ડિરેક્ટરમંડળ CEO શ્રી ઈલોન મસ્કના આજ્ઞાંકિત નોકરોની માફક વર્ત્યું છે. ઈલોને કહ્યું એટલી રકમ આપવા ડિરેક્ટરો ચૂપચાપ તૈયાર થઈ ગયા છે. તેમ અદાલતનું કહેવું છે. પણ અદાલતના આ નિરીક્ષણ બાદ પણ ડિરેક્ટરો નિરૂત્સાહ થયા નથી અને ઈલોન મસ્કને 56 અબજ ડોલર આપીને નિવૃત્ત કરવાની જે જૂની દરખાસ્તને ફરીથી રિવાઈવ અથવા તાજી કરી છે. ડિરેક્ટરો હજી 56 અબજ ડોલર ચૂકવવા માગે છે. શક્ય છે કે ભુગતાન બાદ મસ્ક CEO પદેથી હટી જાય અને કંપની સાથે કોઈ અન્ય કેપેસિટીમાં જોડાઈ રહે.

ચાલુ વરસે ટેસ્લાના નફામાં 40%ની ઘટ પડશે એવી ધારણા છે. છેલ્લાં ચાર વરસમાં કંપનીની રેવન્યુમાં આ વરસે પ્રથમ વખત ઘટાડો નોંધાશે. કંપનીના કર્મચારીઓને મોટી સંખ્યામાં છૂટા કરવાનો મસ્કે હુકમ આપ્યો છે. કંપની હવે પછીના સમયના સ્વચાલિત 'રોબોટેક્સી'વાહન પર ધ્યાન કેન્દ્રિત કરે તેમ મસ્ક ઈચ્છે છે. આ માટેના નવા નિર્ણયોથી કંપનીમાં એક પ્રકારની વ્યાકુળતા ફેલાઈ ગઈ છે. એક તરફ કંપનીમાંથી હજારો કર્મચારીઓને છૂટા કરવામાં આવી રહ્યા છે અને બીજી તરફ હવે બીજે ધ્યાન લગાડવાનું છે.

એક સ્વચાલિત ટેક્સી સર્વિસની યંત્રણા પેદા કરવાનો વિચાર છેલ્લાં આઠ વરસથી ટેસ્લાની ઓફિસમાં ફરી રહ્યો છે. જો કે કંપની પાસે હજી તે બાંધવા માટેનું કોઈ માળખું

