



How Green is My Truck? Asks India Inc

FOSSIL FIX Big corporates plug into electric trucks as rising diesel and logistics expenses drive a rethink | **TIME IS NOW** EV registrations up 4x this year amid a focus on sustainability and growing confidence in technology

Lijee Philip

Mumbai: India's biggest industrial companies are accelerating investments in electric trucks as volatile diesel prices, rising logistics costs, and sustainability commitments reshape freight economics, fuelling a surge in adoption of eco-friendly vehicles across sectors.

Companies such as UltraTech Cement, Vedanta, and JSW are expanding their electric mobility footprint in logistics operations. Manufacturers, on their part, are reporting a rush of enquiries from large corporates looking to reduce reliance on conventional fuels and improve operating efficiency.

The momentum is starting to reflect in industry sales, with electric truck registrations nearly quadrupling in the first five months of 2026. This also signals growing customer acceptance and increased commercial deployment across logistics, ports, cement, mining, and quick-commerce operations.

Among the early movers is UltraTech Cement, which has deployed electric trucks for bulk logistics operations, ranking among the country's largest interstate EV truck deployments in the industrial freight segment. The company plans

to progressively replace conventional diesel-powered vehicles in its logistics network. Vedanta, too, is pushing fleet electrification. "We have also transitioned approximately 14% of our light motor vehicle fleet to electric mobility, with over 200 electric vehicles deployed," said a company spokesperson.

The shift is extending beyond fleet adoption. The JSW Group is making a strategic foray into sustainable commercial mobility through JSW Greentech, which will design and manufacture next-generation electric commercial vehicles, underscoring growing confidence in the long-term potential of the segment.

Truck makers say corporate interest has risen sharply over the past year. Ashok Leyland is seeing a sharp increase in enquiries and pilot projects, driven by sustainability commitments, evolving regulations, and increasing awareness of the long-term economic benefits of electrification.

A Clean Move

ELECTRIC TRUCK REGISTRATIONS



Source: Vahan Portal

EV SHIFT EXTENDING BEYOND FLEET ADOPTION

Triggers for interest: Sustainability commitments, evolving regulations, awareness of economic benefits of electrification

Areas seeing strongest adoption: Cement, steel, minerals, e-commerce, FMCG distribution, and port operations

FUTURE FORWARD: Improving battery tech, charging infra hold key

The company is witnessing strong interest from multinationals, large fleet operators, e-commerce and logistics firms, FMCG distributors, municipal institutions and customers operating in ports and industrial hubs. These sectors are emerging as the earliest adopters since they operate on dedicated routes and centralised networks that simplify charging and vehicle deployment.

Cement, steel, minerals, FMCG distribution, e-commerce and port operations are seeing the strongest adoption of electric trucks. "These applications are particularly promi-

sing as vehicles operate within defined ecosystems where charging can be planned efficiently," said Sanjeev Kumar, president, MHCV at Ashok Leyland. Blue Energy Motors is undergoing a similar trend. The company said enquiries for its e-trucks have risen nearly threefold in the last four to five months, with a major share coming from large corporates and fleet operators.

"Businesses today are increasingly focused on building resilience against fuel price volatility and supply-chain uncertainties, and this is emerging as a key driver accelerating interest in electric trucks,"

said Anirudh Bhuwarka, founder and managing director at Blue Energy Motors. Industry executives expect the pace of adoption to accelerate over the next few years as battery technology improves and charging infrastructure expands. "Over the next two to three years, we expect substantial progress across the EV ecosystem," said Kumar. "Battery technology is likely to deliver higher energy density and improved durability."

Improvements in energy efficiency and faster charging capabilities are expected to extend vehicle range and productivity, while expanding charging infrastructure across logistics corridors, industrial zones, and urban centres will improve operational convenience for fleet operators. The economics, however, remain central to the transition. As battery costs decline and vehicle utilisation improves, total ownership costs are expected to become increasingly attractive.

Industry stakeholders said innovative ownership models such as battery-as-a-service (BaaS) and battery swapping, along with easier financing, dedicated EV freight corridors and continued policy support, will be critical in accelerating large-scale adoption of electric trucks across India's freight ecosystem.



