

४. वाहतूक व व्यापार (Transportation, and Trade)

वाहतूक (Transportation)

वाहतूक म्हणजे काय ? : 'वस्तू किंवा प्रवासी एका ठिकाणाहून दुसऱ्या ठिकाणी वाहून नेणे यास वाहतूक म्हणतात.

वाहतूकीचे महत्त्व : वाहतूकीचे महत्त्व पुढीलप्रमाणे

- १) माणसे आणि कच्च्या व पक्क्या मालाची ने-आण करण्यासाठी वाहतूकीचा उपयोग होतो.
- २) वाहतूक हे विनिमयाचे साधन आहे.
- ३) वाहतूकीमुळे व्यापारात प्रगती होते.
- ४) वाहतूकीमुळे शेती, खाणकाम व उद्योगधंद्यांचा विकास होतो.
- ५) नैसर्गिक आपत्तीच्या वेळी आपद्ग्रस्त लोकांना त्वरित साहाय्य पोहोचविण्यास वाहतूकीच्या साधनांचा उपयोग होतो.
- ६) संरक्षणाच्या दृष्टीने वाहतूकीच्या साधनांना अनन्यसाधारण महत्त्व आहे.
- ७) आंतरराष्ट्रीय पर्यटनाच्या विकासास वाहतूकीच्या साधनांची मदत होते.
- ८) वाहतूकीमुळे लोकांचा एकमेकांशी संबंध येऊन आचारविचारांची देवाणघेवाण होते.
- ९) वाहतूकीमुळे आंतरराष्ट्रीय एकात्मता वाढीस लागण्यास मदत होते. एकूण, कोणत्याही देशाच्या आर्थिक विकासात वाहतूकीच्या साधनांचे कार्य महत्त्वाचे असते; म्हणून एका तज्ज्ञाने म्हटले आहे की, 'माणसाच्या शरीरात जसे रक्तवाहिन्यांचे कार्य महत्त्वाचे असते, तसे देशात वाहतूकीच्या साधनांना महत्त्व असते.'

वाहतूकीचा विकास : जगात वाहतूकीच्या साधनांचा अनेक वर्षांपासून विकास झाला आहे. प्राथमिक अवस्थेत मनुष्य डोक्यावरून, खांद्यावरून व पाठीवरून मालाची ने-आण करीत असे. नंतर बैल, घोडे, गाढव, खेचर, उंट, हत्ती इत्यादी प्राण्यांचा यासाठी उपयोग होऊ लागला. त्यानंतर बैलगाड्या व टांगे यांचा प्रवासी आणि मालाची वाहतूक करण्यासाठी उपयोग होऊ लागला.

अलीकडे स्वयंचलित वाहनांद्वारे प्रवासी व मालाची वाहतूक होत आहे. यात ट्रक, मोटार, रेल्वे, जहाजे, बोटी व विमाने या वाहतूकीच्या साधनांचा समावेश होतो.

वाहतूकीचे मार्ग : वाहतूकीच्या मार्गांचे स्थलमार्ग, जलमार्ग व हवाईमार्ग असे तीन प्रकार पडतात.

१. स्थलमार्ग : स्थलमार्गात रस्ते व लोहमार्गाचा समावेश होतो.

अ) रस्ते (Roads) : रस्त्यांमध्ये कच्चे रस्ते व पक्के रस्ते असे दोन प्रकार आहेत. सुरुवातीच्या काळात जेव्हा स्वयंचलित वाहने नव्हती तेव्हा रस्ते प्राथमिक अवस्थेत व खूपच कच्चे होते. अशा रस्त्यांवरून बैलगाड्या व टांग्यांच्या साहाय्याने वाहतूक होत असे.

जगात स्वयंचलित वाहन निघाल्यानंतर रस्त्यांची अवस्था सुधारली. इ. स. १८९६ मध्ये फोर्ड या गृहस्थाने मोटार तयार केली. त्यानंतर जगात रस्ते वाहतूकीचा विकास होत गेला. सुरुवातीला हे रस्ते खडीचे असत. त्यानंतर डांबरी

सिमेंट रस्ते तयार झाले. हे रस्ते पक्के रस्ते म्हणून ओळखले जातात.

पक्क्या रस्त्यांचे फायदे / गुण :

- १) पक्क्या रस्त्याने जलद वाहतूक होते.
- २) पक्क्या रस्त्याने मालाची वाहतूक सुरळीतपणे होते.
- ३) पक्क्या रस्त्याने मालाची वाहतूक थेट इच्छित स्थळापर्यंत करता येते.
- ४) रस्त्याने खतांचे वितरण करता येते. त्यामुळे रस्त्यांच्या बाजूस शेतीचा विकास करता येतो.
- ५) रस्त्याने ग्रामीण भागातील उत्पादने बाजारपेठेपर्यंत पोहोचविता येतात.
- ६) पक्क्या रस्त्यांमुळे खाणकाम व उद्योगधंद्यांचा विकास करता येतो.
- ७) रस्त्यांमुळे देशांतर्गत व्यापाराची प्रगती होते.
- ८) पक्क्या रस्त्यांमुळे कोणत्याही पर्यटनस्थळापर्यंत थेट जाता येते. त्यामुळे पर्यटनाची प्रगती होते.
- ९) नैसर्गिक आपत्तीच्या वेळी (पूर, भूकंप, वादळे आदी) त्याने लोकांना त्वरित मदत पोहोचविता येते.

पक्क्या रस्त्यांचे तोटे / दोष :

- १) रेल्वेप्रमाणे रस्त्याने मालाची मोठ्या प्रमाणात वाहतूक करता येत नाही.
- २) रेल्वेप्रमाणे रस्त्याने अवजड मालाची (उदा. मोठी यंत्रसामग्री) वाहतूक करता येत नाही.
- ३) लोहमार्गापेक्षा रस्त्याने कमी वाहतूक होते.
- ४) पावसाळ्यात ग्रामीण भागातील रस्ते निकामी झाल्याने ते वाहतुकीसाठी उपयोगी पडत नाहीत.

रस्त्यांच्या विकासावर परिणाम करणारे घटक :

रस्त्यांच्या विकासावर भौगोलिक व आर्थिक घटकांचा परिणाम होतो

- १) **भौगोलिक घटक :** अ) प्रदेशाची भूरचना, ब) नद्या, खाड्या, दलदल व पूरग्रस्त भाग, क) वाळवंटी व बर्फाळ प्रदेश ड) हवामान, इ) जमीन, फ) जंगले
- २) **आर्थिक घटक :** अ) खनिजसंपत्ती, ब) उद्योगधंदे

जगातील काही लांब रस्ते :

- १) **ट्रान्स कॅनेडियन हमरस्ता :** ट्रान्स कॅनेडियन हमरस्ता हा कॅनडातील नव्हे तर संबंध जगातील सर्वात लांब हमरस्ता आहे. याची लांबी ७,५०० कि.मी. आहे. हा रस्ता पश्चिमेकडील व्हॅंकूव्हर आणि पूर्वेकडील हॅलिफॅक्स या शहरांना जोडतो.
- २) **न्यूयॉर्क - सॅनफ्रान्सिस्को हमरस्ता :** हा संयुक्त संस्थानांमधील सर्वात लांब हमरस्ता आहे. हा रस्ता पूर्वेस न्यूयॉर्क व पश्चिमेस सॅनफ्रान्सिस्को या दोन प्रमुख व मोठ्या शहरांना जोडतो.
- ३) **सॅंटियागो - ब्युनॉस आयर्स हमरस्ता :** हा हमरस्ता दक्षिण अमेरिकेत पश्चिमेस चिली या देशातील सॅंटियागो आणि पूर्वेस अर्जेन्टिना या देशातील ब्युनॉस आयर्स या शहरांना जोडतो. याची लांबी १,२८० कि.मी. आहे.
- ४) **मॉस्को - इर्कुटस्क हमरस्ता :** हा हमरस्ता रशियामध्ये असून तो मॉस्को व इर्कुटस्क या शहरांना जोडतो.

५) वाराणसी- कन्याकुमारी हमरस्ता : भारतातील हा महामार्ग क्रमांक ७ उत्तरेकडील वाराणसी व दक्षिणेकडील कन्याकुमारी या शहरांना जोडतो. हा भारतातील सर्वात लांब (२, ३६९ कि.मी.) राष्ट्रीय महामार्ग आहे. हा महामार्ग उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, आंध्र प्रदेश व तामीळनाडूमधून गेलेला आहे.

६) मेलबोर्न - डार्विन हमरस्ता : ऑस्ट्रेलियातील हा हमरस्ता दक्षिणेकडील मेलबोर्न व उत्तरेकडील डार्विन या शहरांना जोडतो.

२) लोहमार्ग (Railways) :

स्थलमार्गात लोहमार्ग प्रमुख आहेत. जगात लोहमार्ग १९ व्या शतकाच्या तिसऱ्या दशकात सुरू झाले. इ. स. १७७६ मध्ये जेम्स वॉटने स्टीमवर चालणारे रेल्वे इंजिन तयार केले. नंतर जगात रेल्वे वाहतुकीचा विकास होत गेला. परंतु, २० व्या शतकाच्या सुरुवातीपासून लोहमार्गाची 'अधिक प्रगती झाली. आज जगाच्या बहुतेक भागांत कमी-अधिक प्रमाणात लोहमार्ग आढळतात.

लोहमार्गाचे फायदे / महत्त्व / गुण :

- १) जलमार्गापेक्षा रेल्वेमार्गाने होणारी वाहतूक अधिक जलद गतीने होते.
- २) पक्क्या रस्त्यांवरील वाहतुकीपेक्षा ही वाहतूक अधिक जलद गतीने होते.
- ३) लोहमार्गामुळे खाणकाम व उद्योगधंद्यांच्या विकासाला चालना मिळते.
- ४) लोहमार्गाने जड व अवजड मालाची वाहतूक होते.

लोहमार्गाचे तोटे / दोष :

- १) सर्वच भागांत रेल्वेमार्गाचा विकास करता येत नाही.
- २) रेल्वेमार्ग बांधणीला खूप खर्च येतो.
- ३) देशात एकाच प्रकारचे गेज नसल्यास वाहतुकीस बराच त्रास होतो.
- ४) रेल्वेमार्गाने मालाची थेट (घरापर्यंत) वाहतूक करता येत नाही.