ઈલોન મસ્કની ટેસ્લા શોક સર્કિટ થઈ છે : કંપનીમાં ઊથલપાથલ મચી છે

કબીરા ખડા બજાર મેં

વિન્સી મરચન્ટ

ટેસ્લા કાર કંપનીના માલિક ઈલોન મસ્ક હમણાં ભારતમાં આવવાના હતા અને વડા પ્રધાન શ્રી નરેન્દ્ર મોદીને મળવાના હતા. આ સૂચિત મુલાકાતે ઘણી ઉત્કંઠા જગાવી હતી. ભારતને ઈલોન મસ્ક ભારતમાં મોટું મૂડીરોકાણ કરશે તેવી અપેક્ષા હતી અને છે પરંતુ ટેસ્લાનો અને સાથે સાથે ઈલોન મસ્કનો પ્રભાવ હવે ઈલેક્ટ્રિક વ્હીકલ (E.V.)જગત પરથી ઓસરી રહ્યો છે. બેશક, ઈલોન મસ્ક આ અને બીજી અવકાશ સંશોધનને લગતી ટેકનોલોજીઓના ખોજક, સંશોધક અને પ્રણેતા રહ્યા છે. અમુક બાબતોમાં એમણે અગાઉ સારાં પરિણામો મેળવ્યાં છે પણ એક જિજ્ઞાસુ, સાહસિક ઉદ્યોજકમાં કુદરતી રીતે જે ખરાબ લક્ષણો હોય છે તે ઈલોન મસ્કમાં છે. એમની મોટી તકલીફ એ છે કે એમને દરેક વાતમાં જરૂર કરતાં વધુ અતિ રસ પડે છે. એ દરેકમાં ઊંડા ઊતરવા પ્રયત્નો કરે છે. મહાન સિકંદરનો ઈતિહાસ કહે છે કે વ્યવસ્થા સંભાળવાની દરેક માણસની એક મર્યાદા હોય છે. પોતે ધારે એટલાં કામો અને વ્યવસ્થા સંભાળી શકે છે એવો એક ગુરૂર કે અહંકાર મનમાં પેસે પછી માણસ, સમાજ, સંસ્થાઓ કે સરકારોની પડતી થાય છે. ઈલોન મસ્કને આવું અભિમાન આવ્યું અને સમાજને સુધારવાની એક, અભ્યાસ કે અનુભવો વગરની ઈચ્છા ઘર કરી ગઈ. એક સાથે અનેક અશ્વોની સવારી કરવા ગયા તેમાં હવે પછડાટ મળી છે. જો કે મસ્ક કંઈ સાવ બરબાદ થઈ ગયા નથી પરંતુ ઈલોન મસ્ક નવા યુગની નવી ટેકનોલોજીના ઉદ્યોજક છે. પોતે વિજ્ઞાન અને ટેકનોલોજીના ખાં છે અને થોડાં વરસો અગાઉ એ વિશ્વના પ્રથમ ક્રમના ધનિક હતા. બીજાઓ એમનાથી ઘણા પાછળ હતા પણ જેઓ સાવ નવી ન કહેવાય તેવી અને જેને ટેક્નોલોજિકલ પણ ન કહી શકાય એવી જૂની ઈકોનોમીના ધંધામાં, જેમ કે બ્યૂટી અને ફેશન ગુડ્સ, ઓનલાઈન ધંધામાં પડયા છે તેઓ આજે ઈલોન મસ્કથી આગળ નીકળી ગયા છે. LVMH કંપનીના બર્નાડ આરનોલ્ટ આજે જગતના સૌથી મોટા તવંગર છે. ત્યાર બાદ એમેઝોનના સ્થાપક જેફ બેઝોસનો ક્રમ આવે છે. LVMH એક લકઝરી ગુડસ કંપની છે. તેના માલિક ફ્રાન્સના શ્રી આરનોલ્ટ 215 અબજ ડોલરના આસામી છે. જેફ બેઝોસ 201 અબજ ડોલરના માલિક છે. ઈલોન મસ્ક 191 અબજ ડોલરના માલિક છે. ટ્વિટર અર્થાત હવેની X કંપની ખરીદીને એમણે મોટી ખોટ કરી છે. ટ્વિટર (X)માં હવે એમની સંપત્તિ સાત અબજ ડોલરથી થોડી વધુ રહી છે, જે એમણે વગર વિચાર્યે, આંધળુકિયા કરીને એપ્રિલ-2022માં 44 અબજ ડોલરમાં ખરીદી હતી.

એમણે વગર વિચાર્યે ટ્વિટર ખરીદી અને પછી જે અદાલતી ખટલા, ટીકાઓ વગેરેનો સામનો કરવો પડ્યો તે નજીકનો જ ભૂતકાળ છે. ત્યારે કહેવાયું હતું કે ટ્વિટરમાં વ્યસ્તતા વધી જશે તેથી ઈલોન મસ્ક ટેસ્લા પાછળ પણ ધ્યાન નહીં આપી શકે. ટ્વિટરની ખરીદીના દિવસોમાં ટેસ્લાના શેરોની કિંમત પણ આ ધાસ્તીને કારણે નીચે આવી ગઈ હતી. મસ્કની ઘટી રહેલી આર્થિક સધ્ધરતાનો સામનો કરવા એમણે સાડા આઠ અબજ ડોલરની કિંમતના શેરો પણ વેચી નાખવા પડયા હતા. આમ ટ્વિટર ઈલોન મસ્કને માત્ર X ટ્વિટરમાં જ નહીં, પણ ટેસ્લામાં અને અન્યત્ર પણ પીડાકારક ઘસરકા માર્યા છે.

