

Рынок морских перевозок российскими судами является конкурентным, так как это - неотъемлемая часть мирового рынка.

Тарифы на данный вид услуг определяются международным фрахтовым рынком. Высокие налоги и проценты по банковскому кредиту создают неравные условия конкуренции на едином фрахтовом рынке для российских перевозчиков и вынуждают их регистрироваться в странах «удобного флага». Это лишает Россию части налогооблагаемой базы. Необходимо снизить налоги для отечественных перевозчиков до уровня стран «удобного флага».

Одновременно отмечается низкий уровень развития конкуренции на рынке услуг морских портов. Многие услуги относятся к сфере естественных монополий и контролируются государством.

Морские торговые и рыбные порты недостаточно активно конкурируют между собой и с портами Украины, Прибалтики, Польши, Германии, Финляндии. Главной основой развития конкуренции являются инвестиции в портовые сооружения, в том числе причалы и терминалы. Часть инвестиций осуществляется за счет средств портовых сборов: корабельного, якорного, причального, маячного и т.д., которые находятся в распоряжении государственных учреждений Минтранса России (морских администраций портов).

Частные стивидорные (погрузочно-разгрузочные), агентские, буксировочные и другие работающие в портах компании являются лишь арендаторами причалов и не имеют достаточной заинтересованности во вложении средств в строительство новых причалов и терминалов.

В настоящее время администрации морских портов совмещают надзорные функции с функциями хозяйствующих субъектов. Поскольку такое совмещение функций противоречит п.2 ст.7 Закона «О конкуренции», Минтранс России проводит их разделение.

При этом предлагает централизовать сборы всех морских портов страны в единый фонд федерального государственного унитарного предприятия, что подвергается справедливой критике.

При наличии большого числа речных портов конкурентная среда в этой области деятельности неоднородна. В центральных и южных районах страны, достаточно густо заселенных, с относительно плотной сетью транспортных путей, между близкорасположенными речными портами складываются конкурентные отношения. В северных и восточных районах страны речные порты, выделившиеся из государственных пароходств, занимают локальное доминирующее положение на рынке портовых услуг, обладают монопольным правом на портовые механизмы, устройства, территорию, выступают в качестве единственного арендатора государственного имущества.

Не решена проблема с Государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства (ГБУВПиС), созданными по территориальному принципу. Из-за этого нередко нарушения ст. 7 Закона «О конкуренции». Они монопольно предоставляют определенные платные услуги на речных бассейнах. Следует определить, возможно ли развитие конкуренции в этом секторе или отнести деятельность ГБУВПиС к разряду естественно-монопольной.

Вхождение России в ВТО и открытие внутренних водных путей создаст неравные условия конкуренции для российских перевозчиков по сравнению с иностранными. Высокие налоги и проценты по банковскому кредиту вынудят их регистрироваться в странах «удобного флага», что лишит Россию части налоговой базы.

Необходимо рассмотреть вопрос о снижении налогов для отечественных перевозчиков до уровня стран «удобного флага».