रेल्वेमार्गाच्या विकासावर प्रभाव टाकणारे घटक :

रेल्वेमार्गाच्या विकासावर खालील घटकांचा प्रभाव पडतो

भौगोलिक घटक :

१) भूरचना: भूरचना हा लोहमार्गाच्या विकासावर प्रभाव टाकणारा एक अतिशय महत्त्वाचा घटक आहे. रस्त्यांप्रमाणे प्रतिकूल भूरचनेच्या प्रदेशात लोहमार्गाची प्रगती होत नाही; कारण पर्वतीय भागात लोहमार्ग काढणे हे अतिखर्चाचे व कष्टाचे काम असते. उदा. : काश्मीर, हिमाचल प्रदेश. मैदानी भागातून लोहमार्ग सुलभतेने काढता येतात व त्याला खर्चही कमी येतो; म्हणून मैदानी भागात लोहमार्ग जास्त असतात. उदा. : उत्तर प्रदेश, बिहार व पश्चिम बंगाल.

२) हवामान : लोहमार्गाच्या विकासावर हवामानाचा मोठा परिणाम होतो. प्रतिकूल हवामानाचे प्रदेश लोहमार्गाच्या

दृष्टीने योग्य नसतात. उदा. : अतिउष्ण व थंड हवामानाचे तसेच विषुववृत्तीय हवामानाचे प्रदेश. अनुकूल हवामानाच्या प्रदेशात मात्र लोहमार्गाचा जास्त विकास होतो. उदा. : पश्चिम युरोपीय हवामानाचे प्रदेश

आर्थिक घटक :

१) **खनिजांचे उत्खनन** : जेथे विविध प्रकारची खनिजे विपुल प्रमाणात सापडतात व खनिजांचे उत्खनन होते, तेथे लोहमार्गाचा विकास होतो. उदा.: पश्चिम बंगाल व बिहार इत्यादी राज्यांतील खनिज क्षेत्रे.

२) **औद्योगिक विकास** : जेथे उद्योगांचा विकास होतो, तेथे लोहमार्गाची प्रगती होते; म्हणून औद्योगिकदृष्ट्या विकसित भागात लोहमार्ग जास्त असतात. (उदा.: पश्चिम बंगाल, बिहार, उत्तर प्रदेश व गुजरातमधील औद्योगिक क्षेत्रे) औद्योगिकदृष्ट्या मागासलेल्या भागात लोहमार्ग कमी असतात.

गेज : दोन रुळांतील अंतरावरून लोहमार्गाचे तीन प्रकार पडतात,

१) ब्रॉडगेज : यामध्ये दोन रुळांतील अंतर १.६७ मीटर असते.

२) मीटरगेज : यामध्ये दोन रुळांतील अंतर १ मीटर इतके असते.

३) नॅरोगेज : यामध्ये दोन रुळांतील अंतर ०.६१ मीटर इतके असते.

जगातील लोहमार्गांचे वितरण :

संयुक्त संस्थाने, कॅनडा व युरोपीय देशांत लोहमार्गाचा अधिक विकास झालेला आहे. जगाच्या ५५ टक्के लोहमार्ग येथे आहेत. इतर देशांत लोहमार्गाचा कमी विकास झालेला आहे. जगातील काही देशांत तर लोहमार्गाचा फारच कमी विकास झालेला आहे. उदा.: दक्षिण अमेरिका व आफ्रिका.

जगातील खंडांतर्गत (लांब) लोहमार्ग

१) कॅनेडियन पॅसिफिक :

लोहमार्ग : हा कॅनडातील सर्वांत महत्त्वाचा लोहमार्ग आहे. हा मार्ग

कॅनडाच्या दक्षिण भागातून गेला असून, याची लांबी ५,६०० कि. मी. आहे. हा मार्ग इ.स. १८८५ मध्ये बांधण्यात आला.

स्टेशन: हा लोहमार्ग पश्चिमेकडील व्हॅंकुव्हर आणि पूर्वेकडील हॅलिफॅक्स या शहरांना जोडतो. हा प्रेअरीच्या सुपीक मैदानी भागातून गेलेला आहे. क्विबेक, मॉंट्रिअल, ओटावा, विनीपेग, रॉगीना व कॅलगरी ही या मार्गावरील मोठी स्टेशन आहेत.

महत्त्व : हा मार्ग दाट लोकवस्तीच्या, शेती व औद्योगिकदृष्ट्या विकसित भागातून गेलेला असल्याने याचे आर्थिक महत्त्व जास्त आहे. या मार्गाने गहू, लाकूड, लगदा, कागद, खनिजे इत्यादी मालाची व प्रवाशांची वाहतूक होते. या मार्गावर प्रवाशांची मोठ्या प्रमाणात वाहतूक व्हावी म्हणून कॅनडा सरकारने या मार्गाने प्रवास करणाऱ्यांना सर्व प्रकारच्या सुविधा उपलब्ध करून दिल्या आहेत.

२) **कॅनेडियन नॅशनल लोहमार्ग** : हा लोहमार्गदेखील कॅनडातील व्हॅंकुव्हर व हॅलिफॅक्स या दोन शहरांना जोडतो; परंतु हा मार्ग कॅनडाच्या साधारणतः मध्य भागातून गेलेला आहे. हा मार्ग व्हॅंकुव्हरपासून उत्तरेस एडमॉन्टनवरून विनीपेगला येऊन मिळतो व नंतर थोडा उत्तरेकडून मॉंट्रिअल व क्विबेकवरून हॅलिफॅक्सपर्यंत जातो. याची लांबी ६,००० कि.मी. असून, या मार्गाने लाकूड, खनिजे इत्यादी मालाची व थोड्या प्रमाणात उतारुंची वाहतूक होते.

३) **युनियन पॅसिफिक लोहमार्ग** : संयुक्त संस्थानांमध्ये अँटलांटिक आणि पॅसिफिक किनाऱ्यांवरील प्रमुख शहरांना जोडणारे व पूर्व-पश्चिम शहरांना जोडणारे व पूर्व-पश्चिम जाणारे सहा लोहमार्ग आहेत. त्यापैकी युनियन पॅसिफिक लोहमार्ग हा एक महत्त्वाचा लोहमार्ग आहे. हा मार्ग इ. स. १८६९ मध्ये बांधण्यात आला. याची लांबी ४,६५० कि.मी. आहे. हा मार्ग पूर्वेकडील न्यूयॉर्क व पश्चिमेकडील सॅनफ्रान्सिस्को या दोन मोठ्या शहरांना जोडतो. पीटस्बर्ग, शिक्गो, ओमाहा, सॉल्टलेक सिटी इत्यादी या मार्गावरील प्रमुख शहरे व स्टेशने आहेत. शिक्गो या मार्गावरील जगातील सर्वांत मोठे रेल्वे जंक्शन आहे. हा मार्ग बराचसा शेती, खनिजे, उद्योगधंदे या दृष्टीने महत्त्वाच्या दाट लोकवस्तीच्या प्रदेशातून गेलेला आहे. त्यामुळे याचे महत्त्व खूप आहे. या मार्गाने गहू, मका, कापूस, जनावरे, कातडी, लाकूड, लगदा व उतारूची वाहतूक होते.

४) **ट्रान्स अँडियन लोहमार्ग** : हा लोहमार्ग दक्षिण अमेरिकेत चिली व अर्जेन्टिनातून गेलेला आहे. हा मार्ग इ.स. १९१० मध्ये तयार करण्यात आला. हा मार्ग पश्चिमेस चिलीतील व्हाल्परैसोपासून पूर्वेस अर्जेन्टिनातील ब्युनॉस आयर्सपर्यंत गेला आहे. याची लांबी १,४५० कि.मी. आहे. मेंडोजा आणि सॅन लुईस ही या मार्गावरील प्रमुख स्टेशने आहेत. या मार्गाने गहू, जनावरे, कातडी, लोकर, तांबे इत्यादी मालाची व थोड्या प्रमाणात उतारूची वाहतूक होते. ५) **ट्रान्स सैबेरियन लोहमार्ग** : रशियातील हा लोहमार्ग इ.स. १९०४ मध्ये बांधण्यात आला. हा जगातील सर्वांत लांब लोहमार्ग आहे. याची लांबी ८, ६४० कि.मी. आहे.

स्टेशने: हा मार्ग पश्चिमेकडील लेनिनग्राड व पूर्वेकडील व्हलाडिओस्टॉक या दोन शहरांना जोडतो. स्वेर्डलोव्हस्क, ओमस्क, टोमस्क, क्रास्नोयार्स्क, इर्कुटस्क, मॉस्को, गोर्की, चिता इत्यादी या मार्गावरील प्रमुख स्टेशन आहेत.

महत्त्व : हा लोहमार्ग युरोपीय रशियातील सुपीक प्रदेश, दाट लोकवस्ती, खनिजसंपत्तीच्या दृष्टीने महत्त्वाच्या, औद्योगिकदृष्ट्या विकसित भागातून गेलेला आहे. पूर्वेस सैबेरियातून मात्र हा मार्ग बराचसा जंगलातून व विरळ उत्तर पॅसिफिक महासागर

लोकवस्तीच्या प्रदेशातून गेलेला आहे. परंतु, सैबेरियात विविध खनिजांचे साठे आहेत. अलीकडे या भागात खनिजांचे उत्खनन सुरू होऊन येथे औद्योगिक विकास होत आहे. त्यामुळे या लोहमार्गाला आता खूप महत्त्व प्राप्त झाले आहे. या मार्गाने लाकूड, लगदा, दगडी कोळसा, अशुद्ध लोखंड, खनिज तेल, गहू इत्यादी मालाची वाहतूक होते; परंतु प्रवाशांची फारच कमी वाहतूक होते.

६) **युरोपातील काही लांब लोहमार्ग** : यांत पुढील लोहमार्ग महत्त्वाचे आहेत.

अ) पॅरिस (फ्रान्स) ते बर्लिन (जर्मनी)

ब) पॅरिस (फ्रान्स) ते मिलन (इटली)

क) बर्लिन (जर्मनी) ते व्हिएन्ना (ऑस्ट्रेलिया)

७) **केप-कैरो लोहमार्ग** : आफ्रिकेतील हा लोहमार्ग दक्षिणेस आफ्रिकेच्या दक्षिण टोकाजवळील केपटाऊन व उत्तरेस इजिप्तची राजधानी कैरो या दोन शहरांना जोडतो. हा लोहमार्ग ब्रिटिश अभियंता सिसील रोड्सच्या भूमध्य कल्पनेनुसार बांधण्यात आला. परंतु, हा लोहमार्गमध्ये खंडित झालेला आहे. खंडित झालेल्या भागात रस्त्याने व जलमार्गाने मि प्रवास करावा लागतो.

या केप-कैरो लोहमार्गाची लांबी १४,४०० कि.मी आहे. एलिझाबेथ, व्हिलेव व खार्टूम ही या मार्गावरील प्रमुख ठिकाणे आहेत. या मार्गाने लाकूड, खनिज, धान्य, कापूस आदी मालाची वाहतूक होते.

