



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
регулирувания

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 регулирующего 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

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).

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.)

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.

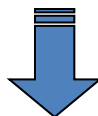
НЕДОСТАТОЧНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ПРОЗРАЧНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

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

Неконкретные основания расторжения действующего договора для работы на маршруте

- 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».

- 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).



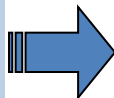
Де-факто «разрешительный» порядок открытия маршрутов без четких и прозрачных «правил игры» и риски административного передела маршрутов

- 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

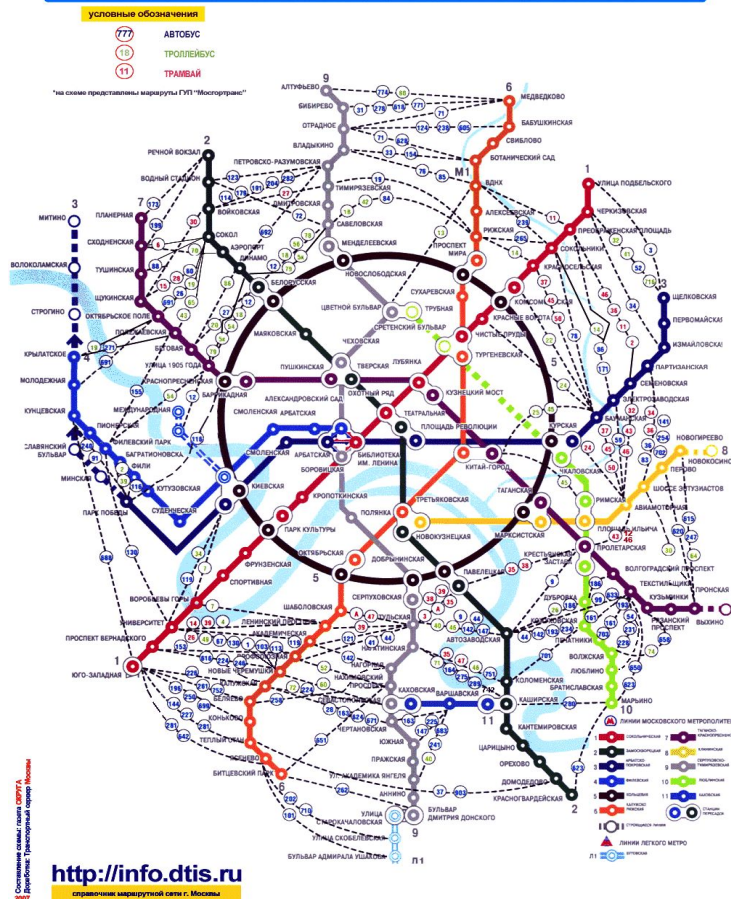
Ограниченная пропускная способность УДС на участках, где расположены остановочные пункты, транспортно-пересадочные узлы и т.п.



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

Радиально-кольцевая структура дорожной сети

СХЕМА СОЕДИНЕНИЯ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА МАРШРУТАМИ ОБЩЕСТВЕННОГО НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА



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

