

# ЭКОНОМИКА, ЭКОНОМЕТРИКА И ФИНАНСЫ

УДК 338.001.36

## НЕДОСТОВЕРНЫЕ СВЕДЕНИЯ О СПЕЦИФИКЕ КОНКУРЕНЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СУБЪЕКТА ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ

*Леонтьев Рудольф Георгиевич*

*д-р экон. наук, профессор,*

*почетный работник высшего профессионального образования РФ,*

*главный научный сотрудник ВЦ ДВО РАН,*

*г. Хабаровск, Российская Федерация*

### NCORRECT INFORMATION ON THE COMPETITION SPECIFICITY TRANSPORTATION SUBJECT OF NATURAL MONOPOLY

*Leontyev R.G.*

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

*Khabarovsk, Russia*

**Аннотация.** В статье рассмотрено стремление профессора и аспиранта вуза водного транспорта как-то представить в виде аксиом (постулатов) необоснованные гипотезы о «специфике межвидовой конкуренции субъекта естественной монополии на рынках услуг по перевозке грузов транспортом общего пользования». При этом доказано, что это стремление не только не получило должного воплощения, но и привело к неприемлемому распространению среди студентов, преподавательского корпуса, научной общественности и специалистов квазипредставлений о российском транспорте вообще.

**Annotation.** The article considers the desire of a professor and a graduate student of a water transport institute to somehow present in the form of axioms (postulates) unfounded hypotheses about "the specifics of interspecific competition of a natural monopoly subject in the markets for services for the transport of goods by public transport." At the same time, it was proved that this striving not only failed to be properly implemented, but also led to an unacceptable spread among students, the teaching staff, the scientific community and specialists of quasi-representations about Russian transport in general.

**Ключевые слова:** Отдельные виды транспорта, межвидовая конкуренция, рынок услуг по перевозке грузов, механизмы конкуренции, частные хозяйствующие субъекты, государственный субъект естественной монополии.

**Key words:** Individual types of transport, interspecific competition, the market for cargo transportation services, competition mechanisms, private business entities, the state natural monopoly entity.

Не открывая старых истин: все знают, что солнце заходит на западе.

*Китайская пословица*

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 пяти утверждений, представленных в указанном докладе профессора Пантинной Т.А. и соискателя ученой степени Бодровцевой Н.Ю., был проведен в предыдущих статьях автора настоящей работы и позволил выявить целый ряд негативных обстоятельств.

Рассмотрение в настоящей работе содержания четырех последующих (шестого, седьмого, восьмого и девятого) утверждений привело к выявлению следующих в основном негативных обстоятельств.

**Утверждение 6** – «При этом следует отметить, что сфера транспортных услуг относится к сферам деятельности субъектов естественных монополий. Так, согласно федеральному закону от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О естественных монополиях» к сфере деятельности субъектов естественных монополий относятся: транспортировка нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам; транспортировка газа по трубопроводам; железнодорожные перевозки; услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах; услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей; ледокольная проводка судов, ледовая лоцманская проводка судов в акватории Северного морского пути [2]».

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, если условно согласиться с данным утверждением Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то в его тексте можно выявить следующие нелепицы: 1) употребление в его первом относительно кратком предложении слов «сфера» и «сферам» является недопустимым для всяких научных работ плеоназмом [1], поэтому вместо некорректного применения понятия «сфера» следовало бы употребить приемлемое слово «оказание (предоставление, реализация, производство, продажа)»; 2) кроме того, Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в контексте с содержанием следующего предложения данного утверждения вместо слова «сферам» следовало бы употребить понятие «сфере»; 3) в научных работах принято ссылаться не на весь закон, а на его отдельные статьи; 4) во втором предложении данного утверждения в нарушение установленных правил (ГОСТ Р 7.8.5-2008. Библиографическая ссылка) приведены одновременно внутритекстовая и затекстовая библиографические ссылки на один и тот же федеральный закон, поэтому здесь следовало бы убрать какую-то одну из этих ссылок; 5) налицо – факты неверного построения фразеологии и неправомерного применения библиографических ссылок;

- во-вторых, на самом деле в контексте «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. должна рассматриваться не заявленная ими монолитная (однородная, целостная) «сфера транспортных услуг», а обобщенная совокупность «транспортных услуг», принципиально структурированная на две основные части [2]:

