संस्थापक-नाट्याचार्य कृष्णाजी प्रभाकर खाडिलकर

संपादकीय

नवाकाळ

।। न मे भक्त प्रणश्यति ।।

# भारतीय हवाई क्षेत्राला विचित्र ग्रहणे

**सध्या** देशभरात राजकारणाची जरी हवा तापलेली असली आणि राजकारण्यांची विमाने त्या हवेत उडत असली तरीसुध्दा विमान व्यवसायासाठी आवश्यक असलेले हवामान तितकेसे अनुकूल नाही असेही वेगळे चित्र दिसून येते. गेल्या वर्षभरापासून विमान हा विषय देशभरात जोरदार चर्चेमध्ये आहे. त्यामध्ये राफेल विमानांच्या खरेदीबाबतचा मुद्दा अधिक प्रभावी राहिला त्यानंतर केंद्र सरकारच्या मालकीची एअर इंडिया ही कंपनी तोट्यात जात असल्यावरून बरीच टीका ऐकू आली. या एअर इंडियाच्या खाजगीकरणाला अनेक राजकारण्यांचा विरोध असल्याचे स्पष्ट झाले त्यानंतर याच एअर इंडियात कंपनीच्या मालकीची मुंबईतील देखणी इमारत विकण्याची चर्चा सुरु झाली. त्याच सुमारास गेली अनेक वर्षे आपला दबदबा निर्माण केलेल्या जेट एअरवेज या कंपनीच्या दिवाळखोरीचा मुद्दा समोर आला. या घटनेच्या काही दिवस आधीच दिवाळखोरीत गेलेल्या किंग फिशर कंपनीची मालमत्ता विकली गेली. एकीकडे या सगळ्या गोष्टी घडत असताना दुसरीकडे केंद्र सरकारने सामान्य माणसालाही विमान प्रवास करता यावा म्हणून उडान नावाची एक विमान व्यवस्था सुरु केली आणि देशाच्या मोठ्या शहरांमधून छोट्या आकाराची विमाने रोज उड्डाण करतील आणि त्याचे भाडेदेखील अतिशय कमी राहील. अशीदेखील व्यवस्था निर्माण केली. परंतु घोषणा होऊन आज वर्ष उलटले तरीदेखील या उडान योजनेमार्फत सामान्यांना दिलासा मिळेल असे घडू शकलेले नाही. भारताने पाकिस्तानच्या बालाकोट भागात एअर स्ट्राईक करून पुन्हा या लढाऊ हवाई विमानांची जोरदार चर्चा सुरु झाली. भारताकडे अधिक प्रभावी लढाऊ विमाने असावीत, अशीदेखील मागणी पुढे आली. सहसा विमान हा विषय फारसा चर्चेत येत नसतो. परंतु गेल्या वर्षाचा आढावा घेतला तर किंगफिशर विमान कंपनी, एअर इंडिया, राफेल, जेट एअरवेज या सर्वांच्या निमित्ताने एकूणच हवाई क्षेत्राची वेगळीच हवा देशात निर्माण झाल्याचे चित्र पाहायला मिळाले आहे. ज्या सामान्य माणसाचे या गोष्टीकडे फारसे लक्ष जाण्याची वेळ पडत नाही. परंतु आता त्याचेदेखील या हवाई क्षेत्रातील घडामोडींकडे लक्ष वेधले गेले आहे.

