



মংলা বন্দরের ৫০ বর্ষ পূর্তি

ব্যবস্থাপনা : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

অঙ্গসজ্জা ও পরিকল্পনা : লাইমলাইট

মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর বাণী



মংলা বন্দরের সুবর্ণজয়ন্তী উপলক্ষে আমি দেশবাসী, বন্দরের শ্রমিক কর্মচারী এবং কর্মকর্তাদের আন্তরিক শুভেচ্ছা ও অভিনন্দন জানাই।

মংলা বন্দর নদীমার্গিক বাংলাদেশের পশ্চাৎভূমির সাথে নৌপথের মাধ্যমে সংযুক্ত। এ সুবিধার পূর্ণ সদ্ব্যবহারের মাধ্যমে বন্দরের আমদানী, রপ্তানী ও বাণিজ্যিক কার্যক্রম ক্রমবর্ধমান হারে প্রসারিত হবে বলে আমার বিশ্বাস। আমরা এ

বন্দরের সন্নিকটে রপ্তানী প্রক্রিয়া অঞ্চল, বন্দর সহায়ক বিভিন্ন শিল্পপ্রতিষ্ঠান গড়ে তুলেছি যা দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও কর্মসংস্থানে বিশেষ অবদান রাখবে। আমাদের সরকার বন্দরের নাব্যতা রক্ষার জন্য পত্তর চ্যানেলের ড্রেজিং কাজ হাতে নিয়েছে। এ ছাড়া মংলা বন্দর পর্যন্ত রেলপথ সম্প্রসারণ, রূপসা নদীর উপর সেতু নির্মাণ, ঢাকা-মাওয়া-মংলা সড়ক নির্মাণ, নেপালের সাথে ট্রানজিট বাণিজ্য সম্প্রসারণ ইত্যাদি সহ অবিচ্ছিন্ন উন্নয়নের লক্ষ্যে আমরা প্রয়োজনীয় ও কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করছি।

কঠোর পরিশ্রমের মাধ্যমে বন্দরের কার্যক্রমকে আরো গতিশীল করে তোলার জন্য আমি সংশ্লিষ্ট সকলকে উদাত আহ্বান জানাই।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক

শেখ হাসিনা
প্রধান মন্ত্রী
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

আলোর পথে মংলা বন্দর

দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলে অবস্থিত মংলা বন্দরের যাত্রাবন্দী পন্থা মেঘনা ও যমুনার পূর্ব তীর দিয়ে গঠিত। আজ থেকে পঞ্চাশ বছর আগে চালনা একটি নোঙ্গর স্থান হিসেবে পরিচিতি লাভ করে। পরবর্তীতে পত্তর নদীতে বিভিন্ন কারণে বিপুল পরিমাণ পলি পড়ায় নদীর গভীরতা হ্রাস পেলে ১৯৫৪ সালে এই বন্দরকে বর্তমান স্থানে স্থানান্তরিত করা হয়। নদীর মোহনা থেকে প্রায় ৮০ মাইল দূরে অবস্থিত এই বন্দরের জেটির ৬/৭ মাইলের মধ্যে এখনও বেশ পলি জমা পরিলক্ষিত হচ্ছে। অপেক্ষাকৃত অধিক ড্রাফট এর জাহাজগুলোকে জেটি হতে প্রায় ১৪/১৫ মাইল দূরে হারবারিয়ায় নোঙ্গর করতে হয়। সেখানে বার্জে মালামাল খালাস করা অসুবিধা না হলেও শ্রমিকদের মংলা থেকে বহু পথ অতিক্রম করে জাহাজে যেতে হয় ফলে বিপুল অর্থ ও মূল্যবান সময়ের অপচয় হয়। এ অঞ্চলে এখনও যোগাযোগের প্রয়োজনীয় অবকাঠামো ত্রিকমত পড়ে না ওঠায় চট্টগ্রাম বন্দরের মত রেল বা সড়ক পথে মালামাল পরিবহনের খরচ অগ্রহণযোগ্য হয় না। সব বন্দরেই কিছু কিছু প্রশাসনিক কর্ম পদ্ধতি ও ব্যবস্থাপনার সমস্যা থাকে, মংলা বন্দরও এর ব্যতিক্রম নয়। বন্দরের বিভিন্ন সমস্যাগুলো চিহ্নিত করে সেগুলো সমাধানের মাধ্যমে কিভাবে বন্দর ব্যবহারকারীদের আকৃষ্ট করা যায় সেটাই হল এই আলোচনার মূল লক্ষ্য।