- **услуги по перевозке пассажиров и грузов**, которые оказывают публичные коммерческие организации (перевозчики) автомобильного, железнодорожного, водного (морского и речного) и воздушного видов транспорта общего пользования, представленные, соответственно, автопредприятиями, ОАО «РЖД», судовыми компаниями и авиакомпаниями с их, соответственно, автомобильным парком,

железнодорожным подвижным составом, морским или речным флотом и воздушными судами:

- **услуги инфраструктуры транспорта**, которые оказывают инфраструктурные организации автомобильного, железнодорожного, водного (морского и речного) и воздушного видов транспорта, представленные соответствующими обслуживающими перевозки объектами и путями сообщений: терминалами, автостоянками и автомобильными дорогами, железнодорожными линиями, станциями и узлами, морскими или речными путями и портами, а также воздушными трассами и аэропортами;

- в-третьих, более того, на самом деле публичные коммерческие организации-перевозчики (кроме железнодорожного, представленного ОАО «РЖД»), относящиеся к какому-то одному виду транспорта общего пользования (либо автомобильному, либо морскому, либо речному, либо воздушному) **конкурируют** между собой в границах соответствующего внутривидового рынка услуг по перевозке грузов, и поэтому все эти рынки и услуги в принципе **нельзя отнести** к «сфере деятельности субъектов естественных монополий». И только услуги инфраструктурных организаций автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта общего пользования, а также услуги ОАО «РЖД» (выполняющее публичные железнодорожные перевозки) в соответствии со статьей 4 «федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О естественных монополиях» относятся к указанной сфере;

- в-четвертых, и потому мнение (утверждение) Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. о том, что, якобы, «сфера транспортных услуг относится к сферам деятельности субъектов естественных монополий», представляется удручающей и вредоносной для мало осведомленного читателя дезинформацией, которая искажает содержание действующего российского законодательства;

- в-пятых, таким образом неприемлемое для научного исследования утверждение 6 (с недостаточно грамотным фразеологическим построением и де факто недостоверным и де юре ничтожным содержанием первого предложения) из анализируемого в настоящей работе «научного доклада» следовало бы безболезненно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального репутации его авторов, но и главным образом студентам, преподавателям транспортных вузов и техникумов (колледжей) и специалистам, поскольку освободит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений о структуре «общей совокупности транспортных услуг», состоящей из услуг по перевозке пассажиров и грузов, реализуемых на конкурентных рынках, и услуг, относящихся к сфере деятельности хозяйствующих субъектов естественной монополии.

**Утверждение 7** – «При этом лишь некоторые виды деятельности, осуществляемые в той или иной сфере, из указанных выше, признаются

*регулируемыми видами деятельности. Таким образом, не все хозяйствующие субъекты, функционирующие в сфере, признанной сферой деятельности субъектов естественных монополий, автоматически признаются субъектами естественной монополии».*

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

а) если условно согласиться с данным утверждением из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то даже в его относительно кратком тексте можно выявить следующие фразеологические нелепицы:

- во-первых, данное утверждение, как и предыдущее утверждение 6 из указанного «научного доклада», начинается с союза «при этом», то есть налицо – явный повтор, неприемлемый для серьезных научных работ, поэтому данное утверждение 7 следовало бы начать с какого-то другого союза: или «вместе с тем», или лучше «к тому же», или еще лучше (в контексте общего содержания обоих утверждений) «однако»;

- во-вторых, в первом предложении своего данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы словосочетание «из указанных выше» без ограничения запятыми поставить после слова «некоторых»;

- в-третьих, употребленное Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в первом предложении данного утверждения выражение - «лишь некоторые виды деятельности... признаются регулируемыми видами деятельности» - представляется очевидным фактом допущенной ими явной тавтологии, категорически неприемлемой для серьезных научных работ, поэтому во избежание этой тавтологии им следовало бы просто изъять из указанного выражения последнее словосочетание «видами деятельности»;

- в-четвертых, также употребленное Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в первом предложении данного утверждения выражение – «виды деятельности, осуществляемые в той или иной сфере (деятельности – Р.Л.)», - представляется очевидным фактом допущенной ими неприемлемой для серьезных научных работ тавтологии, но на этот раз скрытой (не явной), поскольку в предыдущем утверждении 6 под «сферой» понимается именно «сфера деятельности (субъектов естественной монополии)»;

