

условия по периодичности изменения цен в сторону их повышения);

– уровень послепродажного сервиса (в том числе срок решения вопросов по конфликтным партиям).

Для процесса управления запасами стоит применять следующие показатели:

– оборачиваемость запасов;

– объем дефицита;

– объем неликвидного товара в общем объеме товарных запасов.

Последний этап стратегической карты отдела закупок – это «Обучение и рост». В нем предлагается оценивать квалификацию персонала с помощью таких показателей, как ошибки при формировании заказов для поставщиков и точность прогнозирования спроса.

В целях повышения материальной заинтересованности работников отдела закупок в достижении установленных результатов деятельности предложена к внедрению трехуровневая система премирования [6].

#### **Заключение**

Представленный набор схем для разработки системы сбалансированных показателей при оценке всех бизнес-процессов отдела закупок продуктов питания не является исчерпывающим. При этом может использоваться как основа

системы показателей результативности и эффективности данного отдела, а затем дополнена недостающими показателями

#### **Список литературы**

1. ГОСТ Р ИСО 9001: 2015. Системы менеджмента качества. Требования. – М.: Стандартинформ, – 2015. – 29 с.

2. Елиферов В. Г. Процессный подход к управлению: моделирование бизнес-процессов / В. Г. Елиферов, В. В. Репин. – М.: Манн, 2013. – 544 с.

3. Долгов А. П. Логистический менеджмент: управление запасами / А. П. Долгов, С. А. Уваров. – СПб.: СПбГУЭФ, 2015. – 200 с.

4. Нильс-Горан Ольве. Сбалансированная система показателей / Ольве Нильс-Горан. – М.: Вильямс, 2006. – 304 с.

5. Рамперсад Х. К. Индивидуальная сбалансированная система показателей: Путь к личному счастью, гармоничному развитию и росту эффективности организации / Х. К. Рамперсад. – М.: Олимп- Бизнес, 2005. – 166 с.

6. Правилова Д. В. Разработка системы сбалансированных показателей для отдела закупок торговой компании : магист. дис.: 27.04.02 : защищена 19.06.19 / Правилова Диана Владимировна. – Иркутск: ИрГУПС, 2019. – 88 с.

---

## **ЧАСТЬ 2. ПСЕВДОНАУЧНАЯ БАЗА ЛОББИСТОВ ДЛЯ ОБВИНЕНИЯ ГОСУДАРСТВА В ДИСКРИМИНАЦИИ СУДОВЫХ КОМПАНИЙ**

---

DOI: [10.31618/ESU.2413-9335.2019.5.66.321](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2019.5.66.321)

*Леонтьев Рудольф Георгиевич*

*д-р экон. наук, профессор,*

*почетный работник высшего профессионального образования РФ,*

*главный научный сотрудник ВЦ ДВО РАН,*

*г. Хабаровск, Российская Федерация*

## **PART 2. PSEUDO-SCIENTIFIC LOBBY BASIS FOR THE ACCOUNT OF THE STATE IN DISCRIMINATION OF SHIP COMPANIES**

*Leontyev R.G.*

*Computer center of the Far East office Russian Academy of Sciences*

*Khabarovsk, Russia*

#### **АННОТАЦИЯ**

В статье рассмотрено стремление профессора и аспиранта вуза водного транспорта представить лоббистские попытки сформулировать псевдонаучную базу для обвинения органов государственного регулирования и ОАО «РЖД» в «создании для частных речных судоходных компаний дискриминационных условий, которые в конечном итоге могут привести к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности данного общества. Доказано, что это стремление не получило должного воплощения, а лишь привело к неприемлемому распространению среди студентов, преподавательского корпуса, научной общественности и специалистов квазипредставлений о транспорте общего пользования вообще.

#### **ANNOTATION**

The article discusses the desire of a professor and a graduate student of the University of Water Transport to present lobbying attempts to formulate a pseudoscientific basis for accusing the state regulatory authorities and JSC "Russian Railways", of "creating discriminatory conditions for private river shipping companies that could ultimately lead to unfair competition and monopolistic activities of this society. It is proved that this aspiration did not receive proper implementation, but only led to an unacceptable distribution among students, the teaching staff, the scientific community and specialists of quasi-representations about public transport in general.

