సిమెంట్.. ఆటోమొబైల్.. ఆర్థికాభివృద్ధికి కీలకం

దేశ ఆర్థికాభివృద్ధికి ఆరు పరిశ్రమలు కీలకం. అవి.. విద్యుచ్ఛక్తి, ముడి చమురు, పెట్రోలియం రిఫైనరీ ఉత్పత్తులు, బొగ్గు, ఉక్కు, సిమెంటు. 2004-05లో 5.8 శాతం ఉన్న ఈ ఉత్పత్తుల వృద్ధిరేటు 2006-07లో 8.6 శాతానికి పెరిగింది. ప్రణాళికా యుగంలో దేశ పారిశ్రామిక రంగంలో పలు మార్పులు సంభవించాయి. అనేక తీర్మానాలు, ప్రణాళికలు, ముసాయిదాలు, చట్టాల ద్వారా క్రమంగా పారిశ్రామిక విధానం ఆవిర్భవించింది. ఆర్థిక వ్యవస్థ అవసరాలకు అనుగుణంగా ఈ విధానంలో మార్పులు చోటు చేసుకుంటున్నాయి. దేశ ఆర్థిక వ్యవస్థ అభివృద్ధి చెందాలంటే వ్యవసాయరంగంతో పాటు పారిశ్రామిక రంగ అభివృద్ధి కూడా అవసరం. భారత్ వలస ఆర్థిక వ్యవస్థగా ఉన్న సమయంలో బ్రిటిష్ ప్రభుత్వం భారీ పరిశ్రమలను ప్రోత్సహించలేదు. 1923 నుంచి కొన్ని ఎంపికచేసిన పరిశ్రమలకు రక్షణ కల్పిస్తూ వారి ఉత్పత్తులకు మాత్రం 'మోస్ట్ ఫేవర్డ్ నేషన్' నిబంధన వర్తింపజేసింది. అటువంటి ప్రతికూల పరిస్థితుల్లోనూ పంచదార, కాగితం, నూలు వస్త్రాలు, ఇనుము, ఉక్కు పరిశ్రమలు అభివృద్ధి చెందాయి. ఇక.. ప్రణాళికా యుగంలో చేపట్టిన అనేక చర్యల వల్ల పారిశ్రామిక పునాది విస్తరించింది. స్థూల దేశీ యోత్పత్తిలో తయారీ, నిర్మాణం, సహజవాయువు, విద్యుచ్ఛక్తి, నీటి సరఫరాతో కూడిన పరిశ్రమల వాటా పెరిగింది. యంత్ర నిర్మాణం, ఇనుము-ఉక్కు, బొగ్గు, సిమెంటు, రసాయనాలు, విద్యుత్ పరికరాలు తదితర పరిశ్రమలు వృద్ధి చెందాయి. సరళీకృత ఆర్థిక విధానాల వల్ల నాణ్యమైన వినియోగ ఉత్పత్తులు పెరిగాయి. ధనికులు మాత్రమే వినియోగించే ఎలక్ట్రానిక్ వస్తువులు, కార్లు, రిఫ్రిజిరేటర్లు తదితర వస్తువులకు డిమాండ్ పెరిగింది. 1991 పారిశ్రామిక విధాన తీర్మానంలో ప్రభుత్వ రంగానికి ప్రాధాన్యత తగ్గించి.. ఆ రంగంలో పరిశ్రమల సంఖ్య ను కుదించారు. ప్రైవేటు రంగానికి ప్రోత్సాహమిచ్చారు. భారత్‌లో శక్తిమంతమైన పారిశ్రామిక వ్యవస్థ రూపొందినా.. ఉత్పాదక సామర్థ్యం తక్కువగా ఉండటం, పారిశ్రామిక విస్తరణలో ప్రాంతీయ అసమానతలు, ప్రపంచీకరణ వల్ల పెరిగిన పోటీ, విదేశీ పెట్టుబడులను అవసరమైన మేరకు ఆకర్షించలేకపోవడం, పరిశ్రమల ఖాయిలా, మౌలిక సౌకర్యాల కొరత లాంటి ప్రధాన సమస్యల్ని ఎదుర్కొంటోంది.

