



घोघा ते दहेज रो रो फेरी सेवेचे उद्घाटन केल्यानंतर दहेज येथे सार्वजनिक सभेत पंतप्रधानांनी केलेले भाषण

Posted On: 22 OCT 2017 2:48PM by PIB Mumbai

नवी दिल्ली, 22 ऑक्टोबर 2017

माझ्या पिरय बंधू आणि भगिनीनो,

मित्रांनो, शेतामध्ये डुलणा-या पिकांना पाहून शेतक-यांच्या मनात ज्या भावना येतात, सुंदर सा माठ, मातीची भांडी, मातीच्या पणत्या बनवणा-या कुंभाराला ती बनवून तयार झाल्यानंतर जो सुखद अनुभव येतो, जो आनंद एखाद्या वीणकराला सुंदरसा गालिचा बनवल्यानंतर होतो, अगदी तसाच अनुभव या वेळी मला येत आहे. असे वाटत आहे की जणू काही अगदी काही वेळापूर्वी मी सव्याशे कोटो देशवासीयांच्या इच्छांचा, त्यांच्या भावनांचा स्वतः अनुभव घेऊन या ठिकाणी आलो आहे.

घोघा पासून दहेजपर्यंतच्या मार्गावर सागरावर व्यतित केलेल्या प्रत्येक क्षणा क्षणी मी हाच विचार करत होतो की सरत चाललेला हा काळ एक नवा इतिहास लिहित असून, एका नव्या भविष्याचे दरवाजे खुले करत आहे. या दरवाजातून पुढे जात आम्ही न्यू इंडियाचा मजबूत पाया रचणार आहोत, न्यू इंडियाचे स्वप्न साकार करणार आहोत. देशाच्या जनशक्तीनेच आणि या सामर्थ्याचा योग्य वापर करण्याचे स्वप्न सरदार पटेलोपासून डॉक्टर बाबासाहेब आंबेडकरांपर्यंत सर्वांनी पाहिले होते. आज आम्ही त्यांच्या या स्वप्नाशी संबंधित एक टप्पा पूर्ण केला आहे.

घोघा-दहेज च्या दरम्यान ही फेरी बोट सेवा सौराष्ट्र आणि दक्षिण गुजरातच्या कोटी-कोटी लोकांचे जीवनच सोपे बनवणार नसून उलट त्यांना आणखी जवळ घेऊन येईल.

या फेरी सेवेमुळे संपूर्ण क्षेत्रात सामाजिक-आर्थिक विकासाचे एक नवे युग सुरू होईल. जे युवक या व्यवस्थेचा फायदा करून घेतील, त्यांच्यासाठी रोजगाराच्या नव्या संधी उपलब्ध होतील. किनारपट्टीलगतचे नौकानयन आणि किनारपट्टीलगतच्या पर्यटनाचा एक नवा अध्याय देखील याच्याशी जोडला जाणार आहे.

घोघा-दहेज के बीच ये ferry सौराष्ट्र और दक्षिण गुजरात के करोड़ों-करोड़ों लोगों की जिंदगी को न सिर्फ आसान बनाएगा, बल्कि उन्हें और निकट ले आएगा।

भविष्यात आपण सर्वच या फेरी सेवेने आणि या ठिकाणी आलेल्या लोकांनो जरा लक्ष देऊन एका, भविष्यात आपण या फेरी सेवेने हजीरा, पीपावाओ, जाफराबाद, दमणदीव या सर्व महत्त्वाच्या ठिकाणांशी जोडले जाणार आहोत.

मला असे सांगण्यात आले आहे की येणा-या काही वर्षात या फेरी सेवेचा विस्तार सूरतच्या पुढे हजीरा आणि नंतर मुंबईपर्यंत घेऊन जाण्याची सरकारची योजना आहे. कच्छच्या आखातात देखील अशा प्रकारचा प्रकल्प सुरू करण्यात येणार असल्याची चर्चा सुरू आहे. त्यांनी खूपच काम पुढे नेले आहे आणि मी राज्य सरकारच्या या प्रयत्नांना खूप खूप शुभेच्छा देतो आणि भारत सरकारच्या वतीने संपूर्ण सहकार्य दिले जाईल याची हमी मी देतो.

