

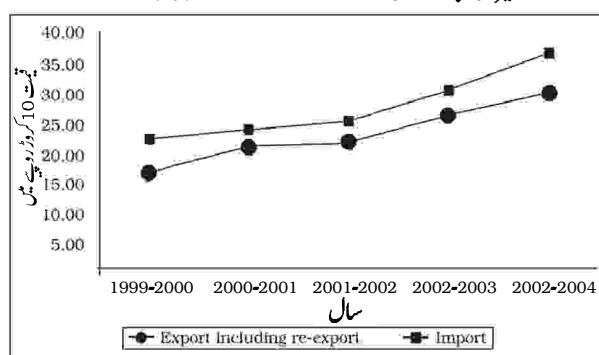
بین الاقوامی تجارت

آپ بین الاقوامی تجارت کے مختلف پہلوؤں کے بارے میں اپنی کتاب ”انسانی جغرافیہ کے مبادیات“ میں پڑھ چکے ہیں۔ بین الاقوامی تجارت تمام ممالک کے لیے باہمی طور پر فائدہ مند ہے کیونکہ کوئی بھی ملک خوفیل نہیں ہے۔ حالیہ برسوں میں ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت کی مقدار، ساخت اور سمت میں نمایاں تبدیلی آئی ہے۔ اگرچہ مقدار کے لحاظ سے بین الاقوامی تجارت میں ہندوستان کا حصہ ایک فی صد سے بھی کم ہے پھر بھی عالمی معیشت میں ہندوستان کا اہم مقام ہے۔

آئیے ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت کی بدلتی ترتیب کا جائزہ لیں۔ 1950-51 میں ہندوستان کی یوروپی تجارت کی کل مالیت 12,140 ملین روپیے تھی جو کہ سال 2004-05 میں بڑھ کر 8,37,133 کروڑ روپیے ہو گئی۔ کیا آپ 1950-51 سے 2004-05 تک کی صد افراش کا اندازہ کر سکتے ہیں؟ یوروپی تجارت میں افراش کی کمی و جوہات ہیں مثلاً اشیا ساز سیکٹر میں تند رفتاری، حکومت کی نرم کاری کی پالیسی اور بازاروں کا تنوع وغیرہ۔

وقت کے ساتھ ہندوستان کی یوروپی تجارت کی شکل میں تبدیلی آئی ہے (جدول 11.1)۔ اگرچہ درآمدات اور برآمدات کی کل مقدار میں اضافہ ہوا ہے لیکن درآمدات کی مقدار برآمدات کی مقدار سے زیادہ ہی رہی ہے۔ پچھلے کچھ برسوں میں تجارتی نقصان میں اضافہ بھی ہوا ہے۔ تجارتی نقصان کے لیے خام تیل کو کافی حد تک ذمہ دار مانا جاسکتا ہے جو کہ ہندوستان کی درآمدات میں سرفہرست ہے۔

ہندوستانی برآمدات کی ساخت کی ترتیب میں تبدیلی
سال 1999-2000 سے 2003-2004 کے دوران ہندوستان کی
یوروپی تجارت میں برآمدات اور درآمدات کے فرق کی طوال



ماخذ: استیشنیکل ایسٹریکٹ، 2005
11.1



(مليون روپے میں)

جدول 11.1 : ہندوستان کی غیر ملکی تجارت

سال	برآمدات	درآمدات	کل تجارت	تجاری نقصان
1994-95	8,26,740	89,9710	1,72,6450	-72,970
2000-01	2,03,5710	2,30,8730	4,34,4440	-2,73,020
2004-05(P)	3,56,0690	4,81,0640	8,37,1330	-1,24,9950

= عارضی اعداد و شمار P*

مانخذ: اسٹیشنیکل ایسٹریکٹ، 2005

جیسا کہ پہلے تذکرہ کیا جاچکا ہے کہ ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت میں وقت گزرنے کے ساتھ اشیا کی اقسام میں تبدیلیاں آئیں ہیں۔ بین الاقوامی تجارت میں زراعت اور متعلقہ مصنوعات کا حصہ کم ہوا ہے جب کہ پیڑو لیم اور خام اشیا اور دیگر مصنوعات کے حصہ میں اضافہ ہوا ہے۔ خام معدنیات اور مصنوعات کے حصے میں 1997-98 سے 2003-04 کے درمیان تک ایک ٹھیرا رہا۔ پیڑو لیم سے متعلق اشیا کے حصہ میں اضافہ کی وجہ پیڑو لیم کی قیتوں میں اضافہ اور ہندوستان میں تیل صاف کرنے کی صلاحیت میں اضافہ ہے۔

سرگرمی

جدول 11.2 میں دیے گئے اعداد و شمار کا جائزہ لیجے اور مندرجہ ذیل سوالات کے جواب دیجئے:

کیا وجہ ہے کہ 1997-98 کے بعد سے زرعی اور متعلقہ پیداوار کی برآمدگی میں لگاتار گراٹ آ رہی ہے؟

1999-2000 میں عروج پر پہنچنے کے بعد صنعتی اشیا کی برآمدات میں زوال کیوں شروع ہو گیا؟

جدول میں دیے گئے سبھی قسم کی اشیا کی برآمدات کو ایک بارڈ ایگرام (Bar Diagram) کے ذریعہ دکھائیے۔ اس کے لیے مختلف رنگوں کے قلم یا پنسل کا استعمال کیجیے۔

