



قومی معیشت کی شہ رگیں

(LIFE LINES OF NATIONAL ECONOMY)

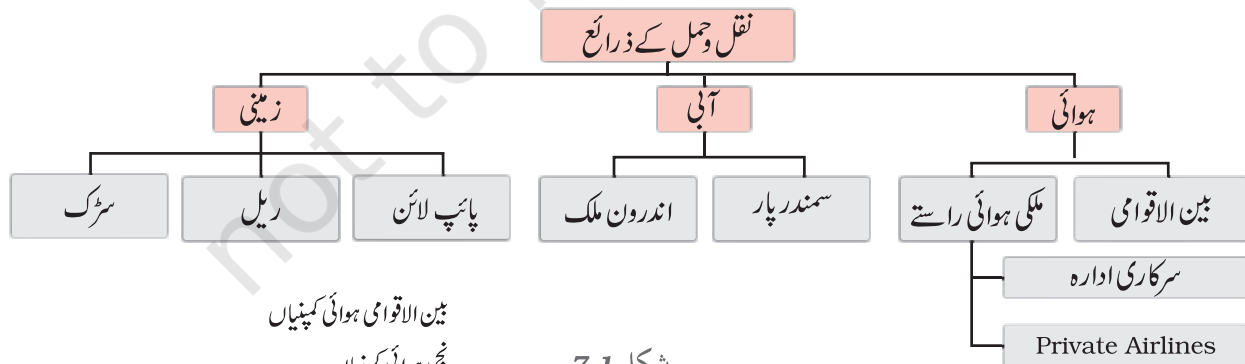
لبے عرصے کے لیے، تجارت اور نقل و حمل محدود تھے لیکن علوم و فنون کی ترقی کے ساتھ ساتھ تجارت اور نقل و حمل کا دائرہ وسیع ہوتا گیا۔ آج پوری دنیا ایک گاؤں کی شکل میں تبدیل ہو چکی ہے اور اس میں سب سے اہم رول ذرائع نقل و حمل کا ہے۔ نقل و حمل نے اپنی یہ ترقی ذرائع ترسیل کی ترقی کی مدد سے حاصل کی ہے۔ اس طرح نقل و حمل، ترسیل اور تجارت — تینوں ایک دوسرے کے لیے لازم و ملزوم ہیں۔

آج کل ہندوستان اپنے وسیع و عریض رقبہ، لسانی، سماجی اور ثقافتی رنگارنگی کے باوجود دنیا کے دوسرے حصوں سے اچھی طرح سے جڑ چکا ہے۔ ریلوے، ہوائی و سمندری راستے، اخبارات، ریڈیو، ٹیلی ویژن، سینما اور انٹرنیٹ وغیرہ مختلف طریقوں سے سماجی و معاشیاتی ترقی میں اہم کردار ادا کر رہے ہیں۔ داخلی و بین الاقوامی تجارت ہندوستان کی معاشیات میں مزید مضبوطی لارہی ہے۔ اس نے ہماری روزمرہ کی زندگی کو بہتر بنایا ہے اور زندگی کی آسائشوں اور سہولتوں میں بڑا اضافہ کیا ہے۔

اس باب میں آپ دیکھیں گے کہ جدید نقل و حمل اور ترسیل کے ذرائع نے کس طرح ہمارے ملک اور اس کی جدید معیشت کے لیے شہ رگ

ہم لوگ روزمرہ کی زندگی میں مختلف قسم کی اشیاء اور خدمات کا استعمال کرتے ہیں۔ ان میں سے کچھ ہمارے اطراف میں پائی جاتی ہیں۔ جبکہ ضروریات کی دوسری چیزیں دوسری جگہوں سے منگائی جاتی ہیں۔ سامان اور خدمات فراہمی کی جگہ سے مانگ والی جگہ تک از خود نہیں چلی جاتیں بلکہ انہیں فراہمی والے مقام سے مانگ والے مقام تک پہنچانے کے لیے نقل و حمل کی ضروریات پڑتی ہیں۔ کچھ لوگ اس نقل و حمل کو تیز کرنے کے کام میں مشغول ہوتے ہیں اور تجارت کا کام انجام دیتے ہیں جو تا جبر کہلاتے ہیں جو اشیاء کو صارفین تک نقل و حمل کے ذریعہ پہنچاتے ہیں۔ اس طرح کسی ملک کی ترقی کا دار و مدار اس ملک کے سامانوں اور خدماتی پیداوار کی مقدار پر منحصر کرتا ہے۔ اس طرح نقل و حمل کے کارگزار ذرائع تیز رفتار ترقی کے لیے ضروری ہیں۔

ان سامانوں اور خدمات نقل و حمل کے لیے خاص طور پر ہماری زمین تین سرگرمیوں پر منحصر کرتی ہے: زمین، پانی اور ہوا۔ انہیں تین چیزوں کے مد نظر نقل و حمل کو بھی تین حصوں میں تقسیم کیا جاسکتا ہے۔ مثلاً زمینی نقل و حمل، آبی نقل و حمل اور ہوائی نقل و حمل۔



شکل 7.1

کا کام کر رہے ہیں۔ اس طرح یہ ظاہر ہے کہ نقل و حمل اور ذرائع ترسیل کا ایک گھنا اور کارگر جال آج کی داخلی بین الاقوامی اور عالمی تجارت کے لیے اولین شرط ہے۔

