

BUSINESS મિત્ર Plus

ભારતીય ફિટો રોકાણકારોમાંથી દર ચારમાંથી ત્રણ ૩૫ વર્ષથી ઓછી વયના છે



રૂ ડિગ વર્તણૂક અને પોર્ટફોલિયોની બનાવટમાં તફાવતો હોવા છતાં, કોઈનસ્વિચ પ્લેટફોર્મ પર Q2-CY26 માં દરેક વય જૂથમાં બિટકોઈન અને ડોજકોઈન સૌથી લોકપ્રિય ફિટો જોડી તરીકે ઉભરી આયા છે. કોઈનસ્વિચના એક અભ્યાસ અનુસાર, ભારતમાં લગભગ ચારમાંથી ત્રણ (૭૫%) ફિટો રોકાણકારો ૩૫ વર્ષ કે તેથી ઓછી વયના છે. આ ડેટા દર્શાવે છે કે વધુ વય ધરાવતા જૂથોમાં ખરીદી પ્રત્યે વધુ મજબૂત વિશ્વાસ અને પોર્ટફોલિયોમાં વિવિધતા જોવા મળતી હોવા છતાં, યંગ જનરેશનનો આ એસેટ ક્લાસ તરફ ભારે ઝુકાવ છે. એપ્રિલ - જૂન ૨૦૨૬ના ત્રિમાસિક ગાળામાં

તારણો Q2-CY26 દરમિયાન કોઈનસ્વિચ પ્લેટફોર્મની પ્રવૃત્તિ પર આધારિત છે અને તેમાં અન્ય ફિટો પ્લેટફોર્મના યુઝર્સનો ડેટા શામેલ નથી. સૌથી નાની વયના રોકાણકારો ૧૮-૨૫ વય જૂથ એકમાત્ર એવું જૂથ હતું જેણે ખરીદી કરતાં વધુ વેચાણ નોંધાવ્યું હતું, જેમાં Q2 દરમિયાન કોઈનસ્વિચ પ્લેટફોર્મ પર બાય-ટુ-સેલ (ખરીદી-સામે-વેચાણ) ગુણોત્તર ૦.૬૫ હતો. આનાથી વિપરીત, ૪૬ વર્ષ અને તેથી વધુ વયના રોકાણકારોએ ૧.૧૪ ના ગુણોત્તર

એપ્રિલ - જૂન ૨૦૨૬ના ત્રિમાસિક ગાળામાં કોઈનસ્વિચના કુલ રોકાણકારોમાં ૨૬-૩૫ વર્ષની વયના રોકાણકારોનો હિસ્સો ૫૦.૫ ટકા હતા, ત્યારબાદ ૩૬-૪૫ વર્ષના લોકો ૨૨.૮ ટકા હતા. ૧૮-૨૫ વર્ષના રોકાણકારો ૧૬.૩ ટકા છે, જ્યારે ૪૬ વર્ષ અને તેથી વધુ વયના લોકો ૧૦.૫ ટકા છે

કોઈનસ્વિચના કુલ રોકાણકારોમાં ૨૬-૩૫ વર્ષની વયના રોકાણકારોનો હિસ્સો ૫૦.૫ ટકા હતો, ત્યારબાદ ૩૬-૪૫ વર્ષના લોકો ૨૨.૮ ટકા હતા. ૧૮-૨૫ વર્ષના રોકાણકારો ૧૬.૩ ટકા છે, જ્યારે ૪૬ વર્ષ અને તેથી વધુ વયના લોકો ૧૦.૫ ટકા છે. જો કે, Q2-CY26 દરમિયાન ઉમેરાયેલા નવા રોકાણકારોનું ચિત્ર કોઈનસ્વિચના કુલ રોકાણકારોમાં ૧૮-૨૫ વર્ષના લોકોનો હિસ્સો ૫૪.૪ ટકા હતો, જ્યારે ૨૬-૩૫ વર્ષની વયના લોકોએ ૨૫.૪ ટકા યોગદાન આપ્યું હતું. આ આંકડા દર્શાવે છે કે દર ચારમાંથી લગભગ ત્રણ ફિટો રોકાણકારો ૩૫ વર્ષ કે તેથી નાની વયના છે, જે ભારતના ફિટોટલી

