

සර්බරස් - ක්‍රයිස්ලර් ගනුදෙනුව: රට වාහන කර්මාන්තයේ පොදු අයිතිය සඳහා අවශ්‍යතාව

The Cerberus-Chrysler deal: The case for public ownership of the auto industry

ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියේ කර්තෘ
මන්ඩලයේ ප්‍රකාශය
2007 මැයි 30

ක්‍රයිස්ලර් සංස්ථාව පුද්ගලික දේපල සමාගමක් වන සර්බරස් ප්‍රාග්ධන කලමනාකාරිත්වයට අලෙවි කිරීමත් සමග ම උතුරු ඇමරිකානු මෝටර් රථ කර්මාන්තයෙහි පෙරලිකාරී ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමක් හා කප්පාදුවක් සඳහා සිය සැලසුම් ඉදිරියට ගෙනයෑමට වෝල් වීදියෙහි වඩාත්ම බලගතු අධිකාරීන් සෑදී පැහැදී සිටිති. පුද්ගලික ව්‍යාපාරික ආයතනයක් විසින් ප්‍රධාන රට වාහන සමාගමක් මෙසේ ප්‍රථම වරට මිලයට ගැනීම හේතු කොට ගෙන එක්සත් ජනපදයෙහි හා කැනඩාවෙහි ක්‍රයිස්ලර් කම්කරුවන් 80,000ක ගේ රැකියා හා දිවි පෙවෙතට තර්ජනයක් එල්ල වී ඇති අතර එමගින් රට වාහන කර්මාන්තයෙහි නියැලී කම්කරුවන් සියලු දෙනාට ම එල්ල කෙරෙන නියුතු ප්‍රහාරයකට පූර්වාදර්ශයක් සැපයේ.

සර්බරස් සමාගමේ මෙම අත් පත් කර ගැනීම රටවාහන කර්මාන්තයෙහි නියැලී කම්කරුවන්ගේ මෙන්ම පොදුවේ සියලු කර්මාන්තවල නියැලී කම්කරුවන්ගේ රැකියා හා ජීවන තත්වයන්ට එරෙහි දශක ගනනක් තිස්සේ එල්ල කරන ලද ප්‍රහාරයක නව අදියරක් සනිටුහන් කරයි. එය හුදෙක් ව්‍යාපාරික විධායකයන්ගේ හා සමපේක්ෂකයින්ගේ ආත්මීය කැදරකමෙහි නිමැවුමක් නොව, ධනෝඤ්චර ක්‍රමයෙහි ම අර්බුදයෙහි සහ අසාර්ථකත්වයෙහි නිමැවුමකි. මූල්‍ය ප්‍රභූ පැලැන්තියේ තව දුරටත් ධනවත් වීමේ ආශාව වෙනුවෙන් සියලු සමාජ අවශ්‍යතා පරදවන තබන පරපුටු හා සමාජමය වශයෙන් විනාශකාරී පද්ධතියක් පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා ලොව පුරා වැඩ කරන ජනතාවගේ ජීවන තත්වයන් වඩවඩාත් කුරිරු ලෙස බිලිදෙනු ලැබේ.

රටවාහන කර්මාන්තයෙහි නියැලී කම්කරුවන් මත එල්ල කරන ලද ප්‍රහාරයෙහි භූගෝලීයමය ස්වභාවය පෙන්නුම් කරන්නේ එම කර්මාන්තයෙහි හා සමස්තයක් වසයෙන් ලාභ ලැබීමේ පද්ධතියේම අර්බුදයයි. නිෂ්පාදනය ලොව වටා පිහිටි ලාභ ශ්‍රම කෙම්බ්ම් කරා මාරු කිරීමත් සමග ම ජර්මනියෙහි,

ප්‍රන්සයෙහි, ස්පාඤ්ඤයෙහි, බ්‍රසීලයෙහි හා අනෙකුත් රටවල රට වාහන කම්හල් වසා දැමීමක් රැකියා විනාශ කිරීමක් දැඩිලෙස වැටුප් කැපීමක් සිදුවෙයි.

“ගිජුලිනිනි අරමුදලක්” ලෙස නිතර හැඳින්වෙන සර්බරස් සතුව ඇත්තේ ගුවන් සේවා, රෙදි මෝල්, විදුලි සංදේශ, සුපිරි වෙලඳ සංකීර්න හා මෝටර් රථ කොටස් නිෂ්පාදන ඇතුලු අර්බුදයට ගිය සමාගම් පවරා ගෙන ඒවායේ ශ්‍රම පිරිවැය දැඩි ලෙස කපා හැර අති විශාල ලාභ සහිතව එම ව්‍යාපාර පූර්න වශයෙන් හෝ කොටස් වශයෙන් යලි අලෙවි කිරීමේ වාර්තාවකි. අනෙකුත් පුද්ගලික දේපල සමාගම් ජෙනරල් මෝටර්ස් හා ෆෝර්ඩ් සමාගම් පවරාගැනීමට මාන බලමින් සිටී. මේ අනුව, ක්‍රයිස්ලර් සමාගම පවරාගැනීම, කර්මාන්ත ශාලා වසාදැමීමේ නව රැල්ලක අත්හදා බැලීමේ අවස්ථාවක් වනු ඇත. ඒ සමග ම පෙර නොවූ විරු අන්දමේ වැටුප් කප්පාදු හා විශ්‍රාමික කම්කරුවන්ගේ හා ඔවුන්ගේ පවුල්වල සෞඛ්‍ය සේවා හා විශ්‍රාම වැටුප් සහන විනාශ කිරීම ක්‍රියාත්මක වනු ඇත.

