

એર ઈન્ડિયાને બચાવી લેવા માટે ડિસઇન્વેસ્ટમેન્ટ એ જ કલ્યાણ

આખરે, નિતિ આયોગે પણ એર ઈન્ડિયાને બચાવી લેવા માટે પૂરેપૂરું ડિસઇન્વેસ્ટમેન્ટ કરી નાંખવા ભલામણ કરી અને તેને સત્તાવાર લીલી જંડી પણ મળી ગઈ છે. અગાઉ ઉદારીકરણ હાથ ધરાયું, ત્યારે જાહેર એકમો એટલે કે સરકારી એકમો ઉપર જ તલવાર વીંઝાઈ હતી. જોકે વીંઝવી જ પડે એમ હતી, એ એકમો ભારે ખોટ કરતાં હતાં.



રાજેશ બારોટ . aarpar@gmail.com

આખરે, નિતિ આયોગે પણ એર ઈન્ડિયાને બચાવી લેવા માટે પૂરેપૂરું ડિસઇન્વેસ્ટમેન્ટ કરી નાંખવા ભલામણ કરી અને તેને સત્તાવાર લીલી જંડી પણ મળી ગઈ છે. અગાઉ ઉદારીકરણ હાથ ધરાયું, ત્યારે જાહેર એકમો એટલે કે સરકારી એકમો ઉપર જ તલવાર વીંઝાઈ હતી. જોકે વીંઝવી જ પડે એમ હતી, એ એકમો ભારે ખોટ કરતાં હતાં.

હવે સરકારી એકમો ખાસ રહ્યાં નથી, પણ સફેદ હાથી જેવું એર ઈન્ડિયા સરકારના ગળે વળગેલું છે અને હવે સરકાર તેને ગળેથી ઉતારી દેવા માંગે છે. પૂરા ૫૫,૦૦૦ કરોડ રૂાનું દેવું તેના માથે છે, ત્યારે સરકારી તંત્ર ક્યાં સુધી તેનો ભાર વેઠતું રહે?

એર ઈન્ડિયા સરકારી કંપની છે, પણ જે રેઢિયાળ તંત્ર તેનું ચાલ્યું છે, તેને પગલે ખાનગી કંપનીઓના આવવા સાથે તેનું અચ્યુતમ્ કેશવમ્ થવા માંડ્યું હતું. છતાં હજુ તે ઘરેડમાંથી બહાર નીકળતું નથી. ભારત હવે વિદેશ સાથે ઘણો જ જોડાયેલો છે. લાખો લોકો ભારતમાંથી ઉડીને વિદેશ જાય છે, તો એટલા જ લોકો વિદેશમાંથી વતન આવે છે. એ સંજોગોમાં એર ઈન્ડિયા ખાસ પસંદગીની હવાઈ સેવા રહી નથી, એ કાંઈક ખામી હોવાનો નિર્દેશ તો કરે જ છે. સરકારી તંત્રની જેમ જ એર ઈન્ડિયા ચલાવાતી રહી છે. ફ્લાઈટ મોડી થવી, ફ્લાઈટ કેન્સલ થવી, જેવાં કેટલાંય કારણો એવાં છે જેને લીધે ધીરે ધીરે લોકો એર ઈન્ડિયાથી દૂર થતા જ ગયા. કેટલીય વિદેશી કંપનીઓના વિમાનોમાં સારી સગવડ મળતી

હોવાને કારણે પણ ઉતારુઓ તેને પહેલી પસંદગી આપવા લાગ્યા. સરવાળે એર ઈન્ડિયા ખોટ કરતી જ રહી અને આજે એ દેવું ૫૫૦૦૦ કરોડ રૂપિયાનું થયું, ત્યારે તેને વેચી કાઢવા સિવાય બીજો કોઈ ઉપાય બચતો નથી. એર ઈન્ડિયાએ ૫૦૦૦૦ કરોડ રૂપિયાની લોન મેળવીને રિસ્ટ્રક્ચરિંગ કરવાની યોજના હાથ ધરવા પ્રયાસ કર્યો હતો, પણ બેન્કોએ આ દેવું ભરવા માટે લોન આપવાની ના ભણી દીધી છે. બેન્કોની દલીલ પણ સાચી જ છે કે એર ઈન્ડિયાને એ માટે લોન આપે તો બીજા કેટલાય જાહેર ક્ષેત્રના એકમો છે, જેઓ પણ લોન માટે બેન્કો ઉપર દબાણ કરે એમ છે. આ સંજોગોમાં એર ઈન્ડિયાને વેચવા સિવાય કોઈ માર્ગ બાકી રહેતો દેખાતો નથી.

