



THE TIMES OF INDIA

Date: 11-10-21

AI: Branding & Billion Dollars

Tatas will have to infuse substantial equity and run two brands to optimise the Air India acquisition

Gurcharan Das, [Director on the board of Air India and member of the Debroy Committee to restructure the railway ministry and the railway board. Earlier, he was CEO, Procter & Gamble India]



Good news is so rare that one cherishes every sparkling droplet of it. On Friday afternoon, the ‘ghar wapsi’ of Air India was one such news – for the Tatas, for the Modi government, for the tax-paying Indian citizen, for air travellers, and for India’s reform programme.

Air India was returned to its founders after being cruelly snatched in 1953 by a stupid act in the name of socialism. The airline ended in becoming a symbol of licence raj’s lunacy. Today it loses around Rs 20 crore daily and has accumulated losses of Rs 1 lakh crore.

But the Air India sale is not as bad as people think; nor as good. For Tatas, it could turn out to be a courageous act of a lifetime or a disaster.

Air India is India’s first privatisation after 19 years. It sends a powerful signal that India is ready to do business sensibly. Earlier, Air India failed repeatedly to be privatised because of unrealistic expectations. The lesson is to be open, flexible, and listen to potential customers. This sale is a feather in the government’s cap, making it easier to divest the vast number of companies waiting in queue.

‘Welcome home,’ Ratan Tata tweeted, greeting the sick maharajah, founded in 1932 by JRD Tata. When Jawaharlal Nehru realised his mistake, nationalising a perfectly healthy business that brought prestige to the nation, he atoned by appointing JRD Tata as chairman. Thus, Air India was able to maintain high standards for decades.

I recall a heady feeling of pride when I rode on it in the early 60s, when going to study in America. For decades, it was the world’s best airline. Today, Singapore Airlines holds that honour, thanks partly to Air India, which initially helped train its people.

Air India brings many assets to Tatas: prized slots at airports around the world, like London’s Heathrow, a fleet of 130+ planes and thousands of trained pilots and crew. India offers the world’s fastest growing

air travel market, situated between two high growth centres of the Gulf and Southeast Asia. It is still underserved. There isn't serious competition from the dilapidated Indian Railways that recently failed to attract a single entrepreneur to run private trains that might have attracted air travellers.

Air India also has significant negatives. Over the years, the lossmaking, cash-strapped airline has got a negative image for delays and poor service. India's air travel market is also cut-throat with strong competition from low-cost airlines, especially formidable IndiGo with 57% market share. It will need real ability to optimise costs, streamline operations, and an appetite to take heavy losses during the early consolidation. Fortunately, Tatas have the staying power and the will to play for the long-term.

The key decision has to be about the brand. Now Tatas have four aviation brands: two low-cost carriers (Air India Express and AirAsia) and two full-service airlines (Air India and Vistara). It will be tempting to consolidate all four under a single brand. That would be a mistake.

India has two markets, each needing its own strategy and culture to win. The best solution is to go with two brands, two CEOs, each focussed single-mindedly to win its own war. Vistara and AirAsia are joint ventures. It's important to carry partners along. This will not be easy. As to the brand name, I'd suggest the globally recognisable, Air India, despite its negative baggage. I'd retain Air India Express for the low-cost carrier.

Since most of Air India's debt has been taken over by the government, it will be easier to turn it around. More than 90% of its losses were due to interest and depreciation. In recent years, it did make operating profit. Tatas will have to infuse equity (around a billion dollars or so) for the turnaround.

The Achilles heel is the people. In recent years, employee numbers have come down, 27,000 (in 2012) to 13,500, improving staff to aircraft ratio from 221 to 95. Fortunately, the staff is mostly over 55; they will accept retirement after a year. The key is to create two highperforming organisations quickly.

There are many lessons in this story. The obvious one is that government should not run a business. Although Air India's decline was delayed by JRD's presence, the rot inevitably set in. The company succumbed to a bureaucratic culture. Years of service mattered more than competence for promotion. Mediocrity set in, no one willing to take a risk.

When I was director of Air India, three airplanes were redundant. The board told management to sell or lease them. Three years later they were still around. Why? Because there had only been a single bidder. The fear of the CAG, CVC and CBI prevented their lease. No one was contrite for having lost the country Rs 400 crore in revenue.

Air India's return to Tatas is a new dawn for India's skies. The possibility of having a world-class airline, run by a credible, passionate, employer is excellent news, both for professionals who lost their jobs when Jet and Kingfisher died and for India's youth aspiring for aviation jobs.

Our celebration, however, is shadowed by the realisation that had Vajpayee's government succeeded in selling it 20 years ago, the Rs 1 lakh crore spent in keeping it afloat could have been spent in making so many children's lives through good schooling.

