

70 గంటల శ్రావికుల శ్రేమ కాలాన్ని అదనపు విలువగా మార్పుకోచూస్తున్న దోషిడీ వర్ణాలు

ప్రతాప

ఇటీవల ఒక భారతీయ పారిశ్రామికవేత్త మన దేశ ఉత్పత్తి ఐరోపా, అమెరికా దేశాలతో పోటీ పదాలంబే మన కార్బికులు వారానికి 70 గంటలు పని చేయాలని చెప్పారు. మన ప్రధానమంత్రి గారైతే వ్యాపార సౌలభ్యం (Ease of doing business) సాధించటానికి మన కార్బికులు రోజుకు 12 గంటలు పనిచేయాలి (అంటే వారానికి 72 గంటలు) పని చేయాలని పారిశ్రామికవేత్తల ఎడల తన స్వామి భక్తిని మరోసారి ప్రదర్శించుకున్నారు. నిజానికి వీరంతా ఇప్పుడు చర్చలోకి తెస్తున్నది, బోధిస్తున్నది ప్రధాన ప్రవంతి ఉద్యోగులకు 70 గంటల పనిని మీ జీవన శైలిలో భాగం చేసుకోమని. నూతన ఆర్థిక పారిశ్రామిక విధానాల పేరుతోనో, ఎగుమతుల ప్రాధాన్యపు ఆర్థిక, పారిశ్రామిక విధానాల పేరుతోనో కార్బికుల, ఉద్యోగుల శ్రమను కొల్పగొదుతూనే వున్నారు. వేతన బానిసత్యం నుంచి వెట్టి బానిసత్యంలోకి నడిపిస్తున్నారు. అసంఘటిత రంగంలో ఈ శ్రమదోషి రోజుకు 14,16 గంటలు చాలా ప్రాంతాల్లో ఇప్పటికే కొనసాగుతున్నది.

సాప్రాజ్యవాదుల, పైనాన్స్ పెట్టుబడుల ఆజ్ఞలతో దశాబ్దాలుగా శ్రామికవర్గం పోరాడి సాధించుకున్న ఎనిమిది గంటల పని దినం, అనేక ఇతర కార్బిక సౌకర్యాలను రద్దుచేసి, వాటిని నాలుగు లేఖర్ కోర్టులకు కుదించి కార్బికులపై మరింత ఒత్తిడిని, శ్రమదోషిని పెంచారు. ఈ పరిస్థితులపై కార్బికలోకంలో నిరసన పెరిగింది. మా నుంచి ఇంకా ఎంత శ్రమ కాలాన్ని లాభాలుగా పిండుకోవటానికి ఆశ్చర్యార్థంటూ ఎదురుతిరుగుతున్నారు.

దేశంలోని కార్బికుల్లో 90 శాతం మంది అసంఘటిత రంగంలోనూ, 10 శాతం మంది మాత్రమే సంఘటిత రంగంలోనూ పనిచేస్తున్నారన్నది తెలిసిందే. అసంఘటిత రంగంలోని కార్బికులు సరైన వేతనాలు గాని, సరైన పని పరిస్థితులుగాని, నిరపాయకరమైన, ఆరోగ్యకరమైన పని ప్రదేశాలు కానీ, ఉద్యోగ భద్రత కానీ, వైద్య సౌకర్యాలు కానీ, ఇతర అవసరాలు కానీ లేకుండానే పనిచేయవలసిన పరిస్థితులు కల్పించబడ్డాయి. వ్యవసాయ సంక్షేభం, నానాటికీ పెరుగుతున్న నిరుద్యోగం భారత జనసామాన్యం నుంచి నిరుద్యోగ యువతరం నిత్యం పెరుగుతూ ఎంత తక్కువ వేతనాలకైనా, ఎటువంటి హీనస్థితినైనా భరించి పనిచేయటానికి సిద్ధంగా ఫ్యాక్టరీ గేట్ల వద్ద పడిగాపులు పడుతున్నారు. ఇటువంటి పరిస్థితులను సృష్టించిన కారణంగానే పారిశ్రామిక పెట్టుబడిదారీ వర్గం ఇంకా పీడించి, వారి నుంచి ఇంకా ఇంకా ఎక్కువ శ్రమకాలాన్ని లాభాలుగా పిండుకోవటానికి ప్రయత్నిస్తోంది. భారతదేశంలో సంఘటిత రంగంలో మార్పుతి కంపెనీ ఉదాహరణను పరిశీలిద్దాం.

