৯
১৯৬৭-৬৮	৫৭০	৮৫.৬	১৯৯০-৯১	৪২৯	৬৪.৪
১৯৬৮-৬৯	৬২৭	৯৪.১	১৯৯১-৯২	৪৩৬	৬৫.৫
১৯৬৯-৭০	৬২৩	৯৩.৫	১৯৯২-৯৩	৩৭৯	৫৬.৯
১৯৭০-৭১	৪৪৪	৬৬.৭	১৯৯৩-৯৪	৩০৬	৪৬.০
১৯৭১-৭২	৩৪৪	৫১.৭	১৯৯৪-৯৫	৩৮১	৫৭.২
১৯৭২-৭৩	৫৫৮	৮৩.৮	১৯৯৫-৯৬	৩৬৬	৫৫.০
১৯৭৩-৭৪	৪৩২	৬৪.৯	১৯৯৬-৯৭	৩৬৮	৫৫.৩
১৯৭৪-৭৫	৪২৭	৬৪.১	১৯৯৭-৯৮	৩৪২	৫১.৪
১৯৭৫-৭৬	৪৭৯	৭১.৯	১৯৯৮-৯৯	৩৮৫	৫৭.৮
১৯৭৬-৭৭	৪০২	৬০.৪	১৯৯৯-০০	৩৩৯	৫০.৯
১৯৭৭-৭৮	৪৯৭	৭৪.৬	২০০০-০১	৩১৫	৪৭.৩
১৯৭৮-৭৯	৪৮৭	৭৩.১	২০০১-০২	২৬৬	৪০.০
১৯৭৯-৮০	৫২২	৭৮.৪	২০০২-০৩	২১১	৩১.৭
১৯৮০-৮১	৪৩৭	৬৫.৬	২০০৩-০৪	১৭০	২৫.৫
১৯৮১-৮২	৪৬৫	৬৯.৮	২০০৪-০৫	১৪৪	২১.৬
১৯৮২-৮৩	৪৫৩	৬৮.০	২০০৫-০৬	১৩১	১৯.৭
১৯৮৩-৮৪	৪২৩	৬৩.৫	২০০৬-০৭	১১০	১৬.৫
১৯৮৪-৮৫	৫৪৫	৮১.৮	২০০৭-০৮	৯৩	১৪.০
১৯৮৫-৮৬	৫৪৫	৮১.৮	-	-	-

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ৯ : মংলা সমুদ্র বন্দরে জাহাজ নির্গমনের সার্বিক চিত্র, ১৯৬৩-২০০৮ সময়ে



নির্গমনের সংখ্যা ছিল ৬৬৬ খানা (১০০.০)। ১৯৬৪-৬৫ তে গিয়ে অর্থাৎ এর পরের বছরই জাহাজ নির্গমনের সংখ্যা কমে দাঁড়ায় ৪৯৫ খানায় (৭৩.৩)। ভিত্তি বছরের তুলনায় শতকরা ৭৩ ভাগেরও বেশী হ্রাস পায়। ১৯৬৫-৬৬ তে গিয়ে এর সংখ্যা আরও কমতে থাকে এবং এর সংখ্যা গিয়ে দাঁড়ায় ৪৬৭ খানায় (৭০.১)। অর্থাৎ হ্রাসের হার ছিল ভিত্তি বছরের তুলনায় শতকরা ৭০ ভাগেরও বেশী। ১৯৬৬-৬৭ তে গিয়ে এর সংখ্যা খানিকটা বাড়ে যদিও এ বৃদ্ধির পরিমাণ ভিত্তি বছরের তুলনায় কম ছিল- ৬০০ খানা (৯০.১)। অর্থাৎ হ্রাসের হার ছিল ভিত্তি বছরের তুলনায় শতকরা ৯০ ভাগেরও বেশী। এরপর জাহাজ নির্গমনের হার কখনও কমতে থাকে আবার কখনও বাড়তে থাকে। তবে তা কখনও ভিত্তি বছরের পর্যায়ে পৌঁছতে পারেনি। ১৯৭১-৭২ সালে এসে মাত্র ৩৪৪ খানা জাহাজ নির্গমন হয় (৫১.৭)। অর্থাৎ ভিত্তি বছরের তুলনায় প্রায় অর্ধেক নেমে যায়। এটা মূলত মহান স্বাধীনতা যুদ্ধের কারণে হয়েছিল। এরপর থেকে জাহাজ নির্গমনের সংখ্যা বাড়তে থাকে। আর ২০০৭-০৮ সালে এসে মংলা বন্দর থেকে জাহাজ নির্গমনের সংখ্যা মাত্র ৯৩ খানায় (১৪.০) গিয়ে দাঁড়ায়। স্বাধীনতার প্রায় ৩৮ বছর অতিক্রান্ত হলেও মংলা বন্দর জাহাজ নির্গমনের ক্ষেত্রে তার যাত্রাকালীন স্তরে তো পৌঁছাতে পারেনি, বরং তা শূন্যের দিকে ধাবমান। এটা সম্ভবত: এজন্যে যে, বিভিন্ন সরকারের আমলে আমলাতান্ত্রিক জটিলতা এবং রাজনৈতিক হস্তক্ষেপ, সবদিক থেকে মংলা বন্দরকে অবহেলা করা।

মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানির বিশ্লেষণ

বাংলাদেশের দ্বিতীয় সামুদ্রিক বন্দর মংলা। সমুদ্র পথে দেশের মোট রপ্তানির প্রায় ১৩ শতাংশ এবং আমদানি-রপ্তানির প্রায় ৮ শতাংশ এই বন্দরের মাধ্যমে সম্পন্ন হয়ে থাকে। এই অংশে আমরা মংলা বন্দরের ১৯৫০-২০০৮ সময়ের আমদানি-রপ্তানির প্রবণতার একটা বিশ্লেষণ তুলে ধরার চেষ্টা করেছি। নিচের প্রত্যেকটা সারণির বন্ধনীর মধ্যের সংখ্যাগুলো হলো সূচক সংখ্যা।

সারণি ১০ : মংলা সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়ে

১৯৫০-৫১ = ১০০.০, টন

বছরসংখ্যা ১	মোট (আ+র) ২	সূচক ৩	আমদানি ৪	সূচক ৫	রপ্তানি ৬	সূচক ৭
১৯৫০-৫১	৩৩, ২০২	১০০.০	১, ৪২৯	১০০.০	৩১, ৭৭৩	১০০.০
১৯৫১-৫২	৩, ৪৭, ৯২৭	১, ০৪৭.৯	১, ২৯, ৯২৯	৯, ০৯২.৩	২, ১৭, ৯১৮	৬৮৬.১
১৯৫২-৫৩	৪, ২৪, ২৩১	১, ২৭৭.৭	১, ৪৭, ১৬৭	১০, ২৯৮.৬	২, ৭৭, ০৬৪	৮৭২.০
১৯৫৩-৫৪	৪, ৪১, ৫৬৮	১, ৩২৯.৯	১, ১৭, ৫১৫	৮, ২২০.৬	৩, ২৪, ০৫৩	১, ০১৯.৯
১৯৫৪-৫৫	৪, ৮৮, ৩১৪	১, ৪৭০.৭	১৫, ১৪৮	১, ০৬০.৬	৩, ৯৩, ১৬৬	১, ২০৭.৪
১৯৫৫-৫৬	৫, ৬৯, ১৮৩	১, ৭১৪.৩	৬৭, ০০৭	৪, ৬৮৯.১	৫, ০২, ১৭৬	১, ৫৮০.৫
১৯৫৬-৫৭	৬, ৭৯, ০২২	২, ০৪৫.১	১, ৯৬, ৩৭৬	১৩, ৭৪২.২	৪, ৮২, ৬৪৬	১, ৫১৯.০
১৯৫৭-৫৮	৭, ৬১, ১৮১	২, ২৯২.৬	২, ৫৪, ০৭১	১৭, ৭৭৯.৬	৫, ০৯, ১১০	১, ৬০২.৩
১৯৫৮-৫৯	৯, ৭৯, ০৩২	২, ৯৪৮.৭	৩, ০২, ৩৪৯	২১, ১৫৮.১	৬, ৭৬, ৬৮৩	২, ১২৯.৭
১৯৫৯-৬০	৮, ৮৯, ০০০	২, ৬৭৭.৫	২, ৫৯, ০০০	১৮, ১২৪.৬	৬, ০০, ০০০	১, ৯৮২.৮
১৯৬০-৬১	৮, ০৭, ০০০	২, ৭৩১.৮	৪, ২৮, ০০০	২৯, ৯৫১.০	৪, ৭৯, ০০০	১, ৫০৭.৬
১৯৬১-৬২	১০, ০০, ০০০	৩, ০১১.৯	৬, ৭৬, ০০০	৪৭, ০০৫.৮	৩, ২৪, ০০০	১, ০১৯.৭
১৯৬২-৬৩	১৫, ১১, ০০০	৪, ৫৫০.৯	৭, ১২, ০০০	৪৯, ৮২৫.১	৭, ৯৯, ০০০	২, ৫১৪.৭
১৯৬৩-৬৪	১৬, ৬২, ০০০	৫, ০০৫.৭	৮, ০০, ০০০	৫৫, ৯৮৩.২	৮, ৬২, ০০০	২, ৭১০.০
১৯৬৪-৬৫	১০, ০২, ০০০	৩, ০১৭.৯	৭, ০৭, ০০০	৪৯, ৪৭৫.২	২, ৯৫, ০০০	৯২৮.৫
১৯৬৫-৬৬	১৭, ৫৪, ০০০	৫, ২৮২.৮	৮, ৭৩, ০০০	৬০, ০৯১.৭	৮, ৮১, ০০০	২, ৭৭২.৮
১৯৬৬-৬৭	১২, ৬২, ০০০	৬, ৫১১.৭	১৩, ০০, ০০০	৬০, ৯৭২.৯	৮, ৬২, ০০০	২, ৭১০.০
১৯৬৭-৬৮	১৮, ৬৬, ০০০	৫, ৬২০.১	৮, ৯৬, ০০০	৬২, ৭০১.২	৯, ৭০, ০০০	৩, ০৫২.৯
১৯৬৮-৬৯	১৬, ৬১, ০০০	৫, ০০২.৭	৮, ১৭, ০০০	৬৪, ১৭০.৭	৭, ৪৪, ০০০	২, ৩৪১.৬
১৯৬৯-৭০	৯, ৬৫, ৫১৭	২, ৯০৮.০	৬, ৮৩, ০০২	৪৭, ৮১৬.২	২, ৮২, ০০০	৮৮৭.৫
১৯৭০-৭১	১৫, ৪৩, ০০০	৪, ৬৪৭.৩	৮, ৫১, ০০০	৫৯, ৫৫২.১	৬, ৯২, ০০০	২, ১৭৭.৯
১৯৭১-৭২	১১, ৬৯, ০০০	৩, ৫২০.৯	৮, ৫২, ০০৫	৪৫, ৬২৮.৮	৫, ১৬, ৯০০	১, ৬২৭.১
১৯৭২-৭৩	১৫, ৪১, ২০১	৪, ৬৪১.৯	৮, ১৭, ২০২	৫৭, ১৮৭.০	৭, ২৩, ৯৯৯	২, ২৭৮.৭
১৯৭৩-৭৪	১৩, ৮৪, ০৫৬	৪, ১৬৮.৬	৭, ০০, ৭৬৯	৪৯, ০৩৯.১	৬, ৮৩, ২৮৭	২, ১৫০.৬
১৯৭৪-৭৫	১৫, ৩৪, ৯৬৫	৪, ৬২০.১	১০, ৪১, ৩২৯	৭২, ৮৭১.২	৪, ১৬, ৬৬৬	১, ৫৫৩.৬
১৯৭৫-৭৬	২১, ২৬, ৯০৫	৪, ৫৯৮.৮	৯, ০০, ০৮৯	৬২, ৯৮৭.০	৬, ২৬, ৮১৬	১, ৯৭২.১
১৯৭৬-৭৭	১০, ৮৪, ৯৪৯	৩, ২৬৭.৭	৪, ০৪, ০১৩	২৮, ২৭২.৪	৬, ৮০, ৯০৬	২, ১৪০.১
১৯৭৭-৭৮	১৭, ৭৬, ৭০১	৫, ৩৫১.২	১১, ২২, ৩৯৮	৭৮, ৫৪৩.৬	৬, ৫৪, ০০৩	২, ০৫৯.৩
১৯৭৮-৭৯	১৮, ২৩, ২০৩	৫, ৪৯১.২	১০, ২৩, ২১৩	৭১, ৬০০.৪	৭, ৯৯, ৯৯০	২, ৫১৭.০
১৯৭৯-৮০	২১, ৪৬, ০০০	৬, ৪৬০.৫	৬, ৭৬, ০০০	৪৭, ০০৫.৮	১৪, ৭০, ০০০	৪, ৬২৬.৬
১৯৮০-৮১	১৬, ২৭, ০০০	৪, ৯০০.৩	৭, ৪১, ০০০	৫১, ৮৫৪.৪	৮, ৮৬, ০০০	২, ৭৮৮.৫
১৯৮১-৮২	১৬, ২৮, ০০০	৪, ৯০০.৩	৭, ০৮, ০০০	৪৯, ৫৪৫.১	৯, ২০, ০০০	২, ৮৯৫.৫
১৯৮২-৮৩	১৯, ০০, ০০০	৫, ৭২২.৫	৮, ০২, ০০০	৫৬, ১২০.৩	১০, ৯৮, ০০০	৩, ৪৫৩.৮
১৯৮৩-৮৪	১৭, ৭৪, ০০০	৫, ৩৪০.৬	৬, ৮৮, ০০০	৪৮, ১৪৫.৬	১০, ৮৬, ০০০	৩, ৪১১.০
১৯৮৪-৮৫	২৬, ৬৩, ০০০	৮, ০২০.৬	৫, ৭৭, ০০০	৪০, ৩৭৭.৯	২০, ৮৬, ০০০	৬, ৫৬৫.০
১৯৮৫-৮৬	২৩, ২৩, ০০০	৬, ৯৯৬.৬	৭, ৬২, ০০০	৫৩, ৩২৪.৬	১৫, ৬১, ০০০	৪, ৯১০.০
১৯৮৬-৮৭	২২, ৮৮, ০০০	৬, ৮৯১.২	৭, ৩১, ০০০	৫১, ১৫৪.৭	১৫, ৫৭, ০০০	৪, ৯০০.৪
১৯৮৭-৮৮	২৮, ৬৩, ০০০	৮, ৬২০.০	৬, ২৮, ০০০	৪৩, ৯৪৬.৮	২২, ৩৫, ০০০	৭, ০৩৪.৫
১৯৮৮-৮৯	২৫, ১৯, ০০০	৭, ৫৮৬.৯	৬, ৩৭, ০০০	৪৪, ৫৭৬.৬	১৮, ৮২, ০০০	৫, ৯২০.৩
১৯৮৯-৯০	২৫, ৮৮, ০০০	৭, ৭৮৮.৭	১৮, ৯১, ০০০	১, ৩২, ৩০০.৩	৬, ৯৫, ০০০	২, ১৮৭.৪
১৯৯০-৯১	২৪, ৬১, ০০০	৭, ৪১২.২	১৯, ০৪, ০০০	১, ৩৩, ২৪০.০	৫, ৫৭, ০০০	১, ৭৫২.১
১৯৯১-৯২	২৬, ৫০, ০০০	৭, ৯৮১.৪	২০, ৫৪, ০০০	১, ৪৩, ৭৩৬.৯	৫, ৯৬, ০০০	১, ৮৭৫.৮
১৯৯২-৯৩	২৩, ৭৯, ০০০	৭, ১৬৫.২	১৭, ৫৮, ০০০	১, ২৩, ০২৩.১	৬, ২১, ০০০	১, ৯৫৪.৫
১৯৯৩-৯৪	১৯, ৩১, ০০০	৫, ৮১৫.৯	১৪, ৬৩, ০০০	১, ০২, ৩৭৯.৩	৪, ৬৮, ০০০	১, ৪৭২.০
১৯৯৪-৯৫	২৮, ২৬, ০০০	৮, ৫১১.৫	২১, ২০, ০০০	১, ৪৮, ৩৫৫.৫	৭, ০৬, ০০০	২, ২২২.০
১৯৯৫-৯৬	২৮, ৩৯, ০০০	৮, ৫৫০.৭	২৪, ৪৩, ০০০	১, ৭০, ৯৮৫.৭	৩, ৯৬, ০০০	১, ২৪৬.৩
১৯৯৬-৯৭	২৮, ০০, ০০০	৮, ৪৩৩.২	২২, ০০, ০০০	১, ৫৩, ৯৫০.৮	৬, ০০, ০০০	১, ৮৮৮.৪
১৯৯৭-৯৮	২৮, ৬৮, ০০০	৮, ৬৩৮.০	২৩, ০৪, ০০০	১, ৬১, ২৩১.৬	৫, ২৮, ০০০	১, ৬৬১.৪
১৯৯৮-৯৯	৩৩, ২১, ০০০	১০, ০০২.৪	২৯, ৫২, ০০০	২, ০৬, ৫৭৮.০	৩, ৬৯, ০০০	১, ১৬১.৪
১৯৯৯-০০	৩০, ০৭, ০০০	৯, ০৫৬.৭	২৬, ৯৮, ০০০	১, ৮৮, ৮০৩.৪	৩, ০৯, ০০০	৯৭২.৫
২০০০-০১	২৭, ৬৬, ০০০	৮, ৩০০.৮	২৪, ৬২, ০০০	১, ৭২, ২৮৮.৩	৩, ০৪, ০০০	৯৫৬.৮
২০০১-০২	২২, ৫৩, ০০০	৬, ৭৮৫.৭	১৯, ৪৭, ০০০	১, ৩৬, ২৪৯.১	৩, ০৬, ০০০	৯৬০.১
২০০২-০৩	১৮, ০০, ০০০	৫, ৪২১.৪	১৪, ৫০, ০০০	১, ০১, ৪৬৬.৬	৩, ৫০, ০০০	১, ১০১.৬
২০০৩-০৪	১৪, ৯৪, ০০০	৪, ৪৯৯.৭	১১, ৭৮, ০০০	৮২, ৪৩৫.৩	৩, ১৬, ০০০	৯৫৪.৬
২০০৪-০৫	১৪, ৭৬, ০০০	৪, ৪৪৫.৫	১২, ৫৪, ০০০	৮৭, ৭৫৩.৭	২, ২২, ০০০	৬৯৮.৭
২০০৫-০৬	১৪, ৮৩, ০০০	৪, ৪৬৬.৬	১২, ১৫, ০০০	৮৫, ০২৪.৬	২, ৬৮, ০০০	৮৪০.৩
২০০৬-০৭	৬৮, ৭৫, ০০০	২০, ৭০৬.৬	৬৬, ২২, ০০০	৪, ৬৩, ৪০০.১	২, ৫৩, ০০০	৭৯৬.৩
২০০৭-০৮	৩১, ০৯, ০০০	৯, ৩৬৩.৯	৩০, ০৪, ০০০	২, ১০, ২১৬.৯	১, ০৫, ০০০	৩৩০.৫