ઈલોન મસ્કની ટેકનોલોજિકલ હાઈ પ્રોફાઈલને કારણે એમનું નામ માત્ર 10-12 વરસના ગાળામાં દુનિયાભરમાં ઘરે ઘરે ગુંજતું થઈ ગયું છે. દરમિયાન એમનું ધ્યાન જે ગાયો તાજું અને સારું દૂધ આપે એ તરફ ઓછું હોય અને બીજાની બીમાર ગાયો તરફ વધારે હોય છે. પરિણામ એ આવ્યું કે ચીનના ઈલેક્ટ્રિક વ્હીકલ ઉદ્યોગે હરણફાળ ભરી છે. ટેસ્લાની વિસાત છે પણ એવડી મોટી વિસાત નથી રહી. કાર્યક્ષમ, સુંદર અને પ્રમાણમાં કિફાયતી ભાવોના ઈલેક્ટ્રિક વાહનોની બાબતમાં ચીન હવે ટેસ્લાથી પણ નજીકના ભવિષ્યમાં જ આગળ નીંકળી જશે. ઈલોન મસ્ક મહાન છે એવા વહેમમાં આપણે ભારતનાં લોકો હજી પણ છીએ અને એ ભારત આવે એવી આપણે કાગડોળે રાહ જોઈ રહ્યા હતા ત્યારે ચીનમાં મસ્કની સામે કેટલીક તકલીફો અને સમસ્યાઓ ઊભા થયા છે. શકય છે કે મસ્ક ભારતને પ્રાધાન્ય આપવા માંગતા હતા તેથી અકળાઈને, ઈર્ષાઈને ચીને એમના માર્ગમાં રોડા નાખ્યા હોય પણ ભારતમાં શ્રી નરેન્દ્ર મોદીને મળવા આવવાને બદલે કેટલીક તાકીદની સમસ્યાઓ સુલઝાવવા ઈલોન મસ્કે ચીન જવું પડયું છે.

પૂરા ધ્યાનના અભાવે ટેસ્લા કંપનીમાં ગોંધળ અથવા અવ્યવસ્થા કાયમની ચીજ થઈ પડી છે પરંતુ ગયું વરસ તો ટેસ્લાના સ્ટાન્ડર્ડ પ્રમાણે અરાજક, કેઓટિક રહ્યું તેમ કહી શકાય. ઈલોન મસ્કના અમુક બાયોગ્રાફર (જીવનકથા લેખક) તે માટે મસ્કના અત્યંત મૂડી સ્વભાવને જવાબદાર ગણે છે. મસ્ક એક એવા ચીફ એક્ઝિક્યુટિવ છે જે અશક્ય જણાતા અને ક્યારેક તો કંપનીના અધિકારીઓને નીચોવી નાખે તેવાં લક્ષ્યાંકો સેટ કરે છે અને થોડા કે ઘણા આગળ વધ્યા બાદ અચાનક જ લક્ષ્યાંકની દિશા બદલી નાખે છે, દિશા ભૂલી જાય છે, ભટકી પડે છે અને ક્યારેક યુટર્ન પણ લઈ લે છે. એમણે ટ્વિટર ખરીદ્યા પછીના એમનાં વાણી, વર્તન અને શૈલીનો જેમણે ટ્રેક રાખ્યો છે તેઓ આ વાત આસાનીથી સમજી શકશે. ઘણી વખત ઈલોન મસ્ક એવા મૂડમાં કે મોડમાં મુકાઈ જાય છે જેને એમના નજીકના વર્તુળનાં લોકો 'ડેમન મોડ' અર્થાત રાક્ષસી મોડ ગણાવે છે.

ટેસ્લાનું આ ચાલુ વરસ તો ગયા વરસ કરતાં પણ વધુ ખરાબ પુરવાર થઈ રહ્યું છે. ટેસ્લાની ગાડીઓનું વેચાણ ઘટી રહ્યું છે. જો કે તે માટે બીજાં જાગતિક પરિબળો પણ જવાબદાર છે. ઘટતાં વેચાણ સાથે ટેસ્લાના શેરની કિંમતમાં 40%નો જબરો ઘટાડો નોંધાયો છે. પ્રોડક્ટ બાબતમાં પણ ટેસ્લાના નિર્ણયોમાં એકસૂત્રતા હોતી નથી કે સ્થિર નિર્ણયો હોતા નથી. ઘણી વખત ટેસ્લાની કિંમતોમાં ઘટાડો કરવો પડે છે. થોડાં વરસો પૂર્વે ચીનમાં EV માર્કેટમાં ટેસ્લાનું આધિપત્ય હતું પણ આગળ લખ્યું તેમ હવે તે આધિપત્ય સામે પડકારો ઊભા થયા છે. ભારતના વડા પ્રધાન સાથેની મુલાકાત કેન્સલ તો કરી પણ છેલ્લી મિનિટે કેન્સલ કરી તેબતાવે છે કે કંપનીમાં અને મસ્કના માનસમાં ઊથલપાથલ મચી છે. ગયા જાન્યુઆરીમાં અમેરિકાની એક અદાલતે, કંપનીના ડિરેક્ટરોની એક ચાલ, જેમાં ઈલોન મસ્કને 56 અબજ ડોલરનો પેઆઉટ (ચૂકવણી) ટેસ્લા દ્વારા આપવાની હતી તે નિર્ણય રદ કર્યો હતો અને અદાલતે ટીકા કરી હતી કે કંપનીનું

