

એર ઇન્ડિયાને બચાવી લેવા માટે ડિસાઇબેસ્ટમેન્ટ જ કચ્ચાણ

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



રાજેશ ભારોટ . aarpar@gmail.com

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

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

એર ઇન્ડિયા સરકારી કંપની છે, પણ જે રેફિયાળ તંત્ર તેનું ચાલ્યું છે, તેને પગલે ખાનગી કંપનીઓના આવવા સાથે તેનું અચ્યુતમું કેશવમું થવા માંગ્યું હતું. છતાં હજુ તે ઘરેડમાંથી બાહાર નીકળતું નથી. ભારત હવે વિદેશ સાથે ઘડો જ જોડાયેલો છે. લાખો લોકો ભારતમાંથી ઉડીને વિદેશ જાય છે, તો એટલા જ લોકો વિદેશમાંથી વતન આવે છે. એ સંજોગોમાં એર ઇન્ડિયા ખાસ પસંદગીની હવાઈ સેવા રહી નથી, એ કાંઈક ખામી હોવાનો નિર્દેશ તો કરે જ છે. સરકારી તંત્રની જેમ જ એર ઇન્ડિયા ચલાવાતી રહી છે. ફ્લાઇટ મોડી થવી, ફ્લાઇટ કેન્સલ થવી, જેવાં કેટલાંય કારણો અવાં છે જેને લીધે વારે વારે લોકો એર ઇન્ડિયાથી દૂર થતા જ ગયા. કેટલીય વિદેશી કંપનીઓના વિમાનોમાં સારી સગવડ મળતી

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

એર ઇન્ડિયા તથા ઇન્ડિયન એરલાઇન્સ પણ

સરખા માર્ગ જ છે, એમ કહી શકાય. નફો રળી આપતા રૂટ બંધ કરવા કે કસમે દોડાવવા જેવા કામો થતાં જ રહ્યાં, સરવાળે પેસેન્જરો મળતા ઓછા થયા કે બંધ થયા. તેનો લાભ બીજી ખાનગી કંપનીઓ ઉડાવવા માંડી. એર ઇન્ડિયાના એક કોભાંડ અંગે પણ હવે તપાસ થઈ રહી છે. જોકે એ તપાસના અંતે કુશરવારો સામે પગલાં ભરાય એ જરૂરી છે, એ સિવાય તો તપાસના નામે કરોડો ખર્ચથી તેનો કોઈ જ અર્થ નથી અને ફક્ત હેવાલ મેળવીને આ બંને કંપનીઓને બચાવી શકાય એમ નથી. મોદી સરકારે આ કડવું સત્ય અપનાવી લીધું છે. કમ્પેન્સ ક્રમ એર ઇન્ડિયા માટે તો એમ કહી જ શકાય. નિતિ આયોગે એર ઇન્ડિયાનું પૂર્ણ ખાનગીકરણ કરી નાખવા માટેની ભલામણ કરી છે. પરંતુ એમ કાંઈ ખાનગીકરણ કરી નાંખવા માટે સરકાર પણ ઉત્તવળી ન હોય. ખાનગીકરણની વાત આવે એટલે ઘણા બધા પ્રશ્નો મોં ફાડીને ઊભા થઈ જશે. યાદ રહે કે એર ઇન્ડિયામાં કર્મચારીઓનું યુનિયન પણ ખૂબ જ શક્તિશાળી છે. કોઈ પણ કંપની એર ઇન્ડિયા ખરીદે તે કર્મચારીઓની લાલિવાયાડી ચલાવી નહીં લે અને ખાનગી કંપનીની ક્રેમ જ એર ઇન્ડિયા ચલાવશે, એ આપણા સરકારી બાબુઓને ફાવે એમ નથી. એર ઇન્ડિયાની સરકારી નોકરી કરીને કર્મચારીઓ એવા થઈ ગયા છે કે સરકારી લાભ છોડવા તૈયાર જ નહીં થાય. ખાનગી કંપની એર ઇન્ડિયાની ખરીદી કરે, ત્યારે તેનું મેનેજમેન્ટ કંપની નફો રણતી થાય એ પ્રમાણે જ કરશે. એ કારણથી જ આજે મોટા ભાગના સરકારી સાહસોના કર્મચારીઓ ડિસેન્વેસ્ટમેન્ટની વાત આવે એટલે ભડકી જતા હોય છે. એર ઇન્ડિયા માટે પણ એ પહેલો અને મોટો પ્રશ્ન છે. કોઈ પણ કંપની કર્મચારીઓના બોજા સાથે બીજી કંપનીનું અધિગ્રહણ નહીં કરે.

