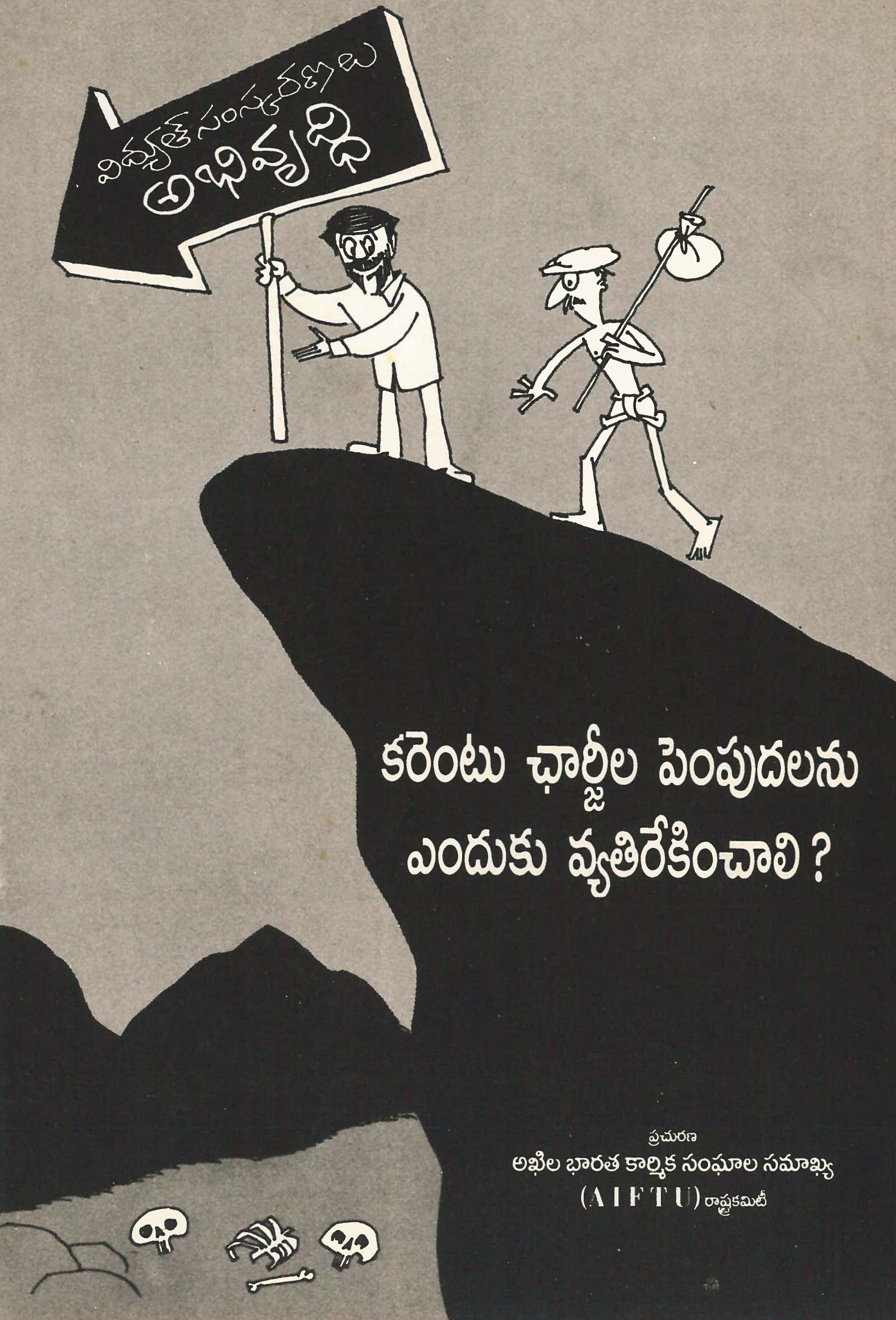

కరెంటు ఛార్జీల పెంపుదలను ఎందుకు వ్యతిరేకించాలి ?

ప్రచురణ
అఖిల భారత కార్మిక సంఘాల సమాఖ్య
(A I F T U) రాష్ట్రకమిటీ

కరెంటు ఛార్జీల పెంపుదలను ఎందుకు వ్యతిరేకించాలి?

కరెంటు ఛార్జీల పెంపుదల వలన రాష్ట్రంలో రెండు వారాలకు పైగా తీవ్రస్థాయిలో ఆందోళన జరుగుతున్నది. వేల సంఖ్యలో ప్రజలు ఈ ఆందోళనలో పాల్గొంటున్నారు. పోలీసు లాఠీల దెబ్బలు తింటున్నారు.

ఛార్జీలు పెరిగాయి కాబట్టి కోపంకొద్దీ పాల్గొంటున్నారు గానీ, సహేతుకమైన వివేచనతో పాల్గొనడం లేదని కొంతమంది ఈ ఆందోళనను విమర్శిస్తున్నారు. మన ముఖ్యమంత్రి ఇంకొంచెం ముందుకు(వెనక్కిపోయి అనాలేమో)పోయి పెరిగిన ఛార్జీలపట్ల ప్రజలలో వున్న అంసతృప్తిని వాడుకొని ప్రతిపక్షాలు, రాజకీయ పార్టీలు, ప్రజాసంఘాలు అహేతుకమైన, అర్థరహితమైన ఆందోళన నడుపుతున్నాయని ఆక్షేపిస్తున్నారు. ఈ పెరుగుదల అనివార్యమనీ, ఒకవేళ అది ప్రజలకు కొంత ఇబ్బందికరమైతే ఆ పార్టీలు ప్రజలకు నచ్చజెప్పాలే తప్ప రెచ్చగొట్టి ఆందోళన చేయించడం మొత్తంగా రాష్ట్ర ప్రయోజనాలకు నష్టకరమనీ అంటున్నాడు. ఆఖరి అస్త్రంగా, 'కాంగ్రెస్‌వారు అధికారంలో వున్న రాష్ట్రాలలో కరెంటు ధర పెంచడం లేదా' అని ఎదురు ప్రశ్న వేస్తున్నాడు.

వారు అధికారంలో వున్న రాష్ట్రాలలో పెంచవచ్చు, ఇక్కడ ఆందోళనలో పాల్గొనవచ్చు. తెలుగుదేశం పార్టీ ఒకవేళ ఇతర రాష్ట్రాలలోనూ వుండివుంటే, ఇక్కడ చార్జీలు పెంచి అక్కడ ఆందోళనలో పాల్గొనవచ్చు. ఈ సంవాదం మనకు అనవసరం. ఎందుకంటే ఒక ఆర్థిక పునర్నిర్మాణ విధానాన్ని ఉమ్మడిగా ఆమోదించి, దానివల్ల ప్రజలలో పెల్లుబికిన అసంతృప్తిని మాత్రం ఎవరికి వారు తమ ప్రత్యర్థులను ఇబ్బంది పెట్టడానికి వాడుకోవడమనేది ఈ పార్టీల రాజకీయ నీతి. నిజానికి చంద్రబాబునాయుడు కాంగ్రెస్‌ను అడుగుతున్నది ఆ నీతిగురించే. 'ఇది మనందరం ఉమ్మడిగా ఒప్పుకొన్న ఆర్థిక పునర్నిర్మాణ ప్రక్రియ నుండి పుట్టిన నిర్ణయం. ఆ పునర్నిర్మాణానికి ఇది అనివార్యం. అటువంటప్పుడు మనందరి మేలుకోసం మీరు ప్రజలకు నచ్చజెప్పవలసింది పోయి ప్రజలను రెచ్చగొడతారా?' అని అడుగుతున్నాడు. ఇది నమ్మకద్రోహం కాదా అంటున్నాడు.

ఈ ప్రశ్నలూ జవాబులూ మాకు అనవసరం. మేము ప్రపంచబ్యాంకు కనుసన్నలలో నడుస్తున్న ఆర్థిక పునర్నిర్మాణ ప్రక్రియను మౌలికంగా వ్యతిరేకిస్తున్నాం. ఆ దృష్టితో

చూసినప్పుడు కరెంటు చార్జీల పెంపుదలను వ్యతిరేకించడానికి సహేతుకమైన కారణా లున్నాయి. అవి ఏమిటి?

కరెంటు ఒక ప్రజావసరం

1. కరెంటు ఒక ప్రజావసరం. ఇంగ్లీష్‌లో 'పబ్లిక్ యుటిలిటీ' (Public Utility) అంటారు. నీళ్లు, రోడ్లు, రవాణా సౌకర్యాలు, వైద్యకేంద్రాలు మొదలయినవి మరికొన్ని ప్రజావసరాలు. ఇవి ప్రస్తుత నాగరికతలో మానవ జీవితానికి తప్పనిసరిగా అవసరం. ఈ అవసరాలను తీర్చడం ఎవరికైనా లాభదాయకమయినట్టయితేనే ఇవి మనుషులకు అందుతాయి తప్ప లేకపోతే ఇవి లేకుండా బతకవలసిందేనని అనడానికి వీలులేదు. పట్టణ నీటి సరఫరా వ్యవస్థను నిర్వహించడం లాభదాయకమైతేనే పట్టణంలోని పౌరులకు మంచినీళ్లు దొరుకుతాయనడానికి వీలులేదు. ప్రభుత్వం తప్పనిసరిగా మంచినీరు సరఫరా చేయవలసిందే. ఖర్చుల నిమిత్తం పన్నురూపంలో కొంత వసూలు చేసుకోవచ్చును గానీ లాభదాయకంగా అమ్ముడు పోయినట్లయితేనే నీళ్ళిస్తామంటే కుదరదు. రోడ్లయినా, ఆస్పత్రులయినా అంతే.

ఆధునిక నాగరికతలో కరెంటు కూడా ఒక తప్పనిసరి ప్రజావసరమే. ఐస్‌క్రీంలాగ, మారుతి కారులాగ 'కొనుక్కోగలవాళ్ళు కొనుక్కుంటారు, లేని వాళ్ళకది దక్కదు' అనగల వస్తువు కాదు. కరెంటు లేకుండా మనుషులు బతికిన రోజులు లేవా అంటే ఉన్నాయి. అమాటకొస్తే గ్రామానికి రోడ్లు లేకుండా, దగ్గరిలో ఆస్పత్రులు లేకుండా బతికిన రోజులూ ఉన్నాయి. ఏది తప్పనిసరి అవసరం అనేది నాగరికత స్థాయిని బట్టి ఉంటుంది. ప్రస్తుత నాగరికత స్థాయిలో రోడ్లు లేకుండా, అందుబాట్లో ఆస్పత్రి లేకుండా ఒక గ్రామాన్ని బతకమనడం చెల్లనట్టే కరెంటు లేకుండా బతకమనడం కూడా చెల్లదు.

