

10th oil and gas bidding round only after passage of oilfield Bill

Upcoming legislation meant to streamline exploration and production

SUBHAYAN CHAKRABORTY
New Delhi, 7 January

The 10th round of bidding for exploration and production (E&P) of oil and gas assets will be announced only after the government passes the Oilfields (Regulation and Development) Amendment Bill, 2024, in Parliament, likely during the upcoming Budget session, officials said.

The Bill was passed in the Rajya Sabha in the last session but is yet to clear the Lower House. It clarifies the granting and extension of petroleum leases separate from mining leases, allows for international arbitration, and creates a new dispute resolution mechanism for the E&P sector.

More importantly, it introduces an easier regime for doing business and streamlines approval processes, which have been pointed out as “difficult” by global majors like Chevron, ExxonMobil, and Total Energies, officials said. “As a result of the reforms envisaged under the Oilfields Amendment Bill, we are hopeful the



upcoming Open Acreage Licensing Policy (OALP)-X round will receive considerable interest from global players,” a petroleum ministry official said.

Since both crude oil and natural gas are found in the pore spaces of subsurface rocks and are extracted by drilling, the delinking of terms like ‘mine’, ‘quarried’, or ‘excavated’ — as referred to in the current Act, dating from 1948 and last amended in 1969 — will remove

BIG PLANS

- **\$100 billion E&P opportunities in India by 2030** outlined by the Centre
- **1 million sq. km exploration** acreage targeted by decade-end
- **144 exploratory blocks** awarded by Centre so far under 8 bidding rounds
- **99% erstwhile ‘no-go’ areas** in India’s exclusive economic zone opened up

ambiguity. Firms had praised the government’s move to incorporate a larger set of hydrocarbons in the new Bill. For example, it introduces the term ‘Mineral Oils’ in place of ‘Oils’, and brings a wide range of mineral oils, including shale oil, gas hydrates, and coal bed methane, within its ambit. The Centre estimates 651.8 million metric tonnes of recoverable crude oil reserves and 1,138.6 billion cubic metres of recoverable natural gas

reserves within India’s 3.36 million square kilometre sedimentary basin.

By the time the Budget session begins at the end of January, it will have been more than a year since the ninth round of OALP bidding opened in January 2024. At that point, the government had also signed contracts for 10 blocks awarded under the OALP-VIII bid round. Meanwhile, while the results of the OALP-IX round have not been officially announced, it has seen no foreign participation. “Currently, an estimated 10 per cent of the sedimentary basin is under exploration, and the Centre had plans to increase this to 16 per cent by the end of 2024. This target has now been extended to 2025,” an official said. The share of the basin under exploration was 6 per cent back in 2014 when the Narendra Modi government first took charge.

Under OALP, India allows upstream companies to carve out areas for oil and gas exploration. Exploration companies can submit an expression of interest for any area throughout the year. Such interests are accumulated three times a year, after which the areas sought are put up for auction.

Blast at Assam ONGC station: 1 dead, many hurt

Dibrugarh: A powerful explosion followed by a massive fire at ONGC's gas gathering station killed an engineer and injured several others at Borholla in Assam's Jorhat Tuesday. The blast occurred during routine operations at the facility, reports **Rajib Dutta**.

The fire spread rapidly engulfing the entire gas station. Witnesses said a deafening explosion shook nearby buildings and sent plumes of thick black smoke billowing into the sky. Multiple fire tenders, along with ONGC emergency response teams and local authorities, worked together to prevent the fire from spreading to adjacent installations.

Dip in APM gas allocation to city distributors pushes up prices, volumes on exchange

Rishi Ranjan Kala
New Delhi

The decline in administered price mechanism (APM) gas to city gas distribution (CGD) companies drove up volumes and prices on a monthly basis during December 2024 on the Indian Gas Exchange (IGX).

IGX traded 5.7 million mBtu, or 144 million standard cubic meters (mscm) of gas, 129 per cent on a m-o-m and 54 per cent on a y-o-y basis.

“Increase in gas prices in the international market and reduction in CGD APM gas allocation resulted in growth in trade volumes,” IGX said.

The Gas Index of India (GIXI) for December 2024 stood at ₹1,215 (\$14.3) per mBtu, up 10 per cent from last month.

The LNG benchmark index — West India Marker (WIM) — Ex-Dahej stood at around \$15.3 per mBtu (up 1 per cent m-o-m).



HEATING UP. Gas prices continue to rise as winter demand surges in international markets and geopolitical tensions escalate

Spot international gas benchmark prices were higher than last month. Henry Hub was at around \$3.4 per mBtu (up 15 per cent m-o-) and TTF (Netherlands) flat m-o-m at \$13.8.

DEMAND AND SUPPLY

The gas prices continued the upward trajectory due to increased demand and supply concern in international markets amid winters and geopolitical issues, the exchange said.

During the month, the exchange traded gas deliveries

stood at 2.7 million mBtu, around 2.2 mscm per day.

Around 47 per cent of the trade volume was free market gas, while 53 per cent was domestic high pressure high temperature gas at ceiling price (₹863 or \$10.16 per mBtu) and 0.53 million mBtu pricing freedom at Bokaro (CBM), Jaya, ONGC Hazira & KG Basin delivery points.

ANNUAL INCREASE

For the third quarter of FY25, IGX traded 16.2 million mBtu of gas volume, marking a 37 per cent growth

quarter-on-quarter. During the first nine months of the fiscal year, a total of around 40 million mBtu volume was traded, representing an increase of 24 per cent on an annual basis.

PNG & CNG

On reduced allocation to CGD firms, Fitch Ratings said in a recent report, “We believe CGD companies may raise prices for piped natural gas (PNG) and compressed natural gas (CNG) in the near term, as they try to cover the shortfall in domestically produced input gas with gas from more expensive deep-water offshore fields and LNG imports.”

This follows the government cutting its allocation of the domestic APM natural gas to CGD companies in November 2024, given the consistent decline in production from such fields in recent years. PNG and CNG have historically received the highest share of such domestic gas.



