

ЭКОНОМИКА, ЭКОНОМЕТРИКА И ФИНАНСЫ

УДК 338.001.36

ЧАСТЬ 1. ПСЕВДОНАУЧНАЯ БАЗА ЛОББИСТОВ ДЛЯ ОБВИНЕНИЯ ГОСУДАРСТВА В ДИСКРИМИНАЦИИ СУДОВЫХ КОМПАНИЙ

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

PART 1. PSEUDO-SCIENTIFIC LOBBY BASIS FOR THE ACCOUNT OF THE STATE IN DISCRIMINATION OF SHIP COMPANIES

*Leontyev R.G.**Computer center of the Far East office Russian Academy of Sciences
Khabarovsk, Russia*

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

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

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

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

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

«Дзенрин Кюсю»

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

исследовательские работы монографического характера.

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

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

этих ученых) и позволил выявить целый ряд следующих негативных обстоятельств.

Рассмотрение в настоящей работе содержания следующего девятнадцатого утверждения привело к выявлению следующих в основном негативных обстоятельств.

Утверждение 19 – «В заключение сделаем выводы. Исходя из базовых принципов функционирования транспортной отрасли, как единой транспортной системы страны, включающей различные виды транспорта, взаимодействующие и неразрывно связанные друг с другом, вопросы государственного тарифного регулирования деятельности транспортных предприятий, защиты и развития конкуренции на рынке транспортных услуг необходимо рассматривать в комплексе, учитывая объективно возникающую конкуренцию между отдельными видами транспорта».

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

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

- во-первых, в первом предложении данного утверждения из «научного доклада» после слова «сделаем» надо употребить определение «следующие». А во втором предложении после слова «отрасли» убрать запятую. Вместо некорректного выражения «транспортной отрасли» следовало бы употребить приемлемое по точности словосочетание, например, «совокупности транспортных отраслей экономики» или «транспортной инфраструктурной отрасли национальной экономики». Употребление в первой части второго предложения дважды слова «транспортной» наряду с применением слова «транспорта» является недопустимым для всяких научных работ плеоназмом [5], поэтому второе слово «транспортной» следовало бы изъять, а вместо слова «транспорта» применить термин «путей сообщения». Употребление во второй части второго предложения дважды слова «транспортных» наряду с применением слова «транспорта» также является недопустимым для всяких научных работ плеоназмом [5], поэтому вместо словосочетания «транспортных предприятий» следовало бы применить термин «коммерческих организаций-перевозчиков», а вместо понятия «транспортных услуг» применить более точное терминологическое словосочетание «услуг по перевозке грузов». И, наконец, вместо некорректного выражения «в комплексе» следовало бы употребить слово «комплексно». Налицо – очередной факт неграмотного формулирования Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. утверждения своего «научного доклада»;

- во-вторых, известно (например, [6]), что выводы пишутся в конце работы как итоговый

материал в виде кратко сформулированных и пронумерованных положений, что иногда их представляют в связанном, но предельно сжатом изложении. Вместе с тем в отдельном от выводов заключении дается обобщение наиболее существенных положений исследования, подводятся его итоги и выдвигаются вопросы, которые еще требуют разрешения. А в соответствии с рекомендациями для написания раздела «Заключение» в научной статье (АНО Издательский дом «Научное обозрение») статья должна заканчиваться хорошо построенным заключением, в котором повторяются цели и задачи и обобщаются авторские основные результаты и факты для читателей, а также излагаются вопросы, требующие дальнейшего исследования. Обычно это можно сделать в одном абзаце тремя основными ключевыми пунктами и одним убедительным сообщением того, что читатели должны уяснить из научной статьи. Однако в данном утверждении Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., сформулировано совершенно новое положение («необходимо рассматривать в комплексе»), которое отсутствует в основном тексте их «научного доклада», то есть не относится к наиболее существенным положениям (результатам), изложенным в этом тексте. Налицо - неудачная попытка одновременно отразить и вывод, и пункт заключения «научного доклада»;

