

УДК 338.001

## ФАЛЬСИФИКАЦИИ ОБ УЧЕТЕ ЭКОЛОГИЧНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ КАК ПРЕИМУЩЕСТВ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

*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.2413-5291.2020.1.52.140](https://doi.org/10.31618/nas.2413-5291.2020.1.52.140)

## ECOLOGICAL ACCOUNTING FALSIFICATIONS AND SAFETY AS THE BENEFITS OF RIVER TRANSPORT

*Leontyev R.G.*

*Computer center of the Far East office Russian Academy of Sciences  
Khabarovsk, Russia*

### Аннотация

В статье рассмотрено стремление профессоров вуза морского и речного транспорта представить результаты «расчетов» показателей экологичности и безопасности перевозок различных видов транспорта, сравнение которых позволяет выявить стратегическое преимущество внутреннего водного транспорта (ВВТ) как обоснование его приоритетного развития. При этом доказано, что это стремление не только получило полное фиаско, но и привело к неприемлемому распространению среди читателей недостоверных представлений о ВВТ, ЖДТ и АТ, а также о правилах отражения в статьях авторской дискуссии о результатах исследований.

### Annotation

The article discusses the desire of professors of the university of sea and river transport to present the results of "calculations" of the indicators of environmental friendliness and safety of transportation of various modes of transport, a comparison of which reveals the strategic advantage of inland water transport (IWT) as a justification for its priority development. that this aspiration not only received a complete fiasco, but also led to an unacceptable dissemination among readers of inaccurate ideas about IWT, railway and AT, as well as about the rules from expressions in the articles of the author's discussion about the results of research.

**Ключевые слова:** Внутренний водный транспорт, стратегическое («конкурентное») преимущество, приоритетное развитие, экологичность и безопасность перевозок, экологическая безопасность, проблемы экологии транспорта.

**Key words:** Inland water transport, strategic ("competitive") advantages, priority development, environmental friendliness and transport safety, environmental safety, environmental problems of transport.

Многие лгут для того, чтобы обманывать,  
другие же – потому, что обмануты сами.

*Сенека Младший*

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 таких публикаций является, якобы, «рецензируемая» журнальная статья (Пантина Т.А. Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта [Текст] / Т. А. Пантина, С. А. Бородулина // Вестник Астраханского государственного технического университета. Сер.: Экономика. - 2018. - № 3. - С. 68-77).

Анализ утверждений 1-10, представленных во введении и во втором разделе указанной статьи Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., был проведен в публикациях [1,2] автора настоящей работы. Верификация же утверждений 11-19, представленных в третьем разделе «Проблемы конкурентоспособности внутреннего водного транспорта в составе транспортной системы России» той же статьи Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., осуществлена в двух последующих публикациях автора настоящей работы (в том числе в работе [3]). Рассмотрение утверждений 20-33 и рис. 3 и 4 из четвертого

раздела «Критерии и факторы повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта при перевозке грузов», представленных в «рецензируемой журнальной статье» указанных «высококвалифицированных специалистов» представлено в публикациях [4-8] и в последней статье автора настоящей работы.

Анализ утверждений 34-37 и рис. 5 из четвертого раздела «Критерии и факторы повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта при перевозке грузов», представленного в «рецензируемой журнальной статье» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., позволил выявить целый ряд следующих в основном негативных обстоятельств.

*Утверждения 34-37 (рис.5) – «Одним из важнейших критериев конкурентоспособности вида транспорта в развитых странах является его экологичность и безопасность. В учёте именно этих факторов в настоящее время состоит главное отличие зарубежных методик оценки преимуществ внутреннего водного транспорта от российских методик.*

*Наименьшие значения аварийности наблюдаются на внутреннем водном транспорте. Переключение части грузов с автомобильного транспорта на внутренний водный транспорт приведёт к снижению интенсивности движения и аварийности на автодорогах Российской Федерации (рис. 5).*

*Одной из важнейших составляющих безопасности является экологическая безопасность. Под экологической безопасностью понимается комплекс действий, явлений и процессов, обеспечивающий экологический баланс на земле и создание адекватных условий, в которых человек может адаптироваться и развиваться без серьёзного ущерба.*

*Структура загрязняющих окружающую среду веществ от передвижных источников по видам транспорта распределяется следующим образом: автотранспорт – 94 %, речной транспорт – 0,6 %, железнодорожный – 1,5 % [11].*

Анализ содержания данных утверждений и рис. 5 из «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

а) уже при рассмотрении первого предложения утверждения 34 из статьи Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. – «Одним из важнейших критериев конкурентоспособности вида транспорта в развитых странах является его экологичность и безопасность» - можно выявить целый ряд следующих в основном негативных обстоятельств:

- во-первых, если условно согласиться с достоверностью и необходимостью формулирования первого предложения утверждения 34 Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., то следует отметить, что ему свойственны следующие неграмотные фразеологические построения: 1) как уже отмечалось в статье [6], известно [9-11], что «критерий» – это мерило оценки, суждения, в этой связи для двух разных

явлений («экологичность» и «безопасность») должны определяться два соответствующих критерия, поэтому упомянутым «специалистам» следовало бы вместо некорректного выражения – «одним из важнейших критериев» - употребить приемлемое словосочетание», например, «важнейшими критериями (наряду с другими)»; 2) затем в данном предложении следовало бы перед словом «вида» вставить словосочетание «какого-либо основного» и вместо некорректного слова «является» употребить глагол «является»; 3) для ориентировки читателя о переходе к описанию другого «преимущества ВВТ» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следовало бы начать первое предложение данного утверждения 34 со связующего словосочетания, например, «Далее следует отметить, что». Налицо – очередной факт недостаточно грамотного формулирования Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. содержания своей рецензируемой журнальной статьи;

