

ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਘੋਘਾ ਵਿਖੇ ਘੋਘਾ-ਦਹੇਜ ਰੋ-ਰੋ ਫੈਰੀ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਪਸ਼ੂ ਖੁਰਾਕ ਪਲਾਂਟ ਦੇ ਉਦਘਾਟਨ ਸਮਾਰੋਹ 'ਤੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਵੱਲੋਂ ਸੰਬੋਧਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਅੰਸ਼

Posted On: 22 OCT 2017 11:40AM by PIB Chandigarh



Excerpts of the PM's address on inauguration ceremony of Ghogha-Dahej Ro-Ro ferry service & cattle feed plant in Ghogha, Gujarat

ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਘੋਘਾ ਵਿਖੇ ਘੋਘਾ-ਦਹੇਜ ਰੋ-ਰੋ ਫੈਰੀ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਪਸ਼ੂ ਖੁਰਾਕ ਪਲਾਂਟ ਦੇ ਉਦਘਾਟਨ ਸਮਾਰੋਹ 'ਤੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਵੱਲੋਂ ਸੰਬੋਧਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਅੰਸ਼

ਇੱਥੇ ਹਾਜ਼ਰ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਆਏ ਹੋਏ ਮੇਰੇ ਪਿਆਰੇ ਭਰਾਓ ਤੇ ਭੈਣੋਂ,

ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੀਵਾਲੀ ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਸਾਲ ਦੀਆਂ ਸ਼ੁਭਕਾਮਨਾਵਾਂ। ਹੁਣੇ ਹੁਣੇ ਅਸੀਂ ਭਾਈ-ਦੂਜ ਦਾ ਤਿਉਹਾਰ ਮਨਾਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਗ-ਪੰਚਮੀ ਦੇ ਤਿਉਹਾਰ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਨਵੇਂ ਸੰਕਲਪ ਦੇ ਨਾਲ, ਨਵੇਂ ਭਾਰਤ, ਨਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅੱਜ ਇੱਕ ਅਨਮੋਲ ਉਪਹਾਰ ਘੋਘਾ ਦੀ ਧਰਤੀ ਤੋਂ ਪੂਰੇ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਨੂੰ ਮਿਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅੱਜ ਘੋਘਾ-ਦਹੇਜ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਰੋ-ਰੋ ਫੈਰੀ ਸੇਵਾ (Ro-Ro ferry service) ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾਅ ਦਾ ਸ਼ੁਭ ਅਰੰਭ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਹੈ। ਦੱਖਣੀ ਪੂਰਬੀ ਏਸ਼ੀਆ ਦਾ ਵੀ ਇੰਨਾ ਵੱਡਾ ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਹੈ। ਮੈਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ, ਇੱਥੋਂ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ 650 ਕਰੋੜ ਰੁਪਇਆਂ ਦਾ ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ, ਅਨੇਕਾਂ ਆਧੁਨਿਕ ਤਕਨੀਕਾਂ ਨਾਲ ਪਰਿਪੂਰਣ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਬਹੁਤ ਵਧਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ। ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਢੇ ਛੇ ਕਰੋੜ ਗੁਜਰਾਤੀਆਂ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਸੁਪਨਾ ਪੂਰਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਭਰਾਓ-ਭੈਣੋਂ,

ਹੁਣੇ ਇਸ ਮੰਚ ਤੋਂ ਮੈਨੂੰ ਸਰਵੋਤਮ ਡੇਅਰੀ ਪਸ਼ੂ ਖੁਰਾਕ ਪਲਾਂਟ ਦੇ ਉਦਘਾਟਨ ਦਾ ਵੀ ਅਵਸਰ ਮਿਲਿਆ ਹੈ।

