

화학산업, 철도 통합 반대물결...

합병으로 독점 가속화 ... 화학기업 철도서비스 불만 확대일로

Surface Transportation Board(STB)의 철도 합병 재검토 결과를 기다리고 있는 하주들과 미국 철도들이 2001년도 논쟁을 지속했다.

하주들은 1996년 Union Pacific과 Southern Pacific의 통합으로 시작된 합병물결 이후 철도 서비스가 나빠졌음을 지적하면서 STB가 철도간 경쟁을 장려하지 못하고 있다고 비난하고 있다.

반면, 철도들은 통합하는 것이 어렵다는 것을 인정하면서도, 서비스가 향상되고 있고 앞으로 경쟁력을 갖추기 위해 통합이 필요하다는 주장을 견지하고 있다. 그러나 하주들은 STB의 주장을 단호하게 반박하고 있다.

America Chemical Council(ACC)에 따르면, 철도 통합 이후 운행중단 및 일시정지가 자주 발생했고, 서비스는 악화됐다. ACC는 더 많은 합병은 서비스의 문제가 계속될 수 있음을 시사하는 것으로 철도가 하주들을 인질로 잡고 있다고 비난하고 있다.

반면, Burlington Northern Santa Fe(BNSF)는 철도산업이 빈약한 서비스와 효율성 문제들을 해결하기 위한 자본을 확보하기 위해서는 충분한 수익을 확보할 필요가 있으며, 만약 인위적인 규제 장벽만 없다면 합병이 문제들을 해결하는데 중요한 역할을 할 수 있을 것이라고 주장하고 있다. Canadian National 및 BNSF는 2000년 연방법원이 STB의 철도합병 모라토리엄을 지지한 이후 합병계획을 포기했다.

ACC 및 American Plastics Council은 철도 M&A를 STB에서 권위 있는 미국 사법부로 이전할 것을 요구하고 있다. STB가 앞으로 철도 합병에 관한 어떤 새로운 규제도 내놓지 않을 것이라는데 대다수가 동의하고 있기 때문이다.

미국에서는 2001년 6월 이후 철도 통합이 가속화돼 결과적으로 2개의 거대 철도만이 남게 될 것으로 예상되고 있다. 미국의 철도요금은 특정철도와 계약조건 때문에 2000년 5-10% 인상됐다.

DuPont은 2000년 Conrail을 합작인수한 이후 신뢰할 수 없는 철도서비스를 이유로 CSX Transportation 및 Norfolk Southern에 대해 소송을 제기했다. DuPont은 철도가 교통수단 서 최우선 쟁점사항이라고 주장하고 있다.

철도를 운송수단으로 이용하는 화학기업들에게는 철도의 안전, 서비스, 가격이 핵심쟁점으로 부상하고 있다. DuPont은 미국에서 철도 서비스를 이용하는데 2억2000만달러를 사용하고 있는데, DuPont 플랜트의 80%가 철도와 거래하고 있으며 철도를 대체할 만큼의 경쟁력을 가진 다른 운송수단은 없는 상태이다.

DuPont은 철도 서비스가 낙후돼 있고 안전문제도 심각하다고 지적하고 있다.

미국 철도는 합병으로 인한 인원감축, IT 시스템을 완전히 통합하는데 소요되는 시간의 지연, 새롭게 합병된 조직을 위한 익숙하지 않은 운송운영 등이 문제점으로 제기되고 있다.

Chemical 하주들은 철도 통합에 맞서고 있는 ACC 및 Alliance for Rail Competition 같은 단체들을 지지하고 있다.

2000년 의회에서 STB의 철도 단속강화가 요구되었을 때는 7개의 의안이 제출됐었다. 다른 2개의 안은 철도산업을 독점금지법의 규제에 포함시키자는 것이었다. 개정안은 2001년 나올 것으로 보이나, 자세한 사항은 알려지지 않고 있다.

<Chemical Daily News 2002/ 04/ 25>