એર ઇન્ડિયાની વાત આવે એટલે તેની ખરીદી ખાનગી કંપની દ્વારા થવા દેવી કે ક્રેમ એ એક મોટો પ્રશ્ન છે. હજુ સરકાર કેટલાય જાહેર એકમોંાં પોતાનો હિસ્સો દબાવિને બેઠી છે, તેમ એર ઇન્ડિયા પણ સહેલાઈથી સાવ છોડી દે એમ લાગતું નથી. આ કારણથી અત્યારે તો સરકારની મૂંજવણ એ જ છે કે ખાનગી કંપનીને ડિસેન્વેસ્ટમેન્ટના ભાગે લેવા દેવો કે નહીં? સરકાર પોતે પણ એર ઇન્ડિયામાં પોતાનો ૪૮ ટકા હિસ્સો રાખવા માંગે છે. બાકીનો હિસ્સો વેચી દેવા માંગે છે. અત્યારે તો સરકાર ગ્રાન્ડ વિકલ્પ વિચારી રહી છે. આ વિકલ્પ પેંકી સરકાર કયો વિકલ્પ અપનાવશે તે મહત્વનું છે.

સરકાર પાસે પહેલો વિકલ્પ આખેઆખી એર ઇન્ડિયા 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 બિજનેસમાં કરવો એવું સાહુ લોજિક મહંદશે અજમાવાય છે. જોકે ક્રારેક પ્રતિષ્ઠાનો પ્રશ્ન બની જતો હોય ત્યારે બધું વેચીસાટીને જવું કોઈને ગમતું નથી. એર ઇન્ડિયા માટે પણ સરકારને કદાચ એવું જ વળગણ હોય એમ લાગે છે. જોકે એમાં મોદી સરકાર માટે નાલેશી જેવું કાંઈ નથી. એર ઇન્ડિયા દેવાના કુગર હેઠળ દબાઈ ગઈ, તેમાં ભૂતકાળના કેટલાય નિષ્ઠયો 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 ઇન્ડિયા વેચી દે એમ લાગતું નથી.

સરકાર આ સીધો વિકલ્પ વિચારતી હોય એવા સંકેત મળતા નથી, ત્યારે બીજો વિકલ્પ મારૃતિ મોદેલનો વિકલ્પ સરકાર વિચારે ખરી. મારૃતિમાં સરકારે મોટા ભાગનો પોતાનો હિસ્સો મારૃતિ કંપનીને વેચી દીધો છે અને તેના બદલામાં સરકારને પ્રિમિયમ મળે છે. મમ સાથે કામ હોય, ટપ ટપ સાથે શું કામ રાખવું? મારૃતિ મોદેલમાં એ સીધી વાત થઈ છે. પોતાના હિસ્સાના બદલામાં નિયમિત આવક થઈ જાય એવી મધ્યમ વર્ગની મેન્ટાલિટી સાથે મારૃતિનો હિસ્સો સુઝુકીને વેચી દેવાયો છે. આ બંને વિકલ્પ સરકાર પસંદ ન કરે તો ત્રીજી વિકલ્પ તરીકે સરકાર પાલિક ઈશ્યુ દ્વારા પ્રજાની હિસ્સેદારી વધારીને પોતાની હિસ્સેદારી ઘટાડી દે એવું બની શકે. આ વિકલ્પમાં એર ઇન્ડિયા 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 બેન્ડો કે આર્થિક સંસ્થાનોને વેચી દે. હરાળ દ્વારા સરકાર ઉચ્ચા દામ ઉપજાવી શકે છે. દુનિયામાં અન્યત્ર જ્યારે પણ સરકારોએ તેમની એરલાઇન્સમાંથી પોતાની