**Ключевые слова:** Государственные органы регулирования, железнодорожные тарифы, конкурентный рынок услуг по перевозке грузов, субъект естественной монополии, ОАО «РЖД», дискриминация речных судоходных компаний.

**Key words:** State regulatory authorities, railway tariffs, a competitive market for freight services, a natural monopoly entity, JSC "Russian Railways", discrimination against river shipping companies.

Тот, кто думает, что обладает сиятельной мудростью, едет впереди осла и позади лошади.

«Дзенрин Кюсю»

Проблемы конкуренции между отдельными видами транспорта непрерывно исследуются и обсуждаются не менее 40 последних лет, соответствующие результаты давно общепризнаны и достаточно подробно приведены в многочисленных публикациях и обнародованных экспертных материалах. Вместе с тем, многие новые авторы, явно незнакомые с указанными результатами, пытаются «открыть Америку» - снова кратко изложить уже известные и приведенные в газетах, тезисах конференций, студенческих пособиях и учебниках истины в весьма спорной собственной редакции. Причем эти авторы в своих, якобы, новоявленных публикациях, как правило, предпочитают обходиться без положенных библиографических ссылок на указанные источники и даже на статьи в рецензируемых научных изданиях, фундаментальные труды и другие исследовательские работы монографического характера.

Типичным примером такого объявленного редакцией указанного ниже сборника материалов конференции «научного авантюризма» является тезисный доклад (Бодровцев Н.Ю., Пантина Т.А. Конкуренция между отдельными видами транспорта: экономические и правовые аспекты // Логистика: современные тенденции развития: материалы XVII междунар. науч.-практ. конф. - Ч. 1. - СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2018. - С. 85-90). Его авторы - участники научно-практической конференции по логистике, состоявшейся в прошлом году на базе вуза водного транспорта.

Анализ первых девятнадцати утверждений, представленных в указанном докладе профессора Пантинной Т.А. и соискателя ученой степени Бодровцевой Н.Ю., был проведен в предыдущих статьях автора настоящей работы (в том числе в публикациях [1-4], в которых рассматривались утверждения 3-12 и 16-18 из «научного доклада» этих ученых) и позволил выявить целый ряд следующих негативных обстоятельств.

Рассмотрение в настоящей работе содержания двух последних (двадцатого и двадцать первого) утверждений привело к выявлению следующих в основном негативных обстоятельств.

**Утверждение 20** – *«При формировании и реализации мер государственной транспортной политики необходимо базироваться на результатах оценки влияния установленных тарифов для субъектов естественных монополий на одном виде транспорта на деятельность прочих хозяйствующих субъектов, в том числе*

*оказывающих нерегулируемые услуги, на других видах транспорта, в целях недопущения создания дискриминационных условий, приводящих к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности».*

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

а) если условно согласиться со смысловым содержанием данного утверждения Пантинной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то можно обнаружить свойственные ему следующие грамматические, фразеологические и структурно-редакционные неточности:

- во-первых, поскольку содержание данного утверждения соподчинено (является следствием и продолжением) содержанию предыдущего утверждения 19 как первого предложения (вывода) Пантинной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то из данного утверждения следовало бы изъять неуместное для него выражение - «при формировании и реализации мер государственной транспортной политики» - и взамен употребить приемлемое словосочетание, например, - «при решении вопросов государственного регулирования транспортных тарифов». А изъятое более общее выражение «при формировании и реализации мер государственной транспортной политики» Пантинной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы употребить в начале их предыдущего утверждения 19 вместо изложенной ими неуместной тирады о «базовых принципах функционирования ЕТС». Налицо – факт непонимания Пантинной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., важности тех или иных событий и явлений в сфере транспорта и сути причинно-следственных связей между ними;

- во-вторых, кроме того, в данном утверждении вместо некорректного выражения «тарифов для субъектов естественных монополий» следовало бы употребить приемлемое словосочетание «для субъекта естественной монополии тарифов», а после понятия «транспорта» применить словосочетание «общего пользования». Затем вместо некорректного по смыслу и неточно построенного выражения - «прочих хозяйствующих субъектов, в том числе оказывающих нерегулируемые услуги, на других видах» - следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, - «конкурирующих с ним и меж собой частных хозяйствующих субъектов других видов». И после второго понятия «транспорта» также применить словосочетание «общего пользования». Далее вместо некорректного выражения «в целях недопущения создания» следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «с целью не допустить возникновения на соответствующем рынке услуг