DATANOMICS

The collapse and return of Venezuela oil trade with India

SHIKHA CHATURVEDI

Prime Minister Narendra Modi's recent meeting with Venezuela's acting President Delcy Rodriguez has once again brought that country back into India's energy conversation. This was especially true after Venezuela emerged as India's fifth-largest crude oil supplier till May 28 in FY27 amid rising purchase of discounted heavy crude, according to energy tracker Kpler. This development is less a new partnership and more the return of an old one that dramatically collapsed over the last decade. Venezuela's dominance steadily weakened after 2016-17, and collapsed after 2020-21, as sanctions, political instability, and shipping disruptions hit



Venezuelan oil exports. The contrast with India's exports is equally stark. India's exports to Venezuela have remained relatively modest throughout the decade, mostly ranging between \$100 million and \$500 million annually, a fraction of the import bill even during the years when crude trade nearly disappeared. Data reveals how dependent India-Venezuela trade has been on crude oil flows, with the rise, collapse, and recent return of Venezuelan oil.

Declining trend

Imports from Venezuela (in \$ mn)

Year	All commodities	Share in India's total imports (%)
2013-14	13,947.80	3.11
2014-15	11,706.60	2.62
2015-16	5,675.30	1.49
2016-17	5,509.70	1.43
2017-18	5,864.50	1.26
2018-19	7,269.90	1.41
2019-20	6,060.30	1.28
2020-21	713.6	0.18
2021-22	89.8	0.01
2022-23	254.4	0.04
2023-24	1,001.90	0.15
2024-25	1,646.70	0.23
2025-26	459.8	0.06

Sources: CMIE, BS calculations

Exports from India small & largely stable

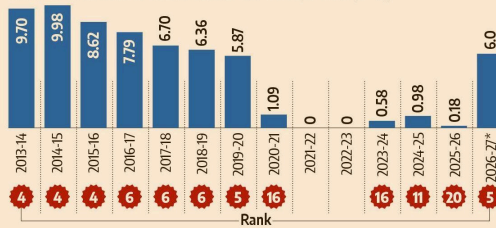
Exports to Venezuela (in \$ mn)

Year	All commodities	Share in India's total exports (%)
2013-14	197.6	0.06
2014-15	258.4	0.08
2015-16	130.1	0.05
2016-17	62	0.02
2017-18	79.2	0.03
2018-19	165.1	0.05
2019-20	344.2	0.11
2020-21	555.9	0.19
2021-22	333.3	0.08
2022-23	177.1	0.04
2023-24	175.3	0.04
2024-25	217.1	0.05
2025-26	209.7	0.05

Sources: CMIE, BS calculations

Rise, fall, rise

Share of Venezuela in India's total crude oil import bill (in %)



*Until May 28

Sources: CMIE, Kpler



Fossil fuel imports: India's silent villain; bioenergy delivers independence



■ PANKAJ MOHINDROO

INDIA'S RISE AS a global economic powerhouse is celebrated for its growth and ambition, yet a silent structural weakness quietly undermines our sovereignty: crippling dependence on imported fossil fuels.

India's fossil fuel imports represent a massive macroeconomic drain, funneling national wealth straight into foreign coffers. In FY24-25, Crude Oil, LPG and LNG import value exceeds 165 billion dollars; crude oil imports of 244 million tonnes costed over 137 billion dollars at 88% dependence, while LPG imports of 20.67 million tonnes added 13 billion dollars, further LNG imports got billed at 15 billion dollars, acting as a recurring haemorrhage that weakens forex reserves, pressures the rupee, inflates household and industrial costs, and starves fiscal space.

Every external geopolitical tremor trigger convulsion, temporary fixes, then reset waiting for next shock. This dependence mocks Atmanirbhar Bharat. The ultimate paradox? India is not starved of energy resources it is simply squandering the vast domestic wealth lying untapped at its disposal.