કે વ્યવસ્થા નથી. જાહેર માર્ગો પર સ્વચાલિત વાહનોનું પરીક્ષણ, કસોટીઓ કરવા માટે જે સરકારી પરમિશનની જરૂર પડે તે પણ ટેસ્લાએ હજી મેળવી નથી. આમ જોઈએ તો ટેસ્લાના આ ફ્યુચુરિસ્ટિક વિચારમાં સફળ થવાનું ખૂબ જ પોટેન્શિયલ છે કારણ કે ઈલેક્ટ્રિક વાહનો હવે કંઈ નવી નવાઈનાં રહ્યાં નથી અને સર્વત્ર બનવા માંડ્યાં છે પણ ડ્રાઈવર વગરનાં વાહનો કે ટેક્સીઓ સફળ થાય તે માટે તેનામાં ગજબનું પોટેન્શિયલ છે. હાલમાં લોકોને આ પ્રકારનું સ્વચાલિત વાહન 25 હજાર ડોલરમાં પૂરું પાડવામાં આવે તેવી ઈલોન મસ્કની ઈચ્છા છે. અનેક નિષ્ણાતો માને છે કે ભવિષ્યના કાર ઉદ્યોગ માટે આ પ્રકારની ટેકનોલોજી ખૂબ મહત્ત્વની પુરવાર થશે. પરંતુ કંપનીમાં મચેલી ઊથલ-પાથલને કારણે કંપનીના પાયાના, 18 વરસ જૂના ટેકનોલોજિકલ નિષ્ણાતો હવે કંપની છોડીને જતા રહેવા માંડ્યા છે.

છતાં ટેસ્લા એટલે ભાંગ્યું ભાંગ્યું તો યે ભરૂચ. 52 વરસનાં ઈલોન મસ્કે અગાઉ અનેક વખત કંપનીને કટોકટીઓમાંથી બહાર કાઢી છે.

આજે પણ ટેસ્લાની વેલ્યુ 469 બિલિયન ડોલર છે, જે 125 વરસથી વધુ જૂની અમેરિકાની મોટરકાર કંપની ઓ જનરલ મોટર્સ કંપની અથવા ફોર્ડ મોટર કંપનીઓની વેલ્યુ કરતાં નવ ગણી વધારે છે અને તે પણ માત્ર 18 વરસમાં.

જો છેલ્લા ચાર મહિનામાં માર્કેટ કેપિટલાઈઝેશનમાં 350 અબજ ડોલરની ઘટ ન પડી હોત તો આજે તેની વેલ્યુ 819 અબજ ડોલર કરતાં પણ વધુ હોત પણ ચાર મહિનામાં આ માર પડવાથી કંપનીમાં નાનાથી મોટા તમામ આશ્ચર્યચક્તિ અને ભયભીત બની ગયા છે.

હમણાં ઈલોન મસ્કે સોશ્યલ મીડિયામાં એક સંદેશ આપ્યો હતો કે એમણે પોતાએ હવે ટેસ્લામાં યુધ્ધના સમયમાં આપવું પડે એવું ધ્યાન આપવું પડશે. એ હવે પોતાને વોરટાઈમ CEO ગણાવી રહ્યા છે. એ હવે કંપનીના દુનિયામાં ફેલાયેલા કર્મચારીઓમાંથી 10% અર્થાત 14 હજાર કર્મચારીઓને છૂટા કરી રહ્યા છે. શક્ય છે કે આ આંકડો વધીને 20 હજારનો થઈ જાય. ટેસ્લાની વ્હીકલ ડિલિવરીના પ્રમાણમાં 20%નો ઘટાડો નોંધાયો છે. તેથી માણસોની સંખ્યા 20% જેટલી ઘટાડવામાં આવે તે પણ શક્ય છે. 'X' સાથે ટેસડા કરવા પર આટલું ધ્યાન ન આપ્યું હોત તો આજે ટેસ્લાની સ્થિતિ જુદી જ હોત!