по перевозке грузов». А после слова «условий» вставить словосочетание «для функционирования на нем этих хозяйствующих субъектов». И, наконец, вместо выражения «конкуренции и» употребить приемлемое словосочетание, например, - «со стороны указанного субъекта естественной монополии и его». Налицо – отнюдь не последний факт неграмотного и искажающего действительность формулирования Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. утверждения своего «научного доклада»;

- в-третьих, известно (например, [5]), что выводы пишутся в конце работы как итоговый материал в виде кратко сформулированных и пронумерованных положений и что иногда их представляют в связанном, но предельно сжатом изложении. Вместе с тем в отдельном от выводов заключении дается обобщение наиболее существенных положений исследования. А в соответствии с рекомендациями для написания раздела «Заключение» в научной статье (АНО Издательский дом «Научное обозрение») статья должна заканчиваться хорошо построенным заключением, в котором... обобщаются авторские основные результаты и факты для читателей. Обычно это можно сделать в одном абзаце тремя основными ключевыми пунктами и одним убедительным сообщением того, что читатели должны уяснить из научной статьи. Однако в данном утверждении Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. сформулировано совершенно новое положение («необходимо базироваться на результатах оценки влияния установленных тарифов для субъектов естественных монополий на одном виде транспорта на деятельность прочих хозяйствующих субъектов»), которое отсутствует в основном тексте их «научного доклада», то есть не относится к наиболее существенным положениям (результатам), изложенным в этом тексте. Налицо – другая неудачная попытка одновременно отразить и вывод, и пункт заключения «научного доклада»;

б) кроме того данное утверждение Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. грешит смысловыми нелепицами в отражении научных представлений о различных явлениях (событиях) окружающего мира и реальной российской действительности в сфере отечественной экономики, регулируемой соответствующими федеральными законами и другими нормативно-правовыми актами:

- во-первых, как уже отмечалось выше, одна из особенностей транспортной отрасли инфраструктуры экономики заключается в том [6,7], что эта отрасль включает в себя транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования. При этом следует учесть, что в соответствии с ГК РФ (ст. 789) «перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если... эта организация обязана осуществлять перевозки грузов... по обращению любого гражданина или юридического лица», и что «договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором

(статья 426)». И потому в данном утверждении своего «научного доклада» Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. должны были вместо слишком обобщенной категории «транспорта» обязательно употребить терминологическое словосочетание «транспорта общего пользования», поскольку именно в сфере деятельности (функционирования) последнего может проявляться упоминаемая ими конкуренция. Налицо – очередной факт недостаточного знания указанными «учеными» реальной специфики транспортной отрасли инфраструктуры российской экономики;

- во-вторых, даже из откорректированной в настоящей работе формулировки данного утверждения совершенно непонятно, почему «при решении вопросов государственного регулирования транспортных тарифов» Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. так **предвзято односторонне призывают** в данном утверждении «базироваться на результатах оценки влияния» только «установленных для субъекта естественной монополии (ОАО «РЖД») тарифов на одном виде (железнодорожного) транспорта общего пользования на деятельность конкурирующих на одном рынке с ним и меж собой частных хозяйствующих субъектов (судовых компаний) другого (внутреннего водного) вида транспорта общего пользования»? Ведь, если подходить к решению указанных вопросов (по выражению Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.) «в комплексе», то это, само собой, в первую очередь вызывает альтернативную необходимость также «базироваться на результатах оценки влияния» тарифов, установленных, якобы, конкурирующими меж собой частными хозяйствующими субъектами (речными судовыми компаниями) на деятельность субъекта естественной монополии (ОАО «РЖД») на том же рынке. Но такой альтернативный вариант либо по недопониманию или незнанию, либо предвзято сознательно проигнорирован упомянутыми «учеными». Налицо – факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-третьих, более того таким односторонним подходом к «оценке влияния» авторы «научного доклада» злобредно пытаются объяснить студенту транспортного вуза или техникума, что органу государственного регулирования следует лишить возможности ОАО «РЖД» предоставлять описанные в учебной литературе (например, [8]) «скидки с тарифа при дополнительных перевозках грузов» на направлениях, где функционируют конкурирующие виды транспорта и имеется возможность отвлечь от них на железную дорогу часть грузов или предотвратить отток грузов от железной дороги» (в частности, вызванный началом навигации на реках). Поскольку де такие скидки ОАО «РЖД», по мнению Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., могут плохо повлиять на

