

# ‘Saudi supply squeeze can leave oil market short by 3 m barrels’

**Bloomberg**

Global oil markets face a supply shortfall of more than 3 million barrels a day next quarter — potentially the biggest deficit in more than a decade — as Saudi Arabia extends its production cuts.

The latest data published by the Organization of Petroleum Exporting Countries show why the kingdom’s supply squeeze, amid a period of record demand, has sent oil prices surging beyond \$90 a barrel in London. Riyadh announced last week it will extend an extra 1 million-barrel-a-day output reduction until the end of the year, even though markets are already tightening.

World oil inventories, having depleted sharply this

quarter, are set for an even steeper drop of roughly 3.3 million barrels a day in the next three months, forecasts published in a report from the OPEC indicated on Tuesday.

If realised, it could be the biggest inventory drawdown since at least 2007, according to a *Bloomberg* analysis.

## INFLATIONARY PRESSURE

The kingdom’s hawkish strategy, aided by export reductions from fellow OPEC+ member Russia, threatens to bring renewed inflationary pressures to a fragile global economy. Diesel prices have surged in Europe, while American airlines are warning passengers to brace for increased costs.

It could even become a political issue for US President Joe Biden as he prepares for next year’s reelection



**TOUGH TIMES.** The kingdom’s hawkish strategy, aided by export reductions from Russia, threatens to bring renewed inflationary pressures to a fragile global economyAP

campaign, with national gasoline prices nearing the sensitive threshold of \$4 a gallon. The White House has said the Saudi move doesn’t complicate its economic efforts.

OPEC’s 13 members have pumped an average of 27.4 million barrels a day so far this quarter, or roughly 1.8

million less than it believes consumers needed, according to the report. If the organisation keeps output unchanged, as group leader Saudi Arabia has signaled it plans to do, the gap between supply and demand will almost double in the final three months of the year. OPEC es-

timates it needs to provide 30.7 million barrels a day in the fourth quarter to satisfy consumption.

The report largely kept estimates for global demand and supply this year and next unchanged. OPEC and its allies are due to meet on November 26 to review production policy for the year ahead. While the supply tightening engineered by the Saudis reflects the sway the kingdom still holds over energy markets, the International Energy Agency on Tuesday served a reminder of how that grip could be weakened. As consumers shift to renewable energy to avert catastrophic climate change, “we may be witnessing the beginning of the end of the fossil fuel era” with demand reaching its peak this decade, the IEA said.



# 'Biofuels alliance could help 700K farmers, clean the air'

Rituraj Baruah & Utpal Bhaskar  
NEW DELHI

**T**he recently launched Global Biofuels Alliance will work on the definition and specification of biofuels, and also increase international cooperation through a virtual marketplace, said Union petroleum & natural gas minister Hardeep Singh Puri. The alliance was launched on 9 September with 19 countries and 12 international organizations agreeing to join. In an interview, Puri said India would increase its production of biofuels going ahead.

On the likelihood of a reduction in petrol and diesel prices, the minister said retail fuel prices depend on several factors including the cost of fuel, freight and insurance. He reiterated that non-BJP state governments have not yet lowered value added tax, while the Centre has lowered the excise duty twice in the last two years.

*Edited excerpts:*

**In 2018, India banned trading of biofuels. Will the restriction be lifted as the biofuels alliance has been launched?**

What the biofuels alliance will do, it will first of all have a definition. If a bio-fuel is sustainable, if it's green then you would have to get your definition on that. You'll have to deal with issues like technical standards, you'll have to deal with which specification, testing, the whole gamut of issues. What would you have traded in 2018. The ethanol production which started in 2005-06, reached 1.5% in 2014. The total ethanol production and procurement was 380 million litres. Out of 380 million how much one would sell? In 2014, you set a target of 8 years



for 10% blending. Today, you have reached 12%, you are procuring 5.62 billion litres of ethanol and 1 billion litres of biodiesel. It totals 6.62 billion litres.

Our assessment was, when the initial 10% blending target was for 8 years till 2022, the target for the next 10% was another 8 years till 2030, and in that we would need 10 billion litres.

**What will be the wider impact?**

In terms of fossil fuels also, it is said that India is an importer. India is also a major exporter of refined products of petchems, etc. So all I am coming back to say is, when you set up something like the biofuels alliance, you will be not only increasing your production in India, you will be having an international cooperation which we are planning to get done through a virtual marketplace. You will

join everybody, join hands. The existing biofuel producers would be enthused. Because today the government has said we are ready, we want to give bio-fuels a push.

This would accelerate the energy transition journey. This reduces your import bills.

In the nine years India has produced biofuels, India has saved ₹73,000 crore, because of which farmers have been given ₹76,000 crore.

**Any other benefits?**

If 1% sustainable aviation fuel is mandated, then we would need 140 million litres more. It would also benefit

500,000 farmers. If the mandate is made for 5% blending, it will benefit 700,000 farmers. This is all very clear. This will benefit farmers, and the engine manufacturers. The toxicity would be reduced, and the air will be less polluted. **Will this rule be changed any-time soon?**

Not yet, you don't need to do it yet, you need to first achieve your 20%.

**Saudi Arabia and Russia have so far not joined the alliance...**

If your question is will fossil fuel producers oppose it, (it's) not correct. Today, even if you take an optimistic view your market on biofuels will be a couple of hundred billion dollars, compared to the (far bigger) market on fossil fuel. But my view is that as you go towards enhanced blending...if you have a policy which encourages biofuels you are saving on expenditure and imports.

You are helping the cause of transition, the fight against climate change. And a series of other things happen automatically. If they come around its good. Otherwise, the UAE is already there. A lot of the consuming countries are there.

**When do you think retail fuel prices may come down?**

The cost of production at the source is a very important factor... I think insurance and freight costs could come down.

By the way, opposition states are not talking

about lower petrol, diesel prices as the price is higher in those states by ₹10-11.

[rituraj.baruah@livemint.com](mailto:rituraj.baruah@livemint.com)

Today the government has said we are ready.

We want to give biofuels a push. This would accelerate energy transition

**Hardeep S Puri**  
Union petroleum & natural gas minister

 **INTERVIEW**

# Double whammy: High inflation, falling consumer sentiment

**UDIT MISRA**

NEW DELHI, SEPTEMBER 12

THE NATIONAL Statistical Office released the retail inflation data for August on Tuesday. At 6.8%, retail inflation has moderated from 7.4% in July.

Retail inflation is the inflation rate (or the rate at which the general prices increase) experienced by average consumers. Typically it is calculated on a year-on-year (YoY) basis. In other words, a 6.8% inflation rate in August implies that the general price level (a composite of food prices, services prices, etc.) facing the consumers was 6.8% higher than in August 2022.

## Ideal level of inflation

For a growing economy like India, a 4% inflation level is considered ideal. This level of inflation is high enough to incentivise producers — because they can make a decent profit —

while not burdening consumers much.

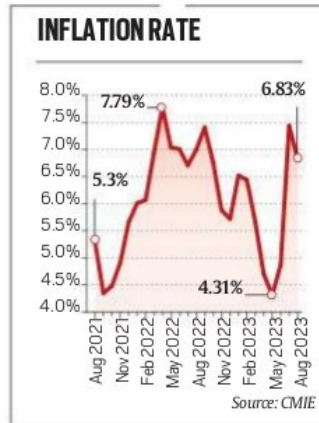
As a result, by law, India's central bank, the Reserve Bank of India, is required to target an inflation rate of 4% and it has been given a leeway of two percentage points either side. So RBI's comfort zone is 2% to 6% while its target rate is 4%.

Seen from this prism, 6.8% is outside RBI's comfort zone and will likely crimp consumer demand.

## Significance of food inflation

For a country like India, where a huge population struggles to earn enough to eat, inflation in food prices is of critical significance. Since a large portion of people's income is spent on food, higher food inflation affects consumer behaviour more.

Inflation in food prices was as high as 9.9% in August. In July, it was 11.5%. Food items account for 46% of the total "consumer price index (CPI)" and, as such, high food inflation often pulls up the overall or headline inflation. If



one takes away the food inflation component, then August's inflation would be 4.8%.

## Impact of LPG price cut

The Centre announced a cut in cooking gas price by Rs 200 per cylinder with effect from August 30. This will benefit all the 330 million domestic LPG consumers in India, 103.5 million of whom are beneficiaries of the Pradhan Mantri Ujjwala Yojana (PMUY).

According to the Centre for Monitoring Indian Economy's (CMIE) Consumer Pyramids Household Survey, in 2022-23, on an average, Indian families spent Rs 8,500 on cooking fuel. The Rs 8,500 assumes the annual use of six LPG cylinders on an average.

So as a proportion of the expenditure on cooking fuel, the cut was expected to bring a relief of 14%. However, the expenditure on cooking fuels accounts for only 4.8% of households' consumption expenses. As such, the net impact of the LPG price cut on average family budgets was less than 1% (0.7% to be precise).

## Consumer sentiment

Indians have been struggling with high

retail inflation for a while. As the chart shows, retail inflation has often been above 6%. The latest surge, however, is coming at a bad time.

That's because consumer sentiment has started falling just at the time when India enters the festive season. According to the CMIE's Economic Outlook, consumer sentiments, which had been rising since January, fell by 1.5% in August. This can have a real impact on the economy and Indian businesses that are gearing up to make the best sales of the year.

One of the key constituents of CMIE's consumer sentiment index is the intention to buy consumer durables (read cars, TVs and other home appliances). Data shows that this intention had been negative for rural India for the past three months and has now gone below zero for urban India as well.

According to Mahesh Vyas, the CEO of CMIE, the main reason for souring sentiment is family incomes facing headwinds.

"The proportion of households who said

their incomes were higher than a year ago... (is) stalled at around 30 per cent for five months still August 2023. Such stagnation has not been seen any time earlier in the past two years, which is the post-pandemic recovery period," said Vyas in a research note. For perspective, it is noteworthy that before the pandemic, between 32 and 36% of the respondents said their incomes were higher than a year ago.

But it is not just the stagnation in perceived incomes that may be dragging sentiments. Vyas also found a rise in pessimism regarding future incomes.

"The proportion of households that said they expect their household income to rise a year into the future fell from 25.6% in July 2023 to 23.7% in August; this is the lowest proportion since March 2023. Further, the proportion that said they expected their incomes to fall a year later rose from 15.3% to 17.7%, also the highest in the last three months," he stated.



## Fossil fuel demand to peak this decade: IEA



**Paris:** World demand for oil, gas and coal is forecast to peak this decade for the first time as the use of cleaner energy and electric cars accelerates, the International Energy Agency's chief wrote on *Financial Times*. The IEA's annual World Energy Outlook, due out next month, will show that "the world is on the cusp of a historic turning point", wrote executive director Fatih Birol. The shift will have implications for the battle against climate change as it will bring forward the peak in greenhouse gas emissions. AFP



---

## Global Demand for Oil, Gas to Peak This Decade: IEA

**Paris:** For the first time, world demand for oil, gas and coal is forecast to peak this decade due to the “spectacular” growth of cleaner energy technologies and electric cars, the International Energy Agency’s chief said Tuesday. The IEA’s annual World Energy Outlook, due out next month, will show that “the world is on the cusp of a historic turning point”, executive director Fatih Birol wrote in a column in the Financial Times.