సిమెంటు పరిశ్రమ

1914లో సిమెంటు ఉత్పత్తి కోసం పోర్‌బందర్ (గుజరాత్)లో ఇండియన్ సిమెంటు కంపెనీ లిమిటెడ్‌ను ఏర్పాటు చేశారు. ప్రస్తుతం ప్రపంచంలో సిమెంటు ఉత్పత్తిలో మనది రెండో స్థానం. ధర, పంపిణీకి సంబంధించి ఈ రంగంలో ఉన్న నియంత్రణలను 1989 తర్వాత ప్రభుత్వం తొలగించింది. 1991లో ఈ పరిశ్రమను లైసెన్స్‌ల జాబితా నుంచి తొలగించింది. ఫలితంగా సిమెంటు ప్లాంట్లు సాంకేతిక పరిజ్ఞానాన్ని పెంపొందించుకొని ఉత్పత్తి సామర్థ్యాన్ని పెంచుకున్నాయి.



ఇటీవల కాలంలో అన్ని రంగాల్లో నమోదవుతున్న అధిక వృద్ధి ఈ పరిశ్రమకు ఎంతో తోడ్పడింది. ప్రస్తుతం దేశంలో భారీ సిమెంట్ కర్మాగారాలు 130, మినీ ప్లాంట్లు 365 ఉన్నాయి. 1950-51లో సిమెంటు ఉత్పత్తి 2.7 మిలియన్ టన్నులు. కాగా 2006-07లో 155.66 మిలియన్ టన్నులు. ఇది 2007-08లో 168.31 మిలియన్ టన్నులకు పెరిగింది. మన దేశంలో తలసరి సిమెంటు వినియోగం 68 కిలోలు. అది జపాన్‌లో 700, పశ్చిమ జర్మనీలో 650, ఫ్రాన్స్‌లో 600, చైనాలో 120, పాకిస్థాన్‌లో 98 కిలోలుగా ఉంది. దేశంలో మొత్తం సిమెంటు ఉత్పత్తిలో 55 శాతం రియల్ ఎస్టేట్ రంగమే వినియోగిస్తోంది. ఈ పరిశ్రమలో ఉద్యోగిత 0.14 మిలియన్లు. కాగా స్థూల దేశీయోత్పత్తి (జి.డి.పి.)లో దీనివాటా 1.3 శాతం. పరిశ్రమలోని మొత్తం అవస్థాపనా సామర్థ్యంలో 60శాతం కేవలం 6 పెద్ద సంస్థల్లోనే కేంద్రీకృతమైంది. మరోవైపు సిమెంటు పంపిణీలో ఇప్పటికీ ఉన్న ప్రభుత్వ నియంత్రణల వల్ల సగటు వార్షిక ఉత్పత్తి రేటులో ఒడిదొడుకులు ఏర్పడ్డాయి. అయినా ఉత్పత్తిలో పెరుగుదలే కనిపించింది. 1990లలో ఉత్పత్తి వార్షిక వృద్ధి 9 శాతం. దేశవ్యాప్తంగా ఈ పరిశ్రమలున్నా 1980ల చివరి తర్వాత దేశంలోని దక్షిణ, పశ్చిమ ప్రాంతాల్లోనే ఈ రంగం ఎక్కువగా కేంద్రీకృతమైంది. ఉత్తర, తూర్పు ప్రాంతాలు మొత్తం ఉత్పత్తిలో 21 శాతం వాటా కలిగి ఉండి, 44 శాతం వినియోగించుకుంటున్నాయి. మరోవైపు దక్షిణ, పశ్చిమ ప్రాంతాలు మొత్తం ఉత్పత్తిలో 79 శాతం వాటా కలిగి ఉండి, 57 శాతం మాత్రమే వినియోగించుకుంటున్నాయి.