એર ઈન્ડિયા તથા ઈન્ડિયન એરલાઇન્સ પણ

સરખા માર્ગે જ છે, એમ કહી શકાય. નફો રળી આપતા રૂટ બંધ કરવા કે કસમયે દોડાવવા જેવા કામો થતાં જ રહ્યાં, સરવાળે પેસેન્જરો મળતા ઓછા થયા કે બંધ થયા. તેનો લાભ બીજી ખાનગી કંપનીઓ ઉઠાવવા માંડી. એર ઈન્ડિયાના એક કૌભાંડ અંગે પણ હવે તપાસ થઈ રહી છે. જોકે એ તપાસના અંતે કસૂરવારો સામે પગલાં ભરાય એ જરૂરી છે, એ સિવાય તો તપાસના નામે કરોડો ખર્ચાય તેનો કોઈ જ અર્થ નથી અને ફક્ત હેવાલ મેળવીને આ બંને કંપનીઓને બચાવી શકાય એમ નથી. મોદી સરકારે આ કડવું સત્ય અપનાવી લીધું છે. કમસે કમ એર ઈન્ડિયા માટે તો એમ કહી જ શકાય. નિતિ આયોગે એર ઈન્ડિયાનું પૂર્ણ ખાનગીકરણ કરી નાંખવા માટેની ભલામણ કરી છે. પરંતુ એમ કાંઈ ખાનગીકરણ કરી નાંખવા માટે સરકાર પણ ઉતાવળી ન હોય. ખાનગીકરણની વાત આવે એટલે ઘણા બધા પ્રશ્નો મોં ફાડીને ઊભા થઈ જશે. યાદ રહે કે એર ઈન્ડિયામાં કર્મચારીઓનું યુનિયન પણ ખૂબ જ શક્તિશાળી છે. કોઈ પણ કંપની એર ઈન્ડિયા ખરીદે તે કર્મચારીઓની લાલિયાવાડી ચલાવી નહીં લે અને ખાનગી કંપનીની જેમ જ એર ઈન્ડિયા ચલાવશે, એ આપણા સરકારી બાબુઓને ફાવે એમ નથી. એર ઈન્ડિયાની સરકારી નોકરી કરીને કર્મચારીઓ એવા થઈ ગયા છે કે સરકારી લાભ છોડવા તૈયાર જ નહીં થાય. ખાનગી કંપની એર ઈન્ડિયાની ખરીદી કરે, ત્યારે તેનું મેનેજમેન્ટ કંપની નફો રળતી થાય એ પ્રમાણે જ કરશે. એ કારણથી જ આજે મોટા ભાગના સરકારી સાહસોના કર્મચારીઓ ડિસઈન્વેસ્ટમેન્ટની વાત આવે એટલે ભડકી જતા હોય છે. એર ઈન્ડિયા માટે પણ એ પહેલો અને મોટો પ્રશ્ન છે. કોઈ પણ કંપની કર્મચારીઓના બોજા સાથે બીજી કંપનીનું અધિગ્રહણ નહીં કરે.

એર ઈન્ડિયાની વાત આવે એટલે તેની ખરીદી ખાનગી કંપની દ્વારા થવા દેવી કે કેમ એ એક મોટો પ્રશ્ન છે. હજુ સરકાર કેટલાય જાહેર એકમોમાં પોતાનો હિસ્સો દબાવીને બેઠી છે, તેમ એર ઈન્ડિયા પણ સહેલાઈથી સાવ છોડી દે એમ લાગતું નથી. આ કારણથી અત્યારે તો સરકારની મૂંઝવણ એ જ છે કે ખાનગી કંપનીને ડિસઈન્વેસ્ટમેન્ટમાં ભાગે લેવા દેવો કે નહીં? સરકાર પોતે પણ એર ઈન્ડિયામાં પોતાનો ૪૯ ટકા હિસ્સો રાખવા માંગે છે. બાકીનો હિસ્સો વેચી દેવા માંગે છે. અત્યારે તો સરકાર ત્રણ વિકલ્પ વિચારી રહી છે. આ વિકલ્પ પૈકી સરકાર કયો વિકલ્પ અપનાવશે તે મહત્વનું છે.

