

प्राचीन भारत के प्रमुख व्यापारिक मार्ग

डॉ. सोमेश कुमार सिंह

व्याख्याता-इतिहास, शहीद कैप्टन रिपुदमन सिंह राजकीय महाविद्यालय, सवाई माधोपुर, राजस्थान

सार

- जी20 शिखर घोषित 'भारत-मध्य पूर्व-यूरोप आर्थिक गलियारा' भारतीय उपमहाद्वीप और रोमन साम्राज्य के बीच एक प्राचीन व्यापारिक मार्ग की याद दिलाता है। इस व्यापारिक मार्ग का अस्तित्व ईसा की प्रारंभिक शताब्दियों में उत्कर्ष पर था, किंतु यह सिल्क रोड के रूप में उभर कर हाल ही में मजबूती से सामने आया है।

प्राचीन काल में लाल सागर का महत्त्व-

- प्राचीन काल में रोम और भारत के बीच व्यापार होता था।
- सर मार्टिनर व्हीलर ने 1930 और 40 के दशक में आधुनिक पांडिचेरी के दक्षिण में स्थित अरिकामेडु में खुदाई के दौरान पता लगाया कि पहली शताब्दी ईस्वी में इंडो-रोमन व्यापार अस्तित्व में था।
- विलियम डेलरिम्पल ने अपनी 'द गोल्डन रोड' में लिखा है कि, सर मार्टिनर व्हीलर ने भारत में व्यापार करने वाले रोमन व्यापारियों के संदर्भ में अपने निष्कर्षों की गलत व्याख्या की है। वह भारतीय व्यापारियों और जहाज मालिकों के पास कोई एजेंसी(जो निस्संदेह उनके पास थी) थी,इसकी जानकारी देने में विफल रहे।
- इसके अलावा यह व्यापार कितने बड़े पैमाने पर होता था, इसका भी किसी को एहसास नहीं हुआ।
- नवीनतम अनुमानों के अनुसार, भारत, फारस और इथियोपिया के साथ लाल सागर व्यापार पर लगाए गए सीमा शुल्क से रोमन राजकोष के आय का एक तिहाई हिस्सा अर्जित होता रहा होगा। इसकी जानकारी का एक मुख्य स्रोत 'मुजिरिस पेपिरस' है।
- 'मुजिरिस पेपिरस', मुजिरिस के एक अभियान के लिए मिस्र के अलेक्जेंड्रिया के एक व्यापारी और एक फाइनेंसर के बीच हस्ताक्षरित एक ऋण समझौता है, जो दूसरी शताब्दी ई. के भारत-रोम व्यापार का एक प्रमाण है।
- पेपिरस हर्मापोलोन जहाज पर मुजिरिस से मिस्र के बेरेनिके बंदरगाह पर भेजे गए एक विशेष माल का सटीक विवरण देता है। सामान के कुल मूल्य की गणना 131 टैलेंट के बराबर की जाती है। यह मिस्र में 2,400 एकड़ सबसे अच्छी कृषि भूमि या मध्य इटली में एक प्रीमियम संपत्ति खरीदने के लिए पर्याप्त थी। हर्मापोलोन जैसा एक ही व्यापारिक जहाज स्पष्ट रूप से ऐसी कई खेपें ले जा सकता था।

परिचय

रोमन साम्राज्य को लाभ-

- मुजिरिस पेपिरस के अनुसार, लगभग नौ मिलियन सेस्टर्स के कार्गो पर भुगतान किया गया आयात शुल्क दो मिलियन सेस्टर्स से अधिक था। इन आँकड़ों और उस काल की बचे हुए अन्य अवशेषों के आधार पर पहली शताब्दी ई.पू. तक, मिस्र में भारतीय आयात संभवतः प्रति वर्ष एक अरब सेस्टर्स से अधिक का था, जिससे रोमन साम्राज्य के कर अधिकारी 270 मिलियन से कम लाभ नहीं प्राप्त रहे थे।

- यह विशाल राजस्व जूलियस सीज़र द्वारा गॉल में अपनी विजय के बाद अर्पित 40 मिलियन सेस्टर्स की श्रद्धांजलि, महत्वपूर्ण राइनलैंड सीमा की रक्षा के लिए 88 मिलियन सेस्टर्स की वार्षिक लागत पर रखी गई सेनाओं से भी अधिक था।[1,2,3]
- यदि मुज़िरिस पेपिरस पर दिए गए आंकड़े सही हैं और उन पर संदेह करने का कोई कारण नहीं है, तो लाल सागर के माध्यम से होने वाले व्यापार पर लगाया गया सीमा शुल्क अकेले पूरे रोमन साम्राज्य के राजस्व के लगभग एक-तिहाई हिस्से की पूर्ति करता रहा होगा।
- यह राजस्व रोमन साम्राज्य को अपनी वैश्विक विजयों का प्रबंधन करने, स्कॉटलैंड के तराई क्षेत्र से लेकर फारस की सीमाओं तक, सहारा से लेकर राइन और डेन्यूब के तटों तक अपनी विशाल सेनाओं को बनाए रखने में पर्याप्त भूमिका निभाता रहा होगा।
- पहली और दूसरी शताब्दी ईस्वी में यह मार्ग उत्कर्ष पर था। लाल सागर के माध्यम से रोमन साम्राज्य और भारत को जोड़ने वाला यह प्रमुख समुद्री राजमार्ग था, जिससे प्रत्येक वर्ष सैकड़ों जहाज दोनों दिशाओं में जाते थे।

व्यापारिक वस्तुएं-

- पूरे रोमन साम्राज्य में भारत के विलासिता की वस्तुओं की भारी मांग थी, जिनमें प्रमुख थे- मैलाबाथ्रम जिसके पौधे की पत्तियों को दबाकर इत्र बनाया जाता था, हाथी दांत, मोती और कीमती रत्न, मसाले, काली मिर्च आदि। एपिसियस की रोमन रसोई की किताब में शामिल 478 व्यंजनों में से लगभग 80 प्रतिशत में काली मिर्च शामिल थी।
- पोम्पेई के खंडहरों में पाई गई कामुकता से फुदकती यक्षी प्रजनन भावना की एक प्रसिद्ध हाथी दांत की आकृति इसी काल की मानी जा सकती है।