THE ECONOMIC TIMES

Date:11-10-21

Globalisation of Corporate Taxation

Global compact brings needed coordination

ET Editorial

India and other countries where global multinational enterprises (MNEs) operate, as well as countries like the US, from where companies relocate their headquarters to tax havens for the purpose of minimising tax payments, stand to gain from the radical overhaul of the global corporate tax system that has won support from 136 countries, and will now be presented to G20 leaders. Championed by the Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) to end base erosion and profit shifting (BEPS), the drive is expected to see national laws and global conventions crystallise in 2022 and come into force in 2023.

The agreement has two components, called Pillars. Pillar 1 gives countries the right to tax a portion of the profits of MNEs that have a threshold level of profit margin (profits/sales), 10%, and of global sales, €20 billion. A quarter of the profits above the threshold margin of 10% would be assigned to the countries where these MNEs make sales, regardless of whether they have a permanent establishment in those jurisdictions. In return, countries would have to abandon measures such as India's Equalisation Levy and France's Digital Tax, rough and ready attempts to tax such winners of globalisation. Around \$125 billion of profits would be available for taxation, countrywise allocation still being worked out. Under Pillar 2, all countries will have a minimum corporate tax of 15%, to be levied on companies with a minimum turnover of €750 million, and collect around \$150 billion in new revenues annually. Rightly, there has been some give and take.

A stipulation that the minimum rate of 15% will not be increased at a later date, and another that small businesses will not be hit with the new rates helped Ireland join the pact. If Ireland, which has a headline corporate tax rate of 12.5%, maintains status quo on the rate, the US can now impose a top-up tax on the parent entity headquartered there. Four countries — Kenya, Nigeria, Pakistan and Sri Lanka — have not come on board — at least, as yet. An end to digital tax should persuade Republicans to support the pact in Congress in the US.


THE HINDU

Date:11-10-21

A homecoming

Tatas will find turning around Air India tough with high fuel costs, travel hit by COVID-19

Editorial

Air India, the airline started by J.R.D. Tata in the 1930s, is all set to return to the Tata fold after a 68-year-long journey as India's state-owned flag carrier. The Centre's announcement on Friday that Tata Sons' subsidiary Talace Pvt. Ltd. was the winning bidder for the 100% stake in the debt-laden airline rings the curtain on the government's multi-year effort to privatise the loss-making carrier. Talace emerged winner in the two-horse race by bidding to take over ₹15,300 crore of Air India's more than ₹60,000 crore of accumulated debt and offering an additional ₹2,700 crore in cash for the Government's equity stake. For the Tatas, who have retained an abiding interest in the country's airline industry and currently majority own both a budget carrier, AirAsia India, and a full-service airline, Vistara, the Air India acquisition brings opportunities to gain scale and synergies at a significant level. With Air India and its low-cost unit, Air India Express, together serving 55 overseas destinations, holding over 3,000 landing and parking slots, operating a 141-aircraft fleet of wide-body long-haul jets and narrow body planes for shorter flights, and the parent holding membership of the 26-airline Star Alliance, the Tatas in one stroke add unparalleled global reach among Indian carriers. Air India's 13.2% consolidated market share of domestic traffic as of August also gives the group a more competitive combined share of almost 27%, albeit still a substantial 30 percentage points adrift of market leader IndiGo.

The Centre, for its part, can finally heave a sigh of relief at having successfully exited the commercial aviation space, a high-cost industry that most governments around the world have left in the hands of private carriers so as to ensure taxpayers' money is deployed more meaningfully in social and strategic sectors. After having ploughed in more than ₹1-lakh crore of capital in the past decade alone and seeing Air India suffer a daily loss of over ₹20 crore, the Government's desperation to cut its losses and close out a fire sale is understandable. The pandemic's impact on public finances and the carrier's operations, especially given the devastating impact on air travel both domestic and international, is sure to have helped spur the Government's decision to agree to not only absorb 75% of the carrier's debt, but to also pick up the tab on medical benefits for former employees. And in a bid to protect the interests of the more than 13,000 permanent and contractual staff at the airline and its unit, the government has bound Talace to ensuring there should be no job cuts for at least one year. Still, integrating the state-run carrier's sizeable workforce is going to be one among the many serious challenges, awaiting the Tatas. To turn around Air India at a time of soaring fuel costs and COVID-hit air travel, is sure to test the conglomerate's managerial mettle.

Date:11-10-21

A 'Taiwan flashpoint' in the Indo-Pacific

In pursuing its Indo-Pacific strategy, India needs to be mindful of the China-U.S. equations in the region

Shyam Saran, [Former Foreign Secretary and a Senior Fellow, Centre for Policy Research]

If the rising confrontation between the United States and China erupts into a clash of arms, the likely arena may well be the Taiwan Strait. Taiwan is the unfinished business of China's liberation under the Chinese Communist Party (CCP) in 1949. The Guomindang (KMT) forces under Chiang Kai-shek lost the 1945-49 civil war to the CCP forces under Mao Zedong. Chiang retreated to the island of Taiwan and set up a regime that claimed authority over the whole of China and pledged to recover the mainland eventually.