- в-третьих, также в соответствии с рекомендациями для написания раздела «Заключение» (АНО Издательский дом «Научное обозрение») в заключительном разделе всякой научной статьи не должно приводиться никаких новых аргументов. Однако, сообщив в заключении своего «научного доклада», что де «исходя из базовых принципов функционирования транспортной отрасли, как единой транспортной системы страны, включающей различные виды транспорта... вопросы государственного тарифного регулирования деятельности... необходимо рассматривать в комплексе», Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. тем самым привели в нем (заключении) данные «базовые принципы функционирования» (которые вообще ранее не упоминались в их «докладе») в качестве совершенно нового аргумента предложенной ими «необходимости рассматривать вопросы в комплексе». Налицо – факт явного халатного игнорирования указанными «учеными» общепринятых рекомендаций по написанию раздела «Заключение» в научной статье;

- в-четвертых, в то же время в данном утверждении заключения «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. вместо некорректного первого предложения «В заключение сделаем выводы» следовало бы сформулировать приемлемое для научной статьи предложение, например, «Таким образом вышеизложенное позволяет представить следующие заключительные выводы» или «Подводя итоги вышеизложенному («В связи с вышеизложенным») можно сформулировать

следующие заключительные выводы». Кроме того, из второго предложения данного утверждения Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы изъять неудачно фразеологически размещенное, ошибочно сформулированное (подробнее об этом см. ниже) и ничего не добавляющее к пониманию читателем (а наоборот - запутывающего его) сущности данного утверждения последнего выражения - «учитывая объективно возникающую конкуренцию между отдельными видами транспорта». Налицо – очередной факт явного халатного игнорирования указанными «учеными» общепринятых рекомендаций по написанию раздела «Заключение» в научной статье;

- в-пятых, в данном утверждении халатно ничего не сказано о том, что именно Панфина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. понимают под «базовыми принципами функционирования транспортной отрасли, как единой транспортной системы страны, включающей различные виды транспорта»: либо «ряд ролевых объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания» из раздела II «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ» (в ред. распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 года № 1032-р); либо «составляющие проблемы несбалансированности развития единой транспортной системы России» из того же раздела II «Транспортной стратегии...»; либо «цели, задачи и индикаторы развития транспортного комплекса Российской Федерации» или «приоритеты политики в области транспорта» из раздела IV все той же «Транспортной стратегии...»; либо «особенности транспорта, отличающие его от других отраслей экономики» [7, с. 8]; либо «свойства ЕТС» [7, с. 18-20]; либо «принципы управления транспортом в условиях рыночной экономики» [7, с. 31,32]; либо «принципы выбора видов транспорта потребителями транспортных услуг» [7, с. 190-192]; либо «специфические экономические жизненные функции транспорта» [8, с. 79-84]; либо «принципы определения конкурентоспособности различных видов транспорта» [8, с. 172-180]; либо, скорее всего, неправомерные заимствования, осуществленные Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. из данной «Транспортной стратегии...», воспроизведенные в предыдущих утверждениях 17 и 18 их «научного доклада» и описанные в последней публикации автора настоящей работы [4];

- в-шестых, ведь только без понимания того, что именно стоит за упомянутыми (без всяких обязательных ссылок) Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. «базовыми принципами функционирования транспортной отрасли, как единой транспортной системы страны, включающей различные виды транспорта», данное утверждение 19 из их «научного доклада» уже представляется де факто недостоверной и де юре ничтожной информацией. Налицо – отнюдь не

последний факт некачественного формулирования Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. заключительных выводов их «научного доклада»;

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

- во-первых известно [9,10], что, с одной стороны: *единая* – это одна, общая, объединенная; *единство* – общность, полное сходство, цельность, сплоченность, неразрывность, взаимная связь; *неразрывный* – не поддающийся разъединению, крепкий, нерушимый; *система* – это совокупность организаций, однородных по своим задачам, или учреждений, организационно объединенных в одно целое; *взаимодействие* – это взаимная поддержка, согласованные действия. А с другой стороны: *конкуренция* – это соперничество, борьба за достижение больших выгод, преимуществ; *конкурентоспособный* – это способный противостоять конкурентам. Более того *конкуренция* – это соперничество между экономическими субъектами, когда их самостоятельные действия эффективно ограничивают возможность каждого из них односторонне воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке; борьба за рынки сбыта товаров с целью получения более высоких доходов, прибыли, других выгод. И, наконец [14], *конкуренция* – это состязательность, соперничество, напряженная борьба юридических или физических лиц за покупателя (за его деньги), за свое выживание в условиях действия жестокого закона конкуренции как объективного процесса «вымывания» некачественных товаров и услуг в рамках антимонопольного законодательства, соблюдения закона «О защите потребителей». Содержание определений двух представленных здесь групп понятий дает полное основание полагать, что «*функционирование (деятельность) единой транспортной системы*» и «*конкуренция между транспортными организациями*» - это по сути противоположные взаимоисключающие друг друга экономические явления. Однако Панфина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. без всяких оговорок бездумно употребили в своем данном утверждении понятие «единая транспортная система» вкупе с категорией «конкуренция». Налицо – факт проявления данными «учеными» незнания значений экономических понятий, примененных в их «докладе»;

