ਹੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਿਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਉਦਯੋਗ ਧੰਦੇ ਸਥਾਪਤ ਸਨ। ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਜਿਸ ਵਿਚ ਲਾਭ ਕਮਾਉਣਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਭ ਦੇ ਨਾਲੋ-ਨਾਲ ਇਹਨਾਂ ਵਿਚ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਉਦਯੋਗੀਕਰਨ ਕੁਝ ਮੁੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੋ ਕੇ ਰਹਿ ਗਿਆ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਭਾਰਤ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਪੱਖ ਤੋਂ ਪਛੜਿਆ ਖੇਤਰ ਹੈ। ਮੋਟੇ ਤੌਰ ਤੇ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਉੱਤਰੀ-ਪੂਰਬੀ ਭਾਗ (ਆਸਾਮ ਘਾਟੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਉਦਯੋਗਿਕ ਪੱਖ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਪਛੜਿਆ ਹੋਇਆ ਖੇਤਰ ਹੈ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸਿੱਕਿਮ, ਅਰੁਣਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਮਨੀਪੁਰ, ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ, ਮੇਘਾਲਿਆ, ਨਾਗਾਲੈਂਡ ਅਤੇ ਆਸਾਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸਦੇ ਇਲਾਵਾ ਪੂਰਬੀ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਉੱਤਰੀ ਬਿਹਾਰ, ਉੜੀਸਾ ਅਤੇ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਿੱਸੇ, ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ ਵਿਚ ਵਿਦਰਭ ਅਤੇ ਮਰਾਠਵਾੜਾ, ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਭਾਗ ਅਤੇ ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ, ਪੱਛਮੀ ਰਾਜਸਥਾਨ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪਿਛੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ (Industrial Regions) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਨ—

(1) **ਕੋਲਕਾਤਾ-ਹੁਗਲੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ** :

ਇਹ ਖੇਤਰ ਹੁਗਲੀ ਜੋ ਗੰਗਾ ਦੀ ਇਕ ਸਹਾਇਕ ਨਦੀ ਹੈ, ਦੇ ਕੰਢੇ-ਕੰਢੇ ਲਗਪਗ 80 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਕੋਲਕਾਤਾ ਵਿਚ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦਾ ਮੋਹਰੀ ਕੇਂਦਰ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰਾਵੜਾ, ਕੰਚਨਪੁਰਾ, ਭਾਟਲਪਾਰ, ਨੈਰਾਟੀ, ਬਾਰਕਪੁਰ, ਟੀਟਾਗੜ੍ਹ, ਸੇਰਾਮਪੁਰ, ਡਮਡਮ ਅਤੇ ਅਲੀਪੁਰ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕੇਂਦਰ ਹਨ। ਇਸ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਲਗਪਗ 7.50 ਲੱਖ ਕਾਮੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ 40.0% ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਦਯੋਗਿਕ ਮਜ਼ਦੂਰ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ, ਰਸਾਇਣ, ਫੂਡ-ਪ੍ਰਾਸੈਸਿੰਗ (Food Processing) ਅਤੇ ਕਾਗਜ਼ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਨਾਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ 17 ਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿਚ ਬਰਤਾਨਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀਨ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਨੇ ਉਦਯੋਗ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਖਾੜੀ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਉਪਜਾਊ ਮੈਦਾਨਾਂ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸੰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਕਾਰਣ ਉਦਯੋਗ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਇਹ ਖੇਤਰ ਭਾਰਤ ਤੇ ਬਰਤਾਨੀਆਂ ਵਿਚਾਲੇ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ 1969 ਵਿਚ ਸਵੇਜ਼ ਨਹਿਰ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹ ਜਾਣ ਕਰਕੇ ਅਤੇ 1911 ਵਿਚ ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਚੁਣ ਲਏ ਜਾਣ ਕਰਕੇ ਇਸ ਕੇਂਦਰ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਧੱਕਾ ਲੱਗਿਆ ਹੈ। ਬਰਤਾਨਵੀਂ ਰਾਜ ਦੌਰਾਨ ਕੋਲਕਾਤਾ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਹੋਰ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੁਆਰਾ ਜੋੜ ਕੇ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਪਾਰਿਕ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸੰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸੰਨ 1947 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਵੰਡ ਨਾਲ ਇਥੋਂ ਦੇ ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਧੱਕਾ ਲੱਗਿਆ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪਟਸਨ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰ ਪੂਰਬੀ ਪਾਕਿਸਤਾਨ (ਅਜੋਕਾ ਬੰਗਲਾ ਦੇਸ਼) ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਚਲਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪਟਸਨ ਮਿੱਲਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਹੀ ਰਹਿ ਗਈਆਂ। ਵੰਡ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਏ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਨਾਲ ਵੀ ਭਾਰਤ ਦਾ ਆਰਥਿਕ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਦ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਜਲਮਗਨਤਾ (Inundation) ਅਤੇ ਮਿੱਟੀ ਜਮਾਅ (Siltation) ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੇ ਦਬਾਅ, ਖ਼ਰਾਬ ਆਵਾਜਾਈ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਸੰਚਾਰ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਅਤੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਅਸਥਿਰਤਾ ਦੇ ਕਾਰਣ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ 1950-60 ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਵਿਚ ਹੀ ਰੁਕਾਵਟ (Stagnation) ਆ ਗਈ ਸੀ। ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਬੰਦਰਗਾਹੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਕਰਕੇ ਸਥਿਤੀ ਸੁਧਾਰ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ। ਹਲਦੀਆ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਕੋਲ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ

ਤੇਲ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 1976 ਵਿਚ ਫਰੱਕਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਇਕ ਬੰਨ੍ਹ ਬਣਾ ਕੇ ਗਰਮੀ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਮਿੱਟੀ ਦੇ ਜਮਾਅ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਨਾਗਪੁਰ ਦੇ ਪਠਾਰ ਨਾਲ ਭਰਪੂਰ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਖਣਿਜ, ਦਾਮੋਦਰ ਘਾਟੀ ਯੋਜਨਾ ਤੋਂ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਆਦਿ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ। ਇਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਚਾਹ, ਪਟਸਨ ਅਤੇ ਪਟਸਨ ਤੋਂ ਬਣੇ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਹੈ।

2. ਮੁੰਬਈ-ਪੂਨਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ :

ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਮੁੰਬਈ, ਪੂਨਾ, ਅੰਬਰਨਾਥ, ਪਿੰਪਰੀ, ਟ੍ਰਾਂਬੇ, ਨਾਸਿਕ ਅਤੇ ਤਾਰਾਪੁਰ ਦੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦਾ 41.0% ਹਿੱਸਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਥੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਸੰਖਿਆ ਲਗਪਗ 6.70 ਲੱਖ ਹੈ। ਹੋਰ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿਚ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ, ਰਸਾਇਣ, ਦਵਾਈ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਪੈਟਰੋ ਰਸਾਇਣ ਮੁੱਖ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨਿਰਮਾਣ, ਬਿਜਲੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ, ਮੋਟਰ, ਫਿਲਮ ਅਤੇ ਖਾਣਾ ਤਿਆਰ (Food Processing) ਕਰਨ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਉਦਯੋਗ ਹਨ। ਸ਼ੁਰੂ-ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਸ਼ਕਤੀ ਸਰੋਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਦੂਰ ਸਥਿਤ ਬੰਗਾਲ, ਬਿਹਾਰ ਅਤੇ ਝਾਰਖੰਡ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਖਾਣਾਂ ਤੋਂ ਕੋਲੇ ਨੂੰ ਦੂਰ ਭੇਜਣਾ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਸਮੱਸਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਪੱਛਮੀ ਘਾਟ ਵਿਚ ਹੀ ਪਣ-ਬਿਜਲੀ ਪੈਦਾ ਕਰਕੇ ਇਸ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਹੱਲ ਕਾਫੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਲੱਭ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਾਂਬੇ ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰਮਾਣੂ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਬਿਜਲੀ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਯੰਤਰ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਥੋਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕੇਂਦਰਾਂ ਨੂੰ ਬਿਜਲੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਮੁੰਬਈ ਦਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਹੱਤਵ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ। ਮੁੰਬਈ ਯੂਰਪੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਮੱਧ ਪੂਰਬ ਦੇ ਤੇਲ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਪਾਸ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਇਲਾਵਾ ਗੁਜਰਾਤੀ ਅਤੇ ਪਾਰਸੀ ਨਿਪੁੰਨ ਤੇ ਉਦਮੀ ਲੋਕ ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਬਦਲਣ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਹਾਇਕ ਸਿੱਧ ਹੋਏ ਹਨ।

3. ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ-ਵਡੋਦਰਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ :

ਇਹ ਮੁੰਬਈ-ਪੂਨਾ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉੱਤਰ ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦਾ ਤਿੰਨ-ਚੌਥਾਈ ਹਿੱਸਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਜਾਮਨਗਰ, ਸੂਰਤ, ਵਡੋਦਰਾ, ਰਾਜਕੋਟ ਅਤੇ ਖੇਡਾਂ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਹਨ। ਇਹ ਖੇਤਰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਕਪਾਹ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਣ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਇਥੇ ਸਥਾਪਤ ਹੋਣ ਵਿਚ ਵੱਡੀ ਮਦਦ ਮਿਲੀ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਰੇਸ਼ਮ ਉਯੋਗ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਹੈ। ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਰਸਾਇਣ ਤੇ ਹਲਕਾ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਸਮਾਨ ਵੀ ਇਥੇ ਤਿਆਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕਾਂਡਲਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦਾ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

4. ਛੋਟਾ ਨਾਗਪੁਰ-ਦਾਮੋਦਰ ਘਾਟੀ ਖੇਤਰ :

ਇਹ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਖ ਖਣਿਜ ਭੰਡਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਝਰੀਆ, ਰਾਣੀਗੰਜ, ਬੋਕਾਰੋ ਅਤੇ ਬਰਨਪੁਰ ਤੋਂ ਕੋਲਾ ਅਤੇ ਸਿੰਘਭੂਮ, ਕਿਊਂਝਰ ਅਤੇ ਮਯੂਰਭੰਜ ਆਦਿ ਤੋਂ ਲੋਹਾ ਪ੍ਰਾਪਤ

ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦਾ ਲੋਹਾ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਇਥੇ ਜਮਸ਼ੇਦਪੁਰ, ਬੋਕਾਰੋ, ਦੁਰਗਾਪੁਰ, ਰੁੜਕੇਲਾ, ਭਿਲਾਈ, ਬਰਨਪੁਰ, ਕੁਲਟੀ ਅਤੇ ਆਸਨਸੋਲ ਵਿਚ ਕੇਂਦਰਤ ਹੈ। ਸਿੰਦਰੀ ਵਿਚ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਸਥਾਪਤ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਦਮੋਦਰ ਘਾਟੀ ਨਿਗਮ ਤੋਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਅਤੇ ਛੋਟਾ ਨਾਗਪੁਰ ਦੇ ਖਣਿਜ ਭੰਡਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਲੋਹਾ, ਕੋਲਾ, ਮੈਗਨੀਜ਼, ਤਾਂਬਾ ਆਦਿ ਦੇ ਖਣਿਜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਖੇਤਰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਭਾਗਾਂ ਤੋਂ ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਪੂਰਤੀ, ਸੰਚਾਰ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਆਦਿ ਮੌਲਿਕ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੀ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ।

5. **ਮੁਦਰਾਇ-ਕੋਇੰਬਟੂਰ ਖੇਤਰ** :

ਇਸ ਵਿਚ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦਾ ਇਕ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬੰਗਲੌਰ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਨਿਰਮਾਣ, ਮੋਟਰ, ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨ ਟੂਲਜ਼ ਉਦਯੋਗ ਮੁੱਖ ਹਨ। ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਬੰਗਲੌਰ ਕੰਪਿਊਟਰ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਕੇਂਦਰ ਉਭਰ ਕੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਹਨ। ਬੰਗਲੌਰ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦਾ "ਸਿਲੀਕੋਨ ਵੈਲੀ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮਦੁਰਾਇ ਅਤੇ ਕੋਇੰਬਟੂਰ ਵਿਚ ਸੂਤੀ ਅਤੇ ਰੇਸ਼ਮੀ ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਥਾਨ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਚੇਨੱਈ (ਮਦਰਾਸ) ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਦੁਆਰਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

6. **ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੱਟ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ** :

ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕੋਚੀਨ, ਤ੍ਰਿਚੂਰ, ਇਰਨਾਕੁਲਮ, ਅਲਵਾਇ, ਕੋਜ਼ੀਕੋਡਾ, ਕਯੋਲਾਨ ਅਤੇ ਕਲਾਮਜਾਰੀ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਹਨ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਫੂਡ ਪ੍ਰਾਸੈਸਿੰਗ (Food Processing), ਚਾਵਲ ਮਿੱਲਾਂ, ਨਾਰੀਅਲ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਸਾਬਨ ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗ ਮੁੱਖ ਹਨ। ਤੇਲ ਸੋਧਕ ਅਤੇ ਰਸਾਇਣਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵੀ ਹੋਰ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਹਨ। ਕੋਚੀਨ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ ਜਿਥੋਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

7. **ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਖੇਤਰ** :

ਇਸ ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੇਰਠ, ਬੁਲੰਦ ਸ਼ਹਿਰ, ਅਲੀਗੜ੍ਹ, ਮਥੁਰਾ, ਆਗਰਾ, ਗਾਜ਼ਿਆਬਾਦ, ਮੁਜੱਫ਼ਰਨਗਰ, ਸਹਾਰਨਪੁਰ, ਬਾਗ਼ਪਤ, ਮੁਰਾਦਾਬਾਦ ਅਤੇ ਬਰੇਲੀ, ਹਰਿਆਣਾ ਦੇ ਪਾਨੀਪਤ, ਕਰਨਾਲ, ਗੁੜਗਾਓਂ, ਸੋਨੀਪਤ, ਫਰੀਦਾਬਾਦ, ਰੋਹਤਕ ਅਤੇ ਰਿਵਾੜੀ ਮੁੱਖ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੇ ਜੈਪੁਰ ਅਤੇ ਅਲਵਰ ਵੀ ਇਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਪੈਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਸਿਲੇ ਸਿਲਾਏ ਕੱਪੜੇ, ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ, ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕਸ, ਮੋਟਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ, ਤੇਲ ਸੋਧਕ, ਖੇਤੀ ਸੰਦ ਅਤੇ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਮੁੱਖ ਹਨ। ਗੁੜਗਾਉਂ ਵਿਚ ਮਾਰੂਤੀ ਉਦਯੋਗ ਲੱਗਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਛੋਟੀ ਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਜਾਪਾਨ ਦੀ ਕੰਪਨੀ 'ਸੁਜ਼ੂਕੀ' ਦੇ ਸਹਿਯੋਗ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ, ਉਪਲਬਧ ਬਾਜ਼ਾਰ, ਆਵਾਜਾਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਆਦਿ ਦਾ ਉਦਯੋਗੀਕਰਨ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮੁੱਖ ਹੱਥ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਛੋਟੇ-ਮੋਟੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਪੱਟੀਆਂ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਧਰਾਤਲ ਤੇ ਆ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿਚ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਰਾਜਪੁਰਾ, ਲੁਧਿਆਣਾ, ਕਪੂਰਥਲਾ, ਫ਼ਗਵਾੜਾ, ਜਲੰਧਰ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਤੱਕ ਜੀ.ਟੀ. ਰੋਡ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਾਰੇ ਇਕ ਪੱਟੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸ਼ਹਿਰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਕਾਨ੍ਹਪੁਰ-ਲਖਨਊ ਪੇਟੀ, ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿਚ ਜੈਪੁਰ, ਅਜਮੇਰ, ਕਿਸ਼ਨਗੜ੍ਹ, ਜੋਧਪੁਰ ਮੁੱਖ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੁਝ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕੇਂਦਰ ਮੁੱਖ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਹੈਦਰਾਬਾਦ, ਨਾਗਪੁਰ, ਭੋਪਾਲ, ਵਿਸ਼ਾਖਾਪਟਨਮ ਆਦਿ ਮੁੱਖ ਹਨ।

ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ :

ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ਕਈ ਤਰੀਕਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਸਾਰਣੀ ਵਿਚ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਆਧਾਰਾਂ-ਦੁਆਰਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ—

ਸਾਰਣੀ 8.1

ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੀ ਵੰਡ

ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ	ਮੁੱਖ ਕੰਮਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ	ਆਕਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ	ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਸੰਬੰਧੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਤੇ ਵਜ਼ਨ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ	ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ
(ੳ) ਸਰਵਜਨਕ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ	(ੳ) ਪਦਾਰਥਕ	(ੳ) ਵੱਡੇ ਉਦਯੋਗ	(ੳ) ਭਾਰੀ ਉਦਯੋਗ	(ੳ) ਖੇਤੀ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ
(ਅ) ਨਿੱਜੀ	(ਅ) ਉਪਭੋਗਤਾ	(ਅ) ਛੋਟੇ ਉਦਯੋਗ	(ਅ) ਹਲਕੇ ਉਦਯੋਗ	(ਅ) ਖਣਿਜ ਉਤਪਾਦਨ
(ੲ) ਸਾਂਝੇ	(ੲ) ਕੁਟੀਰ ਤੇ ਪੇਂਡੂ ਉਦਯੋਗ			
(ਸ) ਸਹਿਕਾਰੀ				

ਹੇਠਾਂ ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੇ ਦੋ ਉਪ ਹਿੱਸੇ, ਖੇਤੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਤੇ ਖਣਿਜਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਪਦਾਰਥਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(ੳ) ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਉਤਪਾਦਨ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਉਦਯੋਗ :

ਜਿਹੜੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿਚ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਖੇਤੀ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਹਨਾਂ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਖੇਤੀ ਉਪਜ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਉਦਯੋਗ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿਚ ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ, ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ, ਚੀਨੀ ਉਦਯੋਗ, ਬਨਸਪਤੀ ਤੇਲ ਉਦਯੋਗ ਤੇ ਕਾਗਜ਼ ਉਦਯੋਗ ਮੁੱਖ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਇਸੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਰਾਂਗੇ।

ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ :

ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੱਚੇ ਪਦਾਰਥ ਜਿਵੇਂ ਕਪਾਹ, ਪਟਸਨ, ਰੇਸ਼ਮ ਤੇ ਉੱਨ ਆਦਿ ਪ੍ਰਤੱਖ ਅਤੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਖੇਤੀ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰੇਸ਼ਮ ਦੇ ਉੱਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਕੀੜਿਆਂ ਤੇ ਪਸ਼ੂਆਂ ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਪਾਹ ਤੇ ਪਟਸਨ ਤਾਂ ਮਿੱਟੀ ਉੱਤੇ ਉੱਗਣ ਕਰਕੇ ਸਿੱਧੇ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਸੂਤੀ ਕਪੜੇ ਦਾ ਉਦਯੋਗ ਆਪਣੇ ਮਹੱਤਵ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਕਾਰਨ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਬਣਾਉਣ ਤੇ ਪਹਿਨਣ ਦੀ ਪੁਰਾਣੀ ਪਰੰਪਰਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਣੇ ਸੂਤੀ ਕਪੜੇ ਮੱਧ ਪੂਰਬ ਤੇ ਯੂਰਪ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਪਸੰਦ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਯੂਰਪ ਦੇ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿਚ ਲੋਕਪ੍ਰਿਯਤਾ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਹੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਤੇ ਭਾਰੀ ਕਰ ਤੇ ਰੋਕਾਂ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਕੰਮ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਤੇ ਬਰਤਾਨੀਆਂ ਵਿਚ ਬਣੇ ਸੂਤੀ ਕਪੜੇ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਹਰੇਕ

ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਇਕ ਪੇਂਡੂ ਤੇ ਘਰੇਲੂ ਉਦਯੋਗ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਸਾਧਾਰਣ ਚਰਖਾ ਇਕ ਮਸ਼ੀਨ ਸੀ।

ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਰਾਜ ਸਮੇਂ 19ਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ (1818 ਈ.) ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੇ ਪਾਸ ਫੋਰਟ ਗੋਲਸਟਰ ਵਿਚ ਪਹਿਲੀ ਫੈਕਟਰੀ ਦੇ ਲੱਗਣ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ। ਪਰ ਅਸਲ ਵਿਚ ਇਹ ਸਫ਼ਲ ਸ਼ੁਰੂਆਤ 1854 ਵਿਚ ਮੁੰਬਈ ਵਿਚ ਸੂਤੀ ਮਿੱਲ ਦੇ ਲੱਗਣ ਨਾਲ ਹੋਈ।

ਸਾਲ 1996–97 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 8288 ਕਪੜਾ ਮਿੱਲਾਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਲਗਪਗ 805,126 ਕਾਮੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜੋ ਕਿ ਕੱਤਣ ਤੇ ਕਪੜਾ ਬੁਣਨ ਦੇ ਦੋਹੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ। ਅੱਜਕਲ੍ਹ ਸਾਰਾ ਦੇਸ਼ ਪੁਨਰਗਠਨ ਦੇ ਦੌਰ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਲੰਘ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸੰਗਠਿਤ ਖੇਤਰ (Organised Sector) ਦਾ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਸ਼ਕਤੀਚਾਲਿਕ ਖੱਡੀਆਂ (Powerlooms) ਨਾਲ ਵੀ ਬਾਜ਼ਾਰੀ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਿੱਲਾਂ ਆਪਣੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਤੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਕਰਨ ਵਿਚ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਕਿ ਬਰਾਮਦ ਵੱਧ ਸਕੇ। ਕਈ ਨਵੀਆਂ ਮਿੱਲਾਂ ਸੌ ਫੀਸਦੀ ਬਰਾਮਦ ਕਰਨ ਲਈ ਹੀ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚ ਵੀ ਗੁਣਾਤਮਕ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਇਹ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਮੌਕੇ ਪ੍ਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰੰਪਰਾ (Tradition) ਤੇ ਆਧੁਨਿਕਤਾ (Modernity), ਕੇਂਦਰੀਕਰਨ (Centralisation) ਤੇ ਵਿਕੇਂਦਰੀਕਰਨ (Decentralisation), ਘੱਟ ਮਜ਼ਦੂਰ ਪ੍ਰਧਾਨ ਤੇ ਵੱਧ ਮਜ਼ਦੂਰ ਪ੍ਰਧਾਨ (More labour intensive) ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਇਕ ਸਾਂਵਾਂ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੋਨੇ–ਕੋਨੇ ਵਿਚ ਲੱਖਾਂ ਪੇਂਡੂ ਕਾਮੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਰੋਜ਼ੀ ਰੋਟੀ ਕਮਾਉਂਦੇ ਹਨ ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਪ੍ਦਾਨ ਕਰਨਾ ਇਕ ਮੁੱਖ ਫ਼ਰਜ਼ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਆਧੁਨਿਕ, ਵੱਡੇ ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਵਾਲੀਆਂ ਤੇ ਤੇਜ਼ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮਿੱਲਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਾਲੇ ਅੰਤਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿਚ ਕਪੜਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਕੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।

ਇਹਨਾਂ ਦੋਵੇਂ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਤੀਸਰਾ ਖੇਤਰ ਵੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਮਜ਼ਦੂਰ ਪ੍ਰਧਾਨ (Labour Intensive) ਹੱਥ–ਖੱਡੀਆਂ (Handlooms) ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀਚਾਲਤ ਖੱਡੀਆਂ (Powerlooms) ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਬੁਣਾਈ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਕ੍ਰਿਆਵਾਂ ਵਿਚ ਹਸਤ–ਚਾਲਤ (Man Driven) ਤੇ ਸ਼ਕਤੀਚਾਲਤ (Power Driven) ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਹਨ। ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਇਸੇ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਸਾਲ 1997–98 ਵਿਚ ਹੱਥ–ਖੱਡੀ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ 7,263 ਮਿਲੀਅਨ ਮੀਟਰ ਕੱਪੜਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤੇ 76 ਲੱਖ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਮਿਲਿਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸ਼ਕਤੀ ਚਾਲਤ ਖੱਡੀਆਂ ਤੋਂ 18830 ਮਿਲੀਅਨ ਮੀਟਰ ਕਪੜਾ ਤਿਆਰ ਹੋਇਆ ਤੇ ਲੱਖਾਂ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਮਿਲਿਆ। ਸਰਕਾਰੀ ਮਦਦ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੀ ਹੱਥ–ਖੱਡੀ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਉਤਸ਼ਾਹਜਨਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਤੇ ਭਾਰੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿਚ ਪੇਂਡੂ ਬੁਣਕਰਾਂ ਦਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਧ ਚੁਸਤ ਤੇ ਦਰੁਸਤ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਤੇ ਹੱਲ ਲੱਭਣੇ ਪੈਣਗੇ।

ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ ਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਕੇਂਦਰਤ ਹੈ। ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਵਿਚ ਮੁੰਬਈ ਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਵਿਚ ਕੋਇੰਬਟੂਰ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਵਿਚ ਨਾਗਪੁਰ ਤੇ ਸ਼ੋਲ੍ਹਾਪੁਰ, ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਵਿਚ ਕੋਲਕਾਤਾ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਕਾਨ੍ਹਪੁਰ, ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿਚ (ਇੰਦੌਰ) ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਜਿਹੇ ਕੇਂਦਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹਨ।

ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਸਿਲੇ-ਸਿਲਾਏ ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੰਗ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫ਼ੈਸ਼ਨਾਂ ਤੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਸਖ਼ਤ ਬਾਜ਼ਾਰੀ ਮੁਕਾਬਲੇ ਨਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚੀਨ, ਤਾਈਵਾਨ, ਕੋਰੀਆ ਤੇ ਬੰਗਲਾਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਭਾਰੀ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਲਗਾਤਾਰ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਿਰਯਾਤ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਹੁਮੁੱਲੀ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੈਪੁਰ, ਦਿੱਲੀ, ਮੁੰਬਈ, ਕੋਇੰਬਟੂਰ, ਚੇਨੱਈ ਤੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਸਿਲੇ-ਸਿਲਾਏ ਸੂਤੀ ਕਪੜੇ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਹਨ।

ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਉੱਨੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਸਥਾਨ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਉੱਨੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਪੰਜਾਬ ਦਾ ਖ਼ਾਸ ਸਥਾਨ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਧਾਰੀਵਾਲ ਅਤੇ ਲੁਧਿਆਣਾ ਇਸ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਹਨ। ਉੱਨੀ ਕਪੜਿਆਂ ਦੇ ਹੋਰ ਕੇਂਦਰ ਮੁੰਬਈ, ਬੰਗਲੂਰ, ਜਾਮਨਗਰ, ਕਾਨਪੁਰ ਤੇ ਸ਼੍ਰੀਨਗਰ ਹਨ। ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਅਸੰਗਠਿਤ ਹੈ ਤੇ ਛੋਟੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਉੱਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਭੇਡਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਸੰਸਾਰ ਵਿਚ ਪੰਜਵੇਂ ਸਥਾਨ ਤੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਭੇਡਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 5 ਕਰੋੜ ਦੇ ਲਗਪਗ ਹੈ ਅਤੇ 1997 ਦਾ ਉੱਨ ਉਤਪਾਦਨ 4150 ਟਨ ਸੀ। ਘੱਟ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਭਾਰਤੀ ਭੇਡਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਉੱਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤੀ ਭੇਡ ਉੱਨ ਉਤਪਾਦਨ ਕੇਵਲ 900 ਗ੍ਰਾਮ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਤੇ ਨਿਊਜ਼ੀਲੈਂਡ ਵਿਚ ਇਹ ਔਸਤ 5320 ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਭੇਡ ਹੈ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਉੱਨ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਤੋਂ ਲਗਪਗ ਛੇਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਹੈ।

ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਭੇਡਾਂ ਪਾਲਣਾ ਤੇ ਉੱਨ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਕੰਮ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਟੱਪਰੀਵਾਸੀ ਤੇ ਆਦਿਵਾਸੀ ਲੋਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਘੱਟ ਉਤਪਾਦਕਤਾ, ਘਟੀਆ ਕਿਸਮ, ਸਹੂਲਤਾਂ ਤੇ ਤਕਨੀਕ ਦੀ ਘਾਟ, ਉੱਨਤ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਭੇਡਾਂ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਅਤੇ ਭੇਡ ਪਾਲਕਾਂ ਵਿਚ ਸਿੱਖਿਆ ਦੀ ਘਾਟ ਤੇ ਘੁੰਮੱਕੜਪਣ ਉੱਨ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਉੱਨ ਦਾ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦਨ ਘੱਟ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਉੱਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। 1997 ਵਿਚ ਉੱਨ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ 4.1 ਕਰੋੜ ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਸੀ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ 1.6 ਤੋਂ 1.8 ਕਰੋੜ ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਉੱਨ ਬਾਹਰਲੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਮੰਗਵਾਉਣੀ ਪਈ। ਉੱਨ ਉਦਯੋਗ ਤਕਨੀਕੀ ਘਾਟ, ਅਸੰਗਠਿਤ ਰੂਪ ਤੇ ਛੋਟੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਬਰਾਮਦ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਬਰਾਮਦਾਂ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਪੂਰੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਬਣੇ ਰੇਸ਼ਮੀ ਕਪੜੇ ਪੂਰੇ ਸੰਸਾਰ ਵਿਚ ਜਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਰੇਸ਼ਮ ਦੇ ਕੀੜਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਤੂਤ (Mulberry) ਦੀਆਂ ਪੱਤੀਆਂ ਖਵਾ ਕੇ ਪਾਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰੇਸ਼ਮ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ 90% ਹਿੱਸਾ ਇਸੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਸੇਰੀਕਲਚਰ (Sericulture) ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਦੇ 52 ਹਜ਼ਾਰ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਲਗਪਗ 3.32 ਲੱਖ ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਤੇ ਇਹ ਖੇਤੀ ਉਦਯੋਗ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਤੂਤ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਰੇਸ਼ਮ ਉਦਯੋਗ ਦਾ 90% ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹਿੱਸਾ ਕਰਨਾਟਕ, ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਤੇ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੈ। 1997-98 ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਤੂਤ ਤੋਂ ਬਣੇ ਰੇਸ਼ਮ ਦਾ ਕੁੱਲ ਉਤਪਾਦਨ 14,110 ਟਨ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦਾ

ਚੀਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰੇਸ਼ਮ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚ ਦੂਸਰਾ ਸਥਾਨ ਹੈ। ਚੀਨ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ 35800 ਟਨ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 70 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਸ਼ਮ ਦੀ ਖਪਤ ਹੱਥ ਖੱਡੀ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਕੱਚੇ ਰੇਸ਼ਮ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਤੇ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਘੱਟ ਹਨ। ਰੇਸ਼ਮੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਮੰਗ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੱਚੇ ਰੇਸ਼ਮ ਦਾ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਅੱਠਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਕੱਚੇ ਰੇਸ਼ਮ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਟੀਚਾ 21,400 ਟਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਰੇਸ਼ਮ ਬੋਰਡ ਨੇ 12 ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਇਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੇਰੀਕਲਚਰ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਸਵੀਡਨ ਵਿਕਾਸ ਨਿਗਮ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਸ਼ਹਿਤੂਤ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਸ਼ਮ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿਚ ਟਸਰ, ਮੂੰਗਾ ਤੇ ਐਰੀ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਮੈਸੂਰ, ਕਾਂਜੀਵਰਮ (ਚੇਨੱਈ ਦੇ ਪਾਸੇ), ਵਾਰਾਨਸੀ, ਸ੍ਰੀਨਗਰ, ਮੁਰਸ਼ਦਾਬਾਦ ਅਤੇ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਰੇਸ਼ਮੀ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਹਨ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਨਿਪੁੰਨ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦੀ ਘਾਟ, ਧਨ ਤੇ ਉੱਚ ਤਕਨੀਕ ਦੀ ਘਾਟ ਆਦਿ ਮੁੱਖ ਔਕੜਾਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਦੂਸਰੇ ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਬਿਹਾਰ, ਝਾਰਖੰਡ, ਆਸਾਮ ਤੇ ਉੜੀਸਾ ਵਿਚ ਰੇਸ਼ਮ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਮੱਸਿਆ ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਨਿਪੁੰਨ ਬੁਣਕਰ ਤਾਂ ਵੱਡੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿਚ ਮਿਲ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਪਰ ਕੱਚੇ ਰੇਸ਼ਮ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਖੇਤਰ ਕਰਨਾਟਕ, ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੇ ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਆਦਿ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਸਥਿਤ ਰਾਜਾਂ ਤੋਂ ਮੰਗਵਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੱਚੇ ਰੇਸ਼ਮ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਨਵੇਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਬਨਾਵਟੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਮਨੁੱਖ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ਿਆਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਰੇਆਨ, ਟੈਰੀਨ ਤੇ ਡੈਕਰੀਨ ਵਰਗੇ ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ਿਆਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰਸਾਇਣਕ ਕ੍ਰਿਆਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਕੜੀ ਦੀ ਲੁਗਦੀ (Pulp), ਕੋਲੇ ਤੇ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਸੂਤੀ, ਰੇਸ਼ਮੀ ਅਤੇ ਉੱਨੀ ਧਾਗਿਆਂ ਨਾਲ ਮਿਸ਼ਰਣ ਕਰਕੇ ਵਧੀਆ ਕਪੜੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਚੰਗੇ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਕਪੜੇ ਨਾ ਕੇਵਲ ਟਿਕਾਊ ਅਤੇ ਖਿੱਚ ਭਰਪੂਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਬਲਕਿ ਇਹਨਾਂ ਦਾ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਵੀ ਆਸਾਨ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧੋ ਕੇ ਜਲਦੀ ਸੁਕਾਇਆ ਵੀ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰੈਸ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੋੜ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਮੱਧ ਤੇ ਨੀਵੇਂ ਮੱਧਮ ਵਰਗ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਵਿਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਪੜੇ ਕਾਫ਼ੀ ਲੋਕਪ੍ਰਿਯ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪਰੰਤੂ ਇਹਨਾਂ ਕਪੜਿਆਂ ਵਿਚ ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ਿਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਵੱਧ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਮਨੁੱਖੀ ਚਮੜੀ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸਾਬਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਈ ਵਾਰ ਚਮੜੀ ਦੇ ਰੋਗ ਲੱਗਣ ਦਾ ਡਰ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਹੁਣ ਲੋਕਾਂ ਵਿਚ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖੇ ਤੇ ਅਮੀਰ ਵਰਗ ਵਿਚ ਇਹਨਾਂ ਕਪੜਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀ ਨਫ਼ਰਤ ਵੱਧ ਰਹੀ ਹੈ। ਮੁੰਬਈ, ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਦਿੱਲੀ, ਸੂਰਤ, ਕੋਲਕਾਤਾ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਗਵਾਲੀਅਰ ਵਿਚ ਬਨਾਵਟੀ ਕਪੜਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ।

ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ :

ਪਟਸਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਟਾਟ-ਬੋਰੀਆਂ, ਕਾਲੀਨ ਆਦਿ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਭਾਰਤ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਾਮਰਾਜ ਦੀ ਦੇਣ ਹੈ। ਸੰਨ 1859 ਵਿਚ ਕੋਲਕਾਤੇ ਦੇ ਪਾਸ ਪਹਿਲੀ ਪਟਸਨ ਮਿੱਲ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਪਟਸਨ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਟਾਟ-ਬੋਰੀਆਂ ਹੀ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ। ਪਰੰਤੂ 1947 ਵਿਚ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ

ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਕਰਾਰਾ ਝਟਕਾ ਲੱਗਿਆ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪਟਸਨ ਦੀਆਂ ਮਿੱਲਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਰਹਿ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਤਿੰਨ-ਚੌਥਾਈ ਪਟਸਨ ਉਤਪਾਦਨ ਖੇਤਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਅਤੇ ਅੱਜ ਦੇ ਬੰਗਲਾ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਚਲਾ ਗਿਆ। 1997-98 ਵਿਚ ਪਟਸਨ ਦਾ 18 ਲੱਖ (1.8 ਮਿਲੀਅਨ) ਟਨ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਪਟਸਨ ਮਿੱਲਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 426 ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ 1.86,929 ਲੱਖ ਕਾਮੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਲਗਪਗ 18 ਲੱਖ (1.8 ਮਿਲੀਅਨ) ਟਨ ਪਟਸਨ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਵਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ 1986-87 ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਸੰਕਟਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਇਸ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਪਟਸਨ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੀ ਘੱਟਦੀ ਹੋਈ ਮੰਗ; ਉਤਪਾਦਨ ਕੀਮਤ ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਮੁੱਲ ਵਿਚ ਭਾਰੀ ਅਸੰਤੁਲਨ ਅਤੇ ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਭਾਰੀ ਚੁਣੌਤੀ ਹੈ। 1986 ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਸਪਸ਼ਟ ਨੀਤੀ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਨੀਤੀ ਅਧੀਨ 150 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਪਟਸਨ ਮਿਲ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਫੰਡ ਯੋਜਨਾ, 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਟਸਨ ਫੰਡ ਬਣਾਉਣਾ, ਪਟਸਨ ਮਿੱਲਾਂ ਦੀਆਂ ਆਧੁਨਿਕ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੀ ਛੋਟ ਦੇਣੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੂੰ ਪਟਸਨ ਤੋਂ ਹੀ ਬਣੇ ਪੈਕਿੰਗ ਪਦਾਰਥ ਵਰਤਣ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰਨਾ ਆਦਿ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਏ ਗਏ ਪਰ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਣ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਹੌਲੀ ਹੈ। ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ਿਆਂ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਲਈ ਬਹੁਤ ਬੜੀ ਚਣੌਤੀ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਜੇਕਰ ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਸੰਕਟ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅੰਦਰ ਦੀ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨੂੰ ਜਗਾਉਣਾ ਪਵੇਗਾ ਤੇ ਅੱਜ ਦੀਆਂ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

ਨਾਰੀਅਲ ਜੂਟ ਉਦਯੋਗ :