સાથે ખરીદીમાં સૌથી મજબૂત વિશ્વાસ દર્શાવ્યો હતો. આ ડેટા સૂચવે છે કે યુવાન રોકાણકારો આ એસેટ ક્લાસમાં પ્રવેશ કરી રહ્યા છે, જ્યારે વયસ્ક રોકાણકારો વેચવા કરતાં ખરીદવા તરફ વધુ વલણ ધરાવે છે. આશિષ સિંઘલ (કો-ફાઉન્ડર, કોઈનસ્વિચ) કહે છે કે ભારતમાં આપણે જે જોઈ રહ્યા છીએ તે એ છે કે ક્રિપ્ટોને ફક્ત એક નવા એસેટ ક્લાસ તરીકે જોવાને બદલે, રોકાણકારો હવે તેઓ તેમાં કેવી રીતે ભાગ લેવા માટે તેની વધુ સૂક્ષ્મ અને સ્પષ્ટ સમજ કેળવી રહ્યા છે. જ્યારે પોર્ટફોલિયોના કક્કને ધ્યાનમાં લેવામાં આવે છે ત્યારે વય વચ્ચેનો આ તફાવત વધુ સ્પષ્ટ થાય છે. ૧૮-૨૫ વર્ષની વયના દસમાંથી છ (૫૮.૨ ટકા) રોકાણકારો પાસે માત્ર એક જ ક્રિપ્ટોકરન્સી હતી.

મોટી વયના રોકાણકારોમાં આ પ્રમાણ સતત ઘટતું ગયું હતું અને ૩૬-૪૫ વર્ષના રોકાણકારોમાં તે ઘટીને ૩૬.૩ ટકા થઈ ગયું હતું. આ જ જૂથમાં (૩૬-૪૫ વર્ષ) ૧૦ કે તેથી વધુ ફિટોકરન્સી ધરાવતા રોકાણકારોનો સૌથી વધુ ૮.૧ ટકા હિસ્સો હતો. મોટાભાગના વય જૂથોમાં બિટકોઈન અને ડોજકોઈનની જોડી સૌથી લોકપ્રિય રહી હતી. આ ઉપરાંત, બિટકોઈન + શિબા ઈનુ, ડોજકોઈન + શિબા ઈનુ અને બિટકોઈન + ઈથરિયમ અન્ય લોકપ્રિય સંયોજનો હતા.

કેટેગરી મુજબના કેટલાક ખાસ પસંદીદા વિકલ્પો: ઉદ-૪૫ વર્ષ: ડોજકોઈન + XRP ૨૬-૩૫ અને ૪૬-૫૫ વર્ષ: ડોજકોઈન + ઈથરિયમ ભારતીય રોકાણકારો સાંજના સમયે ટ્રેડિંગ કરવાનું વધુ પસંદ કરે છે, જેમાં



ઓફ-બીટ રાત્રે ૧૦ થી ૧૧ વાગ્યા વચ્ચે સૌથી વધુ ટ્રેડિંગ થાય છે. જ્યારે સવારે ૩ થી ૫ વાગ્યા વચ્ચે ટ્રેડિંગ પ્રવૃત્તિ સૌથી ઓછી હોય છે. અઠવાડિયાનો ગુરુવાર એ સૌથી વ્યસ્ત ટ્રેડિંગ ૩ હતો, જ્યારે રવિવારે સૌથી ઓછી પ્રવૃત્તિ નોંધાઈ હતી. રાજ્યોની વાત કરીએ તો, Q2-CY26 માં કુલ ફિટો રોકાણમાં ૧૨.૮ ટકા હિસ્સા સાથે ઉત્તર પ્રદેશ કોઈનસ્વિચ પર ભારતનું સૌથી મોટું ફિટો માર્કેટ હતું. મહારાષ્ટ્ર: ૧૨.૪ ટકા (બીજું સ્થાન) અને ત્યાર પછી કર્ણાટક: ૮.૧ ટકા અને દિલ્હી ૭.૪ ટકા આવે છે. ભારતના ૧૦ સૌથી મોટા રોકાણકાર રાજ્યોમાંથી ૮ રાજ્યોમાં બિટકોઈન પસંદગીની ફિટોકરન્સી હતી. આંધ્રપ્રદેશ એકમાત્ર અપવાદ હતો જ્યાં ડોજકોઈન પ્રથમ ક્રમે રહ્યો હતો. આંધ્રપ્રદેશમાં ટોચના ૧૦ બજારોમાં મહિલાઓની સૌથી વધુ ભાગીદારી નોંધાઈ હતી, જ્યાં કુલ રોકાણમાં મહિલાઓનો હિસ્સો ૫૮.૩ ટકા હતો.

