

Леонтьев Рудольф Георгиевич

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

УДК 338.001.36

**ПОПЫТКИ РЕЧНИКОВ НАВЯЗАТЬ ОРГАНАМ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПСЕВДОИДЕЮ «О
ЗАПРЕТЕ СНИЖЕНИЯ ТАРИФОВ ОАО «РЖД»**

Leontyev R.G.

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

**ATTEMPTS OF RECIPIENTS TO IMPOSE REGULATORY BODIES PSEUDOIDYU “ON THE
PROHIBITION OF REDUCING TARIFFS OF JSC “RUSSIAN RAILWAYS”**

Аннотация. В статье рассмотрено стремление профессора и аспиранта вуза водного транспорта представить лоббистские попытки навязать органам государственным органам регулирования идею о поддержке предложений речных судоходных компаний воспрепятствовать законному снижению железнодорожных тарифов. Доказано, что это стремление не получило должного воплощения, а лишь 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 present lobbying attempts to impose on the government regulatory authorities the idea of supporting the proposals of river shipping companies to prevent the lawful reduction of railway tariffs. It is proved that this desire did not receive its proper implementation, but only 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: Государственные органы регулирования, железнодорожные тарифы, рынок услуг по перевозке грузов, субъект естественной монополии, ОАО «РЖД», лобби речных судоходных компаний.

Key words: State regulatory authorities, railway tariffs, the market for freight services, a natural monopoly entity, JSC “Russian Railways”, the lobby of 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, новых 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 тринадцати 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 [1-3], в которых рассматривались утверждения 3-12 из «научного доклада» этих ученых) и позволил выявить целый ряд следующих негативных обстоятельств.

Рассмотрение в настоящей работе содержания двух последующих (четырнадцатого и пятнадцатого) утверждений привело к выявлению следующих в основном негативных обстоятельств.

Утверждение 14 – «В данной связи особая роль отводится государственному органу регулирования. Право предоставлять скидки по

ряду направлений перевозки не должно приводить к установлению субъектом естественной монополии монопольно низкой цены. Со стороны органа регулирования предоставление субъекту естественной монополии права самостоятельного установления цены не должно создавать дискриминационные условия по отношению к другим участникам рынка грузоперевозок, к которым относятся хозяйствующие субъекты, оказывающие услуги грузоперевозок не только железнодорожным, но и другими видами транспорта».

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

а) относительно первого весьма краткого предложения данного утверждения Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. - «В данной связи особая роль отводится государственному органу регулирования» - можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, если условно согласиться с содержанием первого предложения данного утверждения, то Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы сделать в нем следующие исправления: 1) вместо некорректно примененного выражения – «в данной связи» - следовало бы употребить достаточное приемлемое словосочетание, например, либо «в связи с этим», либо «в связи с вышеизложенным», либо «в связи с чем»; 2) необходимо было бы указать, «особая роль» в чем или в каком процессе «отводится»; 3) следовало бы также указать, какому конкретно «органу» «отводится особая роль»;

- во-вторых, в контексте с предыдущим утверждением 13 из «научного доклада» упомянутых выше лиц представляется совершенно непонятным, в каком именно аспекте и какому конкретно «государственному органу регулирования» и «отводится особая роль»: 1) если «в данной связи» Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. имеется в виду «снижение железнодорожных тарифов ОАО «РЖД» в условиях его конкуренции с речным транспортом», то в РФ нет «органа регулирования», противостоящего этому «снижению» на межвидовом транспортном рынке услуг, поскольку ФАС России уполномочен регулировать тарифы лишь на монопольном рынке сугубо железнодорожных перевозок; 2) если же речь идет о «снижении объемов перевозок», «уменьшения рентабельности» и «возникновения риска банкротства» частных речных перевозчиков, то эти процессы должны подвергаться саморегулированию в рамках ценовой конкуренции на соответствующем рынке перевозок грузов; 3) если же рассматривается отраслевая «реализация инвестиционных программ обновления флота», то Минтранс России и его «Росморечфлот» не могут заставить в них участвовать «судовые компании» только за счет их собственных средств;

