

மாருதி சுஸுகி ஜோடிப்பின் பின்புலத்தில் சுஸுகி கார்ப்பரேஷன் என்ற ஒரு ஈவிரக்கமற்ற நாடுகடந்த நிறுவனத்தின் தோற்றச்சித்திரம்

By Shannon Jones and Saman Gunadasa, 4 April 2017

மாருதி சுஸுகி மாணேசர் ஆலையின் முன்னாள் தொழிலாளர்கள் 13 பேருக்கு இந்திய நீதிமன்றத்தால் கொடுமான வகையில் ஆயுள் தண்டனைகள் வழங்கப்பட்டிருப்பதானது இந்தியாவிலும் மற்றும் வளரும் நாடுகளாக அழைக்கப்படுகின்ற நாடுகள் முழுமையிலும் வாகனத்தயாரிப்புத் துறை தொழிலாளர்கள் முகம் கொடுக்கின்ற கொடுமையான நிலைமைகளை வெளிச்சம்போட்டுக் காட்டுவதாய் இருக்கிறது. இந்தியாவில் இயங்குகின்ற மாருதி சுஸுகி மற்றும் ஏனைய பகாசுர நாடுகடந்த பெருநிறுவனங்களில் நிலவுகின்ற கொத்தடிமை நிலைமைகளுக்கு தொழிலாளர்களிடம் இருந்து எழுகின்ற எதிர்ப்பை ஊமையாக்கும் நோக்குடனான இந்த சோடிப்பில் இன்னும் 18 தொழிலாளர்கள் சற்றுக் குறைந்த குற்றச்சாட்டுகளில் குற்றவாளிகளாக கூறப்பட்டுள்ளனர்.



2011 இல் வேலைநிறுத்தம் செய்யும் மாருதி சுசுகி தொழிலாளர்கள்

பிரதமர் நரேந்திர மோடியின் “இந்தியாவில் தயாரிப்போம்” (Make in India) பிரச்சாரத்தின் பகுதியாக நாட்டிலுள்ள தொழிலாளர்களை மலிவு கூலி உழைப்புப் படையாக இந்திய ஆளும் ஸ்தாபகம் முன்நிறுத்துகிறது. மலிவான, பெருமளவில் சுரண்டப்படும் உழைப்பை தொடர்ந்தும் விநியோகம் செய்வதற்கு முதலீட்டாளர்களுக்கு மீண்டும் உறுதியேற்படுத்துவதற்கு இந்த தொழிலாளர்களை ஒரு கொடிய உதாரணமாக ஆக்குவதற்கு அரசாங்க நிர்வாகிகளும், அவர்களுடன் சேர்ந்து மாருதி சுசுகி நிர்வாகமும் நோக்கம் கொண்டுள்ளனர்.

மாருதி சுஸுகி இந்தியா லிமிடெட் (MSIL) ஜப்பானில் பசிபிக் கரையில் பிரதான தீவான ஹோன்ஷூ இல் உள்ள Shizuoka Prefecture ஐ தலைமையகமாகக் கொண்டு இயங்கும் உலகளாவிய கூட்டுக்குழு நிறுவனமான சுஸுகி மோட்டார் கார்ப்பரேஷன் (Suzuki Motor Corporation - SMC) நிறுவனத்தின் ஒரு துணைநிறுவனமாகும். ஜப்பானின் நான்காவது பெரிய

வாகனத்தயாரிப்பு நிறுவனமான இந்நிறுவனம், மலிவு உழைப்பு மற்றும் மிகக்குறைந்த உற்பத்திச் செலவுகளுக்கான தேடலில் உலகை வேட்டையாடுகின்ற மிகப்பெரும், நாடுகடந்த வாகனத் தயாரிப்பு பெருநிறுவனங்களுக்கே உரிய குணங்களுடையதாகும். குறைந்த விலை கார் சந்தையில் போட்டியிடுவதால் செலவுகுறைந்த உழைப்பு படையை பராமரிப்பது சுஸுகியின் பிரதான கவனக்குவிப்புப் புள்ளியாக இருந்து வந்திருக்கிறது. நிறுவனத்தின் வலைத் தளம் கூறுவதன் படி, அதன் வரலாறு “குறைந்த விலையில் சிறப்பான செயல்பாடு, செயல்திறன் மற்றும் சுற்றுச்சூழலுக்கு உகந்த தன்மை ஆகியவற்றை வழங்குகின்ற புரட்சிகரமான கார்கள் குறித்ததாய் இருந்தது.”