సిమెంటు కర్మాగారాలు కొంతకాలం 93 శాతం సామర్థ్యాన్ని వినియోగించుకోగా, 1980-81లో 67 శాతం, ఇటీవల కాలంలో 76 శాతం వినియోగించుకుంటున్నాయి. వచ్చే ఐదేళ్లలో సిమెంట్ ఉత్పత్తి వృద్ధి పది శాతం ఉంటుందని, 2010 నాటికి ఉత్పత్తి 190 మిలియన్ టన్నులకు పెరుగుతుందని ప్రణాళిక సంఘం ఏర్పాటు చేసిన వర్కింగ్ గ్రూప్ అభిప్రాయ పడింది. మరోవైపు పెరుగుతున్న డిమాండ్ కనుగుణంగా మినీప్లాంట్లు, పెద్దప్లాంట్ల ఏర్పాటును ప్రభుత్వం ప్రోత్సహిస్తోంది. ప్రతి మినీప్లాంటు సామర్థ్యం సగటున రోజుకు 200 టన్నులు. ప్రతి టన్ను ఉత్పత్తికయ్యే మూలధన వ్యయం తక్కువ గా ఉండటం, వెనుకబడిన ప్రాంతాలలో వీటి ఏర్పాటు సులభ తరంగా ఉండటమే వీటివల్ల ప్రధాన ప్రయోజనాలు. ప్రస్తుతం దేశంలోని మొత్తం

సిమెంటు ఉత్పత్తిలో వీటి వాటా 5 శాతంగా ఉంది. మొత్తం 365 మినీ ప్లాంట్లలో 132 మాత్రమే తమ కార్యకలాపాలు కొనసాగిస్తున్నాయి. సిమెంటు ఉత్పత్తి క్రమంలో బొగ్గు వ్యయం ఎక్కువగా ఉండటం.. ఉత్పత్తి పెరిగినా తలసరి లభ్యత తక్కువగా ఉండటం ఈ పరిశ్రమ ప్రధాన సమస్యలు. రైల్వే వ్యాగన్ల కొరత, ఫర్నేస్ ఆయిల్ లభ్యత తక్కువగా ఉండటం, విద్యుత్ కోత వల్ల అనేక ప్లాంట్లు ఖాయిలా పడ్డాయి. గుత్తాధిపత్యం ద్వారా లభించే ప్రయోజనాలను తామూ పొందాలనే ఉద్దేశంలో ఉత్పత్తి దారులు కార్టెల్‌గా ఏర్పడి.. అధిక ధర నిర్ణయించి అధిక లాభాలు పొందుతున్నాయి. ఆర్థిక వృద్ధికి ఎటు వంటి అవరోధాలు కలగకుండా.. డిమాండ్‌కు తగిన ఉత్పత్తి జరిగేలా ప్రభుత్వం జోక్యం చేసుకోవాలి.

సిమెంటుపై ఎక్సైజ్ పన్ను తగ్గించడం, ధరలపై గరిష్ట పరిమితి నిర్ణయించడంతోపాటు దిగుమతుల ద్వారా డిమాండ్ తీరేలా చర్యలు చేపట్టాలి. సిమెంటు యూనిట్ల మధ్య విలీనాలు జరిగితే పెరుగుతున్న ఉత్పత్తి వ్యయ ధోరణులు తగ్గి, అవి ఒకవైపు లాభాలు ఆర్జించడమే కాక మరోవైపు మార్కెట్‌లో పెరుగుతున్న డిమాండ్‌ను తీరుస్తాయి.

