பிரெஞ்சு இரயில்வேயைத் தனியார்மயமாக்க மக்ரோன் பிரச்சாரத்தை தொடங்குகிறார்

By Kumaran Ira, 20 February 2018

ஏர் பிரான்ஸ்-KLM இன் முன்னாள் தலைமை செயலதிகாரி ஜோன்-சிறில் ஸ்பினெட்டா பிரெஞ்சு தேசிய இரயில்வே (SNCF) தொடர்பான அவரது அறிக்கையை வெளியிட்டு ஒரு சில நாட்களில், பிரெஞ்சு ஜனாதிபதி இமானுவல் மக்ரோனின் அரசாங்கம் அதன் மீதான தொடர் பேச்சுவார்த்தைகளில் முதலாவதை SNCF இன் நிர்வாகத்துடனும் தொழிற்சங்கங்களுடனும் ஆரம்பித்துள்ளது. பேரம்பேசல்களின் உள்ளடக்கமும், கால அட்டவணையும் பெப்ரவரி 26 இல் அறிவிக்கப்படுமென செய்திகள் குறிப்பிடுகின்றன.

பிரெஞ்சு இரயில்வேயை தனியார் போட்டிக்குத் திறந்து விடுவதைக் கட்டாயமாக்கும் ஓர் ஐரோப்பிய ஆணையைக் காட்டி, மக்ரோன் SNCF ஐ தனியார்மயமாக்க நகர்ந்து வருகிறார். இது, நிலையான சம்பள திட்டம், இரயில் ஓட்டுனர்களுக்கான 52 என்ற ஓய்வூதிய வயது, மற்றும் உத்தரவாதமான வாழ்நாள் வேலைவாய்ப்புகள் உட்பட, இரண்டாம் உலக போருக்குப் பின்னர் ஸ்தாபிக்கப்பட்ட இரயில்வே தொழிலாளர்களின் சமூக உரிமைகளை அழிக்க நோக்கம் கொண்டுள்ளது.

ஸ்பினெட்டா அவரது 127 பக்க அறிக்கையை வியாழனன்று சமர்பித்தார், ஆய்வறிக்கை சமர்பிக்குமாறு அரசால் அக்டோபரில் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது. பயணிகளின் நலன்களுக்காக SNCF ஐ நவீனமயப்படுத்துவதற்காக என்று அது கூறுகின்ற அதேவேளையில், உண்மையில் அந்த அறிக்கை இரயில்வே போக்குவரத்தை தாராளமயப்படுத்தவும் மற்றும் SNCF ஐ ஒரு தனியார் நிறுவனமாக (*société anonyme*) மாற்றவும் அழைப்பு விடுக்கிறது, இது ஐரோப்பாவின் ஏனைய இடங்களில் பேரழிவுகரமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தி உள்ளது. SNCF அதிக எண்ணிக்கையில் குறுகிய-கால ஒப்பந்த தொழிலாளர்கள் அல்லது தற்காலிக தொழிலாளர்களை நியமித்து கொள்ளவும் அது அனுமதிக்கும். SNCF இன் கடன்களைக் கையாள இது ஒன்றே வழி என்று கூறி, பொதுச்சேவைத்துறை நிறுவனத்தைக் கலைக்கும் முடிவை அந்த அறிக்கை பாதுகாக்கிறது.

அது அறிவிக்கிறது, “சட்ட கட்டமைப்புக்குள், [இரயில்வே தொழிலாளர்களின்] விதிமுறைகளில் இருந்து இப்போதும் பலனடைந்து வரும் ஒவ்வொருவரின் உரிமைகளையும் பலமாக பேணும் அதேவேளையில், அதற்கு உட்பட்டு தொழிலாளர்களின் நியமனத்தை நிறுத்துவதற்கும் அதில் சாத்தியக்கூறு உள்ளது. ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில் … புதியவர்களை நியமிக்கலாம், அதன் உள்ளடக்கங்கள் முழுமையாக இனித்தான் தீர்மானிக்கப்பட வேண்டும்.” SNCF, “சுய விருப்பத்துடன் வெளியேறும் இரண்டாண்டு திட்டங்களைப் பயன்படுத்தி" கொள்ளலாம் என்றும் அந்த அறிக்கை முன்மொழிகிறது. சுமார் 5,000 தொழிலாளர்கள், “சுய-விருப்பத்துடன்" வெளியேறுவார்களென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

அந்த அறிக்கை "பொருத்தமான பகுதிகளுக்கு இரயில் போக்குவரத்தை அதிகரிக்க" முன்மொழிவதுடன், அது அறிவிக்கிறது, “இரயில் போக்குவரத்து மட்டுமே ஒரே போக்குவரத்து வசதியாக இருந்த காலத்திய பாரம்பரிய வழித்தடங்களைப் பேணுவது மீதான முடிவு மறுபரிசீலனை செய்யப்பட வேண்டும்.” மூடிமறைக்காமல் கூறுவதானால், அரசு, சிறிய, குறைந்த இலாபமுடைய வழி தடங்களையும் அத்துடன் பல சிறிய இரயில் நிலையங்களையும் மூட திட்டமிடுகிறது.

