

4. Federal program "Development of the Military & Industrial Complex". Approved by the Decree of the RF Government № 425-8 of May 16 2016 [Electronic resource]. URL - [https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/44\[1\].pdf](https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/44[1].pdf).

Список литературы

1. Материалы официального сайта Министерства промышленности и торговли Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL - <https://minpromtorg.gov.ru/>.

2. Материалы официального сайта корпорации «Ростех» [Электронный ресурс]. URL - <https://rostec.ru>.

3. Зазимко В. Применение композитных материалов как драйвер отраслей ОПК // Новый оборонный заказ: стратегии, 2017, №2(44).

4. Федеральная программа «Развитие оборонно-промышленного комплекса». Утверждена Постановлением Правительства РФ № 425-8 от 16 мая 2016 года [Электронный ресурс]. URL - [https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/44\[1\].pdf](https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/44[1].pdf).

УДК 338.001.36

ХИМЕРЫ ЛОББИСТОВ «ОБ УЩЕРБЕ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЧИКОВ ИЗ-ЗА МОНОПОЛЬНЫХ ТАРИФНЫХ СКИДОК ОАО «РЖД»

Леонтьев Рудольф Георгиевич

д-р экон. наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования РФ, главный научный сотрудник ВЦ ДВО РАН, г. Хабаровск, Российская Федерация;

DOI: [10.31618/nas.2413-5291.2019.2.46.56](https://doi.org/10.31618/nas.2413-5291.2019.2.46.56)

LOBBY CHIMERS "ON DAMAGE OF RIVER TRANSFERS BECAUSE OF MONOPOLY TARIFF DISCOUNTS OF JSC "RUSSIAN RAILWAYS"

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 как-то представить лоббистские рассуждения о, якобы, «ущербе речных судоходных компаний из-за скидок с железнодорожных тарифов естественного монополиста - ОАО «РЖД», При этом доказано, что это 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.

Annotation

The article discusses the desire of a professor and a graduate student of a university of water transport to somehow present lobbying arguments about, allegedly, "damage to river shipping companies due to discounts from the railway tariffs of the natural monopolist - JSC Russian Railways. It's proved that this desire is not only not only It was duly embodied, but also led to an unacceptable distribution among students, the teaching staff, the scientific community and specialists of quasi-representations about Russian public transport in general

Ключевые слова: Снижение железнодорожных тарифов, скидки ОАО «РЖД», конкуренция железнодорожного и внутреннего водного транспорта, переход грузопотоков, судоходные компании, рентабельность, обновление флота.

Keywords: Reduction of railway tariffs, discounts of Russian Railways, competition of railway and inland water transport, transit of cargo flows, shipping companies, profitability, fleet renewal.

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 (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). Его авторы - участники научно-

практической конференции по логистике, состоявшейся в прошлом году на базе вуза водного транспорта.

Анализ первых двенадцати утверждений, представленных в указанном докладе профессора Пантиной Т.А. и соискателя ученой степени Бодровцевой Н.Ю., был проведен в предыдущих статьях автора настоящей работы (в том числе в публикациях [1,2], в которых рассматривались утверждения 3-5 и 10-12 из «научного доклада» этих ученых) и позволил выявить целый ряд следующих негативных обстоятельств.

Рассмотрение в настоящей работе содержания последующего (тринадцатого) утверждения привело к выявлению следующих в основном негативных обстоятельств.