இந்திய பயணிகள் வாகனச் சந்தையில் கிட்டத்தட்ட 50 சதவீத (46.8) பங்களிப்பை கொண்டிருப்பதாக SMC கூறுகிறது. 125 நாடுகளுக்கு கார்களை ஏற்றுமதி செய்வதாகவும், இலங்கை, சிலி, பிலிப்பைன்ஸ், பெரு மற்றும் பொலிவியா போன்ற நாடுகளுக்கு தொடர்ச்சியாக ஏற்றுமதி செய்து வருவதாகவும் மாருதி சுசுகி தெரிவிக்கிறது. 2015-16 நிதியாண்டில் அதன் நிகர லாபம் 45.7 பில்லியன் ரூபாய்களாகும் (700 மில்லியன் அமெரிக்க டாலர்). 2015 இல் மாருதி சுஸுகி இந்தியாவின் ஒட்டுமொத்த கார் உற்பத்தி 15 மில்லியன் அலகுகளை எட்டியது.

மாருதி சுஸுகியின் தாய் நிறுவனமான SMC இன் இப்போதைய தலைவராக முன்னாள் தலைவர் ஓசாமு சுஸுகியின் மகனான தோஷிஹிரோ சுஸுகி இருக்கிறார். 2016 இல், அரசாங்க நிர்ணயங்களுக்கு இணங்கியிராத எரிபொருள் சேமிப்பு சோதனை முறைகளை நிறுவனம் பயன்படுத்தியது தொடர்பான ஒரு ஊழல் வெளியானதன் மத்தியில், பழைய சுஸுகி தனது மகனுக்கு அதிகாரத்தை கைமாற்றியிருந்தார். 2010 முதலாகவே இந்நிறுவனம் உள்நாட்டு தரநிர்ணயங்களைப் புர்த்தி செய்திருக்கவில்லை என்பதை ஒரு உள்முக விசாரணை கண்டறிந்து கூறியிருந்தது.

சுஸுகி இப்போது வாகனங்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள் மற்றும் படகுகளுக்கான அவுட்போர்ட் மோட்டார்கள் ஆகியவற்றை தயாரிக்கிறது. நிறுவனத்தின் 2016 வருடாந்திர அறிக்கையின் படி, SMC 2016 நிதியாண்டில் 2,960,000 வாகனங்களை விற்றிருந்தது. இதில் ஜப்பானில் 650,000 வாகனங்களும், ஐரோப்பாவில் 230,000 வாகனங்களும் ஆசியாவில் 1,890,000 வாகனங்களும் மற்ற இடங்களில் 190,000 வாகனங்களும் விற்பனையாகியிருந்தன. அத்துடன் ஆசியாவில் 1,150,000 மோட்டார் சைக்கிள்களையும் அது விற்பனை செய்திருந்தது.

2000 பெரும் உலகளாவிய நிறுவனங்களின் ஃபோர்ப்ஸ் பட்டியலில் 488 வது இடத்தில் இருக்கும் சஸுகி 2016 இல் 28.2 பில்லியன் டாலர் நிகர விற்பனை வருவாயும் 24 பில்லியன் டாலர் நிகர சொத்துகளையும் கொண்டிருந்தது. அதன் நிகர வருமானம் 2016 இல் 1 பில்லியன் டாலருக்கும் மிகுதியாய் இருந்தது, அத்துடன் சென்ற ஆண்டில் சஸுகியின் இலாப வரம்பு 8 சதவீதத்திற்கும் அதிகமானதாய் அதன் ஐப்பானிய போட்டி நிறுவனங்களான டோயோட்டோ மற்றும் நிஸான் ஆகியவற்றின் இலாப வரம்பை விஞ்சியதாய் இருந்தது.

மாருதி சஸுகி இந்தியா நிறுவனம் 1983 இல் இந்திய அரசாங்கத்திற்கும் SMC க்கும் இடையிலான ஒரு கூட்டுமுனைவாக உருவாக்கப்பட்டது, பின் 2002 இல் இந்திய அரசாங்கம் அதன் கட்டுப்படுத்தும் நலன்களை விற்றுவிட்ட பின்னர் தனியார்வசமானது. இப்போது MSIL இன் பங்குகளில் 54.2 சதவீதத்தை சஸுகி கொண்டுள்ளது. மும்பை மற்றும் டெல்லி பங்குச் சந்தைகளில் வர்த்தகமாகும் இந்நிறுவனத்தின் பங்குகளின் விலைமதிப்பு 2012 க்குப் பிந்தைய காலத்தில் மும்மடங்காகி இருக்கிறது.