ක්‍රයිස්ලර් සමාගම සර්බරස් වෙත අලෙවි කිරීම නිවේදනය කර දින කිහිපයක් ගතවත්ම විශ්‍රාමිකයන්ගේ වෛද්‍ය පහසුකම්වලින් ඩොලර් මිලියන 300ක් කපා හැරීමට නව “ක්‍රයිස්ලර් පරිපාලන සමාගම” ක්‍රියා කරනු ඇතැයි ක්‍රයිස්ලර් හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ටොම් ලා සොර්ඩා පැවසී ය. එ මගින් වසර 40කට පසුව ප්‍රථම වතාවට විශ්‍රාමිකයින්ට හා ඔවුන්ගෙන් යැපෙන්නන්ට සිය වියදමෙන් වෛද්‍ය පහසුකම් සපයාගන්නට සිදුවෙයි.

මේ පිරිවැය කපාහැරීමේ අරමුණ වූ කලී කලක පටන් රට වාහන කර්මාන්තය අනාකර්ශනීය ආයෝජනයක් ලෙස සැලකූ මහා පරිමානයේ ආයෝජකයින්ට ඉපැයුම් අනුපාතිකය වර්ධනය කර පෙන්වීම යි. වර්තමානයෙහි ලොව රට වාහන කර්මාන්ත ආයෝජකයින්ට ලැබෙන ලාභයෙහි සාමාන්‍යය සියයට 5කි. බොහෝ සමාගම්, විශේෂයෙන් එක්සත් ජනපද නිෂ්පාදකයෝ, පාඩු විඳිති. සර්බරස්හි

ඉපැයුම් අනුපාතිකයේ සාමාන්‍යය සියයට 22කි. මෝටර් රථ නිෂ්පාදනය හා අලෙවියේ සාමාන්‍ය ක්‍රියාදාමය තුළින් ආයෝජන සඳහා එවැනි ඉපැයුමක් ලබා ගත නොහැක. එය ලබාගත හැක්කේ කර්මාන්තය කැබලිවලට බෙදා වෙන් කොට 1920 ගනන්වලින් අනතුරුව නුදුටු විරූ අන්දමට කම්කරුවන්ගේ ශ්‍රමය සූරා කෑමේ අනුපාතිකය ඉහල දැමීම තුළින් පමණි.

සිදු විය හැකි යයි හැඟියන සිද්ධි දාමයක කටු සටහනක් මැයි 17 වැනි දින නිවිස් වික් සඟරාවෙහි මෙසේ පලකර තිබුණි: “ඩෙට්රොයිට්හි සෑම රථ වාහන කර්මාන්තකරුවෙකු ම සියලු වර්ගවල මෝටර් රථ හා ට්‍රැක් රථ නිපදවා ඉන් බොහොමයකින් අලාභ ලැබීම වෙනුවට, තමන්ට ලාභදායී දෑ පමණක් සැලසුම් කොට නිපදවන ආයතනවලට පැවරිය හැක. මෝටර් රථයක් නිෂ්පාදනය කිරීම වෙනුවට එය සැලසුම් කොට වෙලදපොලට ඉදිරිපත් කර අලෙවි කිරීම වෙත අවධානය යොමු නොකරන්නේ මන්ද? රථ වාහන ක්ෂේත්‍රයෙහි මෙය මිථ්‍යාවක් යයි සිතිය හැක. එනමුදු වෙනත් කර්මාන්තවල මෙය සුලබ සිදුවීමකි.”

එවැනි සැලසුමක ප්‍රතිඵලය වනුයේ ඉතිරි වී ඇති එක්සත් ජනපද මෝටර් රථ කර්මාන්තයෙන් වැඩි කොටස වසා දමා, නිෂ්පාදනය එක්සත් ජනපදයෙහි හා ලොව වටා සිටින අඩු වැටුප් ගෙවන කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හා අනු කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට පැවරීම යි.

එක්සත් ජනපද මෝටර් රථ කර්මාන්තයෙහි නියැලී සමාගම් මෙසේ කඩා වැටීමට ආසන්න තත්වයකට පත්වීම ධනෝධර ක්‍රමයේ අරාජක හා අතාර්කික වූ ස්වභාවයෙහි සාරභූත ප්‍රකාශනයකි. තාක්ෂණයෙහි හා විද්‍යාවෙහි ප්‍රධාන ඉදිරි පියවර මගින් අවුලුවන ලද නිෂ්පාදනයෙහි එන්ට් එන්ට්ම සිදුවන භූගෝලීයකරනය ලාභ ක්‍රමයෙහි අති මූලික ප්‍රතිසතිතාවන් තීවර කර ඇත: ධනවාදය හා බැඳීගත් ලෝක ආර්ථිකය හා ජාතික රාජ්‍ය පද්ධතිය අතරත්, සමාජීය වූ නිෂ්පාදනය හා පුද්ගලික අයිතිය මත පදනම් වූ නිෂ්පාදන ක්‍රම අතරත් ප්‍රතිවිරෝධතාවන් තීවර වී ඇත.

