



गेल को इस साल 6,968 करोड़ रुपये का मुनाफा, कामकाज रहा मजबूत

नई दिल्ली। गेल इंडिया को वित्त वर्ष 2025-26 में 6,968 करोड़ रुपये का मुनाफा हुआ है। पिछले साल यह 11,312 करोड़ रुपये था। वैश्विक चुनौतियों की वजह से मुनाफा कम हुआ है, लेकिन कंपनी का कामकाज मजबूत बना रहा। इस साल कंपनी ने 1,38,697 करोड़ रुपये का कारोबार किया। कंपनी ने पाइपलाइन और दूसरे कामों पर 9,594 करोड़ रुपये खर्च किए। कंपनी हर एक शेयर पर 50 पैसे का लाभांश भी देगी। इससे पहले पांच रुपये का लाभांश दिया जा गया है। गेल के अध्यक्ष दीपक गुप्ता ने बताया कि रूस-यूक्रेन और पश्चिम एशिया की लड़ाई के बाद भी कंपनी ने अच्छा काम किया। इस साल कंपनी ने 2,000 किलोमीटर नई पाइपलाइन जोड़ी।

Fuel pump accuracy to improve as govt tightens verification rules

STATESMAN NEWS SERVICE

New Delhi, 24 May

The Centre has announced five new categories of fuel dispensing systems under the ambit of Government Approved Test Centres (GATCs). These include dispensers for petrol and diesel, CNG, LPG, LNG, and hydrogen.

The inclusion of CNG, LNG and hydrogen dispensers comes at a time when India is rapidly expanding infrastructure for cleaner and alternative fuels.

The Department of Consumer Affairs under the Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution has amended the Legal Metrology (Government Approved Test Centre) Rules, 2013, expanding the scope of verification services for fuel dispensing systems



and strengthening India's legal metrology infrastructure.

The move is expected to enhance the availability of verification services, improve efficiency and support the growing adoption of cleaner fuels across the country, the Ministry of Consumer Affairs said.

With the latest additions, GATCs are now authorised to verify and re-verify a total of 23 categories of weights and measuring instruments under the Legal Metrology

framework. The government has also notified verification charges for the newly included dispensing systems.

The verification fee for petrol and diesel dispensers has been fixed at Rs 5,000 per nozzle, while CNG, LPG, LNG and hydrogen dispensers will attract a verification fee of Rs 10,000 per nozzle.

The amended rules also empower state governments to notify additional categories of weights and measures that can be verified through GATCs based on local requirements.

Before the amendment, GATCs were authorised to verify 18 categories of instruments, including water metres, clinical thermometers, gas meters, energy meters, breath analysers, weighing instruments, flow meters, and vehicle speed metres.

ग्रीनलाइन ने एलएनजी में किया विस्तार

एजेंसी ■ नई दिल्ली

ऊर्जा सुरक्षा और कच्चे तेल के आयात को लेकर बढ़ती चिंताओं के बीच परिवहन संचालकों और नीति निर्माताओं द्वारा डीजल के विकल्पों की तलाश के चलते भारत का भारी मालवाहक लॉजिस्टिक्स क्षेत्र तेजी से लिक्विफाइड नेचुरल गैस (एलएनजी) की ओर रुख कर रहा है। यह बदलाव ऐसे समय में हो रहा है जब देश भर में माल ढुलाई में लगातार तेजी से वृद्धि हो रही है। भारत में वर्तमान में लगभग चार मिलियन डीजल-चालित ट्रक हैं जो घरेलू माल ढुलाई का लगभग 70 प्रतिशत परिवहन करते हैं, जिससे यह क्षेत्र आयातित जीवाश्म ईंधन के सबसे बड़े उपभोक्ताओं में से एक बन गया है वहीं, एलएनजी लंबी दूरी के ट्रक परिवहन के लिए एक व्यावहारिक और निकट भविष्य का ईंधन विकल्प बनकर उभर रहा है, जो डीजल जैसी परिचालन दक्षता प्रदान करता है, साथ ही कम उत्सर्जन और आयातित ईंधन



पर निर्भरता को कम करने में सहायक है। ग्रीनलाइन मोबिलिटी, देश के सबसे बड़े एलएनजी ट्रक परिवहन ऑपरेटर्स में से एक है, जो वर्तमान में प्रमुख लॉजिस्टिक्स कॉरिडोर पर 1,000 से अधिक एलएनजी-चालित भारी-भरकम ट्रकों का संचालन करती है। कंपनी ने छोटी दूरी के संचालन के लिए इलेक्ट्रिक ट्रकों को भी तैनात करना शुरू कर दिया है और अगले कुछ वर्षों में अपने बेड़े को 10,000 वाहनों तक बढ़ाने की योजना बना रही है। यह गति ऐसे समय में आई है जब सरकार स्वच्छ वाणिज्यिक वाहनों को अपनाने में तेजी लाने के लिए 1 अरब डॉलर से अधिक के प्रोत्साहन कार्यक्रम का मूल्यांकन कर रही है।

The U.S. ends Russia oil waiver, implications for India

The United States' decision to tighten restrictions again on Russian seaborne oil may seem like another chapter in the sanctions battle over the Ukraine war. But beneath the headlines lies a much larger story – one that directly affects India and much of the developing world.

The issue is no longer just Russia. It is whether the global energy system can withstand simultaneous geopolitical shocks without causing prolonged inflation, supply insecurity and economic instability across Asia. For over three years, the world has attempted an unprecedented balancing act: keeping one of the largest oil exporters under heavy sanctions while trying to maintain stable energy prices. That balancing act is becoming increasingly fragile. The latest restrictions come at a sensitive moment. Oil markets are already unsettled by conflict in West Asia, persistent disruptions in maritime trade routes and growing concerns over the Strait of Hormuz, the world's most critical oil transit chokepoint. In such conditions, even policy signals from Washington can alter freight rates, insurance premiums and crude price expectations almost overnight.

Why India cannot ignore this development

India imports nearly 90% of its crude oil and is the world's third-largest importer as well as one of the fastest-growing energy consumers. Unlike many developed economies, where energy demand has plateaued, India's energy needs will keep rising with industrialisation, urbanisation and expanding mobility. It is this reality that shapes India's energy choices.

When Russian crude began flowing into India in large volumes after 2022, many in the West viewed it through a geopolitical lens. India saw it



Shrikant Madhav Vaidya

Former Chairman of IndianOil Corporation Ltd. and an energy strategist

The world's emerging economies are increasingly being caught between geopolitics and energy survival

as an economic stabiliser during a period of extreme volatility. Russian oil helped moderate inflationary pressures, improved refinery economics and reduced dependence on any single region. It provided supply flexibility at a time of great turbulence in global energy markets. Critics often frame the debate as morality versus commerce. But energy-importing countries rarely have that luxury.

For countries such as India, energy affordability directly affects transport costs, food inflation, fertilizer subsidies, manufacturing competitiveness and household spending. A sustained rise in crude prices quickly spreads through the wider economy.

When sanctions meet market reality

Global oil markets are operating with little room for psychological comfort. The world has already seen disruptions in the Red Sea, attacks on shipping infrastructure, growing military tensions involving Iran, tighter tanker availability and sharply higher war-risk insurance premiums. In such conditions, constraining one of the world's largest oil suppliers inevitably unsettles markets, even if physical supply losses remain limited at first.

Oil markets react not only to shortages but also to the fear of shortages. That fear alone can drive prices sharply higher. Ironically, this exposes a contradiction at the heart of the western sanctions policy.

The U.S. and Europe want to reduce Russia's oil revenues. But they also want lower inflation, stable fuel prices and uninterrupted global energy flows. Increasingly, these objectives are colliding with each other. The harder sanctions become, the greater the risk of tightening global supply balances. Once oil prices rise sufficiently, Russia can continue earning substantial revenues despite lower export volumes. In some cases, higher global prices can partially offset the impact of sanctions themselves. This explains why the sanctions policy has repeatedly oscillated between aggressive rhetoric and tactical flexibility. Markets eventually force pragmatism.

The temporary waivers and carve-outs of recent years were not merely signs of policy inconsistency; they reflected energy-market realities. The uncomfortable truth is that the modern global economy still runs overwhelmingly on hydrocarbons. Despite the rapid growth of renewables, oil remains central to transport, aviation, petrochemicals, agriculture and global trade logistics. The world may speak of transition, but it still functions on molecules.

For India, the challenge is even more complex. The Strait of Hormuz remains a major strategic vulnerability, carrying nearly one-fifth of global

oil trade. A large share of India's crude oil and LPG imports transit through these waters. Any escalation in the region could disrupt supplies, raise shipping costs and delay deliveries. This is why Russian crude evolved into something larger than a discounted barrel for Asia. It emerged as a diversification mechanism during a period of growing uncertainty in West Asia.

The larger lesson from these developments is that energy security itself is changing shape. In earlier decades, countries were concerned mainly with access to physical supply. Today, vulnerabilities are far more complex. Energy flows can now be disrupted by shipping restrictions, insurance controls, financial sanctions, tanker blacklisting, payment barriers and maritime security risks. In effect, global energy has become deeply entangled with financial and geopolitical architecture.

India's long-term energy strategy

This changing landscape has major implications for India's long-term strategy. India cannot rely indefinitely on opportunistic crude sourcing during crises. The country needs a broader and more resilient energy framework. That means expanding strategic petroleum reserves, diversifying crude sourcing regions, strengthening domestic exploration, improving refining flexibility, accelerating gas infrastructure, expanding alternative energy pathways and reducing dependence on vulnerable maritime chokepoints. At the same time, India will need to preserve strategic autonomy in energy decision-making.

The emerging global order is becoming increasingly fragmented. Energy trade is no longer governed purely by economics; it is increasingly shaped by sanctions regimes, strategic rivalries and competing geopolitical blocs. For major importing countries, excessive dependence on any single geopolitical camp carries long-term risks. India's approach therefore reflects not neutrality, but realism.

The years ahead are likely to witness repeated tensions between geopolitical objectives and energy-market stability. The world is entering an era in which sanctions, wars, maritime insecurity and supply-chain disruptions may become recurring features rather than temporary exceptions. That makes resilience more important than ideology. In the end, energy systems obey physical realities, not political slogans. Tankers must still move. Refineries must still operate. Economies must still function. Nations that fail to build diversified and resilient energy systems may discover that, in the 21st century, economic sovereignty increasingly depends on the ability to navigate a fragmented and unstable energy world.