'Strategic ambiguity'

The CCP in turn pledged to reclaim what it regarded as a "renegade" province and achieve the final reunification of China. Taiwan could not be occupied militarily by the newly established People's Republic of China (PRC) as it became a military ally of the United States during the Korean War of 1950-53. It was described as an "unsinkable aircraft carrier" underscoring its strategic significance. This phase came to an end with the U.S. recognising the PRC as the legitimate government of China in 1979, ending its official relationship with Taiwan and abrogating its mutual defence treaty with the island.

Nevertheless, the U.S. has declared that it will "maintain the ability to come to Taiwan's defence" while not committing itself to do so. This is the policy of "strategic ambiguity". China, on the other hand, is committed to pursuing peaceful unification but retains the right to use force to achieve the objective. This is its own version of strategic ambiguity. The PRC has pursued a typical carrot and stick policy to achieve the reunification of Taiwan with the mainland. It has held out the prospect, indeed preference for peaceful reunification, through promising a high degree of autonomy to the island under the "one country two systems" formula first applied to Hong Kong after its reversion to Chinese sovereignty in 1997. According to this formula, Hong Kong would retain its free market system and its political and judicial institutions and processes for a period of 50 years, thus enabling an extended and gradual transition. The same was promised to Taiwan, but with the added assurance that it could also retain its armed forces during the transition period.

Economic links

With China itself adopting market-oriented reforms since 1978 and becoming, over a period of time, a significant economic and commercial opportunity globally, Taiwan business entities have invested heavily in mainland China and the two economies have become increasingly integrated. Between 1991 and 2020, the stock of Taiwanese capital invested in China reached U.S. \$188.5 billion and bilateral trade in 2019 was U.S. \$150 billion, about 15% of Taiwan's GDP. By contrast the stock of Chinese capital invested in Taiwan is barely U.S. \$2.4 billion although investments through Hong Kong may be considerable.

Taiwanese attempts to reduce the island's economic exposure to China have not been successful so far. China hopes that the considerable economic benefits that Taiwan business and industry enjoy through a burgeoning relationship with China would weaken opposition to unification. By the same token, China is capable of inflicting acute economic pain on Taiwan through coercive policies if the island is seen to drift towards an independent status.

Taiwan's politics

Taiwan has two major political parties. The KMT, dominated by the descendants of the mainlanders who came to the island along with Chiang Kai-shek in 1949, remains committed to a one-China policy and does

not support the independence of Taiwan. The Democratic Progressive Party (DPP), on the other hand, is more representative of the indigenous population of the island, and favours independence.

However, faced with aggressive threats from China and lack of international support, the demand for independence has been muted. China feels more comfortable with the KMT and is hostile to the DPP. Ever since the DPP under Tsai Ing-wen won the presidential elections in 2016, China has resorted to a series of hostile actions against the island, which include economic pressures and military threats. These actions have escalated since the re-election of Tsai Ing-wen in the 2020 elections. Public opinion swung in her favour as China adopted a series of hardline policies in Hong Kong, abandoning the 'One Country Two Systems' formula promoted by Chinese leader Deng Xiaoping. China could no longer pretend that the model was relevant in any sense to Taiwan's future under Chinese sovereignty.

One important implication of this development is that prospects for peaceful unification have diminished. Sentiment in Taiwan in favour of independent status has increased. The escalating military threats against Taiwan, through daily violations of its air defence identification zone (ADIZ) and aggressive naval manoeuvres in the Taiwan Strait are currently deterrent in nature, aimed at heading off any move towards independence and its closer military relationship with the U.S.

The U.S. stance

While the U.S. does not support a declaration of independence by Taiwan, it has gradually reversed the policy of avoiding official-level engagements with the Taiwan government. The first breach occurred during the Donald Trump presidency when several senior officials, including a cabinet-level official, visited the island. The Joe Biden officials have continued this policy. The Taiwanese representative in Washington was invited to attend the presidential inauguration ceremony (Biden), again a first since 1979. Reports have now emerged that U.S. defence personnel have been, unannounced, training with their Taiwanese counterparts for sometime. In a new incident last week, a U.S. nuclear-powered submarine reportedly ran into an "unidentified object" while in the South China Sea. China has objected to these U.S. actions vociferously.

The latest statement by Chinese President Xi Jinping on Taiwan on October 9, on the eve of Taiwan's national day, responds to these developments. Mr. Xi said that unification should be achieved peacefully but added that the Chinese people have a "glorious tradition" of opposing separatism. Mr. Xi added, "The historic task of the complete reunification of the motherland must be fulfilled and will definitely be fulfilled."

These statements are somewhat less aggressive and impatient than his earlier ones on Taiwan. This may be related to the recent telephone conversation between President Joe Biden and Mr. Xi when Mr. Biden reportedly assured Mr. Xi that the U.S. would abide by the "Taiwan agreement", that is, the U.S. would not overturn its one China policy.

Is China prepared to carry out military operations to invade and occupy Taiwan?

