

Written by

Thursday, 27 March 2008 08:09 -

---



ஐந்தாம் பருவம் ரஃபாய்க்கு ""நானோ" கார் எனும் குட்டிக் காரை சந்தைக்கு கொண்டு வந்து, தரகு பெறும்பதலாளி டாடா, கார் புரட்சி செய்யப்போகிறாராம். இவர் செய்யப்போகும் புரட்சிக் ட இரண்டாவது புரட்சிதானாம். முதல் புரட்சியை ஏறத்தாழ முப்பது ஆண்டுகளுக்கு முன்பே ""மாருதி" நடத்தி விட்டதாம். இம்மாபெரும் உண்மைகளை ""இந்தியா டுடே" நமக்கு உணர்த்தியிருக்கிறது.

சொந்தமாக ஒரு கார் என்பதுதான், நடுத்தர வர்க்கத்தின் அந்தஸ்தையும் கவரவத்தையும் தூக்கி நிறுத்தும் அம்சமென்று கடந்த சில பத்தாண்டுகளாகவே விளம்பர உலகம் பிரச்சாரம் செய்து வரும் சமூகத்தில், ஒரு லட்ச ரஃபாய்க்குள் ஒரு கார் என்பதும், அதற்காக ஐசிஐசிஐ போன்ற தனியார் வங்கிகள் கடன்தர இருப்பதும் நல்ல விசயம் தானே என்று மக்களில் பலரும் மயங்கிக் கிடக்கின்றனர். வணிகப் பத்திரிகைகள் எல்லாம் ஏதோ ஏழை, நடுத்தர மக்களின் வயிற்றில் பால்வார்த்து டாட்டா மாபெரும் தியாகமே புரிந்துள்ளதாகப் பக்கம் பக்கமாய் எழுதித் தள்ளுகின்றன.

டாட்டா அறிவித்துள்ள மலிவுவிலைக் காரின் மகத்துவத்தை நாம் அலசுமுன், சிங்கப் பர் மக்களின் துயரக்கதையை நாம் புரிந்து கொள்ள வேண்டும்.

Written by

Thursday, 27 March 2008 08:09 -

டாட்டாவின மலிவாகக் காருக்காக 997 ஏக்கர் விளைநிலத்தை சிங்கப் பர மக்கள் பறிகொடுத்துவிட்டு, மாற்று வலையை கிடக்காமல் தற்கொலையை நோக்கித் தள்ளப்பட்டுள்ளனர். கடந்த பிப்ரவரி 9ஆம் தேதியன்று சிங்கப்பரில் நிலத்தை இழந்து, வலையையும் இழந்த குத்தகை விவசாயியான காளிபடா மஜ்ஹி, பட்டினியால் மாண்டு போயுள்ளார். கார்தொழிற் சாலையில் கிடத்தக் காவலாளி, தோட்டக்காரர் போன்ற அற்ப வலைகளும், விரைவில் கட்டுமானப்பணிகள் முடிவடைந்ததும் சிங்கப் பர விவசாயிகளிடமிருந்து பறிக்கப்பட்டுவிடும்.

இந்தக் காருக்காக மறேக்கு வங்க "டாட்டா கம்யூனிஸ்டு" அரசு, 287.5 ஏக்கர் நிலத்துக்கு மட்டும் இழப்பீடாக 150 கோடி கொடுத்துவிட்டு, மற்றவர்களை நிலத்தை விட்டுக் கட்டாயமாக விரட்டியடித்து பாசிச அடக்குமுறையைக் கட்டவிழ்த்து விட்டுள்ளது. அதுமட்டுமல்ல; கட்டுமானப்பணிகளென்று ரூபாய் 200 கோடியை 1 சதவீத வட்டியில் கடன், கார்ப்பனைக்கு வங்கத்தில் முதல் பத்தாண்டுகளுக்கு மதிப்புக் கட்டி வரிவிலக்கு, 997 ஏக்கரையும் அற்பத்தொகைக்கு 99 வருடக் குத்தகை என சலுகைகளை வாரி வழங்கியுள்ளது.