- во-вторых, прежде чем перейти к выявлению в данном утверждении Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. целого ряда теоретических, методологических и практических нелепостей, связанных с указанными выше противоположными экономическими явлениями, следует отметить по

крайней мере две особенности, присущие транспортной отрасли инфраструктуры экономики. Первая из них связана с ошибочным и безапелляционным признанием Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. «транспортной отрасли как единой транспортной системы страны». Дело в том, что «часто термин ЕТС употребляется для обозначения совокупности различных видов транспорта какой-то страны. Это неверно, так как толкование этого термина предопределяет существование единого управляющего органа, без которого невозможно согласовать по объему, месту и времени операции различных видов транспорта» [11,12]. Вместе с тем в учебнике [7], в котором наиболее подробно (нежели в другой учебной литературе) конкретизируется понятие единой транспортной системы (ЕТС), одним из основных видов единства названо административно-управленческое, но что под этим подразумевается его авторы не говорят, поскольку знают, что в действительности соответствующего единого органа, принимающего обязательные для всех перевозчиков хозяйственные и финансовые управленческие решения, на российском транспорте нет. Более того в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ» (в ред. распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 года № 1032-р), **еще только предусматривается «разработка научных основ построения единой транспортной системы страны в условиях рыночной экономики**, включая анализ и классификацию технической, технологической, экономической и юридической несогласованности во взаимодействующих видах транспорта». И поэтому понятие ЕТС носит пока не утвердительно конкретный, а всего лишь гипотетический характер. Налицо – факт незнания или неверного осмысления Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. положений государственного документа, на который они ссылаются и из материалов которого осуществляют неправомерные заимствования для использования их в своем «научном докладе»;

- в-третьих, вторая особенность транспортной отрасли инфраструктуры экономики заключается в том [7,8], что эта отрасль включает в себя транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования. При этом следует учесть, что в соответствии с ГК РФ (ст. 789) «перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если... эта организация обязана осуществлять перевозки грузов... по обращению любого гражданина или юридического лица», и что «договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором (статья 426)». И потому в данном утверждении своего «научного доклада» Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. должны были вместо неточного выражения «транспортной отрасли» обязательно употребить термин «транспорта общего

пользования», поскольку именно в сфере деятельности (функционирования) последнего может проявляться упоминаемая ими конкуренция. Налицо – факты недостаточного знания указанными «учеными» реальной специфики транспортной отрасли инфраструктуры российской экономики;

- в-четвертых, следует подчеркнуть, что Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. без всяких оговорок бездумно употребили в своем данном утверждении не только понятие «единая транспортная система» вкупе с категорией «конкуренция», но и выражение «различные виды транспорта, взаимодействующие и неразрывно связанные друг с другом». И что содержание определений двух представленных выше групп понятий [9,10] дает полное основание квалифицировать **«функционирование (деятельность) единой транспортной системы»** и **«конкуренцию между транспортными организациями»** как по определению несовместимые противоположные экономические явления. В связи с этим можно обнаружить целый ряд теоретических, методологических и практических нелепиц, появление которых спровоцировано данными «учеными»: 1) похоже авторы «научного доклада» не понимают, что на самом деле «ЕТС» может существовать как сочетание управляемой и управляющей подсистем [11,12]; 2) затем они даже не представляют себе, что «ЕТС» по определению должна функционировать как единый хозяйствующий субъект (как перевозчик и владелец инфраструктуры) в сфере перевозок транспортом общего пользования; 3) а также как единственный субъект естественной монополии в сфере всех перевозок транспортом общего пользования, тарифы которого должны устанавливаться федеральным органом регулирования; 4) при этих условиях (при ЕТС) упоминаемые Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. «защита и развитие конкуренции на рынке транспортных услуг» вообще не имеют никакого смысла; 5) на самом деле «конкуренция» возможна не между названными ими «отдельными видами транспорта», а между совокупностями хозяйствующих субъектов – коммерческих организаций-перевозчиков различных видов транспорта общего пользования; 6) причем указанные «субъекты-организации», относящиеся к какому-то отдельному виду транспорта, конкурируют еще и меж собой; 7) и непонятно, почему эти «субъекты-организации» определяются Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. как «взаимодействующие» (то есть как пользующиеся взаимной поддержкой и осуществляющие согласованные действия), ведь они как конкуренты должны на самом деле соперничать и бороться за достижение каждым из них больших (чем у других) выгод, и личных преимуществ (над другими); 8) также непонятно, почему эти «субъекты-организации» определяются Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. как «неразрывно связанные друг