भारत-रोम व्यापार के बारे में-

- भारत में रोमन वस्तुओं का आयात बहुत सीमित था। रोमन इतिहासकार प्लिनी द एल्डर (23-79 सीई) का कहना है कि मुख्य रूप से सोना भारत जाता था, जो रोमन अर्थव्यवस्था के लिए एक समस्या थी क्योंकि व्यापार संतुलन दृढ़ता से भारत के पक्ष में था।
- किंतु ऐसे भी प्रमाण मिलते हैं कि भारतीय रोमन मदिरा के शौकीन थे।
- मिस्र में नील नदी के पुरातात्विक स्थल ऑक्सिरिन्चस (Oxyrhynchus) में पाए गए एक पारंपरिक नाटक (जिसे बाद में यूरेपिडस द्वारा 'इफेजेनिया अमंग द टॉरियंस' नाम से लिखा गया) में एक शराबी भारतीय को बकवास करते हुए दिखाया गया है। इस आधार पर एक विद्वान ने कहा है, "भारतीयों की विशेषता अस्पष्ट वाणी है, जो संभवतः मोटे हास्य को बढ़ाती है।"
- नाटक में भारतीयों में रोमन वाइन के प्रति एक अतृप्त भूख भी दिखाई देती है और एक स्थान पर जैसे ही नायिका भाग निकलती है, सभी भारतीय पात्र शुद्ध भूमध्यसागरीय विंटेज के नशे में धूत हो जाते हैं।
- जैतून के तेल और गारम (एक प्राचीन रोमन किण्वित मछली का पेस्ट, जैसे उस समय का टबैस्को या गरम मसाला) का भी कुछ व्यापार होता था, जिसके प्रमाण अरिकामेडु और केरल के स्थलों में पाए गए हैं।[4,5,6]

ई. पूर्व में इस मार्ग का उपयोग-

- हड़प्पा काल में भी मध्य-पूर्व से भारतीय व्यापार का साक्ष्य मिलता है। लेकिन यह तटीय था और इसमें व्यापार सीमित था।
- रोमन काल में भारतीय उपमहाद्वीप और रोमन साम्राज्य के बीच सीधे चलने वाले विशाल मालवाहक जहाजों के साथ यह एक विशाल व्यापार तक फैल गया।

- रोमनों ने मूल रूप से व्यापार का 'औद्योगीकरण' किया, क्योंकि वे इतने समृद्ध थे कि भारत की विलासिता की वस्तुएं खरीद सकते थे।
- रोमनों द्वारा मिस्र पर विजय प्राप्त करने के बाद पहली और दूसरी शताब्दी में व्यापार में विशेष रूप से तेजी आई, जिससे रोमन व्यापारियों के लिए रास्ता खुल गया, जो इतने साहसी थे कि वे इसे पार करके भारत का रास्ता बनाने की कोशिश कर रहे थे।

व्यवस्थित व्यापार एवं समय का प्रबंधन-

- साक्ष्य इस बात की ओर इशारा करते हैं कि व्यापार अत्यधिक संगठित था।
- केरल के व्यापारियों और अलेक्जेंड्रिया के जहाजरानी कर्ताओं के बीच अनुबंध लिखे गए थे। सामान आज की तरह ही कंटेनरों में भेजा जाता था और कंटेनर बुक करने पर हाथी दांत देने पड़ते थे। यहाँ तक कि बीमा का भी उल्लेख है। यह एक अत्यधिक परिष्कृत व्यापार नेटवर्क था।
- मानसूनी हवाओं की जानकारी मिलने के कारण भारत-रोम व्यापार में लगने वाला समय कम हो गया।
- शायद यही कारण है कि प्रवासी भारतीयों ने मिस्र के बंदरगाहों पर किराए के मकान लिए और कुछ समय तक वहाँ रहे। अलेक्जेंड्रिया में रहने वाले भारतीयों के साहित्यिक साक्ष्य भी मिलते हैं।

व्यापार में भारतीयों की भूमिका-

- भारतीयों और कई भारतीय राजवंशों की समुद्री यात्रा में बहुत रुचि थी। अजंता में बड़े दो मस्तूल जहाजों के चित्र हैं।
- इसके अलावा, कई प्रारंभिक भारतीय सिक्कों पर जहाज एक सामान्य प्रतीक चिन्ह था। उदाहरण के लिए, सातवाहनों के सिक्कों पर जहाजों के चित्र बने होते थे।
- भारतीय नाविकों के व्यापार में प्रमुखता से शामिल होने के अनेक प्रमाण मिलते हैं। हाल ही में सोकोटा द्वीप पर स्थित 'होक गुफाओं' में मिले भारतीय नाविकों (ज्यादातर बारिगाजा, आधुनिक भरूच के गुजराती) द्वारा चित्रित भित्तिचित्र से पता चलता है कि, यह अदन की खाड़ी के मुहाने पर एक लोकप्रिय पड़ाव था।
- यहां के 219 शिलालेखों में से दूसरी से पांचवीं शताब्दी ईस्वी तक के 192 शिलालेख भारतीय ब्राह्मी लिपि में हैं और एक-एक बैक्ट्रियन और खरोष्ठी लिपि में है। इन शिलालेखों में ऐसे नाम हैं जो निर्विवाद रूप से भारतीय हैं, जैसे- विष्णु (व्यापारी गंजा का पुत्र), स्कंदभूति (समुद्री कप्तान), भद्र का आगमन।
- इसमें बौद्ध स्तूप, शैव त्रिशूल, स्वस्तिक, सीरियाई ईसाई क्रॉस और तीन मस्तूल वाले बड़े भारतीय जहाजों की तस्वीरें, साथ ही कृष्ण और राधा की प्रार्थना और बुद्ध के आह्वान की तस्वीरें भी हैं।
- हालाँकि, यह कम ज्ञात है कि शिपिंग का स्वामित्व किस हद तक भारतीयों के पास था।
- बचे हुए पेपिरस से संकेत मिलता है कि मिस्र के लाल सागर बंदरगाहों से आने वाले अधिकांश जहाजों का स्वामित्व अलेक्जेंड्रिया के व्यापारियों के पास था।
- लेकिन यह देखते हुए कि मार्ग पर काम करने वाले बहुत से नाविक भारतीय थे, भारतीय स्वामित्व प्रश्न से बाहर नहीं है।[7,8,9]

