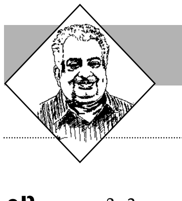
മൂന്നു വെള്ളാനകൾ, ഒരേ വഴിത്താര



കാഴ്ചയ്ക്കപ്പുറം

ടി.വി.ആർ. ഷേണായ്

ചൂതാട്ടത്തിൽ തുടക്കക്കാരനായ ഒരാൾ പരിചയസമ്പന്നനായ മറ്റൊരാളോട് ചോദിച്ചു: ''ലാസ്‌വെഗാസിൽനിന്ന് പത്ത് ലക്ഷവുമായി മടങ്ങാനുള്ള ഏറ്റവും എളുപ്പവഴി ഏതാണ്?'' പരിചയസമ്പന്നന്റെ ഉത്തരം ഇപ്രകാരമായിരുന്നു: ''ഇരുപതു ലക്ഷവുമായി എത്തുക.''

അതിന് യു.പി.എ. സർക്കാറിന്റെ പാഠഭേദം ഇങ്ങനെ. 4,000 കോടി രൂപയുടെ കരുതൽധനം എങ്ങനെയുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും? 30,000 കോടിയിൽ നിന്ന് തുടങ്ങുക!

അഴിമതിക്കഥകളുടെ കാലമാണിത്. വാർത്തകളുടെ തലക്കെട്ടുകളിൽ വമ്പൻ തുകകൾ മാത്രം. ഇത് ബജറ്റ് കാലംകൂടിയാണെന്ന് ഓർക്കുക. അംഗീകൃത വഴികളിലൂടെ ഭീമൻ സംഖ്യകളാണ് ഒഴുകിപ്പോകാനിരിക്കുന്നത്. അതേക്കുറിച്ച് മൂർച്ചയേറിയ അപ്രിയസത്യങ്ങൾ പുറത്തുവരുന്നത് പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ മുറുമുറുപ്പിന് ഇടയാക്കുന്നു.

പ്രധാനമന്ത്രിയെ സന്തുഷ്ടനാക്കിനിർത്താൻ നമുക്ക് മൂന്നു മേഖലകളിൽ മാത്രം ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിക്കാം. ഈ മേഖലകളിൽ നയം രൂപവത്കരിക്കുന്നത്, അഥവാ രൂപവത്കരിച്ചിരിക്കുന്നത് അത്ര പ്രശ്നകാരികളല്ലാത്ത സവ്യകക്ഷികളാണ്. വാർത്താവിനിമയം, വ്യോമയാനം, റെയിൽവെ എന്നിവയാണ് മൂന്നു മേഖലകൾ. വ്യക്തമായി പറഞ്ഞാൽ ബി.എസ്.എൻ.എൽ., എയർ ഇന്ത്യ, ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ എന്നിവ.

2004-ൽ യു.പി.എ. സർക്കാർ അധികാരമേൽക്കുമ്പോൾ ഭാരത് സഞ്ചാർനിഗം ലിമിറ്റഡ് (ബി.എസ്.എൻ.എൽ.) വൻ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്ന സ്ഥാപനമായിരുന്നു. ഒരുഘട്ടത്തിലവർക്ക് 30,000 കോടി രൂപയുടെ കരുതൽ ധനശേഖരമുണ്ടായിരുന്നു.

ആ പർവതം ചുരുങ്ങിച്ചുരുങ്ങി 4,000 കോടിയിലെത്തി നിൽക്കുന്നു. അതുകൊണ്ടവസാനിച്ചില്ല; ഓരോ മാസവും ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന് 400 കോടി രൂപയുടെ ചോർച്ച സംഭവിക്കുന്നു. ഈ നില്പ്പ് പോയാൽ 2011 അവസാനത്തോടെ കമ്പനി കടക്കെണിയിലാകും.

സ്ഥാനക്കയറ്റമോ മറ്റു നേട്ടങ്ങളോ നഷ്ടപ്പെടുമെന്ന് ആശങ്കകളില്ലാത്ത ഘട്ടമാണ് വിരമിക്കൽ വേള. അപ്പോൾ സർക്കാർ ജീവനക്കാർ മനസ്സുതുറക്കുക പതിവാണ്. ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന്റെ ചെയർമാനും മാനേജിങ് ഡയറക്ടറുമായിരുന്ന കുൽദീപ് ഗോയൽ കഴിഞ്ഞ വർഷമാണ് വിരമിച്ചത്. സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ നിന്ന് ഒരു പിൻഗാമി വരുന്നത് സർക്കാറിന്റെ ഇടപെടൽ കുറയ്ക്കാൻ സഹായിക്കുകയില്ലേ എന്ന് മാധ്യമപ്രവർത്തകർ അദ്ദേഹത്തോട് ചോദിച്ചു. ''ഇല്ല'' എന്നായിരുന്നു വെട്ടിത്തുറന്നുള്ള മറുപടി!