மாருதி சஸுகி உற்பத்திச் செலவுகளை குறைப்பதில் கவனம் குவித்ததற்கேற்ப, இந்தியாவில் இருக்கும் அதன் 25,000 தொழிலாளர்கள் கொண்ட படையில் 13,250 நிரந்தரத் தொழிலாளர்களும் 12,000 ஒப்பந்த மற்றும் தற்காலிகத் தொழிலாளர்களும் உள்ளனர். நிறுவனக் கட்டுப்பாட்டிலான தொழிற்சங்கத்தை எதிர்த்துக் கலகத்தில் ஈடுபட்டதாலும் தற்காலிக தொழிலாளர்களுக்கு மாதம் 14,000 ரூபாய் (214 அமெரிக்க டாலர்), அதாவது நிரந்தரத் தொழிலாளர்களது ஊதியத்தில் பாதிக்கும் குறைவான தொகையை, ஊதியமாய் வழங்கும் வெறுப்புக்குரிய ஒப்பந்த தொழிலாளர் முறையை ஒழிப்பதற்கு 2012 இல் அவர்களது புதிய சங்கம் கோரிக்கை வைத்ததை அடுத்துமே இப்போது பழிவாங்கலுக்கு ஆளாகியிருக்கும் தொழிலாளர்கள் சிக்கவைக்கப்பட்டமை பின்தொடர்ந்தது என்பது மிகவும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

மாருதி சஸுகி மிக இலாபகரமான தொழிலமைவாக ஐப்பான் இந்தியா இருநாடுகளாலுமே அடையாளம் காணப்பட்டதாகும் என்பதோடு மாருதி சஸுகியின் தலைவரான ஆர் சி பார்கவா (R C Bhargava) இந்திய மற்றும் ஐப்பான் அரசாங்கங்களால் கவுரவிக்கப்பட்டிருப்பவரும் ஆவார். 2011 இல், ஐப்பானிய அரசாங்கம் பார்கவாவுக்கு சக்கரவர்த்தி அகிஹிடோ மூலம் “The Order of the Rising Sun” என்ற அரச கவுரவத்தை வழங்கியது. 2015 இல் இந்திய ஐனாதிபதி பிரணாப் முகர்ஜியால் அவருக்கு “பத்ம பூஷண்” என்னும் உயர் கவுரவம் வழங்கப்பட்டது.

இந்தியாவின் பெருநிறுவனங்கள் மத்தியில் மாருதி சஸுகி பெருவாரியான பாராட்டை பெற்றுள்ளது. ஃபார்ச்சூன் இதழ் (Fortune Magazine) நாட்டின் மிகவும் போற்றப்படும் நிறுவனங்களது பட்டியலில் மாருதி சஸுகிக்கு நான்காவது இடத்தை கொடுத்தது, இந்தியாவின் பிரபலமான ஆங்கில தொலைக்காட்சி நிலையமான NDTV மாருதி சஸுகிக்கு 2016 ஆம் ஆண்டின் “மிகச்சிறந்த கார் தயாரிப்பு நிறுவனம்” எனும் கவுரவத்தை வழங்கியது.

ஒடுக்குமுறை நிலைமைகளின் கீழ் மலிவுக்கூலிகளாய் அமர்த்தப்பட்டிருக்கும் ஒப்பந்த மற்றும் தற்காலிக தொழிலாளர்களின் ஒரு பெரும் தொகுப்பைக் கொண்டிருக்கும் இந்நிறுவனம் தனது வலைத் தளத்தில் பெருமையடிக்கிறது: “நாடெங்கிலும் இருக்கும் மாருதியினர் ஒரே பொதுவான

பந்தத்தால் ஐக்கியப்பட்டுள்ளனர். இது தொழிலாளர் படை அன்று, இயங்குநிலையில் இருக்கும் மக்கள் சக்தியாகும், வேறெந்த மாதிரியாகவும் அல்லாதிருக்கும் ஒரு சக்தியளிப்பு அணியாகும்.”

2016 ஏப்ரல் மாதத்தில் விடுக்கப்பட்ட சஸுகி குழுமத்தின் நடத்தை விதிமுறைகள் பின்வருமாறு கூறுகின்றன: “சஸுகி குழுமம் மனித உரிமைகள் தொடர்பான சர்வதேச நிர்ணயங்கள் குறித்து அறிந்து வைத்திருக்கும், ஒவ்வொரு நாடு அல்லது பிராந்தியத்திலும் உள்ள சட்டங்களின் படி அடிப்படை மனித உரிமைகளுக்கு மதிப்பளிக்கும்.” அத்துடன் “சஸுகி குழுமத்தின் உறுப்பினர்களாய், தனிமனித குணநலன்கள் அல்லது தொந்தரவுகளின் வழியான எந்த பேதமுற்ற ஒரு வேலைக்குமுறை உருவாக்க நாங்கள் ஒருவருக்கொருவர் ஒத்துழைத்து செயல்படுவோம்.”

இந்த வாய்விச்செல்லாம் பொதுமக்கள் மற்றும் வாடிக்கையாளர்களது நுகர்வு தொடர்பாக மட்டுமே, இதற்கும் தொழிற்சாலைகளில் மாருதி சஸுகி கடைப்பிடிக்கும் நிர்வாகமுறைக்கும் எந்த சம்பந்தமுமில்லை என்பதே உண்மை.