How energy shocks travel into India's economy

The implications for India extend far beyond crude prices alone. Modern energy disruptions now transmit through multiple interconnected channels

Energy shock	Immediate impact	Secondary impact on India
Higher crude oil prices	Costlier imports	Inflation and rupee pressure
Strait of Hormuz disruption	Supply uncertainty	LPG and fuel logistics stress
Shipping insurance surge	Higher landed crude cost	Refining margin pressure
Russian crude restrictions	Reduced supply flexibility	Higher sourcing costs
Freight disruptions	Delayed cargoes	Inventory and stock management strain

Sources: IEA, Energy Institute Statistical Review, industry and shipping estimates

The U.S. ends Russia oil waiver, implications for India

The United States' decision to tighten restrictions again on Russian seaborne oil may seem like another chapter in the sanctions battle over the Ukraine war. But beneath the headlines lies a much larger story – one that directly affects India and much of the developing world.

The issue is no longer just Russia. It is whether the global energy system can withstand simultaneous geopolitical shocks without causing prolonged inflation, supply insecurity and economic instability across Asia. For over three years, the world has attempted an unprecedented balancing act: keeping one of the largest oil exporters under heavy sanctions while trying to maintain stable energy prices. That balancing act is becoming increasingly fragile. The latest restrictions come at a sensitive moment. Oil markets are already unsettled by conflict in West Asia, persistent disruptions in maritime trade routes and growing concerns over the Strait of Hormuz, the world's most critical oil transit chokepoint. In such conditions, even policy signals from Washington can alter freight rates, insurance premiums and crude price expectations almost overnight.

Why India cannot ignore this development

India imports nearly 90% of its crude oil and is the world's third-largest importer as well as one of the fastest-growing energy consumers. Unlike many developed economies, where energy demand has plateaued, India's energy needs will keep rising with industrialisation, urbanisation and expanding mobility. It is this reality that shapes India's energy choices.

When Russian crude began flowing into India in large volumes after 2022, many in the West viewed it through a geopolitical lens. India saw it



Shrikant Madhav Vaidya

Former Chairman of IndianOil Corporation Ltd. and an energy strategist

The world's emerging economies are increasingly being caught between geopolitics and energy survival

as an economic stabiliser during a period of extreme volatility. Russian oil helped moderate inflationary pressures, improved refinery economics and reduced dependence on any single region. It provided supply flexibility at a time of great turbulence in global energy markets. Critics often frame the debate as morality versus commerce. But energy-importing countries rarely have that luxury.

For countries such as India, energy affordability directly affects transport costs, food inflation, fertilizer subsidies, manufacturing competitiveness and household spending. A sustained rise in crude prices quickly spreads through the wider economy.

When sanctions meet market reality

Global oil markets are operating with little room for psychological comfort. The world has already seen disruptions in the Red Sea, attacks on shipping infrastructure, growing military tensions involving Iran, tighter tanker availability and sharply higher war-risk insurance premiums. In such conditions, constraining one of the world's largest oil suppliers inevitably unsettles markets, even if physical supply losses remain limited at first.

Oil markets react not only to shortages but also to the fear of shortages. That fear alone can drive prices sharply higher. Ironically, this exposes a contradiction at the heart of the western sanctions policy.

The U.S. and Europe want to reduce Russia's oil revenues. But they also want lower inflation, stable fuel prices and uninterrupted global energy flows. Increasingly, these objectives are colliding with each other. The harder sanctions become, the greater the risk of tightening global supply balances. Once oil prices rise sufficiently, Russia can continue earning substantial revenues despite lower export volumes. In some cases, higher global prices can partially offset the impact of sanctions themselves. This explains why the sanctions policy has repeatedly oscillated between aggressive rhetoric and tactical flexibility. Markets eventually force pragmatism.

The temporary waivers and carve-outs of recent years were not merely signs of policy inconsistency; they reflected energy-market realities. The uncomfortable truth is that the modern global economy still runs overwhelmingly on hydrocarbons. Despite the rapid growth of renewables, oil remains central to transport, aviation, petrochemicals, agriculture and global trade logistics. The world may speak of transition, but it still functions on molecules.

For India, the challenge is even more complex. The Strait of Hormuz remains a major strategic vulnerability, carrying nearly one-fifth of global

oil trade. A large share of India's crude oil and LPG imports transit through these waters. Any escalation in the region could disrupt supplies, raise shipping costs and delay deliveries. This is why Russian crude evolved into something larger than a discounted barrel for Asia. It emerged as a diversification mechanism during a period of growing uncertainty in West Asia.

The larger lesson from these developments is that energy security itself is changing shape. In earlier decades, countries were concerned mainly with access to physical supply. Today, vulnerabilities are far more complex. Energy flows can now be disrupted by shipping restrictions, insurance controls, financial sanctions, tanker blacklisting, payment barriers and maritime security risks. In effect, global energy has become deeply entangled with financial and geopolitical architecture.

India's long-term energy strategy

This changing landscape has major implications for India's long-term strategy. India cannot rely indefinitely on opportunistic crude sourcing during crises. The country needs a broader and more resilient energy framework. That means expanding strategic petroleum reserves, diversifying crude sourcing regions, strengthening domestic exploration, improving refining flexibility, accelerating gas infrastructure, expanding alternative energy pathways and reducing dependence on vulnerable maritime chokepoints. At the same time, India will need to preserve strategic autonomy in energy decision-making.

The emerging global order is becoming increasingly fragmented. Energy trade is no longer governed purely by economics; it is increasingly shaped by sanctions regimes, strategic rivalries and competing geopolitical blocs. For major importing countries, excessive dependence on any single geopolitical camp carries long-term risks. India's approach therefore reflects not neutrality, but realism.

The years ahead are likely to witness repeated tensions between geopolitical objectives and energy-market stability. The world is entering an era in which sanctions, wars, maritime insecurity and supply-chain disruptions may become recurring features rather than temporary exceptions. That makes resilience more important than ideology. In the end, energy systems obey physical realities, not political slogans. Tankers must still move. Refineries must still operate. Economies must still function. Nations that fail to build diversified and resilient energy systems may discover that, in the 21st century, economic sovereignty increasingly depends on the ability to navigate a fragmented and unstable energy world.

How energy shocks travel into India's economy

The implications for India extend far beyond crude prices alone. Modern energy disruptions now transmit through multiple interconnected channels

Energy shock	Immediate impact	Secondary impact on India
Higher crude oil prices	Costlier imports	Inflation and rupee pressure
Strait of Hormuz disruption	Supply uncertainty	LPG and fuel logistics stress
Shipping insurance surge	Higher landed crude cost	Refining margin pressure
Russian crude restrictions	Reduced supply flexibility	Higher sourcing costs
Freight disruptions	Delayed cargoes	Inventory and stock management strain

Sources: IEA, Energy Institute Statistical Review, industry and shipping estimates

Govt expands fuel dispenser checks to cover hydrogen and clean fuels

NEW DELHI: The consumer affairs ministry has amended legal metrology rules to allow government-approved testing centres to verify hydrogen, LPG, LNG and CNG fuel dispensers, expanding the country's measurement oversight framework as cleaner fuel adoption grows.

The Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution amended the Legal Metrology (Government Approved Test Centre) Rules, 2013, bringing the total number of instrument categories verifiable through Government Approved Test Centres (GATCs) to 23 from 18.

Verification fees for petrol and diesel dispensers have been set at Rs 5,000 per nozzle, while CNG, LPG, LNG and hydrogen dispensers will attract a higher fee of Rs 10,000



per nozzle.

“The move is expected to enhance the availability of verification services, improve efficiency and support the growing adoption of cleaner fuels across the country,” the ministry said in a statement.

GATCs are approved private facilities with the technical expertise to carry out verification and re-verification of specified weights and measures under the Legal Metrology Act.

The framework allows

qualified private laboratories to expand national verification capacity beyond state government resources.

Under the amended rules, state governments will be empowered to notify additional categories of instruments for GATC verification based on local requirements. Officers of the rank of Joint Secretary and above have also been authorised to approve related matters, aimed at cutting processing delays.

The ministry said the reforms would free up state legal metrology departments to focus on inspection, enforcement and consumer grievance redressal.

The changes align with recommendations of the International Organization of Legal Metrology, the ministry added.

PTI

LNG tanker carrying shipment for India exits Strait of Hormuz for 1st time since war began

NEW DELHI: A liquefied natural gas (LNG) tanker carrying a shipment for India has exited the Strait of Hormuz, the first for the country from the Persian Gulf since the Iran war began months ago as the region's exporters discreetly supply key buyers.

Adnoc Logistics & Services's Al Hamra tanker was spotted in the last day, loaded with a cargo and heading to western India, according to ship-tracking data compiled by *Bloomberg*.

The vessel stopped sending a signal around April 19 — but at that time it was empty and idling near the eastern entrance of Hormuz. The tanker loaded a cargo at Abu Dhabi National Oil Co.'s Das Island export plant, which is in the Persian Gulf behind Hormuz, during the period it wasn't sending a



signal, according to Kpler. Satellite images show that LNG tankers have been docking at Das Island, even though no tankers are broadcasting their positions near the plant.

Adnoc has exported two other shipments from the Persian Gulf on tankers that went dark when traversing the waterway — one to Japan and the other to China.

Hormuz has remained virtually shut as the US and Iran

struggle to reach a peace agreement, with both sides enforcing a de facto blockade on a waterway that normally handles about a fifth of global LNG supply. Vessels continue to face security threats, and most of the transits through Hormuz take place with transponders turned off to avoid detection.

Last year, India received more than half of its LNG from Qatar and the UAE, but those flows have essentially halted

over the last few months, ship data shows. The decline in deliveries has forced India to procure more shipments from the expensive spot market, as well as curb supplies to some industries. LNG tankers linked to Adnoc have stopped transmitting signals around Hormuz and within the Persian Gulf, ship data shows, as a safety measure to protect the vessels and their crew. Adnoc didn't immediately respond to a request for comment outside of regular business hours.

While the move suggests Persian Gulf LNG exporters are finding ways to deliver fuel to customers, it still represents only a fraction of pre-war volumes, when roughly three tankers carrying the super-chilled fuel exited Hormuz on a daily basis.

AGENCIES

LNG tanker exits Hormuz for India for first time since war began

A liquefied natural gas (LNG) tanker carrying a shipment for India has exited the Strait of Hormuz, the first for the country from the Persian Gulf since the Iran war began months ago as the region's exporters discreetly supply key buyers.

Adnoc Logistics & Services's *Al Hamra* tanker was spotted in the last day, loaded with a cargo and heading to India, according to ship-tracking data compiled by *Bloomberg*. The vessel stopped sending a signal around 19 April, but at that time it was empty and idling near the eastern entrance of Hormuz.

The tanker loaded a cargo at Abu Dhabi National Oil Co.'s (Adnoc) Das Island export plant, which is in the Persian Gulf behind Hormuz, during the period it wasn't sending a signal, according to Kpler. Satellite images show that LNG tankers have been docking at Das Island, even though no tankers are broadcasting their positions near the plant.

Hormuz has remained virtually shut as the US and Iran struggle to reach a peace agreement, with both sides enforcing a de facto blockade. **BLOOMBERG**



The Strait of Hormuz has been virtually shut since the war began. **REUTERS**



Centre amends rules to include five types of fuel dispensers for verification

Our Bureau

New Delhi

The Centre has amended the Legal Metrology (GATC) Rules, 2013, raising the total number of instrument categories verifiable through government-approved test centres (GATCs) to 23 from 18.

