## ಅಂಚೆ ಇತಿಹಾಸ[[ಸಂಪಾದಿಸಿ](https://kn.wikisource.org/w/index.php?title=%E0%B2%AE%E0%B3%88%E0%B2%B8%E0%B3%82%E0%B2%B0%E0%B3%81_%E0%B2%B5%E0%B2%BF%E0%B2%B6%E0%B3%8D%E0%B2%B5%E0%B2%B5%E0%B2%BF%E0%B2%A6%E0%B3%8D%E0%B2%AF%E0%B2%BE%E0%B2%A8%E0%B2%BF%E0%B2%B2%E0%B2%AF_%E0%B2%B5%E0%B2%BF%E0%B2%B6%E0%B3%8D%E0%B2%B5%E0%B2%95%E0%B3%8B%E0%B2%B6/%E0%B2%85%E0%B2%82%E0%B2%9A%E0%B3%86_%E0%B2%87%E0%B2%A4%E0%B2%BF%E0%B2%B9%E0%B2%BE%E0%B2%B8&action=edit&section=1)]

ಪ್ರಪಂಚದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳ ಜನರೂ ಸಂಸ್ಥೆಗಳೂ ಸರ್ಕಾರಗಳೂ ಪರಸ್ಪರವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೂ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವುದಕ್ಕೂ ನೆರವಾಗಿರುವ ಸಾಧನಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ (ಪೋಸ್ಟಲ್ ಸಿಸ್ಕಮ್) ಮುಖ್ಯವಾದದ್ದು. ಅಂಚೆ ಇತಿಹಾಸ ಬಹಳ ಪುರಾತನವಾದದ್ದು. ಬಹು ಹಿಂದೆ ಪುರ್ವದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವರ್ಧಮಾನ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಚಕ್ರಾಧಿಪತ್ಯಗಳ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿದ್ದುದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಆ ಕಾಲದ ಚಕ್ರಾಧಿಪತ್ಯಗಳಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ವಿಶಾಲವಾದ ಭೂ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಆಡಳಿತ ನಡೆಸಲು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಬಹು ಪುರಾತನವಾದ ಪರ್ಷಿಯ ಚಕ್ರಾಧಿಪತ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿತ್ತೆಂಬುದಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಅನಂತರ ಬಂದ ಮೆಸಿಡೋನಿಯನ್ನರೂ ಅಲ್ಪಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರು. ರೋಮನ್ ಚಕ್ರಾಧಿಪತ್ಯದ ಕಾಲದಲ್ಲಂತೂ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿತ್ತು. ಈ ಚಕ್ರಾಧಿಪತ್ಯಗಳು ಕ್ಷೀಣಿಸಿ, ಮತ್ತೆ ಅನಾಗರಿಕತೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಾಗ ಅಂಚೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಅಳಿಸಿಹೋಯಿತು.

ಆದರೆ ಆಗಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಒಂದೆಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಎಡೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಸರ್ಕಾರದ್ದಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಮಧ್ಯಯುಗದಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಹೊಣೆ ಹೊತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯಗಳೂ ವರ್ತಕಶ್ರೇಣಿಗಳೂ ಈ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಕ್ರಮೇಣ ಯುರೋಪಿನ ಸರ್ಕಾರಗಳಿಗೆ ಇದರ ಆವಶ್ಯಕತೆಯ ಅರಿವು ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಜನರು ಇನ್ನೊಂದು ರಾಷ್ಟ್ರದವರೊಂದಿಗೆ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದ ಪತ್ರ ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ಪರಾಮರ್ಶಿಸಿ ದೇಶದ ಹಿತಕ್ಕೆ ವಿರೋಧವಾಗಿರದಂತೆ ಅದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವುದು ಅಗತ್ಯವಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಖಾಸಗಿಯವರ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ವರಮಾನವನ್ನು ದೊರಕಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೆಂಬುದು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮನವರಿಕೆಯಾಯಿತು.

17ನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಿತು. ಥಾಮಸ್ ವಿದರಿಂಗ್ಸ್ ಎಂಬುವನು ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬಹಳವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸಿದ. ಹೊರನಾಡಿನಲ್ಲೂ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲೂ ಅಂಚೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ನಿಯಮಿಸಿದ; ಅಂಚೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ; ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಬೇಕಾದ ದೂರಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಿದ; ದಿನಕ್ಕೆ ನೂರಿಪ್ಪತ್ತು ಮೈಲಿಗಳಂತೆ ಹಗಲೂ ರಾತ್ರಿಯೂ ಇವು ಸಾಗುವಂತೆ ಏರ್ಪಡಿಸಿದ. ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವರಮಾನವನ್ನು ದೊರಕಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಧ್ಯತೆಯೂ 17ನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಖಚಿತವಾಯಿತು. ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಹಕ್ಕನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಏರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟೆಂದು ವರಮಾನ ದೊರಕುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಕ್ರಮೇಣ ಸರ್ಕಾರ ಖಾಸಗಿಯವರಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ಹಕ್ಕನ್ನು ಪರಿಹಾರಕೊಟ್ಟು ಕೊಂಡುಕೊಂಡಿತು. ಅಂತೂ 19ನೆಯ ಶತಮಾನದ ನಡುಗಾಲದವರೆಗೂ ಕೆಲವರಿಗೆ ಈ ಹಕ್ಕು ಇತ್ತು.