സർക്കാർ ഇടപെടലുകളുടെ അനന്തരഫലം പകൽപോലെ വ്യക്തമാണ്. 2009-'10 വർഷകാലയളവിൽ ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന്റെ വരുമാനം മുൻ വർഷത്തെക്കാൾ 10.4 ശതമാനം കുറഞ്ഞു. ശമ്പളപരിഷ്കരണം നടപ്പാക്കാൻ ചെലവായത് 2,900 കോടി രൂപ. ഇതിന് പുറമെ 3 ജി സ്പെക്ട്രം ലൈസൻസ്, ബ്രോഡ് ബാൻഡ് വയർലെസ് എന്നിവയ്ക്കായി കോടികൾ വേറെയും. സ്പെക്ട്രം ഫീസിനത്തിൽ മാത്രം സഹോദര സ്ഥാപനമായ എം.ടി.എൻ.എല്ലുമായി ചേർന്ന് ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന് അടയ്ക്കേണ്ടിവന്നത് 29,598 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ 18,500 കോടിയും ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന്റെ സമ്പാദ്യപ്പെട്ടിയിൽ നിന്നായിരുന്നു. എന്തുകൊണ്ട് ഇത്രയും ഭീമമായ തുക വകയിരുത്തേണ്ടിവന്നു?

സ്വകാര്യ കമ്പനികളുടേതിന് സമാനമായി തിരഞ്ഞെടുത്ത സർക്കിളുകളിൽ മാത്രം ലൈസൻസ് ലേലത്തിൽ പിടിക്കാൻ ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന് അവസരം ലഭിച്ചില്ല. സത്യത്തിൽ ജീവനക്കാർതന്നെയാണ് എതിർപ്പുകളുമായി ഇടങ്കോലിട്ടത്. എം.ടി.എൻ.എല്ലിന്റെ ഭൂമിയായ ന്യൂഡൽഹിയും മുംബൈയുമൊഴികെ മറ്റെല്ലായിടത്തും സ്പെക്ട്രം ഏറ്റെടുക്കാൻ ബി.എസ്.എൻ.എൽ. നിർബന്ധിതമായി. സ്വകാര്യ കമ്പനികളുടെ ലേലത്തുകയ്ക്ക് ആനുപാതികമായി ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിനും പണമടയ്ക്കേണ്ടിവന്നു.

അടച്ചുപൂട്ടലിന്റെ ഭീഷണി ഒഴിവാക്കി ഈ മട്ടിൽ പ്രവർത്തിക്കാൻ ഒരു സ്ഥാപനത്തിനും കഴിയില്ല. എന്നാൽ പാപ്പരായി പ്രഖ്യാപിച്ച് പിന്മാറലും എളുപ്പമല്ല. കമ്പനിയിൽ മൂന്നു ലക്ഷം ജീവനക്കാരാണുള്ളത്. അതിനുപുറമെ ബി.എസ്.എൻ.എൽ. സേവനം ഉപയോഗിക്കുന്ന 8.36 കോടി വരിക്കാരുമുണ്ട്.

നഷ്ടംനികത്താൻ ഐ.പി.ഒ.യുമായി ഓഹരി വിപണിയെ സമീപിക്കുകയാണ് ഒരു മാർഗം. പ്രഥമ ഓഹരി വില്പനയിലൂടെ 10 ശതമാനം ഓഹരികൾ നിക്ഷേപകർക്ക് കൈമാറാം. എന്നാൽ ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന്റെ സാമ്പത്തികനില മെച്ചപ്പെടും വരെ ഐ.പി.ഒ.വേണ്ടെന്ന നിർദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത് തള്ളി. സ്വകാര്യമേഖലയിൽ നിന്നുള്ള കടുത്ത മത്സരത്തിന്റെയും സർക്കാറിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള അവസാനിക്കാത്ത ഇടപെടലുകളുടെയും ഇടയിൽ ഇത് അസാധാരണമാണ്. ഫലം വീണ്ടും സബ്സിഡിക്കായി നികുതിദായകരോട് സർക്കാർ ആവശ്യപ്പെടും.

ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണപ്പെരുപ്പവും 'സാമൂഹിക പ്രതിബദ്ധത' നിറവേറ്റാനുള്ള ആഹ്വാനവും സ്വകാര്യവത്കരണത്തെപ്പറ്റി സൂചിപ്പിക്കാനുള്ള വൈമുഖ്യവുമെല്ലാം നികുതിദായകരുടെ ചെലവിൽ സബ്സിഡി അനിവാര്യമാക്കുന്നു. ഇതേകഥ എയർ ഇന്ത്യയിലും ആവർത്തിക്കപ്പെടുകയാണ്. ഈ ദേശീയ വിമാനക്കമ്പനി മൻമോഹൻസർക്കാർ അധികാരമേൽക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽത്തന്നെ കിതച്ചു തുടങ്ങിയിരുന്നു. ഇപ്പോൾ തീവ്രപരിചരണ വിഭാഗത്തിലാണെന്നുമാത്രം.

കണക്കുകൾ കഥപറയും. 2009-'10 വർഷം 5,551 കോടി രൂപയാണ് എയർ ഇന്ത്യയുടെ നഷ്ടം. മൊത്തം 40,000 കോടി രൂപയുടെ കടത്തിലാണ് കമ്പനി പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. പലിശ അടയ്ക്കാൻ മാത്രം പ്രതിവർഷം 1,800 കോടി രൂപ വേണം.

കഴിഞ്ഞ ഫിബ്രവരിയിൽ 800 കോടി രൂപയാണ് എയർ ഇന്ത്യയ്ക്ക് കേന്ദ്രസഹായം ലഭിച്ചത്. അത് ഒന്നിനും തികഞ്ഞില്ല. ഡിസംബറിൽ 1,200 കോടിരൂപയുടെ സഹായത്തിന് പച്ചക്കൊടി കാട്ടി. 2010-'11 ൽ കൂടുതൽ സഹായം അനിവാര്യമാണെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം.

ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന്റെ കഥയെക്കാൾ പരിഹാസ്യമാണ് ഇത്. രാജ്യത്തെ അനാദായകരവും അത്ര ലാഭകരമല്ലാത്തതുമായ മേഖലകളെയും സമൂഹത്തെയും പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന സേവനമെങ്കിലും ബി.എസ്.എൻ.എല്ലിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ട്. കറവപ്പശു മേഖലകളായ മുംബൈയിലും ഡൽഹിയിലും പ്രവർത്തനം നടത്താൻ അവർക്ക് അനുമതിയില്ലെന്നോർക്കുക. എന്നാൽ എയർ ഇന്ത്യയാകട്ടെ രാജ്യത്തെ സമ്പന്നവർഗത്തിനുവേണ്ടിയാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. 95 ശതമാനം ജനങ്ങളും അവരുടെ സേവനം പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നില്ല. എയർ ഇന്ത്യയ്ക്ക് സബ്സിഡി അനുവദിക്കുന്നതിന്റെ ബാധ്യത എന്തിന് ഇപ്പോഴത്തെയും ഭാവിയിലെയും നികുതിദായകർ ചുമക്കണം ?

എയർ ഇന്ത്യയെ ബാധിച്ച വ്യാധി പൊതുമേഖലയിലാകെ പടർന്നു പിടിക്കുകയാണ്. കമ്പനിയുടെ വാർഷിക ഇന്ധന ബിൽത്തുക 4,000 കോടിരൂപയോളമാണ്. ഇന്ധനം വാങ്ങാൻ കൂടുതൽ ഡിസ്കൗണ്ട് നൽകുന്നു. സ്വകാര്യ മേഖലയെ ആശ്രയിക്കുന്നതാവും ഉചിതമെന്ന് എല്ലാവരും സമ്മതിക്കും. എന്നാൽ പൊതുമേഖലാ എണ്ണക്കമ്പനികൾ അതു സമ്മതിക്കുമോ?

എയർ ഇന്ത്യയിൽ നിന്ന് 2,300 കോടിരൂപ കിട്ടാനുള്ളതിനാൽ നഷ്ടം കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് കമ്പനികൾ വാദിച്ചേക്കാം. എയർപോർട്ട്സ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയിലും ഇതേ മട്ടിൽ എയർ ഇന്ത്യയ്ക്ക് 600 കോടി രൂപയുടെ ബാധ്യതയുണ്ട്. എയർ ഇന്ത്യയായാലും എണ്ണക്കമ്പനികളായാലും പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമെന്ന നിലയിൽ അന്തിമനഷ്ടം ജനങ്ങൾക്കു തന്നെയാണ്.