सरकारचा हा प्रयत्न दहेज समवेत संपूर्ण दक्षिण गुजरातच्या विकासाविषयी सरकारच्या कटीबद्धतेचे एक जीते-जागते उदाहरण आहे. भडूच समवेत दक्षिण गुजरातमध्ये औद्योगिक विकासाची गती वाढवण्यासाठी दहेज आणि हजीरा सारख्या केंद्रांवर आम्ही विशेष लक्ष केंद्रित केले आहे. पेट्रोलियम, रसायने आणि पेट्रोकेमिकल्स गुंतवणूक प्रदेशाच्या स्थापनेबरोबरच रेल्वेचे जाळे, रस्त्यांची जोडणी यावर जे काम झाले आहे, त्याचा आतापर्यंत कोणी विचार देखील केला नसेल.

हजीरामध्येही पायाभूत सुविधांच्या विकासावर भर देण्यात आला आहे. येणा-या काही वर्षात दिल्ली-मुंबई औद्योगिक मार्गिकेचा फायदा देखील या क्षेत्रांना मिळणार आहे. गुजरातचा सागरी क्षेत्रातील विकास संपूर्ण देशासाठी एक आदर्श आहे. रो रो फेरी सेवेचा प्रकल्प देखील दुस-या राज्यांसाठी एक आदर्श प्रकल्पाप्रमाणे काम करेल, अशी मला आशा आहे. हमने जिस तरह वर्षों की मेहनत के बाद इस तरह के project में आने वाली दिक्कतों को समझा, उसे दूर किया, उन दिक्कतों को कम से कम आएं, भविष्य में अगर नया project बनाना है; उस दिशा में गुजरात ने बहुत बड़ा काम किया है।

मित्रांनो, केवळ आजच नाही तर शेकडो वर्षांपासून जलवाहतुकीच्या संदर्भात भारत दुस-या देशांच्या खूपच पुढे राहिलेला आहे. दुस-या देशांपेक्षा आपले तंत्रज्ञान खूपच जास्त चांगल्या प्रकारचे असायचे. पण हे देखील खरे आहे की गुलामगिरीच्या खूपच मोठ्या कालखंडात आपल्या श्रेष्ठत्वाचा आपल्याला विसर पडत गेला, आपल्या इतिहासातून शिकवण घेणे हळू हळू कमी कमी होत गेले. नवनिर्मिती कमी होण्याबरोबरच ज्या क्षमता होत्या त्या देखील हळू हळू इतिहासजमा होत गेल्या. नाहीतर ज्या देशाच्या नाविक क्षमतेचे सामर्थ्य अनेक शतकांपासून संपूर्ण जगाला मान्य होते, त्याच देशात स्वातंत्र्यानंतर जलवाहतुकीला पूर्णपणे दुर्लक्षित करण्यात आले, विस्मरण करण्यात आले.

मित्रांनो, आज देखील भारतात रस्ते वाहतुकीचा वाटा 55 टक्के आहे, रेल्वे 35 टक्के मालवाहतूक करते आणि जलमार्ग सर्वात स्वस्त आहेत तरी देखील त्यांचा वाटा पाच किंवा सहा टक्के आहे. खरेतर तिस-या देशांमध्ये जलवाहतूक आणि किनारपट्टीलगतच्या वाहतुकीचा वाटा जवळ जवळ 30 टक्क्यांपेक्षाही जास्त असल्याचे दिसते. हेच आपले वास्तव आहे, हेच आपल्यासाठी आव्हान आहे आणि हीच परिस्थिती बदलण्याचा निर्धार करून पुढे वाटचाल करायची आहे.