1970ల ద్వితీయార్థంలో సంజయ్ గాంధీ ప్రోద్ధులంతో వార్యానా రాష్ట్రంలోని గుర్తావ్ జిల్లాలో రాష్ట్ర ప్రభుత్వం కేటాయించిన 297.3 ఎకరాలు, రక్షణ మంత్రిత్వ శాఖకు చెందిన 157 ఎకరాలు, ఇంకా 15,000 మంది స్థానిక రైతులను తరిమిసేసి, వారి నుంచి సేకరించిన 140 ఎకరాలతో మొత్తంగా 1977లో అక్కడ మారుతీ కార్ల ఫ్యాక్టరీని నిర్మించారు. 800 సి.సి ఎఫ్&బి ఇంజన్స్ మారుతీ సుజుకీ-800గా మొదటి మోదల్ ఉత్పత్తులుంది. 1988 నాటికి దాని ఉత్పత్తి సామర్థ్యం సంవత్సరానికి ఒక వర్కర్ ద్వారా 38 కార్లు, అది 1995 నాటికి 77 కు, 1999-2000 నాటికి 107 కార్లకు పెరిగింది.

2002 సంవత్సరంలో వాజ్పాయ్ ప్రధానమంత్రిగా వున్న అప్పటి ప్రభుత్వం, మారుతీ సుజుకీపై యాజమాన్యం వదులు కోవాలని నిర్ణయించుకుని 2003లో సుజుకీ కంపెనీకి 439 కోట్ల రూ.లకు అమ్మిపేసింది. అప్పటినుంచి అది జపాన్లోని సుజుకీ మోటార్ కార్బూరైఫ్సన్కు అనుబంధంగా మారుతీ సుజుకీ ఇండియా లిమిటెడ్ అనే పేరుతో నదుస్తోంది.

అప్పటినుంచి క్రమంగా కార్బికుల పని పరిస్థితులు క్షించిచడం ప్రారంభమైంది. సుజుకీ వైపు నుంచి ఆటోమేషన్ ను పెంచుతూ, రోబోట్లను పెంచుతూ పోతున్నారు. ఒక్క మానేసార్ యూనిట్లోనే 2,500 రోబోట్లు మొత్తంగా గుర్తావ్ ఫ్యాక్టరీలో 2017 నాటికి 5,000 రోబోట్లు వున్నట్లు తెలుస్తోంది. రోబోట్లతో పోటీపడి శ్రామికులు తమ అధిక శ్రమకాలాన్ని వెచ్చించాలి. శ్రామికులు తమ వేతనం కోసం చేసే శ్రమకాలం పోను ఈ రకమైన అధికోత్పత్తి సాధించడానికి చేసే అదనపు శ్రమకాలం ఎంత ఎక్కువ వుంటే అంత అదనపు విలువ సృష్టించబడ్డాయి. ఈ రకంగా సృష్టించబడిన అదనపు విలువనే పెట్టుబడిదారీ వర్గం తమదిగా మార్పుకుని అంతలేని లాభాలుగా కూడజెట్లుకోగలుగుతున్నదని, వారివద్ద అంతకంతకూ పెరిగే లాభాల రహస్యాన్ని మార్కెట్ మహానీయుడు విడమర్చి చెప్పారు. ఈ లాభాలను కార్బికుల పని పరిస్థితుల మెరుగుదల కోసం కాకుండా పెక్కాలజీ పెంచుకోవడానికి వెచ్చిస్తారని నూటయాభయ్యెళ్ళ క్రితం ఆయన చెప్పిందానికి మించి ఈనాడు శ్రమదోషి పెరిగింది. అమానవీయత పెరిగింది. పని పరిస్థితులలోని ఈ అమానవీయతను జపాన్ భాషలో ‘కరోపీ’ అంటారట. అంటే అధిక శ్రమతో చనిపోవడం అన్నమాట. ఈనాడు ప్రచారంలోకొన్న వారానికి 70 గంటలు పని ప్రతిపాదనలను ఈ కోణంలోతుగా పరిశీలించాలి.

2001లో జిరిగిన 13 లక్షల కార్ల ఉత్పత్తి, 2012 నాటికి 41 లక్షలకు పెరిగింది. దీనితో భారతదేశం ప్రపంచంలో ఆరో

అతిపెద్ద ప్యాసింజర్ కార్ల, వ్యాపార వాణిజ్య వాహనాల ఉత్పత్తిదారుగా ఎదిగింది. పాలకులిచ్చే అభివృద్ధి నినాదాల చాటున చీకటిని కూడా మనం చూడగలగాలి కనుక ఈ ఫ్యాక్టరీలో ఉత్పత్తి క్రమం ఎలా ఉంటుందో పరిశీలిద్దాం.