સરકાર પાસે પહેલો વિકલ્પ આખેઆખી એર ઈન્ડિયા વેચી દેવાનો જ છે. એમ તો આ વિકલ્પ સાવ સરળ છે, વ્યાપક પણ છે. આપણા માથે દેવું હોય તો આપણી સંપત્તિ વેચીને દેવું ભરપાઈ કરી જે



વધારાના નાણાં મળે તેનો ઉપયોગ બીજા બિઝનેસમાં કરવો એવું સાદું લોજિક મહદંશે અજમાવાય છે. જોકે ક્યારેક પ્રતિષ્ઠાનો પ્રશ્ન બની જતો હોય ત્યારે બધું વેચીસાટીને જવું કોઈને ગમતું નથી. એર ઈન્ડિયા માટે પણ સરકારને કદાચ એવું જ વળગણ હોય એમ લાગે છે. જોકે એમાં મોદી સરકાર માટે નાલેશી જેવું કાંઈ નથી. એર ઈન્ડિયા દેવાના ડુંગર હેઠળ દબાઈ ગઈ, તેમાં ભૂતકાળના કેટલાય નિર્ણયો તથા ભૂતકાળની કેટલીય ભૂલો જવાબદાર છે, એ સંજોગોમાં મોદી સરકારે મમત રાખવાને કોઈ કારણ નથી. છતાં સાંસદોને મળતા મફત પ્રવાસ જેવા લાભો સરકારે ગુમાવવા પડે એવી ભીતિ હોઈ શકે. સરવાળે અત્યારે તો સરકાર એર ઈન્ડિયા વેચી દે એમ લાગતું નથી.

સરકાર આ સીધો વિકલ્પ વિચારતી હોય એવા સંકેત મળતા નથી, ત્યારે બીજો વિકલ્પ મારુતિ મોડેલનો વિકલ્પ સરકાર વિચારે ખરી. મારુતિમાં સરકારે મોટા ભાગનો પોતાનો હિસ્સો મારુતિ કંપનીને વેચી દીધો છે અને તેના બદલામાં સરકારને પ્રિમિયમ મળે છે. મમ સાથે કામ હોય, ટપ ટપ સાથે શું કામ રાખવું? મારુતિ મોડેલમાં એ સીધી વાત થઈ છે. પોતાના હિસ્સાના બદલામાં નિયમિત આવક થઈ જાય એવી મધ્યમ વર્ગની મેન્ટાલિટી સાથે મારુતિનો હિસ્સો સુઝુકીને વેચી દેવાયો છે. આ બંને વિકલ્પ સરકાર પસંદ ન કરે તો ત્રીજા વિકલ્પ તરીકે સરકાર પબ્લિક ઈશ્યુ દ્વારા પ્રજાની હિસ્સેદારી વધારીને પોતાની હિસ્સેદારી ઘટાડી દે એવું બની શકે. આ વિકલ્પમાં એર ઈન્ડિયા પર પ્રભુત્વ તો સરકારનું જ રહે. કદાચ, તેથી જ સરકારને આ વિકલ્પ વધુ પસંદ પડે એમ બની શકે છે. એવું પણ બને કે સરકાર તેના હિસ્સામાંથી મોટા ભાગનો હિસ્સો ભારતીય બેન્કો કે આર્થિક સંસ્થાનોને વેચી દે. હરાજ દ્વારા સરકાર ઊંચા દામ ઉપજાવી શકે છે. દુનિયામાં અન્યત્ર જ્યારે પણ સરકારોએ તેમની એરલાઈન્સમાંથી પોતાની

હિસ્સેદારી ઘટાડી છે કે વેચી દીધી છે, ત્યારે પ્રજાને જ રોકાણકાર તરીકે અપનાવી છે. નિતિ આયોગે તો આખી કંપની જ વેચી દેવાની ભલામણ કરી છે, ત્યારે સરકાર એ દિશામાં વિચારે કે કેમ એ પણ પ્રશ્ન છે. નાણામંત્રી અરુણ જેટલીએ એ વિચાર સાથે સહમતી દેખાડી છે, પરંતુ એ વિચાર કોઈ સલાહ માંગે તો હોવાનું કહ્યું છે. હવે નાગરિક ઉડ્ડયન મંત્રી એ. ગજપતિ રાજુ સાથે મંત્રણા કરી આગળ વધશે. જોકે આખરી નિર્ણય તો કેબિનેટમાં જ લેવાશે.