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

১০ নং সারণিতে মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানির তথ্য উপস্থাপন করা হয়েছে। সারণিতে ১৯৫০-৫১ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে দেখানো হয়েছে। কেননা এটাই মংলা বন্দরের সূচনালগ্ন ছিল। আর ভিত্তি বছরে মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩৩, ২০২ টন। যার মধ্যে আমদানির পরিমাণ ছিল ১, ৪২৯ টন এবং রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩১, ৭৭৩ টন। পরবর্তি বছর অর্থাৎ ১৯৫১-৫২ সালে আমদানি-রপ্তানির মোট পরিমাণ বেড়ে ৩, ৪৭, ৯২৭ টনে (১০৪৭.৯) দাঁড়ায়, যা ছিল ভিত্তি বছরের ১০ গুণেরও বেশী। এরমধ্যে আমদানির পরিমাণ ছিল ১, ২৯, ৯২৯ টন (৯, ০৯২.৩) যা ছিল ভিত্তি বছরের তুলনায় ৯ গুণেরও বেশী। অপরদিকে রপ্তানির পরিমাণ ছিল ২, ১৭, ৯৯৮ টন (৬৮৬.১) যা ছিল ভিত্তি বছরের প্রায় ৭ গুণ বেশী। ১৯৫২-৫৩ সালে এসে মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ আরো বেড়ে দাঁড়ায় ৪, ২৪, ২৩১ টন (১২৭৭.৭) যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ১৩ গুণ ছিল। যার মধ্যে আমদানির পরিমাণ ছিল ১, ৪৭, ১৬৭ টন (১০, ২৯৮.৬) যা ভিত্তি বছরের থেকে প্রায় ১০৩ গুণ বেশী ছিল এবং রপ্তানির পরিমাণ ছিল ২, ৭৭, ০৬৪ টন (৮৭২.০) যা ভিত্তি বছরের থেকে ৮ গুণেরও বেশী ছিল। এরপর থেকে ১৯৫৯ সাল পর্যন্ত আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ অব্যাহতভাবে বাড়তে থাকে। ১৯৫৯-৬০ সালে এই আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ পূর্বের বছর থেকে কিছুটা কম ছিল। ১৯৬০-৬১ সালের দিকে আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ৯, ০৭, ০০০ টন (২, ৭৩১.৮) যা ভিত্তি বছর থেকে ২৭ গুণেরও বেশী ছিল। যার মধ্যে আমদানির পরিমাণই ছিল বেশী যা ভিত্তি বছর থেকে প্রায় ৩০০ গুণ বেশী ছিল। আর রপ্তানির পরিমাণ ছিল ভিত্তি বছর থেকে ১৫ গুণ বেশী। ১৯৬১-৬৪ সাল পর্যন্ত মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ অব্যাহতভাবে বাড়তে থাকে। ১৯৬৪-৬৫ সালে এই পরিমাণ কিছুটা কমে যায়। যদিও তা ভিত্তি বছর থেকে অনেক বেশী ছিল। তবে পূর্বের বছর থেকে কম ছিল। ১৯৬৫-৬৯ সাল পর্যন্ত এই পরিমাণ মোটামুটি একইরকম ছিল। ১৯৬৯-৭০ সালে মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ৯, ৬৫, ৫১৭ টন (২, ৯০৮.০) যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে ২৯ গুণ বেশী। যার মধ্যে আমদানির পরিমাণ ছিল ৬, ৮৩, ৩০২ টন (৪৭, ৮১৬.৮) যা ভিত্তি বছর থেকে ৪৭৮ গুণেরও বেশী ছিল। এবং রপ্তানির পরিমাণ ছিল ২, ৮২, ০০০ টন (৮৮৭.৫) যা ভিত্তি বছরের থেকে প্রায় ৯ গুণ বেশী ছিল। ১৯৭০-৭১ সালে মোট আমদানি রপ্তানির পরিমাণ ছিল ভিত্তি বছর থেকে ৪৬ গুণেরও বেশী। যারমধ্যে আমদানির পরিমাণ ছিল ভিত্তি বছর থেকে ৫৯৫ গুণেরও বেশী এবং রপ্তানির পরিমাণ ছিল ভিত্তি বছর থেকে ২২ গুণ বেশী। যদিও এ সময় আমাদের মহান স্বাধীনতা যুদ্ধ সংঘটিত হয়েছিল। ১৯৭১-৭২ সালে মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ বেশ কমে যায়। কেননা যুদ্ধপরবর্তি সময়ে বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অবকাঠামো তেমন ভালো ছিলনা। তারপরও এই আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ ছিল ভিত্তি বছরের ৩৫ গুণেরও বেশী। ১৯৭২-৮০ সাল পর্যন্ত এই আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ অব্যাহতভাবে বাড়তে থাকে। কেবলমাত্র ১৯৭৩-৭৪ এবং ১৯৭৬-৭৭ সালে এই পরিমাণ কিছুটা কম ছিল। ১৯৮০-৮৫ সাল পর্যন্ত মোট আমদানির পরিমাণ বাড়তে থাকে। তারমধ্যে ১৯৮৩-৮৪ সালে এই পরিমাণ কিছুটা কম ছিল। ১৯৮৫-৮৬ সালে মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ ছিল ২৩, ৩৩, ০০০ টন (৮, ০২০.৬) যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে ৮০ গুণেরও বেশী। যারমধ্যে আমদানির পরিমাণ ছিল ৭, ৬২, ০০০ টন (৫৩, ৩২৪.০) যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে ৫৩৩ গুণেরও বেশী। আর রপ্তানির পরিমাণ ছিল ১৫, ৬১, ০০০ টন (৪, ৯১৩.০) যা ছিল ভিত্তি বছরের ৪৯ গুণেরও বেশী। ১৯৮৮ সাল পর্যন্ত মোট আমদানির পরিমাণ বাড়তে থাকে। ১৯৮৯-৯৮ সাল পর্যন্ত মোটামুটি একইহারে মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ বাড়তে থাকে। যারমধ্যে ১৯৯২-৯৩ এবং ১৯৯৩-৯৪ সালের দিকে এই পরিমাণ ছিল খানিকটা কম। ১৯৯৮-৯৯ সালের দিকে মোট আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ৩৩, ২১, ০০০ টন (১০,

মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানিকৃত দ্রব্যসমূহের বিবরণ।

রপ্তানিকৃত দ্রব্যসমূহের বিবরণ নিচে দেওয়া হলো:

মংলা বন্দরের মাধ্যমে যে সকল দ্রব্যসমূহের আমদানি-রপ্তানি হয়ে থাকে তারই একটা বর্ণনা এই অধ্যায়ে করা হয়েছে। আর এখানে আমরা দেখার চেষ্টা করেছি যে, ১৯৫০-২০০৮ সাল পর্যন্ত মংলা বন্দরের মাধ্যমে কোন কোন দ্রব্য কি পরিমাণে আমদানি হয়েছে এবং কোন কোন দ্রব্য কি পরিমাণে রপ্তানি হয়েছে। আর ১৯৫০-৫১ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ব্যবহার করে আমদানি-রপ্তানির শুরুর বছর থেকে পরবর্তিতে আমদানি-রপ্তানি কি পরিমাণ বাড়লো বা কমলো তা আমরা এখানে দেখানোর চেষ্টা করেছি। সর্বোপরি বিষয়গুলোকে সারণি এবং ডায়াগ্রামের মাধ্যমে উপস্থাপন করার চেষ্টা করেছি যাতে করে বিষয়টি আরো সহজে সবার বোধগম্য হয়।

সারণি ১১ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়

বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩	বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩
১৯৫০-৫১	৩১, ৭৭৩	১০০.০	১৯৭৯-৮০	৩, ৪৪, ৭২০	১, ০৮৪.৯
১৯৫১-৫২	২, ১৭, ৯৯৮	৬৮৬.১	১৯৮০-৮১	৩, ৩৮, ৫৬৯	১, ০৬৫.৬
১৯৫২-৫৩	২, ৭৭, ০৬৪	৮৭২.০	১৯৮১-৮২	৩, ২৩, ৩৩৮	১, ০১৭.৭
১৯৫৩-৫৪	৩, ১৮, ৫৬৫	১, ০০২.৬	১৯৮২-৮৩	৩, ৮৯, ৩৪০	১, ২২৫.৪
১৯৫৪-৫৫	৩, ৭৫, ৯০৮	১, ১৮৩.১	১৯৮৩-৮৪	৩, ১৮, ৩৬৪	১, ০০২.০
১৯৫৫-৫৬	৪, ৫৬, ৩১৪	১, ৪৩৬.২	১৯৮৪-৮৫	২, ৪৯, ৯২৬	৭৮৬.৬
১৯৫৬-৫৭	৪, ২৮, ৫৩৫	১, ৩৪৮.৭	১৯৮৫-৮৬	৪, ০৯, ৩৮৭	১, ২৮৮.৫
১৯৫৭-৫৮	৪, ২৫, ৯৬৯	১, ৩৪০.৭	১৯৮৬-৮৭	৩, ৭৯, ৫২০	১, ১৯৪.৫
১৯৫৮-৫৯	৫, ৪৬, ৯৪৫	১, ৭২১.৪	১৯৮৭-৮৮	২, ৪৬, ৮৪৪	৭৭৬.৯
১৯৫৯-৬০	৪, ৬৫, ০৩২	১, ৪৬৩.৬	১৯৮৮-৮৯	২, ৭০, ৭৯১	৮৫২.৩
১৯৬০-৬১	২, ৮৭, ৫১৫	৯০৪.৯	১৯৮৯-৯০	৩, ১৮, ৯৩৫	১, ০০৩.৮
১৯৬১-৬২	৪, ৫১, ৯৫৫	১, ৪২২.৪	১৯৯০-৯১	২, ৪৩, ৮১৫	৭৬৭.৪
১৯৬২-৬৩	৪, ৬৮, ৭১৫	১, ৪৭৫.২	১৯৯১-৯২	২, ৫৫, ০১৮	৮০২.৬
১৯৬৩-৬৪	৫, ০২, ২০২	১, ৫৮০.৬	১৯৯২-৯৩	২, ৬৩, ৯৭১	৮৩০.৮
১৯৬৪-৬৫	৪, ৪৪, ২৪৭	১, ৩৯৮.২	১৯৯৩-৯৪	১, ৮২, ৫৭৯	৫৭৪.৬
১৯৬৫-৬৬	৫, ৫৭, ৯১৮	১, ৭৫৬.০	১৯৯৪-৯৫	২, ৪৭, ০৪৯	৭৭৭.৫
১৯৬৬-৬৭	৫, ০৩, ০১৭	১, ৫৮৩.২	১৯৯৫-৯৬	১৬, ৬৮, ১৬৪	৫, ২৫০.২
১৯৬৭-৬৮	৫, ৫৯, ৩৭৯	১, ৭৬০.৫	১৯৯৬-৯৭	৩, ০৪, ৬৯৬	৯৫৯.০
১৯৬৮-৬৯	৫, ০২, ৬৭০	১, ৫৮২.১	১৯৯৭-৯৮	৩, ৫৫, ৪১২	১, ১১৮.৬
১৯৬৯-৭০	৫, ৩২, ১১১	১, ৬৭৪.৭	১৯৯৮-৯৯	১, ৪৭, ৪৮৬	৪৬৪.২
১৯৭০-৭১	৩, ৫৪, ৬৫০	১, ১১৬.২	১৯৯৯-০০	১, ৩৮, ৮৫৯	৪৩৭.০
১৯৭১-৭২	৩, ২৮, ৮০০	১, ০৩৪.৮	২০০০-০১	১, ৫০, ৮৮১	৪৭৪.৯
১৯৭২-৭৩	৪, ২৯, ০৫০	১, ৩৫০.৪	২০০১-০২	১, ২৩, ২৮৬	৩৮৮.০
১৯৭৩-৭৪	৩, ৭৬, ০৭২	১, ১৮৩.৬	২০০২-০৩	১, ৬৫, ০৯৬	৫১৯.৬
১৯৭৪-৭৫	২, ১৮, ৩২০	৬৮৭.১	২০০৩-০৪	১, ৬০, ৬৪৮	৫০৫.৬
১৯৭৫-৭৬	৩, ৩৮, ৯০৫	১, ০৬৬.৬	২০০৪-০৫	৯০, ৭৫৫	২৮৫.৬
১৯৭৬-৭৭	৩, ৮৪, ৩৫৬	১, ২০৯.৭	২০০৫-০৬	১, ২২, ৪৭৬	৩৮৫.৫
১৯৭৭-৭৮	২, ৭১, ৬৫০	৮৫৪.০	২০০৬-০৭	১, ৪৪, ৯০৮	৪৫৬.১
১৯৭৮-৭৯	৩, ২৯, ২২৬	১, ০৩৬.২	২০০৭-০৮	১, ২৭, ৭৫৯	৪০২.১

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানিকৃত দ্রব্যসমূহের বিবরণ।

রপ্তানিকৃত দ্রব্যসমূহের বিবরণ নিচে দেওয়া হলো:

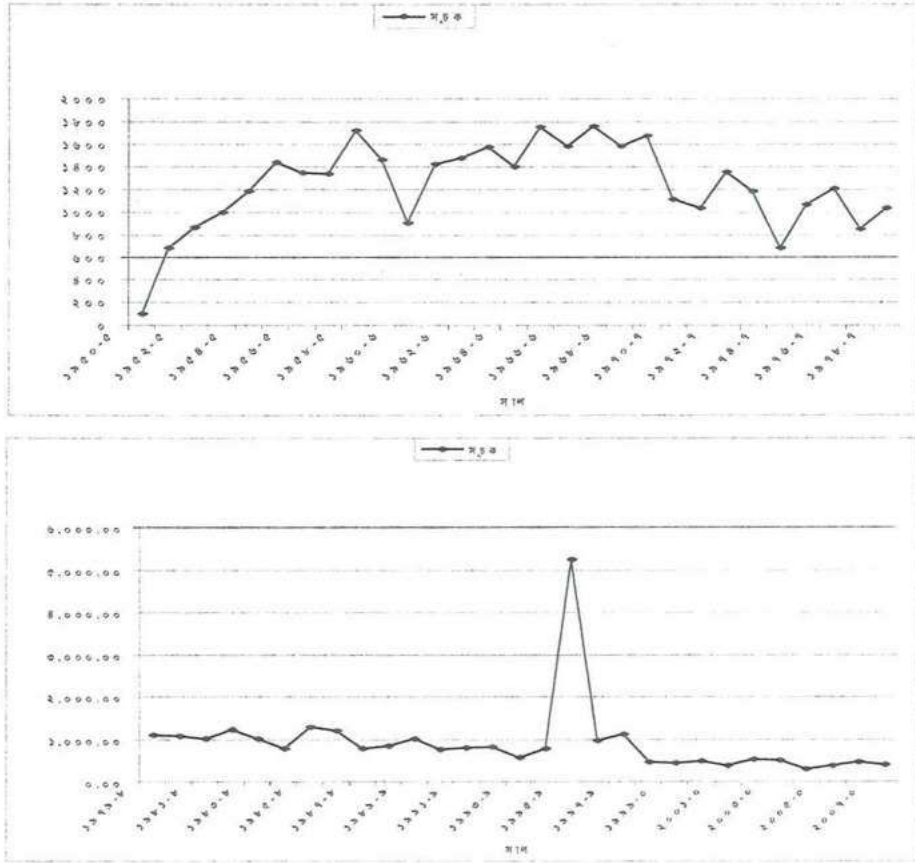
মংলা বন্দরের মাধ্যমে যে সকল দ্রব্যসমূহের আমদানি-রপ্তানি হয়ে থাকে তারই একটা বর্ণনা এই অধ্যায়ে করা হয়েছে। আর এখানে আমরা দেখার চেষ্টা করেছি যে, ১৯৫০-২০০৮ সাল পর্যন্ত মংলা বন্দরের মাধ্যমে কোন কোন দ্রব্য কি পরিমাণে আমদানি হয়েছে এবং কোন কোন দ্রব্য কি পরিমাণে রপ্তানি হয়েছে। আর ১৯৫০-৫১ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ব্যবহার করে আমদানি-রপ্তানির শুরুর বছর থেকে পরবর্তিতে আমদানি-রপ্তানি কি পরিমাণ বাড়লো বা কমলো তা আমরা এখানে দেখানোর চেষ্টা করেছি। সর্বোপরি বিষয়গুলোকে সারণি এবং ডায়াগ্রামের মাধ্যমে উপস্থাপন করার চেষ্টা করেছি যাতে করে বিষয়টি আরো সহজে সবার বোধগম্য হয়।

সারণি ১১ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়

বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩	বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩
১৯৫০-৫১	৩১, ৭৭৩	১০০.০	১৯৭৯-৮০	৩, ৪৪, ৭২০	১, ০৮৪.৯
১৯৫১-৫২	২, ১৭, ৯৯৮	৬৮৬.১	১৯৮০-৮১	৩, ৩৮, ৫৬৯	১, ০৬৫.৬
১৯৫২-৫৩	২, ৭৭, ০৬৪	৮৭২.০	১৯৮১-৮২	৩, ২৩, ৩৩৮	১, ০১৭.৭
১৯৫৩-৫৪	৩, ১৮, ৫৬৫	১, ০০২.৬	১৯৮২-৮৩	৩, ৮৯, ৩৪০	১, ২২৫.৪
১৯৫৪-৫৫	৩, ৭৫, ৯০৮	১, ১৮৩.১	১৯৮৩-৮৪	৩, ১৮, ৩৬৪	১, ০০২.০
১৯৫৫-৫৬	৪, ৫৬, ৩১৪	১, ৪৩৬.২	১৯৮৪-৮৫	২, ৪৯, ৯২৬	৭৮৬.৬
১৯৫৬-৫৭	৪, ২৮, ৫৩৫	১, ৩৪৮.৭	১৯৮৫-৮৬	৪, ০৯, ৩৮৭	১, ২৮৮.৫
১৯৫৭-৫৮	৪, ২৫, ৯৬৯	১, ৩৪০.৭	১৯৮৬-৮৭	৩, ৭৯, ৫২০	১, ১৯৪.৫
১৯৫৮-৫৯	৫, ৪৬, ৯৪৫	১, ৭২১.৪	১৯৮৭-৮৮	২, ৪৬, ৮৪৪	৭৭৬.৯
১৯৫৯-৬০	৪, ৬৫, ০৩২	১, ৪৬৩.৬	১৯৮৮-৮৯	২, ৭০, ৭৯১	৮৫২.৩
১৯৬০-৬১	২, ৮৭, ৫১৫	৯০৪.৯	১৯৮৯-৯০	৩, ১৮, ৯৩৫	১, ০০৩.৮
১৯৬১-৬২	৪, ৫১, ৯৫৫	১, ৪২২.৪	১৯৯০-৯১	২, ৪৩, ৮১৫	৭৬৭.৪
১৯৬২-৬৩	৪, ৬৮, ৭১৫	১, ৪৭৫.২	১৯৯১-৯২	২, ৫৫, ০১৮	৮০২.৬
১৯৬৩-৬৪	৫, ০২, ২০২	১, ৫৮০.৬	১৯৯২-৯৩	২, ৬৩, ৯৭১	৮৩০.৮
১৯৬৪-৬৫	৪, ৪৪, ২৪৭	১, ৩৯৮.২	১৯৯৩-৯৪	১, ৮২, ৫৭৯	৫৭৪.৬
১৯৬৫-৬৬	৫, ৫৭, ৯১৮	১, ৭৫৬.০	১৯৯৪-৯৫	২, ৪৭, ০৪৯	৭৭৭.৫
১৯৬৬-৬৭	৫, ০৩, ০১৭	১, ৫৮৩.২	১৯৯৫-৯৬	১৬, ৬৮, ১৬৪	৫, ২৫০.২
১৯৬৭-৬৮	৫, ৫৯, ৩৭৯	১, ৭৬০.৫	১৯৯৬-৯৭	৩, ০৪, ৬৯৬	৯৫৯.০
১৯৬৮-৬৯	৫, ০২, ৬৭০	১, ৫৮২.১	১৯৯৭-৯৮	৩, ৫৫, ৪১২	১, ১১৮.৬
১৯৬৯-৭০	৫, ৩২, ১১১	১, ৬৭৪.৭	১৯৯৮-৯৯	১, ৪৭, ৪৮৬	৪৬৪.২
১৯৭০-৭১	৩, ৫৪, ৬৫০	১, ১১৬.২	১৯৯৯-০০	১, ৩৮, ৮৫৯	৪৩৭.০
১৯৭১-৭২	৩, ২৮, ৮০০	১, ০৩৪.৮	২০০০-০১	১, ৫০, ৮৮১	৪৭৪.৯
১৯৭২-৭৩	৪, ২৯, ০৫০	১, ৩৫০.৪	২০০১-০২	১, ২৩, ২৮৬	৩৮৮.০
১৯৭৩-৭৪	৩, ৭৬, ০৭২	১, ১৮৩.৬	২০০২-০৩	১, ৬৫, ০৯৬	৫১৯.৬
১৯৭৪-৭৫	২, ১৮, ৩২০	৬৮৭.১	২০০৩-০৪	১, ৬০, ৬৪৮	৫০৫.৬
১৯৭৫-৭৬	৩, ৩৮, ৯০৫	১, ০৬৬.৬	২০০৪-০৫	৯০, ৭৫৫	২৮৫.৬
১৯৭৬-৭৭	৩, ৮৪, ৩৫৬	১, ২০৯.৭	২০০৫-০৬	১, ২২, ৪৭৬	৩৮৫.৫
১৯৭৭-৭৮	২, ৭১, ৬৫০	৮৫৪.০	২০০৬-০৭	১, ৪৪, ৯০৮	৪৫৬.১
১৯৭৮-৭৯	৩, ২৯, ২২৬	১, ০৩৬.২	২০০৭-০৮	১, ২৭, ৭৫৯	৪০২.১