ప్రజావసరాలు(Public Utility)అంటున్నామంటే వాటిని ప్రభుత్వం నిరంతరాయంగా ఫ్రీగా ఇవ్వాలని కాదు. ఉత్పత్తికి అయ్యే ఖర్చును రాబట్టుకోవడం మొత్తం ఆ రంగంలోనే రాబట్టుకోకపోయినట్టయితే వేరేరంగం నుండి ఆ రంగానికి రాయితీ రూపంలో తరలించడం అవసరమే. ఆ ఖర్చు అందరిదగ్గరా ఒకే రకంగా వసూలు చేయనక్కరలేదు. ఇయ్యగలవాళ్ళ నుండి ఎక్కువ వసూలుచేసి ఇయ్యలేనివాళ్ళకు చవకగా సరఫరా చేయొచ్చు (దీనిని క్రాస్ సబ్సిడీ అంటారు) లేదా మొత్తంగానే కొంత రాయితీ ఇతర ఆర్థిక రంగాల నుండి తరలించి ఇయ్యవచ్చు. అంతేతప్ప వాడకందారులు ఖర్చు మొత్తం భరించాలని, అదికూడా అందరూ సమానంగా భరించాలనీ అనడం ప్రజావసరాల విషయంలో తప్పు.

అంతే కాకుండా ప్రజావసరాల కల్పనకయ్యే 'ఖర్చు' ఎంత వుండవచ్చుననే

విషయంలో కూడా ఇతర ఉత్పత్తులకు వర్తించే ప్రమాణాలు వర్తించవు. ముడి సరుకు+కార్మికుల జీతాల ఖరీదు+సహేతుకమైన లాభం= మొత్తం ఖర్చు అనే లెక్క అమాయకమైనది. ఖర్చు నిర్ణయించిన తరువాత దానిని ఈ రకంగా విడగొట్టుకోవచ్చు గానీ ఇదే దానిని నిర్ణయించే సూత్రం కాదు.

గోరంతలు కొండంతలు ఎందుకు చేసినట్టు?

మొత్తం ఖర్చు లేక వెల ఏవిధంగా నిర్ణయించడం జరుగుతుందన్న సిద్ధాంత చర్చలోకి మేము పోవడం లేదు గానీ ప్రస్తుత చర్చకు అవసరమయిన ఒక ముఖ్య విషయం చెప్పాలి. ఒక రంగంలోకి పెట్టుబడి పెద్దయెత్తున ప్రవేశించాలని కోరుకున్నట్ట యితే ఆ రంగంలో ఉత్పత్తి ఖర్చును ఎక్కువ చూపించే అవకాశం కల్పించడం అవసరం అవుతుంది. ఆ ఆకర్షణ లేకపోతే పెట్టుబడి ఆ రంగంలోకి ఎందుకు ప్రవేశిస్తుంది? నీరు పల్లమెరుగునన్నట్లే పెట్టుబడి లాభమెరుగును. మొదటిది ఎంత శాస్త్రీయమైన సూత్రీకరణో రెండవది కూడా అంతే.

మన పాలకులు తలపెట్టిన ఆర్థిక పునర్వ్యవస్థీకరణలో భాగంగా ప్రజావసరాల రంగంలోనికి-రోడ్ల నిర్మాణం, కరెంటు, రవాణా-ప్రైవేట్ కంపెనీల పెట్టుబడి భారీగా ప్రవేశించాలని కోరుకుంటున్నారు. వీళ్ళు కోరుకున్నంత మాత్రాన అది ఎందుకు ప్రవే శిస్తుంది? బీరు వ్యాపారం కన్న, బట్టల వ్యాపారం కన్న, కరెంటు వ్యాపారంలో ఎక్కువ లాభాలు పొందే అవకాశం వుంటేనే వస్తుంది. దానికి కావలసినంతగా 'ఖర్చు'ను చూపించుకునే అవకాశం ఇయ్యవలసి ఉంటుంది.

మితమైన ఖర్చును ప్రమాణంగా కలిగి వుండవలసిన ప్రజావసరాల రంగం (ప్రభుత్వమే దానిని నిర్వహించిన రోజులలో ఈ సూత్రాన్ని ఎంతమేరకు పాటించారనేది వేరే సంగతి) ఇవాళ ఖరీదైన ఉత్పత్తిచేసి ఎక్కువ లాభాలు పొందే అవకాశాన్ని పెట్టుబడి దార్ల ముందు ఎరగా చూపించి అభివృద్ధిని సాధించుకునే రంగంగా మారింది.

వ్యాపారికి ప్రజావసరంతో పని ఏమిటి?

అయితే ఏమవుతుంది? ఇంకొక పది రూపాయలు ఎక్కువలాభం పొందుతారు. అంతేకదా! అనుకోవద్దు. దీనివల్ల ప్రజావసరాల కల్పన రూపురేఖలే మారిపోతాయి. రహదార్లను ఒక ఉదాహరణగా తీసుకోవచ్చు. పూర్తిగా ప్రభుత్వ రంగంలో వున్న రహదార్ల నిర్మాణంలోకి ప్రైవేట్ పెట్టుబడిని పెద్దయెత్తున ఆహ్వానించాలని ప్రభుత్వాలు ఆలో చిస్తున్నాయి. అయితే ఇప్పటిదాకా ఆ పెట్టుబడి యావత్తు ఎత్తైన, విశాలమైన జాతీయ రహదార్ల నిర్మాణంలోకి ప్రవహించితే తప్ప గ్రామీణ రహదార్లమీద దాని దృష్టి పడలేదు. ప్రభుత్వం ఆ ప్రయత్నమే చేయలేదన్న సంగతి అటుంచి, ఒకవేళ చేసినా పెట్టుబడి

దృష్టి గ్రామీణ రోడ్లపైన లేకపోవడం సహజం కూడా. దీనికి రెండు కారణాలున్నాయి. జాతీయ రహదారి నిర్మాణానికి ఉపయోగించే ఖరీదైన టెక్నాలజీగానీ సాంకేతిక నైపుణ్యంగానీ పల్చటి గ్రామీణ రహదార్ల నిర్మాణానికి అవసరం కాదు. కాబట్టి 'మార్జిన్' ఎక్కువ చూపించుకునే అవకాశం వుండదు. రెండు నిర్మాణానికి అయ్యే ఖర్చు 'టోల్‌గేట్లు' పెట్టుకొని రహదార్ల వాడకందార్లనుండి వసూలు చేసుకొమ్మని ప్రభుత్వం రహదారి నిర్మించే కంపెనీలకు చెప్తున్నది. హైవే మీదనయితే 'టోల్' చెల్లించగల వాహనాలకు కరువు వుండదు గానీ గ్రామీణ బాటలలో ఎంత వసూలవుతుంది? ఎప్పటికి వసూలవుతుంది?

కాబట్టి 1000 కోట్ల ఖర్చుతో 10 వేల గ్రామాలను సమీపంలోని ప్రధాన రహదారికి కలిపే రోడ్లు వేయమని, లేదా 500 కి.మీ.ల ప్రధాన రహదారి ఎత్తుగా, నున్నగా, విశాలంగా నిర్మించమని ఒకేసారి రెండు టెండర్లు పిలిస్తే, 1000 కోట్లు చేతిలో వున్న వాళ్ళంతా రెండవ పాటకే వస్తారు.

కాలేజీల గతి ఎలాగుంది?

విద్యను మరొక ఉదాహరణగా తీసుకోవచ్చు. ఈ మధ్య మన రాష్ట్రంలో కొన్ని విశ్వవిద్యాలయాలు క్యాంపస్ కాలేజీల్లోనే పిల్లల ఫీజుతో పంతుళ్ళకు జీతాలిచ్చే 'సెల్ఫ్ ఫైనాన్స్‌డ్' కోర్సులు ప్రారంభించాయి. అభ్యంతరం తెలిపిన వారికి ఆ విద్యాలయాల పెద్దలు చాలా హేతుబద్ధంగా కనిపించే కొన్ని జవాబులు చెప్పారు. 'మేము ఇప్పుడున్న ఏ కోర్సునూ తగ్గించడం లేదు. ఏ కోర్సులోనూ సీట్లు తగ్గించడం లేదు. కొత్తగా కొన్ని కోర్సులకు మాత్రం ప్రభుత్వం పైసలివ్వడం లేదు కాబట్టి ఫీజులు వసూలు చేసుకొని నిర్వహిస్తున్నాం. దీనివల్ల నష్టమేముంది?' అంటున్నారు.

కానీ ఆ తరువాత ఏమవుతుంది? ఫలానా సబ్జెక్టులో తగినన్ని పుస్తకాలు లైబ్రరీలో వుండవు. అవి కొనాలని ప్రతిపాదన పెడితే ప్రభుత్వం పైసలు లేవంటుంది. ఆ సబ్జెక్టులో సెల్ఫ్ ఫైనాన్స్‌డ్ కోర్సు పెట్టగలిగితే ఆ పైసలతో పుస్తకాలు కొనుక్కోమంటోంది. ఆ 'యోగ్యత' లేని సబ్జెక్టులకు సంబంధించిన పుస్తకాలింక కొనరు. కొత్తగా ఇంకొక సెక్షన్ ప్రారంభించాలనో ఇంకొక కోర్సు ఆవిష్కరించాలనో విశ్వవిద్యాలయానికి కోరిక కలుగుతుంది. ప్రభుత్వం పైసలు లేవంటుంది. 'సెల్ఫ్ ఫైనాన్స్‌డ్' కోర్సు ప్రారంభించగలిగితే చేసుకొమ్మంటుంది. ఆ 'యోగ్యత'లేని సబ్జెక్టులు ఎదగవు, అభివృద్ధి చెందవు. అవి మాత్రమే చదువుకోగల పిల్లల గతీ అంతే. ఆపద్ధర్మంగా మొదలయినది రివాజవుతుంది. మునుపు రివాజుగా వున్నది అవశేషం అవుతుంది. సాంఘికంగా బలహీనులైన పిల్లలు ఆ అవశేషంలోకి కుదించబడతారు.

కాబట్టి ప్రభుత్వ నిర్వహణలో వున్న ప్రజావసరాలు ప్రైవేట్ పెట్టుబడి చేతిలోకి

పోవడమంటే, 'ప్రభుత్వం 3 శాతం లాభాలతో సంతృప్తి చెందినచోట రేపు 10 శాతం లాభాలు పొందుతారేమో, అంతేకదా! అనుకోవడం పొరపాటవుతుంది. సేవల సామాజిక స్వరూపమే మారిపోతుంది.

పేదలను ప్రభుత్వం పట్టించుకుంటుందా?

కరెంటు ఉత్పత్తినీ, సరఫరానూ, పంపిణీనీ కూడా ఇప్పుడు ప్రైవేట్‌పరం చేయబోతున్నారు. దీనివల్ల ఉత్పత్తి ఖర్చు ఏ విధంగా పెరుగుతుందో ఇప్పటికే అర్థం అవుతున్నది. ఆ సంగతి దిగువ చూద్దాం. కానీ పంపిణీ (distribution) రంగంలోకి ప్రైవేట్ కంపెనీలు ప్రవేశిస్తే, బిల్లు సకాలంలో చెల్లించగలవాళ్లకే తప్ప వేరే ఎవరికైనా కరెంటు అందుతుందా? లంబాడి తండాలకు, కోయగూడేలకు, ఎస్‌సి కార్పోరేషన్ సబ్సిడీతో కరెంటు మోటార్ పెట్టుకున్న కమ్యూనిటీ బావులకూ కరెంటు పంపిణీ వుంటుందా?