८) **अंडीलेड - डार्विन लोहमार्ग** : ऑस्ट्रेलियामधील लोहमार्ग दक्षिणेकडील अंडीलेड व उत्तरेकडील डार्विन या एलिहले न्यासा शहरांना जोडतो. इ. स. १९१० मध्ये हा लोहमार्ग बांधण्यात आला. याची लांबी २,६०० कि.मी. आहे. या मार्गाने गहू, जनावरे, लोकर इत्यादी मालाची वाहतूक होते.

१) भारतातील काही लांब लोहमार्ग : भारतातील काही लांब लोहमार्ग पुढीलप्रमाणे आहेत :

अ) कन्याकुमारी ते जम्मू: ३,७२६ कि.मी. ब) गोहती ते त्रिवेंद्रम: ३,५७४ कि.मी. की (क) कोचीन ते गोहती : ३, ३६२ कि.मी. ड) नवी दिल्ली ते त्रिवेंद्रम : ३,०५४ कि.मी. इ) नवी दिल्ली ते बंगलोर : २,४४४ कि.मी.

२. जलवाहतूक (Water Transportation) :

पृथ्वीचा ७१ टक्क्यांपेक्षा अधिक भाग पाण्याने व्यापलेला आहे. यात महासागर, समुद्र, तळी, सरोवरे व नद्या यांचा समावेश होतो. या जलाशयांचा जलवाहतुकीसाठी उपयोग होतो.

विकास : जगात जलवाहतुकीचा विकास अनेक वर्षांपासून झाला; सुरुवातीस वाऱ्याच्या झोतावर हवेच्या दिशेने जहाजे चालत होती. इ. स. १८०१ मध्ये ब्रिटनमध्ये स्टीमवर चालणारे जहाज बनविण्यात आले. नंतर जलवाहतूक अधिक वेगवान झाली. परंतु, गेल्या १०० वर्षांत जलवाहतुकीची अधिक प्रगती झाली आहे.

जलमार्गांचे फायदे / महत्त्व / गुण :

- १) जलमार्ग काढण्यास खर्च येत नाही.
- २) जलमार्गाने होणारी वाहतूक सुरळीतपणे होते.
- ३) जलमार्गाने अवजड आणि वजनदार वस्तूंची वाहतूक करता येते.
- ४) जलमार्गाची वाहतूक स्वस्त असते.
- ५) जलमार्गामुळे आंतरराष्ट्रीय व्यापाराची प्रगती झाली आहे. जलमार्गांचे तोटे / दोष :
- १) जलमार्गाने होणारी वाहतूक मंद गतीने होते.
- २) जलमार्गाने थेट वाहतूक करता येत नाही.
- ३) जलमार्गाने वाहतूक करताना माल चढविणे - उतरविणे यांत वेळ जातो व त्रासही होतो.

जलमार्गांच्या विकासावर परिणाम करणारे घटक :

जलमार्गांचा विकास खालील घटकांवर अवलंबून आहे.

१) समुद्रकिनाऱ्याचे स्वरूप : जलवाहतुकीच्या दृष्टीने समुद्रकिनाऱ्याचे स्वरूप महत्त्वाचे आहे. समुद्रकिनारा दंतुर असल्यास बंदरांचा विकास होतो. जपान व ग्रेट ब्रिटन या देशांचे किनारे दंतुर असल्याने येथे बंदरांचा विकास होऊन जलवाहतुकीचा विकास झालेला आहे.

२) समुद्राची खोली : जलवाहतुकीसाठी समुद्राची खोली जास्त असावी लागते; म्हणून खोल सागरात जलवाहतुकीचा विकास होतो.

३) हिमनग : समुद्रात शीतप्रवाहाबरोबर हिमनग वाहत जातात. या हिमनगाचा १/१० भाग पाण्यात असल्यामुळे नाविकाला हिमनगाची कल्पना येत नाही; त्यामुळे या हिमनगावर जहाज आदळून अपघात होण्याची शक्यता

असते; म्हणून ज्या भागातून हिमनग वाहतात ते भाग टाळून जलमार्ग नेले जातात.

४) **वादळी वारे व धुके** : काही समुद्रांवर वारंवार वादळी वारे निर्माण होतात. या वादळात बोट किंवा जहाज सापडले तर मोठा अपघात होण्याचा संभव असतो. शिवाय काही ठिकाणी धुके निर्माण होते. विशेषतः जेथे उष्ण व शीत प्रवाह एकत्र येतात त्या ठिकाणी धुके पडते. जलमार्ग आखताना वादळी वारे व धुके या दोन गोष्टींचा विचार केला जातो.

५) **इंधन** - पाणी घेण्याच्या सोयी: जहाजांच्या मार्गात इंधन-पाणी घेण्याच्या सोयी आवश्यक असतात. ज्या समुद्रात किंवा महासागरात बेटे असतात, त्या बेटांजवळून इंधन-पाणी घेण्याच्या दृष्टीने जलमार्ग नेले जातात.

६) **अंतर** : वरील गोष्टींबरोबर जलमार्ग आखताना अंतराचाही विचार केला जातो; म्हणून जलमार्ग हे महावर्तुळाला (Great Circle) अनुसरून आखण्यात येतात; कारण महावर्तुळावर दोन ठिकाणांमधील अंतर कमी असते. जगातील प्रमुख जलमार्ग :

१) उत्तर अटलांटिक जलमार्ग : हा जगातील सर्वात महत्त्वाचा जलमार्ग आहे. हा मार्ग अनेक वर्षांपासून अस्तित्वात आहे; परंतु गेल्या शतकात याची जास्त प्रगती झाली. जगाच्या ५० टक्के व्यापार या मार्गाने चालतो.

देश व बंदरे : हा मार्ग उत्तर अमेरिकेच्या पूर्व किनाऱ्यावरील बंदरे व युरोपच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील बंदरे यांना जोडतो. उत्तर अमेरिकेच्या पूर्व किनाऱ्यावर मॉंट्रिअल, क्विबेक व हॅलिफॅक्स (कॅनडा), न्यूयॉर्क, बोस्टन, फिलाडेल्फिया, गॅलव्हेस्टन व न्यू ऑर्लियन्स (संयुक्त संस्थाने) ही सर्वात मोठी व महत्त्वाची बंदरे आहेत. या बंदरांतून कॅनडा व संयुक्त संस्थाने युरोपीय देशांशी व्यापार करतात. या मार्गात वेस्ट इंडीज व मेक्सिको या देशांच्या बंदरांचाही समावेश होतो; कारण हे देश या मार्गाने युरोपीय देशांशी व्यापार करतात.

युरोपकडील बाजूस या मार्गावर लिस्बन (पोर्तुगाल), लंडन, लिव्हरपूल, मॅचेस्टर, ग्लासगो, साऊथ हॅम्प्टन (ग्रेट ब्रिटन), अॅमस्टरडॅम, रॉटरडॅम (नेदरलँड), स्टॉकहोम (स्वीडन), हॅम्बुर्ग (जर्मनी) इत्यादी बंदरे आहेत. या बंदरांतून पश्चिम युरोपचा व्यापार चालतो.

व्यापार : उत्तर अटलांटिक जलमार्गाने पक्क्या मालापेक्षा कच्च्या मालाची जास्त वाहतूक होते; कारण हा मार्ग जगातील प्रमुख औद्योगिक देशांना जोडतो. या मार्गाने उत्तर अमेरिकेकडून युरोपकडे मालाची जास्त वाहतूक होते. या मार्गाने मुख्यतः अन्नधान्य, इमारती लाकूड, लगदा, लोहखनिज, कोळसा, तेल, दुधाचे पदार्थ, साखर, फळे, मांस, मासे, कापूस इत्यादी मालाची वाहतूक होते.

महत्त्व :

१) हा मार्ग जगातील प्रगत देशांना जोडतो.

२) सर्वात जास्त बंदरे या मार्गावर आहेत.

३) या मार्गाने सर्व प्रकारच्या मालाची व उतारूंची वाहतूक होते.

२) **दक्षिण अटलांटिक जलमार्ग** :

देश व बंदरे : या मार्गाने वेस्ट इंडीज, ब्राझील व अर्जेन्टिना हे देश एकमेकांशी व्यापार करतात. काही मार्ग येथूनच पुढे आफ्रिका, युरोप व उत्तर अमेरिकेकडे जातात. किंगस्टोन, हॅवाना, व्हेराक्रुझ, रिओ-डी-जानेरिओ, ब्युनोस आयर्स, सॅंटियागो व बहिआब्लँका ही या मार्गावरील प्रमुख बंदरे आहेत.

व्यापार : या मार्गाने कापूस, केळी, गहू, मांस, लोकर, कातडी, लाकूड, साखर इत्यादी मालाची वाहतूक होते.

३) सुवेझ जलमार्ग :

देश व बंदरे : हा मार्ग सुवेझ कालव्यामुळे अस्तित्वात आला. उत्तर अँटलांटिक जलमार्गाच्या खालोखाल सुवेझ जलमार्गाचे महत्त्व आहे. हा मार्ग म्हणजे पाश्चिमात्य देश व पौर्वात्य देश यांना जोडणारा दुवा आहे. या मार्गाच्या एका बाजूस पूर्व आफ्रिका, इराण, इराक, कुवेत, सौदी अरेबिया, भारत, पाकिस्तान, श्रीलंका, बांगला देश, म्यानमार, मलेशिया, इंडोनेशिया, ऑस्ट्रेलिया इत्यादी देश असून, दुसऱ्या बाजूस इटली, पोर्तुगाल, फ्रान्स, जर्मनी, ग्रेट ब्रिटन, नेदरलँड, डेन्मार्क, कॅनडा, संयुक्त संस्थाने इत्यादी देश आहेत. या मार्गाने पर्थ, जाकार्ता, सिंगापूर, रंगून, चितगाव, कोलंबो, कोलकाता, मुंबई, चेन्नई, कराची, एडन, पोर्ट सैय्यद, नेपल्स, जिनेव्हा, मार्सेलिस, लिस्बन, हॅम्बुर्ग, लिव्हरपूल, साऊथ हॅम्प्टन, लंडन, क्विबेक, न्यूयॉर्क वगैरे बंदरे एकमेकांशी जोडण्यात आली आहेत.

व्यापार : इ. स. १८६९ मध्ये हा मार्ग सुरू झाला व तेव्हापासून या मार्गावरील देशांच्या व्यापारात प्रगती झाली. विशेषतः पूर्वेकडील देश मागासलेले असल्याने या देशांना सुवेझ जलमार्गाचा फायदा झाला. या मार्गाने कच्च्या व पक्क्या अशा दोन्ही प्रकारच्या मालाची वाहतूक होते. या मार्गाने पौर्वात्य देश पाश्चिमात्य देशांना कच्चा माल पाठवितात, तर पाश्चिमात्य देश पौर्वात्य देशांना पक्का माल पाठवितात. या मार्गाने तांदूळ, चहा, कॉफी, रबर, साखर, रेशीम, सुती कापड, ताग, कातडी, मसाल्याचे पदार्थ, कापूस, लाकूड, कागद, मँगनीज, खनिज तेल, अभ्रक, मशिनरी, रसायने इत्यादी मालाची वाहतूक होते.