с другом» (то как не поддающиеся разьединению, связанные крепкими и нерушимыми узами), если каждый из них должен противостоять конкурентам и более того обязательно осуществлять самостоятельные действия, эффективно ограничивающие возможности других односторонне воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке; 9) более того, как эти юридические или физические лица могут входить в ЕТС, если между ними идет напряженная борьба за покупателя (за его деньги), за свое выживание в условиях действия жестокого закона конкуренции как объективного процесса «вымывания» некачественных услуг по перевозке грузов; 10) и т. д. и т. п. Налицо – факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

- в-пятых, как известно [13], «одним из основных законов мышления в диалектической логике, является закон о единстве противоречий, сущность которого заключается в том, что при анализе изменений формула «или то, или другое» не пригодна, а вместо нее используется формула «и – и» или «как то, так и другое». Этот закон оперирует диалектическим противоречием, то есть утверждением и отрицанием хотя и разных моментов, но взятых в одном и том же плане и, потому, взаимоисключающих друг друга. Формулы «так и не так», «есть и не есть» допустимы только тогда, когда мышление отражает объективные противоречия. Формулы закона выражают единство противоречивых тенденций, их борьбу между собой, преобладающую роль одной из них, закон изменения данного явления, процесса, предмета (пословицы: «нет худа без добра», «жить – значит умирать» и т. п., апории Зенона, антимонии Канта)». И вместо того, чтобы хоть как-то попытаться совместить два противоположных экономических явления - «функционирование (деятельность) единой транспортной системы» и «конкуренция между транспортными организациями» - в рамках трактовки действия закона о единстве противоречий, Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. бездумно и халатно, как говорится, «отдали это на откуп» (то есть пропечатали очередную загадку) читателям их «научного доклада, в том числе и студентам транспортных вузов и техникумов (колледжей). Налицо – факт незнания названными «учеными» основ экономических исследований;

- в-шестых, относительно же выдвинутой Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. лукавой декларации насчет необходимости де «учитывать объективно возникающую конкуренцию между отдельными видами транспорта», то следует отметить, что на самом деле «конкуренция возникает» не «объективно», а «субъективно», то есть сугубо по воле хозяйствующих субъектов-продавцов услуг по перевозке грузов, действующих

в качестве конкурентов на соответствующем рынке. А «объективной» та же «конкуренция» может выглядеть только в глазах покупателей указанных услуг, когда перевозочные тарифы заметно снижаются. Однако проходящая «красной линией» по всему «научному докладу» упомянутых «ученых» деликтно-предвзятая подоплека заключается в том, чтобы запретить «снижение железнодорожных тарифов» и сохранить явно завышенные речные тарифы, поэтому, с точки зрения грузовладельцев, - это никак не «объективная конкуренция», а неоправданный государственный протекционизм, вызывающий дискриминацию их покупательских интересов. Налицо – очередной и отнюдь не последний факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

в) что же касается научной новизны, истинной методологической и теоретической ценности и достоверности практической значимости предложения (вывода) Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., изложенного ими в утверждении 19 их «научного доклада» (см. табл.), то оценочные уровни всех этих характеристик скатываются не только к нулевым, но и даже к минусовым (вредоносным) отметкам, в силу следующих выявленных негативных обстоятельств:

- во-первых, в данном утверждении Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. без ссылок выдвинули тезис о том, что де «вопросы государственного тарифного регулирования деятельности транспортных предприятий, защиты и развития конкуренции на рынке транспортных услуг необходимо рассматривать **в комплексе...**» (см. табл.), тем самым они как-бы попытались сообщить читателям и всему научному сообществу о, якобы, их вкладе в методологию исследования («рассмотрения») указанных «вопросов регулирования», впервые предложив для этого применить комплексный подход. Однако в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ» (в ред. распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 года № 1032-р), на которую Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. не только ссылались, но и неправомерно заимствовали фрагменты [4] из ее текста, предусмотрено именно «**комплексное** регулирование субъектов естественных монополий» (см. табл.). Поэтому читателю вполне можно предположить, что эти «продвинутые ученые» опять неправомерно заимствовали, но уже идею использования «комплексного подхода» из официального документа. Так что явно не задалось у этих авторов «научного доклада» с их личным вкладом в методологию исследований, поскольку в этой ситуации им просто следовало бы еще раз

сослаться на данный федеральный документ. Налицо – факт распространения фальсифицированной информации указанными «учеными» путем публикации своего научного доклада);

- во-вторых, в связи с этим («во-первых») Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в данном утверждении (предложении) следовало бы сказать о том, что «в соответствии с положением «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» вопросы государственного тарифного регулирования деятельности транспортных предприятий, защиты и развития конкуренции на рынке транспортных услуг необходимо

рассматривать комплексно». Но это отнюдь не все, что им следовало бы сделать. Так, из данного утверждения (предложения) необходимо было изъять слова «объективно возникающую» (см. табл.), поскольку Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. читателю не объяснили, что означает придуманное ими (или кем-то другим) понятие «объективно возникающая конкуренция», и ничего не сообщили о теории появления в природе соответствующего экономического события. Так что и с, якобы, их личным вкладом в теорию у этих «ученых» ничего не получилось. Налицо – еще один факт распространения фальсифицированной информации указанными «учеными»;

Таблица

СРАВНЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОКУМЕНТА С «ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ» ПАНТИНОЙ Т.А. И БОДРОВЦЕВОЙ Н.Ю.

Положения из текста «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» (ред. от 11.06.2014)	Предложения, присутствующие в утверждениях 19 и 20 из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.
Совершенствование системы государственного регулирования субъектов естественных монополий и организаций, осуществляющих регулируемые виды деятельности, должно реализовываться с применением <i>комплексного</i> ... регулирования. Должно осуществляться... сокращение рынка перевозок, в отношении которых применяется государственное тарифное регулирование, с переходом... вплоть до полного дерегулирования тарифов.	(19) ...вопросы государственного тарифного регулирования деятельности транспортных предприятий, защиты и развития конкуренции на рынке транспортных услуг необходимо рассматривать <i>в комплексе</i> , учитывая объективно возникающую конкуренцию между отдельными видами транспорта.
Совершенствование методов ценового регулирования в сегментах рынка, находящихся в переходном состоянии от естественно-монопольного к конкурентному, предусматривающее сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка - от демпинговых тарифов	(20) ...необходимо базироваться на результатах оценки влияния установленных тарифов для субъектов естественных монополий на одном виде транспорта на деятельность прочих хозяйствующих субъектов, в том числе оказывающих нерегулируемые услуги, на других видах транспорта, в целях недопущения создания дискриминационных условий, приводящих к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности.

- в-третьих, если бы даже Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. вместо неподходящего для скорректированной здесь в первых двух подпунктах формулировки их утверждения (предложения) 19 выражения - «учитывая конкуренцию между отдельными видами транспорта» (см. табл.) - применили условно приемлемое словосочетание, например, - «однако вопреки данному положению в российской практике встречаются случаи, когда эти вопросы рассматриваются без учета конкуренции между отдельными видами транспорта», - то все равно данное утверждение было бы практически недостоверным в силу хотя бы двух причинных обстоятельств. Так, с одной стороны, чтобы хотя бы условно признать достоверным скорректированный в настоящей работе данный тезис-утверждение Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то им следовало бы представить доказательство его справедливости, сообщив о практическом намерении или состоявшемся факте конкретного игнорирования органами регулирования такого «учета». А с другой стороны,