- во-вторых, если же условно согласиться с научной результативностью и новизной первого предложения утверждения 34 Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., то следует отметить, что оно грешит смысловыми нелепицами в отражении реальной действительности и относительно предыдущего содержания «статьи» упомянутых «специалистов»: 1) так известно [12], что «все страны мира подразделяются на 22 развитые страны с рыночной экономикой, 24 страны с переходной экономикой и 164 развивающихся стран», поэтому ни с того, ни с сего помпезно анонсируемый Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. от своего имени, якобы, факт мирового значения о том, что де «одним из важнейших критериев конкурентоспособности вида транспорта является его экологичность и безопасность» именно во всех «в развитых странах» (и, в частности, в Лихтенштейне и Люксембурге) обязательно требует библиографической ссылки на солидный источник, где данный факт соответственно отражен со скрупулезной точностью; 2) и поскольку таковой ссылки в утверждении 34 из «статьи» упомянутых «специалистов» нет, то содержание его первого предложения нельзя считать не только достоверной информацией, но и даже достаточно обоснованным предположением (гипотезой); 3) вместе с тем вопреки содержанию первого предложения утверждения 34 еще в утверждении 23 из «статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. сообщалось, что «перевозки грузов в РФ разными видами транспорта имеют разные параметры *экологичности... и безопасности*, которые... формируют... конкурентные преимущества» этих «видов»; 4) затем также вопреки - в утверждении 26 из «статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. сообщалось, что «выбор преимущественного вида транспорта... будет определяться . с позиции общества (разумеется, российского), которое во главу угла ставит оценки эффективности перевозок тем или иным видом транспорта с точки зрения его *воздействия на окружающую среду и человека...*»; 5) далее еще раз вопреки – в

утверждении 27 из «статьи» упомянутых «специалистов» говорится, что в РФ «к преимуществам внутреннего водного транспорта традиционно относят... (в частности) **«экологичность и безопасность»**; 6) и, наконец, в завершающий раз вопреки – в изложенном в утверждении 28 своей «статьи» обещании Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. о том, что де «конкурентные преимущества ВВТ в цифрах и расчетах» будут «представлены ниже», имелись в виду и отмеченные в утверждениях 34-37 этой же «статьи» те же самые **«экологичность и безопасность»**; 7) и на фоне лишь каждого из этих сообщений, сделанных в утверждениях 23, 26-28 «статьи» упомянутых «специалистов», противоречащая этим сообщениям их информация о том, что, «одним из важнейших критериев конкурентоспособности вида транспорта является его **экологичность и безопасность**», якобы, **только** «в развитых странах» (то есть ни в коем случае не в РФ), представляется **явно голословной и недостоверной**. В результате налицо – методологические нелепицы 1-7, допущенные Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. при изложении первого предложения утверждения 34 из их «рецензируемой журнальной статьи», и факт проявления присущей этой «рецензируемой статье» непоследовательности в изложении материала;

- в-третьих, далее относительно первого предложения утверждения 34 Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следует отметить, что оно грешит смысловыми нелепицами в отражении научных представлений о различных явлениях (событиях) окружающего мира и реальной российской действительности в сфере отечественной экономики: 1) сообщая о **«критериях конкурентоспособности** вида транспорта», Пантина Т.А. и Бородулина С.А. в очередной раз проигнорировали положения «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года», в которой, в частности, говорится о том, что «благодаря осуществлению комплекса мер государственной поддержки внутреннего водного транспорта, направленных на реализацию его **стратегических преимуществ** (экологичность, высокий уровень энергоэффективности и безопасности...»); 2) то есть им следовало бы называть не «критерии конкурентоспособности вида транспорта» и даже не «конкурентные преимущества вида транспорта», а «стратегические преимущества вида транспорта» или «преимущества вида транспорта, обосновывающие его приоритетное развитие»; 3) затем при упоминании о «конкурентоспособности» им следовало бы говорить относительно не просто «вида транспорта», а насчет «вида транспорта общего пользования»; 4) кроме того похоже, что Пантина Т.А. и Бородулина С.А. весьма слабо представляют себе истинное содержание понятий «экологичность» и «безопасность» и как они соотносятся друг с другом; 5) при этом они еще раз проигнорировали положения «Стратегии развития

внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года», в которой под «безопасностью» понимается «относительно низкий уровень аварийности на ВВТ по сравнению с другими видами транспорта», а под «экологичностью ВВТ» - «важный фактор снижения совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли»; 7) более того оказывается, что Пантина Т.А. и Бородулина С.А. вообще незнакомы даже с широко известным учебным пособием [13] (2003), где «экологическая безопасность – это состояние, при котором отсутствует угроза нанесения ущерба природной среде и здоровью населения», а «экологичность – свойство, определяющее соответствие параметров объекта предъявляемым экологическим требованиям, к которым относятся: отсутствие загрязняющих веществ, безопасность для здоровья людей, низкий уровень потребления ресурсов и высокий коэффициент их использования»; 8) и вообще непонятно, как упомянутые «высококвалифицированные специалисты» из транспортного вуза вот уже 16 лет оказывается не знали, что в отечественной учебной литературе (например, [13]) минимальная аварийность на транспорте уже давно признана одним из аспектов экологической безопасности и экологичности его функционирования; 9) таким образом их информация о том, что, «одним из важнейших критериев конкурентоспособности вида транспорта является его **экологичность и безопасность**», якобы, **только** «в развитых странах» (то есть ни в коем случае не в РФ), еще раз представляется **явно голословной и недостоверной**. И здесь налицо – методологические нелепицы 8-16, допущенные Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. при изложении первого предложения утверждения 34 из их «рецензируемой журнальной статьи»;

б) при рассмотрении же второго предложения утверждения 34 из статьи Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. – «В учёт именно этих факторов в настоящее время состоит главное отличие зарубежных методик оценки преимуществ внутреннего водного транспорта от российских методик» - можно выявить целый ряд следующих в основном негативных обстоятельств:

- во-первых, помпезно сообщая вузовской общественности и студенчеству столь уничижительную для российской транспортной науки информацию об ужасающем отставании отечественных методик от иностранных, Пантина Т.А. и Бородулина С.А. во втором предложении своего утверждения 34 должны были (как подобает добросовестным исследователям) обязательно выполнить хотя бы какое-то одно из следующих редакционных требований: либо перечислить несколько зарубежных («с учетом факторов») и несколько российских («без учета факторов») «методик оценки преимуществ ВВТ» (или их авторов), снабдив их ссылками на соответствующие библиографические источники; либо сделать ссылку на солидный источник, в котором перечислены и те и другие «методики» и

их авторы; либо просто сослаться на любой библиографический источник, откуда ими целиком заимствована эта сакраментальная фраза, воспроизведенная во втором предложении их утверждения 34. И лишь без выполнения того или иного редакционного требования содержание указанного предложения представляется *недостовой информацией*. Налицо – очередной факт неприемлемого игнорирования упомянутыми здесь выше «специалистами» важных библиографических источников;

