ನಿಮ್ಮೊಡನೆ

ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯ ರಾಜಕೀಯ

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆ ಹೊರಬೇಕಾದ ಹೊರೆ ವಿಪರೀತವಾಗಿದೆ. ಸದ್ಯದ ನಮ್ಮ ನಾಗರಿಕ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನ ಬಳಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯ. ಇದಕ್ಕೆ ಮತ್ತೆ ನಮ್ಮ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇ ದೂಷಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆಕರ್ಷಕ ಎನಿಸುವ, ಅಗ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣ ದರಗಳ ನಗರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ದಕ್ಷವಾಗಿ ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿಯೂ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ಆಳುವವರು ವಿಫಲರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಗಣೇಶ

ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ಹಾಗೂ ಹಣದುಬ್ಬರಗಳಿಂದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ದಿನನಿತ್ಯದ ಬದುಕು ಸಂಕಷ್ಟಕ್ಕೆ ಸಿಲುಕಿರುವ ಕಾಲ ಇದು. ಇಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ ಗಾಯದ ಮೇಲೆ ಬರೆ ಎಳೆದಂತಾಗಿದೆ. ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಚೇತರಿಕೆಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಕಠಿಣ ಕ್ರಮಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಪ್ರಧಾನಿ ಮನಮೋಹನ್ ಸಿಂಗ್ ಕರೆ ನೀಡಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲೇ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆಗಳ ಏರಿಕೆಯ ನಿರ್ಧಾರ ಹೊರಬಿದ್ದದ್ದು ಕಾಕತಾಳೀಯ. ಅದೂ ತೀವ್ರ ಪ್ರಮಾಣದ ಏರಿಕೆ. ಸಹಜವಾಗಿಯೇ ಇದು ಎಲ್ಲೆಡೆ ಪ್ರತಿಭಟನೆಯ ಅಲೆ ಉಕ್ಕಿಸಿತು.

ಅಮೆರಿಕ ಡಾಲರ್ ಎದುರು ರೂಪಾಯಿಯ ತೀವ್ರ ಕುಸಿತದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಭಾರಿ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಳ ಅನಿವಾರ್ಯ ಎಂಬಂತಹ ಭಾವನೆಯನ್ನು ಮೂಡಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಬೆಲೆಯನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವುದು ಬರೀ ವಿನಿಮಯ ದರ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ. ಆಮದು ಕಚ್ಚಾ ತೈಲದ ಬೆಲೆಯೂ ಅಷ್ಟೇ ಮುಖ್ಯ. ಆದರೆ ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಆಮದು ಕಚ್ಚಾ ತೈಲದ ವೆಚ್ಚ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಆಗಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು.

