



गुजरातमधील घोघा-दहेज रो -रो फेरी सेवा आणि पशुखाद्य प्रकल्पाच्या उद्घाटन समारंभातील पंतप्रधानांच्या भाषणातील वेचक उतारे

Posted On: 22 OCT 2017 6:52PM by PIB Mumbai

नवी दिल्ली, 22 ऑक्टोबर 2017

येथे मोठ्या संख्येने उपस्थित माझ्या पिरय बंधु आणि भगिनीनो,

आपणा सर्वांना दीपावली आणि नवीन वर्षांच्या अनेक शुभेच्छा! आत्ताच आपण भाऊविजेचा सण साजरा केला आणि नागपंचमीची प्रतीक्षा करत आहोत. नव्या संकल्पासह 'नव भारत' आणि नव्या गुजरातच्या निर्मितीच्या ध्येयपूर्तीसाठी घोघाच्या भूमीकडून संपूर्ण भारताला एक अनमोल भेट दिली जाते आहे. आज 'घोघा-दहेज' दरम्यान रो-रो फेरी सेवेच्या पहिल्या टप्प्याचा शुभारंभ केला जात आहे. भारतातला अशा प्रकारचा हा पहिलाच प्रकल्प आहे. दक्षिण पूर्व आशियातीलही हा अशा प्रकारचा पहिला प्रकल्प आहे. अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाने परिपूर्ण असा हा 650 कोटी रुपये खर्चाचा प्रकल्प पूर्ण केल्याबद्दल मी गुजरातच्या लोकांचे आणि येथील सरकारचे मनापासून अभिनंदन करतो. या प्रकल्पाच्या शुभारंभाबरोबरच साडेसहा कोटी गुजराती बांधवार्चे एक फार मोठे स्वप्न साकार झाले आहे.

बंधु आणि भगिनीनो,

आताच मला या मंचावरून सर्वातम डेअरी पशुखाद्य प्रकल्पाच्या उद्घाटनाचीही संधी मिळाली.

माझ्या पिरय बंधु आणि भगिनीनो,

एक वादाचा विषय आहे. कोणता, तर माणूस आधी पोहायला शिकला की आधी तो चाक तयार करायला शिकला, याचा निर्णय कोणालाही घेता आलेला नाही. पण एक मात्र खरे की पिढ्यान् पिढ्या पोहून नदी पार करणे मानवाला जास्त सोपे आणि सहज वाटत आले आहे. गुजरातला हजारो वर्षांचा सागरी प्रवासाचा इतिहास लाभला आहे. येथे नौका तयार केल्या जात. नौका घेऊन जगभर प्रवास करण्याची परंपरा येथे होती. 84 देशांचे ध्वज येथे फडकत असत. 1700 वर्षांपूर्वी अनेक देशांमधील विद्यार्थी आमच्या फलफी विद्यापीठात शिक्षण घेत असत. नंतरच्या काळात काय झाले, कुणास ठाऊक. ते सर्व जण काही इतिहासाप्रमाणे जमीनीखाली गाडले गेले. पण तो सुध्दा एक काळ होता.