جدول 11.2 ہندوستان کی برآمدات کی ساخت 1997-2004 (برآمدات میں فی صد حصہ)

1997-98	1999-2000	2000-01	2003-04	اشیا
18.93	15.27	13.55	11.8	زراعی اور متعلقہ مصنوعات
3.03	2.5	2.62	3.71	خام اور معدنیات
75.83	80.93	77.9	75.96	صنعتی اشیا
1.01	0.08	4.29	5.59	پیڑو لیم اور خام مصنوعات
1.2	1.22	1.64	2.94	دیگر مصنوعات

مانخذ: غیر ملکی تجارت اور میزان دہنگی، سینٹر فارمانیٹر نگ انڈین اکونامی۔

جدول 11.3 : برآمدکی جانے والی اہم اشیا

2004-05 (روپیہ میں)	اشیا
27,111	زرعی اور متعلقہ مصنوعات
18,842	خام و حادتیں اور معدنیات
10,286	چیزراہ اور مصنوعات
61,581	جوہرات اور زیورات
56,961	کیمیکل اور متعلقہ مصنوعات
65,543	انجینئرنگ ساز و سامان
8,106	الیکٹرائیک کے سامان
53,996	کپڑے
1,543	دست کاری کی مصنوعات
2,679	قالین
30,518	پیڑ و لیم مصنوعات

مأخذ: انڈیا 2006، شعبہ اشاعت، وزارت برائے اطلاعات اور نشریات، حکومت ہند

جدول 11.4 سے ظاہر ہوتا ہے کہ پیڑ و لیم اور اس کی مصنوعات کی درآمدگی میں تیزی سے اضافہ ہوا ہے۔ اس کا استعمال نہ صرف ایندھن کے طور پر ہوتا ہے بلکہ صنعتی خام مال کے طور بھی ہوتا ہے۔ یہ صنعتی ترقی اور بہتر معیار زندگی کی طرف اشارہ کرتا ہے۔ بین الاقوامی منڈی میں گرانی اس امر کی دوسرا اہم وجہ ہے۔ برآمدات سے متعلق صنعتیں اور گھریلو شعبہ کی بڑھتی ہوئی مانگ کی وجہ سے اصل سرمایہ کی درآمد میں اضافہ کی یکساں رفتار برقرار رہی ہے۔ غیر برتقی انجینئرنگ مشینی، نقل و حمل کے ساز و سامان، مشنی اوزار و اشیا اور مشینوں کے پرزے وغیرہ اہم اصل سرمایہ ہیں۔ کھانے کے تیل کی درآمدگی میں کی کی وجہ سے غذائی اور متعلقہ اشیا کی کل درآمدگی میں بھی کی آئی۔ ہندوستان کی دیگر درآمدات میں موتو، نیم قیمتی پتھر، سونا، چاندی،

روایتی اشیا کی تجارت میں گراوٹ کی وجہ خصوصاً ساخت بین الاقوامی مقابلہ ہے۔ زرعی پیداوار کے تحت کافی، مصالحہ، چائے، دالوں وغیرہ جیسی روایتی اشیا کی برآمد میں خاصی کمی آئی ہے جب کہ پھولوں، تازہ پھلوں، سمندری اشیا اور چینی وغیرہ کی تجارت میں اضافہ درج ہوا ہے۔

سال 2003-2004 کے دوران ہندوستان کی مجموعی برآمدات میں صنعتی شعبہ کا حصہ 75.96 فیصد رہا۔ برآمدات کی فہرست میں انجینئرنگ کے ساز و سامان نے نمایاں اضافہ درج کیا ہے۔ حکومت کے ثبت اقدام کے باوجود کپڑے کی صنعت میں کچھ زیادہ اضافہ نہ ہو سکا۔ چین اور مشرقی ایشیا کے دیگر ممالک ہمارے تجارتی حریف ہیں۔ جوہرات اور زیورات ہندوستان کی غیر ملکی تجارت کا ایک اہم حصہ ہیں۔

سرگرمی

جدول 11.3 کا مطالعہ کیجیے اور 2004-05 میں برآمد کی گئی 8 خاص اشیا کو ایک بارہ ایگرام کے ذریعہ دکھائیے۔

ہندوستان کی درآمدات کی ساخت میں تبدیلی

ہندوستان میں 1950 اور 1960 کی دہائی میں خوراک کی سخت قلت تھی۔ اس وقت درآمدات کی فہرست میں خوردنی، اناج، اصل اسas (capital goods)، مشینیں اور اوزار شامل تھے۔ اس دوران میزان دہنگی کی حالت ابترنگی کیوں کہ تمام کوششوں کے باوجود درآمد، برآمد کی نسبت زیادہ تھی۔ 1970 میں سبز انقلاب کی کامیابی کی وجہ سے خوردنی اناج کی درآمدگی کو منسوخ کر دیا گیا تھا۔ لیکن 1973 کے بعد تو انائی کے بحران کی وجہ سے پیڑ و لیم کی قیمتوں میں بے تحاشا اضافے درآمد کے بجٹ کو بڑھا دیا۔ خوردنی اناج کی درآمد کی جگہ کمیابی کھاد اور پیڑ و لیم نے لے لی۔ مشین اور کل پرزے، خاص نوعیت کی اسٹیل، کھانے کا تیل اور کیمیکس درآمدات کی فہرست میں شامل اہم اشیا ہیں۔ جدول 11.4 کا مطالعہ کیجیے اور درآمدات کی ساخت میں تبدیلی کا تجزیہ کیجیے۔