India's fuel demand in December rose 2.1% y-o-y

India's fuel demand rose 2.1% in December compared with the year-ago period, data from the Petroleum Planning and Analysis Cell of the oil ministry showed on Tuesday. Consumption of fuel, a proxy for oil demand, totalled 20.67 million metric tonnes (mmt), the data showed. Sales of petrol were up 10.8% from a year earlier at 3.3mmt. Diesel consumption was up 6% on a yearly basis at 8.1mmt in December.

REUTERS



India's fuel demand grew by 2.1% in December

Reuters

India's fuel demand rose 2.1% in December compared with the same month in 2023, data from the Petroleum Planning and Analysis Cell (PPAC) of the Oil Ministry showed.

Consumption of fuel totalled 20.67 million metric tonne, the data showed. Petrol sales rose 10.8% from a year earlier to 3.3 million tonne.

Diesel consumption was up 6% at 8.1 million tonne in December. Cooking gas or liquefied petroleum gas (LPG) sales increased 5.8% to 2.78 million tonne.

KEEPING UP WITH BRAZIL

If India wants to become a biofuel superpower like Brazil, it needs to get its ethanol 2.0 policies right



S DINAKAR
New Delhi, 7 January

Ethanol—a combination of two carbon, six hydrogen, and one oxygen atoms—is arguably India's favourite. When blended with fermented grapes or barley, it drives your spirits higher; when mixed with petrol, it powers your Dzire or Innova.

Along the way, over the last decade, the fuel has cleaned the air, saved \$1.1 trillion in foreign exchange by substituting imported crude oil, and created a new revenue stream for farmers, the government says. The fuel has also saved 50 million tonnes of carbon dioxide equivalent in emissions in the decade to 2024.

But it has been a somewhat rough ride for distillers and investors. A new policy to expand ethanol use intends to alleviate the bumps, with the government hearing out the industry.

India's top oil official told *Business Standard* recently that an inter-ministerial committee will discuss taking ethanol forward—beyond a 2025 blending target. "Beyond 20 per cent, what are the hard constraints we should factor in" to "increase the share of ethanol in the blending mix?" said Petroleum Secretary Pankaj Jain at the Global Biofuel Alliance's pavilion in Baku, Azerbaijan.

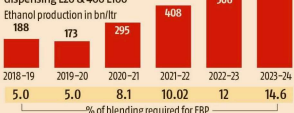
The committee will evaluate feedstock, costs, weather and food security before setting a new blending target and paving appropriate pathways for getting there.

In Brazil's footsteps
Ethanol Blended Petrol (EBP) programme 2.0 is essential because the International Energy Agency forecasts India to be the biggest contributor to global oil demand in the years ahead, even as the country houses some of the world's most polluted cities. Nearly all the crude oil is imported. That makes ethanol attractive from the perspective of energy security and emission mitigation, and it enhances farmers' incomes. India's national policy on biofuels was set in 2018, where the first phase of EBP set a target of 20 per cent blending of ethanol in motor fuels by 2030. In 2021, the target was pushed forward to 2025. The programme, which offered cheap loans to build distilleries, helped more than double India's ethanol production capacity in the last four years to exceed 16 billion litres a year.

In many ways, India is seeking to emulate Brazil in its new EBP phase. Both countries use sugarcane to make ethanol. But while Brazil is moving on to other crops after decades of ethanol use, India is still in the

BLENDING JOURNEY

2025-26 (P): 20% blending 10.16 bnltr ethanol requirement for Ethanol Blended Petrol (EBP)
Installed over 17,000+ pumps dispensing E20 & 400 E100



₹40,000 cr
Approximate investment made for setting up ethanol distilleries between 2014-24

2.8 % of total cropped areas & 1.8% of total area is under sugarcane cultivation

12x increase in diversion for ethanol production from 2018 to 2024 while also maintaining excess sugar (over & above the EC mandate)

90% increase in number of ethanol distilleries between 2014-2024

early stages. Brazil's ethanol-petrol blending has reached 27 per cent and a recent future fuel law will take base blending to 30 per cent, with E100 also available at several pumps, says Deepak Ballani, director general of the Indian Sugar & Bio-energy Manufacturers Association (ISMA) in an interview. E100 is a hydrous fuel consisting of 98 per cent ethanol and 2 per cent water.

"So their average national blending today stands at 54 per cent," says Ballani.

ISMA has proposed to keep base blending for all petrol at 20 per cent for two-wheelers as well as four-wheelers. Along with that, flexi options to dispense E100 fuel.

But in some ways, India's challenges are steeper.

Land and water

Unlike Brazil, India is a land- and water-scarce country, with the world's largest population to feed. Even a 20 per cent ethanol-petrol blending mix across the country is proving hard to achieve.

Statistically, the EBP target may make the cut in fiscal 2025-26, having averaged 14.6 per cent this ethanol year from November 2023 to October 2024, but the distribution across the country is spotty, says a senior industry official. Moreover, India cannot expect the initial acceleration in blending—from virtually nothing to around 15 per cent in a decade—to be replicated in the future.

Already, it is proving tough to step up from 13 to 20 per cent because of feedstock supply issues and sticky pricing, says a senior refining official.

After investing ₹40,000 crore since 2014 in setting up ethanol distilleries, the industry seems less enthusiastic about EBP 2.0, unless New Delhi addresses some concerns. On an order of importance, they include a lack of vehicles to use ethanol, feedstock issues, low prices, and question the prospect of ethanol allocation.

The inter-ministerial

committee must confront several hurdles that have kept ethanol blending from growing, including the use of second-generation feedstock.

Ethanol breakers

EBP 2.0's primary problem is getting the automobile industry to switch to making flexi fuel vehicles, such as in Brazil, which can run on 100 per cent ethanol. But India's biggest automakers have been reluctant to switch to vehicles running on alternate fuels citing 15-20 per cent higher costs, sugar industry officials say.

India can achieve an overall 25 per cent blending rate by 2030 if the automobile sector moves to making flexi fuel vehicles, Ballani says. He adds that the government is looking at charging lower taxes on flexi fuel vehicles, on the lines of the low rate on electric vehicles.

But boosting the blending rate will require an additional 8,000 million litres of ethanol by 2030-31, on top of the existing production capacity of 16,830 million litres, at a cost of ₹35,000 crore, Ballani says. For such spending to happen, the industry would need New Delhi to continue an existing interest subvention scheme on loans, and an offtake or price mechanism.