आज हे ऐकून तुम्हाला आश्चर्य वाटेल की देशाच्या अर्थव्यवस्थेवर लॉजिस्टिक्स म्हणजे मालवाहतुकीच्या नियोजनाचा बोजा 18 टक्के आहे. म्हणजेच मालाला देशाच्या एका भागातून दुस-या भागात घेऊन जाण्यासाठी होणारा खर्च इतर देशांच्या तुलनेत आपल्या देशात जास्त होत आहे. त्यामुळेच गरीब व्यक्तींना ज्या वस्तूंची गरज असते त्या वस्तू वाहतूक खर्चांमुळे महाग होत जातात. जर आपण जलवाहतुकीला प्रोत्साहन दिले तर आपल्या लॉजिस्टिक्सच्या मूल्याला आपण निम्म्यावर आणू शकतो आणि असे करण्यासाठी आपल्याकडे साधने, संसाधने आणि सामर्थ्य असे सर्व काही उपलब्ध आहे.

मित्रांनो, आपल्या देशात 7500 किलोमीटर लांबीची किनारपट्टी आहे आणि 14,500 किलोमीटर लांबीचे अंतर्गत जलमार्ग म्हणजे नद्यांच्या द्वारे मार्ग उपलब्ध आहेत. एका प्रकारे भारत मातेने आपल्या पहिल्यापासूनच 21,000 किलोमीटरच्या जलमार्गांचे वरदान देऊन ठेवले आहे. अनेक वर्षांपासून आपण या खजिन्यावर कोणताही वापर न करता बसून राहिलो आणि त्याचा वापर कसा करायचा हे आपल्या कधी लक्षातच आले नाही.

तुम्हाला हे ऐकून आश्चर्य वाटेल की आपल्याकडे सर्वात पहिले बंदर धोरण 1995 मध्ये तयार करण्यात आले. देशाला स्वातंत्र्य मिळाले 1947 मध्ये आणि बंदरांविषयीचे धोरण तयार झाले 1995 मध्ये, किती विलंब केला गेला. त्यापूर्वी बंदरांच्या विकासासाठी एका दूरदृष्टीने काम केले जात नव्हते. केवळ कामे सुरू होती आणि हे खरे आहे की देशाला अजिबातही रुपयांची आर्थिक हानी सहन करावी लागत होती.

तुम्हाला याचे एक उदाहरण देतो, जर जलमार्गांच्या माध्यमातून आपण कोळशाची वाहतूक करायची म्हटली तर त्याचा खर्च येतो प्रतिटन प्रतिकिलोमीटर 20 पैसे. हाच कोळसा जर रेल्वेच्या माध्यमातून वाहून न्यायचा म्हटला तर त्याची किंमत होते सव्वा रुपया, म्हणजेच 20 पैशांच्या तुलनेत सव्वा रुपया होतो आणि तुम्ही विचार करा की याची वाहतूक रस्ते मार्गाने केली तर किती पट खर्च वाढेल? आता तुम्ही सांगा की स्वस्त माध्यमाद्वारे कोळशाची वाहतूक करायला हवी की नको? तुम्हाला ऐकून आश्चर्य वाटेल की आजही कोळशाच्या वाहतुकीपैकी 90 टक्के वाहतूक रेल्वेद्वारेच केली जात आहे. दशकांपासून निर्माण झालेल्या या व्यवस्थेला बदलण्याचा निर्धार आम्ही केला आहे आणि त्याचसाठी सरकार सातत्याने नवे नवे उपक्रम सुरू करत आहे.

मित्रांनो, जेव्हा आपण नवे घर खरेदी करतो तेव्हा पाहतो की त्या घराची इतर भागांशी कनेक्टिविटी म्हणजे संपर्कव्यवस्था कशी आहे, रस्ते आहेत की नाहीत, रेल्वे आहे की नाही, कुठे जायचे असेल तर बस मिळतात की नाही. जेव्हा आपण नवा व्यवसाय सुरू करतो तेव्हा देखील पाहतो की या भागातील कनेक्टिविटी कशी आहे. त्या भागात सामानसुमानाची ने-आण करण्यामध्ये काही अडचणी तर येणार नाहीत ना?

