

# යුජ්ඩබ්ලිව්: එක්සත් ජනපද මෝටර් රථ කර්මාන්තය සඳහා ලාභ ශ්‍රම සැපයුම්කරුවෙක්

The UAW: A purveyor of cheap labor for the US auto industry

2011 මාර්තු 31

එක්සත් මෝටර් කම්කරු සංගමය (යුජ්ඩබ්ලිව්) මෙම ගිම්හාන සෘතුවේ දී ෆෝර්ඩ්, ජෙනරල් මෝටර්ස් සහ ක්‍රයිස්ලර් සමාගම් සමග සාකච්ඡා කරන නව ගිවිසුම්වල කොටසක් ලෙස දර්ශනා මට්ටමට ආසන්න වැටුප් ලබන කම්කරුවන්ගේ සංඛ්‍යාව ප්‍රසාරනය කිරීමට කැමැත්තෙන් සිටින බව එම සමිතියේ නිලධාරියෝ මැන දී කල අදහස් දැක්වීම්වල දී පැහැදිලි කර තිබේ.

ඉදිරියේ පැවැත්වෙන සාකච්ඡාවල ද එම සාකච්ඡාවලින් එලඹෙන ගිවිසුම්වල ද පරිපූර්ණ ප්‍රෝඩාකාරී ස්වභාවය මෙමගින් තව දුරටත් අවධාරනය කෙරී ඇත. සමස්ත අලකලංචියම ව්‍යාපාරික ආයතන දෙකක් -- මෝටර් රථ සමාගම් සහ යුජ්ඩබ්ලිව් විධායකයන් විසින් ගෙන යනු ලබන කම්කරු කොන්ත්‍රාත් ව්‍යාපාරය -- අතර කම්කරුවන්ගේ වියදමින් ඇති කර ගැනෙන එකඟතාවට ආවරනයක් පමණි. යුජ්ඩබ්ලිව් සමාගම නව සාමාජිකයන් ඩැහැගැනීමට ද එමගින් සමස්ත කර්මාන්තය සඳහා ම මිනුම් දන්ඩ වන පැයකට ඩොලර් 14 බැගින් ඉපැයීම මගින් තමන් වෙත ගලා එන සාමාජික මුදල් ප්‍රවාහය ඉහල දමාගැනීමට ද යයි.

යුජ්ඩබ්ලිව් මුලින් ම "ද්විත්ව මට්ටම්" වැටුප් ක්‍රමය පිලිගත්තේ 2007 දී ය. ඒ පැයකට ඩොලර් 14ක වැටුප -- කම්කරුවන්ට සම්ප්‍රදායිකව ගෙවනු ලැබූ වැටුපෙන් අඩක් -- අලුතෙන් බඳවා ගැනුණු නිෂ්පාදන අංශයෙන් පිටත කම්කරුවන්ගෙන් තෝරාගත් සංඛ්‍යාවකට පමණක් සීමා වනු ඇති තාවකාලික පියවරක් බව කියාපාමිනි. 2009 දී, යුජ්ඩබ්ලිව්, ජීඑම් හා ක්‍රයිස්ලර් සමාගම් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට ඔබ්බා පාලනාධිකාරය සමග ඇති කරගත් සිය ගිවිසුමේ කොටසක් ලෙස අලුතෙන් බඳවා ගැනෙන සියලු කම්කරුවන්ටත් බලපාන පරිදි අඩු වැටුප් ක්‍රමය පුලුල් කලේය. ඉන් පසුව එය ෆෝර්ඩ් සමාගම "තරගකාරී" මට්ටමේ තබා ගනු පිනිස එම සමාගම සමග ඊට සමාන ගිවිසුමක් අත්සන් කලේය.

මෝටර් රථ කම්කරුවන් දක්වා දරිද්‍රතා මට්ටමේ වැටුප් පුලුල් කිරීම ඔබ්බා පාලනාධිකාරයේ ආර්ථික වැඩපිලිවෙලේ තීරනාත්මක සංරචකයක් විය. මූල්‍ය ප්‍රභූව වෙනුවෙන් ක්‍රියා කරමින්, පාලනාධිකාරය මෝටර් රථ කම්කරුවන්ට එරෙහි ප්‍රහාරය දුටුවේ, සමස්ත ඇමරිකානු කම්කරු පන්තියේ වැටුප් කප්පාදු කිරීමේ ද ඔවුන් සුරාකෑම ඉහල දැමීමේ ද පරිශ්‍රමයක ආරම්භය ලෙසය. මහා අවපාතයෙන් පසුව අන්විදි දැවැන්තම රැකියා අර්බුදයට ආමන්ත්‍රනය කිරීමට ඔබ්බා කිසිවක් කර නැත්තේ, පෙර නොවූ විරු අනුපාතයකින් වැටුප් පහලට තල්ලු කිරීම ද ප්‍රතිලාභ කප්පාදු කිරීම ද පිනිස මහජන විරැකියාව යොදාගැනීමේ හැකියාව මහා ව්‍යාපාරිකයන්ට ලබා දෙමිනි.