جدول 11.5: درآمد کی جانے والی اہم اشیا (ملین روپے میں)

2004-05	اشیا
5,53	کیمیائی کھاد
10,75	خوردنی تیل
2,12	گلڈی اور رُدی کاغذ
3,04	گٹا اور مصنوعات
1,70	خبراری کاغذ
5,63	غیر آہنی دھاتیں
10,65	خام اور ناکارہ دھات
11,67	لوہ اور اسٹیل
1,34,09	خام پتھرو لیم اور مصنوعات
42,34	موتی، قیمتی اور نینم قیمتی پتھر
48,12	مشینیزی
12,58	دالیں
2,03	کوتلہ، کوک اور بریکیٹس
23,97	غیر معدنیات اور مصنوعات
6,27	ادویہ اور متعلقہ اشیا
2,46	کیمیائی مصنوعات
3,98	کپڑے کے دھاگے اور کپڑے وغیرہ
43,75	پیشہ وار اسہاد وغیرہ
48,63	سونا اور چاندی

ماخذ: انڈیا 2006

تجارت کی سمت (Direction of Trade)

دنیا کے زیادہ تر ممالک اور تجارتی تنظیموں سے ہندوستان کے تجارتی مراسم ہیں۔ سال 2004-05 کے دوران علاقائی اور ذیلی علاقائی تجارت کو جدول 11.6 میں دکھایا گیا ہے۔

ہندوستان کی کوشش اگلے پانچ سال میں بین الاقوامی تجارت میں اپنی حصہ داری دو گنی کرنے کی ہے۔ ہندوستان نے اس سمت میں متعدد اقدام مثلاً درآمدات میں نرم کاری، درآمدی ٹیکس میں رعایت، لائنس

خام دھاتات، ناکارہ دھاتات، غیر آہنی دھاتات اور الیکٹرانک سامان وغیرہ شامل ہیں۔ 2004-05 میں ہندوستان کی اہم درآمدات کو جدول 11.5 میں دیا گیا ہے۔

جدول 11.5 کی بنیاد پر بعض سرگرمیاں کرائی جاسکتی ہیں:

بھی اشیا کو بڑھتے ہوئے یا گھٹتے ہوئے تسلیم میں ترتیب دیجیے اور 2004-05 میں ہندوستان میں درآمد کی گئی پانچ اہم اشیا کے نام لکھیے۔

زریع اعتبر سے ہندوستان ایک خوشحال ملک ہے۔ پھر بھی خوردنی تیل اور اسٹیل میں درآمد کیوں کرتا ہے؟

پانچ اہم ترین اور پانچ غیر اہم اشیا کا انتخاب کیجیے۔ اور ان کو بازو ڈینگرام کے ذریعہ دکھائیے۔

کیا آپ درآمدات کی فہرست میں کچھ ایسی اشیا کی نشان دہی کر سکتے ہیں جن کے مقابل ہندوستان میں تیار کیے جاسکتے ہیں؟

جدول 11.4 ہندوستان: درآمدات کی ساخت

(فی صد) 1997-2004

2003-04	2000-01	1997-98	اشیا
26.32	31.32	19.68	خام تیل اور مصنوعات
13.99	11.48	19.18	اصل سرمایہ اشیا
7.99	7.71	11.33	کیمیکل اور متعلقہ مصنوعات
1.61	1.19	0.99	سوٹ اور کپڑا
4.36	3.37	4.04	غذائی اور متعلقہ اشیا
9.12	9.62	8.06	موتی اور نینم قیمتی پتھر
8.77	9.28	7.64	سونا اور چاندی
27.84	25.53	29.08	دیگر

ماخذ: غیر ملکی تجارت اور میزان دہندگی، مانیشنر ناگ کمیٹی برائے معیشت



ریاست ہائے متحده امریکہ ہندوستان کا سب سے بڑا تجارتی سماجھے دار ہے اور ہندوستان کے برآمدات کی اہم ترین منزل ہے۔ اہمیت کی بناء پر دیگر ممالک میں برطانیہ، بیلچیم، جرمنی، جاپان، سوئزز لینڈ، ہانگ کانگ، تجھدہ عرب امارات، چین، سنگاپور اور ملیشیا شامل ہیں۔

سرگرمی

خاص تجارتی سماجھے داروں کو ظاہر کرنے کے لیے ایک کشیر بار ڈائیگرام (Multiple Bar Diagram)

ہندوستان کی زیادہ تر غیر ملکی تجارت آبی اور ہوائی راستوں کے ذریعہ ہوتی ہے۔ تاہم اس کا ایک چھوٹا حصہ پڑوی ممالک جیسے نیپال، بھوٹان، بگلر دیش اور پاکستان سے مشتمل کے راستے ہوتا ہے۔

جدول 11.7 ہندوستان کے بڑے تجارتی سماجھے داروں کی کل تجارت میں فی صد شرکت (برآمد + درآمد)

2003-04	2000-01	ملک
10.3	13.0	ریاست ہائے متحده امریکہ
3.7	5.7	برطانیہ
3.7	4.6	بیلچیم
3.5	3.9	جرمنی
2.7	3.8	جاپان
3.3	3.8	سوئزز لینڈ
2.8	3.7	ہانگ کانگ
6.2	3.4	تجھدہ عرب امارات
6.4	2.5	چین
3.4	2.5	سنگاپور
1.7	1.9	ملیشیا
47.7	48.6	کل

