ఆటోమొబైల్ కేంద్రంగా దేశ పారిశ్రామికాభివృద్ధి గుత్త పెట్టుబడి లాభం కోసమే

పోటీ పెట్టుబడిదారీ వ్యవస్థ గుత్త పెట్టుబడిదారీ వ్యవస్థగా పరివర్తన చెందే క్రమంలో ప్రపంచ స్థాయిలోనే కాకుండా భారతదేశంలో కూడా ఆటోమొబైల్స్ పరిశ్రమ కేంద్రంగా, పారిశ్రామిక రంగం వృద్ధి చెందింది. ఈ ధోరణి బలపడటానికి కారణం ఏమిటి? అసలు ఆటో మొబైల్స్ పరిశ్రమ అంటేనే ప్రవేటు వాహనాల ఉత్పత్తి, అమ్మకాలు. ప్రజా రవాణా వ్యవస్థలను క్రమంగా పక్కకు జరిపి ఇటువంటి వ్యక్తిగత స్థాయి రవాణా వ్యవస్థ వేగవంతం కావడం ఎవరి ప్రయోజనాల కొరకు? అన్నిరకాల వ్యవస్థలకు అనుసంధానంగా నిలిచే రవాణా వ్యవస్థలోని ఈ పరిణామాల వల్ల ప్రజల జీవన ప్రమాణాలు పెరుగుతాయా? పేదరిక నిర్మూలన జరుగుతుందా? ప్రజలందరికీ గౌరవప్రదమైన జీవనోపాధులు అందుబాటులోకి వస్తాయా? నిజానికి అభివృద్ధి క్రమం నుండి మెజారిటీ ప్రజలు బయటకు నెట్టివేయ బడడంతో సంక్షుభిత, దుర్భర జీవితాలు సర్వసాధారణమయినాయి. మరి ఈ ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ వృద్ధి ఎవరి కోసం?

నిరపేక్షంగా, సాపేక్షంగా మిగులు శ్రమను దోచుకొని లాభాలు ఆర్జించడంతో గుత్త పెట్టుబడుల లాభదాహం తీరదు; ఇంకా ఇంకా మరింత లాభాల కోసం నూతన మార్గాల అన్వేషణ కొనసాగుతూనే ఉంటుంది. ఆ క్రమంలో ఆవిష్కరించబడిన మార్గం ఏమిటంటే టర్నోవర్ సమయాన్ని తగ్గించడం. అంటే పెట్టుబడి పెట్టడం మొదలుకొని లాభాలను వాస్తవీకరించుకునే వరకు పట్టే సమయం తగ్గించటం అన్నమాట. ఇది తగ్గిన కొద్దీ వార్షిక లాభం రేటు పెరుగుతూనే ఉంటుంది. టర్నోవర్ సమయాన్ని తగ్గించడంలో రవాణా, కమ్యూనికేషన్ రంగాలదే కీలక పాత్ర. గుత్త పెట్టుబడుల లాభ దాహంతో ముడిపడి ఉన్న ఆటోమొబైల్ రంగం వైవిధ్యీకరణతో స్థిరంగా, బలంగా విస్తరిస్తూనే ఉన్నది.

"అభివృద్ధి" అంటేనే విలాసవంతమైన ఆడంబర ప్రైవేటు వ్యక్తిగత వాహనాలు, అవి వేగంగా పోవటానికి పెద్ద విశాలమైన హైవేలు అనే తప్పుడు వాదన బాగా బలపడింది. ఈ విధంగా పరిశ్రమల రంగ నిర్మాణంలో వక్రీకరణకు పునాదులు పడ్డాయి. దేశీయ మౌలిక ఉత్పాదక పరిశ్రమల అభివృద్ధి స్థానంలో ఎగుమతి, దిగుమతుల ఆధారిత వసతుల, వనరులకల్పన అన్నది ప్రాధాన్యత సంతరించుకొంది. ఈ మేరకు సామ్రాజ్యవాద నిర్దేశిత విధానాలను దేశంలో రూపొందించి అమలు చేశారు. స్వావలంబన మాటల్లోను, కాగితాల్లోనే ఉండిపోయింది. ఈ పరిణామం ప్రపంచీకరణ క్రమం వేగంగా విస్తరించటానికి తోడ్పడింది.

అమెరికాకు చెందిన మార్క్సిస్టు అర్థశాస్త్రవేత్త పాల్ స్వీజీ అభిప్రాయం ప్రకారం, 20వ శతాబ్దపు మూలధన కల్పన మొత్తం ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ చుట్టూ పరిభ్రమించింది. కార్ల కంపెనీలు, ఆయిల్ పరిశ్రమ, స్టీలు మొదలైన ఖనిజాలు, హైవే నిర్మాణాలు– అందుకు రియల్ ఎస్టేట్ వ్యాపారాలు మొదలైనవి అన్నీ ఆటోమొబైల్ పారిశ్రామికీకరణను సృష్టించాయి. దీనితో ప్రపంచవ్యాప్తంగా ఆయిల్ మీద ఆధారపడటం తీవ్రమైంది. అమెరికాలో గానీ మొత్తం ప్రపంచంలోగానీ అత్యధిక కార్బన్ డయాక్సైడ్ వ్యర్థ పదార్థాల విడుదలకు అంటే వాతావరణ మార్పులకు ఈ తరహా రవాణా వ్యవస్థనే కారణమైంది.

