

பொதுத் துறை நிறுவனமான ஏர்இந் தியாவின் சயெல்பாடுகள் குறித்து மயை அரசின் தணிக் கதை துறை நாடாளுமன்றத்திற்கு அளித்துள்ள அறிக்கை, ஐக்கிய முற்போக்குக் கூட்டணி அரசு அந் நிறுவனத்தைத் திட்டமிட்டு படுபாதாளத்திற்குள் தள்ளிவிட்டுள்ள சதித்தனத்தை அம்பலப்படுத்துகிறது. மயை அரசும், ஏர்இந் தியா நிர்வாகமும் அமெரிக்காவைச் சேர்ந்த விமானத் தயாரிப்பு நிறுவனமான போயிங்க் கிற்கும், ஐரோப்பாவைச் சேர்ந்த விமானத் தயாரிப்பு நிறுவனமான ஏர் பஸ் நிறுவனத்திற்கும் மற்றும் விமான சவேகைள நடைதிவரும் எமிரேட்ஸ், கிங் ஃபிஷர், ஜெட் ஏர்வேஸ் உள்ளிட்ட பல தனியார் நிறுவனங்கள்க்கும் சாதகமாக எடுத்து முடிவுகளால், ஏர்இந் தியா இன்று மீள முடியாத நடத்திலும் கடனிலும் சிக்கிக் கொண்டுவட்டதாகத் தனது அறிக்கையில் குற்றஞ்சுமத்தியிருக்கிறது, தணிக் கதை துறை.

2004ஆம் ஆண்டுக்கு முன்பு வரை இலாபத்தில் இயங்கிவந்த ஏர்இந் தியா நிறுவனம், அதன் பின், குறிப்பாக 2004இல் மன்மோகன் சிங் தலமையில் ஐக்கிய முற்போக்குக் கூட்டணி அரசு பதவியேற்ற பிறகுதான் நட்மடயைத் தொடங்கியது. ஏர்இந் தியா நிறுவனம் தனது வியாபாரம் படுத்துப்போனதால் நட்மடயைவில்லை. மாறாக, ஏர்இந் தியா நிறுவனத்திற்குரிய வர்த்தகச் சந்தையைத் தனியார் விமான நிறுவனங்கள்க்குத் தாரை வார்த்துக் கொடுத்துத் தும்; தவேயையேில்லாத விதத்திலும் ஏர்இந் தியாவின் வருமானத்துக் கு மீறிய விதத்திலும் புதிய விமானங்களை வாங்கி அந் நிறுவனத்தின் கடன் சுமையை அதிகரித்ததும் தான் ஏர்இந் தியாவைப் போண்டியாக் கிவிட்டது. ஏர்இந் தியா நிறுவனத்தை சர்வதேச தரத்துக் கு நவீனப்படுத்துவது எனக் க்றிக் கொண்டுக், காங்கிரசுக் கூட்டணி இந் தச் சதித் திட்டத்தை அரங்கேற்றியிருக்கிறது.

1990களில் விமானச் சவேகைத் தனியாருக் குத் திறந்துவிடப்பட்ட பின், ஏர்இந் தியா மற்றும் இந் தியன் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனங்களை நவீன மயமாக்குவதெ மயை அரசு திட்டமிட்டே புறக்கணித்து வந்தது. குறிப்பாக, ஏர்இந் தியாவிற்குப் புதிதாக 26 விமானங்களை வாங்க வண்டும் என அந் நிறுவனம் 1996இல் வைத்த கோரிக்கையை எட்டு ஆண்டுகளுக் குப் பிறகுதான் மயை அரசு பரிசீலிக்கத் தொடங்கியது. மயை அரசின் இந் த திடீர் பாசத்தின் பின்னே ஏர்இந் தியாவின் நலன்களை விட, அதன் அமெரிக்க அபிவருதித் தனம் தான் மறைந்திருந்தது.