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ১১ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়



সর্বপ্রথমে আমরা মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানির চিত্র দেখব। সারণি-১১ এ ১৯৫০-৫১ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ধরা হয়েছে। কেননা এ সময় থেকেই মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানি শুরু হয়। ১৯৫০-৫১ সালে মংলা বন্দরের মাধ্যমে কাঁচাপাট রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩১, ৭৭৩ টন। পরের বছর অর্থাৎ ১৯৫১-৫২ সালে এসে এর পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ২, ১৭, ৯৯৮ টন এবং সূচক বেড়ে দাঁড়ায় ৬৮৬.১ যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে প্রায় ৭ গুণের মত। ১৯৫২-৫৩ সালে এসে এর পরিমাণ আরো বেড়ে দাঁড়ায় ২, ৭৭, ০৬৪ টন এবং সূচক দাঁড়ায় ৮৭২.০ যা ভিত্তি বছর থেকে ৮ গুণেরও বেশী। ১৯৫৫-৫৬ সালে এসে এর পরিমাণ আরো বেড়ে দাঁড়ায় ৪, ৫৬, ৩১৪ টন আর সূচক দাঁড়ায় ১, ৪৩৬.২। যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে ১৪০০ গুণেরও বেশী। ১৯৫৮-৫৯ সালে গিয়ে এই পরিমাণ আরো বেড়ে দাঁড়ায় ৫, ৪৬, ৯৪৫ টন এবং ভিত্তি বছর থেকে সূচক বেড়ে দাঁড়ায় ১, ৭২১.৪ যা ছিল ভিত্তি বছরের তুলনায় ১৭০০ গুণেরও বেশী। পরবর্তিতে এই পরিমাণ মোটামুটি হারে বাড়তে থাকে। ১৯৭০-৭১ সালে এই রপ্তানির পরিমাণ অনেকটা কমে মাত্র ৩, ৫৪, ৬৫০ টনে দাঁড়ায় এবং সূচক দাঁড়ায়

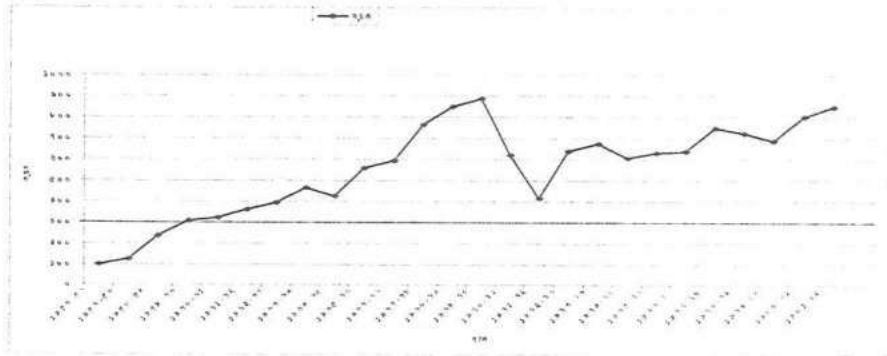
১, ০৩৪.৮। যা ছিল ভিত্তি বছরের ১০০০ গুণের কিছু বেশী। কেননা এ সময় আমাদের মহান মুক্তিযুদ্ধ হয়েছিল। অবশ্য পরবর্তিতে মোটামুটি একই হারে রপ্তানি বাড়লেও ১৯৭৪-৭৫ সালে এসে রপ্তানি হয় মাত্র ২, ১৮, ৩২০ টন। এবং এ সময় সূচক দাঁড়ায় ৬৮৭.১ যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে মাত্র ৬ গুণের কিছু বেশী। এটাকেও একটা অস্বাভাবিক বছর হিসেবে গণ্য করা হয় কেননা এ সময়ও দেশের পরিস্থিতি ভালো ছিলনা। আশির দশকে এসে মোটামুটি একই হারে রপ্তানি বাড়তে থাকে। কিন্তু ১৯৮৪-৮৫ এবং ১৯৮৭-৮৮ সালে এসে এই রপ্তানির পরিমাণ অনেকটা কমে দাঁড়ায় মাত্র ২, ৪৯, ৯২৬ টন এবং ২, ৪৬, ৮৪৪ টন। আর এ সময় সূচক ছিল ৭৮৬.৬ এবং ৭৭৬.৯। যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে মাত্র ৭ গুণের কিছু বেশী। ১৯৮৯-৯০ সালে এসে এর পরিমাণ কিছুটা বৃদ্ধি পায়। যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে মাত্র ৮ গুণের কিছু বেশী। নব্বইয়ের দশকে এসে মোটামুটি একই হারে রপ্তানি বাড়লেও ১৯৯৫-৯৬ সালে এসে অস্বাভাবিকভাবে রপ্তানির পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ১৬, ৬৮, ১৬৪ টন। যা ছিল বিগত বছরগুলো থেকে সবচেয়ে বেশী রপ্তানির হার। আর এ সময় সূচক ছিল ৫, ২৫০.২। যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে ৫২ গুণেরও বেশী। কেননা এ সময় পাট উৎপাদনের পরিমাণ সাংঘাতিকভাবে বৃদ্ধি পায়। এরপর ১৯৯৭-৯৮ সালে এসে রপ্তানির পরিমাণ কিছুটা বৃদ্ধি পায়। পরবর্তিতে রপ্তানির পরিমাণ বৃদ্ধি পেলেও তার পরিমাণ ছিল অত্যন্ত কম। অর্থাৎ শেষের দিকে এসে পাট চাষে মারাত্মক অবহেলা করার কারণে এরকম পরিস্থিতির সৃষ্টি হয়েছে। আর এজন্য জোট সরকারই দায়ী।

সারণি ১২ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫৬-২০০৮ সময়

বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩	বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩
১৯৫৬-৫৭	৪৩, ৬৩৫	১০০.০	১৯৮২-৮৩	৩, ৪৫, ২১৫	৭৯১.১
১৯৫৭-৫৮	৫৪, ৪৬৯	১২৪.৮	১৯৮৩-৮৪	৩, ৩৬, ০১৫	৭৭০.১
১৯৫৮-৫৯	১, ০৩, ৫১৭	২৩৭.২	১৯৮৪-৮৫	৩, ১৪, ১৭৯	৭২০.০
১৯৫৯-৬০	১, ৩৪, ৫৩০	৩০৮.৩	১৯৮৫-৮৬	৩, ৪০, ৫০২	৭৮০.৩
১৯৬০-৬১	১, ৪০, ৭৬৬	৩২২.৬	১৯৮৬-৮৭	৩, ৪০, ০৭৮	৭৭৯.৪
১৯৬১-৬২	১, ৫৭, ৯৩৯	৩৬২.০	১৯৮৭-৮৮	৩, ৫৩, ০২২	৮০৯.১
১৯৬২-৬৩	১, ৭০, ৪৫৫	৩৯০.৬	১৯৮৮-৮৯	৩, ৪২, ১৫১	৭৮৪.১
১৯৬৩-৬৪	২, ০২, ৩৬৫	৪৬৩.৮	১৯৮৯-৯০	৩, ৬২, ৯৭০	৮৩১.৮
১৯৬৪-৬৫	১, ৮৪, ৮০৯	৪২৩.৫	১৯৯০-৯১	২, ৭৯, ৩৬৫	৬৪০.২
১৯৬৫-৬৬	২, ৪২, ৯৩৩	৫৫৬.৭	১৯৯১-৯২	৩, ২৮, ০০৪	৭৫১.৭
১৯৬৬-৬৭	২, ৫৮, ৮২১	৫৯৩.১	১৯৯২-৯৩	২, ৮৭, ৬১৫	৬৫৯.১
১৯৬৭-৬৮	৩, ৩৩, ৩২৪	৭৬৩.৯	১৯৯৩-৯৪	২, ৪৩, ০৩৫	৫৫৭.০
১৯৬৮-৬৯	৩, ৬৯, ৬৫৮	৮৪৭.২	১৯৯৪-৯৫	২, ৫৭, ৯৭২	৫৯১.২
১৯৬৯-৭০	৩, ৮৭, ০৬২	৮৮৭.০	১৯৯৫-৯৬	২, ০৭, ৭৬৫	৪৭৬.১
১৯৭০-৭১	২, ৭০, ৯০২	৬২০.৮	১৯৯৬-৯৭	১, ৯২, ৪৯১	৪৪১.১
১৯৭১-৭২	১, ৮০, ০৪৭	৪১২.৬	১৯৯৭-৯৮	১, ৪৯, ৪৪৮	৩৪২.৫
১৯৭২-৭৩	২, ৭৯, ২৭৩	৬৪০.২	১৯৯৮-৯৯	২, ০১, ৮০৭	৪৬২.৫
১৯৭৩-৭৪	২, ৯৪, ৯৫৪	৬৭৬.০	১৯৯৯-০০	১, ৪৬, ৫৮০	৩৩৫.৯
১৯৭৪-৭৫	২, ৬৪, ৯৭৬	৬০৭.৩	২০০০-০১	১, ২৬, ৫৪৫	২৯০.০
১৯৭৫-৭৬	২, ৭৫, ৬০৪	৬৩১.৬	২০০১-০২	১, ৫৭, ৬৪৫	৩৬১.৩
১৯৭৬-৭৭	২, ৭৯, ১৩৭	৬৩৯.৭	২০০২-০৩	১, ৫৮, ৫০৮	৩৬৫.৬
১৯৭৭-৭৮	৩, ২৬, ৮৯৭	৭৪৯.২	২০০৩-০৪	১, ১৯, ৬৬৭	২৭৪.২
১৯৭৮-৭৯	৩, ১৬, ১৯৭	৭২৪.৬	২০০৪-০৫	৯৪, ০৪৪	২১৫.৫
১৯৭৯-৮০	৩, ০০, ১৯২	৬৮৮.০	২০০৫-০৬	১, ০২, ৪২৩	২৩৪.৭
১৯৮০-৮১	৩, ৪৯, ৬০৮	৮০১.২	২০০৬-০৭	৬০, ৯২৫	১৩৯.৬
১৯৮১-৮২	৩, ৬৯, ৯০৭	৮৪৭.৭	২০০৭-০৮	৩১, ৪৮৮	৭২.২

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ১২ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫৬-২০০৮ সময়



এখন আমরা সারণি- ১২ মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির একটা চিত্র দেখব। এখানে ১৯৫৬-৫৭ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ধরা হয়েছে। কেননা এ সময় থেকেই মংলা বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানি শুরু হয়। ১৯৫৬-৫৭ সালে মংলা বন্দরের মাধ্যমে পাটজাত পণ্য রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৪৩, ৬৩৫ টন। পরের বছর অর্থাৎ ১৯৫৭-৫৮ সালে এসে এর পরিমাণ বেড়ে দাঁড়ায় ৫৪, ৪৬৯ টন এবং এ সময় সূচক বেড়ে দাঁড়ায় ১২৪.৮ যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে কিছুটা বেশী। এরপর ১৯৭০ সাল পর্যন্ত পাটজাত পণ্য রপ্তানির পরিমাণ অব্যাহতভাবে বাড়তে থাকে। কেবলমাত্র ১৯৭০-৭১ সালে এই রপ্তানির পরিমাণ অনেকটা কমে মাত্র ২, ৭০, ৯০২ টনে দাঁড়ায় এবং সূচক দাঁড়ায় ৬২০.৮ যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে ৬ গুণের কিছু বেশী। কেননা এ সময় আমাদের মহান মুক্তিযুদ্ধ হয়েছিল। অবশ্য পরবর্তিতে মোটামুটি একই হারে রপ্তানি বাড়লেও ১৯৭৪-৭৫ সালে এসে রপ্তানি হয় মাত্র ২, ৬৪, ৯৭৬ টন। এবং এ সময় সূচক দাঁড়ায় ৬০৭.৩ যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে মাত্র ৬ গুণের কিছুটা বেশী। এটাকেও একটা অস্বাভাবিক বছর হিসেবে গণ্য করা হয় কেননা এ সময়ও দেশের পরিস্থিতি ভালো ছিলনা। এরপর থেকে রপ্তানির পরিমাণ মোটামুটি একইহারে বাড়তে থাকে। ১৯৮০-৮১ সালে এসে এর পরিমাণ কিছুটা বৃদ্ধি পায় যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে মাত্র ৮ গুণের কিছু বেশী। নব্বইয়ের দশকে এসে মোটামুটি একই হারে রপ্তানি বাড়লেও ১৯৯১-৯২ সালে এসে এর পরিমাণ অনেকটা কমে যায়। যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে মাত্র ৭ গুণের কিছুটা বেশী। এরপর ১৯৯৭-৯৮ সালে এসে রপ্তানির পরিমাণ আরো কমে যায়। পরবর্তিতে রপ্তানির পরিমাণ বৃদ্ধি পেলেও তার পরিমাণ ছিল অত্যন্ত কম। এবং একেবারে ২০০৬-০৭ সালের দিকে এসে ভিত্তি বছর থেকে কিছুটা বেশী পাটজাত পণ্য রপ্তানি হয়েছে। আর ২০০৭-০৮ সালে এসে এই রপ্তানির পরিমাণ একেবারে কমে ভিত্তি বছরেরও নিচে চলে আসে। এ সময় মাত্র ৩১, ৪৮৮ টন পণ্য রপ্তানি হয়। আর সূচক দাঁড়ায় মাত্র ৭২.২। তাহলে আমরা বলতে পারি যে, শেষের দিকে এসে পাটজাত পণ্য রপ্তানিতে তেমন আশার সঞ্চার করতে পারেনি। আর এটাই ছিল মংলা বন্দরের মাধ্যমে বিগত বছরগুলোর পাটজাত পণ্য রপ্তানির চিত্র।

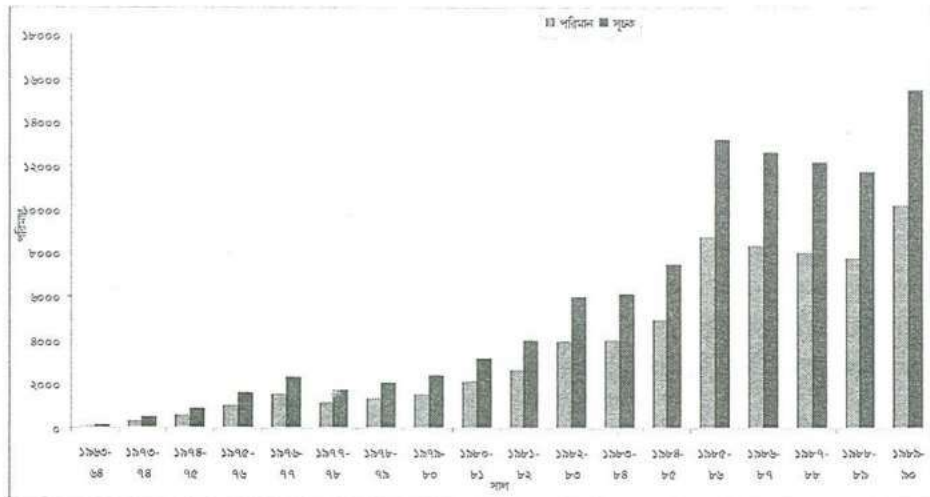
সারণি ১৩ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে চিংড়ি রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৬৩-২০০৮ সময়

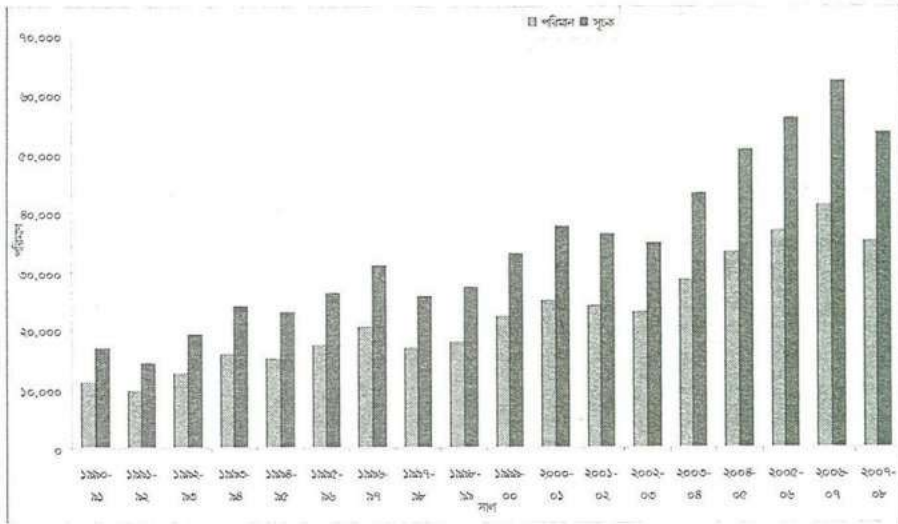
১৯৬৩-৬৪=১০০.০, টন

বছর	পরিমাণ	সূচক	বছর	পরিমাণ	সূচক
১	২	৩	১	২	৩
১৯৬৩-৬৪	৬৬	১০০.০	১৯৯০-৯১	১১, ১৪৪	১৬, ৮৮৪.৮
১৯৭৩-৭৪	৩৩৬	৫০৯.১	১৯৯১-৯২	৯, ৬০১	১৪, ৫৪৭.০
১৯৭৪-৭৫	৫৯৪	৯০০.০	১৯৯২-৯৩	১২, ৬৬৫	১৯, ১৮৯.৮
১৯৭৫-৭৬	১, ০৫৯	১, ৬০৪.৫	১৯৯৩-৯৪	১৫, ৮৯৬	২৪, ০৮৪.৮
১৯৭৬-৭৭	১, ৫৩৭	২, ৩২৮.৮	১৯৯৪-৯৫	১৫, ২০৮	২৩, ০৪২.৮
১৯৭৭-৭৮	১, ১৭৬	১, ৭৮১.৮	১৯৯৫-৯৬	১৭, ৪৫২	২৬, ৪৪২.৮
১৯৭৮-৭৯	১, ৩৬৯	২, ০৭৪.২	১৯৯৬-৯৭	২০, ৬৪৯	৩১, ২৮৬.৮
১৯৭৯-৮০	১, ৫৭৬	২, ৩৮৭.৯	১৯৯৭-৯৮	১৭, ০৪৮	২৫, ৮৩০.৩
১৯৮০-৮১	২, ১২১	৩, ২১৩.৬	১৯৯৮-৯৯	১৮, ০৩৬	২৭, ৩২৭.৩
১৯৮১-৮২	২, ৬৫৯	৪, ০২৮.৮	১৯৯৯-০০	২২, ৩৮৯	৩৩, ৩২২.৭
১৯৮২-৮৩	৩, ৯৫১	৫, ৯৮৬.৪	২০০০-০১	২৪, ৯৯০	৩৭, ৮৬৩.৬
১৯৮৩-৮৪	৪, ০৬৫	৬, ১৫৯.১	২০০১-০২	২৪, ১১৪	৩৬, ৫৩৬.৮
১৯৮৪-৮৫	৪, ৯৬৯	৭, ৫২৮.৮	২০০২-০৩	২৩, ০২৫	৩৪, ৮৮৬.৮
১৯৮৫-৮৬	৮, ৭১৮	১৩, ২০৯.১	২০০৩-০৪	২৮, ৬৪৩	৪৩, ৩৯৮.৫
১৯৮৬-৮৭	৮, ৩৪৪	১২, ৬৪২.৮	২০০৪-০৫	৩৩, ৪৩৮	৫০, ৬৬৩.৬
১৯৮৭-৮৮	৮, ০৩৭	১২, ১৭৭.৩	২০০৫-০৬	৩৭, ০৪৮	৫৬, ১৩৩.৩
১৯৮৮-৮৯	৭, ৭৪২	১১, ৭৩০.৩	২০০৬-০৭	৪১, ২৪৮	৬২, ৪৯৭.০
১৯৮৯-৯০	১০, ২০৪	১৫, ৪৬০.৬	২০০৭-০৮	৩৫, ২৪৫	৫৩, ৪০১.৫