ਮੇਰੇ ਪਿਆਰੇ ਭਰਾਓ-ਭੈਣੋਂ, ਇੱਕ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। ਕੀ? ਮਨੁੱਖੀ ਜ਼ਾਤ ਨੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੇਰਨਾ ਸਿੱਖਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਹੀਆ ਬਣਾਉਣਾ ਸਿੱਖਿਆ ਸੀ। ਕੋਈ ਤੇਅਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਪਾਇਆ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹੀਆ ਬਣਿਆ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਇਨਸਾਨ ਨੇ ਤੇਰਨਾ ਸਿੱਖਿਆ। ਲੇਕਿਨ ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਮਨੁੱਖੀ ਜ਼ਾਤ ਨੇ ਸਦੀਆਂ ਤੋਂ ਤੇਰ ਕੇ ਬੇੜੀ ਰਾਹੀਂ ਨਦੀ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਰਲ ਸਮਝਿਆ, ਅਸਾਨ ਸਮਝਿਆ। ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕਿਸਤੀ ਇਥੇ ਬਣਦੀ ਸੀ। ਕਿਸਤੀ ਲੈ ਕੇ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣਾ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪਰੰਪਰਾ ਸੀ। ਲੇਬਲ, 84 ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਝੰਡੇ ਇੱਥੇ ਲਹਿਰਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਫਲਫੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, 1700 ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਅਨੇਕਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬੱਚੇ ਸਾਡੇ ਏਥੇ ਫਲਫੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਦੇ ਸਨ। ਲੇਕਿਨ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀ ਹੋਇਆ ਸਭ ਕੁਝ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੇਠਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਹੀ ਦੱਬ ਗਿਆ। ਉਹ ਵੀ ਤਾਂ ਇੱਕ ਜ਼ਮਾਨਾ ਸੀ।

ਭਰਾਓ-ਭੈਣੋਂ, ਅੱਜ ਦਾ ਇਹ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ, ਅੱਜ ਦਾ ਇਹ ਪ੍ਰਾਰੰਭ-ਘੋਘਾ, ਭਾਵਨਗਰ, ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰ ਤੱਕ ਦੇ ਉਹ ਪੁਰਾਣੇ ਸ਼ਾਨਦਾਰ ਦਿਨਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਅਵਸਰ ਹੈ। ਘੋਘਾ-ਦਹੇਜ ਦਰਮਿਆਨ ਫੈਰੀ ਸੇਵਾ ਸਵਾ ਸੌ ਦੱਖਣ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਕਰੋੜਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਨੂੰ ਨਾ ਕੇਵਲ ਅਸਾਨ ਬਣਾਏਗੀ, ਬਲਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਨਜ਼ਦੀਕ ਲੈ ਆਵੇਗੀ। ਜਿਸ ਸਫਰ ਵਿੱਚ 7-8 ਘੰਟੇ ਲੱਗਦੇ ਸਨ ਉਹ ਸਫਰ ਸਵਾ ਘੰਟੇ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇਗਾ। ਸਾਡੇ ਇੱਥੇ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਕੀਮਤੀ ਚੀਜ਼ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। Time is money, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅੱਜ ਦੁਨੀਆ ਵਿੱਚ ਕੋਈ 24 ਘੰਟੇ ਦੇ, 25 ਘੰਟੇ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੇਕਿਨ ਇਹ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਹੀ ਹੈ ਜੋ ਆਪ ਦੇ 24 ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਘੰਟੇ ਦਾ ਸਫਰ ਕਰਕੇ, ਸੱਤ ਘੰਟਿਆਂ ਦੀ ਸੌਗਤ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਅਧਿਐਨ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਰਸਤੇ ਅਗਰ ਡੇਢ

ਰੁਪਿਆ ਖਰਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਰੇਲ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਉੱਨਾਂ ਹੀ ਸਮਾਨ ਲਿਜਾਉਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰੁਪਿਆ ਖਰਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਲੇਕਿਨ ਓਹੀ ਸਮਾਨ ਅਗਰ ਅਸੀਂ ਜਲ-ਮਾਰਗ ਰਾਹੀਂ ਲੈ ਜਾਈਏ ਤਾਂ 20-25 ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਤੁਸੀਂ ਸੋਚ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਕਿੰਨਾ ਸਮਾਨ ਬਚਣ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦਾ ਕਿੰਨਾ ਪੈਟਰੋਲ, ਡੀਜ਼ਲ ਬਚਣ ਵਾਲਾ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਲੱਖਾਂ ਲੀਟਰ ਈਧਣ ਤਾਂ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਤੇ ਹੀ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਭਰਾਓ ਅਤੇ ਭੈਣੋਂ, ਸੈਰਾਸ਼ਟਰ ਅਤੇ ਦੱਖਣ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਹਰ ਰੋਜ਼ 12 ਹਜ਼ਾਰ ਲੋਕ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪੰਜ ਹਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੱਡੀਆਂ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਇਨ੍ਹਾਂਦੋਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ connect ਕਰਨ ਲਈ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਦੌੜਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦ ਏਹੀ connectivity ਸੜਕ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਹੋਏਗੀ ਤਾਂ, 307 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 31 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਜਾਏਗੀ। ਇੱਕ ਫ਼ੈਰੀ ਆਪਣੇ ਨਾਲ 500 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੋਕ, 100 ਦੇ ਕਰੀਬ ਕਾਰਾਂ, 100 ਦੇ ਕਰੀਬ ਟਰੱਕ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਾਥੀਓ, ਜਦ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਫ਼ੈਰੀ ਸੇਵਾ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋ ਜਾਏਗਾ, ਜਦ ਸਾਰੇ ਆਪਣੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਏਥੋਂ ਉਧਰ ਲੈ ਜਾਣਗੇ ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ ਨੂੰ ਕਨੈਕਟ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰਸਤਿਆਂ ਤੇ ਵੀ ਪੈਣ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਹੋਜ, ਵਡੋਦਰਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਦੇ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਘਟੇਗੀ, ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧੇਗੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤੇਜ਼ੀ ਇੱਥੋਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਰਥ-ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ top-gear ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਵੇਗੀ।