భారతదేశంలో ఆటోమొబైల్ రంగం :

మన ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ ప్రపంచంలోనే అతిపెద్ద పరిశ్రమగా నేడు 4వ స్థానంలో ఉంది. మనదేశంలోని తయారీ రంగం ఉత్పత్తిలో ఆటో మొబైల్ ఉత్పత్తులు 50 శాతం. ఈ రంగంలో ఉద్యోగిత 3 కోట్ల 50 లక్షలకు పైగానే. ఈ రంగానికి గుర్గావ్, చెన్నై, పూణే మూడు ప్రధానమైన కేంద్రాలు. అతిపెద్ద ఆటోమొబైల్, మరియు ఆటోమొబైల్ అనుబంధ ఉత్పత్తులలో ముందున్న చెన్నైని ఆసియా ఖండంలోని డెట్రాయిట్ అంటారు. ప్రపంచంలోని అత్యున్నత ఆటోమొబైల్ హబ్స్‌లో చెన్నై ఒకటి. హుండాయ్, నిస్సాన్, బీఎండబ్ల్యూ, యమహా, టీవీఎస్ మొదలైన చాలా కంపెనీలు ఉన్నాయి. నిమిషానికి మూడు కార్లు ఇక్కడ ఉత్పత్తి అవుతాయి. అంటే సంవత్సరానికి 14 లక్షల కార్లు.

కాగా, గుర్గావ్‌లో ఫోర్డ్, హుండాయ్ మోటార్స్ ప్రధానమైన కార్ల కంపెనీలు ఉన్నాయి. ఇక పూణేలో టాటా, ఫియట్ కంపెనీలు ముఖ్యమైనవి. ఇట్లా ఆటోమొబైల్ ఉత్పత్తులు అంటే ప్యాసింజర్ కార్ల ఉత్పత్తి అన్నమాట. కార్ల శ్రేణి పరిధి చాలా విశాలమైంది. బిలియనీర్ల విలాసాలకు, ఆడంబరాలకు అనుగుణంగా అత్యంత విలాసవంతమైన కార్ల నుండి మధ్యతరగతి వర్గం వినియోగించే సాధారణ కార్ల వరకు ఉంటాయి. ఖరీదైన కారును బట్టి సమాజంలో హోదా నిర్ణయించబడుతుంది. దీని పట్ల మోజు, వెంపర్లాట, తమ గొప్పను ప్రదర్శించే ధోరణి మధ్యతరగతి, సంపన్నవర్గాలలో రోజురోజుకూ తీవ్రమవుతూనే ఉన్నది. మెజారిటీ ప్రజల జీవితావసర వస్తువులతో ఏ మాత్రం సంబంధం లేని వ్యక్తిగత కార్ల ఉత్పత్తి మన ఆర్థిక వ్యవస్థలో అతి ముఖ్యమైన పరిశ్రమ అయింది. అందువల్ల పారిశ్రామికాభివృద్ధి మొత్తం ఈ రంగం చుట్టూ అల్లుకుపోతున్నది. దీనితో ప్రజల

జీవితావసరాలతో పారిశ్రామిక రంగం స్పష్టంగా వేరు పడింది.

పైగా ఈ రంగంలో మూలధన సాంద్రత చాలా ఎక్కువ. చాలా దేశాలలాగా శతాబ్దాల తరబడి సామ్రాజ్యవాద పీడన కొనసాగిన కారణంగా వెనుకబడిన మన దేశంలో పెట్టుబడుల కొరత ఉంటుంది. కనుక విదేశీ పెట్టుబడులను ఆకర్షించాలి, రాయితీలివ్వాలి అంటూ అతి విలువైన కొరతగా ఉన్న పెట్టుబడులను ఎందుకోసం ఉపయోగించడం జరుగుతున్నది? సంపద, ఆదాయాలలో తీవ్రంగా అసమానతలున్న నేపథ్యంలో సంపన్నుల విలాసవంతమైన, ఆడంబర జీవితాలకు కావలసిన అధునాతన కార్ల ఉత్పత్తికోసం కేటాయించాల్సి వస్తున్నది. మౌలిక పారిశ్రామిక అభివృద్ధి క్రమంలో ఇది క్రూరమైన అణచివేత.

మూలధన సాంద్రత అత్యధికంగా ఉన్న పరిశ్రమలలో ఉద్యోగ కల్పన బలహీనంగానే ఉంటుంది. పారిశ్రామిక రంగంలో ఉద్యోగిత వాటా పెరిగితేనే దానిని పారిశ్రామికాభివృద్ధి అని అంటారు. కాగా శ్రమ సంపద అధికంగా ఉన్న మనదేశంలో అందుకు విభిన్నంగా మూలధన సాంద్రత అధికంగా ఉన్న ఆటోమొబైల్ రంగం కేంద్రంగా పరిశ్రమల రంగం అభివృద్ధి కావటం, సామ్రాజ్యవాద ఒత్తిడులకు లొంగిపోయిన విధానాల ఫలితమే.