තාක්ෂණික ඉදිරි පියවර හා ඒනය, ඉන්දියාව හා බ්‍රසීලය වැනි අලුතින් නැගී එන රථ වාහන නිපදවන රටවල් හේතු කොට ගෙන නිමැවුම් කැපීපෙනෙන ලෙස ඉහල ගොස් ඇත. එනමුදු, ලෝකයේ වාහනවලින් සියයට 70ක් අලෙවි කෙරෙන උතුරු ඇමරිකාවේ, බටහිර යුරෝපයේ, හා ජපානයෙහි සාම්ප්‍රදායික වෙලදපොලවල් දැනටමත් සංතෘප්තව ඇත. පාර්වියෙහි සෑම හත් දෙනෙකුගෙන් ම හය දෙනෙක් වසන ලොව ඉතිරි කොටසෙහි ජනතාව බහුතරය මෝටර් රථයකට හිමිකම් කීමට නොහැකි තරම් දුප්පත් ය.

රථ වාහන කර්මාන්තයෙහි විශ්ලේෂකයෝ හා වෝල් විදියේ ආයෝජකයෝ භූගෝලීය රථ වාහන නිෂ්පාදන ධාරිතාව විශාල වසයෙන් අඩුකරන ලෙස ඉල්ලා සිටින අතර එය වර්තමාන වාර්ෂික නිමැවුම වන වාහන මිලියන 66ක් තුනෙන් පංගුවක් තරම් විශාල එකකි. ඔවුන්ට අනුව උතුරු ඇමරිකාවේ මුලු රථ වාහන කර්මාන්තය ම වසා දැමුව ද භූගෝලීය රථ වාහන කර්මාන්තයෙහි “අධි ධාරිතාවක්” පවතිනු ඇත.

මෝටර් කාර්මික වෘත්තීය සමිතිවල පාවාදීම

එක්සත් මෝටර් කාර්මික කම්කරුවන්ගේ (යූජ්ඩබ්ලිව්) හා කැනේඩියානු මෝටර් කාර්මික කම්කරුවන් (සීජ්ඩබ්ලිව්)ගේ වෘත්තීය සමිති මිලට ගැනීම සඳහා සහාය දැක්වීම, කම්කරු පන්තිය ඓතිහාසිකව පාවාදීමක් සනිටුහන් කරයි. ඩෙමිලර් ක්‍රයිස්ලර් සමාගම, අලෙවි කිරීම පිලිබඳව ක්‍රයිස්ලර් සමාගම මැයි 14වැනි දින ප්‍රචන් පත් සාකච්ඡාවකදී නිවේදනය කිරීමටත් පෙරාතුව එම ගනුදෙනුව “අපගේ යූජ්ඩබ්ලිව් සාමාජිකයන් ද ක්‍රයිස්ලර් කන්ඩායම හා ඩෙමිලර් යන පාර්ශව තුනට ම වැඩි වාසි ගෙන දෙන්නක්” බව පවසමින් එය අනුමත කල යූජ්ඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතිය නිවේදනයක් නිකුත් කලේ ය.

කම්කරු නිලධරයේ අතිරේක වාසි හා වරප්‍රසාද ආරක්ෂා කරන බවට හා වැඩි දියුණු කරන බවට පවා නව අයිතිකරුවන් විසින් යූජ්ඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතියට සහතික වූ බවට නොයෙකුත් ඇඟවුම් පවතියි. සිය සමාගම්වල ඩොලර් මිලියන ගනනක විශ්‍රාමික සෞඛ්‍ය පහසුකම් අරමුදල් වෘත්තීය සමිතියට හැරවීමට සැලසුමක් ක්‍රයිස්ලර් සහ අනිකුත් විශාලතම මෝටර් රථ නිපදවන සමාගම් තුන සලකා බලමින් සිටින බවට මැයි 15 වැනි දින වෝල් ස්ට්‍රීට් ජර්නලය වාර්තා කලේ ය. එමගින් යූජ්ඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතිය “එක්සත් ජනපදයෙහි පුද්ගලික අංශ සෞඛ්‍ය පහසුකම් සැපැයුම්කරුවන් අතරින් විශාලතම එකක්” බවට පත්වනු ඇතැයි ද එහි සඳහන් කෙරිණි. එවැනි වැඩ පිලිවෙලක් තුළින් අතිවිශාල ආදායමක් වෘත්තීය සමිති නිලධරය වෙත ගලා එනු ඇත. ඒ සමග ම සිය අරමුදල් හීන වගකීම් ඉවත ලැමට මෝටර් රථ නිපදවන සමාගම්වලට අවස්ථාව සැලසෙනු ඇත. එවිට මිලියනයක්වූ යූජ්ඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතියේ විශ්‍රාමිකයින් හා ඔවුන්ගෙන් යැපෙන්නන්ගේ සෞඛ්‍ය ආවරනය කපා හැරීමට වෘත්තීය සමිතියට ඉඩ සැලසෙනු ඇත.