совершенно непонятно, об учете какой именно «конкуренции между отдельными видами транспорта» так пекутся авторы «научного доклада»? Либо о характеристиках, либо об условиях, либо об уровне, либо об участниках этой самой «конкуренции»? Налицо – очередной факт распространения указанными «учеными» дезинформации;

- в-четвертых, Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю., судя по предыдущему содержанию их «научного доклада», на самом деле должны были беспокоиться об «учете» не какой-то непонятной «конкуренции», а о весьма предвзято близких им интересах только одной группы участников упомянутого ими «рынка транспортных услуг», то есть «речных судовых компаний». Однако известно [14,15], что при применении комплексного подхода к решению какой-либо экономической и управленческой проблемы должны учитываться все ее аспекты и их взаимосвязи, а, если упустить один из этих аспектов, то впоследствии может оказаться, что именно из-за этого соответствующая проблема не может быть решена полностью или на

требуемом уровне эффективности. Поэтому Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. должны были обязательно озаботиться и о тарифных интересах других непосредственных участников этого рынка, а именно: конкурента речников ОАО РЖД (иначе никакой справедливой конкуренции и быть не может) и, самое главное, грузовладельцев как покупателей-потребителей перевозочных услуг, а также опосредовано зависящих от уровня перевозочных тарифов нетранспортных организаций, населения и государства. Ведь именно учет всех без исключения мнений заинтересованных лиц и организаций как раз и обеспечивает комплексный подход к рассмотрению и решению вопросов государственного регулирования тарифов на услуги по перевозкам грузов. Так что и с, якобы, достоверной практической значимостью предложения (вывода) Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., изложенного ими в утверждении 19 их «научного доклада» (см. табл.), у этих «ученых» ничего не получилось. Налицо – еще один факт отсутствия не только научно-практической объективности, но и элементарной логики, в «экономических» рассуждениях, сформулированных в данном утверждении из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.;

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

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

- во-вторых, на самом деле путем формулирования данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. была осуществлена попытка представить химерную и вредоносную для читателя научно-практическую дезинформацию по предвзято-злонамеренному очернению федеральных ведомств государственного регулирования и ОАО «РЖД», которая значительно искажает действительное положение дел с конкуренцией в сфере транспорта общего пользования. Поэтому от этой дезинформации должны быть освобождены не только студенты первых курсов транспортных вузов и учащиеся средних специальных учебных заведений,

изучившие начальные дисциплины «единая транспортная система» или «общий курс транспорта», но и «преподаватели вузов, специалисты, чья деятельность связана с логистикой, и все интересующихся этой проблематикой», для которых собственно и предназначен сборник материалов конференции (по заверению его редакторов), где представлен анализируемый в настоящей работе «научный доклад» указанных «ученых»;

- в-третьих, вместе с тем утверждение 19 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в целом (с недостаточно грамотным фразеологическим построением и де факто недостоверным и де юре ничтожным содержанием) из анализируемого в настоящей работе их «научного доклада» следовало бы категорически изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального реноме его авторов, но и главным образом указанным студентам, преподавателям и специалистам, поскольку защитит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений об «органах регулирования», «монополю-низкой цене» и «дискриминационных условиях» на конкурентном рынке услуг между видами транспорта общего пользования.

Что касается выраженного в утверждениях 19 анализируемого в настоящей работе «научного доклада» (Бодровцева Н.Ю., Пантина Т.А. Конкуренция между отдельными видами транспорта: экономические и правовые аспекты // Логистика: современные тенденции развития: материалы XVII междунар. науч.-практ. конф. - Ч. 1. - СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2018. - С. 85-90) стремления ее продуцентов – профессора и аспиранта вуза водного транспорта – как-то представить свои явно лоббистские попытки сформулировать фальсифицированные теоретико-методологические положения и химерные практические рекомендации как некую «научную базу» для обвинения органы государственного регулирования и ОАО «РЖД» в «создании для функционирования частных речных судоходных компаний (путем «снижения железнодорожных тарифов») дискриминационных условий, которые в конечном итоге могут привести к недобросовестной конкуренции и монополистической деятельности со стороны данного общества, то здесь следует отметить, что оно (стремление) не только не получило должного воплощения, но и привело к неприемлемому распространению среди студентов, преподавательского корпуса, научной общественности и специалистов квазипредставлений о российском транспорте общего пользования вообще.

