ലേഖനം ● മുഹമ്മദ് പാലത്ത്

പെട്രോ ചൂതാട്ടം

ലോക സമ്പദ്ഘടനകളെയും എല്ലാ വിഭാഗം ജനങ്ങളെയും ആശങ്കയുടെ മുൾമുനയിൽ നിർത്തി പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങളുടെ വില കുതിച്ചുയരുകയാണ്. 2003 വരെ ഏതാണ്ട് സ്ഥിരമായി നിന്ന അസംസ്കൃത പെട്രോളിയത്തിന്റെ വില കുത്തനെ ഉയരാൻ തുടങ്ങിയത് കഴിഞ്ഞ അഞ്ചു വർഷത്തിനിടയിലാണ്. 2004 ജനുവരിക്കും 2007 ഏപ്രിലിനുമിടയിൽ ക്രൂഡോയിൽ വില വർധിച്ചത് 2.3 ഇരട്ടിയാണ്. ബാരലിന് 65 ഡോളറായിരുന്നു അന്നത്തെ വില. തുടർന്ന് റെക്കോർഡ് വേഗത്തിലായിരുന്നു വില വർധന. 2007 ഏപ്രിലിനും 2008 ജൂണിനുമിടയിൽ അത് 139 ഡോളറായി; ഇരട്ടിയിലധികം. ഇപ്പോൾ 146 ഡോളറിലെത്തിയ വില വർഷാവസാനമാവുമ്പോൾ 200 ഡോളറിനടുത്തെത്തുമെന്ന് പ്രവചിക്കുന്നവരുണ്ട്.

പെട്രോളിയം വിലവർധനവിലേക്ക് നയിച്ച കാരണങ്ങളെ പലരും വിവിധ രീതിയിൽ വിലയിരുത്തുന്നു. ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ച് ഉൽപാദനം വർധിപ്പിക്കാൻ എണ്ണ ഉൽപാദക രാജ്യങ്ങൾ, പ്രത്യേകിച്ചും മുസ്‌ലിം രാഷ്ട്രങ്ങൾ കൂടുതലുള്ള ഒപെക് തയാറാവാത്തതാണ് പ്രധാന കാരണമെന്ന് ചിലർ ആരോപിക്കുന്നു. ഇന്ത്യയിലെയും ചൈനയിലെയും ജനങ്ങൾ ഉപഭോഗം വർധിപ്പിച്ചതാണ് മുഖ്യ കാരണമെന്നാണ് അമേരിക്കൻ ഭരണാധികാരികളുടെ വാദം. ഇറാഖിലെ അസ്ഥിരത ഉൽപാദനത്തിൽ വരുത്തിയ കുറവ്, നൈജീരിയയിലെ ഭീകരാക്രമണം, വെനിസുലൻ എണ്ണപ്പാടങ്ങളിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ, ഇറാൻ-ഫലസ്ത്വീൻ മേഖലയിലെ അസ്വാരസ്യങ്ങൾ, അമേരിക്കൻ ഡോളറിന്റെ വിലയിടിവ് തുടങ്ങിയവയും കാരണങ്ങളായി നിരത്തുന്നുണ്ട്.

ലോക എണ്ണ ഉൽപാദക രാജ്യങ്ങളുടെ സംഘടനയായ ഒപെക് ഉൽപാദനം വർധിപ്പിക്കുന്നില്ല എന്നതാണ് ഒന്നാമത്തെ കാരണമായി ആരോപിക്കപ്പെടുന്നത്. ഈ സംഘടനയിലെ പ്രമുഖ രാജ്യങ്ങൾ മുസ്‌ലിം രാഷ്ട്രങ്ങളായതിനാൽ അവരെ പഴിചാരാനാണ് പാശ്ചാത്യ രാഷ്ട്രങ്ങളും കോളമിസ്റ്റുകളും ഇങ്ങനെ ആരോപണം ഉന്നയിക്കുന്നത്. ലോക എണ്ണ ഉൽപാദനത്തിന്റെ 40 ശതമാനം മാത്രമേ ഒപെക് അംഗരാജ്യങ്ങളിലുള്ളൂ എന്നതാണ് വസ്തുത. മുസ്‌ലിം രാഷ്ട്രങ്ങൾ മാത്രമല്ല

രാഷ്ട്രങ്ങൾ ഉൽപാദനാവകാശം മാത്രം കമ്പനികൾക്ക് നൽകി വിതരണാവകാശം തിരിച്ചുപിടിച്ചാൽ ഒരു പരിധിവരെ ഊഹക്കച്ചവടം നിയന്ത്രിക്കാനാകും. അങ്ങനെ വന്നാൽ ഉൽപാദക രാജ്യങ്ങൾക്കും ലാഭം വർധിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. 99.9 ശതമാനം ജനങ്ങളുടെ ചെലവിൽ 0.1 ശതമാനം തടിച്ചുകൊഴുക്കുന്നത് അവസാനിപ്പിക്കാനുമാവും. പക്ഷേ, പറയാനെളുപ്പമാണെങ്കിലും പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്.