এছাড়া যে সমস্ত বন্দর সুবিধাদি প্রধান প্রয়োজন সেগুলো নিম্নরূপ :

ক। মেঝারতের ব্যবস্থা
খ। বাকোরিং
গ। চিকিৎসা সুবিধা
ঘ। আবহাওয়া পরিষ্কারের ব্যবস্থা
ঙ। চিত্ত বিশ্রাম

সমাধান : উপরিপ্রতিস্থিত সুবিধাদি প্রধান বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হচ্ছে।

উপযুক্ত কর্ম পরিবেশ সৃষ্টি
বন্দরে উপযুক্ত কর্ম পরিবেশ অব্যাহত রাখা একটা গুরুত্বপূর্ণ ফ্যাক্টর। এর অভাবে যে কোন সময় অচলাবস্থার সৃষ্টি হতে পারে। অন্যান্য এলাকার মত মংলা বন্দরে আর্থিকতা ও বিভিন্ন দলের রাজনীতিকরণের প্রভাব বেশ পরিলক্ষিত হয়। যে সমস্ত উৎপাদক কর্ম পরিবেশ নিয়ন্ত্রণ করে সেগুলো হল :

ক। শ্রমিক ইউনিয়নদের বিভিন্ন কার্যকলাপ
খ। বন্দরের আওতা বিত্তাঙ্গীয় সম্পর্ক
গ। কর্মচারীদের দৈনন্দিন জীবনের সুবিধাদি প্রধান
ঘ। অপত্যবন্দরতা

ম) মারচেন্ট শ্রমিক নিয়োগের ব্যবস্থা করা
সমাধান : ইতোমধ্যে বেশ কিছু সংস্থার ইপিজেডকে ভূমি বরাদ্দ করা হয়েছে এছাড়া অন্যান্য সমস্যাগুলোর সমাধানের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হচ্ছে।

বন্দরের ভবিষ্যত :
মংলা বন্দর দেশের একটি শক্তজনক সংস্থা। এর নীতি বাস্তবিক আয় ২০ কোটি টাকা। বন্দরের মাধ্যমে প্রকৃষ্ট বিক্রয় কয়েকশ বেসী সরকারী রাজস্ব আদায় করে। স্বাভাবিকভাবেই আমদানী রপ্তানীকারকগণ আরো বেশী লাভবান হন। এই বন্দরের সৃষ্টি পরিচালনার উপর বহু মানুষের জীবিকা নির্ভর করে। দেশের অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখার জন্য তাই একে বন্দর কেবল বর্তমানের মধ্যে থাকলে চলবে না, বিজ্ঞান ও প্রযুক্তির ক্রমবর্ধমান উন্নয়নের সাথে তালে তাল মিলিয়ে এর ভবিষ্যতের কথা চিন্তা করতে হবে। এ জন্য প্রয়োজন বন্দরের অন্ততঃ ২০২০ সালের দূরদৃষ্টি। তবে বন্দরের দূরদৃষ্টি নির্ণয়ে সবচেয়ে বড় রূপরেখা নির্ধারিত হবে বন্দরে

জাহাজ আগমন ও নির্গমনের চাহিদার উপর। উপরিপ্রতিস্থিত বিভিন্ন সমস্যার সমাধান চাড়াও বেশ কিছু পরিবর্তনশীল বিষয়ে বিবেচনা করতে হবে। নির্দিষ্ট জাতীয় বিষয়গুলো বন্দরের দূরদৃষ্টি নির্ণয়ে প্রত্যক্ষভাবে জড়িতঃ

