

Gadkari Reviews Auto Cos' Ethanol Adoption Readiness

New Delhi: Road transport and highways minister Nitin Gadkari, on Tuesday, chaired a review meeting with representatives of the Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM) to discuss the readiness of the automobile industry for ethanol and flex fuels.

Discussions were held on readiness of the industry to launch flex engine vehicles that can run on ethanol in the coming months, the ministry said in a tweet. "Gadkari also engaged in an insightful discussion on how a shift to biofuels from fossil fuels will aid India in being #AtmaNirbhar, reduce pollution and annual import of fossil fuels, and helps consumers receive fuels at lesser price, all while benefiting our farmers," it said.

As per the tweet, Gadkari urged SIAM members to look into ways of making these flex fuel vehicles more acceptable to the public, citing Brazil's successful integration of flex fuels and biofuels in its transportation.

—Our Bureau

Gadkari reviews auto sector's readiness for flex fuel vehicles

Our Bureau

New Delhi

The Minister for Road Transport & Highways Nitin Gadkari on Tuesday met the Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM) to review the industry's readiness for flex fuel vehicles.

The dialogue delved into how the industry is readying itself to launch vehicles that run on ethanol in the coming months, said the Ministry of Road Transport & Highways (MoRTH).

The Minister also discussed how a shift to biofuels from fossil fuels will help India achieve 'Atma Nirbharta' (self-reliance), besides reducing pollution, bringing down the annual import bill for fossil fuels, and helping consumers receive fuel at a lesser price — all while benefiting farmers, he added.

He asked SIAM members to look into ways of making them more acceptable to the public, citing Brazil's successful integration of flex fuels and biofuels in its transportation.

ETHANOL BLENDING

On Monday, Gadkari said research on blending 15 per cent ethanol with diesel is in its advanced stages. At



Nitin Gadkari

present, the government is aiming to mix 15 per cent ethanol with petrol in the ethanol supply year 2023-24, which commenced in November last year and concludes in October 2024.

The Minister, at a CII event, said the progress on building an ethanol ecosystem, where ethanol pumps can service vehicles that run on ethanol, is on the fast track in Karnataka, Tamil Nadu, Uttar Pradesh and Maharashtra.

"Indian Oil (Corporation) has decided to set up 400 ethanol pump stations. We will hold a meeting with stakeholders. We are meeting automakers, including Suzuki, Tata and Toyota. They have decided to launch flex-engine cars. Others like TVS, Bajaj, Honda are ready with ethanol bikes and are waiting for the pumps to launch their bikes," he had said.

HPCL shines at NHAI exhibition with cutting-edge wayside amenities

MUMBAI: Hindustan Petroleum Corporation Ltd (HPCL) made a significant impact at the National Highways Authority of India (NHAI) exhibition, held in conjunction with the launch of the Humsafar Policy by Minister of Road Transport and Highways, Nitin Gadkari, in Delhi. The policy aims to enhance services on highways and expressways by onboarding existing and upcoming service providers.

At the event, HPCL's stall showcased its extensive nationwide presence on national highways, highlighting its world-class wayside amenities designed to provide convenience and comfort to high-



way users. The stall also featured HPCL's pioneering efforts in promoting green initiatives, including Electric Vehicle (EV) Charging, Compressed Natural Gas (CNG), and Liquefied

Natural Gas (LNG).

HPCL's stall received a special visit from Minister of State Ajay Tamta, Ministry of Road Transport and Highways, who praised the company's exceptional wayside amenities. MPOST



THE COMPASS

Sentiment positive for OMCs amid lower oil prices, marketing margins

DEVANGSHU DATTA

Geopolitics is impacting the energy sector with crude oil prices falling below \$70/barrel (bbl) last month for the first time since December 2021. And, gross refining margins (GRMs) have collapsed to \$2/bbl, due to weak demand from China.

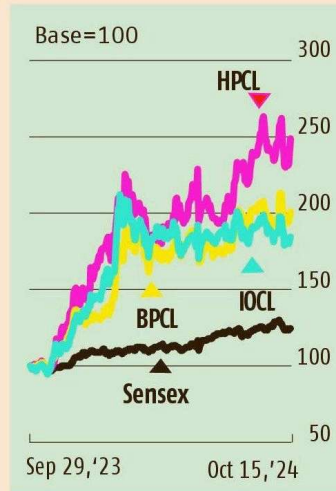
While weak GRMs will hurt oil marketing companies (OMCs), high retail and marketing margins will offset that impact.

Going forward, if these trends persist, OMCs could see strong profits. One potential issue may be government intervention to reduce retail prices ahead of the Maharashtra state election.

While this would restrict profits if crude prices stay down, it would lead to losses for OMCs if

crude bounces back. While benchmark Brent dropped below \$70/bbl, the Singapore GRM fell to \$2/bbl from an average of \$6/bbl in 2024 till date. The decline was due to fall in petrol and diesel refining margins, which fell from averages of \$15/bbl and \$19/bbl to below \$10/bbl. Brent was earlier estimated to average \$84/bbl in FY25, but demand weakness and possible production increases from OPEC-plus (after December 2024) could keep prices down.