ఆటోమొబైల్

1898లో ముంబయిలో మొదటి కారు ప్రవేశపెట్టినప్పటినుంచి దేశం లో ఆటోమొబైల్ రంగం ఎంతో ప్రగతి సాధించింది. అననుకూల విధానాల వల్ల వృద్ధి తక్కువగా ఉండేది. అయితే సరళీకృత ఆర్థిక విధానాల నేపథ్యంలో అభివృద్ధికి కేంద్ర బిందువుగా రూపుదిద్దుకుంది. ప్రస్తుతం ఆటోమొబైల్ పరిశ్రమ లో సంఘటిత రంగంలో 5 లక్షల మంది అసంఘటిత రంగంలో సుమారు కోటి మంది ఉపాధి పొందుతున్నారు. ప్రపంచంలో తొమ్మిదో స్థానంలో ఉండి, స్థూల దేశీయోత్పత్తిలో (జీడీపీ) 4 శాతం వాటాను ఈ రంగం కలిగి ఉంది. ప్రపంచంలో మోటారు సైకిళ్ల తయారీలో (వీటి తయారీలో ప్రపంచంలో హీరో హోండా అతిపెద్ద ఉత్పత్తిదారు) ప్రథమ స్థానాన్ని, ద్విచక్ర వాహనాల తయారీలో రెండో స్థానాన్ని, వాణిజ్య వాహనాల తయారీలో ఐదో స్థానాన్ని దేశం ఆక్రమించింది. 2006 నుంచి 2010 మధ్యకాలంలో ప్రపంచంలో వేగంగా పెరుగుతున్న అతిపెద్ద ఆటోమోటివ్ మార్కెట్‌గా, వాహనాల ఉత్పత్తిలో చైనా తర్వాత రెండో స్థానాన్ని మనదేశం సాధించగలదని భావిస్తున్నారు.

మనదేశంలో తయారైన కార్లను ఈజిప్టు, కెన్యా, నైజీరియా, సోమాలియా, టాంజానియా, అఫ్గానిస్థాన్, నేపాల్, టర్కీ, హంగేరీ, గ్రీస్, ఇటలీ, నెదర్లాండ్స్, స్పెయిన్, ఆస్ట్రేలియా దేశాలకు ఎగుమతి చేస్తున్నారు. వాణిజ్య వాహనాలను ఈజిప్టు, ఆఫ్రికన్ దేశాలు, నేపాల్, శ్రీలంక, జోర్డాన్, ఇరాక్, కువైట్, హంగేరీ, రష్యా, ఫ్రాన్స్, బ్రెజిల్ దేశాలకు.. ద్విచక్ర వాహనాలను ఆఫ్రికన్ దేశాలు, బంగ్లాదేశ్, శ్రీలంక, టర్కీ, జర్మనీ, అర్జెంటీనా, మెక్సికో, ఆస్ట్రేలియా, హాంకాంగ్‌లకు ఎగుమతి చేస్తున్నారు. 2006-2011 మధ్య భారతదేశంలో వాహనాల ఉత్పత్తిలో సగటు వార్షిక వృద్ధి 11 శాతం, పాసింజర్ కార్ల విభాగంలో 13 శాతం వార్షిక వృద్ధి ఉంటుందని అంచనా. 2011 నాటికి ఆసియా దేశాల్లో భారతదేశం మూడో అతిపెద్ద కార్ల ఉత్పత్తిదారుగా ఉంటుందని అంచనా. ప్రస్తుతం మనదేశంలో పాసింజర్ కార్లు, బహుళ ప్రయోజన వాహనాల ఉత్పత్తిలో 15 మంది, వాణిజ్య వాహనాల ఉత్పత్తిలో తొమ్మిది మంది, ద్విచక్ర, త్రిచక్ర వాహనాల ఉత్పత్తిలో 14 మంది ఉత్పత్తిదార్లు ఉన్నారు.

ఆటోమొబైల్ తయారీ యూనిట్లు చెన్నై, పుణె, ఢిల్లీ పరిసర ప్రాంతాలైన సూరజ్‌పూర్, నోయిడా, ఫరీదాబాద్, జంషెడ్‌పూర్, పితంపూర్, బెంగళూరులో ఎక్కువగా కేంద్రీకృతమయ్యాయి. 2000-01లో మొత్తం వాహనాల ఉత్పత్తి 4.76 మిలియన్ల నుంచి 2007-08లో 10.83 మిలియన్లకు చేరుకుంది. ఈ సమయంలో ద్విచక్ర వాహనాల ఉత్పత్తి 5 మిలియన్ల నుంచి 8 మిలియన్లకు, పాసింజర్ వాహనాలు 7.2 లక్షల నుంచి 1.7 మిలియన్లకు, వాణిజ్య వాహనాలు 2 లక్షల నుంచి 5.4 లక్షలకు, త్రిచక్ర వాహనాలు 2.7 లక్షల నుంచి 5 లక్షలకు పెరిగాయి.