ഒപെകിൽ അംഗങ്ങളായി ഉള്ളതും. അംഗ രാജ്യങ്ങളുടെ ഉൽപാദനം നിയന്ത്രിക്കാൻ മാത്രം ശക്തമായ കെട്ടുറപ്പോ കാര്യക്ഷമതയോ ഇതിനില്ല താനും. ഏതാനും എണ്ണ കയറ്റുമതി രാജ്യങ്ങളുടെ ക്ലബ്ബ് എന്നേ പരമാവധി ഇതിനെ വിശേഷിപ്പിക്കാനൊക്കൂ. വസ്തുതകൾ ഈ ആരോപണങ്ങളെ ശരിവെക്കുന്നുമില്ല. 2008 വർഷാരംഭത്തിൽ ലോകത്ത് മൊത്തം പെട്രോളിയം ഉൽപാദനം കുറഞ്ഞപ്പോൾ ഒപെക് രാഷ്ട്രങ്ങളിൽ ഉൽപാദനം ദിനേന 1.7 മില്യൻ ബാരൽ വർധിച്ചതായി കാണാനാവും. അതിനാൽ വില വർധനയുടെ പഴി ഒപെക് രാജ്യങ്ങളുടെ പ്രത്യേകിച്ച് മുസ്‌ലിം രാഷ്ട്രങ്ങളുടെ മേൽ കെട്ടിവെക്കുന്നത് ഗൂഢാലോചനയുടെ ഭാഗമാണ് എന്നു വേണം കരുതാൻ. ഒപെകിന് പുറത്തുള്ള 60 ശതമാനം ഉൽപാദനവും നിയന്ത്രിക്കുന്ന പാശ്ചാത്യ രാഷ്ട്രങ്ങളടക്കമുള്ള ചില രാജ്യങ്ങളെങ്കിലും ഉൽപാദനം വെട്ടിക്കുറച്ച് കരുതലായി സൂക്ഷിക്കുന്നു എന്ന് ആരോപണമുണ്ട്.

ദ്രുതഗതിയിൽ വളർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഇന്ത്യയും ചൈനയും ഉപഭോഗം വർധിപ്പിച്ചു എന്നതാണ് മറ്റൊരു വാദം. ഈ രാജ്യങ്ങൾ സബ്സിഡി നൽകി ആഭ്യന്തര വിപണിയിൽ വില കുറച്ചതാണ് ഇതിനു കാരണമെന്നും അമേരിക്കയടക്കമുള്ള പാശ്ചാത്യ രാഷ്ട്രങ്ങൾ ആരോപിക്കുന്നു. ലോക ജനസംഖ്യയുടെ മൂന്നിൽ ഒരുഭാഗം അധിവസിക്കുന്ന ഇന്ത്യയും ചൈനയും കൂടി ഉപയോഗിക്കുന്നത്, ലോക പെട്രോളിയം ഉപഭോഗത്തിന്റെ എട്ടിൽ ഒരുഭാഗം മാത്രമാണ്. എന്നാൽ അമേരിക്കക്കാർ മാത്രം കത്തിച്ചുതീർക്കുന്നത് പെട്രോളിയം ഉപഭോഗത്തിന്റെ 24 ശതമാനവും. ചൈന 8 ശതമാനവും ഇന്ത്യ 3.5 ശതമാനവും മാത്രം ഉപയോഗിക്കുന്നു. സബ്സിഡിയിലൂടെ വില കുറക്കുന്നു എന്ന വാദവും തെറ്റാണ്. ലോകത്ത് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ആഭ്യന്തര വിലയുള്ളത് അമേരിക്കയിലാണ്. പ്രതിശീർഷ ജി.ഡി.പിയുമായും യഥാർഥ ക്രയശേഷിയുമായും തട്ടിച്ചു നോക്കുമ്പോൾ അമേരിക്കൻ വിലയേക്കാൾ എത്രയോ കൂടുതലാണ് ഇന്ത്യയിലും ചൈനയിലും. മാത്രമല്ല ഇന്ത്യയിൽ പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന സബ്സിഡിയേക്കാൾ എത്രയോ മടങ്ങ് നികുതി ഈടാക്കി വില വർധിപ്പിക്കുകയാണ് സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്.

ലോക പെട്രോളിയം വിപണിയിൽ ആവശ്യം വർധിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച്

എന്താണ് ഫ്യൂച്ചേഴ്സ്

കാർഷികോൽപന്നങ്ങളെ പോലുള്ള ചില വിഭവങ്ങൾക്ക് ചില സീസണുകളിൽ ലഭ്യത കൂടുകയും എന്നാൽ ആവശ്യക്കാർ വേണ്ടത്രയില്ലാത്തതിനാൽ വില ലഭിക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യും. ഉൽപാദകർക്ക് ഉൽപാദന ചെലവ് പോലും ചിലപ്പോൾ കിട്ടിയെന്ന് വരില്ല. ഉൽപാദകരെ പ്രത്യേകിച്ചും കർഷകരെ ഇതിൽനിന്ന് രക്ഷിക്കുന്നതിനാണ് മുൻകൂർ കച്ചവടം(Forward sale) നിലവിൽ വന്നത്. കർഷകരിൽനിന്ന് നിശ്ചിത വിലയ്ക്ക് നിശ്ചിത കാലത്തേക്ക് സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കൊള്ളാം എന്ന കരാറിന് ഒരു ഏജൻസി തയാറാവുന്നു. ഇത് കർഷകന് ആത്മവിശ്വാസം നൽകുകയും ന്യായമായ വില ലഭ്യമാക്കുകയും ചെയ്യും. കർഷകൻ ഉൽപാദനം വർധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യും. ഏജൻസികൾ സാധനങ്ങൾ സംഭരിച്ച് ആധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ച് വിൽപന നടത്തി ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നു. ഇതാണ് ഫോർവേർഡ് മാർക്കറ്റ് അഥവാ മുൻകൂർ കച്ചവടം. ഇസ്‌ലാമിലെ 'സലം' രീതിയുമായി ഇതിന് സാമ്യമുണ്ട്. അവിടെ വില മുൻകൂർ നൽകുന്നു എന്നതാണ് വ്യത്യാസം.