बंधु आणि भगिनीनो,

आजचा हा कार्यक्रम, आजचा हा शुभारंभ घोघा, भावनगर, गुजरातच्या समुद्रापासूनचे सर्व जुने, सोनेरी दिवस परत आणण्याचा मुहुर्त आहे. घोघा-दहेज दरम्यानची ही फेरी सेवा, दक्षिण गुजरातमधील कोटघवर्धी लोकांचे आयुष्य सोपे करेल आणि त्यांना परस्परांच्या अधिक जवळ आणेल. ज्या प्रवासाला 7-8 तास लागत असत, तो प्रवास आता सव्वा तासात पूर्ण होणार आहे. वेळ ही सर्वात मूल्यवान गोष्ट आहे, असे आपल्याकडे मानले जाते, 'time is money', असेही म्हटले जाते. आज जगातील कोणीही दिवसातील 24 तासांचे 25 तास करू शकणार नाही. मात्र भारत सरकार आणि गुजरात सरकार आपणा सर्वांना 24 तासांपैकी एका तासात प्रवास घडवून सात तासांची बचत करून, या मूल्यवान वेळेची भेट देऊ करत आहेत. एका अभ्यासानुसार असे स्पष्ट झाले आहे की अमुक एक सामान नेण्यासाठी रस्तेमार्गाने दीड रुपया खर्च होत असेल, तर त्याच सामानासाठी रेल्वे मार्गाने एक रुपया खर्च होईल. जलमार्गाने मात्र त्यासाठी 20-25 पैसे इतकाच खर्च होईल. आता विचार करा की तुमचा किती वेळ वाचू शकणार आहे, देशाच्या पेट्रोल डिझेलची किती बचत होणार आहे. एरवी वाहतूक खडल्यामुळेच लाखो लिटर इंधन वाया जात असते.

बंधु आणि भगिनीनो,

सौराष्ट्र आणि दक्षिण गुजरातदरम्यान रोज सुमारे 12 हजार लोक प्रवास करतात. या दोन्ही ठिकाणांना परस्परांशी जोडण्यासाठी रोज सुमारे पाच हजारपेक्षा जास्त वाहने रस्त्यांवर धावतात. ही जोडणी, ही वाहतूक जेव्हा रस्त्याऐवजी सागरी मार्गाने होईल, तेव्हा 307 किलोमिटरचे अंतर केवळ 31 किलोमिटरवर येईल. एक फेरी एका वेळी 500 पेक्षा जास्त प्रवासी, सुमारे 100 कार, सुमारे 100 ट्रक वाहून नेऊ शकते. म्हणजेच सध्याची वाहतूक मोठ्या प्रमाणावर फेरीकडे वळेल. प्रत्येकाला आपापल्या गाड्यांची वाहतूकही फेरीतून करता येईल. याचा परिणाम मुंबई आणि दिल्लीला जोडणाऱ्या रस्त्यांवरही दिसून येईल. गुजरातमध्ये मोठ्या प्रमाणावर औद्योगिकरण असणाऱ्या दहेज, वडोदरा आणि परिसरातील मार्गांवरच्या वाहनांची संख्या कमी होईल, वाहने वेगाने प्रवास करू शकतील आणि हा वेग येथील संपूर्ण आर्थिक यंत्रणेला सर्वोच्च स्थानी घेऊन जाईल.

सहकाऱ्यांनो, आपण जुन्या विचारसरणीचा अवलंब करून अपेक्षित नवे ध्येय साध्य करू शकणार नाही. त्याचप्रमाणे जुने विचार बाळगून नवे प्रयोगही करू शकणार नाही. घोघा-दहेज फेरी सेवा, हे याचे फार मोठे उदाहरण आहे.