కరెంటు సరఫరా (transmission)లో కూడా ప్రైవేట్ పెట్టుబడిని ఆహ్వానిస్తామంటున్నారు. ఆదివాసీలు మాత్రమే నివసించే ఉట్నూరు ఏజెన్సీకి, చింతపల్లి కొండలమీదికీ కరెంటును తీసుకొచ్చే హైవోల్టేజి సరఫరా లైన్లు ఏ ప్రైవేట్ కంపెనీ నిర్మిస్తుంది? ఆ లైన్లగుండా సరఫరా అయ్యే కరెంటుకు తనకు లాభదాయకమైన రేటుకు కొనుక్కొని ఆ అడవులలో పంపిణీ చేసే డిస్ట్రిబ్యూషన్ కంపెనీలు వుంటేనే కదా అంతటి సాహసం చేయడానికి ఏ సరఫరా (ట్రాన్స్‌మిషన్) కంపెనీ అయినా ముందుకు రాగలుగుతుంది?

ప్రభుత్వరంగం ఈ వ్యవహారాలనుండి పూర్తిగా పక్కకు తప్పుకోవడం లేదనీ, ప్రైవేట్ కంపెనీలు చేయని పని ప్రభుత్వరంగంలో చేస్తామనీ దీనికి జవాబు చెప్పబోతారు. అయితే కేవలం నష్టమొచ్చే పనులు మాత్రమే ప్రభుత్వ రంగం ఎన్నిరోజులు చేస్తుంది? చేసి ఎన్ని రోజులు మనగలుగుతుంది? లాభమొచ్చే పనులూ నష్టం రాగల పనులూ రెండూ కలిపి నిర్వహిస్తేనే కదా మొదటిది రెండవదానిని పూడ్చగలుగుతుంది.

ప్రభుత్వం ఇన్నాళ్ళూ లాభమొచ్చేవీ నష్టమొచ్చేవీ కలిపి చేసింది కదా! చేసి ఇన్నికోట్ల రూపాయల నష్టాలలో ఒక్కొక్క ప్రభుత్వరంగ సంస్థ కూరుకుపోయింది కదా ఇంకా దానిని కొనసాగించడం ఎందుకు? అని అడగవచ్చు. నిజానికి ఈ అభిప్రాయమే ఆర్థిక పునర్నిర్మాణ ప్రక్రియకు మద్దతు సమకూరుస్తున్నది. దీనిని వివరంగా వేరే చర్చిద్దాం. కానీ ఒక్క విషయం మాత్రం ఇక్కడే చెప్పుకోవాలి. మన పాలకులు ప్రతిపాదిస్తున్న ఆర్థిక పునర్నిర్మాణ ప్రక్రియకు అసలు కారణం ప్రభుత్వ రంగ సంస్థల వైఫల్యం కాదు. సాంఘిక సంక్షేమం అనే "బరువు"ను దించుకోవాలన్న గట్టి నిర్ణయమే ఈ విధానపరమైన మార్పులకు దారితీసింది. ప్రభుత్వరంగ సంస్థల వైఫల్యం దానికొక వాదనను కల్పించింది.

2. ప్రభుత్వం దించేసుకోవాలనుకుంటున్న 'బరువుల'లో ఒకటి, వ్యవసాయ రంగానికి సరఫరా చేసే విద్యుత్తుకు ఇచ్చే సబ్సిడీ.

కరెంటు సబ్సిడీ రద్దు

ఒక్క ఆంధ్రప్రదేశ్‌లోనే కాక అనేక రాష్ట్రాలలో వ్యవసాయ రంగానికి (పంప్‌సెట్లకు, బోర్లకు) కరెంటు చవకగా ఇస్తున్నారు. పంజాబులో పూర్తిగా ఉచితంగా ఇస్తున్నారు. దీనివల్ల విద్యుత్ బోర్డులు తీవ్రనష్టంలో పడిందనీ విద్యుత్‌రంగంలోని సంక్షోభానికిది ప్రధాన కారణమనీ ప్రపంచబ్యాంకు తీవ్రంగా విమర్శిస్తున్నది.

నష్టం సంగతి, సంక్షోభం సంగతి తరువాత చూద్దాము గానీ వ్యవసాయరంగానికి కరెంటు చవకగా ఇవ్వడంవల్ల-ఒనగూడిన ప్రయోజనాన్ని ముందు చూద్దాం.

వ్యవసాయానికి సాగునీరు బావుల నుండి, చెరువుల నుండి, నదీజలాల ప్రాజక్టుల నుండి (చిన్న, మధ్యతరహా, భారీ) లభిస్తుంది. మన రాష్ట్రంలో ప్రాజెక్టులు కొత్తగా కట్టడం మానేసారు. పైసలు లేవని, నదులలో నీరు లేదని, కేంద్ర వాటర్ కమీషన్ అనుమతి లేదని అంటున్నారు. చెరువుల మాటకొస్తే, రాష్ట్రంలోని చెరువుల వ్యవస్థ పూర్తిగా ధ్వంసం అయివుంది. దాని ఆయకట్టు కాగితాలమీదే తప్ప నేలమీద లేదు. తెలంగాణనే ఉదాహరణగా తీసుకుంటే 1956లో తెలంగాణలో 11 లక్షల ఎకరాలు చెరువుల కింద సాగవుతుండగా 1998 నాటికి అది 26 లక్షలకు పడిపోయిందని అంచనా. ఇక మిగిలినది బావుల వ్యవస్థ. గడిచిన 15-20 సంవత్సరాల కాలంలో రాష్ట్రంలో పెరిగిన సాగునీటి లభ్యతలో అత్యధిక భాగం బావుల నుండే వచ్చింది. చవక కరెంటు వుండబట్టే అది సాధ్యమయింది. 1975తో పోలిస్తే 2000 నాటికి 45 లక్షల ఎకరాల భూమి అదనంగా బావులకింద సాగువుతున్నదని ప్రభుత్వ అంచనాలే చెప్తాయి. ఇందులో అధికభాగం కరెంటు మోటార్లు లేక బోర్ల కింద సాగవుతున్న భూమే. ఈ కాలంలోనే కరెంటు మోటార్లు, కరెంటు బోర్ల సంఖ్య 19.27లక్షలు చేరుకుంది. ఇందులో 75 శాతం తెలంగాణ, రాయలసీమలలో ఉన్నాయి.

పచ్చి అబద్ధం

ఈ భారాన్ని దించేసుకోవడానికి ప్రపంచబ్యాంకుతో మొదలుపెట్టి ఎపిఎస్ఇబి దాకా అన్ని సంస్థలూ వ్యవసాయ సబ్సిడీ ఎంత భారం వేసిందో చెప్పడానికి అంకెలగారడీకి పెద్దఎత్తునే పాల్పడ్డాయి. 1997లో మన రాష్ట్ర ఆర్థిక వ్యవహారాలపైన ప్రపంచ బ్యాంకు విడుదల చేసిన నివేదికలో ఎపిఎస్ఇబి సరఫరా చేసే కరెంటులో 43 శాతం వ్యవసాయ రంగానికేనని అంచనా వేసింది. ఇంత భారీగా సరఫరా చేసే కరెంటును కారుచౌకగా ఇవ్వడంవల్ల విద్యుత్ బోర్డు నష్టాలలో కూరుకుపోయిందని చెప్పింది. 1995-96

సంవత్సరం నాటికే విద్యుత్‌బోర్డుకు ఈ సబ్సిడీ కారణంగా 1250 కోట్ల రూపాయల నష్టం వస్తున్నదని అంచనా వేసింది.

వ్యవసాయదారులు చెల్లించే విద్యుత్ ఛార్జీలను పెంచడానికి ఈ గణాంకాలు బాగా పనికొచ్చాయి. ఈ లెక్కలను నమ్మిన కొందరు గందరగోళపడ్డారు. 'వంద యూనిట్లలో 43 యూనిట్ల కరెంటు మనమే తీసుకుంటూ ఇంత సబ్సిడీ పొందుతున్నట్టయితే విద్యుత్ బోర్డుకు రాష్ట్ర ప్రభుత్వం భారీగా సబ్సిడీ ఇచ్చుకోవాలికదా. ఎన్ని రోజులిస్తుంది? అని అనుకునేట్టు ప్రభుత్వం భ్రమింపజేసింది.

43 శాతం ఒకే రోజున 21 శాతం ఎలా అయింది?

కానీ ఆ అవసరం తీరిపోగానే అంటే వ్యవసాయ విద్యుత్ కనెక్షన్లకు ఇచ్చే కరెంటు ధర పెంచక తప్పదనే అభిప్రాయానికి అందరూ అలవాటుపడగానే గణాంకాలు మారిపోయాయి. ఇప్పుడేమంటున్నారంటే రాష్ట్రంలో విద్యుత్‌బోర్డు వారసురాలయిన ఎపిట్రాన్స్‌కో సరఫరా చేసే కరెంటులో 21 శాతం వ్యవసాయరంగానికి పోతుందంటున్నారు. 43 ఎక్కడ? 21 ఎక్కడ? ఇంత తేడా అకస్మాత్తుగా ఎక్కడినుండి వచ్చింది? ఇదే నిజమైతే నాలుగయిదేళ్ళ కింద చెప్పిన సబ్సిడీలో సగం మాత్రమే ప్రభుత్వం ఇస్తున్నట్టుకదా! మరి అప్పట్లో ప్రజలను-ముఖ్యంగా రైతులను అంతగా గాభరాపెట్టి ధరలు పెంచక తప్పదని ఎందుకు ఊదరగొట్టినట్టు?

వాస్తవమేమిటంటే వ్యవసాయ రంగానికి ఎంత కరెంటు సరఫరా అవుతున్నదీ ఎవరికీ తెలీదు. విద్యుత్ బోర్డుకయినా ఇప్పటి ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కోకయినా తెలిసిందేమిటంటే, తాను మొత్తంమీద ఎంత విద్యుత్తు సరఫరా చేస్తున్నది. అందులో ఎంత ఏ రంగానికి పోతుందనే. అంచనా ఖచ్చితంగా వుండాలంటే అన్ని రంగాలలోని విద్యుత్ వాడకం మీటర్లలో నమోదు కావాలి. కానీ వ్యవసాయ రంగంలోని పంప్‌సెట్లకు, బోర్‌లకు మీటర్లు లేవు.