OMC marketing margins have spiked, with the gross marketing margin for petrol and diesel at ₹10 per litre and ₹8.5 a litre, respectively, compared to a long term average of ₹3.5 per litre. Supernormal marketing profits can over-compensate for lower refining profits.



The Centre cut retail prices in March 2024, just ahead of the general elections. And, Maharashtra and Jharkhand

elections could lead to price cuts again, especially if high marketing margins persist.

Potentially, if the trends of low crude prices and high marketing margins persist, OMCs could enjoy an upside. However, in Q2FY24, OMCs may see 30 per cent or more year-on-year (Y-o-Y) drop in earnings due to weak GRMs and the LPG buffer deficit (which the government may eventually compensate for).

HPCL will be the worst hit with Q2FY25 net profit crashing over 40 per cent Y-o-Y. BPCL will probably see a 30 per cent decline in profit after tax (PAT).

The 6.3 per cent Y-o-Y decline in Q2FY25 crude price trends have boosted pump margins to about ₹7.5/litre despite the price cuts imposed in March.

Gas majors like Gujarat Gas, Mahanagar Gas and Indraprastha will also see sharp net profit decline due to rising liquefied natural gas (LNG) prices and shortfalls in cheaper administration pricing mechanism (APM) gas.

For OMCs, the boom in retail margins is mitigating the impact of weak GRMs. However, there is a potential risk of rising crude due to the Iran-Israel tensions.

Companies also await government compensation for the deficit in LPG buffer at ₹1,800 crore per quarter each for BPCL and HPCL and more than twice this for IOC. Diesel marketing margins grew by two times quarter-on-quarter (Q-o-Q) to ₹5.3 per litre in Q2FY25, while petrol margins also jumped to ₹9.1 per litre from ₹4.3. Lower

crude prices resulted in refining inventory losses of \$2-3/bbl each for BPCL and HPCL (IOC could see lower inventory loss).

Russian crude discounts remained range-bound.

Overall, this could result in HPCL seeing a big improvement in operating profit Q-o-Q due to base effect and higher marketing leverage. IOCL and BPCL may see smaller but significant upticks in operating profit. While operating profit will rise Q-o-Q, this will be at least partly offset by weak GRMs and inventory losses.

Q2FY25 average crude inventory loss will be around \$1.9/bbl vs \$0.8/bbl gain in Q1FY25. The volatile geo-political situation should lead to some caution for investors. But given the weakness in global and China demand, these trends could persist. Long-awaited compensation for LPG would be a booster.



IEA sees oil surplus looming in 2025, says ready to cover any Iran supply disruption

Reuters
London

The world oil market is heading for a sizeable surplus in the new year, the International Energy Agency (IEA) said on Tuesday as it reassured markets that the agency stood ready to act if needed to cover any supply disruption from Iran.

Oil prices have risen in recent weeks on investor concern that Israel may retaliate against a missile attack from Iran, a major oil exporter and OPEC member, by hitting its oil facilities or nuclear sites.

But the IEA, which manages industrialised countries' emergency oil stocks, said public stocks were more than 1.2 billion barrels and spare capacity in OPEC+, which comprises the Organization of the Petroleum Exporting Countries and allies such as Russia, stood at historic highs. "As supply developments unfold, the IEA stands ready to act if necessary," the agency said in a monthly report on Tuesday.

SUPPLY FLOWS

"For now, supply keeps flowing, and in the absence of a major disruption, the market is faced with a sizeable sur-



The IEA cut its global oil demand growth forecast, citing weakness in China REUTERS

plus in the new year."

Oil was down more than \$3 a barrel towards \$74 on Tuesday, pressured by the weaker demand outlook and after a media report said Israel is willing not to strike Iranian oil targets.

Also in the report, the IEA further cut its global oil demand growth forecast for this year, citing weakness in China, a day after OPEC also lowered its demand projections. World oil demand will rise by 8,60,000 bpd this year, down 40,000 bpd from the previous forecast, the IEA said. For next year, it sees an expansion of 1 million bpd, about 50,000 bpd higher than expected last month.

China has for years driven global rises in oil consumption. The IEA has been saying that slower Chinese economic growth and a shift towards electric vehicles have

changed the paradigm for the world's second-largest economy.

The Paris-based agency now expects Chinese demand to grow by only 1,50,000 barrels per day in 2024, after consumption dropped by 5,00,000 bpd in August compared to the same month last year, a fourth consecutive month of declines.

OIL DEMAND

"Chinese oil demand continues to undershoot expectations and is the principal drag on overall growth," the IEA said.

OPEC also reduced its forecast for 2024 global demand growth on Monday but it is still projecting a much stronger expansion of 1.93 million bpd, driven in part by a bigger contribution from China.

The gap between the IEA and OPEC forecasts is equal to more than 1 per cent of world demand. While demand slows, non-OPEC nations are driving up supply.

The IEA forecasts non-OPEC growth at 1.5 million bpd this year and next, with higher production from the US, Guyana, Canada and Brazil above the rate of demand growth.