వ్యక్తిగత కార్ల ఉత్పత్తిలో వృద్ధి ధోరణులు :

1980 వరకు ప్యాసింజర్ కార్ల దిగుమతుల మీద కఠినమైన ఆంక్షలు ఉండేవి. దేశీయ ఉత్పత్తులను, విడిభాగాల ఉత్పత్తులను ప్రోత్సహించే లక్ష్యంతో ప్రభుత్వ విధానాలు ఉండేవి. ఈ రంగంలో విదేశీ ఉనికిని నిరుత్సాహపరిచే దానికి అధిక స్థాయిలో టారిఫ్‌లు, పరిమాణాత్మక నిబంధనలు అమలులో ఉండేవి. రవాణా వ్యవస్థలో కార్ల పాత్ర, అసలు వ్యక్తిగత కార్ల పాత్ర అతి తక్కువ స్థాయిలో ఉండేది.

భద్రత, అందుబాటులో ఉండటం లక్షణాలతో ప్రజా రవాణా వ్యవస్థ బలంగా ఉండేది. సమిష్టిగా ఉపయోగించగల వాహనం బస్సు. ఇంధనం, ఖనిజాల వాడకంలో ఆదా ఉంటుంది.రోడ్లమీద రద్దీ తక్కువగా ఉంటుంది. కాలుష్యం కూడా తక్కువే. వీటి నిర్వహణ ఖర్చు, వ్యక్తిగతంగా రవాణా ఖర్చు రెండూ తక్కువగానే ఉంటాయి.

1981 నుండే ఈ పరిస్థితులు తలక్రిందులు కావటం ప్రారంభమైంది. గ్లోబలైజేషన్ క్రమంతో ఈ ధోరణి వేగవంతమై ప్రస్తుతం పరాకాష్ట దశకు చేరుకుంది. 1981 నుండి ఈ రంగంలో సరళీకరణ ధోరణులు ప్రవేశించాయి.

దిగుమతులను ప్రోత్సహించటం, విదేశీ మిలాఖత్‌లను పెంచటం ప్రారంభమైంది. క్రమంగా దేశీయ ఉత్పత్తి, దేశీయ టెక్నాలజీ భావనలు కనుమరుగయ్యాయి. భారత ప్రభుత్వ యాజమాన్యంలో ఉన్న మారుతి ఉద్యోగ్ లిమిటెడ్, సుజుకి మోటార్స్‌లో విలీనం కావడంతో కార్ల మార్కెట్లో ప్రీమియర్ ఆటోమొబైల్స్ లిమిటెడ్, హిందుస్థాన్ మోటార్ లిమిటెడ్ ఆధిపత్యం అంతరించింది. విదేశీ మిలాఖత్తులు, విదేశీ కంపెనీలు ఆటోమొబైల్ రంగాన్ని ఆక్రమించు కున్నాయి.

నూతన ఆర్థిక విధానంలో లైసెన్సుల రద్దుతో పాటు ఆటోమొబైల్ రంగంలోకి విదేశీ సంస్థలను ఆహ్వానించటం ముమ్మరం అయింది. 2002 నాటికే 16 ఉమ్మడి వెంచర్లు బలపడ్డాయి. రకరకాల కార్లతో మార్కెట్ నిండిపోయింది. అంతేకాకుండా, ముడిసరుకులు, మధ్యంతర సరుకులు, విడిభాగాలు అన్నింటిలో దిగుమతులు చేసుకోవటం పెరిగింది. టెక్నాలజీ దిగుమతులు విపరీతంగా పెరగడంతో అత్యధిక స్థాయి లైసెన్సు ఫీజులు, రాయల్టీలు, టెక్నికల్ నైపుణ్యానికి ఫీజులతో భారీఎత్తున మన దేశ సంపద విదేశాలకు తరలి వెళ్లింది. ఈ రంగంలోకి విదేశీ పెట్టుబడుల ప్రవాహం తీవ్రమైంది. అత్యధిక దిగుమతి సాంద్రత గల కార్ల అమ్మకాలు పెరగటంతో దేశీయ నిజ అవసరాల దిగుమతులకు వినియోగించాల్సిన, అసలే కొరతగా ఉన్న విదేశీ మారక ద్రవ్యం పెద్ద ఎత్తున తరలివెళ్లింది. భారతదేశం నుంచి వెళ్లి విదేశాల్లో రెక్కలు ముక్కలుచేసుకుని, పొట్టలు మాడ్చుకుని లక్షలాది మంది ప్రజలు, మధ్యతరగతి వర్గాల బిడ్డలు సంపాదించే డాలర్ల మారకద్రవ్యం ఈ ఖరీదైన కార్ల కొనుగోలుదారులకు రాయితీ రూపంలోకి మారిపోతూ వుంది.

ఈ కార్ల విక్రయాలు ఎలా సాధ్యమైనాయి?