نقل و حمل

سڑک: ہندوستان پوری دنیا میں سڑکوں کے جال کے معاملہ میں ایک اہم مقام رکھتا ہے۔ اس وقت ہندوستان میں کل سڑکوں کی لمبائی 203 ملین کلومیٹر ہے۔ ہندوستان میں سڑکیں ریل کے مقابلے زیادہ وسیع ہیں۔ سڑک، ریل کی بہ نسبت زیادہ آسانی سے بنائی جاسکتی ہے اور اس کا رکھ رکھاؤ بھی آسان ہے۔ ریل کے مقابلے سڑک کی اہمیت نقل و حمل میں زیادہ ہے جس کی کئی وجوہات ہیں۔ مثلاً: (a) سڑکوں کو بنانے میں ریل کے مقابلے کم لاگت آتی ہے۔ (b) سڑکوں کو ریل کے مقابلے کہیں پر بھی اور کسی بھی زاویہ پر موڑا جاسکتا ہے۔ (c) سڑکوں کو ریل کے مقابلے زیادہ آسانی سے پہاڑی ڈھلانوں پر بھی بنایا جاسکتا ہے۔ یہاں تک کہ ہمالیہ پہاڑ کے علاقہ میں بھی۔ (d) سڑکوں کے ذریعہ لوگوں اور سامانوں کو کم دوری کی جگہوں پر کم خرچ میں لایا اور لے جایا جاسکتا ہے۔ (e) سڑکوں کے ذریعہ گھر گھر خدمات انجام دی جاسکتی ہیں اور اس کے ذریعہ مال کے لانے اور لے جانے میں خرچ بھی کم آتا ہے۔ (f) سڑک نقل و حمل کا ایک ایسا ذریعہ ہے جس کی مدد سے دوسرے ذرائع کو بھی جوڑا جاسکتا ہے۔ مثلاً: سڑکوں کے ذریعہ ریلوے اسٹیشن، ہوائی اڈہ اور بندرگاہ تک آسانی سے جایا جاسکتا ہے۔

ہندوستان میں سڑکوں کو، ان کی استعداد اور اہمیت کے اعتبار سے، مختلف چھ حلقوں میں تقسیم کیا جاسکتا ہے۔ آپ ہندوستان کی قومی شاہراہوں کو نقشے میں دیکھیں اور ان کی اہمیت معلوم کریں۔

• **گولڈن کو اڈری لیٹرل سپر ہائی ویز) سنہری چو طرفہ اعلیٰ ترین شاہراہیں:** سرکار نے سڑکوں کی تعمیر کے لیے ایک بڑا خاکہ پیش کیا ہے جس کے ذریعہ دہلی۔ کوکاتہ۔ چنئی۔ ممبئی اور دہلی کو چھ عظیم شاہراہوں سے جوڑا جائے گا۔ شمال۔ جنوب۔ کنارے کو سری نگر (جٹوں و کشمیر) اور کنیا کماری (تمل ناڈو) اور مشرق۔ مغرب کنارے کو سلچر (آسام) اور پور بندر (گجرات) سے جوڑا جائے گا۔ اس شاہراہ کی تعمیر کا خاص مقصد شہروں کے درمیان

مسافت کا وقت اور دوری کو کم کیا جانا ہے۔ یہ پروجیکٹ نیشنل ہائی وے اتھارٹی آف انڈیا (این۔ ایچ۔ اے۔ آئی) کے ذریعہ مکمل کیا جائے گا۔

• **قومی شاہراہیں:** قومی شاہراہیں ملک کے دور دراز حصوں کو جوڑتی ہیں۔ یہ بنیادی سڑک نظام ہیں اور ان کے رکھ رکھاؤ کا کام سنٹرل پبلک ورکس ڈپارٹمنٹ (سی۔ پی۔ ڈبلیو۔ ڈی) کے زیر نگرانی ہوتا ہے۔ ہندوستان کی زیادہ تر قومی شاہراہیں شمال۔ جنوب اور مشرق۔ مغرب کی جانب ہیں۔ ایک تاریخی قومی شاہراہ ”شیر شاہ سوری مارگ“ کو قومی شاہراہ نمبر 1 کے نام سے جانا جاتا ہے جو دہلی اور امرت سر کے بیچ ہے۔



شکل 7.2: احمد آباد۔ ودودرا شاہراہ

سرگرمی

قومی شاہراہ نمبر۔ 2 اور 3 کو جوڑنے والے مقامات کو تلاش کریں۔

کیا آپ جانتے ہیں؟

کیا آپ جانتے ہیں کہ قومی شاہراہ نمبر۔ 7 ہندوستان کی سب سے بڑی قومی شاہراہ ہے جس کی لمبائی 2,3,69 کلومیٹر ہے اور یہ بنارس اور کنیا کماری بذریعہ جبل پور، ناگپور، حیدر آباد، بنگلور اور مدورئی تک ہے۔ دہلی اور ممبئی کو جوڑنے والی سڑک قومی شاہراہ نمبر 8 ہے جبکہ قومی شاہراہ 15 راجستھان کے زیادہ تر حصوں کا احاطہ کرتی ہے۔





شکل 7.4: شمال-مشرق سرحدی سڑک پر آمدورفت (اروناچل پردیش)

سڑکوں کو ان کی بناوٹ اور تعمیر میں استعمال ہونے والی اشیاء کے تحت بھی دو حصوں میں تقسیم کر سکتے ہیں۔ ڈامر کی سڑکیں اور بنا ڈامر کی سڑکیں۔ فلزاتی سڑکیں سمنٹ، بجری اور تارکول سے بنائی جاتی ہیں۔ یہ سڑکیں ہر موسم میں کارآمد ہوتی ہیں جبکہ بنا ڈامر کی سڑکیں کچی ہوتی ہیں اور برسات کے موسم میں استعمال نہیں ہو سکتیں۔

سڑک کا گھنپن

فی ایک سو مربع کلومیٹر کے علاقے میں سڑک کی لمبائی کو ”سڑک کا گھنپن“ کہتے ہیں۔ ملک میں سڑک کی تقسیم اور گھنپن ہر جگہ یکساں نہیں ہے اور سڑک کا اس گھنپن پن میں جموں کشمیر میں 12.14 کلومیٹر سے لے کر کیرل میں (31 مارچ 2011 کے مطابق) 517.77 کلومیٹر تک کا فرق پایا جاتا ہے جبکہ ملک میں سڑک کا اوسط گھنپن 142.68 کلومیٹر (31 مارچ 2011 کے مطابق) ہے۔ ہندوستان میں سڑک کے ذریعہ نقل و حمل میں بہت ساری دشواریاں ہیں۔ اس کی خاص وجہ ہے آمدورفت کی زیادتی اور سڑکوں کی بے ترتیب شکل۔ کل سڑکوں میں نصف بغیر تارکول کی سڑکیں ہیں جن کے استعمال میں برسات کے موسم میں دشواریاں ہوتی ہیں۔ قومی شاہراہیں بھی ناکافی ہیں۔ اس کے علاوہ شہروں میں سڑکیں بہت کم چوڑی ہیں اور ان پر بنائے گئے زیادہ تر بل اور نالے پرانے اور تنگ ہیں۔ حالانکہ حالیہ برسوں میں ملک کے مختلف حصوں میں سڑک نیٹ ورک کو فروغ دینے کا کام تیزی سے ہوا ہے۔