- ఇంజన్ వర్క్ షాపులో ఒక కార్బూకుడు రెండు నిమిషాలలో 18 రకాల పనులు పూర్తి చెయ్యాలి. అవి.

- సుమారు 30 కిలోల బరువు ఉండే బ్లక్ లేదా క్రాంక్ షాప్స్‌ను పైకిత్తడం.

- 16 బోల్టులుండే చోట నాలుగు బోల్టులు చేతితో ఎక్కించడం.

- 16 బోల్టులను చెక్ చేయడం.

- అన్ని బోల్టులను బిగించి, తిప్పడం.

- బ్లక్ ను వెనక్కు తిప్పటం.

- క్రాంక్ షాప్స్ కు పిన్నును అమర్చడం.

- స్టేపర్ని పెట్టడం.

- 8 కిలోల బరువుండే షైవీల్స్ పిన్ పైన సెంటర్ చూసి సరిగా అమర్చడం.

- షై వీల్ ఎలైన్సైంట్ చేసిన తర్వాత బేరింగ్‌ను ప్రైన్ చేయడం.

- 6 బోల్టులను ఫిక్స్ చేయడం.

- 6 బోల్టులను తిప్పి బిగించడం.

- అన్ని బోల్టులను చెక్ చేసి, చెక్ చేసినట్లు మార్కింగ్ చేయడం.

- షైవీల్ మీదకి క్లచ్‌ను, ప్రైజర్ స్లైట్‌ను ఎక్కించడం.

- స్లైట్‌ను ఎలైన్సైంట్ చేసి మళ్ళీ తిప్పడం.

- బ్లక్ ను మళ్ళీ షైవీల్‌గా సరి చేయడం.

- సెంటర్ నీ స్టేపర్ నీ తీసివేయడం.

- ఒక బోల్టును ఊడదీయడం.

- క్రైన్ సహాయంతో బ్లక్ ను పైకిత్తి దాని నిర్దేశిత స్థానంలో పెట్టడం.

ఈ విధమైన 18 పనులను ఒక కార్బూకుడు ప్రతి రెండు నిమిషాలకు పూర్తి చెయ్యాలి.

మారుతీ ఫ్యాక్టరీలో ప్రతి 46 సెకస్టుకు ఒక కారు రెడీ అవుతుంది. ఇది భారతదేశంలోనే కాదు, ఆసియాలోనే అతి వేగవంతమైన కార్ల తయారీ షైంట్. జపాన్ కూడా ఆసియా ఖండంలోదే. ఇండియాలోని షైంట్ జపాన్ షైంట్కి అనుబంధ శాఖ. అయినప్పటికీ అక్కడ కూడా ఇంత ఉత్పత్తి జరగటం లేదు.

ప్రతి కార్బూకునికి కొంత నిర్దిష్టమైన పని ప్రదేశం కేటాయించ బదుతుంది. వారు తమకు కేటాయించిన పనిని నిర్దీశ సమయంలో పూర్తి చేయాలి. వేగంగా కదులుతున్న బాక్సులోకి బరువైన పార్ట్ ఎత్తి, సరైన చోట అమర్చాలి. మొదటి నుంచి చివరి వరకూ ఆ బాక్సు 46 సెకస్టులో కదులుతుంది. ప్రతి కార్బూకుని పద్ధతి 46 సెకస్టు పుంటుంది. 46 సెకస్టులో ఒక కారు తయారీ అంటే

అదే టైంలో దానిపై వివిధ రకాలైన పనులు, వివిధ దశలలో ఒకేసారి ఒకే టైంలో జరగటమన్నమాట.