කෙසේ වෙතත්, මෝටර් රථ කම්කරුවන්ට එරෙහි ප්‍රහාරය 2009 වසරින් අවසන් නොවුනි. පසුගිය ගිම්හානයේ දී, යුජ්ඩබ්ලිව් වත්මන් කම්කරුවන් වෙත ද අඩු වැටුප් ක්‍රමය පුලුල් කිරීම

ආරම්භ කලේය. ඉන්දියානාපොලිස්හි කම්කරුවන් මත සියයට 50ක වැටුප් කප්පාදුවක් පැවැත්මට සමිතිය ප්‍රයත්න දැරීය. ඉන් පසුව, ඩෙට්‍රොයිට්හි උප නගර ප්‍රදේශයක පිහිටි ලේක් ඔරියන් එකලස් කම්හලේ ජීඑම් කම්කරුවන්ට හොරෙන්, එම කම්හලේ 1,550ක් කම්කරුවන්ගෙන් සියයට 40ක වැටුප් හරි අඩකින් කැපීමට යුජ්ඩබ්ලිව් එකඟ විය.

යුජ්ඩබ්ලිව් පැවසුවේ, අඩු වැටුප්, දකුණු කොරියාවේ හෝ මෙක්සිකෝවේ වෙනුවට එක්සත් ජනපදය තුළ කුඩා මෝටර් රථ ලාභදායක ලෙස නිෂ්පාදනය කිරීමට සමාගමට ඉඩකඩ සැලසීම පිනිස වූ ජීඑම් සමාගමට ඇප දී ගලවාගැනීමේ වැඩපිලිවෙලේ කොන්දේසි යටතේ බලාත්මක කෙරුණු "නව්‍ය ශ්‍රම ගිවිසුමේ" කොටසක් බවයි.

මෙම සතියේ දී, ඩෙට්‍රොයිට්හි යුජ්ඩබ්ලිව් කේවල් සම්මුතියෙන් පසුව, ජීඑම් සමග පැවති ගිවිසුම් සාකච්ඡාවලට නායකත්වය දෙන යුජ්ඩබ්ලිව් උප සභාපති ජෝ ඇෂ්ටන් ලේක් ඔරියන් කම්හලේ පෙනී සිටි අතර සෙසු කම්හල්වල ද අඩු වැටුප් ක්‍රමය යොදා ගැනීමට සමිතිය එකඟ වනු ඇති ද යන වග ඔහුගෙන් විමසන ලදී. "රැකියා ආරක්ෂිතව තබා ගනු ඇති සාකච්ඡාවන්ට එලඹුණු කල අපි ඕනෑම දෙයක් සැලකිල්ලට ලක් කරන" බවට ඔහු පිලිතුරු දුනි. "අපට වැටුප් හා ප්‍රතිලාභ පිලිබඳව සාකච්ඡා කල හැකිය. එහෙත් ඔබට රැකියා අහිමි වේ නම් වැටුප් එතරම් වැදගත් කාරනාවක් නොවේ."

වාර්තා වන පරිදි, ඩොලර් 14ක වැටුප් අනුපාතය සෙසු කම්කරුවන් දක්වා පුලුල් කිරීමේ මෙම යෝජනාව, ජේන්ස්විල්ලේ, විස්කොන්සින් හා ස්ප්‍රිං හිල් කම්හල් ජීඑම් ලවා යලි විවෘත කරවා ගැනීමෙන් 2012 දී වසා දැමීමට නියම කරගෙන ඇති ලුසියානාහි ෂ්රෝව්පෝර්ට් කම්හලේ නිෂ්පාදන කටයුතු පවත්වා ගෙන යාමේත් යුජ්ඩබ්ලිව් ප්‍රයත්නයන්ට සම්බන්ධිත ය. යුජ්ඩබ්ලිව් යෝජනාව යටතේ, මෙම කම්හල්වල සමස්ත ශ්‍රම බලකායට නැතහොත් එයින් අති බහුතරයකට අඩු වැටුප් ගෙවනු ඇත.