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ১৩ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে চিংড়ি রপ্তানির সার্বিক চিত্র, ১৯৬৩-২০০৮ সময়





১৩ নং সারণিতে মংলা বন্দরের মাধ্যমে চিংড়ি রপ্তানির একটা সার্বিক চিত্র উপস্থাপন করা হয়েছে। এখানে ১৯৬৩-৬৪ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ধরা হয়েছে। কেননা এই সময় থেকেই মংলা বন্দরের মাধ্যমে চিংড়ি রপ্তানি শুরু হয়। রপ্তানির শুরুর বছরে এর পরিমাণ ছিল ৬৬ টন। পরবর্তিতে ১৯৭৩-৭৪ সালে পুনরায় চিংড়ি রপ্তানি শুরু হয়। আর এ সময় রপ্তানির পরিমাণ ছিল ৩৩৬ টন (৫০৯.১) যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ৫ গুণেরও বেশী। পরবর্তী বছর অর্থাৎ ১৯৭৪-৭৫ সালে এর পরিমাণ আরো বেড়ে ৫৯৪ টনে (৯০০.০) দাঁড়ায় যা ছিল রপ্তানি শুরুর বছর থেকে ৯ গুণ বেশী। এরপর থেকে ক্রমাগতভাবে রপ্তানির পরিমাণ বাড়তে থাকে। ১৯৭৫-৭৬ সালে এসে রপ্তানি দাঁড়ায় ১, ০৫৯ টন (১, ৬০৪.৫) যা ভিত্তি বছর থেকে ১৬ গুণেরও বেশী। ১৯৭৬-৭৭ সালে এসে রপ্তানির পরিমাণ আরো বেড়ে ১, ৫৩৭ টনে (২, ৩২৮.৮) উন্নীত হয় যা ভিত্তি বছর থেকে ২৩ গুণেরও বেশী। ১৯৭৭-৭৮ সালে এই পরিমাণ কিছুটা কমে আসে। যদিও ভিত্তি বছরের তুলনায় এর পরিমাণ ছিল অনেক বেশী। পরবর্তি বছর গুলোতে এর পরিমাণ আরো বাড়তে থাকে। ১৯৮১-৮২ সালে রপ্তানির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়ে দাঁড়ায় ২, ৬৫৯ টন (৪, ০২৮.৮) যা রপ্তানি শুরুর বছর থেকে ৪০ গুণেরও বেশী। ১৯৮৫-৮৬ সালে এসে এই রপ্তানির পরিমাণ আরো বেড়ে ৮, ৭১৮ টনে (১৩, ২০৯.১) উন্নীত হয় যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ১৩২ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৮৯-৯০ সালে এসে এই পরিমাণ আরো বৃদ্ধি পেয়ে ১০, ২০৪ টন (১৫, ৪৬০.৬) হয় যা ভিত্তি বছর থেকে ১৫৪ গুণেরও বেশী। ১৯৯১-৯২ সালে এসে পরিমাণ কিছুটা কমে যায় যদিও ভিত্তি বছরের তুলনায় এর পরিমাণ বেশী ছিল। পরবর্তিতে ১৯৯৭ সাল পর্যন্ত এই পরিমাণ অব্যাহতভাবে বাড়তে থাকে। ১৯৯৭-৯৮ সালে পরিমাণ কিছুটা কমলেও তা ভিত্তি বছর থেকে অনেক বেশী ছিল। এরপর মোটামুটি একইহারে রপ্তানির পরিমাণ বৃদ্ধি পেতে থাকে। ২০০৪-০৫ সালে এসে এই পরিমাণ দাঁড়ায় ৩৩, ৪৩৮ টন (৫০, ৬৬৩.৬) যা ভিত্তি বছর থেকে ৫০৬ গুণেরও বেশী। ২০০৫-০৬ সালে এসে এই পরিমাণ আরো বেড়ে ৩৭, ০৪৮ টন (৫৬, ১৩৩.৩) যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ৫৬১ গুণেরও বেশী। ২০০৬-০৭ সালে রপ্তানির পরিমাণ আরো বেড়ে ৪১, ২৪৮ টনে (৬২, ৪৯৭.০) দাঁড়ায় যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ৬২৪ গুণেরও বেশী। আর শেষের বছর অর্থাৎ ২০০৭-০৮ সালে এসে রপ্তানি ৩৫, ২৪৫ টনে (৫৩, ৪০১.৫) দাঁড়ায় যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ৫৩৪ গুণেরও বেশী। তাহলে আমরা

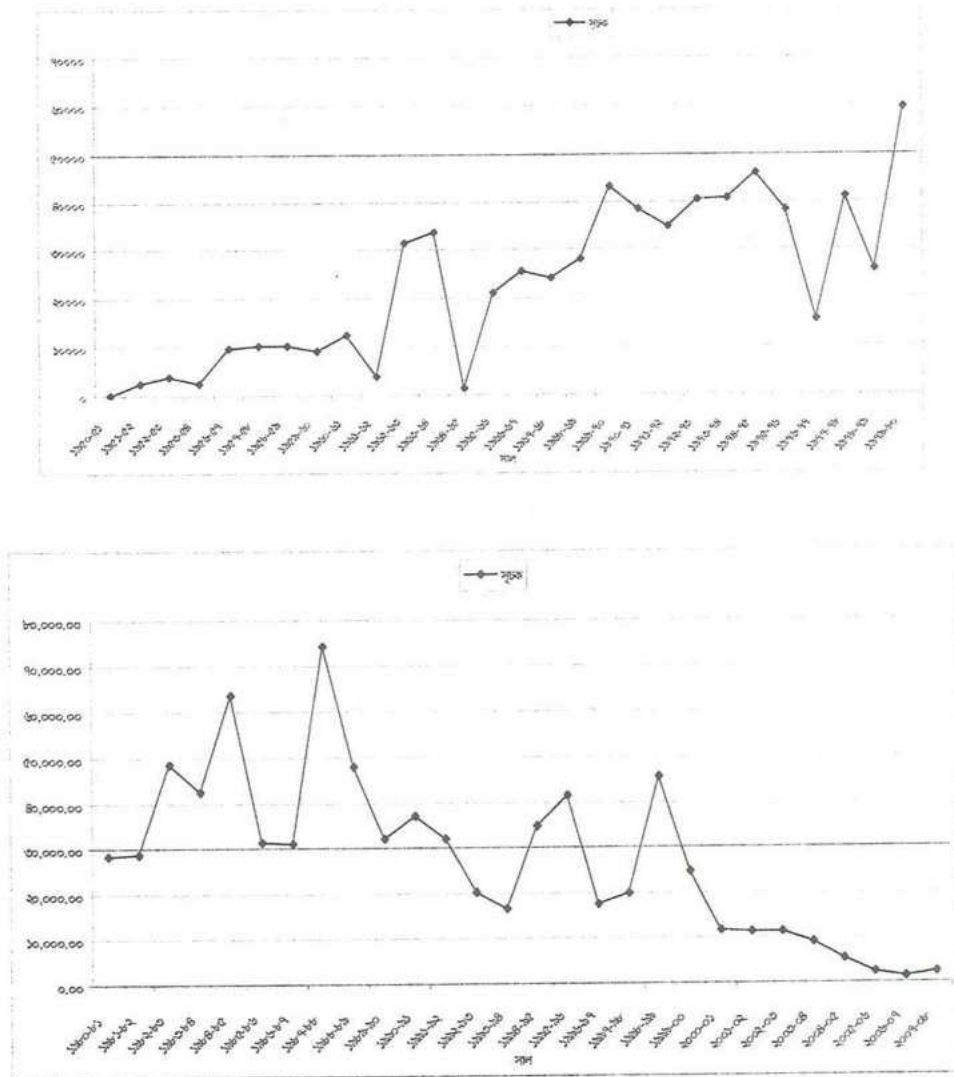
দেখতে পাই যে, চিংড়ি রপ্তানির ক্ষেত্রে মংলা বন্দরের যথেষ্ট ভূমিকা রয়েছে এবং সর্বোপরি চিংড়ি রপ্তানির ক্ষেত্রে মংলা বন্দর অপার সম্ভাবনাময়। কেননা বেশীরভাগ চিংড়ি ঘেরগুলো দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে অবস্থিত।

সারণি ১৪ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে খাদ্যশস্য আমদানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়

বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩	বছর ১	পরিমাণ ২	সূচক ৩
১৯৫০-৫১	১, ৪২৯	১০০.০	১৯৮০-৮১	৪, ০৪, ৪৬৮	২৮, ৩০৪.৩
১৯৫১-৫২	৩৬, ০৩৬	২, ৫২১.৮	১৯৮১-৮২	৪, ০৯, ১৯০	২৮, ৬৩৪.৭
১৯৫২-৫৩	৫৬, ১৮৪	৩, ৯৩১.৭	১৯৮২-৮৩	৬, ৯৩, ৪১৯	৪৮, ৫২৪.৮
১৯৫৩-৫৪	৩৪, ২৬৬	২, ৩৯৭.৯	১৯৮৩-৮৪	৬, ০৫, ৫৬৮	৪২, ৩৭৭.০
১৯৫৪-৫৫	১, ৪০, ৪০৯	৯, ৮২৫.৭	১৯৮৪-৮৫	৯, ০৭, ৮১৮	৬৩, ৫২৮.২
১৯৫৫-৫৬	১, ৪৭, ৩৩৬	১০, ৩১০.৪	১৯৮৫-৮৬	৪, ৪৮, ৪২৭	৩১, ৩৮০.৫
১৯৫৬-৫৭	১, ৪৬, ৮৯৫	১০, ২৭৯.৬	১৯৮৬-৮৭	৪, ৪৫, ২৭৫	৩১, ১৫৯.৯
১৯৫৭-৫৮	১, ৩০, ১১২	৯, ১০৫.১	১৯৮৭-৮৮	১০, ৬৪, ১৯১	৭৪, ৪৭১.০
১৯৫৮-৫৯	১, ৭৯, ২৯৪	১২, ৫৪৬.৮	১৯৮৮-৮৯	৬, ৮৪, ১০৪	৪৭, ৮৭২.৯
১৯৫৯-৬০	৫৪, ১৭২	৩, ৭৯০.৯	১৯৮৯-৯০	৪, ৫৮, ৬৪৫	৩২, ০৯৫.৫
১৯৬০-৬১	৪, ৫১, ৫০৩	৩১, ৫৯৫.৭	১৯৯০-৯১	৫, ৩০, ৪১৫	৩৭, ১১৭.৯
১৯৬১-৬২	৪, ৮২, ২১২	৩৩, ৭৪৪.৭	১৯৯১-৯২	৪, ৬০, ২১৯	৩২, ২০৫.৭
১৯৬২-৬৩	১৯, ৬৬১	১, ৩৭৫.৯	১৯৯২-৯৩	২, ৯২, ১২৭	২০, ৪৪২.৮
১৯৬৩-৬৪	৩, ০২, ৮৩৭	২১, ১৯২.২	১৯৯৩-৯৪	২, ৩৯, ০৯৮	১৬, ৭৩১.৮
১৯৬৪-৬৫	৩, ৬৫, ২২৩	২৫, ৫৫৭.৯	১৯৯৪-৯৫	৪, ৯৮, ৩১৫	৩৪, ৮৭১.৬
১৯৬৫-৬৬	৩, ৪৫, ১৩০	২৪, ১৫১.৯	১৯৯৫-৯৬	৫, ৯৪, ২৮১	৪১, ৫৮৭.২
১৯৬৬-৬৭	৪, ০১, ৪০০	২৮, ০৮৯.৬	১৯৯৬-৯৭	২, ৫৩, ৪২২	১৭, ৭৩৪.২
১৯৬৭-৬৮	৬, ১৫, ৮৩৭	৪৩, ০৯৫.৭	১৯৯৭-৯৮	২, ৮৪, ৮০২	১৯, ৯৩০.২
১৯৬৮-৬৯	৫, ৫১, ৭৫৯	৩৮, ৬১১.৫	১৯৯৮-৯৯	৬, ৪৯, ৯২২	৪৫, ৪৮০.৯
১৯৬৯-৭০	৪, ৯৭, ৪৩৫	৩৪, ৮১০.০	১৯৯৯-০০	৩, ৫৩, ১১৯	২৪, ৭১০.৯
১৯৭০-৭১	৫, ৭৮, ৮৮৩	৪০, ৭৩৯.৭	২০০০-০১	১, ৬৯, ২৯৭	১১, ৮৪৭.২
১৯৭১-৭২	৫, ৮২, ১৬৭	৪০, ৭৩৯.৫	২০০১-০২	১, ৬০, ৫৩৯	১১, ২৩৪.৪
১৯৭২-৭৩	৬, ৫৭, ২৪৭	৪৫, ৯৯৩.৫	২০০২-০৩	১, ৬৩, ৭৯৩	১১, ৪৬২.১
১৯৭৩-৭৪	৫, ৪৫, ৪৬৪	৩৮, ১৭১.০	২০০৩-০৪	১, ৩১, ২৮৩	৯, ১৮৭.১
১৯৭৪-৭৫	২, ২৫, ১৬০	১৫, ৭৫৬.৫	২০০৪-০৫	৭৪, ৫৪৪	৫, ২১৬.৫
১৯৭৫-৭৬	৫, ৮৪, ০৮২	৪০, ৮৭৩.৫	২০০৫-০৬	৩৫, ০৫২	২, ৪৫২.৯
১৯৭৬-৭৭	৩, ৭০, ৯৯২	২৫, ৯৬১.৭	২০০৬-০৭	১৯, ৮০৬	১, ৩৮৬.০
১৯৭৭-৭৮	৮, ৪৭, ৮২২	৫৯, ৩২৯.৭	২০০৭-০৮	৩১, ৯৬২	২, ২৩৬.৭

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

চিত্র ১৪ : মংলা বন্দরের মাধ্যমে খাদ্যশস্য আমদানির সার্বিক চিত্র, ১৯৫০-২০০৮ সময়



সারণি-১৪ এ এবার মংলা বন্দরের মাধ্যমে খাদ্যশস্য আমদানির একটা চিত্র তুলে ধরা হলো। এখানে ১৯৫০-৫১ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে নেয়া হয়েছে। কেননা এই সময় থেকেই মংলা বন্দরের মাধ্যমে খাদ্যশস্য আমদানি শুরু হয়। আমদানি শুরুর বছর এর পরিমাণ ছিল ১, ৪২৯ টন। পরবর্তি বছর অর্থাৎ ১৯৫১-৫২ সালে এসে এর পরিমাণ বেড়ে ৩৬, ০৩৬ টনে (২, ৫২১.৮) উন্নীত হয়, যা ভিত্তি বছর থেকে ২৫ গুণেরও বেশী। ১৯৫২-৫৩ সালে এসে এই পরিমাণ আরো বেড়ে ৫৬, ১৮৪ টনে (৩,