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

જોકે આ નાણ વિકલ્પમાં પહેલો પ્રશ્ન તો વિદેશી કંપનીઓના પ્રવેશનો છે. શું ડિસેન્વેસ્ટમેન્ટમાં ખાનગી કંપનીઓને ખરીદી માટે તક આપવી કે નહીં? નાગરિક ઉક્યન મંત્રાલયે પહેલાં તો આ પ્રશ્નનો જવાબ જ નક્કી કરવાનો રહે છે. શું મોદી સરકાર એફીઆઈને મહત્વ આપશે? વિદેશી રોકાણકારો પ્રવેશ તો તેમની શરતો માનવા માટે સરકાર તૈયાર થશે? અત્યારે ઘરેલું વિમાની સેવામાં કતાર એરવેલે રસ દેખાડ્યો છે. જોકે એ વાત જુની થઈ ગઈ છે. આ લેબ લખાય છે, ત્યારે કતાર સાથે અખાતના દોષોએ સંબંધ તોડવા માંડ્યા છે, ત્યારે ભારત કતાર એર લાઈન્સને એ તક આપે એમ લાગતું નથી. આતંકવાદના નામે કતારને અલગ પાડી દેવાયું છે, ત્યારે ભારત તેની તરફેષમાં નહીં જ જાય. આ તમામ પ્રશ્નો વિચાર્યા બાદ જ નાગરિક ઉક્યન મંત્રાલયે પોતાના નિર્ણય સાથે કેબિનેટ સમક્ષ ખાનગીકરણ માટે જવાનું રહે છે. એમ બની શકે કે મોદીજ અત્યારે વિદેશ પ્રવાસે છે, ત્યારે તેમની પણ રાહ જોવાતી હોય. એ પણી જ ખાનગી કંપનીઓને તક આપવી કે નહીં તેનો નિર્ણય થયા પછી જ નાગરિક ઉક્યન મંત્રાલય પોતાના નિર્ણય સાથે કેબિનેટની મંજૂરી લઈને આગળ વધશે.

એક વાત તો નિતિ આયોગની ભલામણ પછી પાક્કી છે કે હવે સરકાર એર ઇન્ડિયાથી પોતાનો પીછો છોડવવા માંગે છે. કઈ રીતે છોડવવા એ જ એક પ્રશ્ન બાકી રહે છે. તેનો ઉકેલ પણ મેળવી લેવાશે, પરંતુ એટલા માત્રથી એર ઇન્ડિયાને વેચી દેવાનો માર્ગ મોકણો નહીં થાય. એર ઇન્ડિયા તથા તેની બે સભિસડી કંપનીઓ અંગે પણ વિચારણા કરવાની રહે છે. ખાસ તો એર ઇન્ડિયા તથા તેની સહ્યોગી કંપનીઓની મિલકતની રોકી કઈ રીતે કરવી એ પણ એક પ્રશ્ન છે. સાથે સાથે એર કાફિ મેઈન્ટેનન્સ તેમજ ગ્રાઉન્ડ હેન્ડવિંગ જેવા મુદ્દાઓનો ઉકેલ પણ જરૂરી છે. ખાસ તો વિમાન અને દેશભરની એર ઇન્ડિયા તથા સહ્યોગી કંપનીઓની મિલકત અંગે નિવેદો લાવવો પડશે. એ પણી જ એર ઇન્ડિયાને વેચી દેવાનો ખાન સફળ થઈ શકે એમ છે. જોઈએ હવે સરકાર કયા માર્ગે આગળ વધીને દેવાદાર એવી આ કંપનીથી છુટકારો મેળવે છે?