80వ దశకం నుండి ఆటోమొబైల్ రంగంలో సరళీకరణ ధోరణులు పెరిగాయి. అయితే, వ్యక్తిగత కారు, ఒక అత్యవసర వినియోగ వస్తువు ఎలా అయింది? మనదేశంలో ఉత్పాదక రంగంలో భారీ పరిశ్రమలకు అత్యంత ప్రాధాన్యత నిచ్చిన రెండవ పంచవర్ష ప్రణాళిక పూర్తిగా విఫలమైంది. వినియోగ వస్తువుల లభ్యతలో తీవ్రమైన కొరత ఏర్పడి పీడిత వర్గాల బతుకులు మరింత దుర్భరం అయినాయి. ఈ కొరత ప్రభావం సంపన్న వర్గం మీద ఉండదు కదా! సామాన్య జనానికి అవసరమైన వినియోగ వస్తువుల ఉత్పత్తిని, దిగుమతులను ప్రోత్సహించడం తప్పనిసరి అని గుర్తించడం జరిగింది. ఈ నెపంతో, సంపన్నవర్గం వినియోగించే విలాస వస్తువుల ఉత్పత్తులు, దిగుమతులు పెరగటం తీవ్రమైంది. ఇందులో భాగంగా వ్యక్తిగత కార్ల ఉత్పత్తులు పెరిగాయి. దిగుమతుల పెరుగుదలకు దిగుమతుల సరళీకరణ విధానం తోడ్పడింది. ఆటోమొబైల్ రంగంలో విదేశీ మిలాఖత్ సంస్థల ఆధిపత్యం పెరిగింది. దేశీయ టెక్నాలజీ అభివృద్ధి అదృశ్యమైంది. విదేశాలలో ఉన్న ఈ మిలాఖత్‌ల మాతృసంస్థల చేతిలో టెక్నాలజీ గుత్తాధిపత్యం కేంద్రీకృతమైంది. నిజానికి 1990ల తర్వాత ప్యాసింజర్ కార్ల విషయంలో భారతదేశం, కారు విడిభాగాలను దిగుమతి చేసుకొని కూర్పుచేసే కేంద్రం అయింది. ఈ విధంగా మూలధన సాంద్రత, విదేశీ మూలధన సాంద్రత, దిగుమతుల సాంద్రత అన్నీ అధికంగా ఉన్న ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ కేంద్రంగా మన పరిశ్రమల రంగం అభివృద్ధి చెందింది.

పారిశ్రామిక నిర్మాణాలలో వక్రీకరణ బలపడింది.

భారీ స్థాయిలో కార్లకు గిరాకి ఏ విధంగా పెరిగింది?

ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ మనుగడకు ఇది అత్యవసరం. ఈ దిశగా ప్రభుత్వం రెండు వ్యూహాలను బలంగా అమలు పరిచింది.

1. ప్రజారవాణా వ్యవస్థను కుదించివేయటాన్ని తీవ్రం చేసింది. ప్రైవేటీకరణ తీవ్రమైంది. ఇక ఆటోలు, క్యాబ్‌లు ప్రజారవాణా అవసరాలకు తప్పనిసరి అయినాయి. దీనితో ఆటోలు, క్యాబ్‌లు నడపటం ఉపాధి మార్గాలు అయినాయి.

2. కార్ల మార్కెట్ లోకి మధ్యతరగతి వర్గం కొనుగోళ్లు పెరిగితేనే ఆటోమొబైల్ రంగం మనగలుగుతుంది. ప్రజారవాణా వ్యవస్థ బలహీన పడటంతో ఈ వర్గానికి, కార్లు కొనటం ఒకవైపు తప్పనిసరైంది. మరొకవైపు కార్ల కొనుగోలుకు పరపతి లభ్యత పెరిగింది. వ్యక్తిగత రుణాలు అందుబాటులోకి వచ్చాయి. అదే సమయంలో అనువైన పే రివిజన్ వల్ల ప్రభుత్వ ఉద్యోగస్తుల జీతాలు పెరిగాయి. ఈ అనుకూల పరిస్థితులన్నీ మధ్యతరగతి వర్గాన్ని కార్ల కొనుగోలుకు ప్రోత్సహించాయి. మనదేశంలో మధ్యతరగతి వర్గం పరిమాణం, ఇంగ్లాండ్ జనాభా కంటే, ఫ్రాన్స్ జనాభా కంటే అధికం. కాబట్టి, ఈ వర్గం కార్ల కొనుగోలులోకి ప్రవేశించినట్లయితే, కార్ల గిరాకీకి ఇక లోటు ఉండదు.

ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమను ప్రోత్సహించడమే ప్రభుత్వ లక్ష్యం అయ్యింది. మేకిన్ ఇండియాలో గుర్తించిన ఆరు సూపర్ స్టార్ రంగాలలో ఇది ఒకటి. ప్యాసింజర్ కారు విభాగంలో విక్రయాలు పెరుగుతూనే ఉన్నాయి. 2026 నాటికి, ఈ రంగం వాటా స్థూల దేశీయ ఉత్పత్తిలో 12 శాతాన్ని మించాలి అన్న లక్ష్యంతో ప్రభుత్వ విధానాల రూపకల్పన జరుగుతున్నది.

ఈ వ్యక్తిగత వాహనాలన్నీ రోడ్డు మీద నడవటానికి చమురు అవసరం. నిజానికి 1990-91లో తీవ్రంగా ఏర్పడిన విదేశీ మారక సంక్షోభానికి చమురు దిగుమతులే ప్రధాన కారణం. మన పరిశ్రమల రంగం అభివృద్ధి మొత్తంగా ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ కేంద్రంగా మలుచుకున్నప్పుడు, చమురు దిగుమతులను నియంత్రించినట్లయితే గుత్త పెట్టుబడులకు నష్టం కదా! అందువల్ల చమురు దిగుమతులను సరళీకరించటం విదేశీ మారక ద్రవ్య సంక్షోభం దృష్ట్యా సీరియస్ వైరుధ్యమే. దిగుమతులలో దాదాపు 80% ముడి చమురు అవసరాలే.