৯৩১.৭) দাঁড়ায়, যা ভিত্তি বছর থেকে ৩৯ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৫৩-৫৪ সালে এই পরিমাণ অনেকটা কমে যায়। কিন্তু পরবর্তিতে আবার বাড়তে থাকে। ১৯৫৬-৫৭ সালে এসে এর পরিমাণ দাঁড়ায় ১, ৪০, ৪০৯ টন (৯, ৮২৫.৭), যা ভিত্তি বছর থেকে ৯৮ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৬১-৬২ সালে এসে এই পরিমাণ খানিকটা কমে যায়। ১৯৬২-৬৩ সালে আবার এই পরিমাণ হয় ৪, ৫১, ৫০৩ টন (৩১, ৫৯৫.৭)। যা ছিল ভিত্তি বছর থেকে ৩১৫ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৬৩-৬৪ সালে এসে এই পরিমাণ আরো বেড়ে ৪, ৮২, ২১২ টনে (৩৩, ৭৪৪.৭) উন্নীত হয়। যা ভিত্তি বছর থেকে ৩৩৭ গুণেরও বেশী। ১৯৬৪-৬৫ সালে এসে এই পরিমাণ আবার কমতে থাকে এবং এই পরিমাণ হয় ১৯, ৬৬১ টন (১, ৩৭৫.৯) ভিত্তি বছরের তুলনায় যা মাত্র ১৩ গুণের কিছুটা বেশী। ১৯৬৫-৭০ সাল পর্যন্ত এই পরিমাণ বাড়তে থাকে। তারমধ্যে ১৯৬৯-৭০ সালে এসে এই আমদানির পরিমাণ বেশ বেড়ে যায় এবং আমদানির পরিমাণ দাঁড়ায় ৬, ১৫, ৮৩৭ টন (৪৩, ০৯৫.৭) যা ভিত্তি বছর থেকে ৪৩০ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৭০-৭১ সালে এসে এই পরিমাণ কিছুটা কম হলেও তা ভিত্তি বছরের তুলনায় ৩৮৬ গুণেরও বেশী ছিল। এই কম হবার পেছনে কারণ হলো এ সময় আমাদের মহান স্বাধীনতা যুদ্ধ সংঘটিত হয়েছিল। ১৯৭১-৭২ সাল থেকে ১৯৭৪-৭৫ সাল পর্যন্ত আমদানির পরিমাণ ক্রমাগতভাবে বাড়তে থাকে। ১৯৭৫-৭৬ সালে এই পরিমাণ কিছুটা কমে আসে। এ সময় মংলা বন্দরের মাধ্যমে ৫, ৪৫, ৪৬৪ টন (১৭১.০) খাদ্যশস্য আমদানি হয়। যদিও এই পরিমাণ ভিত্তি বছরের তুলনায় ৩৮১ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৭৬-৭৭ সালে এসে এই আমদানির পরিমাণ আরো কমে ২, ২৫, ১৬০ টনে (১৫, ৭৫৬.৫) দাঁড়ায়। যদিও তা ভিত্তি বছরের ১৫৭ গুণেরও বেশী ছিল। ১৯৭৯-৮০ সালের দিকে আমদানির পরিমাণ কিছুটা বৃদ্ধি পায় এবং এর পরিমাণ ছিল ৮, ৪৭, ৮২২ টন (৫৯, ৩২৯.৭)। যা ভিত্তি বছর থেকে ৫৯৩ গুণেরও বেশী ছিল। এরপর খাদ্যশস্য আমদানির পরিমাণ কিছুটা কমে গেলেও তার পরিমাণ ভিত্তি বছরের তুলনায় বেশী ছিল। ১৯৮৪-৮৫ সালের দিকে এসে আমদানি বৃদ্ধি পেয়ে ৯, ০৭, ৮১৮ টনে (৬৩, ৫২৮.২) উন্নীত হয় যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ৬৩৫ গুণেরও বেশী ছিল। পরবর্তি কয়েক বছর পরিমাণ কিছুটা কমে গেলেও ১৯৮৭-৮৮ সালে এই পরিমাণ অনেকটা বেড়ে ১০, ৬৪, ১৯১ টনে (৭৪, ৪৭১.০) উন্নীত হয়। যা ভিত্তি বছরের ৭৪৪ গুণেরও বেশী ছিল। নব্বইয়ের দশকে এসে খাদ্যশস্য আমদানি বৃদ্ধির পরিমাণ অনেকটা কমে যায়। ১৯৯০-৯১ সালে এসে এর পরিমাণ দাঁড়ায় ৫, ৩০, ৪১৫ টন (৩৭, ১১৭.৯) যা ভিত্তি বছর থেকে ৩৭১ গুণের কিছুটা বেশী ছিল। ১৯৯৩-৯৪ সালে এসে এই পরিমাণ আরো কমে ২, ৩৯, ০৯৮ টন (১৬, ৭৩১.৮) হয় যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ১৬৭ গুণের কিছু বেশী ছিল। ১৯৯৪-৯৬ সাল পর্যন্ত এই পরিমাণ কিছুটা বাড়ে। ১৯৯৬-৯৭ সালে এসে এই রপ্তানির পরিমাণ কমে ২, ৫৩, ৪২২ টনে (১৭, ৭৩৪.২) দাঁড়ায় যা ভিত্তি বছর থেকে ১৭৭ গুণের কিছু বেশী ছিল। ১৯৯৮-৯৯ সালে এসে খাদ্যশস্য আমদানির পরিমাণ কিছুটা বৃদ্ধি পায়। এ সময় আমদানির পরিমাণ দাঁড়ায় ৬, ৪৯, ৯২২ টন (৪৫, ৪৮০.৯) যা ভিত্তি বছর থেকে ৪৫৪ গুণের কিছু বেশী ছিল। ২০০০-০১ সালে এসে এই আমদানির পরিমাণ দাঁড়ায় ১, ৬৯, ২৯৭ টন (১১, ৮৪৭.২) টন যা ভিত্তি বছরের তুলনায় ১১৮ গুণের কিছু বেশী ছিল। ২০০৩-০৪ সালে এসে এই অবস্থার আরো অবনতি ঘটে এবং আমদানির পরিমাণ কমে ১, ৩১, ২৮৩ টনে (৯, ১৮৭.১) দাঁড়ায় যা ভিত্তি বছরের থেকে মাত্র ৯১ গুণের কিছু বেশী ছিল। ২০০৪-০৫ সালে এসে এই পরিমাণ আরো কমে ৭৪, ৫৪৪ টনে দাঁড়ায় (৫, ২১৬.৫) যা ভিত্তি বছরের মাত্র ৫২ গুণের কিছু বেশী ছিল। ২০০৫-০৬ সালে এসে এই পরিমাণ আরো কমে যায়। যা ভিত্তি বছরের মাত্র ২৪ গুণের কিছু বেশী ছিল। ২০০৬-০৭ সালে এসে এই আমদানির পরিমাণ আরো কমে ১৯, ৮০৬ টনে (১, ৩৮৬.০) দাঁড়ায় যা ভিত্তি বছর থেকে মাত্র ১৩ গুণের কিছু বেশী ছিল। সবশেষে ২০০৭-০৮ সালের দিকে মংলা বন্দরের মাধ্যমে

খাদ্যশস্য আমদানির পরিমাণ দাঁড়ায় মাত্র ৩১, ৯৬২ টন (২, ২৩৬.৭) যা ভিত্তি বছরের তুলনায় মাত্র ২২ গুণের কিছু বেশী ছিল। এখানে দেখতে পাই যে, মংলা বন্দরে খাদ্যশস্য আমদানি শুরুর বছর থেকে পরবর্তী বছরগুলোতে এর পরিমাণ বৃদ্ধি পেলেও এই বৃদ্ধির মাত্রা একইরকম ছিলনা। কখনও এই বৃদ্ধিও মাত্রা কম ছিল আবার কখনও এই বৃদ্ধির মাত্রা বেশী ছিল। এবং সর্বশেষ যে পরিস্থিতি আমরা দেখতে পাই তাতে করে মংলা বন্দরের বর্তমান খাদ্যশস্য আমদানির অবস্থা তেমন একটা ভালো নয়।

সারণি ১৫ : মংলা সমুদ্র বন্দরের বার্ষিক আয়-ব্যয়ের সার্বিক চিত্র, ১৯৭৭-২০০৮ সময়ে

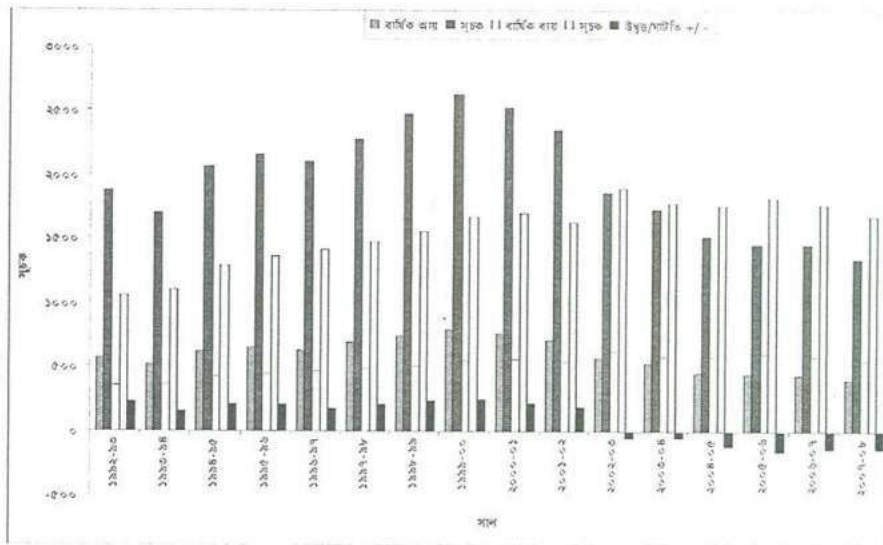
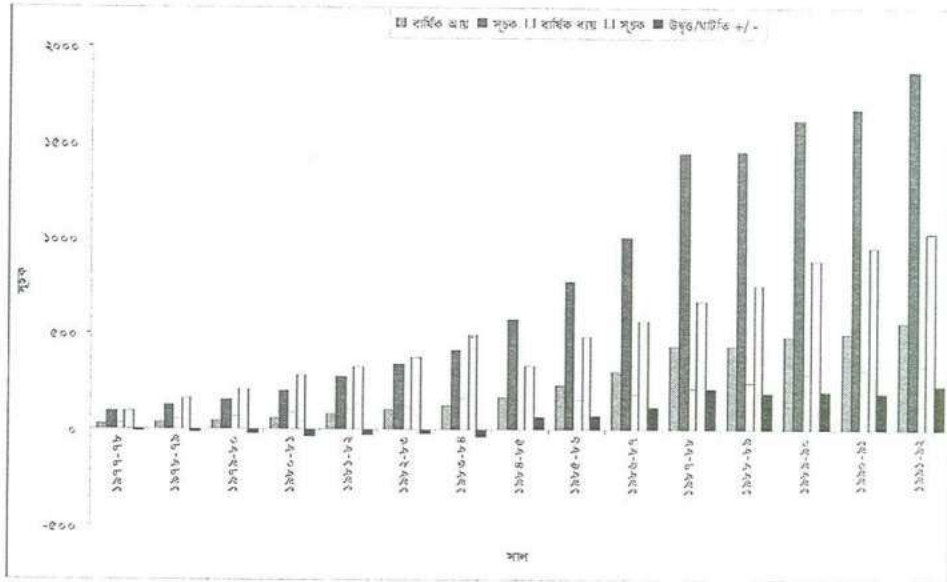
বছরসমূহ ১	বার্ষিক আয় ২	সূচক ৩	বার্ষিক ব্যয় ৪	সূচক ৫	উদ্বৃত্ত/ঘাটতি +/- ৬
১৯৭৭-৭৮	৩০.০১	১০০.০	৩২.৪৫	১০০.০	- ২.৪৪
১৯৭৮-৭৯	৩৭.৭০	১২৫.৬	৫৩.৪৮	১৬৪.৮	- ১৫.৭৮
১৯৭৯-৮০	৪৭.৯৪	১৫৯.৮	৬৭.৫৭	২০৮.২	- ১৯.৬৩
১৯৮০-৮১	৫৯.৭১	১৯৯.০	৯২.৫৩	২৮৫.২	- ৩২.৮২
১৯৮১-৮২	৮১.২৬	২৭০.৮	১০৬.৯৪	৩২৯.৬	- ২৫.৬৮
১৯৮২-৮৩	১০৩.১৭	৩৪৩.৮	১২১.৫১	৩৭৪.৫	- ১৮.৩৪
১৯৮৩-৮৪	১২৫.৪৫	৪১৮.০	১৬১.৮০	৪৯৮.৬	- ৩৬.৩৫
১৯৮৪-৮৫	১৭৩.৯১	৫৭৯.৫	১০৭.১৩	৩৩০.১	৬৬.৭৮
১৯৮৫-৮৬	২৩৩.০৫	৭৭৬.৬	১৫৯.২০	৪৯০.৬	৭৩.৮০
১৯৮৬-৮৭	৩০১.৬৭	১০০৫.২	১৮৪.২১	৫৬৭.৭	১১৭.৪৬
১৯৮৭-৮৮	৪৩৪.৬০	১৪৪৮.২	২১৮.১৮	৬৭২.৪	২১৬.৪২
১৯৮৮-৮৯	৪৩৬.২৮	১৪৫৩.৮	২৪৫.০৮	৭৫৫.৩	১৯১.০২
১৯৮৯-৯০	৪৮৫.৫০	১৬১৭.৮	২৮৮.৩৬	৮৮৮.৬	১৯৭.১৪
১৯৯০-৯১	৫০২.০২	১৬৭২.৮	৩০৯.৪২	৯৫৩.৫	১৯২.০৬
১৯৯১-৯২	৫৬২.৯৭	১৮৭৫.৯	৩৩২.৯৭	১০২৬.১	২৩০.০০
১৯৯২-৯৩	৫৬৩.০২	১৮৭৬.১	৩৪৩.১৪	১০৫৭.৪	২১৯.৮৮
১৯৯৩-৯৪	৫১০.৩২	১৭০০.৫	৩৫৬.৬৪	১০৯৯.০	১৫৩.৬৮
১৯৯৪-৯৫	৬১৯.৬৯	২০৬৫.০	৪১৬.৪৬	১২৮৩.৪	২০৩.২৩
১৯৯৫-৯৬	৬৪৬.১৯	২১৫৩.৩	৪৪১.৫৬	১৩৬০.৭	২০৪.৬৩
১৯৯৬-৯৭	৬২৯.৯৭	২০৯৯.২	৪৫৬.৬৭	১৪০৭.৩	১৭৩.০৩
১৯৯৭-৯৮	৬৮২.৭৫	২২৭৫.১	৪৭৮.৩৪	১৪৭৪.১	২০৪.৪১
১৯৯৮-৯৯	৭৪২.১১	২৪৭২.৯	৫০৪.৮২	১৫৫৫.৭	২৩৭.২৯
১৯৯৯-০০	৭৮৭.৬১	২৬২৪.৫	৫৪১.৩৫	১৬৬৮.৩	২৪৬.২৬
২০০০-০১	৭৫৮.৬২	২৫২৭.৯	৫৫০.৪৪	১৬৯৬.৩	২০৮.১৮
২০০১-০২	৭০৫.৮৯	২৩৫২.২	৫২৭.৫১	১৬২৫.৬	১৭৮.৩৮
২০০২-০৩	৫৫৮.৮৫	১৮৬২.২	৬১৩.৯৮	১৮৯২.১	- ৫৫.১৩
২০০৩-০৪	৫১৯.৮৪	১৭৩২.২	৫৭৭.৯২	১৭৮১.০	- ৫৮.০৮
২০০৪-০৫	৪৫৪.৮০	১৫১৫.৫	৫৭০.৯৫	১৭৫৯.৫	- ১১৬.১৫
২০০৫-০৬	৪৩৫.৫৭	১৪৫১.৪	৫৯০.৬০	১৮২০.০	- ১৫৫.০৩
২০০৬-০৭	৪৩৪.১৫	১৪৪৬.৭	৫৭৫.০৫	১৭৭২.১	- ১৪০.০৯
২০০৭-০৮	৪০২.৭৭	১৩৪২.১	৫৪৪.০৯	১৬৭৬.৭	- ১৪১.৩২

উৎস : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে হিসেবকৃত।

সারণি-১৫ এ মংলা বন্দরের ১৯৭৭-২০০৮ সময়ের বার্ষিক আয়-ব্যয়, উদ্বৃত্ত-ঘাটতির একটি চিত্র তুলে ধরা হয়েছে। অর্থাৎ মংলা বন্দরের বিগত বছরগুলোর আয়-ব্যয়ের বিশ্লেষণ করা হয়েছে। এই হিসাবকে মিলিয়ন টাকায় দেখানো হয়েছে এবং ১৯৭৭-৭৮ সালকে ভিত্তি বছর হিসেবে ধরা হয়েছে।

আর ভিত্তি বছরে আয়ের পরিমাণ ছিল ৩০.০১ মিলিয়ন টাকা এবং ব্যয়ের পরিমাণ ছিল ৩২.৪৫ মিলিয়ন টাকা। এখান থেকেই আমরা সহজে বুঝতে পারছি যে, এ সময় মংলা বন্দরের অর্থনীতিতে ঘাটতি ছিল। সারণিতে এই ঘাটতিকে (-) চিহ্ন দ্বারা দেখানো হয়েছে। এই ঘাটতির পরিমাণ ছিল ২.৪৪ মিলিয়ন টাকা। ১৯৭৮-৭৯ সালে এসে এই ঘাটতির পরিমাণ প্রায় ৮ গুণ বেশী হয়। ১৯৭৯-৮০ সালে এসে এই ঘাটতির পরিমাণ আরো বেড়ে ১৯.৬৩ মিলিয়ন টাকা হয়। ১৯৮০-৮১ সালে যেখানে বার্ষিক আয় ছিল ৫৯.৭১ মিলিয়ন (১৯৯.০) টাকা সেখানে বার্ষিক ব্যয় ৯২.৫৩ মিলিয়ন (২৮৫.২) টাকা। ভিত্তি বছরের তুলনায় আয়ের পরিমাণ বাড়লেও ব্যয়ের পরিমাণ তার থেকে অনেক বেশী হারে বেড়েছে। ফলে ঘাটতি হয় ৩২.৮২ মিলিয়ন টাকা যা ভিত্তি বছরের প্রায় ১৬ গুণ ছিল। ১৯৮১-৮২ সালে বার্ষিক আয় ছিল ৮১.২৬ মিলিয়ন (২৭০.৮) টাকা যা ভিত্তি বছরের থেকে আড়াই গুণেরও বেশি ছিল। কিন্তু এ সময় ব্যয় ছিল ১০৬.৯৪ মিলিয়ন (৩২৯.৬) টাকা যা ভিত্তি বছর থেকে ৩ গুণেরও বেশী ছিল। সুতরাং এখানে ঘাটতি থাকে ২৫.৬৮ মিলিয়ন টাকা। এভাবে ১৯৮৪ সাল পর্যন্ত আয়ের পরিমাণ বাড়লেও ব্যয়ের পরিমাণ তার থেকে বেশী হারে বাড়ায় এ সময় মংলা বন্দরের অর্থনীতিতে ঘাটতি দেখা দেয়। ১৯৮৪-৮৫ সালের দিকে এই ঘাটতি উদ্বৃত্তের রূপ নেয় এবং ১৯৮৪-৮৫ সালে মংলা বন্দরের বার্ষিক আয় ছিল ১৭৩.৯১ মিলিয়ন (৫৭৯.৫) টাকা যা ভিত্তি বছরের প্রায় ৬ গুণ বেশী ছিল, ব্যয় ছিল ১০৭.১৩ মিলিয়ন (৩৩০.১) টাকা। আয়ের থেকে ব্যয় কম হওয়ায় উদ্বৃত্তের পরিমাণ দাঁড়ায় ৬৬.৭৮ মিলিয়ন টাকা। ১৯৮৫-৮৬ সালে বার্ষিক আয় ২৩৩.০৫ মিলিয়ন (৭৭৬.৬) টাকা যা ভিত্তি বছরের প্রায় ৮ গুণ ছিল এবং বার্ষিক ব্যয় ছিল ১৫৯.২০ মিলিয়ন (৪৯০.৬) টাকা। এ বছর উদ্বৃত্তের পরিমাণ দাঁড়ায় ৭৩.৮০ মিলিয়ন টাকা যা পূর্বের বছরের উদ্বৃত্তের থেকেও বেশী ছিল। ১৯৮৬-৮৭ সালে এই উদ্বৃত্তের পরিমাণ আরো বেড়ে দাঁড়ায় ১১৭.৪৬ মিলিয়ন টাকা। ১৯৮৭-৮৮ সালে উদ্বৃত্তের পরিমাণ আরো বেড়ে ২১৬.৪২ মিলিয়ন টাকায় পৌঁছে। ১৯৮৮-৮৯ সালে মংলা বন্দরের বার্ষিক আয় ছিল ৪৩৬.২৮ মিলিয়ন (১৪৫৩.৮) টাকা এবং বার্ষিক ব্যয় ছিল ২৪৫.০৮ মিলিয়ন (৭৫৫.৩) টাকা। বার্ষিক উদ্বৃত্তের পরিমাণ ছিল ১৯১.০২ মিলিয়ন টাকা। ১৯৮৯-৯০ সালের দিকে উদ্বৃত্তের পরিমাণ আরো বেড়ে দাঁড়ায় ১৯৭.১৪ মিলিয়ন টাকা। ১৯৯০-৯১ সালে মংলা বন্দরের বার্ষিক আয় ছিল ৫০২.০২ মিলিয়ন (১৬৭২.৮) টাকা এবং বার্ষিক ব্যয় ছিল ৩০৯.৪২ মিলিয়ন (৯৫৩.৫) টাকা। এ সময় উদ্বৃত্তের পরিমাণ ছিল ১৯২.০৬ মিলিয়ন টাকা। ১৯৯১-৯২ সালের দিকে বার্ষিক আয়ের পরিমাণ কিছুটা কমে ৪৬২.৯৭ মিলিয়ন (১৮৭৫.৯) টাকা এবং বার্ষিক ব্যয় কিছুটা বেড়ে ৩৩২.৯৭ মিলিয়ন (১০২৬.১) টাকা। যা ভিত্তি বছর থেকে ১০ গুণেরও বেশী ছিল। বার্ষিক উদ্বৃত্ত দাঁড়ায় ২৩০.০০ মিলিয়ন টাকা। ১৯৯২-৯৩ সালে মংলা বন্দরের বার্ষিক আয়ের পরিমাণ ছিল ৫৬৩.০২ মিলিয়ন (১৮৭৬.১) টাকা যা ভিত্তি বছর থেকে প্রায় ১৯ গুণ বেশী ছিল, বার্ষিক ব্যয়ের পরিমাণ ছিল ৩৪৩.১৪ মিলিয়ন (১০৫৭.৪) টাকা। বার্ষিক উদ্বৃত্ত দাঁড়ায় ২১৯.৮৮ মিলিয়ন টাকা। ১৯৯৪-২০০০ সাল পর্যন্ত উদ্বৃত্তের পরিমাণ মোটামুটি একইরকম ছিল। ২০০২-০৩ সালের দিকে এসে আবার মংলা বন্দরের অর্থনীতিতে ঘাটতি দেখা দেয়। ২০০২-০৩ সালে ঘাটতির পরিমাণ দাঁড়ায় ৫৫.১৩ মিলিয়ন টাকা। ২০০৬ সাল পর্যন্ত এই ঘাটতির পরিমাণ ক্রমেই বাড়তে থাকে। ২০০৬-০৭ এবং ২০০৭-০৮ সালেও মংলা বন্দরের অর্থনীতিতে ঘাটতি ছিল। আর এই ঘাটতির পরিমাণ ছিল ১৪০.০৯ এবং ১৪১.৩২ মিলিয়ন টাকা। উল্লেখ্য যে, ১৯৮৪-২০০২ সাল পর্যন্ত