మొత్తంగా రాష్ట్రంలో సరఫరా అవుతున్న కరెంటులో 41 శాతం మాత్రమే మీటర్లలో లెక్క తేలుతుందని ఇప్పుడు ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కోయే ఒప్పుకుంటున్నది. మిగిలిన 59 శాతం కరెంటులో వ్యవసాయరంగం వాడుకునే కరెంటు వుంది. వ్యవసాయేతర రంగాలలో మీటర్లు లేకుండా వాడుకునే దొంగ కరెంటు వుంది. మీటర్ వుండి కూడా దానికి అందకుండా పారించుకునే దొంగ కరెంటు ఉంది. సరఫరా అయ్యే క్రమంలో 'గాలిలో కలిసిపోయే కరెంటు' (రిజర్వాయర్‌లో నీళ్లు ఆవిరి అయినట్టు) వుంది. ఇందులో ఏది ఎంత అనే ఖచ్చితమైన అంచనా ప్రభుత్వం దగ్గరగానీ ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కో దగ్గరగానీ లేదు. అప్పటి అవసరాన్ని బట్టి అంకెలు సృష్టించి ప్రజలను దబాయిస్తున్నారు.

పైన చెప్పినట్టు, మీటర్లకు అందని 59 శాతంలో 43 వ్యవసాయదార్ల వాడకమేనని నాలుగైదేళ్ల క్రితం దబాయించారు. వ్యవసాయ కరెంటు అవసరాలకిచ్చే సబ్సిడీ మీద పెద్దెత్తున దాడి చేయడానికి అది పనికొచ్చింది. ఇప్పుడది 43 కాదు, 21 వుంటుందని అంటున్నారు. అంచనాలో ఇంత తేడా ఎట్లా రాగలిగిందంటే దానికొక కారణం చెప్తున్నారు. వ్యవసాయరంగం ఎంత కరెంటు వాడుకుంటున్నదో తెలియదుగానీ వ్యవసాయరంగంలో ఎన్ని మోటార్లున్నాయో తెలుసును కాబట్టి సగటున 1 హెచ్.పి. మోటార్ ద్వారా ఒక రైతు ఎన్ని యూనిట్ల కరెంటు వాడుకుంటాడో అంచనా వేస్తే, మొత్తంగా వ్యవసాయరంగం ఎన్ని లక్షల యూనిట్లు వాడుకుంటున్నదో లెక్కగట్టవచ్చునన్న ఆలోచన చేసారు. ఈ అంచనా కోసమైనా కొంతమంది రైతుల కరెంటు వాడకాన్ని మీటర్లు పెట్టి కొలవాలి. కేవలం అభివృద్ధి చెందిన ప్రాంతాలలోని కొందరు పెద్దరైతులు మాత్రమే ప్రభుత్వం ఉద్దేశ్యాన్ని అనుమానించకుండా మీటర్లు తాత్కాలికంగా నెలకొల్పనిచ్చారనీ వారి వాడకాన్నే సగటు వాడకంగా మొదట్లో తీసుకున్నామనీ అందువల్ల కొంచెం ఎక్కువగా అంచనా వేయడం జరిగిందనీ ఇప్పుడు వివరణ ఇస్తున్నారు. అయినప్పటికీ 43 శాతం 21 శాతమెట్లయింది?

రైతుకు ఇచ్చే సబ్సిడీ బోర్డును ముంచిందా?

అయితే 21 కాదు కదా వ్యవసాయరంగం వాడుకునే కరెంటు 10 శాతం కంటే ఎక్కువ వుండదని విద్యుత్ బోర్డులో బాధ్యతాయుతమైన పదవులు నిర్వహించిన ఇంజనీర్ల సంఘం బాధ్యులు అంటున్నారు. 10 కాకపోతే 15 అనుకుందాం! ఇంతమాత్రానికి వ్యవసాయ రంగానికిచ్చే కరెంటు సబ్సిడీయే విద్యుత్ బోర్డును ముంచిందంటూ అంత అల్లరి ఎందుకు చేసినట్టు? ఆ అల్లరేకదా విద్యుత్ రంగ సంస్కరణలకు మూలం? దాని పేరు చెప్పేకదా విద్యుత్‌రంగ పునర్నిర్మాణాన్ని మొదలుపెట్టారు? మరి ఇప్పుడు దానిని ఏవిధంగా అర్థం చేసుకోవాలి.

ఇదంతా కాదనుకున్నా, విద్యుత్తు వంటి ప్రజావసరం విషయంలో లాభనష్టాలంటే కేవలం కోమటి పద్దుల జమాఖర్చుల లెక్కలేకాదు. అకౌంట్ పుస్తకాలలో కనిపించని సామాజిక ప్రయోజనాలు, నష్టాలు కూడా వుంటాయి. చవక కరెంటు వెనుకబడిన ప్రాంతాలలో లక్షలాదిగా రైతుల వర్షాధార భూమికి తరి పొలంగా (కనీసం ఆరు తడి పొలంగా) మార్చి ఆ కుటుంబాల జీవితాలను మెరుగుపరిచింది. ఇప్పుడు ప్రజావసరాల విషయంలో కూడా ఖర్చు మొత్తం వినియోగదారులు భరించవలసిందేనన్న ప్రపంచ బ్యాంకు సూత్రాన్ని అమలుచేయడం మొదలుపెడితే ఈ అభివృద్ధి నిలిచిపోవడమేకాదు, వెనకడుగు వేయకతప్పదు. బావులకింద వున్న లక్షల ఎకరాల భూమి రాబోయే రోజులలో

తిరిగి వర్షాధార భూమిగా మారే తిరోగామి ప్రక్రియను త్వరలో చూడనున్నాం. అదంతా 'అభివృద్ధి'లో భాగమేనా? నిజానికి వ్యవసాయ రంగానికి ఎంత సబ్సిడీ ఇచ్చారన్న విషయం అటుంచి, ఈ సబ్సిడీ అంతా ప్రభుత్వం ఇవ్వలేదు. కొంతభాగం పరిశ్రమల నుండి 'క్రాస్-సబ్సిడీ' రూపంలో వ్యవసాయానికి వచ్చింది. అంటే పరిశ్రమల నుండి కరెంటుకు ఎక్కువ వసూలు చేసి వ్యవసాయానికి తక్కువకు ఇచ్చారు. ఇది భారత రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 39(C)లోని ఆదేశిక సూత్రానికి అనుగుణ్యమైన ఏర్పాటు. దేశ అభివృద్ధి ఫలితంగా వనరులు కొద్దిమంది చేతిలో కేంద్రీకృతమై సమాజం ఉమ్మడి ప్రయోజనాలు దెబ్బ తినకుండా చూడాలని ఆర్టికల్ 39(C)అంటుంది. కరెంటు అనేది ఒక వనరు. దానిని లాభదాయకమైన రేటుకే అందరూ కొనాలంటే ఆ వనరు కొద్దిమందికే అందుబాట్లో వుంటుంది. మారుమూల గూడేలలో కూడా కరెంటు వుండడంవల్ల చదువెరుగని ప్రజలలో ఒక కొత్తతరం స్కూలుకుపోయి చదువుకోగలగడం ఏ జమాఖర్చుల లెక్కలకు అందే 'లాభం'? ఇప్పుడు ఆ గూడేలకు కరెంటు పంపిణీ చేయడం ఏ డిస్ట్రిబ్యూషన్ కంపెనీకీ లాభదాయకం కాకపోవడంవల్ల ఆ బల్బులన్నీ ఆరిపోయినట్టయితే ఆ నష్టాన్ని ఏ లెక్కలు చూపగలవు? చెల్లించగలవాళ్ళ దగ్గర ఎక్కువ వసూలు చేసి, చెల్లించలేనివారికి చవగ్గా సరఫరా చేసే 'క్రాస్ సబ్సిడీ' అభివృద్ధిదాయకం కాకుండా ఎందుకు పోయింది?

కానీ క్రాస్ సబ్సిడీలు మొత్తం తీసేయాలని ప్రపంచబ్యాంకు ఆదేశం. వారి ఆదేశాలను మనమెందుకు పాటించాలన్న ప్రశ్నను కొంతసేపు పక్కనబెట్టి, వారి 'ఆదేశం' పాటిస్తూ కూడా క్రాస్ సబ్సిడీద్వారా వ్యవసాయానికి బయటి సబ్సిడీ లేకుండా చవగ్గా కరెంటు సరఫరా చేసే మార్గమొక్కటి వుంది.

కరెంటు ఎట్లా ఉత్పత్తి చేసినా చివరికి కరెంటేగానీ. ఉత్పత్తి ఖర్చులో తేడా చాలా వుంటుంది. జలవిద్యుత్ ఉత్పత్తికి అయ్యే ఖర్చు థర్మల్ విద్యుత్తుతో పోలిస్తే చాలా చాలా తక్కువ. ఉదాహరణకు ఉత్పత్తి రంగంలో ఎపిఎస్ఇబికి వారసురాలైన ఎ.పి.జెన్‌కో చేసే ఉత్పత్తిలో జలవిద్యుత్తు ఖర్చు యూనిట్‌కు కేవలం 18 పైసలు కాగా థర్మల్ విద్యుత్ ఉత్పత్తి ఖర్చు యూనిట్‌కు రూ॥1-60 దాకా వుంది. ఈ రెండు రకాల విద్యుత్తును భౌతికంగా వేరువేరుగా వుంచడం కష్టం, అనవసరం కూడా. కానీ లెక్కలకోసం వాటిని వేరుగా వుంచి జలవిద్యుత్తును మొత్తం వ్యవసాయానికీ, థర్మల్ విద్యుత్తును గృహ, వాణిజ్య, పారిశ్రామిక అవసరాలకు ఎందుకు సరఫరా చేయకూడదు? వ్యవసాయానికిచ్చే కరెంటు మొత్తంలో 21 శాతం వుందనుకున్నా, జలవిద్యుత్తు మొత్తం విద్యుత్తులో అంతకంటే ఎక్కువే వుంది కాబట్టి విద్యుదుత్పత్తికయ్యే ఎక్కడికక్కడ వసూలు చేసుకున్నా వ్యవసాయానికి కరెంటు చకవగ్గానే ఇయ్యొచ్చు.

ఎందుకు ప్రపంచబ్యాంకు చంకనెక్కారండీ?

3. ప్రపంచబ్యాంకు ఆదేశాల ప్రకారం విద్యుత్‌రంగాన్ని పునర్వ్యవస్థీకరించక తప్పదన్న చర్చ ఎక్కడ మొదలయిందో ఎందుకు మొదలయిందో ఒకసారి జ్ఞాపకం చేసుకుందాం.

1996 మార్చి 31 నాటికి రాష్ట్రంలోని విద్యుదుత్పత్తి సామర్థ్యం 6110 మెగావాట్లు ఉండింది. అప్పట్లో రాష్ట్ర ప్రభుత్వం వేసిన అంచనా ప్రకారం 2002 నాటికి ఇంకొక 8500 మెగావాట్ల ఉత్పత్తి సామర్థ్యం సమకూర్చుకోవలసి ఉంటుంది. ఇది చాలా పెద్ద మొత్తం. దీనికి పెట్టుబడి 35 వేల కోట్ల రూపాయలు కావలసి వుంటుందని 1997లో అంచనా వేసారు. ఇందులో 73 శాతం ప్రైవేట్ కంపెనీల నుండి, 20 శాతం విద్యుత్‌బోర్డు నుండి (అప్పటికింకా ట్రాన్స్‌కో, జెన్‌కోలు పుట్టలేదు), మిగిలినది(7 శాతం) కేంద్ర విద్యుత్ ఉత్పాదన సంస్థ అయిన ఎన్‌టిపిసి నుండి రావాలని అంచనా వేసారు.