ماخذ: اکانومک سروے 2005-06

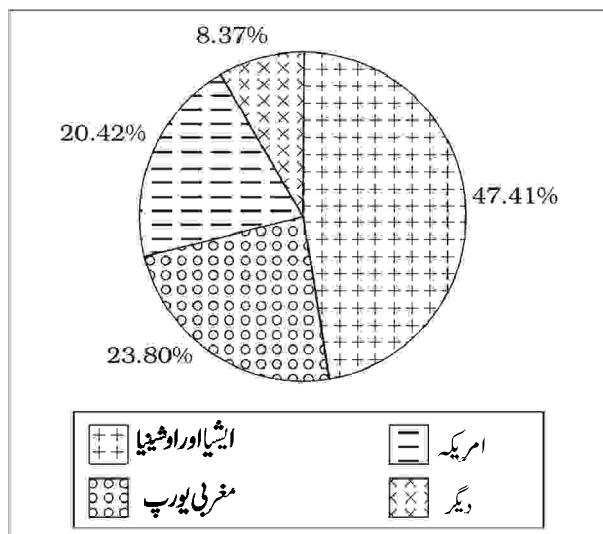
سے آزادی اور پیٹنٹ قانون میں تبدیلی پر عمل وغیرہ شروع کر دیا ہے۔ 2004-05 میں ہندوستان کی برآمدات میں ایشیا اور اوشنیا (Oceania) کی حصہ داری 47.41 فیصد تھی اس کے بعد مغربی یورپ (23.80 فیصد) اور امریکہ (20.42 فیصد) کا مقام ہے۔ اسی طرح ہندوستان کی درآمدات میں بڑا حصہ ایشیا اور اوشنیا (35.40 فیصد)، مغربی یورپ (22.60 فیصد) اور امریکہ (8.36 فیصد) کا ہے۔

جدول 11.6 ہندوستان کی درآمدی تجارت کی سمت

(میلین روپے میں)

درآمدات	علاقہ	
	2004-05	2003-04
مغربی یورپ	1,08,71	85,88
مشرقی یورپ	85	43
آسی ایشیا اور باشک ریاستیں	8,32	5,79
آسی ایشیا اور اوشنیا	1,70,28	1,24,76
افریقہ	16,80	14,69
امریکہ	40,20	31,82
لاطینی امریکہ کے ممالک	8,55	5,35

ماخذ: انڈیا 2006



شکل 11.2



اگرچہ ہندوستان میں بندرگاہوں کا استعمال دور قدیم سے ہی ہوا ہے لیکن ان بندرگاہوں کی بین الاقوامی تجارت کی گذرگاہ کے طور پر زیادہ پہچان یوروپی تاجریوں اور انگریزوں کے ملک پر تسلط کے بعد ہوئی۔ ان ہی وجہات کی بنا پر ملک کے بندرگاہوں کے معیار اور جنم میں تبدیلیاں آئیں۔ کچھ بندرگاہ ایسے ہیں جن کا دائرہ اثر بہت وسیع ہے اور کچھ ایسے ہیں جن کا دائرہ اثر محدود ہے۔ موجودہ دور میں ہندوستان میں 12 بڑے اور 185 چھوٹے یا درمیانی درجے کے بندرگاہ ہیں۔ بڑے بندرگاہوں سے متعلق مرکزی حکومت پالیسیاں تیار کرتی ہے اور ان کو نافذ کرتی ہے۔ جب کہ چھوٹے بندرگاہوں سے متعلق پالیسیاں تیار کرنا اور انھیں نافذ کرنے کی ذمہ داری ریاستی حکومتوں کی ہے۔ بڑے بندرگاہوں کا ملک کی بحری آمد و رفت میں حصہ تقریباً 75 فی صد ہے۔

انگریزوں نے بندرگاہوں کا استعمال ملک کے اندر ورنی خلوں کے قدرتی وسائل کا استھان کرنے کے لیے کیا تھا۔ اندر ورنی حصوں میں ریلوے کی توسعے نے مقامی بازاروں کو علاقائی بازاروں اور علاقائی بازاروں کو ملکی بازاروں اور ملکی بازاروں کو عالمی بازاروں تک رسائی کی سہولت مہیا کر دی۔ یہ رہنمائی 1947 تک قائم رہا۔ امید یہ تھی کہ آزادی کے بعد اس رہنمائی میں تبدیلی آئے گی لیکن ایسا نہ ہوا کیونکہ دو خاص بندرگاہ ملک سے الگ ہو گئے۔ کراچی بندرگاہ پاکستان کو چلا گیا جب کہ چٹاگاڑی بندرگاہ اس وقت کے مشرقی پاکستان، جو کہ اب بنگلہ دیش ہے، میں شامل ہو گیا۔ اس نقصان کی بھرپائی کے لیے کئی دوسرے بندرگاہوں مثلاً مغرب میں کانڈھلہ اور مشرق میں ہنگلی ندی پر کوکاتہ کے پاس ڈانمنڈھا بربر کی تغیری کی گئی۔

اس نقصان کے باوجود آزادی کے بعد بھی ہندوستان میں بندرگاہوں کی ترقی کا سلسلہ قائم رہا۔ آج ہندوستانی بندرگاہ بڑی مقدار میں گھریلو اور غیر ملکی تجارت کو بخوبی انجام دے رہے ہیں۔ زیادہ تر بندرگاہیں جدید تکنالوجی سے لیس ہیں۔ پہلے بندرگاہوں کی جدید کاری کی ذمہ داری سرکاری ایجنسیوں کی تھی لیکن کام کا دباؤ اور ان بندرگاہوں کو بین الاقوامی سطح کا بنا نے کی ضرورت نے بندرگاہوں کی جدید کاری کے لیے نجی کار سازوں کو مددوکیا ہے۔