मी जेव्हा मुख्यमंत्री झालो आणि याबाबत माहिती घेतली तेव्हा लक्षात आले की कित्येक दशके याबाबत चर्चा होत राहिली आहे. ही योजना मात्र कोणत्या कोपऱ्यात पडून होती, नकळे. आता मी या योजनेबद्दल माहिती मिळवू लागलो. मी मुख्यमंत्रीपदावर आल्यानंतर ही योजना लगेच सुरू व्हावी असे मला वाटत होते. मात्र सरकारने त्यात अशा काही रचनात्मक चुका केल्या होत्या की रो-रो फेरी सेवा कधीही सुरू झाली नसती. पूर्वीच्या काळी या लोकांनी काय काम केले होते? अडचण अशी होती की ज्याने फेरी चालवायची, त्याला टर्मिनल तयार करायला सांगितले जात असे. आता मला सांगा की जर रस्त्यावर कोणी बस चालवत असेल तर त्याला आपण रस्ता तयार करायला सांगतो का, त्याला आपण बस स्थानक तयार करायला सांगतो का ? विमानतळावर विमाने येतात. आता वैमानिकाला मी विमानतळ तयार करायला सांगेवे का ? विमानतळ सरकार तयार करते, बस स्थानके सरकार तयार करते, रस्ते सरकार तयार करते. त्यावरून वाहतूक करण्यासाठी खाजगी व्यापारी, नागरिक येतात. रो-रो सेवेत त्यांनी सांगितले की एक धक्का बांधायचा आहे, त्यासाठी बंदर तयार करायचे आहे, मग करा. हा सागर किनारा आहे, हा समुद्र आहे, व्हा पुढे.. अरे, पण पुढे कोणी व्हायचे? अखेर आम्ही धोरणे बदलली, आधीच्या सरकारची विचारसरणीच बदलली. फेरी सेवेसाठी सरकार टर्मिनल तयार करेल, असा निर्णय आम्ही घेतला. टर्मिनल तयार झाल्यानंतर त्याचे परिचालन आणि फेरी चालविण्याचे काम खाजगी संस्थेला दिले जाईल. येथील सागरी क्षेत्राच्या तळाशी मातीच्या प्रमाणाची समस्याही मोठी आहे. त्यामुळे फेरी किनारी लागण्यातही समस्या उद्भवतात. नव्या धोरणानुसार या क्षेत्रातील माती आणि दगड हटविण्याच्या कामाच्या खर्चाचा भारही सरकारच उचलणार आहे. ही सेवा सुरू झाल्यानंतर खाजगी संस्थेला जो लाभ मिळेल त्यातही सरकारची भागिदारी असेल. हे नवे धोरण यशस्वी ठरेल. या धोरणाचाच परिणाम म्हणून ही रो-रो फेरी सेवा सुरू होत आहे.

2012 साली मी आलो होतो. या कामाची पायाभरणी मी केली होती. मात्र तेव्हा समुद्रात काही काम शिल्लक होते. तेव्हा आम्ही भारत सरकारवर काहीसे अवलंबून होतो. मी तेव्हा गुजरातचा मुख्यमंत्री होतो. तेव्हा वापीपासून कच्छ मांडवीपर्यंत गुजरातच्या सागर किनारी भागातील विकासावर पूर्णपणे प्रतिबंध ठेवला होता. आमच्या सर्व उद्योगांना पर्यावरणाच्या नावाखाली कुलुपबंद करण्याच्या धमक्या देण्यात आल्या. अशा अनेक अडचणींचा सामना करून आम्ही गुजरातचा यशस्वीपणे विकास घडवून आणला. मात्र जेव्हा आपण सर्वांनी मला दिल्लीत जाऊन सेवा करण्याची संधी दिली, तेव्हा अशा सर्व अडचणी सोडवणे शक्य झाले. आज रो-रो फेरी सेवेचे उद्घाटन होते आहे.

या सेवेच्या लोकार्पणाचा हा पहिला टप्पा आहे आणि हा प्रकल्प खरोखर कठीण होता. वरून देवही आमची कसून परीक्षा घेत आहेत. मात्र आपला इतिहास सांगतो की जेव्हा जेव्हा सेतू निर्माण करताना अडचणी उद्भवल्या तेव्हा तेव्हा समुद्र मंथनानून अमृत प्राप्त झाले आहे.

मित्त्रो, आज आपल्याला वरून देवाच्या आशिर्वादाने हे अमृत प्राप्त झाले आहे. हा जलसेतू प्राप्त झाला आहे. नतमस्तक होऊन आज मी प्रार्थना करतो की वरून देवाचा आशिर्वाद सदैव असाच गुजरातच्या नागरिकांना लाभत राहो. रो-रो फेरी सेवेचे आज उद्घाटन करतांना मी वीर मोखरा जी दादा यांनाही वंदन करतो. माझे मच्छिमर बांधव ज्याप्रमाणे वीर मोखरा जी दादा यांना नारळ अर्पण करून पुढे पाऊल टाकतात, त्याचप्रमाणे मी ही त्यांच्या या परंपरेचे पालन करणार आहे. वीर मोखरा जी दादा यांच्या आशिर्वादाने आमचे प्रवासी सुरक्षित राहोत. दक्षिण गुजरातप्रमाणेच भावनगर आणि सौराष्ट्रचीही प्रगती होत राहो. वीर मोखरा जी दादा यांचा आशिर्वाद आपल्याला सदैव लाभत राहिल, असा विश्वास मला वाटतो.