Утверждение 13 – *«Дело в том, что система скидок, предоставляемая ОАО «РЖД» позволяет, в том числе, снижать железнодорожные тарифы на направлениях, конкурирующих с внутренним водным транспортом. Существенное снижение железнодорожных тарифов приводит к оттоку грузопотоков с внутреннего водного транспорта и их переключению на железнодорожный. Снижение объемов грузоперевозок внутренним водным транспортом, в свою очередь, приводит к существенному снижению рентабельности и возникновению риска банкротства судоходных компаний, особенно в условиях реализации инвестиционных программ обновления флота. При этом ОАО «РЖД», устанавливая скидку, ориентируется на финансовый результат от деятельности предприятия в целом и имеет достаточные запасы финансовой прочности».*

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

а) относительно первого предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. - «Дело в том, что система скидок, предоставляемая ОАО «РЖД» позволяет, в том числе, снижать железнодорожные тарифы на направлениях, конкурирующих с внутренним водным транспортом» - можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, если условно согласиться с содержанием первого предложения данного утверждения, то Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы сделать в нем следующие исправления: 1) вместо некорректного выражения – «система скидок, предоставляемая» - применить приемлемое словосочетание «скидки, предоставляемые»; 2) после аббревиатуры «РЖД» поставить запятую; 3) убрать запятую после слова «позволяет»; 4) поставить запятую после слова «тарифы» 5) союз «в том числе» употребить после слова «тарифы»; 6) после союза «в том числе» запятую не ставить. Налицо – факт неграмотного написания относительно короткого предложения;

- во-вторых, кроме того, «направления» по определению не могут меж собой «конкурировать» и тем более со всем «внутренним водным транспортом» (в состав которого, как сообщалось в

учебном пособии для среднего профессионального образования [3, с. 110], в недавнем прошлом входило «около 5 тыс. судовладельцев, в том числе 30 акционерных судоходных компаний»). Поэтому, если условно согласиться с содержанием первого предложения данного утверждения, то Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы в нем после слова «тарифы» употребить приемлемое словосочетание, например, - «на направлениях, на которых это общество конкурирует с хозяйствующими субъектами внутреннего водного транспорта». Налицо – факт неумения авторов «научного доклада» ясно выразить суть описываемого явления;

- в-третьих, как уже неоднократно упоминалось в предыдущих статьях автора настоящей работы (например, [1,2]), ОАО «РЖД» может конкурировать с хозяйствующими субъектами, в частности, водного внутреннего транспорта не на каких-то расплывчатых «направлениях», а на локальных участках национальной сети путей сообщения, где одновременно присутствуют коммуникации железнодорожного и внутреннего водного видов транспорта общего пользования. Налицо – второй факт неумения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., авторов «научного доклада», ясно выразить суть описываемого явления;

- в-четвертых, можно сколько угодно говорить о, якобы, существующей конкуренции ОАО «РЖД» с хозяйствующими субъектами внутреннего водного транспорта общего пользования, но без обязательного указания параметров конкретного рынка услуг по перевозке грузов (пунктов отправления и назначения, периода времени действия, номенклатурного наименования перевозимого груза, состава и числа коммерческих организаций-перевозчиков и др.), где эта конкуренция проявляется, все подобные разговоры, активными участниками которых являются и Пантина Т.А. с Бодровцевой Н.Ю., следует квалифицировать не только пустопорожней тратой времени, но и в общем недостоверной и зачастую вредоносной информацией. Налицо – очередной факт неумения или сознательного намерения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. ясно выразить в своем «научном докладе» суть описываемого явления;

- в-пятых, поскольку Пантина Т.А. с Бодровцевой Н.Ю. неоправданно предпочли оперировать в своем «научном докладе» сугубо гипотетическими рассуждениями (то есть без приведения подтверждающих их справедливость конкретных фактов и расчетных данных, без ссылок на собственные работы или библиографические источники других авторов и организаций), то как правило эти гипотетические рассуждения представляются не только сомнительными, но и лишенными всякой логики, а иногда и вовсе кажутся нелепыми;

- в-шестых, например, если, по мнению Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., ОАО «РЖД» «конкурирует» с перевозчиками речного

транспорта на законной основе, то тогда, с одной стороны, почему ему нельзя (по их же мнению) «снижать железнодорожные тарифы» для приемлемого соперничества с другими перевозчиками в рамках ценовой конкуренции? Ведь иначе ОАО «РЖД» просто не сможет соперничать с речными перевозчиками и тогда никакой «конкуренции» между этим обществом и ими не будет и в помине. А, с другой стороны, почему частные речные перевозчики не должны снижать речные тарифы для обеспечения той же «конкуренции», которая, кстати, защищается государством? Налицо – факт отсутствия логики и недопустимое проявление предвзято-неравноправного отношения к ОАО «РЖД»;