ਸਾਥੀਓ, ਅਸੀਂ ਪੁਰਾਣੀ ਪਹੁੰਚ (approach) ਦੇ ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਨਤੀਜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਨਾ ਹੀ ਪੁਰਾਣੀ ਸੋਚ ਦੇ ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਘੋਘਾ-ਦਹੋਜ ਰੋ-ਰੋ ਫ਼ੈਰੀ ਸੇਵਾ ਇਸਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ।

ਮੈਂ ਜਦੋਂ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਬਣਿਆ ਤਾਂ ਖੋਜ ਖ਼ਬਰ ਲਈ, ਇਸ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ, ਕਈ ਦਹਾਕੇ ਹੋ ਗਏ, ਲੇਕਿਨ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਕਿਸ ਕੌਨੇ ਵਿੱਚ ਪਈ ਸੀ। ਹੁਣ ਜਦ ਮੈਂ ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਲੱਗਾ, ਤਾਂ ਮੈਂ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਤੁਰੰਤ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਆਪ ਹੇਰਾਨ ਰਹਿ ਜਾਉਗੇ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਅਜਿਹੀਆਂ structural (ਦਾਂਤਾਗਤ) ਗਲਤੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ ਕਿ ਕਦੀ Ro-Ro ferry service ਸ਼ੁਰੂ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਪੁਰਾਣੇ ਜ਼ਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੀ ਕੰਮ ਕੀਤਾ। ਸਮੱਸਿਆ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਿਸ ਨੇ ਫ਼ੈਰੀ ਚਲਾਉਣੀ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਤੂੰ ਟਰਮੀਨਲ ਬਣਾ। ਮੈਨੂੰ ਦੱਸੋ, ਕਿ ਜਦ ਰੋਡ ਉੱਪਰ ਕੋਈ ਬੱਸ ਦੌੜਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬੱਸ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰੋਡ ਬਣਾਓ? ਬੱਸ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬੱਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਬਣਾਓ। ਏਅਰ ਪੋਰਟ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਕੀ ਮੈਂ ਜਹਾਜ਼ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਏਅਰ ਪੋਰਟ ਬਣਾਓ, ਏਅਰ ਪੋਰਟ ਸਰਕਾਰ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਬੱਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਸਰਕਾਰ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਰੋਡ ਸਰਕਾਰ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਉਸ ਉੱਪਰ ਦੌੜਨ ਵਾਸਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲੋਕ ਵਪਾਰ ਲਈ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਰੋ-ਰੋ ਫ਼ੈਰੀ ਸਰਵਿਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਹਿ ਦਿੱਤਾ ਕਿ Jetty ਬਣਾਉਣੀ ਹੈ, ਉਸ ਦਾ ਪੋਰਟ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ, ਤੁਸੀਂ ਕਰਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਰੋ, ਇਹ ਸਮੁੰਦਰ ਦਾ ਕਿਨਾਰਾ ਹੈ, ਇਹ ਪਾਣੀ ਹੈ, ਅੱਗੇ ਵਧੋ। ਕੌਣ ਵਧੇਗਾ ਭਾਈ? ਆਖ਼ਿਰਕਾਰ, ਅਸੀਂ ਨੀਤੀਆਂ ਬਦਲੀਆਂ, ਪੁਰਾਣੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਇਸ approach ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ। ਅਸੀਂ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟਰਮੀਨਲ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਸਰਕਾਰ ਕਰੇਗੀ। ਟਰਮੀਨਲ ਬਣ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ferry ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਏਥੋਂ ਦੇ 'ਰਬ' ਸਮੁੰਦਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਤਲਹਾਟੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨੀ ਮਿੱਟੀ ਵੀ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਸਮੱਸਿਆ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਵਜ੍ਹਾ ਨਾਲ ਫ਼ੈਰੀ ਨੂੰ ਕਿਨਾਰੇ ਤੱਕ ਆਉਣ ਵਿੱਚ ਦਿੱਕਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਬਦਲੀ ਹੋਈ ਰਣਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮਿੱਟੀ ਕੱਢਣ ਲਈ ਪੱਥਰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਖ਼ਰਚਾ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਉਠਾਏਗੀ। ਅਸੀਂ ਅਜਿਹੀ ਵਿਵਸਥਾ ਬਣਾਈ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਰਵਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਜੋ ਲਾਭ ਹੋਏਗਾ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਵੀ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਰਹੇਗੀ। ਇਹ ਨਵੀਂ ਰਣਨੀਤੀ ਸਫ਼ਲ ਰਹੀ ਅਤੇ ਇਸੇ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੈ ਕਿ ਘੋਘਾ-ਦਹੋਜ ਦਰਮਿਆਨ ਰੋ-ਰੋ ਫ਼ੈਰੀ ਸਰਵਿਸ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ।