In March this year, the U.S. Pacific Commander, Philip Davidson, warned that China could invade Taiwan within the next six years as part of its strategy of displacing U.S. power in Asia. He appeared to suggest that Chinese military capabilities had been developed in order to achieve this objective. Other analysts argue that cross-strait operations would be extremely complex and pacifying a hostile population may prove to be long drawn out and costly. China may, therefore, be content to head off Taiwan independence

while continuing to build its capabilities and await a further relative decline of U.S. power and its will to intervene in the defence of Taiwan.

Impact of alliances

These calculations may be upset by accident or miscalculation, and the recent submarine incident is a warning in this respect. The recent crystallisation of the Quad, of which India is a part, and the announcement of the Australia-U.K.-U.S. alliance, AUKUS, with Australia being graduated to a power with nuclear-powered submarines, may act as a deterrent against Chinese moves on Taiwan.

But they may equally propel China to advance the unification agenda before the balance changes against it in the Indo-Pacific.

For these reasons, Taiwan is emerging as a potential trigger point for a clash of arms between the U.S. and China.

In pursuing its Indo-Pacific strategy, India would do well to keep these possible scenarios in mind.



दैनिक जागरण

Date: 11-10-21

वैकल्पिक ऊर्जा

संपादकीय

कोयला संकट और उससे जुड़ी दिक्कतों की वजह से बिजली संकट की आशंका पर पूरे देश में चर्चा है। बिहार को कमी पूरी करने के लिए अधिक मूल्य चुकाना पड़ रहा है। जाहिर है लंबे समय तक महंगी बिजली खरीदनी पड़े तो उसका भार उपभोक्ता के सिर ही आएगा। कोयले की उपलब्धता, उसके भंडारण व ताप विद्युत यूनिटों की वजह से बढ़ रहे प्रदूषण जैसे विषयों पर पूर्व में भी विस्तृत चर्चा होती रही है। एक बार फिर इसके विकल्प की बात चल पड़ी है। पूरा विश्व ऊर्जा के पारंपरिक स्रोतों के धीरे-धीरे खत्म होने को लेकर सोच-विचार कर रहा है। जरूरी यह है कि इसे भविष्य में आने वाला बड़ा संकट समझकर वैकल्पिक ऊर्जा पर काम होना चाहिए। सौर ऊर्जा को लेकर एक समय पूरे बिहार में जागरूकता अभियान चला था। इसे बढ़ावा देने की कोशिश हुई, लेकिन जैसे ही गांव-गांव तक बिजली के पोल पहुंच गए और गांवों में 20 घंटे से अधिक बिजली मिलने लगी, सौर ऊर्जा की लोकप्रियता नहीं रही। सरकार सरकारी भवनों, स्कूलों, बड़े औद्योगिक परिसरों में सौर ऊर्जा की व्यवस्था के लिए योजना लेकर आई है। संपूर्ण तौर पर सौर ऊर्जा पर निर्भर परिसरों की संख्या कम है और विकास की रफ्तार धीमी है। विशेषज्ञ मानते हैं कि पेट्रोल, डीजल एक दिन खत्म हो जाएगा। वाहन इलेक्ट्रिक चालित होने वाले हैं, लेकिन इनकी बैट्री को चार्ज करने के लिए भी बिजली चाहिए। कोयला भी खत्म होता जाएगा। फिर रास्ता क्या है? हवा और पानी से बनने वाली बिजली की मात्र मौसम और परिस्थितियों पर निर्भर है। सौर ऊर्जा इनके मुकाबले बेहतर विकल्प है। यह जरूर है कि बारिश के दिनों में सौर ऊर्जा पैनल अधिक बिजली नहीं बना पाते। जहां धूप कम आती है, वहां मुश्किल होती है। यह अच्छी बात है कि अपने देश के अधिकांश हिस्सों में धूप की

मात्र अच्छी रहती है। सौर ऊर्जा पैनल और बैटियों को लगाना खर्चीला काम है। इन्हें बेहतर और टिकाऊ बनाने पर काम किया जाना चाहिए। घर-घर सौर ऊर्जा के पैनल लगें, इसके लिए अधिक से अधिक सब्सिडी दी जानी चाहिए। जरूरत पड़े तो सरकार लोगों को सौर ऊर्जा पैनल निःशुल्क उपलब्ध करा सकती है। जरूरी है कि अपने देश में ताप विद्युत संयंत्रों से उत्पादित बिजली को वैकल्पिक बना दिया जाए।

बिज़नेस स्टैंडर्ड

Date: 11-10-21

शानदार संकेत

संपादकीय



सरकारी एयरलाइन एयर इंडिया के लिए टाटा समूह की 18,000 करोड़ रुपये की बोली मंजूर करने के लिए सरकार बधाई की हकदार है। एयर इंडिया की बिक्री भारत में निजीकरण का पुराना मुद्दा रहा है। एक दशक से भी पहले इंडियन एयरलाइंस संग विलय होने के बाद से ही 'राष्ट्रीय एयरलाइन' की हालत बिगड़ी हुई थी। नागरिक उड्डयन क्षेत्र में इसकी मौजूदगी ने बाजार को काफी प्रभावित किया। दरअसल सरकारी सब्सिडी के दम पर यह घाटे के बावजूद चलती रही जिसका असर निजी एयरलाइंस पर देखा गया।