എന്തായാലും കണക്കുകളിൽ തിരിമറി നടത്തിയതിന് എയർ ഇന്ത്യയെ കുറ്റം പറയാനാവില്ല. എന്നാൽ ലാലുപ്രസാദ് യാദവിന്റെ ഭരണകാലത്ത് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിൽ അതാണ് സംഭവിച്ചത്. ലാഭവും കണക്കുകളും പെരുപ്പിച്ചുകാട്ടാൻ എങ്ങനെ കണക്കുകളിൽ തിരിമറി നടത്തിയെന്ന് ഇപ്പോഴത്തെ റെയിൽവേ മന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ധവളപത്രം കൃത്യമായി പറയുന്നുണ്ട്. അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട അക്കൗണ്ടിങ് രീതിയിലുള്ള കണക്കെടുപ്പുപ്രകാരം അഞ്ചുവർഷത്തിനിടെ റെയിൽവേയുടെ മൊത്തം നിക്ഷേപശേഖരം നീക്കിയിരിപ്പ് 66,804 കോടി രൂപയിൽ നിന്ന് 20,269 കോടിയായി കുറഞ്ഞെന്ന് മമത ബാനർജി പറയുന്നു.

പരിഭാഷ: അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിന് നിക്ഷേപിക്കാൻ തികയില്ല. (കൃത്യമായ കണക്കുകിട്ടി എന്ന ഊഹത്തിൽ പറയുന്നതാണിത്. അത് കിട്ടിയിട്ടില്ലെന്നത് വേറെ കാര്യം).

കണക്കും കാര്യങ്ങളുമൊക്കെ നേരെയാക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ് ഇപ്പോഴത്തെ റെയിൽവേ മന്ത്രിയെന്ന് കേൾക്കുന്നു, നല്ലത്. അങ്ങനെയെങ്കിൽ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയും കിതച്ചുവലയുകയാണെന്ന് വൈകാതെ നമുക്കു കേൾക്കാം.

2010 ഏപ്രിൽ-ഒക്ടോബർ കാലയളവിലെ ചരക്കുകടത്തിൽ ലക്ഷ്യമിട്ടതിൽ നിന്ന് ഒരു കോടിയോളം ടണ്ണിന്റെ കുറവാണുണ്ടായത്. അതായത്, പ്രതീക്ഷിച്ച വരുമാനത്തിൽ നിന്ന് 1,192കോടി രൂപയോളം കുറവുണ്ടായെന്നർഥം. എന്നാൽ ഇതേ കാലയളവിലെ പ്രവർത്തനച്ചെലവിൽ 2,400 കോടിയോളം രൂപയുടെ വർധനയുണ്ടായി.

പാർലമെന്റിൽ വെള്ളിയാഴ്ച അവതരിപ്പിക്കുന്ന റെയിൽവേ ബജറ്റിൽ ഇതെല്ലാം പ്രതിഫലിക്കുമോ? ഇല്ലെന്നുറപ്പ്. ഒരു ഭരണാധികാരിയെന്നതിലുപരി മമതബാനർജി രാഷ്ട്രീയക്കാരി കൂടിയാണെന്നോർക്കുക. പശ്ചിമബംഗാളിൽ മാസങ്ങൾക്കകം നിയമസഭാ തിരഞ്ഞെടുപ്പുണ്ടാകും.

പ്രശ്നപരിഹാരം പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ ഇഷ്ടപദമായ 'സബ്സിഡി'യിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു.

കഴിഞ്ഞയാഴ്ച മൻമോഹൻസിങ് നടത്തിയ പത്രസമ്മേളനം എന്നെ അല്പം ആശങ്കപ്പെടുത്താതിരുന്നില്ല. സാമ്പത്തിക ശാസ്ത്രജ്ഞൻ കൂടിയാണ് നമ്മുടെ ഭരണാധികാരി. പാർലമെന്റ് അംഗീകരിച്ച ചെലവായ 'സബ്സിഡി'യും 'വരുമാന നഷ്ട'വും ഒന്നാണെന്ന ധാരണപ്പിശക് അദ്ദേഹത്തിന് സംഭവിച്ചോ എന്ന് സംശയം. 'പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ ഉത്തരവാദിത്വവും' 'മുന്നണി രാഷ്ട്രീയത്തിന്റെ സമ്മർദവും' ഇതേ മട്ടിൽ ഡോ. മൻമോഹൻസിങ്ങിന് മാറിപ്പോകാതിരിക്കട്ടെ എന്ന് ആശിക്കാൻ മാത്രമേ നമുക്ക് കഴിയുകയുള്ളൂ.