This will allow these testing agencies to also verify petrol/diesel, hydrogen, LPG, LNG and CNG fuel dispensers amid India moving towards cleaner fuel.

Verification fees for petrol

and diesel dispensers have been set at ₹5,000/nozzle, while CNG, LPG, LNG and hydrogen dispensers will attract a higher fee of ₹10,000/nozzle, the government said in a statement.

The amendment will enhance the availability of verification services, improve efficiency and support the growing adoption of cleaner fuels across the country, the Department of Consumer Affairs said. Under the amended rules, state governments will be empowered to notify additional categories of instruments for GATC verification

based on local requirements. Officers of the rank of Joint Secretary and above have also been authorised to approve related matters, aimed at cutting processing delays.

The department also said the reforms would free up State legal metrology departments to focus on inspection and consumer grievance redressal.

IndianOil's Sprint saves ₹2,200 crore in FY26 as West Asia conflict squeezes margins

Rishi Ranjan Kala
New Delhi

Even as the West Asia conflict impacted profitability of PSU oil marketing companies (OMCs), Indian Oil Corporation (IOCL) saved ₹2,200 crore in FY26, leveraging Project Sprint — the refiner's latest strategy to become future ready.

Also, the company expects to save ₹2,500 crore this fiscal ending March 2027 by leveraging this new strategy. IOCL is expected to be severely hit by the closure of the Strait of Hormuz (SoH) and reconstruction of damaged oil and gas infrastructure.

US SANCTIONS

Although the West Asia conflict began only on February 28, 2026, the entire FY26 has been marked by sanctions imposed by the US, the UK and the EU, which kept refiners busy managing car-



goes and logistics amid shifting geopolitical narratives.

April-June FY27 will be the first quarter when the full impact of the latest tensions in the Middle East Gulf (MEG) region will begin to show.

During the FY26 results' analyst call last week, the company's management indicated that IOCL saved around ₹2,200 crore in FY26 through the project and has targeted a saving of ₹2,500 crore in FY27.

"These savings were due

to initiatives such as optimum repairs & maintenance expenditure, better energy efficiency parameters, and supply chain optimisation. We are targeting savings of ₹2,500 crore from this initiative as far as capital is concerned," it added.

Launched on April 1, 2025, the first major strategic initiative of IOCL Chairman & Managing Director AS Sahney focuses on ramping up core capabilities and unlocking new horizons of operational efficiency, hi-tech innovation, sustainable growth and talent development.

SIX PILLARS

The project a confluence of six pillars — S (strengthen core business), P (propel cost optimisation), R (reinforce customer centricity), I (integrate technology and innovation), N (nature leadership and talent) and T (transition ready).

These pillars are anchored

on 3Cs (core, cost and customer) as well as 3Ts (technology, talent and transition). It underlines the OMC's investment in innovation, digitisation and sustainable practices that will shape India's energy future.

For instance, IndianOil said its targeted revenue expenses rose by a modest 2.5 per cent over FY25, from ₹18,187 crore to ₹18,646 crore in FY26, in spite of increase in scale of business and rising costs due to geopolitical conflict.

Similarly, the refinery's throughput for FY26 is 75.451 mt with 107.4 per cent capacity utilisation against 71.564 mt in FY25, up by 5 per cent. IndianOil's cross country pipelines also achieved a combined throughput of 105.556 mt in FY26 against 100.477 mt in FY25, an increase of 5 per cent.

Project Sprint is also an effort by the OMC to claw back its market share.

● **POWER DILEMMA**

Electrifying energy consumption

POLICY SHOCK. What prevents India from reducing power supply losses by raising the share of electricity in the overall energy mix?

M Ramesh

In 2024-25, India's energy supply stood at 9,32,816 kilotonnes of oil equivalent (domestic production and imports); the energy consumed was 6,08,578 KToe, according to Energy Statistics India. This means 35 per cent of total primary energy supply (TPES) was taken away by conversion and system losses.

The number, which was the same the previous year too, is indeed high but not shocking. It is comparable to most countries. The main reason for the loss in India is thermal power, where a good 60-65 per cent of energy contained in coal is lost during conversion into electricity.

Energy lost is money lost. There is, however, considerable scope for loss reduction.

The first option is to use higher efficiency boiler-turbine systems for thermal power plants. The second is to reduce dependence on coal-based electricity, which is happening. Today, 28 per cent of the electricity that flows in India's grid comes from non-fossil fuels. Indeed, the country would need to build around 80 GW of new coal power plants, but the share of thermal power in the electricity mix can be expected to fall.

All of this will help reduce the gap between the primary energy supply and final energy consumption, but only a little — unless the share of electricity in the total final consumption (TFC) of energy increases substantially. Today it is just 23 per cent. This means 77 per cent of energy is consumed as molecules and not electrons. Increasing the share of renewable energy and nuclear can improve energy security, while dependence on imported molecules leaves the country vulnerable — as the current Strait of Hormuz experience illustrates.

Vinay Pabba, CEO, Vibrant En-



PLUG AND PLAY. Adequate charging infrastructure can hasten the electrification of the transport sector BLOOMBERG

ergy, notes in his LinkedIn post that “until we change that, no amount of solar and other RE capacity will buy us security”.

So, the task before energy planners is to first increase the share of electricity in TFC while reducing the share of coal and oil in TPES.

BOOSTING ELECTRICITY

Much of India's industrial energy demand is still met through direct combustion of coal, furnace oil and diesel for process heat.

In 2024-25, industry used 1,72,369 Ktoe of energy directly from coal. A substantial part of it can be used more efficiently if electricity is used instead of coal for applications such as industrial heating. Many electric end-use technologies are significantly more energy-efficient than direct fuel combustion. Take heat pumps, for

example. A coal boiler may convert 100 units of energy in coal into roughly 80 units of useful heat. But if the same coal is first converted into electricity to run a heat pump, the system can deliver even more useful heat because heat pumps move ambient heat rather than generate all heat directly. Burning coal that holds, say, 100 kWh of energy can produce 80 kWh of heat energy (conversion into heat energy is more efficient than conversion into electricity); comparatively, the same coal when converted into electricity to run a heat pump can give 120 kWh of heat, because of the high coefficient of performance (CoP) of heat pumps.

Experts, therefore, argue that policy must focus explicitly on industrial electrification. This would initially shift energy demand toward the power sector but, over

time, allows cleaner generation sources to decarbonise a much larger share of the economy.

Pabba suggests mandating electric boilers for low-temperature (below 150 degrees C) industrial heating applications — a segment that accounts for a significant share of industrial heat demand. He also calls for phased replacement schedules for diesel and fuel-oil boilers, restrictions on new coal-fired industrial boilers in metros, and a redesign of India's 'Perform, Achieve and Trade' (PAT) scheme to push industries toward fuel switching rather than merely incremental efficiency gains.

The transport sector offers another pathway to electrification — one that is perhaps easier than industry. Oil products account for 49 per cent of TCS (2,42,386 Ktoe out of 6,08,578 Ktoe). If the charging in-

frastructure can be quickly built, then a substantial share of vehicles can move from oil to electricity. Here, Pabba argues that direct bans and mandates catalyse the process faster than India's current approach of subsidies.

THE HURDLES

Raising electricity in the overall energy mix will face political headwinds. Increasing the share of electricity necessarily means keeping its cost low. But in a country where industry is asked to pay for free or low-cost supply to underprivileged communities, lowering industrial tariffs is politically fraught.

The draft New Electricity Policy 2026, developed by the Ministry of Power in January, speaks against “relentless cross-subsidy”. Therein lies some hope for the electrification of energy.

OMCs seek sops for green aviation fuel, see no rollout delay

Aneesh Phadnis
Mumbai

State oil marketing companies don't foresee a delay in adoption of sustainable aviation fuel (SAF) on account of ongoing West Asia tensions and have called upon the government to provide fiscal incentives to make it affordable for airlines.

Globally, SAF is priced three-five times more than conventional aviation turbine fuel (ATF). Incentives like viability gap funding or tax rebates could help lower the cost of production and help oil companies to pass on the benefits to airlines.

This would also make it easier for airlines to enter into off-take agreements for SAF, executives of oil market-

ing companies said on Saturday. The government has set an indicative target of blending one per cent SAF in jet fuel used for international flights from January 2027. This would increase to 2 per cent and 5 per cent by 2028 and 2030.

In April, the government expanded the definition of ATF to include SAF. According to Shailesh Dhar, Executive Director and Country Head (Aviation), Indian Oil Corporation, the April notification sets the ball in motion for introducing SAF in India.

FORMULATING PLANS

"This will help companies in formulating plans as considerable investments are required," he said at a panel discussion organised by



Aeronautical Society of India.

"The government is now in the process of formulating an SAF policy and as a part of that actual mandates will be brought in for airlines and oil companies," he said.

IOC expects to start producing SAF from its Panipat refinery from September. It has already signed an MoU with Air India and a letter of intent with Akasa Air for SAF off-takes. Discussions are also on with foreign airlines,

he said. Bharat Petroleum Corporation Ltd and Hindustan Petroleum Corporation Ltd too are moving ahead with their SAF initiatives.

BPCL's Business Head (Aviation) Sanjeev Kumar said the co-processing facility at its Mumbai refinery will be commissioned by year end.

The Mumbai facility will have a capacity of 60 kilotonnes per annum and it would be able to meet the initial 1-2 per cent blending requirements, he added.

ONGOING PROJECT

HPCL expects a certification for its production process by the fourth quarter of 2026.

"We have carried out a demonstration where we have used cooking oil and co-

processed it with normal ATF. The project is ongoing," said HPCL's Executive Director (Aviation) Sibi Mathew T.

Airlines in Europe already charge a surcharge to cover the additional cost of SAF that is mandated in the continent from 2025. The Singapore government too will be charging SGD 1-42 SAF levy for all tickets from next January.

Saleem Farooqui, Senior Principal Scientist at CSIR-Indian Institute of Petroleum, said initial blending targets will not translate to high fares.

He estimates fares could rise by ₹100-200 after introduction of SAF mandates. "While the SAF price is high we will be blending only small quantities," he said.



India-bound LNG ship exits Hormuz for 1st time since war

BLOOMBERG
May24

A LIQUEFIED NATURAL gas tanker carrying a shipment for India has exited the Strait of Hormuz, the first for the country from the Persian Gulf since the Iran war began months ago as the region's exporters discreetly supply key buyers. Adnoc Logistics & Services's Al Hamra tanker was spotted in the last day, loaded with a cargo and heading to western India, according to ship-tracking data compiled by Bloomberg. The vessel stopped sending a signal around April 19—but at that time it was empty and idling near the eastern entrance of Hormuz.