મસ્ક એક એવા ચીફ એક્ઝિક્યુટિવ છે જે અશક્ય જણાતા અને ક્યારેક તો કંપનીના અધિકારીઓને નીચોવી નાખે તેવાં લક્ષ્યાંકો સેટ કરે છે અને થોડા કે ઘણા આગળ વધ્યા બાદ અચાનક જ લક્ષ્યાંકની દિશા બદલી નાખે છે, દિશા ભૂલી જાય છે, ભટકી પડે છે અને ક્યારેક યુટર્ન પણ લઈ લે છે. ઘણી વખત ઈલોન મસ્ક એવા મૂડમાં કે મોડમાં મુકાઈ જાય છે જેને એમના નજીકના વર્તુળનાં લોકો 'ડેમન મોડ'અર્થાત રાક્ષસી મોડ ગણાવે છે

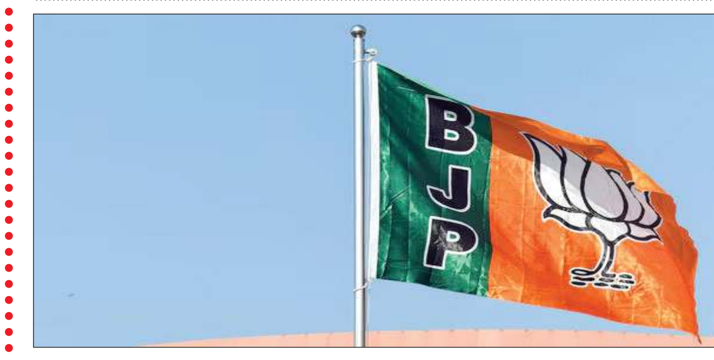
વિરોધ પક્ષો કહે છે કે BJP માટે વિજય એ કોઈ નક્કી કરેલો સોદો નથી

ઈધર-ઉધરકી

આરતી જેરથ

જો કે ઓપિનિયન પોલ્સમાં વડા પ્રધાન નરેન્દ્ર મોદીને ચાલી રહેલી ચૂંટણીઓમાં જંગી લીડ મળી રહી છે. આમ છતાં ઇન્ડિયા ગઠબંધનના નેતાઓને લાગે છે કે BJP માટે વિજય એ કોઈ નક્કી કરેલો સોદો નથી. આ મૂલ્યાંકનથી સમાજવાદી પાર્ટીના અધ્યક્ષ અખિલેશ યાદવને UPના કન્નૌજથી લોકસભાની ચૂંટણી લડવા માટે પ્રેરિત કર્યા છે. દેખીતી રીતે પાર્ટીની આંતરિક ચર્ચામાં તેમના સલાહકારોએ કહ્યું કે, તેમણે લોકસભાના સાંસદ બનવું જોઈએ. જેથી કરીને જો ઇન્ડિયા ગઠબંધન આગામી સરકાર બનાવે તો તેઓ વરિષ્ઠ મંત્રી પદ માટે દાવેદારી કરી શકે. જ્યારે બિન- BJP સરકારની શક્યતા દૂરની વાત લાગે છે ત્યારે ઇન્ડિયા ગઠબંધનના નેતાઓ એ જમીની અહેવાલોથી ખૂબ ઉત્સાહિત છે કે ન તો મોદીલહેર છે કે ન તો રામમંદિરની લહેર છે. અખિલેશ યાદવે કન્નૌજથી ઉમેદવારીપત્ર ભરવું જોઈએ તે નિર્ણયમાં એક નાજુક કામગીરી સામેલ હતી. સપાએ પહેલા જ જાહેરાત કરી હતી કે આ સીટ માટે લાલુ પ્રસાદ યાદવના જમાઈ તેજ પ્રતાપ સિંહ યાદવ તેના ઉમેદવાર હશે. તે જ પ્રતાપ મુલાયમ સિંહ યાદવ પરિવારના ગૃહ જિલ્લા મૈનપુરીના છે અને તેમના લગ્ન લાલુ યાદવની સૌથી નાની પુત્રી રાજલક્ષ્મી સાથે થયા છે. તેઓ અખિલેશ યાદવના ભત્રીજા પણ છે. SP વર્તુળો અનુસાર, તેજ પ્રતાપ અને અખિલેશ યાદવે તેમનો સંપર્ક કર્યો ત્યારે લાલુ ખૂબ સમજદાર હતા. જો કે, તેના માટે ચૂંટણી લડવા માટે કોઈ વૈકલ્પિક સીટ કે અન્ય કોઈ વળતર અંગે કોઈ માહિતી નથી. કન્નૌજ એ પરંપરાગત SPનો ગઢ છે. છેલ્લી વખતે પાર્ટી બીજેથી બેઠક હારી ગઈ હતી કારણ કે પરિવારના કોઈ સભ્યએ ચૂંટણી લડી ન હતી.