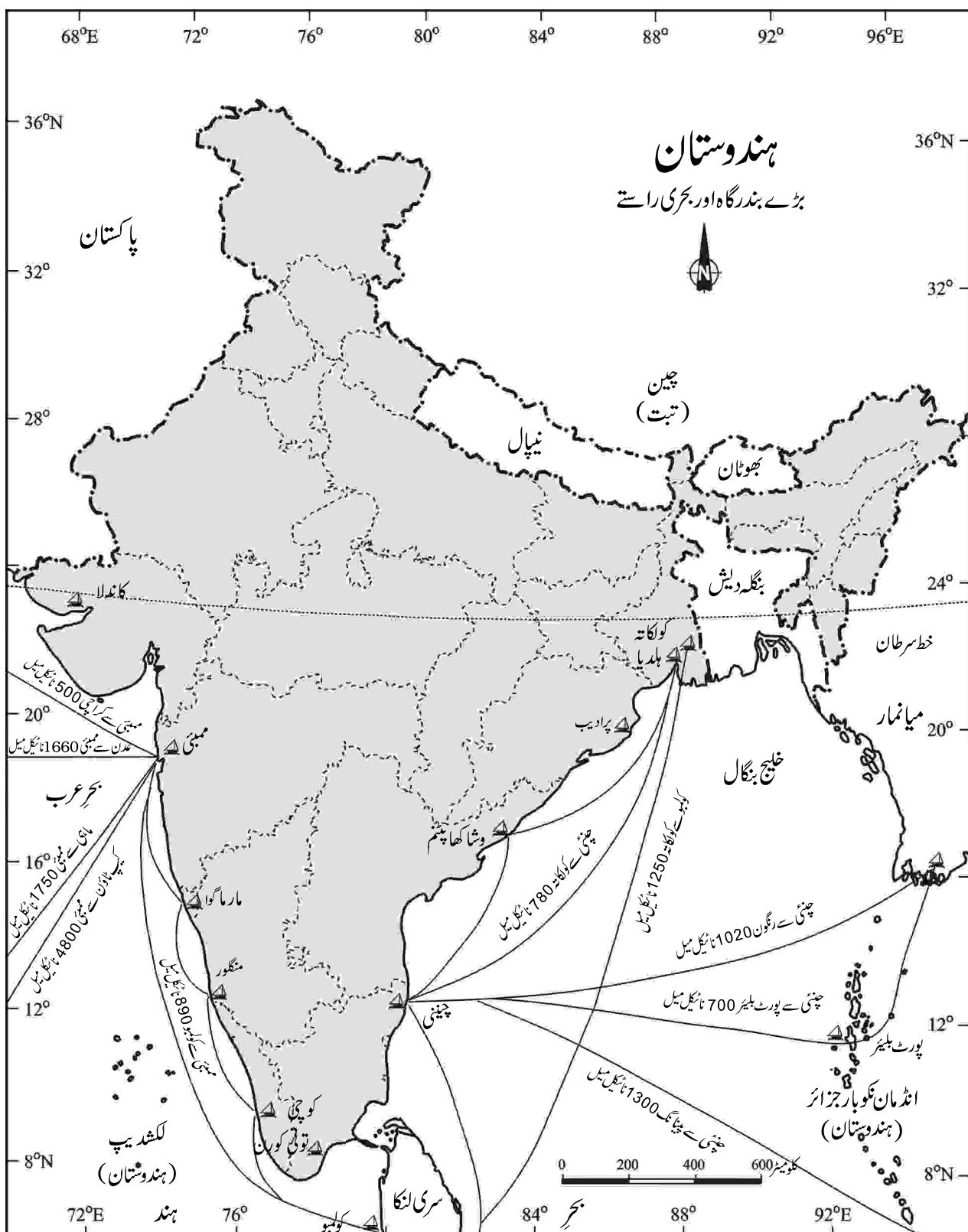
شکل 11.3 بندرگاہ پر سامان اٹارتے ہوئے

بندرگاہ - بین الاقوامی تجارت کی گذرگاہ کے طور پر

ہندوستان تین طرف سے سمندر سے گھرا ہوا ہے اور قدرت نے ہمیں ایک لمبا ساحل عطا کیا ہے۔ آبی راستے آمد و رفت کا سمتا اور آسان ذریعہ ہیں بشرطیکہ سمندر میں طغیانی نہ ہو۔ ہندوستان میں آبی راستوں کے استعمال کی ایک تاریخ ہے۔ اس کا اندازہ اس بات سے لگایا جاسکتا ہے کہ کئی جگہوں کے نام کے ساتھ ”پٹن“، لفظ جڑا ہوا ہے جس کے معنی بندرگاہ کے ہیں۔ ہندوستان میں بندرگاہوں سے متعلق ایک دلچسپ حقیقت یہ ہے کہ مغربی ساحل پر سمندری بندرگاہوں کی تعداد مشرقی ساحل کے مقابلے زیادہ ہے۔