అంత పెట్టుబడిగానీ, అంతటి ప్రైవేట్ పెట్టుబడిని ఆకర్షించే శక్తిగానీ రాష్ట్ర ప్రభుత్వానికి లేని కారణంగా ప్రపంచబ్యాంకు సహాయం కోరుతున్నారు. ప్రపంచబ్యాంకు పెట్టిన షరతులన్నీ ఆ కారణంగా ఒప్పుకుంటున్నామన్నారు. అప్పటికి సంవత్సరానికి కేవలం 5 శాతం చొప్పున అభివృద్ధి చెందుతున్న విద్యుత్ రంగం 1997-2002ల మధ్య సంవత్సరానికి 16 శాతం పెరగవలసి ఉంటుంది కాబట్టి ఆ అభివృద్ధికోసం ఇదంతా తప్పదన్నారు.

తప్పుడు లెక్కల మతలబు ఏమిటి?

ఇప్పుడు మనం 2002 సంవత్సరానికి ఎంతో దూరం లేము. ఇప్పుడేమంటున్నారు? 2002 నాటికి 8500 మెగావాట్లు అదనపు ఉత్పాదన సామర్థ్యం నెలకొనే సూచనలేమైనా ఉన్నాయా? అదేంలేదని ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కో ఇప్పుడు ఒప్పుకుంటున్నది. 1500 మెగావాట్ల అదనపు సామర్థ్యమే 2002 మెగావాట్ల టార్గెట్ అంటున్నది. నిజానికి 1996-2002లమధ్య 6110 మెగావాట్లు విద్యుదుత్పాదన సామర్థ్యానికి మరొక 8500 మెగావాట్ల సామర్థ్యం చేర్చవలసి వుంటుందంటే అర్థం రాష్ట్ర ఆర్థిక అభివృద్ధి చాలా వేగం పుంజుకుంటుందని. అది అప్పటి ఊహ. ఆ ఊహతో విద్యుదుత్పాదన అవసరాన్ని గురించి వేసిన అంచనాలకు విద్యుత్ విధానాన్నే బలిపెట్టారు. ఇప్పుడేమంటున్నారంటే 2002 నాటికి విద్యుదుత్పాదన సామర్థ్యం 1500 మెగావాట్లు పెరిగితే చాలని, ఇదేం పెద్ద విషయం కాదు. దీనికోసం ప్రపంచబ్యాంకును ఆశ్రయించవలసిన అవసరంగానీ వారి ఆదేశాల ప్రకారం విద్యుత్‌రంగ సంస్కరణలు ప్రవేశపెట్టవలసిన అవసరం గానీ అంతలేదు. సరైన అంచనాలు లేకుండా

ఇదంతా ఎందుకు చేసినట్టు? ఆ 'అవసర'మే ఇప్పుడు లేదంటున్నారు. మరైతే 'సంస్క రణలు' ఎందుకోసం మొదలుపెట్టినట్టు?

4. ప్రపంచబ్యాంకు షరతులలో ప్రధానమైనదేమిటంటే, విద్యుత్ బోర్డును పునర్వ్యవస్థీకరించాలి. బోర్డు ఇప్పటిదాకా నిర్వహిస్తున్న కార్యకలాపాలలోకి ప్రైవేట్‌రంగాన్ని ఆహ్వానించాలి.

ఈ కార్యకలాపాలు మూడు రకాలు-ఒకటి: విద్యుత్ ఉత్పత్తి, రెండు: సరఫరా, మూడు: పంపిణీ. ఇప్పటిదాకా మూడు పనులూ ఎపిఎస్ఇబియే నిర్వహించేది(ఉత్పత్తి మాత్రం ఎన్‌టిపిసి వంటి కేంద్ర ప్రభుత్వ సంస్థలు కూడా చేపట్టేవి). ప్రపంచబ్యాంకు ఆదేశాలననుసరించి మొదట ఎపిఎస్ఇబిని రెండుగా విడగొట్టారు. ఉత్పత్తి చేసేది ఎపిజెన్‌కో, సరఫరా పంపిణీలు చేపట్టేది ఎపిట్రాన్స్‌కో. ఆ తరువాత ఎపిట్రాన్స్‌కో నుండి పంపిణీని తీసేసి, పంపిణీచేసే కార్పొరేషన్లు ప్రాంతానికొకటి నెలకొల్పుతున్నారు.

ఈ మూడు రంగాలలోనికీ ప్రైవేట్ పెట్టుబడిదార్లను ఆహ్వానించాలనేది ప్రపంచ బ్యాంకు ఆదేశాలలో రెండవది. ఈ ఆదేశానికి ప్రపంచబ్యాంకు చూపించిన కారణాన్ని పైన చెప్పుకున్నాం. శరవేగంగా ఎదగబోతున్న రాష్ట్ర ఆర్థికవ్యవస్థ 2002 నాటికి ఇంకొక 8500 మెగావాట్ల ఉత్పత్తి సామర్థ్యాన్ని సమకూర్చుకోవలసి ఉంటుంది కాబట్టి అంత పెట్టుబడి రాష్ట్ర ప్రభుత్వం దగ్గర గానీ ఎపిజెన్‌కో దగ్గర గానీ లేదు కాబట్టి, ప్రైవేట్ పెట్టుబడిని ఆహ్వానించక తప్పదని ప్రపంచబ్యాంకు అనింది. కానీ ఆ తరువాత పునస్సమీక్షించుకున్న అంచనాల ప్రకారం 2002 నాటికి 1500 మెగావాట్లకంటే ఎక్కువ అవసరముండదని ప్రభుత్వమే తేల్చేసింది. ఆ మాత్రం పెంపుదలకు కావలసిన పెట్టుబడి కూడా రాష్ట్ర ప్రభుత్వం దగ్గర లేదా?

కానీ ఈ పునస్సమిక్ష జరిగేనాటికే 7000 మెగావాట్ల ఉత్పత్తిమేరకు ప్రైవేట్ విద్యుదుత్పత్తి కంపెనీలకు లైసెన్సులు ఇచ్చేసి కొనుగోలు ఒప్పందాలు కూడా ఎపిట్రాన్స్‌కో చేసేసుకుంది. ఒప్పందాల ప్రకారం ఆ కంపెనీలన్నీ ఉత్పత్తి మొదలుపెట్టేసి ఉంటే, 1500 మెగావాట్లను మించి అక్కరలేని ఎపి ట్రాన్స్‌కో ఆ విద్యుత్తునంతా ఏం చేసుకునేది? వారినుండి తప్పనిసరిగా ఫలానా మొత్తం కొనుగోలు చేస్తారన్న హామీ ఒప్పందంలో భాగమే కాబట్టి, మాకు అక్కరలేదడానికి వీలులేదు. అప్పుడేం చేద్దురు? ఎ.పి.జెన్‌కో చేసే ఉత్పత్తిని ఆపేసి ప్రైవేట్‌వాళ్ళ నుండే అంతా కొనుక్కుందురు.

ఒప్పందాలు చేసుకున్న ఏ ఒక్క కంపెనీ సకాలంలో ఉత్పత్తి మొదలుపెట్టలేదు కాబట్టి ప్రస్తుతానికి ఈ సమస్య రాలేదు గానీ రేపోమాపో తప్పకుండా వస్తుంది. ఆ ఒప్పందాల నైజమే అంత. కొన్ని కంపెనీలతోనయితే 'మీరు ఎంత ఉత్పత్తి చేస్తే అంతా

కొంటాం' అని చాలా 'ఉదారంగా' రాసుకున్నారు. అట్లా కాకున్నా, తప్పనిసరిగా ఫలాన మొత్తం కొంటామని రాసుకున్నారు. ఏ సంవత్సరమైనా అంత డిమాండు లేకపోతే కొనుక్కున్న కరెంటంతా ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో ఏం చేసుకుంటుంది? కరెంటును గోడవున్లలో దాచుకోలేము కాబట్టి ఎ.పి.జెన్‌కో ఉత్పత్తిని (అంటే శ్రీశైలం, నాగార్జునసాగర్, కొత్తగూడెం, విజయవాడ వగైరా హైడెల్, థర్మల్ స్టేషన్ల ఉత్పత్తిని) తగ్గించేయాలి. అయితే ఏ సంవత్సరమైనా ఎంత ఉత్పత్తి చేస్తుందో తెలియని స్థితిలో ఎ.పి.జెన్‌కో ఉంటే దాని నిర్వహణ మరింత అసమర్థంగా తయారవుతుంది కాబట్టి ఏదో ఒకరోజు ఎ.పి.జెన్‌కోను మొత్తంగా మూసేసి విద్యుదుత్పత్తినీ పూర్తిగా ప్రైవేట్‌పరం చేసేయక తప్పదు.

'కోటి ఇచ్చి కొనడం' అంటే ఇదే

ప్రైవేట్ విద్యుత్ కంపెనీలతో ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో చేసుకున్న ఒప్పందాలనువిద్యుత్ కొనుగోలు ఒప్పందం (పవర్ పర్చేజ్ అగ్రిమెంట్-పి.పి.ఎ.) అంటారు. డిమాండ్ ఎంత వుండబోతుందన్న విషయంలో ఖచ్చితమైన అంచనాలేవీ లేకుండా ఖచ్చితంగా ఒక్కొక్కరి నుండి ఇంతింత కొనుగోలు చేస్తామని ఒప్పందాలు చేసుకోవడం ఏ రకమైన విజ్ఞతో ఒప్పందాలు చేసుకున్న పెద్ద మనుషులకే తెలియాలి. అయితే ఈ ఒప్పందాల దుష్ఫలితం మాత్రం పెరిగిన విద్యుత్ చార్జీల రూపంలో ప్రజలమీద పడుతుంది.

5. నిజానికి కొనుగోలు ఒప్పందాలలోని తక్కిన షరతుల సంగతి అటుంచి, కొనుగోలు ధరే ఇప్పటిదాకా ప్రభుత్వరంగ సంస్థల నుండి కొనుగోలు చేస్తున్న ధరకంటే బాగా ఎక్కువ.

ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కో ఖర్చులలో కరెంటు కొనుగోలు ఖర్చే 83 శాతం అని ఆ సంస్థే అంటుంది. కాబట్టి కొనుగోలు ధరలోని ఆవకతవకలు ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కో ఆర్థికస్థితి పైన తీవ్ర ప్రభావం వేస్తాయి. దాని ఫలితాన్ని ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో నుండి కరెంటు పొందే వినియోగదార్లు భరించాలి.

