

Die Automobilindustrie in Indien hat zu kämpfen aufgrund der Anzahl von Einschränkungen wegen der Pandemie, die von der Regierung angekündigt wurden, um die Auswirkungen der zweiten und dritten Welle des Covid-19 zu kontrollieren. Öffentliche Verkehrsmittel, öffentliche Plätze und Geschäfte sind eingeschränkt, was zu einem Rückgang der Autoverkäufe geführt hat. Die Lagerbestände der Autohersteller sind gestiegen, weshalb die Blockschließzeiten und die produktionsfreien Tage (NPD) in der OEM (Original Equipment Manufacturer - Hersteller fertiger Komponenten oder Produkte, die er in seinen eigenen Fabriken produziert, sie aber nicht selbst in den Handel bringt) - und Lieferkettenindustrie zugenommen haben. Eine weitere große Auswirkung ist auf die Wanderarbeiter in der Kleinindustrie zurückzuführen. Die Herstellung von Autoteilen und die OEM-Industrie werden ebenfalls gestört. Eine große Anzahl von Arbeitern, die in den Industrien arbeiten, kommen aus ländlichen Gebieten des Staates und des Landes. Aufgrund der Einschränkungen und der Störung des öffentlichen Verkehrs kehren viele dieser Arbeiter in ihre Dörfer zurück, so dass ein Arbeitskräftemangel herrscht. In den letzten beiden Monaten hat sich die Lage langsam verbessert. Die Gesamtverkäufe gingen bis Mai 2021 zurück, aber danach begannen die Regierung und der Automobilsektor langsam, die Verkäufe zu steigern.

In vielen lokalen Betrieben und in der Zulieferindustrie werden auch Arbeitssicherheitsprobleme hervorgehoben, die Zahl der Unfälle nimmt zu, und in den kleinen Betrieben werden die Löhne nicht gezahlt. Nur große Markenunternehmen haben die Freistellungen durch Covid-19 bewältigt.

Es ist eine normale Tendenz des Kapitalismus, dass der Eigentümer des Unternehmens daran interessiert ist, die finanziellen Vorteile und die Sozialleistungen für die Arbeiter zu reduzieren. Viele Lohnabschlüsse sind von dieser Situation in der Automobilbranche betroffen. Viele Unternehmensleitungen nutzen diese Pandemie, die Teileknappheit und den sinkenden Absatz als Gelegenheit, die Löhne zu senken. In vielen Branchen wird die Laufzeit des Tarifvertrags nicht auf maximal ein Jahr oder sechs Monate begrenzt. Jährliche Lohnerhöhungen werden ebenfalls nicht berücksichtigt, wodurch den Arbeitern finanzielle Verluste entstehen. Lohnvereinbarungen werden von den Unternehmen nicht rechtzeitig abgeschlossen, und durch die Verzögerung geht die Gewerkschaft einen Schritt zurück und schließt eine Vereinbarung, indem sie Kompromisse bei ihren Forderungen eingeht. In einigen Unternehmen werden jedoch immer noch gute Lohnabschlüsse erzielt.

Das Management von GM in Indien hat am 12. Juli 2021 alle verbleibenden 1083 Arbeiter entlassen. Die Gewerkschaft der Beschäftigten von GM Indien kämpft auf rechtlicher Grundlage dagegen an. Bharat Forge Chakan beendete die Beschäftigung von 250 fest angestellten Mitarbeitern durch einen Vergleich. Hyundai Motors schloss das Werk für einige Tage aufgrund von Tarifverhandlungen und Sicherheitsproblemen in Verbindung mit der Entlassung einiger Arbeiter. Die Gewerkschaft von Nissan und von Royal Enfield befinden in einem Kampf. Bei Tata Marcopolo steht der Tarifabschluss ebenfalls noch aus, und die Unternehmensleitung hat in den letzten zwei Jahren nicht darauf reagiert. Aufgrund der Pandemie sind Proteste auf der Straße und lange Märsche zu Regierungsbüros und auf öffentlichen Plätzen unmöglich geworden. Die Polizeibehörde hat keine Genehmigung dafür erteilt. Die Zentralregierung hat die Arbeitsgesetze geändert. Alle Gewerkschaften haben ständig protestiert und dagegen gekämpft. Dies ist die allgemeine Situation in der Industrie.

Wie die Economic Times berichtet, plant Great Wall Motors, einige Investitionen von Indien nach Brasilien zu verlagern. Der Mangel an Halbleiterchips ist auch ein Problem in der indischen Automobilindustrie. 100.000 Produktionseinheiten und Rs. 10.000 Cr. Umsatz-

verluste werden im Juli-August Quartal erwartet. Maruti-Suzuki, ein großer Automobilhersteller, hat seinen Produktionsplan aufgrund des Mangels an Halbleiterchips reduziert. Steigende Treibstoffpreise haben ebenfalls negative Auswirkungen auf die Automobilindustrie. Auch im Juli stiegen die Verkäufe von Tata Motors, Mahindra und Mahindra sowie Kia Motors. Kia Motors steigerte seine Verkäufe in Indien. Insgesamt stiegen die Verkäufe im Juli 2021 um fast 37% bis 47%. Viele Elektrofahrzeuge wurden auch von Ashok Leyland, Tata Motors, Hyundai, Bajaj Auto und vielen anderen Autoherstellern auf den Markt gebracht.

Mit Blick auf die Pandemie wird eine dritte Welle von Covid-19 erwartet. Die zweite Welle war sehr schädlich für die Menschen. Viele Menschen im Land sind geschädigt. Deshalb ist die Regierung in Alarmbereitschaft für die dritte Welle. Jetzt sind die Covid-Fälle drastisch zurückgegangen. Das Impfprogramm wird fortgesetzt. Viele Menschen haben ihre erste Dosis des Covid-19-Impfstoffs erhalten, und eine zweite Dosis ist in Vorbereitung.

Ab Juni hat in Indien die Regenzeit begonnen. An vielen Orten kam es zu starken Regenfällen und Erdbeben. Im Juli sind zahlreiche Menschen von Überschwemmungen und Erdbeben betroffen. Hunderte von Menschen starben und viele verloren ihr Vermögen durch Überschwemmungen im westlichen Ghat-Gebiet, bekannt als "Konkan".

Abgesehen von all diesen Problemen hoffen wir, dass sich die Zukunft verbessern möge. Der Autosektor und die Landwirtschaft entwickeln sich weiter und wir werden vielleicht etwas Erleichterung in all dieser Ungewissheit erfahren.