деятельность обремененных по собственной воле кредитами речных судовых компаний, с которыми у него идет напряженная борьба за покупателя-грузовладельца в условиях действия жестокого закона конкуренции. Поэтому тот же студент, сносно освоивший изложенные в учебной литературе (например, [8,9]) основы маркетинга, вполне резонно может спросить у авторов «научного доклада», а где же тут защищаемая государством конкуренция? Налицо – очередной факт распространения указанными «учеными» зловердений для студентов транспортных учебных заведений дезинформации;

- в-четвертых, вместе с тем каждому студенту транспортного вуза или техникума известен [6] один из основных постулатов маркетинга, гласящий о том, что «добиться успеха можно, лишь полностью удовлетворяя запросы потребителей». Поэтому Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. (дабы в очередной раз не сбивать с толку студентов) в своем «научном докладе» должны были на самом деле озаботиться о «необходимости базироваться на результатах оценки влияния установленных (железнодорожных) тарифов на деятельность» прежде всего грузовладельцев как покупателей-потребителей перевозочных услуг, а также опосредовано зависящих от уровня перевозочных тарифов нетранспортных организаций, населения и государства. Ведь именно оценка влияния снижения железнодорожных тарифов на деятельность всех без исключения заинтересованных лиц и организаций как раз и обеспечивает комплексный подход к рассмотрению и решению вопросов государственного регулирования тарифов на услуги по перевозкам грузов. Налицо – еще один факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-пятых, как уже отмечалось в статье [4] автора настоящей работы, сообщая в первом предложении утверждения 16 своего «научного доклада» о том, что де «создание дискриминационных условий, в конечном итоге, может привести к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности», Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. тем самым как бы «прозрачно намекнули» читателю о, якобы, существовании в сфере российской экономике опасной предпосылки такого «создания», причем спровоцированной именно «государственными органами регулирования». Более того в предыдущих утверждениях 10-15 и во втором предложении утверждения 16 своего «научного доклада» эти представители «речного научного лобби» сообщили о, якобы, уже существующих деталях реального воплощения данной предпосылки [4]. Тем не менее, ходатайствуя в данном утверждении 20 (выводе 2, предложении 2 заключения) своего «научного доклада» о «недопущении создания дискриминационных условий, приводящих к

недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности», Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. попытались тем самым провокационно и злонамеренно сформулировать фальсифицированные теоретико-методологические положения и химерные практические рекомендации как «научную базу», о которой, якобы, не ведают и которую, якобы, не соблюдают неведомые, по мнению этих «продвинутых ученых», органы государственного регулирования (ФАС России, Минтранс России и др.) и ОАО «РЖД». Однако еще раз следует отметить, что в соответствии со статьей 34 (пункт 2) «Конституции РФ» «не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию». То есть государство в соответствии со статьей 34 (пункт 2) «Конституцией РФ» и статьей 1 Федерального закона «О защите конкуренции» все равно должно категорически запретить и ликвидировать экономическую деятельность, направленную на монополизацию и недобросовестную конкуренцию. Поэтому прежде чем провокационно-необоснованно и неправомерно обвинять «государственные органы регулирования» (ФАС России, Минтранс России и Правительство РФ в целом) в «создании» неких «дискриминационных условий», Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. должны были обязательно представить в своем «научном докладе» соответствующие доказательства и фактические сведения. Налицо - отнюдь не последний факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в утверждении 20 (втором авторском предложении) из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-шестых, как уже отмечалось в другой предыдущей статье автора настоящей работы при рассмотрении утверждения 14 из того же «научного доклада», деликтно-предвзято лоббируемое Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. запрещение снижать железнодорожные тарифы не только подвергнет дискриминации ОАО «РЖД» и грузовладельцев (в том числе и авиакомпании, приобретающие топливо), но и опосредованно вызовет соответствующим образом дискриминацию нетранспортных организаций, покупающих товары и услуги у грузовладельцев, дискриминацию населения, потребляющего товары и услуги нетранспортных организаций. и, наконец, дискриминацию государства как носителя экономических и социальных обязательств (в том числе, по сокращению транспортных издержек национальной экономики и выполнению социально-значимых перевозок). И вместо того, чтобы примерить на себя роль настоящих добросовестных исследователей и квалифицированно рассмотреть все приведенные выше случаи связанной с запрещением «снижать железнодорожные тарифы» дискриминации как макроэкономической и национально-социальной

