

04.09.2017

தினமணி

உலகின் உற்பத்தி மையம் இந்தியா?



ஜி.எஸ்.டி.யின் சாதக அம்சங்களைக் குறித்துப் பல முறை விளக்கப்பட்டிருந்தாலும், கூடுதலாகத் தயாரிப்புத் துறையில் அதற்குப் பிரத்தியேகப் பங்களிப்பு இருக்கிறது. அதைப் பார்க்கும் முன்னர், ஜி.எஸ்.டி. பற்றிய ஒரு கண்ணோட்டம் விடலாம்.

பொறியியல் சாதனங்கள் போன்ற தொழிலக உற்பத்திப் பொருள்கள் பெரும்பாலானவற்றுக்கான ஜி.எஸ்.டி. 18 சதவீதமாக

நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் சரக்கு மற்றும் சேவை வரி விதிப்பு முறை நடைமுறைக்கு வருவதற்கு முன்பு இந்த வகையறா பொருள்களுக்கான வரி விகிதம் 28 சதவீதம் முதல் 30 சதவீதம் வரை இருந்தது. உற்பத்தி வரி, மதிப்புக் கூட்டு வரி இத்யாதி, இத்யாதிகளைச் சேர்த்து 28-30 சதவீத கட்டத்துக்குள் இருந்தது. இப்போது நேரடியாகவே, வெளிப்படையாகவே உற்பத்தி செய்பவர் செலுத்த வேண்டிய வரி குறைந்திருக்கிறது.

இந்த வரிக் குறைப்பை விலைக் குறைப்பாக ஒரு வாடிக்கையாளர் அல்லது நுகர்வோர் பார்க்கிறார் என்றால், உற்பத்தியாளரைப் பொருத்த வரையில் இது உற்பத்திச்

செலவில் குறைப்பாகப் பார்க்கிறார். உற்பத்திச் செலவு சுமார் 10 சதவீத அளவுக்கு மிச்சமாகிறது, சேமிக்கப்படுகிறது.

இது ஜி.எஸ்.டி.யின் நேரடிப் பலன்.

உற்பத்தியாளருக்கு ஜி.எஸ்.டி.யால் கிடைத்த பலனைக் குறைந்தபட்சம் மூன்று விதமாக, சாதகமாகப் பார்க்கலாம். எப்படி என்று பார்க்கலாம்.

முதல் பலன், எல்லோரும் அறிந்ததுதான். ஜி.எஸ்.டி.யின் எளிமைத் தன்மை. ஜி.எஸ்.டி. அமலாக்கத்துக்குப் பிறகு, உற்பத்தி வரி அல்லது கலால், சேவை வரி, மத்திய மதிப்புக் கூட்டு வரி, மாநில மதிப்புக் கூட்டு வரி, நுழைவு வரி உள்ளிட்ட 8 மத்திய வரிகள், 9 மாநில வரிகள் இப்போது ரத்தாகிவிட்டன.

இதன் அர்த்தம், மத்தியிலும், மாநிலத்திலும், உள்ளாட்சி அளவிலும் பல அடுக்குகளாக இருந்த வரி விதிப்புக்கு விடை கொடுத்துவிட்டோம். ஒவ்வொரு நிலையிலும் ஒவ்வொரு கட்டத்திலும் பல வகை வரி செலுத்தும் நடைமுறைகள் இருந்து வந்தன. அதற்கும் ஒரு முழுக்குப் போட்டாகிவிட்டது.

எளிமை என்று கூறிக் கொண்டு வரும்போது, "எங்களுக்குப் புரியவில்லை", "மிகவும் சிக்கலாக இருக்கிறது", "வரி கூடுதல்" போன்ற ஆட்சேபக் குரல்களும் கேட்கின்றன.

இதுவரை உற்பத்தி வரி, மதிப்புக் கூட்டு வரி உள்ளிட்ட வரிகளைத் தவறாமல் செலுத்திக் கொண்டிருந்து, கலால் துறை அலுவலகத்துக்கும், மாநில வணிகத் துறை அலுவலகத்துக்கும் ஏறி இறங்கியவர்களுக்கு ஜி.எஸ்.டி.யின் எளிமைத் தன்மை உடனடியாகப் புரிந்துவிடும். வரி செலுத்தும் விவகாரங்களில் பரிச்சயக் குறைவுள்ளவர்களுக்கு நடைமுறைகளில் சிக்கல் போலத் தெரியும். ஆனால் புதிய வரி முறைகளை அவர்கள் விரைவில் எளிதாகப் பின்பற்றி விட முடியும் என்றுதான் வரி நிபுணர்கள் கூறுகிறார்கள்.