চিত্র ১৫ : মংলা সমুদ্র বন্দরের বার্ষিক আয়-ব্যয়ের সার্বিক চিত্র, ১৯৭৭-২০০৮ সময়ে



মংলা বন্দরের আয়-ব্যয়ে উদ্ভূত ছিল। আর বাকি বছরগুলোতে ঘাটতি ছিল। আর সেদিক দিয়ে হিসাব করলে মংলা বন্দরের বর্তমান অবস্থা মোটেও ভালো নয়। চারদলীয় জোট সরকারের সদিচ্ছার অভাবের কারণে ২০০২-২০০৮ সাল পর্যন্ত মংলা বন্দরের আয়- ব্যয়ের ক্ষেত্রে ঘাটতি দেখা দেয়।

মংলা বন্দরের সমস্যাসমূহ

এ অংশে আমরা মংলা বন্দরের বিভিন্ন সমস্যা নিয়ে আলোচনা করব। মংলা বন্দরের সমস্যাসমূহ নিচে উপস্থাপন করা হলো।

পশুর চ্যানেলের নাব্যতা সমস্যা

মংলা বন্দরে বিরাজমান সমস্যাগুলোর মধ্যে অন্যতম একটা সমস্যা হলো পশুর চ্যানেলের নাব্যতা সমস্যা। এ সমস্যার কারণে মংলা বন্দরে কাক্সিত ড্রাফটের জাহাজ আগমন-নির্গমনে বড় ধরনের প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি করে। পলিজনিত কারণে চ্যানেলের নাব্যতা হ্রাস মংলা বন্দরের একটি দীর্ঘদিনের সমস্যা। যা মংলা বন্দরের অর্থনৈতিক অগ্রগতি তথা বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বাঁধার সৃষ্টি করেছে।

আধুনিক যোগাযোগ ব্যবস্থার অনুপস্থিতি

যে কোন অর্থনৈতিক উন্নয়ন করতে হলে আধুনিক যোগাযোগ ব্যবস্থার প্রয়োজন। কেননা আধুনিক যোগাযোগ ব্যবস্থা না থাকলে ব্যবসা-বাণিজ্যের ক্ষেত্রে তা প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি করে। আর মংলা বন্দরে যে সকল ক্ষেত্রে আধুনিক যোগাযোগ ব্যবস্থা অনুপস্থিত তা হলো:

রেলওয়ে লিংক সমস্যা

স্থল পরিবহনের ক্ষেত্রে সবচেয়ে সহজ এবং কম খরচ মাধ্যম হলো রেল মাধ্যম। আর বন্দরের ক্ষেত্রে আরো সুবিধাজনক। কিন্তু মংলা বন্দরের সাথে কোন রেলওয়ে লিংক না থাকায় এ সুবিধা থেকে বঞ্চিত হচ্ছে। সুতরাং রেলওয়ে সমস্যা মংলা বন্দরের অন্যতম একটা সমস্যা।

ঢাকা-মাওয়া-মংলা সড়ক সমস্যা

ঢাকা-মাওয়া-মংলা সড়ক হলে ঢাকা থেকে মংলার দূরত্ব হবে মাত্র ১৬৫ কি:মি:। যেখানে ঢাকা থেকে চট্টগ্রামের দূরত্ব ২৬৪ কি:মি:। সুতরাং ঢাকার ব্যবসায়ীদের জন্য মংলা বন্দর কাছাকাছি হবে। এ সড়ক ব্যবস্থা মংলা বন্দরের অন্যতম একটা বড় সমস্যা।

পদ্মা সেতুর অনুপস্থিতি

মংলা বন্দরের সাথে ঢাকার ব্যবসায়ীদের যাতায়াতের একটি বড় সমস্যা হলো তাদেরকে ঢাকা থেকে মংলায় আসতে হলে মাওয়া ফেরী হয়ে আসতে হয়। যার ফলে অনেক সময় লাগে। আর এর কারণ হলো পদ্মা সেতু না থাকা। সুতরাং এটা একটা বড় সমস্যা।

(খানজাহান আলী) বিমান বন্দরের অনুপস্থিতি

যে সকল পরিবহণ ব্যবস্থা রয়েছে তার মধ্যে দ্রুত মাধ্যম হলো বিমান মাধ্যম। কিন্তু মংলাতে কোন বিমান বন্দর নেই। সুতরাং মংলা বন্দরের ক্ষেত্রে এটা অন্যতম একটা সমস্যা যা এর উন্নয়নকে বাঁধাগ্রস্থ করেছে।

দক্ষ ব্যবস্থাপনার অনুপস্থিতি

যে কোন খাতে ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা থাকলে তা কোন ভাবেই অর্থনৈতিক উন্নয়নের ক্ষেত্রে অবদান রাখতে পারে না। মংলা সমুদ্র বন্দরের সবচেয়ে বড় সমস্যা হলো এখানে দক্ষ ব্যবস্থাপনার অভাব রয়েছে। এখানে কোন প্রকার জবাবদিহীতা নেই। যে কারণে বন্দরটি লোকসানী প্রতিষ্ঠানে পরিণত হয়েছে।

আধুনিকায়নের সমস্যা

বন্দরকে আধুনিকায়ন করতে হলে উন্নতমানের আধুনিক যন্ত্রপাতির দরকার। কিন্তু মংলা বন্দরের কাজে ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি সব একেবারে সেকেলে। অর্থাৎ ষাট এবং আশির দশকের। যে গুলোর ধারণক্ষমতা এখন নেই বললেই চলে। তাছাড়া বন্দরের কোন ভবনেই লিফটের ব্যবস্থা নেই। আর বর্তমান সময়ের সাথে তাল মিলিয়ে চলতে হলে আধুনিক যন্ত্রপাতির সাথে সাথে লিফটেরও প্রয়োজন রয়েছে। সুতরাং এটি একটি অন্যতম সমস্যা।

মংলায় গুদ্র ভবন না থাকা

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রধান দপ্তর ১৯৮৬ সালে সরকারী নির্দেশে মংলায় স্থানান্তর করা হয়েছে। কিন্তু দীর্ঘদিন অতিবাহিত হবার পরও খুলনা হতে গুদ্র ভবন মংলায় স্থানান্তর করা হয়নি। এতে বন্দর ব্যবহারকারীদের দ্রুত কাজ করার ক্ষেত্রে সময়ক্ষেপন হচ্ছে। সুতরাং এটি একটি অন্যতম সমস্যা।

কম্পিউটারের দক্ষ জনশক্তির অভাব

বর্তমান সময়ের প্রেক্ষাপটে গতিশীল বন্দর পরিচালনের জন্য কম্পিউটার ব্যবহার একান্ত অপরিহার্য। কিন্তু মংলা বন্দরে এর ব্যবহার অত্যন্ত কম। তাছাড়া কম্পিউটারে দক্ষ জনশক্তির ঘাটতি রয়েছে। ১৯৯২-৯৩ সালে মংলা বন্দরে কম্পিউটারের মাধ্যমে কাজ শুরু করা হলেও ২০০২-২০০৩ সাল পর্যন্ত সমন্বিত পূর্ণ উপযোগিতায় কম্পিউটার ব্যবহার করা সম্ভব হয়নি। সুতরাং এটি একটি অন্যতম সমস্যা।

বাণিজ্য অনুকূল অবকাঠামোর অভাব

বন্দর ব্যবহারকারীদের এই বন্দর ব্যবহারে উৎসাহ সৃষ্টির লক্ষ্যে রেল বা সড়ক পথে মংলা বন্দরের শিল্প এলাকার সাথে যোগাযোগ স্থাপনের জন্য কোন গঠনমূলক/দূরদৃষ্টি সম্পন্ন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয় নাই। এমনকি এয়ারপোর্ট নির্মাণও শিশু অবস্থায় রয়েছে। সুতরাং এটা মংলা বন্দরের অন্যতম সমস্যা হিসেবে চিহ্নিত হয়ে আছে।

সরকারী খাতে আমদানিকৃত মালামালের উলেখযোগ্য অংশ মংলা বন্দরের মাধ্যমে খালাশ না হওয়া

২০০৮ সালে সরকারের খাদ্য বিভাগ কর্তৃক আমদানিকৃত খাদ্যশস্য চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে ৬০% এবং মংলা বন্দরের মাধ্যমে ৪০% হ্যাভলিং এর জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু বাস্তবে মংলা বন্দরের মাধ্যমে ১৫% এর কম খাদ্যশস্য খালাশ হয়েছে। আর এই উলেখযোগ্য অংশ খালাশ না হওয়া মংলা বন্দরের লোকসান হওয়ার অন্যতম একটি কারণ।

অন্যান্য সমস্যাসমূহ

মংলায় বন্দর সম্পৃক্ত শিল্পকারখানা না থাকা: মংলা বন্দরে বন্দর সম্পৃক্ত তেমন কোন শিল্প কারখানা নেই। আর যে কারণে বন্দরে মালামাল আমদানির পরিমাণ অনেক কম। এক্ষেত্রে ব্যবসায়ীদের সদিচ্ছার যথেষ্ট অভাব রয়েছে।

বন্দর থানা না থাকা: মংলা বন্দরে বন্দর থানা না থাকার কারণে জাহাজে চুরি-ডাকাতির সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে। অথচ চট্টগ্রাম বন্দরের মত মংলাতেও বন্দর থানা থাকা একান্ত প্রয়োজন।

আমদানি পণ্য ডেলিভারী না লওয়া: আমদানি পণ্য অনেকদিন ধরে ডেলিভারী না নেবার কারণে বন্দরে অনেক জটের সৃষ্টি হচ্ছে। এটা বন্দরের অন্যতম একটা সমস্যা।

হরতাল সংস্কৃতি: কোন খাতেই এগোনো সম্ভব না যদি সেখানে হরতাল সংস্কৃতি বিদ্যমান থাকে। আর মংলা বন্দরে এই হরতাল সংস্কৃতি থাকার কারণে বন্দর অনেকদিক থেকে পিছিয়ে আছে।

গভীর সমুদ্র বন্দরের অনুপস্থিতি

মংলা সমুদ্র বন্দরের জাহাজ ভিড়ানোর জন্য যে চ্যানেল আছে তার গভীরতা এতই কম যে সেখানে বড় বড় জাহাজ ভিড়তে পারে না। মাঝ সমুদ্রে ছোট ছোট জেটির মাধ্যমে মালামাল খালাশ করতে হয় যা অত্যন্ত কষ্টসাধ্য ব্যাপার। সুতরাং এ সমস্যা থেকে উত্তরণের জন্য একটা গভীর সমুদ্র বন্দর মংলা বন্দরের জন্য অত্যন্ত জরুরী। সুতরাং এটাও অন্যতম একটা সমস্যা।

মংলা সমুদ্র বন্দরের সমস্যাসমূহ সমাধানের ও সম্ভাবনাকে কাজে লাগানোর উপায় পত্তর চ্যানেলে স্থায়ী ড্রেজিংয়ের ব্যবস্থা করা

পত্তর চ্যানেলে স্থায়ী ড্রেজিংয়ের ক্ষেত্রে এই বিষয়ে আর্থসামাজিক, পরিবেশগত, নৌ চলাচল, কৃষি প্রভৃতির উপর সম্ভাব্য প্রভাব সম্পর্কে আরও নিবিড়ভাবে সমীক্ষা করার পর গ্রহণযোগ্য নদী শাসন প্রকল্প (River Training Works) হাতে নেয়া আবশ্যিক। পত্তর চ্যানেলের নাব্যতা সংরক্ষণের লক্ষ্যে একটি স্থায়ী বিশেষজ্ঞ প্রতিষ্ঠান দ্বারা মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এর নিজস্ব উদ্যোগে ও অর্থায়নে একটি সমীক্ষা কাজ পরিচালনা করা হয়। কিন্তু মংলা বন্দরে আমদানি-রপ্তানি বাড়াতে হলে পত্তর চ্যানেলে স্থায়ী ড্রেজিং করতে হবে। আর যেহেতু এতে প্রচুর অর্থ ব্যয় হবে সুতরাং এক্ষেত্রে সরকারকে যথাযথ পদক্ষেপ নিতে হবে।

বন্দর চ্যানেলে ডুবন্ত রেক উত্তোলন

পত্তর চ্যানেলে ১৮ টি ডুবন্ত রেক রয়েছে। যে রেকগুলো বন্দরের নাব্যতা হ্রাসের অন্যতম কারণ। রেকগুলো অতিক্রান্ত উত্তোলন করে বন্দর চ্যানেলকে মুক্ত করতে হবে।

যোগাযোগ ব্যবস্থার আধুনিকায়ন

বন্দরের সমস্যাসমূহ সমাধানের অন্যতম একটা উপায় হলো যোগাযোগ ব্যবস্থার আধুনিকায়ন। কেননা উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থাই হলো বাণিজ্যের মূল শর্ত।

রেলওয়ে লিংক স্থাপন

বন্দরের সাথে রেলসংযোগ থাকা প্রয়োজন। কেননা রেলের মাধ্যমে খুব সহজে এবং কম খরচে মালামাল পরিবহন করা সম্ভব। যদিও এ কাজটা এতটা সহজ না। তবে বন্দরকে আধুনিকায়ন করতে হলে রেল সংযোগ অবশ্যই প্রয়োজন এবং সেইসাথে রেল সেতুরও প্রয়োজন।

ঢাকা-মাওয়া-মংলা সড়ক ও পদ্মা সেতু নির্মাণ

ঢাকা-মাওয়া-মংলা সড়ক নির্মাণের ফলে মংলা থেকে ঢাকার দূরত্ব অনেক কমে যাবে। যার ফলে ঢাকা থেকে ব্যবসায়ীরা সহজে মংলা আসতে পারবে। এ সড়ক নির্মিত হওয়া সত্ত্বেও পদ্মা/মাওয়া সেতু না থাকা কারণে ব্যবসায়ীরা ঢাকা থেকে মংলায় আসতে অনীহা প্রকাশ করেছে। সুতরাং মংলা বন্দরের দ্রুত আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে অতিসত্ত্বর পদ্মা সেতুর নির্মাণ কাজ শেষ করে এটাকে চালু করা প্রয়োজন। যদিও ২০১৩ সাল নাগাদ এর নির্মাণ কাজ শেষ হবে বলে আশা করা হচ্ছে। আর এটা বাস্তবায়ন হলে মংলা বন্দরের গতিশীলতা বৃদ্ধি পাবে।

খানজাহান আলী বিমান বন্দর নির্মাণ

রাজধানীর সাথে দ্রুত যোগাযোগের সুবিধা সৃষ্টি করার জন্য বন্দর সন্নিকটে একটা বিমান বন্দর স্থাপন করা প্রয়োজন। ইতোমধ্যে বিমান বন্দর নির্মাণের জন্য মংলা বন্দর হতে ২২ কি:মি: দূরে ফয়লা নামক স্থানে প্রায় ৯৫ একর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ভূমি উন্নয়নের কাজ শুরু হয়েছে। বর্তমানে বিমান বন্দরের নির্মাণের কাজটা বন্ধ রয়েছে। বন্দর, ইপিজেড এবং পোর্ট বেইজড ইন্ডাস্ট্রী এর ব্যবসায়ীদের যাতায়াতের সুবিধার্থে এই বন্দরের নির্মাণ কাজ শেষ করা আশু প্রয়োজন।

ব্যবস্থাপনার দক্ষতা বৃদ্ধি

মংলা বন্দরের সমস্যাসমূহের মধ্যে অন্যতম সমস্যা হলো ব্যবস্থাপনার অদক্ষতা। আর মংলা বন্দরকে আরো সচল করতে হলে দক্ষ ব্যবস্থাপনার প্রয়োজন। কেননা একমাত্র দক্ষ ব্যবস্থাপনার মাধ্যমেই সকল সমস্যাকে কাটিয়ে ওঠা সম্ভব।

বন্দর আধুনিকায়ন

মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি ক্ষেত্রে আশানুরূপ ফল পেতে হলে বন্দরের আধুনিকায়ন প্রয়োজন। কেননা বন্দর আধুনিকায়ন না হলে বন্দর অর্থনৈতিক উন্নয়নে অবদান রাখতে পারবে না। এক কথায় মংলা বন্দরকে ডিজিটাল বন্দর হিসেবে গড়ে তুলতে হবে।

শুষ্ক ভবন খুলনা হতে মংলায় স্থানান্তর

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রধান দপ্তর ১৯৮৬ সালে সরকারী নির্দেশে মংলায় স্থানান্তর করা হয়েছে। কিন্তু শুষ্ক ভবন খুলনাতে থাকার কারণে বন্দর ব্যবহারকারীদের দ্রুত কার্য সম্পাদনে বিলম্ব হচ্ছে। ফলে বন্দর ব্যবহারকারীগণ বহুদিন ধরে শুষ্কভবন মংলায় স্থানান্তরের দাবী জানিয়ে আসছে। সম্প্রতি শুষ্ক ভবনের

আংশিক মংলায় স্থানান্তর করা হলেও তা প্রয়োজনের তুলনায় যথেষ্ট নয়। সুতরাং মংলা বন্দরের কাগো হ্যাভলিং বৃদ্ধি এবং সরকারের রাজস্ব বৃদ্ধির স্বার্থে শুষ্ক ভবন খুলনা হতে মংলায় স্থানান্তর করা প্রয়োজন।

বন্দর সংশ্লিষ্ট সকলের জন্য কম্পিউটার প্রশিক্ষণের সুব্যবস্থা করা ও ওয়েবসাইট চালু করা

বর্তমান যুগ কম্পিউটারের যুগ। আর আধুনিক যুগের সাথে তাল মিলিয়ে চলতে হলে কম্পিউটার জ্ঞান থাকা একান্ত আবশ্যিক এবং বন্দরের কার্যক্রম সঠিকভাবে পরিচালনা করার ক্ষেত্রে কম্পিউটার জ্ঞানের কোন বিকল্প নেই। ইতোমধ্যে পূর্ণ উপযোগিতায় কম্পিউটার ব্যবহারের লক্ষ্যে বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব কম্পিউটার প্রশিক্ষণ কেন্দ্রে বন্দরের কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের প্রশিক্ষণ কার্যক্রম শুরু করা হয়েছে। বন্দরের বাণিজ্যিক সম্প্রসারণের লক্ষ্যে ওয়েবসাইটে বন্দরের কার্যক্রম ও তথ্য প্রবাহ সৃষ্টি করার লক্ষ্যে বন্দর কর্তৃপক্ষের ঐকান্তিক প্রচেষ্টায় ২০০৩-২০০৪ সাল হতে বন্দরের নিজস্ব ওয়েবসাইট www.monglaport.gov.bd ওপেন করা হয়েছে। পূর্ণ উপযোগিতায় কম্পিউটার ব্যবহারের লক্ষ্যে বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব কম্পিউটার প্রশিক্ষণ কেন্দ্রে এ পর্যন্ত ১৯৬ জন কর্মকর্তা ও কর্মচারীকে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে এবং ২০০৬-২০০৭ সালে আরও ৮৪ জন কর্মকর্তা ও কর্মচারীকে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হবে। স্বল্প সময়ের মধ্যে বন্দরের সকল কাজ অন-লাইনে করার ব্যবস্থা করতে হবে।