**ಪೆನ್ನಿ ಪೋಸ್ಟ್** : 1680 ರಲ್ಲಿ ಲಂಡನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಜನ್ಮವೆತ್ತಿದ ಪೆನ್ನಿ ಅಂಚೆ ಎಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಂಚೆ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕ್ರಾಂತಿಯನ್ನೇ ತಂದಿತು. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಫ್ರಾನ್ಸಿನ 14ನೆಯ ಲೂಯಿ ದೊರೆ ಮಿತಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಕ್ರಮವೊಂದನ್ನು ಪ್ರಯೋಗಿಸಿದ್ದ. ಲಂಡನ್ನಿನ ವಿಲಿಯಂ ಡಾಕ್ರಾ ಎಂಬ ವ್ಯಾಪಾರಿ ಫ್ರಾನ್ಸಿನ ಪ್ರಯೋಗದಿಂದ ಸ್ಫೂರ್ತಿಪಡೆದು ಈ ಪೆನ್ನಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ. ಲಂಡನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಎಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಎಡೆಗೆ ಸಾಗಿಸಬೇಕಾದ ಒಂದು ಪೌಂಡ್ ತೂಕದವರೆಗಿನ ಎಲ್ಲ ಲಕೋಟೆಗಳ ಮೇಲೆಯೂ ಒಂದು ಪೆನ್ನಿಯ ದರದ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಿದ. ಈ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಮೊದಲೇ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಹತ್ತು ಪೌಂಡ್ ಮೌಲ್ಯದವರೆಗೆ ಲಕೋಟೆಗಳನ್ನು ವಿಮೆ ಮಾಡಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಲಂಡನ್ನಿನ ಹಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ನೂರಾರು ಕೇಂದ್ರಗಳು ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟವು. ಇವುಗಳನ್ನು ವಿಂಗಡಿಸಿ, ಇವುಗಳ ಮೇಲೆ ತಾರೀಖಿನ ಮುದ್ರೆ ಒತ್ತುವುದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಆರು ಕೇಂದ್ರಗಳು ಸ್ಥಾಪಿತವಾದುವು. ಲಂಡನ್ ನಗರದೊಳಗೆ ದಿನಕ್ಕೆ 4-12ರವರೆಗೆ ಬಟವಾಡೆಗಳಾಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಲಂಡನ್ನಿನಿಂದ ಆಚೆಗೂ ಹತ್ತು ಹದಿನೈದು ಮೈಲಿಗಳ ಫಾಸಲೆಯಲ್ಲಿ ದಿನಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಬಟವಾಡೆಯ ಸೌಲಭ್ಯವೇರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಮೊದಮೊದಲು ಡಾಕ್ರಾ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ನಷ್ಟವನ್ನನುಭವಿಸಬೇಕಾಯಿತಾದರೂ ಕ್ರಮೇಣ ಅವನಿಗೆ ಲಾಭ ಬರಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಇನ್ನೊಬ್ಬ ಖಾಸಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿ ಈ ಹಕ್ಕು ತನ್ನದೆಂದು ತಕರಾರು ಹೂಡಿದಾಗ ಡಾಕ್ರಾ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬಿಡಬೇಕಾಯಿತು. ಡಾಕ್ರಾನ ನಿರ್ಗಮನವಾದ ಮೇಲೆ ಕೂಡ ಪೆನ್ನಿ ಅಂಚೆ ಪದ್ಧತಿ ಬಹುಕಾಲ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಕೊನೆಗೆ ಇದು ಅಲ್ಲಿನ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಲೀನವಾಯಿತು.

**ಮಜಲುಗಾಡಿ, ರೈಲು ಅಂಚೆ** : 18ನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳವಾಗಿ ಪ್ರಗತಿ ಹೊಂದಿತು. ರಸ್ತೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದವು. ವೇಗವಾಗಿ ಚಲಿಸುವ ಮಜಲುಗಾಡಿ (ಸ್ಟೇಜ್ಕೋಚ್) ಪ್ರಚಾರಕ್ಕೆ ಬಂತು. ಮೊದಮೊದಲು ಅಂಚೆ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಅಂಚೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನೇ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮಜಲು ಗಾಡಿಗಳ ಮೂಲಕವಾಗಿ ಕಳ್ಳತನದಲ್ಲಿ ಪತ್ರಗಳು ಸಾಗಲಾರಂಭವಾಗಿ, ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ವರಮಾನ ಬಹಳಮಟ್ಟಿಗೆ ತಗ್ಗಿತು. ಆಗ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯೂ ಕೂಡ ಮಜಲುಗಾಡಿಯ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪಡೆಯಲಾರಂಭಿಸಿತು. 18ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಕೊನೆಯ ವೇಳೆಗೆ ಮಜಲುಗಾಡಿಯ ಉಪಯುಕ್ತತೆ ತುಂಬ ಮನದಟ್ಟಾಯಿತಲ್ಲದೆ, ಅದು ಬಹಳವಾಗಿ ಪ್ರಚಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಿತು.

19ನೆಯ ಶತಮಾನದ ದೊಡ್ಡ ಬೆಳೆವಣಿಗೆಯೆಂದರೆ ರೈಲ್ವೆ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. 1830ರಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ಓಡಾಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ರೈಲಿನ ಮೂಲಕ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದಿತು. 1830ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಶಾಸನ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿತು. ಅಂಚೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಅಪೇಕ್ಷೆಯಂತೆ ಅಂಚೆಯ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲೂ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನೊದಗಿಸಿಕೊಡುವುದಲ್ಲದೆ, ಅಗತ್ಯವಾದಲ್ಲಿ ಪತ್ರಗಳ ವಿಂಗಡಣೆಗಾಗಿ ಒಂದು ಇಡಿಯ ಗಾಡಿಯನ್ನೇ ಮೀಸಲಾಗಿಡಬೇಕೆಂಬುದಾಗಿಯೂ ಈ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಗೆ ನ್ಯಾಯವಾದ ಸಂಭಾವನೆ ನೀಡಬಹುದೆಂಬುದಾಗಿಯೂ ನಿಗದಿಯಾಯಿತು. ರೈಲು ಬಂಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಸಾಗಿಸುವುದು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು. ಚಲಿಸುವ ರೈಲು ಬಂಡಿಯಲ್ಲೇ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ವಿಂಗಡಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನೂ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಸಮಯ ವ್ಯಯವಾಗುವುದು ತಪ್ಪಿತು. ಮಾರ್ಗಮಧ್ಯದ ಊರುಗಳ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಚಲಿಸುವ ರೈಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದಲೇ ಪತ್ರಗಳ ಚೀಲವನ್ನು ರವಾನಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಚೀಲಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೂ ಮಾಡಿದ ಏರ್ಪಾಡಿನಿಂದ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವೇಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಬಹಳ ಸಹಾಯವಾಯಿತು.

**ವಿಮಾನ ಸೌಲಭ್ಯ** : 19ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಜನ್ಮ ತಳೆದ ಉಗಿ ಜಹಜುಗಳೂ 20 ಶತಮಾನದ ಎರಡನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬಂದ ವಿಮಾನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಅಂಚೆಯ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ನೆರವಾದುವು. ವಿಮಾನ ಸಂಚಾರಗಳು ಮೊದಮೊದಲು ಅಷ್ಟೇನೂ ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮೊದಲನೆಯ ಮಹಾಯುದ್ಧದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ತುಂಬ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದುದರ ಫಲವಾಗಿ ಯುದ್ಧಾನಂತರದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನದ ಅಂಚೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬೆಳೆಯಿತು. ಯುರೋಪ್ ಏಷ್ಯ ಅಮೆರಿಕಗಳಲ್ಲೆಲ್ಲ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವಿಸ್ತರಿಸಿತು. ಖಂಡಾಂತರ ವಿಮಾನ ಸಂಚಾರದಿಂದ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬೆಳೆವಣಿಗೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು. ಈಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಪ್ರಗತಿಗಳಿಂದ ಇಂದು ವಿಮಾನ ಅಂಚೆ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಪ್ರಚಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಹಗುರವಾದ ಪತ್ರಗಳನ್ನೇ ಅಲ್ಲದೆ, ಲಕೋಟೆಗಳನ್ನೂ ಭಾಂಗಿಗಳನ್ನೂ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸುವುದು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಶೀಘ್ರಸೇವೆಯೇ ಮುಖ್ಯವೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲ ವಿಮಾನದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