പിൽക്കാലത്ത് ഈ മുൻകൂർ കച്ചവടം ഓഹരി വിപണിയിലേക്കും കടന്നു. അതോടെ, സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുകയോ വിൽക്കുകയോ ചെയ്യുക എന്ന ഉദ്ദേശ്യമില്ലാതെ, വാങ്ങൽ വിൽപനക്കുള്ള കരാറുകൾ വിൽക്കാനും വാങ്ങാനും തുടങ്ങി. ഇതാണ് ഫ്യൂച്ചേഴ്സ്. നിശ്ചിത ഉൽപാദകരിൽ നിന്ന് നേരത്തേ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ട വിലയ്ക്ക് വാങ്ങി, വിപണിയിൽ ലഭ്യമായ ഉയർന്ന വിലയ്ക്ക് വിൽക്കാനുള്ള അവകാശം ഉയർന്ന വിലയ്ക്ക് വിൽക്കാൻ തുടങ്ങി എന്നർഥം. അതോടെ ഉൽപാദകനും കച്ചവടക്കാരനും പിൻസീറ്റിലേക്ക് തള്ളപ്പെടുകയും ഡ്രൈവിംഗ് ഊഹക്കച്ചവടക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്തു. ക്രയവിക്രയങ്ങൾ വർധിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് ഊഹവിലയും വർധിക്കുന്നു. ഇത് കമ്പോളത്തിൽ വില വർധനയിലേക്ക് നയിക്കുന്നു. ഓഹരി വിപണിയിലാണ് ഫ്യൂച്ചർ ഇടപാടുകൾ നടക്കുന്നത്.

ഇസ്‌ലാം കച്ചവടത്തിന് നിശ്ചയിച്ച ഉപാധികളനുസരിച്ച് ഇത്തരം ഇടപാടുകൾ അനുവദനീയമല്ല. ഒന്നാമതായി, ഊഹക്കച്ചവടം ഇസ്‌ലാം നിയന്ത്രിക്കുന്നു. രണ്ടാമതായി, ഇത് അനിശ്ചിതത്വം ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. ഇതും അനുവദനീയമല്ല. യഥാർഥ സാധനങ്ങളോ സേവനങ്ങളോ അല്ലാതെ 'അവകാശങ്ങളെ' വാങ്ങുന്നതും വിൽക്കുന്നതും ഇസ്‌ലാം വിലക്കുന്നു. അനീതിയിലേക്ക് നയിക്കുന്ന എല്ലാ സാധ്യതകളും കൊട്ടിയടച്ചുള്ള കച്ചവടമേ ഇസ്‌ലാം അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളൂ. ചൂഷണ മനസ്സിനു പകരം ഉൽപാദന പ്രവർത്തനത്തിലേർപ്പെടുന്നതിനുള്ള മാന്യമായ ലാഭമാണ് ഇസ്‌ലാം അനുവദിച്ചത്. ഈ തത്ത്വങ്ങൾ പരമാവധി നടപ്പിൽ വരുത്തുകയാണ് ഈ ഊരാക്കുടുക്കിൽനിന്ന് രക്ഷപ്പെടാനുള്ള ഏക വഴി.

ഉൽപാദനം വർധിക്കാത്തതാണ് കാരണമെന്ന വാദവും വസ്തുതാപരമല്ല. 2008 ജനുവരി മുതൽ മെയ് വരെയുള്ള കാലയളവിൽ ആഗോളതലത്തിലുണ്ടായ ആവശ്യക്കൂടുതൽ 1.2 ശതമാനം മാത്രമാണ്. ഉൽപാദനം മാറ്റമില്ലാതെ തുടർന്നു. ദിവസം 86 മില്യൻ ബാരൽ. എന്നാൽ ഇക്കാലയളവിൽ വിലയിൽ 140 ശതമാനമാണ് വർധനവുണ്ടായത്. 2007 വർഷം ഉണ്ടായ മൊത്തം വർധന 170 ശതമാനമായിരുന്നു. ആവശ്യത്തിന്റെ വർധനവും വിലയും തമ്മിൽ യാതൊരു ബന്ധവും കാണാൻ സാധിക്കുന്നില്ല.

അമേരിക്കൻ ഡോളറിന്റെ വിലയിടിവാണ് മറ്റൊരു കാരണമായി ചിലർ കാണുന്നത്. ഡോളറിന് വിലയിടിയുന്നതിനാൽ, ഉൽപാദിപ്പിച്ച് കുറഞ്ഞ ഡോളറിന് വിൽക്കുന്നതിനേക്കാൾ നല്ലത് ഖനനം നടത്താതിരിക്കുന്നതാണ്; ഡോളറിന്റെ വില ഉയരുമ്പോൾ വിൽക്കാം എന്ന് രാഷ്ട്രങ്ങൾ ചിന്തിക്കുമത്രെ. ഇത് ഉൽപാദനം കുറക്കുന്നു എന്നാണ് വാദം. ഇതിനും വസ്തുതകളുടെ പിൻബലമില്ല. മറിച്ചാവാൻ സാധ്യതയുണ്ടുതാനും. ഉയരുന്ന വില അമേരിക്കയുടെ ഇറക്കുമതി ചെലവ് വർധിപ്പിക്കുകയും ഇത് ഡോളറിന് വീണ്ടും വില കുറയാനിടയാക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുക.