Литература

1. Леонтьев Р.Г. Недостоверные гипотезы о сути и параметрах конкуренции между видами

транспорта // Spirit - time (Berlin, Germany). – 2019. - № 7 (19). VOL. 1. – P. 10-18.

2. Леонтьев Р.Г. Фальсификации о госрегулировании тарифов ОАО «РЖД» как субъекта естественной монополии // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2019. - № 16 (40) part. 8. – V. 47-56.

3. Леонтьев Р.Г. Недостоверные сведения о специфике конкуренции транспортного субъекта естественной монополии // American Scientific Journal (NY, United States). – 2019. - № 27 Vol. 1. – P. 42-50.

4. Леонтьев Р.Г. Деликтные наветы лоббистов о дискриминации государством речных судовых компаний // Spirit - time (Berlin, Germany). – 2019. - № 8 (20). VOL. 1. – P. 3-12.

5. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов / Л.П. Крысин – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.

6. Основы научных исследований: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 1989. - 400 с.

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

8. Леонтьев Р.Г., Леонтьева Н.Р. Экономическая теория транспорта: тезаурус и

классификации. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012. – 339 с.

9. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: ООО "ИТИ Технология", 2003. – 944 с.

10. Борисов А.П. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2008. – 860 с.

11. Леонтьев Р.Г. Прогнозирование авиапотоков и оптимизация управления воздушной транспортной системой. – М.: Наука, 1984. – 184 с.

12. Леонтьев Р.Г. Интенсификация регионального транспортного комплекса. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1988. – 204 с.

13. Бор М.З. Основы экономических исследований: логика, методология, организация, методика. – М.: Издательство «ДИС», 1998. – 144 с.

14. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг: Учебник. – М.: ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2000. – 640 с.

15. Веретенников Н.П., Леонтьев Р.Г. Корпорации: организационные формы, принципы и функции управления. – М.: ВИНТИ РАН, 2003. - 624 с.

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ НА ПРЕДПРИЯТИИ АО «УЧХОЗ ЗЕРНОВОЕ»

Чумакова Наталья Валерьевна

канд. экон. наук,

доцент по кафедре бухгалтерского учёта, анализа и аудита,

Азово-Черноморский инженерный институт ФГБОУ ВО Донской ГАУ,

г. Зерноград

Артюхова Елена Владимировна

магистрант,

кафедра бухгалтерского учёта, анализа и аудита,

Азово-Черноморский инженерный институт ФГБОУ ВО Донской ГАУ,

г. Зерноград

Аннотация. Проблема эффективного использования основных средств на сегодняшний день является ключевой на любом предприятии, так как от ее решения зависит финансовое состояние и конкурентоспособность организации. Эффективность использования основных фондов характеризуется такими показателями как фондоотдача, фондоёмкость, фондовооружённость и фондорентабельность. В настоящей статье проведена оценка эффективности использования основных средств АО «Учхоз Зерновое» – типичного предприятия южной зоны Ростовской области.

Ключевые слова: основные средства, фондоотдача, фондоёмкость, фондовооружённость, фондорентабельность.

Переходу отечественного агропромышленного комплекса к рынку сопутствует нарушение эквивалентного межотраслевого обмена, ослабление системы государственной поддержки сельскохозяйственного производства, неблагоприятный инвестиционный климат в отрасли и пр. Результатом становится разрушение материально-технической базы сельскохозяйственных предприятий, уменьшение их платёжеспособного спроса.

В то же время, в условиях финансовой нестабильности предприятия аграрного сектора экономики должны повышать эффективность

собственного производства. При этом основным элементом производственного процесса в сельском хозяйстве является материально-техническая база сельхозтоваропроизводителей, а именно их обеспеченность в необходимом количестве и ассортименте основными средствами. Развитие производственного потенциала, а именно материально-технической базы, основных и оборотных средств служит ключевым условием роста объемов валовой и товарной продукции аграрных предприятий. От обеспеченности, эффективности и интенсивности их использования напрямую зависят финансовое состояние