દેશના જીડીપીમાં ટોલ ટેક્સની આવકનું એક ટકાનું યોગદાન, 2030 સુધીમાં દોઢ ટકા થશે

ભા રત દેશમાં દર વર્ષે ટોલ આવકના અંદાજે 12થી 15 ટકા જેટલું નુકસાન થાય છે, જે રૂ.12000 કરોડથી રૂ.15000 કરોડ સુધી હોવાનું દર્શાવવામાં આવ્યું છે. ટોલ આવકમાં ઘટાડો માત્ર સરકારી આવકનું નુકસાન નથી. ટોલ પ્રોજેક્ટ્સની આર્થિક વ્યવહારિકતા પર પણ તેની અસર પડે છે. બીજી તરફ, ભારે વાહનોના વધતા ટ્રાફિકને કારણે ગ્રામ્ય રસ્તાઓ અને જૂના પુલોને નુકસાન થાય તો સરકારને તેમના સમારકામ પાછળ વધારાનો ખર્ચ કરવો પડે છે. એક તરફ ટોલની આવક ગુમાય છે અને બીજી તરફ જાહેર માળખાના જાળવણીનો ખર્ચ વધે છે. ભારતમાં ટોલ આવક દેશના જીડીપીમાં આશરે એક ટકાનું યોગદાન આપે છે અને 2030 સુધીમાં આ યોગદાન વધીને 1.5 ટકા થવાની અપેક્ષા દર્શાવવામાં આવી છે. તેથી ટોલ ચૂકવવાનું ટાળવું માત્ર વ્યક્તિગત આર્થિક નિષ્ણય નથી, તેની અસર સમગ્ર પરિવહન વ્યવસ્થા અને જાહેર નાણાં પર પડી શકે છે.

ટોલ ટેક્સ બચાવવા માટે હાઈવે કે એક્સપ્રેસવેને બદલે ટોલમુક્ત ગામડાંના આંતરિક રસ્તાઓનો ઉપયોગ કરવાની માનસિકતા માત્ર ટોલ બચાવવાનો નહીં, પણ ભારે ક્રોમશિયલ વાહનો અને ટ્રુકો જ્યારે ટોલ પ્લાઝાથી બચવા માટે શોર્ટકટ અથવા વૈકલ્પિક રસ્તાઓ અપનાવે છે ત્યારે તેની સીધી અસર ગ્રામ્ય રસ્તાઓ, જૂના પુલો, સ્થાનિક રહેવાસીઓ અને અંતે સરકારી તિજોરી પર પડે છે. આવા વૈકલ્પિક રસ્તાઓ અપનાવવાના કારણે જૂના કનેક્ટિંગ બ્રિજ રિપેરિંગના કારણે ભારે અને ક્રોમશિયલ વાહનો માટે બંધ રાખવા પડ્યા હતા. આ પુલો ફરી શરૂ થવાની શક્યતા છે. આવી સ્થિતિમાં છેલ્લા એક વર્ષથી એક્સપ્રેસવે અને હાઈવે તરફ વાળવામાં આવેલા ભારે વાહનો ફરીથી આંતરિક રસ્તાઓ તરફ વળે તેવી શક્યતા છે. પરંતુ આ રસ્તાઓ અને પુલો ભારે ક્રોમશિયલ ટ્રાફિકનો વધારાનો ભાર સહન કરવા માટે પૂરતા મજબૂત છે કે નહીં તે મોટો પ્રશ્ન છે.