ਸੰਨ 2012 ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਆਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਨੀਂਹ ਪੱਥਰ ਮੈਂ ਹੀ ਰੱਖਿਆ ਸੀ। ਲੇਕਿਨ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸੀਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਰਹਿੰਦੇ ਸਾਂ, ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੇ ਲੋਕ ਬੈਠੇ ਸਨ ਕਿ ਮੇਰੇ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਹੁੰਦਿਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਾਪੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਕੱਛ ਦੇ ਮਾਂਡਵੀ ਤੱਕ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ 'ਤੇ ਵਿਕਾਸ ਉੱਪਰ ਪੂਰਾ ਪ੍ਰਤੀਬੱਧ ਲਗਾ ਦਿੱਤਾ। ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੂੰ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਤਾਲੇ ਲਗਾਉਣ ਦੀਆਂ ਧਮਕੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਮੈਂ ਜਾਣਦਾ ਹਾਂ ਕਿੰਨੀ ਕਠਿਨਾਈ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਲਤਾ ਪਾਈ ਸੀ। ਲੇਕਿਨ ਜਦ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਆਪ ਸਭ ਨੇ ਮੈਨੂੰ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ, ਇੱਕ ਦੇ ਬਾਅਦ ਇੱਕ, ਸਭ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਸੁਲਝਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਅੱਜ Ro-Ro ferry service ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾਅ ਨੂੰ ਲੋਕ-ਅਰਪਣ ਕਰਨ ਦਾ ਵਕਤ ਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਕਠਿਨ ਸੀ। ਵਰੁਣ ਦੇਵ ਜੀ ਸਾਡਾ ਇਮਤਿਹਾਨ ਲੈਂਦੇ ਰਹੇ। ਲੇਕਿਨ ਇਤਿਹਾਸ ਗਵਾਹ ਹੈ ਜਦ ਸੇਤੂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਆਈ ਤਾਂ ਸਮੁੰਦਰ ਮੰਥਨ ਵਿੱਚੋਂ ਹੀ ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਵੀ ਨਿਕਲਕੇ ਆਇਆ।