The shift will have implications for the battle against climate change as it will bring forward the peak in greenhouse gas emissions, Birol said. “Fossil fuels will be with us for many years to come — but looking at our numbers, we may be witnessing the beginning of the end of the fossil fuel era,” Birol said in separate comments released by the IEA.



Birol said the change is mostly driven by the “spectacular growth” of clean energy technologies and electric vehicles, along with structural changes in the Chinese economy and the fallout from the energy crisis. **AFP**

# LPG subsidy will hurt the exchequer



UTTAM GUPTA

The price cut especially for non-ujjwala beneficiaries was avoidable. It will serve no purpose and will be a drain on already strained oil companies



For several decades, it has been a common practice for governments to make decisions based on political expediency ignoring economic considerations. The incumbent Modi – dispensation has tried to change this practice but he too has fallen back to business as usual. One such area is the LPG subsidy.

On August 29, 2023, the Union Cabinet approved a reduction in the price of domestic cooking gas by Rs 200 per cylinder (14.2 kg) effective from August 30, 2023. De jure, the price of LPG is deregulated. How could the government decide on it? The reason is sale of LPG for household consumption is made by the three major oil marketing PSUs – Indian Oil Corporation (IOC), Bharat Petroleum Corporation (BPCL) and Hindustan Petroleum Corporation (HPCL) which are majority-owned and controlled by the Centre. So, the latter can give orders to the former.

The benefit of a price cut will be available to all the 330 million domestic consumers of LPG. They will now pay Rs 903 per cylinder (in Delhi) down from the existing Rs 1103 per cylinder.

Out of 330 million domestic HHs, 96 million are covered under the Pradhan Mantri Ujjwala Yojna or PMUY (under this scheme, the Centre provides free gas connection). They were already getting a subsidy of Rs 200 per cylinder for up to 12 refills per year. They will now pay Rs 400 less than the market/cost-based price or Rs 703 per cylinder in Delhi. Meanwhile, the government will provide an additional 7.5 million connections under PMJY, taking the total number of beneficiaries to 103.5 million. The Centre giving subsidies to all HHs (and more to Ujjwala Yojna beneficiaries) is out of sync with the policy signals it had started giving from January 2015.

Subsidy on LPG is the excess of its cost of supply – it is made up of the refinery-gate price or RGP (taken as import parity price or IPP and export parity price or EPP in the ratio of 80:20), freight, marketing costs, marketing margin, dealers' commission, and taxes and duties – over the price

paid by the beneficiary. It ought to be given only to those HHs who are poor and can't pay the cost-plus price. Moreover, it should be withdrawn when the beneficiaries stand on their own.

In the past, ignoring these cardinal principles, the subsidy was given to anyone who had an LPG connection. It went to all and sundry including the rich. The poor who alone should have got it sat at the bottom. According to the Economic Survey (2015-16), only 0.07 per cent of LPG subsidies in rural areas went to a fifth of the poorest households. In urban areas, the poorest fifth got only 8.2 per cent.

A lot of subsidies went to fake beneficiaries or the diversion of stocks (albeit subsidized) of LPG cylinders to hotels, restaurants, and other commercial users.

Despite lacking sound justification, sheer populism drove politicians to give subsidies. They found ways to give it without taking the burden on the Centre's balance sheet (BS). Initially, the subsidy on LPG (besides petrol, diesel, and kerosene) was cross-funded/subsidized by charging more on the sale of other products such as fuel oil, LSHS, naphtha, ATF, etc. hence, no burden on the budget. In 2002-03, the Vajpayee-led NDA government ended the above system and decided to give subsidy on these products directly from the budget with an intent to eventually disband them. The UPA government which took charge in 2004, even while continuing with the subsidized sale, used disingenuous methods such as the issue of oil bonds to PSUs, and the sale of domestic crude by ONGC and OIL, etc. at a discounted price to IOCL/BPCL/HPCL to fund it.

In June 2010, petrol was decontrolled followed by diesel in November 2014. As for LPG, the

Kelkar Committee recommended the removal of 25 per cent of the subsidy in 2012-13 and 75 per cent in the following two years. Modi Government which took charge in May 2014, started acting on it but in a calibrated manner.

On January 1, 2015, it launched a direct benefit transfer (DBT) of subsidy. Under DBT, oil PSUs deliver the cylinder to the beneficiaries at a full cost-based price and follow it up by depositing a subsidy in the beneficiary's account. In turn, they claim reimbursement of the subsidy amount from the Centre. This has helped in eliminating fake beneficiaries and curbing misuse that was inherent in the erstwhile system wherein subsidy was embedded in the price. In June 2020, the government stopped giving subsidies. Was this a conscious policy decision?

This wasn't the case or else it would not have made a provision for it in the budget for 2020-21 being Rs 36,000 crore. The reality is that in that year, there was a steep decline in international prices (due to the COVID-19 pandemic) leading to a fall in price to Rs 600 a cylinder even on a cost-plus basis; hence subsidy support wasn't required. The budget allocation was used largely to clear past dues of oil PSUs and provide free gas connections under PMUY.

During 2021-22 when the international price rose due to waning COVID and demand revival, the retail price of LPG zoomed to over Rs 900 per cylinder. This led the government to restore subsidies, but only for PMUY beneficiaries – a move that protected the poor while denying subsidies to the rest. It spent Rs 14,000 crore during that year. During 2022-23, it spent Rs 9,170 crore on those under PMUY. But, these numbers don't give the full picture.

From June 2020 to June 2022,

the government had asked the trio namely IOCL/BPCL/HPCL to sell LPG at a price below cost and gave them a one-time grant of Rs 22,000 crore to compensate for the losses incurred. This was nothing but subsidy (albeit 'hidden') given to all and sundry, and not just PMUY beneficiaries. This was a retrograde move and the retrogression is being continued during 2023-24.

In the Budget for 2023-24, Finance Minister Nirmala Sitharaman kept the budget estimate (BE) for LPG subsidy at a mere Rs 2,257 crore. With the subsidy at Rs 200 per cylinder, outgo on an average of 4 fills in a year per beneficiary comes to Rs 800. For 96 million PMUY beneficiaries, the subsidy requirement would be Rs 7,680 crore annually. The shortfall will have to be made up by seeking supplementary authorization from the Parliament.

But the real prick comes from the Cabinet's decision to reduce the price by Rs 200 per cylinder for all 330 million HHs. Taking 4 fills per HH, the annual burden comes to Rs 26,400 crore. Since the decision is effective from August 30, 2023, for the remaining seven months, the outgo would be Rs 15,300 crore.

The international price of crude is on the rise. Already, the price of the Indian crude import basket has increased from around US\$ 75 per barrel in June 2023 to US\$ 90 per barrel currently. This has led to a corresponding increase in LPG price as the two are linked. Given the cost-plus price going beyond Rs 1103, there will be pressure to give more subsidies to keep the voters happy. The Centre could end up giving well more than Rs 25,000 crore during the current year! The price cut especially for non-Ujjwala beneficiaries was avoidable. But, thanks to competitive populism, even Modi has drifted.



IN THE PAST, A SUBSIDY WAS GIVEN TO ANYONE WHO HAD AN LPG CONNECTION. IT WENT TO ALL AND SUNDRY INCLUDING THE RICH

(The writer is a political analyst, views are personal)



# Oil marketers on slippery turf as high crude prices trim margins

**BLEAK SCENE.** With no scope for retail price hike in near term, second half could be tough

**Janaki Krishnan**  
Mumbai

Oil marketing companies find themselves in a spot as oil prices have trended higher over the past few weeks, with little prospect of raising retail prices in the medium term, at least until the general elections next year.

Higher oil prices and higher cracks, which have led to under-recovery, point to a tough second half of FY24 for them.

In the week to September 10, refining benchmarks had declined 15 per cent to \$10.3 a barrel, accompanied by a modest increase in marketing margins; however, margins have decreased sharply in the current quarter to date, Nomura said in a note on the sector. It observed that OMCs are recording under-recoveries of ₹5.6 a litre on the sale of auto fuels.

## PRODUCTION CUTS

Last week, OPEC leaders led by Saudi Arabia and Russia, extended their oil production



**RUNNING AT A LOSS.** Nomura observed that OMCs are recording under-recoveries of ₹5.6 a litre on the sale of auto fuels

cuts, leading to an immediate hike in oil and fuel prices. With both countries extending their production cuts till the end of 2023, the situation is likely to remain tight till then. Oil prices have moved up to \$90 a barrel in recent weeks. Fuel crack margins — the difference between oil prices and petroleum products — are higher, and this is likely to hurt OMCs, as retail prices are frozen.

“Oil prices can get firmer in the short-term. With key elections not far away, retail price hikes are unlikely,” according to a note by Kotak Institu-

tional Equities. It added that inventory gains are likely to help the OMCs in the current quarter, but the second-half will be tough if oil prices remain firm. The broker has a ‘reduce’ rating on the public sector OMCs — BPCL, HPCL and IOC.

At the retail level, India is grappling with high food inflation and the government has to tread a tricky path in reining in inflation, while ensuring that fuel prices do not get out of control ahead of the elections.

US investment bank Jefferies said diesel marketing mar-

gins are deep in the red, as the production cuts coincide with 20-year-low oil inventories in the US.

## DIESEL MARKETING

OMCs benefited from low oil prices at the start of 2023, with margins of ₹8-10 a litre. With a rise in oil prices, those gains have diminished, while margins on petrol have fallen to less than half, they are making marketing losses on diesel. Jefferies said. HPCL is likely to be worst affected as it has the most adverse marketing-to-refining ratio among the pack.

In India, with retail prices steady, fuel consumption has also been above pre-Covid levels. In August fuel consumption was at 18.6 million tonnes, up 6.5 per cent on year, and more than 3 per cent higher on pre-pandemic levels.

Another area of concern for OMCs is higher capex as they allocate more towards achieving zero emission targets. Cumulatively, they are expected to spend around ₹4-lakh crore, but the return ratios will likely be lower, said Jefferies.



# OPEC data show 3-mn-bbl/day shortfall on Saudi supply cut

GRANT SMITH  
September 12

**GLOBAL OIL MARKETS** face a supply shortfall of more than 3 million barrels a day next quarter — potentially the biggest deficit in more than a decade — as Saudi Arabia extends its production cuts.

The latest data published by the OPEC show why the kingdom's supply squeeze, amid a period of record demand, has sent oil prices surging beyond \$90 a barrel in London. Riyadh announced last week it will extend an extra 1 million-barrel-a-day output reduction until the end of the year, even though markets are already tightening.

World oil inventories, having depleted sharply this quarter, are set for an even steeper drop of roughly 3.3 million barrels a day in the next three months, the Organization of Petroleum Exporting Countries indicates in its September Report published on Tuesday.

If realised, it could be the biggest inventory drawdown since at least 2007, according to a Bloomberg analysis of figures published by

OPEC's Vienna-based secretariat.

Saudi's hawkish strategy, aided by export reductions from fellow OPEC+ member Russia, threatens to bring renewed inflationary pressures to a fragile global economy. Diesel prices have surged in Europe, while American airlines are warning passengers to brace for increased costs.

It could even become a political issue for US President Joe Biden as he prepares for next year's reelection campaign, with national gasoline prices nearing the sensitive threshold of \$4 a gallon. The White House has said the Saudi move doesn't complicate its economic efforts.

