विमान क्षेत्र की खस्ता हालत

एअर इंडिया संकट का समाधान उसके विनिवेश में तलाशा जा रहा है। नागरिक उड्डयन मंत्रालय और वित्त मंत्रालय के निवेश एवं लोक परिसंपत्ति प्रबंधन विभाग ने एअर इंडिया के विनिवेश पर काम शुरू कर दिया है। एअर इंडिया पर फिलहाल तकरीबन सत्ताईस हजार करोड़ रुपए का कर्ज है। एअर इंडिया को बेचने के लिए निविदा के जरिए बोलियां आमंत्रित की जाएंगी। एअर इंडिया में 95 फीसद हिस्सेदारी बेचने व पांच फीसद कर्मचारियों के लिए इंप्लाइज स्टॉक आप्शन प्लान यानी ईएसओपी के रूप में रखने पर विचार चल रहा है। विनिवेश के समय स्थायी कर्मचारियों को कंपनी में शेयर विकल्प और एक साल नौकरी का आश्वासन देने की योजना है। पिछली बार सरकार ने कंपनी में 24 फीसद हिस्सेदारी अपने पास रखने की योजना बनाई थी, जिसके कारण किसी भी खरीदार ने दिलचस्पी नहीं दिखाई थी। खरीदार के आगे नहीं आने पर सरकार को बिक्री बंद करनी पड़ी, लेकिन एअर इंडिया के भारी कर्ज की समस्या का समाधान करने के लिए सरकार ने एक अलग कंपनी बनाकर एअर इंडिया के 27 हजार करोड़ रुपए के कर्ज को कम किया था। लेकिन इसे पर्याप्त नहीं माना जा सकता है। एअर इंडिया के कर्ज में और कमी लाने की जरूरत है, ताकि दूसरी कंपनियां इसे खरीदने में दिलचस्पी लें।

इसके पहले भी पिछले साल मई में सरकार एअर इंडिया में अपनी 76 फीसद हिस्सेदारी बेचना चाह रही थी। लेकिन किसी कंपनी ने बोली नहीं लगाई। मार्च 2018 तक एअर इंडिया 48 हजार करोड़ रुपए कर्ज के बोझ से दबी थी। एअर इंडिया को बेचने के लिए अर्नस्ट एंड यंग (ईएंडवाई) को सलाहकार नियुक्त किया गया है। विनिवेश प्रक्रिया के तहत एअर इंडिया के अलावा इसकी सस्ती विमानन सेवा इकाई एअर इंडिया एक्सप्रेस और एअर इंडिया एसएटीएस एअरपोर्ट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड की भी बिक्री की जाएगी। एसएटीएस एअरपोर्ट सर्विसेज एअर इंडिया और सिंगापुर की एसएटीएस लिमिटेड का संयुक्त उद्यम है। एअर इंडिया को बेचने के लिए सलाहकार कंपनी- ईवाई की नियुक्ति की गई है।

इस कंपनी के अनुसार एअर इंडिया के नहीं बिकने के कई बड़े कारण हैं, जैसे-सरकार द्वारा सौ फीसद हिस्सेदारी नहीं बेचना, एक साल तक कर्मचारियों को कंपनी के साथ बनाए रखने का प्रावधान, तीन साल तक विमानन कंपनी का परिचालन बिना किसी दखल के करने पर जोर और कंपनी के विस्तार के लिए इच्छुक नहीं होना आदि। जाहिर है, खरीदार आसान शर्तें चाहेंगे। अप्रैल-2012 में घोषित बेलआउट पैकेज के तहत एअर इंडिया को सरकार अब तक 26 हजार करोड़ रुपए से अधिक की पूंजी दे चुकी है। एअर इंडिया में नए सिरे से पूंजी डालना इसलिए जरूरी है कि कर्जदाता कंसोर्टियम के तीन बैंकों ने इसे 'लाइन ऑफ क्रेडिट' देने से मना कर दिया है। 'लाइन ऑफ क्रेडिट' बैंक व कर्जदार के बीच का ऐसा समझौता होता है, जिसके तहत कर्जदार कभी भी तय सीमा के मुताबिक उधारी ले सकता है। एअर इंडिया की माली हालत लंबे समय से खस्ता है। जेट एअरवेज भी जमीन पर आ चुकी है। जेट का भविष्य अनिश्चित है। पूर्व में एअर सहारा, किंग फिशर, ईस्ट-वेस्ट एअरलाइन, स्काईलाइन एनईपीसी, मोदीलुफ्त आदि हवाई सेवा कंपनियां बंद हो चुकी हैं। बंद होने के समय एअर सहारा की बाजार में 17 फीसद हिस्सेदारी थी। ऐसे में सवाल उठना लाजिमी है कि क्या चमक-दमक वाले विमानन क्षेत्र की हालत उतनी अच्छी नहीं है, जितनी बाहर से दिखती है? एअर इंडिया और इंडियन एअर लाइंस के विलय के वक्त यह कंपनी सौ करोड़ रुपए के लाभ में थी। लेकिन अनियमितता, कुप्रबंधन और अंदरूनी गड़बड़ियों के कारण एअर इंडिया खस्ताहाल स्थिति में आ गई।