The tanker loaded a cargo at Abu Dhabi National Oil Co's Das Island export plant, which is in the Persian Gulf, during the period it wasn't sending a signal, as per Kpler. Satellite images show that LNG tankers have been docking at Das Island, even though no tankers are broadcasting their positions.

April fuel demand declines 4.6%; LNG imports dip 29.6%

FE BUREAU
New Delhi, May 24

INDIA'S PETROLEUM PRODUCT consumption declined 4.6% year-on-year (y-o-y) in April 2026, while natural gas consumption fell sharply and LNG imports plunged nearly 30%, signalling growing stress in the country's energy demand amid elevated global fuel prices and disruptions linked to the West Asia crisis.

Official data released by the Petroleum Planning and Analysis Cell (PPAC) showed total petroleum product consumption stood at 19.3 million metric tonnes (MMT) in April 2026, compared with 20.2 MMT in the corresponding month last year.

The sharpest pressure was visible in the gas segment. Total natural gas consumption in

April fell 16.7% y-o-y to 4,703 MMSCM, while LNG imports plunged 29.6% to 1,954 MMSCM amid elevated spot LNG prices and supply disruptions in international markets.

The slowdown in fuel demand comes even as India's crude oil import bill surged sharply during the month.

PPAC data showed India imported

around 21 MMT of crude oil in April 2026 for \$16.3 billion, compared with 20.98 MMT worth \$10.66 billion in April 2025. While

import volumes remained broadly unchanged, the country paid nearly \$5.7 billion more within a year due to soaring crude prices and rupee depreciation. Brent crude averaged \$120.55 per barrel in April 2026, compared with \$67.79 per barrel in April last year.



LNG tanker exits Hormuz for India; 33 ships cross in 24 hrs

Agencies

letters@hindustantimes.com

SINGAPORE: A liquefied natural gas tanker carrying a shipment for India has exited the Strait of Hormuz, the first for the country from the Persian Gulf since the Iran war began months ago as the region's exporters discreetly supply key buyers, Bloomberg reported.

Adnoc Logistics and Services's Al Hamra tanker was spotted in the last day, loaded with a cargo and heading to western India, according to ship-tracking data compiled by Bloomberg.

The vessel stopped sending a signal around April 19 — but at that time it was empty and idling near the eastern entrance of Hormuz.

The tanker loaded a cargo at Abu Dhabi National Oil Company's Das Island export plant, which is in the Persian Gulf behind Hormuz, during the period it wasn't sending a signal, according to Kpler. Satellite images show that LNG tankers have been docking at Das Island, even though no tankers are broadcasting their positions near the plant.

Adnoc has exported two other shipments from the Persian Gulf on tankers that went dark when traversing the waterway — one to Japan and the other to China.

Hormuz has remained virtually shut as the US and Iran struggle to reach a peace agreement, with both sides enforcing a de facto blockade on a waterway that normally handles about a fifth of global LNG supply.

Vessels continue to face security threats, and most of the transits through Hormuz take place with transponders turned off to avoid detection.

Last year, India received more than half of its LNG from Qatar and the United Arab Emirates (UAE), but those flows have essentially halted over the last

few months, ship data shows.

The decline in deliveries has forced India to procure more shipments from the expensive spot market, as well as curb supplies to some industries.

LNG tankers linked to Adnoc have stopped transmitting signals around Hormuz and within the Persian Gulf, ship data shows, as a safety measure to protect the vessels and their crew.

Adnoc didn't immediately respond to a request for comment outside of regular business hours.

While the move suggests Persian Gulf LNG exporters are finding ways to deliver fuel to customers, it still represents only a fraction of pre-war volumes, when roughly three tankers carrying the super-chilled fuel exited Hormuz on a daily basis.

IRGC says 33 commercial vessels crossed strait

The Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC) Navy's public relations announced that over the past 24 hours, 33 commercial vessels, including oil tankers and container ships, successfully traversed the Strait of Hormuz after obtaining authorisation and under the full security coverage of Iranian naval forces, Fars news agency reported.

The IRGC Navy reported an increased rate of cargo transit via the Strait of Hormuz in the Persian Gulf, pointing to improved security and stability in the key waterway under its control arrangement.

The IRGC requires ship owners to disclose details including the value of the ship's cargo, the flag, its origin and destination, the registered owner and manager, and nationalities of the crew, according to documents sent to shipping industry sources by Iran's Persian Gulf Strait Authority.



Autonomous vehicles with sonar that can detect and identify mines, on RFA Lyme Bay on Friday. AP

THIRD RETAIL FUEL PRICE HIKE IN 10 DAYS

Losses of OMCs narrow further

SHUBHANGI MATHUR

New Delhi, 24 May

Amid soaring energy prices, India's oil marketing companies (OMCs) raised prices of petrol and diesel in the country for the third time in nine days. Post the hike, non-branded petrol is priced at ₹99.51 per litre in Delhi as compared to ₹98.64 a litre earlier, while diesel costs ₹92.49 per litre.

In the last nine days, OMCs have raised fuel prices in a staggered way by ₹3 per litre on May 15, and then by 90 paise per litre on May 19. Petrol and diesel prices were hiked again by 87 paise per litre and 91 paise a litre, respectively, on May 23.

Experts said the recent back-to-back price hikes will offer partial relief to the oil

marketing companies, but not a full cushion. Even if the West Asia situation stabilises, it will take time for risks to fully ease around the Strait of Hormuz, keeping crude prices elevated—likely above \$90 per barrel, they added. “Combined with a weakening rupee, this continues to pressure

OMC margins, and they could still face under-recoveries. Going forward, some calibrated price revisions may be required. The government will need to balance OMC financial health against the impact on consumers,” said Sourav Mitra, partner, Oil and Gas, at accounting and consultancy firm Grant Thornton Bharat.

The latest and the third round of petrol-diesel price hike was accompanied by an increase in compressed natural gas (CNG)

rates too. Indraprastha Gas (IGL) increased the prices of CNG by ₹1 per kilogram on Saturday, the third hike in 10 days. With this, CNG is now priced at ₹81.09 per kg in Delhi. Prices in Noida, Greater Noida and Ghaziabad have risen to ₹89.70 per kg.

With Administered Price mechanism gas supplies dwindling and demand for CNG and residential piped natural gas rising, the system is becoming more reliant on imported LNG, according to experts.

“This will eventually have to be passed on to end users with increased CNG prices in the near term. Over time, similar input cost pressures are also likely to be reflected in residential PNG prices, although the pass-through will be relatively gradual given the sensitive nature of the sector,” Mitra said.



First LNG Tanker Exits Hormuz for India Since Iran War Began

Bloomberg

A liquefied natural gas tanker carrying a shipment for India has exited the Strait of Hormuz, the first for the country from the Persian Gulf since the Iran war began months ago as the region's exporters discreetly supply key buyers.

Adnoc Logistics & Services's Al Hamra tanker was spotted in the last day, loaded with a cargo and heading to western India, according to ship-tracking data compiled by Bloomberg. The vessel stopped sending a signal around April 19 — but at that time it was empty and idling near the eastern entrance of Hormuz.

The tanker loaded a cargo at Abu Dhabi National Oil Co.'s Das Island export plant, which is in the Persian Gulf behind Hormuz, during the period it wasn't sending a signal, according to Kpler. Satellite images



show that LNG tankers have been docking at Das Island, even though no tankers are broadcasting their positions near the plant.

Adnoc has exported two other shipments from the Persian Gulf on tankers that went dark when traversing the waterway — one to Japan and the other to China.

Hormuz has remained virtually

shut as the US and Iran struggle to reach a peace agreement, with both sides enforcing a de facto blockade on a waterway that normally handles about a fifth of global LNG supply. Vessels continue to face security threats, and most of the transits through Hormuz take place with transponders turned off to avoid detection.

Last year, India received more than half of its LNG from Qatar and the UAE, but those flows have essentially halted over the last few months, ship data shows. The decline in deliveries has forced India to procure more shipments from the expensive spot market, as well as curb supplies to some industries.

LNG tankers linked to Adnoc have stopped transmitting signals around Hormuz and within the Persian Gulf, ship data shows, as a safety measure to protect the vessels and their crew. Adnoc didn't immediately respond to a request for comment outside of regular business hours.

While the move suggests Persian Gulf LNG exporters are finding ways to deliver fuel to customers, it still represents only a fraction of pre-war volumes, when roughly three tankers carrying the super-chilled fuel exited Hormuz on a daily basis.





Govt Expands Fuel Dispenser Verification Rules

New Delhi: The consumer affairs ministry has amended legal metrology rules to allow government-approved testing centres to verify hydrogen, LPG, LNG and CNG fuel dispensers, expanding the country's measurement oversight framework as cleaner fuel adoption grows.

The Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution amended the Legal Metrology (Go-

vernment Approved Test Centre) Rules, 2013, bringing the total number of instrument categories verifiable through Government Approved Test Centres (GATCs) to 23 from 18.

Verification fees for petrol and diesel dispensers have been set at ₹5,000 per nozzle, while CNG, LPG, LNG and hydrogen dispensers will attract a higher fee of ₹10,000 per nozzle. —PTI



GATCs will now be allowed to verify hydrogen, LPG, LNG and CNG fuel dispensers.

HT

Govt expands fuel dispenser testing

The consumer affairs ministry has amended legal metrology rules to allow government-approved testing centres (GATCs) to verify hydrogen, LPG, LNG and CNG fuel dispensers, expanding the country's measurement oversight framework as cleaner fuel adoption grows.

The amended rules bring the total number of instrument categories verifiable through GATCs to 23 from 18. Verification fees for petrol and diesel dispensers have been set at ₹5,000 per nozzle, while CNG, LPG, LNG and hydrogen dispensers will attract a fee of ₹10,000.

GATCs are approved private facilities with the technical expertise to carry out verification and re-verification of specified weights and measures under the Legal Metrology Act. The framework allows qualified private laboratories to expand national verification capacity beyond state government resources.