जेव्हा आपला सर्वसामान्य दृष्टिकोन असा असतो तर मग एक प्रश्न असा उपस्थित होतो की शेवटी आपले उद्योग आपण सागरकिना-यांपासून दूर असलेल्या जागी का घेऊन जायचे? जर उद्योगांचा कच्चा माल आणि तयार झालेला माल बंदरांच्या कनेक्टिविटीवर अवलंबून असेल तर मग सागरकिना-यांच्या जवळच औद्योगिक किनारपट्टी देखील विकसित करणे योग्य होणार नाही का? यामुळे केवळ लॉजिस्टिक्सचा खर्चातच कपात होणार नाही तर व्यवसाय करण्यासाठी सुलभतेला देखील मदत होणार आहे.

देशांतर्गत उद्योगांच्या गरजेनुसार, असे उद्योग देशात कोणत्याही ठिकाणी स्थापन होऊ शकतात आणि स्थापन झालेही पाहिजेत. मात्र, जी उत्पादने देशाच्या बाहेर पाठवायची आहेत, त्यांची निर्यात करायची आहे, त्यांची निर्मिती जर किनारपट्टीलगतच्या भागात झाली तर ते जास्त सोयीचे होते, जास्त फायदा कमावता येतो.

मित्रांनो, वाहतुकीच्या जगात असे सांगितले जाते की जर तुम्ही येणा-या उद्याच्या अडचणी आज सोडवत राहत असाल तर तुम्ही खूपच उशीर केला आहे. तुम्ही विचार करा तुमच्या आजूबाजूला कोणत्या ना कोणत्या रस्त्यावर दर दिवशी वाहतूक कोंडी होत असेल आणि त्या ठिकाणी एखादा उड्डाणपूल बांधण्याची योजना कोणी तरी तयार करेल. हा उड्डाणपूल ज्या वेळी बांधून तयार होतो त्यावेळी त्या भागातील गाड्यांची संख्या इतकी वाढलेली असते की त्या उड्डाणपुलावर देखील वाहतूक कोंडी होऊ लागते. आपल्या देशात हेच होत आहे आणि म्हणूनच वाहतूक क्षेत्रात सरकार आताच्या गरजांसोबतच

भविष्यातील गरजांचा देखील विचार करून काम करत आहे. आमचा मंत्र आहे पी फॉर पी म्हणजे पोर्ट्स फॉर प्रॉस्पेरिटी, आमची बंदरे समुद्रीची प्रवेशद्वारे. सागरमाला सारखा प्रकल्प याच दृष्टिकोनाचे उदाहरण आहे. या प्रकल्पावर 2035 पर्यंतच्या गरजा लक्षात घेऊन आम्ही काम करत आहोत. या अंतर्गत, सरकार आतापासून 2035 पर्यंतचा कालावधी लक्षात घेऊन 400 पेक्षा जास्त प्रकल्पांवर आज खूप मोठ्या प्रमाणात गुंतवणूक करत आहे.

या वेगवेगळ्या प्रकल्पांमध्ये 8 लाख कोटी रुपयांपेक्षा जास्त गुंतवणूक करण्याची सरकारची तयारी आहे. सागरमाला प्रकल्प निश्चितच न्यू इंडियाचा सर्वात मोठा आधार बनेल.

मित्त्रांनो, समुद्राच्या माध्यमातून इतर देशांशी भक्कम संबंध प्रस्थापित करण्यासाठी आपल्याला आणखी अत्याधुनिक बंदरांची गरज आहे. आपल्या अर्थव्यवस्थेसाठी बंदरे शरीरातील फुफ्फुसांप्रमाणे आहेत. जर ही बंदरे आजारी पडली, त्यांनी त्यांच्या क्षमतेनुसार काम केले नाही तर आपण फारसा व्यापार देखील करू शकणार नाही. ज्या प्रकारे शरीरात फुफ्फुसांनी खेचलेला ऑक्सिजन हृदयाद्वारे पंप करून वाहिन्यांच्या माध्यमातून शरीराच्या वेगवेगळ्या भागात पोहोचवला जातो तशाच प्रकारे अर्थव्यवस्थेमध्ये ही भूमिका रेल्वे, महामार्ग आणि जलमार्गांद्वारे पार पाडली जात असते. जर शरीरातील रक्तवाहिन्यांमध्ये रक्ताचा पुरवठा कमी झाला तर शरीर कमकुवत होत जाते. अशाच प्रकारे जर कनेक्टिविटी योग्य प्रकारची नसेल तर देशाचा आर्थिक विकास कमकुवत होत जातो आणि म्हणूनच पायाभूत सुविधा आणि कनेक्टिविटी ही दोन अशी क्षेत्रे आहेत ज्यावर हे सरकार जास्तीत जास्त ताकद लावत आहे.