The clean air challenge

Delhi can learn from its leapfrog to CNG to win the battle for clean skies and clear lungs



SUNITA NARAIN

The lesson from the transition to CNG is that people need alternatives for a ban to be effective

It's that time of the year again, and people of Delhi and its neighbouring areas are waiting for the sky to fall—literally. The cold is setting in. With the slowing wind, the pollutants already in the air will settle down. We will not be able to breathe. We can only hope and pray that the wind and rain Gods bring us relief. This is because we have not done anything of consequence to combat pollution over the years.

The Graded Response Action Plan (GRAP) was supposed to be an emergency alert system, aimed to take urgent steps when pollution peaked. It has become the only time we act, which, obviously, is too little and too late. Now we are being told that the government will play God—clouds will be seeded so that we can have rain to wash away the pollutants. This is when it is well understood that pollutants get trapped in moisture, which could add to our misery.

So, let's get down to business and understand how we can reclaim the gains of pollution control. First, a quick recount of what has been done. The story begins in the 1990s, when the Centre for Science and Environment (CSE) published its report, *Slow Murder*, and put forward an agenda for action. The key source of pollution (this should not surprise us now) were vehicles, poor quality of fuel and lack of emission standards for vehicle manufacturers to comply with. By the late 1990s, the Supreme



We have not done anything of consequence to combat pollution over the years

ILLUSTRATION: RITIKA BOHRA / CSE

Court passed important directions, asking for improvement in fuel quality; mandating emission standards for vehicles (this was the beginning of Bharat Stage 1, 2, 3, 4 and now 6); and enhancing public transportation. In 1998, the court directed for 11,000 buses to come on the road. Some 16 years later, the city has not even touched half the number. But more on this later.

The introduction of compressed natural gas (CNG) was done as a leapfrog option—instead of only cleaning up the quality of petrol and diesel, which would have taken another decade. CNG provided quick relief. It was a game changer for that time. Anyone who lived through Delhi in the early 2000s, will tell you how contested the

decision was. But it made a difference. Today, when we are looking at the next transition to, say, electric vehicles, this leapfrog to CNG holds many lessons.

First, the technology challenge. No country had introduced CNG in vehicles at the scale Delhi proposed in the 1990s; there was also affordability concern. This meant policy had to guide technology innovation—from designing safety standards to bus prototypes. Fiscal incentives were provided so that old buses and paratransit like three-wheelers could be scrapped and CNG vehicles be brought in. Second was the implementation challenge and the need to work at scale. This was not about bringing in a few CNG vehicles or buses; the court man-

date was a complete switchover within two to three years. This needed coordination and some tough decisions—and at speed.

Today, Delhi has an ambitious plan for e-buses but it is just not taking the shape or progressing at the speed required so that the growth of private vehicles can be stemmed. In 2023, the number of private vehicles registered in the city doubled over the previous year; this in spite of the fact that petrol and diesel prices are up and a substantial share of the household budget is spent on transportation. The explosion of personal cars not only adds to the congestion but also negates all the expenditure on increasing roads and building flyovers and highways, and improvements in technology and fuel. There are old vehi-

cles that are still polluting; our scrappage programme has not been effective. And even if new vehicles are cleaner, add too many of them and the benefits are lost. It is simple maths!

The second key source in this battle for clean skies and clear lungs is the fuel that we burn—from household *chulhas* to factories to thermal power plants. In most cases, it is biomass or coal. The Supreme Court banned the use of pet coke—the dirtiest of such fuels; the Delhi government banned the use of coal, which was later extended to the entire national capital region. It was also agreed that thermal power plants would clean up or shut down. Action on this has been patchy to say the least. The lesson from the transition to CNG is that people need alternatives for a ban to be effective. When diesel buses were stopped, CNG supply had to be assured. It also had to be feasible in terms of cost. The Supreme Court agreed that this needed fiscal measures to keep clean fuel cheaper than dirty fuel. Now, even as coal is banned, the price of natural gas makes industry uncompetitive. It will not work.

I can go on. And I promise I will. The bottom line is to understand that clean air needs action all year round; and that it will work only if we act jointly and at scale.

The writer is the Director-General of CSE and editor of DownToEarth. Views expressed are personal

PNG और CNG में कन्वर्ट नहीं हुए DG सेट, कैसे रुकेगा प्रदूषण

RWA ने कहा- डीजी को कन्वर्ट कराने में आता है लाखों रुपये का खर्च

■ एनबीटी न्यूज, फरीदाबाद

शहर में प्रदूषण का स्तर लगातार बढ़ रहा है। दशहर के बाद से लगातार एयर क्वालिटी इंडेक्स (एक्यूआई) में बढ़ोतरी हो रही है। आलम ये है कि अभी कुछ ग्रुप हाउसिंग सोसायटियों में पावर बैकअप के लिए चलने वाले डीजी सेट को पीएनजी और सीएनजी में कन्वर्ट नहीं किया गया है। ग्रैप के दौरान सोसायटी में डीजी सेट पर रोक लग सकती है। ऐसे में ग्रुप हाउसिंग सोसायटी में रहने वाले लोगों की मुश्किलें बढ़ने वाली हैं। वहीं, सोसायटी के लोग अभी असमंजस में हैं।