இந்நிறுவனம் ஹரியானா மாநிலத்தில் மாணேசரிலும் (600 ஏக்கர்கள்) குர்கானிலும் (300 ஏக்கர்கள்) உற்பத்தி ஆலைகளைக் கொண்டுள்ளது, குஜராத்தில் இதன் புதிய உற்பத்தி ஆலை 2017 இல் இயங்கத் தொடங்கியது. வருடத்திற்கு 1.5 மில்லியன் கார்களைத் தயாரிப்பதாகவும், ஒவ்வொரு 12 விநாடிகளுக்கும் ஒரு காறைத் தயாரிப்பதாகவும் அது பெருமையடித்துக் கொள்கிறது. 2012 இல் மாணேசர் ஆலையில் தொழிலாளர்கள் மீது நிர்வாகம் தாக்குதல் நடத்தியபோது, நிறுவனம் 44 விநாடிகளுக்குள்ளாக ஒரு காறை உற்பத்தி செய்ய முயன்றது. இப்போது பழிவாங்கப்படும் இந்த தொழிலாளர்கள் இந்த கொத்தடிமை நிலைமைகளுக்கு எதிராகப் போராடும் சக்திமிக்க மனஉறுதியை வெளிப்படுத்தினர். முன்னணித் தொழிலாளர்களை வேட்டையாடுவதன் மூலமாக, மாருதி சஸுகி நிர்வாகம் ஆலைகளிலான சுரண்டலை மேலும் தீவிரப்படுத்தியிருக்கிறது.

SMC இன் பிரதான துணைநிறுவனமாக இந்தியாவில் உள்ள மாருதி சஸுகி நிறுவனம் இருந்தாலும், ஐப்பானுக்கு வெளியே அதன் மற்ற தயாரிப்பு ஆலைகளும் இருக்கின்றன. பெரும்பாலும் அதன் உற்பத்தி ஆலைகள் இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முன்பாகவும் போரின் சமயத்திலும் ஐப்பானிய ஏகாதிபத்தியம் மேலாதிக்கம் செலுத்த முயன்ற கிழக்கு ஆசிய, தென்கிழக்கு ஆசிய, மற்றும் தெற்கு ஆசிய நாடுகளிடையே பரவியுள்ளன.

சீனாவில் மூன்று மோட்டார் சைக்கிள் தயாரிக்கும் ஆலைகளும் இரண்டு வாகனத் தயாரிப்பு தொழிற்சாலைகளும், தாய்லாந்தில் இரண்டு தயாரிப்புத் தொழிற்சாலைகளும், இந்தோனேசியாவில் (PT Suzuki Indomobil Motor), பாகிஸ்தானில் (Pak Suzuki Motor Co.), வியட்நாமில் (Vietnam Suzuki Corporation), பிலிப்பைன்ஸில் (Suzuki Philippines, Inc.), மியான்மரில் (Suzuki (Myanmar) Motor Co.), கம்போடியா மற்றும் லாவோஸ் ஆகிய இடங்களில் பிற வாகனத் தயாரிப்பு ஆலைகளும் உள்ளன. ஹங்கேரி மற்றும் எகிப்திலும் கூட சஸுகி வாகனங்களை தயாரிக்கிறது. சஸுகி விற்பனையில் எழுபது சதவீதம் ஐப்பானுக்கு வெளியிலானவையாகும்.

ஐப்பானிலேயே கூட SMC சிறுகாரர்கள் உற்பத்தி செய்வதற்கு பேர்பெற்றதாகும், அமெரிக்க சிறு கார்களை விடவும் சிறியதாக இருக்கின்ற இக்காரர்கள் பெரும் நகரங்களில் இருக்கும் அடுத்த மக்கள் அடர்த்தி நிலைமைகளின் காரணத்தால் பிரபலமாய் இருக்கின்றன. ஐப்பானில் இது ஆறு உற்பத்தி ஆலைகளை இயக்குகிறது, சுமார் 15,000 தொழிலாளர்கள் அங்கு பணியமர்த்தப்பட்டுள்ளனர். 2012 இல் அமெரிக்காவிலும் 2013 இல் கனடாவிலும் கார் விற்பனையை சுஸுகி நிறுத்தி விட்டது என்றாலும் இப்போதும் அந்நாடுகளில் மோட்டார் சைக்கிள்களை அது விற்று வருகிறது, இவை அந்நாடுகளில் பிராந்திய வாகனங்களாகவும் கடல்பயணத் தயாரிப்புகளாகவும் இருக்கின்றன.