महत्त्व : १) या मार्गाने पूर्वेकडील व पश्चिमेकडील देशांमधील अंतर कमी झाले.

२) या मार्गाने पौर्वात्य व पश्चिमात्य देशांच्या व्यापारात प्रगती झाली.

४) केप जलमार्ग :

देश व बंदरे : पश्चिम युरोप, दक्षिण व पश्चिम आफ्रिका, ऑस्ट्रेलिया व न्यूझीलंड या देशांचा व्यापार या मार्गाने चालतो. या मार्गाने पश्चिम युरोपची लंडन, लिव्हरपूल (ग्रेटब्रिटन), लिस्बन (पोर्तुगाल), हॅम्बुर्ग (जर्मनी) इत्यादी बंदरे पोर्ट एलिझाबेथ, दरबान, केपटाऊन (द. आफ्रिका), पर्थ, मेलबोर्न, अँडीलेड, सिडनी (ऑस्ट्रेलिया), ऑकलंड, वेलिंग्टन (न्यूझीलंड) या बंदरांना जोडली आहेत. या मार्गाने ऑस्ट्रेलिया व न्यूझीलंडमधील लोकर, मांस व दुधाचे पदार्थ युरोपकडे पाठविले जातात. याच मार्गाने कराची, मुंबई, कोलंबो, कोलकाता, रंगून, सिंगापूर, बँकॉक, जाकार्ता इत्यादी बंदरे एकमेकांशी जोडण्यात आली आहेत.

५) पनामा जलमार्ग

पनामा जलमार्ग जगातील तिसऱ्या क्रमांकाचा मार्ग आहे. हा मार्ग इ.स. १९१४ मध्ये सुरू झाला. हा मार्ग पनामा कालव्यामुळे अस्तित्वात आला. या मार्गाने उत्तर व दक्षिण अमेरिकेच्या पूर्व व पश्चिम किनाऱ्यांवरील बंदरे एकमेकांशी जोडली गेली आहेत. तसेच या मार्गाचा फायदा युरोपातील देशांना आणि पूर्वेकडील जपान, फिलिपाईन्स, ऑस्ट्रेलिया, न्यूझीलंड इत्यादी देशांनाही झालेला आहे. पनामा कालवा अस्तित्वात येण्यापूर्वी अमेरिकेच्या पूर्व व पश्चिम किनाऱ्यांवरील बंदरांचा व्यापार दक्षिण अमेरिकेला वळसा घालून लांबच्या मार्गाने होत असे. या कालव्याने पॅसिफिक व अँटलांटिक महासागर एकमेकांना जोडले गेल्याने व्यापारात प्रगती झाली.

देश व बंदरे : सॅनफ्रान्सिस्को, व्हॅकुव्हर, व्हालपॅरैसो, ब्युनास आयर्स, रिओ-डी-जानेरिओ, पनामा, हॅवाना, न्यू ऑलियस, न्यूयॉर्क, क्विबेक, लंडन, लिव्हरपूल इत्यादी बंदरे या मार्गाने जोडण्यात आली आहेत. येथूनच

पूर्वेकडील टोकिओ, मनिला, वेलिंग्टन, सिडनी इत्यादी शहरांकडे जलमार्ग गेले आहेत. या मार्गाने संयुक्त संस्थाने, कॅनडा, मेक्सिको, वेस्ट इंडीज बेटे हे पूर्वेकडील चीन, जपान इत्यादी देशांशी व्यापार करतात.

व्यापार : या मार्गाने मुख्यतः कथील, पेट्रोल, लोकर, मासे, कॉफी, कापूस, गहू, मांस इत्यादी मालाची वाहतूक होते.

महत्त्व : १) या जलमार्गामुळे अंतर कमी होऊन वेळ आणि इंधनाची बचत झाली.

२) या मार्गाने व्यापारात प्रगती झाली.

६) पॅसिफिक जलमार्ग :

उत्तर अमेरिकेचा पश्चिम किनारा व पूर्वेकडील देश या मार्गाने व्यापार करतात. उत्तर अमेरिकेच्या पश्चिम किनाऱ्यावर व्हॅंकुव्हर, सॅनफ्रान्सिस्को, लॉस एंजिल्स व पूर्वेकडील टोकिओ, ओसाका, शांघाय, हाँगकाँग, व्हलाडिओस्टॉक, मनिला, सिडनी, वेलिंग्टन इत्यादी बंदरे एकमेकांशी जोडली आहेत. या मार्गाने साखर, चहा, लाकूड, खाद्यपदार्थ, लोकर इत्यादी मालाची वाहतूक होते.

कालव्यातील वाहतूक :

जलवाहतुकीच्या दृष्टीने पुढील कालवे महत्त्वाचे आहेत.

१) सुवेझ कालवा : सुवेझ कालवा आफ्रिका व आशियाच्या संयोगभूमीतून काढण्यात आला आहे. हा कालवा फ्रेंच इंजिनियर फर्डिनंड-डी-लेसेप्सच्या कल्पनेनुसार बांधण्यात आला. या कालव्याचे काम इ. स. १८५९ मध्ये सुरू झाले व इ. स. १८६९ मध्ये हा कालवा पूर्ण झाला. हा कालवा तिमसा सरोवर, ग्रेट बिटर सरोवर व लिटर बिटर सरोवरे एकमेकांना जोडून काढण्यात आला. त्यामुळे भूमध्य व तांबडा समुद्र एकमेकांना जोडले गेले. या कालव्याची लांबी १६० कि.मी., रुंदी. ६५ मीटर व कमीत कमी खोली १३ मीटर आहे. हा कालवा ओलांडण्यास एका जहाजाला १० ते १२ तास लागतात. हा कालवा बांधण्यापूर्वी युरोपकडून पूर्वेकडे जाणारी जहाजे आफ्रिकेला वळसा घालून जात. या कालव्यामुळे ४ लंडन ते मुंबई अंतर ७,९०० कि.मी. नी कमी होऊन प्रवास २३ दिवसांनी कमी झाला. तसेच न्यूयॉर्क ते मुंबई अंतर ५,४०० कि.मी. नी कमी होऊन प्रवास १६ दिवसांनी कमी झाला. या कालव्यामुळे पूर्वेकडील व पश्चिमेकडील देश जवळ आल्यामुळे व्यापारात प्रगती झाली. या कालव्यातून दररोज ४५ जहाजे व बोटी जातात. १९५३ मध्ये जागतिक व्यापाराच्या १५ टक्के व्यापार या कालव्यातून झाला होता. १९६५ मध्ये या कालव्यातून २०,००० जहाजांची वाहतूक झाली होती.

सुवेझ कालव्याचे फायदे / गुण : या कालव्याचे फायदे पुढीलप्रमाणे आहेत

१) या कालव्यामुळे पूर्वेकडील व पश्चिमेकडील देश एकमेकांना जोडले गेले. २) या कालव्यामुळे पूर्वेकडील पश्चिमेकडील बंदरांमधील अंतर कमी झाले. ३) यामुळे वेळेची व इंधनाची बचत झाली आणि होणारा त्रास कमी झाला. ४) या कालव्यामुळे पूर्वेकडील देशांच्या व्यापारात प्रगती झाली.

सुवेझ कालव्याचे तोटे / दोष : या कालव्याचे काही दोष (तोटे) पुढीलप्रमाणे आहेत

१) याची खोली व रुंदी मर्यादित असल्याने यातून मोठी जहाजे सुलभतेने जाऊ शकत नाहीत. २) काही ठिकाणी याची रुंदी कमी असल्याने एकाच वेळी दोन जहाजे जाऊ शकत नाहीत. ३) दरवर्षी या कालव्यात गाळ साचतो व तो काढून टाकण्यास खूप खर्च येतो. ४) या कालव्यातून जाणाऱ्या जहाजांना मोठी जकात द्यावी लागते.

२) पनामा कालवा : हा कालवा उत्तर व दक्षिण अमेरिकेच्या संयोगभूमीतून काढण्यात आला आहे. हा कालवा इ.स. १९१४ मध्ये खणण्यात आला. या कालव्यामुळे न्यूयॉर्क ते सॅनफ्रान्सिस्को अंतर ९, १२० कि.मी. ने कमी झाले. तसेच या कालव्यामुळे उत्तर व दक्षिण अमेरिकेच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील व युरोपच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील बंदरांमधील आणि जपान, फिलिपाईन्स, ऑस्ट्रेलिया, न्यूझीलंड इत्यादी देशांच्या बंदरांमधील अंतर कित्येक कि.मी. नी कमी झाले. त्यामुळे वेळेची व इंधनाची बचत झाली.

पनामा कालव्याची लांबी ६५ कि.मी. रुंदी ९० मीटर आणि खोली १२ मीटर आहे. हा कालवा ओलांडण्यास एका जहाजाला ७-८ तास लागतात. या कालव्यातून एका दिवसात जास्तीत जास्त ४८ जहाजे जाऊ शकतात.

पनामा कालव्याचे फायदे / महत्त्व / गुण : या कालव्याचे फायदे याप्रमाणे आहेत

१) हा कालवा रुंद व खोल असल्याने यातून मोठी जहाजे सुलभतेने जाऊ शकतात. २) या कालव्यामुळे आंतरराष्ट्रीय व्यापारात प्रगती झाली. ३) या कालव्यातून जाणाऱ्या जहाजाला विशेष जकात द्यावी लागत नाही.

पनामा कालव्याचे तोटे / दोष : पनामा कालव्याचे काही दोष पुढीलप्रमाणे आहेत

१) हा कालवा समुद्रसपाटीपासून २५ मीटर उंचीवर असल्याने या कालव्यातील जहाजांची वाहतूक लॉक्सच्या पद्धतीने होते. त्यामुळे वाहतुकीस त्रास होतो. शिवाय वेळही जातो. २) याच्या भोवतालचा प्रदेश विरळ लोकवस्तीचा असल्याने याचे महत्त्व कमी आहे.