### एकही कंपनी फायद्यात नाही

यातला विरोधाभास असा की, जगभरातल्या अगदी छोट्या छोट्या देशातल्याही विमान कंपन्या चांगला व्यवसाय करीत आहेत. भारतातही गेल्या दहा वर्षांत विमान प्रवास करणाऱ्यांची संख्या तब्बल पाचपट झालेली आहे. अर्थातच गेल्या दहा वर्षात भारतीय हवाई क्षेत्रात इंडिगो, स्पाईस जेट , किंगफिशर यासारख्या नवीन कंपन्या आल्या पण टिकू शकल्या नाहीत. परंतु त्यापैकी इंडिगो टिकू शकली. किंगफिशरचा कारभारच तिच्या दिवाळखोर मालकाप्रमाणे बेभरोशाचा राहिला. अनेक परदेशी कंपन्यांनी मात्र चांगली प्रगती केली असताना भारतात एअर इंडिया, किंगफिशर किंवा आताची जेट एअरवेज या सगळ्यांचाच कारभार टिकू शकला नाही, असे होण्याचे नेमके कारण काय. आणि त्यातले दोष शोधून त्यात दुरुस्ती करावी आणि भारताच्या प्रतिष्ठेला शोभेल अशा किमान दोन तीन भारतीय विमान कंपन्यांनी जगभरात आपले नाव कमवावे. अशी कोणाचीही इच्छा पाहायला मिळाली नाही. प्रत्यक्ष केंद्र सरकारसुध्दा याबाबतीत कमालीचे उदासिन असल्याचे दिसून येते. एअर इंडियाचे डोळ्यादेखत दिवाळे निघत असताना उडान नावाच्या भलत्याच कल्पनेची भरारी केंद्र सरकारने घ्यायचे ठरवले. पण तो प्रकल्पही अजून झेप घेऊ शकला नाही अजूनही तो जमिनीवरच आहे. याचा अर्थ असा होतो की, आज जगभर जे हवाई प्रवासी क्षेत्र वेगाने विकसित होत आहे त्यामध्ये भारत आपला ठसा उमटवू शकत नाही किंवा प्रभावही निर्माण करू शकत नाही. आपण आपल्या कार्यक्षमतेच्या बऱ्याच गप्पा मारत असतो. परंतु जगाशी स्पर्धा करताना अशी काही जी मूलभूत क्षेत्रे आहेत की जिथे भारताला आपला नावलौकिक टिकवता येऊ शकतो. सर्वात कमी खर्चात एकाचवेळी शंभरापेक्षा जास्त छोटे उपग्रह अंतराळात सोडणारा भारत स्वतःच्या मालकीची एक विमान कंपनी यशस्वीपणे चालवू शकत नाही. हे दुर्दैव नाही का.

### राजकारण आणि भ्रष्टाचार

भारतीय हवाई क्षेत्राची ही दुर्दशा लक्षात येण्याचे तसेच एक महत्त्वाचे कारणही नुकतेच घडले. अमेरिकेचा सर्वच क्षेत्रात दबदबा असतो. वॉशिंग्टन इथल्या एका कंपनीने स्ट्रॅटोलाँच वेहेमोथ या नावाचे जगातील सर्वात महाकाय विमान तयार केले आणि कॅलिफोर्नियाच्या एका प्रचंड मोठ्या वाळवंटावरच्या आकाशात या विमानाने अडीच तास उड्डाण करून दाखवले. सध्या एअर बस ए ३८० हे जगातील सर्वात मोठे प्रवासी विमान मानले जाते. त्यापेक्षाही अनेक पटींनी हे विमान मोठे आहे या विमानाच्या केवळ पंख्यांचाच विस्तार ८० मिटर असल्याचे सांगितले जाते आणि ताशी ३६० किलोमीटरचा वेग असलेले हे विमान सतरा हजार फुटांवरूनही उडवता येते. सहा विमानांना उपलब्ध होणारी शक्ती या एका विमानात वापरली गेली आहे. याचा अर्थ हवाई क्षेत्रातले हे संशोधन यशस्वी होत असताना किंवा जगातल्या अनेक कंपन्या भरपूर नफा कमवित असताना भारताच्या हवाई क्षेत्राला असे विचित्र ग्रहण का लागावे हे शोधले गेले पाहिजे. कदाचित मुळातच भारताला या क्षेत्रातले वावडे असावे. म्हणूनच संरक्षण दलासाठी आवश्यक असलेली विमानेसुध्दा आपण इतक्या वेगाने खरेदी करीत नाही. मग अगदी सुखोई विमानांच्या खरेदीबाबत किंवा मिग विमानांच्या कार्यक्षमतेबाबत आलेला अनुभव सर्वांनाच माहिती आहे. राफेलची खरेदी गेली अठरा वर्षे राजकीय हेव्यादाव्यांमध्ये अडकून पडली आहे. उलट ऑगस्टा वेस्टलँड या हेलिकॉप्टरच्या खरेदीतही भ्रष्टाचाराची मलई खाल्ली गेली. ती हेलिकॉप्टरसुध्दा अद्याप भारताच्या ताब्यात आलेली नाहीत म्हणजे साधारणपणे विचार केला तरीसुध्दा हवाई क्षेत्रात भारताची कामगिरी किंवा दूरदृष्टी किती टिनपाट स्वरूपाची आहे हे लक्षात येते.