ক। বন্দর ব্যবহারের সরকারের নীতি
খ। অর্থনৈতিক বিদ্যমান প্রতিস্থা
গ। দক্ষিণ এশিয়ায় সর্বত্র সড়ক যোগাযোগ উন্নয়ন
ঘ। বিদেশের জন্য ট্রানজিট বন্দর হিসাবে পৃষ্ঠিত
ঙ। প্রকল্প শুরু করার পূর্বে অর্থের বিনিময় মূল্য বিবেচনা
চ। কিছু কিছু প্রকল্প ব্যক্তিগত মালিকানাধীনে প্রধান
উপরিপ্রতিস্থিত বিষয়গুলোতে বেশ কিছু পরিবর্তনশীল ও অপরিমিতমাত্রা ফ্যাক্টর রয়েছে। এদের মধ্যে জাতীয় পর্যায়ের ফ্যাক্টরগুলো বর্তমানের মত স্বাভাবিকভাবে চলতে থাকলে বন্দরের কার্যক্রমতা বহুরে প্রায় ১০% বৃদ্ধি পাবে বলে আশা করা যায়।

প্রতি মন্ত্রীর বাণী

মংলা বন্দরের ৫০ বছর পূর্তিতে আমি খুবই আনন্দিত। এ উপলক্ষে আমি বন্দরের সকল স্তরের শ্রমিক-কর্মচারী ও কর্মকর্তা এবং বন্দর ব্যবহারকারীসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে জানাই আন্তরিক শুভেচ্ছা। মংলা বাংলাদেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম সমুদ্র বন্দর এবং দেশের আমদানী রপ্তানী বাণিজ্যের একটি উল্লেখযোগ্য অংশ এই বন্দরের মাধ্যমে সম্পাদিত হয়। বাংলাদেশের অর্থনীতিতে মংলা বন্দরের অমিত সম্ভাবনা থাকা সত্ত্বেও পলি জমে পত্তর চ্যানেলের গভীরতা কমে যাওয়ায় আমরা এই বন্দরের কামা ব্যবহার নিশ্চিত করতে পারছিলাম। এই অবস্থা থেকে উত্তরণের জন্য প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সরকার পত্তর চ্যানেল ড্রেজিং শুরু করেছে। আশা করা যায় অদূর ভবিষ্যতে মংলা বন্দরে বেশী ড্রাফটের জাহাজ আসবে এবং দেশের আমদানী ও রপ্তানী বাণিজ্যের ক্রমবর্ধমান চাহিদা পূরণে এই বন্দর কার্যকর ভূমিকা পালনে সক্ষম হবে।



আমি মংলা বন্দরের অবকাঠামো ও প্রযুক্তিগত উন্নয়ন এবং জনশক্তির সর্বাধিক দক্ষ ব্যবহারের পক্ষে আমার সমর্থন ব্যক্ত করছি, যাতে এই বন্দর বিশ্বের উন্নত বন্দরগুলির সাথে প্রতিযোগিতায় অবতীর্ণ হতে পারে।

আমি মংলা বন্দরের ভবিষ্যতে সাফল্য ও সমৃদ্ধি কামনা করছি।

জয় বাংলা জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক।

মোফাজ্জল হোসেন চৌধুরী মায়ী
বীর বিক্রম, এম.পি
প্রতি মন্ত্রী
নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পলিজনিত সমস্যা

পত্তর নদীতে পলি পড়ার কারণ নির্ণয় ও প্রতিরোধ করার জন্য নির্দিষ্ট জরীপ চালানো হয় :

ক। পত্তর বিস্তার ঠিকি প্রকল্প (১৯৮১-৮৪)
খ। ম্যাথোমিটিক্যাল মডেল টিটি অব পত্তর-দিকা (১৯৯১)
গ। মংলা গেট এরিয়া ডেল্টাপেটেন্ট টিটি (১৯৯৫)
ঘ। পোর্টস অথরিটি প্রকল্প টিটি (১৯৯৮)

প্রকল্পগুলো বাস্তবায়নের জন্য ১২টি সীমা সুপারিশ করা হয় তবে ফলশ্রুতি সাক্ষরতার জন্য আরো পর্যবেক্ষণ করার উপদেশ দেয়া হয়। যে সমস্ত মূল কারণে পলিজনিত সমস্যা দেখা দিয়েছে সেগুলো হলঃ

ক। উজানে নদীর স্বাভাবিক গতি বিঘ্নকরণ
খ। বিভিন্ন যানের মাধ্যমে পলি অপসারণ
গ। পাত ড্রেপে নদী প্রবাহ হ্রাস
ঘ। বিভিন্ন কৃত্রিম উপায়ে জোয়ারের পানি আটকানো