- во-вторых, далее относительно второго предложения утверждения 34 Панфиной Т.А. и Бородулиной С.А. следует отметить, что оно грешит смысловыми нелепицами в отражении научных представлений о различных явлениях (событиях) окружающего мира и реальной российской действительности в сфере отечественной экономики: 1) сообщая о, якобы, отсутствии «учета факторов (экологичности и безопасности) в российских методиках оценки преимуществ ВВТ», Панфина Т.А. и Бородулина С.А. в очередной раз проигнорировали положения «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года» (2016), в которой, в частности, говорится о мерах «государственной поддержки ВВТ, направленных на реализацию его стратегических преимуществ (экологичность... и безопасность...»); 2) а ведь указанная «Стратегия...» по существу является методологической базой, предписанной Правительством РФ не только для формирования подобных «российских методик», но и для процессов непосредственного принятия государственных решений по приоритетному развитию ВВТ, и незнание этого обстоятельства «высококвалифицированными специалистами» транспортного вуза представляется нонсенсом; 3) кроме того в материалах Департамента развития секторов экономики Минэкономразвития России [14] (2016) «к преимуществам внутреннего водного транспорта» прежде всего отнесены именно «экологичность» и «безопасность», что предусматривала, естественно, сугубо отечественная методика проведения мониторинга развития ВВТ, но Панфина Т.А. с Бородулиной С.А. оказывается и этого не знали, беспричинно охаявая в своей «статье» (2018) «российские методики»; 4) вместе с тем, как уже было отмечено выше, оказывается, что Панфина Т.А. и Бородулина С.А. вообще незнакомы даже с широко известным учебным пособием [13] (2003), где представлен весьма обширный раздел 4, состоящий из трех глав: «Концепция экологического менеджмента», «Функции и методы экологического менеджмента» и «Управление экологическим совершенствованием транспорта», в которых изложены методологические основы формирования экологической безопасности на транспорте и, в частности, соответствующие преимущества и недостатки ВВТ по сравнению с другими видами транспорта; 5) поэтому информировать читателя в 2018 году о, якобы,

«отсутствии в российских методиках учета преимуществ ВВТ» представляется крайне неприглядным клеветническим деянием. В итоге здесь налицо – методологические нелепицы 1-5, допущенные Панфиной Т.А. и Бородулиной С.А. при изложении второго предложения утверждения 34 из их «рецензируемой журнальной статьи»;

- в-третьих, продолжая рассматривать содержание второго предложения утверждения 34 Панфиной Т.А. и Бородулиной С.А., следует отметить, что оно грешит и другими смысловыми нелепицами: 1) так, бездумно-помпезно сообщая о, якобы, отсутствии «учета факторов (экологичности и безопасности) в российских методиках оценки преимуществ ВВТ», Панфина Т.А. и Бородулина С.А. не приняли во внимание даже относительно давно изданную учебную и научную литературу; 2) так в представленной в фундаментальном учебнике для вузов [15, с. 192-206] (2001) методике (методах) выбора вида транспорта для перевозки грузов предусмотрены расчеты *экологического ущерба*, причиненного подвижным составом разных видов транспорта (в том числе и ВВТ), а в изложенной там же методике выбора вида транспорта для пассажирских перевозок одним из основных факторов, влияющих на такой выбор, обозначена *безопасность поездки* (в том числе и ВВТ), поэтому непонятно, почему через 17 лет Панфина Т.А. с Бородулиной С.А. вдруг заявляют об полном отсутствии подобных российских методик; 3) вместе с тем в представленных базовом учебнике для вузов железнодорожного транспорта [16, с. 44-53] (2001) методических рекомендациях по определению (выбора) эффективности и сфер рационального использования рассматриваемых способов перевозки (видов транспорта – *Р.Л.*) среди предназначенных для этого соответствующих показателей отражены и *безопасность*, и *экологичность*, причем в табл. 5.3 [16] проставлены оценки места, занимаемого тем или иным видом транспорта «по безопасности движения» и «по экологичности»; 4) кстати, соответствующие оценки ЖДТ у авторов данного учебника превосходят оценки ВВТ и, может быть, лишь поэтому Панфина Т.А. с Бородулиной С.А. через 17 лет предвзято не признали их методические рекомендации [16]; 5) позже в исследовании [17, с. 126-142] (2008) была представлена методика интегральной оценки рациональности маршрутов доставки грузов ВВТ и другими видами транспорта в арктическую зону Республики Саха (Якутия) с использованием различных экономических и государственных критериев, в том числе, «*полного соблюдения природоохранного и природопользовательского законодательства*» и «*минимального вреда окружающей среде (минимального экологического вреда)*», причем похоже, что Панфина Т.А. с Бородулиной С.А. вообще не знакомы с этим исследованием; 6) кроме того в монографии [18, с. 181-213] (2012) изложена методика выбора вида транспорта общего пользования для перевозки грузов на основе

сравнительного экспресс-анализа (в реальном масштабе времени) характерных особенностей ЖДТ, ВВТ, МТ и АТ, на разных этапах которой использовалось множество оценок (критериев) их преимуществ и, в частности, «*низкое вредное влияние на окружающую среду*», «*оценка занимаемого места по экологичности и по безопасности движения*», «*минимальный вред окружающей среде*» и «*вред экологии*»; 7) и, наконец, в учебнике [19] (2012) приведены методические положения по выбору вида транспорта для перевозок грузов и пассажиров на основе нескольких критериев и, в частности, соответственно «*безопасности перевозок*» и «*безопасности поездки*», а также специальный раздел, посвященный «*влиянию транспорта на экологию*» (в том числе и ВВТ); 8) поэтому беспричинное охаивание в 2018 году российских методик, в которых, якобы, «отсутствует учет экологичности и безопасности как преимуществ ВВТ», представляется крайне зловерным деянием, поскольку становится, как говорится, «за державу обидно». В результате и здесь налицо – методологические нелепицы 6-13, допущенные Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. при изложении второго предложения утверждения 34 из их «рецензируемой журнальной статьи»;

- в-четвертых, таким образом неприемлемое для всякого научного исследования утверждение 34 в целом, содержащее по сути зловерные клеветнические измышления относительно федеральных документов Правительства РФ и отечественной транспортной науки, из анализируемой в настоящей работе «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следовало бы обязательно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального репутации ее авторов и редакции журнала «Вестник Астраханского государственного технического университета», но и главным образом студентам, преподавателям транспортных вузов и техникумов и специалистам, поскольку освободит их от *предвзято фальсифицированных представлений* о, якобы, ущербных, с точки зрения экологии, «российских методиках оценки преимуществ ВВТ по сравнению с ЖДТ и АТ»;

в) далее при рассмотрении утверждения 35 и рис. 5 из статьи Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. – «Наименьшие значения аварийности наблюдаются на внутреннем водном транспорте. Переключение части грузов с автомобильного транспорта на внутренний водный транспорт приведёт к снижению интенсивности движения и аварийности на автодорогах Российской Федерации (рис. 5)» - можно выявить следующие в основном негативные обстоятельства:

- во-первых, уже относительно первого предложения данного утверждения можно обнаружить множество редакционных, фразеологических и оформительских нелепиц: 1) для обеспечения единства содержания абзацев своей «статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А.