OPEC's 13 members have pumped an average of 27.4 million barrels a day so far this quarter, or roughly 1.8 million less than it believes consumers needed, according to the report. If the organization keeps output unchanged, as group leader Saudi Arabia has signalled it plans to do, the gap between supply and demand will almost double in the final three months of the year. OPEC estimates it needs to provide 30.7 million barrels a day in the fourth quarter

## WORLD OIL DEMAND IN 2023\*, MB/D

World oil demand	2022	1Q23	2Q23	3Q23	4Q23	2023	Change 2024/23	Growth %
Americas	25.11	24.71	25.42	25.68	25.19	25.25	0.15	0.58
of which US	20.43	20.11	20.72	20.83	20.37	20.51	0.08	0.39
Europe	13.52	13.1	13.4	13.99	13.39	13.47	-0.05	-0.35
Asia Pacific	7.38	7.81	6.93	7.22	7.65	7.40	0.02	0.31
<b>Total OECD</b>	<b>46.00</b>	<b>45.62</b>	<b>45.75</b>	<b>46.89</b>	<b>46.22</b>	<b>46.12</b>	<b>0.12</b>	<b>0.26</b>
China	14.85	15.63	15.96	15.57	16.11	15.82	0.97	6.51
India	5.14	5.40	5.40	5.21	5.50	5.38	0.24	4.69
Other Asia	9.02	9.40	9.44	8.99	9.14	9.24	0.22	2.41
Latin America	6.44	6.60	6.70	6.73	6.68	6.68	0.24	3.75
Middle East	8.30	8.63	8.32	8.86	8.73	8.64	0.34	4.09
Africa	4.40	4.69	4.27	4.43	4.88	4.57	0.17	3.79
Russia	3.56	3.69	3.45	3.60	3.87	3.65	0.09	2.49
Other Eurasia	1.15	1.24	1.21	1.02	1.23	1.17	0.02	2.03
Other Europe	0.77	0.84	0.77	0.75	0.83	0.80	0.03	4.00
<b>Total Non-OECD</b>	<b>53.62</b>	<b>56.12</b>	<b>55.51</b>	<b>55.17</b>	<b>56.96</b>	<b>55.94</b>	<b>2.32</b>	<b>4.32</b>
<b>Total World</b>	<b>99.62</b>	<b>101.74</b>	<b>101.26</b>	<b>102.06</b>	<b>103.18</b>	<b>102.06</b>	<b>2.44</b>	<b>2.45</b>
Previous estimate	99.57	101.65	101.18	101.96	103.21	102.01	2.44	2.45
Revision	0.05	0.08	0.08	0.09	-0.04	0.05	0.00	0.00

Note: \* 2023 = Forecast. Totals may not add up due to independent rounding.



Source: OPEC

to satisfy consumption.

While OPEC officials regularly say their objective is to keep world oil markets in balance, the latest projections suggest they are intent

on shrinking inventories rapidly. Crude stockpiles in developed economies are already about 114 million barrels below their average for the 2015 to 2019 period, the

report stated.

The supply squeeze reflects financial needs within the organization. Saudi Arabia may require prices of almost \$100 a barrel to

cover government spending as well as ambitious projects of Crown Prince Mohammed Bin Salman, estimates from Bloomberg Economics indicate. The kingdom has spent considerable sums on ventures ranging from the futuristic city known as Neom to the acquisition of top-flight footballers like Cristiano Ronaldo for its domestic league.

The report largely kept estimates for global demand and supply this year and next unchanged. OPEC and its allies are due to meet on Nov. 26 to review production policy for the year ahead.

While the supply tightening engineered by the Saudis reflects the sway the kingdom still holds over energy markets, the International Energy Agency on Tuesday served a reminder of how that grip could be weakened.

As consumers shift to renewable energy to avert catastrophic climate change, "we may be witnessing the beginning of the end of the fossil fuel era" with demand reaching its peak this decade, the IEA said.

—BLOOMBERG





# PM asks auto cos to look at tech to cut emissions

TIMES NEWS NETWORK

**New Delhi:** PM Narendra Modi on Tuesday asked the



auto companies to focus on sustainability and environment as the industry registers growth

and moves ahead in scale.

“The need of the hour today is to develop a mobility ecosystem that is sustainable and in harmony with the environment. Environmentally-conscious and economically viable mobility is the future,”

the PM said in a special message at the annual convention of industry body Siam.

The PM's message was read out by Siam president Vinod Aggarwal, and Modi said the industry should look at various technologies to cut down emissions. “The Indian auto industry's efforts towards de-carbonisation through the introduction of vehicles with a wide range of powertrain technologies is noteworthy. Today, we have vehicles running on multiple alternative technologies like ethanol, flex-fuel, CNG, bio-CNG, hybrid electric, electric and hydrogen. There is a

need to continue and enhance such concerted efforts for reducing both carbon emissions and our country's dependence on oil imports,” he said.

The PM said the period till 2047 — when the country celebrates 100 years of independence — is an opportune time to realise the vision of building a strong, sustainable, self-reliant and developed India. “I am confident that the discussions amongst industry experts and key stakeholders at this convention will help draw a pathway for the automobile industry towards achieving the goals of Amrit Kaal.”

---

**SHORT****TAKES**

## **PM to lay foundation of petchem complex**

**New Delhi:** Prime Minister Narendra Modi will on Thursday lay the foundation stone of ₹49,000 crores petrochemicals complex and refinery expansion project of Bharat Petroleum Corporation Ltd's (BPCL) Bina refinery in Madhya Pradesh. The project will "bring prosperity and happiness in the entire region of Bundelkhand," an official statement said. The project would also produce more than 2,200 kiloton petrochemical products. "The project would be completed in five years," it said. The ethylene cracker complex will use captive feedstock like naphtha, LPG and kerosene from the refinery. "This complex would open the door for various business units in the field of plastic, pipes, packaging material, plastic sheets, automobile parts, moulded furniture, and other items of domestic and industrial use," the statement said. — PTI





### **PM to lay foundation stone for BPCL's Bina expansion**

---

**New Delhi:** Prime Minister Narendra Modi will visit Bina (Madhya Pradesh) on Thursday to lay the foundation stone of Bharat Petroleum Corporation's petrochemical complex and refinery expansion planned at an investment of ₹49,000 crore. Under this project, the refinery's capacity would be enhanced to 11 mtpa to produce more than 2,200 kt petrochemical products. OUR BUREAU

# PM to lay foundation stone of ₹49,000 crore Petchem complex at BPCL's Bina Refinery

AGENCIES / New Delhi

Prime Minister Narendra Modi will on Thursday lay the foundation stone of Rs 49,000 crore petrochemicals complex and refinery expansion project of Bharat Petroleum Corporation Ltd's (BPCL) Bina refinery in Madhya Pradesh.

In line with the aspirations of New Bharat, BPCL has envisioned modern Petrochemical Complex in its BINA REFINERY at Bina, Sagar, Madhya Pradesh. Investment of Rs 49,000 Crore would bring prosperity and happiness in the entire region of Bundelkhand. Under this Project



the capacity of Bina Refinery would be enhanced to 11 MMTPA which would produce more than 2200 Kiloton petrochemical products. The entire project would be completed in five years. The Ethylene Cracker Complex will use the captive feedstock like Naphtha, LPG, Kerosene, etc. from Bina Refinery.

Once completed the Petrochemical Complex would bring many diversified employment opportunities to the young entrepreneur of Bundelkhand region. This Petrochemical Complex would open the door for various downstream business manufacturing units in the field of Plastic, Pipes, Packaging material, plastic sheets, Automobile parts and other items of domestic and industrial use.

The investment shall result in creating more than 1 lakh direct or indirect employment opportunities along with saving of foreign exchange worth Rs 20,000 crore per annum.



# Self-reliance in energy by '47: Puri

**MANISH GUPTA**  
New Delhi, September 12

**PETROLEUM AND** natural gas minister Hardeep Singh Puri on Tuesday said India will be self-reliant in the energy sector by 2047, and is likely to end use of fossil fuel much before the country's target of achieving net zero emissions by 2070.

"While India's energy consumption will keep increasing, our dependence on fossil fuel will gradually decline and use of biofuels will rise. After 2030, use of green hydrogen, the fuel of future, and ethanol will increase," Puri said in a television interview.

As for dependence on oil, gas and coal from foreign

While India's energy consumption will keep increasing, our dependence on fossil fuel will gradually decline and use of biofuels will rise

**HARDEEP SINGH PURI**, UNION MINISTER



countries, Puri said by the year of Amrit Kaal in 2047, when the nation celebrates 100 years of the independence, India will be self-sufficient in terms of energy needs due to green hydrogen and biofuels.

India currently blends 12% ethanol, made from farm products like sugarcane, maize, stubble, bamboo and broken food grain, in petrol. It

plans to take it to 20% by 2025, five years ahead of the earlier target of 2030 by when e20 is available across India.

"At 12% blending, we procure 562 crore litre of ethanol and 100 crore litre of biodiesel. For achieving 20%, we will need 1,000 crore litre by 2025," Puri said, adding that there are already more than 5,000 petrol pumps in India

that serves e20 fuel.

India saved ₹73,000 crore in import bill in the last nine years as it achieved 10% blending, and ₹76,000 crore has been earned by the country's farmers, he said.

If 1% mixing rule is made in sustainable aviation fuel five lakh farmers will be benefited, and if that is raised to 5% blending in aviation fuel then nearly 70 lakh farmers will be benefited, the minister said.

He said India plans to increase the share of gas in country's energy mix from current 6% to 15%, and for this an investment of \$60 billion will be required. "Gas is a clean and transition fuel, and

we see the investment coming in the country," he said.

As for the much-awaited retail price cut in auto fuels, the minister said the oil marketing companies had a good first quarter and if the second quarter is equally good, the OMCs may be in a better position to take a call. However, he reiterated that Centre has already reduced the excise tax twice once in November 2021 and second time in May 2022.

"These tax cuts brought down the price of petrol and diesel by ₹16 and ₹13 per litre, respectively. The BJP-ruled states have already reduced their VAT. It's now the turn of non-BJP states to do the same," he said.



## ● THE REAL MAINSTREAM

THE GLOBAL BIOFUEL ALLIANCE MUST FOCUS ON R&D INVESTMENT AND TECHNOLOGY TRANSFER

# Towards a sustainable future

**INDIA'S G20 PRESIDENCY** was big in every aspect—it organised more meetings in more cities than any other presidency, had the highest participation of domestic and international delegates, and considered more than a hundred issues on the agenda. The joint statement of G20 was a testament to India's growing leadership role in a year when many predicted that global tensions would forestall the unanimous acceptance of such a document. Tensions over Russia-Ukraine, US-China and India-China, were deftly navigated to produce a bold statement. For example, on the climate change, reiteration of the commitment to net zero emissions, the tripling of global renewables energy and doubling of energy efficiency and hydrogen production are ambitious goals. These will inform the UN climate meet at Dubai, and hopefully achieve a global consensus. However, India's term at the helm of the G20 will be remembered for more than climate declarations; it will be most marked for its transformative agenda that challenges the status quo and reimagines global cooperation.

India's presidency has done something unprecedented: it has directed the spotlight onto the Global South—where the world's majority live. The inclusion of the African Union (AU) in the G20 marks a significant milestone in the visibility and respect afforded to the Global South. A key focus of prime minister Narendra Modi's G20 vision, the acceptance of the AU establishes them as only the second regional bloc to attain membership, following the European Union.