সমাধান : গুলি দূর করার জন্য ১৯৯১-৯২ সালে বিদেশী কন্সট্রাক্টর দিয়ে প্রায় ৩৬ লক্ষ ঘন মিটার পলি সরানো হয়েছিল কিন্তু পরবর্তীতে মেনটেনেন্স ড্রেজিং না করায় নদী আবারো ভরাট হতে থাকে। গত ২৩শে জুন ২০০০ থেকে অন্য আর একজন কন্সট্রাক্টরের মাধ্যমে পত্তর বেকন এলাকায় কাটার সাক্ষর ড্রেজার দ্বারা ড্রেজিং শুরু করা হয়েছে। দক্ষিণ নোঙ্গর এলাকায় ১৫ই সেপ্টেম্বর ২০০০ থেকে ট্রেসিং সাক্ষর হপার ড্রেজার দ্বারা ড্রেজিং করা হচ্ছে। এ দিকে জাহাজ ভিড়বার জন্য পলি উন্নয়ন বোর্ডের ড্রেজার দ্বারা প্রতিদিনই জেটির সন্ধ্যাতপে ড্রেজিং করা হচ্ছে। মংলা ও চট্টগ্রাম বন্দর সফলভাবে কোম্পানী গঠন করে বিভিন্ন ধরনের ড্রেজার দিয়ে প্রতিদিনই ড্রেজিং করার বিষয়টি বিবেচনামূলক রয়েছে।

সুষ্ঠু নেভিগেশনের প্রয়োজনীয়তা

মংলা বন্দরে প্রবেশ করার জন্য জাহাজকে প্রথমতঃ বন্দর থেকে প্রায় ৮০ মাইল দক্ষিণে মেঘনার তীরে আসতে হয়। সাধারণতঃ লাইট-হাউজের আলো দেখে জাহাজ বন্দরে প্রবেশ করে কারণ বিভিন্ন কারণে দূর থেকে বয়ার লাইট দেখা যায় না। এ ছাড়াও পলির স্রোতে বয়া কোন কোন সময় ছিড়ে যায়। চ্যানেলে সুষ্ঠু নেভিগেশনের জন্য যে সমস্ত জিনিসের প্রয়োজন সেগুলো হচ্ছেঃ

ক। লাইট হাউজ / বেকন স্থাপন
খ। বয়া ও বাতি
গ। রেকমুক্ত চ্যানেল
ঘ। উন্নত টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা
ঙ। উপযোগী জাহাজ
চ। উন্নত পাইলটিং

সমাধান : উপরিপ্রতিস্থিত সমস্যাগুলো সমাধানের জন্য ইতোমধ্যে বিভিন্ন প্রকল্প হাতে নেওয়া হয়েছে।

উপযুক্ত হ্যাভলিগ যন্ত্রপাতি আনয়ন

যুগের চাহিদার সাথে জাহাজের মালামাল হ্যাভলিগ এর প্রয়োজনীয়তা পরিবর্তিত হয়েছে। মংলা বন্দরে বর্তমানে বছরের ৩০ লক্ষ মেঃ টন মালামাল হ্যাভলিগ হয় অদূর ভবিষ্যতের কথা চিন্তা করে যুগোপযোগী হ্যাভলিগ যন্ত্রপাতি আনার জন্য এখন থেকেই পরিকল্পনা করা হয়েছে। সেই সাথে বর্তমান যন্ত্রপাতি সচল রাখার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হচ্ছে।

অবকাঠামোগত অসুবিধা

পশ্চাৎ-ভূমির সাথে সুষ্ঠু যোগাযোগ ব্যবস্থা থাকার বন্দর ব্যবহারের একটা পূর্বশর্ত। চট্টগ্রাম বন্দরের তুলনায় মংলা বন্দরের যোগাযোগের অবকাঠামো উন্নত না হওয়ায় বন্দর ব্যবহারকারীরা স্বাভাবিকভাবেই মংলা বন্দর ব্যবহারে অনুরাগী হচ্ছে। জাতীয় পর্যায়ে যে সমস্ত অবকাঠামোর বিশেষ প্রয়োজন সেগুলো হচ্ছেঃ

ক। ঢাকা-মাওয়া-মংলা সড়ক প্রশস্তকরণ
খ। রূপসা নদীর ওপর সেতু
গ। পাকশী সড়ক সেতু
ঘ। বন্দরে রেল যোগাযোগ
ঙ। ফলদার হাটে বিমানবন্দর
চ। মংলা জমনিরোল হাটা
ছ। ইনল্যান্ড কন্টেনার ডিপো
জ। মাটিপারপাস জেটি