सोसायटी के पास फंड की कमी है। जिस कारण लोगों को परेशानी का सामना करना पड़ सकता है। कुछ आरडब्ल्यूए मानक के मुताबिक, नए डीजी सेट खरीदने की तैयारी है। बढ़ते प्रदूषण को देखते हुए सोसायटियों, इंडस्ट्रीज, मॉल और अन्य जगहों पर डीजल से चलने वाले डीजी सेट पर रोक लग सकती है। एयर क्वालिटी इंडेक्स के बढ़ने के साथ-साथ ग्रैप की पाबंदियों को लागू किया जाएगा।



लोगों की मुश्किलें बढ़ने लगीं

फंड की समस्या

बता दें कि, फरीदाबाद में 50 से अधिक सोसायटियां हैं। सोसायटियों में डीजल से चलने वाले डीजी सेट को कन्वर्ट कराने के लिए आरडब्ल्यूए को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। सोसायटी की आरडब्ल्यूए का कहना है कि डीजी को कन्वर्ट कराने में लाखों रुपये का खर्च आता है। सोसायटी की आरडब्ल्यूए के पास इतना फंड नहीं है। ग्रेटर

फरीदाबाद में पावर कट की समस्या है। ऐसे में सोसायटी में डीजी सेट से पावर सप्लाई की जाती है। सरकार को इसके लिए सब्सिडी देनी चाहिए। पिछले साल भी डीजी सेट को पीएनजी व सीएनजी में कन्वर्ट कराने के आदेश दिए गए थे, लेकिन फंड की कमी के चलते कई सोसायटियों में डीजी सेट कन्वर्ट नहीं हो पाए।

डीजी सेट को कन्वर्ट कराने के लिए आरडब्ल्यूए को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। कन्वर्ट की लागत बहुत ज्यादा है। पावर कट में लिफ्ट चलाने के लिए डीजी सेट का इस्तेमाल करना पड़ता है। - रमणीक चहल, RWA पदाधिकारी प्रिंसेस पार्क सोसायटी

फंड की बहुत ज्यादा दिक्कत है। सरकार को सब्सिडी देनी चाहिए, एकदम से इतना पैसा कहां से लेकर आए। फिलहाल नार्म्स के अनुसार नए डीजी खरीदने की तैयारी की जा रही है। - योगेश मान, RWA पदाधिकारी पुरी प्राणायाम सोसायटी

नियमित बिजली सप्लाई नहीं होने से सोसायटी में डीजी सेट का प्रयोग लिफ्ट चलाने के लिए किया जा रहा है। हम नार्म्स के अनुसार नए डीजी खरीद रहे हैं, लेकिन फंड की समस्या बनी हुई है। - विजय, RWA पदाधिकारी SRS रेजिडेंसी सोसायटी



गडकरी का वाहन उद्योग से फ्लेक्स ईंधन को बढ़ावा देने का आग्रह

नई दिल्ली। केंद्रीय मंत्री नितिन गडकरी ने मंगलवार को वाहन उद्योग संगठन सियाम के प्रतिनिधियों से एथनॉल और फ्लेक्स ईंधन को जनता के लिए अधिक स्वीकार्य बनाने पर विचार करने को कहा। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने सोशल मीडिया मंच एक्स पर यह जानकारी दी। मंत्रालय ने बताया कि गडकरी ने एथनॉल और फ्लेक्स ईंधन के लिए ऑटोमोबाइल उद्योग की तैयारी पर चर्चा करने के लिए परिवहन भवन में सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स (सियाम) के प्रतिनिधियों के साथ एक समीक्षा बैठक की अध्यक्षता की। बैठक में बात पर चर्चा की गई कि आने वाले महीनों में एथनॉल से चलने वाले वाहन पेश करने के लिए उद्योग की तैयारी कैसी चल रही है। मंत्रालय ने कहा, उन्होंने सियाम के सदस्यों से ब्राजील में फ्लेक्स ईंधन और जैव ईंधन के सफल एकीकरण का हवाला दिया और उन्हें जनता के बीच अधिक स्वीकार्य बनाने के तरीकों पर विचार करने को कहा।

एथनॉल के साथ फ्लेक्स ईंधन को बढ़ावा दें : गडकरी

नई दिल्ली, एजेेंसी। केंद्रीय मंत्री नितिन गडकरी ने मंगलवार को वाहन उद्योग संगठन सियाम के प्रतिनिधियों से एथनॉल और फ्लेक्स ईंधन को जनता के लिए अधिक स्वीकार्य बनाने पर विचार करने को कहा।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने सोशल मीडिया मंच एक्स पर यह जानकारी दी। मंत्रालय ने बताया कि गडकरी ने एथनॉल और फ्लेक्स ईंधन के लिए ऑटोमोबाइल उद्योग की तैयारी पर चर्चा करने के लिए परिवहन भवन में सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स के प्रतिनिधियों के साथ एक समीक्षा बैठक की अध्यक्षता की।

