# Андрей Цариковский: раньше мы рассматривали конкуренцию и научно-технический прогресс, как вещи неразрывные. Но что является конкуренцией сегодня?

17 сентября 2019, 16:00

*Участники VI Конференции по конкуренции под эгидой БРИКС обсудили вопросы обеспечения конкуренции на автомобильных рынках*

*«Мы живём в достаточно интересное время. Если мы посмотрим всю повестку, то увидим, какое огромное значение приобретает проблема цифровизации. Эти вопросы также коснулись и автомобильной отрасли. По сравнению с 2015 годом в 2020 году уровень затрат на цифровизацию в автопроме увеличится более чем в 2 раза и составит более $82 млрд. Автомобильная промышленность превращается в цифровую»,* - начал своё выступление статс-секретарь - замруководителя ФАС России Андрей Цариковский.

Сегодня автомобильная промышленность испытывает колоссальный кризис из-за падения продаж по всему миру. Более того, эта тенденция может продолжиться: социологические исследования показывают, что сегодня молодое население становится более мобильным и отказывается от прав на собственность, в том числе, на автомобили.

*«Мы часто наблюдаем, как автомобиль всё чаще из собственности превращается в услугу,* - говорит Андрей Цариковский. *- Именно поэтому на рынок автопрома, где традиционно работают мощнейшие автоконцерны, в последнее время вышли совершенно «нестандартные» конкуренты - глобальные цифровые компании как Google и Yandex».*

Другая тенденция, которую отметил замруководителя ФАС России, заключается в том, что «как и во многих других отраслях промышленности, в автомобильной происходит создание альянсов. С одной стороны, таким образом компании объединяют свои усилия и технологические разработки. С другой стороны, возникает вопрос: не нарушают ли они этим конкуренцию?»

Продолжая тему трендов по объединению компаний, Андрей Цариковский отметил, что в последнее время наблюдается очень много вызовов для антимонопольных органов по защите конкуренции во всем мире.

*«Мы должны очень сильно переосмыслить свою работу. Раньше мы рассматривали конкуренцию и научно-технический прогресс, как вещи неразрывные. Но что тогда является конкуренцией сегодня?»* - задаётся вопросом спикер.

Он напомнил историю с появлением двух ведущих авиаконцернов мира - Boeing и Airbus. Их объединение «уменьшило количество игроков на рынке, но, в тоже время мы получили конкуренцию на многие годы, которая привела и к техническому прогрессу, и к совокупной выгоде для потребителей. Тоже самое нас ждёт и в автопроме. Но мы должны понять, к чему ведут эти объединения компаний: к благу для потребителей, к научно-техническому прогрессу либо к нарушению конкуренции».

Андрей Цариковский подчеркнул, что с появлением новых тенденций на рынке меняется и подход антимонопольного ведомства к рассмотрению сделок. В последние годы при рассмотрении сделок ФАС России исходил из выгоды от них для потребителей, а также из развития научно-технического прогресса.

*«Сегодня мы соглашаемся на сделки, на которые не согласились бы раньше,* - заметил он. *- Но в этих случаях мы выдаём многостраничные предписания, чтобы сохранить баланс и конкуренцию на рынке».*

Завершая выступление, статс-секретарь — заместитель руководителя ФАС России отметил важность, так называемого «мягкого регулирования». Он подчеркнул:

*«Применять законы — хорошо и приятно, приятно почувствовать себя судьёй. Однако чем меньше и аккуратнее будет вмешательство регулирующих органов в экономику, чем больше будет смещаться акцент с действий по устранению нарушений, на действия по их предупреждению, то это будет гораздо лучше и эффективнее».*

*[photo\_1376]*