- в-третьих, налицо – факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и

элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в первом довольно кратком предложении данного утверждения «научного доклада» Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

б) относительно второго предложения данного утверждения Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. - «Право предоставлять скидки по ряду направлений перевозки не должно приводить к установлению субъектом естественной монополии монопольно низкой цены» - следует выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, Панфина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. сформулировали в своем «научном докладе» второе предложение данного утверждения в виде безграмотного и субъективно-предвзятого политического лозунга, в котором отражено провокационно-ложное суждение, не выдерживающее никакой критики и напрочь лишенное научной, практической и простой житейской логики, и причем они по незнанию или сознательно не указали кому конкретно это «суждение» принадлежит, поскольку не применили соответствующую ремарку («по нашему мнению» или «по мнению авторов настоящего доклада») или не сделали библиографическую ссылку на источник, где оно было обнародовано;

- во-вторых, если речные судовые компании (поддержанные «учеными» Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.) считают, что «право предоставлять скидки... не должно приводить к установлению субъектом естественной монополии монопольно низкой цены», то ОАО «РЖД» вполне может выдвинуть альтернативное мнение, например, о том, что «запрещение права предоставлять скидки... не должно приводить к установлению по картельному сговору речных судовых компаний монопольно высокой цены». И в противопоставлении указанных гипотетических мнений симпатии государства и практически всего общества, заинтересованных в сокращении транспортных издержек, наверняка будут на стороне соответствующих аргументов ОАО «РЖД». Поэтому непонятно, почему Панфина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. не хотят учитывать данное мнение ОАО «РЖД»? Налицо – факт отсутствия у авторов «научного доклада» элементарной научной, практической и простой житейской логики;

- в-третьих, если рассматривать «право снижать железнодорожные тарифы» (то есть «право предоставлять скидки») без всяких дополнительных условий, то оно, с одной стороны, полностью отвечает требованиям основного фундаментального ценового принципа конкуренции, защищаемой государством, и, с другой стороны, «снижение тарифов на услуги по перевозкам грузов» соответствует консолидированным интересам грузовладельцев как потребителей этих услуг, государства как носителя экономических и социальных обязательств, нетранспортных организаций, покупающих товары и услуги у грузовладельцев, и,

наконец, населения, потребляющего товары и услуги нетранспортных организаций. И только незначительной части российского общества – некоей группе «частных речных судоходных компаний», преследующим узкие своекорыстные интересы, – это «право» необоснованно кажется противоестественным. Поэтому непонятно, почему авторы «научного доклада» так безоговорочно-предвзято поддерживают только «своекорыстные интересы» последних? Налицо – очередной факт отсутствия у Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. элементарной научной, практической и простой житейской логики;

- в-четвертых, в то же время формулировке второго предложения данного утверждения из «научного доклада» свойственны следующие научно-практические нелепицы: 1) совершенно непонятно, почему в данной ситуации при прочих равных условиях «речные судоходные компании» с их в разы меньшей (нежели у ОАО «РЖД» [4-6]) себестоимостью услуг по перевозке грузов не воспользуются ради конкуренции их же неотъемлемым и охраняемым государством правом снижать свои тарифы; 2) в данном предложении после слова «скидки» обязательно следовало бы употребить словосочетание «в определенный период времени», поскольку известно, что навигация по рекам РФ в среднем длится всего лишь полгода [3], и тогда ОАО «РЖД» в межнавигационный период времени априори должен являться субъектом естественной монополии; 3) вместо непонятных «направлений перевозки» следовало бы говорить о локальных участках сети путей сообщения между пунктами отправления и прибытия, снабженных коммуникациями железнодорожного и речного транспорта, по которым могут осуществляться перевозки одних и тех же грузов; 4) в условиях проявления конкуренции на рынке грузовых перевозок в границах указанных «локальных участков» ОАО «РЖД» является не «субъектом естественной монополии», а рядовым перевозчиком, иначе, как говорят в народе, «какая к черту» может быть защита конкуренции, на которую, якобы, уповают «речники», ведь ее просто не будет; 5) налицо – недостоверная информация, представленная Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-пятых, прежде чем попытаться что-то рассуждать относительно «монопольно низкой цены» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. непременно следовало бы сообщить читателю их «научного доклада» что-то следующее: либо конкретно что они сами понимают под этим фундаментальным экономическим термином; либо процитировать определение этого термина, представленное другими авторами; либо в крайнем случае сделать библиографическую ссылку на достаточно квалифицированный источник, где такое определение изложено. Налицо – факт проявления недостаточного умения формулировать свои мысли или известные научные положения и фактические сведения;