**ಅಮೆರಿಕ, ಫ್ರಾನ್ಸಗಳಲ್ಲಿ** : ಬ್ರಿಟನ್ನೇ ಅಲ್ಲದೆ ವಿಶ್ವದ ಇತರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲೂ ಈ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಬ್ರಿಟಿಷರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದ ಅಮೆರಿಕ ಸಂಯುಕ್ತ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ 1639ರಲ್ಲಿ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲನೆಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಯಿತು. ಆ ವಸಾಹತಿನ ಒಳಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಎಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಎಡೆಗೆ ಅಂಚೆ ಪತ್ರವನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಹಕ್ಕನ್ನು 1692ರಲ್ಲಿ ಥಾಮಸ್ ನೀಲ್ ಎಂಬುವನು ಪಡೆದ. 1707ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಹಕ್ಕನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಂಡಿತು. ಬೆಂಜಮಿನ್ ಫ್ರಾಂಕ್ಲಿನ್ 1752ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯಮಹಾಪಾಲ (ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾಸ್ಟರ್ ಜನರಲ್) ಆದ. ಅಂಚೆಯ ವರಮಾನ ಹೆಚ್ಚಿತು. ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿಗೂ ನ್ಯೂಯಾರ್ಕಿಗೂ ನಡುವೆ ನೇರವಾದ ಲಕೋಟೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಇತರ ಕಡೆಗಳಿಗೂ ಇದು ವಿಸ್ತರಿಸಿತು. ಬ್ರಿಟನ್ನಿಗೂ ಈ ವಸಾಹತಿಗೂ ನಡುವಣ ಸಂಬಂಧ ಬಿಗಡಾಯಿಸಿದರ ಫಲವಾಗಿ ಫ್ರಾಂಕ್ಲಿನ್ 1774ರಲ್ಲಿ ವಜಾ ಮಾಡಲ್ಪಟ್ಟ. ಮುಂದೆ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲೇನೂ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಲಿಲ್ಲ. ಸಂಯುಕ್ತ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳು ಸ್ವತಂತ್ರವಾದ ಮೇಲೆ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಯುಗದ ಆರಂಭವಾಗಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಂದೆ ಅದು ಶೀಘ್ರಗತಿಯಿಂದ ಬೆಳೆಯಿತು.

ಕೆನಡ, ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯ, ದಕ್ಷಿಣ ಆಫ್ರಿಕ, ಭಾರತ - ಮುಂತಾದ ಅಂದಿನ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಚಕ್ರಾಧಿಪತ್ಯದ ಇತರ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬೆಳೆಯಿತು. ಬ್ರಿಟನ್ನು ತನ್ನ ಅಧೀನ ರಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಲು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಒಂದು ಮುಖ್ಯ ಸಾಧನವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು.

ಫ್ರಾನ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ 1464ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಸ್ಥಾಪಿತವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ 1627ರಲ್ಲಿ ರಿಚಲೂ, 1643ರಲ್ಲಿ ಮಾಜಾ಼ರ ಎಂಬುವರು ಇದನ್ನು ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಸುಧಾರಿಸಿದರು. ಅಂಚೆಯ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುವ ಹಕ್ಕನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ 17ನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಮಾತ್ರವೇ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿತ್ತಾದರೂ ಫ್ರಾನ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಇದು ಬಹುಕಾಲ ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ಫ್ರೆಂಚ್ ಮಹಾಕ್ರಾಂತಿಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇದು ತೊಡೆದು ಹೋಯಿತು. ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸಲು ಒಂದು ಸಮಿತಿಯ ರಚನೆಯಾಯಿತು. 1804ರಲ್ಲಿ ನೆಪೋಲಿಯನ್ನನು ಈ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಿ, ಮಹಾನಿರ್ದೇಶಕ (ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಜನರಲ್) ನನ್ನು ನಿಯಮಿಸಿದ. ಆಗ ರಚಿಸಿದ ಆಡಳಿತದ ಚೌಕಟ್ಟು ಈಗಲೂ ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಂಚೆಗಾಗಿಯೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಮಂತ್ರಿಯಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಣಕಾಸು, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾರ್ಯ, ವಾಣಿಜ್ಯ, ಕೈಗಾರಿಕೆ - ಹೀಗೆ ಬೇರೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಸಚಿವಾಲಯದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಈ ಖಾತೆಯನ್ನೂ ಸೇರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

**ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ** : ಇದರ ಆವಶ್ಯಕತೆಯೂ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವೂ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ವೇದ್ಯವಾಗಿರುವ ವಿಚಾರ. ಆದರೆ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾರೋದ್ಧಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆದುಬರಲಿಲ್ಲ. 16ನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಲಂಡನ್ನಿಗೂ ಕೆಲೇ ಎಂಬ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೂ ಓಲೆಕಾರರ ಮೂಲಕವಾಗಿ ಪತ್ರಗಳು ಸಾಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಆಗ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿದ್ದ ಪ್ರಪಂಚದ ಮುಖ್ಯ ನಗರಗಳಿಂದ ಕೆಲೇ ಎಂಬಲ್ಲಿಗೆ ಪತ್ರಗಳು ಬರುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಆಗಿನ ಕಾಲದ ಈ ಓಲೆಕಾರರು ತಮ್ಮ ಈ ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಗಮನ ನೀಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಇದೇ ಮುಖ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಸರಕುಗಳನ್ನು ಹೊತ್ತು ಮಾರುವುದೇ ಅವರಿಗೆ ಪ್ರಧಾನ ಕಸುಬಾಗಿತ್ತು.