මේ ප්‍රහාරවලට එරෙහි වීමට නම්, රථ වාහන සමාගම් විසින් එල්ල කරන ප්‍රහාර හා වෘත්තීය සමිතිවල ද්‍රෝහිත්වයේ මූලික හේතු සොයා බැලීමට, ඇමරිකානු රථ වාහන කර්මාන්ත කම්කරුවන්ට සිදුවේ. යූජ්ඩබ්ලිව් සහ සීජ්ඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතිවලින් ස්වාධීන වූ සටන්කාමී ක්‍රියා මාර්ගයක් අවශ්‍යව ඇත. එයට වැඩ වර්ජන, මහජන පෙලපාලි හා එක්සත් ජනපදයේ

මෙන්ම ජාත්‍යන්තරව ද කම්කරු පන්තියේ සියලු කොටස්වල වෙනත් ආකාරයේ සහයෝගිතාවන් ද ඇතුළු වනු ඇත. එනමුදු, නව දේශපාලන මූලෝපායකට සම්බන්ධ නොකර එවැනි ක්‍රියා දාමයක් සාර්ථක කරගත නොහැකි වනු ඇත. එම ක්‍රියා දාමය ඇරඹිය යුත්තේ ලාභ පද්ධතියෙහි ඓතිහාසික අසාර්ථකත්වය ද මහා ව්‍යාපාරිකයේ සියලු පක්ෂවලට එරෙහිව කම්කරු පන්තියේ ජනතා සමාජවාදී ව්‍යාපාරයක් ගොඩනැගීමේ අවශ්‍යතාව ද පිලිගැනීම තුළිනි. එක්සත් ජනපදය තුළ මෙහි ඇරඹ වනුයේ ඩිමොක්‍රැටික් පක්ෂයෙන් පූර්ණ හා නිෂේධ කල නොහැකි කැඩී වෙන් වීමකි.

අරගලයක ඉතිහාසයේ පාඩම්

පූර්ණ ධනේශ්වර ව්‍යවසායයක් වීමේ අභිලාෂයන් සහිතව ව්‍යාපාරික කලමනාකාරිත්වයක උපාංගයක් බවට යුද්ධබලිවි වෘත්තීය සමිතිය පරිවර්තනය වීම, වැඩ කරන ජනතාවට තම අවශ්‍යතා ආරක්ෂා කරගත හැක්කේ ලාභ පද්ධතිය පිලිගන්නා හා එය ආරක්ෂා කරන සංවිධාන තුළින් ය යන සංකල්පය පිලිබඳව ස්ථිර ඓතිහාසික විනිශ්චයක් සපයයි.

1930 ගනන්වල යුද්ධබලිවි වෘත්තීය සමිතිය ද ඇතුළුව කාර්මික වෘත්තීය සමිති ස්ථාපිත කිරීමේ ජනතා ව්‍යාපාරය තුළ සමාජවාදී හා වාමාංශික කම්කරුවෝ තීරණාත්මක භූමිකාවක් ඉටු කලහ. එනමුදු, ආරම්භයේ සිට ම කාර්මික සංවිධාන සම්මේලනය හෙවත් සීඅයිඕ සංවිධානය පැහැදිලිව ම ධනේශ්වර ක්‍රමය ආරක්ෂා කල අතර එය ධනේශ්වර භාමිපුකුන්ගේ දේපල පිලිබඳ අයිතිය හා තීරනගැනීමේ ඒකාධිකාරයට අභියෝගයක් එල්ල කෙරෙන දුරදිග යන ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් නොකිරීමට වග බලා ගත්තේ ය. මේ අන්දමට ලාභ පද්ධතිය ආරක්ෂා කිරීමේ පිලිවෙත දේශපාලනිකව පවත්වා ගෙන යන ලද්දේ වෘත්තීය සමිති නිලධරය කම්කරුවන්ගේ ස්වාධීන පක්ෂයක් ගොඩනැංවීමට විරුද්ධවීම හා ඩිමොක්‍රැටික් පක්ෂය සමග එය පවත්වා ගෙන ගිය සන්ධානය තුළිනි.

දෙවැනි ලෝක සංග්‍රාමයෙන් පසුව, සමාජවාදී බලපෑමෙන් වෘත්තීය සමිති නිදහස් කරගනු වස් යුද්ධබලිවි සභාපති චෝල්ටර් රූනර් කොමියුනිස්ට් විරෝධී ව්‍යාපාරයක මූලිකත්වය ගෙන ක්‍රියා කලේ ය. පශ්චාත් යුද සමයේ ආර්ථික උත්පාතයෙහි තාවකාලික හා අසාමාන්‍ය වූ තත්වයන් මගින් කලකට එහි පූර්ණ ගමයන් සැඟවී ගිය ද, සමාජවාදීන් කොන් කිරීම වෘත්තීය සමිතිවලට මරු පහරක් එල්ල කලේ ය.

ඩිමොක්‍රැටික් පක්ෂයට යටත් වීම පදනම් වූයේ කම්කරු පන්තියේ අවශ්‍යතාවන් ධනේශ්වර පාලක ප්‍රභූවේ ලාභාපේක්ෂා හා ප්‍රතිසන්ධානය වන්නට හැකිය යන ප්‍රබන්ධය මත ය. යුද්ධබලිවි වෘත්තීය සමිතිය මෝටර් රථ කර්මාන්ත ඒකාධිකාරයන් සමග කුරිරු

කේවලයකට බැස ගත්තේ ය: කම්කරු සමිතිය කම්කරු විනය සහතික කිරීම හා ව්‍යාපාරික කලමනාකාරිත්වයේ මූලික වරප්‍රසාදවලට කිසිදු අභියෝගයක් එල්ල නොකිරීමට හිලවි වසයෙන්, සමාගම්, රථ වාහන කර්මාන්තයෙහි නියැලි කම්කරුවන්ට නීතිපතා වැටුප් වැඩි කිරීම, දිගු කාලීන සේවා නියුක්තිය හා වෙනත් සහන සලසනු ඇත. සාරය වසයෙන් ගත්කල රුදර් කලේ එක්සත් ජනපද ධනවාදය හා එක්සත් ජනපදය පදනම් කරගත් රථ වාහන කර්මාන්තයෙහි නියැලි සමාගම් ලෝක වෙලදපොලවල සදහටම ආධිපත්‍යය උසුලන තත්වයක් පවත්වා ගෙන යනු ඇතැයි යන විශ්වාසය මත කම්කරු පන්තියේ අනාගතය එයට ගැට ගැසීම ය.