हा प्रकल्प, अभियंते आणि गुजरात सरकार, दोघांसाठीही मोठे आव्हान होते. त्याचमुळे या प्रकल्पाशी संबंधित प्रत्येकजण अभिनंदनास पात्र आहे.

बंधु आणि भगिनीनो, गुजरातला देशात सर्वात मोठा सागर किनारा लाभला आहे. आमचे सागर किनारी क्षेत्र 1600 किलोमिटर पेक्षा जास्त लांबीचे आहे. शेकडो वर्षांपासून गुजरात आपल्या शक्ती आणि सामर्थ्याने संपूर्ण जगाचे लक्ष आपल्याकडे आकर्षित करत आहे. लोथल बंदरापासून प्राप्त माहिती आजही मोठमोठ्या सागरी तज्ञांना अचंबित करते. ज्या ठिकाणी आता आपण उभे आहोत, तेथे शेकडो वर्षांपासून जगभरातून जहाजांची ये-जा सुरू आहे. या समुद्राला वारसा मानत, त्याचा स्वीकार करत मी गुजरातच्या बंदर प्रणीत विकासाबद्दल बोलतो आहे. जेव्हा आपण मला गुजरातच्या मुख्यमंत्रीपदी विराजमान केले तेव्हा गुजरातच्या किनारी भागात पायाभूत सुविधा आणि विकासाच्या प्रकल्पांवर विशेष लक्ष दिले. आम्ही जहाज बांधणीसाठी नवे धोरण तयार केले, जहाज बांधणी उद्योगांची निर्मिती केली. विशेष आर्थिक क्षेत्रांमध्ये लहान बंदरांना प्रोत्साहन दिले. शीप ब्रेकींगच्या नियमांमध्येही बदल केले. विशेष टर्मिनलच्या उभारणीवर भर दिला. दहेजमध्ये घन साहित्य, रसायने आणि एलएनजी टर्मिनल, मुंद्रा येथे कोळसा टर्मिनल, अशा विशेष टर्मिनलमुळे गुजरातच्या बंदर क्षेत्राला एक नवी दिशा, नवी उर्जा आणि नवी चेतना प्राप्त झाली.

त्याचबरोबर सरकारने जहाज वाहतूक व्यवस्थापन यंत्रणा आणि ग्राऊंड ब्रेकिंग जोडणी प्रकल्पासाठी विशेषत्वाने प्रोत्साहन दिले. आगामी काळात सागरी विद्यापीठाची स्थापना करण्याचे तसेच लोथल येथे सागरी वस्तुसंग्रहालय उभारण्याचे कामही सविस्तर सुरू आहे. या सर्व कामांबरोबरच येथे राहणाऱ्या मच्छिमार बांधवांच्या तसेच स्थानिकांच्या विकासासाठीही सागर-खेडू विकास कार्यक्रमासारखे प्रकल्प आम्ही राबवित आहोत. नौवहन उद्योगात स्थानिक युवकांना प्रशिक्षण देऊन त्यांनाच रोजगार देण्यावर आमचा भर आहे.

त्यांचे शिक्षण, रोजगार, आरोग्य, पेयजल, वीज पुरवठा तसेच सागरी सामाजिक सुरक्षेसाठीही आम्ही संपूर्ण पायाभूत सुविधा तयार केल्या आहेत.