इस मार्ग की तुलना सिल्क रोड से क्यों-

- एशिया के प्राचीन आर्थिक और सांस्कृतिक केंद्र के रूप में भारतीय उपमहाद्वीप की केंद्रीयता और समुद्री पूर्व-पश्चिम आदान-प्रदान के स्थान के रूप में इसके बंदरगाहों को 'सिल्क रोड' की आकर्षक चीन-केंद्रित अवधारणा द्वारा अस्पष्ट कर दिया गया है।
- आधुनिक लोकप्रियता के बावजूद सिल्क रोड का विचार (जो चीन के जियान से तुर्की के एंटीओक तक पूरे एशिया में फैला हुआ एक स्थलीय व्यापार मार्ग था) प्राचीन या मध्यकाल में पूरी तरह से अज्ञात था, क्योंकि चीनी या पश्चिमी स्रोतों में इसके एक भी प्राचीन रिकॉर्ड नहीं हैं, जो इसके अस्तित्व को दर्शाते हैं। यहां तक कि मार्को पोलो (जिसे सिल्क रोड से जोड़ा जाता है) ने भी कभी इसका उल्लेख नहीं किया।
- यह शब्द पहली बार 1877 में प्रशिया के भूगोलवेत्ता बैरन वॉन रिचथोफेन द्वारा दिया गया था, जिन्होंने बर्लिन को पेरिंग से जोड़ने वाले रेलवे मार्ग का सपना देखा था।
- लगभग 1930 के दशक तक अंग्रेजी में इसका प्रयोग बिल्कुल भी नहीं होता था।
- यह केवल 1980-90 के दशक में आंशिक रूप से लोकप्रिय हुआ, क्योंकि इसके बारे में एक रोमांटिक सोच था - पूर्व और पश्चिम को जोड़ना। बीजिंग से इस्तांबुल तक हर दूसरा होटल या बीयर बार खुद को 'सिल्क रोड होटल' या ऐसा ही कुछ कहने लगे।[10,11,12]
- वर्तमान में चीनी राष्ट्रपति शी जिनपिंग की बेल्ट एंड रोड पहल ने इसका राजनीतिकरण कर दिया है। चीनी विदेश नीति के हिस्से के रूप में इस विचार को सक्रिय रूप से संगठित किया गया है। इसे निर्विवाद तथ्य तक बढ़ाया गया है और इस प्रकार, चीन के विश्वव्यापी व्यापार नेटवर्क का हिस्सा बना दिया गया है।
- इसका मतलब यह भी नहीं है कि सिल्क रोड का अस्तित्व ही नहीं था। यह निश्चित रूप से मंगोल काल (13वीं और 14वीं शताब्दी ईस्वी) के दौरान अस्तित्व में था, जब चीन और भूमध्य सागर के बीच का पूरा क्षेत्र एक मंगोल साम्राज्य के अधीन था।
- लेकिन यदि रोमन काल की बात करें, तो इसका कोई प्रमाण नहीं मिलता कि चीन और यूरोप एक-दूसरे के अस्तित्व के बारे में जानते थे, सिवाय किंवदंतियों के। इस अवधि में सिल्क रोड पर बात करना पूरी तरह से गलत है।
- वास्तव में, ऐसा प्रतीत होता है कि चीनी रेशम इस काल में भारत के बंदरगाहों से होते हुए रोम तक पहुँच गया था। उदाहरण के लिए, कुषाण काल में गुजरात के बंदरगाहों और सिंधु के मुहाने से रोम तक।

नए प्रमाणों की खोज-

- निश्चित रूप से मुज़िरिस और मिस्र में बेरेनिके जैसे स्थलों की खुदाई से बहुत सारे नए साक्ष्य सामने आ रहे हैं। उदाहरण के लिए, बुद्ध का भव्य सिर और धड़ पश्चिमी अफगानिस्तान में पहली बार पाया गया, जिसे प्रारंभिक वैष्णव त्रयी देवताओं के साथ बेरेनिके में खोजा गया था।
- हालांकि वहां कोई शिलालेख नहीं मिला है, लेकिन खुदाई के निदेशक, स्टीव साइडबॉथम का कहना है कि इसे संभवतः रोमन साम्राज्य में अपने सुरक्षित आगमन के लिए एक अमीर भारतीय बौद्ध समुद्री कप्तान द्वारा धन्यवाद ज्ञापन के रूप में स्थापित किया गया था।
- लेकिन प्रारंभिक क्लासिकल युग में भारत ने विचारों और व्यापार के केंद्र के रूप में अपने महत्व को कम करके आंका है।
- अक्सर, भारतीय राष्ट्रवादी प्राचीन भारत की उपलब्धियों पर गर्व से फूल जाते हैं, लेकिन वे आमतौर पर सुदूर वैदिक अतीत के बारे में बात करते हैं।

- किंतु, सबसे महत्वपूर्ण अवधि पहली और दूसरी ई. शताब्दी है, जब भारत पूरी दुनिया में अपने विचारों का निर्यात कर रहा था, चीन में बौद्ध धर्म का प्रचार करने से लेकर रोमन दुनिया को विलासिता की वस्तु प्रदान करने तक।
- अभी भी कई सवालों का जवाब मिलना बाकी है; जैसे- उस समय बौद्ध मिशनरी पूरे भारत में अत्यधिक प्रचलित था। यहां तक कि यह मध्य एशिया और पश्चिमी चीन तक फैलने लगा। क्या इसने, किसी भी तरह, ईसाई मिशनरी के स्वरूप को प्रभावित किया, जो रोमन काल के अंत में शुरू हुआ था? इस पर शोध की आवश्यकता है।
- ऐसे ही अन्य शोध की भी आवश्यकता, क्योंकि अब हम जानते हैं कि भारत और रोम एक-दूसरे से कटे हुए दो दूर के विश्व नहीं थे, बल्कि वार्षिक आधार पर सीधे संपर्क में आने वाले दो विश्व थे।

भारत-मध्य पूर्व-यूरोप मेगा आर्थिक गलियारा परियोजना -

- भारत-मध्य पूर्व-यूरोप मेगा आर्थिक गलियारा की घोषणा प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने की।
- इस परियोजना में भारत, संयुक्त अरब अमीरात, सऊदी अरब, यूरोपीय संघ, फ्रांस, इटली, जर्मनी और अमेरिका शामिल हैं।
- रेल और शिपिंग कॉरिडोर ग्लोबल इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट (पीजीआईआई) के लिए यह एक साझेदारी है।
- यह विकासशील देशों में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को वित्त पोषित करने के लिए 67 देशों द्वारा एक सहयोगात्मक प्रयास है।
- इसे चीन के बेल्ट एंड रोड इनिशिएटिव का प्रत्युत्तर भी माना जा रहा है।
- इसके प्राथमिक उद्देश्यों में से एक भाग लेने वाले देशों के बीच समृद्धि को बढ़ावा देना है। ऊर्जा संसाधनों और डिजिटल संचार के प्रवाह को सुविधाजनक बनाकर यह गलियारा आर्थिक वृद्धि और विकास को प्रोत्साहित करेगा।
- कई निम्न और मध्यम आय वाले देशों में निरंतर आर्थिक विकास के लिए आवश्यक बुनियादी ढाँचे का अभाव है।
- यह परियोजना बुनियादी ढाँचे के विकास को बढ़ावा देकर समावेशिता को बढ़ावा देकर और असमानताओं को कम करके इस अंतर को करती है।[13,14,15]

भारत-मध्य पूर्व-यूरोप आर्थिक गलियारे का महत्व-

- गलियारा नए बाजार और व्यापार मार्ग खोलता है, जिससे भारत के व्यापार अवसरों को बढ़ावा मिलता है।
- यह आपूर्ति श्रृंखला के लचीलेपन को बढ़ाता है। आवश्यक वस्तुओं का एक स्थिर स्रोत सुनिश्चित करता है।
- भारत की रणनीतिक स्थिति वैश्विक भू-राजनीति में इसकी भूमिका को मजबूत करती है।
- परिवहन लागत कम हो जाती है, जिससे भारतीय निर्यात को लाभ होता है।
- भारत के हरित लक्ष्यों के अनुरूप पर्यावरणीय रूप से जिम्मेदार विकास को बढ़ावा देना।
- ढांचागत विकास के माध्यम से नौकरी के अवसर और आर्थिक विकास पैदा करता है।
- व्यापार प्रक्रियाओं को सरल बनाता है जिससे भारतीय व्यवसायों के लिए विश्व स्तर पर जुड़ना आसान हो जाता है।

