



जेट एअरवेज की सेवाओं के स्थगन ने भारतीय विमानन सेवा के संकट को गंभीर बना दिया है. हजारों कर्मचारियों के भविष्य के साथ बैंकों के खर्चों रुपये डूबने का खतरा भी पैदा हो गया है. कर्ज और घाटे में डूबे इस क्षेत्र में पहले भी सेवाएं बंद हुई हैं तथा मौजूदा सेवाएं वित्तीय कठिनाई के साथ चल रही हैं. संकट के शुरुआती लक्षणों को नजरअंदाज करने के कारण ऐसा हो रहा है. इस स्थिति में विमानन सेवा के नियमन, संचालन और प्रबंधन पर टोस सोच-विचार की जरूरत को रेखांकित करते हुए जेट एअरवेज और उड्डयन क्षेत्र पर आधारित इन-दिनों की प्रस्तुति...

बढ़ते खर्च और कम होती आय से बिगड़ा संतुलन

ठप हो गयी जेट एअरवेज

जेट एअरवेज संकट

भारतीय विमानन क्षेत्र की हालत

मोदी सरकार के पांच वर्षों के दौरान नागरिक विमानन क्षेत्र पर काफी ध्यान दिया गया. इस अवधि में घरेलू विमानन बाजार ने लगातार 52 महीनों तक दो अंकों में वृद्धि दर्ज की. इसी दौरान 'उड़ान' योजना समेत कई बड़ी घोषणाएं भी की गयीं. वहीं दूसरी तरफ, विमानन बुनियादी ढांचा, खासकर हवाई यातायात प्रबंधन, हवाई यातायात की मांग के साथ तालमेल बिटाने में नाकाम रहा. अब जबकि वर्तमान सरकार के पांच वर्ष पूरे होने जा रहे हैं, सभी निजी एयरलाइंस कंपनियां कर्ज में डूबी हुई हैं. इनमें जेट एअरवेज का भविष्य तो अधर में लटका हुआ है. विशेषज्ञों की माने, तो मोदी सरकार के पांच वर्षों के दौरान विमानन क्षेत्र मिश्रित फलदायी रहा है. रीजनल कनेक्टिविटी योजना 'उड़ान' के शुरू होने और हवाई ईंधन टैक्स में 11 प्रतिशत की कटौती से इन पांच वर्षों में एयरलाइंस के प्रचालन के दोगुने होने में मदद मिली है. हालांकि, भारत सरकार इस उद्योग के हितधारकों की अनेक समस्याओं को हल करने में विफल रही है.

इन कंपनियों ने भी समेटा अपना कारोबार

आर्थिक संकट से गुजर रही एयरलाइन जेट एअरवेज की सभी विमान सेवाएं अस्थायी तौर पर बंद गयीं हैं. इस एयरवेज पर आठ हजार करोड़ रुपये से अधिक का कर्ज है. वित्तीय संकट व अन्य कारणों से इससे पहले भी कई ऑपरेटरों को अपनी विमान सेवा बंद करनी पड़ी है. इनमें किंगफिशर जैसी एयरलाइन कंपनी भी शामिल है. जेट एअरवेज के अलावा, बीते सात वर्षों में देश की पांच एयरलाइन कंपनियां अपना कारोबार समेट चुकी हैं.



किंगफिशर

विजय माल्या के स्वामित्व वाली यूबी ग्रुप की किंगफिशर एयरलाइंस 2003 में शुरू हुई थी. लेकिन, लगातार कर्ज में डूबे रहने के कारण इस एयरलाइंस ने 2012 में अपना कारोबार बंद कर दिया. किंगफिशर के मालिक विजय माल्या पर बैंकों के नौ हजार करोड़ रुपये का बकाया है और वे देश से भागकर ब्रिटेन में रह रहे हैं.



जूम एयर

सुरेंद्र कुमार कोशिक के स्वामित्व वाली घरेलू एयरलाइंस जूम एयर 2013 में अस्तित्व में आयी थी. वर्ष 2017 में इसने अपनी पहली उड़ान भरी. तेजपुर, जोरहट, नयी दिल्ली, औरंगाबाद, जबलपुर, दुर्गापुर और कोलकाता इसके उड़ान क्षेत्र थे. प्रचालन शुरू होने के लगभग डेढ़ साल बाद जुलाई, 2018 में नागर विमानन नियामक ने जूम एयर को सुरक्षा नियमों के उल्लंघन को दोषी पाया और इसकी हवाई सेवा को निलंबित कर दिया.