2000-01 సంవత్సరంలో ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో కొనుగోలు చేయబోయే కరెంటు కోసం ఏయే ఉత్పత్తిదారుకు ఎంత రేటు చెల్లించేదీ తెలిపే పట్టికను ట్రాన్స్‌కోయే విడుదల చేసింది. ప్రభుత్వరంగ సంస్థలకంటే ప్రైవేట్‌రంగ సంస్థలకు దాదాపు 75 నుండి 50 శాతం ఎక్కువ చెల్లిస్తున్నట్టు (ఒకటి రెండు కంపెనీలకు 150 శాతంపైగా ఎక్కువ చెల్లిస్తున్నట్టు) వారి గణాంకాలే తెలియచేస్తాయి.

సంస్థ	కొనుగోలు రేటు (1 యూనిట్‌కు రూ॥లలో)
ప్రభుత్వరంగ సంస్థలు	
ఎ.పి.జెన్‌కో(హైడెల్)	0.48
ఎ.పి. జెన్‌కో(థర్మల్)	1.93
ఎ.పి.జెన్‌కో(మొత్తం)	**1.47**
కేంద్ర ప్రభుత్వ సంస్థలు	1.64
ఇతర రాష్ట్రాల విద్యుత్‌బోర్డులు	2.05
ప్రైవేట్‌రంగ సంస్థలు	
జివికె	2.52
స్పెక్ట్రమ్	2.50
కొండపల్లి(ఓపెన్ సైకిల్)	5.20
కొండపల్లి(కంబైన్డ్ సైకిల్)	3.72
మొత్తం ప్రైవేట్ సంస్థలు	**3.05**

కొనుగోలు రేట్లలోని తేడా స్పష్టంగానే కనిపిస్తుంది కదూ! అవసరం కాబోయే విద్యుత్ డిమాండును అతిగా ఊహించడం ఎందుకు? అందులో అయిదవవంతు కూడా వుండబోదని ఆ తరువాత సవరించుకోవడం ఎందుకు? ఆలోపలే పెద్దయెత్తున ప్రైవేట్ విద్యుత్ ఉత్పత్తి కంపెనీలకు 7000 మెగావాట్ల పైచిలుకు ఉత్పత్తి సామర్థ్యం మేరకు లైసెన్సులిచ్చి కొనుగోలు ఒప్పందాలు చేసుకోవడమెందుకు? చాలా 'అసమర్థంగా' నడుస్తున్నాయని పేరు పడ్డ ప్రభుత్వ కంపెనీలకంటే అంతంత ఎక్కువ ధర పెట్టి 'సమర్థతకు' మారుపేరని చెప్పుకుంటున్న ప్రైవేట్ కంపెనీల నుండి కరెంటు కొంటామని, పైగా ఎంత ఉత్పత్తి చేస్తే అంత కొంటామని, ఒప్పందాలు చేసేసుకోవడమెందుకు, ఆ బరువంతా చార్జీల పెంపుదల పేరిట ప్రజలపైన రుద్దడం ఎందుకు?

ప్రైవేటు కంపెనీలకు మేత

6. నిర్మొహమాటంగా చెప్పుకున్నట్టయితే, ధరల పెంపుదలకు ప్రధాన కారణం ప్రైవేట్ విద్యుదుత్పత్తి కంపెనీలకు ఇక్కడ పైసలు చేసుకోవడానికి మంచి అవకాశం ఉందంటూ తాయిలం అందియ్యడమే. విద్యుత్ రంగాన్ని ప్రైవేటీకరించబోతామని ప్రభుత్వం ప్రకటించినంత మాత్రాన పెట్టుబడి ఆ రంగంలోకి ప్రవహించడానికి

ఉవ్విళ్లూరుతుందనుకుంటే పొరబాటే. ప్రైవేటీకరిస్తే చాలదు. ఆకర్షణీయమైన అవకాశాలు కూడా కల్పించాలి. ప్రజలనుండి వచ్చే డిమాండుతో నిమిత్తం లేకుండా, ప్రజలనుండి వసూలు చేయగల చార్జీలతో నిమిత్తం లేకుండా, ఫలానా మొత్తం ఫలానా ధరకు కొంటామని పైగా ఎన్‌టిపిసి, జెన్‌కో వంటి ప్రభుత్వరంగ సంస్థలు అమ్మే ధరకంటే బాగా ఎక్కువ ధర నిర్దేశించి హామీ ఇవ్వాలి.

ఒప్పందాలు చేసుకున్న కంపెనీలు చెప్పిన గడువులోపల కరెంటు ఉత్పత్తి మొదలు పెట్టకున్నా, కనీసం ఆర్థిక వనరులు సమకూర్చుకున్నా, వారు కోరిన వాయిదాలిచ్చి కొత్త గడువులు నిర్ణయిస్తారన్న హామీ ఇవ్వాలి. దీనివల్ల ఉత్పత్తి అయ్యే ఖర్చు పెరిగితే ఆ పెరుగుదలకు తగ్గినట్టు. వారినుండి కొనుగోలు చేసే కరెంటు ధరను పెంచుతారన్న హామీ కూడా ఇవ్వాలి.

రాష్ట్ర ప్రభుత్వం, ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో పేరుమీద ఒప్పందాలు చేసుకున్న ప్రైవేట్ విద్యుదుత్పత్తి కంపెనీలలో ఏ ఒక్కటీ ఒప్పందంలోని గడువులోపల ఉత్పత్తి మొదలు పెట్టలేదు. ఉత్పత్తి సంగతి దేవుడెరుగు, కనీసం పెట్టుబడులు సమకూర్చుకోలేదు. అందరికీ ప్రభుత్వం గడువులు పొడిగించింది. దీనివల్ల పెరిగిన ఖర్చంతా కొనుగోలు ధరలో భాగమయింది.

అయితే ప్రైవేట్ పెట్టుబడికి ఇంతకంటే పెద్ద ఆకర్షణని ప్రపంచబ్యాంకు, మన పాలకులు కలిసి చూపించారు. అదేమిటంటే, విద్యుత్ సరఫరాలోను పంపిణీలోను, నష్టాలు (సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాలు) చాలా ఎక్కువ వున్నాయని చూపించి ఎక్కువ ధర కోరే అవకాశం కల్పించడంద్వారా కేవలం ఉత్పత్తి రంగాన్నే కాక సరఫరా, పంపిణీ రంగాలను కూడా ప్రైవేట్ పెట్టుబడికి ఆకర్షణీయంగా తయారుచేయడం.

నాటకం

వ్యవసాయరంగానికి ఎంత కరెంటు సరఫరా చేస్తున్నారన్న విషయంలో జరిగిన అంకెలగారడీని పైన ప్రస్తావించాము. సరఫరా, పంపిణీలలో నష్టాలు ఎంత పరిమాణంలో వున్నాయన్న విషయంలో కూడా అదే రకమైన అంకెల గారడీ కనిపిస్తుంది. నిజానికి ఈ రెండూ బొమ్మా-బొరుసులాంటివి. ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో సరఫరా చేసే కరెంటులో 41 శాతం మాత్రమే మీటర్లలో నమోదవుతున్నదని పైన చెప్పాము. వ్యవసాయరంగ వినియోగం, సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాలు కలిస్తే మిగిలిన 59 శాతం అవుతుంది. ఇందులో మొదటిదెంత, రెండవది ఎంత అనే అంచనా ఎవరిదగ్గరా లేదు. అయితే ప్రపంచబ్యాంకు మన విద్యుత్‌రంగ సంక్షోభం గురించి, పరిష్కారం గురించి ప్రచారం చేయదలచుకున్న

అభిప్రాయాలకనుగుణంగా ఈ అంకెల అంచనాలు తయారుచేసి గాలిలోకి వదులు తున్నారు.

1995-96 దాకా ఈ 59లో 43 శాతం వ్యవసాయరంగం వినియోగమేనన్నారు. వ్యవసాయానికి ఇచ్చే కరెంటు సబ్సిడీని ఒక భూతంగా చూపించడానికి ఇది పనికొచ్చింది. ఆ అవసరం తీరిపోయిన తరువాత ప్లేటు ఫిరాయించారు. 59లో అధికభాగం (38 శాతం దాకా) సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాలేననసాగారు. ఈ అంకెను ఎక్కువచేసి చూపించమని ప్రపంచబ్యాంకు బాగా ఒత్తిడి పెట్టిన సంగతి ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో అధికారులే ఒప్పుకుంటున్నారు. ఒక్క ఆంధ్రప్రదేశ్‌లోనేకాదు, ప్రపంచబ్యాంకు ప్రణాళికననుసరించి విద్యుత్‌రంగ సంస్కరణలు చేపట్టిన అన్ని రాష్ట్రాలలోనూ ఇదే జరిగింది.

విద్యుత్ సరఫరాలో సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాల వాటాను ఆంధ్రప్రదేశ్, ఒరిస్సా రాష్ట్రాల అధికారులు ఏవిధంగా చూపించారో తెలిపే ఈ క్రింది పట్టిక చూస్తే విద్యుత్ సంస్కరణల పేరిట జరుగుతున్న నాటకం అర్థం అవుతుంది.

సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాల వాటా (శాతం)

	91-92	92-93	93-94	94-95	95-96	96-97	97-98
ఆం.ప్ర.	19.3	19.16	19.05	18.94	18.9	32.04	33.06
ఒరిస్సా	24.0	25.25	22.43	22.00	46.4	45.01	39.00

ఒరిస్సా మనకంటే కొంచెం ముందే ప్రపంచబ్యాంకు నమూనా విద్యుత్ సంస్కరణలు మొదలు పెట్టింది. అందువల్ల ఆ రాష్ట్రంలో ఒక సంవత్సరం ముందు నుండే (1995-96 నుండే) సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాలను ఎక్కువచేసి చూపించడం మొదలుపెట్టారు. మన దగ్గర అది 1996-97 నుండి మొదలయింది. అప్పటికి వ్యవసాయ బావులకిచ్చే కరెంటు సబ్సిడీమీద దాడి చేయడం, దానిని తగ్గించకపోతే విద్యుత్‌రంగం సంక్షోభం నుండి బయట పడబోదన్న అభిప్రాయం బాగా ప్రచారం అయిపోయింది. ఆ అవసరం తీరిపోయింది. ఇప్పుడు దానిని తగ్గించి సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాల వాటాను పెంచి చూపించడం మొదలుపెట్టారు. అది 1996-97లో 32.04 శాతం అనీ 1997-98లో 33.06 శాతం అనీ అన్నారు. అయినా చాలక 1998-99లో 38 శాతం అన్నారు.

చెప్పుకోదగ్గ విషయం ఏమిటంటే గడిచిన మూడు సంవత్సరాలలో సరఫరా

మరియు పంపిణీ నష్టాలని తగ్గించడానికి తాను అనేకరకాల కృషి చేసాననీ, 2400 కోట్ల రూపాయలు ఖర్చు పెట్టాననీ ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కో అంటుంది. అయినప్పటికీ ఆ నష్టాల వాటా మొత్తం కరెంటులో 32.04 శాతం నుండి 38.0 శాతానికి పెరిగింది !