PTI

बीपीसीएल
सरकारी तेल कंपनियों आसानी से कर रही आपूर्ति का प्रबंधन

देश में ईंधन की कोई कमी नहीं: सुखमाल कुमार जैन

एजेंसी ■ नई दिल्ली

देश में ईंधन को लेकर बढ़ती चिंताओं के बीच भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) के पूर्व मार्केटिंग डायरेक्टर सुखमाल कुमार जैन ने रविवार को कहा कि देश में पेट्रोल और डीजल की कोई कमी नहीं है और सरकारी तेल कंपनियां आसानी से ईंधन की आपूर्ति और खपत का प्रबंधन कर रही हैं। समाचार एजेंसी आईएनएस से बात करते हुए जैन ने कहा कि देश में मौजूद करीब एक लाख फ्यूल पंप में से 85,000 का प्रबंधन सरकारी तेल कंपनियों की ओर से किया जाता



है और इन सभी पर ईंधन की आपूर्ति सामान्य बनी हुई है। हालांकि, जैन ने कहा, अन्य कई कारणों से छिटपुट

मामले हो सकते हैं, लेकिन मेरी जानकारी के अनुसार देश में ईंधन कोई कमी नहीं है। बाजार की मौजूदा स्थिति पर टिप्पणी करते हुए जैन ने कहा कि वैश्विक कच्चे तेल की कीमतें और अन्य संबंधित लागतें अत्यधिक अस्थिर बनी हुई हैं। उन्होंने बताया कि शिपिंग लागत, बीमा खर्च और विनिमय दरों में उतार-चढ़ाव ने तेल कंपनियों को काफी प्रभावित किया है। उन्होंने कहा, 'मौजूदा समय में स्थिति बेहद अस्थिर है और इसके कई पहलू हैं। अगर आपने कच्चे तेल, शिपिंग लागत, बीमा और यहां तक कि विनिमय दरों में आए बदलावों को ध्यान से देखा है, तो

आप समझ जाएंगे। जैन के अनुसार, विनिमय दरें जो पहले लगभग 89-90 थीं, अब 96 के आसपास पहुंच गई हैं, जिससे तेल विपणन कंपनियों पर बोझ बढ़ रहा है। उन्होंने कहा कि इन सभी कारकों के संयुक्त प्रभाव के कारण, तेल कंपनियां वर्तमान में प्रतिदिन 600 करोड़ रुपये से 700 करोड़ रुपये तक का नुकसान उठा रही हैं। मार्जिन पर दबाव के बावजूद, जैन ने कहा कि सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियां पूरे देश में निर्बाध ईंधन आपूर्ति सुनिश्चित करना जारी रखे हुए हैं। इससे पहले, बीपीसीएल के डायरेक्टर फाइनेंस वीआरके गुप्ता ने कहा कि मध्य पूर्व संकट के बीच

सरकारी तेल कंपनी रूस से कच्चे तेल की खरीद बढ़ रही है और मौजूद समय में कंपनी के कुल आयात में रूसी कच्चे तेल की हिस्सेदारी करीब 41 प्रतिशत पहुंच गई है, जो कि वित्त वर्ष 26 की चौथी तिमाही (जनवरी से मार्च) में 31 प्रतिशत थी। मीडिया से बातचीत में गुप्ता ने बताया कि मध्य पूर्व में तनाव के चलते कंपनी ने विविध स्रोतों विशेषकर रूस से कच्चे तेल की खरीद को बढ़ाया है। इससे पहले वित्त वर्ष 26 की तीसरी तिमाही (अक्टूबर से दिसंबर 2025) में कंपनी के आयात बास्केट में रूसी कच्चे तेल की हिस्सेदारी करीब 25 प्रतिशत थी।

सरकार ने सीएनजी, एलएनजी व हाइड्रोजन डिस्पेंसर के सत्यापन का दायरा बढ़ाया

नई दिल्ली, 24 मई (एजेंसियां)। कार्यक्षमता को बेहतर बनाने और स्वच्छ ईंधन के बढ़ते इस्तेमाल को बढ़ावा देने के मकसद से केंद्र सरकार ने रविवार को कहा कि उसने 'लीगल मेट्रोलाजी (सरकार द्वारा अनुमोदित परीक्षण केंद्र) नियम, 2013' में संशोधन किया है। इसका उद्देश्य भारत के लीगल मेट्रोलाजी इकोसिस्टम को और मजबूत करना तथा देश में वजन और माप के सत्यापन संबंधी बुनियादी ढांचे का विस्तार करना है।

इस संशोधन की एक प्रमुख विशेषता यह है कि इसमें सरकारी-अनुमोदित परीक्षण केंद्रों (जीएटीसी) के दायरे का विस्तार किया गया है, ताकि अतिरिक्त ईंधन वितरण प्रणालियों के सत्यापन और पुनः सत्यापन को भी इसमें शामिल किया जा सके। उम्मीद है कि इस कदम से सत्यापन सेवाओं की उपलब्धता बढ़ेगी।

इन संशोधनों के तहत राज्य सरकारों को यह अधिकार दिया गया है कि वे अपने-अपने नियमों के अनुसार जीएटीसी के माध्यम से सत्यापन के लिए वजन और



■ सरकार ने 'लीगल मेट्रोलाजी नियम, 2013' में किया संशोधन

माप की अतिरिक्त श्रेणियों को अधिसूचित कर सकें। पेट्रोल और डीजल डिस्पेंसर के सत्यापन के लिए शुल्क 5 हजार रुपए प्रति नोजल निर्धारित किया गया है, जबकि सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन डिस्पेंसर के लिए यह शुल्क 10 हजार रुपए प्रति नोजल तय किया गया है।

संशोधित नियमों के तहत उन उपकरणों की सूची में डिस्पेंसिंग सिस्टम की पांच श्रेणियां जोड़ी गई हैं, जिनका

ग्रीनलाइन ने एलएनजी में किया विस्तार

मुंबई। ऊर्जा सुरक्षा और कच्चे तेल के आयात को लेकर बढ़ती चिंताओं के बीच परिवहन संचालकों और नीति निर्माताओं द्वारा डीजल के विकल्पों की तलाश के चलते भारत का भारी मालवाहक लॉजिस्टिक्स क्षेत्र तेजी से लिक्विफाइड नेचुरल गैस (एलएनजी) की ओर रुख कर रहा है। यह बदलाव ऐसे समय में हो रहा है जब देश भर में माल ढुलाई में लगातार तेजी से वृद्धि हो रही है। भारत में वर्तमान में लगभग चार मिलियन डीजल-चालित ट्रक हैं जो घरेलू माल ढुलाई का लगभग 70 प्रतिशत परिवहन करते हैं, जिससे यह क्षेत्र आयातित जीवाश्म ईंधन के सबसे बड़े उपभोक्ताओं में से एक बन गया है। वहीं, एलएनजी लंबी दूरी के ट्रक परिवहन के लिए एक व्यावहारिक और निकट भविष्य का ईंधन विकल्प बनकर उभर रहा है, जो डीजल जैसी परिचालन दक्षता प्रदान करता है, साथ ही कम उत्सर्जन और आयातित ईंधन पर निर्भरता को कम करने में सहायक है। ग्रीनलाइन मोबिलिटी, देश के सबसे बड़े एलएनजी ट्रक परिवहन ऑपरेटरों में से एक है, जो वर्तमान में प्रमुख लॉजिस्टिक्स कॉरिडोर पर 1,000 से अधिक एलएनजी-चालित भारी-भरकम ट्रकों का संचालन करती है।

■ माल ढुलाई क्षेत्र में डीजल के अलावा अन्य विकल्पों की ओर बढ़ रहा भारत का रुझान

सत्यापन जीएटीसी द्वारा किया जा सकेगा। इनमें पेट्रोल/डीजल डिस्पेंसर, सीएनजी डिस्पेंसर, एलपीजी डिस्पेंसर, एलएनजी डिस्पेंसर और हाइड्रोजन डिस्पेंसर शामिल हैं। उपभोक्ता मामलों के विभाग ने एक

बयान में कहा कि इन उपकरणों को शामिल किए जाने के बाद जीएटीसी अब 'लीगल मेट्रोलाजी' ढांचे के तहत वजन और माप की कुल 23 श्रेणियों का सत्यापन और पुनः सत्यापन कर सकेंगे।

9 दिन में तीसरी बार महंगाई की मार

शुभांगी माथुर
नई दिल्ली, 24 मई

ऊर्जा की वैश्विक कीमतों में भारी वृद्धि के बीच भारत की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) ने देश में पेट्रोल और डीजल की कीमतों में 9 दिनों में तीसरी बार बढ़ोतरी की है। इस वृद्धि के बाद दिल्ली में गैर-ब्रांडेड पेट्रोल की कीमत 99.51 रुपये प्रति लीटर और डीजल की कीमत 92.49 रुपये प्रति लीटर हो गई है।

पिछले 9 दिन में तेल कंपनियों ने 15 मई को 3 रुपये प्रति लीटर और फिर 19 मई को 90 पैसे प्रति लीटर की दर से ईंधन की कीमतों में बढ़ोतरी की थी। 23 मई को पेट्रोल और डीजल की कीमतों में क्रमशः 87 पैसे प्रति लीटर और 91 पैसे प्रति लीटर की फिर से बढ़ोतरी की गई। विशेषज्ञों का कहना है कि हाल में कीमतों में लगातार वृद्धि से तेल विपणन कंपनियों को आंशिक राहत मिलेगी, लेकिन पूरी तरह से सुरक्षा नहीं मिलेगी। उनका कहना है कि भले ही पश्चिम एशिया की स्थिति स्थिर हो जाए होर्मुज स्ट्रेट के आसपास का जोखिम पूरी तरह खत्म होने में वक्त लगेगा। इसकी वजह से कच्चे तेल की कीमतें संभवतः 90 डॉलर प्रति बैरल के उच्च स्तर पर बनी रहेंगी।

अकाउंटिंग और कंसल्टेंसी फर्म ग्रांट थॉर्नटन भारत के पार्टनर- तेल और गैस सौरभ मित्रा ने कहा, 'कमजोर पड़ते रुपये के साथ इसका दबाव तेल विपणन कंपनियों के मार्जिन पर पड़ रहा है और वे अभी भी अंडर रिकवरी से जूझ रही हैं। आगे चलकर कीमतों में और वृद्धि की जरूरत पड़ सकती है। सरकार को उपभोक्ताओं पर पड़ने वाले प्रभाव और ओएमसी की वित्तीय सेहत के बीच संतुलन बनाने की जरूरत होगी।'

पेट्रोल-डीजल की कीमतों में नवीनतम और तीसरी बार की वृद्धि के साथ कंप्रेसड नैचुरल गैस (सीएनजी) की दरों में भी वृद्धि हुई है। इंद्रप्रस्थ गैस (आईजीएल) ने शनिवार को सीएनजी की कीमतों में 1 रुपये प्रति किलो की वृद्धि की, जो 10 दिनों में तीसरी वृद्धि है। इसके साथ ही दिल्ली में सीएनजी की कीमत अब 81.09 रुपये प्रति किलो है। नोएडा, ग्रेटर नोएडा और गाजियाबाद में कीमत 89.70 रुपये प्रति किलो तक बढ़ गई है।

नियंत्रण वाली मूल्य व्यवस्था (एपीएम) वाली गैस की आपूर्ति में गिरावट और सीएनजी व आवासीय पाइपड नैचुरल गैस (पीएनजी) की बढ़ती मांग के साथ आयातित एलएनजी पर निर्भरता बढ़ती जा रही है। विशेषज्ञों के अनुसार उच्च लागत वाली एलएनजी को



पेट्रोल, डीजल और सीएनजी की कीमत बढ़ी, तेल कंपनियों का कम होगा घाटा

आपूर्ति मिश्रण में मिश्रित करने से सीएनजी वितरण कंपनियों की इनपुट लागत पर दबाव बढ़ेगा।