- भारत के निर्यात में विविधता लाते हुए वैश्विक बाजारों तक बेहतर पहुंच प्रदान करता है।

विचार-विमर्श

नौभार (कार्गो) के लाने-ले जाने के लिये प्रयुक्त मार्गों के नेटवर्क को व्यापार मार्ग (trade route) कहते हैं। कुछ प्रसिद्ध व्यापार मार्ग ये थे, [[अम्बर माभारत रोमन पाठ]], मसाला मार्ग, पुर्तगालियों द्वारा खोजा गया यूरोप से भारत पहुँचने का समुद्री मार्ग, रेशम मार्ग, रोमन-भारत मार्ग, ग्रैंड ट्रंक रोड आदि।

दिक्चालन किसी वाहन की एक स्थान से दूसरे स्थान पर गति की योजना, अध्ययन एवं उस पर नियंत्रण को कहते हैं।^[1] इसका अंग्रेजी शब्द navigate अपने लैटिन मूल navis अर्थात् नौका से निकला है। इसी प्रकार इसका हिंदी में मूल शब्द है नौवहन या नौसंचालन जिसका अर्थ भी वही है। सभी दिक्चालन तकनीकों में दिक्चालक की स्थिति को किन्हीं पूर्व ज्ञात सन्दर्भों की अपेक्षा से निकाली जाती है।

मुक्त व्यापार का सर्वप्रथम अभिलेखाकरण एडम स्मिथ द्वारा १७७६ में लिखी अपनी उत्कृष्ट पुस्तक 'द वेल्थ ऑफ नेशन्स' में किया गया है। उन्होंने ये तर्क दिया है की यदि श्रम का विभाजन कर दिया जाए तो इससे प्रत्येक श्रम में लगे व्यक्तियों को अपने-अपने कार्यों में विशेषज्ञता प्राप्त हो सकती है जिससे सभी को अधिक लाभ होगा और ऐसा किसी भी और ढंग से संभव नहीं है।

केयरनेस के अनुसार यदि राष्ट्र केवल व्यापार में लाभ प्राप्त करने के लिए भरते हैं तो व्यापार उनकी स्वतंत्र क्रियाओं में किसी भी प्रकार का हस्तक्षेप उन्हें उस लाभ से वंचित कर देने के रूप में ही प्रभावी होगा।

बेस्टबिल के अनुसार मुक्त व्यापार का व्यावहारिक नियम है कि इस पर यह सभी प्रकार के कृत्रिम प्रतिबंध उठा लिए जाएं या इसे बढ़ाने के उपाय उठा लिए जाएं या किसी उद्योग विशेष को कोई प्रोत्साहन देना बंद कर दिया जाए या राजस्व प्राप्त करने के लिए प्रशासन को कॉल लगाया जाए या किसी अन्य उद्देश्यों से आया सड़कों के समकक्ष उत्पादन शुल्क लगाना बंद कर दिया जाए विदेशी व्यापार सिद्धांत से लिया हुआ है।

प्राचीन काल में हिंदू यूरोप, एशिया और अफ्रीका के समुद्री व्यापार के स्वामी थे। 18 वीं सदी की शुरुआत तक पृथ्वी पर लगभग हर देश सोने के बदले में भारत से काफी हद तक बढ़िया सूती और रेशमी कपड़े, मसाले, नील, चीनी, औषधियाँ, कीमती पत्थर और कला की कई कलाकृतियाँ प्राप्त करता था। और चांदी. भारत की यह पारंपरिक समृद्धि पश्चिम में औद्योगिक क्रांति की शुरुआत के साथ ही लुप्त होने लगी।

औद्योगिक उत्पादन में प्राचीन भारत उस समय के अन्य देशों की तुलना में बहुत आगे था। प्रोफेसर वेबर के अनुसार नाजुक बुने हुए कपड़ों के उत्पादन में, रंगों के मिश्रण में, धातुओं और कीमती पत्थरों के काम में, सार तैयार करने में और सभी प्रकार की तकनीकी कला में भारतीयों का कौशल शुरुआती समय से ही लोकप्रिय रहा है। विश्वव्यापी हस्ती. उदाहरण के लिए, भारत में अत्यधिक नाजुकता और सटीकता वाले सर्जिकल उपकरणों का निर्माण किया जाता था और स्टील को टेम्परिंग करने की कला भारतीयों से ही अन्य लोगों ने सीखी थी। व्यापार, वाणिज्य और विनिर्माण गतिविधियों में भारत को नंबर एक देश के रूप में उभरने में सहायक कारक थे-

हिंदू व्यापारिक समुदाय बहुत उद्यमशील था और अपनी उद्यमशीलता, भरोसेमंदता और लचीलेपन के लिए जाना जाता था।

भारतीय वस्तुएँ अपनी उत्कृष्टता के लिए जानी जाती थीं। भारत के कुशल कारीगरों ने विभिन्न प्रकार के सामान बनाए जो दुनिया के अन्य हिस्सों के लोगों को अन्यत्र नहीं मिल सके।

समुद्र में चलने वाले विशाल जहाजों के निर्माण की कला में प्राचीन हिंदू दूसरों से बहुत आगे थे। समुद्री मार्गों, मानसूनी हवाओं और अन्य नौवहन पहलुओं के ज्ञान के साथ वे अपने सामान के साथ पृथ्वी के सुदूर कोनों तक जाने में सक्षम थे।

मेले व्यावसायिक गतिविधियों के लिए एक महत्वपूर्ण साधन थे और देश के हर हिस्से में आयोजित किये जाते थे। इन मेलों में माल के आदान-प्रदान के साथ-साथ धार्मिक और राष्ट्रीय विषयों पर चर्चा करने के उद्देश्य से बड़ी संख्या में लोग एकत्रित होते थे।^[16,17,18]

देश में व्याप्त शांति और समृद्धि ने अंतर-प्रांतीय और अंतर-राज्य व्यापार को बहुत बढ़ावा दिया।

व्यापार और वाणिज्य को सुविधाजनक बनाने के लिए पूरे देश में पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक शाही सड़कों का निर्माण किया गया। इन सड़कों पर मील के पत्थर लगाए गए और पेड़ लगाए गए। गंगा नदी और उसकी सहायक नदियों का उपयोग सामान ढोने के लिए किया जाता था। मौर्य काल के दौरान 1600 किलोमीटर से अधिक लंबा महान शाही राजमार्ग राजधानी पाटलिपुत्र को तक्षशिला और उत्तर-पश्चिम सीमा से जोड़ता था। महान व्यावसायिक महत्व की एक और लंबी सड़क काशी और उज्जैन से होकर गुजरती थी और राजधानी को पश्चिमी भारत के महान समुद्री बंदरगाहों से जोड़ती थी। फिर भी एक और सड़क राजधानी को ताम्रलिप्ति के बंदरगाह से जोड़ती है। बंगाल के इस प्रमुख बंदरगाह के माध्यम से भारत चीन, सीलोन, जावा और सुमात्रा के साथ व्यापक व्यापार करता था। व्यापार के कुछ महत्वपूर्ण शहर थे अरिकामेडु, कावेरीपट्टनम, मद्रुरै, क्रैंगनोर, नागपट्टनम, महाबलीपुरम, कालीकट, कोचीन, मैंगलोर, ताम्रलिप्ति, पाटलिपुत्र, विदिशा, उज्जैनी, कौशांबी, मथुरा, तक्षशिला, एहोल, पैठन, सूरत, लोथल, सोपारा, ब्रोच, कल्याण, आदि।