کیا آپ ان دونوں ساحلوں پر بندرگاہوں کی تعداد میں فرق کی وجہات معلوم کر سکتے ہیں؟





شکل 11.4: ہندوستان—بڑے بندرگاہ اور بحیری راستے

کونکن ریلوے کی تعمیر سے اس بندرگاہ کے داخلی علاقے میں کافی توسعہ ہوئی ہے۔ کرناٹک، گوا اور جنوبی مہاراشٹرا اس بندرگاہ کے داخلی علاقے میں شامل ہیں۔

نیو منگلور بندرگاہ (New Mangalore Port)

کرناٹک میں قائم ہے۔ اس سے خام لوہے اور آئرن کنسنٹریٹ کی برآمدگی کو فروغ ملا۔ یہ بندرگاہ کیمیائی کھاد، پیڑولیم سے بنی اشیا، کھانے کے تیل، کافی، چائے، لگدی، سوت، گرینیاٹ بچر وغیرہ کے لیے استعمال ہوتا ہے۔ کرناٹک اس بندرگاہ کا خاص داخلی علاقہ ہے۔

کوچی بندرگاہ (Kochchi Port) ویبا ناد کیال کے دہانے پر قائم ہے۔ عام طور پر یہ بندرگاہ ”بحر عرب کی رانی“ کے نام سے مشہور ہے۔ یہ بھی ایک قدرتی بندرگاہ ہے۔ اس بندرگاہ کو سوئز کولبو، بحری راستے کے قریب واقع ہونے کی وجہ سے خاص اہمیت حاصل ہے۔ یہ بندرگاہ کیرالہ، جنوبی کرناٹک اور جنوب مغربی تامل ناڈو کی ضروریات کو پورا کرتا ہے۔

کولکاتہ بندرگاہ (Kolkata Port) ہنگلی ندی پر غلچ بگال سے 128 کلومیٹر کی دوری پر واقع ہے۔ ممبئی بندرگاہ کی طرح یہ بندرگاہ بھی انگریزوں نے ہی قائم کیا تھا۔ انگریزی حکومت کے شروعاتی دور میں کولکاتا کو ہندوستان کا دارالخلافہ ہونے کی وجہ سے فوکیت حاصل تھی۔ وشاہا پنجم، پارادیپ اور ہلڈیا بندرگاہوں سے برآمدات کے شروع ہونے کی وجہ سے کولکاتہ بندرگاہ کی اہمیت کافی کم ہو گئی ہے۔ ہنگلی ندی میں گاڈ کے مسلسل جماؤ کی وجہ سے اس بندرگاہ کو دشواریوں سے دوچار ہونا پڑتا ہے۔ اس کے داخلی علاقے میں اترپردیش، بہار، جھارکھنڈ، مغربی بگال، سکم، اور شمال مشرقی ریاستیں شامل ہیں۔ اس کے علاوہ یہ بندرگاہ ہمارے ان پڑویں ممالک کو جن کے پاس بندرگاہ کی سہولیات نہیں ہیں مثلاً نیپال اور بھوٹان کو بھی بندرگاہ کی سہولیات فراہم کرتا ہے۔

ہلڈیا بندرگاہ (Haldia Port) کولکاتہ سے 150 کلومیٹر کی دوری پر زیر دریا قائم ہے۔ اس کی تعمیر کولکاتہ بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے

ہندوستانی بندرگاہوں کی صلاحیت جو کہ 1951 میں صرف 20 ملین ٹن تھی آج بڑھ کر 500 ملین ٹن سے زیادہ ہو گئی ہے۔

ہندوستان کے کچھ اہم بندرگاہ اپنے داخلی علاقے (hinter land) کے ساتھ مندرجہ ذیل ہیں:

کچھ کی خلچ میں مقیم کاندھلہ بندرگاہ (Kandla Port) کو ملک کی مغربی اور شمال مغربی حصوں کی ضروریات کو پورا کرنے اور ممبئی بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کی غرض سے ایک اہم بندرگاہ کے طور پر فروغ دیا گیا ہے۔ اس بندرگاہ کو زیادہ مقدار میں پیڑولیم، پیڑولیم کی مصنوعات اور کیمیائی کھاد کی تجارت کو فروغ دینے کی غرض سے تیار کیا گیا ہے۔ وادی نار میں ایک بڑے ساحلی ٹرمنل کی تعمیر کی گئی ہے تا کہ کاندھلہ بندرگاہ پر دباؤ کم کیا جاسکے۔