проблемы, Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. латентно-предвзято «зациклились» только на явно надуманно-фиктивной дискриминации явно узкокорпоративных и своекорыстных интересов группы речных судовых компаний-перевозчиков. И более того, как уже говорилось здесь выше, попытались тем самым провокационно и злонамеренно сформулировать фальсифицированные теоретико-методологические положения и химерные практические рекомендации как «научную базу», о которой, якобы, не ведают и которую, якобы, не соблюдают недалёковидные, по мнению этих «продвинутых ученых», органы государственного регулирования (ФАС России, Минтранс России и др.) и ОАО «РЖД». Налицо – очередной факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении 20 (втором предложении) из «научного доклада» указанных «продвинутых ученых»;

в) что же касается научной новизны, истинной методологической и теоретической ценности и достоверности практической значимости предложения (вывода) Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., изложенного ими в утверждении 20 их «научного доклада» (см. табл.), то оценочные уровни всех этих характеристик скатываются не только к нулевым, но и даже к минусовым (вредоносным) отметкам, в силу следующих выявленных негативных обстоятельств:

- во-первых, выдвинутый в данном утверждении Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. без ссылок тезис о том, что де «необходимо базироваться на результатах оценки влияния установленных тарифов для субъектов естественных монополий на одном виде транспорта на деятельность прочих хозяйствующих субъектов» (см. табл.), с одной стороны, неграмотно и неточно сформулирован (с. выше пункт «а»). А с другой стороны, предвзято односторонне и деликтно-рискованно призывает «при решении вопросов государственного регулирования транспортных тарифов» на самом деле в принципе неверно «базироваться на результатах оценки влияния «установленных для субъекта естественной монополии (ОАО «РЖД») тарифов» на одном виде (железнодорожного) транспорта общего пользования только на деятельность конкурирующих на одном рынке с ним и меж собой частных хозяйствующих субъектов (судовых компаний) другого (внутреннего водного) вида транспорта общего пользования (см. выше пункт «б»);

- во-вторых, этот выдвинутый в данном утверждении Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. без ссылок тезис является всего лишь неверно интерпретированным частным случаем определенного в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября

2008 года № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ» (в ред. распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 года № 1032-р), на которую Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. не только ссылались, но и неправомерно заимствовали фрагменты из ее текста, «совершенствования методов ценового регулирования в сегментах рынка, находящихся в переходном состоянии от естественно-монопольного к конкурентному, предусматривающее сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями» (см. табл.). Так что явно не задалось у этих авторов «научного доклада» с их личным вкладом в теорию и методологию исследований, поскольку в этой ситуации им просто следовало бы еще раз сослаться на данный федеральный документ. Налицо – факт распространения фальсифицированной информации указанными «учеными» путем публикации своего научного доклада;

- в-третьих, кроме того «при решении вопросов государственного регулирования транспортных тарифов» фактическую целесообразность «необходимости базироваться на результатах оценки влияния установленных тарифов» (см. табл.) Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. лукаво-непонятно попытались обосновать, якобы, «в целях недопущения создания дискриминационных условий (для кого именно? – Р.Л.), приводящих к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности (кого именно? – Р.Л.)». Хотя на самом деле, судя по содержанию их «научного доклада», в первом случае они деликтно-предвзято заботятся только о неких «речных судовых компаниях» и ни о ком другом, а во втором случае также деликтно-предвзято обвинить лишь ОАО «РЖД». В тоже время в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ» (в ред. распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 года № 1032-р), «совершенствование методов ценового регулирования» вполне объективно и правомерно должно осуществляться «в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка - от демпинговых тарифов» (см. табл.). Так что также явно не задалось у этих авторов «научного доклада» с с практической значимостью и ценностью их личными прикладными результатами, поскольку в этой ситуации им просто следовало бы еще раз сослаться на данный федеральный документ. Налицо – факт распространения фальсифицированной информации этими «учеными» путем публикации их «научного доклада»;

- в-четвертых, таким образом вместо того, чтобы в рамках научного обеспечения реализации «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ» (в ред.

распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 года № 1032-р) сделать конкретный личный вклад в предписанные этим федеральным документом «разработку и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования конкурентного рынка транспортных услуг в области перевозок грузов», Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. не только неправомерно заимствовали фрагменты из текста этого документа [4], но и попытались выдать заложенные в нем идеи за свои и в искаженном виде сформулировать их в заключении своего «научного доклада». Налицо – факт распространения фальсифицированной информации этими «учеными» путем публикации их «научного доклада»;

г) по поводу общей оценки содержания двадцатого утверждения из анализируемого в настоящей работе «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следует отметить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, итак, налицо – авантюризм и деликтная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. предвзято и злонамеренно сформулировать фальсифицированные теоретико-методологические положения и химерные практические рекомендации как «научную базу» для обвинения органов государственного регулирования (ФАС России, Минтранс России и др.) и единого хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД» в «создании для функционирования частных речных судоходных компаний (путем «снижения железнодорожных тарифов») дискриминационных условий, которые в конечном итоге могут привести к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности со стороны ОАО «РЖД» как субъекта естественной монополии»;

- во-вторых, на самом деле путем формулирования данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. была осуществлена попытка представить химерную и вредоносную для читателя научно-практическую дезинформацию по предвзято-злонамеренному очернению федеральных ведомств государственного регулирования и ОАО «РЖД», которая значительно искажает действительное положение дел с конкуренцией в сфере транспорта общего пользования. Поэтому от этой дезинформации должны быть освобождены не только студенты первых курсов транспортных вузов и учащиеся средних специальных учебных заведений, изучившие начальные дисциплины «единая транспортная система» или «общий курс транспорта», но и «преподаватели вузов, специалисты, чья деятельность связана с логистикой, и все интересующиеся этой проблематикой», для которых собственно и предназначен сборник материалов конференции (по заверению его редакторов), где представлен анализируемый в настоящей работе «научный доклад» указанных «ученых»;

- в-третьих, вместе с тем утверждение 20 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в целом (с

недостаточно грамотным фразеологическим построением и де факто недостоверным и де юре ничтожным содержанием) из анализируемого в настоящей работе их «научного доклада» следовало бы категорически изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального реноме его авторов, но и главным образом указанным студентам, преподавателям и специалистам, поскольку защитит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений об «органах регулирования», «монопольно-низкой цене» и «дискриминационных условиях» на конкурентном рынке услуг между видами транспорта общего пользования.

**Утверждение 21** – «Реализация данных предложений направлена на обеспечение сбалансированного и устойчивого функционирования транспортной системы страны в целом».

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, известно [10], что «сбалансировать» – это уравновесить, а «устойчивый» – это стоящий, держащийся твердо, не колеблясь, не падая (*устойчивое равновесие*), в связи с чем применение прилагательных «сбалансированного и устойчивого» относительно одного и того же отлагательного существительного «функционирования» в известном смысле представляется недопустимым для всяких научных работ плеоназмом [11]. Поэтому в данном утверждении Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы вместо слова «сбалансированного» применить словосочетание «сбалансированного развития», как это сделано в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», откуда эти лица неправомерно заимствовали соответствующую выдержку (фрагмент) и воспроизвели ее в утверждении 18 своего «научного доклада». Налицо – еще один неприемлемый факт неграмотного формулирования Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. утверждения своего «научного доклада»;

- во-вторых, если условно согласиться с хотя бы мало-мальски значимостью данного утверждения (второго заключительного предложения) Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то соответствии с той же неправомерно заимствованной ими из «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» и воспроизведенной в предыдущем утверждении 18 их «научного доклада» выдержкой (фрагментом) [4] этим «ученым» следовало бы говорить, что их невзрачная и мелкокая «реализация данных предложений направлена» не сразу на крупномасштабное и в принципе труднодостижимое «обеспечение сбалансированного и устойчивого функционирования транспортной системы страны в целом». А на самом деле и прежде всего на [4] «создание конкурентного рынка доступных и

качественных транспортных услуг и стимулирование повышения конкурентоспособности российских транспортных предприятий», результатом которого «должна стать устойчивая работа и сбалансированное развитие предприятий всех видов транспорта». Налицо – факт распространения фальсифицированной информации этими «учеными» путем публикации в сборнике для студентов и ППС своего «научного доклада»;

- в-третьих, более того известно [6,12], что общегосударственная транспортная система должна обладать внешней и внутренней сбалансированностью.