एयर पेगसास

बेंगलुरु की एयरलाइंस एयर पेगसास ने 2015 में हवाई सेवा की शुरुआत की थी. यह कंपनी डेकोर एविएशन की सहायक कंपनी थी. वर्ष 2016 में वित्तीय संकट के कारण यह सेवा भी बंद हो गयी.



एयर कोस्टा

रीजनल एयरलाइंस कंपनी एयर कोस्टा का विस्तार दक्षिण भारत में था. एलईपीएल ग्रुप ने वर्ष 2013 में इसकी शुरुआत की थी और 2016 में इसे देश भर में प्रचालन का परमिट मिला. इसके बाद इस एयरलाइंस ने छोटे शहरों पर ध्यान केंद्रित किया. लेकिन वित्तीय संकट के कारण वर्ष 2017 में इस कंपनी को भी अपनी उड़ान सेवा बंद करनी पड़ी.



एयर कार्निवाल

सीएमसी ग्रुप की एयरलाइन एयर कार्निवाल की स्थापना 2013 में एसआई नाथन ने की थी. इस एयरलाइन ने अपनी पहली उड़ान 2016 में भरी. शुरुआती महीनों में इसका विस्तार दक्षिण भारत में हो रहा था, लेकिन करीब एक साल में इस पर कर्ज हो गया तथा 2017 में यह कंपनी बंद हो गयी.



बैंक यूनियन की सरकार से अपील

जेट एअरवेज के अस्थायी तौर पर बंद होने के बाद 19 अप्रैल को अखिल भारतीय बैंक कर्मचारी संघ ने सरकार से जेट एअरवेज के अधिग्रहण की अपील की है, ताकि हजारों कर्मचारियों के भविष्य को बचाया जा सके.



डॉ. अनंत कौल पूर्व संयुक्त सचिव, नागरिक उड्डयन मंत्रालय

ठीक नहीं था जेट का मैनेजमेंट

जेट एअरवेज कंपनी का मैनेजमेंट ठीक नहीं था, इसलिए इतनी सारी मुश्किलें आती गयीं और आज बंद हो गयी है. टिकटों को लेकर प्राइस वार में फंसना एक वजह तो है, क्योंकि इसका बिजनेस मॉडल बहुत महंगा था. लेकिन प्राइस वार बड़ी वजह नहीं है. बाकी हर चीज में इन्होंने कीमतों को ऊंची रखा है. बाकी एयरलाइंस ने कई यात्रा स्थानों के लिए यात्रियों को बहुत सारी आसनाियां दे रखी हैं, जो जेट एअरवेज नहीं देता था. वहीं, इसके भीतर अपने खर्च बहुत ज्यादा थे. जेट एअरवेज के बिजनेस मॉडल को इस तरह से समझा जा सकता है. मान लीजिये, अगर किसी गांव में कोई व्यक्ति फाइवस्टार होटल खोले, जहां पहले से ही छोटे-छोटे और सस्ते होटल मौजूद हैं, तो क्या वह फाइवस्टार अपनी महंगी सुविधाओं के साथ वहां बिजनेस कर पायेगा? क्या ग्रामीण लोग या बाहरी लोग उस गांव में उन महंगी सुविधाओं के लिए फाइवस्टार में जायेंगे? अगर जायेंगे, तो वे क्यों जायेंगे जब वहां उनके बिजनेस से संबंधित कोई मीटिंग या कोई और काम आदि न हो? इन सब चीजों को देखते हुए अगर वह व्यक्ति वनस्टार या टूरिस्ट होटल खोलता है, तो एक वह अपना बिजनेस कर लेगा, लेकिन फाइवस्टार होटल को तो उसे बंद ही करना पड़ेगा. यही हुआ जेटएअरवेज के साथ. तमाम एयरलाइंस की भीड़ में उसने अपनी ऊंची कीमतों से समझौता नहीं किया. नतीजा यह हुआ कि खर्च बढ़ता गया और आय कम होती चली गयी.