प्रारंभिक काल (वैदिक युग) के दौरान प्रचलन में मुद्रा निश्क नामक सोने का सिक्का था। इसका वजन 32 रत्ती यानि एक तोला का एक तिहाई था। बाद में हमें 80 रत्ती के बराबर एक और सोने के सिक्के सुवर्णा का संदर्भ मिलता है। 32 रत्ती का एक चाँदी का पुराण भी था। पाणिनि द्वारा वर्णित कार्षापण एक सिक्के का नाम था जो सोने, चाँदी और तांबे में ढाला गया था और इसका वजन 80 रत्ती था। मौर्य काल के दौरान हमें छिद्रित सिक्के मिलते हैं। ये सिक्के चपटे चाँदी और तांबे के छोटे-छोटे टुकड़े थे जिन पर चिन्ह अंकित थे। टकसाल के अधीक्षक को लक्षणाध्यक्ष के नाम से जाना जाता था और रूपदर्शक के नाम से जाना जाने वाला एक अधिकारी शुद्धता और वजन के लिए ढाले गए सिक्कों की जाँच करता था। दक्षिण भारत में हमें सोने के सिक्के मिलते हैं जैसे बादामी चालुक्य काल के दौरान वराह का प्रचलन था, चोल शासन के दौरान कासु का प्रचलन था और विजयनगर काल के पगोडा का प्रचलन था। सिक्कों का वजन मनु संहिता में निर्धारित प्रणाली पर आधारित था और इसकी इकाई रति या गुंजा बेरी थी जिसका वजन लगभग 1.83 ग्रेन या .118 ग्राम था।

वैदिक काल में व्यापार

ऋग्वेद में वाणिज्यिक और अन्य उद्देश्यों के लिए की गई समुद्री यात्राओं के कई संदर्भ हैं। भगवान वरुण को जहाजों द्वारा अपनाए जाने वाले समुद्री मार्गों के ज्ञान का श्रेय दिया जाता है। बाद में जब हड़प्पा और मोहनजोदड़ो जैसे शहरों में शहरी संस्कृति विकसित हुई, तो भारत ने सुमेर, मिस्र और क्रेते के साथ व्यापार और वाणिज्यिक संबंध स्थापित किए। गुजरात में लोथल उस काल के सबसे बड़े बंदरगाह शहरों में से एक था, जिसमें ईंटों से निर्मित एक विशाल गोदी थी। पुराने नियम में, हमें भारत और सीरियाई तट के बीच 1400 ईसा पूर्व के व्यापार का संदर्भ मिलता है। यहूदियों के इतिहास के अनुसार, राजा सोलोमन (लगभग 800 ईसा पूर्व) के शासनकाल के दौरान, राजा हीराम द्वारा सुसज्जित एक नौसेना थी। टायर ने पूर्वी देशों की त्रिवाषिक यात्रा की और अपने साथ सोना, चाँदी, हाथी दांत, वानर, मोर, अलमग के पेड़, जवाहरात और कीमती पत्थर वापस लाया। ओफिर वह बंदरगाह था जिस पर वे इन सामानों को जहाजों में लोड करते थे और इस ओफिर की पहचान विद्वानों द्वारा भारत के पश्चिमी तट पर अभीर या सोपारा बंदरगाह से की गई है।

पहली शताब्दी ईस्वी से रोमन दुनिया में भारत से मसाले और इत्र, कीमती पत्थर जैसे बेरिल और रेशम, मलमल और कपास की बहुत अधिक मांग थी। इन सभी वस्तुओं का भुगतान रोमन व्यापारियों द्वारा सोने और चाँदी में किया जाता था। 77 ई. में प्लिनी ने इत्र और व्यक्तिगत आभूषणों पर होने वाले व्यर्थ व्यय पर शोक व्यक्त किया, जिससे रोमन साम्राज्य को प्रति वर्ष सौ मिलियन सेस्टर का नुकसान हुआ। रोम से सोना, शराब और शायद रोमन सैनिक और महिलाएँ आती थीं जिनकी सेवाओं की दक्षिण भारतीय राजाओं के दरबार में आवश्यकता होती थी। भारतीय वस्तुएँ अपनी मूल कीमत से 100 गुना अधिक बिकीं। ऑगस्टस के राज्यारोहण के बाद भारत से चार दूतावासों ने उससे मुलाकात की। ऑगस्टस और टिबेरियस युग के रोमन सिक्के पंजाब के हजारा जिले और तमिलनाडु के कोयंबटूर और मदुरा जिले में पाए जाते हैं। जहाजों को बंदरगाहों तक ले जाने के लिए प्रकाशस्तंभों का निर्माण किया गया। ऐसा ही एक लाइट हाउस कावेरी नदी के मुहाने पर मौजूद था, जो या तो ईट और गारे से बना था या एक बड़े पलमायरा ट्रंक से बना था जिसके शीर्ष पर एक विशाल तेल का दीपक रखा हुआ था।[19]

मौर्य काल के दौरान

मौर्य शासनकाल के दौरान विनिर्माण गतिविधि प्रचुर मात्रा में थी और यूनानी लेखक रथों, वैगनों, हथियारों और कृषि उपकरणों के निर्माण और जहाजों के निर्माण का उल्लेख करते हैं। स्ट्रैबो ने सोने की समृद्ध कढ़ाई वाली पोशाकों का उल्लेख किया है जो विधिवत कीमती पत्थरों से सजी हैं और बढ़िया मलमल से बने फूलों वाले वस्त्रों का भी उल्लेख करती हैं। तथ्य यह है कि पाटलिपुत्र के नगरपालिका बोर्ड की एक समिति को महानगर में निर्मित वस्तुओं की देखरेख का काम सौंपा गया था, जो मौर्य काल में अच्छे विनिर्माण उद्योगों के अस्तित्व को इंगित करता है।

पाटलिपुत्र में काफी संख्या में विदेशी निवासी थे और वे संभवतः व्यापारी थे। मीठी बढ़िया मदिरा, रंजक, कांच के बर्तन, चांदी के महंगे बर्तन, गाने वाले लड़के और हरम के लिए सुंदर युवतियां और बेहतरीन मरहम भारत में आयात की जाने वाली कुछ वस्तुएं थीं, जबकि भारत बढ़िया रेशम, मलमल, मसाले, इत्र, औषधीय जड़ी-बूटियां, नील का निर्यात करता था।, चंदन, मोती, हाथी दांत, लोहा, इस्पात, आदि।