*Внешняя сбалансированность* транспорта как важнейшей отрасли инфраструктуры национальной экономики и как самостоятельной отрасли сферы услуг должна проявляться в его взаимоотношениях и взаимосвязях с элементами внешних систем, то есть с другими отраслями национальной экономики как потребителями его перевозочных услуг, поставщиками и смежниками, населением и др. Также известно (например, [12]), что выполнение различными видами транспорта одной и той же хозяйственной функции (перевозка грузов и пассажиров) является основанием для его (транспорта) *внутренней сбалансированности*, то есть совместимости различных видов транспорта по определенному числу параметров (экономических, правовых, технических, технологических и др.). Однако, судя по содержанию «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., «реализация» их «предложений» (даже если условно признать их достоверность) на самом деле не способствует существенному «обеспечению сбалансированного развития транспортной системы страны в целом», поскольку эти «предложения» вообще не касаются внешней сбалансированности и лишь весьма незначительно могут хоть как-то повлиять на экономическую сбалансированность развития железнодорожного и речного видов транспорта общего пользования. Налицо – еще один факт распространения фальсифицированной информации этими «учеными» путем публикации в сборнике для студентов и ППС своего «научного доклада»;

- в-четвертых, и, наконец, следует констатировать, что данное утверждение Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. о, якобы, всемирной научной ценности и планетарной практической значимости «состряпанных» ими «предложений» представляется ничем иным, как *несусветной фикцией*. Это подтверждается следующими обстоятельствами: 1) так из учебника [6] от **2001 года**, известно, что в РФ «имеется конкуренция и на параллельных речных и железнодорожных направлениях, например, в Поволжье», а фабула «научного доклада» упомянутых «ученых» от **2018 года** касаются только этого примера, то есть вот уже 17 лет указанная «конкуренция» - это отнюдь не новое, а вполне обычное дело; 2) при этом такая «конкуренция» наблюдается не повсеместно на

всей национальной сети путей сообщения, а на редко встречающихся соответствующих локальных межвидовых рынках услуг по перевозке груза, любой из которых характеризуется свойственными только ему маршрутом между соединенными коммуникациями двух видов транспорта пунктами отправления и назначения и родом груза и действует в определенный период времени; 3) и уже поэтому «предложения» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. практически не могут повлиять на рекламируемое ими «устойчивое функционирование транспортной системы страны в целом»; 4) причем эти (обоснованные упомянутыми «учеными» пресловутой необходимостью запретить снижение железнодорожных тарифов) «предложения», наоборот, направлены на ликвидацию на соответствующих рынках всякой конкуренции со стороны ОАО «РЖД»; 5) в то же время даже студенту транспортных вузов и колледжей станет понятно, что предвзятые «предложения» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. «направлены на обеспечение устойчивого функционирования» только речных судовых компаний, якобы, конкурирующих (на самом деле доминирующих) с ограниченным в своих правах ОАО «РЖД» только на локальных рынках; 6) вместе с тем круглогодичное устойчивое функционирование речных судовых компаний априори не может наблюдаться в силу сезонной навигации на реках страны; 7) а уж сбалансированность развития речных компаний, как внешняя (с интересами грузовладельцев и др.), так и внутренняя (с ОАО «РЖД»), вообще, как говорят в народе, «летит в тартарары». Налицо – факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в последнем утверждении 21 «научного доклада» указанных «продвинутых ученых»;

- в-пятых, итак, налицо – авантюрно-химерная и деликтная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. предвзято и злонамеренно сформулировать фальсифицированные теоретико-методологические положения и практические рекомендации как «научную базу» для обвинения органов государственного регулирования (ФАС России, Минтранс России и др.) и единого хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД» в «создании для функционирования частных речных судоходных компаний (путем «снижения железнодорожных тарифов») дискриминационных условий, которые в конечном итоге могут привести к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности со стороны ОАО «РЖД» как субъекта естественной монополии»;