కార్బూకులకు షిష్టులో రెండు టీ బ్రేకులు ఇస్తారు. టీ బ్రేక్ వ్యవధి 7:30 నిమిషాలు. టీ బ్రేక్కి సైరన్ వినబడుతుంది. అప్పటి నుంచి టైం మొదలవుతుంది. కార్బూకుడు తన చేతిలో పని పూర్తి చేసుకోవాలి. దానికి 10 నుంచి 20 సెకస్టు అవుతుంది. పనిముట్టును వాటి నిర్దిష్ట స్థానంలో పెట్టాలి. ప్రతి పనిముట్టుకీ ఒక నిర్దిష్ట స్థానం ఉంటుంది. హెల్పెట్ తీయాలి. గోవ్స్ తీయాలి. ఏప్రాన్ తీయాలి. వాటిని 10, 15 అడుగుల దూరంలో పున్న అరలో పెట్టాలి. లాకర్ దగ్గరకు వెళ్లి, దాన్ని తెరిచి టీ కోసం గ్లాన్ తీసుకోవాలి. అప్పటికే 25 నుంచి 35 వరకూ పున్న కూల్ తేరాలి. అప్పటికే ట్రాలీ రెండ్గా ఉంటుంది. ఒక చేత్తో గ్లాసులో టీ పోయించుకోవడం, రెండో చేత్తో సమాసా గాని, బ్రైడ్, పక్సోడా గాని, జామ్, బటర్ సాండ్ విచ్ గాని తీసుకోవాలి. అలాగే బాత్రూం కెళ్ళి ఒక చేత్తో టీ గ్లాసు, రెండో చేతిలో సమాసాతోనే మూత్ర విసర్జన కానివ్యాలి. తర్వాత టీ గ్లాసు, చేతులు కడక్కొన్ని తిరిగి పని ప్రదేశానికి రావాలి. లాకర్ తెరిచి, గ్లాన్ లాకర్లో పెట్టి, దాన్ని లాక్ చేసి అదే ప్రదేశానికి చేరుకొని గోవ్స్ తొడుక్కొని, హెల్పెట్ పెట్టుకొని, పనిముట్టు తీసుకుని పని మొదలుపెట్టాలి. ఇప్పు ఏడున్నర నిమిషాలలో పూర్తి చేసుకోవాలి. పైగా టూయిలెట్లు, క్యాంటీన్, పని ప్రదేశానికి చాలా దూరంలో ఉంటాయి. ఆలస్యమయితే అప్పటికే లైన్ స్టోర్ అయిపోతుంది. ఆలస్యంగా వచ్చిన వారి దగ్గర ఆగిపోతుంది. ఎక్కడ పని ఆగిపోయిందో వెంటనే పైఅధికారికి తెలిసిపోతుంది. దీంతో సదరు కార్బూకునిపై చర్య తీసుకుంటారు. ఇదీ ఈ ఫ్యాక్టరీలోని ఉత్పాదకత తీరు.

ఒక కార్బూకుడిని ఇంటర్వ్యూ చేస్తే ఆయన చెప్పిన విషయాలు - నేను డ్యూటీ దిగిన తర్వాత ఎక్కడ కూర్చున్న అది బుస్ కావచ్చు, టీ పౌటల్ కావచ్చు, మరేడైనా కావచ్చు ఆటోమేటిక్ గా నాకు తెలియకుండానే నిద్రపోతాను. ఎంత ప్రయత్నించినా కళ్ళు తెరవలేను. ఇందులో చేరిన తర్వాత తెలిసింది - ఇక్కడ పని చాలా హాంసతో కూడుకున్నదని. నేను పని దొంగను కాను. కష్టపడి పనిచేసే మనస్తత్వం కలవాడిని. కానీ నా ప్రక్కనే నీళ్ల బాటిల్ పున్నా దాహం వేసినప్పుడు ఒక గుక్క నీళ్లు కూడా త్రాగలేకపోవడం కష్టం మాత్రమే కాదు, ప్రాణాంతకం. పక్కనున్న బాటిల్ ఎత్తటానికి కూడా మీలవదు. ఎందుకంటే ఈ లోపు మరో కారు ముందుకు వస్తుంది. దానికి పార్ట్లు బిగించాలి. ఇక్కడ కార్బూకుల్ని మనుషుల్లా చూడరు.