குத்தகைத் தொகையைக் கட்டாட்டா நிறுவனம் முதல் ஐந்தாண்டுகளுக்கு ஆண்டுக்கு ஒரு கோடி வீதமும், அடுத்த பத்தாண்டுக்கு ஆண்டுக்கு பத்துக் கோடி வீதமும், பின்னர் முப்பது ஆண்டுக்கு ஆண்டுக்கு ரூ.20 கோடி வீதமும் நிதானமாகச் செலுத்தினால் போதும். வரி விலக்கினால் மட்டும் அரசுக்கு ஏற்படப்போகும் இழப்பு சுமார் ரூ.500 கோடி. மலேம் கொல்கத்தா நகருக்கு வலையே 50 ஏக்கர் நிலமும், அதற்கு சற்று தள்ளி 200 ஏக்கர் நிலமும் டாட்டா நிறுவன ஊழியர்கள் தங்குமிடத்திற்கென அரசு ஒதுக்கியுள்ளது. தொழிற்சாலைக்கென ஒதுக்கப்பட்ட இடத்தில் வறும் 100 ஏக்கரே மட்டும் பயன்படுத்திக் கொண்டு, மீதமுள்ள இடங்களை கார்ப்பன உதிர்பாகத் தொழிலகங்க்கு உள்வாடக்கைக் கிட்டு டாட்டா பல கோடிகளைச் சம்பாதிக்க உள்ளது. இந்தப் "புரட்சி"க்குத் துணை நின்றவர்கள்தான் டாட்டா கம்யூனிஸ்டுகளாகிய, மலேவங்கத்தை ஆளும் போலி கம்யூனிஸ்டுகள்.

Written by

Thursday, 27 March 2008 08:09 -

---

பொதுமக்களின் சொத்தை இவ்வளவு விழுங்கியும் ""நானோ" டாட்டாவின் பணப்பசி இன்னும் தீ ரவில்லை. மத்திய அரசு இதற்கு வரிச்சலுகை தரவேண்டும் என்கிறது. விவசாய இடப்பொருளான உரத்திற்கு மானியத்தை வட்டும் அரசு, இந்தக் காரைக்கு வரிச்சலுகை தந்தாலும் அது வியப்பில்லை.

இந்தக் காரை ஆரம்பத்தில் ஒரு லட்சம் ரூபாய்க்குத் தரப்போவதாகச் சொன்ன டாட்டா அதற்குரிய வரியையோ, பதிவுக் கட்டணத்தையோ சரேக்கவில்லை. இதனைச் சரேத்தாலே அது கட்டுதலாக 35 ஆயிரத்தனை விழுங்கும். ""எஃகு, டயர் விலைகள் எல்லாம் உயர்ந்து வருகின்றன" என இன்னும் விலை உயரப்போவதை டாட்டாவே சச்சுமாக அறிவித்துள்ளார்.

கடைசியில், சஞ்சய் காந்தியின் "கனவு"த் திட்டமான மாறுதியின் கதையானது. முதலில் 40 ஆயிரத்தில் கார் என அறிவித்துவிட்டு சந்தைக்குக் காரைக் கொண்டு வந்தபோது, விலையைக் கட்டி நடுத்தர வர்க்கத்தின் பாக்கெட்டுகளைப் பறித்தெடுத்த அதே திட்டம் "நானோ"விலும் நிகழப்போகிறது. ஆனால், இந்த முறை இதனை விரைவுபடுத்த பலதனியார் வங்கிகள் நீண்டகாலக் கடன் தரத் தயாராகிக் கொண்டுள்ளன. நடுத்தர வர்க்கத்தைக் கடன் வலைக்குள் சிக்க வைத்து ஆயுள் முழுவதும் வட்டி கட்ட வகைக்கும் திட்டங்கள் எல்லாம் தயாராக உள்ளன.

இது மிகவும் பாதுகாப்பானது, நச்சுப்புகை வெளியிற்றத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் பாரத் 2, பாரத் 3 ஆகிய தரக் கட்டுப்பாடுகளுக்கு உட்பட்டது; ஒரு லிட்டர் பெட்ரோலுக்கு 18 கி.மீ. ஓடும்; நீண்டகாலம் தாக்குப்பிடிக்கும் என்ற 4 அம்சங்களும் நானோ காரின் சிறப்புகளாக புத்திரிக்கைகளால் கிறப்படுகின்றன. ஆனால் வாகன நிபுணர்களோ, இவை அனைத்தும் அபபட்டமான பொய் என்று தோலுரிகின்றனர்.