જોકે આ ત્રણ વિકલ્પમાં પહેલો પ્રશ્ન તો વિદેશી કંપનીઓના પ્રવેશનો છે. શું ડિસઈન્વેસ્ટમેન્ટમાં ખાનગી કંપનીઓને ખરીદી માટે તક આપવી કે નહીં? નાગરિક ઉડ્ડયન મંત્રાલયે પહેલાં તો આ પ્રશ્નનો જવાબ જ નક્કી કરવાનો રહે છે. શું મોદી સરકાર એફડીઆઈને મહત્ત્વ આપશે? વિદેશી રોકાણકારો પ્રવેશે તો તેમની શરતો માનવા માટે સરકાર તૈયાર થશે? અત્યારે ઘરેલું વિમાની સેવામાં કતાર એરવેએ રસ દેખાડ્યો છે. જોકે એ વાત જૂની થઈ ગઈ છે. આ લેખ લખાય છે, ત્યારે કતાર સાથે અખાતના દેશોએ સંબંધ તોડવા માંડ્યા છે, ત્યારે ભારત કતાર એર લાઈન્સને એ તક આપે એમ લાગતું નથી. આતંકવાદના નામે કતારને અલગ પાડી દેવાનું છે, ત્યારે ભારત તેની તરફેણમાં નહીં જ જાય. આ તમામ પ્રશ્નો વિચાર્યા બાદ જ નાગરિક ઉડ્ડયન મંત્રાલયે પોતાના નિર્ણય સાથે કેબિનેટ સમક્ષ ખાનગીકરણ માટે જવાનું રહે છે. એમ બની શકે કે મોદીજી અત્યારે વિદેશ પ્રવાસે છે, ત્યારે તેમની પણ રાહ જોવાતી હોય. એ પછી જ ખાનગી કંપનીઓને તક આપવી કે નહીં તેનો નિર્ણય થયા પછી જ નાગરિક ઉડ્ડયન મંત્રાલય પોતાના નિર્ણય સાથે કેબિનેટની મંજૂરી લઈને આગળ વધશે.

એક વાત તો નિતિ આયોગની ભલામણ પછી પાક્કી છે કે હવે સરકાર એર ઈન્ડિયાથી પોતાનો પીછો છોડાવવા માંગે છે. કઈ રીતે છોડાવવો એ જ એક પ્રશ્ન બાકી રહે છે. તેનો ઉકેલ પણ મેળવી લેવાશે, પરંતુ એટલા માત્રથી એર ઈન્ડિયાને વેચી દેવાનો માર્ગ મોકળો નહીં થાય. એર ઈન્ડિયા તથા તેની બે સબ્સિડરી કંપનીઓ અંગે પણ વિચારણા કરવાની રહે છે. ખાસ તો એર ઈન્ડિયા તથા તેની સહયોગી કંપનીઓની મિલકતની રોકડી કઈ રીતે કરવી એ પણ એક પ્રશ્ન છે. સાથે સાથે એર કાફ્ટ મેઈન્ટેનન્સ તેમજ ગ્રાઉન્ડ હેન્ડલિંગ જેવા મુદ્દાઓનો ઉકેલ પણ જરૂરી છે. ખાસ તો વિમાન અને દેશભરની એર ઈન્ડિયા તથા સહયોગી કંપનીઓની મિલકત અંગે નિવેડો લાવવો પડશે. એ પછી જ એર ઈન્ડિયાને વેચી દેવાનો પ્લાન સફળ થઈ શકે એમ છે. જોઈએ હવે સરકાર કયા માર્ગે આગળ વધીને દેવાદાર એવી આ કંપનીથી છુટકારો મેળવે છે?