Subsidies on manufacturing have been homogeneous—low interest loans amounting to around ₹38,000 crore have been sanctioned by the government since 2018, out of which around ₹25,000 crore have been disbursed up to October 2024, according to ISMA data.

Pricing conundrum

Other wrinkles relate to uncertainty in feedstock supplies and increasing ethanol prices in line with an existing formula.

"Revisiting the prices of ethanol feedstock, such as sugarcane juice and B-heavy molasses, is essential for the continued success of the ethanol program," said Parun

ETHANOL STATS

Atmanirbhar Bharat's ethanol capacity to decarbonise mobility by 2035

Ethanol supply year	Y-o-Y growth in consumption (%)	Projected petrol sale (mnltr)	Blending (%) including gasoline & FRV	Requirement of ethanol for blending in petrol (mnltr)	Alcohol requirement for other uses (mnltr)	Total ethanol requirement (mnltr)	Capacity requirement @80% efficiency (mnltr) (total ethanol/alcohol required)
2023-24	-	49,000	15	7,350	3,000	10,350	
2024-25	7.5	57,680	18	9,480	3,150	12,630	15,790
2025-26	7	56,360	20	11,270	3,310	14,580	18,220
2026-27	7	60,310	22	13,270	3,470	16,740	20,930
2027-28	6.5	64,230	23	14,770	3,650	18,420	23,020
2028-29	6.5	68,400	25	17,100	3,830	20,930	26,160
2029-30	6.5	72,850	25	18,210	4,020	22,230	27,790
2030-31	6.5	77,580	25	19,400	4,220	23,620	29,520
2031-32	6.5	82,690	27	22,310	4,430	26,740	33,480
2032-33	6.5	88,000	27	23,760	4,650	28,410	35,520
2033-34	6.5	93,720	27	25,300	4,880	30,190	37,940
2034-35	6.5	99,810	30	29,940	5,130	35,070	43,840

Sawhney, vice-chairman, Trirent Engineering & Industries.

The government increased rates for ethanol sourced from maize last year while leaving sugarcane-based blending unchanged.

"Pricing should be revised dynamically because farmers always expect prices to reflect market changes," said Alok Saxena, Executive Director, Gobind Sugar Mills, a unit of Zuari Industries. "Last time prices were increased, it was proportional to the cost of production and other factors."

He said the industry was asking for long-term pricing stability. Zuari is setting up a

180 KLD grain-based ethanol plant with an investment of ₹294 crore.

Ballani says that every time there was an increase in the FRP (fair and remunerative price)—the minimum amount mandated by the government for mills to pay farmers—the government also increased the ethanol prices under a formula. But that has not happened in the last two years.

Last February, prior to Parliament polls, the government announced a record rate of ₹340 a quintal at a sugar recovery rate of 10.25 per cent, about 8 per cent higher than the year. The revised FRP was applicable

from October 1, 2024 but ethanol rates are unchanged.

Some distillers demand a single price for ethanol irrespective of the feedstock. But government officials say a common price does not make sense because the cost of production and yields of different crops are very different.

Last year, the government also restricted the use of sugarcane to make ethanol, inviting protests from the industry. Its decision was guided by a low sugar crop, which was increasingly being diverted to ethanol, leaving less sugar for groceries and thus driving up prices for households.

Jain says sugar forecasts

are difficult to make, but, in the future, there will be closer coordination between different ministries. Aside from transport fuels, the government allows imports of ethanol for use in chemical industries, which in turn would divert locally produced ethanol to be used toward meeting the EBP, he adds.

The industry says that in a recent ethanol procurement tender for 880 million litres, state oil companies gave preference to cooperatives, something that took the industry by surprise.

"A transparent process will encourage more investment in new distilleries and products," Saxena said.



MHI backs Siam for GST cut on CNG 2Ws

Petroleum ministry pushes for tax reduction on CNG cars

SURAJEET DAS GUPTA
New Delhi, 7 January

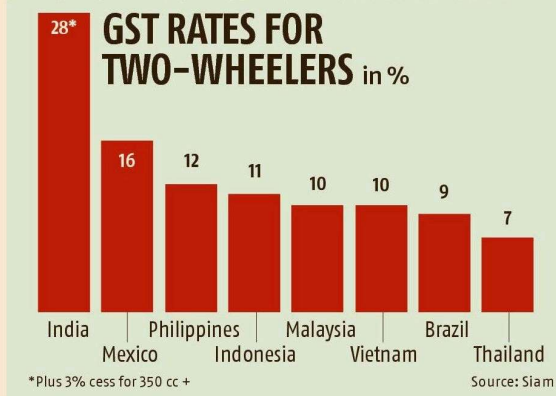
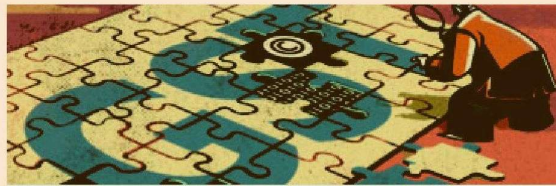
The Ministry of Heavy Industries (MHI) has thrown its weight behind a proposal by the Society of Indian Automobile Manufacturers (Siam), supporting its request to reduce the goods and services tax (GST) on compressed natural gas (CNG)-powered two-wheelers from the current 28 per cent to 18 per cent, and eventually to 12 per cent in stages.

A letter dated January 1, 2025, addressed to the revenue secretary in the finance ministry, highlighted that the proposal was also supported by other key ministries, including the Ministry of Road Transport and Highways, led by Nitin Gadkari, who initially proposed the move, and the Ministry of Environment, Forest and Climate Change.

The Ministry of Petroleum and Natural Gas (MoPNG) has taken it a step further by advocating for a reduction in GST on CNG-powered passenger cars, in addition to supporting the reduction for two-wheelers.

However, MHI has remained silent on the petroleum ministry's request for a reduction in GST on CNG-powered cars. Siam has clarified that its submission focuses solely on the two-wheeler segment.