Biomass-based energy

India generates more than 750 million metric tonnes of agricultural biomass annually, with a surplus exceeding 230 million metric tonnes readily available for energy use. At a conservative 14 megajoules per kilogram average calorific value, these surplus harbours 3.22 exajoules, equivalent to nearly 77 million tonnes of oil, or 31% of India's annual crude oil imports in energy terms. Harnessing it can slash import dependence, save tens of billions in foreign exchange, eliminate stubble burning, and generate large-scale rural employment in the biomass fuel sector.

The difference lies in the origin of supply. Crude oil, LPG, and LNG are predominantly imported from countries such as Saudi Arabia, Qatar, and the UAE, with supply chains exposed to geopolitical risks. In contrast, com-

IN NUMBERS

Fuel Type	Net CO ₂ Emissions (kg CO ₂ /kWh)	₹/kWh
Electricity (Grid)	0.71	₹6 - ₹9
LPG / PNG / CNG	0.20 - 0.25	₹4 - ₹6
Compressed Biogas (CBG)	0.01 - 0.05	₹3 - ₹5
1G Ethanol (Sugarcane)	0.04 - 0.08	₹6 - ₹8
2G Ethanol (Paddy Straw)	0.02 - 0.04	₹2 - ₹3
Non-torrefied Pellets	0.01 - 0.03	₹2 - ₹3
Torrefied Pellets	0.02 - 0.04	₹2 - ₹3

pressed biogas, ethanol, and biomass pellets are derived from agricultural residue generated perennially within India's farms. This makes bioenergy inherently domestic, stable, and insulated from global volatility, ensuring a predictable and secure energy supply once scaled.

Bioenergy revolution

India has viable, technologically mature and commercially deployable substitutes for major fossil fuels. Biodiesel from used cooking oil and non-edible oil seeds displaces diesel, while ethanol blending has achieved E20 with second-generation ethanol from residue gaining traction, requiring policy boost for flex-fuel vehicles like Brazil's model. Compressed biogas replaces LPG and natural gas with high methane purity and biofertiliser byproduct. Biomass pellets counter coal via co-firing in industrial boilers and thermal power plants.

Despite this progress, current strategy barely packs a punch. For instance, as on date, under the SATAT initiative, more than 1,000 projects have received approvals, but only about 100 compressed biogas plants are operational, far short of the target of 5,000 plants with an annual production capacity of 15 million metric tonnes by 2023-24. This gap highlights that the constraint is not technology, but lack of assured market offtake.

Biomass pellets

Among all biomass-based solutions, biomass pellets stand out as the most immediate and cost-effective opportunity. Produced from agricultural residue, these pellets can directly replace LPG and other fossil fuels in commercial cooking and several small

industrial heating applications. Their advantage becomes clear when comparing cost and emissions across fuels.

Biomass pellets clearly emerge as the most affordable option, delivering heat at just 2 to 3 rupees per kilowatt hour around 60% cost savings over LPG, PNG or CNG while maintaining among the lowest net emissions across all fuel types. Ease of storage, logistics and distribution of pellets provide a ready package for market expansion and scale-up in comparison to higher logistics and infrastructure requirements to procure from the CBG and Ethanol plants built at distributed decentralised locations across the nation.

This combination of low cost, low emissions, and domestic availability makes positions them as a highly practical and scalable replacement for fossil fuels especially across industrial and commercial segments.

Energy reckoning

Incrementalism will not break the fossil trap. India needs a decisive national strategy: enforce greater binding mandates for biomass pellets, CBG and ethanol, fast-track approvals, guarantee off take and unleash capital incentives for mass industrial and commercial adoption. Without this coordinated push, vulnerability and forex hemorrhage will continue.

It is time our revered Anna-dada rises as Urjadata. The farms that feed us must now fuel us. The only missing ingredient is resolve. Will policymakers seize this crisis boldly today or wait for the next shock to force their hand and bleed the economy further?

(The author is President, Centre of Sustainability for Pure Earth)



Crude oil falls as Trump halts Iran strike plans

PIONEER NEWS SERVICE

■ New Delhi

Crude oil prices retreated by Rs 140 to Rs 8,204 per barrel in futures trade on Friday, tracking weak global benchmarks after US President Donald Trump halted planned military strikes on Iran's oil infrastructure.