सरकार एक काम कर सकती है कि एक कमिटी गठित करके उड्डयन उद्योग की इन परेशानियों का हल निकाला जाये. सरकार की जिम्मेदारी भले ही एक एयरलाइन बचाने की न हो, लेकिन पूरी एविएशन इंडस्ट्री को बचाने की जिम्मेदारी सरकार की है.

जब से लोकॉस्ट स्ट्रक्चर वाले एयरलाइंस आये हैं, तब से ही जेटएअरवेज की मुश्किलें बढ़नी शुरू हो गयी थीं, क्योंकि जेटएअरवेज का कॉस्ट स्ट्रक्चर बहुत ही ऊंचा था. अभी तो इन सब चीजों का ऑडिट होना बाकी है कि और किन-किन चीजों ने इस एयरलाइन को कर्ज में डुबाया. जहां तक सरकार की बात है, तो वह

पहले ही दो एयरलाइंस में फंसी हुई है- एक तो एयर इंडिया में और दूसरे किंगफिशर मामले में, इसलिए सरकार से तो कोई मदद मिलने से रही. और सरकार को मदद करने की जरूरत भी क्या है, क्योंकि यह तो एक प्राइवेट कंपनी का मामला है. हां, सरकार इतना जरूर कर सकती है कि वह एयरलाइंस कंपनियों से टैक्स बहुत ज्यादा वसूलती है, उसमें कुछ कटौती कर दे.

अगर एयरलाइन को चलाने का खर्च 30-40 प्रतिशत है, तो यह बहुत ज्यादा है. एयरलाइंस को मिलनेवाले तेल में ज्यादा टैक्स लगाया है सरकार ने, साथ ही सेल्स टैक्स, इंपोर्ट ड्यूटी और सुरक्षा आदि के अलावा भी कई और टैक्स हैं, जो सब मिलकर एयरलाइंस के खर्च को बढ़ा देते हैं, जिससे उसकी आमदनी स्वाभाविक तौर पर घटने लगती है. एयरलाइंस से सरकार सिक्वोरिटी टैक्स तो लेती ही है, एयरपोर्ट भी इस मद में कुछ चार्ज करता है. हालांकि, ये सभी एयरलाइंस के लिए हैं, फिर भी जिनका बिजनेस मॉडल ज्यादा महंगा होगा, उसके लिए फैसे की बचत कर पाना मुश्किल तो हो ही जायेगा.

इन सब बातों के मद्देनजर सरकार एक काम कर सकती है कि एक कमिटी गठित करके उड्डयन उद्योग की इन परेशानियों का हल निकाला जाये. सरकार की जिम्मेदारी भले ही एक एयरलाइन बचाने की न हो, लेकिन पूरी एविएशन इंडस्ट्री को बचाने की पूरी जिम्मेदारी सरकार की है. जहां तक जेट एअरवेज के किसी द्वारा खरीदे जाने का प्रश्न है, तो इस पर कर्ज बहुत है, इसलिए उम्मीद नहीं है कि कोई भारतीय कंपनी इसको खरीद ले. जो भी कंपनी इसको खरीदेगी, उसे कर्जों के साथ ही खरीदना होगा. लेकिन यह मुश्किल लग रहा है. अगर कोई विदेशी कंपनी इसे खरीदती है, तो उसके लिए फायदे वाली बात होगी. इसके कई उदाहरण मौजूद हैं.

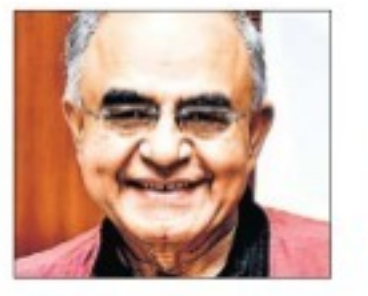
घरेलू विमानन सेवाओं का हालिया प्रदर्शन

- इस वर्ष जनवरी से फरवरी के बीच घरेलू एयरलाइंस से 238.56 लाख यात्रियों ने उड़ान भरी, जबकि बीते वर्ष इसी अवधि में यात्रियों की संख्या 222.09 लाख थी. इस लिहाज से देखा जाये, तो इस वर्ष इन दो महीनों में यात्रियों की संख्या में 7.42 प्रतिशत का इजाफा हुआ.
- बीते वर्ष जनवरी से दिसंबर के बीच घरेलू हवाई सेवाओं ने 1,389.76 लाख यात्रियों को हवाई यात्रा करायी थी, जबकि 2017 में 1,171.76 लाख लोगों ने यात्रा की थी. इस हिसाब से 2017 की तुलना में 2018 में हवाई यात्रियों की संख्या में 18.60 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी.