- в-пятых, употребленное Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. во втором предложении данного утверждения выражение - «в сфере, признанной сферой» - представляется ничем иным, как еще одним фактом допущенной ими явной тавтологии, категорически неприемлемой для серьезных научных работ, поэтому во избежание этой тавтологии им следовало бы после слова «сфере» убрать запятую и словосочетание «признанной сферой»;

- в-шестых, также употребленное Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. во втором предложении данного утверждения выражение – «субъектов

естественных монополий, автоматически признаются субъектами естественной монополии» - представляется ничем иным, как очередным фактом допущенной ими явной тавтологии, категорически неприемлемой для серьезных научных работ, поэтому во избежание этой тавтологии им следовало бы вместо некорректного излишнего словосочетания «субъектами естественной монополии» употребить слово «такowymi»;

- в-седьмых, в данном утверждении из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. налицо – факты проявления свойственного им косноязычия и неверного построения русской научной фразеологии;

б) кроме того содержанию данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. свойственны искажающие положения федерального закона и реальные условия функционирования транспорта РФ следующих недомолвок и нелепиц:

- во-первых, совершенно непонятна содержательная сущность озарившей Пантину Т.А. и Бодровцеву Н.Ю. первичной (причинной) идеи о том, что, якобы, «лишь некоторые виды деятельности, осуществляемые в той или иной сфере, из указанных выше, признаются регулируемыми видами деятельности»? Ведь в предыдущем утверждении 6 их «научного доклада» они, сославшись (причем дважды) на федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О естественных монополиях» перечислили виды транспортных услуг, которые все (без исключения) правомерно отнесены именно ими к «сфере деятельности субъектов естественной монополии»;

- во-вторых, вместе с тем в статье 4 (пункт 1) данного закона предписано, что «настоящем Федеральным законом *регулирується* деятельность субъектов естественных монополий в следующих сферах: ...», и далее в этой же части статьи 4 данного закона приведены, в частности, все (опять же без исключения) виды транспортных услуг, которые были упомянуты Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в предыдущем утверждении 6 из их «научного доклада». То есть «деятельность субъектов естественной монополии», оказывающих все (без исключения) указанные виды транспортных услуг, обязательно *регулирується* данным федеральным законом;

- в-третьих, однако вопреки указанному федеральному закону Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. в первом предложении своего данного утверждения ни с того, ни с сего заявляют, что, якобы, «*лишь некоторые* виды деятельности (виды транспортных услуг – Р.Л.), из указанных выше, *признаются регулируемыми* видами деятельности». В связи с этим у читателя их пресловутого «научного опуса» наверняка возникнет масса вопросов. Например, какие из семи упомянутых Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. «видов деятельности», по их мнению, являются «лишь некоторыми»? Кто является субъектом «регулирования»? Может быть,

государство? Конкретно кем или в соответствии с чем они «признаются регулируемы», а остальные («виды деятельности») не «регулируемы»? И почему последние являются «нерегулируемыми»? Почему на них до сих пор распространяется, а не отменяется действие статьи 4 (часть 1) указанного закона? Почему Пангина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. не указали, положениями какого конкретного закона эти «виды» или «регулируются», или «не регулируются»? Неужели они не знают, что деятельность абсолютно всех хозяйствующих субъектов (даже конкурирующих меж собой), в принципе, должна регулироваться (и регулируется) государством в соответствии с теми или иными законами, начиная с Конституции РФ? И др.;

- в-четвертых, поэтому совершенно непонятна содержательная сущность представленной Пангиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. во втором предложении данного утверждения вторичной (следственной) идеи о том, что, якобы, «таким образом, не все хозяйствующие субъекты, функционирующие в сфере, признанной сферой деятельности субъектов естественных монополий, автоматически признаются субъектами естественной монополии»? Ведь из крайне неясной формулировки первого предложения, неудачно описывающей причину, вовсе не возникает гипотетическое следствие, описанное во втором предложении того же утверждения 7 Пангиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. Поскольку они не удосужились сообщить читателю: ни какие конкретно сферы транспортных услуг именуются здесь в виду, ни конкретные примеры функционирования в этих сферах хозяйствующих субъектов, не являющихся представителями естественной монополии, ни конкретные условия возникновения такого события;