भारत के लिए दो बड़े जोखिम एवं दो बड़ी चुनौतियां

भारत अपनी अंदरूनी आर्थिक अस्थिरता से निपटने में सफल रहा है मगर अब बाहरी कारक इसकी आर्थिक तरक्की में खलल डाल सकते हैं। चर्चा कर रहे हैं टी टी राममोहन

वित्त मंत्रालय ने विश्वास जताया है कि भारतीय अर्थव्यवस्था वित्त वर्ष 2025 में 6.5 से 7.0 प्रतिशत वृद्धि दर हासिल कर लेगी, जिसका अनुमान 2023-24 की आर्थिक समीक्षा में जताया गया था। मंत्रालय ने 26 सितंबर को जारी अर्थव्यवस्था की समीक्षा में यह भरोसा जताया है। मगर उसके बाद के दो हफ्तों में बदलते वैश्विक घटनाक्रम के बीच ये लक्ष्य सहज नहीं दिखाई दे रहे हैं।

इन दो हफ्तों में तेल के दाम लगभग 80 बैरल प्रति डॉलर तक पहुंच गए हैं। सितंबर के मुकाबले इनमें 16 प्रतिशत तेजी आई है। हालांकि भारतीय अर्थव्यवस्था को तेल के दाम बढ़ने से फिलहाल कोई दिक्कत नहीं होगी और वह इससे आसानी से निपट लेगी। मगर कच्चा तेल 100 डॉलर प्रति बैरल के पार चला गया तो भारत की चिंता बढ़ सकती है।

आशावादी रुख रखने वाले कहेंगे, 'इसमें नई बात क्या है। फरवरी 2022 में रूस ने यूक्रेन पर हमला किया था और उसके बाद 30 महीने से भी बड़े अरसे में दुनिया ने तेल के दाम से जुड़ी चिंता को दरकिनार ही रखा है। जून 2022 में तेल के दाम 120 डॉलर प्रति बैरल के पास पहुंच गए थे मगर जुलाई 2022 के बाद ये 100 डॉलर के नीचे चले गए और ज्यादातर समय 80 डॉलर से नीचे रहे हैं।' ऐसा दो वजहों से हुआ। पहले तो उत्तर अटलांटिक संधि संगठन (नाटो) और

यूरोपीय संघ (ईयू) ने तय कर दिया कि रूस से 60 डॉलर प्रति बैरल से कम पर तेल नहीं खरीदा जाएगा। साथ ही उन्होंने रूस से तेल आयात पर निर्भरता भी कम कर ली। 60 डॉलर की यह सीमा बहुत कारगर रही। दूसरी वजह नपे-तुले बढ़ावे का सिद्धांत रही। इस सिद्धांत के अनुसार नाटो यूक्रेन को धीरे-धीरे रूस से लड़ने लायक बनाएगा। टकराव को बढ़ावा देने की इस सीढ़ी के हर पायदान पर ऐसे चढ़ा जाएगा कि नाटो का रूस से सीधा टकराव नहीं होगा। अब तक रूस और यूक्रेन के बीच युद्ध को काबू में रखा गया है और इसके कारण वैश्विक अर्थव्यवस्था पटरी से नहीं उतरी है।

इजरायल और 'प्रतिरोध की धुरी' (ईरान और इसके सहयोगी हिजबुल्ला, हमस तथा हूती) के बीच टकराव में भी यही सिद्धांत अपनाया गया है। इजरायल पिछले एक वर्ष से लेबनान के साथ लगने वाली अपनी उत्तरी सीमा पर हिजबुल्ला से लड़ रहा है। यह टकराव सीमा के दोनों ओर छोटी सी पट्टी में हो रहा है और दोनों तरफ जान-माल का अधिक नुकसान नहीं हुआ है। हां, ईरान और इजरायल ने एक दूसरे को जवाब देने के लिए मिसाइल दागी हैं, जिनमें हुए नुकसान से दोनों देशों को दिक्कत नहीं है।

टकराव को नपे-तुला बढ़ावा देने में चूक का जोखिम सदैव रहता है। एक पक्ष या दोनों पक्ष किसी न किसी बिंदु पर बरदाश्त की हद पार कर जाते हैं। अब

सवाल हिसाब में गलती करने का नहीं बल्कि इजरायल के नपे-तुले हिसाब या रणनीति का है। पिछले कुछ हफ्तों में हमस के खिलाफ मिली सफलता से उत्साहित प्रधानमंत्री बेंजामिन नेतन्याहू मानने लगे हैं कि 'पश्चिम एशिया को बदलने का' समय आ गया है। ऐसे में न केवल टकराव बढ़ने का ही नहीं सैन्य अभियान लंबे समय तक जारी रहने का भी आशंका है बल्कि लंबे समय तक सैन्य अभियान जारी रहने का भी अंदेशा है।

नवंबर में अमेरिकी चुनाव में डॉनल्ड ट्रंप की जीत हुई तो जोखिम और बढ़ सकते हैं। इजरायल पर ईरान के मिसाइल हमले के बाद ट्रंप चाहते हैं कि इजरायल उसके परमाणु संरक्षकों पर हमला करे। हो सकता है कि चुनाव से पहले अपनी जीत की संभावनाएं बढ़ाने के लिए ही ट्रंप ऐसा कह रहे हों मगर ईरान पर उनके तीखे तेवर पश्चिम एशिया और विश्व अर्थव्यवस्था के लिए साफ खतरा हैं।