சுஸுகியின் வரலாறு

சுஸுகியின் வரலாறு, 1909 இல் மிச்சியோ சுஸுகி (Michio Suzuki) ஹமாமட்சு என்ற இடத்தில் சுஸுகி லூம் வேர்க்ஸ் (Suzuki Loom Works) தொடங்கியதில் இருந்து ஆரம்பிக்கிறது. ஆரம்பத்தில் சுஸுகி, ஐப்பானின் பட்டுத் தொழிற்சாலைக்கான நூற்றிகளை தயாரித்து வெளிநாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்தது. அந்த சமயத்தில் ஆடைநெய்யும் ஆலைகள் ஐப்பானின் முன்னணித் துறைகளில் ஒன்றாய் இருந்தன. 1920 இல் இது பொதுத்துறை நிறுவனமாகி, சுஸுகி லூம் மேனுஃபேச்சரிங் கம்பெனி (Suzuki Loom Manufacturing Company) எனும் பெயரை எடுத்தது.

1930 களில் ஐப்பானில் இராணுவவாதம் வெடித்திருந்ததை அடுத்து, ஐப்பானிய அரசாங்கம் சுஸுகியை போர்ப் பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யக் கோரியது. 1937 இல் இது சிறிய கார்களுக்கான ஒரு முனைவை தொடங்கியது என்றாலும், இரண்டாம் உலகப் போர் தோன்றியதை அடுத்து சாதாரண மக்கள் பயணிக்கும் கார்களை “அத்தியாவசியமல்லாத பொருள்” என்று ஐப்பானிய அரசாங்கம் முடிவெடுத்ததை அடுத்து அந்த உற்பத்தி நிறுத்தப்பட்டது. போரின் சமயத்தில் ஐப்பானிய இராணுவத்திற்குத் தேவையான போர்ப் பொருட்களை இந்நிறுவனம் உற்பத்தி செய்தது.

இந்நிறுவனத்திற்கு கச்சாப்பொருட்கள் விநியோகம் செய்யும் வலைப்பின்னல் உருக்குலைந்தபோதும் நிறுவனத்தின் ஹமாமட்சு ஆலை போரின் போது பெரும் சேதம் ஏதுமின்றி தப்பியதாய் கூறப்படுகிறது. போரின் முடிவில் 2,900 தொழிலாளர்களை அது வேலைநீக்கம் செய்தது, இவர்களில் பெரும்பான்மையானோர் பெண்களாய் இருந்தனர், அத்துடன் கட்டாய பணியாற்றிய 800 தொழிலாளர்களும் 110 கொரிய போர்க் கைதிகளும் இருந்தனர்.

நெசவுப் பொருட்களுக்கான தேவை குறைந்த நிலைக்கு முகம்கொடுத்த நிலையில், நிறுவனம் 1947 இல், மோட்டார் வாகனங்களின் உற்பத்திக்கான ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கத் தொடங்கியது. 1952 இல் சுஸுகி ஒரு மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட இருசக்கர சைக்கிளை உற்பத்தி செய்யத் தொடங்கியது, 1954 இல் பயணிக் கார் உற்பத்தியை அது தொடங்கியது.

இரண்டாம் உலகப் போருக்கு உடனடிப் பிந்தைய காலத்தில் போர்க்குணமிக்க தொழிலாளர் போராட்டங்களின் ஒரு அலை ஐப்பானை உலுக்கியது. 1947 இல், புரட்சிகர தாக்கங்களைக் கொண்ட ஒரு பொது வேலைநிறுத்தத்தை நோக்கி ஒரு வெகுஜன இயக்கம் கட்டியெழுப்பப்பட்டது. ஆயினும், ஐப்பானிய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி இந்த பொதுவேலைநிறுத்தத்திற்குக் குழிபறித்து, அதனை முடிவுக்குக்

கொண்டுவந்தது. ஜெனரல் டக்ளஸ் மெக்ஆர்தர் தலைமையிலான அமெரிக்க ஆக்கிரமிப்புப் படைகள் ஐப்பானை “ஜனநாயகமயமாக்குகின்றன” என்று கூறி அதன் உத்தரவுகளுக்கு வேலைநிறுத்த இயக்கத்தை கீழ்ப்படியச் செய்தது.