2003ஆம் ஆண்டு இறுதியில் அமெரிக்க காங்கிரசைச் சேர்ந்த 43 உறுப்பினர்கள் அடங்கிய வர்த்தகக் குழு, ஏர் இந் தியாவிற்கு விமானங்கள் வாங்குவது தொடர்பாக இந் தியப் பிரதம மந்திரி அலுவலகத்துக்குக் கடிதம் எழுதியது. இக்கடிதத்தை பிரதம மந்திரி அலுவலகம் விமானப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரகம் அனுப்புவதைத் தடுத்தான் ஏர் இந் தியா நிறுவனத்திற்கு 28 விமானங்கள் வாங்குவது தொடர்பான கோப்பு தபசி தட்டி எடுக்கப்பட்டது. இச்சமயத்தில் அமெரிக்கா வினப்போயிங் நிறுவனம் இந் தியப் பிரதம மந்திரி அலுவலகத்துக்கு எழுதிய கடிதத்தில், எத்தனை விமானங்கள் வாங்குகிறீர்களோ, அதற்கு ஏற்றபடி விலையை அனுசரித்துத் தர முடியும் எனத் துண்டில் போட்டது.

போயிங் கிடமிருந்து இக்கடிதம் கிடைக்கப்பெற்ற அடுத்த சில மாதங்களாகும் பின் பதவியேற்ற ஐக்கிய முற்போக்குக் கட்டணி அரசு, 28 விமானங்களாகும் பதிலாக 38,149 கோடி ரூபாய் செலவில் 68 விமானங்களை போயிங் நிறுவனத்திடம் வாங்கும் ஆலோசனையை ஆகஸ்ட் 2004இல் முன்வைத்தது. பிரதமர் மனமோகன் சிங் ஜூலை 2005இல் அணுசக்தி ஒப்பந்தம் மற்றும் இராணுவ ஒப்பந்தம் தொடர்பாக அமெரிக்காவிற்குச் செல்லவிருந்தார். அவரது இந் தப் பயணத்திற்கு முன்பாக இந் த ஒப்பந்தத்தை முடித்துவிட வேண்டும் என்று இந் தியாவிலுள்ள அமெரிக்கத் துரைகம் இந் திய வளியுறவாத துறையைக் கட்டுக் கொண்டதாக விக் கி லீ க்ஸ் இணையதளம் அம்பலப்படுத்தியிருக்கிறது.

எனினும், விமானங்கள் வாங்குவது குறித்த ஒப்பந்தம் ஜூலை 2005க்கு முன்பாக முடிவாகவில்லை. 2005ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் தான் கையொத்தானது. குறிப்பாக, மனமோகன் சிங் வளியுறவா அமைச்சகத்தின் பொறுப்பை நவம்பர் 6, 2005இல் ஏற்றுக் கொண்ட பின், அடுத்த 54ஆவது நாளில், அதாவது பிசம்பர் 30, 2005 அன்று இந் த ஒப்பந்தத்தை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சகம், பொருளாதார விவகாரங்களாகக் காண அமைச்சரவை கமிட்டியும், பிரதமர் அலுவலகமும் அங்கீகரித்து ஓரே நாளில் கையொத்திட்டன. இந் த ஒப்பந்தம் கையொத்தான அடுத்த இரண்டு மாதங்களிலேயே, ஐரோப்பாவைச் சேர்ந்த ஏர் பஸ் நிறுவனத்திடமிருந்து ஏறத்தாழ 8,339 கோடி ரூபாய் செலவில் 43 விமானங்களை இந் தியன் ஏர் லைன்ஸ் நிறுவனத்திற்கு வாங்கும் ஒப்பந்தமும் முடிவானது. அமெரிக்க அதிபர் ஜார்ஜ் புஷ் மார்ச் 2006இல் இந் தியாவிற்கு வரவிருந்ததையொட்டியே, இந் த ஒப்பந்தங்களையும் முடிவு செய்தல் இத்துணை வகைக் காட்டப்பட்டது.