मित्त्रांनो, सरकारच्या या प्रयत्नांचाच हा परिणाम आहे की गेल्या तीन वर्षांत बंदर क्षेत्रात खूप मोठ्या प्रमाणावर परिवर्तन घडून आले आहे. आता पर्यंतची सर्वात जास्त क्षमता वृद्धी गेल्या दोन तीन वर्षांतच झाली आहे. जी बंदरे आणि सरकारी कंपन्या तोट्यात चालत होत्या, त्यांची परिस्थिती देखील बदलली आहे. सरकारचे लक्ष किनारपट्टी सेवांशी संबंधित कौशल्य विकासावर देखील आहे.

एका अंदाजानुसार एकट्या सागरमाला प्रकल्पातून येणा-या काळात देशाच्या विविध भागात एक कोटी नव्या रोजगारांच्या संधी उपलब्ध होण्याची शक्यता आहे. वाहतुकीचा संपूर्ण आराखडा आधुनिक आणि एकात्मिक असावा हा दृष्टिकोन सोबत घेऊन आम्ही काम करत आहोत.

सध्या तुम्ही अनेक जागी वाहतूक कोंडी पाहत असता. याच प्रकारे आपल्या बंदरात देखील कोंडी होत असते. बंदरात होणा-या कोंडीमुळे लॉजिस्टिक खर्च वाढत जातो, प्रतीक्षा करण्याचा कालावधी वाढतो. ज्या प्रकारे आपण वाहतूककोंडीत अडकल्यावर केवळ वाट पाहत राहतो, काहीच विधायक काम करू शकत नाही, त्याच प्रकारे समुद्रात उभे असलेले जहाज देखील त्याच्यावर असलेला माल उतरवण्याची आणि दुसरा माल चढवला जाण्याची वाट पाहत राहते आणि ते केवळ एक जहाज उभे नसते तर संपूर्ण अर्थव्यवस्था थांबून राहते. बंदरांचे आधुनिकीकरण होणे, त्यातील अडथळे दूर होणे अतिशय आवश्यक आहे.

सागरमाला प्रकल्पाचा आणखी एक पैलू आहे आणि तो आहे ब्लू इकॉनॉमी म्हणजे नील अर्थव्यवस्था. पूर्वी लोक केवळ महासागरी अर्थव्यवस्थेबाबत बोलत असत पण आपण नील अर्थव्यवस्थेबाबत बोलत आहोत. नील अर्थव्यवस्था म्हणजे अर्थव्यवस्था आणि पर्यावरण यांचे एकत्रीकरण. नील अर्थव्यवस्थेमध्ये आर्थिक व्यवहारांबरोबरच सागराशी संबंधित पर्यावरण प्रणालीला देखील चालना देण्यात येते.

जर 18व्या आणि 19व्या शतकात औद्योगिक क्रांती जमिनीवर झाली तर 21व्या शतकात औद्योगिक क्रांती समुद्राच्या माध्यमातून होईल, नील क्रांतीच्या माध्यमातून होईल.

मित्त्रांनो, आपल्या सध्याच्या काळातील गरजा आणि आव्हानांना लक्षात घेता हे अतिशय गरजेचे आहे की आपण आपल्या देशाच्या सागरी शक्तीचा जास्तीत जास्त वापर आपण केला पाहिजे. नील अर्थव्यवस्थेच्या क्षमतेचा जास्तीत जास्त वापर न्यू इंडियाचा आधार बनेल.

खाद्य सुरक्षेसाठी नील अर्थव्यवस्थेचा वापर करता येऊ शकतो. म्हणजे जर आपल्या मच्छिमार बांधवांनी सागरी शैवालाची शेती केली, त्यामध्ये मूल्यवर्धन केले तर त्यांच्या उत्पन्नात देखील आणखी भर पडू शकते.