ریل

ریلوے ہندوستان میں سامان اور لوگوں کے نقل و حمل کا ایک اہم ذریعہ ہے۔ ریلوے کے ذریعہ مختلف اقسام کی تجارت کی ترقی دی جاتی ہے۔ ریلوے کے ذریعہ قابل دید مقامات کی سیر و ندہی مقامات کی زیارت

قومی معیشت کی شہ رگیں

• ریاستی شاہراہیں: وہ سڑکیں جو کسی ریاست کی راجدھانی کو مختلف ضلعوں اور ہیڈ کوارٹروں سے جوڑتی ہیں انہیں ”ریاستی شاہراہیں“ کہتے ہیں۔ ان سڑکوں کی تعمیر اور رکھ رکھاؤ اسٹیٹ پبلک ورکس ڈپارٹمنٹ (پی۔ ڈبلیو۔ ڈی) کے زیر نگرانی کیا جاتا ہے۔

• اضلاعی سڑکیں: یہ سڑکیں ضلع کے ہیڈ کوارٹر کو مختلف جگہوں سے جوڑتی ہیں اور ان کی مرمت و دیکھ بھال کی ذمہ داری ضلع پریشد کی ہوتی ہے۔

• دوسری سڑکیں: گاؤں کی سڑکیں جو ایک گاؤں کو دوسرے گاؤں اور شہروں سے ملاتی ہیں۔ ان سڑکوں کی مرمت تعمیر اور دیکھ بھال کی ذمہ داری ”وزیراعظم گرامین سڑک یोजना“ کے زیر نگرانی کی جاتی ہے۔ اس پروگرام کو خاص انتظام کے تحت اس لیے رکھا گیا ہے تاکہ ملک کے تمام گاؤں دوسری جگہوں اور شہروں سے جڑ سکیں تاکہ ہر موسم میں آمدورفت آسانی سے ہو سکے۔

• سرحدی سڑکیں: اس کے علاوہ سرحدی سڑکیں حکومت ہند کی خاص تنظیموں کے تحت آتی ہیں۔ اور ان کی تعمیر، مرمت و دیکھ بھال کی ذمہ داری سرکاری تنظیموں کی ہیں۔ ہندوستان کی سرحدی سڑک تنظیم کی بنیاد 1960 میں رکھی گئی۔ اس کا خاص مقصد تھا شمال اور شمال-شرق میں سڑکوں کی ترقی کا کام کرنا۔ اس علاقے کی سرحدی سڑکوں نے یہاں کی نقل و حمل کی دقتوں کو دور کرنے اور اس علاقہ کی معاشیات کی ترقی میں اہم کردار ادا کیا ہے۔



شکل 7.3: پہاڑی راستے۔

جدول 7.1: ہندوستان: ریلوے پٹریاں

ہندوستانی ریلوے کے جال متعدد شاخوں اور پٹریوں میں تقریباً 64460 کلومیٹر کی لمبائی میں پھیلا ہوا ہے اس میں میٹرو بھی شامل ہے۔

میلٹر میں چوڑائی	راستے	زیر استعمال پٹریاں	مجموعی پٹریاں (کلومیٹر)
بڑی لائن (16,676)	55183	77347	102,680
چھوٹی لائن (1,000)	6809	7219	8561
تنگ لائن 0.610 اور 0.762	2463	2474	2474
کل	63,221	83,859	1,08,486

ماخذ: انڈیا ایئر لک 2010-11

ملک میں ریلوے جال کی تقسیم زیادہ تر زمین کی بناوٹ، معاشی اور انتظامی عناصر کی بنیاد پر کی گئی ہے۔ شمالی میدان میں زمین کی ایک چوڑی پٹی ہے۔ یہاں گھنی آبادی اور زراعتی وسائل موجود ہیں جو ریلوے کی تقسیم کی ترقی کے لیے سازگار ہیں۔ اگرچہ ایک بڑی تعداد میں ندیاں بھی ہیں جن پر پل بنانا دشوار ہے۔ پہاڑی علاقوں میں ریلوے پٹری چھوٹی پہاڑیوں اور سرنگوں یا دروں میں بنائی گئی ہیں۔ ہمالیہ کا پہاڑی سلسلہ بھی ریلوے کے لیے ایک دشوار مقام ہے۔ یہاں اونچی پٹی زمین، کم آبادی اور کم معاشی مواقع۔ اس دشواری کے اہم ترین عناصر ہیں۔ اس کے علاوہ مغربی راجستھان کے ریتیلے میدان میں بھی ریلوے لائن بنانا دشوار ہے۔ گجرات کی کھاڑی اور مدھیہ پردیش، چھتیس گڑھ، اڑیسہ اور جھار کھنڈ کا جنگل بھی ریلوے لائن کی تعمیر میں دشواری کے اہم سبب ہیں۔ سہ یادری پہاڑوں کا تسلسل صرف دروں یا گھاٹوں کے ذریعہ ہی پار کیا جاسکتا ہے۔ دورِ حاضرہ میں کوئٹہ ریلوے کی ترقی مغربی کنارے پر سامان اور لوگوں کی نقل و حمل اس خطے کی معاشی ترقی کے ایک اہم سبب ہیں۔ اس ریلوے لائن نے وقتاً فوقتاً زمین کھسکنے (ڈھاکا) اور کچھ مقامات پر لائن کے دھنس جانے جیسی مختلف دقتوں کا سامنا کیا تھا۔

اس دور میں ریلوے ہماری قومی معیشت میں دوسرے ذرائع کی بہ نسبت زیادہ اہمیت رکھتی ہے۔ گرچہ ریلوے نقل و حمل کئی دقتوں کا سامنا کر رہی ہے۔ بہت سارے مسافر بغیر ٹکٹ کے سفر کرتے ہیں۔ اس کے علاوہ چوری، لوٹ مار اور ریلوے جائیداد کی تباہی پوری طرح ختم نہیں ہوئی