следовало бы в начале первого предложения употребить какой-нибудь союз или выражение соответствующего назначения, например, «так» или лучше «так в РФ», и далее как-то обозначить связь и соподчиненность понятий «безопасность», примененного в предыдущем утверждении 34, и «аварийность», использованного в данном предложении; 2) даже если условно согласиться с установлением именно Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. изложенного в первом предложении факта, то все равно им следовало бы в этом предложении сделать соответствующую ссылку, например, «по данным Росстата»; 3) однако в «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года» (2016), в частности, указывается на «относительно низкий уровень аварийности на внутреннем водном транспорте по сравнению с другими видами транспорта», то есть данный факт уже был установлен задолго до его обнаружения Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. в своей «рецензируемой журнальной статье»; 4) поэтому во избежание справедливого обвинения их в неправомерном заимствовании из официального источника им следовало бы сослаться в данном предложении на этот документ Правительства РФ; 5) вместе с тем и в материалах Департамента развития секторов экономики Минэкономразвития России [14] (2016) при раскрытии сути такого преимущества ВВТ как «безопасность» сообщается, что «аварии на речном транспорте происходят в 178 раз реже, чем на автотранспорте, и в 13 раз реже, чем на железной дороге», то есть опять же задолго до выхода в свет «статьи» упомянутых «специалистов» факт «наименьшей аварийности ВВТ» был подкреплён соответствующими количественными оценками на федеральном уровне; 6) поэтому также во избежание справедливого обвинения Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. в неправомерном заимствовании ими из официального источника им следовало бы сослаться в данном предложении на указанный документ Минэкономразвития России [14]; 7) и, наконец, если уж и отправлять читателя к ремарке «(рис. 5)», то Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. это следовало бы сделать в конце именно первого предложения утверждения 35 из их «статьи», а не в конце его второго предложения, смысл которого отнюдь не исходит из содержимого рис. 5 этой же «статьи». Таким образом налицо – очередные факты недостаточно грамотного формулирования Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. содержания своей рецензируемой журнальной статьи и неприемлемого игнорирования упомянутыми «высококвалифицированными специалистами» официальных библиографических источников российского федерального правительства;

- во-вторых, а относительно содержимого рис. 5 из «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. можно обнаружить множество редакционно-оформительских и смысловых нелепиц: 1)

поскольку на рис. 5 отражены сведения только одного статистического показателя упомянутой в первом предложении утверждения 35 «аварийности (на транспорте)» - «число происшествий», - то для обозначения хотя бы минимальной связи этого предложения с рис. 5 название последнего следовало бы сформулировать, например, как «число аварийных происшествий на отдельных видах транспорта» или «число происшествий (аварий) на ВВТ, ЖДТ и АТ»; 2) на представленном в рис. 5 графике по оси ординат Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. постыдно-ошибочно отражена неприемлемая размерность показателя (ординаты) - «Число аварий, ед.» (?1), что крайне недопустимо для их «рецензируемой журнальной статьи», поскольку такую очевидно глупую и тривиальную ошибку не должны допускать даже студенты транспортных колледжей; 3) ведь на самом деле в табл. 19.6 статистического ежегодника (Россия в цифрах. – 2017. - с. 290), откуда Пантина Т.А. и Бородулина С.А. неправомерно (без ссылки) заимствовали данные для рис. 5 своей «статьи», «число происшествий» измеряется (представлено) в «тыс.» (в тысячах, а не в «единицах»); 4) **насчет этой нелепицы особо следует отметить, что такой, как говорится, «видный невооруженным глазом» и вполне очевидный «промах» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. почему-то не исправили ни ответственный рецензент, ни сама редакция журнала «Вестник Астраханского государственного технического университета», приняв к опубликованию данную «статью» упомянутых «специалистов» и тем самым допустив, в свою очередь, откровенный редакторский «ляп»; 5) известно, что в своих научных статьях авторы должны избегать дублирования информации, выбирая лишь один наиболее понятный способ представления данных – путем текстового описания, в форме таблиц или графиков (рисунков), однако на рис. 5 Пантина Т.А. и Бородулина С.А. одновременно поместили график и таблицу, в которых отображены одни и те же данные об «числе аварий (происшествий) на ВВТ, ЖДТ и АТ общего пользования» за 2012-2016 годы, неправомерно (без ссылки) заимствованные ими из статистического сборника Росстата; 6) при этом, поскольку на графике рис. 5 кривые, отражающие динамику чисел происшествий на ВВТ и ЖДТ, практически налагаются друг на друга, то соотношение этих чисел слабо отражает характер соответствующих изменений по каждому виду транспорта и затрудняет их визуальную сравнимость; 7) вместе с тем табличные данные сами по себе дают достаточно полное представление о динамике уровней «аварийности на ВВТ, ЖДТ и АТ общего пользования» в указанные годы и обеспечивают приемлемую степень их идентификационной сравнимости; 8) поэтому Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., следовало бы убрать из рис. 5 их «статьи» мало наглядное графическое отображение этих уровней как излишнюю дублирующую информацию,**

неприемлемую для журнальных научных статей. Налицо - методологические нелепицы 1-8, допущенные упомянутыми «высококвалифицированными специалистами» относительно содержания рис. 5 из их «рецензируемой журнальной статьи»;