- в-седьмых, итак, налицо – первая авантюризм-химерная и негодная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., представленная в их «научном докладе», обеспечить, якобы, «исследовательскую» (на самом деле латентную) поддержку стремления акционерных судоходных компаний и других судовладельцев злонамеренно воспрепятствовать законному и отвечающему чаяниям государства и общества «снижению железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

б) относительно второго предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. - «Существенное снижение железнодорожных тарифов приводит к оттоку грузопотоков с внутреннего водного транспорта и их переключению на железнодорожный» - можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, если условно согласиться с содержанием второго предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то можно обнаружить свойственный ему ряд фразеологических неточностей: 1) известно [4], что «абзац» - это часть текста между двумя абзацными отступами, характеризующаяся относительной законченностью и единством смыслового содержания, поэтому второе предложение этого утверждения им следовало бы начать с какого-нибудь союза, например, «вместе с тем» или «однако»; 2) поскольку не существенное (неважное, незначимое [5]) «снижение» не играет здесь никакой роли, то слово «существенное» представляется излишним; 3) употребление во втором предложении выражения «оттоку грузопотоков» представляется недопустимым для научных работ плеоназмом [6]; 4) вместо «повисшего в воздухе» слова «железнодорожный» следовало бы применить приемлемое словосочетание, например, «железную дорогу» или (лучше) «железнодорожные пути сообщений»; 5) вторую часть предложения следовало бы построить следующим образом: «приводит к переключению грузопотоков с внутреннего водного транспорта на железнодорожные пути». Налицо – очередной факт неграмотного написания относительно краткого предложения;

- во-вторых, известно [7], что «грузовые потоки» - это количество грузов, перевозимых определенным видом транспорта за один год или за

другое фиксированное время из одного пункта в другой. В связи с этим непонятно, почему Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. в своем «научном докладе» рассуждают о, якобы, некоем «переключении грузопотоков» чисто гипотетически и голословно, то есть, фактически не сообщая читателю о том, когда, где, в какой период времени, между какими пунктами, с какими наименованиями грузов и между какими конкретными перевозчиками происходит это событие, или не делая обязательных ссылок на свои или чужие библиографические источники, которые подтверждают все перечисленные здесь обстоятельства такого «переключения грузопотоков». Налицо – факт некачественного формулирования положений исследовательской работы;

- в-третьих, далее, с объективной точки зрения, совершенно непонятно, почему такие взаимосвязанные и взаимозависимые события, как «снижение железнодорожных тарифов» и, как следствие, «переключение грузопотоков», Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. считают нежелательными для сферы транспорта и всей экономики РФ? Ведь ошибочность и предвзятость такого мнения авторов «научного доклада» подтверждают следующие свойственные транспорту общего пользования интересы: 1) федеральным транспортным ведомствам в принципе особо не интересно, какой вид транспорта выполняет те или иные грузопотоки, главное для них, чтобы они осуществлялись; 2) кроме того данное «снижение» стоимости перевозки грузов способствует реализации одной из важных задач политики этих ведомств – «сокращению транспортных затрат в конечной цене произведенной продукции» [8, с. 228], 3) ОАО «РЖД» в своих интересах успешно освоило эти «грузопотоки»; 4) и самое главное заключается в том, что «снижение тарифов» выгодно грузовладельцам как потребителям услуг по перевозке грузов;

- в-четвертых, таким образом суммарная заинтересованность большинства участников перевозочного процесса транспорта общего пользования (общегосударственных транспортных ведомств, ОАО «РЖД», грузовладельцев и др.) в «снижении тарифов» значительно перевешивает своекорыстное стремление некоторой группы акционерных судоходных компаний и других судовладельцев всеми правдами и неправдами сохранить необоснованно установленные ими завышенные и невыгодные для потребителей их услуг грузовые тарифы;