જૂના પુલો અને ગ્રામ્ય રસ્તાઓની રચના સામાન્ય સ્થાનિક વાહનવ્યવહારને ધ્યાનમાં રાખીને કરવામાં આવી હોય છે. તેના પર સતત ભારે ટ્રુકો અને ક્રોમશિયલ વાહનોનો ટ્રાફિક વધે તો રસ્તાની સપાટી, પુલની ભૂમતા અને સમગ્ર માળખાકીય સુરક્ષા પર અસર પડી શકે છે. પરિણામે પુલો ટેક્સ ટૉક અપેક્ષા કરતાં વહેલા ખરાબ થઈ શકે છે અને ભવિષ્યમાં ફરીથી મોટા પાકે સમારકામની જરૂર પડી શકે છે. જો નુકસાન ગંભીર બને તો પુલ સંપૂર્ણપણે બંધ કરવાની સ્થિતિ પણ ઊભી થઈ શકે છે. આવી સ્થિતિમાં સૌથી મોટો ભોગ સ્થાનિક ગ્રામજનો બને છે. રસ્તો બંધ થવાના કારણે ગ્રામજનોને સૌથી વધુ મુશ્કેલી પડે છે અને તેઓને અસુવિધાજનક અને લાંબા વૈકલ્પિક માર્ગોનો ઉપયોગ કરવો પડે છે. એટલે



અપેક્ષા કરતાં વહેલા ખરાબ થઈ શકે છે અને ભવિષ્યમાં ફરીથી મોટા પાકે સમારકામની જરૂર પડી શકે છે. જો નુકસાન ગંભીર બને તો પુલ સંપૂર્ણપણે બંધ કરવાની સ્થિતિ પણ ઊભી થઈ શકે છે. આવી સ્થિતિમાં સૌથી મોટો ભોગ સ્થાનિક ગ્રામજનો બને છે. રસ્તો બંધ થવાના કારણે ગ્રામજનોને સૌથી વધુ મુશ્કેલી પડે છે અને તેઓને અસુવિધાજનક અને લાંબા વૈકલ્પિક માર્ગોનો ઉપયોગ કરવો પડે છે. એટલે

એક દાયકા પછી ભારતે ફરીથી શા માટે ખાંડની આયાત તરફ વળવું પડ્યું?

છે લ્લા દાયકાનો મોટો ભાગ ભારતે સરખલસ(વધારાની) ખાંડનું શું કરવું તેની ચિંતામાં વિતાવ્યો છે. ઓગસ્ટ 2026 માં, તે તેની તદ્દન વિપરીત સમસ્યાનો સામનો કરી રહ્યું હતું: પુરવઠો ઘટી ગયો હતો અને ભાવો એટલી ઝડપથી વધી ગયા હતા કે સરકારે લગભગ એક દાયકામાં પહેલીવાર સ્થાનિક બજારને આયાત માટે ખોલવાની ફરજ પડી હતી.

કેન્દ્ર સરકારે 20 ઓગસ્ટે 'ટ્રેડિંગ-રેટ ક્વોટા' (TRQ) હેઠળ 31 ઓક્ટોબર સુધી 10 લાખ મેટ્રિક ટન કાચી ખાંડની કર મુક્ત આયાત કરવાની મંજૂરી આપી હતી. 'ડિરેક્ટોરેટ જનરલ ઓફ ફોરેન ટ્રેડ' (DGFT) ના નોટિફિકેશનમાં એવા રિકાઈનર્સને પણ એક વખતનો વિકલ્પ આપવામાં આવ્યો હતો જેમણે 'એડવાન્સ ઓથોરાઈઝેશન સ્કીમ' હેઠળ કાચી ખાંડની આયાત કરી લીધી છે, તેઓ તે સપ્લાયને TRQ મિકેનિઝમમાં શિફ્ટ કરી શકે છે - શરત માત્ર એટલી કે તેનાથી ભનતી પ્રોસેસ ખાંડ ઓક્ટોબરના અંત સુધીમાં સ્થાનિક બજારમાં વેચાવી જોઈએ. આ પગલું કદાચ વિરોધાભાસી લાગી શકે છે. ભારત વિશ્વનો બીજા ક્રમનો સૌથી મોટો ખાંડ ઉત્પાદક દેશ છે અને સામાન્ય રીતે વપરાશ કરતાં વધુ ખાંડનું ઉત્પાદન કરે છે. પરંતુ ભારત વિશ્વનો સૌથી મોટો ખાંડ વપરાશકાર પણ છે, જેના કારણે જ્યારે સિઝનલ માગ વધે ત્યારે જો ઉત્પાદન અપેક્ષા કરતાં ઘટે, તો બજાર અસ્થિર બની જાય છે. આ વર્ષે પણ આવું જ કંઈક બન્યું છે. ઈથેનોલ બનાવવા માટેના વપરાશને કારણે ખાંડના ભાવો વધ્યા છે તે અટકળો સરકારે ફગાવી છે.