Bajaj Auto, which has already launched a CNG-powered motorcycle, could be a key beneficiary of this move. Other companies like TVS Motor Company are also considering entering the market. Experts note that the government may face pressure to provide similar concessions for CNG-powered vehicles across other segments like passenger cars, three-wheelers, buses, and trucks to



ensure a level playing field for all flexible (flex)-fuel vehicles. This approach has been applied to electric vehicles, which currently attract a 5 per cent GST. At present, CNG vehicles are subject to a 28 per cent GST across the board. Implementing these reductions would lead to substantial revenue losses for the government.

MHI wrote, "In view of the comments received from the Automotive Research Association of India (ARAI) and other consulted ministries, MHI supports the proposal to reduce GST on CNG two-wheelers."

The MoPNG further said it would request a GST reduction for CNG-powered cars. In its communication, it also supported the two-wheeler proposal, suggesting that a GST reduction would boost sales and help India move closer to its carbon-neutral goals.

MHI pointed out that ARAI also endorsed the proposal, saying that "CNG two-wheelers

should be considered for lower GST".

Siam has urged a reduction in the base GST for two-wheelers from 28 per cent to 18 per cent. For internal combustion engine (ICE) flex-fuel and ICE CNG two-wheelers, Siam proposed a GST reduction to 18 per cent until the general GST rate for two-wheelers is lowered to 18 per cent. Once this happens, Siam suggests a further reduction to 12 per cent for ICE flex-fuel and CNG two-wheelers to maintain the differential.

Bajaj Auto's CNG motorcycle has seen a strong response, with 38,172 units registered from its launch in July last year through December.

CNG car sales have also surged. In 2024, sales reached 715,000 units, with Maruti Suzuki India dominating the segment. CNG cars accounted for 17 per cent of total passenger car sales in the January-September period. Also, 348,885 CNG three-wheelers were sold in 2024.



Monthly natural gas trades shot up 129% in December: IGX

Increase in gas prices in international market and reduction in administered price mechanism (APM) gas allocation to city gas distributors (CGD) led to monthly gas volumes traded on the Indian Gas Exchange Limited (IGX) rising by 129 per cent sequentially to 5.7 million metric million British thermal units (mmBtu) in December, the company said on Tuesday. IGX is the only national-level gas exchange for physical delivery of natural gas. The Gas Index of India index for December was ₹1215 per mmBtu, higher by 10 per cent from November.

SUBHAYAN CHAKRABORTY



MRPL signs pact to leverage ISPRL's caverns

Our Bureau

Mangaluru

Mangalore Refinery and Petrochemicals Ltd (MRPL) has partnered with Indian Strategic Petroleum Reserves Ltd (ISPRL) to allow MRPL to leverage storage capacity in ISPRL's caverns. Mundkur Shyamprasad Kamath, MD, MRPL, said the agreement would enable MRPL to enhance its crude oil storage capacity, mitigating risks associated with the volatility of global crude oil markets.

He said leasing ISPRL's caverns eliminates the need for constructing and maintaining stand-alone storage facilities, significantly reducing costs. By opting for leased storage, MRPL can allocate capital to other critical areas of its operations, driving overall efficiency and growth.



The deal eliminates the need for constructing facilities, thereby reducing MRPL's costs. BLOOMBERG

MRPL, ISPRL in deal for crude storage

Mangalore Refinery and Petrochemicals Ltd (MRPL) has entered into a deal to store its crude oil in the caverns of the Indian Strategic Petroleum Reserves Ltd (ISPRL).

"This partnership enables MRPL to leverage storage capacity from ISPRL's caverns, marking a significant milestone for both the organizations," MRPL said in a statement on Tuesday.

The agreement was signed by B. Sudharshan, executive director (refinery) MRPL, and Atul Gupta, deputy chief executive officer, ISPRL.

MRPL is a subsidiary of state-run Oil and Natural Gas Corporation Ltd. The company said that leasing ISPRL's caverns eliminates the need for constructing and maintaining standalone storage facilities, thereby reducing costs.

RITURAJ BARUAH



Oil gains on demand, possible disruption

Houston: Oil prices gained on Tuesday, driven by concerns over tighter supply from Russia and Iran due to Western sanctions and expected higher Chinese demand. Brent crude futures advanced 78 cents to \$77.08 a barrel while US WTI crude was up 51 cents at \$74.07. REUTERS

Oil prices rise on concerns about supply disruptions



OIL PRICES REVERSED early declines on Tuesday, supported by fears of tighter Russian and Iranian supply in the face of escalating Western sanctions. Brent crude futures advanced 60 cents, or 0.79%, to \$76.90 a barrel by 1422 GMT while US West Texas Intermediate (WTI) crude was up 50 cents, or 0.68%, at \$74.06.

Petroleum product exports rise 3%

ARUNIMA BHARADWAJ
New Delhi, January 7

INDIA'S EXPORTS OF petroleum products in December increased by 3.1% to 1.37 million barrels per day against 1.33 million barrels per day in the corresponding period of 2023-24, according to data from energy cargo tracking firm Vortexa. The exports also increased by 4.5% from 1.31 million barrels per day in the previous month.

Africa emerged as the top destination for the country's exports in December, while supplies to the traditional importers — Asia and Europe — declined significantly.

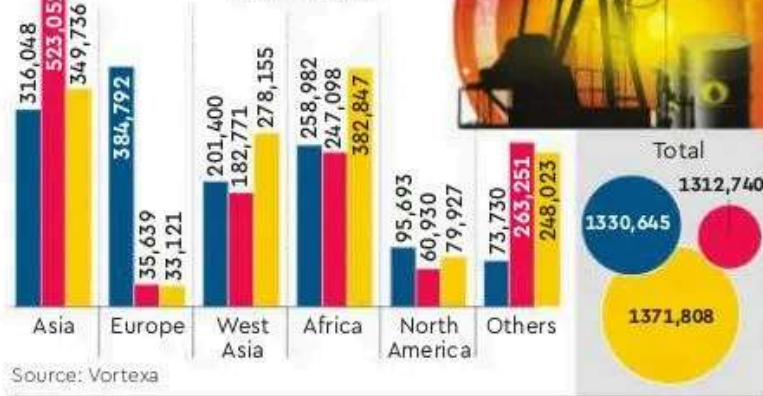
"As the diesel arbitrage from Asia to Europe remains closed, product exports to Europe are lacklustre in December," said Xavier Tang, market analyst at Vortexa.