ਸਾਥੀਓ, ਅੱਜ ਵਰੁਣ ਦੇਵ ਦੀ ਕਿਰਪਾ ਨਾਲ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। ਜੇ ਜਲ-ਸੇਤੂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। ਮੈਂ ਸਿਰ ਝੁਕਾ ਕੇ ਕਾਮਨਾ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਵਰੁਣ ਦੇਵ ਦਾ ਅਸ਼ੀਰਵਾਦ ਹਮੇਸ਼ਾ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨਾਲ ਰਹੇ। ਅਤੇ ਅੱਜ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਇਹ Ro-Ro ferry service ਪ੍ਰਾਰੰਭ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਮੈਂ ਵੀਰ ਮੋਖਰਾ ਜੀ ਦਾਦਾ ਨੂੰ ਵੀ ਨਮਨ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੇਰੇ ਮਛੇਰੇ ਭਰਾ-ਭੈਣ, ਵੀਰ ਮੋਖਰਾ ਜੀ ਦਾਦਾ ਨੂੰ ਨਾਰੀਅਲ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਅੱਗੇ ਵਧਦੇ ਹਨ, ਮੈਂ ਵੀ ਅੱਜ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਸ ਪਰੰਪਰਾ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਾਂਗਾ। ਵੀਰ ਮੋਖਰਾ ਜੀ ਦੇ ਅਸ਼ੀਰਵਾਦ ਨਾਲ ਸਾਡੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਣੀ ਰਹੇ। ਭਾਵਨਗਰ ਅਤੇ ਸੈਰਾਸ਼ਟਰ ਵੀ ਦੱਖਣੀ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਾਂਗ ਅੱਗੇ ਵਧਣ, ਇੰਨੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਵੀਰ ਮੋਖਰਾ ਜੀ ਦੇ ਅਸ਼ੀਰਵਾਦ ਸਾਡੇ 'ਤੇ ਬਣੇ ਰਹਿਣਗੇ, ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਪੂਰਾ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਹੈ।

ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਦੋਹਾਂ ਲਈ ਹੀ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਚੁਣੌਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਜੇ ਲੋਕ ਇਸ ਪਰਿਯੋਜਨਾ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਨ, ਉਹ ਸਭ ਵਧਾਈ ਦੇ ਪਾਤਰ ਹਨ।

ਭਰਾਓ ਅਤੇ ਭੈਣੋਂ, ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ sea front ਉਪਲੱਬਧ ਹੈ, 1600 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਾਡਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਹੈ। ਸੈਕੜੇ ਵਰਿਆਂ ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਦੁਨੀਆ ਦਾ ਧਿਆਨ ਆਪਣੇ ਵੱਲ ਖਿੱਚਦਾ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਲੋਥਲ ਪੋਰਟ ਤੋਂ ਨਿਕਲੀਆਂ ਜਾਣਕਾਰੀਆਂ ਅੱਜ ਵੀ ਵੱਡੇ ਵੱਡੇ marine experts (ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਹਿਰਾਂ) ਨੂੰ ਅਚੰਭਿਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਿਸ ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਅਸੀਂ ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦ ਹਾਂ, ਉਥੇ ਸਦੀਆਂ ਤੋਂ ਦੁਨੀਆ ਦੇ ਅਲੱਗ ਅਲੱਗ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਆਉਂਦੇ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਸਮੁੰਦਰ ਨੂੰ ਵਿਰਾਸਤ ਸਮਝਦੇ ਹੋਏ, ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਮੈਂ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ port led development ਦੀ ਗੱਲ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹਾਂ, ਜਦ ਤੋਂ ਤੁਸੀਂ ਮੈਨੂੰ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਦੀ ਕੁਰਸੀ ਤੇ ਬਿਠਾਇਆ, ਏਸੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਸੀਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਮੂਲਦਾਂਚੇ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਉੱਪਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ। ਅਸੀਂ Ship-Building ਤਹਿਤ ਨਵੀਂ ਨੀਤੀ ਬਣਾਈ, Ship Building Park ਬਣਾਏ। Special Economic Zones ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ ਪੋਰਟ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। Ship-breaking ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਬਦਲਾਅ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਸਰਕਾਰ ਨੇ Specialized Terminals ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਤੇ ਵੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਹੋਜ ਵਿੱਚ Solid Cargo, Chemical ਅਤੇ LNG Terminal, ਮੁੰਦਰਾ ਵਿੱਚ Coal Terminal ਜਿਹੇ Specialized Terminals ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ port-sector ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਦਿਸ਼ਾ, ਨਵੀਂ ਊਰਜਾ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਚੇਤਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਹੈ।

ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ Vessel Traffic Management System ਅਤੇ Ground Breaking Connectivity Project ਨੂੰ ਵੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ। ਸਰਕਾਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ Maritime University ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਲੋਥਲ ਵਿੱਚ Maritime Museum ਬਣਾਉਣ ਤੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ Shipping Industry ਵਿੱਚ ਯੁਵਕਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇ ਕੇ ਇੱਥੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਇਆ ਜਾਵੇ।