1970 ගනන් වන විට පශ්චාත් යුද සමයේ උත්පාතය බැස යමින් තිබුනු අතර එක්සත් ජනපදයෙහි භූගෝලීය ආර්ථික තත්වයෙහි පිරිහීම මත වර්ධනය වන ලෝක අර්බුදය කේන්ද්‍රගත වන්නට විය. ජපානයෙන් හා යුරෝපයෙන් නැගී එන අභියෝගයට ඇමරිකාවේ ව්‍යාපාරික හා දේශපාලන ප්‍රභූවේ ප්‍රතිචාරය වූයේ කම්කරු පන්තියට එරෙහිව ප්‍රහාරයක් ඇරඹීම ය.

ක්‍රයිස්ලර් සමාගම මුදාගැනීම

1979-1980 වසරවල බිඳ වැටෙන ක්‍රයිස්ලර් සමාගම මුදාගැනීම වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් විය. රථ වාහන කර්මාන්තයේ කම්කරුවන්ගෙන් පුළුල් සහන උදුරා ගැනීම සඳහා රථ වාහන කර්මාන්තයේ භාමිපුකුන් හා ජේම් කාටර්ගේ ඩිමොක්‍රැටික් පක්ෂ පාලන තන්ත්‍රය බංකොලොත් බවට ආසන්න වූ මේ සමාගම වසා දැමීමේ තර්ජනය උපයෝගී කොට ගත්හ. කම්කරුවන්ගේ දැඩි ප්‍රතිරෝධයට එරෙහිව දූවැන්ත රැකියා කප්පාදුව හා වැටුප් සහන උදුරාගැනීමට යුද්ධබලිවි වෘත්තීය සමිතිය ආන්ඩුව හා ක්‍රයිස්ලර් සමාගම සමග එකට එකතු විය. එයට හිලවි වසයෙන්, ක්‍රයිස්ලර් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මන්ඩලයට යුද්ධබලිවි වෘත්තීය සමිතියේ සභාපති ඩග්ලස් ෆ්‍රේසර් පත් කෙරින.

ක්‍රයිස්ලර් සමාගම මුදාගැනීම, 1980 ගනන්වල හා 1990 ගනන්වල වෘත්තීය සමිති පොඩි පට්ටම් කර දැමීම හා වැටුප් කපා හැරීමේ රුදුරු ක්‍රියාවලියක් ආරම්භ විය. එය 1981 වසරේ ඊර්ගන් විසින් පැටකෝ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ වැඩ වර්ජනය පොඩිපට්ටම් කිරීමෙන් ඇරඹින. සිය සාමාජිකයින් අපහසුවෙන් ලබාගත් සහන ආරක්ෂා කරලීම වෙනුවට කම්කරුවන්ගේ ප්‍රතිරෝධය පොඩිපට්ටම් කිරීමටත් ව්‍යාපාරික භාමිපුකුන්ගේ ඉල්ලීම් කම්කරුවන් මත පැටවීමටත් යුද්ධබලිවි හා ඒඑආල්-සීඅයිඕ සංවිධාන සිය දායකත්වය සැපයී ය. ව්‍යාපාරික ඇමරිකාවේ විදේශික තරගකරුවන්ට එරෙහිව එය ආරක්ෂා කර ගැනීමේ නව අරගලය පන්ති අරගලය අභිබවා ගොස්

ඇති බව වෘත්තීය සමිති නිලධරය ප්‍රකාශ කළේ ය. “ ඇමරිකානු රැකියා රැක ගැනීමට” නව කම්කරු-කලමනාකාරිත්ව හවුලක් අවශ්‍ය වී ඇති බවට යූජීඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතිය ප්‍රකාශ කළේ ය. ක්‍රයිස්ලර් සභාපති ලී අයකෝකා වැනි ව්‍යාපාරික භාමිපුතුන් කම්කරුවන්ගේ ගැලවුම්කරුවන් වසයෙන් හඳුන්වා දෙන ලද අතර ජපානයේ ආනයනයන්ට එරෙහිව යූජීඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතිය වර්ගවාදී ව්‍යාපාර සංවිධානය කළේ ය.

ක්‍රයිස්ලර් සමාගම සමග සාකච්ඡා කල යූජීඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතියේ ප්‍රධාන නියෝජිතයා වන මාක් ස්ටෙප්, සමස්ත කම්කරු නිලධරයේ ම ස්ථාවරය කැටි කොට දක්වමින් මෙසේ ප්‍රකාශ කළේ ය: “මේ රටෙහි නිදහස් ව්‍යවසායක් ඇත. ව්‍යාපාරයන්ට ලාභ ලැබීමේ අයිතිය සතුය.” මේ පදනම මත, කර්මාන්ත ශාලා දුසිම ගනන් වසා දැමීමටත් රැකියා 50,000ක් අහෝසි කිරීමට හා ඩොලර් මිලියන 500ක වැටුප් කපාහැරීම් හා වෙනත් සහන අහෝසිකිරීම් පැනවීමටත් යූජීඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතිය සහාය වුනි.

යූජීඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතියේ පාවාදීමේ මූලයන් පැවතියේ ඇමරිකානු ධනවාදය ආරක්ෂා කරන සංවිධානයක් වශයෙන් එය හා බැඳුණු ජාතිකවාදී ඉදිරි දර්ශනය තුල ය. කම්කරුවන් රඳවා තැබීම හෝ රඳවා තබාගැනීමට තර්ජනය කිරීම මගින් කලමනාකාරිත්වයෙන් සහන උදුරාගැනීමට ජාතික පදනමක් මත ගොඩනැගුණු වෘත්තීය සමිතිවලට තිබූ හැකියාවට වල කපනු ලැබුවේ රට වාහන කර්මාන්තය භූගෝලීයකරනය වීම හේතු කොට ගෙන ය. වැඩිවැඩියෙන් ලෝක වෙළඳපොල ඉලක්ක කොට ගෙන වාහන නිපදවීම හා නිෂ්පාදනය ගෝලීය පරිමානයෙන් සංවිධානය වීමේ ද තතු යටතේ සිය නිෂ්පාදනය රටකින් රටකට හෝ කලාපයකින් කලාපයකට මාරු කිරීමට රටවාහන කර්මාන්තයෙහි නියැලී සමාගම්වලට හැකියාව ලැබුනි. එය සේවායෝජකයන්ගෙන් වාසි උදුරාගැනීම වෙනුවට සිය සාමාජිකයන්ගේ වාසි උදුරාගැනීම වෘත්තීය සමිතිවල භූමිකාව බවට පරිවර්තනය විය. එසේ වූයේ නිෂ්පාදනය තම රට තුල පවත්වාගෙන යෑමට එක්සත් ජනපද රට වාහන කර්මාන්තකරුවන්ට ඒත්තු ගැන්වීමේ වැයමක් තුලිනි. එමගින් සිය සාමාජිකත්වය හා සාමාජික මුදල් පදනම් තව දුරටත් ආරක්ෂා කරගැනීමට යත්ත දැරිනි.

යූජීඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතියේ ධනෝචර ගැති හා ජාතිකවාදී වූ ප්‍රතිපත්ති කම්කරුවන්ට නොසැහෙන ව්‍යසනයක් අත්කොට දී ඇත. මේ වසර අවසානයේ ක්‍රයිස්ලර් සමාගමෙහි ඉතිරිවනු ඇත්තේ එක්සත් රටවාහන කම්කරු සමිතියේ (යූජීඩබ්ලිව්) සාමාජිකයන් 46,000ක් පමණි. මෙය 1979 වසරෙහි 110,000ක් විය.

සියල්ල ගනනය කල විට 1979 වසරේ සිට එක්සත් ජනපදයේ විශාලතම මෝටර් රථ කර්මාන්ත ශාලා ත්‍රිත්වයෙහි යූජීඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිති සාමාජික සංඛ්‍යාව විශ්මය ජනක ලෙස සියයට 76ක ප්‍රතිශතයකින් - එනම් සාමාජිකයින් 750,000සිට 177,000 දක්වා - පහත වැටී ඇත.

වරෙක එක්සත් ජනපදයෙහි ඉහල ම ඒක පුද්ගල ආදායම භුක්තිවිඳි ඩෙට්‍රොයිට්, ෆ්ලින්ට් හා මිචිගන් වැනි නාගරිකයන් කාර්මික මුඩු බිම් බවට පත්ව ඇත. එම නගර දිගට ඇදෙන විරැකියාවෙන් මුදල් හිඟකමෙන් පීඩා විඳින පාසල්වලින් හා වාර්තාගත ලෙස උකසට බැඳි නිවාසවලින් පිටමං කිරීම්වලින් පරිපීඩිතව ඇත.

ක්‍රයිස්ලර් සමාගම මුදාගැනීම “විනෝදකාමී” ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියෙකු ඉස්මතු වීමට ඉඩ ඉඩ සැලසුවේ ය. අතිවිශාල සම්පත්වලින් සිය සාක්කු පුරවා ගැනීමේ අරමුණ ඇති ව්‍යාපාරික ආක්‍රමනිකයන් හා සමපේක්ෂකයින් ද කැටුව විවෘතව ම කර්මාන්තය ප්‍රතිසංවිධානය කිරීමට මොහු යුහුසුලු වී සිටියි. කම්කරු පන්තිය වෙතින් ජනගහනයෙන් සියයට 1 සහ 2 වන ධනවතුන් වෙත මහාපරිමානයෙන් ධනය යළි බෙදාහැරීමක් ඊලඟ වසර 25 තුල සිදු විය.