- в-шестых, так, например, известно [7], что в экономической науке «**монопольно низкая цена** – это цена товара, сознательно устанавливаемая хозяйствующим субъектом, занимающим доминирующее положение на **товарном рынке** в качестве продавца, на уровне, приносящем убытки от продажи данного товара, результатом установления которой является или может являться ограничение конкуренции посредством вытеснения конкурентов с **рынка**». Поэтому настоящие ученые должны воспринимать как аксиому (постулат) базовое условие того, что **монопольно низкая цена** *проявляется или может проявляться только на соответствующем конкретном товарном рынке, то есть вне его она становится чисто абстрактной (отвлеченной) дефиницией;*

- в-седьмых, в связи с указанной аксиомой Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. должны были, с одной стороны, вместо небрежного «указующего взмахом рукой» в сторону каких-то непонятных «направлений перевозки» на самом деле говорить о нежелательности «установления монопольно низкой цены» на рынках услуг, функционирующих в границах локальных участков национальной сети путей сообщения между соответствующими пунктами отправления и прибытия, которые соединяются коммуникациями железнодорожного и речного транспорта, осуществляющими перевозки одних и тех же грузов. А с другой стороны, этим авторам в своем «научном докладе» следовало бы привести конкретные примеры функционирования в РФ указанных выше (конкурентных) рынков услуг по перевозке грузов, на которых, якобы, существует реальная угроза «установления монопольно низкой цены». Однако ни того, ни другого Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. халатно не удосужились сделать. Налицо – другой факт проявления их недостаточного умения формулировать свои мысли или известные научные положения и фактические сведения;

- в-восьмых, затем в соответствии с даже общим определением «монопольно низкой цены» [7] Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы сообщить читателю следующие конкретные сведения: 1) услуги по перевозке какого конкретно груза продаются и покупаются на рассматриваемом «рынке»; 2) характер «конкуренции» на этом рынке (чистой совершенной конкуренции, монополистической несовершенной конкуренции, олигополистической, чистой естественной монополии [8]); 3) состав и количество продавцов и покупателей; 4) коммерческая организация-перевозчик как «хозяйствующий субъект, занимающий доминирующее положение на данном рынке» услуг; 5) «уровень сознательно установленной цены» услуги, «приносящий убытки» доминирующей коммерческой организации-перевозчику; 5) состав (перечень) коммерческих организаций-перевозчиков как «конкурентов, вытесненных с рынка». Однако и эти сведения Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. не представили. Налицо – очередной факт их недостаточного умения формулировать свои мысли

и известные научные положения и факты реальной жизни;

- в-девятых, известно [7], что любая экономическая деятельность немислима без учета требований существующего законодательства, и что современное правовое поле представляет собой динамично развивающуюся структуру, которая вызывает соответствующие изменения и в содержании ряда связанных с экономикой понятий. Поэтому Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. должны были обязательно учесть, что в соответствии со статьями 4-6 «федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О естественных монополиях» пропагандируемое ими «установление субъектом естественной монополии» именно «монополюно низкой цены» без указания характеристики рынка, где это происходит, может выглядеть нелепым деянием, поскольку, например, такое «установление» на естественной монополюно рынке априори невозможно, хотя бы потому, что на этом рынке у данного «субъекта» в принципе не может быть не только конкурентов, которых надо «вытеснить», но и вообще соперников, Налицо – еще один факт проявления авторами «научного доклада» недостаточного умения формулировать свои мысли и известные научные положения и факты реальной жизни;