गुप्त एवं परवर्ती काल

जबकि मौर्यों ने मुख्य रूप से कलिंग बंदरगाहों के माध्यम से पूर्व के साथ अपना व्यापार किया, गुप्तों ने न केवल अपने पूर्वी व्यापार को प्रभावी ढंग से बढ़ाया बल्कि पश्चिमी समुद्री व्यापार को खोल दिया और इससे अभूतपूर्व आर्थिक समृद्धि आई। बंगाल में, ताम्रलिप्ति प्रमुख बंदरगाह था, जबकि तमिलनाडु में, कावेरीपट्टनम और टोंडाई प्रमुख बंदरगाह थे। मालबार तट पर कोट्टायम और मुज़िरिस (आधुनिक कैंग्रोर) मुख्य बंदरगाह थे जिनके माध्यम से पूर्वी द्वीपसमूह और चीन के साथ तीव्र व्यापार किया जाता था। चंद्रगुप्त द्वितीय द्वारा सौराष्ट्र के समुद्री प्रांत के अधिग्रहण से पश्चिमी व्यापार खुल गया और रोमन साम्राज्य का धन ब्रोच, सोपारा, कैम्बे और कल्याण जैसे पश्चिमी तट के बंदरगाहों के माध्यम से भारत में आना शुरू हो गया। अरब लोग सागौन, औषधि, इत्र, जूते, काला नमक, मसाले, नील, कपड़ा, मलमल आदि सामान खरीदने के लिए पश्चिमी तट पर जाते थे और भारतीय वस्तुएँ अरब देशों में बहुत लोकप्रिय थीं। इनमें से कई अरब पश्चिमी तट पर बस गए और हिंदू शासकों ने उन्हें अपने धर्म का पालन करने और यहां तक कि धर्मांतरण करने की भी अनुमति दी। चीन, सिंध और फारस की खाड़ी के जहाज ब्रोच में लंगर डालते थे और हर देश का माल वहां मिलता था और वहां से दूसरे देशों में भेजा जाता था।

15वीं शताब्दी में कालीकट पश्चिमी तट के सबसे व्यस्त बंदरगाहों में से एक बन गया और दक्षिण अफ्रीका, एबिसिनिया और अरब के व्यापारी भारत में वितरण के लिए अपना माल इस बंदरगाह पर लाते थे। पेंगु और मलक्का से कई जहाज लाल सागर की ओर जाते हुए कालीकट में रुकते थे और विभिन्न दिशाओं में वितरण के लिए भारतीय सामान ले जाते थे। अरबों, जिनका उस समय तक भारत के विदेशी व्यापार पर एकाधिकार था, को पुर्तगालियों के लिए रास्ता बनाना पड़ा। निर्यात की जाने वाली कुछ वस्तुएँ कपड़ा, चावल, लोहा, शोरा, चीनी और मसाले थीं जबकि मोती, तांबा, मूंगा, पारा, सिन्दूर, हाथी और घोड़े आयात किए जाते थे।

व्यापारिक वर्ग

भारत में पारंपरिक व्यापारिक वर्ग वैश्य था। बाद में हम पाते हैं कि बॉम्बे प्रेसीडेंसी में पारसी, बनिया और मारवाड़ी, कर्नाटक क्षेत्र में लिंगायत, मद्रास प्रेसीडेंसी में चेटी और कोमाटिस, पंजाब में खत्री और बंगाल और असम में मारवाड़ी इस पेशे का अनुसरण कर रहे थे। वैश्य समुदाय व्यापारी वर्ग में सबसे धनी था और जिला परिषदों में इसका प्रतिनिधित्व था। इस वर्ग ने देश की सांस्कृतिक प्रगति में बहुत योगदान दिया। उनमें से कुछ ने गुफाएँ खोदीं और मंदिरों का निर्माण किया जबकि अन्य लोककथाओं और ज्योतिष में पारंगत थे।

व्यापारी और कारीगर संघ

व्यापारियों और कारीगरों को संघों में संगठित किया गया था और कालिदास द्वारा उन्हें निगम, श्रेष्ठि-वणिज और सार्थवाह कहा जाता था। कात्यायन और नारद (कानून दाता) गण, पसंद, पुगा, व्रत, श्रेणी और निगम जैसे गिल्ड को संदर्भित करते हैं। पाणिनि ने सरेनी को एक सामान्य शिल्प या व्यापार का पालन करने वाले व्यक्तियों की एक सभा के रूप में परिभाषित किया है। श्रेणी व्यापारी और कारीगर दोनों श्रेणियों के लिए इस्तेमाल किया जाने वाला सामान्य शब्द था और व्यापारी श्रेणी के लिए विशिष्ट शब्द निगमा था। जो लोग व्यक्तिगत और साझेदारी के आधार पर व्यापार के वित्तपोषण को नियंत्रित करते थे उन्हें श्रेष्ठिन के नाम से जाना जाता था। मनु और पूर्ववर्ती गिल्ड को समुहा या वर्गा नामक एक व्यापक निकाय के अभिन्न अंग के रूप में चित्रित करते हैं जो इसके स्थापित नियमों के अनुसार कार्य करता है। याज्ञवल्का के अनुसार, समूह का व्यवसाय निर्वाचित सलाहकारों द्वारा प्रबंधित किया जाता था। समूह को उनके कार्यकारी कार्यों के अलावा न्यायिक कर्तव्य भी सौंपे गए थे। कात्यायन के अनुसार संघ के लाभ को साझा करने के लिए साझेदारी के चार स्तर थे और वे थे शिक्षक (प्रशिक्षु), अभिज्ञ (उन्नत छात्र), कुसल (विशेषज्ञ) और आचार्य (शिक्षक)। गिल्ड स्वायत्त निकाय थे जिनके अपने नियम, विनियम और उपनियम थे, जिन्हें आमतौर पर राज्य द्वारा स्वीकार और सम्मान किया जाता था। इनमें से कई संघ अत्यधिक समृद्ध थे। उदाहरण के लिए, पहली शताब्दी ईस्वी में विदिसा के हाथीदांत कार्यकर्ता साँची के महान स्तूप के चार स्मारकीय बरामदों में से एक को पेश करने की स्थिति में थे। मंदसोर शिलालेख से पता चलता है कि दासपुरा में रेशम बुनकरों के संघ ने 436 ई. में शहर में एक सूर्य मंदिर का निर्माण किया था। समय के साथ मंदिर खंडहर हो गया और 472 ई. में उसी संघ द्वारा इसकी मरम्मत की गई।

