కార్మికులపై భారాలు | కంపెనీలకు రాయితీలు

మన దేశంలోని ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమల్లో ప్రత్యక్షంగాగాని పరోక్షంగాగాని 3.7 కోట్లమంది పనిచేస్తున్నారు. ఇందులో 80 శాతం కాంట్రాక్టు కార్మికులైతే 20 శాతం శాశ్వత ఉద్యోగులు. ఉత్తర భారతంలోని మనేసార్, గుర్గావ్; పశ్చిమ భారత్‌లోని పింప్రి – చించివాద్; దక్షిణ భారత్‌లోని చెన్నై, కోయంబత్తూర్‌లలో తయారీ, విడిభాగాలకూ పనులన్నీ కేంద్రీకృతమయ్యాయి. ప్రపంచస్థాయి కార్ల కంపెనీలకు విడిభాగాలను అసలు పరికరాల తయారీదారులు సరఫరా చేస్తున్నాయి. వివిధ ఫౌండ్రీలు, ఇంజనీరింగ్ యూనిట్లు తయారీ పరిశ్రమకు ఊతమిస్తున్నాయి.

2018 నవంబరు నుంచి ఆర్థిక మాంద్యంతో ప్రయాణీకుల వాహనాలు, మోటారు బైక్‌ల అమ్మకాలు తగ్గాయి. వాహనాలు పేరుకు పోతున్నాయి. మరిన్ని వాహనాలను తీసుకోవాలని డీలర్లను పరిశ్రమాధిపతులు వత్తిడి చేస్తున్నారు. అధికోత్పత్తి వల్ల ఇదంతా జరుగుతోంది. డీలర్లు వాహనాలు కొనుగోలు చేయాలంటే ముందు వారి వద్ద ఉన్నవి అమ్మాలి. అయితే అమ్మకాలు తగ్గడంపై గోరంతలు కొండంతలు చేసి ప్రచారం చేస్తున్నారు. నిజానికి ఆటోరంగం లాభాలు, తయారీ రంగం సగటు లాభాలకు మించే ఉంటున్నాయి. మారుతి సుజుకి 36,500 కోట్లు పెట్టుబడి పెట్టగా అమ్మకాలపై పన్ను పూర్వలాభం 12.6 శాతంగా వుంది. డివిడెండ్లపై చెల్లింపులు రెండేళ్లలో రెట్టింపయ్యాయి.

బజాజ్ ఆటో, ఐషర్ మోటార్ లాభాలైతే మారుతిని మించిపోయాయి. మహీంద్రా, అశోక్‌లేలాండ్ వంటి సంస్థల లాభాలు కొద్దిగా తగ్గినప్పటికీ పరిశ్రమ సగటు లాభాలకన్నా ఎక్కువగానే ఉన్నాయి. ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమలో అధికభాగం ఉన్న బహుళజాతి కంపెనీలు లాభాలను వదులుకోవు. ప్రభుత్వం ఇచ్చే రాయితీలతో, ప్రోత్సాహాలతో అవి సంతృప్తి పడవు. ప్రభుత్వాలు తమ విధానాలతో ఆటో కంపెనీలకే కాకుండా రుణాలు, ఇన్సూరెన్సు వంటి సౌకర్యాలతో కార్ల కొనుగోలుదారులకు లాభం చేకూర్చాయి. ప్రజా రవాణాను నిర్లక్ష్యం చేయటం ద్వారా ఉన్నత, మధ్యతరగతివర్గాల వారిని కార్లు, బైక్‌లు కొనేలా ప్రభుత్వం వ్యవహరించింది.

అయినప్పటికీ నోట్ల రద్దు, చమురు ధరలు, ఇన్సూరెన్సు, రోడ్ టాక్స్ పెరుగుదల, రుణ సదుపాయం తగ్గటం, కాలుష్య ప్రమాణాలు పాటించాల్సి రావడం, ఆదాయం తగ్గి ఉద్యోగ భద్రత లేకపోవడం వంటివి పరిశ్రమకు ఆదాయాన్ని తగ్గించాయి. ఆర్థిక మాంద్యం పెట్టుబడిదారీ విధానంలో అంతర్భాగమే. ప్రపంచీకరణలో నయా ఉదారవాద పెట్టుబడిదారీ విధానాల ప్రస్తుత దశలో శ్రమదోపిడీ, లాభాల ప్రాతిపదికగానే ఉత్పత్తి వుంటుంది.