India exported 349,736 barrels per day of petroleum products to Asia last month, down 33% from 523,052 barrels per day in November. Exports to Europe declined by 7% to 33,121 barrels per day, the lowest in over four years.

However, there has been an

AFRICA AVENUE

Exports of petroleum products
■ Dec 2023 ■ Nov 2024 ■ Dec 2024
(barrels per day)



Source: Vortexa

increase in product exports towards West Asia, likely due to increased refinery maintenance in the region, Tang said.

India primarily supplies petroleum products to countries in Europe and Asia. The country has emerged as a major fuel supplier to Europe in the past few months after European countries started buy-

ing Russian supplies post its invasion of Ukraine.

The exports to West Asia increased by 52% to 278,155 barrels per day in December compared to the previous month.

Union minister for petroleum and natural gas Hardeep Singh Puri on multiple events has said that there is no shortage of oil in the

market but if there are geopolitical tensions, it may increase the cost of freight for shippers.

The country exports a variety of goods via the Red Sea including petroleum products. However, the traffic diversion from the Red Sea and around the Cape of Good Hope owing to geopolitical tensions over the region has added 10 days to Asia-Europe journeys while also increasing fuel costs, the government had earlier said.

Meanwhile, the domestic consumption of petroleum products in April-November increased to 157.5 million tonne from 152.4 million tonne in the same period in FY24, according to data from the petroleum planning and analysis cell. The growth is majorly driven by a rise in demand for diesel, aviation turbine fuel, and liquefied petroleum gas.

The country's demand for petroleum products, including jet fuel, diesel and LPG, is likely to grow to 239 million tonne in FY25, as per estimates by the petroleum planning and analysis cell. The country's consumption of petroleum products stood at 233 million tonne last year.



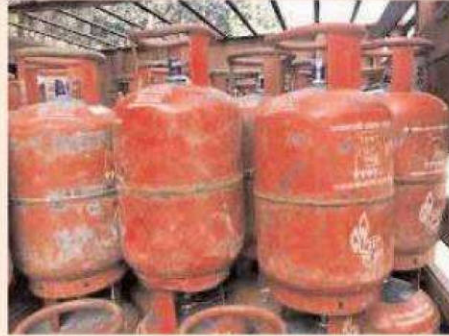
एलपीजी कनेक्शन की संख्या 10 साल में 32.83 करोड़ हुई

पेट्रोलियम एवं नेचुरल गैस मंत्रालय द्वारा दी गई जानकारी

नई दिल्ली, 7 जनवरी (एजेंसियां)। देश में घरेलू एलपीजी कनेक्शन की संख्या बीते 10 सालों में (1 नवंबर, 2024 तक) दोगुनी से अधिक बढ़कर 32.83 करोड़ हो गई है, जो कि 2014 में 14.52 करोड़ थी। यह जानकारी पेट्रोलियम एवं नेचुरल गैस मंत्रालय द्वारा मंगलवार को दी गई।

मंत्रालय द्वारा आधिकारिक बयान में कहा गया कि प्रधानमंत्री उज्वला योजना (पीएमयूवाई) के तहत गरीब परिवारों को सब्सिडी वाली कीमत पर रसोई गैस उपलब्ध कराने के लिए 10.33 करोड़ एलपीजी कनेक्शन जारी किए गए हैं। योजना की शुरुआत से लेकर अब तक पीएमयूवाई परिवारों को लगभग 222 करोड़ एलपीजी रिफिल दिए जा चुके हैं और प्रतिदिन लगभग 13 लाख रिफिल लिए जा रहे हैं। प्रधानमंत्री उज्वला योजना के लाभार्थियों को 300 रुपये प्रति सिलेंडर की सब्सिडी दी जा रही है।

बयान में कहा गया कि सरकार के प्रयासों



से उज्वला परिवारों द्वारा एलपीजी की खपत में वृद्धि हुई है। 14.2 किलोग्राम के घरेलू एलपीजी सिलेंडरों की प्रति व्यक्ति खपत 2019-20 में 3.01 से बढ़कर 2023-24 में 3.95 हो गई है। अक्टूबर 2024 तक प्रति व्यक्ति खपत बढ़कर 4.34 हो गई है।

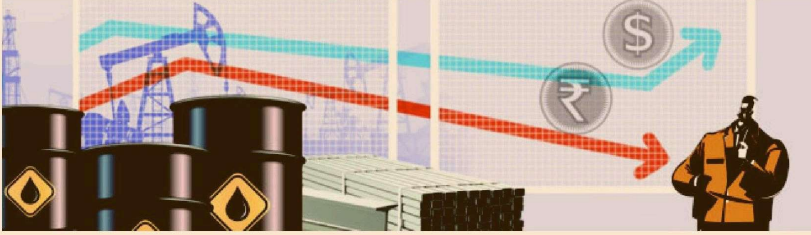
बयान में आगे कहा गया कि 2014 से अब तक एलपीजी वितरकों की संख्या 13,896 से बढ़कर 1 नवंबर 2024 तक 25,532 हो गई है, जिससे उपभोक्ताओं के लिए रसोई गैस की

- उज्वला योजना के तहत 10.33 करोड़ एलपीजी कनेक्शन जारी किए गए
- 2014 में 14.52 करोड़ थी बढ़कर 32.83 करोड़ हुई

उपलब्धता में वृद्धि हुई है। 90 प्रतिशत से अधिक नए वितरक ग्रामीण क्षेत्रों में सेवा प्रदान कर रहे हैं। इसके अलावा देश में पिछले 10 वर्षों में नेचुरल गैस की पाइपलाइन नेटवर्क में भी बड़ा विस्तार हुआ है। 2024 में इसकी लंबाई बढ़कर 24,945 किलोमीटर की हो गई है, जो कि 2014 में 15,340 किलोमीटर थी। इसके अलावा 10,805 किलोमीटर की नेचुरल गैस पाइपलाइन का निर्माण चल रहा है।

इन पाइपलाइनों के पूरा होने से राष्ट्रीय गैस ग्रिड पूरा हो जाएगी और इससे भारत में सभी प्रमुख मांग और आपूर्ति केंद्रों जुड़ जाएंगे और सभी क्षेत्रों में प्राकृतिक गैस की आसान उपलब्धता सुनिश्चित होगी।