යුජ්ඩබ්ලිව් "රැකියා ආරක්ෂා කිරීමේ" විධික්‍රමයක් ලෙස වැටුප් හා ප්‍රතිලාභ සම්බන්ධයෙන් සහන දීම යුක්තිසුක්ත කිරීම දිගු කලක් තිස්සේ කරගෙන ගොස් ඇත. අප්‍රකාශිත එහෙත් මීට යටින් පවතින තර්කය වන්නේ, සමිතියට යුතුකම වනාහි කම්කරුවන් දරිද්‍රතාවට ඇද දැමීම හා වැඩ වේගවත් කිරීමට සහාය දීම මගින් සංගතවල ලාභ සහතික කිරීම බවයි.

මෙම යටත් වීමේ හා පාවාදීමේ පිලිවෙතේ ශේෂ පත්‍රය රැකියා ව්‍යසනකාරී ලෙස කඩාවැටීමයි. මහා මෝටර් රථ සමාගම් තුනේ පැය පදනමේ රැකියා මට්ටම් 1979 දී රැකියා මිලියන 1.5 ඉහලම අගයේ සිට 1999 දී 372,000 දක්වා ද අද 114,000 දක්වා ද කඩා වැටී තිබේ. ඩෙට්‍රොයිට්, ෆ්ලින්ට් හා ක්ලීව්ලන්ඩ් වැනි සමස්ත නගර ම ව්‍යසනයට ලක්ව තිබේ.

රැකියා නියුක්තිය සැලකිය යුතු ලෙස ඉහල දැමීමේ කිසිදු අභිප්‍රායක් එක්සත් ජනපද මෝටර් රථ සමාගම්වලට නැත.

ඔබාමාගේ මෝටර් රථ කර්මාන්ත කාර්ය සාධක බලකායේ සිටින වෝල් විදියේ විධායකයන් විසින් සිදු කෙරෙන කර්මාන්තයේ ප්‍රතිව්‍යුහගතකරනය, ඉල්ලුම පහල බසින හා වෙලද පොල පංගුව කඩා වැටෙන කොන්දේසි යටතේ පවා මහා ආයෝජකයන් සඳහා ඉහල ලාභ සහතික කරනු පිනිස මෝටර් රථ සමාගම්වල ව්‍යාපාරික ආකෘතිය වෙනස් කළේය. පූර්ව-කොන්දේසිය වූයේ, යුප්ඩබ්ලිව් විසින් අධීක්ෂනය කරන ලද ක්‍රියාදාමයක් වූ මෝටර් රථ කම්කරුවන්ගේ රැකියා හා ජීවන මට්ටම්වලට එරෙහි මාග ප්‍රහාරයකි. එහි ප්‍රතිඵලය වී ඇත්තේ දැවැන්ත ලාභ සහ පසුගිය වසරේ ආර්ථික සමාගමේ ඇලන් මුලලි සිය සාක්කුවේ දමාගත් ඩොලර් මිලියන 56ක් වැනි ඉහල ගෙවීම් සමාගම්වල ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන්ට ලැබීමයි.

යුප්ඩබ්ලිව් සමිතියේ ව්‍යාපාරික ආකෘතිය පදනම් වී ඇත්තේ දරුණු සුරාකෑමකට ලක් කෙරෙන ලාභ ශ්‍රම බලකායක් මෝටර් රථ සමාගම්වල හිමිකරුවන්ට සපයන්නකු ලෙස තමන්ව අලෙවි කරන ගැනීම මතය. 1935 දී සමිතිය පිහිටුවීමෙන් මද කලක සිට මේ දක්වා පැවති පහලම මට්ටමට සිය සාමාජිකත්වය කඩා වැටීම අත් දකින මෙම සමිතියේ වර්ධන මූලෝපාය වන්නේ, ආසියාවේ, ලතින් ඇමරිකාවේ හා නැගෙනහිර යුරෝපයේ අඩු වැටුප් පාරාදීසයන්හි නිෂ්පාදනය පවත්වා ගෙන යනවාට වඩා සිය නිෂ්පාදනය එක්සත් ජනපදයට ආපසු මාරු කිරීම මගින් වැඩි මුදලක් ඉපයීමට ඔවුන් සමත් වනු ඇති බවට මෝටර් රථ ක්ෂේත්‍රයේ දැවැන්තයන්ව ඒත්තු ගැන්වීමයි.