ఈ అంకెల గారడీవల్ల ఏం సాధించదలచుకున్నారని అడగవచ్చు. విద్యుత్ పరిశ్రమలో ఉత్పత్తి, సరఫరా, పంపిణీ అనే మూడు ప్రక్రియలున్నాయని చెప్పుకున్నాం. అందులో ఒక ఉత్పత్తి ప్రక్రియలోకి మాత్రమే ప్రైవేట్ పెట్టుబడి ఇప్పటిదాకా ప్రవేశించింది. తక్కిన రెండు ప్రక్రియలలోనికీ కూడా ప్రవేశించాలంటే అప్రకటిత లాభాలకు అవకాశం కల్పించాలని ప్రపంచబ్యాంకు భావించినట్టుంది. సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాలు పెద్దమొత్తంలో వున్నాయని చూపించినట్టయితే వినియోగదార్లకు అందిచ్చే కరెంటుకు ఎక్కువ ధర కోరవచ్చును. ప్రైవేట్‌రంగాన్ని ఆకర్షించడానికి ఇదొక తాయిలం. అందుకే సరఫరా మరియు పంపిణీ నష్టాలు ఎక్కువ చూపించమని ప్రపంచబ్యాంకు ఆం.ప్ర., ఒరిస్సా రాష్ట్రాల విద్యుత్ శాఖలపైన చాలా ఒత్తిడి పెట్టింది. దీనివల్ల వచ్చే అప్రకటిత లాభం సాలుసరి 2660 కోట్ల రూపాయలుంటుందని ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో ఇంజనీర్ల అంచనా!

విద్యుత్‌రంగ పునర్వ్యవస్థీకరణ విషయంలో రాష్ట్ర ప్రభుత్వం చేస్తున్నది ఎంత మాత్రం పారదర్శకత లేని పని. సంస్కరణలకు అసలు కారణం ఒకటి, చెప్తున్నది ఒకటి. నిర్ణయాలు చేస్తున్నది ఒకరు, 'ఇది నా నిర్ణయమే'నంటున్నది వేరొకరు. ఒక నిర్ణయానికి కొన్నిరోజులు ఒక కారణం చెప్తుంది, ఆ తరువాత ఏ వివరణ లేకుండా దానిని మార్చేసి వేరే కారణం చూపిస్తుంది.

1997లో ప్రపంచబ్యాంకు మన రాష్ట్ర ఆర్థికవ్యవస్థపైన ప్రచురించిన నివేదికలోనే ఇప్పుడు మన పాలకులు అనుసరిస్తున్న అన్ని విధాన నిర్ణయాలూ ఉన్నాయి. విద్యుత్ రంగంపైన ప్రభుత్వానికి ఉన్న గుత్తాధిపత్యాన్ని వదులుకోవాలి. విద్యుత్‌రంగంలోని అన్ని ప్రక్రియలలోనికీ ప్రైవేట్ పెట్టుబడిని ఆహ్వానించాలి. దానికి మొదటిమెట్టుగా రాష్ట్ర విద్యుత్‌బోర్డును మూడుగా విడగొట్టి ఉత్పత్తి, సరఫరా, పంపిణీలకు మూడు వేరువేరు బోర్డులు నెలకొల్పాలి. అయితే ఇది కూడా మొదటిమెట్టు మాత్రమే. ఉత్పత్తిలోకి ప్రైవేట్ పెట్టుబడిని విశేషంగా ఆహ్వానించాలి. పంపిణీ యావత్తూ ఒక సంవత్సరం తిరిగేలోపల ప్రైవేటుపరం చేయాలి. సరఫరా మాత్రమే (ఇది లాభాలొచ్చే వ్యవహారం కాదు కాబట్టి) చెప్పుకోదగ్గ మోతాదులో ప్రభుత్వం లేక ప్రభుత్వరంగ సంస్థల చేతిలో ఉండాలి.

వినియోగదారుల దగ్గర వసూలు చేసే ధరను ఒక్కొక్క సంవత్సరం 15 శాతం చొప్పున పెంచుకుంటూ పోవాలి. 2007 నాటికి సబ్సిడీ అనేది ఉండకూడదు. 'క్రాస్-సబ్సిడీలు' (చెల్లించగల వాళ్లదగ్గర ఎక్కువ వసూలుచేసి, చెల్లించలేని వారికి సబ్సిడీ

ఇచ్చే ఏర్పాటు) క్రమంగా తగ్గించి 2007 నాటికి పూర్తిగా తొలగించాలి. వ్యవసాయానికిచ్చే కరెంటు ధర కూడా మూడు సంవత్సరాలలోగా సరఫరా ఖర్చులో సగానికి చేరుకోవాలి, ఆ తరువాత పూర్తిగా ఖర్చుతో సమానం కావాలి. వినియోగదారులెవరైనా కానివ్వండి, వారికి కరెంటు సరఫరా చేయడానికయ్యే మొత్తం ఖర్చు చెల్లించవలసిందే.

ప్రపంచబ్యాంకు 1997లో ప్రచురించిన నివేదికతో మొదలుపెట్టి, 1999 జనవరి 25న రూపొందించిన 'విద్యుత్‌రంగం పునర్వ్యవస్థీకరణ ప్రణాళిక'లో తుది రూపం ఇచ్చిన సూచనలు ఇవన్నీ. వీటన్నిటినీ మన రాష్ట్ర ప్రభుత్వం తూచ తప్పకుండా అమలుచేస్తున్నది. దీనికి ప్రతిఫలంగా ప్రపంచబ్యాంకు ఏమిస్తుందంటే ఈ పునర్‌వ్యవస్థీకరణ ప్రాజెక్టుకు 4300 కోట్ల రూపాయలు (సరిగ్గా చెప్పాలంటే 1 బిలియన్ డాలర్లు) అప్పు (8 సంవత్స రాలలో, అయిదు వాయిదాలలో)) ఇస్తుంది. ఆ అప్పుకు షరతే పైన ఏకరువు పెట్టిన కీలకమైన విధాన నిర్ణయాల అమలు.

అంత అప్పెందుకు, అందుకోసం ఈ షరతులు ఒప్పుకోవడం ఎందుకు అని ప్రశ్నిస్తే ప్రభుత్వం ఇచ్చే జవాబేమిటో ఇదివరకే చెప్పాము. 1997-2002 మధ్య కాలంలో వినియోగదారుల నుండి విద్యుత్ డిమాండు విపరీతంగా పెరగబోతుందనీ, దానిని ఎదుర్కొనడానికి 8500 మెగావాట్ల ఉత్పత్తి సామర్థ్యం నెలకొల్పవలసి వస్తుందనీ, అందు కోసం ఈ అప్పు అవసరమనీ, అప్పుతోపాటు వచ్చే షరతులను ఒప్పుకోక మరితప్పదు కదా అనీ ప్రభుత్వం అంటుంది.

ఈ 8500 మెగావాట్లు అంచనా ఎవరి బుర్రలో పుట్టిందో తెలీదు. అది మరి పాలకుల అంచనా అనుకోవాలా లేక ప్రపంచబ్యాంకు అంచనా అనుకోవాలా? అసలు దానికి గల ఆధారం ఏమిటి? ఏ లెక్కల ప్రకారం ఆ సంఖ్య ఉనికిలోకి వచ్చింది? దీనికి జవాబు ఎవరికి తెలియదు. సంస్కరణలలో "పారదర్శకత" లేమికి ఇదొక నిదర్శనం మాత్రమే.

ఈ అంచనాను ఆ తరువాత 1500 మెగావాట్లకు తగ్గించారనీ అయినప్పటికీ అప్పుపాటికి అప్పు షరతులపాటికి షరతులే సంస్కరణల పాటికి సంస్కరణలేనని కూడా చూసాం. అంచనాను ఎందుకు తగ్గించారు? అయిదుశాతం పదిశాతం తగ్గిస్తే పెద్దగా ప్రశ్నించనక్కరలేదు. కానీ 8500ను 1500కు తగ్గిస్తే అడగాల్సిందే. కానీ ఆ ప్రశ్నకు జవాబు లేదు. 8500 అంచనా పేరు చెప్పి మొదలుపెట్టిన సంస్కరణలు, వాస్తవ అంచనా అందులో 19 శాతానికి పడిపోయిన తరువాత కూడా ఎందుకు అదే రూపంలో కొనసాగిస్తున్నారంటే సమాధానం లేదు. అది ప్రపంచబ్యాంకు దగ్గరా లేదు, చంద్రబాబు దగ్గరా లేదు. అయినప్పటికీ ఇద్దరూ సాంకేతికంగా అత్యాధునికమైన విశ్లేషణా విధానాలు,

పనిముట్లు తమదగ్గర ఉన్నాయనీ తమను విమర్శించేవాళ్లు మధ్య యుగాల సాంకేతిక స్థాయిలో ఉన్నారనీ ఈసడించడం మాత్రం మానుకోరు.

8. కరెంటు ఉత్పత్తి, సరఫరా, పంపిణీ రంగాలలో దిగబోయే, దిగుతున్న కంపెనీల మధ్య రాబోయే పేచీలను పరిష్కరించడానికి ప్రభుత్వం ఒక కమీషన్‌ను నియమిస్తోంది. ఆం.ప్ర. ఎలక్ట్రిసిటీ రిఫారమ్స్ చట్టం (విద్యుత్ సంస్కరణల చట్టం). ప్రకారం విద్యుత్ రంగం మొత్తంగా ప్రైవేట్ పెట్టుబడిదార్ల చేతిలోకి పోయినప్పటికీ, దాని నియంత్రణ మాత్రం ఈ చట్టంకింద రాష్ట్ర ప్రభుత్వం నియమించే విద్యుత్ నియంత్రణ కమీషన్ చేతిలో ఉంటుంది.

ఈ కమీషన్ ఏం చేస్తుంది? ఉత్పత్తిదారుల దగ్గర విద్యుత్తు కొనుగోలు చేసే దశ నుండి. వాడకందార్లకు పంపిణీ చేసే దశ దాకా మొత్తంగా విద్యుత్ రంగాన్ని ఈ కమిషన్ నియంత్రిస్తుంది. ఈ కమీషన్ తన నిర్ణయాలు బహిరంగంగా తీసుకుంటుంది. ప్రతిపాద నలకు అభ్యంతరాలు ఆహ్వానిస్తుంది. బహిరంగ విచారణ జరుపుతుంది. విచారణ జరిపేందుకు ఈ కమీషన్‌కు సివిల్‌కోర్టుకుండే అధికారాలుంటాయి.