On the Multi Commodity Exchange (MCX), crude for June delivery declined by ₹140, or 1.68 per cent, to ₹8,204 per barrel in a business turnover of 12,005 lots.

Similarly, the July contract weakened by ₹137, or 1.66 per cent, to ₹8,103 per barrel in



4,711 lots. The decline mirrored moves in global markets, where Brent oil futures for August delivery slipped \$2.14, or 2.37 per cent, to \$88.24 per barrel and West Texas Intermediate (WTI) for

the July contract dipped 2.18 per cent to \$85.80 per barrel.

"Brent slipped below USD 89 and WTI below USD 86 per barrel after US President Donald Trump paused planned strikes on Iran, citing progress towards a peace accord backed by Saudi Arabia, the UAE, Qatar and Turkey," brokerage firm Kotak Neo said.

The comments made by the American President eased fears of an immediate escalation that could threaten energy supplies from the Gulf region. The optimism, however, was tempered by Tehran's response. Iranian

officials said no agreement had been approved, leaving investors to grapple with the possibility that negotiations could still unravel.

Meanwhile, the latest monthly report of the Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) showed crude production by the Declaration of Cooperation (DoC) countries declined by 1,90,000 barrels per day (bpd) to 33.13 million bpd in May.

The group also maintained that China, India and developing Asian economies would remain the primary engines of global demand growth.



MOVE TARGETTED AT INDUSTRIAL, COMMERCIAL CONSUMERS

Govt restricts bulk fuel buying at retail outlets

● Daily diesel sales capped at 200 litres per vehicle

SAURAV ANAND
New Delhi, June 12

THE GOVERNMENT HAS barred industrial, commercial and institutional fuel consumers from purchasing petrol and diesel at retail stations and capped daily diesel sales to 200 litres per vehicle amid disruptions to global supply chains from the war in West Asia, pressure on fuel availability, and a sharp rise in retail fuel purchases across the country.

The restrictions, imposed through the Petrol (Motor Spirit) and Diesel (High Speed Diesel) (Temporary Regulation of Supply through Retail Outlets) Order, 2026, will initially remain in force for 90 days. The move was necessitated by rising fuel demand, elevated crude oil prices and widening under-recoveries incurred by state-run oil marketing companies.

The petroleum ministry said in a notification that the "current prevailing geopolitical situation affecting certain regions of the world has adversely affecting international petroleum supply chains, shipping logistics and availability of petroleum products necessitates prudent management and conservation of available supplies and raises the need to deal with such unpredictable situations in a formal manner."

The government said it had observed "abnormal increases in sales of Motor Spirit (MS) and

CURBING ACCESS

■ Industrial, commercial users have shifted bulk fuel purchases to retail pumps because of the widening gap between retail and bulk fuel prices

■ In Delhi, retail diesel is priced at ₹95.20 per litre, while bulk diesel costs ₹134.50 per litre, creating a difference of nearly ₹40 per litre

■ Industrial and commercial customers shifting to retail stations was resulting in diversion of supplies intended for retail consumers



■ Nearly 20% of India's 784 districts witnessed unusually high growth in petrol and diesel demand

■ 327 districts saw over 10% growth in diesel sales via PSU retail outlets, while 80 districts registered growth exceeding 30%

High Speed Diesel (HSD) through Retail Outlets in certain parts of the country" driven by industrial, commercial and institutional consumers shifting from bulk procurement to retail pumps because of the widening gap between retail and bulk fuel prices. According to the notification, the shift was "resulting in diversion of supplies intended for retail consumers and creating the potential for localised shortages and disruption of essential services to common man."

Meanwhile, oil marketing companies witnessed a 58% decline in HSD sales in May due to higher prices. The current situation reflects "uneven extraordinary demand growth in some retail outlets due to shifting of bulk diesel volume to PSU Oil Marketing Retail Outlets", the ministry added.

According to the order, "Institutional & Director Industrial & Commercial customers shall not procure or cause to be procured MS and/or HSD from

Retail Outlets and shall only source their MS/HSD requirements from their own consumer pumps."