సాధారణ ఆర్థికమాంద్యంపై ఆటోరంగం పెద్ద ఎత్తున గోల చేస్తోంది. పరిశ్రమ కార్మికులను ప్రభుత్వం ఆదుకోవాలని కపట సూత్రాలు వల్లిస్తోంది. కార్మికులను దోచుకుంటూ అధిక లాభాలను గడిస్తూ పైకి కార్మికుల కోసమే తాము వ్యాపారం చేస్తున్నట్లు ఆటో పరిశ్రమ చెప్తోంది. దీనికి మీడియా కూడా వంత పాడుతోంది. పైగా ఆటో, తయారీ రంగానికి రాయితీలిచ్చి ఉద్యోగులను కాపాడాల్సిందిగా కూడా ఊదరగొడుతోంది. ఆర్థికమాంద్యాన్ని అధిగమించే బాధ్యత కార్మికులపైన ఉందని దారుణంగా పరిశ్రమ వాదిస్తోంది. పలు రకాలుగా లే ఆఫ్‌లను ప్రకటిస్తోంది. 2 లక్షల పైగా కార్మికుల ఉపాధికి గండి కొడుతోంది. ఆఖరికి శాశ్వత ఉద్యోగులను కూడా పని దినాలను తగ్గించి, వేతనం లేని పనిదినాలను పెంచి పొట్టగొడుతోంది.

మనేసార్ గుర్గావ్‌లోని సుజుకి ప్లాంట్‌లో కార్మికులను శాశ్వత సెలవులపై పంపుతోంది. ఈ దినాల్లో వారికి వేతనం ఉండదు, కార్ల తయారీ యూనిట్లను మూసివేస్తోంది. కొన్నిచోట్ల ఒకే షిఫ్ట్‌ను నడుపుతోంది. ఒక్కోసారి పది ఏళ్ళ సెలవుపై కూడా కార్మికులను తీసివేస్తున్నారు. ఇదే సమయంలో 6 లేదా 7 నెలల కాలానికి తాత్కాలికంగా కార్మికులను నియమిస్తోంది. మారుతి సుజుకి 3 యూనిట్లలో 4 వేలకు పైగా శాశ్వత పనివారిని ఇలాగే పంపించింది. వీరిలో ఎక్కువమంది ఒరిస్సా, బీహార్, ఉత్తరాఖండ్‌ల లోని నైపుణ్యాభివృద్ధి కేంద్రాల నుంచి తీసుకున్నవారే. ఈ విధానంలో ఆటో దిగ్గజాలైన ఎమ్ఎస్ఐ, హోండా, హీరో మోటార్స్‌లలో వేలాది కార్మికులకు లే ఆఫ్ ప్రకటించారు. ఒమాక్స్, ఆటోమాక్స్, స్పీడ్‌మాక్స్ వంటి అనుబంధ పరిశ్రమలలో కార్యకలాపాలను నిలిపి వేలాది శాశ్వత ఉద్యోగులను తొలగించారు. ఇలా వందలాది అనుబంధ పరిశ్రమల్లో షిఫ్ట్‌లను తగ్గించేశారు. ఈ ఒక్క పారిశ్రామిక వాడలోనే 30 వేలమంది ఉద్యోగాలు పోయినట్లు ఆటోమోటివ్ తయారీదారుల సంఘం డైరెక్టర్ జనరల్ చెప్తున్నారు. అయితే ఈ సంఖ్య 50 వేలదాకా వుందని కార్మిక ఉద్యమకారులు అంటున్నారు. దీంతో మనేసార్‌లోని ఆటోరంగం ఆర్థికంగా ప్రభావితమయింది.

మహారాష్ట్రలోని పింప్రి – చించివాద్ పారిశ్రామికవాడలో 12వేల యూనిట్లు ఉన్నాయి. ఉత్పత్తి తగ్గించటంలో వీటిపై ప్రతికూల ప్రభావం పడింది. అశోక్‌లేలాండ్, వోల్వో, ఐషర్, భారత్ బెంజ్, మహీంద్రా వంటి యూనిట్లను తాత్కాలికంగా మూసేశాయి. దీంతో వీటికి అనుబంధంగా పరికరాలు సరఫరా చేసే చిన్నతరహా పరిశ్రమలపై తీవ్ర ప్రభావం పడింది. దీంతో 15 నుండి