ஐக்கிய முற்போக்குக் கட்டணி பதவியேற்ற பின், இந் தியாவிலிருந்து ஐரோப்பாவிற்கும் அமெரிக்கா, கனடா மற்றும் அரபு நாடுகளும் விமானச் சேவைகளை வழங்கும் உரிமைகள் வளியுறவாக்களைச் சேர்ந்த பல தனியார் விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களாகும் வாரி வழங்கப்பட்டன. அரபு நாடுகளைச் சேர்ந்த விமான நிறுவனங்கள் இந் த வாய்ப்பைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு ஏர் இந் தியாவின் சந்தையை விழங்கத் தொடங்கிய அதேசமயம், அரபு நாடுகள் ஏர் இந் தியா துபாய் வழியாக வட அமெரிக்க நாடுகளாகும் செல்லும் உரிமையை வழங்காமல் இழுத்தடித்தன. இது

மட்டுமின்றி, உள்நாட்டிலும் வருமானமிக்க வழித்தடங்களும், நேரங்களும் கிங் ஃபிஷர், ஜெட் ஏர்வேஸ் ஆகிய தனியார் விமான நிறுவனங்களாகக் குத்தாரை

வார்க்கப்பட்டன. அதாவது, தனியார் பஸ் முதலாளிகளின் இலாபத்திற்காக அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் மொட்டையடிக்கப்பட்டதைப் போல, ஏர்இந்தியாவும் இந்தியன் ஏர்லைன்ஸும் மொட்டையடிக்கப்பட்டன. இதனால் இந்த நிறுவனங்களின் வருமானம் குறைந்து, அவை நடத்தலில் தள்ளப்பட்ட நேரத்தில் தான், வெளிச் சந்தையில் கடன் வாங்கியாவது ஏறத்தாழ 47,000 கோடி ரூபாய் பெறும்படி இந்த 111 விமானங்களையும் வாங்கும் ஒப்பந்தத்தை முடிவு செய்தது, மயை அரசு.

இதற்கு முன்பாக விமானம் வாங்கும் ஒப்பந்தங்கள் கையெழுத்தாகும் பொழுது, தனது நிதி நிலையைக் கருத்தில் கொண்டு, வாங்கும் விமானங்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைத்துக் கொள்ளும் விதியை ஒப்பந்தத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளும் நடவடிக்கையை விமான போக்குவரத்து அமைச்சகம் கடைப்பிடித்து வந்தது. ஆனால், இம் முறையே ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட 111 விமானங்களையும் வாங்கிக் கொள்ளும்படி ஒப்பந்தம் உருவாக்கப்பட்டது. மேலும், விமானங்கள் வாங்கும் ஒப்பந்தம் முடிவான பிறகு ஏர்இந்தியாவையும் இந்தியன் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனத்தையும் ஒன்றாக இணைக்கும் முடிவும் அரசால் எடுக்கப்பட்டது. விமானங்கள் வாங்குவதில் ஏற்கெனவே இருந்துவந்த நடவடிக்கையைப் பின்பற்றியிருந்தால், ஏர்இந்தியாவையும் இந்தியன் ஏர்லைன்ஸையும் ஒன்றாக இணைத்த பிறகு விமானங்களை வாங்கும் முடிவை எடுத்திருந்தால், நடத்தலை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவாவது குறைத்துக் குறைக்க முடியும் எனத் தணிக்கைத் துறை குறிப்பிட்டுள்ளது.

111 விமானங்களை வாங்கும் முடிவு, ஏர்இந்தியாவையும் இந்தியன் ஏர்லைன்ஸையும் இணைப்பது என்ற முடிவு இவையிரண்டும் இப்பொழுது துறை நிறுவனங்களின் ஒழித்துக் கட்டிவிட வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தைத் தான் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. மார்ச் 2006இல் அப்போதைய அமெரிக்க அதிபர் ஜார்ஜ் புஷ் இந்தியாவிற்கு வருகை தந்தபொழுது, போயிங்குடன் செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தம் அவர்க்கு நினவைப்புப் பரிசுப் போல வழங்கப்பட்டது. அதேசமயம், இந்த ஒப்பந்தங்களாலும், இணைப்பாலும் ஏர்இந்தியா நிறுவனம் இன்று 20,000 கோடி ரூபாய் நடத்தலிலும், 46,000 கோடி ரூபாய் கடனிலும் தத்தளித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