स्रोत : डीजीसीए

विमानन सेवा की मुश्किलें

- देश में 700 से अधिक विमानों में 100 विभिन्न कारणों से उड़ान नहीं भर पाते हैं. इस कारण 500-600 उड़ानें रोजाना रद्द होती हैं, जिससे 75-80 हजार यात्री रोजाना परेशान होते हैं. उन्हें या तो यात्रा स्थगित करनी पड़ती है या महंगे टिकट लेने पड़ते हैं.
- जेट एअरवेज और एयर इंडिया को वित्तीय संकट का सामना करना पड़ रहा है, तो इंडिगो और गो-एयर के पास कर्मचारियों की कमी है. स्पाइस जेट को अपने सभी 12 बोइंग 737 मैक्स की उड़ान रोकनी पड़ी है, क्योंकि इस मॉडल के दो विमानों के दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद भारत समेत कई देशों ने इनके उड़ने पर रोक लगा दी है.
- टिकटों के सस्ते रहने से भी हवाई सेवाओं को नुकसान हो रहा है. इंडिगो ही एकमात्र ऐसी सेवा है, जो 2011 से लगातार मुनाफे में है. बाकी सभी घाटे में हैं या सिर्फ खर्च ही निकाल पा रहे हैं. स्पाइसजेट की स्थिति हाल में कुछ सुधरती दिख रही है.
- सार्वजनिक क्षेत्र की सेवा एअर इंडिया सरकारी सहयोग से चल रही है और लगातार कोशिशों के बावजूद उसके बड़े हिस्से के लिए खरीदार नहीं मिल रहे हैं. इस सेवा का घाटा बढ़ता जा रहा है. इस पर अभी कर्ज और घाटा (सहयोगी कंपनियों को मिलाकर) करीब 54 हजार करोड़ रुपये हैं.
- विशेषज्ञों का मानना है कि अर्थव्यवस्था में उतार-चढ़ाव तथा बढ़ते खर्च के कारण विमानन सेवा में एयर इंडिया भी नहीं होना चाहिए. हालांकि, एयर इंडिया को बेचने की भी कोशिश हो रही है.



गुरचरण दास कायचैरट मामले के जानकार

हमारे मार्केट सिस्टम में कंपनियां पैदा होती हैं और फिर मर जाती हैं. इसलिए जेट एअरवेज के बंद होने से इतना दुखी नहीं होना चाहिए.

एयरलाइंस बिजनेस बहुत ही नाजुक व्यापार है. पेट्रोल के दाम बढ़ जाते हैं, तो सारी एयरलाइंस कंपनियां परेशानी में आ जाती हैं. कुछ साल पहले जब छोटी कंपनियां आयीं, जिनके पास बिजनेस क्लास सिस्टम नहीं है, जैसे स्पाइस जेट, इंडिगो, गोएयर आदि, ये सभी साधारण एयरलाइंस हैं. इनके टिकटों की कीमतें कम होती हैं, जिससे जेट को मुकाबला करना पड़ा. एक समस्या तो यह है. दूसरी बात यह है कि जेट एअरवेज के नरेश गोयल ने कई दूसरी एयरलाइंस को आने नहीं दिया था. यह ठीक बात नहीं है. जब से जेट शुरू हुई है, तब से वह चाहता रहा है कि इस बिजनेस में उसका एकाधिकार कायम रहे. उड्डयन उद्योग के लिए यह ठीक बात नहीं है. हमारे मार्केट सिस्टम में कंपनियां पैदा होती हैं, और फिर मर जाती हैं. इसलिए जेट एअरवेज के बंद होने से इतना दुखी नहीं होना चाहिए. मेरा मानना है