இப்போது பிரதானமான கவலையாக இருப்பது - சில இடங்களில் முன்பு இல்லாத வரி விதிப்பு இப்போது புதிதாக செலுத்த வேண்டியிருக்கிறது. சில வகை விவசாய உபகரணங்கள் இதற்கு ஓர் உதாரணம். சில இடங்களில் வரி விகிதம் கூடியிருக்கிறது என்று புகார் உள்ளது. இவையெல்லாம் எளிதில் தீர்வு காணக் கூடிய கவலைகள்தான். வரி விதிப்பு, வரி விகிதம் போன்ற கவலைகளை வரி செலுத்தும் நடைமுறையுடன் குழப்பிக் கொள்ள வேண்டியதில்லை. திரும்பவும் முதல் சாதகத்தைக் கூற வேண்டுமானால், ஒரு பொருளுக்கு ஒரு வரி விதிப்பு என்கிற நடைமுறை வந்துவிட்டது.

இரண்டாவது சாதகம் - வரி விதிப்பு என்றாலே, அது இயல்பாக, ஒரு பொருள் மீது வரி, அந்த விலையின் மேல் வேறொரு வரி என்று அடுக்கிக் கொண்டே போகும். அலைகள் அடுத்தடுத்து வருவது போல வரி விதிப்பின் பின் விளைவாக ஒரு

பொருளின் விலை கூடிவிடும்போது, நுகர்வோருக்கு அது அநியாயமாகக் கூடத் தோன்ற வாய்ப்பிருக்கிறது.

உதாரணமாக, ஒரு சாதனத்தின் உற்பத்தி மதிப்பு நூறு ரூபாய் என்று வைத்துக் கொள்வோம். மத்திய அரசின் உற்பத்தி வரி 20 சதவீதம் என்று வைத்துக் கொள்வோம். அடுத்த கட்டமாக, மாநில அரசின் வரி அமைப்புக்கு அது வரும்போது, மதிப்புக் கூட்டு வரி 15 சதவீதம் என்று வைத்துக் கொள்வோம். அந்த மாநில வரி என்பது நூறு ரூபாய் அடிப்படையின் மேல் விதிக்கப்படுவதில்லை. மத்திய அரசின் உற்பத்தி வரியைச் சேர்த்த மொத்த மதிப்பான 120 ரூபாய் மீது விதிக்கப்பட்டு வந்தது. அப்படியென்றால், உண்மையில் மாநில அரசின் வரி விகிதமான 15 சதவீதம் என்பது 18 சதவீதமாகிவிடுகிறது. ஜி.எஸ்.டி. இந்தப் பிரச்சனையைத் தீர்த்துவிடுகிறது.

அதாவது, ஒரு சாதனத்தின் மீதான வரி விதிப்பு என்ற ஒரு கட்டத்தைக் கடந்து - செலுத்திய வரியையும் சேர்த்த ஒரு புதிய மொத்த தொகை மீது மற்றொரு வரி விதிக்கப்படுவதில்லை. இது ஜி.எஸ்.டி.யின் முக்கியமான இரண்டாவது பலன். உற்பத்தித் துறையினருக்கு மூன்றாவது முக்கியமான பலன் - சரக்குப் போக்குவரத்து பற்றியது. உற்பத்தியான சரக்குகளை சேமித்து வைப்பதும், விநியோகத்துக்கு எடுத்துச் சென்று சேர்ப்பதும் தயாரிப்பாளருக்கு மிகவும் பிரதானமானதாகும். இந்த வகையில் ஐந்து சதவீதம் முதல் எட்டு சதவீதம் வரை ஒரு பொருளின் உற்பத்திச் செலவில் போக்குவரத்து பங்கு வகிக்கிறது.

