



# ಜೆಟ್‌ನಿಂದ ಇಳಿದ ಗೋಯಲ್

ಉದ್ಯಮ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯವೊಂದನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದು ಎಷ್ಟು ಕಷ್ಟದ ಕೆಲಸವೋ, ಅದನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಕಷ್ಟದ ಕೆಲಸ. ಅದೀಗ ನರೇಶ್ ಗೋಯಲ್‌ಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆಂದೇ ಆತ ತಾನೇ ಖುದ್ದಾಗಿ ಕಟ್ಟಿ ಬೆಳೆಸಿದ ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್‌ನ ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಯಿಂದ ಪತ್ನಿ, ನಿರ್ದೇಶಕಿ ಅನಿತಾ ಗೋಯಲ್ ಸಮೇತ ಹೊರಬಿದ್ದಿದ್ದಾರೆ. ಚೇರ್ಮನ್ ಮತ್ತು ಸ್ಥಾಪಕ ತನ್ನದೇ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಯಿಂದ ಹೀಗೆ ಹೊರಬೀಳುವುದು ಯಾತನೆಯ ಸಂಗತಿಯೇ. ಆದರೆ ಉದ್ಯಮರಂಗದಲ್ಲಿ ಈಗೀಗ ಅದು ಅಸಹಜವೇನಲ್ಲ.

ಡಿಸೆಂಬರ್ ವೇಳೆಗೆ ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ ಒಟ್ಟು 124 ವಿಮಾನಗಳ ಹಾರಾಟ ನಡೆಸುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಅದು 30ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಳಿಯಿರುವ ಸ್ವಂತ ವಿಮಾನಗಳು 17. ಉಳಿದದ್ದೆಲ್ಲ ತಿಂಗಳ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಪಡೆದದ್ದು. ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ತಂದಿರುವ ಸಾಲಕ್ಕೆ ಬಡ್ಡಿಯ ಮೇಲೆ ಬಡ್ಡಿ ಸೇರಿ ₹ 8000 ಕೋಟಿ ಬಾಕಿಯಾಗಿದೆ. ಬಾಡಿಗೆ ನೀಡಲೂ ಹಣವಿಲ್ಲ. ಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ 24% ಷೇರು ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿರುವ ಇತ್ತೆಹಾದ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ ಇನ್ನಷ್ಟು ಹಣ ಹೂಡಲು ಮೀನಮೇಷ ವೇಸಿಸುತ್ತಿದೆ. ಎಸ್‌ಬಿಐ, ಸಿಟಿ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸೇರಿದಂತೆ 26 ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ತಮ್ಮ ಸಾಲವಾಪಸಿಗಾಗಿ ಕಾಯುತ್ತಿವೆ. ಗೋಯಲ್‌ಗೆ ಬೇರೆ ದಾರಿ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ನಿರ್ದೇಶಕರೂ ಅಲ್ಲ. ಎಸ್‌ಬಿಐ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಷೇರುಗಳನ್ನು ಮಾರಿ ಸಾಲ ತುಂಬಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಯತ್ನ ನಡೆದಿದೆ.