വില വർധനയെക്കുറിച്ച് ഉന്നയിക്കപ്പെടുന്ന മറ്റു ആരോപണങ്ങൾക്കും വസ്തുതകളുടെ പിൻബലമില്ല. ഇറാഖിലെ അസ്ഥിരത ആ രാജ്യത്തെ ബാധിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പെട്രോളിയം വിപണിയെ ബാധിച്ചിട്ടില്ല. ഇറാനെ ആക്രമിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായാൽ ഒരുപക്ഷേ വൻ പ്രതിസന്ധിക്ക് സാധ്യതയുണ്ട്. കാരണം ഗൾഫ് മേഖലകളിലെ മൊത്തം ഉൽപാദനത്തെ അത് ബാധിക്കും. ചുരുക്കത്തിൽ പെട്രോളിയം വിലവർധനവിനെക്കുറിച്ചുള്ള വസ്തുതാപരമായ വിലയിരുത്തലല്ല ഇവയൊന്നും.

എന്താണ് യഥാർഥ കാരണം?

ലോക വിപണിയിൽ പെട്രോളിയം വിലവർധനവിനെക്കുറിച്ച യഥാർഥ വിവരങ്ങൾ ലോക മീഡിയ ഇപ്പോൾ പുറത്തുവിടാൻ തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. ആഗോളവത്കരണ-ഉദാരവത്കരണ നയങ്ങളുടെ ഫലമായി സർക്കാറുകൾക്ക് സാമ്പത്തിക ക്രയവിക്രയങ്ങളിലുള്ള നിയന്ത്രണം നഷ്ടപ്പെട്ടതും, ആ സ്ഥാനം ബഹുരാഷ്ട്ര ഊഹക്കച്ചവട കമ്പനികൾ ഏറ്റെടുത്തതുമാണ് മറ്റു സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങളിലെന്ന പോലെ ലോക പെട്രോളിയം വിലവർധനയുടെയും മുഖ്യ കാരണം. രണ്ട് ബഹുരാഷ്ട്ര കുത്തക കമ്പനികളാണ് പെട്രോളിയം വിപണി ഇപ്പോൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നത്. ന്യൂയോർക്ക് മെർക്കന്റയിൽ എക്സ്ചേഞ്ചും (NYMEX) ലണ്ടനിലെ ഇന്റർ കോണ്ടിനെന്റൽ എക്സ്ചേഞ്ചും (ICE) പെട്രോളിയം ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് വിപണി നിയന്ത്രിച്ചുകൊണ്ടാണ് വില വർധനയുണ്ടാക്കുന്നത്. നിശ്ചിത കാലയളവിൽ നിർണിത വിലക്ക് വാങ്ങാനും വർധിത വിലക്ക് വിൽക്കാനുമുള്ള അവകാശങ്ങൾ വിൽപന നടത്തുന്നതിനാണ് ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് കരാറുകൾ എന്ന് പറയുന്നത്. ഓഹരി വിപണിയിൽ ഊഹക്കച്ചവടം നടത്തുന്നതിനാണ് ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് കൂടുതലും ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് വിപണിയെ നിയന്ത്രിക്കാൻ ഒരു രാജ്യത്തിന്റെയും നിയമത്തിനാവില്ല. പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങൾ 'നിശ്ചിത കാലത്തേക്ക് വാങ്ങാനും വിൽക്കാനുമുള്ള അവകാശം' വിൽപന നടത്തുന്നതിലൂടെ പിന്നീട് കമ്പോളത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് ഈ അവകാശം വാങ്ങുന്നവരായിരിക്കും. ഊഹക്കച്ചവടത്തിലൂടെ നിലവിലുള്ള വിലയേക്കാൾ ഉയർത്തി ഫ്യൂച്ചറുകൾ വിൽപന നടത്തുമ്പോൾ പെട്രോളിന്റെ കമ്പോള വിലയും ഉയരാൻ കാരണമാവുന്നു. ഉറച്ച ലാഭ സാധ്യതയുള്ള മേഖലയായതിനാൽ ഫ്യൂച്ചറുകൾ വിലപേശി വാങ്ങാൻ നിരവധി ലോക സ്ഥാപനങ്ങൾ മത്സരിക്കുന്നു. അതിനനുസരിച്ച് വിലയും ഉയരുന്നു. എണ്ണ വിപണനം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിൽ മാത്രം ശ്രദ്ധയൂന്നുന്ന ബാങ്കുകൾ വരെയുണ്ട്, ഗോൾഡ്മാൻ സാക്സും(Goldman Sachs), മോർഗൻ സ്റ്റാൻലിയും (Morgan Stanely) പോലെ. ഫ്യൂച്ചർ മാർക്കറ്റിൽ വാങ്ങൽ വിൽക്കലുകൾ നടത്തി ഇവ ലാഭം കൊയ്യുന്നു.