இது முற்றிலும் நியாயமான மூலதனச் செலவாகக் கருதினாலும், மாநிலத்துக்கு மாநிலம் வரி விகிதம் மாறிய காரணத்தால் பல நிறுவனங்கள் அண்டை மாநிலங்களில் கிளைகளையும் சேமிப்பகங்களையும் அமைத்து, கிளை மாற்றல் செய்கிறோம், சேமிப்பகத்தில் வைக்கிறோம் என்று வரியிலிருந்து தப்பித்து வந்தனர். மாநில அரசுகளே போட்டா போட்டியில் இந்த வகை நடவடிக்கைகளுக்கு வரிச் சலுகை வழங்கி வந்தன.

இப்போது ஒரே வரி விதிப்பு, ஒரே சந்தை என்று வந்துவிட்டது. மாநில எல்லைக் கோடுகளுக்கு முந்தைய வரி வலு கிடையாது. ஆக, வரி அமைப்பில் எளிமை, வரி விதிப்பில் பல அடுக்குத் தன்மை ஒழிப்பு, சரக்குப் போக்குவரத்தில் எளிமை என மூன்று சாதகங்களைப் பார்த்தோம். இவை தயாரிப்புத் துறை சார்ந்த சாதக அம்சங்கள். நாட்டின் வளர்ச்சி விகிதத்தில் தயாரிப்புத் துறையின் பங்களிப்பு இப்போது 17.4 சதவீதம் என்று புள்ளிவிவரங்கள் கூறுகின்றன. ஜி.எஸ்.டி. அமலாக்கத்தால் வரும் 2025-ஆம் ஆண்டுக்குள் தயாரிப்புத் துறையின் பங்களிப்பு 25 சதவீதமாக அதிகரிக்க வாய்ப்பிருக்கிறது என்று கணிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

ஒரு கணிப்பின்படி, 2025-ஆம் ஆண்டுக்குள் இந்தியாவின் தொழில் துறை உற்பத்தி மதிப்பு 3.8 லட்சம் கோடி டாலராக அதிகரிக்கும் என்று கூறப்படுகிறது. இதையே இலக்காகக் கொண்டாலும், அதை எட்ட வேண்டுமானால் நமது பிரயத்தனம் பல மடங்கு அதிகரிக்க வேண்டும்.

அற்கும் அடுத்த கட்டமாக, தற்போதைய வரி சீர்திருத்தத்தால் இந்தியா ஒரு பொருளாதார வல்லரசாக மாறுவதற்கு அடித்தளமிடப்பட்டிருக்கிறது.

ஆனால், நாம் உலகத் தரம் வாய்ந்த உற்பத்தி மையமாக மாறினால்தான் பொருளாதார வல்லரசாக மாற இயலும்.

ஆனால் அதற்குத் தற்போதைய உற்பத்தித் திறன் மட்டும் இருந்தால் போதாது.

அதற்கான உபகரணங்களும் தேவை. அதாவது, உற்பத்தி செய்வதற்குப் பயன்படும் உபகரணங்கள் என்பது அடிப்படைத் தேவை. இன்றைய நிலையில், உற்பத்தி செய்வதற்கான உபகரணங்கள் வெளிநாடுகளிலிருந்துதான் பெற்று வருகிறோம். இந்தியாவுக்கென சொந்தமான உற்பத்தி உபகரணங்கள் இல்லாமல் நாம் உற்பத்தி நாடு என்று கூறிக் கொள்ள முடியாது.

எனவே, அது போன்ற உற்பத்தி உபகரணங்களை உருவாக்க வேண்டும்.

அத்துறையில் ஏற்கெனவே ஈடுபட்டுள்ள வெகு சிலரை ஊக்குவிக்க வேண்டும். இந்தத் துறையில் புதிய நிறுவனங்கள் ஈடுபடுவதற்கான தொழில் கொள்கை அறிவிக்கப்பட்டு அதனை உடனடியாகச் செயல்படுத்த வேண்டும். கட்டுமானத் துறையில் ஈடுபடும் ராட்சத வாகனங்களை டாடா, லார்சன் அண்ட் டூப்ரோ போன்ற இந்திய நிறுவனங்கள் தயாரித்து வருகின்றன. சென்னை முருகப்பா குழுமம் சில வகை உற்பத்தி சாதனங்களைத் தயாரித்து வருகிறது.