کے ساتھ ساتھ سامان کو دور دراز مقامات تک لایا اور لے جایا جاتا ہے۔ ریلوے نقل و حمل کے ایک اہم ترین ذرائع کے علاوہ 150 سالوں سے ملکی اتحاد کا بڑا کام کر رہی ہے۔ ہندوستان میں ریلوے نے ملک کی معاشی زندگی کو جوڑنے کے ساتھ ساتھ ملک کی صنعت و کاشتکاری میں بھی اہم کردار ادا کیا ہے۔ ہندوستان میں ریل کا جال تقریباً 7133 اسٹیشنوں کے ساتھ لگ بھگ 64,460 کلومیٹر لمبائی میں پھیلا ہوا ہے۔ اس میں 9213 مال گاڑی 53220 سواری گاڑی، 6493 منسٹری آف ریلوے دوسری کوچ گاڑیاں اور 229381 شامل ہیں (31 مارچ 2011 کے مطابق)

ہندوستانی ریلوے ملک کا سب سے بڑا سرکاری سرمایہ کا ادارہ ہے۔ ہندوستان میں سب سے پہلے بھاپ انجن سے چلنے والی ٹرین 1853 میں ممبئی سے تھانے تک تقریباً 34 کلومیٹر دوری طے کرنے والی ٹرین تھی۔

اب ہندوستان کے ریلوے کو 16 حلقوں میں تقسیم کیا گیا ہے۔

سرگرمی

آپ موجودہ ریلوے علاقوں اور ان کے ہیڈ کوارٹر کو معلوم کریں۔
آپ ریلوے حلقوں کے ہیڈ کوارٹر کو ہندوستان کے نقشہ پر درج بھی کریں۔

عصری ہندوستان-II

98



آبی راستے

قدیم دور سے ہندوستان ایک بحری ملک رہا ہے۔ اس کے ملاح لوگ دور اور نزدیک کا سفر کرتے تھے اور اس طرح ہندوستان کی تجارت و ثقافت کو پھیلاتے تھے۔ دریائی راستے نقل و حمل کا ایک سستا ذریعہ ہیں۔ یہ بھاری سامانوں کو لانے لے جانے کا سب سے بہتر ذریعہ ہے۔ یہ نقل و حمل کا ایک ایندھن بچانے کا والا ماحول دوست ذریعہ ہے۔ ہندوستان میں اندرونی جہاز رانی والے راستوں کی لمبائی 15,000 کلومیٹر ہے جن میں صرف 3700 کلومیٹر کی دوری میں مشینی جہاز چلتے ہیں۔ ہندوستان کی سرکار نے مندرجہ ذیل دریائی راستوں کو ”قومی دریائی راستے“ مانا ہے۔



شکل 7.5: اندرونی آبی راستے زیادہ تر شمال۔ مشرق ریاستوں میں واقع ہیں۔

- گنگاندی الہ آباد سے ہلدیا کے بیچ (1620 کلومیٹر) قومی دریائی راستہ۔ نمبر۔ 1
- برہم پترندی سادیا اور دھری کے بیچ (801 کلومیٹر)۔ قومی دریائی راستہ۔ نمبر۔ 2
- مغربی ساحلی کنارہ کیرل میں (کوٹا پورما۔ کومان، ادیوگ منڈل اور چمپا کرانہر۔ 205 کلومیٹر)۔ قومی دریائی راستہ۔ نمبر۔ 3
- دوسرے خاص دریائی راستے گوداوری، کرشنا، براگ، سندربن، بنگھم نہر، برہمنی، شرق، غرب نہر اور دامودر گھاٹی نہر ہیں جو بہت اہم اندرونی دریائی راستے ہیں۔ ان کے علاوہ ہندوستان میں بیرونی تجارت کے لیے بہت ساری بندرگاہیں ساحلی علاقوں میں واقع ہیں۔ 95 فی صد ملک کی تجارت (68 فی صد منافع کی نقطہ نظر سے) انہیں سمندری راستوں پر منحصر ہیں۔

ہے۔ لوگ سفر کے درمیان ٹرین روک لیتے ہیں۔ بلاوجہ چین کھینچ کر روکنے سے ریلوے کو بھاری نقصان ہو رہا ہے۔ ان باتوں پر غور کرنا چاہیے کہ ہمیں ریل گاڑیوں کو وقت پر چلانے کے لیے کس طرح مدد کرنا چاہیے؟

پائپ لائن

پائپ لائن کے ذریعہ ہندوستان کے نقل و حمل میں ایک جدید اضافہ ہوا ہے۔ پرانے دور میں یہ پائپ لائن شہروں اور صنعتوں میں پانی پہنچانے کے کام میں استعمال ہوتی تھیں۔ اب یہ کپاتیل، پٹرولیم کی اشیاء اور قدرتی گیس کی نقل و حمل میں استعمال ہوتی ہیں۔ ان سامانوں کو پیداوار کے مقام سے تیل صاف کرنے کے کارخانوں تک اور وہاں سے کیمیائی کھاد اور بجلی پیدا کرنے کے پلانٹوں تک پہنچایا جاتا ہے۔ ٹھوس مادوں کو بھی گھسلا کر ان پائپ لائنوں کے ذریعہ ایک مقام سے دوسرے مقام تک آسانی سے لے جایا جاسکتا ہے۔ مثلاً: دور کی جگہوں میں مختلف صنعت جو برونی، متھرا، پانی پت وغیرہ مقام پر انہیں پائپ لائنوں کے ذریعہ کیمیائی گیس پہنچائی جاتی ہے۔ شروعات میں ان پائپ لائنوں کی تعمیر کا کام مہنگا ہے لیکن بعد میں اس کے ذریعہ نقل و حمل کا خرچ آسان ہے۔ اس کے ذریعہ کسی طرح کی کمی اور بربادی کا خوف بھی کم ہوتا ہے۔

ملک میں خاص طور سے تین پائپ لائن کا جال موجود ہے جو نقل و حمل کے کام میں مشغول ہے