ఆటోమొబైల్ రంగం కేంద్రంగా వక్రీకరణకు గురైన పారిశ్రామిక అభివృద్ధి వల్ల ముడి చమురు దిగుమతులు నిరాటంకంగా పెరగటానికి అనుకూలమైన సరళీకరణ విధానాలు అమలవుతాయి. పర్యవసానంగా, మన దేశం విదేశీమారక ద్రవ్య సంక్షోభ వలయంలో బందీ అవుతుంది. ఈ సమస్య రోజురోజుకూ తీవ్రమవుతుంది కూడా.

పైగా పరిశ్రమకు ముందు, వెనుక అనుబంధ పరిశ్రమలు బలంగా ఉంటాయని చెబుతూ ఈ పరిశ్రమ అభివృద్ధి మీదనే కేంద్రీకరించడం వల్ల పారిశ్రామిక వక్ర నిర్మాణాలు మరింత బలపడ్డాయి. మరొకవైపు అత్యధిక స్థాయిలో చమురు దిగుమతుల వల్ల విదేశీ మారక సంక్షోభం నిరంతరం కొనసాగుతూనే ఉంటుంది.

ఆటోమొబైల్ రంగంలో సంక్షోభం :

2019లో 5 లక్షల ప్యాసింజర్ కార్లను, 30 లక్షల ద్విచక్ర వాహనాలను విక్రయించలేని స్థితి ఏర్పడడంతో కార్ల కంపెనీలకు లాభాల సంక్షోభం ఏర్పడింది. మనదేశంలో పరిశ్రమల అభివృద్ధికి ఈ రంగమే కేంద్రం కావడం వల్ల ఇదే ఆర్థిక సంక్షోభం అయింది. కార్ల కంపెనీలు, తమ ఉత్పత్తులను తగ్గించడం మొదలు పెట్టాయి. ఉదాహరణకు జపాన్ కార్ల తయారీ కంపెనీ టయోటా, దక్షిణ కొరియా కార్ల కంపెనీ హుండాయ్ మోటార్స్ రెండూ 2019లో తమ ప్లాంట్లలో ఉత్పత్తిని 50 శాతం తగ్గించాయి. దీనితో వేల మంది ఉపాధిని కోల్పోయి రోడ్డున పడ్డారు. ఆటో మొబైల్స్ విడిభాగాల ఉత్పత్తి పరిశ్రమల్లో మూడున్నర లక్షల మంది ఉపాధి కోల్పోయారు అని అంచనా. నిరుద్యోగ సమస్య మరింత తీవ్రమైంది.

ఒకవైపు ఎస్‌బిఐ అధ్యయనం, ఆర్బిఐ అధ్యయనం, వేతనాలలో వృద్ధి తగ్గుతుందని, ద్రవ్యోల్బణం వల్ల నిజవేతనంలో పెరుగుదల రుణాత్మకం అవుతున్నదని వ్యక్తం చేయగా, ఐఎల్ఓ ప్రకారం, శ్రమ ఉత్పాదకత కంటే వేతనం తక్కువగా ఉన్నదని వ్యక్తం చేసింది. ఆటో మొబైల్ రంగంలోని సంక్షోభం, శ్రామికుల పరిస్థితిని మరింత బలహీనపరిచింది. వీళ్ళ బతుకు సంక్షోభం ప్రభుత్వానికి పట్టనిదే అయ్యింది. కార్పొరేట్ శక్తుల లాభాల దృష్టికోణంలోనే నిర్ణయాలు తీసుకొనే ప్రభుత్వం, కనీస వేతనాన్ని రోజుకు 176 రూపాయల నుండి 178 రూపాయలకి పెంచింది. అంటే రోజుకు రెండు రూపాయల పెరుగుదల!

కాగా ప్యాసింజర్, వాణిజ్య వాహనాలు, ద్విచక్ర, త్రిచక్ర వాహనాలు మొత్తం కలిపి 2019లో 2 కోట్ల 60 లక్షల వాహనాలకు పైగా ఉత్పత్తి అయినాయి.

ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ ఉత్పత్తుల అమ్మకాలను పెంచడానికి ప్రభుత్వం తీసుకున్న చర్యలు :

గుత్త పెట్టుబడుల ఉత్పత్తుల అమ్మకాలు తగ్గడం, లాభాలు తగ్గటం, ప్రభుత్వానికి తీవ్రమైన సమస్య. 2019-20 నుండే కార్పొరేట్ పన్నును తగ్గించటం గమనించవచ్చు. ఇది ప్రపంచంలోనే కనిష్టం. 2021 కేంద్ర బడ్జెట్‌లో ప్రకటించిన నూతన వాహన తుక్కు విధానం ప్రకారం, ప్రభుత్వ, వాణిజ్య వాహనాలను 15 సంవత్సరాలకు, ప్రైవేటు, వ్యక్తిగత వాహనాలను 20 సంవత్సరాలకు తుక్కుగా మార్చవలసిందే. డీజిల్ వాహనాలు అయితే 10 సంవత్సరాలకే తీసేయాలి. కొత్త కార్లకు రిజిస్ట్రేషన్

సెస్ తగ్గించారు. ఈ చర్యలన్నీ కొత్త కార్ల కొనుగోళ్లను పెంచడానికే. పి.ఎల్.ఐ ఉత్పత్తితో ముడిబడిన ప్రోత్సాహక పథకం ద్వారా 42,500 కోట్ల రూపాయల కొత్త పెట్టుబడులను ఆహ్వానించాలని, 2.3 లక్షల కోట్ల రూపాయల విలువ గల అదనపు ఉత్పత్తిని సాధించాలన్న లక్ష్యాన్ని ప్రభుత్వం ప్రకటించింది. ఇంకా, ఈ రంగంలోకి ఆటోమేటిక్ మార్గం ద్వారా 100 శాతం విదేశీ ప్రత్యక్ష పెట్టుబడులకు అనుమతి ఇవ్వడం జరిగింది.

