حمل و نقل: ژاپن و خصوصی سازی راه آهن

مشکل است که به یک قطار سوپر ویوادریکو SUPERVIEW ODORIKO نگاه کنی و آرزوی مسافرت با آن را نکنی. این قطار که توسط شرکت راه‏آهن شرق‏ ژاپن مورد بهره‏برداری قرار گرفته بین‏ توکیو و نزدیکی شبه جزیره ایزو (IZU) در تردد است.

سوپرریوی ادریکو تنها یکی از چندین‏ قطار جدید ژاپن است که در پی تفکیک‏ راه‏آهن دولتی ژاپن به 6 شرکت منطقه‏ای‏ خصوصی و یک شرکت حمل و نقل در سال‏ 1987 روی خطوط آهن ظاهر شد.

هر یک از 6 شرکت فوق مخصوص یک‏ منطقه ایجاد شده است که مجموعا به‏ عنوان گروه خط آهن ژاپن شناخته‏ می‏شوند.این امر همچنین باعث‏ دگرگونی عظیمی در شرکتهای راه‏آهن‏ ژاپن شده است.پیش از خصوصی‏سازی، راه‏آهن ملی ژاپن 37 تریلیون ین(370 میلیارد دلار)بدهی داشت و با وجود سوبسید فراوان دولت باز هم سالانه‏ حدود 7/1 تریلیون ین(17 میلیارد دلار)ضرر می‏داد.براساس گزارش،- روحیه کارگران ضعیف شده بود و راه‏آهن‏ ملی در برابر استانداردهای بالای‏ خدمات مشتری ژاپن حالت استثنائی‏ پیدا کرده بود.

امروزه شرکتهای عضو گروه هفت ژاپن، جمعا بیش از 200 میلیارد ین(2 میلیارد دلار)سود سالانه کسب می‏کنند و به جای دریافت سوبسیدهای فزاینده، مالیات پرداخت می‏کنند و همین امر موجب افزایش،تعداد مسافر،توسعه‏ خدمات و رضایت استفاده‏کنندگان شده‏ است.

تعیین مسیر

در اواسط دهه 1980 خصوصی‏سازی‏ یک زمزمه جهانی شد و کشورهای سراسر جهان این نظریه را قبول کردند که بهتر است شرکتهای انحصاری دولتی توسط واحدهای خصوصی اداره شوند.در ژاپن‏ ابتدا راه‏آهن و پس از آن شرکتهای تلفن‏ و تلگراف نیپون و دخانیات ژاپن‏ خصوصی شدند.اما مهمترین تحول در جلب رضایت مشتری،افزایش کارائی و سودآوری که از انحلال راه‏آهن ملی‏ ژاپن ناشی می‏شد موجب گردید تا راه‏آهن خصوصی ژاپن یکی از مهمترین‏ و موفقیت‏آمیزترین نمونه‏های‏ خصوصی‏سازی گردد.

بزرگترین چالشی که شرکتهای‏ خصوصی در سال 1987 با آن مواجه‏ شدند لزوم کاهش نیروی کار چشمگیر راه‏آهن ملی ژاپن بود.حدود 000/70 کارگر می‏بایست از فهرست حقوق‏ بگیران خارج می‏شدند.ماتسودا رئیس شرکت راه‏آهن شرق می‏گوید: "راه‏آهن این کشور خوش شانس بود که در آن زمان ژاپن در میانه جاده‏ شکوفائی اقتصادی قرار داشت و من‏ واقعا تردید داشتم که می‏توانستیم‏ این مشکل را امروز مرتفع کنیم.

شرکتها با ماشینی کردن نگهداری‏ و تعمیر خط آهن و نصب سیستمهای‏ فروش و دریافت خودکار بلیط، همهچنان به مقابله با هزینه نیروی کار

نامه اتاق بازرگانی » شماره 323 (صفحه 67)

 ادامه می‏دهند.راه‏آهن ژاپن در زمان‏ خصوصی‏سازی 72000 پرسنل داشت‏ که در بخش عملیات راه‏آهن کار می‏کردند ولی در حال حاضر با داشتن‏ 59000 کارگر باز هم در نظر دارد تا تعداد آنها را به 50000 نفر کاهش‏ دهد.

حرکت قطارها توسط شرکتهای خارجی

جدا کردن سیاست از مدیریت‏ راه‏آهن به تهیه تجهیزات و لوازم مورد نیاز راه‏آهن نیز کمک کرده است.شرکت‏ قدیمی راه‏آهن ملی ژاپن عملا تنها با شرکتهای داخلی که روابط دیرینه‏ و پایداری با راه‏آهن داشته‏اند داد و ستد می‏کرد.اما گروه شرکتهای‏ راه‏آهن به محض خصوصی شدن به‏ سرعت خرید تجهیزات مورد نیاز خود را از سایر کشورهای دنیا آغاز کرده

کوهی از مشکلات

راه‏آهن هنوز با یک سری مشکلات‏ طاقت‏فرسا روبروست.شرکت راه‏آهن‏ شرق و شرکت راه‏آهن مرکزی هنوز در تلاشند تا بدهیهای بجا مانده راه‏آهن‏ ملی ژاپن را بپردازند و این در حالیست‏ که سود کلیه شرکتهای راه‏آهن ژاپن‏ در طول رکود کنونی کاهش یافته است. مسافران راه‏آهن احتمالا با بهبود اوضاع اقتصادی،افزوده می‏شوند ولی‏ هزینه‏های عملیاتی نیز اضافه می‏گردد. شرکت راه‏آهن شرق ژاپن،برای‏ نخستین بار پس از خصوصی شدن،سرگرم‏ مذاکره با وزارت حمل و نقل در مورد افزایش کرایه است که اگر موافقت نماید سایر شرکتهای راه‏آهن ژاپن نیز بی‏تریدی پیروی خواهند کرد.

شرکتهای راه‏آهن ژاپن به آخرین‏ مرحله خصوصی‏سازی رسیده‏اند که طی‏ آن سهام دولت به سرمایه‏گذاران‏ خصوصی واگذار خواهد شد.شرکت‏ راه‏آهن شرق ژاپن سال گذشته سهام خود را در بورس اوراق بهادار عرضه کرد. شرکت راه‏آهن غرب نیز تقاضا کرده‏ است سهامش در بورس عرضه شود که‏ انتظار می‏رود بهار آینده معامله روی‏ این سهام آغاز گردد.این سفر به پایان‏ نرسیده است اما مسیر خصوصی‏سازی‏ بسیار هموارتر از آنچه که انتظار می‏رود، هست.