સુરત અને ઇન્દોરની જેમ અન્ય ઘણી બેઠકો પર પણ BJP ની જીત નક્કી થઈ ગઈ



BJP ના ઉમેદવાર બિનહરીફ ચૂંટાયા બાદ સુરત અને ઇન્દોર હેડલાઇન્સમાં છે કારણ કે કોંગ્રેસના ઉમેદવાર ગાયબ થઈ ગયા હતા. જો કે એવી અન્ય બેઠકો પણ છે જ્યાં વિપક્ષના ઉમેદવારો ગુમ થઈ ગયા છે, જેના કારણે BJP ની જીત આસાન થઈ ગઈ છે. આવી જ એક બેઠક મધ્ય પ્રદેશમાં ખજુરાહો છે. કોંગ્રેસે તેમની સીટ વહેંચણીના ભાગરૂપે ઇન્ડિયા ગઠબંધનના ભાગીદાર સમાજવાદી પાર્ટી માટે આ બેઠક છોડી દીધી હતી. એ જાણીને કે આ બેઠક પર જીત મળશે નહીં. SP નોમિનીએ ખાતરી કરી કે તેના ઉમેદવારીપત્રો નકારવામાં આવે જેથી તેણે ચૂંટણી લડવી ન પડે અને પૈસા ખર્ચવા ન પડે. તેઓ હવે ભૂગર્ભમાં ઊતરી ગયા છે અને BJPના ઉમેદવારની જીત નિશ્ચિત છે. એ જ રીતે અરુણાચલ પ્રદેશમાં જ્યાં લોકસભાની ચૂંટણીઓની સાથેસાથે વિધાનસભાની ચૂંટણીઓ પણ યોજાઈ રહી છે ત્યાં કોંગ્રેસના હરીફો રેસમાંથી ખસી ગયા બાદ BJP ના 10 ઉમેદવારો બિનહરીફ વિજેતા જાહેર થયા હતા. આ ખરેખર એક અજીબ ચૂંટણી સાબિત થઈ રહી છે.

BJP ખીણમાં તેની લોકપ્રિયતા કે અલોકપ્રિયતા ચકાસવામાં અચકાય છે!