करदाताओं के पैसे को सरकार पिछले दशक से ही एयर इंडिया रूपी खंदक में डालती रही है। इसके बावजूद इसकी बाजार हिस्सेदारी लगातार कम होती गई और ब्रांड मूल्य भी घटता गया। टाटा संस ने पूर्ण स्वामित्व वाली अपनी अनुषंगी इकाई टैलेस के जरिये एयर इंडिया की खरीद के लिए 18,000 करोड़ रुपये की बोली लगाई जिसमें एयरलाइन पर बकाया कुछ कर्ज की देनदारी भी शामिल है। एयर इंडिया पर 31 अगस्त, 2021 तक कुल 61,562 करोड़ रुपये का कर्ज बकाया था और बोलीकर्ता को इसमें से 15,300 करोड़ रुपये का भुगतान करना होगा। इसके अलावा टाटा को एयर इंडिया के बेड़े में पट्टे पर शामिल 42 ड्रीमलाइनर विमानों के लिए 9,185 करोड़ रुपये की पूंजीगत देनदारी भी करनी होगी। मुनाफे में चल रहे कई कारोबारों एवं परिसंपत्तियों को पहले ही अलग कर लिए जाने और एयरलाइन के करीब 12,000 कर्मचारियों को कम-से-कम एक साल तक भुगतान की भी जिम्मेदारी होने से टाटा की इस बोली को काफी उदार कहा जा सकता है।

हालांकि टाटा समूह और उसके कर्ताधर्ता रतन टाटा की भारत से संचालित अंतरराष्ट्रीय उड़ानों पर दोबारा दबदबा कायम करने की वर्षों पुरानी मंशा को देखते हुए इस पर आश्चर्य भी नहीं होना चाहिए। दरअसल टाटा घराने के ही जेआरडी टाटा ने 1932 में भारत की पहली एयरलाइन के तौर पर टाटा एयरलाइंस की स्थापना की थी लेकिन 1953 में इसका राष्ट्रीयकरण कर दिया गया था। इसके बावजूद एयर इंडिया को लेकर टाटा समूह के मन में हमेशा एक तरह का लगाव देखा जाता रहा और बोली जीतने के बाद रतन टाटा का 'वेलकम बैंक' वाला ट्वीट इसकी तस्दीक भी करता है। हालांकि

टाटा समूह विमानन क्षेत्र में दो अन्य एयरलाइंस-विस्तारा और एयर एशिया का संचालन पहले से ही कर रहा है। असल में अब टाटा के पास इन दो एयरलाइंस के अलावा एयर इंडिया और उसकी किफायती सेवा एयर इंडिया एक्सप्रेस की भी कमान आ गई है। इससे विमानन बाजार में टाटा की हिस्सेदारी बढ़कर एक चौथाई हो जाएगी। लेकिन एयर इंडिया के लोगो को कई वर्षों तक बनाए रखने और मौजूदा साझेदारियों को कायम रखने की शर्त से टाटा के लिए होल्डिंग को दुरुस्त रखना काफी जटिल हो सकता है। एयर इंडिया के बेड़े के आधुनिकीकरण और अन्य परिचालनों के साथ तालमेल बिठाने की योजनाओं को लेकर निश्चित रूप से टाटा से सवाल पूछे जाएंगे।

बहरहाल व्यापक स्तर पर देखें तो एयर इंडिया का निजीकरण सरकार के व्यापक विनिवेश कार्यक्रम के लिए एक शानदार संकेत है। प्रतिदिन 20 करोड़ रुपये का घाटा उठा रही एयर इंडिया लंबे वक्त से सरकार के गले में बंधा पत्थर रही है और उसके विनिवेश की तीन कोशिशें पहले नाकाम हो चुकी थीं। ऐसे में यही संदेश जाता है कि अगर एयर इंडिया का विनिवेश हो सकता है तो अन्य सार्वजनिक इकाइयों की बिक्री न हो पाने का कोई कारण नहीं दिखाई देता है। यह सच है कि वाजपेयी सरकार के बाद से किसी भी सार्वजनिक उपक्रम का निजीकरण नहीं हो पाया है लेकिन एयर इंडिया की बिक्री ने वह बाधा भी हटा दी है। अब उम्मीद की जा सकती है कि आने वाले वर्षों में कई दूसरे सार्वजनिक उपक्रमों का भी निजीकरण कर दिया जाएगा। केंद्रीय सार्वजनिक उपक्रमों के लिए नई नीति लाने और रणनीतिक क्षेत्रों में बेहद कम मौजूदगी रखने से सरकार के समक्ष अन्य क्षेत्रों पर ध्यान देने के लिए अधिक राजकोषीय एवं प्रशासकीय संभावनाएं पैदा होंगी।