ఇక భారతదేశంలో ఉన్న జపాన్ ఆటోమొబైల్ ఉత్పత్తిదారులకు, డీలర్లకు సులభంగా రుణాలను ఇవ్వడం కోసం, జపాన్ బ్యాంక్ ఆఫ్ ఇంటర్నేషనల్ కార్పొరేషన్, మన స్టేట్ బ్యాంక్ ఆఫ్ ఇండియాతో చేసుకొన్న ఒప్పందం విలువ ఒక బిలియన్ అమెరికన్ డాలర్లు.

ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ ఉత్పత్తులను, అమ్మకాలను పెంచడం కోసం సీరియస్ చర్యలు తీసుకున్న ప్రభుత్వం, ప్రజల ఉపాధి అవకాశాలను మెరుగుపరచడానికి ఎటువంటి చర్యలూ తీసుకోకపోవటం విషాదమే. పైగా ఈ వాహనాలను వాడుకోవాలంటే పెట్రోల్, డీజిల్, గ్యాస్ అవసరం కదా! వీటి ధరల మీద ప్రభుత్వ విధానం ఏమిటో తెలిసిందే.

పెట్రోల్, డీజిల్, గ్యాస్ ధరలు :

గత ఏడు సంవత్సరాల నుండి వీటి ధరలు నిరంతరాయంగా పెరుగుతూనే ఉన్నాయి. గ్లోబల్ చమురు ధరలు తగ్గినా, ఈ మూడింటి ధరలు తగ్గడం లేదు. ఏప్రిల్ 2020 నుండి డిసెంబర్ 2020 మధ్యకాలంలో పెట్రోల్ ధర 56 సార్లు, డీజిల్ ధర 67 సార్లు పెరిగింది. కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు కలిసి వేస్తున్న అదనపు పన్నులు, సెస్సులు కలిపి లీటరు పెట్రోల్ ధరలలో 62 శాతం ఉండగా, డీజిల్ ధరలో 57.5 శాతం. కొన్ని రాష్ట్రాలలో లీటరు ధర వంద రూపాయలకు పైగా చేరుకొన్నది.

నిజానికి ఈ పన్నులు, కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలకు ప్రధాన రాబడి మార్గాలు అయినాయి.

ఈ పన్నుల నుండి 2014-15లో కేంద్ర ప్రభుత్వ రాబడి 1,72,065.39 కోట్ల రూపాయలు ఉండగా అది 2019-20లో 3,34,314.83 కోట్ల రూపాయలకు పెరిగింది. ఇదే కాలంలో ఒక్క తెలంగాణ రాష్ట్ర ప్రభుత్వ రాబడే 1,60,554.29 కోట్ల రూపాయల నుండి 2,21,055.58 రూపాయలకు పెరిగింది. అంటే ఐదు సంవత్సరాలలో రెండు రెట్లు పెరుగుదల. నిజానికిది తిరోగామి పన్ను. సామాన్య ప్రజల మీద ఈ పన్ను భారం అధికం. కానీ 2008-09 నుండి ఆయిల్ దిగుమతుల వల్ల విదేశీ మారక కరెంట్ అకౌంట్‌లో లోటు ప్రమాదకరమైన స్థాయికి చేరుకున్నది. అయినప్పటికీ దిగుమతులను నియంత్రించడానికి ఎటువంటి చర్యలూ తీసుకోవడం లేదు.

ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ ఉత్పత్తుల అమ్మకాలను పెంచే క్రమంలో విధ్వంసం చేయబడిన ప్రజా రవాణా వ్యవస్థ వల్ల, ఈ వాహనాలను నడపడమే ఎంతోమందికి ఉపాధి మార్గం అయింది. పెట్రోల్, డీజిల్ ధరలు పెరగడంతో వీళ్ళ ఉపాధి సంకటంలో పడింది. దీనికితోడు కోవిడ్-19 విపత్తు ఫలితంగా, అఖిల భారత మోటార్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ కాంగ్రెస్ ప్రకారం 14 మిలియన్‌లకు పైగా ట్రక్కులను, టూరిస్ట్ వాహనాలను ఆపరేట్ చేసేవాళ్లు, ఇంకా ఎంతోమంది చిన్నా చితక ట్రాన్స్ పోర్ట్ ఆపరేటర్లు, వీటి ద్వారా జీతం పొందేవాళ్ళు ఉపాధిని కోల్పోయారు. కార్పొరేట్ అనుకూల - ప్రజా వ్యతిరేక ప్రభుత్వ చర్యలలో ఇది ముఖ్యమైనదే.

ఆటోమొబైల్ ఉత్పత్తుల వాడకందారులైన ప్రజల మీద అధిక పన్నుల భారం వేయటం ప్రభుత్వ చర్య అయింది.