बंधु आणि भगिनीनो, नुकतेच जापानचे पंतप्रधान आले होते. त्यावेळी आम्ही जापानबरोबर नौवहन क्षेत्रासंदर्भात एक महत्वपूर्ण करार केला. या करारांतर्गत, जापान सरकार आणि तेथील JAICA ही वित्तसंस्था, अलंग जहाजबांधणी कारखान्यात अद्यतन आणि आधुनिकीकरणासाठी वित्तीय सहाय्य देणार आहेत. त्यासाठी त्यांनी अनुकूलता दर्शवली आहे.

मित्त्रो, भावनगर पासून अलंग-सोसीया जहाज पुनर्बांधणी कारखान्यापर्यंत पर्यायी मार्गावरही सरकार काम करत आहे. आशिया खंडातील या सर्वात मोठ्या जहाज पुनर्बांधणी कारखान्यात 15 ते 25 हजार कर्मचारी काम करतात. हा अलंग-सोसीया जहाज पुनर्बांधणी कारखाना भावनगरपासून सुमारे 50 किलोमीटर अंतरावर आहे. सध्या येथे जो रस्ता आहे, तेथे मोठ्या प्रमाणावर वाहतुकीची कोंडी होते. हे तुम्हाला सांगितले पाहिजे असे मला वाटते. अलंग-सोसीया जहाज पुनर्बांधणी कारखाना आणि मऊवा, पीपावाओ, जाफराबाद, वेरावळला जोडणारा जो पर्यायी मार्ग आहे, त्याचे रूढीकरण करून तो अद्यावत करण्याचा निर्णय सरकारने घेतला आहे. भविष्यात अलंग कारखान्याची क्षमता वाढणार आहे. ते लक्षात घेता रस्त्याचे आधुनिकीकरण करणे गरजेचे होते. घोघा-दहेज फेरी सेवेसाठी येणाऱ्या वाहनांनाही या मार्गाचा लाभ मिळणार आहे.

मित्त्रो, सरकारच्या निरंतर प्रयत्नांमुळे गुजरातच्या किनारी भागात आज इतक्या वेगाने विकास होतो आहे. संपूर्ण देशभरातील लहान बंदरांद्वारे होणाऱ्या एकूण मालवाहतुकीपैकी 32 टक्के मालवाहतूक एकट्या गुजरातमधून होते. अर्थात एक तृतीयांश मालवाहतूक एकट्या गुजरातमधून होते. इतकेच नाही तर गेल्या 15 वर्षांत या प्रमाणात चार पटीने वाढ झाली आहे. ज्याप्रमाणे गेल्या 15 वर्षांत गुजरातने आपल्या बंदरांच्या क्षमतेत 4 पटीने वाढ केली त्याचप्रमाणे माल हाताळणीचा वेगही वाढेल, असा विश्वास मला वाटतो.

बंधु आणि भगिनीनो, मार्गाच्या दृष्टीने गुजरात धोरणात्मक स्थानी आहे. येथून जगातील कोणत्याही भू भागावर सागरी मार्गाने पोहोचणे अतिशय सोपे, स्वस्त आणि सरळ आहे. गुजरातच्या या क्षमतेचा आपण पुरेपूर लाभ घेतला पाहिजे. गुजरातमधील सागरी विकास हा देशासाठी आदर्शवत् आहे. रो-रो फेरी सेवेचा हा संपूर्ण प्रकल्प इतर राज्यांसाठी मार्गदर्शक ठरेल, असा मला विश्वास वाटतो.