1670ರಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿಗೂ ಫ್ರಾನ್ಸಿಗೂ ನಡುವೆ ಆದ ಅಂಚೆಯ ಒಪ್ಪಂದದಂತೆ ಲಂಡನ್-ಪ್ಯಾರಿಸ್ಗಳ ನಡುವೆ ವಾರಕ್ಕೆರಡು ಸಾರಿ ಅಂಚೆಯ ಸಾಗಾಟವೇರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಎರಡು ದೇಶಗಳ ಅಂಚೆಯ ಕಚೇರಿಗಳೂ ಈ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡವು. ಅನಂತರ ಈ ಎರಡು ದೇಶಗಳ ನಡುವೆ ಯುದ್ಧಗಳು ಸಂಭವಿಸಿ ಒಪ್ಪಂದ ಮುರಿದುಬಿತ್ತು. ಪ್ರ.ಶ.1713ರಲ್ಲಿ ಈ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಮತ್ತೆ ಜೀವ ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಬೇರೆ ಬೇರೆ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಕಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ ಅವುಗಳ ದೂರ ಹಾಗೂ ತೂಕಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಅಂಚೆ ದರಗಳನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಈ ಬಗೆಯ ಒಪ್ಪಂದಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕ್ರಮೇಣ ಬೆಳೆಯಿತು. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ 19ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಮಧ್ಯಕಾಲದ ವೇಳೆಗೆ ವಿದೇಶೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅತ್ಯಂತ ಜಟಿಲವಾಯಿತು. ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಅಂಚೆ ದರವೇನೆಂಬುದನ್ನು ಹೇಳುವುದು ಬಹು ಕಠಿಣವಾಯಿತು. ಒಂದು ಕಚೇರಿಗೂ ಇನ್ನೊಂದು ಕಚೇರಿಗೂ ದರಗಳಲ್ಲಿ ತುಂಬ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿದ್ದವು. ಆಯಾ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ದೇಶೀಯ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ ವಿಧಿಸುತ್ತಿದ್ದ ದರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಿದೇಶೀಯ ಅಂಚೆಯ ದರಗಳನ್ನು ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಂಚೆಯ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಮುಂದಾಗಿಯೇ ಕೊಡುವುದು ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿತ್ತು. ಮುಂದಾಗಿಯೇ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಾಗಲೂ ಇದು ಒಂದು ಕ್ಲುಪ್ತವಾದ ದೂರದವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನ್ವಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಂದಿನ ದೂರಕ್ಕೆ ವಿಳಾಸದಾರನು ಶುಲ್ಕ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಸ್ವೀಕರಿಸುತ್ತಿದ್ದುವು.

ಕೈಗಾರಿಕೆ ಕ್ರಾಂತಿಯ ಫಲವಾಗಿ 19ನೆಯ ಶತಮಾನದ ವೇಳೆಗೆ ಪತ್ರ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ತುಂಬ ಹೆಚ್ಚಿತು. ವಿದೇಶೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾದ ಸುಧಾರಣೆ ಬಹಳ ಅಗತ್ಯವಾಗಿತ್ತು.

ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ಸಂಬಂಧಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿ ಸರಳಗೊಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಸಮ್ಮೇಳನವೊಂದನ್ನು ಕರೆಯಬೇಕೆಂದು ಅಮೆರಿಕ ಸಂಯುಕ್ತ ಸಂಸ್ಥಾನ 1862ರಲ್ಲಿ ಸಲಹೆ ಮಾಡಿತು. ಮರುವರ್ಷ ಈ ಸಮ್ಮೇಳನ ಪ್ಯಾರಿಸ್ನಲ್ಲಿ ಸಮಾವೇಶಗೊಂಡಿತು. ಅಲ್ಲಿ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗೆ ಆಧಾರವಾದ ಹಲವು ನಿಯಮಾವಳಿಗಳು ರಚಿತವಾದುವು. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿಯಾಗುವ ವೇಳೆಗೆ ಹಲವಾರು ಪ್ರತಿಬಂಧಕಗಳು ಬಂದೊದಗಿದುವು. ಅಮೆರಿಕದಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಯುದ್ಧ ಸಂಭವಿಸಿತು. ಫ್ರಾನ್ಸಿಗೂ ಜರ್ಮನಿಗೂ ಯುದ್ಧವಾಯಿತು. ಆದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನ ನಿಲ್ಲಲಿಲ್ಲ. ವಾನ್ ಸ್ಟೀಫನ್ ಎಂಬುವನು ಪ್ರಪಂಚದ ಅಂಚೆ ಒಕ್ಕೂಟವೊಂದನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಯತ್ನ ನಡೆಸಿದ. ಜರ್ಮನಿ ತನ್ನ ಸುತ್ತಣ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ಏರ್ಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಒಕ್ಕೂಟದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅವನು ಈ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹೆಜ್ಜೆಯಿಟ್ಟ. ಜರ್ಮನಿಯ ಸಲಹೆಯ ಮೇರೆಗೆ ಸ್ವಿಟ್ಜóರ್ಲೆಂಡ್ ಸರ್ಕಾರ ಬರ್ಕೆ ಎಂಬಲ್ಲಿ ಈ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ 1874ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮ್ಮೇಳನವನ್ನು ಕರೆಯಿತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಯುರೋಪಿನ ಎಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೂ ಅಮೆರಿಕವೂ ಈಜಿಪ್ಟು ಭಾಗವಹಿಸಿದ್ದುವು. ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗೆ ಸಹಿ ಬಿದ್ದಿತು (1875). ಇದರ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರೂಪುಗೊಂಡಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಇತರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೂ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸೇರಿದುವು. ಸಹಿ ಹಾಕಿರುವ ಎಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೂ ಅಂಚೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಒಂದೇ ಪ್ರದೇಶವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟುವು. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಾಷ್ಟ್ರವೂ ಇತರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಂದ ತನ್ನೆಡೆಗೆ ಬಂದ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ತ್ವರಿತವಾದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸಾಗಿಸಬೇಕೆಂದೂ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಇಡಿಯ ಪ್ರಪಂಚದ ರೈಲು, ಜಹಜು ಹಾಗೂ ಇತರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಯಾವ ನಿರ್ಬಂಧವೂ ಇಲ್ಲದೆ ಎಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೂ ಬಳಸಬಹುದೆಂದೂ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಾಯಿತು.

ಅಂಚೆ ಒಕ್ಕೂಟದ ಸಂವಿಧಾನ ತುಂಬ ಸರಳವಾದದ್ದು. ರಾಷ್ಟ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ನಡುವಣ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಆಯಾ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಂದಲೇ ನೇರವಾಗಿ ಪರಿಹರಿಸಲ್ಪಟ್ಟುವು. ಇಡೀ ಒಕ್ಕೂಟಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿಚಾರಗಳಿಗಾಗಿ ಬರ್ನೆಯಲ್ಲಿರುವ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕೇಂದ್ರೀಯ ಕಚೇರಿ ಈ ಒಕ್ಕೂಟದ ಸದಸ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಮಾಚಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನಗಳ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸುತ್ತದೆ. ಕಚೇರಿಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಎಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೂ ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಅಂಚೆಯ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯೂ ಇತರ ಉಪವಿಧಿಗಳೂ ಪ್ರತಿ ಐದು ಅಥವಾ ಆರು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಒಮ್ಮೆ ಸೇರುವ ಸರ್ವಸದಸ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನದಲ್ಲಿ ವಿರ್ಮಶಿಸಲ್ಪಡುತ್ತವೆ; ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಕಂಡ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಮಾಡಲ್ಪಡುತ್ತವೆ.

ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಫಲವಾಗಿ ಅಂಚೆ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ವಸ್ತುಗಳ ತೂಕದಲ್ಲಿ ಸಮಾನತೆಯೇರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಅಂಚೆಯು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪತ್ರ, ಅಂಚೆಯ ಕಾರ್ಡು, ಹಾಗೂ ಅಚ್ಚಾದ ಪತ್ರಿಕೆಗಳೆಂದು ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಇವಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ದರಗಳು ಗೊತ್ತುಮಾಡಲ್ಪಟ್ಟವು. ಒಂದು ದೇಶ ಇನ್ನೊಂದು ದೇಶದ ರೈಲು ಅಥವಾ ಜಹಜುಗಳನ್ನು ಅಂಚೆಯ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಆ ದೇಶಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಹಣವೂ ನಿಗದಿಯಾಯಿತು. ಪತ್ರಗಳ ನೋಂದಣಿಯ (ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್) ಬಗ್ಗೆಯೂ ಒಂದು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ನಿಯಮವೇರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಮುಂದೆ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮನಿಯಾರ್ಡರ್ ಅಥವಾ ‘ಧನ ಆದೇಶ’ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಭಾಂಗಿ ಅಂಚೆಯೂ ಈ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ಇವುಗಳೇ ಅಲ್ಲದೆ, ಇವಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಒಪ್ಪಂದಗಳು ಏರ್ಪಟ್ಟವು.

ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ಒಕ್ಕೂಟದ ಸ್ಥಾಪನೆಯ ಫಲವಾಗಿ ವಿದೇಶೀಯ ಅಂಚೆ ದರಗಳು ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡಿಮೆಯಾದುವು. ಆದರೂ ದೂರ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಾಗುವ ಅಂಚೆಯ ದರಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಧಿಕವಾಗಿಯೇ ಇದ್ದುವು. ಇವುಗಳನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾದರೆ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳೇ ಬೇಕಾದುವು. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯ ತನ್ನ ಅಧೀನ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವಣ ಅಂಚೆಯ ದರಗಳನ್ನು ನಿಗದಿ ದರಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತಂದಿತು. ರಾಜಕೀಯ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಇಂಥ ಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ಒಕ್ಕೂಟದ ಒಪ್ಪಿಗೆ ದೊರಕಿತು. ಮುಂದೆ ಅಮೆರಿಕ ಸಂಯುಕ್ತಸಂಸ್ಥಾನವೂ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸೇರಿಕೊಂಡಿತು. ಫ್ರಾನ್ಸು ತನ್ನ ಅಧೀನದ ರಾಜ್ಯಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದೇ ಬಗೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯ ಮಟ್ಟದ ದರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿತು. ಲ್ಯಾಟಿನ್ ಅಮೆರಿಕ ರಾಜ್ಯಗಳೂ ಅಮೆರಿಕ ಸಂಯುಕ್ತಸಂಸ್ಥಾನಗಳೂ ಸೇರಿ ಒಂದು ಒಕ್ಕೂಟವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿಕೊಂಡವು. ಒಂದು ಸದಸ್ಯರಾಷ್ಟ್ರದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಸದಸ್ಯರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಸಾಗುವ ಅಂಚೆಯ ದರಗಳು ಆ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆಂತರಿಕ ದರಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿರಬಾರದೆಂದು ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಾಯಿತು. ಒಂದು ಸದಸ್ಯರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಇನ್ನೊಂದು ಸದಸ್ಯರಾಷ್ಟ್ರ ಮುಫತ್ತಾಗಿ ಸಾಗಿಸಬೇಕೆಂದೂ ಒಪ್ಪಂದವಾಯಿತು. ಹೀಗೆ ಕ್ರಮೇಣ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಂಚೆ ದರಗಳು ವ್ಯವಸ್ಥಿತಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾಗುವುದು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು.

**ಅಂಚೆ-ತಂತಿ, ಭಾರತದಲ್ಲಿ** : ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯ ಇತಿಹಾಸ ಬಹಳ ಹಳೆಯದು. ಹಿಂದಿನ ಚಕ್ರಾಧಿಪತ್ಯಗಳ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ದೂರ ದೂರದಲ್ಲಿ ಹಬ್ಬಿದ್ದ ನಾನಾ ಪ್ರಾಂತಗಳಿಗೆ ಕೇಂದ್ರದ ಆದೇಶಗಳನ್ನು ಮುಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಆ ಪ್ರಾಂತಗಳಲ್ಲಿನ ವಿದ್ಯಮಾನಗಳನ್ನು ಅರಿಯುವುದಕ್ಕೂ ಸಮರ್ಪಕವಾದ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅಗತ್ಯವಿತ್ತು.

ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳಾಗಿ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಬಂದು, ಆಡಳಿತಗಾರರಾಗಿ ಕಾಲೂರಿ ನಿಂತ ಬ್ರಿಟಿಷರಾದರೂ ಇಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇರ್ಪಡಿಸಿದ್ದು ಈ ಉದ್ದೇಶದಿಂದಲೇ. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಭಾರತದ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಲಾರ್ಡ್ ಕ್ಲೈವನೇ ಜನಕ. 1766ರಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಆಡಳಿತದ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿಯೇ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಸಾರ್ವಜನಿಕರೂ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಆದದ್ದು 1837ರಲ್ಲಿ. ಆ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಶಾಸನವಾಯಿತು. 1854ರಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಹಾನಿರ್ದೇಶಕನ (ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಜನರಲ್) ಅಧೀನಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಯಿತು; ಇಡೀ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸುವಂತೆ ಅಂಚೆಯ ದರಗಳ ನಿಷ್ಕರ್ಷೆಯಾಯಿತು.

ಅಂಚೆಯ ಚೀಟಿಗಳನ್ನು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮವಾಗಿ ನೀಡಿದ್ದು ಕರಾಚಿಯಲ್ಲಿ (1825). ಆಗ ಸಿಂಧ್ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಇವುಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿತ್ತು. 1830ರಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿಗೂ ಭಾರತಕ್ಕೂ ನಡುವೆ ಸೂಯೆಜ್ ಮೂಲಕವಾಗಿ ಅಂಚೆಯ ಸಾಗಾಟದ ಆರಂಭವಾಯಿತು.

1839ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ತಂತಿಯ ಉದಯವಾಯಿತು. ವಿಲಿಯಂ ಷಾಂಘ್ನೆಸ್ಸಿ ಎಂಬುವನು ಕಲ್ಕತ್ತೆಯಿಂದ ಡೈಮಂಡ್ ಹಾರ್ಬರಿಗೆ ಹಾಕಿದ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕ ತಂತಿ ಮಾರ್ಗವೇ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮಯತ್ನ. ಕಲ್ಕತ್ತೆಯ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಕಾಲೇಜಿನಲ್ಲಿ ಆತ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕನಾಗಿದ್ದ. ಆಗಿನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಇದೇ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಅತ್ಯಂತ ಉದ್ದವಾದ ತಂತಿಮಾರ್ಗವಾಗಿತ್ತು. ಅದರ ಉದ್ದ ಸು.33ಕಿಮೀ. ಇದು 2200ಮೀ. ದೂರ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದುದು ಇದರ ಒಂದು ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ.