1960 ගනන්වල නිෂ්පාදන සමාගම්වල ඉහල විධායකයන් නිෂ්පාදන කම්කරුවන්ගේ මධ්‍යස්ථ වැටුප මෙන් 25 ගුණයක සිට 40 ගුණයක ආදායමක් ලැබූහ. 2006 වසර වන විට සිය සේවකයන්ගේ වැටුප මෙන් 400 ගුණයක ආදායමක්, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන් අතට පත් විය. ජනගහනයෙන් ඉහලම ආදායම් ලබන සියයට 1 - එනම් ඩොලර් මිලියනයකට අධික වාර්ෂික සාමාන්‍ය වාර්ෂික ආදායමක් හිමි 300,000ක් දෙනා - 1928 වසරෙන් අනතුරුව ජාතික ආදායමෙන් විශාලතම කොටස හිමි කර ගත්හ. මොවුන් හිමි කර ගත් ආදායමේ සමස්තය ජනගහනයේ පහලම මිලියන 150ක් වූ ඇමරිකානුවන් ලැබූ ආදායමට සමාන විය.

19 වැනි සියවසෙහි වෞර ප්‍රභූවරුන්ට අදාලව සිදුවූවාක් මෙන් උපයාගන්නා ලද මේ දෑවැන්න ධන සම්පත් මහා කර්මාන්තවල ව්‍යාප්තිය හා එකට බැඳුණු ඒවා නොවුනි. ඊට පටහැනි ලෙස, නිෂ්පාදන බලවේග විනාශ කිරීම තුලින් මූල්‍ය සමපේක්ෂකයන් හා ඉහල ව්‍යාපාරික විධායකයන් ඉමහත් ධන සම්භාරයක් උපයා ගත්හ. නිෂ්පාදනය හා කම්කරු පන්තිය අරබයා පාලක ප්‍රභූවේ පිලිකුල කැටිකොට දක්වමින් පසුගිය වසර තුල ඩොලර් මිලියන 350ක් උපයා ගත් බ්‍රිස් වෝටර් ඇසෝසියේට්ස් නම් ආරක්ෂක අරමුදලේ මූලාරම්භකයා වූ රේ ඩියැලෝ මෙසේ ප්‍රකාශ කළේ ය: “මුදල් එහා මෙහා මාරු කිරීමෙන් උපයා ගත හැකි මුදල හා සසඳන විට භාන්ඩ නිෂ්පාදනයෙන් උපයා ගත හැකි මුදල සොච්චමකි.”

රට වාහන කර්මාන්තය පොදු අයිතිය ඇති ව්‍යවසායකට පරිවර්තනය කරනු.

මහා කර්මාන්ත තවදුරටත් ඇමරිකාවේ ධනවත් පැලැන්තියේ පෞද්ගලික වත්කම් ලෙස තබාගැනීමට ඉඩ හල නොහැකි ය. තමන්ට යෝග්‍ය යයි පෙනී යන අවස්ථාවේ ඔවුන් ඒවා බෙදාහදාගනිති. වැඩ කරන ජනතාවගේ උවමනාකම් ආරක්ෂා කිරීමේ පලමු පියවර වනුයේ වැඩ කිරීම, සුරක්ෂිතභාවය, වැටුප්, කුලියට ගැනීම් හා වැඩ පැය ගනන්වලට බලපාන සියලු ව්‍යාපාරික තීරන සම්බන්ධයෙන් ප්‍රජාතන්ත්‍රීය පාලනය ස්ථාපිත කිරීමයි. මෙම තීරනය ගත යුත්තේ ධනවත් අතලොස්ස විසින් නොව, වැඩ කරන ජනතාවගේ අවශ්‍යතාවන්ට කැපවුණු කම්හල් බිමෙහි කමිටු, තාක්ෂණික ශිල්පීන් හා අනිකුත් විශේෂඥයන් විසිනි. කාර්මික ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ස්ථාපිත කිරීමට නම්, කම්කරුවන්ගේ පරීක්ෂනය සඳහා සියලු සංස්ථාවල පොත්පත් විවෘත කිරීමට හා සියලු සේවකයින්ගේ ප්‍රජාතන්ත්‍රීය ඡන්දය කුලින් ව්‍යාපාරික නායකත්වය ස්ථිර කිරීමට අවශ්‍ය වේ.

මෝටර් රථ කර්මාන්තය සමාජයේ යහපත තකා පවත්වා ගෙන යාමට නම් එය පොදු අයිතියට යටත් ව්‍යවසායක බවට පරිවර්තනය කොට සැලසුම්ගත සමාජවාදී ආර්ථිකයකට ඒකාග්‍ර කල යුතු ය. භූගෝලීය රථවාහන කර්මාන්තයට මිලියන් ගනනක කම්හල් කම්කරුවන්, ඉංජිනේරුවන්, මෝස්තර ශිල්පීන්, විද්‍යාඥයින්, ගනකාධිකාරීන් හා අනිකුත් වැඩ කරන ජනතාව ඇතුළත් කර ගැනේ. එය ලොවෙහි වානේ, රබර්, වීදුරු හා ඛනිජ තෙල් විශාල ප්‍රමාණයක් පරිභෝජනය කරයි. එවැනි දෑවැන්න මානව හා ස්වාභාවික සම්පත් තර්කාන්විත හා පාරිසරික සමතුලිතතාව ආරක්ෂා කෙරෙන ආකාරයට ඒකාග්‍ර කල හැක්කේ ආරක්ෂා සහිත වූ, ඉහල තත්වයෙන් යුතු, ඔරොත්තු දෙන අන්දමේ ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා විද්‍යාත්මක සැලැස්මක පදනම මත ලෝකයේ නිෂ්පාදකයින් එකිනෙකා සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු කල හොත් පමණි.