બંધારણની કલમ 370 હેઠળ રાજ્યનો વિશેષ દરજ્જો પાછો ખેંચી લીધા પછી જમ્મુ અને કાશ્મીરમાં સામાન્ય સ્થિતિમાં પાછા ફરવાના મોદી સરકારના દાવાઓ છતાં BJPએ ખીણની ત્રણ મુસ્લિમ બહુમતીવાળી બેઠકો પર ચૂંટણી નહીં લડવાનો નિર્ણય કર્યો છે. પાર્ટી લોકસભા માટે ઉમેદવારો ઊભા કરીને ખીણમાં તેની લોકપ્રિયતા અથવા અલોકપ્રિયતા ચકાસવામાં અચકાય છે. કેન્દ્રીય પ્રધાન અમિત શાહે તાજેતરમાં જમ્મુમાં એક રેલીમાં જાહેર કર્યું હતું કે BJP ને કાશ્મીરમાં કમળ ખીલેલું જોવાની કોઈ ઉતાવળ નથી. તેમણે કહ્યું, ''અમે કાશ્મીરમાં દરેકનાં દિલ જીતવા માંગીએ છીએ.'' પક્ષ દ્વારા આંતરિક મૂલ્યાંકન દર્શાવે છે કે, કાશ્મીરના લોકો કલમ 370 પાછી ખેંચી લેવા અંગે હજી પણ ગુસ્સામાં છે. જો કે તેઓ હવે આ નિર્ણયનો વિરોધ કરવા માટે રસ્તાઓ પર નથી આવ્યા. આમ છતાં તેઓએ તેમના ગુસ્સાને અંદર જ સમાવી લીધો છે અને BJP પ્રત્યે તેમના મનમાં દ્વેષ છે. પાર્ટી તેના 2019ના નિર્ણયની અલોકપ્રિયતાને છતી કરવા માંગતી નથી, જેણે ન માત્ર કલમ 370 ને રદ કરી, પરંતુ રાજ્યને બે ભાગમાં વિભાજિત કરી દીધું, જમ્મુ અને કાશ્મીર રાજ્ય અને લદ્દાખ કેન્દ્ર શાસિત પ્રદેશ. વચન આપેલ પરંતુ વિધાનસભાની ચૂંટણી હજી યોજાઈ નથી. અત્રે ઉલ્લેખનીય છે કે, BJP ને માત્ર કાશ્મીર ખીણના લોકો તરફથી જ નહીં પરંતુ લદ્દાખના લોકો તરફથી પણ દુશ્મનાવટનો સામનો કરવો પડી રહ્યો છે, જેમનું માનવું છે કે મોદી સરકાર આ પ્રદેશને વધુ સ્વાયત્તતા આપવાના તેનાં વચનો પર ખરી ઊતરી નથી.

સટ્ટાક • કમલ •

કાર્ગો જહાજ એક દિવસમાં કેટલું ઇંધણ વાપરે છે?

કાર્ગો જહાજો વિશ્વની અર્થવ્યવસ્થાની કરોડરજ્જુ છે. અનાજ અને તેલ જેવી વસ્તુઓ એક દેશમાંથી બીજા દેશમાં લઈ જવામાં આવે છે. શું તમે ક્યારેય વિચાર્યું છે કે હજારો કિલોમીટરની મુસાફરી કરતા માલવાહક જહાજો દ્વારા કેટલું ઈંધણ વપરાય છે? માઈલેજ શું છે? કાર્ગો જહાજ એક કિલોમીટરનું અંતર કાપવા માટે કેટલું ઈંધણ વાપરે છે? ચાલો તમને જણાવીએ

મોટા માલવાહક જહાજોમાં 1 લાખ હોર્સ પાવર સુધીના એન્જિન હોય છે. કાર્ગો જહાજની માઈલેજ અથવા ઈંધણનો વપરાશ તે જહાજના કદ અને વજન પર આધારિત છે. જહાજ જેટલું મોટું અને ભારે હશે, તેને ચલાવવા માટે

વધુ ઊર્જાની જરૂર પડશે. સરળ શબ્દોમાં કહીએ તો, નાના માલવાહક જહાજો ઓછું ઈંધણ વાપરે છે અને વધુ માઈલેજ આપે છે, જ્યારે મોટા જહાજો વધુ ઈંધણ વાપરે છે અને ઓછું માઈલેજ આપે છે.

મોટાભાગના માલવાહક જહાજો મુખ્યત્વે ડીઝલ એન્જિન પર ચાલે છે અને ઘણું બળતણ વાપરે છે. નાના અથવા મધ્યમ કદના કાર્ગો જહાજ દરરોજ 20થી 70 મેટ્રિક ટન (20,000-70,000 લિટર) ઈંધણ વાપરે છે. જ્યારે મોટા કદનું કાર્ગો જહાજ 350-400 મેટ્રિક ટન (350000 લિટર) ઈંધણનો વપરાશ કરી શકે છે.

સરળ શબ્દોમાં કહીએ તો, એક નાનું કાર્ગો શિપ એક દિવસમાં 1,000 કારમાં વાપરી શકાય તેટલું તેલ વાપરે છે. એ જ રીતે, એક મોટું માલવાહક જહાજ એટલું ઈંધણ વાપરે છે કે તે 10,000 કાર (35 લિટરની ક્ષમતા)ની ટાંકી ભરી શકે છે. કાર્ગો જહાજોને એક કિલોમીટરનું અંતર કાપવા માટે 200થી 250 લિટર ઈંધણની જરૂર પડી શકે છે.