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਾਰੀਅਲ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਪਦਾਰਥਾਂ ਤੋਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਬਣਾਉਣ ਕਰਕੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਧਦਾ-ਫੁਲਦਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਕੇਰਲ, ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ, ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਕਰਨਾਟਕ, ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ, ਗੋਆ, ਉੜੀਸਾ ਅਤੇ ਆਸਾਮ ਰਾਜ ਅਤੇ ਅੰਡੇਮਾਨ-ਨਿਕੋਬਾਰ, ਲਕਸ਼ਦੀਪ ਤੇ ਪਾਂਡੀਚਰੀ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਰੀਅਲ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ 5.5 ਲੱਖ ਦੇ ਲਗਪਗ ਲੋਕ ਸਿੱਧੇ ਤੇ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਸਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਧੇਰੇ ਹੈ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਬਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਸਾਮਾਨ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਗਪਗ 70 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਕਰੀਬ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਨਾਰੀਅਲ ਦਾ ਛਿਲਕਾ ਅਤੇ ਜਟਾਂਵਾਂ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਲਈ ਮੁੱਖ ਕੱਚੇ ਪਦਾਰਥ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ 1989-90 ਵਿਚ ਅਨੁਮਾਨਤ ਨਾਰੀਅਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ 9283 ਮਿਲੀਅਨ ਸੀ। ਅਜੇ ਤੱਕ ਕੇਵਲ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਨਾਰੀਅਲ ਦੇ ਛਿਲਕੇ ਤੇ ਜਟਾਵਾਂ ਦਾ 50% ਹੀ ਵਰਤ ਸਕੇ ਹਾਂ ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਕੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਸਫ਼ੇਦ ਤੇ ਭੂਰਾ ਦੋ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਰੇਸ਼ੇ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਫ਼ੇਦ ਰੇਸ਼ੇ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਇਕ ਲੱਖ ਟਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਭੂਰੇ ਰੇਸ਼ੇ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਲਗਪਗ 70 ਹਜ਼ਾਰ ਟਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਗਪਗ 70 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਨਿਰਯਾਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਆਮਦਨ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਦੀ ਅੱਠਵੀਂ ਯੋਜਨਾ (1992-97) ਦਾ ਮੁੱਖ ਮੰਤਵ ਉਤਪਾਦਿਤ ਨਾਰੀਅਲ ਜਟਾਵਾਂ ਦਾ ਨਾਰੀਅਲ

ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ, ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਕਰਨਾ ਤੇ ਮੁਕਾਬਲਾ ਵਧਾਉਣਾ, ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਕੁਸ਼ਲ ਬਣਾਉਣਾ ਤੇ ਟਰੇਨਿੰਗ ਦੇਣਾ ਆਦਿ ਸਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਅਤੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੌਕੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ।

ਖੰਡ ਉਦਯੋਗ (Sugar Industry)

ਭਾਰਤ ਸੰਸਾਰ ਵਿਚ ਖੰਡ ਅਤੇ ਗੰਨਾ ਦੋਨਾਂ ਦਾ ਹੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਉਤਪਾਦਕ ਦੇਸ਼ ਹੈ। ਖੰਡ ਉਦਯੋਗ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਦੂਸਰਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਖੇਤੀ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਉਦਯੋਗ ਹੈ। 1950-51 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 138 ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਸਨ ਜਿਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਹੁਣ ਵੱਧ ਕੇ 400 ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਗੰਨਾ ਇਕ ਜਲਦੀ ਖਰਾਬ ਹੋ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਪੌਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਹੀ ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਚੀਨੀ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਲਗਾਤਾਰ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਵਿਚ ਕਈ ਉਤਰਾਅ ਤੇ ਚੜ੍ਹਾਅ ਆਉਂਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਖੰਡ ਉਤਪਾਦਨ 1950-51 ਵਿਚ 11.3 ਲੱਖ ਟਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ 1997-98 ਵਿਚ 132 ਲੱਖ ਟਨ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ 394 ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ 240,193 ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ। ਗੁੜ ਅਤੇ ਖੰਡਸਾਰੀ ਦੀਆਂ 867 ਮਿੱਲਾਂ ਵਿਚ ਲਗਪਗ 88576 ਕਾਮੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਗੰਨੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਗੁੜ ਅਤੇ ਖੰਡਸਾਰੀ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਵਰਤ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਲੋਕ ਖੰਡ ਦੀ ਬਜਾਏ ਗੁੜ, ਸ਼ੱਕਰ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਪਸੰਦ ਕਰਦੇ ਹਨ। 1997-98 ਵਿਚ ਗੰਨੇ ਦਾ ਕੁੱਲ ਉਤਪਾਦਨ 27.06 ਕਰੋੜ ਟਨ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ 40% ਤੋਂ ਵੱਧ ਗੁੜ ਤੇ ਖੰਡਸਾਰੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਜਿਹੜੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਗੁੜ ਅਤੇ ਖੰਡਸਾਰੀ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਦਾ ਰੁਖ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਤਪਾਦਕ ਕਿਸਾਨ ਆਪਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਗੰਨਾ, ਗੰਨਾ ਮਿੱਲਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਗੁੜ ਤੇ ਖੰਡਸਾਰੀ ਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਨੂੰ ਵੇਚਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਉੱਚੀ ਕੀਮਤ ਮਿਲ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਣ ਤੇ ਗੰਨੇ ਦੀਆਂ ਬਿਮਾਰੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਖੰਡ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚ ਉਤਰਾਅ ਤੇ ਚੜ੍ਹਾਅ ਆਉਂਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਘਰੇਲੂ ਮੰਗ ਹਰ ਸਾਲ ਵਧਦੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦਾ ਖੰਡ ਨਿਰਯਾਤ ਵੀ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਜਿਹਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਖੰਡ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਬੰਦ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਦ 1990-91 ਵਿਚ ਫ਼ਿਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਖੰਡ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹੋਈ ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਸਹਿਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵੀ ਗੰਨਾ ਮਿੱਲਾਂ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ। ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਸਹਿਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾਂ ਮਿੱਲਾਂ ਹਨ। ਖੰਡ ਉਦਯੋਗ ਸ਼ੁਰੂ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੇ ਬਿਹਾਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸੀ। ਪਰ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਇਸ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਅੱਜਕਲ੍ਹ ਦੱਖਣ ਵਿਚੋਂ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ, ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਜਿਹੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਲਵਾਯੂ ਗੰਨੇ ਦੀ ਖੇਤੀ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਦੱਖਣੀ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਗੰਨੇ ਵਿਚੋਂ ਖੰਡ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 0.5 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਧੇਰੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਗੰਨੇ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਦੀ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਵਿਚ ਗੰਨੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਗੁਆਂਢੀ ਰਾਜਾਂ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੇ ਹਰਿਆਣੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਕੁੱਲ 19 ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਕਲਾਸ ਵਿਚ ਇਹਨਾਂ ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਕਿਥੇ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਪੰਜਾਬ ਨੇ 1995-96 ਦੇ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁਲ 165 ਲੱਖ ਟਨ ਖੰਡ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚੋਂ ਲਗਪਗ 4 ਲੱਖ ਟਨ ਖੰਡ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਸੀ।

ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਕਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨਾਲ ਘਿਰੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਪੁਰਾਣੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਘੱਟ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ, ਕੱਚੇ ਮਾਲ (ਗੰਨਾ) ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿਚ ਰਾਜਨੀਤੀਕਰਨ, ਕਿਸਾਨ ਯੂਨੀਅਨਾਂ ਦਾ ਦਬਾਅ ਆਦਿ ਮੁੱਖ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਹਨ। ਗੰਨਾ ਮਿੱਲ ਮਾਲਕ ਵੀ ਇਕ ਪਾਸੇ ਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਿਆਜ ਤੇ ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਕਰਜ਼ੇ ਲੈ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਗੰਨੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਨਾ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਅਕਸਰ ਦੁਖੀ ਹੋਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਗੰਨਾ ਉਦਯੋਗ ਨੀਤੀ ਵਿਚ ਵੀ ਕਈ ਖ਼ਾਮੀਆਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਖੰਡ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਨਿਕਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਿਵੇਂ ਸ਼ੀਰਾ (Molasses) ਅਤੇ ਖੋਈ (Bagasse) ਆਦਿ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤ ਕੇ ਗੰਨਾ ਮਿੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸ਼ੀਰੇ ਤੋਂ ਮਨਾਹੀ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਕਈ ਕਾਰਣਾਂ ਕਰਕੇ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਸਹੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਚੀਨੀ ਮਿੱਲਾਂ ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਸਮੂਹ (Sugar Complexes) ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਬਨਸਪਤੀ ਤੇਲ ਉਦਯੋਗ :

ਤੇਲ ਬੀਜਾਂ ਵਿਚੋਂ ਤੇਲ ਕੱਢਣਾ ਭਾਰਤੀ ਪਿੰਡਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਪੁਰਾਣੀ ਪਰੰਪਰਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਰਵਾਇਤੀ ਕਿੱਤੇ ਵਿਚ ਲੱਗੇ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਤੇਲੀ (Oilman) ਕਹਿ ਕੇ ਸੱਦਦੇ ਸਨ। ਸੰਸਾਰ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਤੇਲ ਬੀਜ ਤੇ ਇਸਦੇ ਬਨਸਪਤੀ ਤੇਲ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਉਤਪਾਦਕ ਦੇਸ਼ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਬਨਸਪਤੀ ਤੇਲ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਖਾਣਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਸੰਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਅਕਸਰ ਸਾਰੀਆਂ ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਤੇਲ ਵਿਚ ਤਲ ਕੇ ਪਕਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਬਨਸਪਤੀ ਤੇਲ ਦੀ ਖਪਤ ਵੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਲਗਪਗ 1.5 ਕਰੋੜ ਟਨ ਤਿਲਾਂ ਦੀ ਭਰਪੂਰ ਫਸਲ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਸਾਨੂੰ ਖੁਰਾਕੀ ਤੇਲਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਮੂੰਗਫ਼ਲੀ, ਸਰ੍ਹੋਂ, ਤੋਰ੍ਹੀਆ, ਸੂਰਜਮੁਖੀ ਦੇ ਬੀਜ, ਸੋਇਆਬੀਨ ਅਤੇ ਨਾਰੀਅਲ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਖ ਤੇਲ ਬੀਜ ਪਦਾਰਥ ਹਨ।

ਸਾਲ 1950-51 ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਤੇਲ ਬੀਜ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ 52 ਲੱਖ (5.2 ਮਿਲੀਅਨ) ਟਨ ਸੀ, ਜੋ 1997-98 ਵਿਚ ਵੱਧ ਕੇ 2 ਕਰੋੜ 22 ਲੱਖ (22.2 ਮਿਲੀਅਨ) ਟਨ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਚਾਰ ਗੁਣਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਪਰੰਤੂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ ਵਾਧੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਖੁਰਾਕੀ ਤੇਲ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਦੋ ਗੁਣਾ ਹੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਜੋ ਕਿ 1955-56 ਵਿਚ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ 2.5 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਸੀ ਤੇ 1996-97 ਵਿਚ 5.4 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੱਕ ਹੀ ਪਹੁੰਚ ਸਕਿਆ।

ਇਸ ਕਰਕੇ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਖੁਰਾਕੀ ਤੇਲਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਅੱਜਕਲ੍ਹ ਰਿਫ਼ਾਇੰਡ ਤੇਲ ਖੁਰਾਕੀ ਤੇਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਬਣਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮੋਹਰਬੰਦ ਡੱਬੇ ਜਾਂ ਪੈਕਟਾਂ ਵਿਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਸਹਿਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਰਿਫ਼ਾਇੰਡ ਤੇਲ 'ਧਾਰਾ' ਖ਼ੁਰਾਕ ਤੇਲ ਦੀ ਇਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਲੋਕ ਪਸੰਦ ਵੰਨਗੀ (Brand) ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਵੰਨਗੀਆਂ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿਚ ਮਿਲ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਰਾਜਪੁਰਾ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਅੰਮ੍ਰਿਤ ਬਨਸਪਤੀ ਕੰਪਨੀ 'ਬੰਸਰੀ' ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਇਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਲੋਕ ਪਸੰਦ ਰਿਫ਼ਾਇੰਡ ਖੁਰਾਕੀ ਤੇਲ ਤਿਆਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਇਸ ਦੇ ਹੋਰ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿਚ ਗਾਜ਼ੀਆਬਾਦ, ਆਗਰਾ ਤੇ ਦਿੱਲੀ ਹਨ, ਮੂੰਗਫਲੀ ਦੇ ਤੇਲ ਵਿਚ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਸਭ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਮੂੰਗਫਲੀ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਬਹੁਤ ਹੀ ਵੱਡੇ ਖੇਤਰਾਂ ਉੱਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਲਗਪਗ ਸਾਰੇ ਹੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਰੇ ਹੀ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਕੋਈ ਨਾ ਕੋਈ ਤੇਲ ਬੀਜ ਜ਼ਰੂਰ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਸਾਰੇ ਹੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਇਸਦੀ ਮੰਗ ਵੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਵੱਧਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ 'ਤੇਲ ਬੀਜ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਟੀਚੇ' (Oilseed Technology Mission) ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਤੇਲ ਬੀਜ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ,

ਨਵੇਂ ਬੀਜਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਆਦਿ ਨੂੰ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਆਦਿ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨ ਲਈ ਭਰਪੂਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।

ਕਾਗਜ਼ ਉਦਯੋਗ (Paper Industry) :

ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਕਾਗਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਆਧੁਨਿਕ ਮਿੱਲ 1870 ਈ. ਵਿਚ ਕੋਲਕਾਤੇ ਦੇ ਪਾਸ ਬੈਲੀਗੁੰਜ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ 'ਰਾਇਲ ਬੰਗਾਲ ਪੇਪਰ ਮਿਲਜ਼' ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਲਗਾਈ ਗਈ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 15 ਕਾਗਜ਼ ਮਿੱਲਾਂ ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੁੱਲ ਉਤਪਾਦਨ ਇਕ ਲੱਖ ਟਨ ਸੀ। ਵਸੋਂ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਤੇ ਸਿੱਖਿਆ ਦੇ ਪ੍ਰਸਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਾਗਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਦਿਨੋਂ ਦਿਨ ਵੱਧਦੀ ਹੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਜਿਸ ਕਾਰਣ ਵੱਧਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਔਖ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦਾ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੱਤ ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਵਣ ਸੋਮਿਆਂ ਦੇ ਮਹੱਤਵ ਅਤੇ ਲਗਾਤਾਰ ਕਟਾਅ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਾਗਜ਼ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਲਈ ਲੱਕੜੀ ਦੀ ਲੁੱਗਦੀ ਪੂਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਇਕ ਮੁਸ਼ਕਲ ਕੰਮ ਹੁੰਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਬਦਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਬਾਂਸ, ਸਬਾਈ ਘਾਹ ਅਤੇ ਗੰਨੇ ਦੀ ਖੋਈ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰੱਦੀ ਕਾਗਜ਼ ਅਤੇ ਫੱਟੇ-ਪੁਰਾਣੇ ਕੱਪੜਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਤਿਆਰ ਕਰਕੇ (Recycling) ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਾਲ 1995-96 ਵਿਚ ਕਾਗਜ਼ ਅਤੇ ਗੱਤੇ ਦਾ ਕੁੱਲ ਉਤਪਾਦਨ 23 ਲੱਖ ਟਨ ਸੀ। ਨਿਰੰਤਰ ਵਧਦੀ ਹੋਈ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਕਾਗਜ਼ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।

ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋਵੋਗੇ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਘਰ ਜੋ ਅਖ਼ਬਾਰ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਦਾ ਕਾਗਜ਼ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਤੇ ਕਿਤਾਬਾਂ ਵਾਲੇ ਕਾਗਜ਼ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਖ਼ਬਾਰ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਗਜ਼ ਨੂੰ ਅਖ਼ਬਾਰੀ ਕਾਗਜ਼ (ਨਿਊਜ਼ ਪਰਿੰਟ) ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਨੇਪਾਨਗਰ ਵਿਖੇ ਇਕ ਅਖ਼ਬਾਰੀ ਕਾਗਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਅੱਜਕਲ੍ਹ ਇਸਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ 50,000 ਟਨ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਤਿੰਨ ਲੱਖ ਟਨ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਮੰਗ ਤੋਂ ਕਾਫੀ ਘੱਟ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਕਾਗਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਤੇ ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਪਰੰਤੂ ਹੁਣ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਵਿਚ ਵੀ ਕਾਗਜ਼ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਗਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁਝ ਖ਼ਾਸ ਕਾਗਜ਼ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦੇ ਨਾਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ : ਬਲਾਰਪੁਰ, ਕਲਿਆਣ ਤੇ ਸਾਂਗਲੀ (ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ), ਮੈਸੂਰ ਪੇਪਰ ਮਿਲਜ਼ ਲਿਮਿਟਡ, ਭੱਦਰਾਵਦੀ, ਹਰਿਆਣਾ ਦੇ ਯਮੁਨਾ-ਨਗਰ ਤੇ ਫਰੀਦਾਬਾਦ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੋਦੀ ਨਗਰ, ਸਹਾਰਨਪੁਰ, ਬਸੰਤ ਨਗਰ, ਲਖਨਊ ਆਦਿ।

(ਅ) ਖਣਿਜ ਆਧਾਰਤ ਉਦਯੋਗ (Mineral Based Industries)

ਆਧੁਨਿਕ ਸਭਿਅਤਾ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਉੱਨਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਥਾਨ ਹੈ। ਖਣਿਜਾਂ ਉੱਤੇ ਅਨੇਕਾਂ ਹੀ ਆਧਾਰਤ ਉਦਯੋਗ ਆਪਣੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਲਈ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਖਣਿਜਾਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰ ਦੀ ਭਰਪੂਰ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿਚ ਠੀਕ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਅਤੇ ਰੂਸ ਆਪਣੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਮਿਲਣ ਵਾਲੀ ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਭਰਪੂਰ ਸੰਪਤੀ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਉਸ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਸਾਰ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਤਾਕਤਾਂ ਵਿਚ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਸਕੇ ਹਨ। ਮੱਧ ਪੂਰਬ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਜਿਵੇਂ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ, ਕੁਵੈਤ, ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਈਰਾਕ ਵਿਚੋਂ ਖਣਿਜ ਤੇਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਮਿਲਣ ਕਰਕੇ ਹੀ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਹੋਈ ਹੈ। ਲੋਹਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ, ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ, ਆਵਾਜਾਈ ਕਲ-ਪੁਰਜ਼ਾ ਉਦਯੋਗ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੇ

ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਉਦਯੋਗ, ਬਿਜਲੀ ਸਯੰਤਰ ਉਦਯੋਗ, ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕਸ ਉਦਯੋਗ, ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ, ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ, ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਸੀਮਿੰਟ ਉਦਯੋਗ ਆਦਿ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥ ਉੱਤੇ ਹੀ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਕੀ ਯੋਗਦਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਹ ਗੱਲ ਬਿਨਾਂ ਦੱਸੇ ਹੀ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸਮਝ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹੇਠਾਂ ਅਸੀਂ ਇਹਨਾਂ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਸੰਖੇਪ ਵਰਣਨ ਕਰਾਂਗੇ।

ਲੋਹਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ :

ਉਂਝ ਤਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਲੋਹੇ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ ਬਹੁਤ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਲੋਹੇ ਦਾ ਥੰਮ (Iron Pillar) ਕੋਈ 1500 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਆਧੁਨਿਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਸਪਾਤ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਾਫ਼ੀ ਨਵਾਂ ਹੈ। ਕਈ ਅਸਫ਼ਲ ਪ੍ਰਯੋਗਾਂ ਤੋਂ ਬਾਦ ਸੰਨ 1874 ਵਿਚ ਬਾਰਾਕਰ ਆਇਰਨ ਵਰਕਸ ਨਾਂ ਦੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸਫ਼ਲਤਾ ਪੂਰਵਕ ਪਿਗ ਆਇਰਨ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕੁਲਟੀ (ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ) ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਵਿਚ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 1907 ਵਿਚ ਸ੍ਰੀ ਜਮਸ਼ੇਦ ਜੀ ਟਾਟਾ ਜਿਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਾਦ ਵਿਚ 'ਭਾਰਤ ਰਤਨ' ਨਾਲ ਸਨਮਾਨਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਨੇ ਇਕ ਕਾਰਖਾਨਾ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਬਿਹਾਰ ਵਿਚ ਜਮਸ਼ੇਦਪੁਰ ਵਿਖੇ ਲਗਾਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਸ਼ਹਿਰ ਵੀ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਹੀ ਵਸਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਕਾਰਖਾਨਾ **ਟਾਟਾ ਆਇਰਨ ਐਂਡ ਸਟੀਲ ਕੰਪਨੀ** ਜਾਂ ਟਿਸਕੋ (TISCO) ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। **ਇੰਡੀਅਨ ਆਇਰਨ ਐਂਡ ਸਟੀਲ ਕੰਪਨੀ** ਜਾਂ ਇਸਕੋ (I ISCO) ਨੇ 1919 ਵਿਚ ਇਕ ਹੋਰ ਕਾਰਖਾਨਾ ਬਰਨਪੁਰ (ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ) ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਕੁਲਟੀ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਵੀ ਇਸਕੋ ਦੇ ਹੀ ਅਧੀਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 1923 ਵਿਚ **ਵਿਸਵੇਸਵਰੀਆ ਆਇਰਨ ਐਂਡ ਸਟੀਲ ਕੰਪਨੀ** ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਭਦਰਾਵਤੀ (ਕਰਨਾਟਕਾ) ਵਿਚ ਨਵਾਂ ਕਾਰਖਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਸਾਲ 1950 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 15 ਲੱਖ ਟਨ ਪਿਗ ਲੋਹਾ ਅਤੇ 10 ਲੱਖ ਟਨ ਇਸਪਾਤ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਾਲ 1997-98 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 2 ਕਰੋੜ 34 ਲੱਖ ਟਨ ਇਸਪਾਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਲੋਹੇ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਅਸਲੀ ਫੈਲਾਅ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਦੂਸਰੀ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ (1956-61) ਵਿਚ ਇਕ ਤਾਂ ਇਸਪਾਤ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਚ ਵੱਡੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤੇ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਤਿੰਨ ਨਵੇਂ ਸੰਯੁਕਤ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਗਾਏ ਗਏ। ਕੁੱਲ 30 ਲੱਖ ਟਨ ਵਾਲੇ ਤਿੰਨ ਕਾਰਖਾਨੇ ਰੁੜਕੇਲਾ (ਉੜੀਸਾ), ਭਿਲਾਈ (ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ) ਅਤੇ ਦੁਰਗਾਪੁਰ (ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ) ਵਿਚ ਲਗਾਏ ਗਏ। ਇਹ ਤਿੰਨੋਂ ਕਾਰਖਾਨੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਕੰਪਨੀ **ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਸਟੀਲ ਲਿਮਿਟਿਡ** ਨੇ ਲਗਾਏ ਸਨ। ਹੁਣ ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਇਸਪਾਤ ਉਤਪਾਦਕ ਕੰਪਨੀ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਕੁੱਲ ਪੂੰਜੀ 700 ਕਰੋੜ ਹੈ। 1964 ਵਿਚ ਬੋਕਾਰੋ (ਝਾਰਖੰਡ) ਵਿਚ ਇਕ ਨਵਾਂ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨਾ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਿਚ 1972 ਵਿਚ ਉਤਪਾਦਨ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ। ਭਿਲਾਈ ਅਤੇ ਬੋਕਾਰੋ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨੇ ਪੂਰਵ ਸੋਵੀਅਤ ਸੰਘ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ, ਦੁਰਗਾਪੁਰ ਤੇ ਰੁੜਕੇਲਾ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਬ੍ਰਿਟੇਨ ਅਤੇ ਜਰਮਨੀ ਦੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਸੰਗਠਿਤ ਉਦਯੋਗ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ 3 ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਵਿਚ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਇਸਪਾਤ ਇਕਾਈਆਂ ਦੇ ਆਪਸੀ ਤਾਲਮੇਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ **ਸਟੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟਡ** (SAIL) ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। 'ਸੇਲ' ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਪੂੰਜੀ ਮਾਰਚ 1993 ਵਿਚ 5000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਸੀ। ਟਿਸਕੋ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਾਰੇ ਵੱਡੇ ਇਸਪਾਤ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਹੈ :

ਸਾਰਨੀ 8.2 : ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ

ਕਾਰਖਾਨਾ	ਲਗਪਗ ਸਮਰੱਥਾ (ਹਜ਼ਾਰ ਟਨ)	
	ਉਤਪਾਦਤ ਇਸਪਾਤ	ਵਿਕਰੀਯੋਗ ਇਸਪਾਤ
(1) ਭਿਲਾਈ	4000	3153
(2) ਦੁਰਗਾਪੁਰ	1150	938
(3) ਰੁੜਕੇਲਾ	1456	1170
(4) ਬੋਕਾਰੋ	4000	3156
(5) ਇਸਕੋ	384	406
ਕੁਲ ਜੋੜ (ਸੰਯੁਕਤ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨੇ)	10990	8823

ਸੇਲ: ਇਹ ਸਾਰੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਸਟੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ।

ਇਹੀ ਕਾਰਣ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਕੇਂਦਰੀਕਰਨ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ, ਬਿਹਾਰ, ਝਾਰਖੰਡ, ਉੜੀਸਾ ਅਤੇ ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ ਵਿਚ ਫੈਲੇ ਛੋਟੇ ਨਾਗਪੁਰ ਦੇ ਪਠਾਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਹੋਇਆ। ਛੋਟੇ ਨਾਗਪੁਰ ਪਠਾਰ ਵਿਚ ਲੋਹ-ਧਾਤ, ਕੋਲਾ ਅਤੇ ਚੂਨੇ ਦੇ ਪੱਥਰ (Limestone) ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਭੰਡਾਰ ਹਨ। ਲੋਹਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਲਈ ਆਧਾਰ ਉਦਯੋਗ ਹੈ। ਭਾਰੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਔਜ਼ਾਰ (Heavy Engineering and Tools) ਉਦਯੋਗ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਸਰੇ ਹਲਕੇ, ਮੱਧਮ, ਛੋਟੇ ਤੇ ਘਰੇਲੂ ਉਦਯੋਗ ਵੀ ਇਸੇ ਉਦਯੋਗ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਲੋਹਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਸੂਚਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਭਾਰੀ ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼, ਆਧੁਨਿਕ ਤੇ ਸਸਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨ, ਸ਼ਕਤੀ ਸਾਧਨ, ਉੱਚੇ ਦਰਜੇ ਦੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਸਾਡੇ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ ਚੀਨ ਨੇ ਸਾਡੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਹੋਈ ਸੀ। 1950 ਅਤੇ 1960 ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਦਾ ਲੋਹਾ ਅਤੇ ਇਸਪਾਤ ਉਤਪਾਦਨ ਚੀਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ ਪਰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਚੀਨ ਨੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿਚ ਵੱਧ ਤਰੱਕੀ ਕੀਤੀ। 1988-89 ਵਿਚ ਚੀਨ ਦਾ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ 5.9 ਕਰੋੜ ਟਨ ਸੀ ਜਦ ਕਿ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਇਕ ਕਰੋੜ ਟਨ ਦੇ ਟੀਚੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਦੋਜਹਿਦ ਕਰਨੀ ਪੈ ਰਹੀ ਸੀ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਵਿਚ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ੀਕਰਨ ਦੇ ਉੱਚੇ ਦਰਜੇ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਵੱਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਦੇ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸਪਾਤ ਦੇ ਵਿਭਿੰਨ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 8.3—ਭਾਰਤ : ਇਸਪਾਤ ਉਤਪਾਦਨ, 1951-1997

ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਨਾਂ	ਕੁਲ ਉਤਪਾਦਨ (ਲੱਖ ਟਨ)	
	1950-51	1996-97
1. ਵਿਕਰੀਯੋਗ ਇਸਪਾਤ	10.4	73.1
2. ਇਸਪਾਤ ਪਿੰਡ	14.7	147.5
3. ਵਿਕਰੀਯੋਗ ਕੱਚਾ ਲੋਹਾ	16.9	20.6

ਸਰੋਤ : (*i*) ਆਰਥਿਕ ਸਰਵੇ, 1996-97, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਪੰਨਾ 128.

(*ii*) ਭਾਰਤ, 1984, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਪੰਨਾ 354.

ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਇਸਪਾਤ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਵੱਡੇ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 200 ਤੋਂ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਛੋਟੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਵੀ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਛੋਟੇ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨੇ (Mini Steel Plant) ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 1993 ਤੱਕ ਇਹਨਾਂ ਵਿਚੋਂ 73 ਲੱਖ ਟਨ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੀਆਂ 177 ਇਕਾਈਆਂ ਨੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮਿਨੀ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਦੋ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਹਨ। ਇਕ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਿਕੇਂਦਰੀਕਰਨ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਦੂਸਰੇ ਖਪਤ ਖੇਤਰ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਫਾਸਲੇ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਮਿਨੀ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨੇ ਆਮ ਕਰਕੇ ਖਪਤ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹੀ ਲਗਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਵਿਚ ਇਸਪਾਤ ਦੀਆਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਭੱਠੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਰੱਦੀ (ਸਕਰੈਪ) ਧਾਤ ਅਤੇ ਸਪੰਜ ਲੋਹੇ ਨੂੰ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤ ਕੇ ਇਸਪਾਤ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ।

1971 ਦੀਆਂ ਆਮ ਚੋਣਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਨੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਚਾਰ ਨਵੇਂ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਹਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕਾਰਖਾਨਾ ਵਿਸ਼ਾਖਾਪਟਨਮ (ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼) ਵਿਚ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਕਾਰਖਾਨੇ ਵਿਚ ਆਧੁਨਿਕ ਤਕਨੀਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਇਕਾਈ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾਅ ਵਿਚ 1989 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 1991 ਤੱਕ ਲਗਪਗ 15 ਲੱਖ ਟਨ ਕੱਚਾ ਇਸਪਾਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ। ਦੂਸਰੇ ਪੜਾਅ ਦੀ ਇਕਾਈ 1992 ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਰਾਮਦਾਂ ਕਰਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। 1992-93 ਵਿਚ ਇਸ ਤੋਂ 212.41 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਇਸਪਾਤ ਬਰਾਮਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਦੂਸਰਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਹੀ ਕੋਟਾਗੁੰਡਮਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਪੰਜ ਲੋਹਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ 60 ਹਜ਼ਾਰ ਟਨ ਹੈ। ਤੀਸਰਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਸੇਲਮ (ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ) ਵਿਚ 65 ਹਜ਼ਾਰ ਟਨ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਜੋ ਕਿ ਸਟੇਨਲੈਸ ਸਟੀਲ (Stainless Steel) ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਮਾਰਚ 1982 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਿਜੈਨਗਰ (ਕਰਨਾਟਕ) ਅਤੇ ਮਾਰਮਗਾਓ (ਗੋਆ) ਵਿਚ ਵੀ ਇਸਪਾਤ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਈ ਪੜਾਅ ਅਧੀਨ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਇਸਪਾਤ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 1995-96 ਵਿਚ 1940 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ 20 ਲੱਖ ਟਨ ਇਸਪਾਤ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਲਈ ਇਕ ਸੁਖਦਾਈ ਗੱਲ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਨਾ ਕੇਵਲ ਸਾਡਾ ਇਸਪਾਤ ਸੰਸਾਰ ਪੱਧਰ ਤੇ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕੇਗਾ ਸਗੋਂ ਉਤਪਾਦਨ ਲਾਗਤ ਵੀ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਤੌਰ ਤੇ ਘੱਟ ਰੱਖਣੀ ਪਵੇਗੀ। ਇਹਨਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ।

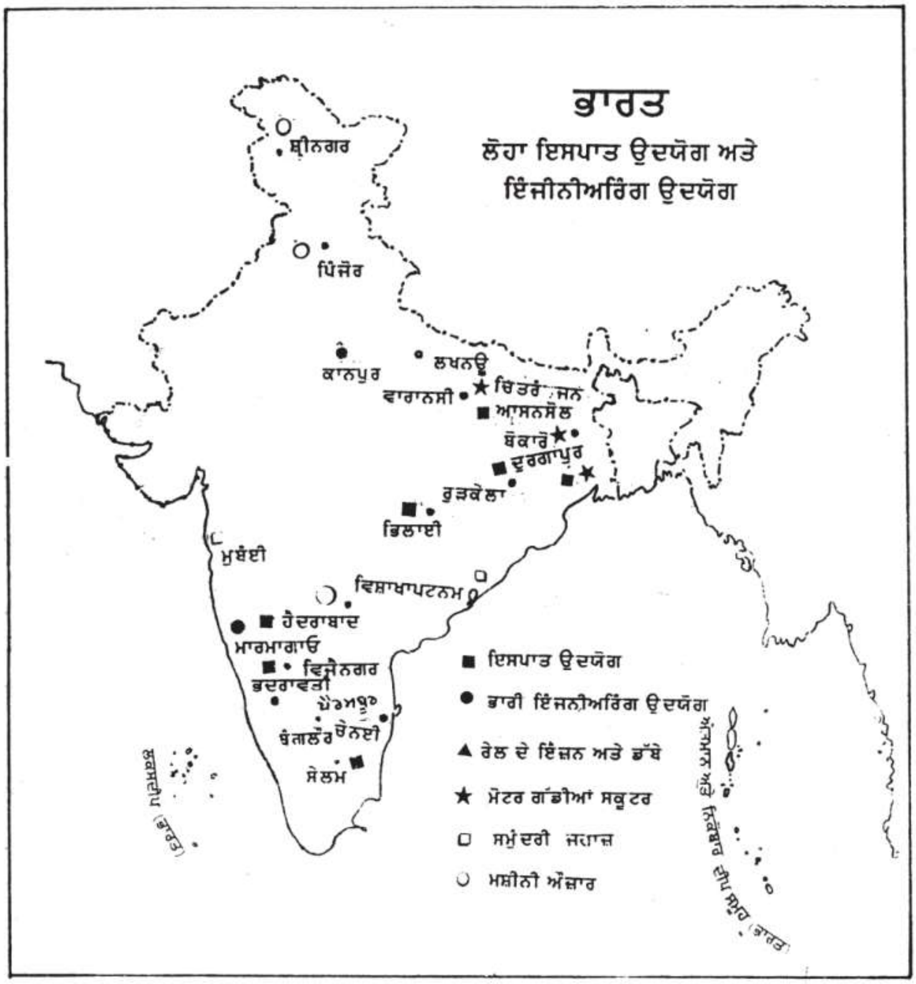
ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ :

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਨੇ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਕਿਸਮ ਦੇ ਭਾਰੀ (Heavy) ਅਤੇ ਹਲਕੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਮਜ਼ਬੂਤ ਆਧਾਰ ਦੋਵੇਂ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਪੂੰਜੀਗਤ ਤੇ ਉਪਭੋਗੀ ਵਸਤਾਂ (Capital & Consumer goods) ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪੂੰਜੀਗਤ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸ਼ਕਤੀ, ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ, ਸੀਮਿੰਟ ਇਸਪਾਤ, ਖਾਣਾਂ, ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿਚ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦਨ ਤੋਂ ਹੀ ਪੂਰਾ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਨਿਰਮਾਣ ਤੇ ਸਿੰਜਾਈ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੰਮ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ, ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ, ਟਰੈਕਟਰ, ਆਵਾਜਾਈ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਅੰਤਰ ਆਦਿ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਹੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਮਾਣ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨਾਲ ਨਾ ਕੇਵਲ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਆਤਮ ਸਨਮਾਨ ਵਧਿਆ ਹੈ ਸਗੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਤਮ-ਨਿਰਭਰਤਾ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਅਤੇ ਭਿੰਨਤਾ, ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਨਵੇਂ ਮੌਕੇ, ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਬੱਚਤ ਆਦਿ ਜਿਹੇ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਨਵੇਂ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਇਕਾਈਆਂ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਖੇਤਰ ਵਧਿਆ ਹੈ। ਜੋ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਵਿਕੇਂਦਰੀਕਰਨ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਅਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਨੂੰ (Regional Disparaties) ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਦਮ ਹੈ।

ਹੁਣ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਇੰਨੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਨਾ ਕੇਵਲ ਅਜਿਹੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੂਸਰੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਸਹਿਯੋਗ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ ਬਲਕਿ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਾਮਾਨ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਕੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਤੇ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਵਾਲਾ ਉਦਯੋਗ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਣ ਕਈ ਕਿਸਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਤਪਾਦਤ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ : (ੳ) ਭਾਰੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ (ਅ) ਹਲਕਾ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਤਪਾਦਤ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਵੀ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਦੋ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੰਡ ਸਕਦੇ ਹਨ : (ੳ) ਪੂੰਜੀਗਤ ਸਾਮਾਨ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ (ਅ) ਉਪਭੋਗ ਵਸਤ ਉਦਯੋਗ (Consumer Durable goods)। ਇਕ ਹੋਰ ਆਧਾਰ ਤੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਮਕੈਨੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਵਿਚ ਵੀ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮਕੈਨੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿਚ ਮਸ਼ੀਨ ਸੰਦ, ਰੇਲ ਡੱਬੇ, ਮੋਟਰ, ਸਿਲਾਈ-ਮਸ਼ੀਨ, ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ, ਪਾਵਰ ਇੰਜਨ ਅਤੇ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਨ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਪਾਵਰ ਟਰਾਂਸਫਾਰਮਰ, ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਮੋਟਰਾਂ, ਪੱਖੇ, ਬਲਬ, ਰੇਡਿਓ, ਰਿਸੀਵਰਜ਼, ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਕੇਬਲ ਅਤੇ ਐਲੂਮੀਨੀਅਮ ਤਾਰਾਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅੱਜਕਲ੍ਹ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਿਊਟਰ, ਦੂਰ ਸੰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਰਾਕੇਟ ਅਤੇ ਉਪਗ੍ਰਹਿ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਈ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਭਾਰੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਲਿਮਿਟਡ ਜੋ ਇਕ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਦਾ ਅਦਾਰਾ ਹੈ, ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਵਿਭਿੰਨ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਵਧੀਆ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਹੈਵੀ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਲਿਮਿਟਡ (BHEL) ਹੈਦਰਾਬਾਦ, ਤੱਟਵਰਤੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲੀ ਖੁਦਾਈ ਦੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ, BHEL ਭੋਪਾਲ ਬਿਜਲੀ ਉਤਪਾਦਕ ਸਯੰਤਰ ਅਤੇ BHEL ਰਾਂਚੀ ਲੋਹ-ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਅਤੇ ਸੰਦਾਂ (HMT) ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਈ ਭਾਗਾਂ ਵਿਚ ਫੈਲੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਗੁਆਂਢੀ ਰਾਜ ਹਰਿਆਣੇ ਵਿਚ



Based upon Survey of India map with the permission of the Surveyor General of India Government of india copyright 2001

THE ADMINISTRATIVE HEADQUARTERS OF CHANDIGARH, HARYANA AND PUNJAB ARE AT CHANDIGARH

ਇਹ ਨਕਸ਼ਾ ਭਾਰਤੀ ਸਰਵੇਅਰ ਜਨਰਲ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਰਵੇ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਸਭ ਰਾਖਵੇਂ ਹਨ। ਕਾਪੀ ਰਾਈਟ 2001