සමිතිවලට අඩු වැටුප් හා ඉහල ශ්‍රම ඵලදායිතාවක් සහතික කල හැකි නිසා ද ඒවා කම්කරුවන්ගේ ප්‍රතිරෝධය යටපත් කිරීම පිනිස සිය මුලු ශක්තියම කැප කරනු ඇති නිසා ද යුප්ඩබ්ලිව් සමිතියට ඔවුන්ගේ කම්හල්වල ක්‍රියාත්මක වීමට අවසර දීම ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතා සමග ගැලපෙනු ඇති බව, එක්සත් ජනපදය තුල සමිතිවලින් තොර කම්හල් පවත්වා ගෙන යන ටොයොටා, හොන්ඩා සහ සෙසු ආසියානු හා ජර්මානු මෝටර් රථ නිෂ්පාදක සමාගම්වලට ඒත්තු ගැන්වීමේ සමාන ප්‍රයත්නයක් යුප්ඩබ්ලිව් සමිතිය අරඹා ඇත.

මෙම සමාගම්වලට ප්‍රධානීන්ට සෘජුව ම ආයාචනා කරමින්, යුප්ඩබ්ලිව් සභාපති බොබ් කිං මෑත දී මෙසේ ප්‍රකාශ කළේය: “ යුප්ඩබ්ලිව් නායකත්වය හා යුප්ඩබ්ලිව් සාමාජිකත්වය හොඳම තත්වය, හොඳම ශ්‍රම ඵලදායිතාව සහ හොඳම පැමිණීමේ වාර්තාව සපයන බව පැවසීමේ දී අපි පාදක වන්නේ මහා සමාගම් තුනේ සාර්ථකත්වය මතය. අප කම්කරුවන් නියෝජනය කරන සමාගම්වල සාර්ථකත්වය වෙනුවෙන් අපි සැබැවින්ම කැපවී ගනිමු.”

මහා සමාගම් තුන සමග ගිවිසුම් පිලිබඳ සාකච්ඡාවලට සුදානම් වීමේ දී, යුප්ඩබ්ලිව්, ශ්‍රම ඵලදායිතාවට, තත්ව වර්ධනයට හා ලාභවලට වැටුප ගැට ගසන කාර්ය සාධනය අනුව ගෙවීමේ ක්‍රමයකින් මූලික වැටුප් ඉහල දැමීම විස්ථාපනය කිරීමේ යෝජනාවක් ද සලකා බලයි. මෙය සමාගම් ප්‍රධානීන් නියමිත වැටුපක් ගෙවිය යුතු ය යන නෛතික අවශ්‍යතාව බාදනය කරමින් මීට වසර 70කට පෙර කම්කරුවන් සටන් කොට අහෝසි කරගත් කාර්මික වහල් කොන්දේසි කරා කම්කරුවන් යලි තල්ලු කරනු ඇත.

සමස්තයක් ලෙස නිල වෘත්තීය සමිති යාන්ත්‍රණයට මෙන්ම, එක්සත් මෝටර් කම්කරු සමිතියට තමන් නියෝජනය කරන

බව කියාපාන කම්කරුවන් සමග පවතින්නේ එදිරිවාදී සම්බන්ධතාවකි. නිල වෘත්තීය සමිති ආරක්ෂා කරන මාධ්‍ය සහ ව්‍යාජ-වාම කන්ඩායම්, “සාකච්ඡා”, “කේවල් කිරීම” සහ “සමිති” පිලිබඳව දිගටම කතා කරන්නේ, යුප්ඩබ්ලිව් සහ සමාගම් හිමියන් අතර අතිමූලික ගැටුමක් පවතින්නාක් මෙනි, යුප්ඩබ්ලිව් කම්කරුවන්ගේ පැත්තේ සිටින්නාක් මෙනි. මින් එකදු ප්‍රස්තුතයක් වත් සත්‍ය නොවේ.

යුප්ඩබ්ලිව් සමිතියට සමාගම්වල හිමිකම් කොටස්වලින් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් අයිති, සමිතිය එම සමාගම්වල අවශ්‍යතා සමග විවෘතව අනන්‍ය වන සහ කම්කරුවන්ගේ මොන යම් හෝ සාමූහික ප්‍රතිරෝධයක් සාපරාධී ක්‍රියාවක් බවට පත් කරන වර්ජන-විරෝධී සහ අනිවාර්ය බේරුම්කාර නීති වගන්ති කම්කරුවන් මත පටවන තතු යටතේ, “සාකච්ඡා” යන පදයට මොනම අර්ථයක් වත් නැත.