मित्रा ने कहा, 'निकट भविष्य में सीएनजी की बढ़ी कीमतों का बोझ ग्राहकों पर डालना होगा। समय बीतने के साथ इनपुट लागत के दबाव को भी पीएनजी के अंतिम उपभोक्ताओं पर डाले जाने की संभावना है। हालांकि रसोई गैस की कीमत में बढ़ोतरी का मसला संवेदनशील है, ऐसे में पीएनजी की कीमत में धीरे धीरे वृद्धि की उम्मीद है।'

विभिन्न श्रेणी के ईंधन की कीमतों में वृद्धि सरकारी तेल कंपनियों के गंभीर वित्तीय तनाव को देखते हुए हुई है। पश्चिम एशिया संकट की शुरुआत के बाद से 100 डॉलर प्रति बैरल से ऊपर चल रहे कच्चे तेल के मुकाबले कंपनियां सस्ते दाम पर ईंधन बेच रही हैं। संघर्ष शुरू होने के पहले कीमतें लगभग 80 डॉलर प्रति बैरल थीं। विपक्षी कांग्रेस ने एक प्रेस नोट में कहा, 'बढ़ती पेट्रोल और डीजल की कीमतों से परिवहन लागत में तेज वृद्धि हुई है, जिससे सीधे देश भर में आवश्यक वस्तुओं की कीमतों पर असर पड़ा है। ईंधन की अधिक लागत के कारण फलों, सब्जियों, दूध और अन्य घरेलू आवश्यक वस्तुओं जैसी रोजमर्रा की वस्तुओं की महंगाई बढ़ेगी।'

प. एशिया संकट से व्यापार प्रभावित, ईंधन के दाम फिर बढ़े

बंदरगाहों पर अप्रैल में निर्यात और आयात कार्गो गिरा

धुवाक्ष साहा
मुंबई, 24 मई

भारत के बंदरगाहों पर अप्रैल में अंतरराष्ट्रीय समुद्री कार्गो में दो प्रतिशत की गिरावट दर्ज की गई। पश्चिम एशिया संकट के दौरान होर्मुज स्ट्रेट बाधित होने से सरकारी और निजी दोनों बंदरगाहों पर कच्चे तेल, उर्वरक और कोयले की मात्रा में मुख्य तौर पर गिरावट आई।

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के आंकड़ों के अनुसार भारत के प्रमुख बंदरगाहों (केंद्र के स्वामित्व वाले) ने अप्रैल में 7.3 करोड़ टन कार्गो संभाला जबकि गैर-प्रमुख बंदरगाहों (निजी और राज्य सरकारों के स्वामित्व वाले) ने 5.95 करोड़ टन कार्गो संभाला। अमेरिका-इजरायल-ईरान युद्ध 28 फरवरी से शुरू होने के बाद बंदरगाहों से निर्यात-आयात (एक्जिम) कार्गो की मात्रा में गिरावट दर्ज होने की प्रवृत्ति जारी है। सरकारी बंदरगाहों से आयात निर्यात की मात्रा में 4.3 प्रतिशत की गिरावट दर्ज हुई जबकि निजी व राज्य समुद्री बोर्ड बंदरगाहों के कार्गो में सालाना आधार पर 6 प्रतिशत की कमी आई।

प्रमुख बंदरगाहों से कच्चे तेल और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों की माल दुलाई में गिरावट जारी रही। भारत अन्य जरूरतों के अलावा तेल व गैस के लिए पश्चिम एशिया के बाजार पर कहीं अधिक निर्भर है।



अप्रैल में अंतरराष्ट्रीय समुद्री कार्गो में दो प्रतिशत की गिरावट दर्ज

लिहाजा भारत इन उत्पादों के लिए होर्मुज स्ट्रेट की स्थिति पर कहीं अधिक आश्रित है। पश्चिमी तट पर स्थित ज्यादातर प्रमुख बंदरगाहों के आयात-निर्यात की माल दुलाई में गिरावट दर्ज हुई। भारत के सबसे बड़े बंदरगाहों में से एक दीनदयाल पोर्ट अथॉरिटी (कांडला पोर्ट) ने विदेशी माल दुलाई में 11 प्रतिशत की कमी दर्ज की जबकि पूर्वी तट पर स्थित कोचीन, न्यू मैंगलोर, पारादीप और कोलकाता बंदरगाहों में भी पिछले महीने माल दुलाई की मात्रा में गिरावट देखी गई। गुजरात समुद्री बोर्ड में प्रमुख बंदरगाहों मुंद्रा और पिपावाव के साथ-साथ सरकारी व निजी तेल रिफाइनरियों के कैप्टिव पोर्ट शामिल हैं। इसने 3.2 करोड़ टन माल दुलाई दर्ज की - जो पिछले अप्रैल की तुलना में 2 प्रतिशत कम है।

दूसरी ओर, महाराष्ट्र के जवाहरलाल नेहरू पोर्ट अथॉरिटी (जेएनपीए) और मुंबई पोर्ट ने माल दुलाई की मात्रा में भारी वृद्धि दर्ज की है और 1.5 करोड़ टन से अधिक कार्गो संभाला। एनपीए में पहले भीड़भाड़ और माल का जमावड़ा देखा जाता था क्योंकि पश्चिम एशिया जाने वाले निर्यात व आयात का बड़ा हिस्सा इसी बंदरगाह से होता है। दरअसल, वाणिज्य मंत्री पीयूष गोयल और जहाजरानी मंत्री सरबानंदा सोनोवाल ने शुक्रवार को कंटेनर फ्रेट स्टेशनों पर ट्रेलर चालकों की कमी के कारण बंदरगाह पर होने वाली भीड़भाड़ पर चर्चा करने के लिए मुलाकात की थी। तटीय माल दुलाई में वृद्धि और कुछ स्थिरता लौटने से घरेलू और अंतरराष्ट्रीय माल दुलाई के मामले में बंदरगाह लाभ में हैं।

सीएनजी समेत अन्य गैस पंप पर हेराफेरी नहीं होगी

नई दिल्ली, एजेंसी। केंद्र सरकार ने वजन और माप से जुड़े नियमों में अहम बदलाव किया है। इसके तहत अब पेट्रोल डीजल के साथ ही गैस पंपों (सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन) पर लगे ईंधन डिस्पेंसर (वे मशीनें जिनसे ईंधन निकलता है) का भी सत्यापन किया जाएगा। इस कदम से हेरफेर रुकेगी और ग्राहकों को सही मात्रा में ईंधन मिलने में पारदर्शिता बढ़ेगी।

इसके लिए उपभोक्ता मामले मंत्रालय ने पांच नई ईंधन डिस्पेंसर प्रणाली को जांच के दायरे में शामिल किया है। इस बदलाव के बाद सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्र (जीएटीसी) अब हाइड्रोजन, एलपीजी, एलएनजी और सीएनजी डिस्पेंसरों का सत्यापन और पुनः सत्यापन कर सकेंगे। सरकार का कहना है कि इससे सत्यापन सेवाओं की उपलब्धता बढ़ेगी और प्रक्रिया पहले की तुलना में अधिक तेज और प्रभावी होगी।

श्रेणियां बढ़ीं: संशोधित नियमों के तहत अब सत्यापन के दायरे में आने वाले उपकरणों की संख्या 18 से बढ़ाकर 23 कर दी गई है। इससे नई तकनीक और आधुनिक ईंधन वितरण प्रणालियों को भी कानूनी निगरानी व्यवस्था के तहत लाया जा सकेगा। खासतौर पर हाइड्रोजन जैसे वैकल्पिक ईंधनों के उपयोग को देखते हुए यह बदलाव जरूरी माना जा रहा था।



पेट्रोल और डीजल के दाम फिर बढ़ाने के संकेत दिए

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने संकेत दिए हैं कि आने वाले दिनों में एक बार फिर पेट्रोल और डीजल के दाम बढ़ सकते हैं। कंपनी के निदेशक (एचआर) राज कुमार दुबे ने रविवार को कहा कि मौजूदा वैश्विक ऊर्जा संकट जारी रहता है, तो खुदरा ईंधन की कीमतों में और बढ़ोतरी से बचना मुश्किल हो सकता है।

अलग-अलग ईंधनों के लिए तय हुआ शुल्क: नए नियमों के तहत पेट्रोल और डीजल वितरण इकाइयों के सत्यापन के लिए 5,000 रुपये प्रति नोजल शुल्क निर्धारित किया गया है। वहीं, सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन वितरण इकाइयों के लिए यह शुल्क 10,000 रुपये प्रति नोजल रखा गया है। नोजल वह उपकरण होता है, जो ईंधन भरने वाले पाइप के अंतिम हिस्से में लगा रहता है और जिसके माध्यम से वाहन में ईंधन भरा जाता है।



भारत के लिए एलएनजी टैंकर होर्मुज से निकला

तेहरान, एजेंसी। ईरान युद्ध शुरू होने के बाद से पहली बार एलएनजी टैंकर होर्मुज से निकलकर भारत आ रहा है।

ब्लूमबर्ग ने अपनी रिपोर्ट में बताया है कि एडनाक लॉजिस्टिक्स एंड सर्विसेज का 'अल हमरा' टैंकर भारत की ओर बढ़ रहा है। इस पोत ने सिग्नल बंद कर होर्मुज पार किया है। 19 अप्रैल के आसपास इसने सिग्नल भेजना बंद कर दिया था। लेकिन उस समय यह खाली था और होर्मुज के पूर्वी प्रवेश द्वार के पास

रुका हुआ था। इस दौरान उसने अबू धाबी नेशनल ऑयल कंपनी के 'दास आइलैंड' निर्यात संयंत्र से माल भरा। यह संयंत्र फारसी खाड़ी में होर्मुज के पीछे स्थित है।

पोतों के डाटा से पता चलता है कि पिछले साल भारत को अपनी आधी से अधिक एलएनजी कतर और यूएई से मिली थी, लेकिन पिछले कुछ महीनों में यह आपूर्ति लगभग पूरी तरह से रुक गई है।

देश में ईंधन की कोई कमी नहीं सरकारी तेल कंपनियां कर रही आपूर्ति का प्रबंधन

नई दिल्ली, (पंजाब केसरी): देश में ईंधन को लेकर बढ़ती चिंताओं के बीच भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) के मार्केटिंग डायरेक्टर सुखमाल कुमार जैन ने रविवार को कहा कि देश में पेट्रोल और डीजल की कोई कमी नहीं है और सरकारी तेल कंपनियां आसानी से ईंधन की आपूर्ति और खपत का प्रबंधन कर रही हैं। जैन ने कहा कि देश में मौजूद करीब एक लाख फ्यूल पंप में से 85,000 का प्रबंधन सरकारी तेल कंपनियों की ओर से किया जाता है और इन सभी पर ईंधन की आपूर्ति सामान्य बनी हुई है।