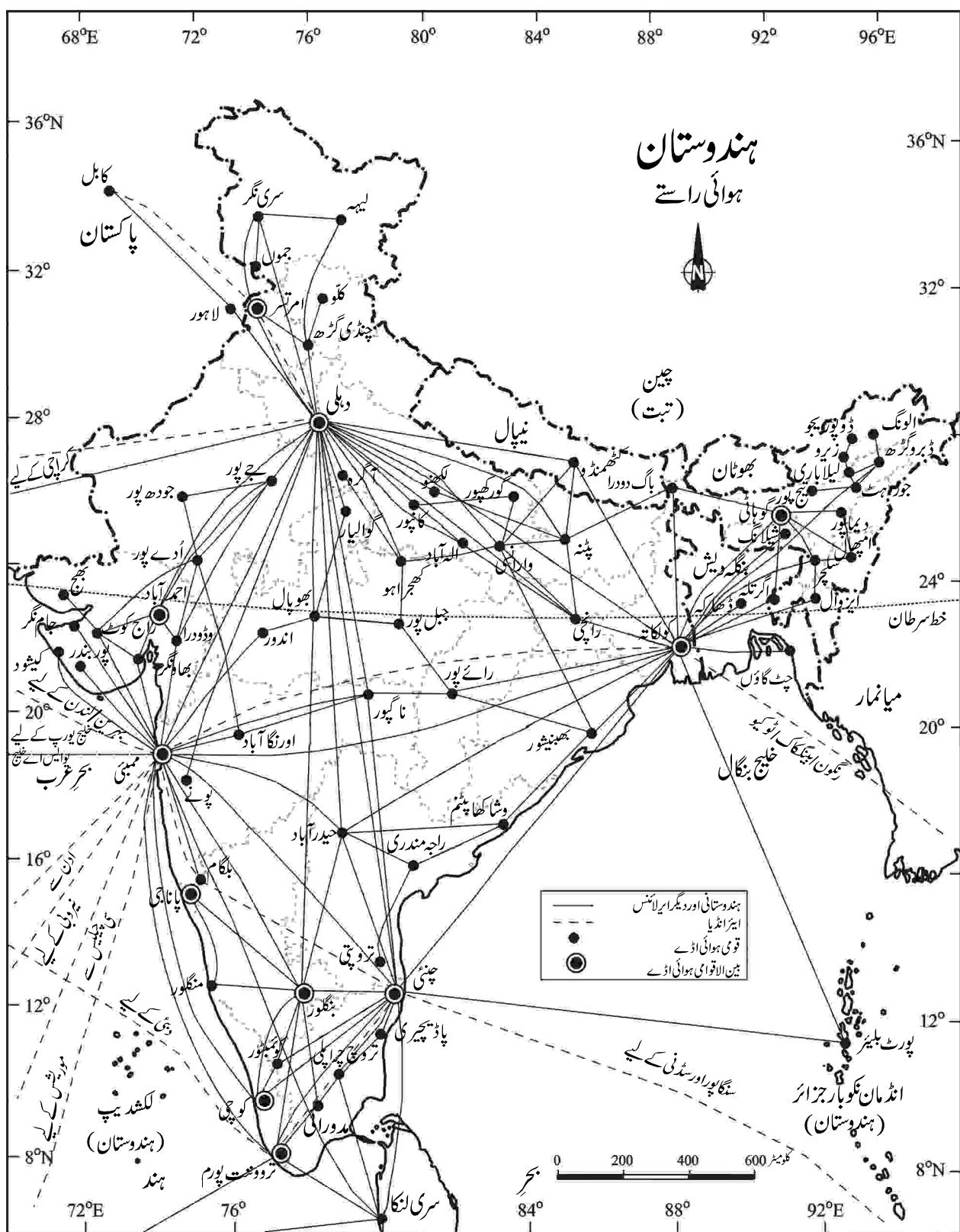
داخلی علاقے کی حدود کا تعین کرنا مشکل ہے کیونکہ یہ مستقل نہیں ہوتی ہیں۔ زیادہ تر معاملات میں ایک بندرگاہ کا داخلی علاقہ دوسری بندرگاہ کے داخلی علاقے میں مغم ہو سکتا ہے۔

ممبئی (Mumbai) ایک قدرتی بندرگاہ ہے اور ملک کا سب سے بڑا بندرگاہ ہے۔ یہ بندرگاہ مشرق وسطی، بحروم کے ممالک، شہابی افریقیہ، شہابی امریکہ اور یورپ کے قریب واقع ہے۔ ہندوستان کی غیر ملکی تجارت کا بڑا حصہ اسی بندرگاہ سے ہوتا ہے۔ یہ بندرگاہ 20 کلومیٹر لمبا اور 6-10 کلومیٹر چوڑا ہے اور اس میں 54 گودیاں ہیں۔ یہ ملک کا سب سے بڑا ٹرمنل ہے۔ مدھیہ پردیش، مہاراشٹر، گجرات، اتر پردیش اور راجستھان کے حصے ممبئی بندرگاہ کے داخلی علاقے میں شامل ہیں۔

جوہار لعل نہرو بندرگاہ (Jawaharlal Nehru Port) کوناٹھیوا میں ممبئی بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کے لیے قائم کیا گیا تھا۔ یہ ملک کا سب بڑا کنٹینر بندرگاہ ہے۔

مارما گاؤ (Marmagao Port) بندرگاہ ژواری ندی کے دہانے پر قائم ہے۔ یہ گوا کا قدرتی بندرگاہ ہے۔ جاپان کو خام لوہے کی درآمدگی کے لیے 1961 میں اس کی تجدید کے بعد اس کی اہمیت بڑھ گئی۔





شکل 11.5: ہندوستان - ہوائی راستے

بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کے لیے کی گئی تھی۔ یہ بندرگاہ مختلف طرح کے سامان جس میں کونک، نمک، خوردنی اشیاء، کھانے کا تیل، شکر، کیمیکل اور پیڑولیم کی مصنوعات کی برآمد کرتا ہے۔

ہوائی اڈے (Airports)

بین الاقوامی تجارت میں ہوائی اڈے ایک اہم کردار ادا کرتے ہیں۔ ان کا استعمال قلیل وقت میں زیادہ دوری تک قیمتی سامان یا جلد خراب ہونے والے سامانوں کو پہنچانے کے لیے کیا جاتا ہے۔ یہ بھاری اور زیادہ حجم والے سامان کے لیے غیر مناسب اور کافی مہنگا ذریعہ ہے۔ اسی وجہ سے بین الاقوامی تجارت میں آبی راستوں کے مقابلے اس کی حصہ داری کم ہے۔