સરકારના જણાવ્યા અનુસાર, રિટેલ ખાંડના ભાવ 20 જુલાઈના રોજ 48.18 પ્રતિ કિલોથી વધીને 20 ઓગસ્ટે 55.70 પ્રતિ કિલો થઈ ગયા હતા - જે માત્ર એક મહિનામાં લગભગ 16% વધારો દર્શાવે છે. કેન્દ્ર સરકારે આ ભાવવધારા માટે અપેક્ષા કરતાં ઓછું સ્થાનિક ઉત્પાદન, તહેવારોની સિઝન પહેલાંની મજબૂત માગ, હવામાન અને રોગના કારણે શેરડીને થયેલું નુકસાન, વૈશ્વિક પુરવઠામાં ઘટાડો



નો વધારો દર્શાવે છે. કેન્દ્ર સરકારે આ ભાવવધારા માટે અપેક્ષા કરતાં ઓછું સ્થાનિક ઉત્પાદન, તહેવારોની સિઝન પહેલાંની મજબૂત માગ, હવામાન અને રોગના કારણે શેરડીને થયેલું નુકસાન, વૈશ્વિક પુરવઠામાં ઘટાડો



કોમોડિટી વોચ અને કેટલાક વેપારીઓ દ્વારા અટકળો તથા સંગ્રહખોરીને જવાબદાર ઠેરવ્યા છે. તેથી, આયાત કરવાનો નિષ્ણય એવો સંકેત નથી કે ભારતમાં ખાંડ ખતમ થઈ ગઈ છે, પરંતુ વપરાશના સૌથી સંવેદનશીલ સમયગાળા દરમિયાન પુરવઠાનું વધારાનું કવર ઊભું કરવાનો એક પ્રયાસ છે. સામાન્ય રીતે ભારતનું સંતુલન ઘણું રાહતજનક હોય છે. ઉપભોક્તા બાળતો, પાઘ અને સાર્વજનિક ચિતરણ મંત્રાલયના જણાવ્યા અનુસાર, દેશમાં વાર્ષિક આશરે 28-29 મિલિયન ટન સ્થાનિક વપરાશ સામે સામાન્ય રીતે 32-34 મિલિયન ટન ખાંડનું ઉત્પાદન થાય છે.

છેલ્લા પાંચ વર્ષમાં શેરબજારનો સ્પષ્ટ ટ્રેન્ડ, લાર્જકેપ કરતા બ્રોડર માર્કેટમાં સાડું વળતર

છે લ્લા પાંચ વર્ષમાં ભારતીય શેરબજારમાં એક સ્પષ્ટ ટ્રેન્ડ જોવા મળ્યો છે. સ્મોલકેપ અને મિડકેપ ફંડ્સે લાર્જકેપ ફંડ્સ કરતાં ઘણું વધારે વળતર આપ્યું છે. ઈકરા એનાલિટીક્સના આંકડા મુજબ, સ્મોલકેપ ફંડ્સે સરેરાશ 28.27 ટકા, મિડકેપ ફંડ્સે 25.33 ટકા જેટલું જબરજસ્ત વળતર આપ્યું છે, જેની સામે લાર્જકેપ ફંડ્સે માત્ર 17.75 ટકા વાર્ષિક વળતર આપ્યું છે.