இது போன்ற நிறுவனங்களே தனித் தனியாகவோ, கூட்டாகவோ உற்பத்தி

உபகரணங்களைத் தயாரிக்க முன் வர வேண்டும். அரசே கூட அந்த

உபகரணங்களைத் தயாரிக்க முயற்சி எடுக்க வேண்டும். நாட்டில் இன்னும் பல

பொதுத் துறை நிறுவனங்கள் செயல்பாட்டில் தான் உள்ளன. அவற்றை புத்துயிரூட்ட

இது சரியான சந்தர்ப்பம். பி.எச்.இ.எல்., பி.இ.எம்.எல். போன்ற நிறுவனங்கள் புதிய

முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

உற்பத்தி உபகரணங்கள் என்பது பெரிய உலோக சாதனங்களாக இருக்க வேண்டும்

என்பதில்லை. செமி கண்டக்டர் என்பது மின் துறையைச் சார்ந்த மிக முக்கிய மூல

உற்பத்திப் பொருள். அது போன்ற மூல உற்பத்திப் பொருளை உருவாக்குவதில் நாம்

கவனம் செலுத்தலாம். கணினிகள், செல்லிடப்பேசிகள், ஆட்டோ மொபைல் துறையில்

பயன்படும் செமி கண்டக்டர்களை உருவாக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ள வேண்டும்.

தற்போது நாட்டில் செல்லிடப்பேசிகள் மிக அதிக அளவில் உற்பத்தி

செய்யப்படுகின்றன. அந்தத் துறை ஏராளமான வேலைவாய்ப்புகளை

உருவாக்கியுள்ளது உண்மைதான். ஆனால் ஒரு செல்லிடப்பேசியில் பயன்படுத்தப்படும் உதிரி பாகங்களில் எத்தனை இந்தியாவிலேயே தயாரிக்கப்பட்டவை? அவற்றில் எதையெல்லாம் இந்தியாவிலேயே உருவாக்க முடியும் என்று ஆலோசித்து திட்டமிட்டு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

ஐப்பானின் உற்பத்தி மையமாக கொரியா மாறியது. பின்னர் சீனாவும் முக்கிய உற்பத்தி மையமாக ஆனது. அந்த இரு நாடுகளுமே இப்போது முக்கிய உற்பத்தி நாடுகளாக மாறிவிட்டன. குறிப்பாக, வளரும் நாடாக இருந்த கொரியா, தொழிலக நாடாக மாறியது.

அடிப்படையில் தொழிலக நாடாக இல்லாத சீனா, அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளின் உற்பத்தி மையமாக கடந்த நூற்றாண்டின் இறுதியில் மாறியது. ஒருகட்டம் வரையில் மனித உரிமை மீறல், குறைந்த ஊதியம் போன்ற அரசியல் ஆட்சேபங்களை அமெரிக்கா எழுப்பி வந்தது. பிறகு தனது தொழில் துறைக்கும் சந்தைக்கும் சீனா அளித்து வந்த முக்கியப் பங்களிப்பை ஏற்று தனது ஆட்சேபங்களைக் கைவிட்டது. அது தனி விவகாரம். ஆனால் அன்றைய மேற்கத்திய நாடுகளின் உற்பத்திக் கொள்கையின் பயனாக, மின் சாதனங்களுக்கும் மின்னணு சாதனங்களுக்கும் சீனா ஒரு பெரும் உற்பத்தி மையமாக மாறியது. அதனால் சீன பொருளாதாரம் அபார வளர்ச்சி பெற்றது. பின்னர், தொலைத் தொடர்பு சாதனங்கள் உற்பத்தியிலும் சீனா பெரும் பங்கு வகிக்கத் தொடங்கி, ஐரோப்பிய மற்றும் அமெரிக்க நிறுவனங்களுக்கு இணையான சாதனங்களை உருவாக்கத் தொடங்கியது.

நியாயமற்ற முறைகளில் சீனா அறிவுசார் சொத்துகளையும் தொழில்நுட்பங்களையும் பெற்றதாகப் புகார்களும் சர்ச்சைகளும் உள்ளன. ஆனால் அது வேறு விஷயம். வாகன உதிரி பாகங்கள் உற்பத்தியில் இந்தியா ஏற்கெனவே சர்வதேச அளவில் சிறப்பாகச் செயலாற்றி வருகிறது. அது போல எந்தெந்தத் துறைகளில் நமக்கு வலிமை உள்ளதோ, அதில் அடுத்த கட்டத்துக்குச் செல்ல சிறப்பு ஊக்குவிப்புக் கொள்கைகளையும் உதவிகளையும் அரசு அளிக்க வேண்டும்.

இந்த இடத்தில் ஒன்றைக் குறிப்பிட வேண்டும். "இந்தியாவில் தயாரிப்போம்" திட்டத்தின் கீழ் வெளிநாட்டு நிறுவனங்களை இந்தியாவில் தொழில் தொடங்க வரவேற்கும் விதமாக சீனா உள்ளிட்ட நாடுகளில் பல கருத்தரங்குகளை இந்திய அரசு நடத்தியது. சீனாவில் வெவ்வேறு துறைகளுக்கென தனித்தனி கருத்தரங்குகள் பல்வேறு நகரங்களில் நடத்தப்பட்டன. சோங்கிங், சாங்சுன் ஆகிய நகரங்களில் நடைபெற்ற கருத்தரங்குகளில் 180-க்கும் மேற்பட்ட சீன வாகன உதிரி பாக உற்பத்தி நிறுவனங்கள் கலந்து கொண்டு இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்ய ஆர்வம் தெரிவித்தன. அப்போது அந்த நிறுவனங்கள் வெளியிட்ட முக்கியக் கவலை, இந்தியாவில் வரி விதிப்பு எப்படி என்பதுதான். அந்த கருத்தரங்குகள் நடைபெற்ற சமயத்தில் ஜி.எஸ்.டி.

வரி விதிப்பு இறுதி வடிவம் பெற்று வந்தது. ஆனால் நடைமுறைக்கு வந்திருக்கவில்லை.

எளிமையான, நாடு முழுவதும் சீரான வரி விகிதம் வெளிநாட்டு

உற்பத்தியாளர்களுக்குப் பெரும் ஊக்கமாக இருக்கும்.

ஜி.எஸ்.டி.யும் இந்தியாவில் தயாரிப்போம் திட்டமும் இணைந்து செயல்படும்போது நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் புதிய பரிமாணம் கிடைக்கும்.

தோல், பின்னலாடை போன்ற துறைகளில் உலக அளவில் நாம் முதல் நிலை பெற முடியும். ஆனால் உதாரணமாகக் கூறிய அந்த இரு துறைகளுமே பல சிறு உப தொழில்களை உள்ளடக்கியவை. அவற்றை ஒருங்கிணைப்பதில் பல சிக்கல்கள் உள்ளன. இதே நிலை மேலும் பல துறைகளிலும் இருக்கக் கூடும். இவற்றை விரைவில் அடையாளம் கண்டு, சிக்கல்களைக் களைய வேண்டும். பல துறைகளில் நமக்கு இருக்கும் முன்னிலையை வலுப்படுத்தி, மேலும் முன்னேற விரைந்து செயல்பட வேண்டும்.

தயாரிப்புத் துறைதான் அதிக அளவில் வேலைவாய்ப்புகளை உருவாக்கக் கூடியது. எனவே அதில் சிறப்பு கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

உற்பத்திச் செலவைக் கணக்கிடும்போது ஊதியம், வரி, போக்குவரத்து என பல விஷயங்களையும் ஆய்வு செய்தே முடிவுகள் எடுக்கப்படுகின்றன. நமது தொழிலாளர் திறன், தொழிலாளர் கொள்கைகள், வரி அமைப்பு ஆகியவை முக்கியப் பங்காற்றுகின்றன. அதில் வரி கட்டமைப்பு இப்போது சீர்படுத்தப்பட்டுள்ளது. சர்வதேச அளவிலான உற்பத்தியாளர்கள் நம் நாட்டுக்கு வரச் செய்வதை ஊக்குவிக்க ஜி.எஸ்.டி. பெரிதும் உதவும்.

உலகமயமாதல் என்னும் கோட்பாடு மறைந்து வருகின்ற போதிலும், உலக மக்களின் நுகர்வுக்கு யாராவது தொடர்ந்து தயாரிப்பில் ஈடுபட்டுக் கொண்டே இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. தலைசிறந்த உற்பத்தி மையமாகத் திகழத் தேவையான சில அடிப்படைத் தகுதிகள் ஏற்கெனவே நமக்கு உள்ளன. உலகின் உற்பத்தி மையமாக இந்தியா மாறுவதற்கு இதுவே சரியான சந்தர்ப்பம்.