- اوپری آسام کے تیل کے میدانی حصے سے کانپور (اتر پردیش) بذریعہ گوہاٹی۔ برونی اور الہ آباد تک۔ اس کی شاخیں برونی سے ہلدیا تک بذریعہ راج بندھ سے موری گرام اور گوہاٹی سے سیلی گوڑی تک پھیلی ہوئی ہیں۔
- گجرات کے سلائیہ سے پنجاب کے جالندھر تک بذریعہ ویرمگام، متھورا، دھلی اور سونی پت تک۔ اس کی شاخیں کویالی (گجرات کے وودورا کے نزدیک) چکشو اور دوسری جگہوں کو جوڑتی ہیں۔
- گیس پائپ لائن گجرات کے ہزیرہ سے اتر پردیش کے جگدیش پور تک براہ مدھیہ پردیش کے وے پور تک پھیلی ہوئی ہے۔ اس کی شاخیں راجستھان کے کوٹہ اور اتر پردیش کے شاہ جہاں پور بہرالا اور دوسری جگہوں کو جوڑتی ہیں۔



ملک کی خاص بڑی بندرگاہیں

ہندوستان میں ساحل کی لمبائی 7516.6 کلومیٹر ہے۔ یہاں 12 بڑی اور 187 بڑے اور چھوٹے سائز کی بندرگاہیں ہیں۔ بڑی بندرگاہیں ہندوستان کی تقریباً 95 فی صد بیرونی تجارت کو انجام دیتی ہیں۔

کچھ میں کاندلا بندرگاہ ہندوستان کا پہلا بندرگاہ ہے جو آزادی کے فوراً بعد وجود میں آیا۔ یہ ممبئی سے بیرونی تجارت کا کام انجام دینے لگا اور اس نے پاکستان کے کراچی بندرگاہ کی کمی کو پورا کیا۔ کاندلا ایک مدوجز والا بندرگاہ ہے۔ اس کے ذریعہ اناج اور صنعتی چیزوں کو جموں و کشمیر، ہماچل پردیش، پنجاب، ہریانہ، راجستھان اور گجرات کی صنعتی پٹی سے تجارت کی برآمد اور درآمدی کام انجام دیتا ہے۔

ممبئی ہندوستان کا سب سے بڑا بندرگاہ ہے جو قدرتی اور حفاظتی نقطہ نظر سے اہم ہے۔ جواہر لال نہرو بندرگاہ کا منصوبہ ممبئی بندرگاہ میں بھیڑ بھاڑ کم کرنے کی غرض سے تیار کیا گیا تھا۔ ساتھ ہی اس کو اس علاقہ کی مرکزی بندرگاہ بنانا مقصود تھا۔ مَرما گاؤں بندرگاہ (گوا) خاص طور سے خام لوہا برآمدی تجارت کے لیے ملک میں اہم مقام رکھتا ہے۔ یہاں سے ہندوستان کے کل 50 فی صد خام لوہا کی برآمدی تجارت کی جاتی ہے۔ نئی منگلور بندرگاہ (کرنٹاک) کندری مکھ لوہے کی کان سے کچا لوہا برآمد کرنے میں مشغول ہے۔ کوچی بندرگاہ بالکل جنوب مغرب میں واقع ہے جو بحری جہیل کی وجہ سے ایک قدرتی بندرگاہ ہے۔



شکل 7.7: نیو منگلور بندرگاہ پر ایک تیل بردار جہاز خام تیل خالی کرتے ہوئے۔

مشرقی ساحلی کنارے پر گھومتے ہوئے، آپ جنوب مشرق کی جانب ٹیو، ٹی رین بندرگاہ دیکھ سکتے ہیں جو تمل ناڈو میں واقع ہے۔ یہ ایک قدرتی بندرگاہ ہے اور اس کا داخلی علاقہ بہت وسیع ہے۔ اس بندرگاہ کے ذریعہ پڑوسی ممالک مثلاً: سری لنکا، مالدیپ وغیرہ اور ہندوستان کے ساحلی علاقوں کی تجارت بخوبی انجام دی جاتی ہے۔ چنئی ہندوستان کے بندرگاہوں میں سے ایک سب سے پرانا مصنوعی بندرگاہ ہے۔ ملک میں تجارت اور بار برداری کے نظر یہ سے ممبئی کے بعد دوسرا مقام رکھتا ہے۔ وشاکھا پٹنم ایک گہرا زمین سے گھرا ہوا اور محفوظ بندرگاہ ہے۔ یہ بندرگاہ خاص طور سے کچے لوہے کی تجارت کا کام انجام دیتا ہے۔ پارادیپ بندرگاہ اڈیشہ میں واقع ہے جو خاص طور سے کچے لوہے کی برآمد کے لیے مشہور ہے۔ کولکاتہ ایک اندرونی دریائی بندرگاہ ہے۔ یہ بندرگاہ بہت بڑے داخلی علاقے جیسے: گنگا۔ برہم پتر میں اپنا کام انجام دیتا ہے۔ یہ ایک مدوجز بندرگاہ ہے جس میں مسلسل صدف کی صفائی کی جاتی ہے۔ ہلدیا بندرگاہ کو ایک معاون بندرگاہ کی شکل میں بنایا گیا ہے تاکہ کولکاتا بندرگاہ سے بڑھتے ہوئے تجارتی بوجھ کو کم کیا جاسکے۔



شکل 7.8: ٹیو، ٹی کورین بندرگاہ بر بھاری بار برداری کا کام انجام دیتے ہوئے۔



شکل 7.6: ترک سمندری جہاز میں داخل ہوتے ہوئے



آپ ان ملکوں کے نام تلاش کیجیے جو انڈین ایئر لائنس سے جڑے ہیں۔

ہوائی سفر عوام کے درمیان زیادہ مقبول نہیں ہے۔ یہ صرف شمال—مشرقی ریاستوں ہی میں ہیں جہاں عوام کے لیے بھی سفر کے لیے خاص سہولتیں فراہم کی گئی ہیں۔