લાંબા ગાળાના રોકાણ માટે મિડકેપ અને સ્મોલકેપ ફંડ્સે મોટા માર્જિનના પાળુ જીતી દીધા છે. હકીકતમાં આ કેટેગરીના કેટલાક ફંડ્સે તો 5 વર્ષમાં લાર્જકેપ ફંડ્સના સરેરાશ રિટર્ન કરતા લગભગ બમણું રિટર્ન આપ્યું છે. જોકે, આમાં એક મોટી શરત એ પણ છે કે ખૂબજ ઓછા ફંડ પોતાના બેન્ચમાર્ક હરાવવામાં સફળ રહ્યા છે. જોકે, લાર્જકેપ અને હેવીવેઈટ શેરોમાં ઓછું વળતર મળ્યું છે, પણ તેની સામે સ્થિરતા પણ જોવા મળી હતી, જ્યારે સ્મોલકેપ અને મિડકેપ

ફંડ્સમાં સૌથી વધુ વૃદ્ધિ જોવા મળી હતી, પણ તેની સાથે ભારે અસ્થિરતાનો માહોલ પણ જોવાયો છે. આમ જોઈએ તો લાર્જકેપ, મિડકેપ અને સ્મોલકેપ ફંડ્સમાં રોકાણકારોને સૌથી વધુ પસંદ મિડકેપ ફંડ્સ જોવાયા છે. જે સ્થિર વૃદ્ધિ સાથે વોલેટાઈલિટી મર્યાદિત જોવા મળે છે, જે રોકાણકારોને આકર્ષક કરે છે.

જ્યારે છેલ્લા ત્રણ વર્ષના સમયગાળામાં પણ સ્મોલ અને મિડકેપ ફંડ્સે લગભગ 19થી 20 ટકા વળતર આપ્યું છે, જ્યારે લાર્જકેપ ફંડ્સ વળતર આપવામાં 13.47 ટકા સુધી મર્યાદિત રહ્યા.



કરન્ડ-રોપિક AMFIના આંકડા દર્શાવે છે કે 2025માં મિડ-કેપ ફંડ્સમાં રૂપિયા 5331 કરોડ અને સ્મોલકેપ ફંડ્સમાં રૂપિયા 4993 કરોડ નેટ ઈન્ફ્લો થયો, જે લાર્જકેપ ફંડ્સના રૂપિયા 2835 કરોડ કરતાં ઘણો વધારે છે. નાણાકીય વર્ષ 2026ની શરૂઆતથી મિડકેપમાં 55 ટકા અને સ્મોલકેપમાં 22 ટકા ઈન્ફ્લો વધ્યો, જ્યારે લાર્જકેપમાં માત્ર 14 ટકા વૃદ્ધિ જોવા મળી.



સ્મોલ અને મિડકેપ ફંડ્સની આંકડા ગાળાનો કવર કરતાં ઘણો વધારે છે. નાણાકીય વર્ષ 2026ની શરૂઆતથી મિડકેપમાં 55 ટકા અને સ્મોલકેપમાં 22 ટકા ઈન્ફ્લો વધ્યો, જ્યારે લાર્જકેપમાં માત્ર 14 ટકા વૃદ્ધિ જોવા મળી.



એમ્ફીના આંકડા અનુસાર 2025માં મિડકેપ અને સ્મોલકેપ ફંડ્સમાં જબરજસ્ત ઈન્ફ્લો આવ્યો સ્મોલ અને મિડકેપ ફંડ્સની આંકડા ગાળાનો કવર કરતાં ઘણો વધારે છે. નાણાકીય વર્ષ 2026ની શરૂઆતથી મિડકેપમાં 55 ટકા અને સ્મોલકેપમાં 22 ટકા ઈન્ફ્લો વધ્યો, જ્યારે લાર્જકેપમાં માત્ર 14 ટકા વૃદ્ધિ જોવા મળી.