ट्रंप की जीत से एक और जोखिम खड़ा हो सकता है जिस पर शक-शुबहा कम ही है। ट्रंप ने कंपनियों और व्यक्तिगत कर्तव्यों के लिए करों में भारी कमी के, शुल्क ऊंचे रखने के और नियम-कायदे आसान बनाने के वादे किए हैं। उन्हें लगता है कि कर कम करने पर वे खुद पर खर्च करेंगे और आर्थिक वृद्धि को बढ़ावा मिलेगा। मगर कई अर्थशास्त्री शंकालु दिखते हैं। उन्हें लगता है कि कर कटौती से राजकोषीय घाटा बढ़ जाएगा, सार्वजनिक

ऋण बढ़ेगा और आगे चलकर अमेरिका की वृद्धि दर सुस्त हो जाएगी।

ट्रंप ने लगभग सभी देशों से आयात पर 20 प्रतिशत और चीन से आने वाले सामान पर 60 प्रतिशत शुल्क लगाने का वादा किया है। वह ऊंचे शुल्क को स्थानीय विनिर्माण उद्योग की सुरक्षा का उपाय मानते हैं और कर कटौती से राजस्व को होने वाले नुकसान की भरपाई का स्रोत भी समझते हैं। अर्थशास्त्रियों ने इस पर आपत्ति जताई है मगर अमेरिका में कई दिग्गज कारोबारी मानते हैं कि ट्रंप का सोचना बिल्कुल सही है। दीर्घकालिक असर जो भी दिखे यह तय है कि ट्रंप की नीतियां निकट भविष्य में वैश्विक अर्थव्यवस्था में उथल-पुथल ला देंगी।

दोनों जोखिम समूची विश्व अर्थव्यवस्था पर लागू होते हैं। इनके अलावा दो चुनौतियां भारत से सीधे जुड़ी हैं। इनमें पहली प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) से जुड़ी है। 2023-24 में शुद्ध एफडीआई (देश में आने वाले कुल एफडीआई में से बाहर जाने वाले कुल एफडीआई को घटाने पर मिली रकम) 2021-22 की तुलना में 28 अरब डॉलर से भी ज्यादा घट गया।

समीक्षा में इसकी वजह बताते हुए कहा गया कि विदेशी निवेशक 2023-24 में ज्यादा मुनाफा यहां से समेटकर अपने देश ले गए। समीक्षा के अनुसार यह घबराने की बात नहीं है क्योंकि इससे विदेशी निवेशकों में भरोसा जगता है कि वे भारत में हुआ मुनाफा बिना दिक्कत अपने देश ले जा सकते हैं। लेकिन शुद्ध एफडीआई में कमी मुनाफा निकलने की वजह से ही नहीं हो रही। 2021-22 में एफडीआई की कुल आवक 85 अरब डॉलर थी, जो 2023-24 में घटकर 71 अरब डॉलर ही रह गई। समीक्षा में कहा गया है कि 2023 में तेजी से उभरते बाजारों में कुल एफडीआई आवक 15 प्रतिशत घटी है, जिसका असर भारत पर भी पड़ा है। लेकिन जब भारत खुद को एफडीआई के

लिए चीन का विकल्प बता रहा है तब ऐसा नहीं होना चाहिए।

कुछ विश्लेषकों को लगता है कि एफडीआई में कमी वे द्विपक्षीय निवेश संधियां खत्म करने के भारत के फैसले के कारण आई है, जिनमें तीसरा पक्ष मध्यस्थता कर सकता था। इससे विदेशी निवेशक घबरा गए हैं। हो सकता है कि एफडीआई निवेश घटने की वजह भी वही हो, जिसके कारण हाल के वर्षों में देसी निजी निवेश थमा हुआ है। अगर वित्त वर्ष 2025 में सकल एफडीआई तेजी से नहीं बढ़ा तो फिर्का की बात होगी।

दूसरी चुनौती विदेशी संस्थागत निवेश (एफआईआई) की आवक से जुड़ी है, जो कुछ समय तक रहेगी। 2023-24 में भारत में 44 अरब डॉलर एफआईआई आया। वित्त वर्ष 2025 की पहली तिमाही (अप्रैल-जून) में 6.3 अरब डॉलर एफआईआई ही आया, जो 2023-24 की समान तिमाही में 20.5 अरब डॉलर था। विश्लेषकों के मुताबिक ऐसा होना ही था क्योंकि भारतीय शेयर महंगे हो गए हैं। चीन में शेयर सस्ते हैं, इसलिए वहां जमकर निवेश हो रहा है। चीन में आर्थिक प्रोत्साहनों की घोषणा के बाद पिछले कुछ सप्ताह में निवेश बहुत बढ़ गया है।