Date: 11-10-21

महाराजा की घरवापसी

संपादकीय

एयर इंडिया का सौ फीसद स्वामित्व हासिल कर स्वाभाविक ही टाटा समूह उत्साहित है। करीब नब्बे साल पहले टाटा समूह ने ही एयर इंडिया का परिचालन शुरू किया था, पर बाद में निजी विमानन कंपनियों का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया, जिससे इस कंपनी का स्वामित्व छिन गया। एयर इंडिया की साख दुनिया भर में रही है। उसका पहचान चिह्न महाराजा विमानन सेवा का प्रतीक बन गया था। मगर करीब सोलह-सत्रह साल पहले यह कंपनी विपन्न होने लगी। इस पर कर्ज का बोझ बढ़ना शुरू हो गया।

हालांकि इसे उबारने के लिए सरकारों ने कई प्रयास किए, मगर कर्ज का बोझ कम न हो सका। पहले घरेलू और अंतरराष्ट्रीय उड़ानों के लिए दो कंपनियां हुआ करती थीं- इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया। कर्ज के बोझ से बचने के लिए चौदह साल पहले सरकार ने दोनों का विलय कर दिया था। तब से एक ही कंपनी चल रही थी- एयर इंडिया। फिर भी एयर इंडिया की सेहत में सुधार नहीं हुआ। कई बार लगा कि अब इसकी सेवाएं बंद हो जाएंगी। तब सरकार ने इसे भारी राहत पैकेज दिए। अब तक इसमें करीब तीस हजार करोड़ की इक्विटी डाली जा चुकी है। मगर स्थिति में सुधार

नहीं हुआ और इस कंपनी का कर्ज बढ़ कर साढ़े इकसठ करोड़ रुपए से ऊपर पहुंच गया। अंततः सरकार ने इसे बेचने का फैसला किया।

एयर इंडिया के लिए सबसे अधिक बोली लगा कर आखिरकार टाटा समूह ने फिर से इसे हासिल कर लिया है। इस उपलब्धि पर स्वाभाविक ही टाटा समूह के प्रमुख रतन टाटा कुछ भावुक भी नजर आए। दरअसल, इस कंपनी के राष्ट्रीयकरण के बाद भी टाटा समूह का भावनात्मक लगाव इससे बना हुआ था। अब इसे पाकर न सिर्फ उसे भावनात्मक तोष मिला है, बल्कि टाटा समूह ने संकल्प दोहराया है कि वह फिर से इसकी अंतरराष्ट्रीय प्रतिष्ठा लौटाएगा। टाटा समूह पहले से दो विमान सेवाएं चला रहा है- विस्तारा और एयर एशिया। दोनों का परिचालन सराहनीय है। एयर इंडिया का स्वामित्व मिल जाने के बाद अब टाटा समूह घरेलू विमान सेवा क्षेत्र में सत्ताईस फीसद हिस्सेदारी के साथ दूसरी सबसे बड़ी कंपनी बन जाएगी। अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर वह सबसे बड़ी कंपनी होगी। टाटा समूह ने पहले ही एयर इंडिया के परिचालन का खाका तैयार कर रखा है। वह अपनी पहले से चल रही दोनों विमान सेवाओं को एयर इंडिया के साथ विलय करके नए ढंग से इसका परिचालन करेगी।

हालांकि एयर इंडिया को बेहतर स्थिति में लाना आसान काम नहीं है, क्योंकि लंबे समय से इसके परिचालन का ढांचा चरमराया हुआ है। न तो इसके पास अंतरराष्ट्रीय मानकों वाला सूचना और परिचालन तंत्र है और न रखरखाव के मामले में संतोषजनक व्यवस्था है। मगर टाटा के लिए बड़ी उपलब्धि की बात यह है कि एयर इंडिया के पास सबसे अधिक उड़ान अवधि की मंजूरी है। उसका लाभ वह अपने पहले से चल रही दो सेवाओं को जोड़ कर उठाएगी और इस तरह एयर इंडिया की स्थिति को सुधारने में उसे अधिक समय नहीं लगेगा। एयर इंडिया का स्वामित्व हासिल करने के बाद टाटा समूह ने जिस तरह इसके परिचालन का खाका पेश किया है, उससे एक बार फिर स्पष्ट हो गया है कि न सिर्फ हवाई सेवाओं, बल्कि इस तरह की दूसरी सेवाओं का संचालन-परिचालन भी सरकार उस तरह नहीं कर सकती, जैसे टाटा जैसी निजी कंपनी कर सकती है। इस तरह यह सौदा सरकार के लिए भी मुनाफे का ही रहा।