हालांकि, जैन ने कहा, अन्य कई कारणों से छिटपुट मामले हो सकते हैं, लेकिन मेरी जानकारी के अनुसार देश में ईंधन कोई कमी नहीं है। बाजार की मौजूदा स्थिति पर टिप्पणी करते हुए जैन ने कहा कि वैश्विक कच्चे तेल की कीमतें और अन्य संबंधित लागतें

● देश में मौजूद करीब एक लाख फ्यूल पंप में से 85,000 का प्रबंधन सरकारी तेल कंपनियों की ओर से किया जाता है

अत्यधिक अस्थिर बनी हुई हैं। उन्होंने बताया कि शिपिंग लागत, बीमा खर्च और विनिमय दरों में उतार-चढ़ाव ने तेल कंपनियों को काफी प्रभावित किया है। उन्होंने कहा, "मौजूदा समय में स्थिति बेहद अस्थिर है और इसके कई पहलू हैं। अगर आपने कच्चे तेल, शिपिंग लागत, बीमा और यहां तक कि विनिमय दरों में आए बदलावों को ध्यान से देखा है, तो आप समझ जाएंगे।" जैन के अनुसार, विनिमय दरें जो पहले लगभग 89-90 थीं, अब 96 के आसपास पहुंच गई हैं, जिससे तेल विपणन कंपनियों पर बोझ बढ़ रहा है। उन्होंने कहा कि इन सभी कारकों के संयुक्त प्रभाव के कारण, तेल कंपनियां वर्तमान में

प्रतिदिन 600 करोड़ रुपये से 700 करोड़ रुपये तक का नुकसान उठा रही हैं। मार्जिन पर दबाव के बावजूद, जैन ने कहा कि सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियां पूरे देश में निर्बाध ईंधन आपूर्ति सुनिश्चित करना जारी रखे हुए हैं। इससे पहले, बीपीसीएल के डायरेक्टर फाइनेंस वीआरके गुप्ता ने कहा कि मध्य पूर्व संकट के बीच सरकारी तेल कंपनी रूस से कच्चे तेल की खरीद बढ़ रही है और मौजूद समय में कंपनी के कुल आयात में रूसी कच्चे तेल की हिस्सेदारी करीब 41 प्रतिशत पहुंच गई है, जो कि वित्त वर्ष 26 की चौथी तिमाही (जनवरी से मार्च) में 31 प्रतिशत थी। मीडिया से बातचीत में गुप्ता ने बताया कि मध्य पूर्व में तनाव के चलते कंपनी ने विविध स्रोतों विशेषकर रूस से कच्चे तेल की खरीद को बढ़ाया है। इससे पहले वित्त वर्ष 26 की तीसरी तिमाही (अक्टूबर से दिसंबर 2025) में कंपनी के आयात बास्केट में रूसी कच्चे तेल की हिस्सेदारी करीब 25 प्रतिशत थी।

पेट्रोल पंप पर लंबी-लंबी कतारें किसान परेशान, खरीफ के पहले कृषि कार्य पड़े ठप

■ परभणी, नवभारत न्यूज नेटवर्क. भीषण गर्मी के बीच जब खेती-बाड़ी के काम अंतिम चरण में हैं, चारठाणा स्थित पेट्रोल पंप पर डीजल की भारी कमी देखी जा रही है. डीजल लेने के लिए किसानों की लंबी कतारें लग रही हैं, लेकिन कई किसानों को खाली हाथ लौटना पड़ रहा है. दूसरी ओर, पंप कर्मचारियों पर 'चेहरा देखकर' और अतिरिक्त पैसे लेकर डीजल देने के गंभीर आरोप किसानों द्वारा लगाए जा रहे हैं. इस स्थिति से गांव में कृत्रिम डीजल संकट पैदा होने और किसानों के साथ अन्याय होने का आरोप भी लगाया जा रहा है.

कैन और ड्रम लेकर भटकते किसान
: ट्रैक्टर और अन्य कृषि उपकरणों के लिए डीजल न मिलने से किसान मोटरसाइकिल पर कैन और ड्रम लेकर पंप के चक्कर लगा रहे हैं. सूत्रों के अनुसार, जो लोग या विचौलिया अधिक पैसे दे रहे हैं, उन्हें 200-200 लीटर डीजल उपलब्ध कराया जा रहा है. बताया जा रहा है कि इसी डीजल को बाद में गांव में 150 से 200 रुपये प्रति लीटर की दर से अवैध रूप से बेचा जा रहा है. इससे आम किसानों में भारी नाराजगी फैल गई है.

किसानों को आर्थिक नुकसान की आशंका : स्थानीय किसानों का कहना है कि समय पर बारिश से पहले खेती की तैयारी पूरी करना जरूरी है. यदि समय पर डीजल नहीं मिला, तो खरीफ सीजन की तैयारी बाधित हो जाएगी और किसानों को बड़ा आर्थिक नुकसान उठाना पड़ सकता है.



□ जिलाधिकारी से तत्काल कार्रवाई की मांग : इस गंभीर स्थिति को देखते हुए संबंधित तेल कंपनियों से चारठाणा क्षेत्र में डीजल आपूर्ति तुरंत सामान्य करने की मांग की जा रही है. साथ ही, परभणी के जिलाधिकारी से मामले में हस्तक्षेप कर कालाबाजारी रोकने और किसानों को बिना देरी डीजल उपलब्ध कराने की अपील की गई है.

मानवत में डीजल को लेकर मारपीट

परभणी जिले के मानवत में एक पेट्रोल पंप पर डीजल के लिए नागरिकों के बीच मारपीट की घटना सामने आई है. इस घटना का वीडियो सोशल मीडिया पर तेजी से वायरल हो रहा है, जिसके बाद राजनीतिक आरोप-प्रत्यारोप भी तेज हो गए हैं. मानवत तहसील के रुद्धी पाटी क्षेत्र स्थित एक पेट्रोल पंप पर डीजल लेने के लिए लंबी कतार लगी हुई थी. इसी दौरान दो समूहों के बीच किसी बात को लेकर विवाद हो गया, जो देखते ही देखते मारपीट में बदल गया. इस दौरान दोनों पक्षों ने डीजल के लिए लिए गए डिब्बों और कंटेनरों से एक-दूसरे पर हमला किया. इस घटना से पेट्रोल पंप पर कुछ समय के लिए तनावपूर्ण स्थिति बन गई.

महंगाई को लेकर रोहित पवार सरकार पर भड़के

वहीं एनसीपी नेता रोहित पवार ने भी सरकार पर निशाना साधते हुए कहा कि ईंधन संकट, महंगाई और अन्य मुद्दों के बीच सरकार संवेदनहीन बनी हुई है. उन्होंने रोमन सम्राट नीरो का उदाहरण देते हुए कहा कि 'रोम जल रहा था और नीरो बांसुरी बजा रहा था', जो मौजूदा स्थिति पर लागू होता है. फिलहाल इस घटना के बाद राजनीतिक बयानबाजी तेज हो गई है, जबकि प्रशासन ने स्थिति पर निगरानी रखने की बात कही है.



घंटों लाइन में ईंधन लेने को मजबूर

कांग्रेस नेता विजय वडेहीवार ने इस घटना को लेकर राज्य सरकार पर तीखा हमला बोला है. उन्होंने



सवाल किया कि मानवत में डीजल के लिए लोगों के बीच मारपीट होना क्या 'भाजपा के अच्छे दिन' हैं? उन्होंने कहा कि आम लोग धूप में घंटों लाइन में लगाकर ईंधन लेने को मजबूर हैं, जबकि सरकार केवल प्रचार और इवेंटबाजी में व्यस्त है. उन्होंने यह भी दावा किया कि मुख्यमंत्री देवेंद्र फडणवीस के राज्य में ईंधन की कमी न होने के दावे के विपरीत जमीनी हकीकत अलग है. उनके अनुसार कई जिलों में किसान डीजल के लिए लंबी कतारों में खड़े हैं, जिससे खेती का काम प्रभावित हो रहा है. वडेहीवार ने चेतावनी दी कि यदि समय पर खेती और बुवाई के काम नहीं हुए तो इसका असर उत्पादन और महंगाई पर पड़ेगा, जिससे राज्य और देश दोनों प्रभावित होंगे.

बढ़ाया गया सत्यापन व्यवस्था का दायरा CNG-LNG डिस्पेंसर की होगी सख्त निगरानी

■ दिल्ली, नवभारत न्यूज नेटवर्क. देश में हाइड्रोजन और गैस आधारित स्वच्छ ईंधनों के बढ़ते इस्तेमाल को देखते हुए केंद्र सरकार ने विधिक माप विज्ञान नियमों में बड़ा बदलाव किया है. अब हाइड्रोजन, एलपीजी, एलएनजी और सीएनजी ईंधन वितरण इकाइयों (डिस्पेंसर) के सत्यापन की जिम्मेदारी सरकार से मान्यता प्राप्त निजी परीक्षण केंद्रों को भी दी जाएगी. उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्रालय ने इस संबंध में विधिक माप विज्ञान नियम, 2013 में संशोधन किया है. सरकार के इस फैसले का मकसद देश में माप-तौल निगरानी व्यवस्था को मजबूत बनाना और स्वच्छ ईंधनों के इस्तेमाल को बढ़ावा देना है. संशोधन के बाद अब सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्रों यानी जीएटीसी द्वारा सत्यापित किए जाने वाले उपकरणों की



पेट्रोल-डीजल और गैस डिस्पेंसर के शुल्क तय

नए नियमों के तहत पेट्रोल और डीजल वितरण इकाइयों के सत्यापन के लिए 5,000 रुपये प्रति नोजल शुल्क तय किया गया है. वहीं सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन डिस्पेंसर के लिए यह शुल्क 10,000 प्रति नोजल रखा गया है.

संख्या 18 से बढ़ाकर 23 कर दी गई है. इन केंद्रों के पास माप और तौल उपकरणों की जांच और दोबारा सत्यापन करने की तकनीकी क्षमता होती है.

रसोई के कचरे से बनेगा अब हरित ऊर्जा बीएमसी-एमजीएल की नई पहल

■ मुंबई, (सं.) मुंबई में बढ़ते कचरे के वैज्ञानिक निपटान और स्वच्छ ऊर्जा उत्पादन को बढ़ावा देने के उद्देश्य से बीएमसी ने महानगर गैस लिमिटेड (एमजीएल) के साथ मिलकर एक महत्वाकांक्षी परियोजना शुरू की है. इस पहल के तहत शहर में उत्पन्न होने वाले रसोई और खाद्य अपशिष्ट को कंप्रेस्ड बायोगैस (सीबीजी) में परिवर्तित किया जाएगा. इससे एक ओर कचरे के प्रबंधन की समस्या कम होगी, वहीं दूसरी ओर पर्यावरण अनुकूल ईंधन का उत्पादन भी संभव हो सकेगा. मुंबई में प्रतिदिन लगभग 7,000 मीट्रिक टन ठोस कचरा उत्पन्न होता है, जिसमें 72 प्रतिशत से अधिक हिस्सा गीले अथवा जैविक कचरे का होता है. वर्तमान में इस कचरे का बड़ा भाग कांजुरमार्ग स्थित प्रसंस्करण केंद्र में भेजा जाता है, जहां उससे खाद और बिजली बनाई जाती है. अब बीएमसी इस जैविक कचरे का उपयोग बायोगैस उत्पादन के लिए भी करेगी.