ज्याप्रकारे आम्ही अनेक वर्षांच्या अथक मेहनतीनंतर अशा प्रकारच्या प्रकल्पांमध्ये येणाऱ्या अडचणी समजून घेतल्या आणि सोडवल्या, तशा अडचणी असे प्रकल्प राबवू इच्छिताऱ्या इतर राज्यांना येणार नाहीत, असे वाटते. या फेरी सेवेमुळे संपूर्ण क्षेत्रात सामाजिक, आर्थिक विकासाचे एक नवे पर्व सुरू होईल. रोजगाराच्या हजारो नव्या संधी उपलब्ध होतील. किनारी नौवहन आणि किनारी पर्यटनाचा नवा अध्याय सुरू होईल. आगामी काळात जेव्हा दिल्ली आणि मुंबई दरम्यान समर्पित वाहतूक कॉरिडोरचे काम पूर्ण होईल आणि दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कॉरिडोरचे काम पूर्ण होईल, तेव्हा या सेवेसह गुजरातशी संलग्न सागरी मार्गाचे महत्व कित्येक पटीने वाढेल. हा प्रकल्प अहमदाबाद आणि भावनगर परिसरात औद्योगिक विकासाला चालना देण्यासाठी तयार करण्यात आलेल्या दोलेरा विशेष गुंतवणूक क्षेत्रालाही सक्षम करणारा ठरेल. दोलेरा विशेष गुंतवणूक क्षेत्र हे नजीकच्या काळात जागतिक नकाशावर सर्वात मोठे औद्योगिक केंद्र म्हणून उदयाला येणार आहे. त्यामुळे रोजगाराच्या लाखो संधी उपलब्ध होतील. गुजरात सरकारच्या प्रयत्नांमुळे दोलेरामध्ये पायाभूत सुविधांचे प्रकल्प वेगाने मार्गी लागत आहेत. येत्या काही वर्षांत दोलेरा संपूर्ण जगात आपला ठसा उमटवेल आणि त्यात घोघा-दहेज फेरी सेवेचे मोठे योगदान असेल.

मित्त्रो, भविष्यात ही फेरी सेवा केवळ घोघा-दहेज पुरती मर्यादित राहणार नाही. आगामी काळात आम्ही ही फेरी सेवा हजीरा, पीपावाओ, जाफराबाद, दमण-द्वीप अशा ठिकाणीही विस्तारित करणार आहोत. येत्या काही वर्षांत ही फेरी सेवा सुरतच्या पुढे हाजिरा आणि नंतर पुढे मुंबईपर्यंत वाढविण्यासाठी सरकार प्रयत्नशील असल्याचे मला सांगण्यात आले आहे. कच्छच्या खाडीतही अशा प्रकारची सेवा सुरू करण्याची प्राथमिक चर्चा सुरू आहे. कच्छच्या वायु आणि जामनगरच्या रोजी बंदरादरम्यान अशी सेवा सुरू करण्यासाठीचा चाचपणी अहवाल तयार असल्याचेही मला सांगण्यात आले आहे. इतकेच नाही तर जेव्हा फेरी सेवेचा वापर वाढेल तेव्हा अनेक उद्योगांना नर्मदा नदीच्या माध्यमातून जोडणेही शक्य होणार आहे.

मित्त्रो, भारताला 7500 किलोमीटर लांबीचा दीर्घ सागर किनारा लाभला आहे. ही किनारपट्टी गुंतवणूकीच्या पर्यायांनी समृद्ध आहे. मला वाटते की आपले समुद्र किनारे ही देशाच्या प्रगतीची प्रवेशद्वारेच आहेत. आपली बंदरे, हीच भारताच्या समुद्रीची प्रवेशद्वारे आहेत. मात्र गेल्या काही दशकांमध्ये केंद्रीय पातळीवर हा विषय काहीसा दुर्लक्षित राहिला. देशाचे नौवहन आणि बंदर क्षेत्रही दीर्घकाळ उपेक्षित राहिले. या क्षेत्रात सुधारणा घडवून आणण्यासाठी सरकारने सागरमाला कार्यक्रम हाती घेतला आहे.

सागरमाला योजनेंतर्गत, देशातील विद्यमान बंदरांचे आधुनिकीकरण आणि नव्या बंदरांच्या विकासाचे काम हाती घेण्यात आले आहे. रस्ते, रेल्वेमार्ग, राज्यांतर्गत जलमार्ग तसेच किनारी भागातील वाहतूक एकात्मिक केले जात आहेत. किनारी भागातील वाहतुकीच्या माध्यमातून मालवाहतुकीच्या कामी हा प्रकल्प मोलाची भूमिका निभावत आहे.