- в-пятых, и лишь весьма квалифицированный читатель «научного доклада» Пангиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. может с трудом догадаться, что весьма туманные намеки, обрисованные ими в данном утверждении этого опуса, возможно, как-то связаны с пунктом 3 статьи 4 федерального закона «О естественных монополиях», согласно которому «не допускается сдерживание экономически оправданного перехода сфер естественных монополий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, из состояния естественной монополии, определяемого в соответствии с абзацем вторым части первой статьи 3 настоящего Федерального закона, в состояние конкурентного рынка». Однако даже эту в принципе очевидную связь Пангина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. не смогли не только достаточно обосновать, но и даже обнаружить ее гипотетически;

- в-шестых, по поводу общей оценки всего содержания седьмого утверждения из «научного доклада» Пангиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следует отметить, что, представляя в нем, как им кажется, ценные для науки достоверные сведения (на самом деле эфемерные в силу их неграмотного изложения), они должны были совершить какое-

нибудь из следующих действий: либо сослаться на свои предыдущие публикации и исследования; либо сослаться на труды (программные документы, материалы исследований и др.) других авторов и при этом привести в своем «докладе» выдержки (цитаты) из этих публикаций, в которых изложены соответствующие факты и доказательства, подтверждающие достоверность указанных сведений; либо просто сделать ссылку на публикации этих же авторов без цитирования их содержания; либо данное утверждение их «научного доклада» начать с ремарки «известно, что», то есть сообщить об известности представленных в нем сведений;

- в-седьмых, таким образом неприемлемое для научного исследования утверждение 7 из «научного доклада» Пангиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в целом (с недостаточно грамотным фразеологическим построением и де факто недостоверным и де юре ничтожным содержанием) из анализируемого в настоящей работе «научного доклада» следовало бы безболезненно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального реноме его авторов, но и главным образом студентам, преподавателям и специалистам транспортных вузов, техникумов и колледжей, поскольку освободит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений о «признании (или непризнании) кого-либо субъектами естественных монополий в сфере транспорта».

**Утверждение 8** – «*Осуществление перевозки груза определенным видом транспорта требует взаимодействия нескольких хозяйствующих субъектов (владельцев транспортной инфраструктуры, предприятий, оказывающих услуги грузоперевозки и оказывающих сопутствующие услуги и т.п.). При этом данные хозяйствующие субъекты могут обладать различным правовым статусом: являться субъектами естественной монополии либо нет.*

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

а) если условно согласиться с необходимостью изложения данного утверждения в «научном докладе» Пангиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. и с его авторской редакцией, то в нем можно выявить следующие грамматические, фразеологические и смысловые нелепицы:

- во-первых, соблюдая правила грамматики в первом предложении данного утверждения, после выражения «услуги грузоперевозки» следовало бы поставить запятую, убрать союз «и», вместо него применить слово «предприятия (организации)», после которого поставить запятую, после термина «сопутствующие услуги» также поставить запятую, а между буквами в сокращении «т. п.» сделать необходимый пробел;

- во-вторых, в первом предложении данного утверждения вместо непоследовательно (в контексте предыдущих утверждений «научного доклада») примененного выражения

«осуществление перевозки грузов» следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «деятельность по оказанию услуг по перевозке грузов» или просто «оказание (реализация) услуг по перевозке грузов»;

- в-третьих, в этом же предложении вместо неточного и недостаточно информативного термина «транспорта» следовало бы употребить приемлемое словосочетание «транспорта общего пользования», а вместо некорректного слова «нескольких» - приемлемое определение «соответствующих»;

- в-четвертых, затем вместо также неточного и недостаточно информативного выражения «хозяйствующих субъектов» следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «хозяйствующих субъектов различного типа» или «хозяйствующих субъектов, отличающихся друг от друга своим функциональным предназначением»;

- в-пятых, вместо некорректного выражения «предприятий, оказывающих услуги грузоперевозки» следовало употребить приемлемое терминологическое словосочетание, например, «коммерческих организаций - перевозчиков» (в соответствии с ГК РФ) и при перечислении «хозяйствующих субъектов» поставить его первым, поскольку оно обозначает основного исполнителя перевозочного процесса на транспорте общего пользования;

- в-шестых, из-за неоднозначности термина «транспортная инфраструктура» и поскольку «владельцы» часто не занимаются облуживанием непосредственно, то вместо некорректного выражения «владельцев транспортной инфраструктуры» следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «обслуживающих их инфраструктурных предприятий транспорта»;