- в-третьих, на рис. 5 Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., где отображены данные о «числе происшествий на ВВТ, ЖДТ и АТ общего пользования» за 2012-2016 годы, неправомерно отсутствуют всякие ссылки на источники информации (откуда эти данные получены), что крайне неприемлемо для всяких научных статей. Однако Пантина Т.А. и Бородулина С.А. должны были сослаться на источники информации, откуда они получили использованные ими данные, при помощи отображения соответствующей подрисуночной надписи, например, или «Источник: Россия в цифрах, 2017», или «Составлено по материалам [8]», или что-то др. Ведь подобные ссылки на источники присутствуют даже в работах представителей руководства федеральных транспортных ведомств [20,21] в материалах Минэкономразвития России [14]. Налицо - девятая методологическая нелепица, допущенная упомянутыми «высококвалифицированными специалистами» относительно содержания рис. 5 из их «рецензируемой журнальной статьи»;

- в-четвертых, в итоге налицо – очередной факт противоречащего теории и практике отображения упомянутыми «высококвалифицированными специалистами» демонстрационного рисунка из опубликованной в рецензируемом журнале их статьи, а также факт недосмотра редакции журнала «Вестник Астраханского государственного технического университета» за ее качеством;

- в-пятых, что касается практической достоверности и научной значимости содержания первого предложения утверждения 35 и данных рис. 5 из «статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., то в аспекте этого следует отметить следующие негативные обстоятельства: 1) в соответствии с данными Росстата, отраженными (без положенной ссылки) на рис. 5, число происшествий на ВВТ в 2010 году в 2 раза и в 2012 году в 4 раза превышало соответствующий показатель на ЖДТ, поэтому факт того, что в указанные на рис. 5 годы «наименьшие значения аварийности наблюдаются на ВВТ», представляется отнюдь не абсолютно очевидным; 2) более того, если на основе общеизвестной идиомы – «не ошибается тот, кто ничего не делает» - сформулировать транспортную идиому – «наименее аварийным является вообще не действующий вид транспорта», - то этом фоне российский ВВТ с его полугодовой навигацией априори получает только по временному признаку (не говоря уже о разных объемах выполненных перевозок) своеобразное преимущество в части безопасности движения перед работающими круглый год ЖДТ и АТ; 3) **поэтому ориентация только на абсолютные годовые значения «числа**

*происшествий на видах транспорта» в научном плане представляется недостаточно обоснованной и потому неприемлемо примитивной идеей для рецензируемых журнальных статей;* 4) так, например, на рис. 5 видно, что в 2016 году на круглогодично работающем ЖДТ было 12 тыс. происшествий, а в период полугодовой навигации ВВТ – только 6 тыс., то есть в 2 раза меньше, но ведь и время работы ВВТ также было в 2 раза меньше, чем у ЖДТ, поэтому за один и тот же промежуток времени аварийность на ВВТ и ЖДТ является одинаковой; 5) вместе с тем данные табл. 19.1 и 19.6 из ежегодника Росстата (2017) по 2016 году позволяют обнаружить, что удельный объем грузовых перевозок, приходящийся на одно («единицу») «происшествие», на ВВТ составил всего 18666 т/пр. (118 млн. / 6 тыс.), в то время, как на ЖДТ – 102250 т/пр. (1227 млн. / 12 тыс.) и АТ – 29528 т/пр. (5138 млн. / 174 тыс.), то есть относительный (по выполненному объему грузовых перевозок) показатель аварийности на ВВТ оказался выше (хуже) в 5,5 раза, чем на ЖДТ, и в 1,6 раза, чем на АТ; 6) кроме того данные табл. 19.4 и 19.6 из ежегодника Росстата (2017) по 2016 году позволяют обнаружить, что удельный пассажирооборот, приходящийся на одно («единицу») «происшествие», на ВВТ составил всего 100000 п-км/пр. (0,6 млрд. / 6 тыс.), в то время, как на ЖДТ – 10383333 п-км/пр. (124,6 млрд. / 12 тыс.) и АТ – 726666 п-км/пр. (124,7 млрд. / 174 тыс.), то есть относительный (по выполненному пассажирообороту) показатель аварийности на ВВТ оказался выше (хуже) в 103,8 раза, чем на ЖДТ, и в 7,3 раза, чем на АТ; 7) таким образом относительные показатели безопасности движения подвижного состава ВВТ, ЖДТ и АТ по 2016 году - удельный объем грузовых перевозок (т/пр.) и удельный пассажирооборот (п-км/пр.) - **полностью опровергают** суждение Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. о том, что де в указанные на рис. 5 годы «наименьшие значения аварийности наблюдаются на ВВТ»; 8) то есть **на самом деле относительно низкое абсолютное «число происшествий» на ВВТ за 2016 год (и за любой другой тоже) главным образом вызвано выполненным им за этот же год наименьшим абсолютным объемом транспортной работы (перевозок) по сравнению с ЖДТ и АТ.** Налицо – самая существенная методологическая нелепица, допущенная упомянутыми «высококвалифицированными специалистами» относительно содержания первого предложения данного утверждения 35 и рис. 5 из их «рецензируемой журнальной статьи», и которая отражает их постыдное невежество в различии природы абсолютных и относительных показателей протекания во времени каких-либо эксплуатационно-технических и экономических процессов;

- в-шестых, и, наконец, относительно второго предложения утверждения 35 из «статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. -

«Переключение части грузов с автомобильного транспорта на внутренний водный транспорт приведёт к снижению интенсивности движения и аварийности на автодорогах Российской Федерации» - можно обнаружить несколько нелепиц: 1) так в «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года» (2016), в частности, указывается, что «развитие внутреннего водного транспорта будет иметь как транспортный, так и нетранспортный эффект», который «... включает...», в частности, и «снижение аварийности на транспорте», то есть во втором предложении утверждения 35 Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следовало бы сослаться на этот правительственный документ; 2) вместе с тем в нем говорится, что «реализация преимуществ ВВТ позволит обеспечить сбалансированность развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в период пиковых нагрузок в навигационный период, переключения части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков автомобильных дорог», поэтому им в том же втором предложении следовало бы опять же сослаться (но на этот раз с оговоркой про «аварийность» и «навигацию») на указанную «Стратегию...»; 3) при этом Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. как истым ученым следовало бы учесть, что в РФ «ВВП большей частью (78 %) не имеют альтернативы для доставки грузов и пассажиров» [21], то есть, что всего лишь на 22 % речных путей (ВВП) возможно рекламируемое ими «переключение части грузов с АТ на ВВТ» и что подавляющая часть ВВП РФ вообще не будет содействовать «снижению интенсивности движения и аварийности на автодорогах РФ»; 4) затем упомянутые «специалисты» явно не учли и того, как при таком «переключении части грузов» ярко выраженная полугодовая сезонность навигации российского ВВТ будет влиять на круглогодичные «интенсивность движения и аварийность на автодорогах РФ»; 5) далее, поскольку в «статье» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. красной сюжетной нитью проходит сравнение преимуществ именно трех видов транспорта (ВВТ, ЖДТ и АТ), то становится непонятным полное умолчание во втором предложении утверждения 35 этой «статьи» о роли ЖДТ; 6) кроме того полное отсутствие обещанных упомянутыми «специалистами» (в их предыдущем утверждении 28 из этой же «статьи») конкретных «цифр и расчетов» по «снижению интенсивности движения и аварийности на автодорогах РФ» в результате «переключения части грузов с ВВТ на АТ» (в том числе, «переключения» какой именно «части грузов», с каких параллельных речным путям участков «автомобильных дорог» и какого уровня корреляционной зависимости «снижения аварийности» от «снижения интенсивности движения»), делает **голословным** подтверждение Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. о реальности этой известной гипотезы; 8) в то время, как проведенные в настоящей работе выше