मर्चेट गिल्ड की मुख्य विशेषताएं

असुरक्षित सड़कों से अपने माल के साथ लंबी दूरी तय करने वाले व्यापारियों पर राजमार्ग लुटेरों द्वारा लूटपाट का विरोध करने के लिए व्यापारी संघों का उदय हुआ। समय के साथ इन श्रेणियों ने अपनी गतिविधियों का विस्तार किया और बैंकों के रूप में कार्य किया; साथी सदस्यों को ऋण देना और जनता को ब्याज देना जो उनके पास पैसा जमा करते थे और परोपकारी गतिविधियों में भी शामिल थे। उनके बढ़ते महत्व को ध्यान में रखते हुए राज्य ने शाही दरबार में अपने वर्ग का प्रतिनिधित्व करने के लिए स्वयं (गिल्ड सदस्यों) और अपने नेता के लिए कानून बनाने की शक्तियां निवेश कीं।

प्रत्येक श्रेणी के पास कांस्य, तांबा, हाथीदांत या पत्थर से बनी एक विशेष मुहर (नाममुद्रा) होती थी और एक बैनर और औपचारिक फ्लाइंगिस्क होते थे जिन्हें त्योहारों के दौरान जुलूस में ले जाया जाता था। इन्हें कभी-कभी शाही चार्टर द्वारा प्रदान किया जाता था। गिल्ड मास्टरों को या तो वंशानुगत उत्तराधिकार या चुनाव द्वारा नामांकित किया जाता था और उन्हें ज्येष्ठक (बड़े), श्रेष्ठिन (सर्वश्रेष्ठ) और महत्तमा (सबसे महत्वपूर्ण) के रूप में जाना जाता था। उन्होंने राजा द्वारा बुलाई गई लोकप्रिय सभाओं और क्षेत्रीय परिषदों में भी भाग लिया और एक सचिव (कायस्थ) द्वारा उनकी सहायता की गई।

गिल्ड मास्टर किसी मामले में मध्यस्थता करने या दुर्दम्य या विश्वासघाती सदस्य को निष्कासित करने के लिए मजिस्ट्रेट के रूप में कार्य करता था। वह उस मिलिशिया का प्रमुख भी था जिसे प्रत्येक गिल्ड अपनी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रखता था। युद्ध के दौरान सभी श्रेणियों की सेनाओं को शाही सेना में शामिल किया गया था।

प्राचीन वैशाली के बसाढ़ में, जो गुप्तों के अधीन प्रांतीय सरकार की सीट थी, बैंकरों, व्यापारियों और परिवहन व्यापारियों के एक संयुक्त संघ की 274 मुहरें मिलीं, जिनकी सदस्यता उत्तर भारत में बड़ी संख्या में कस्बों और शहरों में फैली हुई थी। इस संघ की बड़ी प्रतिष्ठा और प्रतिष्ठा थी; क्योंकि यह अक्सर महान गुप्त साम्राज्य के उत्तराधिकारी के कार्यालय के साथ संयुक्त रूप से लेनदेन में प्रवेश करता था।[18,19]

कारीगर गिल्ड की मुख्य विशेषताएं

विभिन्न पुरालेखीय स्रोतों और जातकों के आधार पर 24 व्यवसायों की एक विस्तृत सूची दी गई है जिसमें गिल्ड संगठन मौजूद थे। बुनकरों, ब्रेजियरों, तेल मिलों, बांस-श्रमिकों, औषधि विक्रेताओं, कुम्हारों, मकई-व्यापारियों और हाइड्रोलिक इंजन बनाने वाले कारीगरों के संघों के बारे में उल्लेख हैं। ये संघ स्वशासी निगम थे। ये संघ एक ही पेशे या शिल्प के सदस्यों को एक साथ लाते थे, आपसी सद्भावना के आधार पर उनके व्यवसाय को नियंत्रित करते थे और ऋण देने और ब्याज पर जमा प्राप्त करने वाले बैंकों के रूप में कार्य करते थे। ब्याज की दर दो से बारह प्रतिशत प्रति वर्ष तक होती थी। इन संघों ने उत्पादन को नियंत्रित किया, कीमतें और मजदूरी तय कीं और अस्वास्थ्यकर प्रतियोगिताओं को रोका। उन्होंने प्रशिक्षुओं को भी प्रशिक्षित किया।

दक्षिण भारत में व्यापार और वाणिज्य

ऐसा प्रतीत होता है कि प्राचीन काल से ही तमिलनाडु के उत्पाद दूर-दराज के व्यापारियों को आकर्षित करते रहे हैं। कपिम और तुकीम नाम हिब्रू बाइबिल में वानरों और मोरों के लिए पाए जाते हैं, वही नाम जो अभी भी तमिल में उपयोग किए जाते हैं, यानी कवि और थोकाई। चावल (ओरिज़ा), अदरक (ज़िंगिबर) और दालचीनी (कार्पिनन) के ग्रीक नाम उनके तमिल नामों एयरिस, इनचिवर और करुवा के लगभग समान हैं, जो स्पष्ट रूप से इंगित करते हैं कि ग्रीक व्यापारियों ने इन वस्तुओं और उनके नामों को तमिलनाडु से यूरोप तक पहुंचाया। तमिल भूमि पर आने वाले पश्चिमी व्यापारियों को यवन के नाम से जाना जाता था। प्राचीन तमिल कविताओं में यवन नाम विशेष रूप से ग्रीक और रोमन लोगों के लिए प्रयोग किया गया प्रतीत होता है। इन कवियों ने जिन यवनों का उल्लेख किया है वे निस्संदेह मिस्र के यूनानी थे क्योंकि पेरिप्लस में कहा गया है कि यह मिस्र के यूनानी व्यापारी थे जो शराब, पीतल, सीसा, कांच आदि मुज़िरिस और वैक्कराई को बिक्री के लिए लाते थे और इन बंदरगाहों से काली मिर्च, सुपारी खरीदते थे। , हाथीदांत, मोती और बढ़िया मलमल। जुलाई के महीने में यूनानी मिस्र से रवाना हुए और लगभग 40 दिनों में मुज़िरी पहुंचे। वे लगभग तीन महीने तक मालाबार तट पर रहे और दिसंबर या जनवरी में मुज़िरी से अपनी वापसी यात्रा शुरू की। चूंकि भारतीय समुद्र समुद्री डाकुओं से घिरे हुए थे, यूनानी व्यापारी अपने जहाजों पर तीरंदाजों की टोली लेकर आए थे। मिस्र इस काल में रोम के अधीन था, इसलिए यूनानी व्यापारियों के साथ आए धनुर्धर रोमन सैनिक रहे होंगे। पांडियन राजाओं ने रोम में दूतावास भेजे और रोमन सैनिकों को रक्षक के रूप में नियुक्त किया था। कावेरीपट्टनम में यवन व्यापारियों की एक बस्ती थी। इस अवधि में बड़े पैमाने पर तमिल देश में रोमन सोना डाला गया था, इसकी पुष्टि ऑगस्टस के शासनकाल से लेकर जेनो (ईसा पूर्व 27 से 491 ईस्वी) के शासनकाल के कई रोमन सिक्कों से होती है, जो तमिलनाडु के विभिन्न हिस्सों में दबे हुए पाए गए हैं।[19]