சுஸுகி தொழிலாளர்கள் தொழிற்சங்கமயமாகி வேலைநிறுத்தங்கள் மற்றும் உள்ளிருப்புப் போராட்டங்கள் உள்பட தொடர்ச்சியான போர்க்குணமிக்க போராட்டங்களில் ஈடுபட்டனர், 1948 ஆகஸ்டில் முதல் ஒப்பந்தம் ஒன்றை வென்றெடுத்தனர். 1949 இல், சுஸுகியும் மற்ற முதலாளிகளும் அமெரிக்க ஆக்கிரமிப்பு அரசாங்கத்துடன் சேர்ந்து சுதந்திரமான தொழிற்சங்கங்களுக்கு எதிராய் வெறிகொண்ட கம்யூனிச-விரோத அடிப்படையில் ஒரு பதில்-தாக்குதலைத் தொடுத்தனர். 1950 ஜூன் மாதத்தில் கொரிய யுத்தம் வெடித்ததை அடுத்து, கம்யூனிஸ்டுகளாக குற்றம்சாட்டப்பட்டவர்கள் அரசாங்க பதவிகளில் இருந்தும், அரசு மற்றும் தேசிய பொதுத்துறை நிறுவனங்களில் இருந்தும் அத்துடன் தனியார் துறைகளில் இருந்தும் கூட அகற்றப்பட்டனர்.

சுஸுகி ஒரு ஊதிய வெட்டைத் திணித்ததற்கு பதிலிறுப்பாக தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தத்தில் இறங்கியபோது, நிர்வாகம் போலிசையும் ஆக்கிரமிப்பு படைகளையும் பயன்படுத்தி தொழிலாளர்கள் மீது தாக்குதல் நடத்தியது. நிர்வாகம் நிறுவனத்தினுடைய தொழிற்சங்கம் என்று கூறத்தக்கதான ஒன்றை உருவாக்கி இடது-சாரி மற்றும் போர்க்குணமிக்க தொழிலாளர்களை வெளியேற்றும் நடவடிக்கையில் இறங்கச் சென்றது. வேலைநிறுத்தத்தைத் தோற்கடித்து தொழிலாளர்கள் மீது தனது சொந்த “தொழிற்சங்க”த்தை திணிப்பதில் சுஸுகி இறுதியாக வெற்றிபெற்றது. இந்த தொழிற்சங்கம் ஊதிய வெட்டுகள் மற்றும் உற்பத்தி அதிகரிப்புகளுக்கான கோரிக்கைகளுக்கு இணங்கியதோடு பொதுவாக நிர்வாகத்தை ஆதரித்தது.

இதனிடையே, நிர்வாகம் வேலைத்திறன் அடிப்படையிலான ஊதியத்தை அறிமுகப்படுத்தியதோடு பெண் தொழிலாளர்களுக்கு எதிரான ஊதிய பேதத்தை நிறுவியது. வேலை விவரிப்புகள் மற்றும் வேலை வகைப்பாடுகளை அழிப்பதும் இதனோடு கைகோர்த்துக் கொண்டது. 1958 வரையிலும் 48 மணிநேரமே வேலைவாரத்தின் நிலையான நிர்ணய அளவாக இருந்தது. வருடத்திற்கு இருமுறையான போனஸ் கொடுப்பனவுகள் தொழிலாளர்களது ஊதியத்தின் ஒரு பெரும் பகுதியை பங்களிப்பதாக இருந்தன.

நிறுவனத்தால் உருவாக்கப்படும் தொழிற்சங்க மாதிரி என்றழைக்கப்படும் இது பின்னாளில் சுஸுகி மற்றும், டொயோட்டோ மற்றும் நிஸான் போன்ற மற்ற ஐப்பானின் வாகன உற்பத்தி நிறுவனங்களால் முன்னுதாரணமளிக்கப்பட்ட “சிக்கன உற்பத்தி” (lean production) அறிமுகப்படுத்தப்படுவதில் ஒரு மையத் தூணாய் இருந்தது. உற்பத்தி மற்றும் இலாபங்களை உந்தித்தள்ளும் நோக்கம் கொண்ட “தர வட்டங்கள்” (quality circles) போன்ற முதலாளி-தொழிலாளி கமிட்டிகளாக கூறப்பட்டவை உருவாக்கப்பட்டதும் இதனுடன் கைகோர்த்து நிகழ்ந்தது.

சிக்கன உற்பத்தி உலகெங்கிலும் வாகனத் தயாரிப்பு நிறுவனங்களால் அமல்படுத்தப்பட்ட ஒரு மாதிரியாக ஆனது. அமெரிக்காவில் டெட்ராயிட்டில் இருக்கும் மூன்று பெரிய வாகன உற்பத்தி நிறுவனங்களும், ஐப்பானிய

முன்னுதாரணத்தின் அடிப்படையில் பெருநிறுவன ஆதரவான தொழிற்சங்கநிர்வாக கூட்டு வேலைத்திட்டங்களை (corporatist union-management programs) அமல்படுத்துவதில் ஐக்கிய வாகனத் தொழிலாளர் சங்கத்தின் (UAW) ஆதரவைப் பெற்று, தொழிலாளர்களது வேலைகள், ஊதியங்கள் மற்றும் நல உதவிகள் மீதான ஒரு தாக்குதலை 1980 களில் தொடக்கின.