ಸರ್ಕಾರದವರು ತಂತಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನೇರ್ಪಡಿಸಲು ತೊಡಗಿದ್ದು 1851ರಲ್ಲಿ, ಕಲ್ಕತ್ತೆಯಿಂದ ಡೈಮಂಡ್ ಹಾರ್ಬರಿಗೆ. ದೂರದ ತಂತಿಮಾರ್ಗದ ಕೆಲಸ 1853ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಭಾರತದ ತಂತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಉದಯವಾದದ್ದು ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲೇ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಕಲ್ಕತ್ತೆಯಿಂದ ಆಗ್ರಕ್ಕೆ ಹಾಕಲಾಗಿದ್ದ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲಿಗೆ ಸುದ್ದಿಯನ್ನು ಕಳಿಸಿದ್ದು 1854ರ ಮಾರ್ಚ್ 24ರಂದು. ಮುಂದೆ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಒಂದು ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಮುಂಬೈವರೆಗೂ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಪೆಷಾವರಿನವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. 1865ರಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲೆಂಡ್ ಭಾರತಗಳ ನಡುವೆ ತಂತಿಮಾರ್ಗವೇರ್ಪಟ್ಟಿತು. 1867ರ ವೇಳೆಗೆ ಭಾರತದ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ 14,900 ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ತಂತಿಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದುವು. ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ಉಪಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಅಂಚೆ ಚೀಟಿಗಳನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿದ್ದು 1854ರ ಅಕ್ಟೋಬರಿನಲ್ಲಿ. ವಿ.ಪಿ. ಅಥವಾ ಮೌಲ್ಯ ದೇಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು 1877ರಲ್ಲೂ ಮನಿ ಆರ್ಡರ್ ಅಥವಾ ಧನ ಆದೇಶದ ಸೌಲಭ್ಯ 1880ರಲ್ಲೂ ಅಂಚೆಯ ಸಂಚಿತ ಠೇವಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಥವಾ ಪೋಸ್ಟಲ್ ಸೇವಿಂಗ್ಸ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ 1885ರಲ್ಲೂ ಆರಂಭವಾದುವು.

ವಿಮಾನ ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಆರಂಭವಾದದ್ದು 1911ರಲ್ಲಿ. ಭಾರತ ಬ್ರಿಟನ್ನುಗಳ ನಡುವೆ ವಿಮಾನ ಅಂಚೆಯ ಸೇವೆಯನ್ನು 1929ರಲ್ಲಿ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು.

ಇಲಾಖೆಯ ಆಡಳಿತ: ಭಾರತದ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಯು ಭಾರತಸರ್ಕಾರದ ಸಂಪರ್ಕ ಇಲಾಖೆಯ ಆಡಳಿತಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಅಂಚೆ-ತಂತಿಯ ಮಹಾ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಮುಖ್ಯಾಧಿಕಾರಿಗಳು. ಆಡಳಿತ ಹಾಗೂ ಆಂತರಿಕ ಹಣಕಾಸಿನ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಮಂಡಳಿ 1959ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿತವಾಯಿತು. ಈ ಮಂಡಳಿಯಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಲ್ಲದೆ ಆರು ಮಂದಿ ಸದಸ್ಯರಿದ್ದಾರೆ. ಹಣಕಾಸು, ಅಂಚೆ, ಆಡಳಿತ, ತಂತಿ, ಸಂಪರ್ಕವ್ಯವಹಾರ, ತಂತಿ ಸಂಪರ್ಕಾಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಮತ್ತು ವಿಮೆ-ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದೊಂದಕ್ಕೂ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರಂತೆ ಸದಸ್ಯರಿದ್ದಾರೆ.

ಆಡಳಿತ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ದೇಶವನ್ನು ಹಲವಾರು ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿದೆ. ಈಗ ಇಂಥ ಹದಿನೈದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ವಿಭಾಗಗಳಿವೆ. ಆಂಧ್ರ, ಅಸ್ಸಾಂ, ಬಿಹಾರ, ಗುಜರಾತ್, ಜಮ್ಮು ಕಾಶ್ಮೀರ, ಕೇರಳ, ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಕರ್ನಾಟಕ, ಒರಿಸ್ಸ, ಪಂಜಾಬ್, ರಾಜಸ್ತಾನ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಉತ್ತರಪ್ರದೇಶ, ಪಶ್ಚಿಮಬಂಗಾಲ ಇವುಗಳು ಆ ವಿಭಾಗಗಳು. ಆಡಳಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ದೆಹಲಿ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಾಗಿ ದೇಶವನ್ನು ಮುಂಬೈ, ಕಲ್ಕತ್ತ, ದೆಹಲಿ, ಮದರಾಸು, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಎಂದು ಆರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿದೆ.

ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಸೇವಾನಿರ್ವಹಣೆಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ತರಬೇತಿಗಾಗಿ ದೇಶದ ಕೆಲವು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಶಿಕ್ಷಣ ಹಾಗೂ ಸಂಶೋಧನ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗಿದೆ.

ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಬಹಳ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ರಾತ್ರಿಯ ವೇಳೆಯ ವಿಮಾನ ಅಂಚೆವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಕ ದೇಶದ ಮುಖ್ಯ ನಗರಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಬಂಧ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿಗೆ ವಿಮಾನ ಸೌಲಭ್ಯವಿದೆಯೋ ಅಲ್ಲಿಗೆಲ್ಲಾ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಂತರ್ದೇಶೀಯ ಪತ್ರಗಳೂ ಕಾರ್ಡುಗಳೂ ಮನಿಯಾರ್ಡರುಗಳೂ ವಿಮಾನದ ಮೂಲಕವೇ ಸಾಗುತ್ತವೆ. ಹೊರದೇಶಗಳಿಗೆ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಭಾಂಗಿಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸುವ ಸೌಲಭ್ಯವಿದೆ. ಬಹುತೇಕ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವಿಂಗ್ಸ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಅಥವಾ ಸಂಚಿತ ಠೇವಣಿ ಸೌಕರ್ಯವಿದೆ. ರಾತ್ರಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳೂ ಇವೆ. ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆ ತನ್ನ ದಿನ ನಿತ್ಯದ ವ್ಯವಹಾರಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಧನಾದೇಶ, ನೋಂದಣಿ (ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್), ಸ್ಪೀಡ್ಪೋಸ್್ಟ ಭಾಂಗಿಗಳ ಸ್ವೀಕೃತಿ ಮತ್ತಿತರ ವ್ಯವಹಾರಕ್ಕೆ, ಗಣಕ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಬಳಕೆಗೆ ತಂದಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಕಾರ್ಯಕ್ಷಮತೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ, ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯ ವಿಸ್ತರಿಸಿದೆ.