- в-десятих, что касается «установления монополюно низкой цены» на различных конкурентных рынках услуг по перевозкам грузов, то, как уже говорилось в статье [2] автора настоящей работы, Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы внимательно изучить положения статей 6 и 7 федерального закона «О защите конкуренции». А так эти «ученые» показали свое невежество относительно содержания статьи 7 (часть 2, пункт 1) этого закона, которое гласит, что «не признается монополюно низкой цена товара в случае, если она установлена субъектом естественной монополии в пределах тарифа на такой товар, определенного в соответствии с законодательством Российской Федерации (в предыдущей версии закона – «определенного органом регулирования естественной монополии»). Налицо – факт предоставления Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. недостоверной информации;

- в-одиннадцатых, более того, говоря о реальном факте «установления монополюно низкой цены» на каком-то конкурентном рынке услуг по перевозкам грузов, Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы в соответствии со статьей 7 федерального закона «О защите конкуренции» обязательно сообщить читателю целый ряд следующих конкретных сведений: 1) о занимающемся доминирующее положение хозяйствующем субъекте; 2) установленную им цену услуг; 3) сумму необходимых для производства и реализации таких услуг расходов и прибыли; 4) цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке; 5) наличие такого рынка на территории РФ; 6) расходы, необходимые для производства и

реализации услуги; 7) уровень изменения цены услуги; 8) состав продавцов или покупателей услуги; 9) изменение указанного состава; 10) условия обращения услуг на рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования; 11) число не входящих с продавцами или покупателями услуги в одну группу лиц хозяйствующих субъектов на соответствующем рынке; 12) наличие их сокращения. Без предоставления указанных и других сопутствующим им сведений все разговоры о, якобы, «установлении монополюно низкой цены» на каком-то конкурентном рынке услуг по перевозкам грузов оказываются не иначе, как пустопорожними восклицаниями. Налицо – еще один факт проявления авторами «научного доклада» недостаточного умения формулировать свои мысли и известные научные положения и факты реальной жизни;

- в-двенадцатых, итак, налицо – авантюрно-химерная и негодная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. предвзято и злонамеренно навязать органам государственным органам регулирования идею о поддержке на федеральном уровне, якобы, «объективного» (на самом деле своекорыстного) стремления речных судоходных компаний и других судовладельцев воспрепятствовать законному и отвечающему чаяниям национальной экономики и российского общества «снижению железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

в) относительно третьего последнего предложения данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. - «Со стороны органа регулирования предоставление субъекту естественной монополии права самостоятельного установления цены не должно создавать дискриминационные условия по отношению к другим участникам рынка грузоперевозок, к которым относятся хозяйствующие субъекты, оказывающие услуги грузоперевозок не только железнодорожным, но и другими видами транспорта» - 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 свойственные ему следующие фразеологические неточности: 1) поскольку какой-то иной «стороны регулирования права установления цены» нет, то вместо некорректного выражения – «со стороны органа регулирования предоставление» - следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «предоставление органом регулирования»; 2) исходя из контекста предыдущего предложения третье предложение следовало бы начать с какого-то приемлемого союза, например, «вместе с тем» или «в то же время»; 3) для сферы транспортной инфраструктуры экономики предпочтительным является специфический термин «тарифов», а не халатно примененное Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. общее понятие «цены»; 4) кроме

того, им следовало бы указать, в чем именно заключаются упомянутые ими «дискриминационные условия»; 5) перед словом «рынка» поставить определение «конкурентного»; 6) вместо некорректного слова из профессионального сленга «грузоперевозок» следовало бы употребить общепринятое словосочетание «по перевозке грузов»; 7) и, наконец, убрать из третьего предложения некорректно примененное выражение - «не только железнодорожным, но и». Налицо – факт недостаточно грамотного написания заключительного предложения;