ориентировочные расчеты показали, что на самом деле относительный (по выполненному объему грузовых перевозок) показатель аварийности на ВВТ оказался выше (хуже) в 5,5 раза, чем на ЖДТ, и в 1,6 раза, чем на АТ; 9) то есть *рекламируемое упомянутыми «специалистами» некое «переключению части грузов с АТ на ВВТ» отнюдь не приведет к «снижению общей аварийности (общего числа происшествий) на этих видах транспорта, а, наоборот, в той или иной мере увеличит ее*. Налицо – методологические нелепицы 1-9, допущенные Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. при изложении второго предложения утверждения 35 из их «рецензируемой журнальной статьи»;

- в-седьмых, таким образом неприемлемое для всякого научного исследования утверждение 35 в целом, содержащее по сути не подтвержденные расчетами и потому голословные гипотезы о, якобы, приходящейся на один и тот же объем выполненной транспортной работы (перевозок), «наименьшей аварийности на ВВТ» по сравнению с ЖДТ и АТ, из анализируемой в настоящей работе «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следовало бы безболезненно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального репутации ее авторов и редакции журнала «Вестник Астраханского государственного технического университета», но и главным образом студентам, преподавателям транспортных вузов и техникумов и специалистам, поскольку освободит их от предвзято фальсифицированных представлений о, якобы, «наибольшей безопасности движения транспортных средств на ВВТ по сравнению с ЖДТ и АТ»;

г) далее при рассмотрении утверждения 36 из «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. можно выявить следующие в основном негативные обстоятельства:

- во-первых, следовало бы устранить проблему установления авторства идеи о сути «экологической безопасности», изложенной в утверждении 36 из «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следующими способами: 1) если это предположение или суждение сформулировано ими лично, то данный абзац необходимо было начать с авторской ремарки, например, «как нам представляется» или «по мнению авторов настоящей статьи»; 2) либо сделать библиографическую ссылку на свои предыдущие публикации, где представлено и обосновано это их эпохальное суждение; 3) если же сведения, приведенные в утверждении 36, принадлежат другим авторам, то Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следовало бы либо просто сделать ссылку на публикации этих же авторов без цитирования их содержания; 4) либо данное утверждение 36 начать с ремарки «известно, что», то есть сообщить об известности указанных сведений о «сути экологической безопасности». Налицо – очередной факт неприемлемого игнорирования упомянутыми

здесь выше «высококвалифицированными специалистами» правил установления авторства суждений и ссылок на библиографические источники;

- во-вторых, относительно первого предложения данного утверждения – «Одной из важнейших составляющих безопасности является экологическая безопасность», - можно обнаружить множество редакционно-смысловых, и фразеологических нелепиц: 1) в начале буквально предыдущего утверждения 34 Пантина Т.А. с Бородулиной С.А. применили выражение «одним из важнейших», а уже в начале буквально последующего утверждения 36 они опять использовали подобное выражение «одной из важнейших», то есть налицо явный повтор, отражающий неприемлемую скудность выразительного языка этих «высококвалифицированных специалистов»; 2) затем им следовало бы начать с определения понятия «безопасность» (чего?), а уже потом упоминать о ее «одной из важнейших составляющих»; 3) вместе с тем Пантина Т.А. с Бородулиной С.А. в своем предыдущем утверждении 34 анонсировали присущие каждому «виду транспорта» свойства («экологичность и безопасность») как два различных и самостоятельных «фактора оценки преимуществ ВВТ», в другом предыдущем утверждении 35 они признали «аварийность ВВТ» единственным важнейшим показателем его «преимущества» в «безопасности», а уже в утверждении 36 вдруг сообщают читателю, что «экологическая безопасность» оказывается всего лишь «одной из составляющей» непонятно какой безопасности» (?!), то есть в данных рассуждениях этих «специалистов» наблюдается полный сумбур и противоречивость; 4) кроме того здесь Пантина Т.А. и Бородулина С.А. в очередной раз проигнорировали положения «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года» (2016), в которой, в частности, говорится о мерах «государственной поддержки ВВТ, направленных на реализацию его стратегических преимуществ (*экологичность, высокий уровень энергоэффективности и безопасности*)», то есть в этом правительственном документе экологичность и безопасность рассматриваются как самостоятельные явления («стратегические преимущества ВВТ»); 5) кстати, и в материалах Департамента развития секторов экономики Минэкономразвития России [14] (2016) «экологичность» рассматривается как первое «преимущества ВВТ», а «безопасность» («аварийность») как второе преимущество ВВТ», так что голословное «фундаментальное открытие» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. «нового соотношения транспортных понятий» противоречит также указанному документу Минэкономразвития России [14]; 6) более того, как уже говорилось выше, упомянутые «высококвалифицированные специалисты» из транспортного вуза вот уже 16 лет оказывается не

знали, что в отечественной учебной литературе (например, [13,22]) минимальная аварийность на транспорте уже давно признана одним из аспектов более общих явлений - экологической безопасности и экологичности его функционирования. Налицо – очередной факт проявления присущей «рецензируемой журнальной статье» непоследовательности и противоречивости действительности изложения материала;