ఇలా వుండే పని ప్రదేశాల్లో ప్రమాదాలు, మరణాలు చోటు చేసుకోవడంలో ఆశ్చర్యం లేదు. ఫ్యాక్టరీ అడ్వైస్ సర్వీస్ అండ్ లేబర్ ఇన్స్టిట్యూట్ డైరెక్టర్ జనరల్ 2021లో ఇచ్చిన రిపోర్టు ప్రకారం 2020లో వివిధ పరిశ్రమలలో మొత్తం 32,413 యాక్సిడెంట్లు రిపోర్టు చేయబడ్డాయి. అందులో 50 మంది

చనిపోయారు. 3282 మంది గాయవడ్డారు. ఇది అండర్ రిపోర్టు. అంటే తక్కువ చేసి చూపించడం. ఎందుచేతనంలే రిజిస్టర్ అయిన ఫ్యాక్టరీలలో 22 శాతం, ప్రమాదకరమైన ఫ్యాక్టరీలలో 35 శాతం మాత్రమే తనిఖీ చేయడం జరిగింది. ఇక దేశ జిడిపికి 33 శాతం అందించే సూక్ష్మ, చిన్న, మధ్యస్త పరిశ్రమలలో (MSMEs) ఎటువంటి కార్బిక రక్షణ నిబంధనలు పాటించడం లేదు.

సహజంగానే ఈ పరిస్థితులను మెరుగుపరచుకోవటానికి కార్బికులు యాజమాన్యంతో అనేక విధాలైన పోరాటాలు చేశారు. మారుతీ ఫ్యాక్టరీలో 2011 సమ్మేళనాలలో తర్వాత టీ ట్రైంను ఏడున్నర నిమిషాల నుంచి 15 నిమిషాలకు పెంచడమూ, 46 సెకన్డుకు ఒక కారు అసెంబ్లీంగ్ చేసే వేగాన్ని తగ్గించి 60 సెకన్డుకు ఒక కారు అసెంబ్లీంగ్ చేసేటట్టు సరి చేయడమూ యాజమాన్యానికి అంగీకరించక తప్పలేదు. ఒకే ప్రాంతంలో వున్న ఫ్యాక్టరీలలో వనిపరిస్థితులు ఒకచోట ఎక్కువ దుర్భరంగాను, దుస్సహంగానూ, మరోచోట సరళంగానూ వుండే పరిస్థితులను వూహించలేము. కొద్దిపాటి తేడాలతో అక్కడ ఉత్పత్తి అయ్యే వస్తువులను బట్టి వుంటాయి.

దేశంలోని ఆటోమెబైల్ పరిశ్రమలలో జీవన భృతి మెరుగు, వని పరిస్థితుల మెరుగు కోరుతూ 2009 నుండి సమ్మేల పరంపర కొనసాగుతూనే ఉంది. నాసిక్ లోని మహీంద్రా, గుర్దావ్ లోని సన్ బీమ ఆటో, పూనే లోని బోస్ట్ ఛాసిన్, మానసర్ లోని పెల్చాండా వోటార్ సైకిల్, గుర్దావ్ లోని రీకో ఆటో, కోయంబత్తూర్ లోని ప్రి కాల్, పెల్చాసోట్లా (కర్రాటుక)లోని వోల్ఫ్స్ చెన్నైలోని ఎం.ఆర్.ఎఫ్ ట్రైన్స్, హలోల్ (గుజరాత్)లోని జనరల్ మోటార్స్, బెంగళూరులోని బోస్ట్, హుగ్గీ (బెంగాల్)లోని డన్ లప్ప, శ్రీ పెరంబదూర్ (తమిళనాడు)లోని కపారో, అంబత్తూర్ (తమిళనాడు)లోని డన్ లప్ప, చెన్నైలోని హండాయ్ తదితర కంపెనీలలో తరచూ సమ్మేలు జరుగుతూనే వున్నాయి. ఇన్ని జరుగుతున్నప్పటికీ ఉత్పత్తి క్రమంలో మార్పు, కార్బిక చట్టాల రద్దు చర్యలతో పాలక వర్గాలు కార్బిక సంఘాల సంఘచిత శక్తిని దెబ్బతీయజూస్తున్నాయి. నిరాదరణ, అన్యాయం, నిస్పుహ, నిరాశలతో కార్బికవర్గం కొంత పక్కారి పట్టించబడింది. మరొకవ్వు ఇదే క్రామికవర్గం ఆక్రోశంతో కుతకుతలాడిపోతోంది. అది మాత్రమే సరిపోదు. భారతదేశంలో విశాలమైన సంఖ్యలో వున్న సంపదల స్థాపకర్తలైన రైతాంగంతో జతకలిని ముందుకు నడవాల్సిన ఆవశ్యకత వుంది. నిజమైన కార్బికవర్గ చైతన్యంతో ముందుకు నడవాల్సిన వుంది.

ఈక వని గంటల విషయానికాస్తే రెండో ప్రపంచ యుద్ధంలో నేలమట్టమైన నివాస గ్రహాలు, పరిశ్రమలను పునర్వీర్యంచుకొనుటకు రోజుకు 15, 16 గంటలు కూడా క్రామికులు శ్రమించారు.