ಸ್ಪೀಡ್ ಪೋಸ್ಟ್: ಪತ್ರಗಳು, ಲಕೋಟೆ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿಳಾಸದಾರರಿಗೆ ತಲುಪಿಸುವ ಸೇವೆ.

ಎಕ್ಸ್ ಪ್ರೆಸ್ಸ್ ಪಾರ್ಸೆಲ್ ಪೋಸ್ಟ್: ಭಾಂಗಿಗಳನ್ನು ವಿಳಾಸದಾರರಿಗೆ ನೇರವಾಗಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಖಾತರಿಯಾಗಿ ತಲುಪಿಸುವ ಸೇವೆ. 50,000ರೂ ವರೆಗೆ ಮೌಲ್ಯದೇಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ (ವಿ.ಪಿ.ಸೌಲಭ್ಯ). ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳಿಗೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ಸೇವೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಕೆಲವೇ ಪ್ರಮುಖ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದೆ.

ಶುಭಾಶಯ ಪತ್ರ: ಸುಂದರ ಶುಭಾಶಯ ಪತ್ರ. ಲಕೋಟೆಯ ಮೇಲೆ ಶುಭಾಶಯ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಕೃತಿ ಇರುವ ಅಂಚೆ ಚೀಟಿ ಮುದ್ರಿತ ಪತ್ರ. ಆಕರ್ಷಕ ಬೆಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯ. ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಹೊಸ ವಿನ್ಯಾಸ.

ಪಾಸ್ಪೋರ್ಟ್: ವಿದೇಶ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಪಾಸ್ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿ ಮಾರಾಟ, ತುಂಬಿದ ಅರ್ಜಿ ಸ್ವೀಕರಿಸುವುದು, ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಪಾಸ್ಪೋರ್ಟ್ ಕಛೇರಿಗೆ ಕಳಿಸಿ, ಸಿದ್ಧವಾದ ಪಾಸ್ಪೋರ್ಟ್ನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರಿಗೆ ತಲುಪಿಸುವ ಸೇವೆ. ಈ ಸೇವೆಗೆ ದುಬಾರಿಯಲ್ಲದ ಶುಲ್ಕ. ದೂರವಾಣಿ ಬಿಲ್ಲಿನ ಸ್ವಿಕೃತಿ, ಬಸ್ಪಾಸ್ ನೀಡಿಕೆ ಸರಕಾರದ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಅರ್ಜಿಫಾರಂಗಳ ಮಾರಾಟದ ಸೇವೆಯೂ ಲಭ್ಯ.

ಉಳಿತಾಯ ಯೋಜನೆ: ಜನಪ್ರಿಯವಾದ ಸೇವೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿದೆ, 1,55,000 ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ 14 ಕೋಟಿ ಖಾತೆದಾರರು. ಸಂಚಿತ ಠೇವಣಿ ಮೊತ್ತ ರೂ. 80,000. ಸಂಚಿತ ಠೇವಣಿಯಲ್ಲದೆ, ಆವರ್ತಠೇವಣಿ ಮಾಸಿಕ ವರಮಾನ ಠೇವಣಿ, ನಿಶ್ಚಿತ ಅವಧಿ ಠೇವಣಿ, ಮೊದಲಾದ ಯೋಜನೆಗಳು. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭವಿಷ್ಯ ನಿಧಿ. ಕಿಸಾನ್ ವಿಕಾಸ ಪತ್ರ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉಳಿತಾಯ ಪತ್ರ, ಮೊದಲಾದವುಗಳಿಂದ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉಳಿತಾಯ ನಿಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೂಡಿರುವ ಮೊತ್ತ ರೂ. 13,600 ಕೋಟಿ (31, ಮಾರ್ಚ್2003).

ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಧನಾದೇಶ: ಅಂತರಜಾಲ ಸೌಲಭ್ಯ ಇಲ್ಲದವರಿಗೆ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಧನಾದೇಶ ಸ್ವೀಕೃತಿ, ಪಾವತಿ.

ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲೂ ಉಪಗ್ರಹದ ಮೂಲಕ ಕ್ಷಿಪ್ರವಾಗಿ ಧನಾದೇಶ ಪಾವತಿ ಸೌಲಭ್ಯ.

ಲಾಭಾಂಶ ವಿತರಣೆ: ಯುಟಿಐ ಮತ್ತು ಸಿಟಿ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಮೊದಲಾದ ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಲಾಭಾಂಶ ಪತ್ರಗಳು (ಡಿವಿಡೆಂಡ್ ವಾರಂಟ್) ವಿತರಣೆ ಹಾಗೂ ನಗದು ಪಾವತಿ.

**ಜೀವ ವಿಮೆ**: ಪ್ರ.ಶ 1884ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯ ನೌಕರರಿಗೆ ಒದಗಿಸಿದ ಸೌಲಭ್ಯ ಈಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೂ ಲಭ್ಯ 5 ಬಗೆಯ ವಿಮೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಬಡಜನರಿಗಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರೀಮಿಯಂ ಇರುವ ಆಕರ್ಷಕ ವಿಮಾ ಯೋಜನೆಗಳು. ಮಾರ್ಚ್ 31, 2003ರವರೆಗೆ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿಮಾ ಪಾಲಿಸಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 17,95,000 ಈ ಯೋಜನೆ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿದೆ. 2003-04ರಲ್ಲಿ 2,64,396 ವಿಮಾ ಪಾಲಿಸಿಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಮೊತ್ತ 2,926 ಕೋಟಿ. ಗ್ರಾಮೀಣ ವಲಯದಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾದ ಪಾಲಿಸಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 11,25,099, ವಿಮಾ ಮೊತ್ತ 6520.68 ಕೋಟಿ.