- во-вторых, вместе с тем следует принципиально раскритиковать отдельно и дезавуировать недостоверно сформулированную Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. информацию о, якобы, «предоставлении органом регулирования субъекту естественной монополии права самостоятельного установления цены». Ведь на самом деле в соответствии со статьей 6 федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О защите конкуренции» государственными «органами регулирования естественных монополий» может применяться такой метод «регулирования деятельности субъектов естественных монополий», как «ценовое регулирование, осуществляемое посредством **определения (установления) цен (тарифов) или их предельного уровня** (жирный курсив здесь и выше наш – Р.Л.)». То есть касательно сферы транспортной инфраструктуры экономики федеральный орган регулирования в рамках второй части «ценового регулирования» - «**установления предельного уровня тарифов**» - может предоставить и давно предоставляет хозяйствующим субъектам естественной монополии (и, в частности, ОАО «РЖД») право лишь снижать определенные им свыше тарифы путем осуществления соответствующих скидок. Налицо – отнюдь не единственный факт неправильного толкования содержания статей федеральных законов, выявленный в «научном докладе» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-третьих, известно [9], что «дискриминировать» - это ограничить (-вать) в правах, лишить (-шать) равноправия, поэтому, если внимательно вникнуть в смысл изложенного в третьем предложении суждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., что де «предоставление органом регулирования субъекту естественной монополии права самостоятельного установления цены не должно создавать дискриминационные условия по отношению к другим участникам рынка грузоперевозок», то согласно этому суждению «предоставление органом регулирования субъекту естественной монополии права снижения тарифов не должно» ограничивать право (лишать равноправия) делать то же самое «другим участникам рынка услуг по перевозке грузов. То есть у Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. получается, что предоставление ФАС России права

ОАО «РЖД» делать скидки с железнодорожных тарифов, якобы, лишает частные судовые компании равноправия в деле снижения речных тарифов на совместном конкурентном рынке услуг по перевозке грузов?! Но ведь на самом деле речников никто не лишал и не может лишить права снижать свои тарифы, отвечающего основному принципу защищаемой государством ценовой конкуренции! Налицо - **поражающий всякое воображение нонсенс** от упомянутых выше авторов «научного доклада»;

- в-четвертых, однако, исходя из содержания предыдущего утверждения 13 и третьего предложения следующего данного утверждения «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., можно понять, что они наивно и сознательно считают спровоцированной снижением железнодорожных тарифов дискриминацией интересов частных речных судоходных компаний (как «других участников конкурентного рынка услуг по перевозке грузов»), заключающихся в сохранении освоенных ими доминирующих объемов перевозок грузов, завышенных тарифов на их услуги и соответственно завышенной рентабельности их производства, а также мероприятий по обновлению собственного флота (и все это с их в разы меньшей нежели у ОАО «РЖД» [4-6] реальной себестоимостью услуг по перевозке грузов и при навигации, которая по рекам РФ в среднем длится всего лишь полгода [3]). То есть Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. с весьма сомнительной и предвзятой убежденностью полагают, что в примитивно и не квалифицированно описанной в их «научном докладе» ситуации на конкурентном рынке услуг по перевозке грузов разными видами транспорта неприемлемой **дискриминации** подвержены исключительно «частные речные судоходные компании» и что устранение этой дискриминации является единственно-главной заботой «государства» и его «органов регулирования» в области отечественного транспорта общего пользования. Налицо – вместо научно-обоснованного суждения всего лишь ущербно однобокое и риторично-предвзятое восклицание авторов «научного доклада»;

- в-пятых, если же кроме «речных судовых компаний» рассматривать ОАО «РЖД» также в качестве полноправного «участника конкурентного рынка оказываемых услуг по перевозке грузов», то **запрещение снижать ему железнодорожные тарифы** путем предоставления клиентам соответствующих скидок вполне резонно может квалифицироваться как **дискриминацией** его эффективного функционирования на данном рынке в указанном качестве. И, как следствием такого запрещения, следует считать еще один нежелательный тип **дискриминации** ОАО «РЖД» на этот раз в деле обновления не только подвижного состава, но и принадлежащих обществу объектов железнодорожной инфраструктуры (в том числе, малодеятельных железнодорожных линий). Налицо – факт

отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада»;

- в-шестых, далее совершенно непонятно, почему, безудержно ратуя против снижения железнодорожных тарифов, Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. полностью проигнорировали консолидированные интересы противоположных представителей конкурентного рынка услуг по перевозке грузов - грузовладельцев как потребителей этих услуг? Ведь этим самым они провокационно призывают федеральные органы регулирования осуществить **дискриминацию** вполне понятного желания грузовладельцев заплатить за оказанные им перевозочные услуги по более низким железнодорожным тарифам, а не по явно завышенным расценкам своекорыстных речных судовых компаний. В роли испытывающих такую **дискриминацию** 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, тем самым в свою очередь подвергшихся **дискриминации**. Кроме того, эти грузовладельцы-авиакомпании могут быть подвержены еще одному виду **дискриминации**, поскольку они вынуждены нести спровоцированные «речниками» дополнительные транспортные издержки вместо того, чтобы направить соответствующие капиталовложения для обновления своего парка воздушных судов. Налицо – очередной факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-седьмых, вместе с тем запрещение снижать железнодорожные тарифы 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. 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-восьмых, итак, налицо – еще одна авантюрно-химерная и негодная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. предвзято и злонамеренно навязать органам государственным органам регулирования идею о поддержке на федеральном уровне, якобы, «объективного» (на самом деле своекорыстного) стремления речных судоводных компаний и других судовладельцев воспрепятствовать законному и отвечающему чаяниям национальной экономики и российского общества «снижению железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

д) по поводу общей оценки всего содержания четырнадцатого 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 двукратные 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 интересующихся 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 14 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 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 об «органе регулирования», «монополюльно-низкой цене» и «дискриминационных условиях» на конкурентном рынке услуг между видами транспорта общего пользования.

Утверждение 15 – «В том случае, если услуги грузоперевозок одним видом транспорта оказываются субъектом естественной монополии, то создание равных условий для осуществления деятельности по отношению к прочим хозяйствующим субъектам, оперирующим на других видах транспорта, является результатом реализации мер государственного регулирования в сфере естественных монополий и защиты конкуренции».

Анализ содержания данного утверждения (предложения) позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, если условно согласиться со смысловым содержанием данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то можно обнаружить свойственные ему следующие грамматические ошибки и фразеологические неточности: 1) в союзе «в том случае если» запятая после слова «случае» не ставится; 2) употребление в одном предложении последовательно союзов «в том случае если» и «то» представляется неприемлемым для всякой научной работы плеоназмом [10]; 3) в данном предложении либо следовало просто ограничиться изъятием из него «словосочетание «в том случае», либо кроме такого изъятия употребить союз «в этом (данном) случае»; 4) известно [9], что «деятельный» - это действующий и что «оперировать» - это действовать, поэтому употребление в одном предложении слов «деятельности» и «оперирующих» представляется недопустимой для всякой научной работы тавтологией [9]; 5) после слова «осуществления» следовало бы употребить приемлемое уточняющее определение, например, «соответствующей» или «такой (же)»; 6) вместо некорректного выражения, размещенного между словами «деятельности» и «является», следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «конкурирующих с ним и меж собой хозяйствующих субъектов других видов транспорта»; 7) вместо некорректно примененного слова «сфере» следовало бы употребить приемлемое слово «сферах». Налицо – факт неграмотного формулирования Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. текста;

- во-вторых, здесь пора уже отметить, что данное и практически все другие утверждения из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. представляют собой провокационно-предвзятые безосновательные и в конечном счете несостоятельные гипотезы, построенные с использованием принципа, заложенного в известной русской поговорке - «если бы да кабы, да на носу росли грибы, под носом бы варились и сами в рот валились», - и тривиальных регулярных выражений «может быть (приводить), а может и не быть (приводить)» и «должен быть (приводить) или не должен быть (приводить)». Налицо – множество фактов неумения указанных авторов мало-мальски обоснованно и квалифицированно формулировать положения научной работы;