ਭਾਈਓ ਅਤੇ ਭੈਣੋਂ, ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਜਪਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਆਏ ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਅਸੀਂ ਜਪਾਨ ਦੇ ਨਾਲ Shipping Sector ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਪਾਨ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਉੱਥੋਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿੱਤੀ ਸੰਸਥਾ JAICA, Alang shipyard ਵਿੱਚ up-gradation ਲਈ ਉਸ ਦੇ modernization ਦੇ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਵਿੱਤੀ ਸਹਿਯੋਗ ਦੇਵੇਗੀ। ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਉਹ ਤਿਆਰ ਹੋ ਗਏ ਹਨ।

ਸਾਥੀਓ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਭਾਵਨਗਰ ਤੋਂ Alang-Sosiya Ship Recycling Yard ਤੱਕ ਦੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਕ ਰੋਡ ਤੇ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ Ship Recycling Yard ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵੀ ਵਧਣ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਸੜਕ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਣ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਰੂਟ ਤੋਂ Ghogha-Dahej ferry service ਲਈ ਆ ਰਹੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਫਾਇਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਹੈ।

ਸਾਬੀਓ, ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਲਗਾਤਾਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦਾ ਹੀ ਨਤੀਜਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ coastal ਅੱਜ ਏਨੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ। ਮੈਨੂੰ ਉਮੀਦ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਿਛਲੇ 15 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਨੇ ਆਪਣੇ ports ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਚਾਰ ਗੁਣਾਂ ਵਧਾਇਆ ਹੈ, cargo handling ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵੀ ਤੇਜ਼ ਹੋਵੇਗੀ।

ਭਰਾਓ ਅਤੇ ਭੈਣੋਂ, ਗੁਜਰਾਤ ਮਾਰਗ ਦੀ ਦਰਿਸ਼ਟੀ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਹੀ strategic location 'ਤੇ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਦੁਨੀਆ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭੂ-ਭਾਗ ਤੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਰਗ ਰਾਹੀਂ ਪਹੁੰਚਣਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਅਸਾਨ, ਸਸਤਾ ਅਤੇ ਸਰਲ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਭਰਪੂਰ ਲਾਭ ਉਠਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ maritime development ਵੀ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ model ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਉਮੀਦ ਹੈ ਕਿ Ro-Ro ferry service ਦਾ ਪੂਰਾ project ਵੀ ਦੂਸਰੇ ਰਾਜਾਂ ਲਈ ਇੱਕ model project ਦਾ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ।

ਅਸੀਂ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮੋਹਨਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਇੱਕਤਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਹ ਇੱਕਤਾਂ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਇਸ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਣ ਵਾਲੇ ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਕਦੀ ਨਹੀਂ ਆਉਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਫ਼ੈਰੀ ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਮਾਜਿਕ, ਆਰਥਕ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਦੌਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਅਵਸਰ ਬਣਨਗੇ। Coastal Shipping ਅਤੇ Coastal Tourism ਦਾ ਵੀ ਨਵਾਂ ਅਧਿਆਇ ਆਰੰਭ ਹੋਵੇਗਾ। ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜਦ ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ ਦਰਮਿਆਨ Dedicated Freight Corridor ਬਣ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਦਿੱਲੀ-ਮੁੰਬਈ Industrial Corridor ਦਾ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਇਸ ਸਰਵਿਸ ਸਮੇਤ ਗੁਜਰਾਤ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਪੂਰੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਰਗ ਦਾ ਮਹੱਤਵ ਵੀ ਕਈ ਗੁਣਾਂ ਵਧ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਅਤੇ ਭਾਵਨਗਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ Dholera special investment region (SIR) ਨੂੰ ਵੀ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈ। Dholera SIR ਭਾਰਤ ਹੀ ਨਹੀਂ, ਵਿਸ਼ਵ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਉੱਪਰ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕੇਂਦਰ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਲੱਖਾਂ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਨਵੇਂ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਦੇ ਅਵਸਰ ਬਣਨਗੇ। ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਜਤਨ ਸਦਕਾਂ Dholera ਵਿੱਚ infrastructure ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਕੰਮ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧ ਰਹੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਹੀ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ Dholera ਪੂਰੀ ਦੁਨੀਆ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਧਾਕ ਜਮਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਘੋੜਾ-ਦਰੋਜ ਫ਼ੈਰੀ ਸਰਵਿਸ ਦਾ ਵੀ ਯੋਗਦਾਨ ਰਹੇਗਾ।