> एअर इंडिया की माली हालत खस्ता है। जेट एअरवेज भी जमीन पर आ चुकी है। पूर्व में एअर सहारा, किंग फिशर, ईस्ट-वेस्ट एअरलाइन, स्काईलाइन एनईपीसी, मोदीलुफ्त आदि हवाई सेवा कंपनियां बंद हो चुकी हैं। ऐसे में सवाल उठना लाजिमी है कि क्या चमक-दमक वाले विमानन क्षेत्र की हालत उतनी अच्छी नहीं है, जितनी कि हमें बाहर से नजर आती है।

अदालत में दायर एक जनहित याचिका के मुताबिक साल 2004 से साल 2008 के दौरान विदेशी विनिर्माताओं को फायदा पहुंचाने के लिए सड़सठ हजार करोड़ रुपए में कुल 111 विमान खरीदे गए, करोड़ों-अरबों रुपए खर्च करके विमानों को पट्टे पर लिया गया और निजी विमानन कंपनियों को फायदा पहुंचाने के लिए फायदे वाले हवाई मार्गों पर एअर इंडिया की उड़ानों को जानबूझ कर बंद किया गया। इन गड़बड़ियों की पुष्टि नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (कैग) ने भी अपनी रिपोर्ट में की है। एअर इंडिया की स्थापना टाटा संस लिमिटेड की एक इकाई के रूप में हुई थी। 1946 तक इसका संचालन टाटा एअरलाइंस कर रही थी, जो बाद में सार्वजनिक क्षेत्र की लिमिटेड कंपनी में तब्दील हो गई। एक समय विमानन कंपनियों में एअर इंडिया की हैसियत महाराजा की थी। एअर इंडिया बेड़े में हर तरह के विमान थे। के-787 ड्रीमलाइनर को सितंबर, 2012 में एअर इंडिया के बेड़े में शामिल किया गया था।

256 सीटों वाला ड्रीमलाइनर दस से तेरह घंटे बिना किसी परेशानी के उड़ान भर सकता है। सीटों की डिजाइनिंग और ईंधन क्षमता के मामले में यह बोइंग 777-200 एलआर से बेहतर है। एअर इंडिया ड्रीमलाइनर की बेहतर क्षमता का उपयोग करके एअर इंडिया ज्यादा लाभ कमा सकती है। बड़े विमानों में एअर इंडिया के पास 777-200 एलआर के आठ, 777-300 ईआर के बारह और बी 747-400 के तीन विमान हैं। छोटे विमानों में एअर इंडिया के पास ए-320 के बारह, ए-319 के उन्नीस और ए 321 के 20 विमान हैं। इसके अलावा कंपनी ने 19 छोटे और बड़े विमानों को लीज पर ले रखा है। विमानों के बुद्धिमतापूर्ण इस्तेमाल से राजस्व में इजाफा किया जा सकता है। जैसे, जिस मार्ग पर यात्रियों का आवागमन अधिक है, वहां विमानों के फेरे बढ़ाए जा सकते हैं। वैसे विमानों का ज्यादा उपयोग किया जा सकता है, जिनमें कम ईंधन की खपत होती है। आज भी एअर इंडिया में विमानों का इस्तेमाल तार्किक तरीके से नहीं किया जा रहा है। लंबी दूरी वाले विमानों का उपयोग मध्यम तथा छोटी दूरी वाले मार्गों्ड्ड में उड़ानों के लिए हो रहा है।

भारत दुनिया का सबसे तेजी से बढ़ता विमानन बाज़ार है। सकल घरेलू उत्पाद में विमानन उद्योग का योगदान लगभग 5 फीसदी है। लगभग 40 लाख लोगों को इस उद्योग में रोजगार मिला हुआ है। यात्रियों की संख्या में भी लगातार बढ़ोतरी हुई है। कड़ी प्रतिस्पर्द्धा, कम किराया, महंगा रखरखाव और महंगे ईंधन की वजह से विमानन कंपनियों की हालत खस्ता है। आज के समय में तकनीकी इतनी जल्दी-जल्दी बदल रही है कि प्रतिस्पर्द्धी कंपनियां नई तकनीकी के सहारे पुरानी तकनीकी अपनाने वाली कंपनियों को व्यवसाय में पछाड़ देती हैं। लेकिन नई तकनीक अपनाने के लिये भारी राशि निवेश करनी पड़ती है। इसके लिए उस कंपनी को बैंक से कर्ज लेना पड़ता है और कंपनी पर कर्ज बढ़ जाता है। कंपनियों के कुप्रबंधन या अक्षम प्रबंधन के कारण भी विमानन कंपनियां घाटे में चली गई हैं। आज कंपनियों को इसी तरह के हालात का सामना करना पड़ रहा है।