તહેવારો અને લગ્નની સિઝન નજીક આવતાં ઘરો તેમજ મિઠાઈ ઉત્પાદકો, બેવરેજ કંપનીઓ, બેકરીઓ અને અન્ય ફૂડ પ્રોસેસર્સ તરફથી માગમાં તીવ્ર વધારો થાય છે. આ વર્ષે, આ સિઝનલ વધારો એવા સમયે આવ્યો છે જ્યારે બજાર પાસે અપેક્ષા કરતાં ઓછો સરખલસ સ્ટોક છે. સરકારે ભારપૂર્વક જણાવ્યું છે કે ઓક્ટોબરમાં પિલાણની નવી સિઝન શરૂ થાય ત્યાં સુધી માગને પહોંચી વળવા માટે દેશમાં પર્યાપ્ત ખાંડ ઉપલબ્ધ છે. તેથી, સમસ્યા ખાંડની તીવ્ર અછતની નથી, પરંતુ એવા સમયે સાંકડા પુરવઠા કવરની છે જ્યારે ખરીદદારો વધુ સ્ટોક મેળવવા માંગે છે. જ્યારે ઈન્વેન્ટરી જારામદાયક હોય, ત્યારે માગમાં ઊછળાને સરળતાથી પહોંચી વળાય છે. પરંતુ જ્યારે પુરવઠો સાંકડો હોય, ત્યારે અછતની આશંકા પણ ખરીદદારોને સ્ટોક કરવા પ્રેરે છે, જે ભાવોને વધુ ઉપર ધકેલે છે.

સૌથી મોટો ફેરફાર ઉત્પાદનની

જ્યારે સિઝનલ માગ વધે ત્યારે જો ઉત્પાદન અપેક્ષા કરતાં ઘટે, તો બજાર અસ્થિર બની જાય છે. આ વર્ષે પણ આવું જ કંઈક બન્યું છે. ઈથેનોલ બનાવવા માટેના વપરાશને કારણે ખાંડના ભાવો વધ્યા છે તે અટકળો સરકારે ફગાવી છે

કરવો પડતો હતો. પરંતુ આ સરેરાશ આંકડાઓ એ વાતને છુપાવી દે છે કે જ્યારે ઉત્પાદનમાં ઘટાડો થાય ત્યારે સંતુલન કેટલી ઝડપથી બગડી શકે છે. ઉત્પાદક રાજ્યોએ આશરે 34.3 મિલિયન ટન ઉત્પાદનનો અંદાજ મૂક્યો હતો. પરંતુ સરકાર હવે માત્ર 30.6 મિલિયન ટન ઉત્પાદનની અપેક્ષા રાખે છે. આ ઘટાડો મહત્વનો છે કારણ કે પાક ઘટે ત્યારે ભારતની માગ ઘટતી નથી.

બાજુએ થયો છે. સરકારના તાજેતરના મૂલ્યાંકન અનુસાર હવામાન અને પાકના રોગ બંને જવાબદાર છે. રેડ રોટ અને ટોપ બોરર રોગ તેમજ કેટલાક સ્થળે થયેલા ભારે વરસાદને કારણે થયેલા જળભરાવને લીધે શેરડીના ઉત્પાદનને અસર થઈ છે, જેના કારણે ખાંડના ઉત્પાદન અંદાજમાં મોટો ઘટાડો કરવો પડ્યો છે. આ સિવાય વૈશ્વિક પરિસ્થિતિ પણ મુશ્કેલ છે. કેન્દ્રના અંદાજ મુજબ

હોય છે, જેમાં રોકાણકારો થોડું જોખમ લેવા તૈયાર હોય છે. આ ઉપરાંત, સરકાર દ્વારા એમએસએમઈ અને આત્મનિર્ભર ભારત અંતર્ગત દેશની કંપનીઓને વધુ મજબૂત અને વૈવિધ્યસભર બનાવવા જોર આપી રહ્યા છે અને તેના માટે નિયમનકારી સુધારા કરીને ઉદ્યોગકારોનો વિશ્વાસ પણ જીતવાનો પ્રયાસ કરી રહ્યા છે.