The government also directed that retail dealers shall dispense diesel "only in a vehicle tank, or PESO-approved containers, and not exceeding 200 litres in a day to a customer/vehicle and this HSD cannot be resold."

The diesel cap could impact segments of the transport sector. Multi-axle trucks and tractor-trailers used for interstate logistics typically carry fuel tanks ranging from 365 litres to 600 litres, while intercity and sleeper buses generally have capacities of 350-600 litres, substantially above the newly prescribed daily purchase limit.

The order comes after the country witnessed a sharp rise in fuel sales. According to the oil ministry, nearly 20% of India's roughly 784 districts have witnessed unusually high growth in petrol and diesel demand, driven partly by agricultural activ-

ity and partly by industrial consumers crowding retail outlets for cheaper diesel supplies.

"This graduated price support is intended to protect retail consumers and ensure affordability of fuel for households, farmers and other end-users. This support is not meant for industrial and bulk supplies, where pricing continues to track international market prices, resulting in retail diesel being around ₹40 per litre cheaper than bulk diesel," it said.

In Delhi, retail diesel is priced at ₹95.20 per litre, while bulk diesel costs ₹134.50 per litre, creating a difference of nearly ₹40 per litre.

The ministry said the measures were aimed at large consumers seeking to take advantage of the price arbitrage between retail and bulk diesel.

The government maintained that the order is a temporary measure and "not a rationing measure", adding that there is no shortage of petrol or diesel in the country.



पेट्रोल-डीजल की थोक खरीद पर रोक

औद्योगिक, व्यावसायिक ग्राहकों को पेट्रोल पंप से नहीं मिलेगा तेल, डीजल की 200 लीटर सीमा तय

पंजाब केसरी/नई दिल्ली

सरकार ने वैश्विक आपूर्ति में बाधा के बीच स्थानीय स्तर पर कमी रोकने के लिए एक वाहन को प्रतिदिन अधिकतम 200 लीटर डीजल देने की सीमा तय कर दी है। साथ ही औद्योगिक, वाणिज्यिक और संस्थागत उपभोक्ताओं के पेट्रोल पंप से पेट्रोल-डीजल खरीदने पर रोक लगा दी है। आधिकारिक आदेश में यह जानकारी दी गई। खुदरा विक्री केंद्र डीजल केवल वाहन के टैंक में या पईएसओ-स्वीकृत कंटेनर में ही बेच सकते हैं और प्रति ग्राहक या वाहन प्रतिदिन 200 लीटर से अधिक विक्री नहीं कर सकते।

साथ ही, औद्योगिक, वाणिज्यिक और संस्थागत उपभोक्ताओं को अब खुदरा विक्री केंद्रों से पेट्रोल या डीजल खरीदने की अनुमति नहीं होगी। उन्हें अपनी आवश्यकता के लिए ईंधन उनके लिए निर्धारित अपने उपभोक्ता पंप

से ही लेना होगा। यह प्रतिबंध अधिकतम 90 दिन तक लागू रहेगा जिसे कुछ क्षेत्रों में विशेष रूप से डीजल की असामान्य मांग में वृद्धि के बाद लगाया गया है। थोक उपभोक्ताओं ने मूल्य अंतर के कारण पेट्रोल पंपों से ईंधन खरीदना शुरू कर दिया था। दिल्ली में जहां पेट्रोल पंप पर डीजल की कीमत 95.20 रुपये प्रति लीटर है, वहीं थोक विक्री के लिए यह 134.50 रुपये प्रति लीटर है। यह अंतर इसलिए उत्पन्न हुआ क्योंकि सरकारी तेल कंपनियों ने खुदरा उपभोक्ताओं को पश्चिम एशिया संकट के बाद अंतरराष्ट्रीय कीमतों में उछाल से बचाने के लिए खुदरा कीमतों को नियंत्रित रखा है। वहीं दूरसंचार टावर और बिजली उत्पादन जैसे कार्यों के लिए डीजल इस्तेमाल करने वाले औद्योगिक उपभोक्ताओं से बाजार दर वसूली जाती है जबकि खुदरा पंप दरें लागत से काफी कम हैं। परिवहन एवं लॉजिस्टिक व्यवसाय से जुड़ी