Written by

Thursday, 27 March 2008 08:09 -

---

மலிவிலைகை கார் வாங்கப் போகும் நடுத்தர வர்க்கத்தின் உயிர் பற்றியெல்லாம் முதலாளி டாட்டாவாக்கு அக்கறை இருக்க முடியுமா? அதனால் தான் நானோவில் எஃகு, இரும்பு ஆணிகள், மரகைகளுக்குப் பதிலாக உதிரிப்பாகங்கள் பலவும் பிளாஸ்டிக், ஓட்டும் கதோந்து போன்றவற்றால் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன. வண்டி ""ஸ்டியரிங்"கை சக்கரத்துடன் இணைக்க வேண்டிய இரும்புத் தண்டுக்குப் பதிலாக, உள்ளீ டான குழாய் பொருத்தப்பட்டுள்ளது. வண்டி 60 கி.மீ . வகேத்தில் சன்னெறால் ""ஸ்டியரிங்" ஆட்டம் கண்டு விடும். இதுதான் நானோ வழங்கும் "பாதுகாப்பு"!

இக்காரின் எஞ்சின் உட்பட முக்கியமான பாகங்கள் மிகவும் பழைய தொழில்நுட்பத்தைக் கொண்டிருப்பதால், புகை மாசு வெளியேற்றத்தில் இது 5 முதல் 6 மடங்கு வரை சுற்றுச்சூழலை நாசமாக்கும் என்று சுற்றுச்சூழல் ஆர்வலர்கள் இதன்கைக் கடுமையாக எதிர்க்கின்றனர்.

விவசாயத்தினை அரசு திட்டமிட்டு அழித்து வருவதால், நகரங்களுக்குச் சன்னெற எதையாவது செய்து பிழைக்கலாம் என மக்கள் வந்து குவிகிறார்கள். அவர்களுக்குத் தவேயான அளவிற்குப் பேருந்துகளை அரசு இயக்குவதில்லை. இருக்கும் பொதுப்போக்குவரத்தையும் நடக்கணக்கு காட்டி இழுத்து மட்டத்திட்டம் போடுகிறது. ஆனால், பேருந்தைக் காட்டிலும் 6 மடங்கு அதிகம் பெட்ரோலைக் கரியாகக் கிநமது அந்நியச் செலாவணியைக் கரணக்குக் கார்களை அரசு ஊக்குவிக் கிறது. கடந்த 50 ஆண்டுகளில் மக்கள் தொகை, நகரங்களில் 4 மடங்கு தான் பெருகியிருக்கிறது. ஆனால், கார் மற்றும் இரு சக்கர வாகனங்களோ 158 மடங்கு பெருகியிருக்கின்றன என்றால், அதனால் ஏற்படும் வரமொறயைற்ற மாசை ஊகித்துக் கொள்ளலாம்.

Written by

Thursday, 27 March 2008 08:09 -

கோடிக் கணக்கான சிலைவில் போடப்படும் பளபளா சாலகையையும் பாலங்களையும் உபயோகித்துக் கொண்டு போக்குவரத்து நெரிசல்களை உருவாக்கும் கார்களுக்கு அரசு விதிக்கும் சாலை வரியோ வறும் 300 ரூபாய். ஆனால் 2 அல்லது 3 கார்களின் இடத்தை மட்டும் அடையத்துக் கொள்ளும் பொதுப் பேருந்துக்கு விதிக்கும் வரியோ 1300 ரூபாய். பல கோடி நில மதிப்பு மிக்க நகர மையங்களில், அரசு கார்களுக்கு இலவச நிறுத்துமிட வசதிகளை செய்து கொடுக்கிறது. அவ்விடங்களை விடக் குறைந்த நிலப்பரப்பில் வாழும் ஏழைகளின் குடிசைகளையோ ஆக்கிரமிப்பு என்று பிய்த்து எறிகிறது.