දිනපතා ලෝක මූල්‍ය වෙලඳපොලවල් හරහා සැරිසරන අතිවිශාල ප්‍රාග්ධන සම්භාරය මිනිස් සංහතියේ ශ්‍රමයෙහි නිමැවුමකි. සමාජයේ මූල්‍ය සම්පත් කොතැන ආයෝජනය කල යුතු ද යන්න පිලිබඳව මැදහත් තීරන ගත යුත්තේ දොරගුලු ලා ගත් කාමර තුල දී සමපේක්ෂකයින් හා අනිකුත් මූල්‍ය පරපුටුවන් විසින් නොව, ජනතාව විසින් ප්‍රජාතන්ත්‍රව ය. ප්‍රධාන බැංකු හා ආයෝජන ආයතන පොදු අයිතිය යටතේ තැබිය යුතු ය. ඒ සමග ම, බුෂ් පාලන තන්ත්‍රය විසින්

ක්‍රියාත්මක කරන ලද පොහොසතුන්ගේ බදු කපාහැරීම් අවලංගු කර සමාජමය වැඩ පිලිවෙලවලට අරමුදල් සැපයීම සඳහා වැඩ කරන ජනතාව මත පටවන බදු බර අඩු කිරීම සඳහාත් ඩොලර් 300,000ට වැඩි ඉපයීම් සතු අයගෙන් අය කරන බදු විශාල වශයෙන් ඉහල දැමිය යුතු ය.

කම්කරු නිලධාරියේ හා ඩිමොක්‍රටික් පක්ෂයේ ඇමරිකානු ස්වෝක්තමවාදය කම්කරුවන් විසින් ප්‍රතික්ෂේප කල යුතු ය. භූගෝලීය රථ වාහන කර්මාන්ත දෑවැන්නයින්ට එරෙහිව කම්කරුවන් සිය පන්ති සොහොයුරු සොහොයුරියන් සමග ජාත්‍යන්තර වශයෙන් එක්සත් විය යුතු ය. ක්‍රයිස්ලර් සමාගම බිඳ දැමීමට එරෙහිව සටන් කිරීම සඳහාත් රැකියා හා ජීවන තත්වයන් ආරක්ෂා කරනු වස් සමස්ත කර්මාන්තය තුල ම කම්කරුවන් සමග ඒකාබද්ධව නැගීසිටීම සඳහාත් එක්සත් ජනපදයෙහි හා කැනඩාවෙහි කාර්යාලවල හා කම්හල්වල සේවය කරන කම්කරුවන් එක්සත් කරනු වස් යුඒඩබ්ලිව් හා සීඒඩබ්ලිව් වෘත්තීය සමිතිවලින් ස්වාධීන වූ කම්කරුවන්ගේ කමිටු ස්ථාපිත කල යුතු ය. කම්කරු පන්තියෙහි සෑම කොටසක් සමග ම සිය අරගලය බද්ධ කිරීම සඳහා ක්‍රයිස්ලර් සමාගමේ කම්කරුවන් වැඩ වර්ජන, කම්හල් අත්පත් කරගැනීම් හා ජනතා පෙලපාලි සංවිධානය කල යුතු ය.

මෙහි ගෙනහැර දක්වන ලද ප්‍රතිපත්ති ඩිමොක්‍රටික් පක්ෂයට බෙහෙවින් පිලිකුල් දනවන ඒවා වනු ඇත. රිපබ්ලිකන් පක්ෂය මෙන්ම ඩිමොක්‍රටික් පක්ෂය ද මූල්‍ය ප්‍රභූ පෙලැන්තිය විසින් මුදල් යොදවනු ලබන හා පාලනය කරනු ලබන පක්ෂයකි. කම්කරු පන්තියේ අවශ්‍යතා ලාභ ක්‍රමය සමග එකට බද්ධ කල නොහැකි නිසා මේ මහා ව්‍යාපාරික පක්ෂය සමග ඇති බැඳීම් අවසන් කර තමන්ගේ ම ජනතා සමාජවාදී පක්ෂයක් ගොඩනැගීමට කම්කරුවන්ට අවශ්‍ය වේ. එම මාර්ගය අනුගමනය කිරීමෙන් පමණක් රැකියා කප්පාදුව, මිලිටරිවාදය හා යුද්ධය, ප්‍රජාතන්ත්‍රීය අයිතීන් වෙත එල්ල කෙරෙන ප්‍රහාරයන්ට එරෙහි සෑම අරගලයක්ම, කම්කරුවන්ගේ ආන්ඩුවක් ස්ථාපිත කිරීමේ හා සැබෑ ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය හා සමාජ සමානතාව නිර්මාණය කිරීමේ එක ම දේශපාලන අරගලයක් සමග ඒකාබද්ධ කල හැකිය.

රැකියා, වැටුප්, විශ්‍රාම වැටුප් හා සෞඛ්‍ය පහසුකම්වලට එරෙහිව එල්ල කරන දැඩි ප්‍රහාරවලට එරෙහිව සටන් කිරීමේ මගක් සොයන ක්‍රයිස්ලර් කම්කරුවන්ගෙන් අප බැරෑරුම් ලෙස ඉල්ලා සිටින්නේ ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවිය හා සමාජවාදී සමානතා පක්ෂය සමග සබඳකම් ඇති කරගෙන මේ ඉදිරි දර්ශනය ගැන සාකච්ඡා කරන ලෙස ය.