ਪਿੰਜੌਰ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ HMT ਦਾ ਟਰੈਕਟਰ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਹੈ। HMT ਦੇ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਵਿਚ ਵਧੀਆ ਕਿਸਮ ਦੀ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਅਤੇ ਸੂਖਮ ਪੁਰਜ਼ੇ/ਯੰਤਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਮਸ਼ੀਨ ਟੂਲਜ਼ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਸਾਲ 1992-93 ਵਿਚ 1104.6 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 1970-71 ਵਿਚ ਇਸ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕੇਵਲ 43.0 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਮੁੱਲ ਦੀ ਹੀ ਸੀ। ਮੁੱਖ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਵਿਆਖਿਆ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਧਨ ਉਦਯੋਗ (ਮੋਟਰ-ਗੱਡੀ ਉਦਯੋਗ)

ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਯੰਤਰ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਰੇਲ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਸਵਾਰੀ ਤੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਡੱਬੇ ਮੁੱਖ ਯੰਤਰ ਹਨ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਇਕ ਸਰਕਾਰੀ ਅਦਾਰਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਰੇਲ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਖ਼ੁਦ ਤਿਆਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਹੁਣ ਤੱਕ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਤਿੰਨ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇੰਜਣ ਬਣਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਜੋ ਕੋਲੇ, ਡੀਜ਼ਲ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਨਾਲ ਚਲਦੇ ਹਨ। ਕੋਲੇ ਨੂੰ ਇਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਢੋਣ ਲਈ ਖਰਚਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਕੋਲਾ ਇੰਜਣਾਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਡੀਜ਼ਲ ਤੇ ਬਿਜਲੀ ਇੰਜਣ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਇੰਜਣ ਵੱਧ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਹਨ ਅਤੇ ਬਾਲਣ ਦੀ ਖਪਤ ਵੀ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਰੇਲ ਦੇ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਵਾਰਾਨਸੀ (ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼) ਵਿਚ ਡੀਜ਼ਲ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਲਿਮਿਟਡ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚਿਤਰੰਜਨ (ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ) ਵਿਚ ਜਿਥੇ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੇ ਪੁਰਾਣਾ ਭਾਫ਼ ਇੰਜਣ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਹੈ ਹੁਣ ਬਿਜਲੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਇੰਜਣ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਮੀਟਰ ਗੇਜ ਦੇ ਛੋਟੇ ਇੰਜਣ 'ਟੈਲਕੋ' ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਜਮਸ਼ੇਦਪੁਰ ਵਿਚ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਸਵਾਰੀ ਗੱਡੀ ਦੇ ਡੱਬੇ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਕਾਰਖ਼ਾਨ ਚੇਨੱਈ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਪਾਸ ਸਥਿਤ ਪੇਰੰਬੂਰ ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਕੁਝ ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਦੂਸਰਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਆਪਣੇ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਕਪੂਰਥਲਾ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਪਾਸ 'ਰੇਲ ਕੋਚ ਫੈਕਟਰੀ' ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਹਰ ਸਾਲ ਰੇਲ ਦੇ 1000 ਸਵਾਰੀ ਡੱਬੇ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਡੱਬੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਕਈ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। 1992-93 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 25 ਹਜ਼ਾਰ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਡੱਬੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ।

ਸਾਲ 1986 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਤੱਕ ਚਿਤਰੰਜਨ ਕਾਰਖਾਨੇ ਤੋਂ 1082 ਬਿਜਲੀ ਚਾਲਿਤ ਅਤੇ 512 ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਬਣਾਏ ਜਾ ਚੁੱਕੇ ਸਨ। ਵਾਰਾਨਸੀ ਕਾਰਖਾਨੇ ਵਿਚ ਇਸੇ ਸਾਲ ਤਕ 2089 ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਾਮਾਨ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਿਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਤਮ ਨਿਰਭਰ ਹੈ।

ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਦ ਬੜੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਬੱਸਾਂ, ਟਰੱਕਾਂ, ਕਾਰਾਂ ਆਦਿ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਵੀ ਬਹੁਤਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧੀ ਹੈ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਮਾਨ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ। 1950-51 ਵਿਚ ਬੱਸ ਟਰੱਕ ਤੇ ਕਾਰ ਦਾ ਮਿਲਿਆ-ਜੁਲਿਆ ਕੁੱਲ ਉਤਪਾਦਨ 8600 ਸੀ ਜੋ ਕਿ 1994-95 ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਵੱਧ ਕੇ 5.06 ਲੱਖ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਕਾਰਾਂ ਤੇ ਜੀਪਾਂ ਆਦਿ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 3.11 ਲੱਖ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ, ਸਕੂਟਰ ਤੇ ਮੋਪਡ ਆਦਿ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ 1995-96 ਵਿਚ 21.95 ਲੱਖ ਸੀ ਜੋ ਕਿ 1950-51 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਨ।

ਇਸ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਟਰੈਕਟਰ ਤੇ ਸਾਈਕਲ ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਨੇ ਜਿਥੇ ਸਾਲ 1950–51 ਤੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ। 1994–95 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਨੇ 1.58 ਲੱਖ ਟਰੈਕਟਰਾਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕੀਤਾ। 1971 ਵਿਚੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੇ ਕੇਵਲ 71000 ਟਰੈਕਟਰ ਬਣਾਏ ਸਨ। ਸਾਈਕਲ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਜਨਕ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ 1950–51 ਵਿਚ ਜਿਥੇ ਕੇਵਲ 99 ਹਜ਼ਾਰ ਸਾਈਕਲ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ, 1994–95 ਵਿਚ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵੱਧ ਕੇ 89.01 ਲੱਖ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਈ। ਆਪਣੇ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਲੁਧਿਆਣੇ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਨ ਪਸੰਦ 'ਹੀਰੋ' ਸਾਈਕਲ ਤੇ 'ਹੀਰੋ' ਮੋਪਡ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਐਸ.ਏ.ਐਸ. ਨਗਰ (ਮੁਹਾਲੀ) ਵਿਚ ਵੀ 'ਸਵਰਾਜ' ਟਰੈਕਟਰ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨੀਤੀਆਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਯੋਗਦਾਨ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਸਵਾਗਤ ਕੀਤਾ। ਇਟਲੀ ਦੀ ਪਿਊਜੋ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸੰਯੁਕਤ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਦੂਸਰੇ, 1991 ਵਿਚ ਨਵੀਂ ਉਦਯੋਗਿਕ ਨੀਤੀ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ ਦੇ ਦਿੱਤਾ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਇਸ ਸਮੇਂ ਯਾਤਰੀ ਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ 5 ਇਕਾਈਆਂ, ਜੀਪ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀਆਂ 2, ਦੋ–ਪਹੀਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ 24 ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ 19 ਇਕਾਈਆਂ ਉਤਪਾਦਨ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ।

ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕ ਉਦਯੋਗ :

ਇਹ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਨਵਾਂ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਉੱਨਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਉਦਯੋਗ ਹੈ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਰੇਡੀਓ ਸੈਟ ਹੀ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਅਜੋਕੇ ਸਾਲ ਵਿਚ ਅਤੇ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਅੱਠਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ (1992–97) ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਵਿਚ ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚ 22.0 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਬਰਾਮਦ 41.0 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਧੀ ਹੈ। ਸਾਲ 1995–96 ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ 21,675 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਵਪਾਰ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ 2550 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਕੰਪਿਊਟਰ ਸਾਫ਼ਟਵੇਅਰ (Computer Software) ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਪਾਰਿਕ ਵਸਤਾਂ ਵਿਚ ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕਸ ਦੀਆਂ ਖਪਤਕਾਰ ਵਸਤਾਂ ਤੋਂ 5400 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕ ਸਮਾਨ ਤੋਂ 2400 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ, ਕੰਪਿਊਟਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੋਂ 2225 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ, ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕਸ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਤੋਂ 3600 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਤੇ ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਸਮਾਨ ਤੋਂ 3160 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ।

ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਬਰਾਮਦਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਮੰਤਵ ਕਰਕੇ ਹੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਾਫ਼ਟਵੇਅਰ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਪਾਰਕ ਯੋਜਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ 521 ਇਕਾਈਆਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਵਿਚੋਂ 157 ਇਕਾਈਆਂ ਨੇ ਸਾਲ 1995–96 ਵਿਚ ਹੀ ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹਾਰਡਵੇਅਰ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਪਾਰਕ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ 153 ਇਕਾਈਆਂ ਨੂੰ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਬਹੁ–ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵੀ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਪੂੰਜੀ ਲਗਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਬਾਜ਼ਾਰ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਸਸਤੇ ਤੇ ਨਿਪੁੰਨ ਤਕਨੀਕ ਦੇ ਜਾਣਕਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਮਿਲਣਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦਾ ਬੰਗਲੌਰ ਸ਼ਹਿਰ (ਕਰਨਾਟਕ) ਕੰਪਿਊਟਰ ਸਾਫ਼ਟਵੇਅਰ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦਾ ਇਕ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਬਣ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪੂਨਾ ਮੁੰਬਈ (ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ), ਚੇਨੱਈ (ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ)

ਤੇ ਦਿੱਲੀ ਮੁੱਖ ਸਥਾਨ ਹਨ। ਉੱਤਰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਐਸ.ਏ.ਐਸ. ਨਗਰ (ਮੁਹਾਲੀ) ਨੂੰ ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕ ਨਗਰੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਭਵਿੱਖ ਸਾਫ਼ ਸੁਥਰਾ ਤੇ ਚਮਕਦਾਰ ਹੈ।

ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ :

ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਰਸਾਇਣਕ ਪਦਾਰਥ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਵੀ ਇਕ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਦੇਣ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਲੋਹਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ, ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚੌਥਾ ਸਥਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਤਰੱਕੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਸਾਲ 1995-96 ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੇ 11.4% ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਦਰਜ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕਾਰਬੋਨਿਕ, ਅਕਾਰਬੋਨਿਕ ਅਤੇ ਖੇਤੀ ਰਸਾਇਣਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੇ 1234 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਦਵਾਈਆਂ, ਰੰਗਾਈ ਦਾ ਸਾਮਾਨ, ਕੀਟਨਾਸ਼ਕ ਰਸਾਇਣਕ ਪਦਾਰਥ, ਪਲਾਸਟਿਕ ਤੇ ਰੰਗ-ਰੋਗਨ ਆਦਿ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।

ਦਵਾਈਆਂ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਸਭ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਬਣਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਮੌਲਿਕ ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤੇ ਦਵਾਈਆਂ ਬਣਾਉਣ ਵਿਚ ਆਤਮ ਨਿਰਭਰਤਾ ਹਾਸਲ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਜੀਵਨਦਾਇਕ (Life Saving) ਦਵਾਈਆਂ ਬਾਹਰਲੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਮੰਗਵਾਈਆਂ ਵੀ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੁਝ ਦਵਾਈਆਂ ਅਸੀਂ ਵੀ ਬਾਹਰਲੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਰਾਮਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। 1995-96 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਬਣੀਆਂ Bulk Drugs ਅਤੇ Formulation ਦੀਆਂ ਕੁਲ ਦਵਾਈਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ 10947 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਾਲ 1997-98 ਵਿਚ 2337 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਬਰਾਮਦ ਵੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਿਹਨਾਂ ਵਿਚ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਅੱਧਾ ਸੀ। ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਵਿਚ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਐਂਟੀਬਾਇਓਟਿਕ, ਵਿਟਾਮਿਨ, ਪੈਨਸਲੀਨ ਮੁੱਖ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿਚ ਕਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਆ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਖੋਜ ਤੇ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਲੱਗੇ ਉਯੋਗਾਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਵੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। 1986 ਵਿਚ ਐਲਾਨੀ 'ਨਵੀਂ ਦਵਾਈ ਨੀਤੀ' ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਪ੍ਰਚਲਤ ਲਾਇਸੰਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵੀ ਸਮਾਪਤ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਅਨੇਕਾਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਆਏ ਹਨ। ਹੁਣ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚ ਰੁਚੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬਹੁ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਸਾਰੇ ਸਹਾਇਕ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਜ਼ਾਦ ਹਨ। ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚੋਂ ਲਾਇਸੰਸ ਹੱਟ ਜਾਣ ਅਤੇ ਬਹੁ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕੰਪਨੀਆਂ (Multi-national Companies) ਦੇ ਵੱਡੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤੇ ਦਵਾਈ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਆ ਜਾਣ ਨਾਲ ਕਈ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਡਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹੁਣ ਦਵਾਈਆਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਮਹਿੰਗੀਆਂ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ ਜਿਸ ਨਾਲ ਗਰੀਬ ਅਤੇ ਮੱਧ ਵਰਗ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਔਕੜਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਡਰ ਨਿਰਆਧਾਰ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਵੀਂ ਆਰਥਿਕ ਨੀਤੀ ਜੋ 1991 ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ **'ਡੰਗਲ ਪ੍ਰਸਤਾਵ'** ਤੇ ਭਾਰਤ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਵਾਈਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲਾਂ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਲਗਪਗ 250 ਇਕਾਈਆਂ ਸੰਗਠਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਪੰਜ ਇਕਾਈਆਂ ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਅਤੇ ਛੇ ਇਕਾਈਆਂ ਸੰਯੁਕਤ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਹਨ। ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਹਨ :

1. **'ਇੰਡੀਅਨ ਡ੍ਰਗਜ਼ ਐਂਡ ਫ਼ਾਰਮਾਸਿਉਟੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਿਟਡ' (I.D.P. Ltd.) :** ਇਹ ਪਹਿਲੀ ਇਕਾਈ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੰਜ ਕਾਰਖਾਨੇ ਰਿਸ਼ੀਕੇਸ਼ (ਉੱਤਰਾਂਚਲ), ਹੈਦਰਾਬਾਦ (ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼), ਚੇਨੱਈ (ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ), ਗੁੜਗਾਵਾਂ (ਹਰਿਆਣਾ) ਅਤੇ ਮੁਜ਼ੱਫਰਪੁਰ (ਬਿਹਾਰ) ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸਹਾਇਕ ਇਕਾਈਆਂ ਜੈਪੁਰ, ਲਖਨਊ ਅਤੇ ਭੁਬਨੇਸ਼ਵਰ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ।

2. **ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਐਂਟੀਬਾਇਉਟਿਕਸ ਲਿਮਿਟਿਡ (HAL) :** ਇਸ ਦੂਸਰੀ ਇਕਾਈ ਨੇ ਮਾਰਚ, 1954 ਤੋਂ ਪੈਨਸੀਲੀਨ (Penicilline), ਸਟ੍ਰੈਪਟੋਮਾਈਸੀਨ (Streptomycine), ਐਮਪੀਸੀਲੀਨ (Ampicillin), ਜੈਂਟਾਮਾਈਸੀਨ (Gentamycin), ਹੋਮਾਇਸਿਨ (Hamycin), ਔਰੋਫੰਗੀਨ (Aureofungin) ਦੇ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿਚ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਤਿੰਨ ਸਹਾਇਕ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਸਹਿਯੋਗ ਨਾਲ ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ, ਕਰਨਾਟਕ ਅਤੇ ਮਨੀਪੁਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਇਸ ਨੇ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਨਾਗਪੁਰ, ਬੰਗਲੌਰ ਅਤੇ ਇੰਫਾਲ ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਹਨ।

3. **'ਸਮਿਥ ਸਟੇਨੀਸਟ੍ਰੀਟ ਫਾਰਮਾਸਿਉਟੀਕਲਜ ਲਿਮਿਟਿਡ' (SSPL) :** ਇਸ ਤੀਸਰੀ ਇਕਾਈ ਦਾ ਕੌਮਕੀਰਣ ਹੋਇਆ ਜੋ ਤਿੰਨ ਡਰੱਗਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਅਕਤੂਬਰ 1977 ਵਿਚ ਕੌਮੀਕਰਣ ਕਰਕੇ ਆਪਣੇ ਹੱਥ ਵਿਚ ਲੈ ਲਿਆ ਸੀ।

4. **'ਬੰਗਾਲ ਕੈਮੀਕਲਜ਼ ਅਤੇ ਫਾਰਮਾਸਿਉਟੀਕਲਜ ਲਿਮਿਟਿਡ' (BCPL) :** ਇਸ ਚੌਥੀ ਵੱਡੀ ਇਕਾਈ ਦੂਸਰੀ ਅਜਿਹੀ ਕੰਪਨੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਕੌਮੀਕਰਨ ਦਸੰਬਰ, 1980 ਵਿਚ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਦੋ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ, ਇਕ ਕਰਨਾਟਕ ਅਤੇ ਇਕ ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ (ਮੁੰਬਈ) ਵਿਚ ਹਨ।

5. **ਬੰਗਾਲ ਇਮਊਨਿਟੀ ਲਿਮਿਟਿਡ (BIL) :** ਇਸ ਪੰਜਵੀਂ ਵੱਡੀ ਇਕਾਈ ਦਾ ਕੌਮੀਕਰਣ ਅਕਤੂਬਰ 1984 ਵਿਚ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਲਗਪਗ 5000 ਇਕਾਈਆਂ ਛੋਟੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਦਵਾਈਆਂ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿਚ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿਚ ਲਗਪਗ 100 ਇਕਾਈਆਂ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਤੇ (Bulk) ਦਵਾਈਆਂ ਬਣਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ :

ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਜੋ ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਹੀ ਇਕ ਹਿੱਸਾ ਹੈ, ਭਾਰਤੀ ਅਰਥ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ 8.0 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਤੇ ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ ਦੇ 10.0 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਵਾਧਾ ਦਰ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਦਰ 12.5% ਰਹੀ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਵਧੀਆ ਗੁਣਾਂ ਕਰਕੇ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਵਸਤਾਂ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਵਰਗੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਲੱਕੜੀ, ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਅਤੇ ਧਾਤੂ ਆਦਿ ਦਾ ਸਥਾਨ ਲੈ ਰਹੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪਲਾਸਟਿਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਕ੍ਰਾਂਤੀਕਾਰੀ ਤਬਦੀਲੀ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਕੱਲਾ ਪਲਾਸਟਿਕ ਉਦਯੋਗ 2 ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੰਨ 2000 ਤੱਕ ਤਿੰਨ ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਕਾਮਿਆਂ ਤੱਕ ਚੁੱਕਾ ਸੀ।

ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਦੀ ਕੰਪਨੀ 'ਇੰਡੀਅਨ ਪੈਟਰੋ ਕੈਮੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਿਟਡ' ਨੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਹਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਇਕ ਸਰਵੋਤਮ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਲਗਾਤਾਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਲ 1979-80 ਵਿਚ 7.5 ਲੱਖ ਮੀਟਰਕ ਟਨ ਸੀ ਜੋ 1990-91 ਵਿਚ ਵੱਧ ਕੇ 29.73 ਲੱਖ ਮੀਟਰਕ ਟਨ ਹੋ

ਗਿਆ। ਸਾਲ 2000 ਤੱਕ 70,00,000 ਮੀਟਰਕ ਟਨ ਤੋਂ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਸੀ। ਮੰਗ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖ ਕੇ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕਈ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਸਮੂਹਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ 25000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣਕ ਵਸਤਾਂ ਵਿਚ ਆਤਮ-ਨਿਰਭਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਉਤਪਾਦਤ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਸਮਾਜ ਦੇ ਉੱਚ ਵਰਗ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪਰੰਤੂ ਅੱਜ ਕਲ੍ਹ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਬਣੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਆਮ ਆਦਮੀ ਦੇ ਦੈਨਿਕ ਜੀਵਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਿਹਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਮੁੱਖ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੇਲ, ਰਸਾਇਣਕ ਯੋਗ, ਗ੍ਰੀਸ, ਮੇਂਥਾਲ, ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ੇ ਜਿਵੇਂ ਨਾਈਲਾਨ, ਪਾਲਿਐਸਟਰ ਅਤੇ ਬਨਾਵਟੀ ਖੰਡ ਆਦਿ ਹਨ।

ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧੀਨ ਤਿੰਨ ਇਕਾਈਆਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਇੰਡੀਅਨ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ (IPCL) ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਸਰਵਜਨਕ ਕੰਪਨੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਦਾਰੀ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਵਸਤਾਂ ਜਿਵੇਂ ਪੋਲਿਮਰ, ਬਨਾਵਟੀ ਕਾਰਬਨਿਕ ਰਸਾਇਣ ਅਤੇ ਤੰਤੂ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਵੰਡ ਦੀ ਹੈ। IPCL ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸਮੂਹ 1973 ਵਿਚ ਵਡੋਦਰਾ (ਗੁਜਰਾਤ) ਵਿਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਥੇ ਹੀ ਇਸ ਦਾ ਉਲੇਫਿਨ ਸਮੂਹ (Olefin Complex) 1978 ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਦੂਸਰਾ ਉਲੇਫਿਨ ਸਮੂਹ ਨਗੋਥਾਨੇ (ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ) ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਹੁਣੇ ਹੀ ਇਸ ਦਾ ਇਕ ਤੀਸਰਾ ਸਮੂਹ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿਚ ਗੰਧਾਰ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ 1996 ਵਿਚ ਬਣ ਕੇ ਤਿਆਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਸਹਿਕਾਰੀ ਲਿਮਿਟਡ (CL) ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਤੇ ਬੁਣਕਰ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਮਿਤੀਆਂ ਦਾ ਸੰਯੁਕਤ ਕੰਮ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਦੋ ਕਾਰਖਾਨੇ ਬੜੌਦਰਾ ਅਤੇ ਨਾਲਧਾਰੀ (ਗੁਜਰਾਤ) ਵਿਚ ਪਾਲੀਐਸਟਰ ਫਿਲਾਮੈਂਟ ਧਾਗਾ ਅਤੇ ਨਾਈਲੋਨ ਫਿਲਾਮੈਂਟ ਧਾਗੇ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 1992-93 ਵਿਚ 295 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ।

ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਦਾ ਤੀਸਰਾ ਕੇਂਦਰ ਇਕ ਟਰੇਨਿੰਗ ਸੰਸਥਾ ਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੰਸਥਾ ਕੇਂਦਰੀ ਪਲਾਸਟਿਕ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਸੰਸਥਾ (CIPET) ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਚੇਨੱਈ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਨਿਪੁੰਨ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਪਲਾਸਟਿਕ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਸੇਵਾ ਦੇਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੌਮੀ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਉੱਤਮ ਵੰਨਗੀ ਪੈਦਾਇਸ਼, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੁਝਾਅ ਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਆਦਿ ਵੀ ਪਲਾਸਟਿਕ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਲਾਸਟਿਕ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਟਰੇਨਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੀ ਵੱਧਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਠ ਵੱਡੇ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਹਨਾਂ ਵਿਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਭੋਪਾਲ, ਲਖਨਊ, ਭੁਬਨੇਸ਼ਵਰ, ਇੰਫਾਲ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਤੇ ਮੈਸੂਰ ਹਨ।

ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਪੈਟਰੋ-ਰਸਾਇਣ ਸਮਾਨ ਦਾ ਆਮ ਜੀਵਪਨ ਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹਿੱਸਾ ਬਣਨਾ ਹੈ।

ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ :

ਸੰਘਣੀ ਖੇਤੀ ਤੇ ਲਈ ਮਿੱਟੀਆਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਤੋਂ ਉਪਜਾਊ ਤੱਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਜਿੱਥੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਆਧਾਰ ਅਤੇ ਵਾਧਾ ਦਰ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਨ, ਖਾਦਾਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਵਧਾਉਣਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਮਿੱਟੀਆਂ ਦੇ ਉਪਜਾਊਪਣ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਮੰਗ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਗ ਹਰੀ ਕ੍ਰਾਂਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਵਧੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ।

ਦੇਸ਼ ਲਈ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਉਂਝ ਤਾਂ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਪਰ ਅਸਲੀ ਵਿਕਾਸ 1951 ਵਿਚ ਸਿੰਦਰੀ (ਝਾਰਖੰਡ) ਵਿਚ ਭਾਰਤੀ ਖਾਦ ਨਿਗਮ (Indian Fertiliser Corporotion) ਦੇ ਕਾਰਖਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਕਾਰਖਾਨਾ 1906 ਵਿਚ ਰਾਨੀਪੇਟ (ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ) ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। 1966 ਤੋਂ ਬਾਦ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਆਈ। ਛੇਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ (1980–85) ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ 2367 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਅੱਜ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਨਾਈਟਰੋਜਨ ਖਾਦ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚ ਸੰਸਾਰ ਵਿਚ ਚੌਥਾ ਸਥਾਨ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਅੱਜ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀਆਂ 56 ਵੱਡੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਹਨ ਜੋ ਨਾਈਟਰੋਜਨ, ਅਮੋਨੀਆ ਸਲਫੇਟ ਅਤੇ ਸੁਪਰ ਫਾਸਫੇਟ ਖਾਦਾਂ ਬਣਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 1950–51 ਕੁੱਲ 85 ਹਜ਼ਾਰ ਟਨ ਨਾਈਟਰੋਜਨ ਖਾਦਾਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਜੋ ਮਾਰਚ 1993 ਤੱਕ ਵੱਧ ਕੇ 85.31 ਲੱਖ ਟਨ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸੇ ਦੌਰਾਨ ਫਾਸਫੇਟ ਖਾਦ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਵੀ 63 ਹਜ਼ਾਰ ਟਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ 28.22 ਲੱਖ ਟਨ ਹੋ ਗਿਆ। ਪਰੰਤੂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਉਤਪਾਦਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਬਾਹਰੋਂ ਮੰਗਵਾਉਣੀਆਂ ਪੈਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ 1950–51 ਵਿਚ ਕੇਵਲ 0.55 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਹੈਕਟੇਅਰ ਸੀ ਜੋ ਹੁਣ 71 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤੀ ਹੈਕਟੇਅਰ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਔਸਤ ਤੋਂ ਦੁਗਣੇ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੈ ਜੋ ਕਿ 164 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੇ ਲਗਪਗ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੰਨ 2000 ਤੱਕ 2 ਕਰੋੜ ਟਨ ਖਾਦ ਦੀ ਮੰਗ ਹੋਣ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਸੀ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਯੋਗਦਾਨ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਪਹਿਲਾ ਕਾਰਖਾਨਾ 1952 ਵਿਚ ਸਿੰਦਰੀ ਵਿਚ, ਦੂਸਰਾ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਨੰਗਲ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਤੀਸਰਾ ਕਾਰਖਾਨਾ, ਟਰਾਂਬੇ ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਦ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਇਕ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਇਕਾਈ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਰਸਾਇਣ ਕੰਪਨੀ (FCI) ਦੀ 1961 ਵਿਚ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਦ 1974 ਵਿਚ NFL ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਪਰੰਤੂ ਭੰਡਾਰ ਪ੍ਰਯੋਗ ਅਤੇ ਭੂਗੋਲਿਕ ਆਧਾਰ ਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦੋਨੋਂ (FCI & NFL) ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਾ 1978 ਵਿਚ ਪੁਨਰਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। NFL ਜਿਸਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉੱਤਰ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਬਣਾਉਣਾ, ਭੰਡਾਰ ਤੇ ਵੰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਵੀ ਆਪਣਾ ਵਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। NFL ਦੇ ਪੰਜ ਖਾਦ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਵਿਚ ਤਿੰਨ ਕਾਰਖਾਨੇ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਨੰਗਲ ਅਤੇ ਬਠਿੰਡਾ ਵਿਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਨੰਗਲ ਵਿਚ ਨਾਈਟ੍ਰੇਟ ਅਤੇ ਯੂਰੀਆ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਦੋ ਕਾਰਖਾਨੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਠਿੰਡੇ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਕੇਵਲ ਯੂਰੀਆ ਹੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਦੇ ਦੋ ਕਾਰਖਾਨੇ ਪਾਨੀਪਤ ਅਤੇ ਵਿਜੈਪੁਰ ਵਿਚ ਹਨ। ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦਾਂ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਹੀ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਹੁਣ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਦੇ ਸਾਧਨ ਦੇ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੂਰ ਦੁਰਾਡੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚ ਜਾਣ ਕਰਕੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਿਕੇਂਦਰੀਕਰਣ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਹਜ਼ੀਰਾ ਨਾਮੀ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਵਿਜੈਪੁਰ (ਮੱਧਪ੍ਰਦੇਸ਼) ਤੋਂ ਹੋ ਕੇ ਜਗਦੀਸ਼ਪੁਰ (ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼) ਤੱਕ 1730 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਪਹੁੰਚਾ ਕੇ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਇੰਨਾ ਵਾਧਾ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੰਗ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਰਸਾਇਣਕ ਖਾਦ ਆਯਾਤ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਸਾਲ 1997–98 ਵਿਚ 1.05 ਕਰੋੜ ਟਨ ਖਾਦ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜੋ ਕਿ 5628 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੀ ਸੀ।

ਸੀਮਿੰਟ ਉਦਯੋਗ

ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੀਮਿੰਟ ਦੀ ਵੱਧਦੀ ਮੰਗ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਦਯੋਗਿ ਉੱਨਤੀ ਅਤੇ ਉੱਚ-ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਦਾ ਪ੍ਰਤੀਕ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਣ ਕੰਮ ਦੇ ਲਈ ਸੀਮਿੰਟ ਦੀ ਬੇਹੱਦ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੀਮਿੰਟ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਕਾਰਖਾਨਾ 1904 ਈ. ਵਿਚ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਚੇਨੱਈ (ਮਦਰਾਸ) ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਲਗਾਤਾਰ ਤਰੱਕੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। 80 ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਔਸਤ ਆਰਥਿਕ ਵਾਧਾ 8.0 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਸੀ। ਪਰੰਤੂ ਸੀਮਿੰਟ ਦੀ ਮੰਗ ਖਪਤ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ 1984-85 ਤੱਕ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਔਸਤਨ 20 ਲੱਖ ਟਨ ਸੀਮਿੰਟ ਆਯਾਤ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਸੱਤਵੀਂ ਯੋਜਨਾ (1985-90) ਵਿਚ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਨੇ ਕਾਫ਼ੀ ਉੱਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੀਮਿੰਟ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿਚ ਚੀਨ, ਪੂਰਵ ਸੋਵੀਅਤ ਸੰਘ, ਜਾਪਾਨ ਅਤੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਤੋਂ ਬਾਦ ਪੰਜਵਾਂ ਸਥਾਨ ਹੈ।

ਮਾਰਚ 1993 ਤੱਕ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 97 ਵੱਡੇ ਅਤੇ 250 ਛੋਟੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਸਨ ਜਿਹਨਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਉਤਪਾਦਨ ਸਮਰੱਥਾ 680 ਲੱਖ ਟਨ ਸੀ। 1992-93 ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਸੀਮਿੰਟ ਉਤਪਾਦਨ 541.4 ਲੱਖ ਟਨ ਸੀ। ਇਹ ਉਦਯੋਗ ਨਿੱਜੀ ਅਤੇ ਸਰਵਜਨਕ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਹੈ। ਚੂਨੇ ਦਾ ਪੱਥਰ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਹੈ। ਅੱਠਵੀਂ ਯੋਜਨਾ ਵਿਚ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਉੱਨਤੀ ਦੇ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਣ ਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਸੰਖੇਪ ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਤਰੱਕੀ ਅਤੇ ਸਥਾਈ ਹੋਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪੰਰਤੂ ਨਾਲ ਹੀ ਨਾਲ ਹੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਅਸੰਤੁਲਨ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ ਆਦਿ ਕਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦਾ ਜਨਮ ਵੀ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਭੂਗੋਲ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਸਾਡੀ ਚਿੰਤਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖੇਤਰੀ ਅਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵੱਲ ਹੈ।

ਅਭਿਆਸ

I. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਉੱਤਰ ਇਕ ਸ਼ਬਦ ਜਾਂ ਇਕ ਵਾਕ ਵਿਚ ਦਿਓ—

1. ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਨਵੀਂ ਉਦਯੋਗਿਕ ਨੀਤੀ ਕਦੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ?
2. ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਕਿੰਨੀ ਸੰਖਿਆ ਹੈ ?
3. ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਕਿੰਨਾ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ?
4. ਛੋਟਾ ਨਾਗਪੁਰ ਦੀ ਪਠਾਰ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੇ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਲੱਰ ਹਨ ?
5. ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਕਿਹੜਾ ਹੈ ? ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਹੜੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੈ ?
6. ਕੋਲਕਾਤਾ-ਹੁਗਲੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਦੋਂ ਤੇ ਕਿਉਂ ਹੋਈ ?
7. ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਹੈ ?
8. ਮੁੰਬਈ-ਪੂਨਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਦੋ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
9. ਮੁੰਬਈ-ਪੂਨਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਦੋ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
10. ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ-ਵੜੋਦਰਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਕਿਸੇ ਸਥਿੱਤ ਹਨ ?
11. ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ-ਵੜੋਦਰਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਕਿਹੜੇ ਕਿਹੜੇ ਹਨ ?
12. ਕਾਂਡਲਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ?
13. ਭਾਰਤ ਦੀ 'ਸਿਲੀਕੋਨ ਘਾਟੀ' ਕਿਸ ਸ਼ਹਿਰ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ? ਅਤੇ ਇਹ ਸ਼ਹਿਰ ਕਿਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੈ ?
14. ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
15. ਕੋਚੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ? ਅਤੇ ਕੋਚੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੈ ?
16. ਮਾਰੂਤੀ ਉਦਯੋਗ ਕਿੱਥੇ ਲੱਗਾ ਹੈ, ਇੱਥੇ ਕਿਹੜੀ ਚੀਜ਼ ਬਣਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ?
17. ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੂੰ ਕਿੰਨੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ?
18. ਆਕਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਣ ਕੀ ਹੈ ?
19. ਸਰਵਜਨਕ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰੋ।
20. ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਖ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦਾ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
21. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਖੇਤੀ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਉਦਯੋਗਾਂ ਲਈ ਕਿਹੜੇ ਕਿਹੜੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ?
22. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਦੋਂ ਹੋਈ ?
23. ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਦੋ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
24. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਸਟਰੇਲੀਆ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਭੇਡ ਉੱਨ ਉਤਪਾਦਿਕਤਾ ਕਿੰਨੀ ਘੱਟ ਹੈ ?

25. ਕਾਂਜੀਵਰਮ ਕਿਸ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਲਈ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਹੈ ?

26. ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ੇ ਦੇ ਕਪੜਾ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।

27. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਕਾਗਜ਼ ਮਿੱਲ ਕਿਥੇ ਤੇ ਕਦੋਂ ਲਗਾਈ ਗਈ।

28. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅਖ਼ਬਾਰੀ ਕਾਗਜ਼ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਕਿੱਥੇ ਸਥਿਤ ਹੈ ?

29. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਗਜ਼ ਉਤਪਾਦਕ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।

30. ਜਮੇਸ਼ਦਪੁਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸ ਵਸਤੂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਕਾਰਖਾਨਾ ਹੈ ? ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਖਾਨੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਿਹੜੇ ਸਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ?

31. ਭਿਲਾਈ ਦਾ ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖ਼ਾਨਾ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾ ਹੈ, ਪਤਾ ਕਰੋ।

32. ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਤਿੰਨ ਲੋਹਾ–ਇਸਪਾਤ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।

33. ਵਿਸ਼ਾਖਾਪਟਨਮ ਵਿੱਚ ਕਿਸ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਕਾਰਖਾਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਖਾਨੇ ਦੀ ਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੈ ?

34. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਕਿੱਥੇ ਲੱਗੇ ਹਨ ?

35. ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਸਾਈਕਲ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਉਦਯੋਗ ਕੇਂਦਰ ਕਿਥੇ ਲਗਾ ਹੈ ?

36. ਸਵਰਾਜ ਟਰੈਕਟਰ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਕਿਥੇ ਲੱਗਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੈ ?

37. ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਕਿਸ ਸ਼ਹਿਰ ਨੂੰ 'ਇਲੈਕਟਰੌਨਿਕ ਨਗਰੀ' ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ?

II. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸੰਖੇਪ ਉੱਤਰ ਦਿਓ :—

1. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਦਯੋਗਿਕ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨਾਲ ਪਿਛੜੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
2. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਿਕ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
3. ਕੋਲਕਾਤਾ–ਹੁਗਲੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਕਿਹੜੇ ਕਿਹੜੇ ਹਨ ?
4. ਮੁੰਬਈ–ਪੂਨਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੇ ਤੱਤਾਂ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ?
5. ਛੋਟਾ ਨਾਗਪੁਰ–ਦਾਮੋਦਰ ਘਾਟੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦਿਉ ?
6. ਮਦੁਰਾਇ–ਕੋਇੰਬਟੂਰ–ਬੰਗਲੌਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਕਿਹੜੇ ਕਿਹੜੇ ਹਨ ?
7. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਲਿਖੋ।
8. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ?
9. ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਕੀ ਹਨ ?
10. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉੱਨ ਉਤਪਾਦਨ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਕੀ ਹਨ ?

11. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਚੀਨੀ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਬਾਰੇ ਲਿਖੋ।
12. ਕਾਗਜ਼ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਕੀ ਹਨ ?
13. ਮਨੀ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਕੀ ਲਾਭ ਹਨ ?
14. ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਲਿਖੋ।
15. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਵਾਈਆਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਰਵਜਨਕ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਿਕ ਇਕਾਈਆਂ ਦੇ ਨਾਂ ਲਿਖੋ।
16. ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਲਾਭ ਕੀ ਹਨ ?
17. ਨਵੀਂ ਉਦਯੋਗਿਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਲੱਛਣ ਦੱਸੋ।
18. ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਰਾਜ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਬਣਤਰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੀ ?
19. ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਰਾਜ ਦੇ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੀ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਆਈਆਂ ?
20. ਕੋਲਕਾਤਾ–ਹੁਗਲੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੀ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਵਰਨਣ ਕਰੋ।
21. ਛੋਟਾ ਨਾਗਪੁਰ–ਦਾਮੋਦਰ ਘਾਟੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਕੀ ਹਨ ?
22. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਾਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖੋ।
23. ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਕੀ ਹਨ ?
24. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੱਥ–ਖੱਡੀ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਰਨਨ ਕਰੋ।
25. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਰੇਸ਼ਮ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਰਨਣ ਕਰੋ।
26. ਖੰਡ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਕੀ ਹਨ ?
27. ਖਨਿਜ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਮਹੱਤਵ ਤੇ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉ।

III. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਉੱਤਰ ਦਿਓ :

1. ਭਾਰਤ ਜਿਹੇ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਕਿਉਂ ਵਧਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ?
2. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਦਯੋਗੀਕਰਣ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਸਰੂਪ ਦਾ ਵਰਨਣ ਕਰੋ।
3. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਦਯੋਗੀਕਰਣ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਅਸੰਤੁਲਨ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
4. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
5. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
6. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਪੂਰਾ ਵੇਰਵਾ ਦਿਓ।
7. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਖੰਡ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਸਹਿਤ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।

8. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲੋਹਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਉਦਯੋਗ ਬਾਰੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਓ।
9. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਤੇ ਲੇਖ ਲਿਖੋ।
10. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।

IV. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਨਕਸ਼ੇ 'ਤੇ ਦਰਸਾਓ :

1. ਕੋਲਕਾਤਾ-ਹੁਗਲੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ,
2. ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ-ਵੜੋਦਰਾ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ,
3. ਰਾਸ਼ਟਰੀ-ਰਾਜਧਾਨੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ,
4. ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੱਟ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ,
5. ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ,
6. ਪਟਸਨ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ,
7. ਬਨਾਵਟੀ ਰੇਸ਼ੇ ਤੋਂ ਕੱਪੜਾ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ,
8. ਆਵਾਜਾਈ ਸਯੰਤਰ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ,
9. ਰਸਾਇਣ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ,
10. ਖਾਦ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ।

ਪਾਠ 9
ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨ

ਭੂਮਿਕਾ

ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਸੁਨੇਹਾ ਜਾਂ ਸੰਦੇਸ਼ ਪਹੁੰਚਾਣ ਨੂੰ ਸੰਚਾਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੋ ਸਾਧਨ ਇਹਨਾਂ ਕੰਮਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਉਹ ਸਾਧਨ ਜਾਂ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇ ਜਾਂ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨ ਕਹਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼, ਬੈਲ ਗੱਡੀ, ਬੱਸ, ਰੇਲਗੱਡੀ, ਹੈਲੀਕੌਪਟਰ ਆਦਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਅਤੇ ਰੇਡੀਓ, ਟੈਲੀਵੀਜ਼ਨ, ਡਾਕ (ਟੈਲੀਗ੍ਰਾਫ), ਟੈਲੀਫੋਨ, ਫੈਕਸ ਤੇ ਬੇਤਾਰ ਯੰਤਰ ਆਦਿ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨ ਹਨ।

ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧਣ ਕਰਕੇ ਅੱਜ ਦੇ ਸੰਸਾਰ ਨੂੰ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਗਲੋਬੀ ਪਿੰਡ (Global Village) ਕਹਿ ਕੇ ਸੱਦੀਏ ਤਾਂ ਕੋਈ ਗ਼ਲਤ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਧਰਤੀ ਦੇ ਤਿੰਨੋਂ ਮੰਡਲ, ਥੱਲ, ਜਲ ਅਤੇ ਹਵਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਲਈ ਸਹੀ ਆਧਾਰ ਬਣ ਗਏ ਹਨ। ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਰੇਲ ਮਾਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਧਰਾਤਲ ਉੱਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਜਾਲ ਜਿਹਾ ਵਿੱਛ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਲਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਡੂੰਘੇ ਸਮੁੰਦਰੀ, ਤੱਟਵਰਤੀ ਅਤੇ ਅੰਦਰੂਨੀ (Inland) ਜਲ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬੇੜੇ ਅਤੇ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਵਾਯੂਮੰਡਲ ਕੇਵਲ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਹੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਬਲਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਬਿਨਾ ਤਾਰ ਤੋਂ ਸੰਦੇਸ਼ ਭੇਜਣ ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵੀ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਅੱਜ ਨਾ ਕੇਵਲ ਪੂਰਾ ਦੇਸ਼ ਸਗੋਂ ਸਾਰਾ ਸੰਸਾਰ ਹੀ ਇੱਕ ਬਾਜ਼ਾਰ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਦੂਸਰੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਤੇ ਆਪਸੀ ਨਿਰਭਰਤਾ ਵੱਧਦੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਆਪਸੀ ਲੈਣ ਤੇ ਦੇਣ ਦਿਨ-ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਵੱਧਦਾ ਹੀ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਆਪਸੀ ਆਦਾਨ-ਪ੍ਰਦਾਨ ਦੇ ਕਾਰਣ ਹੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਜੀਵਨ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵ ਦਿਨੋ-ਦਿਨ ਵੱਧਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਪਾਠ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀਂ ਪੜ੍ਹੋਗੇ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕ ਸਾਧਨ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਰਹੇ ਹਨ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜੀਵਨ ਰੇਖਾ (Life Line) ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਰੇਲ ਮਾਰਗ

ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸੜਕਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੁਰਾਣੀ ਤੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਹਨ। ਦੂਸਰੇ ਇਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਵੀ ਹੋਰਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਤਿੱਖੀਆਂ ਢਲਾਨਾਂ ਤੇ ਵੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਪਹਾੜੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਹੀ ਮੁੱਖ ਸਾਧਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਪੜੌਸੀ ਰਾਜ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਾਧਨ ਸੜਕਾਂ ਹੀ ਹਨ। ਰੇਲਗੱਡੀ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੜਕਾਂ ਸੰਘਣੇ ਵਣਾਂ ਅਤੇ ਮਾਰੂਥਲੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦੀ ਹੋ ਕੇ ਲੰਘ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ ਤੱਕ ਵੀ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਕੀ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਡੇ ਘਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੱਕ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ?

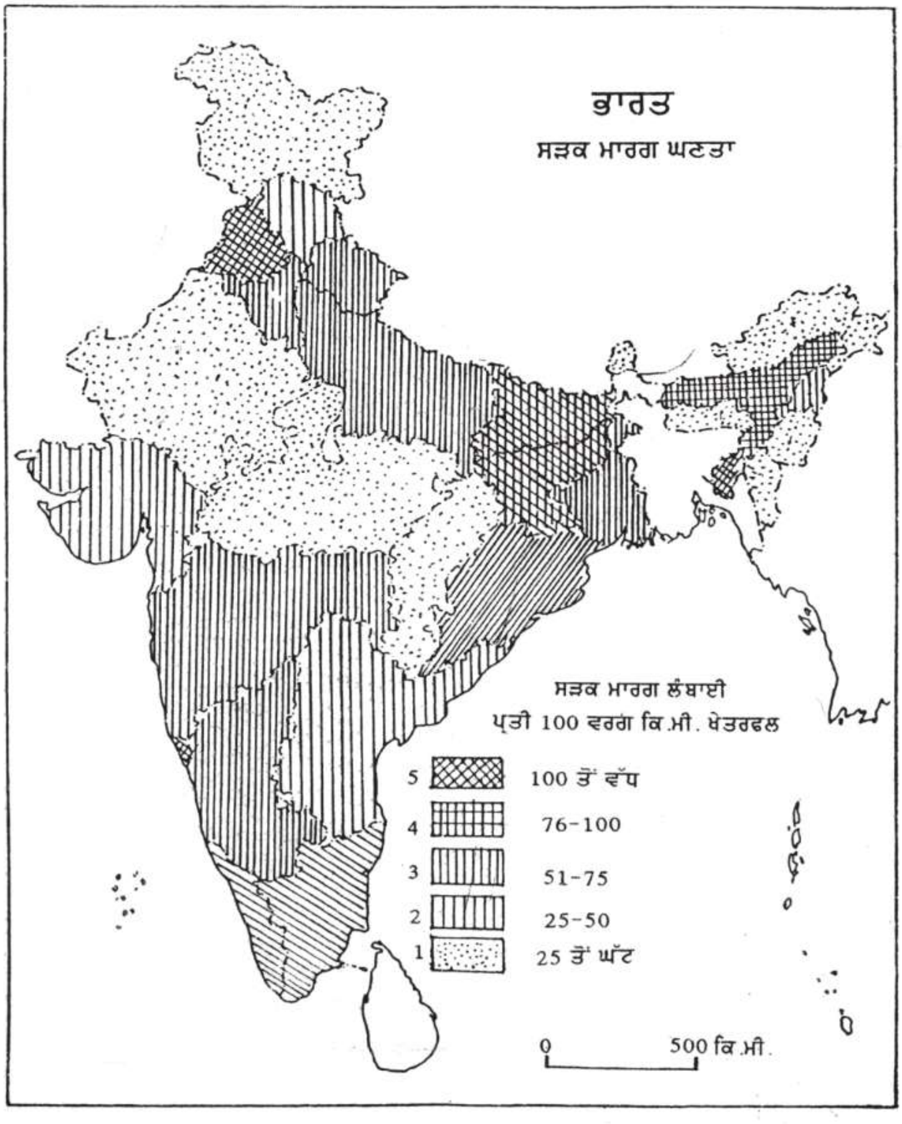
ਸੜਕਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ : ਕੱਚੀ ਅਤੇ ਪੱਕੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੁਝ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਪਗਡੰਡੀਆਂ ਨਾਲ ਵੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਕੱਚੀਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵੱਧ ਹੰਢਣਸਾਰ ਤੇ ਆਸਾਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸੀਮਿੰਟ ਕੰਕਰੀਟ ਤੇ ਲੁੱਕ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਹਰ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਹੁੰਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕੱਚੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਵਰਖਾ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਚਿੱਕੜ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਹ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਆਈ ਹੈ ਜੋ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਹੈ। 1951 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪੱਕੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਕੁਲ ਮਿਲਾਕੇ 1.57.019 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੀ ਜੋ ਸਾਲ 1995 ਵਿੱਚ 12.6 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਈ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੱਕੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਵਿੱਚ ਅੱਠ ਗੁਣਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ, ਕੱਚੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 1951 ਵਿੱਚ 2,42,923 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬੀਆਂ ਸਨ ਜੋ 1995 ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਕੇ 9.83 ਲੱਖ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਈਆਂ ਹਨ। 1995 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੁਲ 22 ਲੱਖ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਸਨ। ਇਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਤੀਸਰੇ ਨੰਬਰ ਤੇ ਹੈ, ਪਰੰਤੂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਕੰਮ ਨਿਪੁੰਨਤਾ ਤੇ ਗਤੀ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕੁੱਲ ਸੜਕਾਂ ਦਾ 45% ਭਾਗ ਅੱਜੇ ਵੀ ਕੱਚੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਬਣਿਆ ਹੈ।

ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਘਣਤਾ (ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਅਤੇ ਖੇਤਰਫਲੀ) ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸਾਲ 1951 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹਰੇਕ 100 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਕੇਤਰ ਫ਼ਲ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 12 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਸਨ ਜੋ ਕਿ 1995 ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਕੇ 67 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਇਹ ਘਣਤਾ ਜਾਪਾਨ ਅਤੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਰਗੇ ਵਿਕਸਿਤ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ। ਸਾਲ 1988-89 ਵਿੱਚ 56 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਖੇਤਰਫਲ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਔਸਤ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਕੇਰਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ 321 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ 100 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੀ, ਜੰਮੂ ਕਸ਼ਮੀਰ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 10 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੀ। ਘੱਟੋ ਘੱਟ 13 ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੰਖਿਆ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਔਸਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ।

ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਣ ਇੱਕ ਦੂਸਰੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸੜਕਾਂ ਤਿੰਨ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਹਨ : (i) ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂਮਾਰਗ (National Highway) (ii) ਰਾਜ ਮਹਾਂਮਾਰਗ (State Highway) ਅਤੇ (iii) ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਤੇ ਪੇਂਡੂ ਮਾਰਗ (District and Village Roads) ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਦੀ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕੰਮ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਲੋਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਭਾਗ (PWD) ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਸੱਭ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਹੈ।

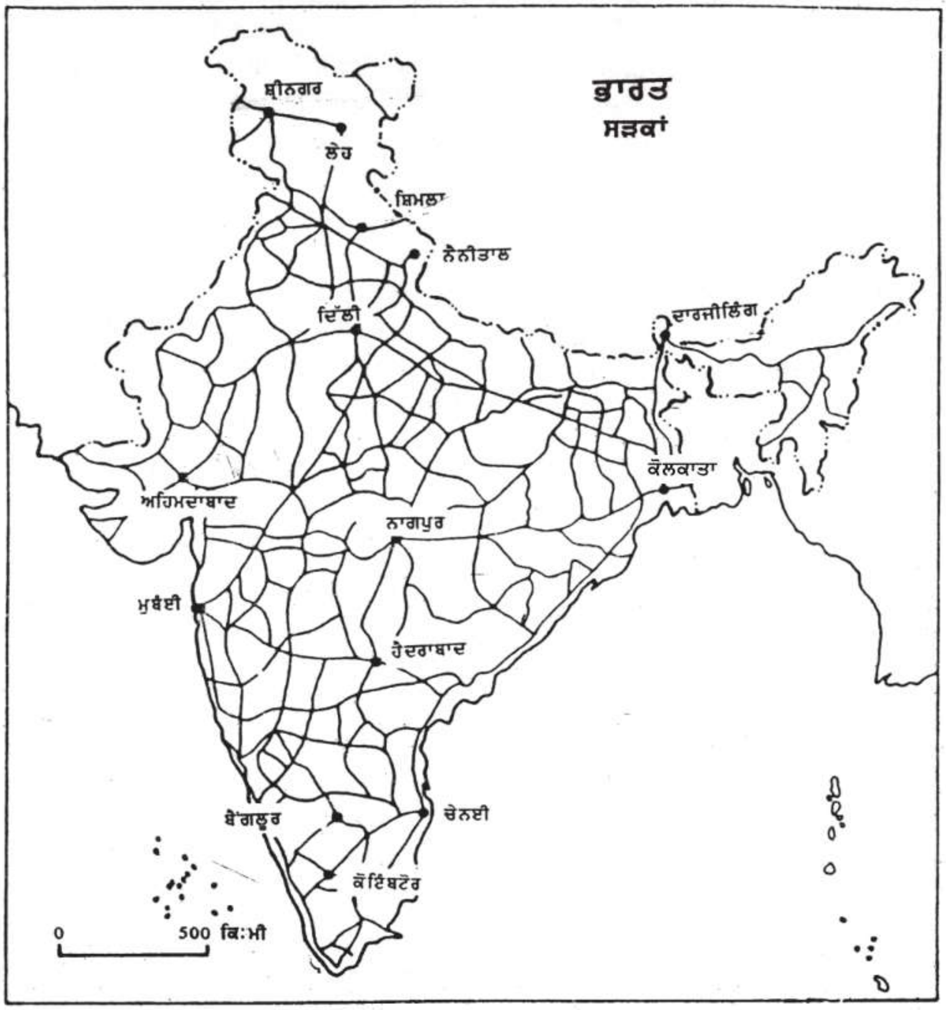
31 ਮਾਰਚ 1994 ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂ ਮਾਰਗਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 34 ਹਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੀ। ਪਿਛਲੇ 44 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਵਿੱਚ 54.5% ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਕੁੱਲ ਸੜਕ ਲੰਬਾਈ ਦਾ ਕੇਵਲ 2%ਹਿਸਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।



Based upon Survey of India map with the permission of the Surveyor General of India Government of india copyright 2001

THE ADMINISTRATIVE HEADQUARTERS OF CHANDIGARH, HARYANA AND PUNJAB ARE AT CHANDIGARH

ਇਹ ਨਕਸ਼ਾ ਭਾਰਤੀ ਸਰਵੇਅਰ ਜਨਰਲ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਰਵੇ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਸਭ ਰਾਖਵੇਂ ਹਨ। ਕਾਪੀ ਰਾਈਟ 2001



Based upon Survey of India map with the permission of the Surveyor General of India Government of india copyright 2001

THE ADMINISTRATIVE HEADQUARTERS OF CHANDIGARH, HARYANA AND PUNJAB ARE AT CHANDIGARH

ਇਹ ਨਕਸ਼ਾ ਭਾਰਤੀ ਸਰਵੇਅਰ ਜਨਰਲ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਰਵੇ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਸਭ ਰਾਖਵੇਂ ਹਨ। ਕਾਪੀ ਰਾਈਟ 2001

ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਐਟਲਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਨਕਸ਼ੇ ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂਮਾਰਗ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਪੰਜ (1 ਤੋਂ 5 ਤੱਕ) ਮਹਾਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਮਹੱਤਵ ਦਾ ਸਾਫ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੀ ਤੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਗਿਆਨ ਵੀ ਹੋ ਜਾਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨਾ ਯੋਗਦਾਨ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸੱਤਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ (1989-90) ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸੜਕ ਵਿਕਾਸ ਤੇ 20 ਕਰੋੜ ਹਰੇਕ ਸਾਲ ਦੇ ਔਸਤ ਨਾਲ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ 6180 ਕਰੋੜ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਇਸ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਲਗਭਗ 17% ਸੀ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜ ਮਾਰਗਾਂ ਤੇ ਸੱਤਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ 1481.7 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਅੱਠਵੀਂ ਯੋਜਨਾ (1992-97) ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਧਨ ਰਾਸ਼ੀ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ 2460 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਕਰਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਸ਼ਵ ਬੈਂਕ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੰਜਾਂ ਰਾਜਾਂ ਜਿਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ, ਹਰਿਆਣਾ, ਪੰਜਾਬ, ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਲਈ 13.3 ਕਰੋੜ ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਕਰਜ਼ਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਸ਼ਾਇਦ ਜਾਣਦੇ ਹੋਵੋਗੇ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂਮਾਰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਅਤੇ ਲੰਬਾ ਮਹਾਂਮਾਰਗ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟ੍ਰੰਕ ਰੋਡ (**G.T.Road**) ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਿਆ ਜਾਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸ਼ੇਰ ਸ਼ਾਹ ਸੂਰੀ ਮਾਰਗ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਮਾਰਗ ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਰਾਜਪੁਰਾ, ਲੁਧਿਆਣਾ, ਜਲੰਧਰ ਅਤੇ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਰਗੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਹੋ ਕੇ ਲੰਘਦਾ ਹੈ।

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਇੱਕ ਦੂਸਰੀ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵੀ ਸੰਭਾਲਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੀਮਾਵਰਤੀ ਸੜਕਾਂ (**Border Road**) ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ, ਰਾਜਸਥਾਨ, ਪੰਜਾਬ, ਜੰਮੂ ਕਸ਼ਮੀਰ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਉਤਰਾਂਚਲ, ਸਿੱਕਿਮ, ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ, ਅਰੁਣਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਨਾਗਾਲੈਂਡ, ਮਨੀਪੁਰ, ਮੀਜ਼ੋਰਮ ਅਤੇ ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ ਰਾਜਾਂ ਨਾਲ ਲੱਗਦੀ ਅੰਤਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ ਪਤਾ ਕਰਨ ਦੀ ਖੁਦ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ। ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਭੌਤਿਕ ਬਣਤਰ, ਬਹੁਤ ਹੀ ਅੱਗੜੀ ਦੁੰਗੜੀ ਅਪਹੁੰਚ ਤੇ ਕਠੋਰ ਪਹਾੜੀ ਚਟਾਨਾਂ ਦੀ ਨਿਰਮਿਤ ਹੈ ਤੇ ਜਲਵਾਯੂ ਵੀ ਸਿਹਤਵਰਧਕ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਤੁਸੀਂ ਖ਼ੁਦ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਦਾ ਕੰਮ ਨਾ ਕੇਵਲ ਖਰਚੀਲਾ ਬਲਕਿ ਜੋਖ਼ਮ ਭਰਿਆ ਵੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹਨਾਂ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸਾਡੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਤੇ ਸੀਮਾਵਰਤੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਭਾਗ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸੈਨਿਕ ਇਹਨਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿ ਕੇ ਹੀ ਰਾਤ ਦਿਨ ਸੀਮਾ ਤੇ ਪਹਿਰਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਪਹਿਰੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਖਾਧ-ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿ ਕੇ ਹੀ ਰਾਤ-ਦਿਨ ਸੀਮਾ ਤੇ ਪਹਿਰਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾ ਸੀਮਾ ਦੇ ਪਹਿਰੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥ ਅਤੇ ਹਥਿਆਰਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਬਣਾਕੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਸੰਭਾਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਲੇਹ-ਮਨਾਲੀ ਮਾਰਗ ਸੀਮਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਉਮਲਿੰਗ ਲਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਮਾਰਗ ਹੈ। ਸੰਸਾਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਚਾਈ ਵਾਲਾ ਸੜਕ ਮਾਰਗ ਹੈ। ਇਸ ਸੜਕ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਲੱਦਾਖ ਖੇਤਰ (ਜੰਮੂ-ਕਸ਼ਮੀਰ) ਦੇ ਉੱਚੇ ਦਰਿਆ (**Passes**) ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਰੇ ਸਮੁੰਦਰ ਤੱਲ ਤੋਂ 4875 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 5485 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਉੱਚੇ ਹਨ।

ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅੱਜ ਜਿੰਨੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੁੰਦੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਉਨੀ ਹੀ ਖਤਰਿਆਂ ਭਰੀ ਵੀ ਹੈ। ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਤੇ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੇ ਹਨ। ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ, ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ, ਸੜਕ ਤਕਨੀਕ, ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਸੜਕ ਸਰਵੇਖਣ ਤੇ ਖੋਜ ਆਦਿ ਜਿਹੇ ਮੁੱਦੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣਦੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ।

ਇਸ ਲਈ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਵਧਾਉਣਾ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਬਣਾਉਣਾ, ਦੋਹਰੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਲੇਨ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਬਣਾਉਣਾ, ਢੁਕਵੇਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨੇ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦਾ ਪੂਰਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਅਤੇ ਸੜਕ ਰੂਪ ਰੇਖਾ (Design) ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਖੋਜ ਕਰਨਾ ਆਦਿ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਕੀਮਤੀ ਜਾਨਾਂ ਅਜਾਈਂ ਹੀ ਨਾ ਚਲੇ ਜਾਣ।

ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਤੇ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਲੋਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਭਾਗ ਜਾਂ ਪੀ. ਡਬਲਿਊ. ਡੀ. (Public Works Department) ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਆਉਣ ਜਾਣ ਲਈ ਸੁਯੋਗ ਪ੍ਰਬੰਧ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ (State Transport Corporations) ਬਣਾਈਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚੋਂ ਬੱਸਾਂ ਦੋਵੇਂ ਸਰਕਾਰੀ ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਕੇਤਰਾਂ ਅਧੀਨ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੱਸਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਹਿੱਸਾ 40.0% ਹੈ ਬਾਕੀ ਦੇ 60.0% ਹਿੱਸੇ ਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਨਿੱਜੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਸੰਨ 1994-95 ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਕੁੱਲ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 4.3 ਲੱਖ ਸੀ।* ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਲ 1950-51 ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੰਖਿਆ ਕੇਵਲ 34 ਹਜ਼ਾਰ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਲਗਪਗ 5 ਕਰੋੜ ਲੋਕ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਪਗ 7 ਲੱਖ ਕਰਮਚਾਰੀ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਸਾਮਾਨ ਤੇ ਮਾਲ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਕੰਮ ਪੂਰਣ ਤੌਰ ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਸੰਨ 1950-51 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੋਏ (Registered) ਟਰੱਕਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਕੇਵਲ 81,888 ਸੀ ਜੋ 1994-95 ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਕੇ ਲਗਪਗ 18 ਲੱਖ ਤੱਕ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਜੋ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕੁਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਲਗਭਗ 6% ਹੈ।

ਰੇਲ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਸਰਕਾਰੀ ਅਦਾਰਾ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ 16 ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਪੱਕੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਈ ਲੱਖ ਲੋਕ ਕੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਵਿਭਾਗ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਬੱਸਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਦੇਖ ਰੇਖ ਹੇਠਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਹੀ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਬਜਟ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿੱਤ ਬਜਟ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ 1853 ਵਿੱਚ ਬਣਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਰਾਜ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਮਾਲ ਭਾਰਤੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਰਾਜ ਦੇ ਸਮੇਂ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਭਾਰਤੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਲੁੱਟ-ਖਸੁੱਟ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਹੀ ਅਕਸਰ ਉਪ-ਨਿਵੇਸ਼ੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਣਾਂ ਕਰਕੇ ਹੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਰਾਜ ਸਮੇਂ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਜਾਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦਾ ਟੀਚਾ ਸਚਮੁੱਚ ਹੀ ਉਪ-ਨਿਵੇਸ਼ੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀ ਪਰ ਰੇਲਾਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਲਾਭ ਵੀ ਪਹੁੰਚਾਏ ਹਨ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਆਰਿਥਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਮਹੱਤਵ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵੱਧ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਤੇ ਸਭਿਆਚਰਕ ਮੇਲ-ਮਿਲਾਪ (Social & Cultural Integration) ਵਿੱਚ ਇਕਮੁੱਠਤਾ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਹੀ ਵੱਡਮੁਲਾ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਰਹੀ ਹੈ। 26 ਜਨਵਰੀ 1998 ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ 760 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਜੋ ਮੁੰਬਈ ਨੂੰ ਮੰਗਲੌਰ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦੇਵੇਗਾ, ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਾਂ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੇਜੋੜ ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਣਿਆ

ਜਾਵੇਗਾ। ਕੋਂਕਣ ਰੇਲ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਰੇਲ ਯੋਜਨਾ ਹੈ। ਇਹ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਸ਼ਾਪੂਰਣ ਤੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਯੋਜਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਕੰਮ ਸਾਲ 1991 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦਾ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ ਖਰਚਾ 1042 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਹੁਣ 3500 ਕਰੋੜ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਰੇਲ ਲਾਇਨ ਤੇ 179 ਵੱਡੇ ਰੇਲ ਪੁਲ ਅਤੇ 92 ਰੇਲਵੇ ਸੁਰੰਗਾਂ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਹੁਣ ਤੱਕ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਰੇਲ ਸੁਰੰਗ ਜੋ 6.44 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬੀ ਹੈ ਇਸੀ ਰਸਤੇ ਤੇ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਉੱਤੇ ਮੰਗਲੌਰ ਅਤੇ ਤਿਰੂੰਵਤਪੁਰਸ਼ ਦੀ ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਰੇਲ ਦੂਰੀ ਕਾਫ਼ੀ ਘੱਟ ਗਈ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਕਿਸਮ ਦੇ ਗੇਜਾਂ (Gauges) ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲ ਪਟੜੀਆਂ ਹਨ : (i) ਵੱਜੀ ਲਾਈਨ ਜਾਂ ਬ੍ਰੋਡ ਗੇਜ (Broad Gauge) (1.69 ਮੀਟਰ), (ii) ਛੋਟੀ ਲਾਈਨ ਜਾਂ ਮੀਟਰ ਗੇਜ, ਅਤੇ (iii) ਤੰਗ ਲਾਈਨ ਜਾਂ ਨੈਰੋ ਗੇਜ਼ (0.77 ਮੀਟਰ)। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤੀਸਰੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਰੇਲ ਲਾਈਨ ਕੇਵਲ ਕੁਝ ਪਰਬਤੀ ਭਾਗਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਥੇ ਕੇਵਲ ਹਲਕੀ ਰੇਲ ਹੀ ਚਲ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਾਲਕਾ–ਸ਼ਿਮਲਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਤੇ ਚਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲਾਈਨ ਦੀ ਇੱਕ ਸੁੰਦਰ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ। ਮੀਟਰ ਗੇਜ ਤੇ ਚਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਦਾਨੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਢੋ–ਢੁਆਈ ਲਈ ਪੈਸੇ ਤੇ ਸਮਾਂ ਦੋਨਾਂ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਇਹ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਹੀ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬਦਲ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਖਰਚ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਧਨ ਰਾਸ਼ੀ ਹੀ ਇਸਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਐਲਾਨੀ ਨੀਤੀ ਇਹਨਾਂ ਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਬਦਲ ਦੇਣ ਦੀ ਰਹੀ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ। ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸੁਧਾਰ ਜ਼ਰੂਰ ਆਇਆ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਦਿੱਲ੍ਹੀ–ਜੈਪੁਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮੀਟਰ ਗੇਜ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਬਦਲ ਕੇ ਬ੍ਰੌਡ ਗੇਜ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਬਠਿੰਡਾ ਤੋਂ ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਗੰਗਾਨਗਰ ਅਤੇ ਗੰਗਾਨਗਰ ਤੋਂ ਜੋਧਪੁਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੀਟਰ ਗੇਜ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਬ੍ਰੌਡ ਗੇਜ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੋਂ ਜੋਧਪੁਰ ਤੱਕ ਸਿੱਧੇ ਹੀ ਬਿਨਾਂ ਰੇਲ ਬਦਲੇ ਰੇਲ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਕਿ ਮੀਟਰ ਗੇਜ ਨੂੰ ਬ੍ਰੌਡ ਗੇਜ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਕਰਕੇ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 95% ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀ ਦੂਸਰੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਲੋਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਰਜੇ ਤੇ ਹਵਾ–ਅਨੁਕੂਲਿਤ (Air Conditioned) ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨਾ ਮਹਿੰਗਾ ਪੈਣ ਕਰਕੇ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਹੀ ਦੂਜੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਦਬਾਅ ਜਾਂ ਭੀੜ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਭੀੜ–ਭਾੜ ਵਾਲੇ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਕਸਰ ਜਨ–ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਦਰਜੇ ਵਿੱਚ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਧਾਉਣ ਨਾਲ, ਰਾਖਵੇਂਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਆਦਿ ਦੇ ਕਈ ਹੱਲ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਲਿਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਕੰਪਿਊਟਰ (Computer) ਦੁਆਰਾ ਰਾਖਵੇਂਕਰਣ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੁਝ ਕਦਮ ਉਠਾਏ ਗਏ ਹਨ ਪਰੰਤੂ ਅਜੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਕਰਨਾ ਬਾਕੀ ਹੈ।

ਰੇਲਾ ਦੀ ਮੁੱਖ ਆਮਦਨ ਮਾਲ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਾਲ 1994–95 ਵਿੱਚ ਮਾਲ–ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਰੇਲਾਂ ਨੂੰ 15.3 ਹਜ਼ਾਰ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਆਮਦਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਦੂਜੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਕੇਵਲ 6.1

ਹਜ਼ਾਰ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਆਮਦਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦਰਜੇ ਵਿੱਚ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਹੋਣਾ ਵੀ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਦੂਸਰੇ ਦਰਜੇ ਦਾ ਟਿਕਟ ਕਿਰਾਇਆ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਰਾਜਨੀਤਕ ਕਾਰਣਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਔਸਤਨ ਪਹਿਲੇ ਦਰਜੇ ਦਾ ਟਿਕਟ ਕਿਰਾਇਆ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਲਈ ਦੂਸਰੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 6 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਕ ਸੰਗਤ ਬਣਾ ਕੇ ਦੂਸਰੇ ਦਰਜੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਵੱਧ ਆਰਾਮਦਾਇਕ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਭਰਪੂਰ ਬਨਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ, ਰੇਲਾਂ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋ ਰਹੇ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਢਾਲਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਰ ਸਾਲ ਖੁਰਾਕ ਪਦਾਰਥ ਤੇ ਖਾਦਾਂ ਨੂੰ ਢੋਂਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਰੇਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਢੋਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਾਮਾਨ ਵਿੱਚ ਕੋਲਾ, ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥ ਅਤੇ ਖਣਿਜ ਤੇਲ ਮੁੱਖ ਵਸਤਾਂ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਰੇਲ ਮਾਰਗਾਂ ਤੇ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਕੋਲੇ ਤੇ ਲਿਗਨਾਈਟ ਦੀਆਂ ਖਾਣਾਂ ਦੇ ਪਾਸ ਹੀ ਤਾਪ-ਬਿਜਲੀ ਘਰਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ, ਪਣ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਯੋਗ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਦਾ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਯੋਗ ਆਦਿ ਜਿਹੇ ਉਪਰਾਲੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਖਣਿਜ ਤੇਲ ਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਦੇ ਲਈ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਆਦਿ ਇਸ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਹੀ ਕਦਮ ਹਨ।

ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਵਾਲੀਆਂ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਚਲਾ ਕੇ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 100 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਚਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲਾਂ ਵਿੱਚ 'ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ' ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 140 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਹੈ। ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਸ਼੍ਰੀ ਜਵਾਹਰ ਲਾਲ ਨਹਿਰੂ ਦੇ ਜਨਮ ਸਦੀ ਸਾਲ 1985 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਹੀ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ 'ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਟ੍ਰੇਨ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖੇਤਰ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਦੇ ਆਸਪਾਸ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਭੋਪਾਲ, ਜੈਪੁਰ, ਆਗਰਾ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਲਖਨਊ ਆਦਿ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਆਸਪਾਸ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਵੱਲ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾ ਦੇ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਦੁਆਰਾ ਹੁਣ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੇ ਦਿੱਲੀ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਪੰਜ ਜਾਂ ਛੇ ਘੰਟੇ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕੇਵਲ ਤਿੰਨ ਘੰਟੇ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੇਕਰ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਕੰਮਕਾਜ ਲਈ ਇੱਕ ਦਿਨ ਲਈ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਆਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਆਰਾਮ ਨਾਲ 10 ਵਜੇ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮ ਤੱਕ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਕਰਕੇ 5 ਵਜੇ ਵਾਪਸ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋ ਕੇ ਤਿੰਨ ਘੰਟੇ ਵਿੱਚ ਉਸੀ ਦਿਨ ਸ਼ਾਮ ਦੇ 8 ਵਜੇ ਘਰ ਵਾਪਸ ਆ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਰੇਲਾਂ ਤੋਂ ਰਾਜਦਾਨੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਰੇਲਾਂ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਵੱਖ ਵੱਖ ਰਾਜਾਂ ਦੀਆਂ ਰਾਜਧਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਨਾਲ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜੋੜਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਚਲਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਕੁਝ ਰਾਜਧਾਨੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਰੇਲਾਂ ਦੇ ਨਾਂਵਾਂ ਬਾਰੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪ ਪਤਾ ਕਰੋ। ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਦੀ ਰੇਲਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਗੁਹਾਟੀ-ਤ੍ਰਿਵੇਂਦਰਮ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ 3974 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਦੀ ਗੱਡੀ ਹੈ। ਅੱਠ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਗੱਡੀਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹਨ ਜੋ 2000 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 3000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਦਾ ਫਾਸਲਾ ਤਹਿ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਤਾ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਕਿਹੜੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਹਨ ? ਕਿਹੜੇ ਦੋ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ ? ਕਿੰਨਾ ਸਮਾਂ ਲੈਂਦੀਆਂ ਹਨ ? ਕਿਹੜੇ ਕਿਹੜੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੀ ਹੋ ਕੇ ਲੰਘਦੀਆਂ ਹਨ ? ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੇ ਕਿਹੜੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਟੇਸ਼ਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ?

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਵਾਰੀ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਤੇ ਨਿਸਚਤ ਸਥਾਨਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਣ ਦਾ ਕੰਮ ਵੀ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੀਆਂ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੰਨਟੇਨਰ ਸੇਵਾ ਦੇ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਘਰਾਂ ਤੱਕ ਸਾਮਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਕੰਨਟੇਨਰ ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਵੰਡਣ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਸਮਾਂ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਸਾਮਾਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਚੋਰੀ ਦਾ ਖਤਰਾ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ। ਆਰਥਿਕ ਪੱਖ ਤੋਂ ਵੀ ਕੰਨਟੇਨਰ ਸੇਵਾ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਲਈ ਲਾਭਕਾਰੀ ਸਿੱਧ ਹੋਈ ਹੈ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਰਣਨ ਅਧੂਰਾ ਹੀ ਰਹੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਸੀਂ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਸਤੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਾ ਕਰੀਏ। ਇਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਮੁੰਬਈ, ਚੇਨੱਈ, ਕੋਲਕਾਤਾ ਅਤੇ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੋਲਕਾਤਾ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਧਰਾਤਲ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਮੈਟਰੋ ਚਲਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਰੇਲਾਂ ਨੂੰ ਆਧੁਨਿਕ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਭਰਪੂਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਉਪਰਾਲੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੁਝੇ ਹੋਏ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਤੇ ਦੂਹਰੀ ਰੇਲ ਲਾਈਨ ਵਿਛਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਮੁੱਖ ਰੇਲ ਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਹੁਣ ਤੱਕ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਦੇ ਦਸਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਦਾ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਦੋ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਤਾਂ ਰੇਲਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੀ ਭਾਫ ਇੰਜਣ (Steam Engine) ਦੇ ਲਈ ਦੂਰ ਦੂਰ ਤੱਕ ਕੋਲਾ ਨਹੀਂ ਢੋਣਾ ਪੈਂਦਾ। ਦੂਸਰੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇਜ਼ ਹੋਣ ਨਾਲ ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੁੱਗਣੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਫ਼ਰ ਸੁਖਮਈ ਤੇ ਸਾਫ਼ ਗੁਜ਼ਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਵਾਯੂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ ਵੀ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਵੱਧ ਤਾਕਵਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਾਲ ਤੇ ਸਵਾਰੀ ਡੱਬਿਆਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੀਸਰਾ ਮੁੱਖ ਉਪਰਾਲਾ ਰੇਲਵੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਨੂੰ ਸਵੈਚਾਲਤ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਕਾਫ਼ੀ ਵੱਡੇ ਰੇਲ ਮਾਰਗਾਂ ਉੱਤੇ ਸਵੈਚਾਲਤ ਸਿਗਨਲ ਲਗਾਏ ਜਾ ਚੁੱਕੇ ਹਨ। ਨਾਲ ਹੀ ਰੇਲਵੇ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੂਖਮ ਤਰੰਗ (Micro Wave) ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਭ ਤੋਂ ਨਵੀਨਤਮ ਅਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਦਮ ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਤੇ ਰਾਜਧਾਨੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਟ੍ਰੇਨਾਂ ਵਿੱਚ ਰੇਲ ਚਾਲਕ ਤੇ ਗਾਰਡ ਦੋਨਾਂ ਨੂੰ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਵਾਉਣਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਵਿੱਚ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤੁਰੰਤ ਸੰਪਰਕ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਤੋਂ ਇਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾਯੋਗ ਕਦਮ ਹੈ।

ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ ਆਵਾਜਾਈ (Pipe Line Transport)

ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਗੱਲ ਹੈ। ਡੀਜ਼ਲ, ਪੈਟਰੋਲ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਗ਼ੈਸ ਨੂੰ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਤੱਕ ਲੈ ਜਾਣ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਥੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਣ ਲਈ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਕਰ ਦੇਣ ਕਰਕੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਹੀ ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰੀ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਬਰੌਨੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਮਥੁਰਾ ਦੇ ਤੇਲ ਅਤੇ ਗੈਸ ਸੋਧਕ ਕਾਰਖਾਨੇ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਤੇ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸੋਧਕ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਨੇਕਾਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਦੂਸਰੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਕੇਂਦਰੀਕਰਨ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਦੋਵੇਂ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਗੰਭੀਰ ਸਿੱਟੇ ਭੁਗਤਣੇ ਪੈ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਇਹ ਕਹਿ ਲਈਏ ਕਿ

ਭੁਗਤਦੇ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਗੁਜਰਾਤ ਜਾਂ ਆਸਾਮ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਖਣਿਜ ਤੇਲ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਕਾਰਣ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾ ਦੀ ਹੜਤਾਲ ਹੋ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਫਿਰ ਉਤਪਾਦਕ ਤੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਵਿਕੇਂਦਰੀਕਰਣ ਅਤੇ ਖਣਿਜ ਤੇਲ ਅਤੇ ਗੈਸ ਜਿਹੀ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਉਪਭੋਗਤਾ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਾਣ ਦੇ ਲਈ ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਛਾਉਣ ਵਿੱਚ ਧਨ ਬਹੁਤ ਖਰਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਅਨੇਕਾਂ ਲਾਭ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇ ਕੀਤਾ ਖਰਚ ਸਹੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਸਮਾਂ ਨਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ।

ਇਸ ਸਮੇਂ ਨਾਹੇਰ ਕੱਟੀਆਂ ਤੇਲ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਗੁਹਾਟੀ ਤੇ ਬਰੌਨੀ ਤੱਕ ; ਗੁਹਾਟੀ ਤੋਂ ਸਿਲੀਗੁੜੀ ; ਕੋਆਲੀ ਤੋਂ ਅਹਿਮਾਦਾਬਾਦ ; ਹਲਦੀਆ ਤੋਂ ਬਰੌਨੀ ਤੱਕ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨਾਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਤੇਲ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਕੋਆਲੀ ਤੱਕ ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਜਾਲ ਜਿਹਾ ਵਿਛਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਸਲਾਇਆ ਤੋਂ ਬੀਰਗਾਓ ਹੋ ਕੇ ਮਥੁਰਾ ਤੱਕ 1220 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬੀ ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨ ਵਿਛਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਬਰੌਨੀ ਤੋਂ ਕਾਨ੍ਹਪੁਰ ਹੋ ਕੇ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਤੱਕ ਵੀ ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨ ਬਣ ਗਈ ਹੈ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਲਈ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਤੇ ਅੰਬਾਲਾ ਹੋ ਕੇ ਜਲੰਧਰ ਤੱਕ ਇੱਕ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ ਹੈ ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ, ਕਰਨਾਟਕ ਅਤੇ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਤੱਕ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਤੋਂ ਉਤਪਾਦਤ ਵਸਤਾਂ ਭੇਜਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ ਮੁੰਬਈ ਤੇ ਪੂਨੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਹਜ਼ੀਰਾ-ਵਿਜੈਪੁਰ-ਜਗਦੀਸ਼ਪੁਰ ਗੈਸ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ 1730 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ 6 ਖਾਦ ਦੇ ਕਾਰਖਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਦੋ ਥਰਮਲ ਬਿਜਲੀ ਘਰਾਂ ਨੂੰ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇਗੀ। (ਚਿੱਤਰ 9.1)। ਇਸ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਸਮੱਰਥਾ 1.82 ਕਰੋੜ ਘਾਣ ਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਨਾਲ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਨਾਲ ਬਿਜਲੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਲਗੇਗੀ।

ਜਲ ਮਾਰਗ (Water Ways)

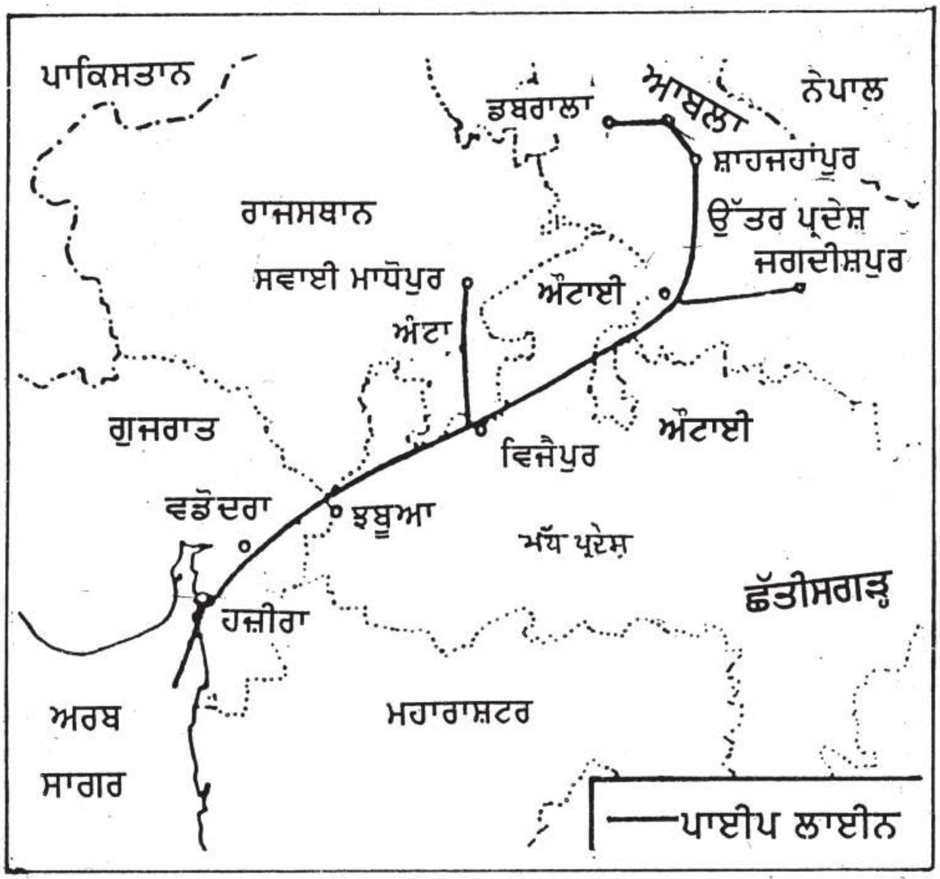
ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਲ ਮਾਰਗਾਂ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇੱਕ ਲੰਬਾ ਇਤਿਹਾਸ ਹੈ। ਪੁਰਾਤਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਦੱਖਣੀ-ਪੂਰਬੀ ਏਸ਼ੀਆ ਅਤੇ ਖਾੜੀ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਉੱਨਤੀ ਦੇ ਲਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਇੱਕ ਲੰਬੀ ਤੱਟ ਰੇਖਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨਾ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸੁਮੰਦਰੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਮੱਛੀ ਉਦਯੋਗ ਆਰਥਿਕ ਪੱਖ ਤੋਂ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਉਦਯੋਗ ਬਣਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਮਛੇਰੇ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ, ਡੂੰਘੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਮੱਛੀਆਂ ਫੜ ਕੇ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਲਾਭ ਪਹੁੰਚਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੌਮਾਂਤਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ 12 ਸਮੁੰਦਰੀ ਮੀਲਾਂ (Nautical Miles) ਤੱਕ ਫੈਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰ ਤੱਟ ਤੋਂ ਦੂਰ ਡੂੰਘੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਕੁਝ ਮੁੱਖ ਖਣਿਜ ਤੇਲ ਉਤਪਾਦਨ ਖੇਤਰ ਹਨ। ਬੰਬੇ ਹਾਈ (Bombay High) ਤੇਲ ਖੇਤਰ ਦਾ ਨਾਂ ਤੁਸੀਂ ਜ਼ਰੂਰ ਸੁਣਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਖੇਤਰ (Economic Zone) ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਡੂੰਘੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਹੈ। ਇਹ ਖੇਤਰ ਲਗਪਗ 20 ਲੱਖ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਸਤਿਆਂ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ

ਹੈ। ਜਿਹੜੇ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰ ਭਾਗ ਦੇ ਪਾਠ 5 ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਸਾਡੀ ਆਰਥਿਕ ਖ਼ੁਸ਼ਹਾਲੀ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਲਈ ਆਯਾਤਾ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ।

ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ (Main Ports)

ਭਾਰਤ ਦੀ ਇੱਕ ਲੰਬੀ ਤੱਟ ਰੇਖਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੱਟ ਰੇਖਾ ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਬਣਾਉਣ ਵਾਸਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਸਥਿਤੀਆਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਡੇ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਉਹ ਸਥਾਨ ਹੈ ਜਿਥੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਆਉਣ-ਜਾਣ, ਠਹਿਰਨ ਅਤੇ ਸਾਮਾਨ ਲੱਦਣ ਅਤੇ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵੱਖ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਾਲੀਆਂ 12 ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ।



ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ

ਸਾਰਣੀ : ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ

ਲੜੀ ਨੰ:	ਬੰਦਹਗਾਹ ਦਾ ਨਾਂ	ਰਾਜ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੈ	ਬੰਦਰਗਾਹ ਮੁੱਖ ਦੀ ਕਿਸਮਾਂ	ਵਪਾਰ ਸਮੱਗਰੀ
1.	ਮੁੰਬਈ	ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ	ਕੁਦਰਤੀ	ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ, ਪੈਟੋਰੋਲੀਅਮ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਵਸਤਾਂ, ਮਸ਼ੀਨਾਂ, ਖੁਸ਼ਕ ਪਦਾਰਥ।
2.	ਨ੍ਹਾਵਾ-ਸ਼ੀਵਾ	ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ	ਕੁਦਰਤੀ	ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ, ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਪਦਾਰਥ ਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤਾਂ, ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਸੂਤੀ ਤੇ ਉਨੀ ਕੱਪੜਾ, ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਤੇ ਖੁਸ਼ਕ ਪਦਾਰਥ।
3.	ਕਾਂਡਲਾ	ਗੁਜਰਾਤ	ਜਵਾਰੀ	ਖਣਿਜ ਤੇਲ, ਚੀਨੀ, ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਵਸਤਾਂ, ਖਾਂਦਾਂ, ਖੁਰਾਕੀ ਪਦਾਰਥ, ਨਮਕ ਕਪਾਹ ਤੇ ਸੀਮਿੰਟ।
4.	ਮਰਮਾਗਾਓਂ	ਗੋਆ	ਕੁਦਰਤੀ	ਕੱਚਾ ਲੋਹਾ, ਮੈਗਨੀਜ਼, ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਤੇ ਖੁਸ਼ਕ ਪਦਾਰਥ।
5.	ਮੰਗਲੌਰ	ਕਰਨਾਟਕ	ਜਵਾਰੀ	ਖਾਦਾਂ, ਖੁਰਾਕੀ ਤੇਲ, ਗ੍ਰੇਨਾਈਟ ਪੱਥਰ, ਕੌਫ਼ੀ ਤੇ ਕੱਚਾ ਲੋਹਾ।
6.	ਕੋਚੀਨ	ਕੇਰਲ	ਕੁਦਰਤੀ	ਰਬੜ ਤੇ ਇਸਦਾ ਸਾਮਾਨ, ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ, ਕਾਜੂ, ਕੌਫ਼ੀ, ਦਵਾਈਆਂ, ਨਾਰੀਅਲ ਤੇ ਇਸ ਦਾ ਸਾਮਾਨ, ਖਾਦਾਂ ਤੇ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਵਸਤਾਂ।
7.	ਤੂਤੀ ਕੌਰਿਨ	ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ	ਕੁਦਰਤੀ	ਕੋਲਾ, ਨਮਕ, ਰਸਾਇਣਕ ਪਦਾਰਥ, ਖੁਰਾਕੀ ਤੇਲ, ਚਾਹ, ਕਪਾਹ ਆਦਿ।
8.	ਚੇਨੱਈ (ਮਦਰਾਸ)	ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ	ਬਨਾਵਟੀ	ਖੱਲਾਂ ਤੇ ਚਮੜਾ, ਤਮਾਕੂ, ਕੱਚਾ ਤੇਲ, ਖਾਦਾਂ, ਕਾਗਜ਼, ਕਪੜਾ।
9.	ਵਿਸ਼ਾਖਾਪਟਮ	ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼	ਕੁਦਰਤੀ	ਅਬਰਕ, ਚਮੜਾ, ਖੱਲਾਂ, ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਖਾਦਾਂ, ਕੱਚਾ ਲੋਹਾ।
10.	ਪਾਰਾਦੀਪ	ਉੜੀਸਾ	ਬਨਾਵਟੀ	ਕੱਚਾ ਲੋਹਾ ਤੇ ਕੋਲਾ।
11.	ਕੋਲਕਾਤਾ	ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ	ਜਵਾਰੀ	ਪਟਸਨ ਤੇ ਇਸ ਦਾ ਸਾਮਾਨ, ਚਾਹ, ਲੋਹਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ, ਲਾਖ, ਅਬਰਕ, ਸੂਤੀ ਕਪੜਾ, ਨਮਕ, ਗੰਧਕ, ਖਾਦਾਂ, ਖਣਿਜ ਤੇਲ, ਕਾਗਜ਼ ਤੇ ਕੋਲਾ।
12.	ਹਲਦੀਆਂ	ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ	ਬਨਾਵਟੀ	ਖਣਿਜ ਤੇਲ, ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਤੋਂ ਬਣੇ ਪਦਾਰਥ, ਖਾਦਾਂ ਤੇ ਖੁਸ਼ਕ ਪਦਾਰਥ।

ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੰਬਈ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਬਣਿਆ ਜਹਾਜ਼ੀ ਸਹਾਰਾ ਖੇਤਰ (Harbour) ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦਾ ਇੱਕ-ਚੌਥਾਈ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਇਥੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਮਰਮਾਗਾਓਂ ਦੂਸਰੀ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਂਡਲਾ (ਗੁਜਰਾਤ) ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਥਾਨ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਨਾ ਕੇਵਲ ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਦਬਾਅ ਘੱਟਿਆ ਹੈ। ਬਲਕਿ ਉੱਤਰੀ ਤੇ ਪੱਛਮੀ ਰਾਜ ਜਿਵੇਂ ਰਾਜਸਥਾਨ, ਹਰਿਆਣਾ, ਪੰਜਾਬ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਜੰਮੂ-ਕਸ਼ਮੀਰ ਜਿਹੇ ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਵੱਡੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਹੈ। ਨਵੀਆਂ ਬਣਾਈਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮੰਗਲੌਰ (ਕਰਨਾਟਕ) ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਥਾਨ ਹੈ। ਨ੍ਹਾਵਾ-ਸ਼ੀਵਾ ਨਵੀਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਭੀੜ-ਭਾੜ ਦੇ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੁਝਾਨ ਭਰੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਮੁੱਖ ਹੈ।

ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਦੇ ਹੀ ਕੋਚੀਨ (ਕੇਰਲ) ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਇਹ ਵੈਂਬਾਨਦ ਝੀਲ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਦੁਆਰ ਤੇ ਹੀ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਕੁਦਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ।

ਇਹਨਾਂ 12 ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਛੋਟੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਉੱਤੇ ਮੱਛੀ ਫੜ੍ਹਨ ਦਾ ਕੰਮ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਨਾਲ ਤੱਟਵਰਤੀ ਵਪਾਰ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਨਦੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਗੰਗਾ, ਬ੍ਰਹਮਪੁੱਤਰ, ਗੋਦਾਵਰੀ, ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ, ਮਹਾਂਨਦੀ ਅਤੇ ਤਾਪਦੀ ਨਦੀਆਂ ਦੇ ਲਗਪਗ 5200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਤੇ ਬੇੜੇ ਚਲਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ (Inland Navigation) ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਯੰਤਰਿਕ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ (Motor Boats) ਵੀ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਕੇਵਲ ਇੱਕ-ਤਿਹਾਈ ਦੂਰੀ ਦਾ ਹੀ ਪ੍ਰਯੋਗ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੁਝ ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲੀਆਂ ਨਹਿਰਾਂ (Navigational Canals) ਵੀ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਪ੍ਰਯੋਗ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਉਮੀਦ ਹੈ ਕਿ ਬ੍ਰਹਮਪੁੱਤਰ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਫ਼ਰਾਕਾ (Farakka) ਅਤੇ ਪਟਨਾ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਗੰਗਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਚਲਾਉਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਲ-ਆਵਾਜਾਈ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਸਤੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਲਾਗਤ ਤੇ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਦੋਹਾਂ ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਘੱਟ ਖਰਚਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਜਾਣ ਲਈ ਭਾਵੇਂ ਸਮਾਂ ਵੱਧ ਲਗਦਾ ਹੈ ਪਰ ਆਵਾਜਾਈ ਖਰਚ ਘੱਟ ਹੋਣ ਤੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਤੱਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਘੱਟ ਕੀਮਤ ਤੇ ਮਿਲਣ ਕਰਕੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਹਾਇਤਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ।

ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਤੇ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ :

ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਨੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਰਾਂਤੀ ਦੇ ਯੁੱਗ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਮਾਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਇੱਕ ਭਾਗ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਭਾਗ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ ਕਈ ਮਹੀਨੇ ਲੱਗ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਪਰ ਮੋਟਰਕਾਰ ਤੇ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਆਉਣ ਨਾਲ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਤਬਦੀਲੀ ਆਈ ਅਤੇ ਹੁਣ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਆਉਣ ਨਾਲ ਕਰਾਂਤੀ ਯੁੱਗ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਹੋਈ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਚਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰਾਜਧਾਨੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਗੱਡੀਆਂ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਜਾਂ ਮੁੰਬਈ ਤੱਕ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ 17 ਘੰਟੇ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹੀ ਯਾਤਰਾ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੇਵਲ ਦੋ ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਫ਼ਰ ਨਾ ਕਿ ਸੱਭ ਤੋਂ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਵਾਲਾ ਬਲਕਿ ਆਰਾਮਦਾਇਕ ਵੀ ਹੈ।

ਇਸ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਦੂਸਰੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਉੱਚੇ-ਨੀਂਵੇ, ਪਹਾੜੀ, ਰੇਗਸਤਾਨੀ, ਸੰਘਣੇ ਬੀੜ-ਜੰਗਲਾਂ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਥੇ ਧਰਾਤਲੀ ਆਵਾਜਾਈ ਰਾਹੀਂ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਉਥੇ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਪਹੁੰਚਣਾ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਸਿਆਚਿਨ ਗਲੇਸ਼ੀਅਰ (ਕਸ਼ਮੀਰ) ਵਰਗੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਿਥੇ ਸਾਡੇ ਸੈਨਿਕ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਸੈਨਿਕਾਂ ਲਈ ਖਾਧ ਪਦਾਰਥ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਮਾਨ ਕੇਵਲ ਹਵਾਈ ਰਸਤੇ ਰਾਹੀਂ ਹੀ ਪਹੁੰਚਾਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹਵਾਈ ਮਾਰਗਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਬੱਚਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਿਨੋ ਦਿਨ ਵੱਧਦੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਸਾਲ 1947 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੇ 3.10 ਲੱਖ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ। 1985 ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੰਖਿਆ ਵੱਧ ਕੇ ਇੱਕ ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਦੱਸ ਸਾਲ ਬਾਦ 1995 ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੰਖਿਆ 2.56 ਕਰੋੜ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਈ ਹੈ। 1953 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖੇਤਰ (Public Sector) ਵਿੱਚ ਦੋ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 'ਇੰਡੀਅਨ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼' ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਅਤੇ 'ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ' ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਉਡਾਨਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿੰਮਾ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ। ਕੁਝ ਸਾਲ ਬਾਦ ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਹੋਣ ਲੱਗਾ ਕਿ 'ਇੰਡੀਅਨ ਏਅਰ-ਲਾਈਨਜ਼' ਦੁਆਰਾ ਅੰਤਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਂ ਘੱਟ ਹਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਸਥਾਨ ਵੀ ਹਨ ਜਿਥੇ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਲ 1981 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੀਸਰੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਸੇਵਾ 'ਵਾਯੂਦੂਤ' ਦੇ ਨਾਂ ਹੇਠ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ।

'ਇੰਡੀਅਨ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼' ਨੇ ਹੁਣ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਦੀਆਂ ਰਾਜਧਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਦੂਸਰੇ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦਿਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੁੱਖ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਸੈਰ ਸਪਾਟਾ ਕੇਂਦਰਾਂ ਲਈ ਵੀ ਇਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਚਾਰ ਮਹਾਂਨਗਰ ਮੁੰਬਈ, ਕੋਲਕਾਤਾ, ਦਿੱਲ੍ਹੀ, ਚੇਨੱਈ ਅਤੇ ਤਿਰੂਵੰਤਪੁਰਮ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ (International Airports) ਹਨ। ਹੁਣ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਦੇ ਰਾਜਸਾਂਸੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਨੂੰ ਵੀ ਅੰਤਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ 81 ਦੂਸਰੇ ਨਾਗਰਿਕ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਅਤੇ 150 ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਸੰਚਾਰ ਕੇਂਦਰ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਗਰਿਕ ਹਵਾਈ ਮੰਤਰੀ ਵਿਭਾਗ (Civil Aviation Ministry) ਦੇ ਪਾਸ ਹੈ। ਸਾਲ 1994-95 ਵਿੱਚ 'ਇੰਡੀਅਨ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼' ਦੇ ਕੋਲ ਲਗਪਗ 62 ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਸਨ। 'ਇੰਡੀਅਨ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਨਵੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਾਂ 'ਏਅਰ ਬਸ-320' ਹੈ।

ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਦੇ ਕੋਲ 26 ਜਹਾਜ਼ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਬੋਇੰਗ 747, ਏਅਰ ਬੱਸ 'ਏ' -310 ਅਤੇ ਏਅਰ ਬੱਸ 'ਬ'-310 ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਲਗਪਗ 60 ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾ ਅਨੁਬੰਧ 1 ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ (British Airways) ਅਤੇ ਲੁਫ਼ਥਾਨਸਾ (Lufthansa) ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਸਸਤਾ ਜ਼ਰੂਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਨਾਲ ਹੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਇੰਨਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਅਜਿਹਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ।

ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਘਰੇਲੂ ਰਸਤਿਆਂ ਤੇ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਨਿੱਜੀਕਰਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਏਅਰ-ਟੈਕਸੀ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਨੂੰਨੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਅਤੇ

ਨਿਯਮਾਂ ਵਿਚ ਢਿੱਲ ਕਰਕੇ ਕੁਝ ਨਿੱਜੀ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਸਹਾਰਾ ਇੰਡੀਆ (Sahara India) ਹਵਾਈ ਸੇਵਾ ਕੰਮ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਖ਼ੁਸ਼ੀ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਆਪਸੀ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਮੁਕਬਾਲਾ ਵਧੇਗਾ। ਇਸ ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਨਾ ਕੇਵਲ ਵੱਧ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਾਲਾ ਬਲਕਿ ਸਸਤਾ ਹੋਣ ਦੀ ਵੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਕੋਚੀਨ (ਕੇਰਲ) ਵਿਖੇ ਬਣਾਉਣ ਦੀਆਂ ਤਿਆਰੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਚੁੱਕੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀਕਰਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਕਰਾਂਤੀਕਾਰੀ ਕਦਮ ਹੋਵੇਗਾ।

ਸੰਚਾਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ

ਅੱਜ ਦੇ ਯੁੱਗ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਵਿਕਸਤ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਆਧੁਨਿਕਤਾ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਸੂਚਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਰਗੇ ਵਿਕਾਸਸ਼ੀਲ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਸੰਚਾਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਿਵੇਸ਼ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੂਰ ਸੰਚਾਰ ਤੇ ਡਾਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਕਿਸੀ ਵੀ ਆਧੁਨਿਕ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਦੋ ਮੁੱਖ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੰਚਾਰ ਮਾਧਿਅਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਸਸਤਾ, ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅਤੇ ਆਮ ਆਦਮੀ ਦੇ ਜੀਵਨ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਮਾਧਿਅਮ ਡਾਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਡਾਕਘਰ ਹਨ। ਸਾਲ 1993-94 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 1.52 ਲੱਖ ਡਾਕ ਘਰ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਡਾਕਘਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਲਗਪਗ 40000, ਚੀਨ ਵਿੱਚ 51000, ਫਰਾਂਸ ਵਿੱਚ 17000 ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਕੋਰੀਆ ਵਿੱਚ 3 ਹਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਡਾਕਘਰ ਸਨ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਾਕਘਰ ਲਗਪਗ 51/2 ਹਜ਼ਾਰ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਔਸਤਨ 21.6 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਖੇਤਰਫ਼ਲ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਾਊਦੀ ਅਰਬ ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ 15 ਵਿਅਕਤੀ ਅਤੇ 5 ਹਜ਼ਾਰ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਵਿੱਚ 8 ਹਜ਼ਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਅਤੇ 62 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਖੇਤਰਫ਼ਲ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁੱਲ 1.52 ਲੱਖ ਡਾਕਘਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 16.0 ਹਜ਼ਾਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਬਾਕੀ 1.36 ਲੱਖ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਲੇ ਹੋਏ ਹਨ।

ਸੰਚਾਰ ਮਾਧਿਅਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਸਸਤਾ, ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੇ ਆਮ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਡਾਕਘਰ ਹਨ। ਸਾਲ 1993-94 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 1.52 ਲੱਖ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਮਾਧਿਅਮ ਡਾਕ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਦ ਸਾਲ 1951 ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 23.3 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਡਾਕ ਵੰਡ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ। ਅੱਜ ਕੱਲ੍ਹ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਾਕਘਰ ਔਸਤਨ 22 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਖੇਤਰਫ਼ਲ ਅਤੇ 5450 ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਾਊਦੀ ਅਰਬ ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ 5079 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅਤੇ 15830 ਲੋਕ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਪੜੋਸੀ ਦੇਸ਼ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ 62 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅਤੇ 8056 ਲੋਕ ਹੈ।

ਡਾਕ ਵੰਡਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਡਾਕ ਸੂਚਕ ਅੰਕ (ਪਿੰਨ ਕੋਡ : ਛੇ ਅੰਕਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ) ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਡਾਕ ਸੇਵਾ (Speed Post) ਚਾਲੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮੁੱਖ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੰਦੇਸ਼ਵਾਹਕ ਸੇਵਾਵਾਂ (Courier Services) ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੰਡ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦਾ ਡਾਕ ਸੂਚਕ ਅੰਕ (ਪਿੰਨ ਕੋਡ) ਕੀ ਹੈ ? ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਡਾਕ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਵਾਲੀ ਹਰੇਕ ਚਿੱਠੀ ਤੇ ਡਾਕ ਸੂਚਕ ਅੰਕ ਲਿਖਦੇ ਹੋ ? ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪਿੰਡ ਕੋਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੇ

ਖ਼ਤ ਨੂੰ ਖੰਭ ਲੱਗ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤੇ ਇਹ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਡਾਕ ਲਿਆਉਣ ਤੇ ਲੈ ਜਾਣ ਦਾ ਕੰਮ ਹਵਾਈ ਤੇ ਧਰਾਤਲੀ ਰਸਤਿਆਂ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਦੀਆਂ ਰਾਜਧਾਨੀਆਂ ਹਵਾਈ ਡਾਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਾਧਨ ਤਾਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ (Telegraph System) ਵੀ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਸੰਨ 2013 ਵਿਚ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਸਾਡੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੰਦੇਸ਼ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਜਲਦੀ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਸੰਦੇਸ਼ ਟੈਲੀ ਪਰਿੰਟਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਾਲ 1947 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ 3324 ਤਾਰ ਘਰ ਸਨ ਜਿਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵੱਧ ਕੇ ਸਾਲ 1996 ਵਿੱਚ 37000 ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਟੈਲੀਫੋਨ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸਾਧਨ ਹੈ। ਅੱਠਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ (1992–97) ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਦੂਰ ਸੰਚਾਰ ਤੇ ਪੂਰੇ ਯੋਜਨਾ ਖਰਚ ਦਾ 3.26% ਖਰਚ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਸ਼ਚਾ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੱਤਵੀਂ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਇਹ ਖਰਚ ਕੇਵਲ 2.03% ਸੀ ਇਸ ਕਰਕੇ ਟੈਲੀਫੋਨ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਰਾਂਤੀਕਾਰੀ ਤਬਦੀਲੀ ਆਈ ਹੈ ਸਿੱਧੇ ਹੀ ਨੰਬਰ ਮਿਲਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸੇਵਾ (S.T.D.) ਦਾ ਨਾ ਕੇਵਲ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਵਿਸਾਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਬਲਕਿ ਨਿੱਜੀਕਰਨ ਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਛੋਟੇ ਛੋਟੇ ਕਸਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੁਣ ਜਗ੍ਹਾ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਟੈਲੀਫੋਨ ਬੂਥ ਦੇਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਥਾਂ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਸਿੱਧੇ ਹੀ ਡਾਇਲ ਕਰਕੇ ਨਾ ਕੇਵਲ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਬਲਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੁਝ ਮਿੰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਗੱਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। 1947–48 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ 321 ਟੈਲੀਫੋਨ ਐਕਸਚੇਂਜ ਸਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਸੰਖਿਆ 82000 ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 21000 ਐਕਸਚੇਂਜ ਹਨ ਅਤੇ 1.26 ਕਰੋੜ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਹਨ। ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਦੂਰ ਸੰਚਾਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਕੇਵਲ ਦੂਰ ਸੰਚਾਰ ਉਪਗ੍ਰਹਿ (Tele-communication Satelites) ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਹੁਣ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅਨੇਕਾਂ ਹੀ ਸਵੈਚਾਲਤ ਐਕਸਚੇਂਜ ਹਨ।

ਮੁੰਬਈ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਟੈਲੀਫੋਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਤੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ 1986 ਵਿੱਚ ਮਹਾਂਨਗਰ ਟੈਲੀਫੋਨ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਲੇਕਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਵਿਦੇਸ਼ ਸੰਚਾਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ 1986 ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕੰਮ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਚਾਰ ਸੇਵਾ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਨਿਪੁੰਨਤਾ ਲਿਆਉਣਾ ਅਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਅੱਠਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਲਈ 800 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਕਰਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਹੈ।

ਸੂਚਨਾ ਤਕਨੀਕ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਤੇ ਫੈਲਾਅ ਅੱਜ ਦੇ ਯੁੱਗ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਦਾ ਪੈਮਾਨਾ ਬਣਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਲੋਕਤੰਤਰ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਮਹੱਤਵ ਹੋਰ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵੱਧ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਲੋਕਤੰਤਰ ਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਸਾਰੀ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਬਿਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੇਡਿਓ, ਟੈਲੀਵਿਜ਼ਨ ਅਤੇ ਕੰਪਿਊਟਰ ਜਨ-ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਇਲੈਕਟਰੋਨਿਕ ਸਾਧਨ ਹਨ। ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਹ ਸਾਧਨ ਸਾਡਾ ਮਨੋਰੰਜਨ ਵੀ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਗਿਣੇ ਚੁਣੇ ਰੇਡਿਓ-ਸਟੇਸ਼ਨ ਸਨ ਜਿਹਨਾਂ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਰੇਡਿਓ ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਸੰਭਵ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਅੱਜ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਕੋਨਾ ਕੋਨਾ ਅਤੇ ਬੱਚਾ-ਬੱਚਾ ਆਕਾਸ਼ਵਾਣੀ (All India Radio) ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਦਾ ਕੰਮ ਰਾਸ਼ਟਰੀ, ਰਾਜਸੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਜਿਹੇ ਤਿੰਨ ਪੱਧਰਾਂ ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਦੇ ਚੈਨਲ ਨਾਗਪੁਰ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਚੈਨਲ ਅਲੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਬੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਆਕਾਸ਼ਵਾਣੀ ਦੁਆਰਾ 23 ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਾਰਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਾਲ 1969 ਵਿੱਚ ਕਾਰੋਬਾਰਕ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਦੇ ਲਈ ਵਿਵਿਧ ਭਾਰਤੀ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅੱਜ ਇਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਵਿਗਿਆਪਨਾਂ ਅਤੇ ਮਨੋਰੰਜਨ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਬੱਚਾ-ਬੱਚਾ ਜਾਣਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਿਧ ਭਾਰਤੀ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਤੱਕ 39 ਕੇਂਦਰ ਹਨ।

ਦੂਰਦਰਸ਼ਨ ਜੋ ਰੇਡਿਓ ਤੋਂ ਇੱਕ ਕਦਮ ਅੱਗੇ ਹੈ ਬੜੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪਸੰਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਲੱਗਾ ਹੈ। ਅੱਜ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਲਗਭਗ 80% ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੂਰਦਰਸ਼ਨ ਤੇ ਸੂਚਨਾ ਅਤੇ ਮਨੋਰੰਜਨ ਦਾ ਆਨੰਦ ਮਾਣ ਰਹੀ ਹੈ। ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਦੂਰਦਰਸ਼ਨ ਦੇ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਪੰਚਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਟੈਲੀਵਿਜ਼ਨ ਸੈੱਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਜਨਵਰੀ 1990 ਤੱਕ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਭਿੰਨ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ 50032 ਸਮੁਦਾਇਕ ਟੈਲੀਵਿਜ਼ਨ ਸੈਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਚੁੱਕੇ ਸਨ। ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਟੈਲੀਵਿਜ਼ਨ ਚੈਨਲਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਦੀ ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਤੁਸੀਂ ਡਿਸ਼ ਐਨਟੀਨੇ ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਚੈਨਲਾਂ ਦਾ ਆਨੰਦ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਅੱਜ ਕੱਲ ਸਟਾਰ ਟੀ.ਵੀ. ਦੇ ਸਮਾਚਾਰ, ਜੀ. ਟੀ. ਵੀ ਦਾ ਆਪਦੀ ਅਦਾਲਤ, ਡਿਸਕਵਰੀ ਚੈਨਲ ਦੀ ਜੰਗਲੀ ਜੀਵਾਂ ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੀਵਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਈ.ਐਸ.ਪੀ. ਐਨ ਦੀਆਂ ਖੇਡ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਆਦਿ ਕਾਫੀ ਲੋਕ ਪਸੰਦ ਪ੍ਰੋਗ੍ਰਾਮ ਬਣ ਰਹੇ ਹਨ। ਸੰਚਾਰ ਮਾਧਿਅਮਾਂ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇੱਕ ਕਰਾਂਤੀਕਾਰੀ ਕਦਮ ਉਠਾ ਕੇ ਪੂਰਨ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਦੇਣ (Full Autonomy) ਲਈ 'ਪ੍ਰਸਾਰ ਭਾਰਤੀ ਬੋਰਡ' ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸਾਲ 1997 ਦੇ ਨੰਬਰ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਬੋਰਡ ਨੇ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਮੰਨੇ ਪ੍ਰਮੰਨੇ ਪੱਤਰਕਾਰ ਸ਼੍ਰੀ ਨਿਖਿਲ ਚੱਕਰਵਤੀ ਇਸ ਬੋਰਡ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲੋਕ ਸੰਚਾਰ ਮਾਧਿਅਮਾਂ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਬਣਾਉਣਾ, ਆਜ਼ਾਦ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਵੱਧ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ। ਹੁਣ ਤਾਂ ਕਈ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਚੈਨਲ ਵੀ ਸਿੱਧੇ ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਭਾਵ ਡੀ.ਟੀ.ਐਚ (ਡਾਇਰੈਕਟ ਟੂ ਹੋਮ) ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਗ ਪਏ ਹਨ।

ਅੱਜ ਕੱਲ੍ਹ ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕ ਮਾਧਿਅਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਪਿਊਟਰ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਲੋਕ ਪਸੰਦ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਮਾਧਿਅਮ ਬਣਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। 21 ਵੀਂ ਸਦੀ ਕੰਪਿਊਟਰ ਸਦੀ ਹੈ। ਕੰਪਿਊਟਰ ਨਾ ਕੇਵਲ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰ ਨੂੰ ਸਾਂਭਣ ਬਲਕਿ ਗਿਣਤੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸੁਨੇਹਿਆਂ ਦੇ ਆਦਾਨ-ਪ੍ਰਦਾਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਫ਼ਾਇਦੇਮੰਦ ਸਾਬਿਤ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਕੰਪਿਊਟਰ ਤੋਂ 'ਇਲੈਕਟ੍ਰੋਨਿਕ ਮੇਲ' (Electronic Mail) ਅਤੇ ਇੰਟਰਨੈਟ (Internet) ਦੇ ਦੁਆਰਾ ਅਸੀਂ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸੰਦੇਸ਼ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਹਰੇਕ ਕੋਨੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਮਿੰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਭੇਜ ਵੀ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਮੰਗਵਾ ਵੀ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਅੱਜ ਕੱਲ੍ਹ ਅਨੇਕਾਂ ਪੱਤਰ ਤੇ ਪੱਤਰਕਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਇੰਟਰਨੈੱਟ ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਰਾਹੀਂ ਸਾਨੂੰ ਕੰਪਿਊਟਰ ਤੋਂ ਮਿਲ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। 'ਸੀ.ਡੀ.ਰੋਮ' (C.D. Rom) ਅਤੇ 'ਸਾਊਂਡ ਬਲਾਸਟਰ ਕਾਰਡ' (Sound Blaster Card) ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਕੰਪਿਊਟਰ ਨੂੰ ਟੈਲੀਵਿਜ਼ਨ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਆਵਾਜ਼ ਤੇ ਤਸਵੀਰ ਜਰੀਏ (Audio-Visual Medium) ਨਾਲ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕਰਕੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਜਮਾਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਤੇ ਰੌਚਿਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹੁਣ ਉਹ ਦਿਨ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੰਪਿਊਟਰ ਦੀ ਹਰ ਪੱਧਰ ਤੇ ਸਿੱਖਿਆ ਦੇ ਇੱਕ ਤਾਕਤਵਰ ਜ਼ਰੀਏ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਲਗੇਗੀ।

ਅਭਿਆਸ

1. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਸ਼ਬਦ ਜਾਂ ਇੱਕ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰ ਦਿਓ :—

1. ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰੀਭਾਸ਼ਾ ਕੀ ਹੈ ?
2. ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਦਿਓ।
3. ਟੈਲੀਵਿਜ਼ਨ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਸੰਚਾਰ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸ ਦਾ ਸਾਧਨ ਹੈ ?
4. ਸੜਕਾਂ ਕਿੰਨੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ?
5. ਪਰਬਤੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ?
6. ਜਲ ਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਧਨਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ?
7. ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਗੁਣਾਂ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ।
8. ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਕੀ ਸਥਾਨ ਹੈ ?
9. ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਔਸਤ ਘਣਤਾ ਕਿੰਨੀ ਹੈ।
10. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਔਸਤ ਘਣਤਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ?
11. ਰਾਸ਼ਟਰੀ–ਮਹਾਂਮਾਰਗ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਦੇ ਕੰਮ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਸ ਦੀ ਹੈ ?
12. ਸੱਤਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਦਰਾਨ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਤੇ ਹਰੇਕ ਸਾਲ ਔਸਤਨ ਕਿੰਨਾ ਖ਼ਰਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ?
13. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੰਸਾਰ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚੇ ਸੜਕ ਮਾਰਗ ਦਾ ਨਾਂ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਸਮੁੰਦਰ ਤਲ ਤੋਂ ਉੱਚਾਈ ਦੱਸੋ।
14. ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ–ਰੱਖਾਵ ਦੇ ਲਈ ਕਿਸ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ?
15. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਕਦੋਂ ਅਤੇ ਕਿਸ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ?
16. ਕੋਂਕਣ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ? ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਰਗ ਦੇ ਦੋ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਵੀ ਦੱਸੋ।
17. ਕੋਂਕਣ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਤੇ ਕਿੰਨੇ ਵੱਡੇ ਪੁਲਾਂ ਅਤੇ ਸੁਰੰਗਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ?
18. ਕੋਂਕਣ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਦਾ ਉਦਘਾਟਨ ਕਦੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ?
19. ਬਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਗੇਜਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲ ਪਟੜੀਆਂ ਹਨ ?
20. ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਚਲਮ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਨਾਂ ਤੇ ਗਤੀ ਦੱਸੋ।
21. 'ਸ਼ਤਾਬਦੀ' ਰੇਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਨਾਂ ਨਾਲ ਕਿਉਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ?
22. 'ਰਾਜਧਾਨੀ' ਰੇਲਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੇ ਕੀ ਅਰਥ ਹਨ ?
23. 'ਪਾਈਪ–ਲਾਇਨ' ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ?
24. ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਿੰਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮੀਲ ਤੱਕ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ?

25. ਭਾਰਤ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰ ਤੱਟ ਰੇਖਾ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ?

26. ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।

27. ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ (Inland Navigation) ਕਿਸ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ?

28. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸਰਵਜਨਕ ਇਕਾਈਆਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ?

29. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਰਵਜਨਕ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦਾ ਕੀ ਨਾਂ ਹੈ ?

30. 'ਵਾਯੂਦੂਤ' ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਕਿਹੜੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ?

31. ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦਾ ਦਰਜਾ ਕਿਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ?

32. ਦੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਕਿਥੇ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ?

33. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਡਾਕਘਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ?

34. ਜਨ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰੌਨਿਕ ਸਾਧਨ ਕੀ ਹਨ ?

35. ਆਕਾਸ਼ਵਾਣੀ ਕਿੰਨੀਆਂ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਸਾਰਨ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ?

36. 'ਪ੍ਰਸਾਰ ਭਾਰਤੀ ਬੋਰਡ' ਦਾ ਗਠਨ ਕਿਸ ਕੰਮ ਦੇ ਲਈ ਹੋਇਆ ਹੈ ? ਇਸ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਚੇਅਰਮੈਨ ਕਿਸ ਨੂੰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ?

II. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸੰਖੇਪ ਉੱਤਰ ਦਿਓ :—

1. ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਸ਼ਟਰ ਦੀ ਜੀਵਨ ਰੇਖਾ ਕਿਉਂ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ?

2. ਕੀ ਅੱਜ ਦੇ ਸੰਸਾਰ ਨੂੰ 'ਗਲੋਬਲ ਪਿੰਡ' ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ?

3. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੜਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਖੇਤਰੀ ਅਸਤੁੰਲਨ ਨੂੰ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਸਹਿਤ ਸਮਝਾਉ।

4. ਦੇਸ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਸੰਸਾਰ ਬੈਂਕ ਤੋਂ ਕਰਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ?

5. ਸੀਮਾਵਰਤੀ ਸੜਕਾਂ ਕਿਹੜੇ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਸੀਮਾਵਰਤੀ ਖੇਤਰਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

6. ਲੇਹ-ਮਨਾਲੀ ਸੀਮਾਵਰਤੀ ਮਾਰਗ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ ?

7. "ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਅਦਾਰਾ ਹੈ"। ਇਸ ਕਥਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰੋ।

8. ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਰਾਜ ਦੇ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਕਿਹੜੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ?

9. ਤੰਗ ਪਟੜੀ ਦੀਆਂ ਰੇਲਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕਿਉਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ?

10. ਕੁਝ ਮੁੱਖ ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਤੇ ਰਾਜਧਾਨੀ ਰੇਲਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।

11. ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਾਂ ਦੀ 'ਕੰਟੇਨਰ' ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ।
12. ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਾਂ ਦੀ 'ਮੈਟਰੋ' ਰੇਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ।
13. ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕੀ ਲਾਭ ਹਨ ?
14. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ (Internal Navigation) ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕਰੋ।
15. ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀਕਰਣ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਨੀਤੀਗਤ ਪ੍ਰੀਵਰਤਨ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
16. ਡਾਕ ਸੂਚਕ ਅੰਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਡਾਕ ਵਿਵਸਥਾ ਤੇ ਕੀ ਅਸਰ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ?
17. 'ਵਿਵਿਧ ਭਾਰਤੀ ਸੇਵਾ' ਕਿਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਸੇਵਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ (14) ਜਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕੀ ਲਾਭ ਹਨ ?
18. ਸੜਕ ਤੇ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਕਰੋ।
19. ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਕਮਜ਼ੋਰੀਆਂ ਕੀ ਹਨ ?
20. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹੱਤਵ ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉ।
21. ਸੀਮਾਵਰਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਉ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ-ਪੂਰਵਕ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
22. ਆਧੁਨਿਕ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ?
23. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਬੱਸ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਸਹਿਤ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
24. ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਕੀ ਯੋਗਦਾਨ ਹੈ ?
25. ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਦੀਆਂ ਭਵਿੱਖਤ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦਿਉ।
26. ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਰੇਲਾਂ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਮੁੱਖ ਮੰਤਵਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
27. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਲ ਮਾਰਗਾਂ ਦਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਨਾਲ ਕੀ ਮਹੱਤਵ ਹੈ ?
28. ਦੇਸ਼ ਦੀ ਨਵੀਂ ਆਰਥਿਕ ਨੀਤੀ ਦਾ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।

III. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਉੱਤਰ ਦਿਓ :—

1. ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਬਾਅਦ ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਆਈ ਤੇਜ਼ੀ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
2. ਭਾਰਤ ਵਿੱਤ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਗੁਣ ਤੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਸਮੇਤ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
3. "ਕੋਂਕਣ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਨਿਰਮਾਣ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਇਤਿਹਾਸ ਦਾ ਇੱਕ ਬੇਜੋੜ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ।" ਇਸ ਕਥਨ ਦੀ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰੋ।
4. ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਪ੍ਰੋਗ੍ਰਾਮ ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕਰੋ।
5. ਪਾਈਪ-ਲਾਈਨ ਆਵਾਜਾਈ ਸੁਵਿਦਾ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਸਹਿਤ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।

6. "ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਨੇ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਾਂਤੀਕਾਰੀ ਯੁੱਗ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।" ਇਸ ਕਥਨ ਦੀ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
7. ਸੰਚਾਰ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਹੋਏ ਕਰਾਂਤੀਕਾਰੀ ਪ੍ਰੀਵਰਤਨਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।

V. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਨਕਸ਼ੇ 'ਤੇ ਦਰਸਾਓ—

1. ਪੰਜ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹਾਂਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਅਤੇ ਅੰਤ ਦੇ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਲਿਖੋ।
2. ਲੇਹ–ਮਨਾਲੀ ਸੜਕ ਮਾਰਗ।
3. ਗੋਆ ਤੋਂ ਮੰਗਲੌਰ ਤੱਕ ਦਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ।
4. ਕਾਲਕਾ–ਸ਼ਿਮਲਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਚਾਰ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨਾਲ।
5. ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ–ਜੋਧਪੁਰ ਰੇਲ ਮਾਰਗ–ਪੰਜ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨਾਲ।
6. ਦਿੱਲੀ–ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ–ਜੈਪੁਰ ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਰੇਲਾਂ ਦੇ ਰੇਲ ਮਾਰਗ।
7. ਗੁਹਾਟੀ–ਤਿਰੂਵੰਤਪੁਰਮ ਰੇਲ ਮਾਰਗ–ਮੁੱਖ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨਾਲ।
8. ਹਜ਼ੀਰਾ–ਵਿਜੇਪੁਰ–ਜਗਦੀਸ਼ਪੁਰ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ।

ਪਾਠ 10

ਜਨਸੰਖਿਆ

ਜਨਸੰਖਿਆ : ਇੱਕ ਸਾਧਨ ਦੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਤੋਂ—ਬੌਧਿਕ ਤੇ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਨਾਗਰਿਕ ਹੀ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਅਤੇ ਵੱਡਮੁੱਲਾ ਸਾਧਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਚਾਹੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਰਹੱਦਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਫਿਰ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣਾ ਹੋਵੇ, ਸੁਹਿਰਦ ਅਤੇ ਨਿਪੁੰਨ ਨਾਗਰਿਕ ਹੀ ਠੋਸ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾਬੱਧ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਭਰਪੂਰ ਸਹਾਰਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਅੱਜ ਦੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਸੰਸਾਰ (Knowledge and Information based World) ਵਿੱਚ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਸਰਦਾਨ ਸਥਾਨ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹੁਣ ਸੰਸਾਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਵਿਕਾਸਸ਼ੀਲ ਦੇਸ਼ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵੱਲ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਲੱਗ ਪਏ ਹਨ। ਬੱਚਿਓ ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਸੋਚ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਜਿਹਾ ਕਿਉਂ ਹੈ ? 'ਏਸ਼ੀਅਨ ਟਾਈਗਰ' ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੇ ਵਾਲੇ ਦੱਖਣੀ ਕੋਰੀਆ, ਤਾਈਵਾਨ ਹਾਂਗਕਾਂਗ, ਸਿੰਘਾਪੁਰ ਤੇ ਮਲੇਸ਼ੀਆ ਆਦਿ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਬੜੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋ ਰਹੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਸਿਹਰਾ ਪਿਛਲੇ ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉੱਥੇ ਹੋਏ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਾਰੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਕੇਵਲ ਸਿੱਖਿਆ, ਤਕਨੀਕੀ ਨਿਪੁੰਨਤਾ, ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਪਾਲਣ-ਪੋਸ਼ਣ ਜਿਹੇ ਸੂਚਕਾਂ ਨੂੰ ਬਲਕਿ ਮਨੁੱਖੀ ਚਾਲਚਲਨ ਤੇ ਸੋਚ ; ਸਭਿਅਤਾ ਤੇ ਸੰਸਕ੍ਰਿਤੀ, ਜਾਤਾਂ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਣ ਜਿਹੇ ਸੂਚਕਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਬਾਅਦ ਹੀ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਸੰਪੂਰਨ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਬਣ ਸਕੇਗਾ।

ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੁਣ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵੱਲ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਤਵੱਜੋ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਭਾਰਤੀ ਆਧਾਰ ਵਾਲੇ ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰੀ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਅਮਰਤਿਆ ਸੇਨ ਤੇ ਮੁਤਾਬਕ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਲ ਪੂਰਣ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇਣਾ ਭਾਰਤੀ ਯੋਜਨਾਵਾਂ (Indian Planning) ਦੀ ਸਭ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਅਤੇ ਦੁਖਦਾਈ ਭੁੱਲ ਹੈ। ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਡੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਅਸਫਲਤਾਵਾਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੰਨਦੇ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਤੇ ਪੂਰਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਕਰਕੇ ਆਜ਼ਾਦ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਲਾਭ ਗ਼ਰੀਬਾਂ, ਇਸਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮਾਜਕ ਦੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਅਤੇ ਦੱਬੇ-ਕੁਚਲੇ ਵਰਗਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਸਕਿਆ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਸਮਾਜਿਕ, ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਅਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਅੱਜ ਕੱਲ੍ਹ ਜੋ ਜਾਤ, ਧਾਰਮਿਕ ਅਤੇ ਕੇਤਰੀ ਅੰਦੋਲਨ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਖਣ ਨੂੰ ਮਿਲ ਰਹੇ ਹਨ ਇਹਨਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵੱਲ ਪੂਰਾ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇਣਾ ਵੀ ਹੈ।

ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਹੀ ਇਸ ਪਾਠ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀਆਂ ਅਨੇਕਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਵੰਡ, ਘਣਤਾ, ਵਾਧਾ, ਉਮਰ, ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ, ਪੇਂਡੂ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਵੰਡ, ਸਿੱਖਿਆ, ਆਰਥਿਕ ਬਣਤਰ ਆਦਿ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਭਾਰਤ : ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਗਿਣਤੀ

ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਵਾਧਾ ਤੇ ਵੰਡ :

ਭਾਰਤ ਉਪਮਹਾਂਦੀਪ ਸੰਸਾਰ ਦੇ ਕੁਝ ਗਿਣੇ ਚੁਣੇ ਉਹਨਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਵਸੇਬਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਪ੍ਰਾਚੀਨ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ-ਮਹਾਂਦੀਪ ਵਿੱਚ ਸੰਸਾਰ ਦੀ ਪੁਰਾਤਨ ਸਭਿਅਤਾ ਵਿੱਚੋਂ ਸਿੰਧ ਘਾਟੀ ਦੀ ਸਭਿਅਤਾ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਇੱਕ ਸਭਿਅਤਾ ਦਾ ਜਨਮ ਤੇ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਅੰਦਾਜ਼ੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਕਬਰ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਸੰਨ 1605 ਈ: ਵਿੱਚ) 10 ਕਰੋੜ ਸੀ। 1750 ਵਿੱਚ 19 ਕਰੋੜ ਅਤੇ 1850 ਵਿੱਚ 23.3 ਕਰੋੜ ਹੋਣ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਨਸੰਖਿਆ ਸਧਾਰਣ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਵੱਧਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਲੜਾਈਆਂ, ਮਹਾਂਮਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਲ (ਸੋਕਾ) ਪੈਣ ਤੇ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਅਜੋਕੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਤਬਦੀਲੀ ਆਈ ਹੈ। ਮਹਾਂਮਾਰੀ ਤੇ ਭੁੱਖਮਰੀ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੌਤਾਂ ਉੱਤੇ ਆਧੁਨਿਕ ਡਾਕਟਰੀ ਵਿਗਿਆਨ ਅਤੇ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨੇ ਕਾਬੂ ਪਾ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਜੋ 1901 ਵਿੱਚ 23.8 ਕਰੋੜ ਸੀ, 1951 ਤੱਕ 35.9 ਕਰੋੜ, 2001 ਤੱਕ 102.7 ਕਰੋੜ ਤੇ 2011 ਤੱਕ 121 ਕਰੋੜ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਸਦੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਹੁਣ ਤੱਕ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਲਗਪਗ 5 ਗੁਣਾ ਅਤੇ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਹੁਣ ਤੱਕ ਲਗਪਗ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸਾਰਣੀ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ—

ਸਾਰਣੀ 10.1 ਭਾਰਤ : ਜਨ ਸੰਖਿਆ, 1901-2011

ਸਾਲ	ਜਨਸੰਖਿਆ	ਦਹਾਕੇ ਵਾਲੀ ਵਾਧਾ ਦਰ (ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ)	ਔਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਐਕਸਪੋਨੇਸ਼ੀਅਲ ਵਾਦਾ ਦਰ (ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ)	1901 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੱਧਦੀ ਹੋਈ ਵਾਧਾ ਦਰ
1901	23,83,96,327	—	—	—
1911	25,20,93,390	+0.75	0.56	+5.75
1921	25,13,21,213	−0.31	−0.03	+5.42
1931	27,89,77,238	+11.00	1.04	+17.02
1941	31,86,60,580	+14.22	1.33	33.67
1951	36,10,88,090	+13.31	1.25	+51.47
1961	43,92,34,771	+21.51	1.96	+84.25
1971	54,81,59,652	+24.80	2.20	+129.94
1981	68,33,29,097	+24.66	2.22	+186.64
1991	84,63,02,688	+23.86	2.14	+255.00
2001	1.02,70,15,421	+21.34	1.93	+330.80
2011	1,21.01.93.422	+17.64	1.79	+366.74

ਸਰੋਤ : ਸੈਨਸਿਜ਼ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, 2001, ਫਾਈਨਲ ਪਾਪੂਲੇਸ਼ਨ ਟੋਟਲਜ਼।

ਇਸ ਸਾਰਣੀ ਤੋਂ ਕੁਝ ਨਤੀਜੇ ਕੱਢੋ। ਦੇਖੋ ਕਿ 1921 ਤੇ 1951 ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੱਸੋਂ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਸਾਲ 1921 ਤੇ 1951 ਨੂੰ 'ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵਿਭਾਜਕ' ਦੇ ਸਾਲ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਮੌਤ ਦਰ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਘੱਟਣਾ ਵੀ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਥੇ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਐਨੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਚੀਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੂਸਰਾ ਨੰਬਰ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਨਸੰਖਿਆ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਅਤੇ ਰੂਸ ਸੰਘ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੀ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਸੱਤ ਗੁਣਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੱਸਦੀ ਹੈ।

ਵਿਸ਼ਾਲ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਨਤੀਜੇ :

ਐਨੀ ਵੱਡੀ ਤੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਦੇ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁੱਝ ਲਾਭਕਾਰੀ ਤੇ ਕੁਝ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਹਨ। ਲਾਭਕਾਰੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੰਨੀ ਵੱਡੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਕਾਰਣ ਹੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਧਾਕ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਨਾਲ ਹੀ ਇਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਬਾਜ਼ਾਰ ਭਾਰਤੀ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਜਨ ਸ਼ਕਤੀ ਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਵਿਸ਼ਾਲ ਦੇਸੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਤੇ ਜਨਸ਼ਕਤੀ ਮਿਲ ਕੇ ਤੇਜ਼ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਇੰਨੀ ਵੱਡੀ ਵੱਸੋਂ ਦੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਸਾਧਨਾਂ ਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਬਾਅ, ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਧਾਰ ਤੇ ਆਮਦਨ ਤੇ ਆਵਾਸ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ, ਲੰਬੀਆਂ ਕਤਾਰਾਂ, ਵੱਡੇ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਸਮੂਹ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਆਦਿ ਮੁੱਖ ਹਨ।

ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਅੰਤਰ ਸੂਬਾਈ ਵਖਰੇਵੇਂ :

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ 29 ਰਾਜ ਹਨ ਅਤੇ 7 ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਤ ਖੇਤਰ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ 121 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਇਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਇੱਕ ਰਾਜ ਦੀ ਔਸਤ ਜਨਸੰਖਿਆ ਲਗਪਗ 4 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਲਾ ਰਾਜ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਲਗਪਗ 20 ਕਰੋੜ ਲੋਕ ਵਸਦੇ ਹਨ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਲਾ ਰਾਜ ਸਿੱਕਿਮ ਹੈ ਜਿਥੇ ਕੇਵਲ 6 ਲੱਖ ਲੋਕ ਹੀ ਵਸਦੇ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 5 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਲੇ ਦੱਸ ਰਾਜ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਬਿਹਾਰ, ਝਾਰਖੰਡ, ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ, ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ, ਆਂਧਰਾ-ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਰਾਜਸਥਾਨ, ਕਰਨਾਟਕ ਅਤੇ ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਖੇਤਰ (National Capital Region) ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਜੋ ਇੱਕ ਕੇਂਦਰ ਸਾਸਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਇਕ ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਸਰੇ ਨੰਬਰ ਤੇ ਅੱਠ ਰਾਜ ਅਜਿਹੇ ਹਨ ਜਿਥੇ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ 50 ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਕਿਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮਿਜ਼ੋਰਮ, ਅਰੁਣਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਨਾਗਾਲੈਂਡ, ਮੇਘਾਲਿਆ, ਮਣੀਪੁਰ, ਗੋਆ ਤੇ ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਆਪਣੇ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ 2.75 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਕੁੱਝ ਵੱਧ ਹੈ। ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਪੰਜਾਬ ਭਾਰਤ ਦੇ 29 ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 16ਵੇਂ ਸਥਾਨ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਲਗਪਗ 2.5% ਜਨਸੰਖਿਆ ਸਾਡੇ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਸਦੀ ਹੈ।

ਅੱਗਲੇ ਪੰਨੇ ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵੰਡ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਜੀ ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਅਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਰਾਜ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਇਸੀ ਆਧਾਰ ਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਰਾਜ ਸਿੱਕਿਮ ਤੋਂ ਲਗਭਗ

374 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੈ। ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਇੰਨੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਅਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦਾ ਕੁਝ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਕੇਂਦਰ ਦੁਆਰਾ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿੱਤੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ; ਵੱਡੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਅਲੱਗ ਤੌਰ ਤੇ ਛੋਟੇ ਰਾਜ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਉੱਠਣ ਵਾਲੀਆਂ ਆਵਾਜ਼ਾਂ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਕਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਇਸ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਅਸਮਾਨ ਵੰਡ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਹਨ।

ਸਾਰਣੀ 10.2 ਭਾਰਤ ਦੇ ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ

ਲੜੀ ਨੰ. ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਨਾਂ	ਖੇਤਰਫਲ (ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ)	ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ	ਘਣਤਾ (ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵ. ਕਿਮੀ.)	ਸਾਖਰਤਾ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ	ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਔਰਤਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਪ੍ਰਤੀ 1000 ਪੁਰਸ਼
ਭਾਰਤ	32,87,263	1,210,193, 422/382		74.04	940
ਰਾਜ					
1. ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼	1,60,205	4,93,18,668	–	–	–
2. ਅਰੁਣਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼	83,743	13,82,611	17	66.95	920
3. ਅਸਾਮ	78,438	31,1,69,272	397	73.18	954
4. ਬਿਹਾਰ	94,180	10,38,04, 637	1102	63.82	916
5. ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ	135,039	25,54,0196	189	71.04	991
6. ਗੋਆ	3,702	14,56,723	394	87.04	968
7. ਗੁਜਰਾਤ	1,96,024	6,03,83,628	308	79.31	918
8. ਹਰਿਆਣਾ	44,212	2,53,58,081	573	76.64	877
9. ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼	55,673	68,56,509	123	83.78	974
10. ਜੰਮੂ ਅਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ	232,236	1,25,48,926	56	68.74	883
11. ਝਾਰਖੰਡ	79,614,	3,29,66,238,	414	67.63	947
12. ਕਰਨਾਟਕ	191,791	6,11,30,704	319	75.60	968
13. ਕੇਰਲ	38,863	3,33,87,677	859	93.91	1084
14. ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼	308,087	7,25,97,565	236	70.63	930
15. ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ	307,713	11,23,72,972	365	82.91	946
16. ਮਨੀਪੁਰ	22,327	27,21,756	122	79.85	987
17. ਮੇਘਾਲਿਆ	22.492	29,64,007	132	755	986
18. ਮਿਜ਼ੋਰਮ	21,081	10,91,014	52	91,58	975
19. ਨਾਗਾਲੈਂਡ	16,579	19,80,602	119	80.11	931

20. ਉੜੀਸਾ	1,55,707	4,19,47,358	269	73.45	978
21. ਪੰਜਾਬ	50,362	2,77,04,236	550	76.68	893
22. ਰਾਜਸਥਾਨ	342,239	6,86,21, 012	201	67.06	926
23. ਸਿੱਕਿਮ	70,96	6,07,688	86	82.20	889
24. ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ	130,058	7,21,38,958	555	80.33	997
25. ਤੇਲੰਗਾਨਾ	1,14,840	3,53,46,865	–	–	–
26. ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ	10,486	36,71,032	250	87.75	961
27. ਉਤਰਾਖੰਡ	5,3331	1,01,16,752	189	79.63	991
28. ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼	240,928	19,95,81,477	828	69.72	908
29. ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ	88,752	9,13,47,736	1102	77.08	947
ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼					
1. ਅੰਡੇਮਾਨ ਅਤੇ ਨਿਕੋਬਾਰ	8,249	79,944	46	86.27	878
2. ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ	114	10,54,686	9252	86.43	818
3. ਦਾਦਰ ਅਤੇ ਨਗਰ ਹਵੇਲੀ	491	342,853	698	77.65	775
4. ਦਮਨ ਅਤੇ ਦੀਵ	112	2,42,911	2,169	87.07	618
5. ਦਿੱਲੀ (N.C.T)	1,483	1,67,53,235	9340	86.34	866
(ਨੈਸ਼ਨਲ ਕੈਪੀਟਲ ਟੈਰੀਟਰੀ) (N.C.T.)					
6. ਲਕਸ਼ਦੀਪ	32	64,429	2013	92.28	946
7. ਪੁਡੂਚੇਰੀ	492	1,244,464	2598	86.55	1038

ਸਾਧਨ : ਸੈਂਨਸਿਜ਼ ਆਫ ਇੰਡੀਆ 2011 : ਪ੍ਰਾਵੀਜ਼ਨਲ ਪਾਪੂਲੇਸ਼ਨ ਟੋਟਲਜ਼ ਸੀਰੀਜ਼—1 ਪੇਪਰ—1 ਆਫ਼ 2001 ਇੰਡੀਆ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਐਂਡ ਸੈਨਸਿਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਭਾਰਤ,

ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਵੰਡ ਅਤੇ ਘਣਤਾ :

ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਸਰੂਪ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਤੱਤਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਆਧਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਨਾਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਸਰੂਪ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਥੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਨੂੰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਧਰਾਤਲੀ ਵਿਸਤਾਰ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਘਣਤਾ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਅੰਤਰ ਬਾਰੇ ਸਪਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਵੱਸੋਂ ਦੀ ਵੰਡ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਨ, ਸਾਲ ਅਤੇ ਘਣਤਾ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਅਨੁਪਾਤ ਤੋਂ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਤੋਂ ਇਹੀ ਅਰਥ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਖੇਤਰੀ ਰੂਪ (Pattern) ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਇੱਕ ਜਗ੍ਹਾਂ ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ (Nucleated) ਹੈ ਜਾਂ ਗੁੱਛੇਦਾਰ ਇਕੱਠਾ ਜਮਾਓ (Agglomerated) ਹੈ ਜਾਂ ਫਿਰ ਲਾਈਨਦਾਰ (Linear) ਹੈ, ਆਦਿ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਘਣਤਾ ਵਿੱਚ ਮਨੁੱਖ ਅਤੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚਲੇ ਅਨੁਪਾਤ ਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਸੰਬੰਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਆਕਾਰ ਤੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਨੁੱਖੀ ਬਸਤੀਆਂ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ ਬਹੁਤ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮਨੁੱਖੀ ਨਿਵਾਸਯੋਗ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਉਪਜਾਊਪਣ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਇੱਕ ਖੇਤੀ ਪ੍ਰਧਾਨ ਦੇਸ਼ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵੰਡ ਦਾ ਖੇਤਰੀ ਰੂਪ ਖੇਤੀ ਉਤਪਾਦਕਤਾ (Agricultural Productivity) ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਜਿਹੜੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖੇਤੀ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਵੱਧ ਹੈ ਵੱਸੋਂ ਵੀ ਉਨੀ ਹੀ ਵੱਧ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਖੇਤੀ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਦਰਤੀ ਤੱਤਾਂ (Natural Physical Factors) ਦਾ ਵੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਰੂਪ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਯੋਗਦਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵੰਡ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਹਨ—

1. ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਬਹੁਤ ਅਸਮਾਨ ਹੈ। ਜਿਥੇ ਨਦੀਆਂ ਦੀਆਂ ਘਾਟੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਤੇ ਤੱਟਵਰਤੀ ਮੈਦਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਬਹੁਤ ਸੰਘਣੀ ਹੈ ਉਥੇ ਪਰਬਤੀ, ਮਾਰੂਥਲੀ ਅਤੇ ਕਾਲ ਪੀੜਤ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਬਹੁਤ ਵਿਰਲੀ ਹੈ। ਇਥੇ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਪਹਾੜੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੇ 16% ਖੇਤਰ ਤੇ ਕੇਵਲ 3 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਨਸੰਖਿਆ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਮੈਦਾਨਾਂ ਦੇ 18% ਖੇਤਰ ਤੇ 40% ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਸਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੇ 9% ਖੇਤਰ ਤੇ ਕੇਵਲ 6 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਸੋਂ ਨਿਵਾਸ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਧੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਤਾਂ ਔਸਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਸੋਂ ਵਸਦੀ ਹੈ।

2. ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਲਗਪਗ ਤਿੰਨ-ਚੌਥਾਈ ਭਾਗ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਚੌਥਾਈ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਸਦਾ ਹੈ। ਪੇਂਡੂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਸਾਢੇ ਪੰਜ ਲੱਖ ਪੇਂਡੂ ਬਸਤੀਆਂ (Rural Settlements) ਵਿੱਚ ਦੂਰ ਦੂਰ ਤੱਕ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਭਾਰੀ ਵਾਸਾ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਦੋ-ਤਿਹਾਈ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਬਾਦੀ ਵਾਲੇ 302 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵੰਡ ਤੋਂ ਕੋਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਦੂਰ ਦੂਰ ਫੈਲੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਆਕਾਰ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਜੋੜਨਾ ਅਤੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਬਣਾਉਣਾ, ਸਿੱਖਿਆ, ਪਾਣੀ ਦੀ ਪੂਰਤੀ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਤੇ ਸਿਹਤ ਵਰਗੀਆਂ ਅਨੇਕਾਂ ਮੌਲਿਕ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਨਾ ਕੇਵਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਹਿੰਗਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਬੇਹੱਦ ਮੁਸ਼ਕਲ ਵੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ, ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨਤਾ, ਮਕਾਨਾਂ ਦੀ ਘਾਟ, ਪਾਣੀ ਦੀ ਘਾਟ ਵਰਗੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਹਨ।

3. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ਦੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਘੱਟ ਗਿਣਤੀ, ਫਿਰਕਿਆਂ ਦਾ ਰਣਨੀਤੀ ਦੇ ਪੱਖੋਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਅਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਬਾਹਰਲੇ ਸੀਮਾਵਰਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਸਣਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ-ਪਾਕ ਸਰਹੱਦ ਦੇ ਪਾਸ ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਾਂ ਅਤੇ ਜੰਮੂ-ਕਸ਼ਮੀਰ ਵਿੱਚ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧੇਰੇ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਚੀਨ ਤੇ ਬਰਮਾ (ਮਿਆਂਮਾਰ) ਦੀਆਂ ਸਰਹੱਦਾਂ ਨੇ ਨਾਲ ਈਸਾਈ ਧਰਮ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਇਕੱਠ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ਦੀਆਂ ਅਨੇਕਾਂ ਸਮਾਜਿਕ, ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਗੁੰਝਲਾਂ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

4. ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਤਾਂ ਤੱਟਵਰਤੀ ਮੈਦਾਨਾਂ ਅਤੇ ਨਦੀ ਘਾਟੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਭਰਮਾਰ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਪਹਾੜੀ, ਪਠਾਰੀ ਅਤੇ ਰੇਗਸਤਾਨੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਵਿਰਲੀ ਹੈ। ਜਨਸੰਖਿਆ

ਦੀ ਵੰਡ ਨੂੰ ਨਕਸ਼ੇ ਤੋਂ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਦ ਇਹ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵਿਭਾਜਨ' (Demographic Divide) ਵਰਗੀ ਲੱਗਦੀ ਹੈ।

ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ (Density of Population)

ਭਾਰਤ ਦੀ 12101 ਲੱਖ ਜਾਂ 121.0 ਕਰੋੜ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇਸ਼ ਦੇ 32.8 ਲੱਖ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੇ ਵਸਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਚਲੀਏ ਕਿ ਜਨਸੰਖਿਆ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਤੌਰ ਤੇ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ 382 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਔਸਤ ਘਣਤਾ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਖੇਤਰੀ ਪੱਧਰ ਤੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਅੰਤਰ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ 1102 ਹੈ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ 17 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅਰੁਣਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸ਼ਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅੰਤਰ ਹੋਰ ਵੀ ਤਿੱਖਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਸੰਘੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਵੱਸੋਂ ਦੀ ਘਣਤਾ 9340 ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਡਮਾਨ ਅਤੇ ਨਿਕੋਬਾਰ ਦੀਪ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 46 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 10.2 ਨੂੰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਨਕਸ਼ੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਉੱਤਰ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਗੰਗਾ ਦੇ ਡੈਲਟਾਈ ਖੇਤਰਾਂ ਤੱਕ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਪੂਰਬੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟਵਰਤੀ ਮੈਦਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਲਟ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੱਧਵਰਤੀ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਲਗਣ ਵਾਲੇ ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ, ਰਾਜਸਥਾਨ, ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ, ਉੜੀਸਾ ਜਿਹੇ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਘਣਤਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਹਿਮਾਲਿਆਈ ਖੇਤਰ ਵੀ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਘੱਟ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਲਾ ਖੇਤਰ ਬਣਦਾ ਹੈ।

ਖੇਤਰੀ ਵੰਡ ਅਨੁਸਾਰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੱਧ ਘਣਤਾ (400 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ) ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਸਤਲੁਜ, ਗੰਗਾ, ਬ੍ਰਹਮਪੁੱਤਰ, ਮਹਾਂਨਦੀ, ਗੋਦਾਵਰੀ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਅਤੇ ਕਾਵੇਰੀ ਨਦੀਆਂ ਦੇ ਡੈਲਟਾਈ ਭਾਗ ਹਨ ਜਿਥੇ ਉਪਜਾਊ ਮਿੱਟੀ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਵਰਖਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਖੇਤੀ ਦਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੱਡੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਲੁਧਿਆਣਾ, ਗੁੜਗਾਓਂ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਖੇਤਰ ਦਿੱਲੀ, ਕਾਨ੍ਹਪੁਰ, ਪਟਨਾ, ਕੋਲਕਾਤਾ, ਮੁੰਬਈ, ਚੇਨੱਈ, ਅਹਿਮਾਦਾਬਦ, ਬੰਗਲੌਰ ਅਤੇ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਦੇ ਆਸਪਾਸ ਵੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੱਧ ਘਣਤਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਤਲ ਮੈਦਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਚੰਗੀ ਵਰਖਾ ਅਤੇ ਸਿੰਜਾਈ ਨਾਲ ਸੰਘਣੀ ਖੇਤੀ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਕਸਤ ਹੋਏ ਹਨ ਉਥੇ ਹੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਵੱਧ ਹੀ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਨਕਸ਼ੇ ਤੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ? ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਣ ਲੱਭ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਇੱਥੇ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਘਣਤਾ ਕਿਉਂ ਹੈ ? ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਭੌਤਿਕ ਬਣਤਰ, ਵਰਖਾ ਵੰਡ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਦੇ ਵਿਚਾਲੇ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਸੰਬੰਧ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ?

ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘੱਟ ਘਣਤਾ (200 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘੱਟ) ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਅਜਿਹੇ ਹਨ ਜੋ ਭੌਤਿਕ ਕਮਜ਼ੋਰੀਆਂ (Physically handicapped) ਨਾਲ ਭਰੇ ਪਏ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਹਿਮਾਲਿਆ ਪਰਬਤ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜੰਮੂ ਕਸ਼ਮੀਰ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਉੱਤਰਾਂਚਲ, ਅਰੁਣਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਸਿੱਕਿਮ, ਨਾਗਾਲੈਂਡ, ਮਨੀਪੁਰ, ਮਿਜ਼ੋਰਮ, ਮੇਘਾਲਿਆ ਤੇ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੇ ਮਾਰੂਥਲੀ ਭਾਗ,

ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਦਲਦਲੀ ਖੇਤਰ; ਅਤੇ ਮੱਧ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪ੍ਰਾਇਦੀਪ ਪਠਾਰ ਵਿੱਚ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ, ਪੂਰਬੀ ਮਹਾਂਰਾਸ਼ਟਰ, ਪੱਛਮੀ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗ ਹਨ।

ਇਹਨਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਭਾਗ ਵੱਧ ਵਸੋਂ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਔਸਤ ਜਨਸੰਖਿਆ ਘਣਤਾ (200–300 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ) ਦੇ ਖੇਤਰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਆਮਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਖੇਤਰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਘੱਟ ਅਤੇ ਵੱਧ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਆ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਘੱਟ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਅਤੇ ਘਣਤਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਖੇਤਰੀ ਅਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ।

1. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਵਾਇਤੀ ਚਾਵਲ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰ (Traditional rice producin) ਲੋਕਤੰਤਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵੱਧ ਸੰਘਣੀ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਹਨ। 54% ਵੋਟਰ

2. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੂਸਰਾ ਸਥਾਨ ਕਣਕ ਉਤਪਾਦਿਕ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਚਾਵਲ ਅਤੇ ਕਣਕ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਦਾ ਅੰਤਰ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਘੱਟ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਚਾਵਲ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪੂਰਬੀ ਰਾਜ ਜਿਵੇਂ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਬਿਹਾਰ ਉੜੀਸਾ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਵਾਸ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ ਇਸ ਕਰਕੇ ਪੰਜਾਬ, ਹਰਿਆਣਾ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਣਕ ਉਤਪਾਦਕ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

3. ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਵਿੱਚ ਤੀਸਰਾ ਸਥਾਨ ਬਾਜਰਾ ਅਤੇ ਜਵਾਰ ਉਤਪਾਦਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਕਿ ਘੱਟ ਘਣਤਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਲੱਗ ਅਲੱਗ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਅਤੇ ਉਪਜ–ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਗੂੜ੍ਹਾ ਸੰਬੰਧ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

4. ਭਾਰਤ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਵਿਚਾਲੇ ਆਪਸੀ ਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਆਪਸੀ ਅੰਤਰ ਸੰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਦਬਾਅ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰ ਆਰਥਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਪਿਛੜੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜਾਂ ਵਿਕਸਤ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣੇ ਦੇ ਮੈਦਾਨੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਤੇ ਵਿਕਾਸ ਦੋਵੇਂ ਉੱਚੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਹਨ ਪਰ ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਗੰਗਾ ਦੇ ਮੱਧਵਰਤੀ ਮੈਦਾਨੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਉੱਚੀ ਹੈ ਪਰ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਬਹੁਤ ਹੀ ਨੀਂਵੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਹੈ।

ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਬਣਤਰ

ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਕਿ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਬਣਤਰ ਨੂੰ ਜਾਣਨਾ ਕਿਉਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਯੋਜਨਾ (Socio-Economic Planning) ਦੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਭਿੰਨ–ਭਿੰਨ ਗੁਣਾਂ ਜਿਵੇਂ ਵਸੋਂ ਦੀ ਉਮਰ ਬਣਤਰ (Age Structure), ਲਿੰਗ ਬਣਤਰ (Gender Composition) ਕੰਮ–ਧੰਦਿਆਂ ਦੀ ਬਣਤਰ (Occupation Composition) ਆਦਿ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਬਣਤਰ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਤੱਤਾਂ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਨਾਲ ਗੂੜ੍ਹਾ ਸੰਬੰਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਇਹ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਬਣਤਰ ਦੇ ਤੱਤ ਖ਼ੁਦ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਉੱਨਤੀ ਅਤੇ ਪੱਧਰ ਉਤੇ ਵੀ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਬੱਚਿਆਂ ਅਤੇ ਬੁੱਢਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸਿਹਤ ਵਰਗੀਆਂ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਉੱਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿੱਤੀ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਖਰਚ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਜੇਕਰ ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਵਿੱਚ ਕਾਮੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਵਰਗ (Working Age Group) ਦੀ

ਮਾਤਰਾ ਵੱਧ ਹੈ ਤਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਵਧੀਆ ਤੇ ਵੱਧ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹੇਠਾਂ-ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਭਾਰਤੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਉਮਰ, ਲਿੰਗ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਬਣਤਰ ਦਾ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਅਧਿਐਨ ਕਰਾਂਗੇ।

(ੳ) ਉਮਰ ਬਣਤਰ (Age based Composition)

ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦੀ ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਦਾ ਮਾਪ ਤਿੰਨ ਤੱਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤੱਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾਇਸ਼ (Fertility), ਮ੍ਰਿਤਕਤਾ (Mortality) ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਸ (Migration) ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਬਾਕੀ, ਦੋਹਾਂ ਉਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਤਿੰਨਾਂ ਦਾ ਮਿਲਿਆ-ਜੁਲਿਆ ਅਸਰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ, ਸਮਾਜਿਕ ਹਾਲਤ ਅਤੇ ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਤੇ ਵੀ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਜਿਹਨਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਮ ਦਰ (Birth Rate) ਉੱਚੀ ਹੈ ਉੱਥੋਂ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਜੁਆਨ ਵਰਗ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਲਟ ਜਿਹਨਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਦਰ ਘੱਟ ਅਤੇ ਜੀਵਨ ਆਸ (Life expectency) ਵੱਧ ਹੈ ਉੱਥੇ ਬਾਲ ਉਮਰ ਦੇ ਵਰਗ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਅਮੀਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਬਾਲ ਉਮਰ ਵਰਗ (Child-Age Group) (0-14 ਸਾਲ) ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 20.5 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਗਰੀਬ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗਿਣਤੀ 35.7 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ 65 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਲੇ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਅਮੀਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ 12.7% ਅਤੇ ਗਰੀਬ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 4.5% ਮਾਤਰਾ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 10.3 : ਸੰਸਾਰ : ਉਮਰ-ਬਣਤਰ

ਖੇਤਰ	ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਜਨ ਸੰਖਿਆ (ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ)		
	0-14	15-64	65+
ਸੰਸਾਰ	33.4	60.7	5.9
ਉੱਚੀ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਦੇਸ਼	20.5	66.8	12.7
ਸਾਧਾਰਣ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਦੇਸ਼	36.6	58.6	4.8
ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਦੇਸ਼	35.7	59.8	4.5
ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ	21.6	66.0	12.4
ਚੀਨ	27.2	66.7	6.1
ਭਾਰਤ	35.7	59.5	4.8

ਭਾਰਤ ਜੋ ਗਰੀਬ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਵਿੱਚ 0-14 ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੇ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ 35.7% ਜਨਸੰਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ 65 ਸਾਲ ਦੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਲੇ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 4.8% ਹੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਦੀ 59.5% ਜਨਸੰਖਿਆ 15-64 ਸਾਲ ਦੇ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ 15-64 ਸਾਲ ਦੇ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ 60.7% ਅਤੇ ਅਮੀਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ 66.8% ਜਨਸੰਖਿਆ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ ਚੀਨ ਵਿੱਚ ਇਸ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ 66.7% ਜਨਸੰਖਿਆ ਹੈ।

15 ਤੋਂ 64 ਸਾਲ ਦਾ ਉਮਰ ਵਰਗ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਵਰਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦ ਕਿ ਬਾਕੀ

ਬੱਚਦੇ ਦੋਵੇਂ ਵਰਗਾਂ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਆਸ਼ਰਿਤ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਦਰਜਾ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਪਿੱਛੇ ਸਾਰਣੀ 10.3 ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਘੋਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਾਮੇ ਵਰਗ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਨਾ ਕੇ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਬਲਕਿ ਸਾਡੇ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ ਚੀਨ ਅਤੇ ਅਮੀਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਹੈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ ਤੇ ਆਸ਼ਰਿਤ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵਰਗ ਦਾ ਦਬਾਅ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।

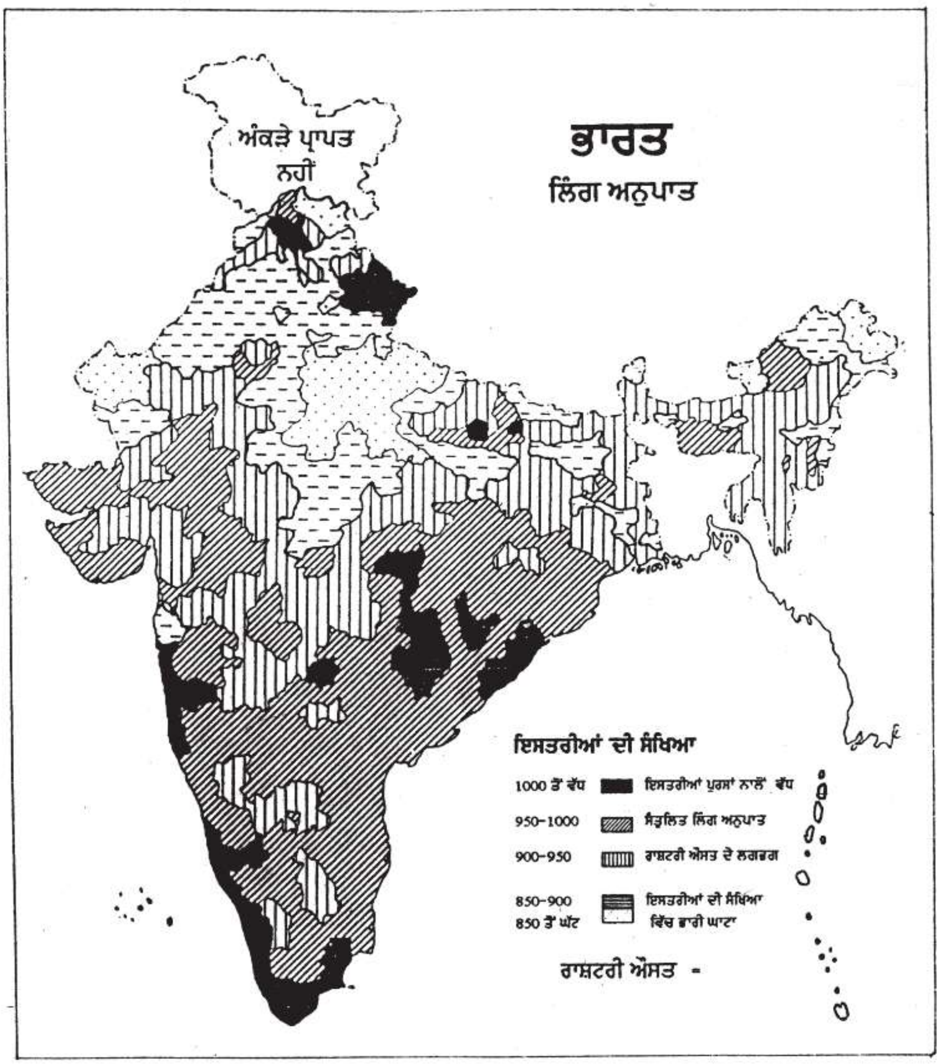
ਇਸ ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਕਈ ਫ਼ਾਇਦੇ ਹਨ। ਬਾਲ ਉਮਰ ਵਰਗ (0–14) ਦੀ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਗੱਲਾਂ ਦਾ ਸਾਫ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਆ, ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਨਵੇਂ ਸਕੂਲ, ਸਿਹਤ ਕੇਂਦਰ, ਜਨਤਕ ਕੇਂਦਰ ਆਦਿ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਨਾਲ ਹੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਲੋਕ ਮੱਤ ਅਧਿਕਾਰ/ਵੋਟਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੋਕਤੰਤਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਈ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲਗਪਗ 54% ਵੋਟਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਪਰ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 60% ਹੈ।

(ਅ) ਲਿੰਗ-ਬਣਤਰ (Gender based Compositon)

ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਤੋਂ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ, ਸਭਿਆਚਾਰਕ, ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਹਾਲਤਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਦਾ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਤਲਬ ਇੱਕ ਹਜ਼ਾਰ ਆਦਮੀਆਂ ਪਿੱਛੇ ਔਰਤਾਂ ਦੀ ਕਿੰਨੀ ਸੰਖਿਆ ਹੈ, ਤੋਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅੱਜ ਕੱਲ੍ਹ ਸਮਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਨਜ਼ਰ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਅਮੀਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਔਰਤਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਪੁਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵੀ ਹੈ। ਵਿਕਸਤ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਔਸਤ 1050 ਇਸਤਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ 1000 ਆਦਮੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸਸ਼ੀਲ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ 964 ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 2011 ਦੀ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 940 ਇਸਤਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ 1000 ਆਦਮੀ ਹੈ। ਇਹ ਔਸਤ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਔਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਾਡੇ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਨੁਪਾਤ 910 ਇਸਤਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ 1000 ਆਦਮੀ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਫਿਰ ਵੀ ਇਨਾ ਘੱਟ ਇਸਤਰੀ–ਆਦਮੀ ਅਨੁਪਾਤ ਦਾ ਹੋਣਾ ਚਿੰਤਾ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਚਿੰਤਾ ਦੀ ਗੱਲ ਇਸ ਦਾ ਲਗਾਤਾਰ ਘੱਟ ਹੋਣਾ ਹੈ।

ਸਾਲ 1901 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 972 ਸੀ। ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ 980 ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ 910 ਸੀ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 1951 ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ ਗਿਰ ਕੇ 946 ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ 965 ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ 859 ਸੀ। 1991 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਇਹ ਔਸਤ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 927 ਸੀ, ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ 939 ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ 894 ਸੀ। 2001 ਵਿਚ ਇਹ ਵੱਧ ਕੇ 933 ਤੇ 2011 ਵਿਚ 94 ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਲਿੰਗ–ਅਨੁਪਾਤ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਦ ਥੋੜ੍ਹਾ–ਬਹੁਤ ਸੁਧਰਿਆ ਹੈ ਪਰ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘੱਟ ਰਿਹਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਅਜੇ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।


ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ
ਭਾਰਤ
ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ
ਇਸਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ
1000 ਤੋਂ ਵੱਧ
ਇਸਤਰੀਆਂ ਪੁਰਸ਼ਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ
950-1000
ਸੰਤੁਲਿਤ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ
900-950
ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਔਸਤ ਦੇ ਲਗਭਗ
850-900
850 ਤੋਂ ਘੱਟ
ਇਸਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਘਾਟਾ
ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਔਸਤ -

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਣਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਕਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਭਾਰਤੀ ਸਮਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸਤਰੀ ਦਾ ਦਰਜਾ ਛੋਟਾ ਹੋਣਾ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਰਿਵਾਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਸ ਨੂੰ ਛੋਟਾ ਦਰਜਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਆਦਮੀ ਨੂੰ ਉੱਚਾ ਸਥਾਨ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਛੋਟੀ ਉਮਰ ਦੇ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਲੜਕੀਆਂ ਦੀ ਸਿਹਤ, ਖੁਰਾਕ ਅਤੇ ਦੇਖ-ਭਾਲ ਜਿਹੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਤੇ ਘੱਟ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਛੋਟੀ ਉਮਰ ਵਰਗ (0–6 ਸਾਲ) ਲੜਕਿਆਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਲੜਕੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਦਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਸਾਲ 1961 ਵਿੱਚ 976 ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੇ ਸਾਲ 1991 ਵਿੱਚ 945 ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੋਰ ਕਾਰਣਾਂ ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸਤਰੀਆਂ ਦੀ ਹੋਰਾਂ ਦੀ ਮੁਕਾਬਲੇ ਘੱਟ ਗਿਣਤੀ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਆਦਮੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾ ਕੇ ਕਰਨਾ, ਜਨਮ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹੀ ਲੜਕੀਆਂ ਦਾ ਘੱਟ ਪੈਦਾ ਹੋਣਾ, ਸਮਾਜਿਕ ਦਬਾਅ ਦੇ ਕਾਰਣ ਇਸਤਰੀ ਗਰਭ ਹੱਤਿਆ (Female Foeticide) ਆਦਿ ਹਨ। ਸਾਲ 2001 ਵਿੱਚ 927 ਅਜੇ ਕਿ 7 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੇ ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 923 ਤੋਂ 935 ਹੋ ਜਾਣ ਸੁਧਾਰ ਨਜ਼ਰ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸੰਨ 2011 ਵਿਚ ਇਹ ਔਸਤ 940 ਹੋ ਗਈ ਹੈ।

ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਵਰਗਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਲਿੰਗ-ਅਨੁਪਾਤ ਬਾਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਈਸਾਈ ਧਰਮ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ (1009/1000) ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ (893 ਇਸਤਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ 1000 ਆਦਮੀ) ਸਿੱਖਾਂ ਵਿਚ ਹੈ। ਹਿੰਦੂਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 931 ਅਤੇ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਵਿੱਚ 936 ਹੈ। ਜੈਨ ਧਰਮ ਦੇ ਸ਼ਰਧਾਲੂਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਨੁਪਾਤ 940 ਅਤੇ ਬੁੱਧ ਧਰਮ ਵਿੱਚ 953 ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੋਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਣ ਮੁਸਲਿਮ ਜਨਸੰਖਿਆ ਹੈ ਜਿਥੇ ਇਸਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਇਸ ਸੋਚ ਦੇ ਉਲਟ ਭਾਰਤ ਵਿਚਲੇ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦੇ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਹਿੰਦੂਆਂ ਦੇ ਘਰਾਂ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 10.4 : ਭਾਰਤ : ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਦਾ ਵੇਰਵਾ

ਲੋਕ ਗਿਣਤੀ ਸਾਲ/ਧਾਰਮਿਕ ਵਰਗ (Census Years)	ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ (Gender Ratio) (ਇਸਤਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਹਜ਼ਾਰ ਆਦਮੀ)
1901	972 (ਪੇਂਡੂ=980, ਸ਼ਹਿਰੀ=910)
1911	964
1921	955
1931	950
1941	945
1951	946 (ਪੇਂਡੂ=965, ਸ਼ਹਿਰੀ=859)
1961	941
1971	930
1981	934
1991	927 (ਪੇਂਡੂ=939, ਸ਼ਹਿਰੀ=894)
2001	933
2011	940

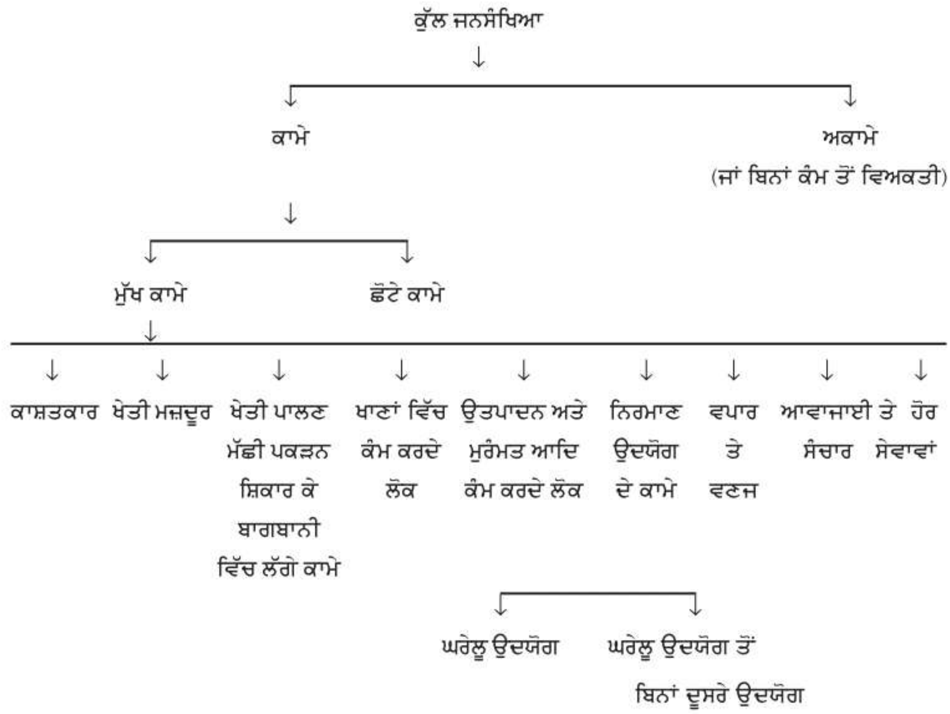
ਧਾਰਮਿਕ ਵਰਗ	
ਈਸਾਈ	1009
ਬੋਧੀ	953
ਜੈਨੀ	940
ਮੁਸਲਿਮ	936
ਹਿੰਦੂ	931
ਸਿੱਖ	893

ਰਾਜ ਪੱਧਰ ਤੇ ਕੇਰਲਾ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ (1084) ਹੈ ਪਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਖੇਤਰ ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ 866 ਘੱਟ ਹੈ। ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਘੱਟ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਵਾਲੇ ਰਾਜ ਹਰਿਆਣਾ, ਪੰਜਾਬ ਤੇ ਦੇਸ਼ ਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਹਨ ਜਿਥੇ ਕਿ ਇਹ ਅਨੁਪਾਤ 900 ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਹੈ। 950 ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਿੰਗ-ਅਨੁਪਾਤ ਵਾਲੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉੱਤਰਾਂਚਲ, ਛੱਤੀਸਗੜ੍ਹ, ਗੋਆ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਮਨੀਪੁਰ, ਪਾਂਡੀਚੇਰੀ, ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਕਰਨਾਟਕ, ਉੜੀਸਾ ਅਤੇ ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦਾ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ 893 ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਗਵਾਂਢੀ ਰਾਜ ਹਰਿਆਣਾ, ਦਿੱਲ੍ਹੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਵੱਧ ਹੈ। ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਅਤੇ ਮੱਧ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਦਿਵਾਸੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸਤਰੀ-ਆਦਮੀ ਅਨੁਪਾਤ ਹੋਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉੱਚਾ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਹਰਿਆਣਾ, ਪੰਜਾਬ, ਪੱਛਮੀ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਪੱਛਮੀ ਰਾਜਸਥਾਨ, ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਇਸਤਰੀ-ਆਦਮੀ ਅਨੁਪਾਤ ਘੱਟ ਹੈ।

(ਝ) ਆਰਥਿਕ ਬਣਤਰ (Economic Structure)

ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਦਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਬਣਤਰ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਆਰਥਿਕ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਅਤੇ ਸਭਿਆਚਾਰਕ ਗੁਣਾਂ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਖੇਤਰ ਦੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਫੈਲਾਅ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਰਥਿਕ ਆਧਾਰ ਤੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਕਾਮੇ ਅਤੇ ਅਕਾਮੇ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿੱਚ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀ ਭੌਤਿਕ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਰਥਿਕ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਮਿਆਂ ਵਾਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਫਿਰ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਮੁੱਖ ਕਾਮੇ ਅਤੇ ਛੋਟੇ ਕਾਮੇ। ਮੁੱਖ ਕਾਮੇ (Main Worker) ਉਹ ਕਾਮਗਾਰ ਲੋਕ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਨੇ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ 6 ਮਹੀਨੇ ਜਾਂ (183 ਦਿਨ) ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਿਨ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਰਥਿਕ ਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ। ਛੋਟੇ ਕਾਮੇ (Marginal Workers) ਉਹ ਕਾਮੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਨੇ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ ਪਰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆ। ਇਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ, ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਅਤੇ ਘਰੇਲੂ ਇਸਤਰੀਆਂ ਜੋ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਘਰੇਲੂ ਉਦਯੋਗ ਜਿਵੇਂ ਖੇਤੀ ਜਾਂ ਘਰ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਮੁੱਖ ਕਾਮਿਆ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਫਿਰ ਨੌਂ ਉਪ-ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਚਾਰਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਪਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।



ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਬਣਤਰ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਵੰਡ ਕਰਨ ਲਈ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰ ਬਦਲਦੇ ਗਏ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇ ਕਿ 1951 ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਤੱਕ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਹੋਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਲੋਕਗਿਣਤੀਆਂ (Censuses) ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਹਰ ਬਾਰ ਕੁਝ ਨਾ ਕੁਝ ਪ੍ਰੀਵਰਤਨ ਆਇਆ ਹੈ ਤਾਂ ਗ਼ਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਕੰਮ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਾਮੇ ਅਤੇ ਅਕਾਮੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਪਹਿਲੀ ਬਾਰ 1961 ਦੀ ਲੋਕ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਥੋੜ੍ਹਾ ਬਹੁਤ ਬਦਲਾਅ ਆਉਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਣ ਤੋਂ ਆਰਥਿਕ ਬਣਤਰ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਕਠਿਨ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਮੁੱਖ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ (ਆਸਾਮ ਅਤੇ ਜੰਮੂ–ਕਸ਼ਮੀਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) 37.50% ਸੀ। ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗਿਣਤੀ 40.1% ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ 30.2% ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਇੱਕ ਤਿਹਾਈ ਤੋਂ ਕੁਝ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੀ ਆਰਥਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਦੂਸਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਪਗ ਦੋ–ਤਿਹਾਈ ਜਨਸੰਖਿਆ ਆਰਥਿਕ ਰੂਪ ਨਾਲ ਇੱਕ ਤਿਹਾਈ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮਜ਼ਦੂਰ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਘੱਟ ਅਨੁਪਾਤ ਜਾਂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੇ ਉੱਚੇ ਅਨੁਪਾਤ ਦਾ ਕਾਰਣ ਤੇਜ਼ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵਾਧਾ ਦਰ ਹੈ। ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵੱਧ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਇਸਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਮਾਜਿਕ ਬੰਧਨਾਂ ਦੇਂ ਕਾਰਣ ਘਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਨਾ ਕਰਨਾ, ਸਿੱਖਿਆ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਆਮ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਥੁੜ ਆਦਿ ਦੇ ਕਾਰਣ ਨਜੰਸਖਿਆ ਵਿੱਚ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦਰ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਆਰਥਿਕ ਬਣਤਰ ਦੀ ਦੂਸਰੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਮੁਢਲੇ ਖੇਤਰ (Primary Sector) ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਰੁੱਝਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਖੇਤੀ ਆਧਾਰਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਕੁੱਲ ਮੁੱਖ ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਲਗਪਗ ਦੋ–ਤਿਹਾਈ ਹਿੱਸਾ, ਖੇਤੀ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਦਯੋਗਾਂ ਤੋਂ ਰੋਜ਼ੀ ਰੋਟੀ ਕਮਾਉਂਦਾ

ਹੈ। ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਕੇਵਲ 11.96% ਕਾਮੇ ਹੀ ਲੱਗੇ ਹਨ ਜੋ ਕੁਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਕੇਵਲ 10% ਹੈ। ਵਪਾਰ ਤੇ ਵਣਜ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇ ਸੰਚਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ (Tertiary Services) ਵਿੱਚ ਬਾਕੀ ਦਾ 20.5% ਕਾਮੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਨਿਰਮਾਣ ਕ੍ਰਿਆਵਾਂ (Manufacturing Activities) ਘੱਟ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਤਾਂ ਖੇਤੀ ਖੇਤਰ ਤੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਭਾਰੀ ਦਬਾਅ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੇ ਬੋਝ ਬਣ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸਰਕਾਰੀ ਤੇ ਫੁੱਟਕਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਾਮੇ ਹਨ ਜੋ ਭਾਰਤੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੇ ਹੋਰ ਬੋਝ ਪਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਕੇਵਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਬਲਕਿ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਖੇਤਰੀ ਵਿਸਤਾਰ ਵੀ ਵੱਡੇ ਵੱਡੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੋਂ ਹੱਟ ਕੇ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਪਿਛੜੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੇ ਲਈ ਮੁੱਢਲਾ ਢਾਂਚਾ ਪਹਿਲ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਇਸ ਸਮੇਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਪਤੀ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ ਵਾਧਾ, ਖੇਤਰੀ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਅਸੰਤੁਲਨ ਦੂਰ ਕਰਨਾ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ, ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨੀ ਆਦਿ ਅਜਿਹੇ ਮੁੱਦੇ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਉੱਨਤੀ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਟੀਚਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਇਸਦਾ ਗਿਆਨ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ, ਇਸਦੀ ਘਣਤਾ ਤੇ ਵੰਡ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਣਨ ਤੇ ਸਮਝਣ ਲਈ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਬਣਤਰ, ਇਸਤਰੀ-ਆਦਮੀ ਅਨੁਪਾਤ ਉਮਰ ਬਣਤਰ, ਵਾਧਾ ਦਰ, ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਸਿੱਖਿਆ ਦਾ ਗਿਆਨ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ।

(ਸ) ਪਿੰਡ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਵੰਡ (ਆਵਾਸ) (Residence) :

ਅੱਜ ਵੀ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਪਿੰਡਾਂ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਹੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਥੇ ਕਰੀਬ 5 ਲੱਖ 50 ਹਜ਼ਾਰ ਪਿੰਡ ਹਨ। ਇਸ 20ਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ 10 ਵਿੱਚੋਂ 9 ਭਾਰਤੀ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਵਸਦੇ ਸਨ। ਕੁੱਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 1901 ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 2 ਕਰੋੜ 60 ਲੱਖ (ਸਾਡੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਜਿੰਨੀ) ਸੀ। ਸਾਲ 1991 ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਵੱਧ ਕੇ 21 ਕਰੋੜ 50 ਲੱਖ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਭਾਰਤ ਦੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੇ 90 ਸਾਲਾਂ ਵੱਚ ਅੱਠ ਗੁਣਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਲਟ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਨੌਂ ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਗਪਗ ਸਾਢੇ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। 1901 ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਪੇਂਡੂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਔਸਤ 1 : 9 ਸੀ, 1991 ਵਿੱਚ ਇਹ ਔਸਤ 1 : 3 ਦਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖੋਗੇ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕੇਵਲ 25.6% ਹੈ ਪਰ ਕੁਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ (215 ਮਿਲੀਅਨ) ਦਾ ਆਧਾਰ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਦੀ ਪੂਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਵੱਡੇ ਆਧਾਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਵਾਧਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਪੇਂਡੂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਤੋਂ ਦੋ-ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਸੋਂ ਦਾ ਵਾਧਾ ਮੱਧਵਰਤੀ ਅਤੇ ਛੋਟੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੇ ਕਸਬਿਆਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ 1996 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕੁੱਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਲਗਪਗ 65% ਭਾਗ, ਇੱਕ ਲੱਖ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਲੇ ਪਹਿਲੇ ਦਰਜੇ

(Class I) ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 300 ਹੈ। 30 ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ 1961 ਵਿੱਚ ਇਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਕੇਵਲ 106 ਸੀ। ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਭਾਰੀ ਕੇਂਦਰੀਕਰਣ ਚਿੰਤਾ ਦੀ ਗੱਲ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ 300 ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ 23 ਸ਼ਹਿਰ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਮਹਾਂਨਗਰ ਉਹ ਸ਼ਹਿਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ 10 ਲੱਖ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ 23 ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ 7 ਕਰੋੜ ਵਿਅਕਤੀ ਵਸਦੇ ਹਨ ਜੋ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ (13 ਕਰੋੜ 10 ਲੱਖ ਵਿਅਕਤੀ) ਦਾ ਅੱਧਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧਣ ਕਰਕੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਧਨਾਂ ਅਤੇ ਆਮ ਜਨ ਸਹੂਲਤਾਂ ਤੇ ਭਾਰੀ ਦਬਾਅ ਪੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਦੇ ਕਦੇ ਤਾਂ ਇਥੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀਆਂ। ਇੱਕ ਅੰਦਾਜ਼ੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਇੱਕ ਚੌਥਾਈ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਭਾਗ ਝੁੱਗੀ-ਝੋਂਪੜੀਆਂ, ਬਸਤੀਆਂ (Slums) ਵਿੱਚ ਵਸਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਜਨ-ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਭਾਰੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਬਾਲ-ਮਜ਼ਦੂਰੀ, ਅਧੂਰਾ ਪਾਲਣ-ਪੋਸ਼ਣ (ਖ਼ੁਰਾਕ), ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ, ਅਪਰਾਧ, ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੰਮ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਝੁੱਗੀ-ਬਸਤੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ, ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਵਿਕਰਾਲ ਰੂਪ ਧਾਰਨ ਕਰਦੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਵੱਡੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਜੁਆਨ ਵਰਗ ਦੇ ਲੋਕ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵੱਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਸ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਆਬਾਦੀ ਵੱਧਣ ਨਾਲ ਖੇਤੀ ਜੋਤਾਂ ਦਾ ਆਕਾਰ ਛੋਟਾ ਹੁੰਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਨਾਲ ਹੀ ਪੇਂਡੂ ਨੌਜੁਆਨਾਂ ਦੀ ਸਹਿਰੀ ਜੀਵਨ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਖਿੱਚ ਅਤੇ ਖੇਤੀ ਦੇ ਕੰਮ ਵੱਲ ਉਦਾਸੀਨਤਾ ਵੱਧਦੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਣਾਂ ਕਰਕੇ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਨੌਜੁਆਨ ਭਾਰੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵੱਲ ਪ੍ਰਵਾਸ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਹੈ। 1981 ਵਿੱਚ 12 ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ 1991 ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਕੇ 23 ਹੋ ਗਈ ਹੈ।

(ਹ) ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਸਭਿਆਚਾਰਕ ਬਣਤਰ

ਭਾਰਤ ਅਨੇਕਤਾਵਾਂ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਹੈ। ਇਥੇ ਅਨੇਕਾਂ ਨਸਲੀ-ਜਾਤਾਂ ਦੇ ਲੋਕ ਵਸਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦ੍ਰਾਵਿੜ, ਮੰਗੋਲ ਅਤੇ ਆਰੀਆ ਮੁੱਖ ਨਸਲਾਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੁਝ ਲੋਕ ਕਾਕੇਸ਼ੀਅਨ ਨਸਲ ਦੇ ਵੀ ਹਨ। ਸਮਾਂ ਬੀਤ ਜਾਣ ਕਰਕੇ ਇਹ ਨਸਲਾਂ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦੂਸਰੇ ਨਾਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਘੁੱਲ-ਮਿਲ ਗਈਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਅਸਲੀ ਚਿੰਨ ਹੁਣ ਖਤਮ ਹੁੰਦੇ ਨਜ਼ਰ ਆ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਚਿੰਨ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਲੱਗੇ ਹਨ। ਫਿਰ ਵੀ ਭਾਰਤ ਵਾਸੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਭਿੰਨਤਾ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਭਿਆਚਾਰ ਦੀ ਪੂਰਣਤਾ ਅਤੇ ਸ਼ੋਭਾ ਇਸ ਦੀ ਅਨੇਕਤਾ ਵਿੱਚ ਹੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਇੱਕ ਦੂਸਰੇ ਫਿਰਕੇ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਨਾ, ਆਦਾਨ-ਪ੍ਰਦਾਨ ਅਤੇ ਮੇਲ ਮਿਲਾਪ ਹੀ ਭਾਰਤੀ ਸਭਿਆਚਾਰ ਦੇ ਵਿਸ਼ਿਸ਼ਟ ਗੁਣ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਸੰਸਕ੍ਰਿਤੀ ਅਤੇ ਨਸਲਾਂ ਦੇ ਸੰਗਮ ਦਾ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਨੋਖਾ ਉਦਾਹਰਣ ਮਿਲਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਹੀ ਧਰਮ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਅਲੱਗ ਅਲੱਗ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਬੋਲਦੇ ਹਨ। ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ, ਨਸਲਾਂ, ਧਰਮਾਂ, ਅਤੇ ਜਾਤੀਆਂ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਬੰਨ੍ਹੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਨਸਲੀ, ਧਾਰਮਿਕ, ਭਾਸ਼ਾਈ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਸੀਂ ਸਭ ਭਾਰਤਵਾਸੀ ਹਾਂ। ਸਾਡਾ ਸਮਾਜ ਇੱਕ ਮਿਲੀ ਜੁਲੀ ਸੰਸਕ੍ਰਿਤੀ ਅਤੇ ਸਭਿਆਚਾਰ ਦਾ ਗੁਲਦਸਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਬਾਗ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਂਤ ਭਾਂਤ ਦੇ ਰੰਗਾਂ ਅਤੇ ਝਲਕਾਂ ਦੇ ਫੁੱਲ ਖਿੜੇ ਹਨ ਜਿਥੇ ਕਿ ਹਰੇਕ ਫੁੱਲ ਦੀ ਅਲੱਗ ਪਹਿਚਾਣ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਸਭ ਮਿਲਾ ਕੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਸਭਿਆਚਾਰਕ ਨਜ਼ਾਰੇ ਨੂੰ ਰੰਗੀਨ ਤੇ ਸ਼ੋਭਾਮਈ ਬਣਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਹਿੰਦੂ, ਇਸਲਾਮ, ਸਿੱਖ, ਈਸਾਈ, ਬੁੱਧ, ਜੈਨ, ਪਾਰਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਧਰਮਾਂ ਦੇ ਸ਼ਰਧਾਲੂਆਂ ਦਾ ਘਰ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਭ ਬਰਾਬਰ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੱਭ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਹੈ। ਸੱਭ ਨੂੰ ਇਕ ਸਮਾਨ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਨੇਕਾਂ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਵੀ ਬੋਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਦਾ ਜਨਮ ਸੰਸਕ੍ਰਿਤ ਤੋਂ ਅਤੇ ਕੁਝ ਦਾ ਦ੍ਰਾਵਿੜ ਤੋਂ ਹੈ। ਆਸਾਮੀ, ਉੜੀਸਾ, ਉਰਦੂ, ਕੰਨੜ, ਕਸ਼ਮੀਰੀ, ਗੁਜਰਾਤੀ, ਤਾਮਿਲ, ਤੇਲਗੂ, ਪੰਜਾਬੀ, ਬੰਗਲਾ, ਮਰਾਠੀ, ਮਲਿਯਾਲਮ, ਸੰਸਕ੍ਰਿਤ, ਸਿੰਧੀ ਤੇ ਹਿੰਦੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਦਰਜਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਤਾਮਿਲ, ਤੇਲਗੂ, ਕੰਨੜ ਤੇ ਮਲਿਆਲਮ ਦਾ ਜਨਮ ਦ੍ਰਾਵਿੜ ਤੋਂ ਹੈ। ਇਥੇ ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਗ਼ਲਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੋਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਲੋਕ ਦ੍ਰਾਵਿੜ ਨਸਲ ਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਸੰਸਕ੍ਰਿਤ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੋਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਲੋਕ ਆਰੀਆ ਵੰਸ਼ ਵਿੱਚੋਂ ਹਨ। ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੀ ਭਾਸ਼ਾ ਬੋਲੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਹਿੰਦੀ ਬੋਲਦੇ ਹਨ। ਨਾਲ ਹੀ ਅਨੇਕ ਲੋਕ ਇਸ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸਮਝ ਵੀ ਲੈਂਦੇ ਹਨ, ਭਲੇ ਹੀ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਾਤ ਭਾਸ਼ਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਹਿੰਦੀ ਨੂੰ ਰਾਜ ਭਾਸ਼ਾ (State Language) ਦਾ ਸਥਾਨ ਵੀ ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਗਿਆਨੀਆਂ ਦਾ ਮੱਤ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਵਿਭਿੰਨ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸਾਹਿਤ ਵਿੱਚ ਉਪਰੀ ਅੰਤਰ ਦੇ ਬਾਵਜ਼ੂਦ ਕਈ ਗੱਲਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਹਨ। ਸਾਰੀਆਂ ਭਾਰਤੀ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦਾ ਗੁਣ ਸਾਂਝੇ ਸਵਰ ਤੋਂ ਹੈ ਅਰਥਾਤ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਧੁਨੀ ਤੋਂ ਹੈ। ਸਭ ਦੀ ਬਣਤਰ ਵੀ ਲਗਪਗ ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਹੈ। ਸੱਭ ਤੋਂ ਅਨੋਖੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ

ਸਾਰੀਆਂ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇ 'ਸ਼ਬਦ ਭੰਡਾਰ' ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਮਾਨਤਾ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਕੋਈ ਬਹੁਤਾ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੀ ਕੁਝ ਲੋਕ ਭਾਸ਼ਾਈ ਭਾਸ਼ਾਈ ਅਤੇ ਜਾਤੀ ਆਧਾਰ ਤੇ ਵੰਡਣ ਦਾ ਕੰਮ ਆਪਣੇ ਖਾਸ ਸਵਾਲ ??

ਸਾਨੂੰ ਸਭ ਨੂੰ ਮਿਲ ਕੇ ਲੋਕਤੰਤਰ ਅਤੇ ਸਮਾਜਵਾਦ ਦੇ ਅਸੂਲ ?? ਸੰਗਠਿਤ ਅਤੇ ਧਨਵਾਨ ਭਾਰਤ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਆ ?? ਚੁੱਕੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ 55 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਡੀਆਂ ਸਫਲਤਾਵਾਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ?? ਕਰਕੇ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਅਸਤੁੰਲਨ, ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ, ਜਨਸੰਖਿਆ ?? ਦੇ ਹੱਲ ਲੱਭਣੇ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਮਾਨਸਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਬੌਧਿਕ ?? ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

(ਕ) ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਵਾਧਾ (Growth of Population) :

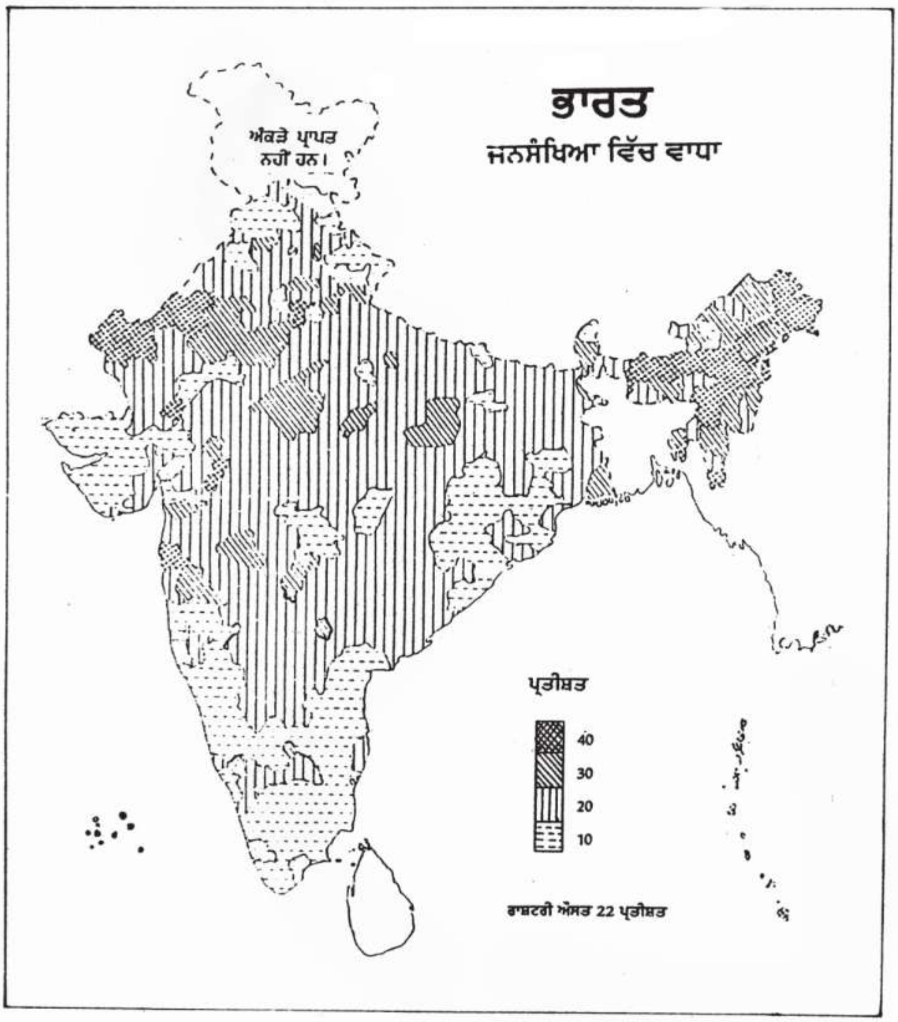
ਅਕਸਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਿਉਂ? ਇਸ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਕੁਦਰਤੀ ਵਾਧਾ ਦਰ (Natural Growth Rate), ਜਨਮ ਦਰ ਅਤੇ ਮੌਤ ਦਰ ਦੇ ਅੰਤਰ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮੌਤ ਦਰ ਤੋਂ ਜਨਮ ਦਰ ਜਿੰਨਾ ਵਧੇਰੇ ਹੋਵੇਗੀ, ਵਾਧਾ ਦਰ ਉਨੀ ਹੀ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗੀ। ਦੋਨਾਂ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਅੰਤਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਵਾਧਾ ਦਰ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇਗੀ। ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਤੀਸਰਾ ਤੱਤ ਪ੍ਰਵਾਸ (Migration) ਹੈ। ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਕੁਦਰਤੀ ਵਾਧਾ ਘੱਟ ਹੋਣ ਤੇ ਵੀ ਪ੍ਰਵਾਸ ਦੇ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਵਾਧਾ ਦਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਜਨਮ ਅਤੇ ਮੌਤ ਦਰ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਪੇਂਡੂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਘੱਟ ਹਨ। ਪਰੰਤੂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਧਾ ਦਰ ਪੇਂਡੂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਲਗਪਗ ਦੋ ਗੁਣਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਵੱਲ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦਾ ਪ੍ਰਵਾਸ (Migration) ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 10.5 : ਭਾਰਤ : : ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਧਾ, 1901-2011

ਦਹਾਕਾ	ਜਨਮ ਦਰ (ਪ੍ਰਤੀ ਹਜ਼ਾਰ)	ਮੌਤ ਦਰ (ਪ੍ਰਤੀ ਹਜਾਰ)	ਕੁਦਰਤੀ (ਦਹਾਕਾ) ਵਾਧਾ ਦਰ (%)	ਸਾਲਾਨਾ ਵਾਧਾ ਦਰ (%)
1901–11	49.2	42.6	6.6	0.6
1911–21	48.1	47.2	0.9	0.09
1921–31	46.4	36.3	10.1	1.01
1931–41	45.2	31.2	14.0	1.40
1941–51	39.7	27.4	12.5	1.25
1951–61	41.7	22.8	18.9	1.89
1961–71	41.2	19.0	22.2	2.22
1971–81	37.2	15.0	22.2	2.22
1981–91	32.7	11.7	21.0	2.14
1991–2001	–	–	–	–
2001–2011	–	–	–	1.79

ਉਪਰੋਕਤ ਸਾਰਣੀ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਜਨਮ ਦਰ 1901–11 ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਉਦੋਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਇਹ ਜਨਮ ਦਰ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਘੱਟਦੀ ਗਈ ਹੈ। ਕਿਤੇ ਕਿਤੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿੱਚ ਫਿਰ ਤੋਂ ਵੱਧਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਵੀ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ 40 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ (1951 ਤੋਂ 1991) ਵਿੱਚ ਇਹ 1981–91 ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਘੱਟ 32.7 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਹਜ਼ਾਰ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਪਿਛਲੇ 90 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਇੱਕ ਤਿਹਾਈ ਦੀ ਘਾਟ ਆਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਲਟ ਮੌਤ ਦਰ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮੌਤ ਦਰ ਇਹਨਾਂ 9 ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ 47.2 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਹਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੇ ਕੇਵਲ 11.7 ਵਿਅਕਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਹਜ਼ਾਰ ਰਹਿ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਿਥੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਜਨਮ ਦਰ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਘਾਟ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਉਥੇ ਮੌਤ ਦਰ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਗਿਰਾਵਟ ਆਈ ਹੈ। ਹੁਣ ਇਹੀ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵਾਧਾ ਦਰ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜਨਮ ਦਰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਤੇ ਹੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ।

ਮੌਤ ਦਰ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਗਿਰਾਵਟ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਸੰਪੂਰਣ ਵਾਤਾਵਰਣ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਫੈਲਾਅ ਤੋਂ ਹੈ। ਨਾਲ ਹੀ ਸਿੱਖਿਆ ਦਾ ਫੈਲਾਓ, ਪੁਰਾਣੇ ਰੀਤੀ ਰਿਵਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲਾਓ, ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਆਉਣਾ ਵੀ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣ ਰਹੇ ਹਨ। ਮੌਤ ਦਰ ਹੁਣ ਕਾਫੀ ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗਿਰਾਵਟ ਘੱਟ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਜੰਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਵੱਧਣ ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਜਨਮ ਦਰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਮਾਜ ਤੇ ਗਰੀਬ ਵਰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਅੱਜੇ ਵੀ ਮੌਤ ਦਰ ਕਾਫੀ ਉੱਚੀ ਹੈ : ਉਥੇ ਉਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਾਲ ਹੀ ਗਰੀਬੀ, ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ, ਇਸਤਰੀ ਅਨਪੜ੍ਹਤਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਕਰਕੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਜਾਗਰੂਕ ਬਣਾਉਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਧਿਆਨ ਹੁਣ ਨਸਬੰਦੀ ਜਿਹੇ ਪ੍ਰੋਗ੍ਰਾਮਾਂ ਤੋਂ ਹੱਟ ਕੇ ਮਾਂ–ਬੱਚਾ


ਭਾਰਤ
ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ
ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।
ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ
40
30
20
10
ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਔਸਤ 22 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ

ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ (Mother-Child Health Care) ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ, ਇਸਤਰੀ ਸਿੱਖਿਆ, ਇਸਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਜਨ-ਜਾਗਰਣ ਜਿਹੇ ਕੰਮਾਂ ਉੱਤੇ ਹੈ। ਦੋ ਬੱਚਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰੀਵਾਰ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਦਰਸ਼ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਚਮੁੱਚ ਹੀ ਜੇਕਰ ਸਾਨੂੰ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਲਿਆਉਣੀ ਹੈ; ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਲਿਆਉਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗਰੀਬੀ ਅਤੇ ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ ਉੱਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਵਾਧੇ ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣੀ ਹੀ ਪਵੇਗੀ।

(ਖ) ਸਿੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸਿਹਤ (Education and Health)

ਸਿੱਖਿਆ ਮਨੁੱਖ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 14% ਹੀ ਲੋਕ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖੇ ਸਨ। ਸਿੱਖਿਆ ਦਾ ਅਰਥ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾਂ ਲਿਖਣ ਅਤੇ ਪੜ੍ਹਨ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਸਾਲ 2011 ਵਿਚ ਹੋਈ ਲੋਕ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 74.04% ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 6 ਕਰੋੜ ਲੋਕ ਹੀ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖੇ ਸਨ ਪਰ ਹੁਣ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵੱਧ ਕੇ 67.37 ਕਰੋੜ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖਿਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ 11 ਗੁਣਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸੀ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਅਨਪੜ੍ਹ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵੀ ਵੱਧੀ ਹੈ। 1951 ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ 30 ਕਰੋੜ ਲੋਕ ਅਨਪੜ੍ਹ ਸਨ ਪਰ 50 ਸਾਲ ਬਾਅਦ 2001 ਵਿੱਚ ਅਨਪੜ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵੱਧ ਕੇ 35 ਕਰੋੜ ਤੱਕ ਜਾ ਪਹੁੰਚੀ ਹੈ।

ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਿਧਾਤਾਂ (Directive Principles) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ 14 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਆ ਦੇਣੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ 50 ਸਾਲ ਪੂਰੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਇਹ ਇੱਕ ਦਿਨ ਦਾ ਸੁਪਨਾ (Daylight Dream) ਬਣ ਕੇ ਰਹਿ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਵੀ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦੂਰ ਦੁਰਾਡੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਲੇ ਹੋਏ 51/2 ਲੱਖ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਆ ਸਹੂਲਤਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣਾ ਵੀ ਇੱਕ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ। ਹਰ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਸਕੂਲ ਖੋਲ੍ਹਣਾ, ਅਤੇ ਹਰ ਮਾਂ-ਬਾਪ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਬੱਚੇ ਨੂੰ ਸਕੂਲ ਭੇਜਣ ਲਈ ਰਜ਼ਾਮੰਦ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਕੰਮ ਹੈ। ਚਾਹੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਸਕੂਲ ਖੋਲ੍ਹਣ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਹੁਣ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 5 ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਸਕੂਲ ਹਨ। ਸਾਲ 1951 ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਕੇਵਲ ਦੋ ਲੱਖ ਸੀ। ਇਸੇ ਦੌਰਾਨ ਮਿਡਲ ਸਕੂਲਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵੀ ਦਸ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਗਈ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ 15 ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਸਕੂਲਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਇੱਕ ਮਿਡਲ ਸਕੂਲ ਸੀ ਹੁਣ ਚਾਰ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਇੱਕ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਚਲਦੇ ਫਿਰਦੇ ਅਤੇ ਰਾਤ ਦੇ ਸਕੂਲਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਲੜਕੀਆਂ ਦੀ ਸਿੱਖਿਆ ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਲਈ ਲੜਕੀਆਂ ਲਈ ਹੋਸਟਲ ਆਦਿ ਦਾ ਵੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਲੜਕੀਆਂ ਦੀ ਸਿੱਖਿਆ ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਲਈ ਲੜਕੀਆਂ ਲਈ ਹੋਸਟਲ ਆਦਿ ਦਾ ਵੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਅਤੇ ਆਕਰਸ਼ਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਕਈ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਵੱਡੀ ਪੱਧਰ ਤੇ ਅੱਧ ਵਿਚਕਾਰ ਹੀ ਸਕੂਲੀ ਸਿੱਖਿਆ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਿੰਤਾ ਦੀ ਗੱਲ ਬਣੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਬਿਹਾਰ, ਝਾਰਖੰਡ ਅਤੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਜਿਹੇ ਅਜਿਹੇ ਮੁੱਖ ਰਾਜ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਪੰਜ ਹੀ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖਿਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਕੇਰਲ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਰਾਜ ਹੈ ਜਿਥੇ ਪੜ੍ਹੇ-ਲਿਖਿਆਂ ਦੀ ਦਰ ਨਾ ਕੇਵਲ ਉੱਚੀ ਹੈ ਬਲਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।

ਅਜੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 100 ਬੱਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 25 ਬੱਚੇ ਹੀ ਅੱਠਵੀਂ ਜਮਾਤ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਤਿੰਨ-ਚੌਥਾਈ ਬੱਚੇ ਸਿੱਖਿਆ ਦੇ ਅਸਲੀ ਲਾਭ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਰਹਿ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉੱਚ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸਿੱਖਿਆ ਦੀ ਭਾਰੀ ਘਾਟ ਹੈ।

ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚੋਂ ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਸਤਾਰ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਜੀਵਨ ਸੰਭਾਵਨਾ (Life Expectancy) ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸਿੱਖਿਆ ਦਾ ਫੈਲਾਅ ਤੇ ਵੱਧਦੀ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਦੇ ਕਾਰਣ ਵੀ ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਈ ਹੈ। ਖਾਦ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਖਾਦ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਧੀ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ (Purchasing Power) ਦੀ ਘਾਟ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਾਫ਼ੀ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਦੋ ਸਮੇਂ ਦਾ ਭੋਜਨ ਵੀ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਲੱਖ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਪਿਛੇ ਇੱਕ ਹਸਪਤਾਲ ਅਤੇ 1400 ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਪਿਛੇ ਇਕ ਬਿਸਤਰ (Hospital Bed) ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਉਤਸ਼ਾਹਜਨਕ ਸਥਿਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਿੰਡਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਝੁੱਗੀ ਝੋਪੜੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਧ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਕਾਰਣ ਅਨੇਕਾਂ ਲੋਕ ਪੀਣ-ਵਾਲੇ ਜਲ ਦੀਆਂ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਪੀੜਿਤ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਸੁੱਧ ਪਾਣੀ ਪੀਣ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮੱਿਆ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਰਾਜੀਵ ਗਾਂਧੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਪਿਛਲੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੇਚਕ, ਹੈਜ਼ਾ ਅਤੇ ਪਲੇਗ ਵਰਗੀਆਂ ਭਿਅੰਕਰ ਮਹਾਂਮਾਰੀਆਂ ਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਮਲੇਰੀਏ ਦਾ ਫਿਰ ਤੋਂ ਉੱਭਰ ਆਉਣਾ ਇੱਕ ਚਿੰਤਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਉੱਨਤੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਸੱਭ ਨੂੰ ਸੁਚੱਜੀਆਂ ਸਿਹਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਟੀਚਾ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਘੱਟ ਹੀ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਇਥੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਨਾ ਕੇਵਲ ਵੱਧ ਹੈ ਬਲਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਕੇਵਲ ਭੋਜਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਸਗੋਂ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਵੀ ਉੱਚਾ ਚੁੱਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਸਿਹਤ, ਸਿੱਖਿਆ, ਸਮਾਜਿਕ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਤਕਨੀਕੀ ਗਿਆਨ ਆਦਿ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਤੇ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਧਾਈ ਜਾ ਸਕੇਗੀ। ਇਹ ਕੀਮਤੀ ਵਿਸ਼ੇਤਾ ਇੱਕ ਸੰਪੂਰਨ ਨਾਗਰਿਕ ਵਿੱਚ ਹੀ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਾਧਨ ਹੈ। ਗੁਣਾਂ ਨਾਲ ਭਰਪੂਰ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਉੱਚਾ ਚੁੱਕਣ ਦੀ ਕੁਦਰਤੀ ਸੋਚ ਤੇ ਪ੍ਰਬਲ ਇੱਛਾ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਸਾਡੇ ਸੀਮਿਤ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਸਮਾਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡੇ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਅਤੇ ਸੀਮਿਤ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੰਭਾਲ ਕਰੀਏ। ਵਾਤਾਵਰਨ ਅਤੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਵਿਗਿਆਨਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਭਿਆਸ

I. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਉੱਤਰ ਇਕ ਸ਼ਬਦ ਜਾਂ ਇਕ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਲਿਖੋ :

1. ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵਡਮੁੱਲਾ ਸਾਧਨ ਕੀ ਹੈ ?
2. ਅਕਬਰ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਜਨਸੰਖਿਆ ਕਿੰਨੀ ਸੀ ?
3. ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਵੱਧਣ ਦੇ ਕੀ ਕਾਰਣ ਸਨ ?
4. ਸਾਲ 1901 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਕਿੰਨੀ ਸੀ ?
5. ਸਾਲ 1921 ਤੇ 1951 ਨੂੰ ਜਨ ਸੰਖਿਅਕ ਵੰਡ ਸਾਲ ਕਿਉਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ?
6. ਸਾਲ 2001 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ?
7. ਭਾਰਤ ਦਾ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਤੋਂ ਸੰਸਾਰ ਵਿਚ ਕੀ ਸਥਾਨ ਹੈ ?
8. ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿੰਨੇ ਰਾਜਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 5 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ?
9. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਵਾਲੇ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਲਿਖੋ।
10. ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ 2001 ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੀ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਤੋਂ ਪੰਜਾਬ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜਾ ਸਥਾਨ ਹੈ ?
11. ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਸੋਂ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ?
12. ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਸਿੱਕਿਮ ਦੀ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਕਿੰਨੇ ਗੁਣਾ ਘੱਟ ਹੈ ?
13. ਹਿਮਾਲਿਆ ਪਰਬਤੀ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕੁੱਲ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ? ਇੱਕ ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਬਾਦੀ ਵਾਲੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਸ਼ਹਿਰ ਹਨ ?
14. ਮੈਦਾਨੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਲੋਕ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ?
15. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਲੋਕ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ?
16. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੀ ਔਸਤ ਘਣਤਾ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ?
17. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
18. ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਵਸੋਂ ਦੀ ਘਣਤਾ ਕੀ ਹੈ ?
19. ਕਿਹੜੇ ਕੇਂਦਰ ਸਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨ ਸੰਖਿਅਕ ਘਣਤਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ?
20. ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੱਤਾਂ ਦਾ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
21. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 0–14 ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੇ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਨਸੰਖਿਆ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ?
22. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ 15 ਤੋਂ 65 ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੇ ਉਮਰ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਲੋਕ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ?
23. ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨ–ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵੋਟਰ ਹਨ ?
24. ਲਿੰਗ–ਅਨੁਪਾਤ ਤੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਕੀ ਭਾਵ ਹੈ ?
25. ਸਾਲ 2001 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਸੋਂ ਦਾ ਲਿੰਗ–ਅਨੁਪਾਤ ਕੀ ਹੈ ?

26. ਸਾਲ 2001 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਲਿੰਗ ਅਨੁਪਾਤ ਕੀ ਸੀ ?
27. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ-ਅਨੁਪਾਤ ਦੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘੱਟਣ ਦੇ ਕੀ ਕਾਰਣ ਹਨ ?
28. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਿੱਖ ਫ਼ਿਰਕੇ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਲਿੰਗ-ਅਨੁਪਾਤ ਕੀ ਹੈ ?
29. ਆਰਥਿਕ ਆਧਾਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਕਿਹੜੇ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ?
30. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਕਾਮੇ ਕਿਹਨਾਂ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ?
31. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮਾਤਰਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ?
32. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮਾਤਰਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ?
33. ਕੰਮ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦਾ ਕਾਮਿਆਂ ਤੇ ਅਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਵਰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਦਾ ਵਿਚਾਰ
34. ਭਾਰਤੀ ਲੋਕ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਕਿਸ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ?
35. ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮਾਤਰਾ ਹੈ ?
36. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਲੋਕ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ?
37. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ?

II. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸੰਖੇਪ ਉੱਤਰ ਦਿਓ :—

1. ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸ਼ਮਾਨ ਜਨ ਸੰਖਿਅਕ ਵੰਡ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ?
2. ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੀ ਖੇਤਰੀ ਵੰਡ ਅਤੇ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਅੰਤਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰੋ।
3. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਤੇ ਕਿਹੜੇ ਕਿਹੜੇ ਤੱਤਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ?
4. ਉੱਤਰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ-ਅਨੁਪਾਤ ਕੀ ਹੈ ?
5. ਜਨ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਦਾ ਕੀ ਮਹੱਤਵ ਹੈ ?
6. ਮੁੱਖ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿੰਨੀਆਂ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ ?
7. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਸਤਰੀ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮਾਤਰਾ ਮਰਦ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਿਉਂ ਹੈ ?
8. ਨਿਰਮਾਣ ਕ੍ਰਿਆਵਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਸਬਤ ਤੌਰ ਤੇ ਘੱਟ ਮਜ਼ਦੂਰ ਹੋਣ ਨਾਲ ਭਾਰਤੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉੱਲਟੇ ਅਸਰ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ ?
9. ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਪਿੰਡਾਂ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਕਿਉਂ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ?
10. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਬੋਲੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੁੱਖ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਦੱਸੋ।
11. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਖੇਤਰੀ ਵੰਡ ਦੀਆਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਕੀ ਹਨ ?
12. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਅਕ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਕਿਹੜੇ ਹਨ ?
13. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੈਦਾਨੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਹੋਣ ਦੇ ਕੀ ਕਾਰਣ ਹਨ ?
14. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਕਿਹੜੇ ਹਨ ?

15. ਦੇਸ਼ ਦੇ ਚੌਲ ਉਤਪਾਦਿਕ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਵੱਧ ਕਿਉਂ ਹੈ ?
16. ਬਾਜਰਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਘੱਟ ਕਿਉਂ ਹੈ ?
17. ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਬਣਤਰ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਕਿਉਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ?
18. ਉਮਰ ਬਣਤਰ ਤੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਕੀ ਲਾਭ ਹੈ ?
19. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ-ਅਨੁਪਾਤ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦੇ ਕੀ ਕਾਰਣ ਹਨ ?
20. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧਣ ਦੇ ਕੀ ਕਾਰਣ ਹਨ ?

III. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਉੱਤਰ ਦਿਓ :—

1. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਦੇ ਖੇਤੀ ਰੂਪ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
2. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿੰਗ-ਅਨੁਪਾਤ ਦੇ ਰਾਜ ਪੱਧਰ ਦੇ ਰੂਪ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
3. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਵੰਡ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਰੂਪ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਸਹਿਤ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰੋ।
4. ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਆਬਾਦੀ ਵੱਧਣ ਕਰਕੇ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ ?
5. ਭਾਰਤ ਦੀ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਸੰਸਕ੍ਰਿਤਕ ਬਣਤਰ ਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟ ਲਿਖੋ।
6. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਇੱਕ ਲੇਖ ਲਿਖੋ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਹੱਲ ਬਾਰੇ ਵੀ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉ।
7. ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਆ ਦੇ ਫੈਲਾਅ ਲਈ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦਾ ਆਲੋਚਨਾਤਮਕ ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ।

IV. ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਓ :—

1. ਵੱਧ ਜਨਸੰਖਿਆ ਦੀ ਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ
2. ਵੱਧ ਸਾਖਰਤਾ ਦੀ ਦਰ ਵਾਲੇ ਦੋ ਰਾਜ
3. ਪੰਜ ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਬਾਦੀ ਵਾਲੇ ਰਾਜ
4. ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਆਬਾਦੀ ਵਾਲੇ ਦੋ ਰਾਜ
5. ਵੱਧ ਜਨ ਸੰਖਿਅਕ ਵਾਧਾ ਦਰ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ।

ਅਰਥ-ਸ਼ਾਸਤਰ-ਭਾਗ

ਪਾਠ 1
ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਧਾਰਨਾਵਾਂ
(Basic Concepts)

ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰ ਵਿੱਚ ਕੁੱਝ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਖਾਸ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰ ਦੀਆਂ ਕੁੱਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਹਨ :—

1. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ (National Income)

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਅਰਥ, ਇੱਕ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਅਵਧੀ ਦੌਰਾਨ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਉਤਪਾਦਿਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਭਾਵ ਮਜ਼ਦੂਰੀ, ਵਿਆਜ, ਲਗਾਨ ਅਤੇ ਲਾਭ ਦੇ ਕੁੱਲ ਜੋੜ ਤੋਂ ਹੈ। ਆਮਦਨ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਹ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸਦਾ ਸੰਬੰਧ ਸਮੇਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਵਧੀ ਨਾਲ ਹੈ। ਆਮਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਅਵਧੀ ਇੱਕ ਵਰ੍ਹੇ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 'ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਇੱਕ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਮ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਅਰਜਿਤ ਆਮਦਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।'

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਤਪਾਦ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਪ੍ਰਤੀਰੂਪ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਫਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਉਤਪਾਦਿਤ ਅੰਤਿਮ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਜੋੜ ਨੂੰ ਬਾਜ਼ਾਰ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਤਪਾਦ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਅਰਜਿਤ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਭਾਵ ਮਜ਼ਦੂਰੀ, ਲਗਾਨ, ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਲਾਭ ਦੇ ਜੋੜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

1.1 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ (Definition)

ਡਰਨਬਰਗ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, "ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਇੱਕ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਮ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਮਜ਼ਦੂਰੀ, ਵਿਆਜ, ਲਗਾਨ ਅਤੇ ਲਾਭ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁੱਧ ਅਰਜਿਤ ਸਾਧਨ ਆਮਦਨ ਹੈ। ਇਹ ਘਰੇਲੂ ਸਾਧਨ ਆਮਦਨ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਅਰਜਿਤ ਸ਼ੁੱਧ ਸਾਧਨ ਆਮਦਨ ਦਾ ਜੋੜ ਹੈ।"

1.2 ਉਦਾਹਰਣ (Example)

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਨਾਲ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕੀਮਤਾਂ ਨਾਲ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕੀਮਤਾਂ ਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਜਾਂ ਮੌਦਰਿਕ ਆਮਦਨ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਜੇਕਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਰ੍ਹੇ (ਜਿਵੇਂ ਆਧਾਰ ਸਾਲ) ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਨਾਲ ਗੁਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਫਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗਾ ਉਸਨੂੰ ਸਥਿਰ ਕੀਮਤਾਂ ਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਜਾਂ ਅਸਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ (National Income at Constant Prices or Real National Income) ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਕਸਰ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੁੰਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਅਸਲ ਆਰਥਿਕ ਤਰੱਕੀ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਇੱਕ ਖਾਸ ਸਾਲ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਤੇ ਮਾਪੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕੀਮਤਾਂ ਸਥਿਰ ਰਹਿਣ ਕਰਕੇ ਅਸਲ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਸਿਰਫ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ

ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਕਾਰਣ ਹੀ ਹੋਣਗੇ। ਇੱਕ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਘਿਸਾਵਟ ਖਰਚ ਸ਼ਾਮਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕੁੱਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ (Gross National Income) ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਜਦੋਂ ਘਿਸਾਵਟ ਖਰਚ (Depreciation) ਨੂੰ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਸ਼ੁੱਧ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ (Net National Income) ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚੋਂ ਜੇਕਰ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸ਼ੁੱਧ ਸਾਧਨ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਆਮਦਨ ਬੱਚਦੀ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਆਮਦਨ (Domestic Income) ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਸ਼ੁੱਧ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ = ਕੁੱਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ – ਘਿਸਾਵਟ ਖਰਚ

(Net National Income = Gross National Income – Depreciation)

2. ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ (Per Capita Income)

ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਕਲਿਆਣ ਜਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਸੰਬੰਧੀ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਧਾਰਨਾ ਹੈ।

2.1 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ (Definition)

ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਤੋਂ ਭਾਵ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਔਸਤ ਆਮਦਨ ਤੋਂ ਹੈ।

2.2 ਉਦਾਹਰਣ (Example)

ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਇੱਕ ਔਸਤ ਆਮਦਨ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਭਾਵ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਆਮਦਨ ਇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਕੁੱਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਇਸ ਤੋਂ ਵਧੇਰੇ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁੱਝ ਦੀ ਘੱਟ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ 1994-95 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ 8,237 ਰੁਪਏ ਸੀ ਅਤੇ 2010-11 ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਦੀ 68,998 ਰੁਪਏ ਹੈ। ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਜਨਸੰਖਿਆ ਨਾਲ ਵੰਡ ਕਰਕੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵ—

$$\text{ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ} = \frac{\text{ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ}}{\text{ਜਨਸੰਖਿਆ}}$$

ਚਾਲੂ ਕੀਮਤਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਮੌਦਰਿਕ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਜਾਂ ਸਥਿਰ ਕੀਮਤਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਅਸਲ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਵੱਧਣ ਨਾਲ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ ਤੇ ਬੇਹਤਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਮੰਨ ਲਓ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਅਸਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ 4% ਸਾਲਾਨਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਨਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਵੀ 4% ਸਾਲਾਨਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਭਾਵ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਦਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਤਾਂ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਅਸਲ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਰਹੇ।

3. ਉਪਭੋਗ (Consumption)

ਉਪਭੋਗ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਦੋ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਕਿਰਿਆ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਖਰਚ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਿਰਿਆ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਪਭੋਗ ਉਹ ਕਿਰਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਮਨੁੱਖ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੱਖ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਪਿਆਸ ਬੁਝਾਉਣ ਲਈ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਭੁੱਖ ਮਿਟਾਉਣ ਲਈ ਰੋਟੀ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕਰਨਾ ਆਦਿ।

ਇਸ ਲਈ ਉਪਭੋਗ ਉਹ ਕਿਰਿਆ ਹੈ। ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਕੋਈ ਮਨੁੱਖ ਆਪਣੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਦੀ ਉਪਯੋਗਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਖ਼ਰਚ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਪਭੋਗ ਤੋਂ ਭਾਵ ਉਸ ਕੁੱਲ ਖ਼ਰਚ ਤੋਂ ਹੈ ਜੋ ਉਪਭੋਗ ਵਸਤਾਂ ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਆਪਣੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੱਖ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਜੋ ਮੁਦਰਾ ਰਾਸ਼ੀ ਖਰਚ ਕਰਦੇ ਹਨ ਉਸਨੂੰ ਉਪਭੋਗ ਜਾਂ ਕੁੱਲ ਉਪਭੋਗ ਖਰਚ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਮੰਨ ਲਓ ਕਿਸੇ ਅਰਥ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ 2,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਚੋਂ 1,500 ਰੁਪਏ ਉਪਭੋਗ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਅਰਥ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਕੁੱਲ ਉਪਭੋਗ ਖਰਚ 1,500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ ਅਤੇ ਬੱਚਤ 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ—

ਆਮਦਨ = ਉਪਭੋਗ + ਬੱਚਤ ਜਾਂ 2000 = 1500 + 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ

ਇਥੇ ਅਸੀਂ ਉਪਭੋਗ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕੁੱਲ ਖਰਚੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

3.1 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ (Definition)

ਉਪਭੋਗ ਤੋਂ ਭਾਵ ਕਿਸੇ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਉਪਭੋਗ ਉੱਤੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚ ਤੋਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

3.2 ਉਦਾਹਰਣ (Example)

ਉਪਭੋਗ ਕਈ ਤੱਤਾਂ ਜਿਵੇਂ ਆਮਦਨ, ਵਸਤੂ ਦੀ ਕੀਮਤ, ਫੈਸ਼ਨ ਆਦਿ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪਭੋਗ ਕਈ ਤੱਤਾਂ ਦਾ ਫਲਨ ਹੈ, ਭਾਵ ਕਈ ਤੱਤਾਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਉਪਭੋਗ ਉੱਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਆਮਦਨ ਦਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਕੇਨਜ਼ (Keynes) ਦਾ ਇਹ ਮੱਤ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਕੁੱਲ ਉਪਭੋਗ ਖਰਚ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਨਾਲ ਆਮਦਨ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪਭੋਗ ਆਮਦਨ ਦਾ ਫਲਨ ਹੈ ਭਾਵ ਆਮਦਨ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਆਮਦਨ ਵੱਧਣ ਨਾਲ ਉਪਭੋਗ ਵੱਧਦਾ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਉਪਭੋਗ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਵਾਧਾ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਾਧੇ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਉਪਭੋਗ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਵੇਗਾ ਇਹ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਦੋ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ :—

(i) ਔਸਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ (Average Propensity to Consume)

ਕੁੱਲ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਔਸਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਆਪਣੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਦਾ ਕਿੰਨਾ ਹਿੱਸਾ ਉਪਭੋਗ ਤੇ ਖਰਚ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਕਿੰਨਾ ਹਿੱਸਾ ਬਚਾਉਣਗੇ। ਇਸਨੂੰ ਗਿਆਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪਭੋਗ ਨੂੰ ਆਮਦਨ ਨਾਲ ਵੰਡ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਰਥਾਤ :—

$$\text{ਔਸਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ} = \frac{\text{ਉਪਭੋਗ}}{\text{ਆਮਦਨ}}$$

ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇਕਰ 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਵਿਚੋਂ 80 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਉਪਭੋਗ ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ—

ਔਸਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ $= \frac{80}{100} = \frac{8}{10} = 0.8$ ਜਾਂ 80%

ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਦਾ 80% ਹਿੱਸਾ ਉਪਭੋਗ ਤੇ ਖਰਚ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ 20% ਹਿੱਸਾ ਬਚਾਉਂਦੇ ਹਨ।

(ii) ਸੀਮਾਂਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ (Marginal Propensity to Consume)

ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਵਜੋਂ ਉਪਭੋਗ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ, ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਸੀਮਾਂਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਅਰਥਾਤ :—

$$\text{ਸੀਮਾਂਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ} = \frac{\text{ਉਪਭੋਗ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ}}{\text{ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ}}$$

ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇਕਰ ਆਮਦਨ 100 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ 200 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ। (ΔY = 200 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ – 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ = 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ)। ਮੰਨ ਲਓ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਣ ਉਪਭੋਗ 80 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ 120 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਪਭੋਗ ਵਿੱਚ 40 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ (ΔC = 120 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ – 80 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ = 40 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ)

ਇਸ ਲਈ ਸੀਮਾਂਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ $= \frac{40}{100} = 0.4$ ਜਾਂ 40%

ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮਦਨ ਦੇ ਵੱਧਣ ਨਾਲ ਲੋਕ ਉਸਦਾ 40% ਹਿੱਸਾ ਖਰਚ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ 60% ਹਿੱਸਾ ਬੱਚਤ ਕਰਨਗੇ। ਸੀਮਾਂਤ ਉਪਭੋਗ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਸਿਫ਼ਰ ਤੋਂ ਵਧੇਰੇ ਅਤੇ ਇਕਾਈ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਆਮਦਨ ਦੇ ਵਧਣ ਨਾਲ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਖਰਚ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਉਨਾਂ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਿੰਨੀ ਆਮਦਨ ਵੱਧਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਉਪਭੋਗ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

4. ਬੱਚਤ (Saving)

ਆਮਦਨ ਵਿੱਚੋਂ ਉਪਭੋਗ ਸੰਬੰਧੀ ਖਰਚ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਪਿੱਛੋਂ ਜੋ ਧਨ ਬਾਕੀ ਬੱਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਬੱਚਤ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬੱਚਤ, ਆਮਦਨ ਅਤੇ ਉਪਭੋਗ ਖਰਚ ਦੇ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ —

ਬੱਚਤ = ਆਮਦਨ – ਉਪਭੋਗ

4.1 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ (Definition)

ਕੇਨਜ਼ (Keynes) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, "ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਬੱਚਤ ਆਮਦਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।"

ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਆਮਦਨ 2,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪਭੋਗ ਖਰਚ 1,500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ ਤਾਂ ਬੱਚਤ 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ (2,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ – 1,500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ = 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ) ਹੋਵੇਗੀ।

ਉਪਭੋਗ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੱਚਤ ਵੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਫਲਨ ਹੈ। ਭਾਵ ਬੱਚਤ, ਆਮਦਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਆਮਦਨ ਵੱਧਣ ਨਾਲ ਬੱਚਤ ਵੱਧਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਦੇ ਘੱਟ ਹੋਣ ਨਾਲ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਆਮਦਨ ਅਤੇ ਬੱਚਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਨੂੰ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ— (i) ਔਸਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਅਤੇ (ii) ਸੀਮਾਂਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ।

(i) ਔਸਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ (Average Propensity to Save)

ਔਸਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਮਦਨ ਪੱਧਰ ਤੇ ਬੱਚਤ ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਹੈ।

$$ਔਸਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ = \frac{ਬੱਚਤ}{ਆਮਦਨ}$$

ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇਕਰ ਆਮਦਨ 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ ਅਤੇ ਬੱਚਤ 20 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ ਤਾਂ ਔਸਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ $\frac{20}{100} = 0.2$ ਭਾਵ 20% ਹੋਵੇਗੀ।

(ii) ਸੀਮਾਂਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ (Marginal Propensity of Save)

ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਕਾਰਣ ਬੱਚਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਸੀਮਾਂਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ :—

$$ਸੀਮਾਂਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ = \frac{ਬੱਚਤ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ}{ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ}$$

ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇਕਰ ਆਮਦਨ 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ 200 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ (ΔY = 200 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ − 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ = 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ) ਦਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਜੇਕਰ ਬੱਚਤ 20 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ 80 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਬੱਚਤ ਵਿੱਚ (ΔS = 80 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ − 20 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ = 60) 60 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ ਸੀਮਾਂਤ ਬੱਚਤ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ = $\frac{60}{100} = 0.6$ ਜਾਂ 60%

ਇਸ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 60% ਆਮਦਨ ਦੀ ਬੱਚਤ ਹੋ ਗਈ ਹੈ।

5. ਨਿਵੇਸ਼ (Investment)

ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰ ਵਿੱਚ "ਪੂੰਜੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।" ਇਕ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਆਮਦਨ ਦਾ ਜੋ ਭਾਗ ਉਪਭੋਗ ਤੇ ਖਰਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਬਲਕਿ ਬਚਾ ਕੇ ਪੂੰਜੀ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਭਾਵ ਇੱਕ ਲੇਖਾ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਉਪਭੋਗ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਹੋਣਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਹਿਲਾਉਂਦਾ ਹੈ।

5.1 ਉਦਾਹਰਣ (Example)

ਮਸ਼ੀਨਾਂ, ਯੰਤਰ, ਕੱਚਾ-ਮਾਲ, ਰੇਲ, ਸੜਕਾਂ, ਭਵਨ, ਕਾਰਖਾਨੇ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਆਦਿ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਹਨ। ਨਿਵੇਸ਼ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜੋ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਉਤਪਾਦਨ ਲਈ ਪ੍ਰਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਨਿਵੇਸ਼ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, "ਅਸਲ ਪੂੰਜੀ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਆਮਦਨ ਦੀ ਸਿਰਜਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।"

5.2 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ (Definition)

ਪ੍ਰੋ: ਹਿੱਕਸ (Prof. Hicks) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, "ਪੂੰਜੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।"

5.3 ਨਿਵੇਸ਼ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਣ ਵਾਲੇ ਤੱਤ (Determinants of Investment)

ਨਿਵੇਸ਼ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੋ ਤੱਤਾਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਇੱਕ ਲਾਭ ਦਾ ਦਰ (Rate of Profit) ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਵਿਆਜ ਦੀ ਦਰ (Rate of Interest) ਲਾਭ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਸੀਮਾਂਤ ਕੁਸ਼ਲਤਾ (Marginal Efficiency of Capital) ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਹਰੇਕ ਉੱਦਮੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਲਾਭ ਦਰ ਭਾਵ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਸੀਮਾਂਤ ਕੁਸ਼ਲਤਾ (Marginal