2ஜி அலகைக் கற்றை விவகாரத்தோடு இதனை ஒப்பிட்டால், ஏர்இந்தியா நிறுவனத்தைத் திட்டம் போட்டு நடத்தலில் சிக்கலடைந்த பிரதமர் மனமோகன் சிங், சிவில் விமானப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் பிரஃபுல் படலே தொடங்கி அதிகாரிகள் ஈறாக இந்த நம்பிக்கை துரோகத்தோடு தொடர்புடைய அனைவரின் தும் விசாரணை நடத்தி வழக்குப் பதிவு செய்திருக்க வேண்டும். ஆனால், எதிர்க்கட்சிகளும், கார்ப்பரேட் பத்திரிகைகளும் இந்தச் சதித்தனம் பற்றி வாய்திறக்க மறுக்கின்றன. அதே பொழுதில்,

இந்த நட்புத் தகைக் காட்டி, இந்நிறுவனத்ததைத் தனியார் மயப்படுத்துத் திவிட வணேட்டும் என்ற பிரச்சாரத்ததைத் தானம் மரமாக நடத்தி வருகின்றன.

2ஜி விவகாரத்தில் ததொலதைத் ததொடர்புத் துறை முன்னாள் அமச்சர் ஆ.ராசாவகைக் குறிவதைத் துத் தாக்கிய பத்திரிகைகள், ஏர்திந்தியாவை நட்புத் திற்குள் தள்ளிவிட்ட சிவில் விமானப் போக குவரத்துத் துறை அமச்சர் பிரஃபுல் படலேகைக் கண்டுகொள்ளாமல் இருப்பதற்கு, அவரே ஒரு பெரும் முதலாளி, பொருளாதாரப் பத்திரிகைகளுக்கு நடுக்கமான அன்பர் என்பதுதான் காரணம். 2ஜி அலகைக் கற்றை ஏலவிற்பனையில் நடந்த ஊழலை விட, மிகப் பிரம்மாண்டமான அளவில் ஊழல் நடந்ததுள்ள கதேஜி. எண்ணெய் வயல் ஊழலில் (பார்க்க: பு.ஜ் ஜூலை 2011) ததொடர்புடைய முகதேத் அம்பானியையும், பட்ரோலியத் துறையின் முன்னாள் அமச்சர் முரளி தியாராவையும் பத்திரிகைகள் மட்டுமல்ல, எதிர்க்கட்சிகளும், சி.பி.ஐ.யும், நீதிமன்றமும் கண்டுகொள்ளாமல் இருப்பதற்கு அம்பானியின் பண்பலமும் அரசியல் சலவாக்கும் காரணமாகும். அவர்களின் இந்த சலவாக்கு இவ்வழல் ததொடர்பான தணிக்கைத் துறையின் அறிக்கையை நீர்த்துப் போன வடிவத்தில் நாடாளுமன்றத்தில் அளிக்கும் அளவிற்குப் பாய்ந்திருக்கிறது.

கார்ப்பரேட் பகற்கொள்ளை ததொடர்பான ஊழல்களும் ஒன்றிரண்டு மட்டுமே அரசியல் காரணங்களை முன்னிறுத்தி அம்பலப்படுத்துத் தப்பட்டு, வழக்கு விசாரணைக்கு உட்படுத்துத் தப்புகின்றன. எஞ்சியவை வளையே ததிரிந்த வகைத்திலயே அமுக்கப்படுகின்றன என்பதற்கு ஏர்திந்தியா ஒப்பந்தம், கதே. ஜி எண்ணெய் வயல் ஏலம், இஸ்ரோ ஊழல் என்பல உதாரணங்கள் நம் கண் முன்பே வலம் வருகின்றன.

. ரஹீ ம்