Date:11-10-21

बुरे बैंक से भले की आस

सरोज कुमार

देश के बैंकों को बुरे कर्ज के बोझ से हल्का करने के लिए सरकार ने अब एक बुरे बैंक (बैड बैंक) की स्थापना की है। कहा जा रहा है कि व्यावसायिक बैंकों के डूबते कर्ज इस बैंक में डाले जाएंगे और वहां से ये कर्ज भले-चंगे होकर वापस बैंकों में लौट आएंगे। यह पूरी प्रक्रिया कुछ नियमों के तहत संचालित होगी। यदि यह कोशिश सफल रही तो इससे बैंकों की सेहत सुधरेगी, कर्ज देने की क्षमता बढ़ेगी, उनका लाभ बढ़ेगा और अंत में अर्थव्यवस्था मजबूत होगी। बैंक का नाम बुरा भले हो, लेकिन उद्देश्य भला है। हालांकि इससे बैंकों का भला होगा या नहीं, होगा तो कितना होगा और किसका होगा, ये अहम प्रश्न हैं। मार्च 2021 तक के बही खाते के अनुसार बैंकों पर कुल आठ लाख चौंतीस हजार करोड़ रुपए का कर्ज बोझ है जो गैर निष्पादित परिसंपत्ति यानी एनपीए के रूप में है। इसमें से दो लाख करोड़ रुपए की सफाई का काम बुरे बैंक को सौंपा गया है।

बुरे बैंक का विचार सबसे पहले 1988 में अमेरिका में पिट्सबर्ग मुख्यालय वाले मेलोन बैंक ने पेश किया था। मेलोन बैंक ने अपने 1.4 अरब डॉलर के बुरे कर्ज को रखने के लिए ग्रांट स्ट्रीट नेशनल बैंक की स्थापना की थी। प्रारंभ में फेडरल रिजर्व ने इसे मंजूरी देने में आनाकानी की, लेकिन बैंक के सीईओ फ्रैंक काहौएट के जोर देने पर अंत में उसे मंजूरी देनी पड़ी थी। बैंक अपने उद्देश्य में सफल रहा और निवेशकों को भी मुनाफा हुआ था। उद्देश्य हासिल हो जाने के बाद 1995 में इस बैंक को भंग कर दिया गया। इसके बाद समय-समय पर कई देशों में बैंकों के बुरे कर्ज की सफाई के लिए बुरे बैंक स्थापित किए गए और वे अपने उद्देश्य में कामयाब भी रहे। साल 2008 की मंदी के दौरान भी अमेरिका और आयरलैंड में बुरे बैंक स्थापित किए गए और वे सफल रहे थे। लेकिन इंडोनेशिया में 1998 में स्थापित इंडोनेशियन बैंक रीस्ट्रक्चरिंग एजेंसी (आइबीआरए) अपने उद्देश्य में सफल नहीं हो पाई।

भारत में एनपीए की समस्या सामने आने के बाद आरबीआइ के तत्कालीन गवर्नर रघुराम राजन ने 2015 में बुरे बैंक की बहस शुरू की थी। आर्थिक सर्वेक्षण 2017 में बुरे बैंक का विचार रखा गया और पब्लिक सेक्टर एसेट्स रिहेबिलिटेशन एजेंसी (पीएआरए) के गठन का सुझाव दिया गया। अंतरिम वित्त मंत्री के रूप में पीयूष गोयल ने बुरे बैंक के विचार को आगे बढ़ाते हुए नेशनल एसेट रिकंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड(एनएआरसीएल) की संभाव्यता का अध्ययन करने के लिए सुनील मेहता के नेतृत्व में एक समिति बनाई थी। मौजूदा वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण ने अपने बजट भाषण में एनएआरसीएल का प्रस्ताव किया। आरबीआइ ने इस कंपनी को अब लाइसेंस दे दिया है। सरकार ने इस कंपनी के लिए बतौर गारंटी तीस हजार छह सौ करोड़ रुपए मंजूर कर दिए हैं। इस कंपनी में सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों का इक्यावन फीसद स्वामित्व होगा। इसके अतिरिक्त सरकारी बैंक और निजी वित्तीय संस्थान मिल कर एक इंडिया डेट रेजोल्यूशन कंपनी (आइडीआरसी) बनाएंगे और इस कंपनी में सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों की हिस्सेदारी की सीमा उनचास फीसद होगी।

एनएआरसीएल का लक्ष्य दो लाख करोड़ रुपए बुरे कर्ज की सफाई करने का है। पहले चरण में नब्बे हजार करोड़ रुपए के बुरे कर्ज लिए जाएंगे। एनएआरसीएल और बैंकों के बीच बुरे कर्ज की एक कीमत निर्धारित होगी और उस कीमत का पंद्रह फीसद हिस्सा बैंकों को तत्काल नकद दे दिया जाएगा, बाकी पिचयासी फीसद का जमानती बांड दिया जाएगा। बुरा बैंक जब बुरी संपत्ति का अधिग्रहण कर लेगा, उसके बाद आइडीआरसी इस संपत्ति का प्रबंधन करेगी और उसके अंतिम समाधान के लिए बाजार में उसकी कीमत बढ़ाने की कोशिश करेगी। समाधान से प्राप्त होने वाली रकम से जमानती बांड को नकदी में बदल दिया जाएगा। यदि बुरी संपत्ति की बिक्री से उतनी कमाई नहीं होती है, जितने पर बैंकों के साथ सहमति बनी है तो अंतर वाली राशि की भरपाई सरकार करेगी। सरकार का अर्थ आम जनता होता है। यानी इस पूरी प्रक्रिया में जो भी घाटा होगा, उसकी भरपाई आम जनता को करनी है। असल मुद्दा यही है। जनता की कीमत पर कारपोरेट द्वारा पैदा किए गए घाटे की भरपाई।