- в-седьмых, и, наконец, вместо некорректной формулировки Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. первого предложения в целом (если условно согласиться с достоверностью этого предложения) следовало бы представить его в следующей редакции: «Оказание услуг по перевозке грузов каким-либо видом транспорта требует взаимодействия соответствующих хозяйствующих субъектов: коммерческих организаций – перевозчиков; обслуживающих перевозчиков инфраструктурных транспортных предприятий; организаций, оказывающих сопутствующие (несвязанные непосредственно с перевозкой [3]) услуги грузовладельцам, и др.»;

- в-восьмых, второе предложение данного утверждения, как и предыдущие утверждения 6 и 7 из указанного «научного доклада», начинается с союза «при этом», то есть налицо – уже двукратный повтор, неприемлемый для серьезных научных работ, и потому второе предложение данного утверждения 8 необходимо было начать с другого союза (в контексте общего содержания обоих предложений), например, «вместе с тем», «к тому же», «причем»;

- в-девятых, вместо слишком витиеватого, нелепо построенного и неточного (из-за присутствия некорректной словоформы «обладать различным правовым статусом») выражения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. – «обладать различным правовым статусом: являться субъектами естественной монополии либо нет» - им следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «могут или не могут являться субъектами естественных монополий»;

б) по поводу достоверности, научной значимости и практической ценности содержания данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. и необходимости его изложения в их «научном докладе» можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, известно (например, из учебного пособия для техникумов и колледжей [3, с. 26] и из приложения 1 монографии [4, с. 323]), что «сопутствующая услуга» - это услуга, предоставляемая пассажиру, грузоотправителю или грузополучателю организациями транспортного комплекса или гражданами-предпринимателями, **непосредственно не связанная с перевозкой** (ГОСТ Р 51006-96. Услуги транспортные). Поэтому, с одной стороны, какое-либо непосредственное участие в «осуществлении перевозки грузов» (да еще и «во взаимодействии») указанных Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в первом предложении данного утверждения «предприятий, оказывающих сопутствующие услуги», на самом деле не может быть вполне очевидным фактом. Налицо – недопустимая дезинформация читателей «научного доклада»;

- во-вторых, а с другой стороны, даже если какие-то «оказывающие сопутствующие услуги предприятия» в каких-то ситуациях являются монополистами, кстати подлежащими ликвидации по закону «О защите конкуренции», то их (предприятия) все равно нельзя признать (согласно федеральному закону «О естественных монополиях») хозяйствующими субъектами естественной монополии, поскольку указанные «предприятия» производят не транспортные, а всего лишь «сопутствующие» (непрофильные) услуги. Налицо – вторая недопустимая дезинформация читателей «научного доклада»;

- в-третьих, кроме того, учитывая попытку анализа в последующей части «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. практики государственного регулирования транспортных тарифов, следует отметить, что грузовладелец заключает договор на доставку своего груза только с перевозчиком по определенному последним тарифу, в который входит стоимость не только услуг самого перевозчика, но понесенные им затраты на обслуживание его инфраструктурными предприятиями (организациями) соответствующего вида транспорта общего пользования, с которыми грузовладелец не вступает в договорные отношения. Вместе с тем государственному регулированию подлежат тарифы железнодорожного перевозчика (ОАО

«РЖД») и инфраструктурных предприятий других видов транспорта общего пользования как хозяйствующих субъектов естественных монополий [6, с. 204];

- в-четвертых, что касается сопутствующих (непрофильных) услуг, которые не относятся к сферам естественной монополии, то грузовладелец, как и любой другой человек, находящийся в местах общего пользования железнодорожных станций, морских и речных портов, аэропортов и др., может получить указанные услуги, но только за отдельную плату [5], которая не подвергается государственному регулированию в соответствии с федеральным законом «О естественных монополиях». Поэтому упоминание Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в первом предложении данного утверждения относительно «предприятий, оказывающих сопутствующие услуги», в контексте всего содержания их «научного доклада» в третий раз представляется неуместным. Налицо – еще одна недопустимая дезинформация читателей «доклада»;