ਸਾਬੀਓ, ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਇਹ ferry service ਸਿਰਫ਼ Ghogha-Dahej ਤੱਕ ਹੀ ਰੁਕਣ ਵਾਲੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਹਜੀਰਾ, ਪੀਪਾਵਾਓ, ਜਾਫਰਾਬਾਦ, ਦਮਨ-ਦੀਪ ਆਦਿ ਸਾਰੇ ਸਥਾਨਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਵਾਲੇ ਹਾਂ। ਮੈਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ferry service ਨੂੰ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਹਜੀਰਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਮੁੰਬਈ ਤੱਕ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਚਲ ਰਹੀ ਹੈ। ਕੱਛ ਦੀ ਖਾੜੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ project ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਚਰਚਾ ਹਾਲੇ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕ ਪੱਧਰ ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੱਛ ਦੇ ਵਾਯੂ ਅਤੇ ਜਾਮਨਗਰ ਦੇ rozi ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਐਸੀ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ pre-feasibility report ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਤਿਆਰ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇੰਨਾ ਹੀ ਨਹੀਂ, ਜਦ ferry service ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਵਧੇਗਾ ਤਾਂ ਸਾਰੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੂੰ ਨਰਮਦਾ ਨਦੀ ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਨਾਲ ਵੀ connect ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸਾਬੀਓ, ਭਾਰਤ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੀਮਾ 7500 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਮੀ ਹੈ। ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨਾਲ ਭਰੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਮੇਰਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਦੇ gateway ਹਨ। ਭਾਰਤ ਦੀ ਖੁਸ਼ਹਾਲੀ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਸਾਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਲੇਕਿਨ ਬੀਤੇ ਦਹਾਕੇ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰੀ ਪੱਧਰ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਘੱਟ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਦੇਸ਼ ਦਾ shipping ਅਤੇ port sector ਵੀ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਵਾਂਝਾ ਰਿਹਾ। ਇਸ sector ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਆਧੁਨਿਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਵੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਪਰਿਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ports ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ modernization ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਪੋਰਟ ਦੀ development ਦਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸੜਕ, ਰੇਲਮਾਰਗ Interstate-Waterways ਅਤੇ Coastal Transport ਨੂੰ integrated ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਪਰਿਯੋਜਨਾ Coastal Transport ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਮਾਲ ਦੁਆਈ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਅਹਿਮ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਸਾਬੀਓ, ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਜਤਨਾਂ ਦਾ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਸਾਗਰਮਾਲਾ project ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਰੋੜ ਨਵੀਆਂ ਨੌਕਰੀਆਂ ਦੇ ਅਵਸਰ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ transport ਨੀਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜੋ ਅਸੰਤੁਲਨ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਵੀ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਕੇਵਲ ਪੰਜ National Waterways ਸਨ, ਹੁਣ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 106 National Waterways ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੰਪਦਾ, ਸਾਡੇ ਗ੍ਰਾਮੀਣ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਆਯਾਮ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮਛੇਰੇ ਭਰਾ ਇਸ ਸੰਪਦਾ ਦਾ ਪੂਰਾ ਲਾਭ ਉਠਾ ਸਕਣ, ਇਸ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੇ Blue Revolution Scheme ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਧੁਨਿਕ ਤਕਨੀਕ ਨਾਲ ਮੱਛੀਆਂ ਫੜਨ ਅਤੇ ਮੱਛੀਆਂ ਪਾਲਣ ਵਿੱਚ value-addition ਦੇ ਬਾਰੇ ਸਿਖਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਛੇਰਿਆਂ ਨੂੰ Longliner trollers ਦੇ ਲਈ ਆਰਥਕ ਮਦਦ ਦੇਣ ਦੀ ਵੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਹੈ। ਇੱਕ vessel ਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਚਾਲੀ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸਬਸਿਡੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। Longliner trollers ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਮਛੇਰੇ ਭਰਾ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਦੂਰ ਤੱਕ ਗਹਿਰੇ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਮਛਲੀਆਂ ਪਕੜਨ ਜਾ ਸਕਣ, ਇਸ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਹੈ।