എണ്ണ വിപണിയെ നിയന്ത്രിച്ച് ലാഭം കൊയ്യുന്ന ഈ ചൂതാട്ട മാർക്കറ്റ് സജീവമായത് കഴിഞ്ഞ അഞ്ചു വർഷത്തിനിടെയാണ്. 2003-ൽ 13 ബില്യൻ അമേരിക്കൻ ഡോളറായിരുന്നു ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് മാർക്കറ്റിലെ നിക്ഷേപമെങ്കിൽ 2008 മാർച്ച് ആയപ്പോഴേക്കും 260 ബില്യൻ ഡോളറായി വർധിച്ചു. 20 ഇരട്ടി വർധന. ഫ്യൂച്ചർ ട്രേഡിംഗിനെക്കുറിച്ച അമേരിക്കൻ കമീഷന്റെ കണ്ടെത്തലനുസരിച്ച് മുഖ്യമായും 25 സാധനങ്ങളുടെ ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് വാങ്ങാനാണ് ഈ തുക ചെലവഴിക്കപ്പെടുന്നത്. ഭക്ഷ്യോൽപന്നങ്ങളും പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങളുമാണ് ഇവയെല്ലാം. ഊഹക്കച്ചവടത്തിലൂടെ വില വർധിപ്പിച്ച് ഫ്യൂച്ചറുകൾ വാങ്ങാനും വിൽക്കാനും പ്രേരിപ്പിക്കുകയാണ് ഇടനിലക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. 2003-ൽ ഇത്തരം നാലു ലക്ഷം ഇടപാടുകളാണ് നടന്നിരുന്നത്. എന്നാൽ 2008 ആയപ്പോഴേക്കും ഫ്യൂച്ചർ കരാറുകളുടെ എണ്ണം 2.8 മില്യൻ ആയി വർധിച്ചു. യഥാർഥ ആവശ്യക്കാരല്ല ഈ വാങ്ങൽ വിൽക്കലുകൾ നടത്തുന്നത്. വിപണിയിലിടപെട്ട് ക്രയവിക്രയങ്ങൾ നടത്തി ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ വെമ്പുന്ന ഊഹമൂലധന ഉടമകളാണ്. ഇന്റക്സ് സ്പെകുലേറ്റേഴ്സ് (Index Speculaters) എന്നാണ് ഇവരെ വിളിക്കുന്നത്. യഥാർഥ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് സാധനങ്ങൾ തന്നെ വാങ്ങുകയും വിൽക്കുകയും ചെയ്യുന്നവരെ ഹെഡ്ജേഴ്സ് (Hedgers) എന്നും പറയുന്നു. പത്തു വർഷം മുമ്പ് 1998-ൽ 79 ശതമാനം വ്യാപാരവും നടത്തിയത് ഹെഡ്ജേഴ്സ് ആയിരുന്നു. ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് ഇടപാടുകൾ ഏഴു ശതമാനം മാത്രവും. മറ്റു ഊഹക്കച്ചവടക്കാർ 26 ശതമാനവും. സാധനങ്ങൾ വിൽക്കുകയും വാങ്ങുകയും ചെയ്യുന്ന ഹെഡ്ജേഴ്സ് 34 ശതമാനം ഇടപാടുകൾ നടത്തി. എണ്ണ വിപണിയിൽ മാത്രം ഇന്റക്സ് സ്പെകുലേറ്റേഴ്സ് സാന്നിധ്യം 12 ശതമാനത്തിൽനിന്ന് 31 ശതമാനമായി വർധിച്ചു. ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് വിപണി 16 ശതമാനത്തിൽനിന്ന് 39 ശതമാനവുമായി.

ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് വിപണിയെ നിയന്ത്രിക്കാൻ ഒരു രാജ്യത്തിന്റെയും നിയമത്തിനാവില്ല. പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങൾ 'നിശ്ചിത കാലത്തേക്ക് വാങ്ങാനും വിൽക്കാനുമുള്ള അവകാശം' വിൽപന നടത്തുന്നതിലൂടെ പിന്നീട് കമ്പോളത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് ഈ അവകാശം വാങ്ങുന്നവരായിരിക്കും. ഊഹക്കച്ചവടത്തിലൂടെ നിലവിലുള്ള വിലയേക്കാൾ ഉയർത്തി ഫ്യൂച്ചറുകൾ വിൽപന നടത്തുമ്പോൾ പെട്രോളിന്റെ കമ്പോള വിലയും ഉയരാൻ കാരണമാവുന്നു.

ലോക വിപണിയെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് മാർക്കറ്റ് ഇത്രയും വളരാനും സ്വാധീനം വർധിപ്പിക്കാനും കാരണം ഈ

ലോക ജനസംഖ്യയുടെ മൂന്നിൽ ഒരുഭാഗം അധിവസിക്കുന്ന ഇന്ത്യയും ചൈനയും കൂടി ഉപയോഗിക്കുന്നത്, ലോക പെട്രോളിയം ഉപഭോഗത്തിന്റെ എട്ടിൽ ഒരുഭാഗം മാത്രമാണ്. എന്നാൽ അമേരിക്കക്കാർ മാത്രം കത്തിച്ചുതീർക്കുന്നത് പെട്രോളിയം ഉപഭോഗത്തിന്റെ 24 ശതമാനവും. ചൈന 8 ശതമാനവും ഇന്ത്യ 3.5 ശതമാനവും മാത്രം ഉപയോഗിക്കുന്നു.

മേഖലയിലേക്കുള്ള നിക്ഷേപത്തിന്റെ അമിതമായ ഒഴുക്കാണ്. അധികം റിസ്കില്ലാതെ ലാഭം കൊയ്യാനുള്ള എളുപ്പവഴിയായി നിക്ഷേപകർ ഈ മേഖലയെ തെരഞ്ഞെടുത്തു കഴിഞ്ഞു. ലേമേൻ ബ്രദേഴ്സ് (Laman Brothers) എന്ന അമേരിക്കൻ കമ്പനിയുടെ പഠനമനുസരിച്ച്, 100 മില്യൻ ഡോളർ പെട്രോളിയം ഫ്യൂച്ചർ മാർക്കറ്റിലേക്ക് അധികമായി വന്നാൽ വിലയിൽ 1.6 ശതമാനം വർധനവുണ്ടാക്കും. ഗോൾഡ്മാൻ സാക്സിന്റെ ആഗോള നിക്ഷേപ റിപ്പോർട്ട് ഇതിന് അടിവരയിടുന്നു: 'കമ്പോളത്തിലേക്കുള്ള നിക്ഷേപത്തിന്റെ അമിതമായ ഒഴുക്ക് തീർച്ചയായും വിലയെ പെരുപ്പിക്കും.'

