



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

90/2021

Распоряжение Джо Байдена об усилении конкуренции затронет железные дороги США – железные дороги против

9 января президент Джо Байден издал распоряжение об усилении конкуренции в экономике США. В большей степени оно затрагивает такие отрасли, как Интернет и фармацевтика в 21 веке. Но распоряжение касается и железных дорог, которые с самого своего зарождения в XIX веке, подвергаются критике за монопольные методы работы.

Распоряжение Д.Байдена затрагивает один из самых деликатных вопросов в грузовых железнодорожных перевозках: маневровые операции междорожного обмена (двусторонние маневровые работы), которые аналогичны сетевому нейтралитету для Интернета. При осуществлении двусторонних маневровых работ, железная дорога может заплатить конкурирующей железной дороге за поставку вагонов клиенту, которому сама она поставить не может. Двусторонние маневровые работы нарушают монопольный контроль железной дороги над своими клиентами, которые полностью от них зависят по причине отсутствия выбора.

В своем распоряжении Д.Байден призывает Совет по наземному транспорту США рассмотреть возможность ужесточения правил осуществления двусторонних маневровых работ, если Совет придет к выводу, что это благоприятно скажется на развитии конкуренции. Президент США не может приказать Совету по наземному транспорту сделать это, так как он является независимым органом.

Мартин Оберман, председатель Совета по наземному транспорту приветствовал распоряжение Д.Байдена, подтвердив независимость Совета. В своем заявлении 9 июля он сказал, что хотя слияние компаний может быть

выгодно при определенных обстоятельствах, оно также создает потенциал для монопольного ценообразования и сокращения услуг для клиентов железных дорог, полностью зависящих от них.

Ассоциация американских железных дорог (AAR) встретила распоряжение Д.Байдена с критикой, заявив, что оно ослабляет важнейшую роль, которую играют грузовые железные дороги в осуществлении перевозок. «В течение десятилетий крупные компании были недовольны тем, что вынуждены платить по справедливым рыночным ценам за доставку товаров по железной дороге. Они стремились использовать политическое влияние, чтобы изменить эту систему и заставить железные дороги передавать перевозки конкурентам, которые могут взимать меньшую плату», – говорится в заявлении AAR.

Известно, что в рыночной экономике административные меры регулирования могут быть непродуктивны и часто подвержены политическому влиянию. Поэтому на свободном рынке конкуренция предпочтительней регулирования. Более того, двусторонние маневровые работы – или «вынужденные маневровые работы», как их называют железные дороги, – сложно реализовать на практике. В созданном AAR видеоролике было продемонстрировано, что доставка одного вагона с подъездного пути одной железной дороги на подъездной путь другой железной дороги может занять 68 операций на протяжении 6 дней.

Проблема в том, что конкуренция между грузовыми железными дорогами уменьшилась с 1980 г., когда был принят закон Стэггера о железнодорожных перевозках, отменяющий большую часть регулирования тарифов. Данный закон улучшил финансовое состояние железных дорог, позволив им больше инвестировать в развитие подвижного состава и объекты инфраструктуры. Но с 1980 г. число грузовых железных дорог I класса в США сократилось с 33 до 7.

Начиная с декабря 2003 г. (самая ранняя дата в Бюро статистики труда США, для которой есть сопоставимые данные о ценах), железнодорожные грузовые перевозки дорожают быстрее, чем автомобильные.

Коалиция клиентов грузовых перевозок, представляющая крупных грузоотправителей, заявляет, что 78% грузовых железнодорожных станций связаны с одной крупной железной дорогой и что железные дороги взимают гораздо больше с зависимых клиентов, чем с тех, у которых есть выбор отправителей.

Распоряжение Д.Байдена появилось во время обсуждения Советом по наземному транспорту США первого предложенного слияния железных дорог I класса за два десятилетия. Canadian National Railway Co. (CN) согласилась купить Kansas City Southern Railway Co. (KCS), самую

маленькую из железнодорожных компаний I класса. Совет проводит оценку того, следует ли утвердить формирование доверительного фонда с правом голоса, который позволил бы выплатить вознаграждение акционерам KCS, но сохранил бы независимость железной дороги под надзором попечительного органа до завершения оценки слияния.

Железнодорожная компания CN заявляет, что приобретение KCS усилит конкуренцию как с другими железными дорогами, так и с автомобильными грузоперевозками, в то время как другая железная дорога I класса Canadian Pacific Railway Ltd. (CP), у которой была договоренность о приобретении KCS до того, как CN вышла с более выгодным предложением, заявляет, что комбинация CN – KCS снизит конкуренцию.

Поскольку железные дороги не могут свободно пользоваться доступом к инфраструктуре друг друга, конкретный вагон, прежде чем он достигнет пункта назначения, может передаваться несколько раз между разными железными дорогами. Отправляющая железная дорога назначает клиенту комплексную цену, которая включает сумму того, что отправитель платит другим железным дорогам по пути следования груза. Однако у клиента нет возможности узнать, не завышает ли стоимость первоначальный перевозчик. Джеймс Кэрнс, старший вице-президент CN по «железнодорожно-ориентированной цепочке поставок», обещает расширить практику компании по предоставлению клиентам стоимости каждого сегмента маршрута с несколькими перевозчиками. Он также намерен предоставить клиентам возможность использовать другого железнодорожного перевозчика.

Это действительно похоже на стремление к повышению конкуренции. В таких обязательствах, конечно, не было бы необходимости, если бы конкуренция между грузовыми железными дорогами была более сильной. Ни одна железная дорога не посмеет завышать цену для клиента из-за страха потерять свой бизнес. На самом деле одни маршруты конкурентоспособны, а другие нет. Если слияние компаний CN и KCS состоится, то возможно возникнет необходимость в еще больших слияниях, и чем больше их будет происходить, тем дальше железнодорожные компании будут уходить от принципов свободной конкуренции, отраженных в законе Стэггера, а требования клиентов в отношении предоставления более подробных данных о стоимостных составляющих перевозочных услуг будут усиливаться.

*Источники: сайт bloomberg.com, 12.07.2021
сайт aar.org*