வங்கிகள் மற்றும் அரசுக்கு பெரும் தொகைகளை விடுவிக்க நோக்கம் கொண்டுள்ள இந்த கொள்கை, ஒரு பிற்போக்குத்தனமான முட்டாள்தனமாகும். 2008 வோல் ஸ்ட்ரீட் பொறிவின் போது, பிரெஞ்சு அரசு ஒவ்வொரு நாளும் வங்கிகளுக்கு 360 பில்லியன் யூரோ உத்தரவாதமாக கிடைக்க செய்ய வழி கண்டது, இது நிதியியல் அமைப்புமுறையையே பொறிய செய்தது. ஆனால் அதுவே, மாதம் ஒன்றுக்கு 1,800 யூரோ சம்பாதிக்கும் இரயில்வே தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கை நிலைமைகளைச் சகித்துக் கொள்ளவியலாததாக கண்டிக்கிறது. SNCF ஐ தனியார்மயப்படுத்துதல் என்பது வேலையிட நிலைமைகளின் பொறிவு மற்றும் பயணிகளின் தரமான அனுபவங்கள் குறைவதற்கு இட்டுச் செல்லும் என்பதையே ஒவ்வொன்றும் எடுத்துக் காட்டுகின்றன.

SNCF தனியார்மயமாக்கலை ஆதரிக்கும் *Le Monde,* தனியார்மயமாக்கப்பட்ட பிரிட்டிஷ் இரயில்வே உடன் அதை ஒப்பிட்டு எழுதுகிறது: “பிரெஞ்சு ரயில்வேயின் விரைவான, மலிவான, நன்கு உருவாக்கப்பட்டுள்ள பிரான்சின் புகையிரத வலைப்பின்னல் மேன்மையானது” பிரிட்டிஷ் பிராந்திய தனியார்துறை ஒப்பந்ததாரர்கள் "திட்டமிடப்பட்ட வெற்றியிலிருந்து மிகத் தொலைவில்" உள்ளதை அது ஒப்புக் கொள்வதுடன், பிரிட்டிஷ் இரயில்வேயின் செயல்பாட்டை "மிகவும் மக்களுக்கு உகந்ததாக" மேம்படுத்த மீள்தேசியமயப்படுத்தப்படுத்தவுமே கூட அது அழைப்பு விடுக்கிறது. ஆனால் இருந்தபோதிலும் அது தனியார்மயமாக்கலை ஆமோதிப்பதுடன், ஸ்பினெட்டா அறிக்கை பிரெஞ்சு பிராந்திய வழித்தட சேவையை முழுமையாக நிராகரிக்கின்ற போதும் கூட—தனியார்மயமாக்கலானது, சேவையை மேம்படுத்தும் என்ற நப்பாசைகளுக்கு அது தூபமிடுகிறது.

ஸ்பினெட்டா அறிக்கையின்படி, SNCF இன் புதிய உரிமையாளர்களுக்கு இலாபங்கள் குவியச் செய்வதற்காக, தனியார்மயப்படுத்தப்பட்ட நிறுவனத்தை SNCF இன் கடன்களில்

இருந்து விடுவிக்க, அக்கடன்களை அரசே ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமாம். “இரயில்வே உள்கட்டமைப்பை மேற்பார்வையிடும் நிறுவனத்தினது நிதியியல் சமநிலைக்குத் திரும்புதல் என்பது கடனைக் கையாள்வதில் ஒரு அவசியமான முன் நிபந்தனையாகும்,” என்று அந்த அறிக்கை குறிப்பிடுகிறது.

தனியார் துறையில் ஓய்வூதிய வயது 62 என்றிருக்கையில், 52 வயதில் ஓய்வூ பெறுவதற்கான இரயில்வே ஓட்டுனர்களின் உரிமையைத் தாக்கி, ஊடகங்களும் அரசியல் ஸ்தாபகமும் ஐயத்திற்கிடமின்றி தொழிலாளர்களைப் பிளவுபடுத்துவதற்காக இந்த அறிக்கையை மேற்கோளிட முயலும்.

பொதுச்சேவைத்துறை மற்றும் தனியார்துறை தொழிலாளர்கள் இரயில்வே தொழிலாளர்கள் மீதான அதுபோன்ற தாக்குதல்களையும், தொழிற்சங்கங்களுடன் மக்ரோன் பேரம்பேசி வரும் மற்ற பிற சமூகரீதியில் பிற்போக்குத்தனமான நடவடிக்கைகளையும் நிராகரிக்க வேண்டும்.