ఇట్లా ఆయిల్ ధరలు పెంచడంలోనూ ఎన్ని వత్తిడులు, ఆందోళనలు జరుగుతున్నా కొంత మేరకైనా తమ పన్నుల వాటాలైనా తగ్గించుకోక పోవడంలో ఉన్న మరొక ముఖ్య లక్ష్యం, ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలను ప్రోత్సహించడం. ఇవి సామ్రాజ్య వాదుల ఆజ్ఞలేనని వేరే చెప్పనవసరంలేదు.

ఎలక్ట్రిక్ వాహనాల ప్రోత్సాహానికి చర్యలు :

2019లోనే ఫాస్టర్ అడాప్షన్ అండ్ మాన్యుఫ్యాక్చర్ ఆఫ్ హైబ్రిడ్ అండ్ ఎలక్ట్రిక్ వెహికల్స్-2 అనే స్కీమ్‌ను ప్రభుత్వం ప్రారంభించింది. ఈ పథకాన్ని 31 మార్చి 2024 వరకు పొడిగించింది. ఈ పథకం కింద జూన్ 2021లో ఎలక్ట్రిక్ వాహనాల కోసం 871 కోట్ల రూపాయలను కేటాయించింది. 87,659 ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలకు ప్రోత్సాహం, సిటీలలో, రాష్ట్రాలలో నడపటానికి 6,265 ఎలక్ట్రికల్ బస్సులను మంజూరు చేసింది. 2025 నాటికి మన దేశ ఎలక్ట్రిక్ వాహనాల మార్కెట్ 50 వేల కోట్ల రూపాయలకు చేరుకోవాలన్నది వీరి లక్ష్యం. మధ్యతరగతి వర్గాన్ని, పెరుగుతున్న యువ జనాభాను దృష్టిలో పెట్టుకొని ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలకు మారటానికి ప్రయత్నాలు తీవ్రమయ్యాయి.

ఇందుకోసం, విదేశీ ప్రత్యక్ష పెట్టుబడులు, 25.85 బిలియన్ల అమెరికన్ డాలర్లను ఆకర్షించాలని లక్ష్యం. ఈ వాహనాల ఉపయోగం కోసం 18 వేల కోట్ల రూపాయలతో అడ్వాన్స్డ్ కెమిస్ట్రీ సెల్ ప్రారంభించబడింది. ఫిబ్రవరి 2020-21లోనే, ఢిల్లీ ప్రభుత్వం ఎలక్ట్రిక్ వాహనాల చార్జింగ్ కోసం 100 యూనిట్లను ఏర్పాటు చేసింది. ఇక జనవరి - జూలై 2021 మధ్యకాలంలో కార్ల కంపెనీలు, ఎలక్ట్రిక్-వాహనాల కోసం 25,045 కోట్ల రూపాయల పెట్టుబడులను పెట్టాయి. ఏప్రిల్ 2021లో మహీంద్రా అండ్ మహీంద్రా 3000 కోట్ల రూపాయలతో మూడు సంవత్సరాలకు సంబంధించిన పెట్టుబడి ప్రణాళికను అమలు చేసింది. మన ఎలక్ట్రిక్ వాహనాల లక్ష్య సాధనకు 2030 నాటికి 12.5 ట్రిలియన్ల రూపాయల పెట్టుబడులు అవసరమని అంచనా.

హడావుడిగా తీసుకొనే ఈ చర్యలు, భారీ మొత్తంలో పెట్టుబడుల వల్ల సామాన్య ప్రజానీకానికి, పీడిత వర్గానికి సమకూరే ప్రయోజనం శూన్యం.

ఆటోమొబైల్ రంగం అభివృద్ధికి సూచిక అని వాదన బలంగా ప్రచారం చేసి, అభివృద్ధిలో ఈ రంగాన్నే కేంద్రంగా రూపొందించి, విదేశీ మారక సంక్షోభాన్ని ఖాతరు చేయకుండా, చమురు దిగుమతులు చేసుకుంటూ, ఈ రంగం అభివృద్ధికి దృఢంగా చర్యలు తీసుకున్న ప్రభుత్వం, ప్రస్తుతం దీనితో వాతావరణ మార్పు సమస్య తీవ్రమవుతున్నదని, ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలకు మారటమే అందుకు పరిష్కారం అంటూ మళ్లీ ఆటోమొబైల్ రంగం ప్రాతిపదికగానే పారిశ్రామిక అభివృద్ధిని కొనసాగించటం గుత్త పెట్టుబడుల లాభాల కోసమే.

మౌలిక వసతుల ఆస్తులను అద్దెకివ్వడం :

ఇందులో ప్రధానమైనవి రోడ్లు, విద్యుచ్ఛక్తి. ఈ రెండూ, ఆటోమొబైల్ రంగంతో ముడిపడి ఉన్నాయి. వాహనాల కోసం పెద్ద పెద్ద హైవేలు అవసరం. వాటిని నిర్మించి, బ్రౌన్ ఫీల్డ్ అవస్థాపనగా మార్చి, గుత్త పెట్టుబడులకు టోల్ వసూలు చేసుకోమని ప్రభుత్వం అద్దెకిస్తుంది. ఇంకా ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలుగా మార్చే క్రమం వల్ల, ఈ వాహనాలకు కావలసిన విద్యుత్తును ఉత్పత్తి చేయటానికి, పంపిణీ చేయటానికి ఇంకా మిగిలి ఉన్న ప్రభుత్వ విద్యుత్ ప్రాజెక్టులను గుత్త పెట్టుబడులకు అద్దెకివ్వటం జరుగుతుంది. అన్ని చోట్లా ప్రభుత్వ రంగ ఆస్తులలో పెట్రోలు పంపుల స్థలాల లాగా విద్యుత్తు రీఛార్జ్ స్టేషన్లకు లీజు కిచ్చుకోవడానికి సన్నాహాలు చేసుకుంటున్నారు. ఒకవైపు ఇప్పటికే ఎన్నో గ్రామాలకు, రైతులకు విద్యుత్తు అందడం లేదు. ఇక ఈ ప్రక్రియ వల్ల విద్యుత్ సంక్షోభం ఇంకా తీవ్రం అవుతుంది. విద్యుత్‌తో ముడిపడిన చాలా ప్రాంతాల్లో వ్యవసాయం మూలన పడుతుంది.