ಲಂಡನ್ನಿನಲ್ಲಿರುವ 69ರ ಹರೆಯದ, ಅನಿವಾಸಿ ಭಾರತೀಯ ನರೇಶ್ ಗೋಯಲ್ ಉದ್ಯಮಿಯಾಗಿ ಎತ್ತರಕ್ಕೆ ಬೆಳೆದದ್ದು ಭಾರತದ ವಾಯುಯಾನ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಒಂದು ಸ್ವಾರ್ಥಿ ದಾಯಕ ಅಧ್ಯಾಯವೇ. ಯಾವುದೇ ಕಾರಣಕ್ಕೂ ಗೋಯಲ್ ಸಾಹಸವನ್ನು ಕಿಂಗ್‌ಫಿಶರ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್‌ನ ವಿಜಯ ಮಲ್ಟಿಗೆ ಹೋಲಿಸಲಾಗದು. ವಿಜಯ ಮಲ್ಟಿ ಅವರದ್ದು ಉಲ್ಲಾಸಾತದ ಕಥೆ. ಆದರೆ ನರೇಶ್ ಗೋಯಲ್ ಶೂನ್ಯದಿಂದ ಎದ್ದು ಸಾಹಸೀ ಉದ್ಯಮಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆದು ವೃತ್ತಿಪರವಾಗಿಯೇ ಸಂಸ್ಥೆ ಕಟ್ಟಿದಾತ. ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಖರ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದು, ಇತರ ಕಂಪನಿಗಳ ಸ್ಪರ್ಧೆ ಎದುರಿಸಲಾಗದ್ದು ಹಾಗೂ ತೈಲಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯು ಸಂಸ್ಥೆ ಸಾಲದ ಸುಳಿಗೆ ಬೀಳಲು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ.



1991ರಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಿಮಾನಯಾನದ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೆರೆಯಿತು. 1993ರಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಕಂಪನಿ ಟೇಲ್ ವಿಂಡ್ಸ್ ಇಂಕ್‌ನಿಂದ 'ಬೀಜಧನ' ಪಡೆದು ಗೋಯಲ್ ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್. 2005ರಲ್ಲಿ ಷೇರು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಪ್ರವೇಶ. ಆಗ 'ಫೋರ್ಬ್ಸ್' ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಗೋಯಲ್ ಭಾರತದ 16ನೇ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಶ್ರೀಮಂತ; ನಿವ್ವಳ ಆಸ್ತಿ 1.9 ಶತಕೋಟಿ ಡಾಲರ್. ಆದರೆ ಈಗ ಫೋರ್ಬ್ಸ್ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಗೋಯಲ್ ಹೆಸರಿಲ್ಲ. ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದ ಹೊಂದಿದ್ದ ಷೇರು ಶೇಕಡಾ 51ರಿಂದ 25ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ.

ವಿಮಾನಯಾನ ಕಂಪನಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಕ ನಷ್ಟ ಸಹಜ. 2007ರಲ್ಲಿ ಶುರುವಾದ ಕಂಪನಿ 2011ರಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಲಾಭದ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ 2014ರಲ್ಲಿ 4000 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿತ್ತು. ಮುಂದಿನ ಎರಡು ವರ್ಷದ್ದು ಲಾಭದ ಹಾದಿ. 2016ರಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಲಾಭ 1300 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತೈಲ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ ಮತ್ತು ಡಾಲರ್ ಮೌಲ್ಯ ಏರಿಕೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹೊಡೆತ ನೀಡಿತು. ಈಗ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಒಟ್ಟು ನಷ್ಟ ಸುಮಾರು ₹ 2900 ಕೋಟಿ. ಜೊತೆಗೆ ₹ 8000 ಕೋಟಿಯ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಾಲ.

1949ರಲ್ಲಿ ಪಂಜಾಬಿನಲ್ಲಿ ಆಭರಣ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ನರೇಶ್ ಜನನ. ಎಳವಯಸ್ಸೇ ತಂದೆ ತೀರಿ ಹೋಗಿದ್ದರು. 11 ವರ್ಷವಾಗಿದ್ದಾಗ ಕುಟುಂಬದ ಭಾರೀ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸಿ ವಾಸದ ಮನೆಯನ್ನೂ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಹರಾಜು ಮಾಡಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದ ಸೋದರಮಾವನ ಆಶ್ರಯ. ಚಿಕ್ಕಂದಿನಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಕನಸು ಚಾರ್ಟರ್ಡ್ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಆಗುವುದು. ಬಿಕಾಂ ಮುಗಿಸಲಷ್ಟೇ ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು. ಅವರದ್ದೊಂದು ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್ ಟಿಕೆಟ್ ಮಾರುವ ಬಿಸಿನೆಸ್ ಇತ್ತು. ಅಲ್ಲೇ 300 ರೂಪಾಯಿ ಸಂಬಳಕ್ಕೆ ಸೇರ್ಪಡೆ. ಕಚೇರಿಯಲ್ಲೇ ನಿದ್ದೆ. ಮುಂದೆ ದೆಹಲಿಗೆ ತೆರಳಿ ಲೆಬನೀಸ್ ಇಂಟರ್‌ನ್ಯಾಷನಲ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ. ಇನ್ನಷ್ಟು ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಏಳು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಅಪಾರ ಅನುಭವ. ಸಾಕಷ್ಟು ವಿದೇಶಗಳನ್ನೂ ಸುತ್ತಿದರು.