2010ರ ಜೂನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು ಯುಪಿಎ ಸರ್ಕಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಿತ್ತು. ಈ ಪ್ರಕಾರ, ಕಚ್ಚಾ ತೈಲದ ಆಮದು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಪ್ರತಿ ಹದಿನೈದು ದಿನಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಚಿಲ್ಲರೆ ಬೆಲೆ ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶಿಸಲು ತೈಲ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಕಂಪೆನಿ (ಓಎಂಸಿ)ಗಳಿಗೆ ಸ್ವಾಯತ್ತ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಹೀಗಿದ್ದೂ ಮತ್ತೊಂದು ಬಗೆಯ ವಾಸ್ತವ ಸ್ಥಿತಿ ಇರುವುದನ್ನು ನಾವು ಅರಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಿದೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ, ಯಾವುದೇ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಮುಂಚೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂಗೀಕಾರವನ್ನು ಅನೌಪಚಾರಿಕವಾಗಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದ್ದೇ ಇದೆ. ಹಿಂದಿನ ಆರು ತಿಂಗಳುಗಳಲ್ಲಿ ಜಾಗತಿಕ ತೈಲ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಕಚ್ಚಾ ತೈಲದ ಬೆಲೆಗಳು ಏರುಗತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಆಗ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಗೆ ಆಡಳಿತ ಯುಪಿಎ ಅವಕಾಶ ನೀಡಲಿಲ್ಲ. ಕಾರಣ ಸ್ಪಷ್ಟ. ಆಗ ಅನೇಕ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಾನಸಭೆ ಚುನಾವಣೆಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದವು. ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯಂತಹ ನಿರ್ಧಾರಗಳಿಗೆ ರಾಜಕೀಯ ಪರಿಗಣನೆಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗುತ್ತವೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಇದು ದ್ಯೋತಕ. ಈಗ ಒಂದೇ ಏಟಿಗೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳಲು ಈ ಭಾರಿ ಪ್ರಮಾಣದ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ಜನರ ಮೇಲೆ ಹೇರಲಾಗಿದೆ. ರಾಜಕೀಯ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರಗಳಿಗೆ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಆಡಳಿತದ ನಿರ್ವಹಣೆ ಎಷ್ಟು ಸರಿ? ಇದರ ಬೆಲೆಯನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರು ತೆರಬೇಕಾಗುವುದು ಎಷ್ಟು ನ್ಯಾಯಯುತ ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳಲೇಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಈಗಿನ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ ಓಎಂಸಿ ಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರ ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಡೀಸೆಲ್, ಸೀಮೆಎಣ್ಣೆ ಹಾಗೂ ಗೃಹಬಳಕೆಯ ಎಲ್‌ಪಿಜಿಗಳಿಗೆ ನೀಡುವ ಸಬ್ಸಿಡಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಪ್ರತಿ ದಿನ ರೂ. 510 ಕೋಟಿ ನಷ್ಟ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವುದಾಗಿ ಓಎಂಸಿ ಗಳು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಸದ್ಯದ ಹಣಕಾಸು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹದ ಬಗೆಗೂ ಸರ್ಕಾರ ಆತಂಕಗೊಂಡಂತಿದೆ. ಆರ್ಥಿಕ ದುರಾಡಳಿತದ ಫಲ ಇದು ಎಂದು ಹೇಳದೇ ವಿಧಿ ಇಲ್ಲ.

ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆಯ ಹೊಡೆತ ನೇರವಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಮೇಲಾಗುವುದನ್ನು ಅಲ್ಲಗಳೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಹೊಸ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಈ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಜನರ ಓಡಾಟದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ. ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಬಳಕೆದಾರರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯ ನೇರ ಪರಿಣಾಮ ತಟ್ಟುವುದು ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಂತೂ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಇನ್ನಷು ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆ ಹೊರಬೇಕಾದ ಹೊರೆ ವಿಪರೀತವಾಗಿದೆ. ಸದ್ಯದ ನಮ್ಮ ನಾಗರಿಕ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನ ಬಳಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯ ಎಂಬಂತಹ ಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮತ್ತೆ ನಮ್ಮ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇ ದೂಷಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆಕರ್ಷಕ ಎನಿಸುವ, ಅಗ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣ ದರಗಳ ನಗರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ದಕ್ಷವಾಗಿ ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿಯೂ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ಆಳುವವರು ವಿಫಲರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೆ ದಿನಬಳಕೆಯ ಅಗತ್ಯ ವಸ್ತುಗಳ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯಿಂದ ಬಸವಳಿದಿರುವ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ ಬದುಕನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ದುರ್ಭರವಾಗಿಸಿದೆ. ಯದ್ವಾತದ್ವಾ ಬೆಲೆಗಳ ಏರಿಕೆ ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ಅರಾಜಕತೆಯನ್ನು ಮೂಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಅಚ್ಚರಿ ಇಲ್ಲ. ಪಕ್ಷ ರಾಜಕೀಯದ ತಂತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮುಳುಗೇಳುತ್ತಿರುವ ನಮ್ಮ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಡಳಿತದ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಗಂಭೀರವಾಗಿ ಎದುರಿಸಿ, ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತದ ಮೂಲಕ ಜನರಿಗೆ ಜೀವನ ಭಾರವಾಗದಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

■ ಸಿ.ಜಿ.ಮಂಜುಳಾ