अशाच प्रकारे नील अर्थव्यवस्था, उर्जेच्या क्षेत्रात, खाणकामाच्या क्षेत्रात, पर्यटनाच्या क्षेत्रात न्यू इंडियाचा एक खूप मोठा आधार बनू शकतो.

मित्त्रांनो, हे सरकार देशात एक नवी कार्य संस्कृती विकसित करत आहे. एक अशी कार्यसंस्कृती जी उत्तरदायी असेल, जी पारदर्शी असेल. आज याच कार्य-संस्कृतीमुळे योजनांवर वेगाने काम होत आहे. आज देशात दुपट वेगाने रस्ते बनत आहेत, दुपट गतीने रेल्वे मार्गांची निर्मिती केली जात आहे.

विविध योजनांना वेळेवर पूर्ण करण्यासाठी इरोनपासून उपग्रहांपर्यंत देखरेख करण्याची व्यवस्था केली जात आहे. काही तरी कारण असेल ज्यामुळे तुम्हाला आता गॅस सिलेंडर वेळेवर मिळते, काही तरी कारण असेल ज्यामुळे तुम्हाला प्राप्तिकराच्या परताव्यासाठी महिनोन् महिने वाट पाहावी लागत नाही. तुमच्या आयुष्यात हे परिवर्तन येऊ लागले आहे आणि यामागे मोठे कारण आहे, सरकारच्या कार्य-संस्कृतीमध्ये आम्ही जो बदल केला आहे. एक अशी कार्य-संस्कृती आहे जी गरीबांना, मध्यम वर्गाला, तंत्रज्ञानाच्या मदतीने त्यांचे अधिकार मिळवून देत आहे.

गुजरातमध्ये तुम्ही जी शिकवण दिली आहे, त्या अनुभवाचा मला दिल्लीत खूप उपयोग होत आहे. शोभून शोभून फाईली बाहेर काढायला लावत आहे आणि जे प्रकल्प अनेक दशकांपासून रेंगाळत पडले होते ते पूर्ण करायला लावत आहे. आम्ही एक व्यवस्था विकसित केली आहे, ‘प्रगती’ नावाची. या व्यवस्थेच्या माध्यमातून आतापर्यंत 9 लाख कोटी रुपयांहून जास्त मूल्याच्या प्रकल्पांचा आढावा घेण्यात आला आहे. प्रगतीमध्ये आढावा घेतल्यानंतर चार-चार दशकांपासून रेंगाळलेले प्रकल्प आता जलदगतीने पूर्ण होण्याच्या दिशेने पुढे सरकू लागले आहेत.

हे सरकार देशात प्रामाणिक अर्थव्यवस्था आणि प्रामाणिक सामाजिक अर्थव्यवस्था स्थापन करण्यासाठी प्रयत्न करत आहे. नोटाबंदी ने काळ्या पैशाला केवळ तिजो-यांमधून बाहेर काढून बँकांमध्येच पोहोचवले नाही तर देशाला असे काही विविध प्रकारचे पुरावे दिले आहेत ज्यामुळे एक अभूतपूर्व स्वच्छता मोहीम सुरू होणे शक्य झाले आहे.

अशाच प्रकारे जीएसटीने देखील देशाला एक नवी व्यवसाय संस्कृती मिळवून दिली आणि एका नव्या पर्वाला सुरुवात झाली. जे लोक पूर्वी ट्रक घेऊन जायचे, तपासणी नाक्यावर त्यांना तासनतास उभे राहायचे. जीएसटी आल्यानंतर सर्व तपासणी नाके बाद झाले. जो ट्रक पाच दिवसांनी पोचायचा तो आज तीन दिवसात पोहोचतो. मालाची ने-आण करण्याचा खर्च कमी झाला आणि तपासणी नाक्यांवर जे हजारो कोटी रुपयांचे व्यवहार व्हायचे त्यातही भ्रष्टाचाराचा सुळसुळाट झालेला असायचा. या सर्व गोष्टी जीएसटी आल्यामुळे बंद झाल्या. आता मला सांगा, आतापर्यंत ज्यांनी या या कंत्राटांमध्ये लूटमार केली होती ते मोदींवर नाराज होतील की नाही? त्यांना मोदींची चीड येईल की नाही? पण देशाच्या नागरिकांचे भले झाले पाहिजे की नाही? देशाच्या नागरिकांचा फायदा झाला पाहिजे की नाही.