உடனடி இலக்கில் இருப்பது இரயில்வே தொழிலாளர்களாக இருக்கலாம், ஆனால் மக்ரோனின் பின்னால் அணி திரண்டுள்ள அரசியல் சக்திகளால் பிரான்ஸ் மற்றும் ஐரோப்பா எங்கிலுமான அனைத்து தொழிலாளர்களும் இலக்கில் வைக்கப்பட்டுள்ளனர். தொழில் விதிமுறைமீறல், பாரிய வேலைநீக்கத்திற்கும் மற்றும் குறைந்தபட்ச கூலியை விட குறைவான சம்பளங்களை திணிப்பதற்கும் உதவும் "விதிவிலக்குகளை" உள்ளடக்கிய ஒப்பந்தங்களை முதலாளிமார்களும் தொழிற்சங்கங்களும் பேரம்பேசுவதற்கு அனுமதிக்கும் தொழில் உத்தரவாணைகளைத் திணித்துள்ள மக்ரோன், பொதுத்துறை சேவைகளை ஒழிக்க நோக்கம் கொண்டுள்ளார். அவர், இருபதாம் நூற்றாண்டில் தொழிலாளர்களால் நிறுவப்பட்ட சமூக உரிமைகள் அனைத்தையும் நசுக்கவும், ரஷ்யாவில் 1917 அக்டோபர் புரட்சிக்கு முன்பிருந்த நிலைமைகளுக்கு அதை கொண்டு செல்லவும் நோக்கம் கொள்கிறார்.

எதுஎன்னவாக இருந்தாலும் எந்த ஜனநாயக சட்டபூர்வத்தன்மையும் கொண்டிராத இக்கொள்கையின் குறிக்கோள், ஒரு பாரிய இராணுவ கட்டமைப்புக்கு நிதி வழங்குவதும், உலகெங்கிலும் ஆக்ரோஷ தலையீடுகள் செய்வதற்கு தகைமை கொண்ட ஓர் இராணுவவாத சக்தியாக பேர்லின்-பாரீஸ் அச்சை அபிவிருத்தி செய்வதுமாகும்.

மக்ரோன் 2024 க்குள் பிரெஞ்சு ஆயுதப்படைகளுக்கு 300 பில்லியன் யூரோ செலவிட விரும்புகிறார். இந்தளவிலான ஓர் இராணுவ எந்திரத்தைக் கட்டமைப்பதற்கான நிதி ஒதுக்க, வாழ்க்கை தரங்கள் மற்றும் சமூக சேவைகளில் கடுமையான வெட்டுக்கள் செய்ய வேண்டியிருக்கும். பிரான்சின் பொருளாதார ஒருங்கிணைவு ஆய்வகத்தின் தகவல்படி (OFCE), மக்ரோனின் சமூக கொள்கைகளுடன் சம்பந்தப்பட்ட ஆதாயங்களில் 42 சதவீதத்தைப் பிரெஞ்சு சமூகத்தின் மிகப் பெரிய 2 சதவீத செல்வந்தர்கள் பெறுவார்கள், அதேவேளையில் மிகவும் வறிய குடும்பங்கள் அவர்களின் வாழ்க்கை தரங்கள் பொறிந்து போவதைக் காண்பார்கள்.

SNCF மீதான தாக்குதலுக்கும், மக்ரோனின் பரந்த சிக்கன நடவடிக்கைகளுக்கும் தொழிலாளர்களிடையே ஆழ்ந்த எதிர்ப்பு உள்ளது. *Le Monde* “1995 இன் மிகப் பெரிய [இரயில்வே தொழிலாளர்] வேலைநிறுத்தங்களின் நினைவுகளை" சுட்டிக்காட்டியது, “அவை கடந்த இரண்டு தசாப்தங்களில் அனைத்து அரசாங்கங்களையும் தொடர்ந்து துரத்தியது.”

ஸ்ராலினிச தொழிற்சங்கமான தொழிலாளர் பொது கூட்டமைப்பு (CGT) மார்ச் 22 இல் இரயில்வே தொழிலாளர்களையும், அத்துடன் பொதுச்சேவைத்துறை சாசன விதிமுறைகளை நீக்குவதற்கான மக்ரோனின் அழைப்புகளை எதிர்த்து போராடுவதற்காக பொதுச்சேவைத்துறை தொழிலாளர்களையும் போராட்டத்திற்கு அழைத்துள்ளது. “நாம் தாக்கப்பட்டால், நாமே நம்மை காப்பாற்றிக் கொள்வோம்,” என்று CGT தலைவர் பிலிப் மார்ட்டினேஸ் *France Inter* க்கு தெரிவித்தார்.