ترسیل یا مواصلات

جب سے انسان زمین پر وجود میں آیا، اس نے مواصلات کے کسی نہ کسی ذرائع کا استعمال کیا۔ لیکن دور جدید میں تیز رفتار تبدیلی ہوئی ہے۔ اب لمبی دوری کی ترسیل بغیر کسی انفرادی و جسمانی حرکت کے بہت آسانی سے بھیجنے اور سننے والے تک کی جاسکتی ہے۔ ذاتی ترسیل اور ابلاغ عامہ جس میں ٹیلی ویژن، ریڈیو، پریس، سنیما وغیرہ شامل ہیں، ترسیل کے بڑے ذرائع ہیں۔ ہندوستانی ڈاک کا نظام دنیا کے سب سے بڑے ڈاک جال کا حصہ ہے۔ یہ پارسل اور خطوط ترسیل کو انجام دیتا ہے۔ کارڈ اور لفافہ اول درجہ کی ڈاک سمجھے جاتے ہیں جو—زمینی اور ہوائی—دونوں جگہوں میں کارآمد ہیں۔ کتابیں، اخبار اور رسالے دوسرے درجہ کی ڈاک ہیں جو زمینی ترسیل اور سمندری ڈاک کا حصہ ہیں۔ بڑے شہروں اور قصبوں میں جلدی ڈاک کی خدمت انجام دینے کے لیے چھ ڈاک چینل حال ہی میں وجود میں آئی ہیں۔ جن میں راجدھانی چینل، میٹرو چینل، گرین چینل تجارتی چینل، ضخیم ڈاک چینل اور وقتی چینل شامل ہیں۔

کیا آپ جانتے ہیں؟

مارچ 2010 تک ہندوستان میں موبائل کنکشن 548.32 ملین تھے۔ آپ اپنی پسند کے کسی دوسرے ملک سے ہندوستان کا موازنہ کیجئے۔

ہندوستان کی ٹیلی فون سروس ایشیا کی سب سے بڑی ٹیلی فون سروس ہے۔ شہری علاقوں کے ساتھ ساتھ دو تہائی علاقہ سبسکرائبڈ ٹرانک ڈائینگ (ایس۔ ٹی۔ ڈی) ٹیلی فون خدمت سے جڑا ہے۔ اپنی صلاحیت و قوت کے مد نظر نجلی سطح سے اور پرنک خبر کی ترسیل آسان ہو گئی ہے۔ سرکار نے ہر گاؤں میں چوبیس گھنٹے خدمت والے ایس۔ ٹی۔ ڈی

آج کل ہوائی راستہ سب سے تیز، آرام دہ اور باوقار نقل و حمل کا ذریعہ ہے۔ یہ بہت آسانی سے اونچے اونچے پہاڑوں، گھنے جنگلوں اور سمندری علاقوں کو پار کر سکتا ہے۔ آپ سوچئے کہ شمال—مشرق حصے میں بڑی ندیاں، گھاٹی، گھنے جنگل، سیلاب اور بیرونی ممالک کی سرحدیں ہیں جن کا سفر ہوائی راستے کی غیر موجودگی میں کافی دشوار ہوتا لیکن ہوائی راستہ نے اسے بے حد آسان بنا دیا ہے۔



لوگ شمال—مشرقی ریاستوں میں ہوائی سفر کو کیوں زیادہ پسند کرتے ہیں؟

شکل 7.9

ہندوستان میں ہوائی نقل و حمل کو 1953 میں قومی ملکیت میں شامل کیا گیا تھا۔ اسی وقت انڈین ایئر لائنس اور اس کی معاون ایئر لائنس ایئر، نجی ایئر لائنس اور دوسرے داخلی ہوائی نقل و حمل کو قومی ملکیت میں شامل کیا گیا۔ ایئر انڈیا بین الاقوامی ہوائی نقل و حمل کو انجام دیتا ہے۔ پون ہنس ہیلی کوپٹر سروس تیل اور قدرتی گیسوں کو ساحلی علاقوں میں پہنچانے کا کام انجام دیتا ہے۔ مثلاً: شمال—مشرق ریاستوں اور جتوں و کشمیر، ہماچل پردیش اور اتر آچل کے اندرونی اور دشوار گزار علاقوں میں اس کے ذریعہ نقل و حمل کا کام انجام دیا جاتا ہے۔ انڈین ایئر لائنس ملک کے ساتھ ساتھ پڑوسی ممالک مثلاً: جنوب اور جنوب—مشرق وسطی کے ممالک میں نقل و حمل کا کام انجام دیتی ہے۔





ہندوستان: بڑی بندرگاہیں اور بین الاقوامی ہوائی اڈے



بین الاقوامی تجارت:

سامانوں کا لوگوں، ریاستوں اور ملکوں میں آپسی لین دین تجارت کے نام سے جانا جاتا ہے۔ بازار ایسی جگہ ہے جہاں ان سامانوں کا لین دین کیا جاتا ہے۔ دو ملکوں کے درمیان تجارت کو بین الاقوامی تجارت کہتے ہیں۔ یہ تجارت سمندری، ہوائی اور زمینی راستوں سے کی جاتی ہے جبکہ علاقائی تجارت شہروں، قصبوں اور گاؤں میں ہوتی ہے۔ ریاستی تجارت دو یا اس سے زیادہ ریاستوں کے درمیان ہوتی ہے۔ بین الاقوامی تجارت کی ترقی اس ملک کی معاشی خوش حالی کا ایک اشاریہ ہوتا ہے۔ اسی وجہ سے تجارت کو ملک کا ایک اقتصادی پیمانہ سمجھا جاتا ہے۔ چونکہ وسائل مقام سے منسلک ہیں اس لیے دنیا کا کوئی بھی ملک بغیر بین الاقوامی تجارت کے زندہ نہیں رہ سکتا۔ برآمدات و درآمدات تجارت کی بنیاد ہیں۔ کسی بھی ملک کی تجارت کا توازن اس کی برآمدات اور درآمدات پر منحصر ہوتا ہے۔ جب برآمدات درآمدات سے زیادہ ہوتی ہے تو اسے منافع بخش تجارت کہتے ہیں لیکن ٹھیک اس کے برعکس جب درآمدات برآمدات سے زیادہ ہو تو اسی منفی تجارت کہتے ہیں۔