मित्त्रो, सरकारच्या या प्रयत्नांच्या परिणामी गेल्या तीन वर्षांत बंदर क्षेत्रात फार मोठे परिवर्तन घडून आले आहे. गेल्या दोन ते तीन वर्षांत बंदरांच्या क्षमतेत लक्षणीय वाढ झाली आहे. तोट्यात चालणारी बंदरे आणि कंपन्यांची स्थिती आता चांगलीच बदलली आहे. सागरकिनारी भागातील सेवांशी संबंधित कौशल्य विकासावरही सरकारने लक्ष केंद्रित केले आहे. एका अंदाजानुसार, एकट्या सागरमाला प्रकल्पामुळे भारतात आगामी काळात नोकरीच्या साधारण एक कोटी संधी उपलब्ध होणार आहेत. वाहतुकीचा संपूर्ण आराखडा आधुनिक आणि एकात्मिक असावा, असा आमचा प्रयत्न आहे.

आपल्या देशात वाहतुकीशी संबंधित धोरणामधला असमतोल दूर करण्याचे कामही सुरू आहे. स्वातंत्र्य प्राप्तीला इतकी वर्षे उलटल्यानंतरही आपल्याकडे केवळ पाच राष्ट्रीय जलमार्ग होते. जलवाहतूक इतकी स्वस्त असतानाही आणि देशात नद्यांची लक्षणीय संख्या असतानाही हा पर्याय दुर्लक्षित राहिला. आताच्या सरकारने 106 राष्ट्रीय जलमार्ग निर्धारित केले आहेत. त्यांचे काम वेगाने सुरू आहे. या राष्ट्रीय जलमार्गांची एकूण लांबी 17000 किलोमीटर इतकी आहे. देशातील वाहतूक क्षेत्रातील असमतोल दूर करण्याच्या दृष्टीने हे जलमार्ग महत्वाचे ठरतील.

आपली सागरी संपदा आपल्या ग्रामीण आणि समुद्र किनारी भागांना एक नवा आयाम देऊ शकतील. मच्छिमार बांधवांना या संपदेचा पुरेपूर लाभ घेता यावा, यासाठी सरकारने नीलक्रांती योजना सुरू केली आहे. त्यांना आधुनिक तंत्रज्ञानाचा वापर करून मासेमारी करण्याचे तसेच मत्स्यपालनाचे धडे दिले जात आहेत.

नीलक्रांती योजनेंतर्गत, मच्छीमारांना लॉगलायनर ट्रॉलर खरेदी करण्यासाठी आर्थिक सहाय्य केले जाणार आहे. एका नौकेमार्गे केंद्र सरकारतर्फे चाळीस लाख रुपयांपर्यंतचे अनुदान दिले जाणार आहे. लॉगलायनर ट्रॉलरमुळे मच्छिमारांचे काम सोपे होईल आणि त्याचबरोबर त्यांच्या व्यवसायाला नवी उभारीही मिळेल. सध्या वापरात असणारे ट्रॉलर वापरून कमी पाण्यात मासेमारी करता येते. तांत्रिकदृष्ट्याही ते जुने आणि जास्त जोखमीचे आहेत. त्याचमुळे हे जुने ट्रॉलर मासेमारीसाठी नेले की समुद्रात भरकटण्याची शक्यता जास्त असते. आपण आपला देश सोडून दुसऱ्या देशाच्या सागरी हद्दीत प्रवेश केला, हे सुद्धा त्यांना अनेकदा समजत नाही. त्यामुळे त्यांना अनेक अडचणींचा सामना करावा लागतो. तंत्रज्ञानाचा वापर करून या अडचणी कमी करता येतील. म्हणूनच लॉगलायनर ट्रॉलरच्या मदतीने समुद्रात योग्य दिशेला खोल पाण्यात मासेमारी करणे शक्य व्हावे यासाठी सरकारने सदर योजना तयार केली आहे. आधुनिक लॉगलायनर ट्रॉलर इंधनाच्या बाबतीतही किफायतशीर आहेत. म्हणजेच मच्छिमार बांधवांचा व्यापार आणि नफा, दोन्हीमध्ये वाढ होणार आहे.