1974ರಲ್ಲಿ ಅಮ್ಮ ನೀಡಿದ 500 ಪೌಂಡ್‌ಗಳ ನೆರವಿನಿಂದ ಅಣ್ಣ ಸುರಿದರ್ ಜೊತೆ ಸೇರಿ ಸ್ವಂತ ಟ್ರಾವೆಲ್ಸ್ ಕಚೇರಿ ಆರಂಭ. ಹೆಸರು ಜೆಟ್ ಏರ್. ಏರ್ ಫ್ರಾನ್ಸ್, ಆಸ್ಟ್ರಿಯನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಕ್ಯಾಥಿ ಫೆಸಿಫಿಕ್‌ಗಳ ಏಜೆನ್ಸಿ ಸಿಕ್ಕಿತು. ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ಫಿಲಿಪ್ಪೀನ್ಸ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್‌ನ ರೀಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಹುದ್ದೆ ಸಿಕ್ಕಿತು.

1993ರಲ್ಲಿ ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ ಬಂದ ಬಳಿಕ ಇಂಡಿಯನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್‌ನ ವ್ಯಾಪಾರ ಕುಸಿಯಿತು. ಎರಡೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಜೆಟ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ 15 ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇನ್ನೂ 4 ಖಾಸಗಿ ವಿಮಾನ ಕಂಪನಿಗಳು ಬಂದವು. ಆದರೆ 2000ದ ವೇಳೆಗೆ ಜೆಟ್ ಮತ್ತು ನಷ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದ ಏರ್ ಸಹಾರಾ ಮಾತ್ರ ಉಳಿದವು. 2007ರಲ್ಲಿ ಗೋಯಲ್ ಸಹಾರಾವನ್ನು ಖರೀದಿಸಿ ಜೆಟ್‌ಲೈಟ್ ಮಾಡಿದರು. 2000ದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದ ಇಂಡಿಗೋ ಮತ್ತು ಸ್ಟೆಪ್‌ಜೆಟ್ 'ಕಡಿಮೆ ದರದ' ಹಾರಾಟ ಶುರು ಮಾಡಿದ್ದು ಜೆಟ್‌ಗೆ ಮುಳುವಾಯಿತು.

ನರೇಶ್ ಗೋಯಲ್ ಮಿರುದ್ದ ತೆರಿಗೆ ವಂಚನೆ, ದಾವೂದ್ ಇಬ್ರಾಹಿಂ ಸಖ್ಯದ ಆರೋಪಗಳಿದ್ದವು. ಕೇಸ್ ನಿಲ್ಲಲಿಲ್ಲ. ಟೇಲ್ ವಿಂಡ್ಸ್, ಸ್ಪಿಸ್ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಬೇನಾಮಿ ಹಣ ಇಟ್ಟಿದೆ ಎಂಬ ಗುಮಾನಿಗಳೂ ಇದ್ದವು. ಅದೆಲ್ಲ ಹಳೆಯ ಕಥೆ. ಈಗಿನಿದ್ದರೂ ಜೆಟ್ ಉಳಿಸುವ ವ್ಯಥೆ.

■ ಬಿಂದು