- в-третьих, относительно же определения Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. изложенного ими во втором предложении данного утверждения – «Под экологической безопасностью понимается комплекс действий, явлений и процессов, обеспечивающий экологический баланс на земле и создание адекватных условий, в которых человек может адаптироваться и развиваться без серьёзного ущерба», - можно выявить следующие негативные обстоятельства: 1) как уже сообщалось выше, Пантина Т.А. и Бородулина С.А. вообще незнакомы даже с широко известным учебным пособием [13] (2003), где «*экологическая безопасность* – это состояние, при котором отсутствует угроза нанесения ущерба природной среде и здоровью населения» и «обеспечивается защищенность жизненно важных процессов не только отдельного человека, но и всего общества от угроз, создаваемых антропогенным или естественным воздействием на окружающую среду»; 2) то есть «экологическая безопасность» - это отнюдь не голословно и неадекватно современным представлениям анонсируемый Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. «комплекс действий, явлений и процессов, обеспечивающий экологический баланс (?1) ...», а желаемое всем человечеством «состояние, при котором отсутствует угроза нанесения ущерба природной среде и здоровью населения...» [13]; 3) более того этим «специалистам» оказалось неведомо, что согласно положениям известного учебного пособия [13] «осуществление мероприятий по повышению экологической безопасности общества связывают с понятиями экологической оптимизации, экологизации и экологичности», что «*экологическая оптимизация* – система мероприятий, направленных на достижение максимального соответствия характера природопользования и его технологий экологическим требованиям», и что «*экологизация* – это процесс постоянного и последовательного внедрения экономических, правовых, технических, технологических и управленческих решений, позволяющих повышать эффективность использования естественных ресурсов, улучшать или сохранять качество природной среды», а «*экологичность* – это свойство, определяющее соответствие параметров объекта предъявляемым экологическим требованиям, к которым относятся: отсутствие загрязняющих веществ, безопасность для здоровья людей, низкий уровень потребления ресурсов и высокий коэффициент их использования»; 4) то есть то, что Пантина Т.А. с Бородулиной С.А. невежественно подразумевают

под «экологической безопасностью», на самом деле относится к *экологизации*, в связи с чем можно констатировать *полное отсутствие у этих «высококвалифицированных специалистов» тривиальных представлений об экологической семантике*. В итоге налицо – еще один факт невежественного и противоречащего действительности формулирования Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. утверждения из опубликованной в рецензируемом журнале их статьи, а также факт недосмотра редакции журнала «Вестник Астраханского государственного технического университета» за ее качеством;

д) и, наконец, при рассмотрении данного утверждения 37 из «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. – «Структура загрязняющих окружающую среду веществ от передвижных источников по видам транспорта распределяется следующим образом: автотранспорт – 94 %, речной транспорт – 0,6 %, железнодорожный – 1,5 % [11]», - можно выявить следующие в основном негативные обстоятельства:

- во-первых, вопреки сведениям, представленным в утверждении 37 из «статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А., на самом деле на стр. 63 упомянутого в списке литературы этой статьи под позицией 11 учебного пособия (Пеньшин Н. В. Общий курс транспорта. Тамбов: Изд-во ТГТУ, 2012. 132 с.) эти же сведения выглядят в несколько ином оригинальном авторском изложении: «Общее количество загрязняющих веществ поступивших в атмосферу от передвижных источников распределяется следующим образом: автотранспорт – 94,7%; воздушный транспорт – 2,5%; речной транспорт и дорожные машины – 2,8%». Налицо – неприемлемый для всякого научного исследования факт фальсификации Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. цитирования источника;

- во-вторых, однако в более известной транспортной учебной литературе [15,19,22] представлены следующие данные о загрязнении атмосферы: на долю АТ приходится 91,7 %, ЖДТ – 3,7 % и ВВТ – 0,9 %. И этим данным следует больше доверять. Налицо – очередной факт игнорирования Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. широко известных библиографических источников;

- в-третьих, вместе с тем следует отметить в «рецензируемой журнальной статье» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. никак необоснованный ими весьма скудный вариант описания проблем экологии транспорта – только усеченное (и к тому же искаженное) представление характеристики вызванного им «загрязнения атмосферы». Но ведь на самом деле в той же учебной литературе [13,15,19,22] кроме проблемы «загрязнения атмосферы» приведены и другие не менее существенные проблемы экологии транспорта: загрязнение земли (почвы), нарушение гидросистемы почвы, занятость (отчуждение) территории, загрязнение воды, шумовое воздействие, вибрация, электромагнитное и

тепловое излучения, потребление невозполнимых природных ископаемых, пересечение путей миграции животных, ухудшение условий произрастания растений. Кстати, объемы сброса загрязненных вод на ВВТ и АТ практически одинаковы [13]. Налицо – факт отсутствия комплексного подхода к анализу проблем экологии на ВВТ, ЖДТ и АТ общего пользования в «рецензируемой статье» упомянутых «высококвалифицированных специалистов»;

- в-четвертых, таким образом неприемлемые для научного исследования утверждения 36 и 37 с противоречащим действительности содержанием из анализируемой в настоящей работе «рецензируемой журнальной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. следовало бы безболезненно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального репутации ее авторов и редакции журнала «Вестник Астраханского государственного технического университета», но и главным образом студентам, преподавателям транспортных вузов и техникумов (колледжей) и специалистам, поскольку освободит их от ложных представлений о «стратегическом преимуществе ВВТ» над ЖДТ и АТ общего пользования - ««минимальной энергоемкости или максимальной энергоэффективности перевозок»;

е) обычно в соответствии с общепринятыми требованиями к структуре и содержанию научных статей в четвертом разделе каждой из них должны быть представлено обсуждение оригинальных результаты исследований их авторов. Однако вместо интерпретации своих «оригинальных исследовательских результатов» и их соответствия выдвинутой гипотезе исследования в утверждениях 34-37 и рис. 5 четвертого раздела «рецензируемой научной статьи» Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. привели лживые сведения о «российских методиках учета экологичности и безопасности ВВТ, ЖДТ и АТ», фальсифицированные гипотезы о «наименьшей аварийности на ВВТ» по сравнению с ЖДТ и АТ», недостоверные определения «экологической безопасности на транспорте и неполноту подтверждающих их фактов. В результате налицо – еще один факт нарушения Пантиной Т.А. и Бородулиной С.А. общепринятых требований к содержанию и структуре научных статей и проявления редакцией рецензируемого журнала «Вестник Астраханского государственного технического университета» (vestnik.astu.org) недостаточной принципиальности относительно принятия к опубликованию поступившей неправильно оформленной «статьи» упомянутых здесь «высококвалифицированных специалистов»;