कंपनियों और राज्य सड़क परिवहन बसें जैसे वाणिज्यिक उपभोक्ता भी अपनी जरूरतों के लिए पेट्रोल पंप से ईंधन ले रहे थे जिससे कुछ क्षेत्रों में मांग में असामान्य वृद्धि हुई। कीमतों के इस अंतर के कारण विक्री तरीके में भी बदलाव हुआ और विक्री का एक हिस्सा निजी क्षेत्र के विक्री केंद्रों से हटकर सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों के पेट्रोल पंपों की ओर चला गया। मई में सरकारी तेल कंपनियों आईओसी, बीपीसीएल और एचपीसीएल की पेट्रोल विक्री

में 4.8 प्रतिशत और डीजल विक्री में 6.4 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने 11 जून को 'मोटर स्पिरिट एंड हाई स्पीड डीजल' (खुदरा विक्री केंद्र के माध्यम से आपूर्ति का अस्थायी विनियमन) आदेश, 2026 जारी किया। इसके तहत थोक खरीद पर 90 दिन तक रोक लगाने का प्रावधान किया गया है। सरकार ने कहा कि यह कदम 'वर्तमान वैश्विक स्थिति' के कारण उठाया गया है, जिसने अंतरराष्ट्रीय आपूर्ति श्रृंखला,

क्या है नियम?

फैक्ट्रियां, उद्योग, व्यावसायिक संस्थाएं और बड़े ग्राहक अब आम पेट्रोल पंपों (रिटेल आउटलेट्स) से पेट्रोल या डीजल नहीं खरीद सकते। कोई भी ग्राहक या वाहन एक दिन में अधिकतम 200 लीटर ही डीजल खरीद सकता है। पेट्रोल पंप से खरीदे गए इस डीजल को कोई भी व्यक्ति आगे मूनाफे के लिए दोबारा नहीं बेच सकता। यदि कोई भी व्यक्ति, पेट्रोल पंप डीलर या संस्था इन नियमों का उल्लंघन करती है, तो उसके खिलाफ 'आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955' तहत कानूनी कार्रवाई की जाएगी। नियमों का पालन करवाने के लिए सरकार द्वारा अधिकृत अधिकारी, डीएसपी रैक या उससे ऊपर के पुलिस अधिकारी, और तेल कंपनी के सेल्स ऑफिसर रैक या उससे बड़े अधिकारियों के पास पेट्रोल पंपों की तलाशी लेने और गड़बड़ी पाए जाने पर सामान जब्त करने का पूरा अधिकार होगा।

शिपिंग लॉजिस्टिक और पेट्रोलियम उत्पादों की उपलब्धता को प्रभावित किया है। अधिसूचना के अनुसार, 'वर्तमान स्थिति में यह देखा गया है कि देश के कुछ हिस्सों में मोटर स्पिरिट (पेट्रोल) और हाई स्पीड डीजल (डीजल) की खुदरा विक्री में असामान्य वृद्धि हो रही है, जिसका मुख्य कारण यह है कि औद्योगिक,

वाणिज्यिक एवं संस्थागत उपभोक्ता कीमत के अंतर के चलते थोक विक्री की जगह खुदरा विक्री केंद्रों से ईंधन ले रहे हैं।' नए नियमों के अनुसार, संस्थागत एवं औद्योगिक उपभोक्ताओं को अब पेट्रोल पंपों से ईंधन खरीदने की अनुमति नहीं होगी और उन्हें अपने उपभोक्ता पंपों से आपूर्ति लेनी होगी।