- в-шестых, на самом деле путем формулирования данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. была осуществлена попытка представить химерную и вредоносную для читателя научно-практическую дезинформацию по предвзято-злонамеренному очернению федеральных ведомств государственного

регулирования и ОАО «РЖД», которая значительно искажает действительное положение дел с конкуренцией в сфере транспорта общего пользования. Поэтому от этой дезинформации должны быть освобождены не только студенты первых курсов транспортных вузов и учащиеся средних специальных учебных заведений, изучившие начальные дисциплины «единая транспортная система» или «общий курс транспорта», но и «преподаватели вузов, специалисты, чья деятельность связана с логистикой, и все интересующиеся этой проблематикой», для которых собственно и предназначен сборник материалов конференции (по заверению его редакторов), где представлен анализируемый в настоящей работе «научный доклад» указанных «ученых»;

- в-седьмых, вместе с тем утверждение 21 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в целом (с недостаточно грамотным фразеологическим построением и де факто недостоверным и де юре ничтожным содержанием) из анализируемого в настоящей работе их «научного доклада» следовало бы категорически изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального реноме его авторов, но и главным образом указанным студентам, преподавателям и специалистам, поскольку защитит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений об «органах регулирования», «монопольно-низкой цене» и «дискриминационных условиях» на конкурентном рынке услуг между видами транспорта общего пользования.

-----

Что касается выраженного в утверждениях 20 и 21 анализируемого в настоящей работе «научного доклада» (Бодровцева Н.Ю., Пантина Т.А. Конкуренция между отдельными видами транспорта: экономические и правовые аспекты // Логистика: современные тенденции развития: материалы XVII междунар. науч.-практ. конф. - Ч. 1. - СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2018. - С. 85-90) стремления ее продуцентов – профессора и аспиранта вуза водного транспорта – как-то представить свои явно лоббистские попытки сформулировать фальсифицированные теоретико-методологические положения и химерные практические рекомендации как некую «научную базу» для обвинения органы государственного регулирования и ОАО «РЖД» в «создании для функционирования частных речных судоходных компаний (путем «снижения железнодорожных тарифов») дискриминационных условий, которые в конечном итоге могут привести к недобросовестной конкуренции и

монополистической деятельности со стороны данного общества, то здесь следует отметить, что оно (стремление) не только не получило должного воплощения, но и привело к неприемлемому распространению среди студентов, преподавательского корпуса, научной общественности и специалистов квазипредставлений о российском транспорте общего пользования вообще.

### Литература

1. Леонтьев Р.Г. Недостоверные гипотезы о сути и параметрах конкуренции между видами транспорта // Spirit - time (Berlin, Germany). – 2019. - № 7 (19). VOL. 1. – P. 10-18.
2. Леонтьев Р.Г. Фальсификации о госрегулировании тарифов ОАО «РЖД» как субъекта естественной монополии // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2019. - № 16 (40) part. 8. – V. 47-56.
3. Леонтьев Р.Г. Недостоверные сведения о специфике конкуренции транспортного субъекта естественной монополии // American Scientific Journal (NY, United States). – 2019. - № 27 Vol. 1. – P. 42-50.
4. Леонтьев Р.Г. Деликтные наветы лоббистов о дискриминации государством речных судовых компаний // Spirit - time (Berlin, Germany). – 2019. - № 8 (20). VOL. 1. – P. 3-12.
5. Основы научных исследований: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 1989. - 400 с.
6. Единая транспортная система: Учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
7. Леонтьев Р.Г., Леонтьева Н.Р. Экономическая теория транспорта: тезаурус и классификации. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012. – 339 с.
8. Транспортный маркетинг: Учебник / В.Г. Галабурда, Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова и др. – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 452 с.
9. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг: Учебник. – М.: ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2000. – 640 с.
10. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: ООО "ИТИ Технологии", 2003. – 944 с.
11. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов / Л.П. Крысин – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.
12. Леонтьев Р.Г. Формирование единой региональной транспортной системы. – М.: Наука, 1987. – 152 с.