ہندوستان دنیا کے ہر بڑے تجارتی مراکز اور جغرافیائی خطہ سے رشتہ رکھتا ہے۔ تمام برآمدی سامانوں کا حصہ جو پچھلے چند سالوں سے لے کر 2004-05 تک زراعت اور اس سے وابستہ معاون اشیا کی تجارت میں خام دھاتوں اور معدنیات (9.12 فی صد)، قیمتی موتی و زیورات (62.75 فی صد) اور کیمیائی اور متعلقہ اشیا میں (24.45 فی صد)، انجینئرنگ سامانوں میں (35.63 فی صد) اور پٹرولیم پیداوار میں (86.12 فی صد) کا اضافہ ہوا ہے۔

وہ اشیا جو ہندوستان 2010-11 میں درآمد کی جاتی ہیں ان میں پٹرولیم اور اس سے بنی اشیا (280 فی صد) موتی اور قیمتی پتھر (9.4 فی صد)، غیر نا حیاتی کیمیائی اشیا (5.2 فی صد)، کونڈ، کوک، بریکیوٹ (2.7 فی صد) مشینری (6.4 فی صد) شامل ہیں۔ ضخیم درآمدات میں کل تجارت کا 39.09 فی صد اضافہ ہوا ہے جس میں کھاد (3.4 فی صد) غلہ (25.23 فی صد)۔ کھانے کا تیل (17 فی صد) اور اخبار کا کاغذ (5.51 فی صد) شامل ہے۔ بین الاقوامی تجارت گزشتہ پندرہ سالوں

کا انتظام کیا ہے۔ پورے ملک میں ایس۔ ٹی۔ ڈی کی قیمت یکساں ہے۔ یہ کام ملک میں فضائی تکنیک اور ابلاغی تکنیک کی ترقی کے سبب مکمل ہو سکا ہے۔



شکل 7.10: ہنگامی کال باکس قومی شاہراہ نمبر 8 پر

ابلاغ عامہ لوگوں کو تفریح کا سامان بھی فراہم کرتا ہے۔ مختلف قومی پروگراموں اور پلیسیوں کے بارے میں لوگوں میں بیداری بھی پیدا کرتا ہے۔ اس میں ریڈیو، ٹیلی ویژن، اخبار، رسالے، کتابیں اور سنیما وغیرہ شامل ہیں۔ آل انڈیا ریڈیو (آکاشانی) پر مختلف قسم کے قومی، علاقائی اور انفرادی پروگرام بہت ساری زبانوں میں نشر کیے جاتے ہیں جنہیں ملک بھر میں ہر طبقے کے لوگ سنتے ہیں۔ ہندوستان کا قومی ٹیلی ویژن چینل (دور درشن) دنیا کے بڑے ترسیلی جالوں میں ایک ہے۔ اس پر مختلف قسم کے تفریحی پروگرام و تعلیمی اور کھیل کود سے متعلق پروگرام دکھائے جاتے ہیں جو ہر عمر کے لوگوں کے لیے مفید ہیں۔

ہندوستان میں ایک بڑی تعداد میں رسالے اور اخبارات شائع کیے جاتے ہیں جو اپنی اہمیت کے اعتبار سے مختلف اقسام کے ہیں۔ ہندوستان میں تقریباً 100 زبانوں اور بولیوں میں اخبارات چھپتے ہیں۔ کیا آپ جانتے ہیں کہ ہندوستان میں سب سے زیادہ اخبارات ہندی زبان میں چھپتے ہیں۔ اس کے بعد انگریزی اور اردو زبانوں میں ہے۔ ہندوستان میں دنیا بھر میں سب سے زیادہ فلمیں بنائی جاتی ہیں۔ یہاں چھوٹی فلمیں، ویڈیو فلمیں، ٹیلی فلمیں بھی بنائی جاتی ہیں۔ ملک کا مرکزی فلمی بورڈ ملک کے اندر بیرونی ممالک کی فلموں کو سند دیتا ہے اس کے بعد یہ فلمیں عام جگہوں پر میں دکھائی جاتی ہیں۔



ہیں۔ سیاحت بھی ملکوں کے اتحاد، علاقائی دستکاری اور ثقافتی پیشوں کو بڑھاتی ہے۔ یہ بین الاقوامی سطح پر آپسی بھائی چارگی اور میل جول کو بھی بڑھاتا ہے۔ غیر ممالک کے سیاح ہندوستان میں تہذیبی عمارات، سیاحت، ماحولیاتی سیاحت، مہماتی سیاحت، ثقافتی سیاحت، طبی سیاحت اور تجارتی سیاحت کے لیے آتے ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

میں بہت تبدیلیاں آئی ہیں۔ مختلف ایشیا اور سامان کے لین دین معلومات اور علم کے لین دین کے مقابلے کہیں پیچھے رہ گیا ہے۔ ہندوستان سو فٹ ویرٹیکنالوجی میں بین الاقوامی سطح پر ایک بڑا مقام رکھتا ہے اور وہ تجارت کے ذریعہ انفورمیشن ٹیکنالوجی کے برآمد سے بڑا منافع کما رہا ہے۔

سیاحت ایک تجارت کی شکل میں

ہندوستان میں سیاحت نے گزشتہ تین عشروں میں کافی ترقی کی ہے۔ سال 2009 میں سیاحوں کی آمد میں 11 فی صد کا اضافہ اس بات کی کھلی دلیل ہے۔ اور اس سے کل آمدنی 64.889 کروڑ روپے بیرونی زر مبادلہ ہوتی ہے۔

ہندوستان میں ہر سال تقریباً 2.6 ملین بیرونی سیاح گھومنے آتے ہیں۔ ملک میں 15 ملین سے زیادہ لوگ سیاحت کی صنعت سے جڑے



Kufri



Arunanchal Pradesh

بہترین طبی سیاحت کی سہولتیں

اگرچہ

ہندوستان میں طبی سیاحت کی سہولتیں بہت زیادہ ہیں۔ یہ بین الاقوامی سطح پر آپسی بھائی چارگی اور میل جول کو بھی بڑھاتا ہے۔ غیر ممالک کے سیاح ہندوستان میں تہذیبی عمارات، سیاحت، ماحولیاتی سیاحت، مہماتی سیاحت، ثقافتی سیاحت، طبی سیاحت اور تجارتی سیاحت کے لیے آتے ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