- в-пятых, вместе с тем, как уже отмечалось в статье [2] автора настоящей работы, целями совершенствования государственной политики по развитию конкуренции (согласно утвержденному президентом РФ «Национальному плану развития конкуренции»), в частности, являются «повышение удовлетворенности потребителей за счёт расширения ассортимента услуг... **снижения цен**»; «повышение... конкурентоспособности хозяйствующих субъектов, в том числе за счёт

обеспечения равного доступа к услугам субъектов естественных монополий..., необходимым для ведения предпринимательской деятельности»; «снижение издержек в масштабе национальной экономики, снижение социальной напряженности в обществе». И здесь нетрудно определить, что успешному воплощению указанных целей безусловно способствует всякое «снижение железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

- в-шестых, более того «снижение железнодорожных тарифов ОАО «РЖД» в определенной мере связано с проявлением мультипликативного, эффекта, когда «снижение тарифов транспортной инфраструктуры» вызывает снижение издержек других отраслей экономики, социальных расходов государства, цен на товары и услуги, потребляемые населением и др.;

- в-седьмых, итак, налицо – вторая авантюризм-химерная и негодная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., представленная в их «научном докладе», обеспечить, якобы, «исследовательскую» (на самом деле латентную) поддержку стремления акционерных судоходных компаний и других судовладельцев злонамеренно воспрепятствовать законному и отвечающему чаяниям государства и общества «снижению железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

в) при рассмотрении третьего предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. - «Снижение объемов грузоперевозок внутренним водным транспортом, в свою очередь, приводит к существенному снижению рентабельности и возникновению риска банкротства судоходных компаний, особенно в условиях реализации инвестиционных программ обновления флота» - можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, если условно согласиться с содержанием третьего предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то можно обнаружить свойственный ему ряд общих и специальных фразеологических неточностей: 1) известно [4], что «абзац» - это часть текста между двумя абзацными отступами, характеризующаяся относительной законченностью и единством смыслового содержания, поэтому третье предложение этого утверждения им следовало бы начать с какого-нибудь союза, например, «а» или «в то же время»; 2) поскольку не существенное (неважное, незначимое [5]) «снижение» не играет здесь никакой роли, то слово «существенному» представляется излишним; 3) запятые после слов «транспортом» и «очередь» следовало бы убрать; 4) поскольку в практике используют разные виды рентабельности [7] (производства, продукции, предприятия, капиталовложений, акций и др.), то следовало бы указать какой именно вид «рентабельности» здесь имеется в виду; 5) поскольку индивидуальная «рентабельность судоходной компании» и общеотраслевая «реализация инвестиционных программ» - это экономические категории, обозначающие явления разного масштаба, то из третьего предложения

следовало бы изъять неприемлемое словосочетание «реализации инвестиционных программ». Налицо – еще один факт неграмотного написания относительно краткого предложения научной работы;

- во-вторых, любому добросовестному учащемуся транспортных техникумов и колледжей должно быть известно, что «рентабельность или уровень рентабельности – это отношение прибыли к себестоимости перевозок» [3, с. 145], то есть расчетная величина рентабельности (как относительного показателя и как основы применения принципа ценообразования) непосредственно не зависит от изменения объемов перевозок. Поэтому мнение Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., о том, что де «снижение объемов грузоперевозок... приводит к существенному снижению рентабельности» в данном контексте представляется весьма сомнительным. В этой ситуации им было бы лучше обозначить широко известный студентам транспортных вузов маргиналистский (предельный, противозатратный) принцип ценообразования [8, с. 229], при котором как-раз и учитывается изменение объема производства (перевозок). Налицо – незнание элементарных сведений о сущности рентабельности;