വില വീണ്ടും വർധിപ്പിക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടെ ഫ്യൂച്ചറുകൾ വിൽക്കാതെ പൂഴ്ത്തിവെക്കുന്ന രീതിയും വർധിച്ചുവരികയാണ്. ലോക വിപണിയിൽ ക്ഷാമം സൃഷ്ടിച്ച് വില ഉയർത്തുകയാണ് ലക്ഷ്യം. ഭക്ഷ്യക്ഷാമവും അത് ലോകത്തുണ്ടാക്കിയ വില വർധനവും ഇതിനോട് ചേർത്തുവായിക്കേണ്ടതാണ്. അമേരിക്കൻ സെനറ്റിലെ ഒരു സബ് കമ്മിറ്റിയുടെ പഠനമനുസരിച്ച്, 847 മില്യൻ ബാരൽ എണ്ണക്ക് തുല്യമായ ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഊഹക്കച്ചവടക്കാരുടെ കൈയിൽ സ്റ്റോക്കുണ്ട്. ഭാവിയിൽ എണ്ണയുടെ ശേഖരം കുറയുന്നതോടെ ഈ ഊഹക്കച്ചവടക്കാർ ഇനിയും സജീവമാവുകയും മൊത്തം നിയന്ത്രണം കൈയടക്കുകയും ചെയ്യാനാണ് സാധ്യത എന്ന് സാമ്പത്തിക വിദഗ്ധർ മുന്നറിയിപ്പ് നൽകുന്നു. പെട്രോളിയം വിപണി ഊഹക്കച്ചവടക്കാർ കൈയടക്കുന്നതിനെ കുറിച്ച് 2006 ജൂണിൽ യു.എസ് സെനറ്റിലെ ഒരു സബ് കമ്മിറ്റി മുന്നറിയിപ്പ് നൽകിയിരുന്നു. ലെവിൻ കോൾമാൻ റിപ്പോർട്ട് എന്നറിയപ്പെടുന്ന ഈ റിപ്പോർട്ട് ഭാവിയിൽ എണ്ണ വിലവർധനവിൽ ഊഹക്കച്ചവടക്കാരുടെ സ്വാധീനം എടുത്തു പറഞ്ഞിരുന്നു. പെട്രോളിയം ഉൽപാദക രാജ്യങ്ങളെക്കാൾ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കുന്നതും ഈ ഇടനിലക്കാരാണ്. ഗോൾഡ്മാൻ സാക്സും മോർഗൻ സ്റ്റാൻലിയും കഴിഞ്ഞ മാസങ്ങളിൽ നൽകിയ ലാഭവിഹിതം 30 ശമതാനമായിരുന്നു. അതിനാൽ കൂടുതൽ ഫണ്ടുകൾ ഈ മേഖലയിലേക്ക് ഒഴുകുകയും ചെയ്യുന്നു.

എന്താണ് പരിഹാരം?

വിപണിയെ ഊഹക്കച്ചവടത്തിൽ നിന്ന് മോചിപ്പിക്കാൻ ലോക രാഷ്ട്രങ്ങൾ ഒത്തൊരുമിച്ച് ശ്രമം നടത്തിയില്ലെങ്കിൽ ഭാവി ഇരുളടഞ്ഞതാവും എന്നു കാണാൻ പ്രയാസമില്ല. പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങളും ഭക്ഷ്യ വസ്തുക്കളും യഥാർഥ ഉൽപാദകരിൽനിന്ന് രാഷ്ട്രങ്ങൾക്ക് നേരിട്ട് വാങ്ങാനുള്ള സാഹചര്യം സംജാതമായാലേ ഇതിനു കഴിയൂ. വിവിധ രാഷ്ട്രങ്ങൾ പെട്രോളിയം ഖനനം നടത്താൻ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് നൽകി നിശ്ചിത വില ഈടാക്കുക മാത്രമാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈ കമ്പനികളിൽനിന്ന് അന്താരാഷ്ട്ര ഏജൻസികൾ മൊത്ത വിതരണാവകാശം കൈക്കലാക്കുകയും ഇത് ഫ്യൂച്ചേഴ്സ് മാർക്കറ്റിൽ വിപണനത്തിനെത്തിക്കുകയുമാണ്. രാഷ്ട്രങ്ങൾ ഉൽപാദനാവകാശം മാത്രം കമ്പനികൾക്ക് നൽകി വിതരണാവകാശം തിരിച്ചുപിടിച്ചാൽ ഒരു പരിധിവരെ ഊഹക്കച്ചവടം നിയന്ത്രിക്കാനാകും. അങ്ങനെ വന്നാൽ ഉൽപാദക രാജ്യങ്ങൾക്കും ലാഭം വർധിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. 99.9 ശതമാനം ജനങ്ങളുടെ ചെലവിൽ 0.1 ശതമാനം തടിച്ചുകൊഴുക്കുന്നത് അവസാനിപ്പിക്കാനുമാവും. പക്ഷേ, പറയാനെളുപ്പമാണെങ്കിലും പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. ലോക രാഷ്ട്രങ്ങൾ ഉണർന്നു പ്രവർത്തിച്ചാൽ സാധ്യമാവുകയും ചെയ്യും.