நியாயமாகக் கணக்கிட்டால்கூட, கார் வதைத் திருப்பவர்கள் ஓவ்வொருவரும் பயன்படுத்தும் சாலகைக்கும் பாலங்களுக்கும் ஆகும் கட்டுமான சிலைவு, பராமரிப்பு சிலைவுக்கென்று ஆண்டுக்கு ரூ.50 ஆயிரம் வசூலிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும். ஆனால் அவர்களுக்கோ சலுகைக்கு மலே சலுகை. அதே நேரத்தில், சைக்கிள்களை சில சாலகைகளில் சிலை அனுமதிப்பது கூட இல்லை. மமே பாலங்கள் கட்டுகிறோம் என்ற பெயரில் இருந்த நட்பாதகையையும் தகர்த்துவிட்டது அரசு.

கணக்கு வழக்கின்றி தனிநபர் வாகனங்கள் பெருகி வருவதால் பெருநகரங்களில் வாகனப் போக்குவரத்தின் சராசரி வேகமே ஆமகைக்கு கொஞ்சம் பக்கத்தில் எனும் அளவில் வந்து நிற்கிறது. காலை மாலை வேளையில் கொல்கத்தாவில் மணிக் 7 கி.மீ. வேகத்திலும், சின்னையில் 13 கி.மீ. வேகத்திலும் தான் போக்குவரத்தே ஊர்கிறது. மந்தமான இந்த நகர் வினால் உற்பத்தி பாதிப்பு, சாலைச் சந்திப்புகளில் நிற்குகொண்டே இயங்கும் எஞ்சின்கள் ஆகியவற்றால் இந்தியப் பொருளாதாரமே ஆண்டுக்கு ரூ.3000 கோடியில் இருந்து ரூ.4000 கோடிவரை அழிகிறது என்கிறது ஓர் ஆய்வு.

இந்தியச் சாலகைகளின் முக்கால்வாசிப் பகுதியை அடையத்து நிற்கும் கார்களால் 5 சதவீதப் போக்குவரத்துத் தேவை மட்டும் நிறைவு செய்யப்படுகிறது. ஆனால் 5 சதவீதப் பரப்பை மட்டும் பயன்படுத்தும் பொதுப் பேருந்துகள் தான் மக்களின் 60 சதவீதத் தேவையை நிறைவு செய்கின்றன.

Written by

Thursday, 27 March 2008 08:09 -

---

கரியமில்வாயுவால் புவியப்பரப்பே சட்டாகி வருகிறது எனும் பரேபாயம் உலகை அச்சுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறது. இந்நிலையில் மக்கள் அனாவரையும் பாதிக்கும் தனிநபர் வாகனங்களாகக் குறைத்துக் கொண்டு பொதுப்போக்குவரத்தை மமேபடுத்துவதுதான் உலகம் அழிந்துவிடுவதைத் தள்ளிப் போடச் சிறந்த வழி.

சிங்கப்பூர், லண்டன், நியூயார்க் போன்ற முதலாளித்துவம் அதிகாரம் செலுத்தும் நகரங்களில் கட்ட, ரயில் பரேந்துப் போக்குவரத்துக்குத்தான் அதிக முக்கியத்துவம் தருகிறார்கள். ஆனால் இங்கோ கார் நிறுவனங்களின் சந்தகைக்கேற்ப பொதுப் போக்குவரத்தை நாசமாகும் சயெல் நடந்து வருகிறது.

அதற்குத் தகுந்தாற்போல நடுத்தர வர்க்கத்தின் கனவை ஊடகங்களே தயாரித்து வழங்குகின்றன. பாட்டாளி வர்க்கக் கட்சி என்று தம்மைக் கிறிக்கொள்ளும் மே.வங்க அரசோ மக்களதை துரத்தியடித்து "மக்கள் கார்" தயாரிக்கப் போகும் "புரட்சித் தலைவர்" ரத்தன் டாட்டாவுடன் ஐக்கிய முன்னணி கட்சிக் கொண்டிருக்கிறது.

• அன்பு