पूंजी प्रवाह में कमी और कच्चे तेल का दाम 100 डॉलर प्रति बैरल से अधिक होना भारतीय अर्थव्यवस्था के लिए सुखद स्थिति नहीं होगी। यह खुशी की बात है कि फिलहाल भारतीय की बाह्य स्थिति काफी मजबूत है और ऐसे हालात से निपट सकती है। मगर तेल के ऊंचे दाम और वैश्विक अर्थव्यवस्था में उथल-पुथल आर्थिक वृद्धि के अनुमानों को चोट पहुंचा सकते हैं। पिछले कई वर्षों में भारत अर्थव्यवस्था के भीतर अस्थिरता लाने वाले स्रोतों से निपटने में कामयाब रहा है। अब आर्थिक वृद्धि एवं स्थिरता को बाहरी कारणों (भू-राजनीतिक जोखिम, संरक्षणवाद और पश्चिमी देशों में बैकिंग तंत्र में अस्थिरता) से खतरा है।

रिलायंस के तेल से रसायन कारोबार में चुनौतियां

रिलायंस इंडस्ट्रीज के तेल से रसायन कारोबार में आगे भी नरमी की आशंका

अमृता पिल्लै
मुंबई, 15 अक्टूबर

रिलायंस इंडस्ट्रीज के तेल-से-रसायन (ओ2सी) कारोबार में चालू वित्त वर्ष के दौरान आगे भी नरमी बरकरार रह सकती है। विश्लेषकों और कंपनी के अधिकारियों ने यह जानकारी दी है। बैंक ऑफ बड़ौदा कैपिटल के विश्लेषकों ने मंगलवार को आरआईएल के संबंध में परिणाम के बाद की रिपोर्ट में कहा, 'प्रबंधन खुदरा और ओ2सी, दोनों कारोबारों में अगली कुछ तिमाहियों के लिए नरमी का अनुमान जता रहा है।'

सितंबर 2024 में समाप्त हुई तिमाही (दूसरी तिमाही) में आरआईएल के ओ2सी कारोबार में सालाना आधार पर 5.1 प्रतिशत की वृद्धि के साथ 1.55 लाख करोड़ रुपये का राजस्व हासिल हुआ है, लेकिन इस श्रेणी का एबिटा 23 प्रतिशत घटकर 12,413 करोड़ रुपये रह गया, जबकि एबिटा मार्जिन में 300 आधार अंकों की कमी आई है।

मॉर्गन स्टैनली के विश्लेषकों ने दूसरी तिमाही को मुश्किल तिमाही करार देते हुए कहा कि उन्हें उम्मीद है कि रिटेल और रिफाइनिंग में चक्रीय चुनौतियां साल 2025 में दूर हो जाएंगी, जो कि अनुमानित



डाउनग्रेड चक्र को पलटने के लिए महत्त्वपूर्ण है।

बैंक ऑफ बड़ौदा कैपिटल ने अपनी रिपोर्ट में यह भी उल्लेख किया है कि आरआईएल की आय शायद अपने निचले स्तर पर पहुंच चुकी है, लेकिन कुछ तिमाहियों तक नरमी बनी रह सकती है।

एचएसबीसी के विश्लेषक भी इस बात से सहमत हैं। उन्होंने कहा कि कमजोर व्यापक आर्थिक हालात और नई क्षमता चालू होने के मद्देनजर ओ2सी की संभावना सुस्त रहेगी। आरआईएल के दूसरी तिमाही के 43,934 करोड़ रुपये के

समेकित एबिटा में ओ2सी ने 12,413 करोड़ रुपये का योगदान किया। नोमुरा के विश्लेषकों ने अनुमान लगाया है कि परिवहन ईंधन स्प्रेड में गिरावट के कारण दूसरी तिमाही में आठ डॉलर प्रति बैरल के रिफाइनिंग मार्जिन में तिमाही आधार पर 0.5 डॉलर प्रति मॉर्गन के विश्लेषकों ने कहा कि अक्टूबर में अब तक आरआईएल के पेटकेम कारोबार का मार्जिन उत्साहजनक नहीं रहा है। उन्होंने कहा कि सदी में डीजल की मांग को सीजन के लिहाज से सहारा मिल

दबाव के आसार

■ दूसरी तिमाही में एबिटा 23 प्रतिशत घटकर 12,413 करोड़ रुपये रह गया, जबकि एबिटा मार्जिन में 300 आधार अंकों की कमी आई है

■ दूसरी तिमाही के 43,934 करोड़ रुपये के समेकित एबिटा में ओ2सी की हिस्सेदारी 12,413 करोड़ रुपये रही

■ कमजोर आर्थिक हालात और नई क्षमता चालू होने के मद्देनजर ओ2सी की संभावना सुस्त रहेगी

सकता है। जेफरीज जैसी अन्य कंपनियों ने ओ2सी कारोबार के मामले में एबिटा के अपने अनुमानों में और कटौती की है। विश्लेषकों ने कहा कि उन्होंने चीन में डीजल की मांग में गिरावट तथा चीन और भारत में कमजोर मांग के कारण पेट्रोकेमिकल स्प्रेड में अभूतपूर्व कमजोरी के कारण ओ2सी अनुमानों में कमी की है।

इसके बजाय नोमुरा के विश्लेषक उम्मीद कर रहे हैं कि आने वाले महीनों में आरआईएल के लिए नए ऊर्जा परिचालन की शुरुआत महत्त्वपूर्ण कारक होगी।