කැලිෆෝනියාවේ ඉන්දියානාපොලිස් හා ෆ්‍රෙමොන්ට් කම්හල්වල පසුගිය වසර මුලුල්ලේ පැවති බිම් මට්ටමේ කම්කරුවන්ගේ කැරලිකාරීත්වය පෙන්වා දුන් පරිදි, යුප්ඩබ්ලිව් සමිතියට එරෙහිව දැවැන්ත විරුද්ධත්වයක් වැඩෙමින් පවතී. එමෙන්ම, රැකියා, ජීවන මට්ටම් සහ වැඩපොල අයිතීන් මත මහා ව්‍යාපාරිකයන් එල්ල කරන ක්ෂමා විරහිත ප්‍රහාරවලට එරෙහිව විස්කොන්සින් ප්‍රාන්තයේ මාසයක් තිස්සේ පැවති අරගලය මගින් අවධාරනය කෙරුණු පරිදි, සමස්තයක් ලෙස කම්කරු පන්තිය තුල ප්‍රතිරෝධයේ නව මනෝගතියක් පවතී.

ඩිමොක්‍රැටික් පක්ෂය සමග සමීප හවුල්කාරීත්වයකින් සමිති විධායකයන් දරන උපරිම ප්‍රයත්නයෝ කම්කරු පන්තිය විරුද්ධත්වයක් මතු වීම වැලැක්වීමට සමත් නොවනු ඇත. රට පුරා සහ ජාත්‍යන්තරව සිය පන්ති සහෝදරසහෝදරියන් සේම, මෝටර් කම්කරුවෝ ද පෙරලා සටන් වදිනු ඇත.

කෙසේවෙතත්, මෝටර් කම්කරුවන් මුහුණ දෙන තත්වය වන්නේ, සමස්තයක් ලෙස කම්කරු පන්තියට ප්‍රතිමුඛ වන නායකත්වය පිලිබඳ අර්බුදයේ සංකේන්ද්‍රිත ප්‍රකාශනයකි. මෙම අරගලවල සාර්ථකත්වය රඳා පවතින්නේ, නව සංවිධාන, එනම් සමිතිවලින් ස්වාධීන, කම්කරුවන් විසින් ම ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී ලෙස පාලනය කරනු ලබන සාමාන්‍ය කම්කරුවන්ගේ කමිටු ගොඩනැගීම මතය.

වඩාත්ම වැදගත් කාරණාව නම්, කම්කරුවන්ට නව දේශපාලන ඉදිරිදර්ශනයක් අවශ්‍ය බවයි. යුප්ඩබ්ලිව් සමිතියේ ක්‍රියාකලාපය ඩිමොක්‍රැටික් පක්ෂය සහ ධනපති ක්‍රමය සමග එය පවත්වා ගෙන යන දේශපාලන සන්ධානය සමග අවියෝජනයව බැඳී පවතී. සමස්තයක් ලෙස සමිති යාන්ත්‍රණය මෙන්ම, යුප්ඩබ්ලිව් සමිතිය ද විධායකයන්ගේ හා වෝල් විදියේ ලාභ උපරිම වන පරිදි, ආර්ථිකය පවත්වා ගෙන යාමට සංගතවලට පවතින අයිතිය මුලුමනින්ම ආරක්ෂා කරයි. මෝටර් කම්කරුවන් තමන්ම දරිද්‍රතාවට ඇද වැටීම පිලිගත යුතුය යන යුප්ඩබ්ලිව් සමිතියේ ඉල්ලීම ගලා එන්නේ මෙයිනි.

මෝටර් කම්කරුවන්ගේ රැකියා හා වැටුප් ආරක්ෂා කිරීමේ සටන, දේශපාලන බලය සියතට ගෙන, පුද්ගලික ලාභය නොව සමාජ අවශ්‍යතාවයේ පදනම මත ආර්ථිකය පරිවර්තනය කිරීම පිනිස සමස්තයක් ලෙස කම්කරු පන්තිය ගෙන යන අරගලය සමග බද්ධ විය යුතුය. මෙය වනාහි සමාජවාදය සඳහා අරගලයයි.

**ජේරී වයිට්**