वाहन भी खरीदे जाएंगे

परियोजना के पहले चरण के तहत देवनार डंपिंग ग्राउंड में करीब आठ एकड़ भूमि पर बायोगैस संयंत्र स्थापित किया जाएगा. यह परियोजना दो चरणों में विकसित होगी और इसकी कुल प्रसंस्करण क्षमता प्रतिदिन 1,000 टन जैविक कचरे की होगी. शुरुआती चरण में 500 टन प्रतिदिन क्षमता वाला संयंत्र शुरू किया जाएगा. अधिकारियों के अनुसार यह संयंत्र दिसंबर 2027 तक चालू होने की संभावना है. बीएमसी ने संयंत्र के लिए प्रतिदिन लगभग 350 टन शुद्ध जैविक कचरा उपलब्ध कराने की योजना बनाई है. इसके लिए होटल, रेस्तरां और शहर की 96 सड़की एवं फल मंडियों से निकलने वाले खाद्य अपशिष्ट को अलग से एकत्र किया जाएगा. कचरे के परिवहन के लिए 44 विशेष कॉम्पैक्टर वाहन भी खरीदे जाएंगे.

IGL बिल के नाम पर ₹6.42 लाख की ठगी

■ NBT रिपोर्ट, गाज़ियाबाद

ठगो ने गैस बिल का भुगतान करने के लिए लिंक भेजकर एक शख्स के खाते में 6.42 लाख रुपये निकाल लिए। शक्तिर ने खुद को आईजीएल से बताकर बिल बकाया होने पर कनेक्शन काटने का डर दिखाया।

डीएलएफ अंकुर विहार निवासी अंबुज कुमार ने बताया कि 18 मई को उनके मोबाइल पर एक मेसेज आया। मेसेज में लिखा था कि उनका आईजीएल गैस कनेक्शन रात तक बंद कर दिया जाएगा, क्योंकि पिछले महीने का बिल अपडेट नहीं हुआ है। साथ ही एक मोबाइल नंबर देकर तत्काल संपर्क करने को कहा गया था। उन्होंने दिए गए नंबर पर संपर्क किया। कॉल उठाने वाले व्यक्ति ने खुद को आईजीएल अधिकारी दीपक शर्मा बताया और कहा कि गैस कनेक्शन चालू रखने



AI Image

के लिए तुरंत बिल अपडेट कराना जरूरी है। एक लिंक भेजकर उसे ऐप डाउनलोड करने को कहा। उनसे डेबिट कार्ड, क्रेडिट कार्ड और विभिन्न खातों की जानकारी ली। उनके खाते में से कई बार में 6.42 लाख रुपये निकाल लिए। एडीसीपी क्राइम पीयूष सिंह ने बताया कि रकम को प्रीज कराने का प्रयास किया जा रहा है।

सरकार ने हाइड्रोजन, एलपीजी, सीएनजी डिस्पेंसर के सत्यापन नियमों में किया संशोधन

नई दिल्ली, (भाषा)। उपभोक्ता मामले मंत्रालय ने हाइड्रोजन, रसोई गैस (एलपीजी), तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) और संपीडित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) ईंधन वितरण इकाइयों (डिस्पेंसर) के सत्यापन के लिए सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्रों को अनुमति देने को विधिक माप विज्ञान नियमों में संशोधन किया है। स्वच्छ ईंधन के बढ़ते उपयोग के बीच यह कदम देश में माप-तौल निगरानी व्यवस्था का दायरा बढ़ाने के उद्देश्य से उठाया गया है। उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्रालय ने विधिक माप विज्ञान (सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्र) नियम, 2013 में संशोधन किया है। इसके साथ ही सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्रों (जीएटीसी) के माध्यम

से सत्यापित किए जाने वाले उपकरणों की श्रेणियों की संख्या 18 से बढ़कर 23 हो गई है। संशोधित नियमों के तहत पेट्रोल और डीजल वितरण इकाइयों के सत्यापन शुल्क को 5,000 रुपये प्रति नोजल निर्धारित किया गया है, जबकि सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन वितरण इकाइयों के लिए यह शुल्क 10,000 रुपये प्रति नोजल होगा। नोजल ईंधन भरने वाले पाइप के सिरे पर लगा वह उपकरण होता है, जिससे पेट्रोल, डीजल, सीएनजी आदि वाहन में भरे जाते हैं। मंत्रालय ने बयान में कहा, इस कदम से सत्यापन सेवाओं की उपलब्धता बढ़ने, कार्यकुशलता में सुधार होने और देशभर में स्वच्छ ईंधनों को अपनाने को बढ़ावा मिलने की उम्मीद है।

हाइड्रोजन, एलपीजी, सीएनजी 'डिस्पेंसरों' के सत्यापन नियमों में बदलाव अब ईंधन वितरण केंद्रों पर नहीं हो सकेगी कोई धांधली

जनसत्ता व्यूरो
नई दिल्ली, 24 मई।

सरकार ने ईंधन वितरण केंद्रों पर किसी भी तरह की धांधली रोकने के लिए सख्त कदम उठाया है। माप-तौल निगरानी व्यवस्था को मजबूत करते हुए इसका दायरा बढ़ाया है, जिसमें पांच नई श्रेणियां शामिल की गई हैं। हाइड्रोजन, एलपीजी (घरेलू), तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) और संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) ईंधन वितरण इकाइयों (डिस्पेंसर) के सत्यापन के लिए सरकार ने मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्रों को अनुमति देने को विधिक माप विज्ञान नियमों में संशोधन किया है। इस बदलाव से ये भी सुनिश्चित होगा कि ईंधन मापतौल में कोई घपलेबाजी ना हो और वितरण तंत्र मजबूत बने।

सरकार ने पेट्रोल-डीजल के अलावा सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन की मात्रा की जांच उच्च तकनीक वाले सरकारी केंद्रों पर करने का फैसला किया है। दरअसल कई ऐसे मामले सामने आए, जिसमें पेट्रोल पंप पर ईंधन कम देने जैसी गड़बड़ियों का खुलासा हुआ। स्वच्छ ईंधन के बढ़ते इस्तेमाल के बीच देश में माप-तौल निगरानी व्यवस्था का दायरा और पारदर्शिता बढ़ाने के मद्देनजर यह कदम उठाया गया है। पश्चिम एशिया संकट के बीच देश में स्वच्छ ईंधन अवसंरचना को लगातार सुदृढ़ किया जा रहा है। आयात पर निर्भरता कम करने के लिए देश में मौजूदा ऊर्जा स्रोतों के इस्तेमाल को बढ़ावा दिया जा रहा है।

संशोधित नियम से जीएटीसी ढांचे के तहत एलपीजी, सीएनजी, एलएनजी और हाइड्रोजन डिस्पेंसरों को शामिल करना ऐसे समय में हुआ है जब देश भर में स्वच्छ ईंधनों का उपयोग बढ़ रहा है। यह कदम ईंधन की सटीक आपूर्ति सुनिश्चित करने और लेन-देन में अधिक पारदर्शिता लाने में सहायक होगा। उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण



संशोधित नियमों के अनुसार सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्रों के माध्यम से सत्यापित किए जाने वाले उपकरणों की श्रेणियों की संख्या 18 से 23 हो गई है।

सरकार ने पेट्रोल और डीजल डिस्पेंसरों के निरीक्षण शुल्क को 5,000 रुपए प्रति नोजल निर्धारित किया है। सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन डिस्पेंसरों के लिए यह शुल्क 10,000 रुपए प्रति नोजल है।

मंत्रालय ने विधिक माप विज्ञान (सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्र) नियम, 2013 में संशोधन किया है। संशोधित नियमों के तहत पेट्रोल-डीजल, सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन डिस्पेंसर को शामिल किया गया है। इसके साथ ही सरकार से मान्यता प्राप्त परीक्षण केंद्रों (जीएटीसी) के जरिए सत्यापित किए जाने वाले उपकरणों की श्रेणियों की संख्या 18 से बढ़कर 23 हो गई है।

वर्तमान में पानी का मीटर, रक्तदाबमापी, नैदानिक थर्मामीटर, स्वचालित रेल वजन पुल, टेप माप, भरा कोश, वीम स्केल, काउंटर मशीन, वजन (सभी श्रेणियां), गैस मीटर, ऊर्जा मीटर, नमी मीटर, वाहन गति मीटर (स्पीडोमीटर), रवाय विश्लेषक, बहुआयामी मापन उपकरण और प्रवाह मीटर सहित 18 श्रेणियों के वजन और माप सत्यापन जीएटीसी के जरिए किया जा सकता है। दायरा बढ़ने से वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं और अंतरराष्ट्रीय विधिक माप संगठन (ओआइएमएल) की सिफारिशों के अनुरूप भारत की माप प्रणाली और सुदृढ़ होगी। संशोधित नियमों के तहत पेट्रोल और डीजल वितरण इकाइयों के सत्यापन शुल्क को 5,000 रुपए प्रति 'नोजल' निर्धारित किया गया है, जबकि सीएनजी, एलपीजी, एलएनजी और हाइड्रोजन वितरण इकाइयों के लिए यह शुल्क 10,000 रुपए प्रति 'नोजल' होगा।

'सरकार के ईंधन बचत उपायों से परिवहन ईंधन की मांग वृद्धि सुस्त रहेगी'

नई दिल्ली, 24 मई (भाषा)।

सरकार की ईंधन बचत मुहिम, कच्चे तेल की ऊंची कीमतों और रुपए की कमजोरी के कारण भारत में वर्ष 2026 की दूसरी छमाही में परिवहन ईंधन की मांग वृद्धि में सुस्ती आने की आशंका है। ऊर्जा विश्लेषकों ने यह राय जताई है।

पेट्रोल और डीजल की कीमतों में 15 मई से तीन चरणों में करीब पांच रुपए प्रति लीटर की बढ़ोतरी की गई है। अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों में उछाल के बीच पेट्रोलियम कंपनियों ने इसका कुछ बोझ उपभोक्ताओं पर डाला है। इसी दौरान प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने नागरिकों और सरकारी विभागों से ईंधन बचाने, 'वर्क फ्रॉम होम' को बढ़ावा देने और गैर-जरूरी यात्राएं कम करने की अपील की है।