- в-третьих, даже студенты транспортных техникумов и колледжей должны знать, что «речные перевозки обходятся в 2-3 раза дешевле, чем железнодорожные» [3, с. 110], что «доставка грузов по Волге и Каме в навигационный период обходится почти вдвое дешевле, чем по параллельным железнодорожным линиям» [8, с. 181], и что «на речном транспорте себестоимость суммарно на 30 % дешевле себестоимости железнодорожного транспорта, но перевозка нефти в 3 раза дешевле, леса – в 5 раз дешевле» [9, с. 78]. И потому выходит, что рентабельность перевозок внутренним водным транспортом в 1,5-3 раза больше, чем рентабельность перевозок по железным дорогам;

- в-четвертых, такое стоимостное превосходство означает, что выполнение одного и того же объема перевозок грузов по одинаковым тарифам и при прочих равных условиях должно обеспечить речным судовым компаниям получение прибыли в 1,5-3 больше нежели ОАО «РЖД». И потому совершенно непонятно, на каком основании Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. считают «снижение железнодорожных тарифов ОАО «РЖД» несправедливым для внутреннего водного транспорта деянием? А не потому ли, чтобы ратовать за сохранение 1,5-3-кратного превышения удельной прибыли судовых компаний над аналогичным параметром ОАО «РЖД»? Но ведь тогда никакой, якобы, существующей «конкуренции» между железнодорожным и речным видами транспорта, о которой так рьяно пекутся Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю., на самом деле и быть не может из-за неправомерных монопольно завышенных тарифов судоходных компаний относительно себестоимости их услуг по

перевозкам грузов? Увы, содержание «научного доклада» отнюдь не способствует устранению злободневности этих вопросов. Налицо – факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» указанных авторов;

- в-пятых, что касается опасности весьма сомнительного «возникновению риска банкротства судоходных компаний», то, выступая против «снижения железнодорожных «тарифов ОАО «РЖД», Пантина Т.А. и Бодровцевева Н.Ю. тем самым как бы предлагают для устранения такой опасности сохранить или повысить финансовую устойчивость этих «частных компаний» за счет незадачливых грузовладельцев, которые, пользуясь их услугами, в результате будут вынуждены оплачивать доставку своих грузов по необоснованно завышенным речным тарифам. В роли таких грузовладельцев могут оказаться, например, авиакомпании, приобретающие у НПЗ топливо для своих воздушных судов напрямую или через аэропорты и вынужденные перекладывать эти спровоцированные «речниками» дополнительные транспортные издержки на «плечи» своих пассажиров. Налицо – другой факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» указанных авторов;

- в-шестых, и, наконец, относительно упомянутых Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. надуманных «особенных условий реализации инвестиционных программ обновления флота» следует отметить следующие обстоятельства: 1) известно [7], что реновация (лат. - обновление, возобновление) – это замещение вышедших из производства вследствие физического и морального износа машин и оборудования новыми основными средствами за счет амортизационного фонда; 2) амортизационные отчисления [7] – это денежное выражение амортизации основных фондов, обязательно включаемой в себестоимость продукции (услуг) с целью инвестирования процесса реновации; 3) поэтому, с одной стороны, если речные судовые компании определяют себестоимость своих услуг (которая, кстати, в 1,5-3 раза меньше, чем у ОАО «РЖД» [3,8,9]) как это положено, то особых проблем с «обновлением флота» у них не должно быть; 4) а, с другой стороны, если они считают, что «обновление флота» только за счет собственных средств (амортизация плюс прибыль) чревато «риском банкротства», то на таких условиях государство не может их заставить участвовать в «реализации отраслевых инвестиционных программ обновления флота». Налицо – очередной факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном

утверждении «научного доклада» доморощенных лоббистов Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-седьмых, вместе с тем, выступая против «снижения железнодорожных «тарифов ОАО «РЖД», Пантина Т.А. и Бодровцевева Н.Ю. тем самым как бы предлагают «обновить флот» речных «частных судовых компаний» также за счет незадачливых грузовладельцев, которые, пользуясь их услугами, в результате будут вынуждены оплачивать доставку своих грузов по необоснованно завышенным речным тарифам. В роли таких грузовладельцев могут оказаться, например, те же авиакомпании, приобретающие у НПЗ топливо для своих воздушных судов напрямую или через аэропорты и вынужденные нести эти спровоцированные «речниками» дополнительные транспортные издержки вместо того, чтобы направить соответствующие капиталовложения для обновления своего парка воздушных судов. Налицо – еще один постыдный факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» указанных авторов;