India's outreach to Africa stands in contrast to China's more predatory efforts in the region through programs like the Belt and Road Initiative and aggressive lending policies. The inclusion of the AU in the G20 underscores India's dedication to fostering strong and equitable relationships within the Global South. Furthermore, the call for channeling more

funds to these regions for climate action and sustainable development goals marks a significant shift in global priorities.

India's Digital Public Infrastructure (DPI) has become a global benchmark. During the pandemic, India Stack played a pivotal role by facilitating efficient social safety net payments and providing convenient access to online services. Now, India is expanding its digital success story beyond national boundaries. It has got the G20 agreement to create a Global Digital Public Infrastructure Repository (GDPRI), a virtual hub for sharing DPI resources among G20 members and beyond. Additionally, the One Future Alliance (OFA), an initiative offering capacity-building, technical assistance, and funding to implement DPI in Low- and Middle-Income Countries, will make digital services a truly global public good.

India's economy finds itself heavily reliant on imported crude oil to meet its domestic demand, importing a staggering 87.3% at a cost of \$158 billion in FY 2022-23. This dependence not only exposes the nation to volatile global oil prices but also bears significant consequences for its foreign trade deficit, foreign exchange reserves, rupee exchange rate, and inflation. One of the key strategies to tackle this energy crisis by India is the promotion of alternative fuels, particularly biofuels which at present are primarily used by blending with petroleum.

## CHANDRA BHUSHAN

President and CEO, iFOREST



**GBA must not merely promote first- & second-gen biofuels. It must invest in next-gen ones like algae fuel**

At the G20 Summit in New Delhi, the Global Biofuels Alliance (GBA) was launched, a pivotal initiative during India's presidency of the group. The GBA advocates for the use and production of sustainable biofuels, facilitates their global trade, and provides technical support for national biofuel programs. The participation of multiple nations and international organisations underscores the significance of the GBA in advancing global cooperation on the matter of sustainable biofuel production and use.

India's own biofuel program has achieved notable success, producing 4.08 billion litres of ethanol in FY21, with a blending rate of 10.02%. This achievement resulted in a reduction of 2.7 million tonnes of CO2 emissions and substantial foreign exchange savings—₹41,500 crore. Achieving the ambitious goal of a 20% blending rate by 2025 necessitates expanding ethanol production capacity potentially through bio-waste. However, the real scope of GBA will not be realised by promoting first and second-generation biofuels, but by investing in third and fourth generation technologies such as algae fuel and genetically engineered plant feedstock. For this to become a reality, the GBA must invest in R&D and technology-transfer.

The G20 reiterated its commitment to achieving clean, sustainable, and inclusive energy transitions. As mentioned earlier, the G20 has agreed to promote

hydrogen, triple renewable energy capacity, improve energy efficiency, phase out inefficient fossil fuel subsidies and phase down the unabated use of coal power. To meet these commitments, the global south will require affordable financing options, capacity enhancement and technology that the North has agreed to provide. The next phase of this endeavor will be to materialise these deals.

While reiterating many of the previous G20 commitments on climate, India's G20 has moved the needle towards lifestyle impacts by underscoring the importance of individual responsibility and people-centred solutions. This is especially important considering that the wealthiest 1% of the world's population is responsible for twice as much carbon dioxide emissions as the poorer 50% of the world. Through initiatives like Mission LIFE, India has challenged the developed world's consumption and pollution habits, pressing for a democratisation of climate action.

One important thing to remember is that in international diplomacy, progress takes place at a canter not a gallop and is built around continuity. Thus, a single presidency alone is not enough to push through ambitious agendas. India, therefore, will have to work with other countries to have its transformative agenda implemented overtime. Fortunately, India's presidency is the second in a line of four consecutive presidencies allotted to the emerging economies—an occurrence not slated to happen for another two decades. India, therefore, has a great opportunity to work closely with Brazil and South Africa, the next two presidencies, to advance the global south agenda.

India's G20 presidency will be archived not just for its momentary milestones but for its audacity to envision and shape a more equitable and sustainable global future. And while the ink may still be wet on its term, the true implications of India's presidency will unfold in the years to come.





## गडकरी की किरकिरी

नयी दिल्ली, 12 सितंबर (एजेंसी)

केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी ने मंगलवार को उत्सर्जन में कटौती में मदद के लिए डीजल वाहनों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त कर लगाने की आवश्यकता की बात कही, लेकिन बाद में उन्होंने स्पष्ट किया कि इस तरह का कोई प्रस्ताव सरकार के समक्ष विचाराधीन नहीं है। वाहन विनिर्माताओं के संगठन सोसायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स (सियाम) के 63वें वार्षिक सम्मेलन में गडकरी ने कहा, 'मैं वित्त मंत्री से डीजल इंजन/वाहनों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त माल एवं सेवा कर (जीएसटी) लगाने का अनुरोध करूंगा। केवल इसी तरह डीजल वाहनों को धीरे-धीरे हटाया जा सकता है।' हालांकि, इस बयान के

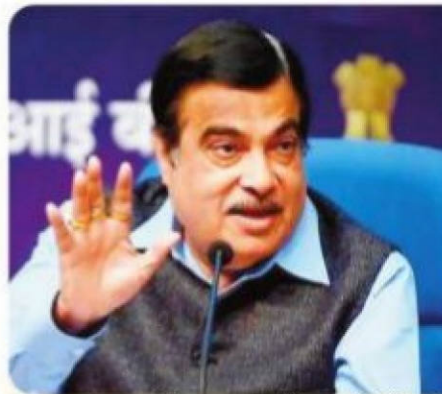
थोड़ी देर बाद ही उन्होंने सोशल मीडिया मंच 'एक्स' पर लिखा, 'यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि सरकार के समक्ष वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।' उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि उत्सर्जन में कटौती के लिए स्वच्छ ईंधन को अपनाने की जरूरत है। उन्होंने 'एक्स' पर लिखा, '2070 तक शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य हासिल करने के लिए हरित वैकल्पिक ईंधन को अपनाना जरूरी है।'

सियाम के वार्षिक सम्मेलन में उन्होंने आगाह किया कि सरकार कर इतना बढ़ा देगी कि डीजल की गाड़ियां बेचना मुश्किल हो जाएगा। गडकरी ने कहा, 'डीजल को अलविदा कहें...कृपया इन्हें बनाना बंद करें, नहीं तो हम कर इतना बढ़ा देंगे कि डीजल कार बेचना मुश्किल हो जाएगा।'

# गडकरी के बयान से ऑटो व ऑयल सेक्टर धराशायी

नई दिल्ली, 12 सितम्बर (एजेंसियां): केंद्रीय परिवहन मंत्री नितिन गडकरी के एक बयान से आज ऑटो और ऑटो एंसिलरी शेयरों में भारी बिकवाली (सैलिंग आऊट) देखने को मिली है। डीजल गाड़ियों को लेकर सड़क, परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी ने एक बयान में कहा कि वह डीजल गाड़ियों को सड़कों से हटाने के लिए वित्त मंत्री से बात करेंगे।

उन्होंने कहा कि आज वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण उनसे मिलने आ रही हैं, जिसमें वह वित्त मंत्री से डीजल गाड़ियों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त गुड्स एंड सर्विस टैक्स (जी.एस.टी.) लगाने को लेकर बात करेंगे। गडकरी का कहना है कि इसे प्रदूषण टैक्स के तौर पर लागू किया जाए। इस दौरान उन्होंने यह भी कहा कि 20 प्रतिशत इथेनॉल ब्लेंडिंग टारगेट को जल्द ही हासिल करेंगे। इसके बाद ऑटो व ऑयल शेयरों में भारी गिरावट आ गई। वहीं अब इस पर गडकरी का क्लैरिफिकेशन भी आ गया है।

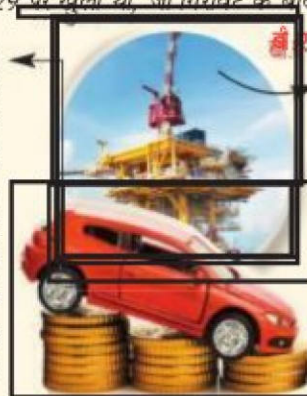


## बी.एस.ई. ऑटो इंडेक्स 1.77 फीसदी टूटा...

नितिन गडकरी के इस बयान के बाद ही बी.एस.ई. ऑटो इंडेक्स में करीब 1.77 फीसदी की गिरावट देखने को मिली है। आज इंडेक्स 37,150.29 पर खुला था, जो गिरावट के बाद 36,406.77 के लेवल पर आ गया।

कंपनियां	गिरावट (%में)
मदरसन सूमी	3.59
अशोक लेलैंड	2.68
टाटा मोटर्स	2.19
आयशर मोटर्स	1.85
महिंद्रा एंड महिंद्रा	1.55
एमआरएफ	1.27
टीवीएस मोटर्स	1.33
हीरो मोटोकॉर्प	1.23

(स्रोत: बीएस ई)



## बी.एस.ई. ऑयल एंड गैस इंडेक्स 3.07 फीसदी टूटा

कंपनियां	गिरावट (%में)
पेट्रोनेट	5.68
हिंदूपेट्रो	5.30
गेल	4.87
बीपीसीएल	4.11
आईजीएल	4.02
ओएनजीसी	3.78
एटीजीएल	2.48
आईओसी	1.42

## गडकरी ने दी सफाई

हालांकि नितिन गडकरी ने कुछ देर बाद सोशल मीडिया पर सफाई भी दी है। उन्होंने सोशल मीडिया पर कहा कि डीजल वाहनों की बिक्री पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त जी.एस.टी. का सुझाव देने वाली मीडिया रिपोर्ट को लेकर स्पष्टीकरण की तत्काल आवश्यकता है और इस संदर्भ में यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।" साल 2070 तक कार्बन नैट जीरो एमिशन के साथ और प्रदूषण घटाने हेतु डीजल जैसे हानिकारक फ्यूल के उद्देश्य के साथ-साथ ऑटोमोबाइल बिक्री को भी बढ़ावा देने के लिए यह बेहद जरूरी है कि क्लीन और ग्रीन वैकल्पिक फ्यूल को बढ़ावा दिया जाए। इन फ्यूल को इंपोर्ट होने वाले फ्यूल के विकल्प के तौर पर किफायती, स्वदेशी और प्रदूषण-रहित विकल्प के तौर पर इस्तेमाल किया जाए।



# छोटी रिफाइनरी लगाने पर होगा जोर

## जमीन की दिक्कतों को देखते हुए सरकार बड़ी रिफाइनरी लगाने से पीछे हटी

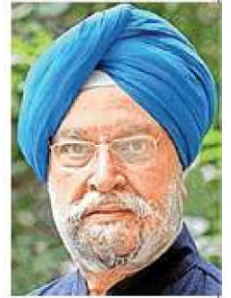
जागरण ब्यूरो, नई दिल्ली : केंद्र सरकार भले ही नवीकरणीय ऊर्जा को लेकर कई महत्वाकांक्षी योजनाओं पर काम कर रही हो, लेकिन पारंपरिक पेट्रोल-डीजल बनाने की मौजूदा क्षमता को तेजी से बढ़ाने की भी तैयारी है। यही वजह है कि देश में रिफाइनरी लगाने की योजना में बदलाव किया जा रहा है। इस बारे में सोच यह है कि देश में बड़ी-बड़ी रिफाइनरियां लगाने की जगह छोटी-छोटी रिफाइनरियां लगाई जाएं ताकि जमीन अधिग्रहण की दिक्कत को दूर किया जा सके। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री हरदीप सिंह पुरी ने दैनिक जागरण को यह बात उस दिन बताई, जिस दिन प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी और सऊदी अरब के क्राउन प्रिंस मोहम्मद बिन सलमान के बीच भारत के पश्चिमी क्षेत्र में संयुक्त तौर पर एक विशालकाय रिफाइनरी लगाने की योजना पर नए सिरे से बात हुई है।