ஐப்பானில் உள்ள தனது தொழிலாளர்களை கொடுமாத் தரணடிக் கொண்டிருந்த அதேவேளையில், இன்னும் மலிவான உழைப்புசக்தி மற்றும் இன்னும் அதிக இலாப சாத்தியங்களுக்கான மூலவளங்களை தேடி சஸுகி வெளிநாடுகளை நோக்கியது.

1958 லியே, சஸுகி இந்தோனேசியாவின் மலிவு உழைப்பை பட்டைத்தீட்டும் பொருட்டு அந்நாட்டில் வாகன பாகங்கள் விநியோகத்தை ஸ்தாபித்தது. 1978 க்குள்ளாக, அது பாகிஸ்தானில் தனது முதல் வெளிநாட்டு கார் அசெம்பிளி செயல்பாட்டை தொடக்கியது.

உலகளாவிய செயல்பாடுகளின் விரிவாக்கம்

1980 களில் உலகளாவிய உற்பத்தி விரிவு கண்ட சமயத்தில், SMC தனது வெளிநாட்டு செயல்பாடுகளை பரந்த அளவில் அதிகரித்தது.

1980 களின் ஆரம்பத்திலேயே, சஸுகிக்கு இந்தியாவில் முன்செல்வதற்கான ஒரு வழி கிடைத்து விட்டது, பரந்த இந்திய சந்தையில் சஸுகியை வரவேற்க இந்திரா காந்தியின் காங்கிரஸ் அரசாங்கம் ஆர்வம் காட்டியது. 1982 ஏப்ரல் மாதத்தில் சஸுகி கார்களை கூட்டாக தயாரிப்பதற்கு காங்கிரஸ் அரசாங்கத்துடன் ஒரு அடிப்படை உடன்பாட்டில் சஸுகி கையெழுத்திட்டது. SMC மற்றும் இந்திய அரசாங்கத்தின் கூட்டுநிறுவனமான மாருதி உத்தியோக லிமிடெட் நிறுவனம் 1983 டிசம்பரில் தன் உற்பத்தியை தொடக்கியது, பெயர்மாற்றப்பட்டிருந்த மாருதி சஸுகி நிறுவனத்தில் இந்திய அரசாங்கம் ஆரம்பத்தில் ஒரு கட்டுப்படுத்தும் பங்கு அளவைக் கொண்டிருந்தது.

அத்துடன் 1982 இல், பாகிஸ்தானில் கார் தயாரிப்பதற்கு அங்கு இராணுவ ஆட்சியாளரான ஜெனரல் முகமது ஷியா உல்-ஹக் உடனும் ஒரு உடன்பாட்டில் சஸுகி கையெழுத்திட்டது. கையெழுத்திட்டும் சமயத்தில் சஸுகி வெறும் 25 சதவீத பங்குகளையே அதில் கொண்டிருந்தது, ஆனால் பின்னர் அது தனது பங்குகளின் அளவை 73 சதவீத அளவுக்கு அதிகரித்து விட்டது. பாகிஸ்தானின் வாகனத் தயாரிப்பு சந்தையில் பாக் சஸுகி இப்போது 60 சதவீத பங்களிப்பைக் கொண்டுள்ளது.

ஹங்கேரி, சீனா மற்றும் எகிப்து ஆகிய நாடுகளிலும் சஸுகி கூட்டு நிறுவனங்களையும் தயாரிப்பு ஆலைகளையும் நிறுவினது. ஸ்பெயின், நியூசிலாந்து, பிரான்ஸ், ஜேர்மனி, அமெரிக்கா மற்றும் கனடா ஆகிய நாடுகளில் விற்பனை மற்றும் தொழில்நுட்ப பரிவர்த்தனைக்காக துணைநிறுவனங்களும் கூட்டுநிறுவனங்களும் SMC ஆல் நிறுவப்பட்டன. 1996 இல் சஸுகி வியட்நாமில் தனது மோட்டார் சைக்கிள் தயாரிப்பைத் தொடக்கியது, 1998 இல் மியான்மரில் கார் தயாரிப்பதற்கான ஒரு உடன்பாட்டில் கையெழுத்திட்டது. 1999 இல் தாய்லாந்திலும் அதற்கடுத்த ஆண்டில் ஆர்ஜென்டினாவிலும் சஸுகி தயாரிப்பு ஆலைகளைத் தொடங்கியது. 2006 இல் வியட்நாமில்

மோட்டார்சைக்கிள்கள் தயாரிப்புக்காக ஒரு புதிய உற்பத்தி ஆலை அமைக்கப்பட்டது.