సామ్రాజ్యవాదుల అసలు లక్ష్యం :

కొంతకాలం ఆయిల్ వినియోగం నుంచి సిఎన్‌జి గ్యాస్ వైపుకి మళ్లించారు. డీజిల్ ధరలు పెట్రోల్ కన్నా తక్కువగా ఉండేలా చూసి ఆ వాహనాల అమ్మకాలు పెంచుకున్నారు. తర్వాత డీజిల్ వాహనాలు సర్వీసింగ్ ఎక్కువౌస్తాయన్నారు. సర్వీసింగ్ కొరకు అవసరమైన విడి భాగాల ధరలను విపరీతంగా పెంచి పాత వాహనాల మార్కెటింగ్‌ని, సర్వీస్ సెంటర్ల మార్కెటింగ్‌ను చేజిక్కించుకున్నారు. పెట్రోల్ వాహనాలు కొనిపించారు. పెట్రోల్, డీజిల్ ధరల్లో వ్యత్యాసం తగ్గించారు. ఇప్పుడు విద్యుత్ వాహనాలను మార్కెట్లోకి తెస్తున్నారు. ఎగువ మధ్యతరగతి ఇళ్లముందు వారంతాల్లో వేగంగా పోవడానికి పెట్రోల్ వాహనాలు, ఉద్యోగాలకు ఎలెక్ట్రిక్ వాహనాలు, బరువులు మోయడానికి డీజిల్ వాహనాలు కొనిపెట్టుకోమని ప్రోత్సహిస్తున్నారు. ప్రజలు దాచుకున్న డబ్బుని బైటకు లాగి గుత్త పెట్టుబడుల లాభాలుగా మలచటమే అసలు లక్ష్యం.

ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలకు మారటం వల్ల ప్రజల జీవనోపాధి మీద తీవ్రమైన ప్రభావం ఉంటుంది. పెట్రోల్, డీజిల్ వాహనాలలో వందల స్థాయిలో కంబషన్ ఇంజన్లు ఉంటాయి. ఈ స్థాయిలో విడిభాగాల ఉత్పత్తి ప్రక్రియలో బాగుచేయడం, పాడైపోయిన భాగాలను తీసేసి కొత్తవి వేయటం, సర్వీసు చేయడం మొదలైన వాటిలో కంపెనీ షోరూమ్ స్థాయి నుండి అసంఘటిత రంగం వరకు లక్షల మంది పనులు చేసుకుంటూ బతుకుతున్నారు. ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలలో కేవలం 17 భాగాలే ఉంటాయి. కాబట్టి పెట్రోల్, డీజిల్ వాహనానికి సంబంధించిన ఈ పనుల్లో ఉన్న కార్మికులు పెద్ద ఎత్తున ఉపాధిని కోల్పోతారు. ఎలక్ట్రిక్ వాహనాలకు పరివర్తనా క్రమం లక్షల మంది శ్రామికులకు బతుకుతెరువు లేకుండా చేస్తుంది. ఇది విధ్వంసకర పరిణామమే. అమెరికాలో పెద్ద కార్ల కంపెనీలు ప్రారంభించిన ఈ ప్రక్రియను మన దళారీ ప్రభుత్వాలు అనుసరిస్తున్నాయి

ముగింపు :

ప్రజా రవాణా వ్యవస్థ ప్రజల మౌలిక అవసరమే. కానీ జీవితావసరాలు దీనికి మాత్రమే పరిమితం కావు. ఈ వ్యవస్థను విధ్వంసం చేస్తూ అభివృద్ధికి ప్రత్యామ్నాయంగా బలపడిన ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ కేవలం గుత్త పెట్టుబడుల లాభాల కోసమే. ప్రజల నిజ జీవితాలకు సంబంధం లేని అభివృద్ధి ఇది. మరొకవైపు పర్యావరణానికి కూడా హానికరం. అయితే ఇదే పర్యావరణ సమస్యను సాకుగా చూపించి అన్ని రంగాలలో జీవన విధ్వంసం సాగించడం అన్నది పెట్టుబడిదారీ విధానానికి లాభాలతో పెట్టిన విద్య. ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ అభివృద్ధితో ముడిపడి ఉన్న సకల అంశాలను, హైవేలను, విద్యుత్ ప్రాజెక్టులను గుత్త పెట్టుబడులకు అద్దెకివ్వడం అనే ప్రక్రియను కూడా తీవ్రంగా ప్రతిఘటించి చాల్సిందే. పీడిత ప్రజలు సంఘటితంగా, బలంగా పోరాడాల్సిందే. ఇందుకు ప్రత్యామ్నాయం లేనేలేదు.

★★★★★