- в-третьих, поскольку в своем данном утверждении Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. халатно-ошибочно или предвзято сознательно не сообщили читателю, «создание» каких именно «равных условий», где, когда и какими способами, и притом не сослались на другие свои утверждения, где это изложено, а также построили данное утверждение самым нелепым образом, то, исходя только из как-бы заложенного в него (утверждение) чисто гипотетического смысла, уже можно предположить, что упомянутые авторы выдвинули несколько следующих соответственно **нелепых и в принципе невероятных в действительности пожеланий**, обеспечивающих указанные «равные условия»: 1) каждый «прочий хозяйствующий субъект», якобы, должен обладать равноправным (с ОАО «РЖД») статусом «субъекта естественной монополии», но на своем виде транспорта; 2) на каждом межвидовом транспортном конкурентном рынке «услуги грузоперевозок» должны оказываться, якобы, только равноправными «субъектами естественных монополий» разных видов транспорта; 3) кроме того, на своем виде транспорта каждый «хозяйственный субъект», якобы, должен (как и ОАО «РЖД») обладать статусом «единого хозяйствующего субъекта», то есть быть одновременно и единственным перевозчиком и монопольным владельцем-эксплуатантом соответствующих объектов транспортной инфраструктуры; 4) «деятельность» каждого «прочего хозяйствующего субъекта», якобы, должна быть подвержена «мерам государственного регулирования в сфере естественных монополий». В результате получается, что только эти навязанные исключительно смыслом данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. и нереальные по своей сути пожелания, якобы, могли обеспечить упомянутые ими эфемерные «равные условия». Налицо - очередной факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» указанных авторов;

- в-четвертых, вместе с тем, учитывая предвзятые и голословные сетования Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. о плачевной судьбе судовых компаний внутреннего водного транспорта (вызванной, якобы, агрессивной-доминирующей тарифной политикой монопольного «монстра» - ОАО «РЖД»), представленные в предыдущем утверждении 13 их «научного доклада», следует с значительной уверенностью констатировать, что таким образом упомянутые авторы **выдвинули в адрес «государственных органов регулирования»** целое множество следующих **нелепых и в принципе неприемлемых (в социально-экономической действительности) пожеланий**, обеспечивающих, по мнению этих продвинутых «ученых», указанное в данном утверждении 15 «создание равных (с ОАО «РЖД») условий для

осуществления деятельности» частных речных перевозчиков: 1) ни в коем случае нельзя разрешать ОАО «РЖД» «снижать железнодорожных тарифов на направлениях, конкурирующих с внутренним водным транспортом»; 2) считать нежелательными событиями «отток грузопотоков с внутреннего водного транспорта и их переключение на железнодорожный»; 3) и, наоборот, следует считать желательными событиями «отток грузопотоков с железнодорожного транспорта и их переключение на внутренний водный»; 4) нельзя допускать всякое «снижение объемов перевозок внутренним водным транспортом» и, наоборот, считать приемлемым такое «снижение» на железнодорожном транспорте; 5) ни в коем случае нельзя допускать «снижение рентабельности» частных речных судоходных компаний (кстати, необоснованно завышенной ими самими); 6) следует принимать «меры государственного регулирования», препятствующие «возникновению риска банкротства судоходных компаний»; 7) категорически исключать «риск банкротства судоходных компаний в условиях реализации инвестиционных программ обновления флота» и, наоборот, не принимать меры по исключению подобного «риска» в ОАО «РЖД»; 8) не допускать «установление скидок» ОАО «РЖД», когда оно «имеет достаточный запас финансовой прочности». Получается, что и навязные содержанием утверждения 13 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. и нереальные по своей сути пожелания, якобы, могли обеспечить упомянутые ими эфемерные «равные условия». 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-пятых, далее, учитывая такие же суждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., представленные в другом предыдущем утверждении 14 их «научного доклада», следует с значительной уверенностью констатировать, что таким образом упомянутые авторы **выдвинули в адрес «государственных органов регулирования»** целое множество иных **нелепых и в принципе неприемлемых (в социально-экономической действительности) пожеланий**, обеспечивающих, по мнению этих продвинутых «ученых», указанное в данном утверждении 15 «создание равных (с ОАО «РЖД») условий для осуществления деятельности» частных речных перевозчиков: 1) нельзя разрешать ОАО «РЖД» «предоставлять скидки», так как это обязательно «приведет к установлению монополюсь низкой цены»; 2) фиксация речниками или органами регулирования «монополюсь низкой цены» может устанавливаться субъективно-произвольно без учета результатов исследования существующих конкретных условий, места, и времени, а также без всяких экономических расчетов и доказательств; 3) к «другим участникам рынка грузоперевозок» не следует причислять грузовладельцев; 4)