ईपीएस अनुमान घटने से रिलायंस में गिरावट

निकिता वशिष्ठ
नई दिल्ली, 15 अक्टूबर

वित्त वर्ष 2025 की दूसरी तिमाही में रिलायंस इंडस्ट्रीज (आरआईएल) का वित्तीय परिणाम लगातार छठी तिमाही में अनुमान के अनुरूप नहीं रहने की वजह से कई ब्रोकरों ने कंपनी के लिए अपने आय अनुमान घटा दिए हैं।

कुछ ब्रोकरों ने इसके तेल-से-रसायन (ओ2सी) और रिटेल वर्टिकलों में सुस्ती का हवाला देते हुए कंपनी के शेयर भाव लक्ष्य घटाए हैं।

एंटिक स्टॉक ब्रोकिंग के विश्लेषकों का कहना है, 'ओ2सी को कमजोर सकल रिफाइनिंग मार्जिन (जीआरएम) और रीजनल पेट्रोकेम मार्जिन दबाव से जूझना पड़ रहा है। इस बीच, पिछली दर वृद्धि (रिलायंस जियो द्वारा) का लाभ पूरे वर्ष बरकरार रहेगा, जबकि दर वृद्धि का अन्य दौर अगले वर्ष संभावित है। हालांकि रिटेल समेकन से अल्पावधि वृद्धि कमजोर बनी रह सकती है।' विश्लेषकों का मानना है कि इन चिंताओं के कारण शेयर का प्रदर्शन प्रभावित होगा।

दलाल पथ पर, आरआईएल का शेयर दिन के कारोबार में 2.3 प्रतिशत गिरकर बीएसई पर 2,681.25 रुपये के निचले स्तर पर पहुंच गया था और आखिर में 2 प्रतिशत की गिरावट के साथ 2,689 रुपये पर बंद हुआ। सेंसेक्स 0.19 प्रतिशत की गिरावट के साथ बंद हुआ। आरआईएल का शेयर 27 सितंबर को बनाए गए अपने 3,052.4 रुपये के ऊंचे स्तर (बंद भाव के आधार पर) से 12 प्रतिशत टूट चुका है। तुलनात्मक तौर पर बीएसई का सेंसेक्स इस अवधि के दौरान 4.4 प्रतिशत नीचे आया है।



■ कुछ ब्रोकरों ने ओ2सी, रिटेल व्यवसाय में कमजोरी के बाद शेयर का कीमत लक्ष्य भी घटाया

■ आरआईएल का शेयर बीएसई पर दिन के कारोबार में 2.3 प्रतिशत गिरकर 2,681.25 रुपये के निचले स्तर पर आ गया था

आरआईएल ने सोमवार को दूसरी तिमाही के नतीजे पेश किए। कंपनी का एबिटा एक साल पहले की तुलना में 4.7 प्रतिशत घट गया। ओ2सी और दूरसंचार वर्टिकल भी उम्मीद के अनुरूप प्रदर्शन नहीं कर पाए।

समेकित शुद्ध लाभ सालाना आधार पर 4.8 प्रतिशत घटकर 16,563 करोड़ रुपये पर रहा, जो विश्लेषकों द्वारा जताए गए 17,200 करोड़ रुपये के अनुमान से कम है। समेकित राजस्व 2.31 लाख करोड़ रुपये रहा, जो 2.34 लाख करोड़ रुपये के अनुमान से कम है।

ब्लूमबर्ग के विश्लेषण के अनुसार, आरआईएल के शुद्ध लाभ में लगातार तीसरी तिमाही में गिरावट देखी गई है। ओ2सी वर्टिकल का समेकित राजस्व सालाना आधार पर 5.1 प्रतिशत बढ़कर 1.55 लाख करोड़ रुपये

रहा। इस वर्टिकल का कंपनी के कुल राजस्व में आधे से ज्यादा योगदान है। परिवहन ईंधन और पेट्रोकेमिकल्स के लिए तिमाही-दर-तिमाही कमजोर और मौन प्रसार के कारण खंडीय एबिटा में 5 प्रतिशत की गिरावट आई। सालाना आधार पर एबिटा 24 प्रतिशत घट गया, जो वित्त वर्ष 2023 के बाद से सबसे बड़ी गिरावट है।

आईसीआईसीआई सिक्योरिटीज ने अपनी एक रिपोर्ट में कहा है, 'पिछले कुछ महीनों में रिफाइनिंग व्यवसाय के लिए मांग परिदृश्य में कमजोरी आई है, साथ ही पेट्रोकेमिकल मार्जिन पर भी दबाव पड़ा है। कुल मिलाकर अगले 12-18 महीनों के लिए समग्र ओ2सी परिदृश्य सुस्त बना हुआ है।' आरआईएल की दूरसंचार एवं डिजिटल कंपनी जियो प्लेटफॉर्म के राजस्व में सालाना आधार पर 18 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई, लेकिन रिलायंस रिटेल का परिचालन से राजस्व सालाना आधार पर 3.5 प्रतिशत घट गया।