पुरी ने बताया कि रिफाइनरी की जरूरत अभी लंबे समय तक बनी रहेगी। भारत की अर्थव्यवस्था जिस तरह से आगे बढ़ रही है, उसे देखते हुए हमें देश की रिफाइनरी



इसी सप्ताह प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी मध्यप्रदेश की बीना रिफाइनरी में 50 हजार करोड़ रुपये की विस्तार परियोजना का उद्घाटन करने जा रहे हैं। दुनिया को पारंपरिक रिफाइनरी उत्पादों के साथ भारत पेट्रो रसायन की आपूर्ति में एक प्रमुख देश बनेगा। इसलिए सभी सरकारी रिफाइनरी कंपनियां पेट्रो रसायन सेक्टर में तेजी से विस्तार कर रही हैं।

हरदीप सिंह पुरी, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्री



### भारत में ऊर्जा की मांग सबसे तेज रहेगी

जुलाई, 2023 में इंटरनेशनल एनर्जी एजेंसी (आइइए) की एक रिपोर्ट कहा गया था कि वर्ष 2023 से 2028 के दौरान दुनिया के दूसरे किसी देश के मुकाबले भारत में ऊर्जा की मांग सबसे तेज रहेगी। यह पारंपरिक ऊर्जा खपत में भी बनी रहेगी। 2022 में ही भारत में कुल 22.3 करोड़ टन पेट्रोलियम की खपत हुई थी जो पिछले वर्ष से 12 प्रतिशत ज्यादा थी।

क्षमता को भी बढ़ाने की जरूरत है। हमारा प्रयास है कि देश की मौजूदा रिफाइनरी क्षमता जो अभी 25 करोड़ मीट्रिक टन सालाना है, उसे बढ़ाकर 40 करोड़ मीट्रिक टन

सालाना किया जाए। चूंकि अभी देश में बड़ी रिफाइनरी लगाने में जितनी जमीन के अधिग्रहण की जरूरत है, उसमें मुश्किल आ सकती है। इस समस्या का समाधान छोटी

### रिफाइनरी क्षमता बढ़ाने की होगी जरूरत

आज भारत दुनिया का चौथा सबसे बड़ा आटोमोबाइल बाजार है। 2030 तक देश में 30 प्रतिशत कारों के इलेक्ट्रिक से चलने की उम्मीद है। इसका मतलब यह हुआ कि सात वर्ष बाद भी 70 प्रतिशत कारें पेट्रोल-डीजल और गैस से ही चलेंगी। इस हिसाब से भी देश में रिफाइनरी क्षमता बढ़ाने की जरूरत होगी।

रिफाइनरियां लगाकर की जा सकती हैं। जैसे छह करोड़ सालाना क्षमता वाली एक रिफाइनरी की जगह पर दो-दो करोड़ सालाना क्षमता की तीन रिफाइनरी लगाई जाएं।



अरविंद कुमार  
मिश्रा  
लोकनीति विश्लेषक

आजकल

# जैव ईंधन गठबंधन से होगी ऊर्जा सुरक्षा

जी-20 शिखर सम्मेलन के दौरान भारत की अगुआई में वैश्विक जैव ईंधन गठबंधन की नींव रखी गई है। उम्मीद की जानी चाहिए कि जलवायु संकट के निर्णायक दौर में यह वैश्विक जैव ईंधन गठबंधन एक पृथ्वी, एक परिवार, एक भविष्य की राह पर चलते हुए ऊर्जा सुरक्षा का नया दौर लेकर आएगा। यदि इस दशक के अंत तक देश में जैव ईंधन का उत्पादन मौजूदा स्तर से तीन गुना अधिक होता है तो वर्ष 2050 तक शून्य कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य हासिल करना आसान होगा।

हाल में जी-20 शिखर सम्मेलन के दौरान भारत की अगुआई में वैश्विक जैव ईंधन गठबंधन (जीबीए) की नींव रखी गई। अमेरिका, अर्जेंटीना, बांग्लादेश, ब्राजील, भारत, इटली, मारीशस, दक्षिण अफ्रीका और संयुक्त अरब अमीरात (यूएई) इसके प्रारंभिक प्रवर्तक हैं। कनाडा और सिंगापुर को पर्यवेक्षक का दर्जा दिया गया है। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने जी-20 के अन्य देशों से गठबंधन का हिस्सा बनने का आह्वान किया है। अब तक 19 देश और 12 अंतरराष्ट्रीय संगठनों ने जैव ईंधन गठबंधन का सदस्य बनने को लेकर सहमति दी है। जी-20 शिखर सम्मेलन से कुछ दिन पहले ही केंद्रीय मंत्री नितिन गडकरी ने देश की पहली फ्लेक्स फ्यूल कार का अनावरण किया था। यह कार 85 प्रतिशत एथेनाल मिश्रित पेट्रोल (ई-85) से चलने में सक्षम है। अगले कुछ वर्षों में सड़कों पर जहां फ्लेक्स इंजन लगे वाहनों की मौजूदगी बढ़ेगी वहीं रसोई में एलपीजी की जगह कंप्रेस्ड बायोगैस (सीबीजी) का उपयोग बढ़ना तय है। ऐसा इसलिए, क्योंकि पेट्रोल, डीजल और एलपीजी के मुकाबले जैव ईंधन (एथेनाल, बायोगैस और बायोडीजल) न सिर्फ सस्ते हैं, बल्कि कम कार्बन उत्सर्जन करने से इनकी मांग अधिक है।

**तकनीक का आदान-प्रदान :** वैश्विक जैव ईंधन गठबंधन में अमेरिका और ब्राजील की मौजूदगी इससे जुड़ी तकनीक, शोध, नवाचार तथा सर्वोत्तम प्रथाओं तक पहुंच आसान बनाएगी। इसका लाभ भारत जैसी उपभ्रती हुई अर्थव्यवस्थाओं के साथ मारीशस जैसे छोटे देशों को भी होगा। जैव ईंधन के सबसे बड़े उत्पादक अमेरिका का वर्तमान में पूरा जोर हवाई ईंधन को जैव ऊर्जा परियोजनाओं से जोड़ने पर है। ब्राजील के परिवहन में खर्च होने वाले कुल ईंधन का 22 प्रतिशत जैविक है। ब्राजील ने जैव ईंधन की खपत बढ़ाने के लिए दीर्घकालिक रणनीति, फ्लेक्स वाहनों को आर्थिक रियायत, पृथक कर संरचना और वाहनों के आंतरिक दहन इंजन में अपेक्षित बदलाव जैसे कदम उठाए हैं। ऐसे प्रयासों की बदौलत पेट्रोल के बाद ब्राजील डीजल में 12 प्रतिशत सम्मिश्रण का लक्ष्य हासिल करने के करीब है। वैश्विक जैव ईंधन गठबंधन गैसीकरण, किण्वन, द्रवशोधन, ताप विघटन (ठोस अपशिष्ट के निपटान की एक जैविक विधि) और कार्बन कैप्चर यूटिलाइजेशन एंड स्टोरेज से जुड़ी आधुनिक तकनीक

की उपलब्धता सुनिश्चित करेगा।

**विकसित होगा एथेनाल का टिकाऊ बाजार :** जैव ईंधन के सबसे अहम घटक एथेनाल, बायोडीजल और कंप्रेस्ड बायोगैस हैं। भारत एक बड़ा कृषि प्रधान देश है। इसके बावजूद एथेनाल के घरेलू और वैश्विक बाजार में स्थायित्व की कमी से इसका उत्पादन चुनौतीपूर्ण रहा है। वैश्विक जैव ईंधन गठबंधन की स्थापना से भारत दीर्घकालिक रणनीति बनाकर घरेलू मांग पूरी करने के बाद निर्यात की संभावनाएं तलाशेंगे। वह दिन दूर नहीं जब तेल एवं गैस क्षेत्र की भारतीय कंपनियां पाइपलाइन के जरिये बांग्लादेश जैसे पड़ोसी देश को एथेनाल का निर्यात करेंगी। जीबीए का प्रारंभिक उद्देश्य सदस्य देशों के बीच जैव-ईंधन को अपनाने और व्यापार के लिए प्रेरित करना है। इसके लिए अंतरराष्ट्रीय स्तर पर मान्यता प्राप्त मानक कोड, स्थायी नीतियां और विनियमों का विकास किया जाना है। जी-20 के दिल्ली घोषणा पत्र में ऊर्जा सुरक्षा के लिए वित्त पोषण की जरूरत पर बल दिया गया है। जीबीए जी-20 देशों को अगले तीन वर्षों में 500 अरब डालर के अवसर मुहैया करा सकता है।

**फसल विविधीकरण को अपनाना होगा :** जैव ईंधन भारत के लिए असंमित संभावनाओं का क्षेत्र है, लेकिन इसके विकास के क्रम में खाद्य सुरक्षा और घटते जोत आकार जैसे मुद्दों की अनदेखी नहीं की जा सकती। अभी भारत में जिन फसलों से एथेनाल उत्पादन की मंजूरी है उनमें गन्ना, चावल और मक्का अहम हैं। इनमें गन्ना और चावल दोनों का पिछले कई वर्षों से अतिरिक्त उत्पादन हो रहा है। ऐसे में एक ओर जैव

ईंधन इनके अतिरिक्त उत्पादन से जुड़ी चुनौतियों के समाधान में सहायक है, लेकिन दूसरी ओर इन फसलों में खर्च होने वाले पानी की अत्यधिक मात्रा एक अलग पर्यावरणीय संकट पैदा कर रही है। इन फसलों के अतिरिक्त उत्पादन की एक बड़ी वजह आकर्षक न्यूनतम समर्थन मूल्य भी है। ऐसे में जैव ईंधन की आत्मनिर्भरता हासिल करने के लिए फसलों का ऐसा विविधीकरण स्थापित करना होगा, जो धान और गन्ने के बजाय मोटे अनाज और कृषि अपशिष्ट पर केंद्रित हो। विश्व में जैव ईंधन के दूसरे बड़े उत्पादक ब्राजील (22 प्रतिशत) को अब भूमि उपयोग से जुड़ी चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। ऐसे में जैव ईंधन विकास कार्यक्रम की सफलता इस बात पर निर्भर करेगी कि हमारी खाद्य सुरक्षा कितनी असरदार है। कुछ दिन पहले ही भारतीय खाद्य निगम ने अनाज आधारित एथेनाल उत्पादन परियोजना को चावल की आपूर्ति अस्थायी रूप से रोक दी थी। इसकी बड़ी वजह कम बारिश की वजह से धान की उपज में गिरावट की आशंका को माना गया। जाहिर है जैव ईंधन के विकास के लिए कच्चे माल की आपूर्ति से जुड़ी अस्थिरताओं को तत्काल दूर करना होगा। दुनिया को जैव ईंधन की दूसरी पीढ़ी के ईंधन (जैविक अपशिष्ट से तैयार होने वाले) पर जोर देना होगा। यदि कृषि और पशुधन से निकलने वाले कचरे से जैव ईंधन तैयार किया जाता है तो भूमि उपयोग भी नहीं बदलेगा। यह चक्रीय अर्थव्यवस्था के लिहाज से भी उपयोगी होगा।