പെട്രോളിയം വിലയും ഇന്ത്യയും

ലോക പെട്രോളിയം വിലവർധനവിന്റെ തുടർച്ചയായി നമ്മുടെ രാജ്യത്തും വൻ വിലവർധന നടക്കുകയുണ്ടായി. തത്ഫലമായി മുഴുവൻ സാധനങ്ങളുടെയും വില കുത്തനെ ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. പണപ്പെരുപ്പം 13 വർഷത്തിനു ശേഷം ഏറ്റവും ഉയർന്ന നിലയിലെത്തി. ഇനിയും വില ഉയർന്നുകൊണ്ടേ ഇരിക്കുന്നു, തത്ഫലമായി പണപ്പെരുപ്പവും. ഇത് ഓഹരി വിപണിയിലും വ്യാവസായിക ഉൽപാദനത്തിലും തകർച്ചക്ക് കാരണമാക്കിയിരിക്കുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ പെട്രോളിയം വില വർധനവിന്റെ കാണാപ്പുറങ്ങളിലേക്ക് ഒരു അന്വേഷണം പ്രസക്തമാണ്.

പെട്രോളിയം വിലവർധന ന്യായീകരിക്കാൻ, പ്രധാനമന്ത്രി രാഷ്ട്രത്തോട് നടത്തിയ പ്രഖ്യാപനത്തിൽ വ്യക്തമാക്കിയത്, പെട്രോളിയം കമ്പനികൾ 245000 കോടി രൂപ നഷ്ടത്തിലാണ് എന്നാണ്. ലിറ്ററിന് 71 രൂപ വരെ പെട്രോളിന് ചെലവ് വരുന്നുണ്ടെന്നും അതിനാൽ ഈ വർധനവ് അപര്യാപ്തമാണെന്നുമാണ് അദ്ദേഹം വിശദീകരിച്ചത്. പ്രധാനമന്ത്രി ഇത് പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോൾ ഒരു ബാരൽ എണ്ണയുടെ വില ലോക കമ്പോളത്തിൽ 140 ഡോളറിൽ താഴെയാണ്. ഒരു ബാരൽ അസംസ്കൃത പെട്രോളിയം എന്നാൽ 158.987 ലിറ്റർ വരും. അങ്ങനെ വന്നാൽ ബാരലിന് 140 ഡോളർ വെച്ച് ഒരു ലിറ്ററിന് ശരാശരി 35 രൂപയേ വരൂ. ലിറ്ററിന് 71 രൂപ വിലവരണമെങ്കിൽ ബാരലിന് 280 ഡോളറെങ്കിലും വിലയുണ്ടാവണം. അപ്പോൾ പ്രധാനമന്ത്രി രാജ്യത്തെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിച്ചതാണോ എന്ന് വ്യക്തമായും സംശയിക്കണം.

ശുദ്ധീകരണത്തിനുള്ള റിഫൈനിംഗ് ചെലവും ഗതാഗത ചെലവും കൂട്ടിയാലും വില അത്രത്തോളം വരുന്നില്ല. ഇവിടെയാണ് പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങളെ സർക്കാർ വരുമാന വർധനവിനുള്ള ഉപാധിയായി ഉപയോഗിക്കുന്നത് കണ്ടെത്താനാവുക. കേന്ദ്ര എക്സൈസ് നികുതി, കസ്റ്റംസ് നികുതി എന്നിവയാണ് ഇതിൽ മുഖ്യം. പെട്രോളിന് ലിറ്ററിന് 14.45 രൂപയും ഡീസലിന് 4.60 രൂപയും കസ്റ്റംസ് ഡ്യൂട്ടിയായി ഈടാക്കുന്നു. അസംസ്കൃത പെട്രോളിന് ഇറക്കുമതിക്ക് അഞ്ചു ശതമാനം കസ്റ്റംസ് ഡ്യൂട്ടിയും ഈടാക്കുന്നുണ്ട്. 2006-07 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 147 മെട്രിക് ടൺ അസംസ്കൃത പെട്രോളിയമാണ് രാജ്യത്ത് ഉപയോഗിച്ചത്. ഇതിൽ 34 മെട്രിക് ടൺ ആഭ്യന്തര ഉൽപാദനമാണ്. 113 മെട്രിക് ടൺ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുമ്പോൾ കസ്റ്റംസ്, എക്സൈസ് ഡ്യൂട്ടിയി

നത്തിൽ വൻ തുക സർക്കാറിന് വരുമാനമായി ലഭിക്കുന്നു. വിലവർധനക്കനുസരിച്ച് സർക്കാറിന്റെ വരുമാനവും വർധിക്കും. 2006-07 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ കസ്റ്റംസ് ഡ്യൂട്ടിയിനത്തിൽ 10043 കോടിയും എക്സൈസ് ഡ്യൂട്ടിയായി 58821 കോടി രൂപയും പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങൾ വഴി ലഭിച്ചു. ഇതിനു പുറമെയാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാറുകൾ ചുമത്തുന്ന വിൽപന നികുതി. പെട്രോളിന് ലിറ്ററിന് 50.52 രൂപയായിരുന്നപ്പോൾ യഥാർഥ വില 27.96 രൂപ മാത്രമായിരുന്നത്രെ. അഥവാ 45 ശതമാനവും നികുതിയാണ്. ഇപ്പോഴത്തെ വിലയിലും യഥാർഥ വില 34.76 രൂപയേ വരുന്നുള്ളൂ എന്നാണ് പറയപ്പെടുന്നത്.