कि जो खराब कंपनियां हैं, उन्हें मर जाना चाहिए. एक मशहूर अर्थशास्त्री थे शुभमपीटर, जिन्होंने इसे 'क्रिएटिव डिस्ट्रक्शन' कहा था. यानी खराब कंपनी खत्म होगी, तो नयी कंपनी आ जायेगी. भारत में अब दिवाला और

दिवालियापन कोड (आईबीसी) लॉ मौजूद है, जिससे बहुत सारी कंपनियां अपने मालिकों के हाथ से निकल जायेंगी और इनके लिए नये मैनेजमेंट आ जायेंगे. यह बुरी बात नहीं है. इसमें होता यह है कि डूब रही पुरानी कंपनी

की निलामी होती है, जिसे किसी नयी कंपनी ले लेती है. इसलिए अब भी मौका है कि जेट को कोई दूसरी कंपनी खरीद लेगी.

जेट पर बैंकों का कर्ज है, इसलिए वह अभी बैंकों के पास है. बैंक कोशिश में हैं कि जेट को कोई खरीद ले. लेकिन, दूसरी कंपनियां इस बात से डर रही हैं कि जेट के खर्च ज्यादा हैं और आय कम है. जो भी कंपनी इसे खरीदेगी, उसे सबसे पहले इसका मैनेजमेंट बदलना पड़ेगा, ताकि खर्च कम करके आय को बढ़ाया जा सके. कोशिश हुई है कि कोई विदेशी कंपनी इसे खरीद ले, लेकिन अभी तक किसी ने भी इसमें दिलचस्पी नहीं दिखायी है. भारत सरकार इस मामले में कुछ नहीं कर सकती और उसे करना भी नहीं चाहिए. एयरलाइन चलाना सरकार का काम नहीं है, इसलिए उसके हाथ में एयर इंडिया भी नहीं होना चाहिए. हालांकि, एयर इंडिया को बेचने की भी कोशिश हो रही है.

एक दिन में 650 उड़ानें भरती थी जेट एअरवेज

अंतरराष्ट्रीय और घरेलू उड़ानों के मामले में जेट एअरवेज कभी देश की सबसे बड़ी हवाई सेवाओं में एक हुआ करती थी. दिसंबर, 2018 तक इसके पास बोइंग 777, एअरबस ए330, सिंगल बी37 और टवांपॉप ए173 आदि के साथ कुल 124 एयरक्राफ्ट थे. अपने अच्छे दिनों में कंपनी प्रतिदिन 650 उड़ानें भर करती थी. लेकिन 17 अप्रैल, 2019 को इसने केवल पांच विमानों के साथ उड़ान भरी.

जेट एअरवेज का सफर

- 1 अप्रैल, 1992 को नरेश गोयल ने जेट एअरवेज की स्थापना की.
- मई 5, 1993 को मुंबई से अहमदाबाद के बीच जेट की पहली फ्लाइट ने उड़ान भरी.
- मार्च, 2004 में जेट ने चेन्नई से कोलंबो के बीच अपनी पहली अंतरराष्ट्रीय उड़ान की शुरुआत की.
- अप्रैल 12, 2007 को जेट ने एयर सहारा को 1,450 करोड़ रुपये में खरीदा. माना जाता है कि इसी खरीद के बाद कंपनी 20,000 करोड़ रुपये के कर्ज में डूब गयी और इसकी वित्तीय मुश्किलें बढ़ती गयीं.
- अप्रैल 16, 2007 को एयर सहारा का नाम बदलकर जेट लाइट किया गया.
- अक्तूबर, 2008 में जेट ने लगभग दो हजार कर्मचारियों की छंटनी की थी, लेकिन उड्डयन मंत्रालय के हस्तक्षेप के बाद इन्हें दोबारा काम पर रख लिया गया.
- नवंबर, 2013 में यूएई की एतिहाद एयरलाइंस ने लगभग दो हजार करोड़ रुपये में जेट एअरवेज का 24 प्रतिशत शेयर खरीद लिया.
- वित्त वर्ष 2018 की पहली तिमाही में जेट ने 1,323 करोड़ रुपये का पहला तिमाही घाटा घोषित किया.
- अगस्त, 2018 में जेट ने अपने कर्मचारियों से उनके वेतन में 25 प्रतिशत कटौती की बात करी.
- जून की तिमाही में घाटा दिखाने के साथ ही नवंबर, 2018 में जेट ने तीसरी बार अपना तिमाही घाटा घोषित किया.
- तिमाही घाटा घोषित होने के 10 दिनों बाद 22 नवंबर, 2018 को कंपनी के स्वतंत्र निदेशक रंजन मथाई ने इस्तीफा दिया.
- जनवरी, 2019 में जेट ने बैंकों के कर्ज की किश्तें नहीं भरी.
- 14 फरवरी, 2019 को जेट एअरवेज के बोर्ड ने बैंकों के नेतृत्व में वित्तीय स्थिति के तात्कालिक समाधान योजना को मंजूरी दी, जिसके अनुसार ऋणदाता एयरलाइन के सबसे बड़े शेयरहोल्डर बन जायेंगे.
- फरवरी के अंत में जेट ने फरवरी और मार्च के लिए 300 से अधिक उड़ानों को रद्द कर दिया.
- मार्च 25, 2019 को नरेश गोयल ने जेट एअरवेज के अध्यक्ष पद और सदस्यता से इस्तीफा दिया. उनकी पत्नी अनिता गोयल ने भी बोर्ड की सदस्यता छोड़ दी.
- 17 अप्रैल, 2019 की रात, जेट ने अमृतसर से मुंबई के बीच आखिरी उड़ान भरी.