1980 களில் அமெரிக்காவின் ஜெனரல் மோட்டார்ஸ், தென் கொரியாவின் டேவூ குழுமம் (Daewoo Group) மற்றும் மஸ்டா மோட்டார் கார்ப்பரேஷன் (Mazda Motor Corporation) நிறுவனம் ஆகியவற்றுடன் உற்பத்தி தொடர்பான பல்வேறு ஒப்பந்தங்களிலும் சஸுகி நுழைந்தது. 1989 இல், GM உடன் ஒரு கூட்டுநிறுவனத்தை உருவாக்கி, டொரொண்டோவின் தென்மேற்கே கனேடியன் ஆட்டோமோட்டிவ் மேனுபேக்ஷரிங் இன்க். (Canadian Automotive Manufacturing, Inc.- CAMI) என்ற பெயரில் ஒரு மிகப்பெரும் தொழிற்சாலையை நடத்தியது. கொலம்பியாவிலும் கூட சஸுகியுடன் சேர்ந்து கார் உற்பத்தி செய்துவந்த GM, 2008 இல் அதன் திவால்நிலையை ஒட்டி அதன் கையிலுள்ள பங்குகளை விற்பனை செய்கின்ற வரையில், SMC இல் 20 சதவீத பங்குகளை கையில் கொண்டிருந்தது.

2009-10 இல் வோல்க்ஸ்வாகன் SMC இல் 2.5 பில்லியன் டாலர் (அல்லது 20 சதவீதம்) அளவுக்கான பங்குகளை வாங்கி அதனுடன் ஒரு “உலகளாவிய மூலோபாய கூட்டு”க்குள் நுழைந்தது, ஆயினும் ஜேர்மனியின் இந்த வாகனத்தயாரிப்பு பெருநிறுவனம் அதன்பின் வெகுவிரைவிலேயே இந்த ஒப்பந்தத்தை முடிவுக்குக் கொண்டுவந்து விட்டது.

இதுவே தீரமிக்க மாருதி சஸுகி வாகனத்தயாரிப்புத் தொழிலாளர்களுக்கு எதிரான பெருநிறுவன-அரசாங்க பழிவாங்கல் நடவடிக்கைகளின் பின்னால் அமைந்திருக்கும் வரலாற்றுப் பின்புலமாகும். உலகளாவ ஓழுங்கமைந்திருக்கும் நாடுகடந்த பெருநிறுவனங்கள், இந்தியாவின் காங்கிரஸ் கட்சி மற்றும் பாரதிய ஜனதா கட்சி ஆகிய பிரதான முதலாளித்துவக் கட்சிகளது முழுமையான ஆதரவுடன், உலகின் கொத்தடிமைக் கூடமாகவும் உலகெங்கிலும் உள்ள வாகனத்தயாரிப்புத் துறை தொழிலாளர்களது ஊதியங்கள், நல உதவிகள் மற்றும் வேலைநிலைமைகளுக்கு எதிரான கொடுமாத் தாக்குதலுக்கு அளவுகோலாகவும் இந்தியாவை ஆக்குவதற்கு விரும்புகின்றன.

ஜோடிப்பு வழக்கில் சிக்க வைக்கப்பட்டுள்ள மாருதி சஸுகி தொழிலாளர்கள் விடுவிக்கப்படுவதற்கு நான்காம் அகிலத்தின் அனைத்துலகக் குழுவால் முன்னெடுக்கப்பட்டிருக்கும் சர்வதேசப் பிரச்சாரம் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் எத்தனை முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பதை இது அடிக்கோடிட்டுக் காட்டுகிறது. உலக முதலாளித்துவத்திற்கு எதிராய் தொழிலாளர்களின் ஒரு பதில்தாக்குதலின் பகுதியாக சர்வதேசத் தொழிலாள வர்க்கத்தின் பலத்தை அணிதிரட்டுவதன் மூலமாக மட்டுமே இந்த சோடிப்பு தோற்கடிக்கப்பட முடியும். இந்தப் பிரச்சாரம் இயன்ற அளவுக்கு பரவலாகச் செய்வதற்கும் இந்த வர்க்க போர் கைதிகளை உடனடியாக விடுவிக்கக் கோருவதை ஆதரிப்பதற்கும் நாங்கள் தொழிலாளர்களை வலியுறுத்துகிறோம்.

மாருதி சஸுகி தொழிலாளர்களை விடுவிக்கக் கோரி ICFI ஒரு இணைய மனுப் பிரச்சாரத்தை தொடக்கியுள்ளது. எங்கள் வாசகர்கள் அனைவரும் இந்த மனுவில் கையெழுத்திடுவதற்கும், ஆதரவை ஓழுங்கமைக்கவும் அணிதிரட்டவும் உருவாக்கப்பட்டுள்ள இதற்கான முகநூல் பக்கத்தில் இணைவதற்கும் நாங்கள் அழைக்கிறோம்.