20 శాతం కాంట్రాక్టు పనివారు వీధినపడ్డారు. విడిభాగాల తయారీ దారులు కూడా యూనిట్లు మూసివేయాల్సి వచ్చింది. మొత్తంమీద పశ్చిమ భారతంలో 25 వేలమంది కార్మికులు ఉపాధి కోల్పోయారు. 2017-18లలో కార్లు, మోటార్‌బైక్‌ల ఎగుమతుల్లో తమిళనాడుకి 45 శాతం ఉంది. ఆటో విడిభాగాల ఉత్పత్తిలో చెన్నై 33 శాతం కలిగి ఉంది. ఫోర్డ్, హ్యుందయ్ ప్లాంట్లు చెన్నైలోనే వున్నాయి. ఈ మాంద్యంలో సిరిపెరంబదూర్, ఆర్గాడం, మరిమలైనాలో వేలాది పనివారి భవిత అగమ్యగోచరమైంది. డైమ్లర్, యమహా, నిస్సాన్, అపోలో టైర్స్, అశోక్‌లేలాండ్, టివిఎస్ గ్రూపులు తమ కాంట్రాక్టు లేబర్‌ను భారీగా తగ్గించేశాయి. షిఫ్టులను, పనిదినాలను తగ్గించేయడంతో పనివారి ఆదాయం 15 శాతం తగ్గింది. కోయంబత్తూర్‌లో ప్రధానమైన ఫౌండ్రీలు 60 శాతం ఉత్పత్తి తగ్గించేయటంతో 50 వేలమందికి ఉపాధి పోయింది. అపోలో బైక్ టైర్లు, నిస్సాన్, యమహాల్లో లేఆఫ్‌లతో 15 వేలమంది వీధినపడ్డారు. అశోక్‌లేలాండ్ సెప్టెంబర్ 8న 59 పనిలేని దినాలను ప్రకటించింది. చెన్నైలోని చెన్నూర్, తమిళనాడులోని హోసూరు, ఆల్వార్, రాజస్థాన్, బంద్రా, పంత్‌నాగర్‌లో దీనికి యూనిట్లు వున్నాయి. టీవీఎస్ గ్రూపు కూడా ఉత్పత్తిని నిలిపివేసింది. ఇదే బాటలో టాటా మోటార్స్, మహీంద్రా కూడా ఉన్నాయి.

ఈ రకమైన విధానాలు దేశంలోని 2 లక్షల మంది పనివారి జీవితాలతో ఆడుకుంటున్నాయి. ఆర్థికమాంద్యాన్ని భూతద్దంలో చూపి జీఎస్టీని 28 నుంచి 18 శాతానికి తగ్గించాలని ప్రభుత్వంపై ఒత్తిడి తెస్తున్నాయి. ఇదంతా 50 శాతం ఉద్యోగులను రక్షించేందుకే అని నమ్మబలుకుతున్నాయి.

సామ్రాజ్యవాద దేశాల పెట్టుబడిదారులకు సేవచేసేందుకు ప్రభుత్వం ఇప్పటికే కంకణం కట్టుకుంది. వారి ఆదేశాల ప్రకారం వ్యాపార సరళీకరణ విధానాలను ప్రవేశపెడుతోంది. ఆటోరంగాన్ని, ఆ రంగంలోని కార్మికులను రక్షించే చర్యలు చేపట్టాలని అమిత్‌షా హడావుడిగా ప్రకటించాడు. జీఎస్టీ 28 శాతం రేటును పునస్సమీక్షిస్తామని, వినియోగదారుని ప్రయోజ నాలను కాపాడాల్సి వుందని అంటున్నారు.

ఈ సాకుగా కార్పొరేట్ పన్ను రేట్లను 30 నుంచి 22 శాతానికి, స్థానిక తయారీ యూనిట్లకు 15 శాతానికి, ఆదాయపు పన్ను కింద ప్రోత్సాహకాలను తీసుకోనివారికి కనీస ప్రత్యామ్నాయ పన్ను వుండదని ప్రకటించేశాడు. దీన్ని పెట్టుబడిదారులు స్వాగతించారు. కాని ఉపాధి కోల్పోయినవారికి, వాహన కొనుగోలు దారులకు ఇదెలా ప్రయోజనం చేకూరుస్తుందో చెప్పటంలేదు. కార్మికులను పనిలోకి తీసుకుంటామనిగాని, కార్ల ధరలు తగ్గుతాయని కాని చెప్పటంలేదు. దీంతో ప్రభుత్వనేతల వర్గస్వభావం తేటతెల్లమయింది.

ప్రభుత్వ కార్మిక వ్యతిరేక విధానాలు, పెట్టుబడిదారీ అనుకూల విధానాలపై కార్మికులు ఐక్యమై దోపిడీకి వ్యతిరేకంగా పోరాడాల్సి వుంది.

ooo