-----

Что касается выраженного в утверждениях 34-37 и на рис. 5 из анализируемой в настоящей работе рецензируемой журнальной статьи (Пантина Т.А. Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта [Текст] / Т. А. Пантина, С. А. Бородулина // Вестник

Астраханского государственного технического университета. Сер.: Экономика. - 2018. - № 3. - С. 68-77) стремления ее продуцентов – профессоров вуза морского и речного транспорта – представить результаты «расчетов» показателей экологичности и безопасности перевозок различных видов транспорта, сравнение которых позволяет выявить стратегическое преимущество внутреннего водного транспорта (ВВТ) как обоснование его приоритетного развития, то следует отметить, что оно (стремление) не только получило полное фиаско, но и привело к неприемлемому распространению среди читателей недостоверных представлений о ВВТ, ЖДТ и АТ, а также о правилах отражения в статьях авторской дискуссии о результатах исследований.

### Литература

1. Леонтьев Р.Г. Латентные хищения материалов вместо постановки задачи о конкурентоспособности речного транспорта // Spirit - time (Berlin, Germany). – 2019. - № 9 (21). - VOL. 1. – P. 27-35.
2. Леонтьев Р.Г. Формула «3 X» (химеры, халтура, халатность) о конкурентоспособности речного транспорта // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2019. - № 21 (45). - Part. 7. – V. 10-22.
3. Леонтьев Р.Г. Хищения проблем развития вместо проблем конкурентоспособности речного транспорта // Norwegian Journal of development of the International Science (Oslo, Norway) – 2019. - № 36. - Vol. 1. – P. 23-29.
4. Леонтьев Р.Г. Хищения из официальных источников критериев конкурентоспособности речного транспорта // The scientific heritage (Budapest, Hungary) – 2019. - № 41. - Vol. 3. – P. 20-25.
5. Леонтьев Р.Г. Хищения из учебника и искажение сведений о сферах преимущественного применения видов транспорта // Danish Scientific Journal (København V Denmark) – 2019. - № 30. - Vol. 3. – P. 18-26.
6. Леонтьев Р.Г. Псевдоподход к классификации критериев оптимального выбора вида транспорта // Spirit - time (Berlin, Germany). – 2019. - № 12 (24). VOL. 1. – P. 16-23.
7. Леонтьев Р.Г. «Традиционные» квазипреимущества внутреннего водного транспорта // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2020. - № 1 (53) part. 8. – V. 47-56.
8. Леонтьев Р.Г. Квазикапиталоемкость инфраструктуры как стратегическое преимущество речного транспорта // American Scientific Journal (NY, United States). – 2020. - № 33 Vol. 2. – P. 46-56.
9. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов / Л.П. Крысин – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.
10. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: ООО "ИТИ Технологии", 2003. – 944 с.
11. Борисов А.П. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2008. – 860 с.
12. Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 882 с.

13. Менеджмент на транспорте: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др. - М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 528 стр.

14. Мониторинг развития внутреннего водного транспорта (Департамент развития секторов экономики). – М.: Министерство экономического развития Российской Федерации, 2016. – 13 с.

15. Единая транспортная система: Учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.

16. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. трансп / Н.В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда и др. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

17. Леонтьев Р.Г., Дворко О.И. Речной транспорт Республики Саха (Якутия) и маршрутизация "северного завоза": монография. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. – 163 с

18. Леонтьев Р.Г. Экономическая теория транспорта: тезаурус и классификации: монография / Р.Г. Леонтьев, Н.Р. Леонтьева. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012. – 339 с.

19. Амиров М.Ш. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. - М.: КНОРУС, 2012. – 184 с.

20. Соколов М.Ю. Увеличение инвестиций – важнейшее условие развития речного транспорта // Транспорт Российской Федерации – 2016. - № 4 (65). – С. 3-6.

21. Олерский В.А. Состояние и перспективы развития внутренних водных путей России // Транспорт Российской Федерации – 2017. - № 4 (71). – С. 3-6.

22. 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.

УДК 336.774

## ВЛИЯНИЕ ПРОЦЕНТНОЙ ПОЛИТИКИ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА НА КРЕДИТНЫЙ РЫНОК

**Сафронова Л.М.**

*к.э.н., доцент кафедры финансов и кредита  
экономического ф-та  
Приднестровского государственного университета им. Т.Г. Шевченко,  
г. Тирасполь.*

**Логина Е. Ю.**

*магистрант кафедры финансов и кредита  
экономического ф-та  
Приднестровского государственного университета им. Т.Г. Шевченко,  
г. Тирасполь.*

DOI: [10.31618/nas.2413-5291.2020.1.52.141](https://doi.org/10.31618/nas.2413-5291.2020.1.52.141)

## INFLUENCE OF THE CENTRAL BANK'S INTEREST POLICY ON CREDIT MARKET

**Safronova L. M.**

*Ph. D., associate Professor of Finance and credit Department faculty of Economics,  
Shevchenko Pridnestrovian State University, Tiraspol.*

**Loginova E. Y.**

*master's degree of Finance and credit  
Department faculty of Economics,  
Shevchenko Pridnestrovian State University, Tiraspol.*

### Аннотация

В статье рассмотрена роль процентной ставки центрального банка в проведении денежно-кредитной политики. Проанализировано влияние динамики процентной ставки на стоимость кредитных ресурсов реального сектора экономики Приднестровья. Проанализированы причины изменения ставки рефинансирования за период 2006-2019гг. Обозначены основные цели осуществления процентной политики центрального банка.

### Annotation

The article considers the role of the Central Bank's interest rate in conducting monetary policy. The influence of interest rate dynamics on the cost of credit resources of the real sector of the Pridnestrovian economy is analyzed. The reasons for the change in the refinancing rate for the period 2006-2019 are analyzed. The main objectives of the Central Bank's interest rate policy are outlined.

**Ключевые слова:** процентная политика, ставка рефинансирования, кредитные ресурсы, кредитный рынок.

**Keywords:** interest rate policy, refinancing rate, credit resources, credit market.

Развитие экономики любой страны сопряжено с наличием эффективной денежно-кредитной политики центрального банка, являющейся основой устойчивости финансовой системы