ਸਾਬੀਓ, ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ infrastructure ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਸਾਡੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕਤਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ Highways, Railways, Waterways ਅਤੇ Airways ਤੇ ਜਿੰਨਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਦੀ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ Aviation Policy ਬਣਾ ਕੇ Regional Air Service ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਹਫ਼ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦਰਮਿਆਨ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀ ਪਹਿਲੀ ਬੁੱਲੇਟ ਟਰੇਨ ਦਾ ਕੰਮ ਵੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

ਸਾਬੀਓ ਅੱਜ ਘੋੜਾ ਤੋਂ ਮੈਂ ferry ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਹੀ ਦਰੋਜ ਤੱਕ ਜਾਵਾਂਗਾ। ਮੇਰੇ ਨਾਲ ਮੇਰੇ ਕੁਝ ਨੰਨ੍ਹੇ ਦਿੱਵਿਆਂਗ ਸਾਬੀ ਵੀ ਹੋਣਗੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਚਿਹਰੇ ਦੀ ਖੁਸ਼ੀ ਹੀ ਮੇਰਾ ਮਿਹਨਤਾਨਾ ਹੋਵੇਗਾ।

ਭਰਾਓ-ਭੈਣੋਂ, ਮੈਂ ਬਚਪਨ ਤੋਂ ਜਿਸ ਕੰਮ ਕਾ ਸੁਪਨਾ ਦੇਖਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੈਂ ਜੋ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤਾ, ਉਸ ਦੀ ਕੋਈ ਕਲਪਨਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਬਚਪਨ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਸੀ, ਅੱਜ ਜਦ ਆਪਣੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਵੇਖ ਰਿਹਾ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਕੰਮ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਵੀ ਮੈਨੂੰ ਹੀ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੈਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਇਹ ਪਲ ਮੇਰੇ ਜੀਵਨ ਦਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਖੁਸ਼ੀਆਂ ਭਰਿਆ ਪਲ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਸੁਭਾਗ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ। ਮੈਂ ਦਰੋਜ ਜਾਵਾਂਗਾ, ਆਪਣੇ ਅਨੁਭਵ ਸਾਂਝੇ ਕਰਾਂਗਾ। ਲੇਕਿਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਗੁਜ਼ਾਰਿਸ਼ ਕਰਾਂਗਾ ਕਿ ਇਸ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕੰਮ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਅਤੇ ਮੰਨੋ ਕਿ ਇਹ ferry service ਤਾਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਹੈ, ਪਹਿਲਾ ਪੜਾਅ ਹੈ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੰਪਨੀਆਂ ਆਉਣਗੀਆਂ, ਢੇਰ ਸਾਰੀਆਂ ਫ਼ੈਰੀਆਂ ਚੱਲਣਗੀਆਂ। ਰੂਟ ਚਲਣਗੇ, Tourism development ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਸਾਡੇ ਅਮੀਰ ਲੋਕ ਇਸ ਨੂੰ hire ਕਰਕੇ ਜਨਮ ਦਿਨ ਮਨਾਉਣ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਜਾਇਆ ਕਰਨਗੇ। ਬਹੁਤ ਵੱਡੀਆਂ ਵਿਕਾਸ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਏਸੇ ਲਈ ਮੈਂ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਘੋੜਾ ਦਾ ਭਾਗ ਬਦਲਣ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਘੋੜਾ ਦਾ ਭਾਗ ਫਿਰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਬਦਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਆਪ ਸਭ ਨੂੰ Ghogha-Dahej Ro-Ro ferry service ਅਤੇ ਸਰਵੋਤਮ ਡੋਅਰੀ ਦੇ cattle freed plant ਦੇ ਲਈ ਮੈਂ ਬਹੁਤ-ਬਹੁਤ ਵਧਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ। ਆਪ ਸਭ ਦਾ ਬਹੁਤ-ਬਹੁਤ ਧੰਨਵਾਦ ਕਰਦਾ ਹਾਂ।

ਭਾਰਤ ਮਾਤਾ ਕੀ ਜੈ,

ਭਾਰਤ ਮਾਤਾ ਕੀ ਜੈ,

ਜੈ ਵੀਰ ਮੋਖਰਾ ਜੀ ਦਾਦਾ,

ਜੈ ਵੀਰ ਮੋਖਰਾ ਜੀ ਦਾਦਾ

ਜੈ ਵੀਰ ਮੋਖਰਾ ਜੀ ਦਾਦਾ

(Release ID: 1506932) Visitor Counter : 3