ہندوستان میں کل 12 بین الاقوامی ہوائی اڈے اور 112 گھریلو ہوائی اڈے کام کر رہے ہیں۔ احمد آباد، امرتسر، چنئی، بنگلور، دہلی، گوا، گوہاٹی، حیدر آباد، کوچی، کولکاتہ، ممبئی اور تروانت پورم بین الاقوامی ہوائی اڈے ہیں۔

آپ پچھلے باب میں ہوائی آمدورفت کے بارے میں پڑھ چکے ہیں۔

آپ آمدورفت سے متعلق باب پر غور کیجیے اور ہندوستان کے ہوائی راستوں کی خصوصیات معلوم کیجیے۔

سُرگرمی

اپنے قریبی گھریلو اور بین الاقوامی ہوائی اڈوں کے نام لکھیے۔ سب سے زیادہ گھریلو ہوائی اڈے والی ریاست کی پیچان کیجیے۔

ان چار شہروں کی نشاندہی کیجیے جہاں سب سے زیادہ ہوائی راستے آپس میں ملتے ہیں اس کی وجوہات بھی بیان کیجیے۔

کے لیے کی گئی۔ یہ بندرگاہ بھاری سامان جیسے خام لوہا، کونک، پیڑولیم، پیڑولیم کی مصنوعات اور کیمیائی کھاد، جوٹ، جوٹ کی مصنوعات، کپاس اور سوت وغیرہ برآمد کرتا ہے۔

پارادیپ بندرگاہ (Paradip Port)

کنک سے تقریباً 100 کلومیٹر کی دوری پر مہاندی ڈیلٹا میں واقع ہے۔ یہ ہندوستان کا سب سے گہرا بندرگاہ ہے اسی لیے بڑے جہازوں کی آمد و رفت کے لیے مناسب ہے اس کی تعمیر بڑے پیمانے پر خام لوہے کی برآمد کے لیے کی گئی تھی۔ اُڑیسہ، چھتیس گڑھ اور جھارکھنڈ اس کے داخلی علاقہ کا حصہ ہے۔

آنہر اپر دلیش میں واقع وشاکھا پٹنم بندرگاہ (Visakha Port) خشکی سے گھرا ہوا بندرگاہ ہے۔ اس بندرگاہ کی تعمیر سخت چٹان اور ریت کو کاث کر کی گئی ہے اور اسے ایک نہر کے ذریعہ سمندر سے جوڑا گیا ہے۔ خام لوہا، پیڑولیم اور دیگر اشیا کو برآمد کرنے کے لیے ایک باہری بندرگاہ کی تعمیر کی گئی ہے۔ آندھرا پردیش اس بندرگاہ کا اہم ترین داخلی علاقہ ہے۔

چنئی بندرگاہ (Chennai Port)

مشرقی ساحل پر مقیم سب سے پرانے بندرگاہوں میں سے ایک ہے۔ یہ ایک مصنوعی بندرگاہ ہے جس کی تعمیر 1859 میں کی گئی تھی۔ ساحل کے قریب گھرائی کم ہونے کی وجہ سے یہ بڑے جہازوں کے لیے مناسب نہیں ہے۔ تامل ناڈو اور پانڈیچیری اس کے اہم داخلی علاقوں میں ہے۔

چنئی بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کے لیے چنئی سے 25 کلومیٹر شمال

میں انور (Ennore) میں ایک نئے بندرگاہ کی تعمیر کی گئی۔

ٹوٹی کورن بندرگاہ (Tuticorin Port) کی تعمیر چنئی





مشقیں

1. مندرجہ ذیل چار جوابات میں سے صحیح جواب کا انتخاب کیجیے :

(i) دو ماں کے مابین تجارت کو کہتے ہیں

(a) گھر بیوی تجارت (b) بیوی تجارت

(c) بین الاقوامی تجارت (d) مقامی تجارت

(ii) درج ذیل میں سے کون سا ایسا بندرگاہ ہے جو خشکی سے گھرا ہوا ہے؟

(a) وشاکھا پٹنم (b) ممبئی

(c) اور (d) ہلڈیا

(iii) ہندوستان کی زیادہ تر تجارت ہوتی ہے

(a) خشکی اور بحری راستوں کے ذریعہ (b) خشکی اور فضائی راستوں کے ذریعہ

(c) بحری اور فضائی راستوں کے ذریعہ (d) بحری راستوں کے ذریعہ

(iv) 2004-05 میں ہندوستان کا سب سے بڑا تجارتی شریک کا کون سا مالک تھا؟

(a) برطانیہ (b) چین

(c) جمنی (d) ریاست ہائے متحدہ امریکہ

2. مندرجہ ذیل سوالات کے جواب 30 الفاظ میں لکھیے۔

(i) ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت کی اہم خصوصیات بیان کیجیے۔



- (ii) بندرگاہ اور گودی میں فرق بیان کیجیے۔
- (iii) داخلی علاقہ سے کیا مراد ہے؟
- (iv) ہندوستان کی اہم درآمدات کی ایک فہرست مرتب کیجیے۔

3. مشرقی ساحل پر قائم اہم بندرگاہوں کے نام بتائیے۔

- (i) ہندوستان کی برآمدی اور درآمدی تجارت کی ساخت بیان کیجیے۔
- (ii) ہندوستان کی مین الاقوامی تجارت کی بدلتی تصویر پر ایک نوٹ لکھیے۔