সরকারী খাতে আমদানিকৃত মালামালের উল্লেখযোগ্য অংশ মংলা বন্দরের মাধ্যমে খালাশের ব্যবস্থা করা

সরকারী খাতে আমদানিকৃত মালামালের উল্লেখযোগ্য একটা অংশ এই বন্দরের মাধ্যমে খালাস করা আবশ্যিক। আর যদি এ ব্যবস্থা গ্রহণ করা যায় তাহলে বন্দরে জাহাজ আগমন ও মালামাল হ্যাভলিং এর পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে, বন্দরের আয় বৃদ্ধি পাবে এবং চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজ জটের অবসান হবে। আর মংলা বন্দর তার লোকসান কাটিয়ে লাভজনক প্রতিষ্ঠানে পরিণত হবে।

নারায়ণগঞ্জের খানপুরে নদীভিত্তিক কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণ

বন্দরে আগত জাহাজ হতে বার্জ যোগে ঢাকা অঞ্চলে সরাসরি কন্টেইনার পরিবহণের সুবিধার্থে BIWTA এবং চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অধীনে ঢাকার অদূরে নারায়ণগঞ্জের খানপুর নামক স্থানে ৬০, ০০০ টিইউজ কন্টেইনার হ্যাভলিং ক্ষমতা সম্পন্ন একটি ইনল্যান্ড রিভার বেইজড কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণের পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়াও ঢাকার পানগাঁওয়ে আর একটি কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণের পিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে। এই টার্মিনালের অবস্থান চট্টগ্রাম বন্দর ও মংলা বন্দর হতে প্রায় ৩০৪ কি:মি: দূরত্বে অবস্থিত। দূরত্বের দিক থেকে সমান হলেও মংলা বন্দরে কোন জাহাজ যট না থাকায় এবং নদী পথে মংলা বন্দর হতে উক্ত টার্মিনালে বার্জ যোগে কন্টেইনার পরিবহণের ক্ষেত্রে বে-ক্রস করতে না হওয়ায় এই বন্দরের মাধ্যমে কন্টেইনার হ্যাভলিংয়ের উজ্জ্বল সম্ভাবনা সৃষ্টি হবে।

মংলায় বিভিন্ন আমদানি-রপ্তানি ভিত্তিক শিল্পকারখানা স্থাপন

মংলায় যদি বিভিন্ন বড় বড় শিল্পকারখানা স্থাপন করা হয় তাহলে এইসব শিল্পকারখানার কাঁচামাল মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি করা হবে। ফলে বন্দরের গতিশীলতা বৃদ্ধি পাবে। আর এক্ষেত্রে যেসকল ধনী ব্যবসায়ী মহল আছে তাদেরকে এগিয়ে আসতে হবে। এক্ষেত্রে রপ্তানিও বৃদ্ধি পাবে।

মংলা বন্দর এলাকায় ইনল্যান্ড কন্টেইনার ডিপো (আই.সি.ডি) নির্মাণ

মংলা বন্দরের মাধ্যমে পরিবাহিত কন্টেইনার সুসমন্বিত ভাবে হ্যান্ডলিং এর জন্য মংলা বন্দর এলাকায় একটি ইনল্যান্ড কন্টেইনার ডিপো (আই.সি.ডি) নির্মাণ করা প্রয়োজন। এই লক্ষ্যে ব্যক্তি মালিকানাধীনে আইসিডি নির্মাণের কার্যক্রম গ্রহণার্থে একটি প্রস্তাবনা সরকারের অনুমোদনের জন্য মবক (মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ) হতে নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয়। কিন্তু এই বিষয়ে আর কোন অগ্রগতি সাধিত হয়নি। মংলা বন্দর এলাকায় আইসিডি নির্মিত হলে ভবিষ্যতে দেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলসহ নারায়ণগঞ্জের খানপুর এবং পানগাঁও এ প্রস্তাবিত আইসিডির সাথে মংলা বন্দরের মাধ্যমে কন্টেইনার পরিবহণে সহজ যোগাযোগ স্থাপিত হবে।

নেভিগেশনাল এইডস টু মংলা পোর্ট

পশুর নদীতে দিন-রাত জাহাজ চলাচলের সুবিধার্থে চ্যানেলের অভ্যন্তর এবং বহির্ভাগ এলাকায় জাহাজ চলাচল উপযোগী পথ চিহ্নিত করতে পশুর চ্যানেলের প্রবেশমুখে সরোয়ার স্যাড এলাকায় দূরবর্তী সংকেত বাতির জন্য লাইট টাওয়ার নির্মাণ ও পশুর চ্যানেলের বিভিন্ন স্থানে লাইটেড বয়া প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন। দিন-রাত জাহাজ চলাচলের সুবিধা প্রদানের জন্য “নেভিগেশনাল এইডস টু মংলা পোর্ট” শীর্ষক প্রকল্পের পিপিপি প্রণয়ন করে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয়। এই প্রকল্পের জন্য ২৭৫৭.৩০ লক্ষ টাকা বৈদেশিক মুদ্রাসহ মোট ৩৬৫২.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছে। প্রকল্পটির জন্য অবশ্যই বৈদেশিক মুদ্রার লাইনআপ করা প্রয়োজন এবং দ্রুত অগ্রগতি বাস্তবায়ন করা দরকার।

দৈনন্দিন বন্দর পরিচালনার সমস্যার ক্ষেত্রে বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সাম্প্রতিক গৃহীত পদক্ষেপ

- জাহাজ আটক: কতিপয় আমদানিকারক কর্তৃক সৃষ্ট তুচ্ছ ঘটনার উপর ভিত্তি করে বহুসংখ্যক জাহাজ আটকের ঘটনা ঘটে। অধিকাংশ শিপিং এজেন্ট বা আমদানিকারকের পক্ষ হতে এর কোন প্রতিবাদ করা হয় না। এতে করে বহির্বিধে বন্দরের ভাবমূর্তি ও সুনাম ক্ষুণ্ণ হয়। কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করায় সাম্প্রতিককালে কোন জাহাজ আটক হয় নাই।
- বন্দর থানা স্থাপন: বন্দর ব্যবহারকারী এবং আইন প্রয়োগকারী সংস্থার যথাযথ তৎপরতার অভাবে জাহাজে চুরি ডাকাতির সংখ্যা বৃদ্ধি পায়। এই কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের ন্যায় মংলা বন্দর এলাকায় বন্দর থানা থাকা একান্ত আবশ্যিক।
- জাহাজ হতে খাদ্যশস্য চুরি: বিগত ত্রিশ বছর ধরে কতিপয় বন্দর ব্যবহারকারী দ্বারা জাহাজ হতে খাদ্যশস্য বিশেষ করে বৈদেশিক সাহায্য হিসেবে প্রাপ্ত খাদ্যশস্য ধারাবাহিকভাবে চুরির ঘটনা সংঘটিত হচ্ছিল। যার ফলে আন্তর্জাতিক পর্যায়ে মংলা বন্দরের সুনাম নষ্ট হয়। ১৯৯৮ সালে বন্য়ার পর প্রতিটি খাদ্যবাহী জাহাজে চুরি ছাড়া ও unloading এ অস্বাভাবিক সময় নেবার কারণে সরকারকে ১২ কোটি টাকা ড্যামারেজ দিতে হয়। এবং WFP এই বন্দরে জাহাজ না পাঠানোর সিদ্ধান্ত নেয়। পরবর্তীতে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করার ফলে খাদ্য ঘাটতি বন্ধ হয়ে উদ্ভূতের পর্যায়ে পৌঁছায় এবং চুরির পরিমাণ হ্রাস পেয়ে উদ্ভূত পর্যায়ে পৌঁছালেও কাজিত পর্যায়ে খাদ্যশস্য এই বন্দরের মাধ্যমে খালাশ বোঝাই করা হচ্ছে না।

- জাহাজকে গোডাউন বা শেড হিসেবে ব্যবহার: বন্দর ব্যবহারকারীদের জ্ঞাতসারে বছরের পর বছর জাহাজ শেড/গোডাউন হিসেবে ব্যবহৃত হয়ে থাকে। ফলে জাহাজ মালিকগণ ও রপ্তানীকারকগণ ক্ষতিগ্রস্ত হয়। কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করায় বর্তমানে কোন জাহাজই গোডাউন/শেড হিসেবে ব্যবহৃত হচ্ছে না।
- সমস্যাসংকুল জাহাজ: বন্দরে জাহাজ আগমনের পর পণ্যের গুণগতমান বা অন্য কোন কারণে সমস্যা দেখা দিলে জাহাজের শিপিং এজেন্টদের খুঁজে পাওয়া দুর্বল হয়ে পড়ে এবং বছরের পর বছর এই সকল জাহাজ ও জাহাজের মালামাল নিয়ে বন্দরকে বিপাকে পড়তে হয়। কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করায় বর্তমানে এ ধরনের কোন সমস্যা হচ্ছে না।
- আমদানি পণ্য ডেলিভারী না লওয়া: জাহাজ হতে বন্দরের শেডে খালাসকৃত বিপুল পরিমাণ কার্গো বছরের পর বছর ডেলিভারী গ্রহণ না নেবার কারণে ঐ সকল কার্গো বিধি মোতাবেক ছাড় করতে বন্দর কর্তৃপক্ষকে আইন আদালতে মামলায় জড়িয়ে পড়তে হয়। এতে করে বন্দরের সুনাম ক্ষুণ্ণ হচ্ছে। সুতরাং এ ব্যাপারে বিধিগত ব্যবস্থা নেওয়া প্রয়োজন।
- হরতাল সংস্কৃতি: বন্দর ব্যবহারকারীদের প্রত্যয়ের অভাব, তাদের অসামঞ্জস্যপূর্ণ ও অসাধু প্রতিযোগিতা, শ্রমিকদের পারিশ্রমিক বৃদ্ধি, একাধিক শ্রমিক ইউনিয়ন ও সংগঠনের সৃষ্টি, শ্রমিকদের অধিক প্রাপ্য আদায়ের প্রবণতা ইত্যাদি কারণে শ্রমিক অসন্তোষ সৃষ্টি হয়। শ্রমিক ইউনিয়ন ও বন্দর ব্যবহারকারীদের প্রভাবে ১৯৮৭ সাল হতে নভেম্বর ২০০৫ সাল পর্যন্ত ১৭৯ বার হরতাল সংঘটিত হয়, অর্থাৎ ৭৭২৬ ঘন্টা বা ৩২১.৯১ দিন হরতাল সংঘটিত হয়। একজন আর একজনকে, একগ্রুপ আর এক গ্রুপকে ব্যবহার ও প্ররোচিত করার চেষ্টা করে। ফলশ্রুতিতে শ্রমিক সংখ্যা ৫৫, ০০ এ বৃদ্ধি পায়, যেখানে মাত্র ২০০ অথবা অনুরূপ সংখ্যক শ্রমিকের আবশ্যিকতা রয়েছে। গুণু তাই নয় এর ফলে পোশাক ভাতা, উৎসব ভাতা, বিদ্যুত খরচ, পানি এবং চিকিৎসা বাবদ ১.৫০ কোটি টাকা হতে ৩.৮০ কোটি টাকা ব্যয় বৃদ্ধি পায়। যার ফলে লেভি বৃদ্ধি করার প্রয়োজনীয়তা সৃষ্টি হচ্ছে। এ ব্যাপারে যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।
- খালি কন্টেইনার সরবরাহ: প্রায়শই শিপিং এজেন্টগণ কর্তৃক রপ্তানীকারকদের জন্য প্রয়োজনীয় কন্টেইনার সরবরাহে ব্যর্থতার কারণে এই অঞ্চলে ব্যবসায়িক কর্মকা হ্রাস পাচ্ছে। সুতরাং রপ্তানীকারকগণ যাতে প্রয়োজনীয় কন্টেইনার পায় সেদিকে খেয়াল রাখতে হবে।
- ব্যক্তিমালিকানাধীন কন্টেইনার হ্যান্ডলিং ইয়ার্ড : চট্টগ্রাম বন্দর এলাকায় ব্যক্তিমালিকানাধীনে যেখানে ১০ টি কন্টেইনার হ্যান্ডলিং ইয়ার্ড রয়েছে সেখানে মংলা বন্দর এলাকায় বন্দর ব্যবহারকারীদের না আছে কোন ফিডার জাহাজ না আছে চট্টগ্রাম বন্দরের ন্যায্য ফিডার সার্ভিস। যে কারণে মংলা বন্দর আমদানি-রপ্তানি ক্ষেত্রে পিছিয়ে আছে। সুতরাং এক্ষেত্রে যথাযথ পদক্ষেপ নিতে হবে।
- ফুড সাইলো ও অয়েল ডিপো: মংলা বন্দর এলাকায় ফুড সাইলো ও জাহাজের বাংকারিং সুবিধা না থাকার কারণে এলাকার ব্যবসায়িক কর্মকা হ্রাস পাচ্ছে। চট্টগ্রাম বন্দরে এই সকল সুবিধা থাকার কারণে ৩৫ লক্ষ টন আমদানির ক্ষেত্রে একচেটিয়া সুবিধা পাচ্ছে, যা মংলা বন্দরের বাৎসরিক মোট কার্গো হ্যান্ডলিং এরও অধিক। মংলা বন্দর এলাকায় তেল ধারন ও শোধনের সুবিধা সম্বলিত ব্যবস্থা না থাকায় মংলা বন্দর এ সুবিধা হতে বঞ্চিত হচ্ছে। সুতরাং এ বিষয়ে যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত।

মংলা বন্দরকে আরো গতিশীল করার লক্ষ্যে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক গৃহীত পদক্ষেপ

- **ল্যান্ডিং চার্জ মওকুফ ও বিভিন্ন ধরনের ট্যারিফ হ্রাস:** মংলা বন্দরে জাহাজ আগমন, মালামাল ও কন্টেইনার হ্যান্ডলিং বৃদ্ধির লক্ষ্যে গার্মেন্টস, কটন, ফেব্রিকস, চা, কন্টেইনার মুভমেন্ট, স্পসরেন্ট, ষ্টাফিং, আন ষ্টাফিং ও বিভিন্ন ধরনের আমদানি-রপ্তানি কার্গোর জন্য গুদাম ভাড়া ৫০% হ্রাস করা হয়েছে। খালি কন্টেইনারের জন্য ফ্রি টাইম এর মেয়াদ ৭ দিন হতে ১৫ দিন পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে। বাল্ক সার ও ক্লিংকারের ক্ষেত্রে মংলা বন্দরের হারবারিয়া হতে হিরণপয়েন্ট এলাকা পর্যন্ত ১০০% ল্যান্ডিং চার্জ মওকুফ করা হয়েছে। কিন্তু এতেও জাহাজের পরিমাণ বৃদ্ধি পায় নাই। ফলে বন্দর কর্তৃপক্ষ আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।
- **সুপেয় পানি সরবরাহ :** মংলা বন্দর এবং এর নিকটবর্তী এলাকায় কোন সুপেয় পানি না থাকায় এবং বন্দর এলাকা বা এর সন্নিহিত কোন সুপেয় পানির ভূগর্ভস্থ্য আধারের কোন সন্ধান না পাওয়ায় বন্দর হতে ২২ কি:মি: দূরে ফয়লাহাট এলাকায় কূপ খননের মাধ্যমে বিগত ১৯৯৩-৯৪ সালে সুপেয় পানি সরবরাহ শীর্ষক একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়। উক্ত প্রকল্প হতে সরবরাহকৃত পানি মংলা বন্দরের নিজস্ব চাহিদা মিটিয়েও বিভিন্ন সংস্থা এবং বিদেশগামী জাহাজে পানি বিক্রি করে এই পর্যন্ত প্রায় ১৯.০০ কোটি টাকা আয় হয়েছে। তাই বিদ্যমান প্রকল্পটি সম্প্রসারণ ও উন্নয়নের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেওয়ায় নতুনভাবে ৮৩৫.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে আরও একটি প্রকল্পের কাজ হাতে নেওয়া হয়। এই প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ জুন ২০০৫ এ সমাপ্ত হওয়ায় দৈনিক গড়ে অতিরিক্ত প্রায় ২৭২৭.২৭ মে: টন সুপেয় পানি সরবরাহ বৃদ্ধির সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে। ফলে বন্দরের ক্রমবর্ধমান সুপেয় পানির চাহিদা মেটানো সম্ভব হচ্ছে এবং সুপেয় পানি বিক্রি করে এই পর্যন্ত প্রায় ২৪.৫০ কোটি টাকা আয় হয়েছে। এটা নি:সন্দেহে একটা ভালো পদক্ষেপ।
- **বিভিন্ন ধরনের সরঞ্জাম সংগ্রহ ও পানির বার্জ নির্মাণ:** মংলা বন্দরে মালামাল ও কন্টেইনার হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্টের অপ্রতুলতা রয়েছে। যে সকল ইকুইপমেন্ট বিদ্যমান আছে তা অত্যন্তপুরাতন। এ প্রেক্ষিতে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ১ টি ৩৫ টন ক্ষমতা সম্পন্ন ফর্কলিফট এবং ২ টি ৫ টন ও ৪ টি ৩ টন ক্ষমতা সম্পন্ন ফর্কলিফট সংগ্রহ করেছে। বন্দরে আগত বৈদেশিক জাহাজসমূহে পানি সরবরাহের জন্য ৪.১৮ কোটি টাকা ব্যয়ে ৫০০ মে:টন ধারন ক্ষমতাসম্পন্ন একটি সেলফ প্রপেল্ড ওয়াটার বার্জ সংগ্রহ করা হয়েছে।
- **বিশেষ ধরনের পণ্য হ্যান্ডলিং এর জন্য ব্যক্তিমালিকানায় জেটি হস্তান্তর:** মংলা বন্দরে দুটি জেটির পাইল ড্রাইভ সম্পন্ন হবার পর ১৯৭৮ সাল হতে অসমাপ্ত অবস্থায় রয়েছে। বর্তমান মুক্ত বাজার অর্থনীতিতে প্রাইভেট সেক্টরকে উৎসাহিত করার জন্য মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ইতোমধ্যে নির্মাণাধীন ২ (দুই) টি (৩৩ ও ৪ নং জেটি) জেটিকে পেট্রোলিয়াম জাতীয় পণ্য, ভোগ্য পণ্য, গ্যাস হ্যান্ডলিং, বাল্ক সার, বাল্ক সিমেন্ট, বাল্ক খাদ্যশস্য, ব্যাগিং ইত্যাদি সহ যে কোন বিশেষ ধরনের পণ্য হ্যান্ডলিং করার জন্য ব্যক্তিমালিকানায় ইজারা দেয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে। এ দুটি অসমাপ্ত জেটি BOT ভিত্তিতে ব্যক্তিমালিকানায় পরিচালনার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়ের অনুমোদনের জন্য পত্র প্রেরণ করা হয়। মন্ত্রণালয়ের অনুমোদন প্রাপ্তির পর BOT ভিত্তিতে ব্যক্তিমালিকানায় পরিচালনার জন্য উক্ত ২ টি জেটি ব্যক্তিমালিকানায় হস্তান্তরের জন্য দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়নের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