అది ప్రత్యేక పరిస్థితి. దానిని సాధారణ పరిస్థితులతో పోల్చురాదు. ప్రస్తుతం జర్జునీలో కార్బికులు వారానికి 34 గంటలు, జపానీలో 37 గంటలు మాత్రమే పనిచేస్తున్నారు. మన పొరుగు దేశాల్లో పాకిస్థానీలో 47 గంటలు, బంగాల్ దేశాల్లో 47 గంటలు, భూటానీలో 51 గంటలు, శ్రీలంకాలో 36 గంటలు, నేపాల్ లో 40 గంటలు, భారతీలో 48 గంటలు. అందుచేత అభివృద్ధి చెందిన జర్జునీ, జపాన్ వంటి దేశాలలో గాని, మన ఇరుగుపొరుగునున్న అభివృద్ధి చెందుతున్న దేశాలలో గాని ఎక్కడా కూడా 70 గంటల పనితో కూడిన వారం అన్న ప్రస్తకే లేదు.

వారానికి 70 గంటల పని అంటే, 6 రోజులక్కె రోజుకు 11:30 గంటలు, 5 రోజుల వారమైతే రోజుకి 14 గంటలు పని చేయవలసి వస్తుంది. దీనికి రాసూపోనూ కనీసం రెండు గంటల ప్రయాణ కాలాన్ని కలపవలసి ఉంటుంది. అంతేకాదు, ఇటీవలి పీరియాడిక్ లేబర్ ఫోర్స్ సర్వే వారి నివేదిక ప్రకారం ఇంటికి చేరుకున్నాక పురుషులు 41 నిమిషాలు, స్ట్రీలు 5 గంటల 30 నిమిషాలు ఇంటి పసులపై శ్రేష్ఠ వస్తున్నదని తెలిపింది. ఇక వారికి విశ్రాంతి ఎంత? విశ్రాంతి లేని జీవన విధానం, జీవన శైలి వ్యాధుల్ని పెంచదా? వారి ఆరోగ్య భద్రత పరిస్థితేంటి?

భూస్పామ్య వర్గమైనా, పారిశ్రామిక వర్గమైనా, గ్రామాల్లో పైనా, పట్టణాల్లోనైనా క్రామికులతో ఎక్కువ గంటలు పని చేయించుకోవాలని, పని సమయంలో అత్యంత శ్రమ కాలాన్ని పెంచి వేతన దోషించే ద్వారా క్రామికుల శ్రేష్ఠ వస్తున్నదని ప్రయత్నిస్తారు. క్రామికులు ఎంత చేసినా వారికి తనిఖి తీరదు. క్రామికుల బాగోగులు వారికి పట్టవు. మరింత లాభం కోసం ధనికుల లిస్టులో మరో మెట్టు ఎదగాలనేదే వారి ద్వేయంగా ఉంటుంది. పెట్టుబడిదారీ వర్గాలను, సామ్రాజ్యవాదులను సమర్పించే పాలకులు కూడా వారికి ఇతోధికంగా వత్తాను పలుకుతుంటారు. వారి లాభాలకు గ్యారంటీ ఇచ్చే విధంగా విధానాలను రూపొందిస్తుంటారు. మన దేశంలో తాజా పరిణామం ఏమిటంటే మంచి కార్బిక్ రేట్లుగా ప్రచారం చేసుకునే వారి చేతితో చేదు మాత్రను మింగించి మొత్తం సమాజాన్ని ఆమోదించ చేసే ప్రయత్నమే కొత్తది. దోషించే రూపం పాతదే.

కార్బికవర్గం ఇప్పటికే సాధించిన హక్కులతో సంతృప్తి చెంది, సంస్కరణ వాద భ్రమలకు లోనై అజాగ్రత్తగా ఉంటే ఉన్నతశాఖల పాటి కనీస హక్కులను సైతం తిరిగి గుంజుకోవటానికి దోషించే వర్గం అవకాశం కోసం ఎదురుచూస్తోంది. కార్బిక వర్గం ఎల్లప్పుడూ అప్రమత్తంగా ఉండాలి. సామాజిక మార్పును సాధించాల్సిన తన చారిత్రక కర్తవ్యాన్ని నెరవేర్పుడానికి అన్ని విధాలుగా సమాయత్తం కావాలి.

★ ★ ★ ★ ★