راجستھان، گوا، جموں و کشمیر اور جنوبی ہندوستان کے مندر—شہر سیاحوں کی خاص منزلیں ہیں۔ شمال—مشرق ریاستوں میں بھی سیاحت کی ترقی کے پورے امکانات ہیں لیکن کچھ عملی وجوہوں سے یہ ترقی نہیں کر سکے ہیں۔ گرچہ، وہاں مستقبل میں اس صنعت کی ترقی کے بھرپور امکانات ہیں۔

India ranked world's 4th best holiday haven

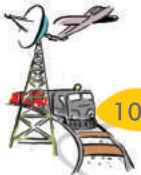
TIMES NEWS NETWORK

New Delhi: India seems to have made its mark on the world travel map. Overseas holidaymakers and travellers have put India in the big league, ranking it as the fourth most attractive and satisfying holiday destination in the world. It stands ahead of several developed and traditional hot spots like US, France, Singapore, Thailand and South Africa. According to the 2006 Conde Nast Readers' Trav-



1 Italy	6 France
2 New Zealand	7 Thailand
3 Australia	8 Spain
4 INDIA	9 Brazil
5 South Africa	10 Switzerland

ہندوستان کی تاریخی مقامات کی سیاحت پر ایک پراجیکٹ تیار کیجیے



1- کثیر اختیاراتی سوالات۔

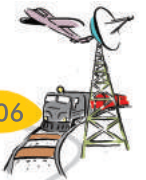
- (i) ان میں سے کون سا حصہ ملک کے بعد مشرق و مغرب کنارہ کو جوڑتا ہے؟
 (a) ممبئی اور ناگپور (b) ممبئی اور کولکاتا
 (c) سلچر اور پور بندر (d) ناگپور اور سلی گوڑی
- (ii) ان میں سے کس ذرائع نقل و حمل نے نقصان اور تباہی کو کم کر دیا ہے؟
 (a) ریلوے (b) سڑک
 (c) پائپ لائن (d) آبی راستہ
- (iii) ان میں سے کون سی ریاست ایچ۔وی۔جے پائپ لائن سے جڑا ہوا نہیں ہیں؟
 (a) مدھیہ پردیش (b) مہاراشٹر
 (c) گجرات (d) اتر پردیش
- (iv) ہندوستان کے مشرقی کنارے پر ان میں سے کون سا بندر گاہ سب سے گہرا ٹیوٹی زمین سے گہرا اور زیادہ محفوظ ہے؟
 (a) چنئی (b) پارادیپ
 (c) ٹیوٹی کورین (d) وشاکھا پٹنم
- (v) ہندوستان میں ان میں سے کون نقل و حمل کا سب سے اہم ذریعہ ہے؟
 (a) پائپ لائن (b) ریلوے
 (c) سڑک (d) ہوائی راستہ
- (vi) ان میں سے کون سی اصطلاح دو یا اس سے زیادہ ملکوں کے درمیان تجارت کے لیے استعمال کی جاتی ہے؟
 (a) اندرونی تجارت (b) بین الاقوامی تجارت
 (c) خارجی تجارت (d) علاقائی تجارت

2- مندرجہ ذیل سوالوں کے جواب لگ بھگ 30 لفظوں میں دیں۔

- (i) سڑک کے کوئی تین فوائد بتائیں۔
 (ii) کہاں اور کیوں ریلوے نقل و حمل دوسرے ذرائع نقل و حمل کے مقابل زیادہ آسان ذریعہ ہے؟
 (iii) سرحدی سڑکوں کی کیا اہمیت ہے؟
 (iv) تجارت کا کیا مطلب ہے؟ بین الاقوامی اور علاقائی تجارت میں کیا فرق ہے؟

3- مندرجہ ذیل سوالوں کے جواب لگ بھگ 120 لفظوں میں دیں:

- (i) نقل و حمل اور ترسیل کے ذرائع کو کسی ملک کا اور اس کی اقتصادیات کی شہرگ کیوں کہتے ہیں؟
 (ii) گزشتہ پندرہ سالوں میں بین الاقوامی تجارت میں ہونے والی تجارت میں ہونے والی تبدیلیوں پر ایک نوٹ لکھیں۔



معمہ کے سوالات

- 1- مشرق۔ جنوب راہداری کا مشرقی آخری حصہ۔
- 2- قومی شاہراہ نمبر 2 کا نام۔
- 3- جنوبی ریلوے خطہ کے مرکز کا نام۔
- 4- 1.676 میٹر چوڑائی والی ریلوے پٹری۔
- 5- قومی شاہراہ نمبر 7 کا جنوبی ٹرمینل۔
- 6- ایک آبی بندرگاہ۔
- 7- شمالی ہندوستان میں سب سے زیادہ بھیڑ بھاڑ والا ریلوے اسٹیشن۔

سرگرمی یا عملی کام

آپ اپنی تلاش عمودی جانب سے افقی جانب سے یا عمودی جانب سے شروع کریں اور ملک کے بہت سے مقام پر پہنچنے کی کوشش کریں۔

S	H	E	R	S	H	A	H	S	U	R	I	M	A	R	G
A	R	T	P	R	N	X	E	L	A	T	A	D	L	A	Y
J	M	M	X	I	P	O	R	A	Y	M	P	G	H	T	X
Y	C	H	E	N	N	N	A	I	I	K	M	C	A	I	M
O	D	C	D	A	L	M	C	S	O	T	P	O	R	C	P
A	P	T	R	G	S	K	J	M	J	L	E	A	N	E	R
R	A	E	T	A	J	P	O	R	M	W	M	A	S	X	O
I	L	S	B	R	O	A	D	G	A	U	G	E	L	O	T
A	S	N	L	C	M	E	C	U	K	Z	M	A	A	J	E
L	M	U	G	H	A	L	S	A	R	A	I	B	S	N	A
G	O	E	T	V	R	A	Y	F	T	O	R	E	A	J	M
K	Q	A	I	P	M	N	Y	R	Y	A	Y	H	L	I	N
Q	K	O	L	K	A	T	A	E	U	I	T	W	B	E	A
N	I	T	N	K	D	E	M	O	U	R	P	N	P	J	D