**शून्य कार्बन उत्सर्जन की ओर बढ़ता परिवहन तंत्र :** जैव ईंधन का जितना अधिक उपयोग बढ़ेगा, परिवहन







जैव ईंधन का जितना अधिक उपयोग बढ़ेगा, परिवहन तंत्र से कार्बन उत्सर्जन उतना ही कम होगा।

प्रतीकात्मक

तंत्र के कार्बन फुटप्रिंट कमजोर पड़ेंगे। ध्यान रहे, कुल कार्बन उत्सर्जन में एक तिहाई हिस्सा परिवहन क्षेत्र का है। ऐसी स्थिति में एथेनाल, बायोडीजल और एयर टरबाइन फ्यूल में इस्तेमाल होने वाला जैव ईंधन परिवहन तंत्र की गैर जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता घटाएगा। अमेरिका में टाई करोड़ वाहन एथेनाल और बायोडीजल मिश्रित ईंधन से दौड़ रहे हैं। भारत में अभी पेट्रोल में 11.75 प्रतिशत एथेनाल सम्मिश्रित किया जा रहा है। वर्ष 2025 तक इसे 20 प्रतिशत किया जाना है। इसके लिए हमें जैव ईंधन तैयार करने वाले हजारों संयंत्रों की जरूरत पड़ेगी। भारत जिस तरह नागरिक उड्डयन के क्षेत्र में विकास कर रहा है, ऐसे में विमानन ईंधन में जैव ईंधन की हिस्सेदारी बढ़ाने के उपाय करने होंगे। जैव ईंधन का विकास प्रत्यक्ष रूप से लोगों की सेहत से जुड़ा है। प्राकृतिक गैस कम प्रदूषक जीवाश्म ईंधन है, लेकिन उसका स्रोत सीमित है। ऐसे में भविष्य में सीएनजी का हरित संस्करण कंप्रेसड बायोगैस अहम विकल्प होगा। एथेनाल स्टोव भोजन पकाने से लेकर पानी गरम करने और भवनों में गरमाहट लाने के लिए उपयोगी साबित हो रहे हैं। एथेनाल आक्टोन स्तर (पेट्रोल की गुणवत्ता) को बढ़ाता है। इसलिए यह पर्यावरण को पेट्रोल-डीजल के मुकाबले कम हानि पहुंचाता है। पिछले साल सरकार ने इस वैकल्पिक ईंधन की बदौलत 46 हजार करोड़ रुपये की बचत की। माना जा रहा है कि अंतरराष्ट्रीय बाजार में स्थिरता आते ही आम उपभोक्ताओं को इसका लाभ प्रति लीटर पेट्रोल-डीजल की दरों में कमी के रूप में मिलेगा।

भारत की अध्यक्षता में आयोजित

## अन्नदाता बनेंगे ऊर्जाप्रदाता

पिछले कुछ वर्षों में जैव ईंधन के विकास से जुड़ी कई योजनाएं भारत सरकार ने शुरू की हैं। प्रधानमंत्री जी-वन योजना (जैव ईंधन वातावरण अनुकूल फसल अवशेष निवारण योजना) और गोबरधन योजना का मुख्य मकसद किसानों को आमदनी का नया जरिया मुहैया कराना है। इनका मकसद है किसान अन्नदाता के साथ ऊर्जादाता भी बनें। जीबीए के अस्तित्व में आने से किसानों तक महंगी तकनीक, उपकरण की उपलब्धता और वित्त पोषण सुनिश्चित होंगे। इसी तरह शहरों में होटल उद्योग से अपशिष्ट की शक्ल में निकलने वाला वनस्पति तेल बायोडीजल का कच्चा माल बन सकेगा। भारतीय खाद्य नियामक प्राधिकरण ने कुछ समय पहले इसके लिए रियूज्ड कुकिंग आयल (रुको) अभियान चलाया था। माना जा रहा है कि ऐसे कार्यक्रम अब और गति पकड़ेंगे। जुलाई 2023 की शुरुआत तक (अक्टूबर 2023 में समाप्त होने वाले एथेनाल वर्ष 2022-23 के दौरान) गन्ना एवं अनाज से

बनने वाले 3.51 अरब लीटर एथेनाल की आपूर्ति की गई है। इसमें करीब 2.85 अरब लीटर या मोटे तौर पर 82 प्रतिशत आपूर्ति गन्ना से बनने वाले एथेनाल और 0.66 अरब लीटर या 18 प्रतिशत अनाज से बनने वाले एथेनाल की आपूर्ति हुई है।

**काम आएगा सौर गठबंधन का अनुभव:** वर्ष 2015 में फ्रांस के साथ मिलकर भारत ने अंतरराष्ट्रीय सौर गठबंधन (आइएसए) की स्थापना की थी। आज भारत दुनिया में अक्षय ऊर्जा उत्पादन करने वाला चौथा सबसे बड़ा देश है। सौर और पवन ऊर्जा में भी हम चौथे पायदान पर आ चुके हैं। भारत का लक्ष्य इस दशक के अंत तक अपनी कुल ऊर्जा का 50 प्रतिशत (500 गीगावाट) गैर जीवाश्म स्रोत से हासिल करने का है। भारत ने सौर ऊर्जा गठबंधन की स्थापना के बाद हरित ऊर्जा कारिडोर बनाकर दुनिया को नई राह दिखाई। इसी क्रम में देश भर 12 बायो रिफाइनरी स्थापित की जा रही हैं।

—अरविंद कुमार मिश्रा

जी-20 सम्मेलन का घोषणा पत्र अक्षय ऊर्जा के विकास पर बल देता है। घोषणा पत्र में कहा गया है कि बेहतर होगा कि जिन देशों ने पेरिस समझौता-2015 को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय स्तर पर निर्धारित योगदान का लक्ष्य तय नहीं किया है, वे शीघ्र इसे प्राथमिकता में लें। यदि इस दशक के अंत तक जैव ईंधन

का उत्पादन मौजूदा स्तर से तीन गुना अधिक होता है तो वर्ष 2050 तक शून्य कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य हासिल करना आसान होगा। उम्मीद करें कि जलवायु संकट के निर्णायक दौर में वैश्विक जैव ईंधन गठबंधन एक पृथ्वी, एक परिवार, एक भविष्य की राह पर चलते हुए ऊर्जा सुरक्षा का नया दौर लेकर आएगा।



# डीजल वाहन पर 10 फीसद कर लगाने का प्रस्ताव नहीं

■ सहारा न्यूज ब्यूरो

नई दिल्ली।

केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी ने मंगलवार को उत्सर्जन में कटौती में मदद के लिए डीजल वाहनों पर दस प्रतिशत अतिरिक्त कर लगाने की आवश्यकता की बात कही, लेकिन बाद में उन्होंने स्पष्ट किया कि इस तरह का कोई प्रस्ताव सरकार के समक्ष विचाराधीन नहीं है।

वाहन विनिर्माताओं के संगठन सोसायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चर्स (सियाम) के 63वें वार्षिक सम्मेलन में केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री ने कहा था कि बढ़ता प्रदूषण स्तर स्वास्थ्य के लिए चिंता का एक गंभीर विषय बन गया है और डीजल वाहनों की बिक्री को कम करने के लिए करों में बढ़ोतरी का मामला बनता है। गडकरी ने संकेत दिया था कि इस मुद्दे पर उन्होंने एक पत्र तैयार किया है, जिसे वित्त मंत्री के साथ बैठक में उन्हें सौंपा जाएगा। उन्होंने कहा कि मैं वित्त मंत्री से डीजल इंजन/वाहनों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त माल एवं सेवा कर (जीएसटी) लगाने का अनुरोध करूंगा। केवल इसी तरह डीजल वाहनों को धीरे-धीरे हटाया जा सकता है। हालांकि, इस बयान के थोड़ी देर बाद ही उन्होंने सोशल मीडिया में



■ पहले गडकरी ने उत्सर्जन में कमी के लिए दस प्रतिशत अतिरिक्त कर लगाने की बात कही

■ वाहन उद्योग से अपील एथनॉल और हरित हाइड्रोजन जैसे पर्यावरण-अनुकूल वैकल्पिक ईंधन अपनाना

‘एक्स’ (पूर्व नाम ट्विटर) पर इसको लेकर सफाई दी।

गडकरी ने ‘एक्स’ पर लिखा कि यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि सरकार के समक्ष वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि उत्सर्जन में कटौती के लिए स्वच्छ ईंधन को अपनाने की जरूरत है। उन्होंने ‘एक्स’ पर लिखा कि वर्ष 2070 तक शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य हासिल करने और डीजल जैसे ईंधन के कारण होने वाले वायु प्रदूषण के स्तर को कम करने के साथ-साथ वाहन बिक्री में तेजी से वृद्धि के लिए हमारी प्रतिबद्धताओं के अनुरूप, सक्रिय रूप से स्वच्छ तथा

हरित वैकल्पिक ईंधन को अपनाना जरूरी है। सियाम के वार्षिक सम्मेलन में उन्होंने आगाह किया कि सरकार कर इतना बढ़ा देगी कि डीजल की गाड़ियां बेचना मुश्किल हो जाएगा। देश में फिलहाल ज्यादातर वाणिज्यिक वाहन डीजल से चलते हैं। मारुति सुजुकी इंडिया और होडा सहित विभिन्न कार कंपनियों ने यात्री वाहन खंड में डीजल से चलने वाली कारों का निर्माण पहले ही बंद कर दिया है।

गडकरी ने कहा कि देश में डीजल कारें पहले ही काफी कम हो गई हैं और विनिर्माताओं को इन्हें बाजार में बेचना बंद करना होगा। उन्होंने डीजल को खतरनाक ईंधन करार देते हुए कहा कि मांग को पूरा करने के लिए देश को ईंधन का आयात करना पड़ता है। उन्होंने कहा कि डीजल को अलविदा कहें...कृपया इन्हें बनाना बंद करें, नहीं तो हम कर इतना बढ़ा देंगे कि डीजल कार बेचना मुश्किल हो जाएगा। उन्होंने कहा कि वह डीजल से चलने वाले जनरेटर पर भी अतिरिक्त जीएसटी का प्रस्ताव रखेंगे। वर्तमान में वाहनों पर 28 प्रतिशत जीएसटी लगता है, साथ ही वाहन के प्रकार के आधार पर एक प्रतिशत से 22 प्रतिशत तक अतिरिक्त उपकर लगता है। उन्होंने उद्योग से एथनॉल जैसे पर्यावरण-अनुकूल वैकल्पिक ईंधन और हरित हाइड्रोजन पर ध्यान केंद्रित करने को भी कहा।

## डीजल वाहन पर 10 प्रतिशत और कर का कोई प्रस्ताव नहीं : गडकरी

### विशेष प्रतिनिधि

नई दिल्ली। केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी ने मंगलवार को उत्सर्जन में कटौती में मदद के लिए डीजल वाहनों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त कर लगाने की आवश्यकता की बात कही, लेकिन बाद में उन्होंने स्पष्ट किया कि इस तरह का कोई प्रस्ताव सरकार के समक्ष विचाराधीन नहीं है।