**ತಂತಿ-ವ್ಯವಸ್ಥೆ**: ಭಾರತದ ತಂತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ 1953ರ ನವೆಂಬರಿನಲ್ಲಿ ಶತಮಾನೊತ್ಸವವಾಯಿತು. ಭಾರತದ ತಂತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಪ್ರಪಂಚದ ಅತ್ಯಂತ ಹಳೆಯ ಸರ್ಕಾರಿ ಉದ್ಯಮ. ಹಿಂದಿ ಹಾಗೂ ಇತರ ಭಾರತೀಯ ಭಾಷೆಗಳಲ್ಲಿ (ದೇವನಾಗರಿ ಲಿಪಿಯಲ್ಲಿ) ತಂತಿಯನ್ನು ಕಳಿಸುವ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು 1949ರಲ್ಲಿ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಸೌಲಭ್ಯ ಈಗ ಭಾರತದ 2,543 ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಸಂದೇಶದ ತಂತಿ ಹಾಗೂ ಮುದ್ರಿತ ತಂತಿವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೂ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿವಾಹ, ಪರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಯ, ಚುನಾವಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಗೆಲುವು, ಹಬ್ಬ, ಉತ್ಸವ-ಮುಂತಾದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸಂದೇಶ ತಂತಿಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಟೆಲಿಪ್ರಿಂಟರ್ ಅಥವಾ ದೂರಮುದ್ರಕದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಬಂiÀÄಸುವ ಚಂದಾದಾರರಿಗೆ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಅವರು ಬಂiÀÄಸುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪಿದ ಸುದ್ದಿ ಅಚ್ಚಾಗಿ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಅಪಘಾತ, ಕಾಯಿಲೆ, ಮರಣ ಮುಂತಾದ ಸುದ್ದಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಥಮಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಟ್ಟು ಅವನ್ನು ವೇಗವಾಗಿ ಮುಟ್ಟಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿದೆ. ಟೆಲಿಫೋನ್ ಅಥವಾ ದೂರವಾಣಿಯ ಮೂಲಕ ತಂತಿ ಕಳಿಸುವುದು ಕೂಡ ಈಗ ಸಾಧ್ಯ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟೆಲೆಕ್್ಸ ಅಥವಾ ದೂರ ಮುದ್ರಕದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದಾಗಿ ಒಂದು ತಂತಿ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗೆ ನೇರವಾಗಿ ಸುದ್ದಿ ಅಚ್ಚಾಗಿ ತಲುಪುತ್ತದೆ.

1876ರಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಅಥವಾ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಐದೇ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ, ಮೊದಲು ಕಲ್ಕತ್ತೆಯಲ್ಲಿ, ಐವತ್ತು ಪಥಗಳ (ಲೈನುಗಳು) ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮೊಟ್ಟಮೊದಲಿಗೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತವೂ ಒಂದು. (ಕಲ್ಕತ್ತೆಗೆ ಪ್ರಥಮ ಗೌರವ). 1913ರಲ್ಲಿ ಶಿಮ್ಲ್ಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿಯ ಸ್ವಯಂವಿನಿಮಯಕೇಂದ್ರದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ತಂತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮುರಿದುಬಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವೈರ್ಲೆಸ್ ಅಥವಾ ತಂತಿರಹಿತ ಸಂಪರ್ಕಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ದೇಶದ ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಿದೆ.

ಭಾರತಕ್ಕೂ ಇತರ ದೇಶಗಳಿಗೂ ನಡುವೆ ರೇಡಿಯೊ-ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್, ರೇಡಿಯೊ-ಟೆಲಿಫೋನ್, ರೇಡಿಯೊ-ಫೋಟೊ ಮತ್ತು ದೂರ ಮುದ್ರಕ (ಟೆಲೆಕ್್ಸ) ಸಂಪರ್ಕಗಳಿವೆ. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಕೃತಕ ಉಪಗ್ರಹಗಳ ಮೂಲಕವಾಗಿ ದೇಶಾಂತರಕ್ಕೆ ಸುದ್ದಿ ಕಳಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಈಗ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಕೂಡ ಇತರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕಿದೆ.

1948ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಇದ್ದದ್ದು 321 ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು. ಮೇ 2004ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 3,73,172 ಕ್ಕೆ ಏರಿದೆ. ಎಲ್ಲವೂ ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು.

ಇತ್ತೀಚಿನ ಬೆಳೆವಣಿಗೆ: ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ತಂತಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ-ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಸೇವಾವಲಯದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿವೆ. ಸರಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಅಕ್ಟೋಬರ್ 15, 2001ರಿಂದ ಸರ್ಕಾರ ಖಾಸಗಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಆಹ್ವಾನ ನೀಡಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉದ್ಯಮ ವಲಯದಲ್ಲಿ, ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ಲಿಮಿಟೆಡ್ (ಬಿಎಸ್ಎನ್ಎಲ್) ಮತ್ತು ಮಹಾನಗರಗಳಿರುವ ಕಡೆ ಮಹಾನಗರ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ (ಎಂ.ಟಿ.ಎನ್.ಎಲ್) ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಸಂಚಾರಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ (ಮೊಬೈಲ್) ಅತ್ಯಂತ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ವಿಕಾಸವಾಗುತ್ತಿರುವ ಸೇವೆ. ದೇಶವನ್ನು 19 ವಲಯಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವಲಯದಲ್ಲೂ ನಾಲ್ಕು ಸೇವಾ ಪ್ರಾಯೋಜಕರು. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಸಂಸ್ಥೆ ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ಲಿಮಿಟೆಡ್. ಉಳಿದ ಮೂರು ಖಾಸಗಿ ಸೇವಾ ಪ್ರಯೋಜಕರು ‘ದೂರಸಂಪರ್ಕ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ’ದ ಸಮಗ್ರ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ. ಅದರ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲರೂ ಬದ್ಧವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ 27 ದಶಲಕ್ಷಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಚಾರಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೊಬೈಲ್ ಗ್ರಾಹಕರಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳೂ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ಗ್ರಾಹಕರ ಸೇರ್ಪಡೆ ಆಗುತ್ತಿದೆ.

ಅಂತರಜಾಲ (ಇಂಟರ್ನೆಟ್) ಈಗ ಖಾಸಗಿ ವಲಯಕ್ಕೆ ತೆರೆದಿದೆ. ಸೇವಾ ಪ್ರಾಯೋಜಕರಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕರವಾದ ವಾತಾವರಣವಿದೆ. ಈಗ (2004)ರಲ್ಲಿ 42 ಲಕ್ಷ ಚಂದಾದಾರರಿದ್ದಾರೆ. ನೊಯಡ, ಚೆನ್ನೈ, ಕೋಲ್ಕತ್ತ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಟರ್ನೆಟ್ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಆರಂಭವಾಗಿವೆ.

ಟೆಲಿಮೆಡಿಸಿನ್, ಟೆಲಿ ದೂರಶಿಕ್ಷಣ, ಟೆಲಿಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್, ಕರೆ ಕೇಂದ್ರಗಳು (ಕಾಲ್ಸೆಂಟರ್ಸ್) ಮೊದಲಾದವುಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ತಾಂತ್ರಿಕ ನೆರವನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕರೆ ಕೇಂದ್ರಗಳು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಸಾಧನವಾಗಿದೆ. ಕರೆ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ 1999-2000ರಲ್ಲಿ ರೂ 2,400 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವರಮಾನ ಬಂದಿದ್ದು, ಅದು 2002-03ರಲ್ಲಿ 11,700 ಕೋಟಿ ರೂಗಳಿಗೂ ಮೀರಿದೆ. ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಆಧುನಿಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ರೂಪಿಸಲು ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆರಂಭಿಸಲಾದ ಸಂಸ್ಥೆ ಸೆಂಟರ್ ಫಾರ್ ಡೆವಲೆಪ್ಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ಟೆಲಿಮ್ಯಾಟಿಕ್ಸ್