परिणाम

10 वीं शताब्दी ई. में सत्ता में आए चोलों ने विदेशी व्यापार को जबरदस्त प्रोत्साहन दिया। मणिग्रामम, नानाडेसिस और ऐन्नुरुवर जैसे व्यापारी संघों ने समुद्री व्यापार में भाग लिया जो पश्चिम में फारस की खाड़ी और पूर्व में इंडोनेशिया और चीन तक फैला हुआ था। चोल शासकों ने चीन में व्यापारिक दूत भेजे। सूती कपड़े, मसाले, औषधियाँ, गहने, हाथी दांत, गैंडे के सींग, कीमती पत्थर और सुगंधित उत्पाद जैसे भारतीय उत्पादों की चीन में बहुत मांग थी और इसके आयात से चीनी मुद्रा की काफी निकासी हुई। विजयनगर के शासन के दौरान पूर्वी और पश्चिमी तट पर बंदरगाह व्यापार से गुलजार थे। मसाले, लौह अयस्क, नारियल, सुपारी, गुड़, हीरे, चूना पत्थर, चावल और वस्त्रों का बड़े पैमाने पर निर्यात किया जाता था। फारस से घोड़े, यूरोप से हथियार और तांबा, मूंगा, पारा और शोरा जैसे अन्य सामान आयात किए जाते थे। मार्को पोलो की टिप्पणी है कि भारत में राज्यों के राजस्व का बड़ा हिस्सा विदेशों से घोड़े प्राप्त करने में लगाया जाता था और दक्कन और गुजरात बंदरगाहों पर जाने वाले प्रत्येक जहाज अन्य माल के अलावा हमेशा घोड़ों को ले जाते थे। इतालवी यात्री निकोलो कोंटी का कहना है कि दक्षिण भारतीय व्यापारी बहुत अमीर हैं, इतना अधिक कि कुछ लोग अपने स्वयं के 40 जहाजों में अपना व्यापार करते हैं, जिनमें से प्रत्येक का मूल्य 15,000 सोने के टुकड़ों के बराबर होता है।

जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, गिल्डों ने राज्य की आर्थिक गतिविधियों में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। चालुक्य काल के दौरान अथ्यावोल गिल्ड जिसका मुख्यालय एहोल (कर्नाटक) में था, ने अपने बैगों में बहुमूल्य वस्तुएं लेकर विभिन्न देशों का दौरा किया। उन्होंने सामूहिक रूप से धर्मार्थ उद्देश्यों के लिए अनुदान दिया। राष्ट्रकूट काल के दौरान इन श्रेणियों के बैंक इतने स्थिर थे कि इसने जनता के विश्वास को सबसे अधिक प्रेरित किया। जमा राशि पर बैंक 17% वार्षिक ब्याज देता था। विजयनगर काल के दौरान वीरा बनजिगास नामक संघ के सदस्य पिछली शताब्दियों की तुलना में अधिक संगठित और प्रभावशाली थे। वरिष्ठ व्यापारी को वड्डा व्यवहारी कहा जाता था और दूसरे को पत्तनस्वामी के नाम से जाना जाता था। पत्तनस्वामी का कार्यालय किसी न किसी रूप में साप्ताहिक मेले से जुड़ा था जो लोगों के संयुक्त प्रयास से स्थापित किया गया था। गिल्ड कुछ सर्वोच्च सरकारी अधिकारियों को 'पृथ्वीसेट्टी' (पृथ्वी के मेयर) की उपाधि से सम्मानित करते थे। ऐसा प्रतीत होता है कि गिल्ड के नेताओं ने शाही दरबार पर कुछ शक्तिशाली नियंत्रण का प्रयोग किया है।

सदियों से भारत ने दुनिया की विलासिता की वस्तुओं के मुख्य आपूर्तिकर्ता के रूप में वाणिज्यिक जगत में एक अद्वितीय स्थान हासिल किया है।

निष्कर्ष

इसलिए पूरे व्यापार का संतुलन स्पष्ट रूप से उसके पक्ष में था, एक संतुलन जिसे केवल यूरोपीय और अन्य देशों से कीमती धातुओं (सोने) के निर्यात से ही तय किया जा सकता था जो उसका माल खरीदते थे। इस प्रकार भारत कई शताब्दियों से विश्व की धातु संपदा के एक बड़े हिस्से का अंतिम भंडार रहा है। भारत ने 16वीं शताब्दी में अमेरिका से यूरोप की तरह विजय या बलात्कार द्वारा सोना प्राप्त नहीं किया, बल्कि वाणिज्य की अधिक प्राकृतिक और शांतिपूर्ण विधि से; उसके ऐसे उत्पादन के आदान-प्रदान द्वारा जो पश्चिम-एशिया, मिस्र और यूरोप के राष्ट्रों द्वारा अत्यधिक मूल्यवान थे और जिन्हें वे भारत के अलावा अन्य स्थानों से प्राप्त नहीं कर सकते थे। (राधाकुमुद मुखर्जी- इंडियन शिपिंग, लॉन्गमैन्स ग्रीन एंड कंपनी, 1912, पीपी: 83, 84.)[20]

संदर्भ

1. एरियन, ऐनाबेसिस इंडिका
2. एल्डर द प्लिनी, नेचुरल हिस्टोरिका
3. स्ट्रेबो, ज्योग्राफी
4. डियोडोरस सिलिसस, बिब्लियोथेका हिस्टारिका
5. हेरोडोटस, हिस्टोरिका
6. गुप्त, सुधीर कुमार, (सं.), नीतिवाक्यामृत - सोमदेवकृत, कलकत्ता, 1987.
7. गैरोला, वाचस्पति, (सं. अनु.), अर्थशास्त्र, वाराणसी, 1984.
8. जे. जाली, (सं. अनु.), विष्णु स्मृति, वाराणसी, 1962.
9. काणे, पी. वी., (सं. अनु.), कात्यायन स्मृति, पूना, 1933.
10. शास्त्री, हरगोविन्द, (सं. अनु.), मनुस्मृति, वाराणसी, 1965.
11. ओम प्रकाश, प्राचीन भारत का सामाजिक एवं आर्थिक इतिहास, नई दिल्ली, 1994.
12. दत्त, गीता, प्राचीन भारत में बैंक व्यवस्था, नई दिल्ली, 1993
13. मेहता, रतिलाल, प्री बुद्धिस्ट इण्डिया .

14. मोतीचन्द्र, सार्थवाह, पटना, 1953.
15. पाण्डेय, जयनारायण, सिंधु सभ्यता, 1986.
16. पाण्डेय, संजय कुमार, प्राचीन भारत में व्यापारिक मार्ग.
17. राय, उदय नारायण, प्राचीन भारत में नगर तथा नगर जीवन.
18. वाजपेयी, कृष्णदत्त, प्राचीन भारत का विदेशों से संबंध, इन्दौर, 1951.
19. ब्रिटिश गजेटियर, रिपोर्ट।
20. ग्रांड टैंक रोड़, सड़क एवं परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार।