એર ઈન્ડિયાને બચાવી લેવા માટે ડિસઈન્વેસ્ટમેન્ટએ જ કલ્યાણ

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

રાજેશ બારોટ . aarpar@gmail.com

આખરે, નિતિ આયોગે પણ એર ઇન્ડિયાને બચાવી લેવા માટે પૂરેપૂરું ડિસઇન્વેસ્ટમેન્ટ કરી નાંખવા ભલામણ કરી અને તેને સત્તાવાર લીલી ઝંડી પણ મળી ગઇ છે. અગાઉ ઉદારીકરણ હાથ ધરાયું, ત્યારે જાહેર એકમો એટલે કે સરકારી એકમો ઉપર જ તલવાર વીંઝાઇ હતી. જોકે વીંઝવી 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 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. લાખ્ખો લોકો ભારતમાંથી ઉડીને વિદેશ જાય છે, તો એટલા જ લોકો વિદેશમાંથી વતન આવે છે. એ સંજોગોમાં એર ઇન્ડિયા ખાસ પસંદગીની હવાઇ સેવા રહી નથી, એ કાંઇક 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 એવાં છે જેને લીધે ધીરે ધીરે લોકો એર ઇન્ડિયાથી દૂર થતા જ ગયા. કેટલીય વિદેશી કંપનીઓના વિમાનોમાં સારી સગવડ મળતી હોવાને કારણે પણ ઉતારુઓ તેને પહેલી પસંદગી આપવા લાગ્યા. સરવાળે એર ઇન્ડિયા ખોટ કરતી જ રહી અને આજે એ દેવું ૫૫૦૦૦ કરોડ રૂપિયાનું થયું, ત્યારે તેને વેચી કાઢવા સિવાય બીજો કોઇ ઉપાય બચતો નથી.એર ઇન્ડિયાએ 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 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 કોઇ માર્ગ બાકી રહેતો દેખાતો નથી.

એર ઇન્ડિયા તથા ઇન્ડિયન 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 ઇન્ડિયાના એક કૌભાંડ અંગે પણ હવે તપાસ થઇ રહી છે. જોકે એ તપાસના અંતે કસૂરવારો સામે પગલાં ભરાય એ જરૂરી છે, એ સિવાય તો તપાસના નામે કરોડો ખર્ચાય તેનો કોઇ 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 ઇન્ડિયા માટે તો એમ કહી જ શકાય. નિતિ આયોગે એર ઇન્ડિયાનું પૂર્ણ ખાનગીકરણ કરી નાંખવા માટેની ભલામણ કરી છે.પરંતુ એમ કાંઇ ખાનગીકરણ કરી નાંખવા માટે સરકાર પણ ઉતાવળી ન હોય. ખાનગીકરણની વાત આવે એટલે ઘણા બધા પ્રશ્નો મોં ફાડીને ઊભા થઇ જશે. યાદ રહે કે એર ઇન્ડિયામાં કર્મચારીઓનું યુનિયન પણ ખૂબ જ શક્તિશાળી છે. કોઇ પણ કંપની એર ઇન્ડિયા ખરીદે તે કર્મચારીઓની લાલિયાવાડી ચલાવી નહીં લે અને ખાનગી કંપનીની જેમ જ એર ઇન્ડિયા ચલાવશે, એ આપણા સરકારી બાબુઓને ફાવે એમ નથી. એર ઇન્ડિયાની સરકારી નોકરી કરીને કર્મચારીઓ એવા થઇ ગયા છે કે સરકારી લાભ છોડવા તૈયાર જ નહીં થાય. ખાનગી કંપની એર ઇન્ડિયાની ખરીદી કરે, ત્યારે તેનું મેનેજમેન્ટ કંપની નફો રળતી થાય એ પ્રમાણે જ કરશે. એ કારણથી જ આજે મોટા ભાગના સરકારી સાહસોના કર્મચારીઓ ડિસઇન્વેસ્ટમેન્ટની વાત આવે એટલે ભડકી જતા હોય છે. એર ઇન્ડિયા માટે પણ એ પહેલો અને મોટો પ્રશ્ન છે. કોઇ પણ કંપની કર્મચારીઓના બોજા સાથે બીજી કંપનીનું અધિગ્રહણ નહીં કરે.

એર ઇન્ડિયાની 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 ઇન્ડિયા પણ સહેલાઇથી સાવ છોડી દે એમ લાગતું નથી. આ કારણથી અત્યારે તો સરકારની મૂંઝવણ એ જ છે કે ખાનગી કંપનીને ડિસઇન્વેસ્ટમેન્ટમાં ભાગે લેવા દેવો કે નહીં? સરકાર પોતે પણ એર ઇન્ડિયામાં 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 મહત્ત્વનું 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 ભરપાઇ 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 કોઇને ગમતું નથી. એર ઇન્ડિયા માટે પણ સરકારને કદાચ એવું જ વળગણ હોય એમ લાગે છે. જોકે એમાં મોદી સરકાર માટે નાલેશી જેવું કાંઇ નથી. એર ઇન્ડિયા દેવાના ડુંગર હેઠળ દબાઇ ગઇ, તેમાં ભૂતકાળના કેટલાય નિર્ણયો તથા ભૂતકાળની કેટલીય ભૂલો જવાબદાર છે, એ સંજોગોમાં મોદી સરકારે મમત રાખવાને કોઇ કારણ નથી. છતાં સાંસદોને મળતા મફત પ્રવાસ જેવા લાભો સરકારે ગુમાવવા પડે એવી ભીતિ હોઇ 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 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 થઇ છે. પોતાના હિસ્સાના બદલામાં નિયમિત આવક થઇ 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 ઇશ્યૂ 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 બેન્કો કે આર્થિક સંસ્થાનોને વેચી દે. હરાજી દ્વારા સરકાર ઊંચા દામ ઉપજાવી શકે છે. દુનિયામાં અન્યત્ર જ્યારે પણ સરકારોએ તેમની એરલાઇન્સમાંથી 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 કોઇ 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 ડિસઇન્વેસ્ટમેન્ટમાં ખાનગી કંપનીઓને ખરીદી માટે તક આપવી કે નહીં? નાગરિક ઉડ્ડયન મંત્રાલયે પહેલાં તો આ પ્રશ્નનો જવાબ જ નક્કી કરવાનો રહે છે. શું મોદી સરકાર એફડીઆઇને મહત્ત્વ આપશે? વિદેશી રોકાણકારો પ્રવેશે તો તેમની શરતો માનવા માટે સરકાર તૈયાર થશે? અત્યારે ઘરેલું વિમાની સેવામાં કતાર એરવેઝે રસ દેખાડ્યો છે. જોકે એ વાત જૂની થઇ ગઇ છે. આ લેખ લખાય છે, ત્યારે કતાર સાથે અખાતના દેશોએ સંબંધ તોડવા માંડ્યા છે, ત્યારે ભારત કતાર એર લાઇન્સને એ તક આપે એમ લાગતું નથી. આતંકવાદના નામે કતારને અલગ પાડી દેવાયું 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 લઇને આગળ વધશે.

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