वाहन विनिर्माताओं के संगठन सोसायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स (सियाम) के 63वें वार्षिक सम्मेलन में केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री ने कहा था कि बढ़ता प्रदूषण स्तर स्वास्थ्य के लिए चिंता का एक गंभीर विषय बन गया है और डीजल वाहनों की बिक्री को कम करने के लिए करों में बढ़ोतरी का मामला बनता है। गडकरी ने संकेत दिया था कि इस मुद्दे पर उन्होंने एक पत्र तैयार किया है, जिसे वित्त मंत्री के साथ बैठक में उन्हें सौंपा जाएगा।



सियाम के 63वें वार्षिक सत्र को संबोधित करते हुए केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी। (छाया : एएनआई)

गडकरी ने कहा, मैं वित्त मंत्री से डीजल इंजनावाहनों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त माल एवं सेवा कर (जीएसटी) लगाने का अनुरोध करूंगा। केवल इसी तरह डीजल वाहनों धीरे-धीरे हटाया जा सकता है। हालांकि, इस बयान के थोड़ी देर बाद ही

उन्होंने सोशल मीडिया मंच एक्स (पूर्व नाम ट्विटर) पर इसको लेकर सफाई दी।

गडकरी ने एक्स पर लिखा, यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि सरकार के समक्ष वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

उन्होंने इस बात पर जोर दिया

कि उत्सर्जन में कटौती के लिए स्वच्छ ईंधन को अपनाने की जरूरत है।

उन्होंने एक्स पर लिखा, 2070 तक शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य हासिल करने और डीजल जैसे ईंधन के कारण होने वाले वायु प्रदूषण के स्तर को कम करने के साथ-साथ वाहन बिक्री में तेजी से वृद्धि के लिए हमारी प्रतिबद्धताओं के अनुरूप, सक्रिय रूप से स्वच्छ तथा हरित वैकल्पिक ईंधन को अपनाना जरूरी है। सियाम के वार्षिक सम्मेलन में उन्होंने आगाह किया कि सरकार कर इतना बढ़ा देगी कि डीजल की गाड़ियां बेचना मुश्किल हो जाएगा। देश में फिलहाल ज्यादातर वाणिज्यिक वाहन डीजल से चलते हैं।

मारुति सुजुकी इंडिया और होंडा सहित विभिन्न कार कंपनियों ने यात्री वाहन खंड में डीजल से चलने वाली कारों का निर्माण पहले ही बंद कर दिया है।

गडकरी ने कहा कि देश में

डीजल कारें पहले ही काफी कम हो गई हैं और विनिर्माताओं को इन्हें बाजार में बेचना बंद करना होगा।

उन्होंने डीजल को खतरनाक ईंधन करार देते हुए कहा कि मांग को पूरा करने के लिए देश को ईंधन का आयात करना पड़ता है। गडकरी ने कहा, डीजल को अलविदा कहें...कृपया इन्हें बनाना बंद करें, नहीं तो हम कर इतना बढ़ा देंगे कि डीजल कार बेचना मुश्किल हो जाएगा।

उन्होंने कहा कि वह डीजल से चलने वाले जनरेटर पर भी अतिरिक्त जीएसटी का प्रस्ताव रखेंगे। वर्तमान में वाहनों पर 28 प्रतिशत जीएसटी लगता है, साथ ही वाहन के प्रकार के आधार पर एक प्रतिशत से 22 प्रतिशत तक अतिरिक्त उपकर लगता है। गडकरी ने उद्योग से एथनॉल जैसे पर्यावरण-अनुकूल वैकल्पिक ईंधन और हरित हाइड्रोजन पर ध्यान केंद्रित करने को भी कहा।



# डीजल वाहनों पर नया कर लगाने का प्रस्ताव नहीं

नई दिल्ली, एजेंसी। केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी ने मंगलवार को स्पष्ट किया कि डीजल वाहनों पर 10 फीसदी अतिरिक्त जीएसटी लगाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। इससे पहले उन्होंने प्रदूषण में कमी लाने के लिए डीजल वाहनों पर अतिरिक्त कर लगाने पर जोर दिया था।

वाहन विनिर्माताओं के संगठन सियाम के सम्मेलन में मंगलवार को केंद्रीय मंत्री ने कहा था कि बढ़ता प्रदूषण स्तर स्वास्थ्य के लिए गंभीर चिंता का विषय है और डीजल वाहनों की बिक्री कम करने के लिए करों में वृद्धि का मामला बनता है। गडकरी ने संकेत दिया था कि उन्होंने एक पत्र तैयार किया है, जिसे वित्त मंत्री को सौंपा जाएगा।



गडकरी ने कहा, स्वच्छ ईंधन को अपनाना जरूरी

डीजल इंजन/वाहनों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त जीएसटी लगाने का अनुरोध किया जा सकता है। हालांकि, थोड़ी देर बाद उन्होंने 'एक्स' पर पूरी बात स्पष्ट की। उन्होंने लिखा कि सरकार के समक्ष वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। उन्होंने जोर दिया कि उत्सर्जन में कटौती के लिए स्वच्छ ईंधन को अपनाने की जरूरत है। 20% एथेनॉल मिश्रित पेट्रोल की बिक्री का लक्ष्य जल्द पूरा कर लिया जाएगा।

➤ प्रदूषण मुक्त ईंधन P11

## पर्यावरण अनुकूल परिवहन परिवेश का विकास समय की मांग: मोदी

### विशेष प्रतिनिधि

नई दिल्ली। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने मंगलवार को कहा कि पर्यावरण अनुकूल एवं भरोसेमंद परिवहन परिवेश विकसित करना आज समय की मांग है। उन्होंने भारतीय वाहन उद्योग से अमृत काल के लक्ष्यों को हासिल करने का मार्ग प्रशस्त करने को भी कहा।

वाहन विनिर्माताओं के संगठन सोसायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स (सियाम) के वार्षिक सम्मेलन में अपने संदेश में मोदी ने देश की वृद्धि में इस उद्योग की भूमिका को स्वीकार किया। प्रधानमंत्री ने अपने संदेश में कहा, आज वृद्धि को गति देने के लिहाज से भारत में परिवहन के विभिन्न साधन महत्वपूर्ण हैं। जैसे-जैसे करोड़ों लोग गरीबी से बाहर निकलकर नव-मध्यम वर्ग में आते हैं,



वहां सामाजिक तथा आर्थिक गतिशीलता आती है। कार्यक्रम में मौजूद लोगों के समक्ष सियाम के अध्यक्ष विनोद अग्रवाल ने प्रधानमंत्री का संबोधन पढ़ा। मोदी ने कहा, जैसे ही वे अपनी आकांक्षाओं के माध्यम से देश की वृद्धि को आगे बढ़ाते हैं, वे हमारी अर्थव्यवस्था को दुनिया में सबसे तेजी से बढ़ने वाली

► भारतीय वाहन उद्योग से अमृत काल के लक्ष्यों को हासिल करने का मार्ग प्रशस्त करने की भी प्रधानमंत्री ने की अपील, वृद्धि को गति देने में परिवहन के साधन महत्वपूर्ण

अर्थव्यवस्था बनने की शक्ति देते हैं। इससे ही भारत 10वीं सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था से पांचवीं सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बन गया है। जल्द ही हम शीर्ष तीन में पहुंचने के लिए तैयार हैं।

मोदी ने दोहराया कि वाहन उद्योग मूल्य-निर्माण चक्र में उत्प्रेरक और लाभार्थी दोनों हैं। उन्होंने कहा कि उद्योग ने करोड़ों लोगों को

रोजगार देकर आय वृद्धि में योगदान दिया है। उन्होंने कहा, साथ ही, वाहन उद्योग को भी आर्थिक वृद्धि से उत्पन्न अधिक मांग का फायदा मिला है। आज पर्यावरण अनुकूल एवं भरोसेमंद परिवहन परिवेश विकसित करना समय की मांग है। पर्यावरण के प्रति जागरूक तथा आर्थिक रूप से व्यवहार्य आवगमन ही भविष्य है। प्रधानमंत्री ने एथनॉल, फ्लेक्स फ्यूल (पेट्रोल के साथ एथनॉल का मिश्रण), सीएनजी, बायो-सीएनजी, हाइब्रिड इलेक्ट्रिक और हाइड्रोजन जैसी कई वैकल्पिक प्रौद्योगिकियों का हवाला देते हुए कार्बन उत्सर्जन तथा तेल आयात पर भारत की निर्भरता कम करने के लिए ठोस प्रयास जारी रखने और उन्हें अधिक बढ़ाने की जरूरत पर भी जोर दिया।



## पीएम कल बीना में पेट्रोकेमिकल परियोजना की रखेंगे आधारशिला

नई दिल्ली। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी बृहस्पतिवार



को मध्य प्रदेश में भारत  
पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.  
की बीना पेट्रोकेमिकल  
कॉम्प्लेक्स एवं रिफाइनरी  
को विस्तार देने की  
परियोजना की आधारशिला  
रखेंगे। इस पर 49,000

करोड़ की लागत आएगी।

यह परियोजना पांच साल में पूरी होगी। ब्यूरो

प्रधानमंत्री ने कहा, पर्यावरण के अनुरूप पारिस्थितिकी तंत्र विकसित करना होगा, भारत जल्द दुनिया की तीसरी बड़ी अर्थव्यवस्था वाला देश होगा

# प्रदूषण मुक्त ईंधन के विकल्प अपनाएं: मोदी

## आह्वान

नई दिल्ली, एजेंसी। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने मंगलवार को कहा कि देश की अर्थव्यवस्था तेजी से आगे बढ़ रही है। जल्द ही भारत दुनिया की तीसरी बड़ी अर्थव्यवस्था वाला देश होगा। उन्होंने वाहनों में प्रदूषण मुक्त ईंधन के विकल्प को अपनाने पर भी जोर दिया। साथ ही कहा कि पर्यावरण के अनुरूप पारिस्थितिकी तंत्र विकसित करना आज के समय की जरूरत है।

सोसायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स (सियाम) के वार्षिक सम्मेलन में प्रधानमंत्री ने यह संदेश दिया। सियाम के अध्यक्ष विनोद अग्रवाल ने प्रधानमंत्री के इस लिखित संदेश को पढ़ा। मोदी ने कहा कि देश के आर्थिक विकास में वाहन उद्योग की अहम भूमिका है। उद्योग में करोड़ों लोगों को रोजगार हासिल हुआ है। उन्होंने देश के वाहन उद्योग से 'अमृतकाल' के लक्ष्यों को हासिल करने के लिए प्रयास तेज करने का आह्वान किया।

प्रधानमंत्री ने कहा कि आज के भारत में गतिशीलता अपने विभिन्न रूपों में



- आर्थिक विकास में वाहन उद्योग की भूमिका अहम
- कहा, करोड़ों लोगों को रोजगार प्राप्त हुआ है

आर्थिक वृद्धि की प्रमुख चालक है। जैसे-जैसे लोग गरीबी से बाहर निकलकर नव-मध्यम वर्ग में आते हैं, वहां सामाजिक और आर्थिक गतिशीलता भी आती है। इससे देश को दुनिया में सबसे तेजी से बढ़ने वाली अर्थव्यवस्था बनने की शक्ति मिलती है। मोदी ने कहा कि भारत दुनिया की पांचवीं सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बन गया है और जल्द ही हम शीर्ष तीन में पहुंचने के लिए तैयार हैं।