३. हवाई मार्ग (Air Ways)

विकास : जलद वाहतुकीच्या दृष्टीने हवाई वाहतुकीला महत्त्व आहे. हवाई वाहतुकीचा विकास अलीकडच्या काळात झाला; इ. स. १९०३ मध्ये राईट ब्रदर्सनी विमान बनविले नंतर जगात हवाई वाहतूक सुरू झाली; पण हवाई वाहतुकीला खरी सुरुवात पहिल्या महायुद्धानंतर झाली. इ.स. १९११ मध्ये ब्रिटनमध्ये हवाईमार्गे प्रवाशांची वाहतूक सुरू झाली. इ.स. १९२६ मध्ये संयुक्त संस्थानांत व्यापारी दृष्टीने प्रथम हवाई वाहतुकीस सुरुवात झाली. दुसऱ्या महायुद्धानंतर म्हणजे १९४६ ते १९५६ या काळात हवाईमार्गांची संख्या व लांबी या दोहोंतही खूप वाढ झाली. याच काळात अतिवेगवान अशा जेट विमानाचा शोध लागला. या प्रकारे हवाई वाहतुकीत अवघ्या ६०-७० वर्षांत झपाट्याने वाढ झाली.

हवाई वाहतुकीचे फायदे / महत्त्व :

- १) हवाईमार्गे होणारी वाहतूक अतिशय जलद गतीने होते.
- २) हवाई वाहतूक ही सर्वात आरामदायी असते.
- ३) लांब पल्ल्यांच्या वाहतुकीच्या दृष्टीने हवाई वाहतुकीला महत्त्व आहे.
- ४) संरक्षणाच्या दृष्टीनेही हवाई वाहतुकीला महत्त्व आहे.
- ५) हवाई वाहतुकीमुळे आंतरराष्ट्रीय पर्यटनास चालना मिळाली.

हवाई वाहतुकीचे तोटे / दोष :

- १) हवाई वाहतूक अतिशय खर्चिक असते.
- २) हवाई वाहतुकीचा सर्व भागांत विकास करता येत नाही. (उदा. दाट अरण्य, ढग, धुके, बर्फवृष्टी, अतिपाऊस,

वादळे यासारखे प्रदेश)

३) हवाईमार्गे अवजड मालाची वाहतूक करता येत नाही.

हवाई वाहतुकीचा विकासावर परिणाम करणारे घटक : हवाई वाहतूक महत्त्वाची असली तरी हवाई वाहतुकीचा जगाच्या सर्व भागांत सारख्या प्रमाणात विकास झालेला नाही; कारण हवाई वाहतुकीवर पुढील घटकांचा प्रभाव पडतो.

१) **अरण्य :** घनदाट अरण्ये विस्तृत भागात असतील तर तेथे हवाई वाहतुकीचा विकास होत नाही. म्हणून विषुववृत्तीय अरण्याच्या प्रदेशात हवाई वाहतुकीचा जास्त विकास झालेला नाही.

२) **नेहमी ढगाळलेले प्रदेश :** ज्या प्रदेशात आकाश नेहमी ढगाळलेले असते. अशा भागातही हवाई वाहतुकीची जास्त प्रगती होत नाही. उदा.: विषुववृत्तीय प्रदेश.

३) **धुके :** धुक्यामुळे दृश्यता कमी होते. याचा विमानाच्या उड्डाणावर परिणाम होतो. म्हणून ज्या भागात वारंवार धुके पडते, अशा भागातदेखील हवाई वाहतुकीचा विकास होत नाही. उदा.: उत्तर अमेरिकेचा ईशान्य भाग.

४) **बर्फवृष्टीचे प्रदेश :** ज्या प्रदेशात वारंवार बर्फवृष्टी होते. असे प्रदेशही हवाई वाहतुकीस योग्य नसतात. उदा. : कॅनडा व रशियाचा उत्तर किनारा.

५) **अतिपावसाचे प्रदेश :** अतिपावसाचे प्रदेशही हवाई वाहतुकीच्या विकासाला योग्य नसतात. उदा. : विषुववृत्तीय हवामानाचे प्रदेश.

६) **वादळाचे प्रदेश :** वादळामुळे विमानास धोका होण्याची शक्यता असते; म्हणून असे भाग टाळून हवाईमार्ग नेले जातात.

इतर गोष्टी : याशिवाय विमानांना धोक्याची सूचना करण्यास नियंत्रण केंद्रे, परिस्थितीची माहिती देण्यास संदेश केंद्रे, तसेच विमान उतरविण्यास सपाट जागा (विमानतळ) इत्यादी सोयींवरही विमानमार्गाचा विकास अवलंबून असतो.

जगातील प्रमुख आंतरराष्ट्रीय हवाईमार्ग :

जगातील निरनिराळ्या देशांतील शहरांना जोडणाऱ्या हवाईमार्गांना आंतरराष्ट्रीय हवाईमार्ग म्हणतात. या मार्गांवर निरनिराळ्या देशांतील कंपन्यांमार्फत विमाने चालविली जातात.

हवाईमार्गांचे वितरण :

जगात हवाईमार्गांचे वितरण फारच विषम स्वरूपाचे आहे. संयुक्त संस्थाने व युरोपीय देशांत हवाईमार्गांचा खूप विकास झालेला आहे. भारतातही हवाईमार्गांची बरीच प्रगती झालेली आहे.

संयुक्त संस्थानांत हवाईमार्गांचा सर्वांत अधिक विकास झाला आहे. येथील लहान-मोठी शहरे हवाईमार्गांनी जोडली आहेत. संयुक्त संस्थानांत २,००० विमानतळ असून, प्रमुख ५० हवाईमार्ग आहेत.

युरोपीय देशांतही हवाईमार्गांची खूप प्रगती झालेली आहे. विशेषतः पश्चिम युरोपात हवाईमार्ग जास्त आहेत.

भारतातील मोठी शहरे आंतरराष्ट्रीय हवाईमार्गांची केंद्रे आहेत. तसेच देशातील इतर शहरे अंतर्गत हवाईमार्गांची केंद्रे आहेत.

भारताचा विदेशी (आंतरराष्ट्रीय / बर्हीगत) व्यापार :

इतिहास : भारताचा विदेशी व्यापार फार प्रसिद्ध आहे. भारत फार वर्षांपासून देशात निर्माण होणाऱ्या वस्तू (माल) परदेशी निर्यात करित होता. यात ढाक्याची मलमल प्रमुख होती. ब्रिटीश राजवटीतही हा व्यापार सुरू होता.

देशाच्या फाळणीचा विदेशी व्यापारावर परिणाम झाला होता. स्वातंत्र्यानंतर देशाच्या विदेशी व्यापारात मोठी प्रगती झाली. १९४७ नंतर भारत कॉमन वेल्थ राष्ट्रात सहभागी झाला. आज भारताने जगातील सर्व देशांशी व्यापारी संबंध प्रस्थापित केले आहेत. त्यामुळे देशाच्या व्यापारात मोठी प्रगती झाली आहे. आज भारत जगातील १९० देशांना ७५०० वस्तू निर्यात करतो आणि १४० देशांतून ६००० वस्तू आयात करतो. आता देशाचा विदेशी व्यापार GDP च्या ४८.८% आहे. भारताचा जास्त व्यापार संयुक्त संस्थाने, यु.ए.ई., चीन, सिंगापूर व इराक या देशांशी चालतो.

भारताच्या विदेशी व्यापाराच्या वाढीची कारणे :

भारत स्वतंत्र झाल्यापासून विदेशी व्यापाराची प्रगती होत आहे. याची कारणे पुढीलप्रमाणे

- १) भारताच्या अर्थव्यवस्थेचा विकास, ३) भारतीय रुपयाचे अवमूल्यन, २) देशाच्या अर्थव्यवस्थेतील विविधता,
- ४) तेलाच्या वाढत्या किंमती, ५) विकसित देशांतील चलन फुगवट्याचा वाढता कल.

भारताचा आयात व्यापार :

भारतात अनेकविध मालाचे उत्पादन होत असले तरी देशाची गरज भागविण्यासाठी भारतात निरनिराळ्या वस्तूंची आयात होते.

भारतातील प्रमुख आयाती:

भारतात आयात होणाऱ्या काही वस्तू पुढीलप्रमाणे आहेत

- १) **यंत्रसामग्री :** देशात नवीन कारखाने उभारणे, औद्योगिक क्षेत्रात नवीन तंत्रांचा अवलंब करणे, जुन्या कारखान्यांचे नूतनीकरण यासाठी विविध यंत्रसामग्री आयात केली जाते.
- २) **खनिज तेल :** देशातील वाढते औद्योगिकीकरण व वाहतूकीच्या साधनांचा विकास यामुळे भारताला खनिज तेलाची मोठी आयात करावी लागते. एकूण आयातीच्या १५% आयात ही खनिज तेलाची असते.
- ३) **रासायनिक खते :** देशातील रासायनिक खतांची वाढती मागणी लक्षात घेता भारताला खतांची आयात करावी लागते.
- ४) **लगदा व कागद :** देशातील वाढती साक्षरता व शिक्षणाचे प्रमाण यामुळे भारताला कागदाची आयात करावी लागते. कागदाबरोबर भारत लगदाही आयात करतो.
- ५) **औषधी व रसायने :** देशातील वाढत्या आरोग्य सेवा व देशातील औषधांचे अपुरे उत्पादन यामुळे औषधांची आयात होते. त्याचप्रमाणे अमोनिया, नायट्रेट, अॅसिड इत्यादी रसायनेही आयात होतात.

इतर आयाती:

- १) **लोहपोलाद :** भारत गरजेनुसार लोह पोलाद आयात करतो.
- २) **खनिजे :** भारत तांबे, शिसे, झिंक, निकेल इत्यादी खनिजांची आयात करतो.
- ३) **अन्नधान्ये :** भारतात आवश्यकतेनुसार अन्नधान्य आयात होते. अलीकडे देशातील वाढत्या उत्पादनामुळे यांच्या आयातीचे प्रमाण कमी झाले आहे.

४) **खाद्य तेले** : देशाची गरज भागवण्यास खाद्यतेलाची आयात होते.

याशिवाय भारत मोती, मौल्यवान दगड, विविध तंतू (धागे कापूस, कच्ची लोकर, कच्चे ताग, कृत्रिम तंतू), कच्चे रबर, प्लास्टिक साहित्य, रंग, फोटोग्राफीचे साहित्य, शास्त्रीय उपकरणे इत्यादी माल परदेशातून आयात करतो.

भारताचा निर्यात व्यापार : भारताच्या काही प्रमुख निर्याती पुढीलप्रमाणे आहेत -

१) **चहा**: भारताची महत्त्वाची परंपरागत निर्यात आहे. भारताच्या जागतिक बाजारपेठेत एकाधिकार आहे. स्वाद व दर्जा यांसाठी भारताचा चहा जगभर प्रसिद्ध आहे.

२) **सुती धागा व कापड** : भारत हलक्या व चांगल्या प्रतीचा धागा व कापड निर्यात करतो.

३) **तागाचा धागा व ताग वस्तू** : ताग व तागाच्या वस्तू ही भारताची प्रमुख व महत्त्वाची निर्यात आहे. भारत तागाचे जाडे भरडे कापड, सतरंज्या, ताडपत्र्या, गालीचे, दोऱ्या इत्यादी वस्तू व तागाचा धागा निर्यात करतो.

४) **कातडी माल** : भारतात जनावरांची संख्या जास्त असल्याने कातडी व हाडांचे मोठ्या प्रमाणात उत्पादन होते. भारत आता कातडी माल (बूट, बॅगा इ.) निर्यात करू लागला आहे.

५) **अभियांत्रिकी साहित्य** : स्वातंत्र्यानंतर भारतात औद्योगिक विकास होऊन देशात अभियांत्रिकी साहित्याची निर्मिती होत आहे. यात ऑटोमोबाईल, इलेक्ट्रिक साहित्य, डिझेल इंजिन, मशीन टूल्स, सायकली, शिलाई मशीन इत्यादी साहित्य प्रमुख आहे. हे साहित्य भारतातून निर्यात होते.

इतर निर्यात :

१) **मौल्यवान खडे व जवाहिरात** : याची निर्यात प्रगत देशांना होते. यापासून भारताला मोठे परकीय चलन मिळते.

२) **रसायने व संबंधित उत्पादने ही**: उत्पादने अनेक देशांना निर्यात होतात.

३) **हस्त व्यवसायाच्या वस्तू** : भारतातून या वस्तूही निर्यात होतात.

४) **अभ्रक** : ही भारताची अतिशय महत्त्वाची निर्यात आहे. भारतातून अनेक देशांना अभ्रक निर्यात होते. १९९८-९९ मध्ये भारताला अभ्रक निर्यातीपासून २३ कोटी रुपये मिळाले होते.

याशिवाय भारतातून मासे व त्यांपासून बनविलेले पदार्थ, मसाले, साखर, तांदूळ, कॉफी, काजू, तंबाखू, फळे, भाजीपाला इत्यादी माल विविध देशांना निर्यात होतो.

भारताला कोणत्या देशातून माल आयात होतो ?

ग्रेट ब्रिटन, संयुक्त संस्थाने, जपान, जर्मनी, रशिया, फ्रान्स, इटाली, इराण, इराक, कुवेत, सौदी अरेबिया, लिबिया, नायजेरिया, म्यानमार, इंडोनेशिया, चिली, बेल्जियम, रूमानिया, स्वीडन, ब्राझिल, बांगला देश, कोरिया, झेकोस्लोव्हाकिया, स्वित्झर्लंड, झांबिया, ऑस्ट्रेलिया, मलेशिया, अर्जेन्टिना, कॅनडा, पोलंड, आयर्लंड, नेदरलँड, सुदान, अफगाणिस्तान इत्यादी देशातून भारताला माल आयात होतो.

भारत कोणत्या देशांना माल निर्यात करतो ?

ग्रेट ब्रिटन, रशिया, इराण, पोलंड, सौदी अरेबिया, आयर्लंड, नेदरलँड, जर्मनी, कॅनडा, संयुक्त संस्थाने, अफगाणिस्तान, ऑस्ट्रेलिया, न्यूझीलंड, इजिप्त, अर्जेन्टिना, इटाली, सुदान, युगोस्लाव्हिया, फ्रान्स, जपान, श्रीलंका, युगांडा, लिबिया, टांझानिया, इराण, कुवेत, बांगला देश, येमेन, नेपाळ, भूतान, सिंगापूर थायलंड इत्यादी देशांना भारत माल निर्यात करतो.

भारताची निर्यात कमी असण्याची कारणे ::

- १) जागतिक मंदी
- २) स्वदेशी उद्योगांना संरक्षण देण्याचे शासनाचे धोरण व नियंत्रित हिस्सा (Quota)
- ३) विकसित देशांनी अवलंबिलेल्या मालाच्या दर्जावरील नियंत्रण
 - ४) इतर देशांतून होणारी तीव्र स्पर्धा
- ५) देशांतर्गत उद्योगातील देशी मालाची मागणी
- ६) औद्योगिक प्रक्षोभामुळे पक्क्या मालाच्या उत्पादनातील घट
- ७) कच्च्या मालाची व ऊर्जेची कमतरता
- ८) मजुरी, टॅक्स व वाहतूक यांच्या वाढत्या दरांमुळे उत्पादनावरील वाढता खर्च
- ९) निर्यातीच्या वाढीसाठी शासकीय योजनांचा अभाव
- १०) प्रादेशिक निर्यात संघटनांची वाढ
- ११) जागतिक व्यापार संघटनेचे (WTO) चुकीचे धोरण
- १२) आखाती युद्धामुळे काही देशांशी निर्माण झालेले मतभेद

भारताच्या विदेशी व्यापाराची वैशिष्ट्ये (व्यापाराचे स्वरूप) :

भारताच्या विदेशी व्यापाराची ठळक वैशिष्ट्ये पुढीलप्रमाणे आहेत

- १) भारताचा व्यापार जगभर पसरलेला आहे.
- २) भारताचा अधिकांश व्यापार (९५%) जलमार्गाने समुद्रापलीकडील देशांशी चालतो. ३) भारताचा स्थलमार्गाने होणारा व्यापार कमी (५%) आहे. ४) भारताच्या निर्यात मालात कृषी व खनिज माल प्रमुख आहे. ५) चहा, ताग, तागाच्या वस्तू, सुती धागा, सुती कापड, साखर, तंबाखू, अशुद्ध लोखंड, मँगनीज, अभ्रक इत्यादी भारताच्या प्रमुख निर्याती आहेत. ६) भारताच्या निर्यातीला नवीन नवीन माल असतो. ७) भारताचा अधिक व्यापार संयुक्त संस्थाने, ग्रेट ब्रिटन, जपान व मध्यपूर्व आशियातील देशांशी चालतो. ८) भारताच्या आयात मालात खनिज तेल, यंत्रसामग्री, खाद्यान्ने, उत्तम प्रतीचा कापूस, रासायनिक पदार्थ, तांबे, लगदा, कागद, वाहनांचे सुटे भाग इत्यादी माल प्रमुख आहे.
- ९) भारताचा आयात व्यापार संयुक्त संस्थाने, ग्रेट ब्रिटन, जर्मनी, जपान व मध्यपूर्व आशियातील देशांशी चालतो.
- १०) भारताचा विदेशी व्यापार जगातील इतर देशांपेक्षा प्रत्येक व्यक्तीमागे कमी आहे, कारण देशात गरिबी असून भांडवलाचा अभाव आहे. ११) भारताची लोकसंख्या जगाच्या १६.७% इतकी आहे; परंतु भारताचा विदेशी व्यापार जगाच्या केवळ ०.५% इतका आहे. १२) भारताचा व्यापार प्रतिकूल स्वरूपाचा आहे, म्हणजे निर्यातीपेक्षा आयात जास्त आहे.

जागतिकीकरणाच्या संदर्भात भारताचे व्यापारी धोरण :

स्वातंत्र्योत्तर काळात भारताने नियोजनातून आर्थिक विकास घडवून आणण्याचा प्रयत्न केला; परंतु भारत अविकसित असल्याने (आता विकसनशील आहे) भारताचा व्यवहारतोल प्रतिकूल राहत गेला. म्हणून देशाचा

व्यापार वाढविणे आवश्यक होते. १९९१ पासून जागतिकीकरणाला सुरुवात झाल्यावर जवळपास सर्वच देशांत खुल्या आर्थिक धोरणाचे वारे वाहू लागले. भारतानेही उदारीकरण / जागतिकीकरणाचा स्वीकार केला. त्यानंतर १९९४ मध्ये भारत जागतिक व्यापार संघटनेचा (WTO) सदस्य बनला. आता भारताने गॅट (GATT) या जागतिक व्यापार संघटनेशी अनेक करार केले आहेत. त्यानुसार भारताने नवीन व्यापार धोरण स्वीकारले आहे.

भवितव्य : जागतिकीकरणात निर्यातीला मोठे महत्त्व आहे. भारतातून निर्यात होणाऱ्या मालात कृषीमाल प्रमुख आहे; परंतु आपल्या कृषीमालावर परदेशी बाजारपेठा अनेक बंधने घालत आहेत. तरी आपली कृषी निर्यात वाढत आहे. १९९४ मध्ये भारताची कृषी निर्यात ११,७०० कोटी, १९९८-९९ मध्ये २६, २०० कोटी, २०००-२००१ मध्ये २८, ६५७ कोटी रुपये होती. ही निर्यात वाढविण्यास अद्यापही मोठा वाव आहे; परंतु त्यासाठी पायाभूत सुविधा निर्माण कराव्या लागतील. या दृष्टीने पुढील गोष्टी करणे गरजेचे आहे.

१) भारतातील फळे उष्ण कटिबंधीय हवामानातील असतात. परदेशातील फळे त्यांच्याशी स्पर्धा करू शकत नाहीत; त्यामुळे भारतीय फळांना मोठी बाजारपेठ मिळू शकते.

२) विकसित देशांतून कृषीमालाची जी निर्यात होते, ती प्रामुख्याने तेथील मोठ्या बहुराष्ट्रीय कंपन्या करतात. या कंपन्यांकडे हजारो हेक्टरचे स्वतःचे कृषीक्षेत्र असते. भारतातील ७८% शेतकऱ्यांची प्रतिमाणशी जमीनधारणा २ हेक्टरपेक्षा कमी आहे. या परिस्थितीत शेतकऱ्यांनी एकत्र येऊन सहकारी तत्त्वावर संघटना स्थापन केल्या पाहिजेत, तरच भारताची कृषीमालाची निर्यात वाढू शकते.

३) आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठेत जो कृषीमाल वा इतर औद्योगिक माल पाठवावा लागतो, त्याची प्रत फार चांगली असावी लागते.

४) जागतिकीकरणाचे कृषी व इतर उत्पादकतेत अनन्यसाधारण महत्त्व आहे. देशातील उत्पादकता व निर्यात वाढवावयाची असल्यास आधुनिक तंत्रज्ञान वापरावे लागेल.

भारताचे व्यापारविषयक धोरण (India's Trade Policy) :

स्वातंत्र्यापूर्वी भारताचे स्पष्ट असे व्यापार धोरण नव्हते. विकासाचे सर्वसामान्य आर्थिक

धोरण म्हणून स्वातंत्र्यानंतर भारताने व्यापारविषयक धोरण स्वीकारले.

उद्देश : भारताच्या व्यापारविषयक धोरणाची पुढील प्रमुख दोन उद्दिष्ट्ये होती.

१) संरक्षण व विकासासंबंधी लागणाऱ्या वस्तूंची पातळी कायम ठेवून इतर आयातीची पातळी कमी ठेवणे. २) परकीय चलनाची स्थिती पाहून निर्यातीला चालना देणे. वरील उद्दिष्टे साध्य करण्यासाठी खाली गोष्टींवर भर देण्यात आला.

अ) आयात नियंत्रण कडक करणे. ब) निर्यातीला चालना देणे. क) इतर देशांशी व्यापार करार घडवून आणणे.

अनावश्यक परकीय चलन खर्च टाळणे व देशी उद्योगांना संरक्षण देणे यासाठी आयातीवर नियंत्रण ठेवण्याकरिता केंद्र सरकारने ४ थ्या योजनेपर्यंत (१९६८-७४) व्यापाराच्या धोरणासाठी संरक्षण धोरण स्वीकारले. हे आयात परवाने आयात हिस्से (quotas), आयात कर, आयात बदली (Substitution), व आयात नियंत्रणाद्वारे केले गेले. तथापि हे धोरण अपेक्षित यश साधण्यास अयशस्वी ठरले. त्यानंतर सरासरी निर्यातीचे प्रमाण (Ratio) ६.४% वरून हळूहळू घसरत ३.५% वर आले. म्हणून ३ व्या योजनेच्या (१९६१-६६) धोरणात निर्यात वाढविण्यावर भर देण्यात

आला. यात व्यापार संस्था, शासकीय व इतर सवलती उदा. अबकारी करासाठी भरपाई, निर्यात मालावरील अप्रत्यक्ष कर, निर्यातीसाठी मदत, आयकरावर सवलत, सवलतीच्या दरात कच्च्या मालाचा पुरवठा या गोष्टींचा समावेश आहे. याशिवाय औद्योगिक परवाना धोरणाचे उदारीकरण, निर्यात कृषी विभागांची निर्मिती, १००% निर्यातभिमुख गट सुरू करणे, निर्यातीवरील नियंत्रण शिथिल करणे, निर्यातीचे विभाग ओळखणे, निर्यातदारांना बँक विश्वास निधी उपलब्ध करणे या उपायाने ४ थ्या योजनेतील ३.७% सरासरी निर्यात ५ व्या योजनेत ५.४% वर तथापि निर्यातीचा वाढलेला क्रम ६ व्या योजनेत (१९८० च्या दरम्यान) ४.९% वर आणि सातव्या योजनेच्या पहिल्या तीन वर्षात (१९८५-८८) तो ४.४% वर आला.

आयात-निर्यात धोरण (१९८५) :

तीन वर्षासाठी हे धोरण जाहीर झाले होते. जलद आयातीद्वारे देशातील उत्पादन सुलभ करणे, आयात निर्यातीत अखंडता व स्थिरता ठेवणे, उत्पादित वस्तूंची निर्यात अधिक मजबूत करणे हे या धोरणामागील उद्देश होते.

या धोरणाची काही ठळक वैशिष्ट्ये पुढीलप्रमाणे आहेत -

१) जवळ जवळ ५३ वस्तूंच्या आयातीवरील बंदी उठविणे. २) फायद्यासाठी जवळपास २० वस्तू उदा. कातडी, ऑटोमोबाईल, इलेक्ट्रॉनिक साहित्य, तागाच्या वस्तू व तेल या वस्तू खुल्या सामान्य आयात परवाना धोरणात समाविष्ट करणे. ३) १ ऑक्टोबर, १९८५ पासून आयात निर्यात पासबुक ही योजना सुरू करणे. कर सुटीखाली परवाना मिळण्यास विलंब होऊ नये, हा त्यामागील उद्देश होता. ४) कच्चा माल व घटक यासंबंधीच्या ६७ वस्तूंना मर्यादित प्रमाणात आयात करण्यास स्थानांतर करणे. ५) १६ लाखांपेक्षा कमी किंमतीचे कॉम्प्युटर खासगीरित्या आयात करण्याविषयी दुहेरी धोरणे स्वीकारण्यात आली.

आयात-निर्यात धोरण (१९८८) :

३० मार्च, १९८८ ला भारताने दुसरे व्यापार धोरण जाहीर केले. त्यात १९८५ च्या धोरणात केवळ किरकोळ दुरुस्त्या करण्यात आल्या. या धोरणाची ठळक वैशिष्ट्ये पुढीलप्रमाणे आहेत -

१) या धोरणानुसार ७४५ बाबी खुल्या साधारण परवाना पद्धतीत अंतर्भूत करण्यात आल्या. त्या २०० बाबी आयुष्य बचत, उपकरणासंबंधी १०८, औषधी व ९९ मशिनरीसंबंधी होत्या. २) २६ वस्तूंची आयात खुली करण्यात आली. ३) निर्यात व व्यापारी घरे यांची पात्रता मर्यादा २ कोटी १० कोटी परकीय चलनाद्वारे निश्चित करण्यात आली. ४) परदेशात स्थित असलेले जे कायम राहण्यास देशात येणार आहेत त्यांना आयात सवलतीच्या फायद्यातून मुक्त करण्यात आले.

आयात-निर्यात धोरण (१९९०) :

हे धोरण ३० एप्रिल, १९९० ला जाहीर करण्यात आले. ते केवळ ३ वर्षासाठी होते. यांत औद्योगिक व निर्यात वाढ मजबूत करण्यावर भर देण्यात आला. याची वैशिष्ट्ये पुढीलप्रमाणे आहेत

(१) देशात उपलब्ध नसलेल्या वस्तूंची आयात सुलभ होण्यासाठी खुल्या सामान्य परवान्याचे विस्तारीकरण करण्यात आले. यात ८२ भांडवली वस्तू समाविष्ट करण्यात आल्या. २) भांडवली वस्तू खुल्या साधारण परवान्यात १२६१ वरून १३४३ पर्यंत वाढविण्यात आल्या. ३) सार्वजनिक क्षेत्राद्वारे ठराविक कच्चा माल उदा. पेट्रोलजन्य उत्पादने, खते, तेल, तेलबिया, व्हिडीओ फिल्म, वृत्त पेपर, भरड धान्ये, फॉस्फरिक ॲसिड, अमोनिया या वस्तू

आयातीस खुल्या करण्यात आल्या. तथापि तारांकित व्यापारी घरांना निर्यातीला चालना देण्यास खुल्या वस्तू आयात करण्यास परवानगी देण्यात आली. ४) गतवर्षाच्या १०% किमतीच्या परवान्याचे स्वयंचलित परवाना पद्धती सुरू करण्यात आली. ५) नोंदणीकृत निर्यातदारांना निव्वळ परकीय चलन मिळकतीच्या आधारे परवाने देणे.

आयात-निर्यात धोरण (१९९२) :

हे धोरण ३० मार्च, १९९२ ला १९९२-९७ या काळासाठी स्वीकारण्यात आले. यात निर्यात वाढ, तसेच भांडवली व इतर मालाची आयात करण्यासाठी क्रांतिकारक पाऊल उचलण्यात आले.

याची ठळक वैशिष्ट्ये-

१) काही वस्तूंच्या आयातीस बंदी व बाकी सर्व वस्तू आयातीस खुल्या करण्यात आल्या. २) काही वस्तूंच्या निर्यातीवर बंदी व बाकी सर्व वस्तू निर्यातीस खुल्या करण्यात आल्या. ३) २५% आयात कराद्वारे भांडवली वस्तू आयात करण्यास परवानगी तसेच भांडवली वस्तू निर्यातीचे उदारीकरण. ४) वृत्तपेपर, नैसर्गिक रबर, लोह धातू यावर बंदी.

आयात-निर्यात धोरण (१९९७):

३१ मार्च, १९९७ रोजी नवीन व्यापारी धोरण जाहीर करण्यात आले. हे धोरण ९ व्या योजनेसाठी (१९९७ - २००२) असे होते. या धोरणाची वैशिष्ट्ये पुढीलप्रमाणे-

१) या धोरणानुसार ज्या ५४२ वस्तूंची आयात करण्यावर बंदी होती ती उठविण्यात आली. २) विशेष परवान्याद्वारे ६० वस्तूंची आयात खुली करण्यात आली. ३) निर्यातीस चालना देणाऱ्या भांडवली वस्तूंची निर्यात चालू ठेवणे आणि वापरलेली वस्तू (Second Hand) काही अटींवर आयातीस परवानगी. ४) नवी कर परवाना योजना सुरू करण्यास यात कर मोफत परवाना, पास बुकचा समावेश होता. ज्यामुळे निर्यातदारांना निर्यात सुलभ झाली.

या धोरणाने भारतात तयार होणाऱ्या मालाच्या पुरवठ्याने deemed export ची व्याप्ती वाढविण्यात आली.

नंतर २०००-२००१ च्या वार्षिक अंदाज पत्रकात निर्यात प्रक्रिया विभागाच्या ठिकाणी खुले व्यापारी विभाग (Free Trade Zone) निर्माण करण्याचे सुचविण्यात आले. शून्य कर निर्यात (Zero duty export) वाढीसाठी रसायने, कापड, सागरी व सॉफ्टवेअर विभाग, भांडवली माल योजनेचे (Capital goods scheme) विस्तारीकरण करण्यात आले. विविध सवलतींचा लाभ मिळण्यासाठी उत्पादनाच्या ५७% माल निर्यातदारांना ग्रीनकार्ड (Green Card) देण्यात आले. त्याचप्रमाणे तीन टर्मसाठी यशस्वी कार्य करणाऱ्या निर्यातदार व निर्यातदारांना सुवर्ण व्यावसायिक स्थान प्रमाणपत्र (Golden Status Certificate) देण्यात आले.

वरील विवेचनाने असा निष्कर्ष निघतो की, बाजाराभिमुख उदार व जागतिक व्यापारविषयक असलेल्या व्यापारी धोरणाची पीछेहाट झाल्याचे दिसते; पण उदारीकरणात GATT चे कार्यही महत्त्वाचे आहे.

भारताचे व्यापारी धोरण (२०१५-२०२०) :

हे धोरण १ एप्रिल, २०१५ पासून अंमलात आले. भारताचे जगातील वाढते महत्त्व लक्षात घेऊन वाणिज्य विभागाने वैश्विक व्यापारात पुढे यायचे धोरण आखले आहे. यादृष्टीने भारताने २०१५-२० चे व्यापारी धोरण पुढीलप्रमाणे निश्चित केले आहे.

१) भारताचा सध्याचा वैश्विक व्यापार २.१% वरून ३.५% वर नेणे. आणि निर्यात व्यापार दुप्पट करणे.

२) देशाचा निर्यात व व्यापार वाढविण्यास मूलभूत आराखडा उपलब्ध करणे.

- ३) ठराविक काळाने जागतिक व्यापाराचे सिंहावलोकन (परिक्षण) करणे.
 - ४) याकरीता वाणिज्य खात्याने बहु व द्वी बाजू व्यापारी संबंध, विशेष आर्थिक विभाग (SEZ), राज्य व्यापार निर्यातीस प्रोत्साहन आणि व्यापारी सुलभता यासाठी जबाबदार असेल. कुमाल
 - ५) सध्याचे व्यापारी धोरण (२०१५-२०) अस्तित्वात असलेल्या बाजारपेठेत भारताचा बाजारपेठेतील वाटा आणि उत्पादन वाढविणे.
 - ६) GST च्या संदर्भात निर्यातदारांना सहाय्य करणे.
 - ७) निर्यातदारांना निर्यातीची सुलभता करून देणे.
 - ८) सरहद्दीपलीकडे व्यापार सुरळीत करणे व त्यात वृद्धी करणे.
 - ९) कृषी आधार माल निर्यातीस चालना देणे.
 - १०) स्थानिक निर्यातदारांना सहाय्य करणे.
 - ११) करात सूट देणे.
 - १२) २०१५ - २० च्या धोरणानुसार निर्यात क्षमता वाढविणे, निर्यात सुधारणा करणे, विदेशी व्यापारास प्रोत्साहन देणे आणि अनुकूल संतुलन (balance) निर्माण करणे.
- दरवर्षी वरील सर्व बाबींत सुधारणा करून ते अद्ययावत (update) करणे.

भारताच्या व्यापारी धोरणांची वैशिष्ट्ये :

- १) विशेष आर्थिक विभागाची निर्मिती.
- २) शेती मालाची निर्यात वाढविणे.
- ३) कुटीर व हस्तोद्योग माल निर्यातीस प्रोत्साहन देणे.
- ४) लघुउद्योगांना चालना देऊन त्याचा व्यापार वाढविणे.
- ५) कातडी वस्तू, सुती कापडाची निर्यात वाढविणे.
- ६) मौल्यवान खडे (Gems) व जडजवाहीर (Jewellery) यांचा व्यापार वाढविणे.
- ७) रसायने व प्रसाधने निर्यातीस उत्तेजन देणे.
- ८) विकासाभिमुख धोरणाने परदेशी व्यापाराला चालना देणे.
- ९) उद्योधंध्यांची पुनर्भारणी करून व्यापार वाढविणे.

संयुक्त संस्थानचा आंतरराष्ट्रीय (विदेशी) व्यापार (U.S.A. Foreign Trade) :

सं. संस्थानचा विदेशी व्यापार फार मोठा आहे. हा एक अतिशय प्रगत देश असून या देशात खाणकाम, शेती व उद्योगधंध्यांची मोठी प्रगती झालेली आहे. शिवाय या देशाचे जगातील अनेक देशांशी व्यापारी संबंध आहेत.

निर्यात : सं. संस्थानचा निर्यात व्यापार फार मोठा आहे. हा देश खाद्य, पेयपदार्थ, क्रूड ऑईल व इतर फ्युएल, हेलिकॉप्टर, विमाने (air crafts), विमानाचे इंजिन (air crafts engines), स्वयंचलित वाहने व त्यांचे सुटे भाग, कारचे टायर्स, कार, यंत्रसामग्री, प्रसाधने, पेट्रोल, कॉम्प्युटर्स, इत्यादी माल व वस्तू यात प्रमुख आहेत.

२०१८ मध्ये या देशातून विविध मालाची मोठ्या प्रमाणात निर्यात झाली होती. त्यात खाद्य . व पेयपदार्थ प्रमुख

होते.

आयात : सं. संस्थानचा आयात व्यापारही फार मोठा आहे. माल आयात करणारा हा जगातील दुसऱ्या क्रमांकाचा देश आहे. या देशात आयात होणाऱ्या मालात मशिनरी, इलेक्ट्रॉनिक साहित्य, वाहने, खनिजे, तेल (oil), वैद्यकीय साधने, कृषी उत्पादने व भांडवली वस्तू प्रमुख आहेत.

२०१८ मध्ये सं. संस्थानात मालाची मोठ्या प्रमाणात आयात केली गेली होती. यात स्वयंचलित वाहनांचे सुटे भाग, इंजिन ह्या वस्तू प्रमुख होत्या.

२०२० मध्ये या देशात ४.९% कृषी उत्पादने व २२% भांडवली माल आयात झाला.

सं. संस्थानाचे व्यापारी संबंध असलेले देश (२०१७):

सं. संस्थाने हा जगातील एक विकसित देश असून याचे जगातील बहुतेक देशांशी व्यापारी संबंध आहेत. त्यात जगातील ३० मोठ्या देशांशी ज्यांना हा देश ८७.९% इतका माल निर्यात करतो आणि ज्या मोठ्या देशातून ८७.४% इतका माल आयात करतो असे देश आहेत.

सं. संस्थानचे ज्या देशांशी जास्त व्यापारी संबंध आहेत त्यात चीन, कॅनडा, मेक्सिको, जपान, जर्मनी, दक्षिण कोरिया, ग्रेट ब्रिटन, फ्रान्स, भारत, इटाली, तैवान, ब्राझील, नेदरलँड, स्वित्झर्लंड, आयर्लंड, व्हिएटनाम, मलेशिया, सिंगापूर, बेल्जियम, थायलंड, सैदी अरेबिया, ऑस्ट्रेलिया, इस्त्राईल, इंडानेशिया, कोलंबिया, स्पेन, युनायटेड अरब अमिरात (UAE), चिली, रशिया हे देश प्रमुख आहेत.

संयुक्त संस्थानचे (विदेशी) व्यापार धोरण (Foreign Trade Policy of U.S.A.) :

सं. संस्थानच्या विदेशी व्यापारात आयात निर्यात व्यापार अंतर्भूत आहे. व्यापारात जगातील प्रमुख देशात हा तिसरा मोठा देश आहे.

जगातील मोठ्या मंदीनंतर सं. संस्थाने हा व्यापारी धोरण बनविणारा एक प्रमुख देश आहे, या देशाने जगातील अनेक देशांशी व्यापारी करार (Trade Agreements) केले. त्यात जकाती व व्यापारासंबंधीचा करार (General Agreements on Tariffs and Trade - GATT) आणि जागतिक व्यापारी संघटन (World Trade Organization - WTO) हे महत्त्वाचे आहेत.

या देशाचा विदेशी व्यापार १६.३ ट्रिलियन व GDP च्या १००% इतका आहे. (२००६)

विदेशी धोरणातील बदल :

डोनाल्ड ट्रम्प राष्ट्राध्यक्ष असताना त्यांनी देशाचे व्यापारी धोरण बदलले.

(१) चीनचे अप्रामाणिक धोरण (Unfair Policy) पाहता त्यात मालावर जकात आकारणे. (२) सं. संस्थानचे मेक्सिको व कॅनडा या देशांशी असलेले संबंध पाहता या देशाच्या दरम्यान असलेले व्यापारी करार अधिक मजबूत करणे, ज्यामुळे व्यापारात पुनःसंतुलन निर्माण होईल.

(३) जपानशी आणखी दोन करार करणे, ज्यामुळे अमेरिकेला मोठ्या प्रमाणात निर्यातीस संधी मिळेल.

(४) फ्रान्सच्या Digital Services Tax च्या संदर्भात अप्रामाणिक धोरणाबद्दल कार्यवाही करणे.

(५) व्यापारी भागीदार म्हणून ग्रेट ब्रिटन व इतर देशांशी नवीन व्यापारी धोरण बनविणे.

सध्याची स्थिती :

राष्ट्राध्यक्ष ट्रम्प यांनी विदेशी व्यापारी धोरणासंबंधी जे ठरविले त्याप्रमाणे ट्रम्प सरकारने अमेरिकेचे व्यापारी धोरण

बदलले. त्याचा परिणाम त्यात मालाच्या किमती वाढणे, अधिक रोजगार व मजबूत अर्थव्यवस्था याच्यासह देशात "blue collar boom" होय. ही ऐतिहासिक प्राप्ती म्हणावी लागेल. यानुसार देशात मजबूत अर्थव्यवस्था वाढत्या किमती आणि अधिक रोजगार उपलब्ध झाले. तरी १५००० लोकांचे रोजगार गेले, पण ५ लक्ष लोकांना औद्योगिक क्षेत्रात रोजगार मिळाले.

या धोरणानुसार ट्रम्प सरकार चीनच्या अप्रमाणिक (Unfair) व्यापारासंबंधी समोरासमोर आले. त्यांनी पूर्वीच्या करारात बौद्धिक मालमत्तेचे संरक्षण (intellectual Property Protection), तंत्रज्ञान, हस्तांतर (technology transfer) कृषीमालाचा दर्जा, वित्तीय सेवा (financial services) व चलन (currency) या संबंधी मोठा बदल केला.

शिवाय आपल्या देशाचा अधिक माल पुढील दोन वर्षात खरेदी करण्यास पूर्वीचा करार विस्तारीत करण्यात आला. हा तयार माल, कृषी, ऊर्जा व सेवा या चार बाबीसंबंधी होता. हा बदल २०२१ पर्यंत चालू राहिल.

या देशाने मेक्सिको व कॅनडा या देशाशी केलेला United Mexico Canada Agreement (USMCCA) हा चांगला करार कायम ठेवून NAFTA) संपुष्टात आणला.

जगातील ३ री अर्थव्यवस्था असलेल्या जपानशी अमेरिकेने व्यापारी करार केला. जो "Fair Trade with Japan" म्हणून समजला जातो. यात Digital Trade प्रमुख आहे. यानुसार जपान अमेरिकेकडून ९०% खाद्य व कृषी उत्पादने आयात करेल. त्यावर कोणतीही जकात नसेल.

सं. संस्थाने व्यापारी नियम (Trade Laws) व मुक्त कराराची (Free Trade Agreements) अंमलबजावणी करण्यावर भर देत आहे.

जागतिक व्यापार संघटनेत (WTO) बदल करण्यासाठी प्रयत्न हाही अमेरिकेच्या धोरणाचा एक भाग आहे. यानुसार WTO चे मूल्यमापन करणे व यात अधिक पारदर्शिता आणणे व त्याची पूर्तता करणे हेही आहे.

तसेच व्यापारी संघटनेचे सदस्य असल्याचे विशेषाधिकार अद्ययावत (update) करणे यासंबंधी अमेरिकेने सरहद्दी पलीकडे होणारे आकडे (data) वहन, एकान्तता (गुप्तता - privacy) संहिता माध्यम (source code) या काही सूचना अमेरिकेने केल्या आहेत.

इतर देशांशी नवीन करार करण्यास तडजोड करणे यासंबंधी ग्रेट ब्रिटन, युरोपीय देश व केनियासारख्या देशाशी समतोल (balanced) व परस्पर (reciprocal) व्यापार करण्यात महत्त्व देणे.