- বন্দর ব্যবহারকারীদের সহিত যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন: টেলিফোন যোগাযোগ ব্যবস্থা বন্দর পরিচালনার ক্ষেত্রে অত্যাৱশ্যক। বর্তমানে ৫১২ লাইন বিশিষ্ট ডিজিটাল টেলিফোন এক্সচেঞ্জ চালু করা হয়েছে। ফলে মংলা বন্দর, ইপিজেড ও বন্দর শিল্প এলাকার সাথে দেশের অভ্যন্তরে ও বহিঃবিশ্বের সাথে টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার ক্ষেত্রে প্রভূত উন্নতি সাধিত হয়েছে।
- খাদ্য শস্য আমদানি: দেশের অভ্যন্তরে খাদ্য সরবরাহ ও বন্টন ব্যবস্থা সুবহম করণের লক্ষ্যে সরকারের খাদ্যবিভাগ কর্তৃক চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে ৬০% ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে ৪০% খাদ্য আমদানির জন্য নির্ধারিত থাকলেও মংলা বন্দরের মাধ্যমে মাত্র ১৫% এরও কম খাদ্য খালাস হয়ে থাকে। এই প্রসঙ্গে উল্লেখ করা যায় যে, ইতোপূর্বে খাদ্যবাহী জাহাজ ও অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে খাদ্য পরিবহণের বিভিন্ন পর্যায়ে খাদ্য চুরি হওয়ার কারণে উলেখযোগ্য খাদ্য ঘাটতি হতো। ফলে বিশ্ব খাদ্য সংস্থার অনুকূলে আমদানিকৃত খাদ্যশস্যবাহী জাহাজ মংলা বন্দরে আনয়নের ক্ষেত্রে অনীহা প্রকাশ করে আসছিল। বন্দর কর্তৃপক্ষ ও বন্দরের আইন শৃংখলায় নিয়োজিত ও অন্যান্য বিভাগের কতিপয় বাস্তব পদক্ষেপ গ্রহণ এবং শ্রমিকদের আচরণ নিয়ন্ত্রণের ফলে খাদ্য হান্ডলিং এর ক্ষেত্রে পূর্বের সমস্যা সমাধান করা সম্ভব হয়েছে। ফলশ্রুতিতে বর্তমানে খাদ্যবাহী জাহাজে কোন খাদ্য ঘাটতি হচ্ছে না, বরং ২০০২-২০০৩ সালে ৫ টি জাহাজে মোট ৫৩ মে: টন এবং ২০০৫-২০০৬ সালে ৬১মে: টন খাদ্য উদ্ধৃতের পর্যায়ে উন্নীত করা সম্ভব হয়েছে। এই উদ্ধৃতিতে আশান্বিত হয়ে বেসরকারী পর্যায়েও ২০০২-২০০৩ সালে ৭১, ১৬৬ মে: টন খাদ্য শস্য খালাসের ব্যবস্থা নিশ্চিত করা প্রয়োজন। সরকারী উদ্যোগে মংলা বন্দরের জয়মনিগোলে যে সাইলো নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে তা দ্রুত বাস্তবায়নের পদক্ষেপ গ্রহণ করা দরকার এবং সেই সাথে পুরাতন মংলা ও জয়মনিগোলে সংযোগ সড়কটি মালামাল বহণযোগ্য করে নির্মাণ করা প্রয়োজন। উলেখিত পদক্ষেপ গ্রহণ করা হলে সরকার কর্তৃক আমদানিকৃত খাদ্যশস্য বিভিন্ন অঞ্চলে সুষ্ঠুভাবে সময়মত সরবরাহ ও বন্টন করা সম্ভব হবে। এতে মংলা বন্দরের কার্যক্রম বৃদ্ধি পাবে এবং পূর্ণমাত্রায় এই বন্দরকে ব্যবহার করা সম্ভব হবে।
- লাইব্রেরী স্থাপন: বন্দর ব্যবস্থাপনা, পরিচালনা ও উন্নয়ন বিষয়ে প্রকাশিত দেশী ও বিদেশী বিভিন্ন পুস্তক, সাময়িকী ও পত্র পত্রিকাসহ বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন আইনের পুস্তক সন্নিবেশ করে একটি লাইব্রেরী প্রতিষ্ঠা করা হয়েছে। বন্দরে কর্মরত কর্মকর্তা-কর্মচারী, বন্দর ব্যবহারকারী ও উৎসাহী পাঠক এই লাইব্রেরিতে অধ্যয়ন ও প্রয়োজনে পুস্তকাদি সংগ্রহ করতে পারেন।
- অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ: মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের জমিতে সুদীর্ঘকাল ধরে স্থাপিত অবৈধ ঘর/স্থাপনা উচ্ছেদ করা হয়েছে। অবশিষ্ট অবৈধ স্থাপনা/ঘরবাড়ী উচ্ছেদের কার্যক্রম চলছে। তাছাড়া মংলা বন্দরের খুলনাস্থ খারিমপুর আবাসিক এলাকায় ৩৫ টি অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করা হয়েছে।
- পত্তর চ্যানেলের নাব্যতা সমস্যা সমাধানের লক্ষ্যে গৃহীত সমীক্ষা কার্যক্রম: পত্তর চ্যানেলের নাব্যতা সমস্যার প্রকৃত কারণ উদ্ঘাটন ও তার স্বল্প, মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদী সমাধানের লক্ষ্যে ২০০২-২০০৩ সালে দেশীয় প্রতিষ্ঠান Institute of water modelling (IWM) দ্বারা একটি সমীক্ষা কাজ হাতে নেয়া হয়। বিগত সেপ্টেম্বর ২০০৪ সালে তারা সমীক্ষার চূড়ান্ত রিপোর্ট দাখিল করেছে। সমীক্ষার সুপারিশের ভিত্তিতে নাব্যতা সমস্যার স্বল্প, মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদী সমাধানের লক্ষ্যে প্রায় ৫৪৮৪৩.৩০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একটি প্রকল্প প্রণয়নের কাজ চূড়ান্ত হয়েছে। শীঘ্রই তা মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হবে।

- মংলা বন্দরের মাধ্যমে নেপালী ট্রানজিট পণ্য পরিবহণ: নেপালী ট্রানজিট পণ্য মংলা বন্দরের মাধ্যমে পরিবহণের সুযোগ থাকায় নেপালী পণ্য আকৃষ্ট করবার লক্ষ্যে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নৌ- পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের সম্মতিতে ৫০% বন্দর মাণ্ডল রেয়াত প্রদান করা হয়েছে। আশা করা যায় যে, বাংলাবান্ধা স্থল বন্দর পূর্ণমাত্রায় চালু হলে নেপাল এই বন্দর ব্যবহারে আগ্রহী হবে। তাছাড়া রূপশা ও লালনশাহ সেতু নির্মাণ হওয়ায় স্বল্প ব্যয়ে ও সহজে নেপালী পণ্য এই বন্দরের মাধ্যমে পরিবহনের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

সুপারিশমালা ও উপসংহার

সুপারিশমালা

১. মংলা বন্দরের বিদ্যমান সমস্যাসমূহের আশু সমাধান ও অর্থনৈতিক উন্নয়নের গतिकে ত্বরান্বিত করার জন্য আমাদের মতে নিম্নোক্ত ব্যবস্থাসমূহ গ্রহণ করা আবশ্যিকঃ
২. বন্দরের কর্মকর্তা- কর্মচারী-শ্রমিক সবার মধ্যে জবাবদিহীতা থাকতে হবে।
৩. যোগাযোগ ব্যবস্থার আরো উন্নয়ন করতে হবে।
৪. পণ্ডর চ্যানেলের নাব্যতা সমস্যার সমাধান করতে হবে এবং এ বিষয়ে সরকারকে এগিয়ে আসতে হবে। কেননা এ বিষয়টি অত্যন্ত ব্যয়বহুল যা সরকার এবং বিদেশী সহযোগিতা ছাড়া সম্ভব নয়। সুতরাং এক্ষেত্রে সরকারকে আন্তরিকভাবে এগিয়ে আসতে হবে।
৫. মংলা বন্দরের বর্তমান অবস্থা যেহেতু খুবই খারাপ। আর বর্তমানে এটা লোকসানী খাতে পরিণত হয়েছে। সুতরাং এক্ষেত্রে বিভিন্ন সংস্কারমূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। অর্থাৎ কি করলে মংলা বন্দর আবার আগের মত গতিশীল হতে পারবে সে বিষয়ে সকলকে এগিয়ে আসতে হবে। কোন কোন ক্ষেত্রে মংলা বন্দর লোকসান দিচ্ছে সেগুলো খুঁজে বের করতে হবে এবং এর সমাধানের ব্যবস্থা করতে হবে। আর এক্ষেত্রে দলমত নির্বিশেষে সবাইকে এগিয়ে আসতে হবে।
৬. আইনের যথাযথ প্রয়োগ থাকতে হবে। আর এই আইন সকলের জন্য সমান হতে হবে।
৭. দেশে রাজনৈতিক স্থিতিশীলতা বজায় রাখতে হবে। কেননা রাজনৈতিক অস্থিতিশীলতা হলে ব্যবসা-বাণিজ্যের ক্ষেত্রে প্রধান প্রতিবন্ধক। আর এক্ষেত্রে সকল রাজনৈতিক দলকে আন্তরিক মনোভাব দেখাতে হবে।
৮. ট্রেড ইউনিয়নবাজী, চাঁদাবাজী চিরতরে বন্ধ করতে হবে। কেননা এখান থেকেই চুরি এবং দুর্নীতির সূত্রপাত হয়ে থাকে এবং এসব কারণে বন্দরের সার্বিক কার্যকলাপ ব্যহত হয়।
৯. রেডিও, টেলিভিশনসহ বিভিন্ন প্রচার মাধ্যমে মংলা বন্দরের সমস্যাসমূহের চিত্র তুলে ধরতে হবে। যাতে এ সম্পর্কে সকলে অবগত হয় এবং বন্দর উন্নয়নে এগিয়ে আসে।
১০. ভালো কাজে অবদানের জন্য পুরস্কার এবং খারাপ কাজের জন্য শাস্তির বিধান থাকতে হবে যাতে করে সবাই ভালো কাজে উৎসাহী হয় এবং খারাপ কাজ থেকে বিরত থাকে।
১১. বন্দরকে আরো গতিশীল করার লক্ষ্যে বন্দরের সকল কাজে আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে।

১২. বন্দরের সকল প্রকার তথ্য কম্পিউটারে সংরক্ষণের ব্যবস্থা করতে হবে যাতে করে প্রয়োজনের সময় সহজেই যেকোন তথ্য পাওয়া যায়।
 ১৩. সরকারি খাতে যে সকল মালামাল আমদানি-রপ্তানি হয় তার উলেখযোগ্য একটা অংশ মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি করার ব্যবস্থা করতে হবে। আর এক্ষেত্রে সরকারী সহযোগিতা একান্ত কাম্য।
 ১৪. বন্দর চ্যানেল থেকে ডুবন্ত রেক উত্তোলনের ব্যবস্থা করতে হবে। আর এক্ষেত্রে সরকারী সহযোগিতা প্রয়োজন।
 ১৫. মংলা বন্দরের উন্নয়ন করতে হলে দীর্ঘমেয়াদে গভীর সমুদ্র বন্দর স্থাপন আবশ্যিক।
 ১৬. মংলা বন্দর দক্ষিণ-পশ্চিম, মধ্য ও উত্তর বাংলাদেশকে স্বল্প খরচে সেবা দিতে সক্ষম।
 ১৭. মংলা বন্দর নেপাল ও ভারতের ব্যবহারের যথেষ্ট সম্ভাবনা রয়েছে। সুতরাং তারা বন্দর ব্যবহার করতে চাইলে এক্ষেত্রে তাদেরকে সুযোগ করে দেয়া উচিত।
 ১৮. চট্টগ্রাম বন্দরকে যেমন মূল্যায়ন করা হয়েছে তেমন মংলা বন্দরকেও গুরুত্ব দেয়া উচিত।
 ১৯. গভীর সমুদ্র বন্দর স্থাপনের ক্ষেত্রে হিরণ পয়েন্ট অথবা আকরাম পয়েন্টকে আমরা বেছে নিতে পারি। কেননা এই জায়গা সমস্ত সমস্যামুক্ত। এখানে দুই ধারে সুন্দরবন থাকার কারণে এটা অনেক দিক থেকে নিরাপদ এবং এখানকার সমুদ্রের গভীরতা বেশী বিধায় জাহাজ ভেড়ার সুবিধা রয়েছে। সুতরাং এই দুই জায়গার যেকোন এক জায়গায় গভীর সমুদ্র বন্দর স্থাপন অতীব জরুরী।
- আমরা দৃঢ়ভাবে বিশ্বাস করি যে, উপরোক্ত সুপারিশগুলো যদি যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা হয় তাহলে মংলা বন্দর আবার পূর্বের মতো সচল হবে এবং আমাদের সার্বিক অর্থনৈতিক উন্নয়নের ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে।

উপসংহার

বাংলাদেশ ১৯৪৭ থেকে ১৯৭১ সাল পর্যন্ত পাকিস্তানী নব্য উপনিবেশিকদের শোষণের স্বীকার হয়েছিল। আর এ সময় তাদের অবহেলার কারণে কোন অবকাঠামো ক্ষেত্রেই তেমন উন্নয়ন হয়নি। একমাত্র স্বাধীনতার পর থেকেই আমাদের দেশে বলতে গেলে প্রকৃতপক্ষে অবকাঠামোগত উন্নয়ন শুরু হয়। আর মংলা বন্দরও অন্যতম একটা অবকাঠামো। শুরু থেকেই এই বন্দরের উন্নয়নের জন্য বেশ বরাদ্দ দেয়া হয়। মোটামুটি ১৯৭২ সালের পর থেকেই মংলা বন্দরের অর্থনৈতিক উন্নয়নের গতি ত্বরান্বিত হয়। আর চট্টগ্রাম বন্দরকে বেশী গুরুত্ব দেবার কারণে মংলা বন্দর দিন দিন পিছিয়ে পড়েছে। বিগত জোট সরকারের অবহেলার কারণে মংলা বন্দরের বর্তমান এই দূর্বস্থা। আর চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে সিংহভাগ আমদানি-রপ্তানি হবার জন্য বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষ মারাত্মকভাবে অবহেলিত হচ্ছে। কিন্তু এর মাঝেও আশার বাণী এই যে, বর্তমান আওয়ামী লীগ সরকার মংলা বন্দরের উন্নয়নের ক্ষেত্রে যথেষ্ট গুরুত্ব আরোপ করেছে এবং ইতোমধ্যেই মংলা বন্দরের মাধ্যমে বিদেশী গাড়ি আমদানি শুরু হয়েছে। সুতরাং আমরা আশা করতে পারি যে, অচিরেই মংলা বন্দর বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চল তথা গোটা বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখতে সক্ষম হবে।

সহায়ক গ্রন্থপঞ্জি

১. বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো : বাংলাদেশ পরিসংখ্যান বর্ষগ্রন্থ ১৯৯১, অর্থ মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সরকার।
২. বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো : বাংলাদেশ পরিসংখ্যান বর্ষগ্রন্থ ২০০০, অর্থ মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সরকার।
৩. বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো : বাংলাদেশ পরিসংখ্যান বর্ষগ্রন্থ ২০০১, অর্থ মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সরকার।
৪. অর্থনৈতিক উপদেষ্টা অনুবিভাগ অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০০৪।
৫. অর্থনৈতিক উপদেষ্টা অনুবিভাগ অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০০৬।
৬. অর্থনৈতিক উপদেষ্টা অনুবিভাগ অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০০৭।
৭. বাংলাদেশ গ্রন্থপঞ্জি ১৯৭৯।
৮. অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, অর্থ বিভাগ। অর্থনৈতিক উপদেষ্টা উইং। গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ অর্থনৈতিক জরিপ ১৯৮২-৮৩।
৯. বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহণ কর্তৃপক্ষ : বর্ষপত্র ২০০৪-২০০৫, ঢাকা।
১০. ECONOMIC ADVISER GOVERNMENT OF PAKISTAN. MINISTRY OF FINANCE, RAWALPINDI. PAKISTAN ECONOMIC SERVEY – 1965-66.
১১. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government of the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 1975-76.
১২. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government of the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 1976-77.
১৩. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government of the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 1977-78.
১৪. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government of the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 1978-79.
১৫. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government of the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 1985-90.
১৬. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government of the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 1989-90.
১৭. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 1997.
১৮. Economic Adviser's Wing, Finance Division, Ministry Of Finance, Government of the people's Republic of Bangladesh. Bangladesh Economic Review – 2003.
১৯. Bangladesh journal of political Economy volume 23. Novembers 1 & 2, 2006
২০. Lester, D. James. Writing Research Papers. A Compleate Guide.

২১. Turbin, Kate L. – A manual for writers of term papers. Thesis and Dissertations (Fifth Edition)
২২. C. R Kothari. (2005), Research Methodology: Methods & Techniques, 2nd ed. New Delhi: New age International (p) Ltd.
২৩. Port Information, 2002-2003, Mongla Port Authority.
২৪. মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, - বাজেট, অর্থ বৎসর, ২০০৬-০৭।
২৫. মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ মংলা, বাগেরহাট। মংলা বন্দরের সারসংক্ষেপ।
২৬. মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, হিসাব বিভাগ, মংলা, বাগেরহাট।
২৭. কামাল, ড. আবুল (১৯৯২), “সামাজিক বিজ্ঞান গবেষণা পদ্ধতি ও প্রক্রিয়া উচ্চতর সামাজিক বিজ্ঞান গবেষণা কেন্দ্র”, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়।
২৮. খান জাফর রেজা, রুমি সৈয়দ রফিকুল আলম, শেখ আবু হানিফ। বাংলাদেশ ভূগোল (নির্বাচিত প্রবন্ধমালা)
২৯. চৌধুরী মোয়াজ্জেম হোসেন। অর্থনৈতিক ও বাণিজ্যিক ভূগোল।
৩০. ইসলাম সিরাজুল। অর্থনৈতিক ভূগোল বিশ্ব ও বাংলাদেশ। ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়।
৩১. চৌধুরী জামিল (সংকলিত ও সম্পাদিত) (১৯৯৪), “বাংলা বানান অভিধান”। ঢাকা: বাংলা একাডেমী।
৩২. খান মো: মোয়াজ্জেম হোসেন। বাংলাদেশের সার্বিক পরিবহন ব্যবস্থায় নৌ পরিবহনের ভূমিকা, ষোড়শ দ্বিবার্ষিক সম্মেলন, বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমিতি-এ উপস্থাপিত প্রবন্ধ।
৩৩. ইসলাম, সিরাজুল: বাংলা পিডিয়া: বাংলাদেশ জাতীয় জ্ঞানকোষ, খন্ড ৫, ঢাকা: বাংলাদেশ এশিয়াটিক সোসাইটি।
৩৪. আলম ড: খুরশিদ (২০০৩), “সমাজ গবেষণা পদ্ধতি” ঢাকা: মিনার্ভা পাবলিকেশন।
৩৫. ছিদ্দিকী, রহমত আলী (২০০২) “সামাজিক গবেষণা পদ্ধতি, তত্ত্ব ও প্রয়োগ”, “পাঠ্যপুস্তক বিভাগ, বাংলা একাডেমী, ঢাকা।
৩৬. ছিদ্দিকী, হাফিজ গোলাম আজম (১৯৮৫), “ বাংলাদেশের অর্থনীতি” বাংলা একাডেমী, ঢাকা।
৩৭. ‘প্রথম আলো’ ৩ জুন ২০০৯, অর্থবাণিজ্য কলাম। ঢাকা, বাংলাদেশ।
৩৮. ‘দৈনিক সমকাল’ ২০ জুন ২০০৮। ঢাকা, বাংলাদেশ।
৩৯. ‘দৈনিক সমকাল’ ১৮ এপ্রিল ২০০৮। ঢাকা, বাংলাদেশ।
৪০. ‘দৈনিক সংগ্রাম’ ১৯ এপ্রিল ২০০৮। ঢাকা, বাংলাদেশ।
৪১. ‘দৈনিক ইত্তেফাক’ ২০ এপ্রিল ২০০৮। ঢাকা, বাংলাদেশ।