प्रधानमंत्री ने कहा कि जलवायु परिवर्तन की चुनौतियों से निपटने के लिए वाहनों में प्रदूषण मुक्त ईंधन के विकल्प को अपनाने की दिशा में तेजी से आगे बढ़ना होगा।

## वायु प्रदूषण के स्तर को कम करना होगा: गडकरी

नई दिल्ली। केंद्रीय मंत्री नितिन गडकरी ने मंगलवार को कहा कि डीजल जैसे ईंधन के कारण होने वाले वायु प्रदूषण के स्तर को कम करना जरूरी है। उन्होंने वाहन उद्योग से एथेनॉल जैसे पर्यावरण-अनुकूल वैकल्पिक ईंधन और हरित हाइड्रोजन पर ध्यान केंद्रित करने को कहा। उन्होंने कहा कि देश में डीजल कार पहले ही काफी कम हो गई हैं और निर्माताओं को इन्हें बाजार में बेचना बंद करना होगा।

## उन्नत बैटरियों का निर्माण जनवरी तक शुरू होगा

नई दिल्ली। केंद्रीय भारी उद्योग मंत्री महेंद्र नाथ पांडेय ने मंगलवार को कहा कि देश में उन्नत रसायन बैटरी का उत्पादन अगले साल जनवरी तक शुरू होने की संभावना है। यह बैटरी नई पीढ़ी की ऊर्जा भंडारण प्रौद्योगिकी पर आधारित है, जो इलेक्ट्रिक ऊर्जा का रासायनिक ऊर्जा के तौर पर भंडारण कर सकती है। जरूरत पड़ने पर यह बैटरी रासायनिक ऊर्जा को दोबारा इलेक्ट्रिक ऊर्जा में बदल देती है।

## चार साल के भीतर डीजल वाहनों पर रोक का प्रस्ताव

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा गठित पैनल ने मई में 10 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों में 2027 तक डीजल से चलने वाले चार पहिया वाहनों पर प्रतिबंध लगाने का प्रस्ताव सरकार के समक्ष रखा था। इलेक्ट्रिक और गैस-ईंधन वाले वाहनों को बढ़ावा देने की बात कही थी। हालांकि, अभी फैसला नहीं लिया है। माना जा रहा है कि बढ़ते प्रदूषण को कम करने के लिए सख्त कदम उठाए जा सकते हैं।

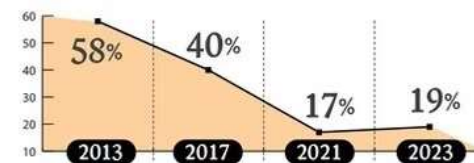
## सरकार ने उठाए कदम

देश के प्रमुख शहरों में बढ़ते वायु प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए सरकार ने पिछले कुछ वर्षों में अहम कदम उठाए हैं। इसके तहत इसी साल एक अप्रैल से देश में स्वच्छ ईंधन के लिए फेम योजना के बीएस6 चरण-2 को लागू किया गया है। साथ ही इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देने के लिए कंपनियों को रियायत दी है। गाड़ियों में एथेनॉल ईंधन का इस्तेमाल शुरू किया गया है। वर्तमान में पेट्रोल में 11.75 प्रतिशत एथेनॉल मिश्रण हो रहा है, जिसे बढ़ाकर 20 प्रतिशत करने का लक्ष्य है। भारत का लक्ष्य 2030 तक बाँयो ईंधन की हिस्सेदारी को बढ़ाकर 15% करना है, जो अभी 6.2% है।



## डीजल वाहनों की कितनी हिस्सेदारी

भारत में रिफाईंड ईंधन की खपत का लगभग दो-पांचवां हिस्सा डीजल का है, जिसका 80% परिवहन क्षेत्र में उपयोग किया जाता है।



(सियाम की रिपोर्ट के मुताबिक डीजल कारों की हिस्सेदारी प्रतिशत में)

## डीजल पर सख्ती इसलिए

डीजल वाहन बहुत उच्च स्तर पर प्रदूषक कण पार्टिकुलर मैटर उत्पन्न करते हैं। लंबे समय तक ऐसी गैसों या हवा के संपर्क में रहने से फेफड़ों की समस्याएं और कई बीमारियां होने का खतरा है। शोध में खुलासा हुआ है कि वायु प्रदूषण से जीवन प्रत्याशा भी कम होती है।

## कंपनियां भी सतर्क

वाहन निर्माता कंपनियां डीजल-कार निर्माण को लेकर सतर्क रही हैं और इसे कम करने की पहल कर रही हैं। मारुति सुजुकी इंडिया और होंडा सहित विभिन्न कार कंपनियों ने यात्री वाहन खंड में डीजल से चलने वाली कारों का निर्माण पहले ही बंद कर दिया है।

## इन देशों में प्रतिबंध लगाने की तैयारी

अमेरिका 2030 से डीजल कारों पर प्रतिबंध लगाने की योजना बना रहा है। जून 2022 में पेरिस में भारी गैस उत्सर्जित करने वाले वाहनों पर प्रतिबंध लगा दिया गया था। फ्रांस 2040 तक जीवाश्म ईंधन कारों की बिक्री बंद करेगा। यूनाइटेड किंगडम भी वर्ष 2030 से नई पेट्रोलियम और डीजल कारों पर प्रतिबंध लगाने की योजना बना रहा है।

## पैनल की अहम सिफारिशें

- 2024 से केवल बिजली से चलने वाले वाहनों के नए पंजीकरण की अनुमति दी जानी चाहिए
- 2030 तक ऐसी सिटी बसें नहीं जोड़ी जानी चाहिए, जो इलेक्ट्रिक नहीं हैं
- वाहन उद्योग में प्राकृतिक गैस का उपयोग बढ़ाया जाए



## मोदी बीना रिफाइनरी की विस्तार परियोजना की आधारशिला रखेंगे

नई दिल्ली,(विप्र)। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी बृहस्पतिवार को मध्य प्रदेश के बीना में स्थित बीपीसीएल रिफाइनरी की 49,000 करोड़ रुपये की लागत वाली विस्तार परियोजना की आधारशिला रखेंगे।

सार्वजनिक क्षेत्र की भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) ने अपनी बीना रिफाइनरी की वार्षिक क्षमता को 78 लाख टन से बढ़ाकर 1.1 करोड़ टन तक पहुंचाने की योजना बनाई है। इस परियोजना के तहत 2,200 किलोटन पेट्रोरसायन उत्पादों के भी उत्पादन का लक्ष्य रखा गया है। मंगलवार को जारी एक आधिकारिक बयान के मुताबिक, पेट्रोरसायन परिसर और रिफाइनरी विस्तार की यह परियोजना पांच साल में पूरी हो जाएगी। एथिलीन क्रैकर परिसर में रिफाइनरी से निकलने वाले नैफ्था, एलपीजी और केरोसिन जैसे उत्पादों का इस्तेमाल किया जाएगा।

# वैकल्पिक ईंधन पर रहेगा जोर

साल 2070 के निर्धारित समय से पहले शून्य कार्बन उत्सर्जन तक पहुंचने का है लक्ष्य

नितिन कुमार,  
नई दिल्ली, 12 सितंबर

**वा**हन विनिर्माताओं के संगठन (सायम) के 63वें वार्षिक सम्मेलन के दौरान भारतीय वाहन उद्योग और सरकार ने वैकल्पिक ईंधन को बढ़ावा देने के लिए करीबी से काम करने के लिए सहमति जताई है। उनका लक्ष्य साल 2070 के निर्धारित समय से पहले शून्य कार्बन उत्सर्जन तक पहुंचने का है। केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी ने वाहन उद्योग से पेट्रोल और डीजल जैसे पर्यावरण के लिए हानिकारक साबित होने वाले ईंधन वाले वाहनों से दूरी बनाने और पर्यावरण के अनुकूल विकल्पों को बढ़ावा देने का आग्रह किया है। उन्होंने उद्योग को जैव ईंधन, इलेक्ट्रिक वाहन और हाइड्रोजन से चलने वाली गाड़ियों के उपयोग को और तेजी से बढ़ाने पर जोर दिया।

यात्री वाहनों में डीजल का उपयोग साल 2014 के 53 फीसदी से कम कर साल 2023 में 18 फीसदी करने के उद्योग के प्रयासों के लिए भी गडकरी ने आभार व्यक्त किया। उन्होंने इस आंकड़े

... को लगातार बरकरार रखने के लिए प्रोत्साहित किया। साथ ही उन्होंने वाहन कंपनियों को चेतावनी भी दी कि अगर उद्योग



आगे प्रगति नहीं करता है तो फिर सरकार कड़ी नीतियां लागू कर सकती हैं। गडकरी ने कहा, 'डीजल वाहनों की हिस्सेदारी कम करें नहीं तो सरकार को 10 फीसदी का अतिरिक्त प्रदूषण कर लगाना पड़ेगा।'

सायम के प्रेसिडेंट और वोल्वो आयशर वाणिज्यिक वाहनों के प्रबंध निदेशक और मुख्य कार्य अधिकारी विनोद अग्रवाल ने बेहतर कल को सुनिश्चित करने के लिए टिकाऊ गतिशीलता की अनिवार्य जरूरतों को भी रेखांकित किया। उन्होंने निरंतरता के छह स्तंभों पर भी प्रकाश डाला, जिस पर वाहन उद्योग और सायम फिलहाल सरकार के साथ

मिल कर ध्यान केंद्रित कर रहे हैं। ये छह स्तंभ, जैविक पहल, विद्युतीकरण, गैस गतिशीलता, हरित हाइड्रोजन, चक्रियता और अंततः सुरक्षित सफर हैं। उन्होंने उद्योग द्वारा अपनी स्थानीयकरण सामग्री को बढ़ाने के लिए की गई प्रगति के बारे में भी जानकारी दी। वैकल्पिक ईंधन की लागत आम तौर पर कम होती है और इससे कार्बन मोनोऑक्साइड, सल्फर डायऑक्साइड, धुआं आदि हानिकारक गैसों का उत्सर्जन भी कम होता है।

सायम के उपाध्यक्ष और टाटा मोटर यात्री वाहन तथा टाटा पैसेंजर इलेक्ट्रिक मोबिलिटी के प्रबंध निदेशक शैलेश चंद्रा

## सायम का 63वां वार्षिक सम्मेलन

■ भारतीय वाहन उद्योग और सरकार ने वैकल्पिक ईंधन को बढ़ावा देने के लिए करीब से काम करने के लिए सहमति जताई

■ यात्री वाहनों में डीजल का उपयोग कम करने पर केंद्रीय मंत्री नितिन गडकरी ने वाहन उद्योग का जताया आभार

■ डीजल का उपयोग कम करना जारी रखने को किया प्रोत्साहित

ने कहा, 'सायम ने जैव ईंधन और हरित ऊर्जा पर केंद्रित भविष्य के लिए एक सक्रिय यात्रा की शुरुआत की है।'

गडकरी ने वाहन उद्योग से ईवी का उत्पादन बढ़ाने का भी आग्रह किया। उन्होंने कहा कि भारत में ईवी की बिक्री साल 2030 तक 1 करोड़ तक पहुंचने की उम्मीद है। उद्योग से हरित हाइड्रोजन की ओर बढ़ने का भी आग्रह किया। गडकरी ने यह भी कहा कि सरकार ईवी से बिजली की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए थर्मल, हाइड्रो, पवन, परमाणु और भू-तापीय ऊर्जा पैदा करने पर काम कर रही है।