ऐसे बदली स्थिति



डीजीसीए के आंकड़े बताते हैं कि वर्ष 2003-04 व 2007 में घरेलू यात्री बाजार में क्रमशः 44 प्रतिशत और 27.7 प्रतिशत की हिस्सेदारी के साथ जेट एअरवेज अपनी भूमिका निभा रहा था. लेकिन, इसके बाद कंपनी का वित्तीय संकट बढ़ता गया. फरवरी 2019 में घरेलू यात्री बाजार में 10 प्रतिशत हिस्सेदारी के साथ जेट चौथे स्थान पर पहुंच गया, जबकि 43.4 प्रतिशत के साथ इंडिगो पहले, 13.7 प्रतिशत के साथ स्पाइस जेट दूसरे और 12.8 प्रतिशत के साथ एयर इंडिया तीसरे स्थान पर रहे थे.

कर्मचारियों के भविष्य पर संकट

जेट एअरवेज ने परिचालन जारी रखने के लिए बैंकों से मांग की थी कि वे 400 करोड़ रुपये आपात स्तर पर मुहैया करा कर बैंक उसकी मदद करें, लेकिन बैंकों ने ऐसा करने से मना कर दिया. नतीजा, जेट एअरवेज ने अस्थायी तौर पर परिचालन पर रोक लगा दी है. इस कारण कंपनी के 16,000 स्थायी और 6,000 अनुबंध वाले कर्मचारियों के भविष्य पर संकट खड़ा हो गया है.

कंपनी पर साढ़े आठ हजार करोड़ रुपये का कर्ज

जेट एअरवेज पर कुल 26 बैंकों का करीब 8,500 करोड़ रुपये कर्ज है. इसमें केनरा बैंक, बैंक ऑफ इंडिया, सिंडिकेट बैंक, इंडियन ओवरसीज बैंक, इलाहाबाद बैंक, एसबीआई और पीएनबी जैसे पब्लिक सेक्टर बैंक के साथ ही निजी और विदेशी बैंक भी शामिल हैं.

बिक्री के लिए बोली आमंत्रित

जेट एअरवेज को कर्ज देनेवाले बैंकों के समूह की ओर से एसबीआई ने बीते 8 अप्रैल को जेट एअरवेज की 32.1 से 75 प्रतिशत तक हिस्सेदारी की बिक्री के लिए 8 से 12 अप्रैल के बीच बोलियां आमंत्रित की थी. बैंकों ने एतिहाद एअरवेज, नेशनल इन्वैस्टमेंट फंड, निजी क्षेत्र के टीपीजी आदि को पात्र बोलीदाता के तौर पर पहचान की थी. इन कंपनियों को अंतिम वित्तीय बोली लगाने के लिए आगामी 10 मई तक का समय दिया गया है.