- в-восьмых, итак, налицо – третья авантюристическая и негодная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., представленная в их «научном докладе», обеспечить, якобы, «исследовательскую» (на самом деле латентную) поддержку стремления акционерных судоходных компаний и других судовладельцев злонамеренно воспрепятствовать законному и отвечающему чаяниям государства и общества «снижению железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

г) при рассмотрении четвертого предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. - «При этом ОАО «РЖД», устанавливая скидку, ориентируется на финансовый результат от деятельности предприятия в целом и имеет достаточных запас финансовой прочности» - можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, четвертое предложение данного утверждения из «научного доклада», как и предыдущие утверждения 6 и 7, вторые предложения утверждений 8 и 9, а также третье предложение утверждения 11, начинается с союза «при этом», то есть налицо – уже пятикратный повтор, неприемлемый для серьезных научных работ, и потому четвертое предложение данного утверждения 13 необходимо было начать с какого-то другого союза: или «вместе с тем», или «к тому же», или лучше «в то время, как», или «в то же время». Налицо – еще один яркий образчик недопустимого для научных работ «зацикливания» их авторов на одном и том же союзе («при этом») как части речи;

- во-вторых, если условно согласиться с содержанием четвертого предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то можно обнаружить свойственные ему другие общие и специальные грамматические и

фразеологические неточности: 1) вместо слова «скидку» следовало употребить приемлемое слово или словосочетание, например, «скидки» или «скидки с грузовых тарифов»; 2) после слова «скидки» следовало бы употребить уточняющее словосочетание, например, «в данной ситуации» или «в ситуации, когда оно сталкивается с конкуренцией речных судовых компаний»; 3) перед словом «финансовый» следовало бы употребить уточняющее определение, например, «значительный положительный» или «весьма значительный»; 4) перед словом «деятельности» следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «своей хозяйственной», а некорректное слов «предприятия» изъять; 5) после слова «целом» следовало бы поставить запятую и вместо некорректно примененного союза «и» употребить другой приемлемый союз, например, «поскольку»; 6) вместо некорректного слова «достаточных» следовало бы употребить приемлемое слово «достаточный»; 7) после слова «достаточный» употребить уточняющее словосочетание, например, «для этого»; 8) вместе с тем выражение - «и имеет достаточных запас финансовой прочности» - можно было вообще из четвертого предложения убрать без всякого ущерба для его контекста. Налицо – очередной факт неграмотного написания относительно краткого предложения научной работы;

- в-третьих, как уже отмечалось в статье автора настоящей работы [2], совершенно непонятно, почему Пангина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. постарались так настойчиво и тревожно сообщить читателям своего «научного доклада», что де на это раз «ОАО «РЖД», устанавливая скидку, ориентируется на финансовый результат от своей хозяйственной деятельности в целом». Ведь экономическая межвидовая конкуренция хозяйствующих субъектов отдельных видов транспорта наблюдается только в пределах крайне ограниченных локальных рынков услуг по перевозке грузов (то есть лишь на некоторых участках с параллельными коммуникациями), а не на макрорынке (то есть на всей национальной сети путей сообщения), поэтому здесь решающее значение могут иметь другие преимущества хозяйствующих субъектов того или иного вида транспорта общего пользования. Налицо – еще один постыдный факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» указанных авторов;

- в-четвертых, а ведь по сравнению с каким-то хозяйствующим субъектом речного транспорта – «частной судовой компанией» - финансовое положение ОАО «РЖД» выглядит не так уж безоблачно хотя бы потому, что в соответствии с пунктом 9 утвержденного постановлением Правительства РФ Устава ОАО «РЖД» «главными целями деятельности общества является обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных

перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли». Тогда как согласно статье 66 (пункт 2) «Кодекса внутреннего водного транспорта РФ» частная судовая компания «является перевозчиком (коммерческой организацией, индивидуальным предпринимателем) общего пользования, осуществляющим перевозки грузов» и в то же время «преследующим извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности» (ст.50 ГК РФ). То есть последняя не обязана ставить в качестве своей цели «обеспечение потребностей государства» (например, в социально-значимых перевозках);

- в-пятых, вместе с тем по сравнению с каким-то хозяйствующим субъектом речного транспорта – «частной судовой компанией» - финансовое положение ОАО «РЖД» выглядит не так уж стабильно значительным и гарантированным в силу целого ряда других причин: 1) «конкуренция внутри каждого вида транспорта носит, как правило, демпинговый характер» [9]; 2) «железнодорожный транспорт является естественным монополистом, правда незащищенным от конкуренции с другими видами транспорта» [8], то есть ОАО «РЖД» страдает от указанного демпинга, а не наоборот; 3) когда «резко снижаются объемы транспортной работы», то это «приводит к относительному повышению себестоимости перевозок вследствие большой доли независимых (постоянных) расходов, например, на железных дорогах» [8], то есть в ОАО «РЖД»; 4) «на железнодорожном транспорте 10 % общей сети дорог составляют малодетальные линии на которых выполняется 0,4 % общего грузооборота при себестоимости перевозок в 29 раз выше среднесетевой, что делает их убыточными» [8], то есть ОАО «РЖД» вынуждено покрывать эти убытки; 5) «себестоимость перевозок на малодетальных участках железных дорог в 3-4 раза [8] (в 20 раз [3]) выше средней по железнодорожному транспорту», соответственно это ведет к снижению финансовой прочности ОАО «РЖД»; 6) «время навигации речного транспорта России составляет от 145 до 240 суток в год в разных климатических поясах» [3], то есть ОАО «РЖД» должно компенсировать межнавигационные потери провозной способности речного флота; 7) кроме того, существует множество других подобных причин;

- в-шестых, поэтому даже добросовестные студенты транспортных вузов и техникумов (колледжей) должны знать, что ОАО «РЖД» не обладает какими-то особыми значимыми конкурентными преимуществами перед частными судовыми компаниями. Налицо – очередной и отнюдь не последний постыдный факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» указанных авторов;

- в-седьмых, итак, налицо – четвертая авантюрно-химерная и негодная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., представленная в их «научном докладе», обеспечить «исследовательскую» (на самом деле латентную) поддержку стремления акционерных судоходных компаний и других судовладельцев злонамеренно воспрепятствовать законному и отвечающему чаяниям государства и общества «снижению железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

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

- во-первых, на самом деле путем формулирования данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. были осуществлены четырехкратные попытки представить химерную и вредоносную для читателя гипотетическую дезинформацию, 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» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- во-вторых, вместе с тем утверждение 13 из «научного доклада» 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 «научного доклада» следовало бы безболезненно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального реноме его авторов, но и главным образом указанным студентам, преподавателям и специалистам, поскольку освободит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений о «тарифах «ОАО «РЖД» как субъекте естественной монополии».

Что касается выраженного в утверждении 13 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 рассуждения о, якобы, «нанесении ущерба речным судоходным компаниям скидками с железнодорожных тарифов естественного монополиста - ОАО «РЖД», 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. Амиров М.Ш. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. - М.: КНОРУС, 2012. – 184 с.
4. Новый энциклопедический словарь. М.: РИПОЛ классик, 2013. – 1568 с.
5. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: ООО "ИТИ Технологии", 2003. – 944 с.
6. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов / Л.П. Крысин – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.
7. Борисов А.П. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2008. – 860 с.
8. Единая транспортная система: Учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
9. Троицкая Н.А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. - М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 240 с.