ஆனால் தொழிலாளர்களின் எதிர்ப்பானது, அதிகாரத்துவவாதிகள் வழிநடத்தும் அடையாள தொழிற்சங்க போராட்டங்களின் கவசத்திற்குள் அர்த்தமுள்ள வெளிப்பாட்டை காண முடியாது, அதேநேரத்தில், அவர்கள் மக்ரோனுடன் சிக்கன கொள்கைகள் மீது பேச்சுவார்த்தையும் நடத்தி வருகின்றனர். SNCF தொழிலாளர்களுக்கு "போர் பிரகடனம்" வெளியிட்டுள்ளதை ஒப்புக் கொள்கின்ற அதேவேளையில், இன்று அவர்கள் SNCF நிர்வாகத்துடன் பேச்சுவார்த்தைக்கு அமர்கின்றனர்.

SNCF மற்றும் வேறு இடங்களிலும் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்ற கடுமையான நடவடிக்கைகளை எதிர்க்கும் போராட்டம், தொழிற்சங்கங்களின் கரங்களில் இருந்து வெளியில் எடுக்கப்பட்டு, மக்ரோன் மற்றும் ஐரோப்பிய ஒன்றியத்திற்கு எதிரான நனவுபூர்வமான அரசியல் போராட்டமாக நடத்தப்பட வேண்டும். தொழிற்சங்கங்களில் இருந்து சுயாதீனமாக உருவாக்கப்பட்டு செயல்படும் சாமானிய தொழிலாளர்களின் போராட்ட அமைப்புகள், தொழிலாளர்களுக்கு ஐரோப்பா அளவில் அவசியமாகும். இந்த அமைப்புகள் போர் மற்றும் சிக்கன நடவடிக்கையின் உந்துதலை எதிர்க்கும் என்பதோடு, அவசரகால நிலை மற்றும் பயங்கரவாத-எதிர்ப்பு சட்ட வரையறைகளின் கீழ் தயாரிப்பு செய்யப்பட்டு வருகின்ற வேலைநிறுத்தத்தை ஒடுக்கும் நடவடிக்கைக்கான எதிர்ப்பையும் அதனுடன் ஒருங்கிணைக்கும்.

முந்தைய போராட்டங்களில் இருந்து படிப்பினைகளைப் பெறுவது—அனைத்திற்கும் மேலாக, ஒரு புரட்சிகர முன்னோக்கு மற்றும் தலைமைக்கான அவசியம் முக்கியமானதாகும். நவம்பர் 1995 இல், ஜுப்பே ஓய்வூதியங்களை வெட்டும் அவர் திட்டத்தை அறிவித்த போது, இரயில்வே தொழிலாளர்கள் போராட்டத்தைத் தொடங்குவதற்காக தொழிற்சங்கங்களில் இருந்து சுயாதீனமான வேலைநிறுத்த நடவடிக்கை எடுக்க இருந்தனர். 1 மில்லியனுக்கும் அதிகமானவர்கள் வேலைநிறுத்தங்களிலும் போராட்டங்களிலும் இணைந்தனர், இது மே-ஜுன் 1968 பொது வேலைநிறுத்தத்திற்குப் பின்னர் முதல்முறையாக பிரான்ஸை பெரிதும் முடக்கும் நிலைக்குக் கொண்டு சென்றது.

தொழிலாளர்கள் போராட்டம் (LO) மற்றும் புரட்சிகர கம்யூனிஸ்ட் கழகம் (LCR) போன்ற குட்டி-முதலாளித்துவ குழுக்கள், அந்த வேலைநிறுத்தத்தால் அதிர்ந்து போய், அவற்றை கலைக்க வேலைநிறுத்த ஒன்றுகூடல்களுக்குள் நுழைந்தன. அதிகாரத்திற்கான ஒரு போராட்டத்தை நிராகரிக்கும் அவை, சிராக்கின் ஜனாதிபதி பதவியையும், ஜுப்பே இன் பிற்போக்குத்தனமான திட்டநிரலில் பெரும்பாலானதையும் காப்பாற்றின.

இத்தகைய அரசியல் எந்திரங்களுக்கும் தொழிலாள வர்க்கத்திற்கும் இடையிலான ஒரு மோதல் தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதில் சோசலிச சமத்துவக் கட்சி *(Parti de l'égalité socialiste)*, சோசலிச கொள்கைகளின் அடிப்படையில் ஐரோப்பா எங்கிலும் பொருளாதார வாழ்வை மீள்ஒழுங்கமைக்கவும் மற்றும் அரசு அதிகாரத்தைக் கைப்பற்றவும், தொழிலாள வர்க்கத்தில் அதிகரித்து வரும் போர்குணத்தை ஒரு சோசலிச, சர்வதேசவாத மற்றும் போர்-எதிர்ப்பு அரசியல் இயக்கத்துடன் இணைக்க போராடுகிறது.