সমাধান : উপরিপ্রতিস্থিত প্রকল্পগুলোর মধ্যে বেশ কিছু প্রকল্প বিভিন্ন পর্যায়ে বাস্তবায়নমূলক রয়েছে।

বন্দর সুবিধাদি প্রধান

কোন বন্দরে কি কি সুবিধাদি পাওয়া যায় সেগুলো জাহাজ আসার জন্য পূর্বশর্ত। সুবিধাদি না থাকলে অনেক সময়ই জাহাজ আসতে চায় না। বর্তমানে বন্দরে ৫টি জেটি, ৮টি সুরিং, ১৯টি এ্যাকোরিজ, ৪টি ট্রানজিট শেড, ২টি ওয়ার হাউজ ও ৩টি কন্টেইনার ইয়ার্ড রয়েছে। এখানে ৬মিটার ড্রাফটের জাহাজ অনায়াসে ডিড্রুত পারে।

সমাধান : প্রশাসন ও বন্দর ইউনিয়নগুলোর বৈষম্য

সমস্যার কোন সহজ সমাধান নেই। কঠোরতা কোন কোন সময় ফলশ্রুতি হয় তবে বিপরীতেও ঘটতে পারে। নমনীয়তা এক্ষেত্রে বন্দরকে ইউনিয়নদের হাতে জিঁপি করে আবার অন্যদিকে ভাল ফলও দিতে পারে। তাই সমাধানের জন্য প্রয়োজন শ্রমিক ও প্রশাসনের মধ্যে ভাল বোঝাপড়া। এই নীতিতেই বর্তমানে বন্দর এগিয়ে চলছে। কথিত অপত্যবন্দরতা রোধের জন্য মাঝে মাঝে মনিটরিং টিম দিয়ে পরিদর্শন করা হচ্ছে তবে এ জন্য প্রয়োজন সকলের ঐকান্তিক সহযোগিতা।

বন্দরে নিরাপত্তা রক্ষার ব্যবস্থা

যে নীতির ওপর স্থলে পুলিশ টেশনের সীমানা চিহ্নিত হয় সেই একই নীতি বন্দরেও প্রয়োগ করলে কিছু অসুবিধা হয়। যেমন নদী এরূপ সীমানা হলে, আর সেই নদীতে কোন অপরাধ ঘটলে অপরাধী এক খানায় অপরাধ করে অন্য খানায় সহজে আত্মপোষন করতে পারে। পত্তর নদীতে নোঙ্গর করা জাহাজগুলোর ক্ষেত্রে এই সমস্যটি প্রায়ই দেখা দেয়, মংলা বন্দরে এলাকা সুদৃষ্টি, এর সব অংশটুকু এক পুলিশ ফাঁড়ির মধ্যে থাকলে আইন প্রয়োগে কোন অসুবিধা থাকবে না। যে সমস্ত ফ্যাক্টর এই নিরাপত্তার সাথে জড়িত সেগুলো হচ্ছেঃ

ক। সমস্ত বন্দর এলাকা জুড়ে একটা থানা স্থাপন
খ। প্রয়োজনে পুলিশ ও কোস্টগার্ডকে নিয়মিত প্রদান
গ। আইন প্রয়োগকারী সংস্থাদের সাথ নিবিড় সংযোগ
ঘ। বন্দর গ্রহণীদের সংখ্যা বৃদ্ধি

সমাধান : বন্দর এলাকা জুড়ে থানা গঠনের কার্যক্রম অব্যাহত রয়েছে। প্রত্যেক মাসে বন্দরে বিভিন্ন আইন প্রয়োগকারী সংস্থাদের সমস্যাগুলোর সমাধানকল্পে সভা অনুষ্ঠিত হয়। প্রশিক্ষণের মাধ্যমে বন্দরের নিরাপত্তা গ্রহণীদের মানোন্নয়ন ও শৃঙ্খলা বৃদ্ধি করা হচ্ছে।