अजय मोहंती



मुद्रा की कीमत में बदलाव और बाजार की भूमिका

अगर मुद्रा में बिना किसी हस्तक्षेप के निरंतर उतार-चढ़ाव होते रहने दिया जाए तो यह बेहतर होता है। यकीनन बाजार इस मामले में बेहतर काम करता है। बता रहे हैं अजय शाह

एक समय था जब सरकार पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों पर नियंत्रण रखती थी और उन कीमतों में नियमित रूप से बदलाव नहीं होता था। दुनिया भर में पेट्रोल की कीमतें बढ़ती थीं, लेकिन भारत में नहीं बढ़ती थीं। इससे अंतर बढ़ता, आर्थिक विसंगति बढ़ जाती और दबाव भी उत्पन्न हो जाता। उसके बाद एकाएक झटके से कीमत बहुत बढ़ जाती। कीमतों में इतना बड़ा इजाफा अर्थव्यवस्था के लिए सदमे की तरह होता। नीति बनाने वालों ने इन अनुभवों से सबक लिया कि कीमतों में बार-बार छोटा-छोटा बदलाव करना ज्यादा अच्छा होता है। वैश्विक बाजार में चल रही कीमतों के हिसाब से ही देश में भी कुछ दिन पेट्रोल के दाम बढ़ जाने चाहिए और कुछ दिन उनमें कमी आनी चाहिए। पेट्रोल की कीमत स्थिर नहीं होनी चाहिए।

यही बात विनियम दर पर भी लागू होती है। विनियम दर को कुछ समय तक थामे रखना संभव है। परंतु मुक्त बाजार में उसकी कीमत और सरकार द्वारा तय कीमत में

अंतर आने लगता है। इससे आर्थिक गड़बड़ी शुरू होती है और कुछ समय में नीति निर्माताओं को इसका पता चल जाता है। तब विनियम दर में एकाएक बड़ा बदलाव होता है, जो मुक्त बाजार की विनियम दर में रोज होने वाले बदलाव से ज्यादा उथल-पुथल पैदा कर देता है।

अब कंपनी की बात करते हैं। हर कंपनी को कीमतों में उतार-चढ़ाव झेलना पड़ता है। स्टील की कीमतों में उतार चढ़ाव आता है, प्राकृतिक गैस के दम घटते-बढ़ते हैं, लीथियम ऑयन बैटरी की कीमतों में उतार-चढ़ाव आता है, सीपीयू की कीमत गिरती-चढ़ती है और येन तथा रुपये की विनियम दर में बदलाव आता है (भले ही डॉलर और रुपये की कीमतों पर सरकार नियंत्रण रखे)। कारोबार का अर्थ यही है कि इस तरफ नजर रखी जाए और देखा जाए कि लगातार बदलती दुनिया में धन कैसे कमाया जा सकता है। कमजोर कंपनियां आसान रास्ता ढूँढती हैं। वे चाहती हैं कि सरकार उन्हें एक स्थिर माहौल दे जहाँ स्टील, सीमेंट, पेट्रोल, डॉलर-रुपये आदि की कीमतें एक जगह

टिकी रहें। कहा जाता है कि अगर सरकार यह सब करेगी तो कंपनियां उत्पादन और निर्यात करना सीखेंगी। भारतीय आर्थिक वृद्धि के नजरिये से ऐसी कमजोर कंपनियों की कोई तुक नहीं है। सक्षम कंपनियों के उभरने और बढ़ने से ही आर्थिक विकास होता है। क्या निर्यात आर्थिक सफलता की बूनियादी राह नहीं है? उत्पादन से जुड़े प्रोत्साहन (पीएलआई) हों या बनावटी विनियम दर, नीति निर्माता कुछ समय तक निर्यात में तेजी ला सकते हैं। मगर ऐसे छद्म निर्यात में असली बात भुला दी जाती है। निर्यात आखिरी मंजिल नहीं है। ऊँची उत्पादकता वाली सक्षम कंपनियां ही निर्यात में तेजी ला सकती हैं। निर्यात की ताकत वह पैमाना है, जिस पर हम कंपनियों की क्षमता नाप पाते हैं। जब कंपनियां निर्यात के लिए बिना किसी सहारे जुझती हैं तो वे उत्पादकता हासिल कर लेती हैं।

इस पेचीदा दुनिया में कोई कंपनी अपना प्रदर्शन बेहतर कैसे बनाए? उसके पास होड़ में आगे रहने के लिए भारी संसाधन होने चाहिए। कीमत के उतार-चढ़ाव से कमजोर

कंपनियां बाहर या बंद हो जाती हैं, जो समाज के लिए भी अच्छा है। ऊँची उत्पादकता वाली कंपनियां वे होती हैं, जो कीमतों में उतार-चढ़ाव को सहने और उससे निपटने के लिए जरूरी सांगठनिक क्षमता तैयार कर लेती हैं। मगर सांगठनिक क्षमता आनन-फानन में तैयार नहीं होती। एक लक्ष्य तय कर कई साल तक कोशिश करनी पड़ती है तब जाकर उच्च संस्थागत क्षमता तैयार होती है। इससे रहते हैं सरकार द्वारा कीमतों और आर्थिक विकास के बीच संबंध का पता चलता है। जब स्टील की कीमत सरकार तय करती है तब कंपनियां सरकारी कीमतों में उठापटक रोकने के लिए सांगठनिक क्षमता किस तरह तैयार की जाए। जिन कंपनियों को कीमतों के उतार-चढ़ाव से खुद ही बंद हो जाना चाहिए था वे भी किसी तरह बनी रहती हैं और उन संसाधनों पर कब्जा रखती हैं, जिन्हें रचनात्मक विनाश के कारण मुक्त हो जाना चाहिए था।