«государственные органы регулирования» должны исключать «создание дискриминационных условий» только «деятельности» частных речных судовых компаний; 5) «при этом дискриминация» ОАО «РЖД» или грузовладельцев не должна приниматься во внимание; 6) а уж опосредованная «дискриминация» нетранспортных организаций, населения и государства вообще не должна рассматриваться «органами регулирования». Также получается, что данные навязные содержанием утверждения 14 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. и нереальные по своей сути пожелания, якобы, могли обеспечить упомянутые ими эфемерные «равные условия». Налицо – отнюдь не последний факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении их «научного доклада»;

- в-шестых, как уже отмечалось в предыдущей статье автора настоящей работы, 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 причин: 1) «конкуренция внутри каждого вида транспорта носит, как правило, демпинговый характер» [6]; 2) «железнодорожный транспорт является естественным монополистом, правда незащищенным от конкуренции с другими видами транспорта» [5], 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» [5], то есть в ОАО «РЖД»; 4) «на железнодорожном транспорте 10 % общей сети дорог составляют малодейственные линии на которых выполняется 0,4 % общего грузооборота при себестоимости перевозок в 29 раз выше среднесетевой, что делает их убыточными» [5], то есть ОАО «РЖД» вынуждено покрывать эти убытки; 5) «себестоимость перевозок на малодейственных участках железных дорог в 3-4 раза [5] (в 20 раз [4]) 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» [4], то есть ОАО «РЖД» должно компенсировать межнавигационные потери провозной способности речного флота; 7) кроме того, существует множество других подобных причин. Таким образом получается, что в данном утверждении 15 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы озаботиться скорее о «создании равных условий» для ОАО «РЖД», нежели для находящихся в более выгодном положении «частных речных судоходных компаний». Налицо – очередной факт отсутствия не только научно-практической

объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении «научного доклада» указанных авторов;

- в-седьмых, налицо – отнюдь не последняя авантюрно-химерная и негодная попытка Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. предвзято и злонамеренно навязать органам государственным органам регулирования идею о поддержке на федеральном уровне, якобы, «объективного» (на самом деле своеобразного) стремления речных судоходных компаний и других судовладельцев воспрепятствовать законному и отвечающему чаяниям национальной экономики и российского общества «снижению железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»;

- в-восьмых, на самом деле путем формулирования утверждений 14 и 15 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. были осуществлены трехкратные 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.;

- в-девятых, вместе с тем утверждения 14 и 15 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 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 об «органах регулирования», «монопольно-низкой цене» и «дискриминационных условиях» на конкурентном рынке услуг между видами транспорта общего пользования.

Что касается выраженного в утверждениях 14 и 15 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 навязать органам государственным органам регулирования идею о поддержке на федеральном уровне предложений речных судоходных компаний воспрепятствовать законному снижению железнодорожных тарифов 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. 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. Амиров М.Ш. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. - М.: КНОРУС, 2012. – 184 с.
5. Единая транспортная система: Учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
6. 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.
7. Борисов А.П. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2008. – 860 с.
8. Хмельницкий А.Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Д. Хмельницкий. М.: Издательский центр «Академия», 2006. – 256 с.
9. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: ООО "ИТИ Технологии", 2003. – 944 с.
10. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов / Л.П. Крысин – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.