প্রশাসনিক ও আইনগত জটিলতা দূরীকরণ

বন্দরে যে কার্যপদ্ধতি প্রচলিত রয়েছে তা বর্তমান প্রয়োজনীয়তা মেটাতে সক্ষম নয়। এজন্য প্রয়োজন যুগোপযোগী কার্যপদ্ধতি যা অল্প সময়ে সঠিক কাজ করতে পারে। বন্দরে অবস্থানরত বিভিন্ন জাহাজের বিরুদ্ধে এডমি-রালটি কেস চলছে যার নিষ্পত্তি ঘটতে প্রচুর অর্থ ও সময় ব্যয় হচ্ছে। ফলে বন্দরের সুনাম খর্ব হচ্ছে অন্য দিকে বিদ্যমান ব্যবহারকারীরাও বন্দরে জাহাজ আনতে নিরুৎসাহিত হচ্ছেন।

বিদ্যমান জটিলতাগুলো নিম্নরূপ :

ক। পত্তর বিস্তার কারণে বিলম্ব
খ। আইনগত জটিলতার কারণে বিলম্ব
গ। বর্ধিতবিশ্বের সাথে আইটি আদান-প্রদান
ঘ। কম্পিউটার সুবিধাদির পূর্ণ ব্যবহার না করা

সমাধান : উপরিপ্রতিস্থিত সমস্যাগুলো সমাধানের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে।



কমডোর কে এম আহমেদ
(জি) এনসিসি পিএসসি বিএন

চেয়ারম্যান মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

বন্দর ব্যবহারকারীদের আকৃষ্ট করণে প্রচেষ্টা
বর্তমান প্রতিযোগিতার বিশেষ সাফল্যের চাবিকাঠি হচ্ছে বিভিন্ন সুবিধাদির প্রদানের মাধ্যমে বন্দর ব্যবহারকারীদের আকৃষ্ট করা। যে সমস্ত সুবিধাদি প্রধান করলে বন্দরকে আকৃষ্ট করা যায় সেগুলো হচ্ছেঃ

ক। শিল্প কারখানা স্থাপনের জন্য ভূমি বরাদ্দ
খ। অফিসের জন্য ভূমি প্রদান
গ। নেগোশিয়েবল টেরিফের ব্যবস্থা গ্রহণ



সচিবের বাণী

মংলা বন্দরের পঞ্চাশ বছর পূর্তি একটি উল্লেখযোগ্য ঘটনা। যে কোন প্রতিষ্ঠান অর্ধ শতাব্দী ধরে কাজ করছে, জাতীয় অর্থনীতিতে অবদান রাখছে, এটা সব সময়ের জন্য একটি আনন্দদায়ক বিষয়। আর নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সচিব হিসাবে মংলা বন্দরের ৫০ বছর পূর্তিতে আমি আনন্দ প্রকাশ করছি।

বাংলাদেশের দৃষ্টি সমুদ্র বন্দরের মধ্যে মংলা অন্যতম। দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের মংলা বন্দর গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। মংলা রপ্তানী প্রক্রিয়াজাতকরণ এলাকাসহ মংলা বন্দর শিল্প এলাকায় দ্রুত অবকাঠামো নির্মাণ এবং সেখানে ব্যাপক শিল্প কলকারখানা প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে বিনিয়োগকারীদের উৎসাহিত করা এবং মংলা বন্দরের মাধ্যমে নেপাল ও ভূটান এর ট্রানজিট বাণিজ্য সম্প্রসারণের জন্য সরকার যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। বর্তমান বিশ্ব অর্থনীতির নতুন প্রেক্ষাপটে একবিংশ শতাব্দীর চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় মংলা বন্দর তার সমস্যাগুলো কাটিয়ে উঠে উত্তরোত্তর সমৃদ্ধি ও উন্নতির পথে এগিয়ে যাবে বলে আমি বিশ্বাস করি। দেশের আমদানী রপ্তানী বাণিজ্যের প্রসারে বন্দর ব্যবহারকারীদের সহায়তায় মংলা বন্দর জাতীয় অর্থনীতিতে আরো দৃঢ় ভূমিকা পালন করতে সক্ষম হবে - এ কামনা করি।

মংলা বন্দরের পঞ্চাশ বছর পূর্তি উপলক্ষে মংলা বন্দরের কর্মকর্তা, কর্মচারীগণ এবং বন্দর ব্যবহারকারীদের আমি আন্তরিক অভিনন্দন জানাই।

সচিব
নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
গণ-প্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার