ВЫБОР
КАЧЕСТВО
ВОЗМОЖНОСТИ
КОНКУРЕНТНАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ

КОНФЕРЕНЦИЯ

Конкуренция в России

Как создать благоприятный климат для развития бизнеса?

Москва 26 ноября 2010

Организаторы: Правительство Москвы, Министерство экономического развития РФ

ДИСКУССИОННАЯ ГРУППА «МОСКВА: НОВАЯ КОНКУРЕНТНАЯ СТРАТЕГИЯ»

Ключевые барьеры развития конкуренции в сфере **пассажирского транспорта г. Москвы**

МЕТОДОЛОГИЯ АНАЛИЗА:
ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНЦИИ

Барьеры для «входа» на рынок, ведения деятельности, «выхода» с рынка

Эффективность государственного регулирования

Саморегулирование/ сорегулирование в отрасли

Инфраструктурные ограничения

Информационные ограничения

Качество рыночной конкуренции

Государственное присутствие и преференции на рынке

Оценка 7 факторов в каждой отрасли

ДОМИНИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ИГРОКА :
регулирующая функция ГУП «Мосгортранс» и государственные преференции

Возможность барьеров на стадии **регулирования доступа к инфраструктурным объектам**

- По условиям договоров, **частный оператор обязан заключать договор** на диспетчерское обслуживание, на санобслуживание начальных и конечных остановочных площадок, мест отстоя и др.;
- ГУП «Мосгортранс» - **балансодержатель** указанных инфраструктурных объектов, т.е. может навязывать невыгодные условия договора

Возможность **ограничивать конкуренцию на конкурсах** за право обслуживания нового маршрута

- При **непрозрачном порядке принятия Экспертным советом решений** об открытии, развитии, закрытии маршрутов, ГУП может влиять на них, являясь крупнейшим получателем средств бюджета;
- Возможность **использовать технологические преференции**, полученные за счет бюджетной поддержки, для ограничения конкуренции (наилучшие экологические характеристики автопарка, автобусный парк разной вместимости и т.п.)

Бюджетная компенсация за выполнение **социальных функций**

- **44%** пассажиропотока ГУП – льготники (2009 г.);
- Условия конкурсов на новые маршруты **стимулируют частных операторов отказываться от компенсаций**: один из критериев – наибольшее число мест для бесплатной перевозки льготников (или с частичной оплатой).

Использование бюджетных средств для получения экономических и технологических преференций

- **Отсутствие стимулов для сокращения издержек** и проведения конкурентной тарифной политики (тариф ГУП выше ~ на 4-5 рублей);
- Обновление автопарка за счет бюджета для наилучшего удовлетворения спроса (низкопольный, разной вместимости) и роста эффективности перевозок.

НЕДОСТАТОЧНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ПРОЗРАЧНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Отсутствуют четкие критерии согласования маршрутов для работы одного или нескольких операторов либо **критерии отказа** в согласовании

- Отсутствие четкого порядка определения **потребности в одном или нескольких перевозчиках** на одном маршруте;
- «Маршрут может быть прекращен в случаях: несоответствия состояния дорожно-транспортной сети и транспортной инфраструктуры…, изменения схемы транспортного обслуживания… [**изменение схемы – прерогатива городских органов**]; **отсутствия стабильного пассажиропотока** на маршруте».

Неконкретные основания расторжения действующего договора для работы на маршруте

- Например, «**несоблюдение требований к условиям обслуживания при пребывании пассажиров** (в соответствии с ГОСТ Р 51825-2001): количество пассажиров не должно превышать нормы…, персонал должен соблюдать общепринятые нормы поведения…, салоны должны быть чистыми, эстетичными, освещенными…»;
- Де-факто подобные нарушения – у каждого оператора (в том числе ГУП).

Де-факто «разрешительный» порядок открытия маршрутов без четких и прозрачных «правил игры» и **риски административного передела** маршрутов

- Возможность принятия решения об открытии конкурирующего маршрута в пользу ГУП по решению чиновников («по обращениям граждан»);
- Возможность произвольного передела существующей сети маршрутов.

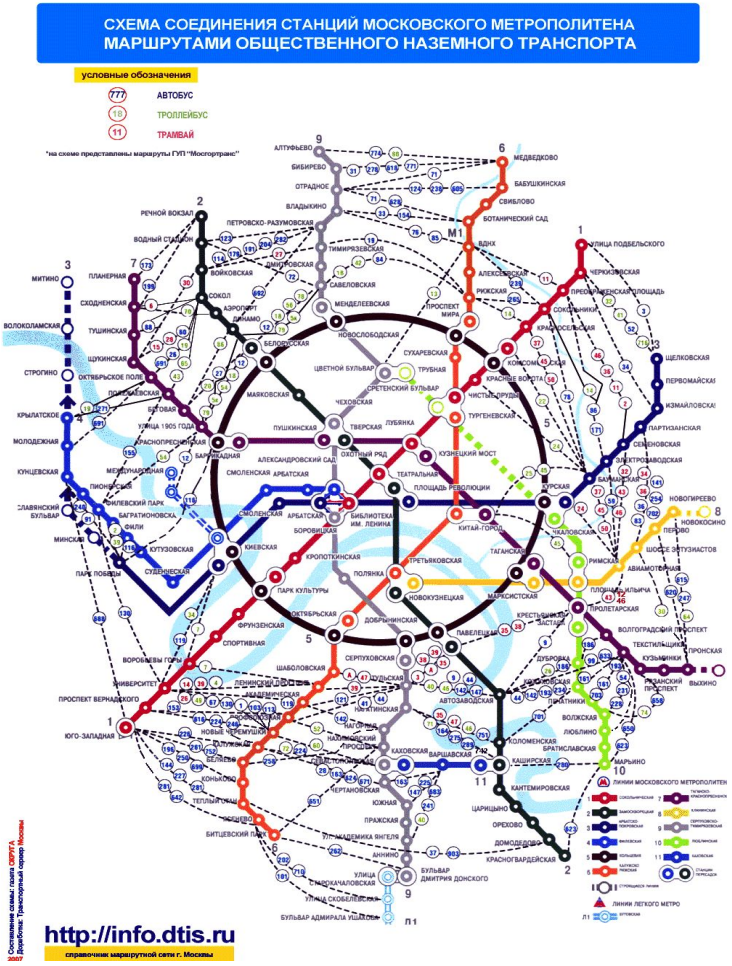
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Недостаточная пропускная способность дорожного хозяйства

Ограниченная пропускная способность УДС на участках, где расположены остановочные пункты, транспортно-пересадочные узлы и т.п.

Радиально-кольцевая структура дорожной сети

Не «конкуренция альтернативных маршрутов», а **«конкуренция за обслуживание популярного маршрута»**



АНТИКОНКУРЕНТНЫЕ СТРАТЕГИИ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА:
со стороны частных операторов

Отсутствие полной отчётности по фактическим объёмам перевозок

Использование ограниченных ресурсов городской придорожной инфраструктуры с **нарушением ПДД** и **блокированием движения** менее маневренного транспорта ГУП «Мосгортранс»

Произвольное изменение утвержденных маршрутов движения частными перевозчиками (движение по дворам и т.п.)

Недоремонт автопарка и **недостаточный контроль** водителей