એક હેસ્ટ રિપોર્ટમાં એક વાત સ્પષ્ટ છે કે હાલના સમયમાં આ ફંડ્સ ખુબજ વોલેટાઈલ રહ્યા છે. ટોપ પફોમન્સ આપનારા તમામ પાંચ સ્મોલકેપ ફંડ્સનો લાંબા ગાળાનો

મિડકેપ ફંડ્સમાં પમ જોવા મળ્યો છે. મોતીલાલ ઓસવાલ મિડકેપ ફંડ ઉછેલા પાંચ વર્ષમાં 22.82 ટકા રિટર્ન સાથે બેસ્ટ ફંડ રહ્યું એ, પરંતુ તો તમે તાજેતરના આંકડા જુઓ તો છેલ્લા એક મહિનામાં તેમાં 12.55 ટકા અને એક વર્ષમાં ૩.85 ટકાનો ઘટાડો નોંધાયો છે. લાંબા ગાળાના રોકાણમાં બ્રોડર માર્કેટ વધારે કમાણી આપી છે, પરંતુ જોખમ સહનશક્તિ પ્રમાણે પોર્ટફોલિયો સંતુલિત રાખવો જરૂરી છે. જેથી હાલમાં રોકાણકારોએ એજ માર્ગ અપનાવ્યો છે, જેમાં વૃદ્ધિની સાથે સ્થિરતા પણ જળવાઈ રહે તેવા મિડકેપ ફંડ્સમાં ઈનફ્લો વધારી રહ્યા છે. આમ, છેલ્લા પાંચ વર્ષમાં સ્મોલકેપ અને મિડકેપ ફંડ્સે લાર્જકેપ કરતાં નોંધપાત્ર વળતર આપ્યું છે. આ ટ્રેન્ડ દર્શાવે છે કે રોકાણકારો હવે સ્થિરતા કરતાં વૃદ્ધિની તક તરફ વધુ આકર્ષાઈ રહ્યા છે. તેમ છતાં, ઊંચા જોખમને ધ્યાનમાં રાખીને સંતુલિત રોકાણની વ્યૂહરચના અપનાવવી જરૂરી છે.

ટ્રેક રેકૉર્ડ શાનદાર હોવા છતાં છેલ્લું છ મહિનામાં નેગેટિવ રિટર્ન આપ્યું છે, જે સાબિત કરે છે કે સ્મોલકેપમાં ટુંકાગાળા માટે રોકાણ કરવું જોખમી સાબિત થઈ શકે છે. આવી જ ટ્રેન્ડ

શોર્ટકટથી ભારતમાં દર વર્ષે ટોલની આવકમાં રૂ.15000 કરોડનું નુકસાન થાય છે

અસરકારક બનાવવી જરૂરી છે. સાથે જ ડ્રાઈવરો, હેલ્પરો અને ટ્રાન્સપોર્ટ ક્ષેત્ર સાથે સંકળાયેલા કર્મચારીઓમાં ટોલ ટાળવાથી થતી સામાજિક, સુરક્ષા અને આર્થિક અસરો અંગે જાગૃતિ લાવવી પણ એટલી જ જરૂરી છે. હકીકતમાં હાઈવે અને એક્સપ્રેસવે વડે પ્રશ્ન મોટા રસ્તે જઈને થતું નુકસાન ખાસ કરીને ભારે અને ક્રોમશિયલ વાહનોની સુરક્ષિત અવરજવર માટે

બનાવવામાં આવે છે. ટોલ બચાવવા માટે આવા માર્ગોને ટાળીને ગામડાના રસ્તાઓનો ઉપયોગ કરવાથી સમય કે પૈસાની થોડી બચત થઈ શકે, પરંતુ તેના બદલામાં સ્થાનિક સમાજ અને જાહેર માળખાને મોટું નુકસાન થઈ શકે છે. રિયલ-ટાઇમ મોનિટરિંગ, કડક દેખરેખ અને નિયમોનું ઉલ્લંઘન કરનારાઓ સામે દંડ જેવી વ્યવસ્થાઓને વધુ



ટોલ બચાવવાની એક નાની ગણતરી આદતનો સામાજિક ખર્ચ ઘણો મોટો બની શકે છે.

આ સમસ્યાનું બીજું મહત્વનું પાસું આર્થિક છે. બેરીયર-લેસ ટોલીંગ ઈન ઈન્ડિયા: ટુવર્ડ એકીસીયટ, સસ્ટેનેબલ

એન્ડ ઈનોવેટીવ ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર નામના એપ્રોચ પેપર અનુસાર, સ્થાનિક અને ગામડાના વૈકલ્પિક રસ્તાઓનો ઉપયોગ