एक अशी व्यापार संस्कृती ज्यामध्ये प्रामाणिकपणाने सर्व व्यवहार होतात आणि प्रामाणिकपणाच्या जोरावरच कमाई होते आणि माझा असा अनुभव आहे की कोणत्याही व्यापा-याला मनापासून गैरप्रकार करावेत असे वाटत नसते. पण काही नियम, कायदे, राजकारणी, अधिकारी त्याला त्यातून बाहेर ढकलतात आणि बिचा-याला प्रवृत्त करतात. आम्ही त्याला प्रामाणिकपणाचे वातावरण मिळवून देण्यासाठी काम करत आहोत.

तुम्ही बघा जीएसटीशी संलग्न होणा-या व्यापा-यांची संख्या दिवसेंदिवस वाढत चालली आहे. जीएसटी लागू झाल्यानंतर अप्रत्यक्ष कराच्या कक्षेमध्ये 27 लाख नागरिक समाविष्ट झाले आहेत.

मित्त्रांनो, मला याची जाणीव आहे की मुख्य प्रवाहात परतणा-या व्यापा-यांना भीती वाटत आहे की त्यांचे जुने दस्तावेज खुले तर होणार नाहीत ना? जो कोणी प्रामाणिकपणाने देशाच्या विकासामध्ये सहभागी होत आहे, मुख्य प्रवाहात येत आहे, त्याला मी पूर्णपणे ही हमी देतो की कोणत्याही जुन्या गोष्टी उकरून त्याबाबत त्रास देण्याचा अधिकार देण्यात येणार नाही.

बंधू – भगिनीनो सर्व सुधारणा आणि कठोर निर्णयानंतरही देशाची अर्थव्यवस्था रुळावर असून योग्य दिशेने वाटचाल करत आहे. सध्याची आकडेवारी पाहिली तर कोळसा, वीज, पोलाद, नैसर्गिक वायू या सर्वांच्या उत्पादनात वाढ झाली आहे. परदेशी गुंतवणूकदार भारतात विक्रमी गुंतवणूक करू लागले आहेत. भारताचा परकीय चलनाचा साठा सुमारे 30 हजार कोटी डॉलरवरून वाढून 40 हजार कोटी डॉलरच्या पलीकडे गेला आहे.

अनेक तज्ज्ञांनी याबाबतीत सहमती व्यक्त केली आहे की देशाच्या अर्थव्यवस्थेचे मुलभूत घटक अतिशय मजबूत आहेत, भक्कम आहेत. आम्ही सुधारणा क्षेत्रात महत्त्वाचे निर्णय घेतले आहेत आणि ही प्रक्रिया निरंतर पुढे सुरू राहिल. देशाची अंतिम शाश्वतता देखील कायम राखली जाईल. गुंतवणूक वाढवण्यासाठी आणि आर्थिक विकासासाठी गती देण्यासाठी आम्ही आवश्यक असलेले प्रत्येक पाऊल उचलत राहू.

मित्त्रांनो, हा बदलत्या अर्थव्यवस्थांचा काळ आहे. “संकल्पातून सिद्धी”चा काळ आहे. आपल्या सर्वांना न्यू इंडियाच्या निर्मितीसाठी संकल्प करावा लागेल, तो पूर्ण करावा लागेल. आज या ठिकाणी घोषा-व्हेज फेरी सेवेच्या माध्यमातून न्यू इंडियाच्या एका नव्या साधनाची सुरुवात झाली आहे.

तुम्हा सर्वांना मी पुन्हा एकदा खूप खूप शुभेच्छांसोबत या सेवेचा भरपूर लाभ घेण्यासाठी निर्मत्तित करत आहे.

भारत माता की जय

भारत माता की जय भारत माता की जय

खूप-खूप धन्यवाद

B.Gokhale/S.Patil/Anagha

(Release ID: 1506957) Visitor Counter : 5