പെട്രോളിയം വില വർധനക്കനുസരിച്ച് സർക്കാറിന് നികുതി വരുമാനം വർധിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുന്നു. ഗത്യന്തരമില്ലാതെയാണ് വില വർധിപ്പിച്ചതെന്ന് പറയുന്ന സർക്കാർ, നികുതി കുറച്ച് ജനങ്ങൾക്ക് അമിത ഭാരമുണ്ടാക്കുന്നത് തടയാനായിരുന്നു ശ്രമിക്കേണ്ടിയിരുന്നത്. എന്നാൽ വരുമാനമില്ലാതെ സർക്കാറിന് പ്രവർത്തിക്കാനാവുമോ എന്നാണ് ചോദ്യം. ഇവിടെയാണ് സർക്കാറിന് നികുതി ലഭിക്കേണ്ട പല സ്രോതസ്സുകളും നികുതി രഹിതമായി തുടരുന്നതിന്റെ രഹസ്യം നാം അറിയേണ്ടത്.

ഇന്ത്യയിലെ പെട്രോളിയം ഉപഭോഗത്തിന്റെ അഞ്ചിൽ ഒരു ഭാഗത്തിൽ കൂടുതൽ (34 മെട്രിക് ടൺ) ആഭ്യന്തര ഉൽപാദനമാണ്. ഇന്ത്യൻ സർക്കാറിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള പെട്രോളിയം കിണറുകൾ ഖനനം നടത്തുന്നതിന് റിലയൻസ്, മൈക് കെയേഴ്സ് തുടങ്ങിയ കമ്പനികൾക്ക് നൽകിയിരിക്കുകയാണ്. എണ്ണ വില എത്ര ഉയർന്നാലും സർക്കാറിന് കരാർ കാലയളവ് പൂർത്തിയാവുന്നതു വരെ നിശ്ചിത തുകയേ ലഭിക്കൂ. വില ഉയരുന്നതിനനുസരിച്ച് കമ്പനികൾ വൻ ലാഭം കൊയ്യുന്നു എന്നർഥം. 2005-06 വർഷത്തിൽ റിലയൻസ് ഈ ഇനത്തിൽ മാത്രം 5915 കോടി രൂപ വരുമാനമുണ്ടാക്കിയെങ്കിൽ 2007-08 ൽ 10372 കോടിയായി വർധിച്ചു. എന്നാൽ ഈ ലാഭത്തിനൊന്നും യാതൊരു നികുതിയും ബാധകമല്ല എന്നതാണ് യാഥാർഥ്യം. പെട്രോളിയം വില വർധനവ് വഴി ഇന്ത്യയിൽ ലാഭം കൊയ്യുന്നത് റിലയൻസും കൂട്ടാളികളുമാണ്. വൻതോക്കുകളുടെ അധികലാഭത്തിനു പോലും നികുതി ഈടാക്കാൻ സർക്കാർ ആർജവം കാണിക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ സർക്കാർ ആരുടെ താൽപര്യമാണ് സംരക്ഷിക്കുന്നത് എന്നത് ഇവിടെ പ്രസക്തമായ ചോദ്യമാണ്.

നികുതിയിളവ് ഇവിടെ മാത്രം ഒതുങ്ങുന്നില്ല. 2007-08 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ കോർപറേറ്റുകൾക്ക് നൽകിയ നികുതിയിളവ് 2.79 ലക്ഷം കോടിയുടേതായിരുന്നു. കസ്റ്റംസ് ഡ്യൂട്ടിയിനത്തിൽ 1.48 ലക്ഷം കോടി, എക്സൈസ് ഡ്യൂട്ടിയിനത്തിൽ 88000 കോടി, വരുമാന നികുതിയിനത്തിൽ 38000 കോടി. 3.5 ലക്ഷം കമ്പനികൾക്കാണ് നികുതിയിളവ് ലഭിച്ചത്. പെട്രോളിയം ശുദ്ധീകരണ കമ്പനികൾക്ക് നികുതിയേ ഇല്ല. വൻതോക്കുകളുടെ ബിസിനസ്സായ ഇന്ത്യൻ പ്രീമിയർ ലീഗ് ക്രിക്കറ്റും നികുതിയിൽ നിന്നൊഴിവാണ്. കോടികളാണ് കോർപറേറ്റുകൾ ഇതുവഴി അടിച്ചെടുക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ബജറ്റിൽ വരുമാനക്കുറവിന്റെ കാരണം പറഞ്ഞാണ് സാധാരണക്കാരനെ ബാധിക്കുന്ന നാഷ്നൽ ഹെൽത്ത് മിഷന്റെ ചെലവിൽ 30 ശതമാനമാണ് കുറവ് വരുത്തിയത്. എന്നാൽ പ്രതിരോധച്ചെലവ് വർധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു.

ചുരുക്കത്തിൽ, പെട്രോളിയം വില വർധിപ്പിക്കാനാണ് സർക്കാറിനു താൽപര്യം. അല്ലെങ്കിൽ നികുതി കുറച്ച് സാധാരണക്കാരന് ആശ്വാസം നൽകി വൻ കോർപറേറ്റുകളിൽനിന്ന് ഈ തുക കണ്ടെത്താനുള്ള ആർജവം സർക്കാർ കാണിക്കുമായിരുന്നു. ■

mohdpalath@gmail.com

(ലേഖനങ്ങളിൽ ചേർത്ത കണക്കുകൾക്ക് *ഫ്രണ്ട് ലൈൻ*, *ടൈംസ് ഓഫ് ഇന്ത്യ*, ഇന്റർനെറ്റിലെ വിവിധ സൈറ്റുകൾ എന്നിവയോട് കടപ്പാട്)