కమీషన్ ఏమేం నిర్ణయాలు చేస్తుంది? కరెంటు సరఫరా చేసే కంపెనీలకూ, పంపిణీ చేసే కంపెనీలకూ లైసెన్స్‌లు ఇస్తుంది. వారు అనుసరించవలసిన నియమాలను లైసెన్స్‌లోనే సూచిస్తుంది. కరెంటు ఉత్పత్తి చేసే కంపెనీలతో ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో గానీ ఇతర సరఫరా కంపెనీలు గానీ చేసుకునే కొనుగోలు ఒప్పందాలను కూడా నియంత్రిస్తుంది. అంటే ఎంతకు కొంటారు? ఏ షరతుల ప్రకారం కొంటారు? అనే విషయాలు నిర్ణ యిస్తుంది. చివరిగా, వినియోగదారులకు విక్రయించే ధరను నిర్ణయిస్తుంది. వినియోగ దారులు, ఉత్పత్తిదారులు, సరఫరా చేసే కంపెనీలు, పంపిణీ చేసే కంపెనీలు అన్నీ అందరూ కమీషన్ ఎదుట వచ్చి తమ అవసరాలేమిటో, కష్టాలేమిటో చెప్పుకోవాలి. కమీషన్ అందరిమాటలూ విని నిర్ణయాలు చేస్తుంది.

ఏ లక్ష్యాలను దృష్టిలో పెట్టుకొని కమీషన్ తన నిర్ణయాలు చేస్తుంది? ఏ ప్రమాణాల ననుసరించి చేస్తుంది? మూడు ప్రమాణాలను చట్టం నిర్దేశించింది. విద్యుత్ రంగంలో పొదుపును, సమర్థతను, భద్రతను పెంపొందించడం, వినియోగదారుల ప్రయోజనాలు కాపాడడం, విద్యుత్‌రంగంలో పోటీని పెంచి ప్రైవేట్ వ్యాపారస్తులకు క్రమంగా అందులో చోటు కల్పించడం ఇవీ కమీషన్ పాటించవలసిన ప్రధాన ప్రమాణాలు.

వినడానికి బాగుంది కదూ! ఇవన్నీ పాటిస్తూ కూడా ప్రపంచబ్యాంకు ఆదేశాలను కమీషన్ ఎట్లా అమలు చేయగలదు? ప్రపంచబ్యాంకు విద్యుత్‌రంగ పునర్వ్యవస్థీకరణకు సంబంధించిన సవివరమైన ప్రక్రియను రూపొందించిందని పైన చెప్పుకున్నాం. అది

4300 కోట్ల రూపాయల అప్పుకు షరతు అని కూడా చెప్పుకున్నాం. ఆ షరతును సంపూర్ణంగా రాష్ట్ర ప్రభుత్వం అమలు చేయడానికి సంకల్పించిందని కూడా చెప్పుకున్నాం. మరి ఇప్పుడు ఈ కమీషన్‌ను నెలకొల్పి, అందరిమాటలూ విని ఒక న్యాయస్థానం పద్ధతిలో అది విద్యుత్‌రంగానికి సంబంధించిన అన్ని నిర్ణయాలూ చేయాలని ప్రభుత్వం తీర్మానించింది కదా! కమీషన్ రెండు పనులూ ఎట్లా చేస్తుంది? ఒక పక్క విధాన నిర్ణయాలు చేస్తూ మరొకపక్క ప్రపంచబ్యాంకు ముందే ప్రకటించిన నిర్ణయాలను ఎట్లా అమలు చేస్తుంది? చేస్తుందంతే.

అందుకే దీనిని 'చెవిలో పువ్వు కమీషన్' అనవచ్చును.

9. ఈ కమీషన్ మొన్న కొత్త విద్యుత్ చార్జీలు నిర్ణయించింది.

చట్టం (పైన పేర్కొన్న అం.ప్ర. విద్యుత్ సంస్కరణల చట్టం) ప్రకారమైతే ఈ కమీషన్‌కు వినియోగదారులు చెల్లించే ధరను నిర్ణయించే అధికారమూ ఉంది, విద్యుత్ కొనుగోలు ఒప్పందాలను నియంత్రించే అధికారమూ ఉంది. అంటే, ఎ.పి. ట్రాన్స్‌కో కొనుగోలు చేసే కరెంటుకు సంబంధించిన కొనుగోలు ఒప్పందాల నియంత్రణ, ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో సరఫరా చేయగా పంపిణీ కంపెనీలద్వారా ప్రజలు కొనుక్కునే కరెంటు ఛార్జీల నిర్ణయం అనే రెండు అధికారాలూ కమీషన్‌కు ఉన్నాయట. ప్రైవేటీకరణ తతంగమంతా చూస్తూనే ఉన్నాము కదా! ఉత్పత్తి ధరను ప్రభుత్వమూ కంపెనీలూ గూడుపుఠాణీగా నిర్ణయిస్తాయి. దానిపై కమీషన్‌కు ఎటువంటి అదుపు లేదు. ఇక కరెంటు ఛార్జీలను నియంత్రించే అధికారం కమీషన్‌కెలా ఉంటుంది?

మొన్నటి చార్జీల నిర్ణయంలో జరిగిందిదే. 7000 మెగావాట్ల ఉత్పత్తి సామర్థ్యం మేరకు అనేక ప్రైవేట్ కంపెనీలతో ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో కొనుగోలు ఒప్పందాలు అప్పటికే (అంటే ఈ కమీషన్ పుట్టకముందే) చేసేసుకుంది. ఇది సమీప భవిష్యత్తులో ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో ఎదుర్కొనబోయే డిమాండుకంటే చాలా ఎక్కువ కాబట్టి, ఈ కొనుగోలు ఒప్పందాలు ఇంకా చాలా కాలంపాటు ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో చేయబోయే విద్యుత్ కొనుగోలు ఖర్చును నిర్ణయం చేసినట్టే. కొనుగోలు ఖర్చు మొత్తం కమీషన్ పుట్టకముందే నిర్ణయం చేసి అమ్మకంధరని మాత్రం నిర్ణయించమని ప్రభుత్వం కమీషన్‌ను నెలకొల్పింది.

ముందుగా చేసేసుకున్న కొనుగోలు ఒప్పందాలు కమీషన్ లక్ష్యాల కనుగుణంగా ఉన్నాయా అంటే అదేమీ లేదు. పొదుపు, సామర్థ్యం, వినియోగదారుల ప్రయోజనాలు అనేవన్నీ పక్కకుపోయి ప్రైవేట్ పెట్టుబడిదార్లకు ఆకర్షణీయమైన అవకాశాలు కల్పించడం ఏకైక లక్ష్యంగా పెట్టుకొని ఆ కొనుగోలు ఒప్పందాలు రూపొందించారని పైన చూసాము.

అటువంటి ఒప్పందాలను కమీషన్ చేతిలో పెట్టి 'ఇంక నువ్వు ధర నిర్ణయించు' అని ప్రభుత్వం అనింది. కమీషన్ ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కోకు నోటీస్ ఇచ్చి 'ఎంతకు అమ్మితే నీకు

గిట్టుబాటవుతుందో చెప్పు' అని అడిగింది. ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో సమర్పించిన లెక్కలపైన అభ్యంతరాలుంటే తెలియజేయమని కమీషన్ బహిరంగ నోటిఫికేషన్ ఇచ్చి బహిరంగ విచారణ జరిపింది. కానీ చివరికి ప్రపంచబ్యాంకు అమ్మకం ధర ఎంత పెంచమంటే అంత పెంచింది, సబ్సిడీలు ఎంత తగ్గించమంటే అంత తగ్గించింది.

అంతా పారదర్శకమేగానీ ఆదిలోనూ అంతంలోనూ మాత్రం పారదర్శకం కాదు కమీషన్ వ్యవహారం. దీనిని చెవిలో పువ్వు కమీషన్ అని ఊరికే అనలేదు.

కమీషన్ ఇచ్చిన అవకాశాన్ని పురస్కరించుకొని ఆ విచారణలో పాల్గొన్నవారు పైన చెప్పిన వాస్తవాలనే కాక, ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో చూపిన లెక్కలలోని అనేక అసంబద్ధమైన విషయాలను కూడా కమీషన్ దృష్టికి తీసుకొచ్చారు. భారత కంట్రోలర్ అండ్ ఆడిటర్ జనరల్(కాగ్) కూడా ఎ.పి.ట్రాన్స్‌కో చేసుకున్న రెండు కొనుగోలు ఒప్పందాలను వివరంగా సమీక్షించి అవి చాలా నష్టకరమైన ఒప్పందాలని విమర్శించారు. ఈ విమర్శ కొంతమేరకు సాంకేతికం కాబట్టి దాని వివరాలలోకి మేము పోవడంలేదు గానీ అది తీవ్రమైన విమర్శ అని చెప్పకతప్పదు. కానీ విద్యుత్ నియంత్రణ కమీషన్ దానికి ఏ జవాబూ చెప్పకుండానే ప్రజలు చెల్లించవలసిన చార్జీలు నిర్ణయించింది. ఆ విధంగా పెరిగిన ధరల గురించే ఇప్పుడు ఆందోళన జరుగుతున్నది.

వాస్తవంలో విద్యుత్ చార్జీల పెంపుదల ప్రజలపై మోయలేని ఆర్థికభారాన్ని మోపడం అన్నదానికే పరిమితమైన విషయం కాదు. అది రంగాలవారీగా, రాష్ట్రాలవారీగా ప్రపంచబ్యాంకు నిర్దేశిస్తున్న సంస్కరణల అమలు అనే రాజకీయ నిర్ణయంలో భాగం. ఇందులో ప్రపంచబ్యాంకు, ప్రభుత్వం కాకిలెక్కలు, తలకిందుల తర్కం వుపయోగిస్తాయి. అవి ప్రజలని ఒప్పించలేకపోతే, ప్రభుత్వం దగ్గర లాఠీలున్నాయి. వాటినే యిప్పుడు మనం చూస్తున్నాం.

విద్యుత్ ఛార్జీలు పెంచడాన్ని వ్యతిరేకిస్తూ సాగుతున్న ఆందోళన ప్రపంచబ్యాంకు పెత్తనాన్ని ప్రశ్నించే దిశలో సాగాల్సి వుంది. ప్రపంచబ్యాంకుతో ప్రభుత్వం కుమ్మక్కుని ఎదిరించాల్సి వుంది. లాఠీ, తూటాలని ధిక్కరించాల్సి వుంది. కార్మికవర్గం ఈ ఆందోళనలో చైతన్యవంతంగా పాల్గొనాలి. అన్ని సెక్షన్ల ప్రజానీకంతో చేతులు కలిపి విద్యుత్‌చార్జీల పెంపుదల వ్యతిరేక ఆందోళనని సామ్రాజ్యవాదం, ప్రపంచబ్యాంకు, దళారీ ప్రభుత్వ వ్యతిరేక ఉద్యమంగా నిర్మించాలి.

★ ★ ★

కరెంటు ఛార్జీల పెంపుదలని
ఎందుకు వ్యతిరేకించాలి?

ప్రచురణ కాలం: జూలై, 2000
వెల: 3 రూ॥లు

ఈ పుస్తకాన్ని తయారు చేయటంలో
సహాకరించిన మిత్రుడు
కె. బాలగోపాల్‌గారికి కృతజ్ఞతలు

ప్రతులకు
సహచర బుక్‌మార్క్, కాచిగూడ, హైదరాబాద్

ప్రచురణకర్త: ఎ. రాష్ట్రపతి