उच्च उत्पादकता वाली कंपनियों की कहानी का एक हिस्सा उनके कारोबारी मांडल और संगठनात्मक डिजाइन में होता है, जिनकी मदद से अच्छी कंपनियां कीमतों में उतार चढ़ाव से भी उबर जाती हैं। कहानी का दूसरा हिस्सा बाहर होता है - तरलता भरे और कुशल डेरिवेटिव्स बाजार के उभार में। बाजार अर्थव्यवस्था में कीमतें हर समय घटती-बढ़ती रहती हैं और कंपनियों डेरिवेटिव्स का इस्तेमाल कर अल्पावधि के लिए सुरक्षा हासिल करती हैं। इससे डेरिवेटिव्स उद्योग के इर्द-गिर्द वित्तीय तंत्र में तरलता तथा क्षमता तैयार होती है। जब कोई सरकार कीमतों में उतार-चढ़ाव नहीं होने देती (उससे भी बुरा, जब वह डेरिवेटिव्स ट्रेडिंग पर रोक लगा देती है) तो ये क्षमताएं खत्म हो जाती हैं।

इसलिए काफी समय तक विनियम दर स्थिर रखने और उसके बाद एकाएक बड़ी कमी या इजाफा होने देने से बुरा कुछ भी नहीं है। स्थिरता के लंबे दौर के कारण कंपनियां लापरवाह हो जाती हैं - वे विनियम दर से जुड़े ज्यादा जोखिम लेती हैं और जिस असली दुनिया में विनियम दर ऊपर-नीचे होती रहती है, उसके लायक सांगठनिक क्षमता तैयार नहीं कर पातीं। उसके बाद हमेशा एक ही कहानी होती है। कीमतों पर और नियंत्रण रखना सरकार के वश में नहीं

रह जाता, जिससे कीमतों में एकाएक बड़ा बदलाव होता है। कंपनियों में, अच्छी कंपनियों में भी कीमत के उतार-चढ़ाव का सामना करने की ताकत नहीं होती और उन्हें नुकसान होता है।

डेरिवेटिव्स बाजार छोटे होते हैं। वहां सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) जितने बड़े आंकड़े नहीं होते और वे बहुत बड़े पैमाने पर सुरक्षा भी मुहैया नहीं करा पाते। पानी बढ़ने लगे तो आपको बाढ़ से बचाव का बीमा नहीं मिल पाता। सक्षम बीमा उद्योग तैयार होने में दशकों लग जाते हैं। राजनीतिक अर्थव्यवस्था में कंपनियों सरकार को कीमतों में उठापटक रोकने के लिए मनाती हैं, जो सार्वजनिक नीति की तस्वीर का सबसे खराब पहलू होता है।

इससे पता चलता है कि कीमतों और खास तौर पर विनियम दर पर सरकार का नियंत्रण आर्थिक वृद्धि के सफर को कैसे बेपटरी कर देता है। बाजार को उसके काम से रोककर राजनीतिक उद्देश्य में सफल होना वास्तव में संकटग्रस्त कंपनियों की मदद करना हमेशा लुभावना होता है। कंपनियों के भीतर काम को अमल में लाने में आने वाली समस्याओं पर जोर देने वाले व्यावहारिक लोग अक्सर ऐसे विचारों का समर्थन करने लगते हैं, जो भारतीय कंपनियों की रणनीतिक स्तर पर नुकसान पहुंचाते हैं।

भारत की यात्रा में मील का एक अहम पत्थर तब आया, जब भारतीय रिजर्व बैंक अंग्रेजों का बनाया 'अस्थायी उपाय' नहीं रह गया बल्कि उससे आगे बढ़कर उसने मुद्रास्फीति को 4 फीसदी पर लाने की जिम्मेदारी अपने कंधे पर ली। नीतिगत विमर्श में अब यह बात अच्छी तरह समझी जाती है कि भारत की वृद्धि यात्रा में रिजर्व बैंक जो सबसे बड़ा योगदान कर सकता है, वह है मुद्रास्फीति को भरोसेमंद तरीके से कम और स्थिर रखना, मुद्रास्फीति के संकट की आशंका ही खत्म कर देना। कई बार यह असांभव त्रयी ऐसे प्रलोभन देती है, जहां विनियम दर और मुद्रास्फीति के उद्देश्य एक साथ लाए जा सकते हैं। नीति निर्माताओं को इस प्रलोभन से बचना चाहिए क्योंकि यह मुद्रा पर नियंत्रण का दौर शुरू हो जाता है, जो आर्थिक वृद्धि को नुकसान पहुंचाता है।

(लेखक एक्सकेडीआर फोरम में शोधकर्ता हैं)

विस्तार • पेट्रोकेमिकल सेक्टर में रिलायंस से स्पर्धा रिफाइनरी में उतरा अदाणी ग्रुप, थाईलैंड की कंपनी से साझेदारी

बिजनेस संवाददाता | मुंबई

अदाणी ग्रुप रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल बिजनेस में उतर जा रहा है। ग्रुप की सब्सिडियरी अदाणी पेट्रोकेमिकल्स ने थाईलैंड की कंपनी इंडोरामा रिसोर्सेज के साथ जॉइंट वेंचर बनाया है। इसमें दोनों की आधी-आधी हिस्सेदारी होगी। इसका नाम वेलोर पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (वीपीएल) है। वीपीएल का मुख्य काम रिफाइनरी, पेट्रोकेमिकल और केमिकल बिजनेस स्थापित करना है। इस सेक्टर में इसकी सीधी प्रतिस्पर्धा रिलायंस इंडस्ट्रीज से होगी।

अदाणी ग्रुप ने अदाणी पेट्रोकेमिकल्स की स्थापना रिफाइनरी, पेट्रोकेमिकल कॉम्प्लेक्स, स्पेशियलिटी केमिकल यूनिट्स और हाइड्रोजन प्लांट्स विकसित करने के लिए की है। वहीं ग्लोबल कंपनी

इंडोरामा उर्वरक, पॉलिमर, फाइबर, यार्न और मेडिकल ग्लव्स बनाती है। इसके साथ जॉइंट वेंचर की घोषणा के बाद बीएसई पर मंगलवार को अदाणी एंटरप्राइजेज के शेयर 2.22% तेजी के साथ 2,528 रुपए तक पहुंच गए। अंत में 2% की बढ़त के साथ 2,524 रुपए पर बंद हुए। अदाणी ग्रुप के चेयरमैन गौतम अदाणी ने 2022 में कहा था कि उनका समूह गुजरात में एक पेट्रोकेमिकल कॉम्प्लेक्स में 400 करोड़ डॉलर (करीब 34,292 करोड़ रुपए) निवेश करना चाहता है। अदाणी पेट्रोकेमिकल्स गुजरात के मुंद्रा में एक पेट्रोकेमिकल क्लस्टर विकसित कर रही है। इसमें पीवीसी प्लांट भी शामिल है। ये प्लांट देश के सबसे बड़े पीवीसी मैन्युफैक्चरिंग प्लांट के रूप में उभर सकता है। इसकी कुल लागत करीब 35 हजार करोड़ रुपए आंकी गई है।

सीएनजी दोपहिया पर घटेगा जीएसटी!