मित्त्रो, देशातील पायाभूत सुविधांच्या विकासाला आमचे सर्वोच्च प्राधान्य आहे. गेल्या तीन वर्षांत महामार्ग, रेल्वे, जलमार्ग आणि वायुमार्गावर जितकी गुंतवणूक झाली, तितकी इतक्या कमी अवधीत यापूर्वी कधीही झाली नव्हती. त्याव्यतिरिक्त नवे उड्डाण धोरण तयार करून प्रादेशिक हवाई सेवेत सुधारणा केली जात आहे. लहान विमानतळांचे आधुनिकीकरण केले जात आहे. काही आठवड्यांपूर्वी अहमदाबाद-मुंबई दरम्यान धावणाऱ्या देशातील पहिल्या बुलेट ट्रेनच्या कामाचा शुभारंभ झाला आहे. या सर्व प्रयत्नांच्या माध्यमातूनच देशाला एकविसाव्या शतकाला अनुरूप वाहतूक यंत्रणेचा पाया घातला जाणार आहे. नव भारताची आवश्यकता आणि अपेक्षा पूर्ण करणारी सक्षम वाहतूक यंत्रणा यातूनच साकार होईल. मित्त्रो, आज घोघाहून या फेरीमार्गानेच मी दहेजपर्यंत जाणार आहे. माझ्यासोबत काही लहान मित्त्र, दिव्यांग बालकेही प्रवास करतील. त्यांच्या चेहऱ्यावरचा आनंद, ही माझ्यासाठी समाधानाची बाब असेल.

बंधु- भगिनीनो, बालपणापासून जे कार्य पूर्ण करण्याचे स्वप्न उराशी बाळगले होते, ते पूर्ण केल्यानंतर आज मला काय वाटते आहे, हे व्यक्त करणे कठीण आहे. बालपणी मी या कार्याबद्दल ऐकले होते, मात्र ते साकार होऊ शकले नव्हते. आज तेच कार्य माझ्यासमोर आहे आणि ते साकार करण्यात माझा हातभार लागतो आहे, हा क्षण खरोखरच माझ्या आयुष्यातला कुतार्थ क्षण आहे. हे माझे सौभाग्य आहे. मी दहेजमध्येही जाईन आणि माझे अनुभव विषद करेन. मात्र आज मी आपणा सर्वांना विनंती करतो की, आपण या महत्वपूर्ण कामात हातभार लावा, आमच्यासोबत असा. ही फेरी सेवा तर केवळ सुरुवात आहे, हा पहिला टप्पा आहे. नंतर खाजगी कंपन्या येतील, अनेक फेरी बोटी सुरू होतील. मार्ग विकसित होतील, पर्यटनात वाढ होईल, सुरतमधले श्रीमंत लोक फेरी आरक्षित करून वाढदिवसही समुद्रात साजरे करू लागतील. विकासाच्या अनेक संधी उपलब्ध आहेत. म्हणूनच मी म्हटले होते, घोघाचे भाग्य बदलते आहे. घोघा-दहेज रो-रो फेरी सेवा आणि सर्वोत्तम डेरीच्या कॅटल फ्रीड प्रकल्पाबद्दल आपणा सर्वांचे पुन्हा एकदा मनापासून अभिनंदन. आपले अनेकानेक आभार.

भारत माता की जय,

भारत माता की जय,

जय वीर मोखरा जी दादा

जय वीर मोखरा जी दादा

जय वीर मोखरा जी दादा

B.Gokhale/M.Pange/Anagha