बैंक आम जनता के जमा पैसों से चलते हैं। लेकिन बैंकों की तरफ से बांटा गया कर्ज जब एनपीए होता है और बैंकों की हालत पतली होती है तो आम जनता पर दोहरी मार पड़ती है। एक तो उसकी जमा राशि पर ब्याज घट जाता है, दूसरे एनपीए की सफाई के लिए जो भी कदम उठाए जाते हैं, उसका बोझ भी उसे ही उठाना पड़ता है। लेकिन इस पूरे खेल के पीछे का खिलाड़ी बगैर कोई नुकसान उठाए बच निकलता है। कई बार तो वह अलग कंपनी के जरिए दोबारा एनपीए का खेल खेलता है। बैंकों से कर्ज लेना, उसे एनपीए बनाना और फिर उसकी भरपाई का बोझ आम जनता के सिर डाल देना आज बाजार का शगल बन गया है। अफसोस इस बात का कि व्यवस्था इस खेल को रोक पाने विफल साबित हुई है।

देश की अर्थव्यवस्था वित्त वर्ष 2003-04 से लेकर वित्त वर्ष 2007-08 के दौरान सरपट भाग रही थी। पांच वर्षों की इस अवधि में औसत विकास दर 8.7 फीसद थी। 2006-07 में तो यह 9.6 फीसद पर पहुंच गई थी। बैंकों ने कारपोरेट घरानों को आंख मूंद कर बड़े कर्ज बांट दिए। कर्ज देने के दौरान परियोजनाओं का कोई आकलन करना भी जरूरी नहीं समझा गया। इसी बीच 2008 की मंदी आई और कई परियोजनाएं बैठ गईं। कंपनियां कर्ज लौटा पाने में नाकाम रहीं। यहीं से बैंकों में बुरे कर्ज की समस्या शुरू हुई। बैंकों की सेहत बिगड़ने लगी, जिसके कारण उन्होंने बड़े कर्ज देने बंद कर दिए। अच्छी परियोजनाओं के लिए भी कर्ज मिलना मुश्किल हो गया। अर्थव्यवस्था नीचे जाने लगी। साल 2014 में सरकार बदल गई, लेकिन व्यवस्था नहीं बदली। कई बैंक धोखाधड़ियां सामने आईं और एनपीए बढ़ता गया। आरबीआइ के आंकड़े के अनुसार वित्त वर्ष 2008-09 से 2013-14 तक जो सकल एनपीए लगभग पांच लाख करोड़ रुपए था, वह वित्त वर्ष 2014-15 से 2019-20 तक की अवधि के दौरान बढ़ कर 18.28 लाख करोड़ रुपए हो गया। एनपीए में यह वृद्धि लगभग तीन सौ पैंसठ फीसद बैठती है।

सरकार और आरबीआइ ने एनपीए के समाधान के लिए कई कदम उठाए, जिनमें 2015 की रणनीतिक कर्ज पुनर्गठन योजना, 2016 का इनसाल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड (आइबीसी) और सरकारी बैंकों के विलय और बैंकों के पुनर्पूजीकरण जैसे कदम शामिल हैं। वित्त वर्ष 2017-18 में 90 हजार करोड़ रुपए, 2018-19 में एक लाख छह हजार करोड़ रुपए, 2019-20 में सत्तर हजार करोड़ रुपए, 2020-21 में बीस हजार करोड़ रुपए और 2021-22 में बीस हजार करोड़ रुपए सरकार ने बैंकों में डाले हैं या प्रस्तावित किए हैं। यदि एनपीए की समस्या नहीं होती तो तीन लाख छह हजार करोड़ रुपए की यह रकम बैंकों में जाने के बदले लोक कल्याणकारी योजनाओं में खर्च होती और आम आदमी को राहत मिलती।

बहरहाल, सरकार के इन कदमों से मार्च अंत तक एनपीए घट कर 8.34 लाख करोड़ रुपए हो गया और अब बुरे बैंक के जरिए इसे और नीचे लाने की सरकार की कोशिश है। लेकिन महामारी इस काम को कठिन बना रही है। आरबीआइ की वित्तीय स्थिरता रपट (एफएसआर) के अनुसार व्यावसायिक बैंकों का सकल एनपीए अनुपात मार्च 2022 तक बढ़ कर 9.8 फीसद हो जाएगा और यह 11.22 फीसद तक भी जा सकता है। जबकि मार्च 2021 में यह अनुपात 7.48 फीसद था। यानी मार्च 2022 तक एनपीए एक बार फिर 10 लाख करोड़ रुपए की सीमा पार कर सकता है। अब इसमें बुरा बैंक कितनी मदद कर पाता है, यह देखने की बात होगी।