మౌలిక వసతులు సరిగా లభ్యం కాకపోవడం, ఆయిల్ ధరల పెరుగుదల, తక్కువ ఆదాయ స్థాయి, చైనా, జర్మనీ నుంచి పెరిగినపోటీ, సాంకేతిక పరిజ్ఞానం తక్కువగా ఉండటం, ఉత్పత్తి యూనిట్ల స్థానికీకరణ వంటివి ఈ రంగంలో ప్రధాన సమస్యలు. ట్రాఫిక్ నిబంధనలు సరిగా అమలు కాకపోవడంతో ప్రపంచంలో తలసరి ప్రమాద రేటు ఎక్కువగా ఉన్న దేశాల సరసన మనదేశం చేరింది. 2000-01లో మొత్తం 1.68 లక్షల వాహనాలను ఎగుమతి చేయగా వీటిసంఖ్య 2004-05లో 6.31 లక్షలకు, 2006-07లో 10.11 లక్షలకు పెరిగింది. 2006-07లో 1.94 లక్షల పాసింజర్ కార్లు,6.19 లక్షల ద్విచక్ర వాహనాలు ఎగుమతి అయ్యాయి. మొత్తం ఉత్పత్తిలో ఎగుమతులు 2000-01లో 3.5 శాతం నుంచి 2006-07లో 10 శాతానికి పెరిగాయి. 2002-03 లో ఈ రంగంలో అంచనా వేసిన పెట్టుబడి రూ. 50,000 కోట్ల నుంచి 2007లో రూ. 80,000 కోట్లకు పెరిగింది. 2003-04లో ఒక బిలియన్ డాలర్లు ఉన్న ఎగుమతుల విలువ 2006-07లో 2.76 బిలియన్ డాలర్లకు పెరిగింది. 2006-07లో పాసింజర్ కార్ల ఉత్పత్తిలో 15 శాతం, వాణిజ్య వాహనాల్లో 10 శాతం, ద్విచక్ర వాహనాల్లో ఏడు శాతం, త్రిచక్ర వాహనాల్లో 26 శాతం ఎగుమతయ్యాయి. పరిశ్రమ మొత్తం టర్నోవర్ 1997-98లో 3.1 బిలియన్ డాలర్ల నుంచి 2006-07లో 15 బిలియన్ డాలర్ల కు పెరిగింది. ఆటోమొబైల్, ఆటో పరికరాల ఉత్పత్తుల విలువ 145 బిలియన్ డాలర్లకు చేరాలని, స్థూల దేశీయోత్పత్తిలో ఈ రంగం వాటా 10 శాతానికి చేరుకోవాలని, 2016 నాటికి 25 మిలియన్ల ప్రజలకు అదనపు ఉద్యోగితను ఈ రంగం అందించా లనే లక్ష్యంతో ''ఆటోమోటివ్ మిషన్ ప్లాన్ 2006-2016'' ప్రకటించారు.

ప్ర: ఇండియా సిమెంట్ కంపెనీని ఎప్పుడు, ఎక్కడ ఏర్పాటు చేశారు?
ప్ర: మనదేశంలో తలసరి సిమెంట్ వినియోగం?
ప్ర: జీడీపీలో సిమెంట్ పరిశ్రమ వాటా ఎంత?
ప్ర: జీడీపీలో ఆటోమొబైల్ రంగం వాటా ఎంత?

ప్ర: దేశంలో మొదటి కారును ఎప్పుడు, ఎక్కడ ప్రవేశ పెట్టారు?
ప్ర: ద్విచక్ర వాహనాల తయారీలో మనదేశానిది ఎన్నో స్థానం?
ప్ర: మనదేశంలో మినీ సిమెంట్ ప్లాంట్లు ఎన్ని?