शांति की उम्मीद में विश्लेषकों ने तेल की कीमतों का अनुमान घटाया

पुनीत वाधवा
नई दिल्ली, 12 जून

अमेरिका और ईरान के बीच शांति समझौते की उम्मीदों के कारण शुक्रवार को कच्चे तेल की कीमतें लगभग 4 प्रतिशत गिरकर 87 डॉलर प्रति बैरल के आसपास आ गईं। जानकारों का मानना है कि अगर यह समझौता हो जाता है तो कच्चे तेल की कीमतें और नीचे आ सकती हैं। उदाहरण के लिए फिच रेटिंग्स ने 2026 के लिए औसतन 87 डॉलर प्रति बैरल कीमत का अनुमान लगाया है। इस कमी का आधार यह है कि पांच महीने बंद रहने के बाद होर्मुज स्ट्रेट जुलाई के आखिर तक फिर से खुल जाएगा।

फिच रेटिंग्स में प्रबंध निदेशक एंजेलीना वलाविना ने कहा, 'तेल की कीमतों का रुख क्या रहता है, यह इस पर निर्भर करता है कि होर्मुज रास्ता दोबारा कब खुलता है। जुलाई के अंत तक इसके दोबारा खुलने पर हमारा अनुमान है कि 2026 की चौथी तिमाही में बाजार में आपूर्ति अधिक हो जाएगी और तेल की कीमतें गिर जाएंगी। जोखिम द्विपक्षीय है।'

फिच रेटिंग्स के अनुमानों के अनुसार कच्चा तेल मई-जुलाई में औसतन 100-110 डॉलर प्रति बैरल रहने की संभावना है। इसके बाद अगस्त में यह 80 डॉलर प्रति बैरल और सितंबर से लगभग 70 डॉलर प्रति बैरल तक आ जाएगा।

फिच ने कहा कि ईरान के होर्मुज स्ट्रेट बंद करने से प्रतिदिन 1.5 करोड़ बैरल कच्चे तेल और प्रतिदिन 50 लाख बैरल तेल समतुल्य उत्पादों की आवाजाही रुक गई है, जो विश्व की तेल खपत का 20 प्रतिशत है।

तेल में नरमी

पश्चिम एशिया युद्ध से पहले फरवरी 2026 में कच्चा तेल लगभग 70 डॉलर प्रति बैरल पर था। लेकिन पश्चिम एशिया संकट के कारण कच्चे तेल की कीमतें करीब 79 प्रतिशत बढ़कर 125 डॉलर तक पहुंच गईं। तब से इनमें उतार-चढ़ाव बना हुआ है। युद्ध खत्म होने की उम्मीदों से तेल कीमतें 100 डॉलर प्रति बैरल से नीचे आ गईं।

मिरे ऐसेट शेयरखान के रिसर्च एनालिस्ट मोहम्मद इमरान ने कहा कि इलाके में तनाव कम होने, निर्यात के अहम रास्तों के फिर से खुलने और खाड़ी देशों से



आपूर्ति फिर से शुरू होने से कच्चे तेल की सप्लाई को लेकर चिंताएं कम हो रही हैं। हालांकि ईआईए ने जून-जुलाई के लिए कच्चे तेल की कीमत का अनुमान 105 डॉलर प्रति बैरल के आसपास बनाए रखा है, लेकिन इमरान का कहना है कि यह होर्मुज रास्ते से आपूर्ति में लगातार रुकावटों पर निर्भर करता है। इसके अलावा, 2027 तक इसकी कीमत का रुझान नीचे की ओर है और इसके लगभग 79 डॉलर प्रति बैरल तक आ जाने का अनुमान है।

चीन की मांग

राबोबैंक इंटरनैशनल के विशेषज्ञों ने भी 2026 के लिए कच्चे तेल की कीमतों का पूर्वानुमान कम कर दिया है। उन्होंने कहा कि इसका कारण चीन से मांग में गिरावट है। उन्होंने कहा कि मई में चीन में समुद्री मार्ग से कच्चे तेल का आयात गिरकर 67 लाख बैरल प्रति दिन रह गया, जो एक दशक का सबसे निचला मासिक स्तर है और सालाना आधार पर 35 लाख बैरल प्रतिदिन की गिरावट और पहली तिमाही 2026 के लगभग 1.11 करोड़ बैरल प्रतिदिन के औसत से 44 लाख बैरल प्रतिदिन कम है।