संजय भट्ट
(स्वतंत्र लेखाकार)

सम्पादकीय

नए इंडिया का नया सत्र

17वीं लोकसभा का पहला सत्र 17 जून से शुरु हो गया, जो 26 जुलाई तक चलेगा। इस सत्र में तीस बैठकें होनी हैं, जिनमें कई महत्वपूर्ण कार्य संपादित होने हैं। नई सरकार का पहला बजट 5 जुलाई को वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण पेश करेंगी। उससे पहले लोकसभा के अध्यक्ष और डिप्टी स्पीकर का चुनाव होगा। पिछले कार्यकाल में अटके हुए कुछ विधेयकों को पारित कराने की कोशिश नए सिरे से सरकार की ओर से होगी। इस बार भाजपा पहले से अधिक सीटों के साथ विजयी हुई है, इसलिए उसके हौसले बुलंद हैं और रणनीतियां पहले से अधिक पैनी नजर आ रही हैं। दूसरी ओर विपक्ष की सीटें ही नहीं घटी हैं, उसका रूतबा भी घटता नजर आ रहा है, शायद इसलिए एक निराशा का भाव विपक्ष में झलक रहा है। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने सत्र शुरु होने से पहले अपनी ही शैली में एक बार फिर शब्दों का सुंदर जाल बुनकर देश के सामने रखा। उन्होंने कहा कि पक्ष और विपक्ष से ज्यादा निष्पक्ष की भावना महत्व रखती है। हम आने वाले पांच सालों के लिए इस सदन की गरिमा को ऊपर उठाने का प्रयास करेंगे। इससे पहले उन्होंने नए सत्र में नए सपने, नई आशाओं की बात कही थी। अपनी ही कही बातों को मोदी जी और उनके सांसद कितना याद रखते हैं, यह तो मालूम नहीं। लेकिन पिछले पांच सालों में संसद की गरिमा पर कई बार छीटें लगे हैं। खुद मोदीजी ने रेनकोट पहन कर नहाने जैसे बयान संसद में दिए हैं।

संसद के सत्र भी एक के बाद एक हंगामे की भेंट चढ़ते गए और गतिरोध को टालने की ईमानदार कोशिशें नहीं हुई। तो इस बार क्या बदल जाएगा, क्या वाकई मोदीजी निष्पक्ष होने की भावना को महत्व देंगे? या कहीं निष्पक्ष होने की बात कहते-कहते एक पक्ष को ही महत्वपूर्ण न बना दें। यूं भी बीते पांच साल भाजपा की कोशिश सब कुछ एक पक्षीय करने की ही रही है। देश को कांग्रेसमुक्त और भाजपामय बनाने की रही है। हिंदुस्तानी होने का मतलब हिंदू होना बताने की रही है। बहुविध संस्कृति और परंपरा को अनेकानेक तरीकों से चोट बीते पांच सालों में पहुंचाई गई है। यह सब अगले पांच साल नहीं होगा, यह सुनिश्चित करने की अधिक जिम्मेदारी सरकार पर ही है और यह संसद के जरिए ही वह कर सकती है। तो यह देखने वाली बात होगी कि संसद के पहले सत्र में मोदीजी ने जो भली-भली, आदर्श सी लगने वाली बातें कही हैं, उन पर अगले सत्रों में कितना अमल वे और उनके सांसद करते हैं। देखना यह भी होगा कि विपक्ष किस तरह पूर्ण बहुमत के साथ उत्साह से लबरेज भाजपा का सामना संसद में करता है। क्योंकि इस बार भी विपक्ष का दर्जा हासिल कर सके, इतनी सीटें न कांग्रेस को मिली हैं, न किसी और दल को। कांग्रेस के पास 52 सीटें हैं, द्रमुक के पास 23 और टीएमसी तथा वाईएसआर कांग्रेस के पास 22-22 सीटें हैं।

वाईएसआर कांग्रेस को अपने साथ लाने की युक्तियां भाजपा ने भिड़ाना शुरु कर दिया है। ऐसे में विपक्ष के पास असल में कितना संख्याबल रहेगा, यह कहना भी कठिन है। वैसे यह संसद इस बात की भी गवाह है कि संख्याबल की जगह नैतिक बल के साथ कम सीटों वाले विपक्ष ने सत्तारूढ़ पार्टी पर अंकुश लगाने में सफलता पाई है। लेकिन फिलहाल तो इस नैतिक बल की कमी भी विपक्ष में नजर आ रही है। इस बार सत्र शुरु होने से पहले विपक्षी दलों की एक साथ कोई बैठक नहीं हुई। कोई रणनीति तैयार नहीं हुई। कांग्रेस ने अब तक सदन में अपने नेता का नाम तय नहीं किया।