दोपहिया वाहनों के लिए विभिन्न देशों में जीएसटी दरें

देश	दोपहिया जीएसटी (%)
भारत	28*
ब्राजील	9.25
मेक्सिको	16
इंडोनेशिया	11
थाईलैंड	7
मलेशिया	10
फिलिपींस	12
वियतनाम	10



*(350 सीसी से अधिक की गाड़ियों पर 3 फीसदी उपकर)
 स्रोत: भारतीय वाहन विनिर्माताओं का संगठन (सायम)

सुरजीत दात गुप्ता
नई दिल्ली, 7 जनवरी

सीएनजी से चलने वाले दोपहिया वाहनों पर वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) कम हो सकता है। वाहन कंपनियों के संगठन सायम ने इन पर लगने वाला जीएसटी 28 फीसदी से घटाकर 18 फीसदी करने और बाद में उसे 12 फीसदी कर देने का अनुरोध किया था। भारी उद्योग मंत्रालय ने इस अनुरोध समर्थन किया है।

इस कदम से सबसे ज्यादा फायदा बजाज ऑटो को मिल सकता है, जिसकी सीएनजी से चलने वाली मोटरसाइकल पहले ही बाजार में आ चुकी है। अब टीवीएस मोटर्स समेत कुछ अन्य कंपनियां भी इस मैदान में उतरने की योजना बना रही हैं।

पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय सीएनजी से चलने वाली यात्री कारों पर भी जीएसटी कम करने की मांग कर रहा है। उसने दोपहिया पर जीएसटी घटाने के प्रस्ताव का भी स्वागत किया है। मगर भारी उद्योग मंत्रालय ने कारों पर जीएसटी कम करने के पेट्रोलियम मंत्रालय अनुरोध पर चुप्पी साधी है। सायम को भेजे अपने पत्र में उसने साफ लिखा है कि स्पष्ट किया वह केवल दोपहिया वाहनों पर जीएसटी घटाने के पक्ष में है।

जानकारों का कहना है कि सीएनजी दोपहिया पर जीएसटी घटाना सरकार के लिए चुनौती भरा हो सकता है। सभी वाहन श्रेणियों के लिए एक समान अवसर मुहैया कराने की खातिर उसे सीएनजी से चलने वाली यात्री कार, तिपहिया, बसों

और ट्रकों को भी जीएसटी में रियायत देनी पड़ सकती है। सरकार इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए जीएसटी पहले ही कम कर चुकी है और उसमें हर तरह के वाहन पर जीएसटी की दर 5 फीसदी ही है। सीएनजी से चलने वाली गाड़ियों पर फिलहाल 28 फीसदी जीएसटी वसूला जाता है, जिसमें रियायत देने पर सरकार को वाहन क्षेत्र से मिलने वाले राजस्व पर असर पड़ेगा।

इस साल 1 जनवरी को वित्त मंत्रालय के राजस्व सचिव को भेजे पत्र में भारी उद्योग मंत्रालय ने लिखा है कि दूसरे प्रमुख मंत्रालय भी इस प्रस्ताव के पक्ष में हैं। इनमें भूतल परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय शामिल हैं। भारी उद्योग मंत्रालय ने लिखा है कि इस मामले पर ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई) और अन्य मंत्रालयों के साथ विमर्श के बाद वह सीएनजी दोपहिया वाहनों पर जीएसटी दरें कम करने की सिफारिश करता है।

पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने कहा कि वह दोपहिया के अलावा सीएनजी से चलने वाली कारों पर भी जीएसटी दरें कम करने का आग्रह कर रहा है। अपने पत्र में मंत्रालय ने प्रस्ताव का समर्थन करते हुए लिखा है कि सीएनजी दोपहिया पर जीएसटी कम होने से उनकी बिक्री बढ़ेगी, देश भर में उनकी पैठ बढ़ेगी और कार्बन उत्सर्जन कम करने के भारत के लक्ष्य को भी बल मिलेगा।

डिमांड • भारी उद्योग मंत्रालय ने किया सिआम की मांग का समर्थन

सीएनजी दोपहिया: टैक्स 10% घटाने की मांग

सुरजीत दास गुप्ता | नई दिल्ली

भारी उद्योग मंत्रालय ने सीएनजी दोपहिया पर जीएसटी घटाने की सिआम की मांग का समर्थन किया है। ऑटो उद्योग के संगठन सिआम ने सीएनजी से चलने वाले दोपहिया पर जीएसटी को मौजूदा 28% से घटाकर 18% करने और फिर चरणबद्ध तरीके से 12% करने की मांग की है। यदि ऐसा होता है तो इसका सबसे ज्यादा बजाज ऑटो

को फायदा मिलेगा जो पहले बाजार में पहले ही सीएनजी मोटरसाइकिल उतार चुकी है। वहीं टीवीएस जैसी अन्य कंपनियां भी इस सेगमेंट में उतरने का मन बना रही हैं।

सीएनजी कारों पर भी घटे जीएसटी: पेट्रोलियम मंत्रालय
पेट्रोलियम-प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने सीएनजी कारों पर भी जीएसटी में कटौती की मांग की है। साथ ही सीएनजी दोपहिया पर जीएसटी में कटौती की मांग का समर्थन किया है।

चरणबद्ध तरीके से घटाई जानी चाहिए जीएसटी दर

सिआम ने कहा है जब तक सभी दोपहिया पर जीएसटी 28% है, फ्लेक्सि फ्यूल्स व सीएनजी दोपहिया पर जीएसटी 18% तक घटना चाहिए। जब सभी दोपहिया पर जीएसटी 18% हो जाए तब फ्लेक्सि फ्यूल्स और सीएनजी दोपहिया पर इसे और घटाकर 12% करना चाहिए।