हाल में जारी एक नोट में कहा गया है कि चीन की सरकारी और प्राइवेट, दोनों तरह की रिफाइनरियों ने अपना कामकाज कम कर दिया है। इसकी वजह उत्पाद मार्जिन का कम, और कभी-कभी घाटा, होना, कच्चे तेल की उपलब्धता पर अनिश्चितता और ऊंची कीमतों के कारण उत्पादन लागत का बढ़ना है।



वेनेजुएला से कच्चे तेल की आपूर्ति का अर्श से फर्श, फिर संभलना

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने वेनेजुएला की उपराष्ट्रपति डेलसी रोड्रिगेज के साथ हाल में मुलाकात की। इससे वेनेजुएला फिर भारत के ऊर्जा विचार-विमर्श में शामिल हो गया है।

एनर्जी ट्रेडर्स के अनुसार छूट पर भारी मात्रा में कच्चा तेल खरीदे जाने के बावजूद मई, 2026 में भारत के लिए वेनेजुएला तीसरा सबसे बड़ा आपूर्तिकर्ता बनकर उभरा है। यह घटनाक्रम कोई नई साझेदारी नहीं है, बल्कि पुरानी साझेदारी की वापसी है। यह साझेदारी बीते दशक में नाटकीय रूप से खत्म हो गई थी।

भारत ने 2013-14 में वेनेजुएला से लगभग 14 अरब डॉलर का सामान आयात किया। यह लगभग पूरी तरह से कच्चा तेल ही था। इससे यह लैटिन अमेरिकी देश भारत के सबसे महत्वपूर्ण तेल साझेदार देशों में से एक बन गया। वर्ष 2010 के दशक में भारत के कुल कच्चे तेल के आयात में वेनेजुएला की हिस्सेदारी करीब 10 प्रतिशत होती थी।

उस दौर में भारत के लिए वेनेजुएला कच्चे तेल का शीर्ष आपूर्तिकर्ता था। लेकिन वेनेजुएला का भारत के कच्चे तेल के व्यापार में 2016-17 के दबदबा कम होता गया और 2020-21 के बाद तेजी से खत्म होता गया।

इसका कारण यह था कि प्रतिबंधों, राजनीतिक अस्थिरता और शिपिंग में रुकावटों ने वेनेजुएला के तेल निर्यात को प्रभावित किया। इससे भारत के कुल आयात में उसकी हिस्सेदारी लगभग न के बराबर रह गई। हालांकि निर्यात के मामले में भी स्थिति बहुत अलग रही है।

पूरे दशक में वेनेजुएला को भारत का निर्यात काफी कम रहा है। यह ज्यादातर सालाना 10 करोड़ डॉलर से 50 करोड़ डॉलर के बीच रहा। यह आयात बिल का छोटा सा हिस्सा था, तब भी जब कच्चे तेल का व्यापार लगभग खत्म हो गया था। वेनेजुएला से

कच्चे तेल का आयात और वेनेजुएला

वर्ष	हिस्सेदारी (%)	रैंक
2013-14	9.7	4
2014-15	9.98	4
2015-16	8.62	4
2016-17	7.79	6
2017-18	6.7	6
2018-19	6.36	6
2019-20	5.87	5
2020-21	1.09	16
2021-22	0	-
2022-23	0	-
2023-24	0.58	16
2024-25	0.98	11
2025-26	0.18	20

स्रोत : सीएमआईई

भारत को होने वाले निर्यात में विनिर्मित सामान, रसायन और संबंधित औद्योगिक उत्पादों का दबदबा बना रहा।

इससे पता चलता है कि भले ही तेल ने इस रिश्ते को परिभाषित किया, लेकिन गैर-तेल व्यापार तुलनात्मक रूप से सीमित व स्थिर रहा। आंकड़ों से जानकारी मिलती है कि भारत-वेनेजुएला व्यापार किस हद तक केवल कच्चे तेल के प्रवाह पर निर्भर रहा है और वेनेजुएला के तेल के बढ़ने, खत्म होने और हाल ही में फिर से शुरू होने ने दोनों देशों के बीच आर्थिक संबंधों को लगभग पूरी तरह से आकार दिया है।

-शिखा चतुर्वेदी