- в-пятых, приведенные без каких-либо ссылок (на транспортные законы кодексы уставы и др.) в данном утверждении тривиальные (примитивные) рассуждения и широко известные сведения, не имеющие научной новизны, теоретической ценности и практической значимости, не только недостаточно увязаны с содержанием последующих утверждений, но и явно не способствуют выявлению существенных проблем. Более того истинная сущность этих сведений практически полностью перекрывается представленной в предыдущем шестом абзаце «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. выдержкой из федерального закона «О естественных монополиях». И, если бы здесь у кого-то вдруг возникло желание добавить что-то ценное, то вместо крайне неуместного упоминания этих авторов о «предприятиях, оказывающих сопутствующие услуги», им следовало бы сообщить о коммерческих организациях транспортной экспедиции [6, с. 204] и транспортного агентирования (ГК РФ) [4, с. 139]. Налицо - полное отсутствие необходимости изложения в данном утверждении 8 Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в их «докладе»;

в) по поводу общей оценки всего содержания восьмого 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. была осуществлена неудачная попытка обнародовать свои собственные неграмотно изложенные и недостоверные представления о широко известных самых элементарных сведениях (азбучных или прописных истинах) о «хозяйствующих субъектах отдельных видов транспорта» и «сферах естественных монополий». Причем с указанными обязательными профессиональными сведениями должны быть

подробно и давно знакомы 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, таким образом неприемлемое для научного исследования утверждение 8 из «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.; в целом (с недостаточно грамотным фразеологическим построением и де факто недостоверным и де юре ничтожным содержанием) из анализируемого в настоящей работе «научного доклада» следовало бы безболезненно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального реноме его авторов, но и главным образом указанным студентам, преподавателям и специалистам, поскольку освободит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений о «хозяйствующих субъектах отдельных видов транспорта» и «сферах естественных монополий».

**Утверждение 9** – *«Говоря о межвидовой конкуренции на транспорте, следует отметить, что на отдельных товарных рынках может возникнуть ситуация, когда хозяйствующие субъекты, предоставляющие услуги одним видом транспорта, конкурируют с субъектом естественной монополии, предоставляющим услуги перевозки другим видом транспорта. При этом обычные рыночные механизмы не действуют в состязательной конкурентной борьбе частного хозяйствующего субъекта, предоставляющего услуги на одном-двух товарных рынках и субъекта естественной монополии, предоставляющего услуги в масштабе страны».*

Анализ содержания данного утверждения позволил выявить следующие негативные обстоятельства:

а) если условно согласиться с содержанием данного утверждения и необходимостью его изложения в «научном докладе» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю., то в нем можно выявить следующие грамматические, фразеологические и смысловые нелепицы:

- во-первых, следует отметить, что уже который раз Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. применяется недостаточно корректный для области транспорта термин «товарных рынков», заимствованный ими из федерального закона «О защите конкуренции». Дело в том, что в соответствии со статьей 4 этого закона под основным понятием «товар» подразумевается не только собственно товар, но и работа, и услуга. Такое условное объединение понятий в рамках

общей категории сделано для того, чтобы упростить формулировки статей указанного закона. Однако в федеральном законе «О естественных монополиях», ГК РФ, в кодексах, уставах и других транспортных законах повсеместно используется термин «услуга». Поэтому в первом и втором предложениях данного утверждения вместо неточного и недостаточно информативного выражения «товарных рынков» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы употребить приемлемое терминологическое словосочетание «рынков услуг по перевозке грузов». Налицо – факт проявления маниакально-настойчивого стремления в лишний раз, как говорится в народе, «запудрить мозги» читателям «научного доклада»;

- во-вторых, с учетом корректировки первой нелепицы в первом предложении вместо двукратного некорректного (в силу проявления плеоназма [1], неприемлемого для серьезных научных работ) применения выражения – «предоставляющие(м) услуги (перевозки) одним (другим) видом транспорта» - Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы употребить приемлемые словосочетания «одного вида транспорта» и «другого подобного вида»;

- в-третьих, в первом предложении данного утверждения вместо неточного и недостаточно информативного «термина «хозяйствующие субъекты» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы употребить приемлемое словосочетание, например, «не относящиеся к сфере естественной монополии хозяйствующие субъекты» или лучше «являющиеся участниками внутривидового конкурентного рынка хозяйствующие субъекты»;

- в-четвертых, второе предложение данного утверждения из «научного доклада», как и предыдущие утверждения 6 и 7, а также второе предложение утверждения 8, начинается с союза «при этом», то есть налицо – уже трехкратный повтор, неприемлемый для серьезных научных работ, и потому второе предложение данного утверждения 9 необходимо было начать с какого-то другого союза: или «вместе с тем», или «к тому же», или лучше «в то время, как», или «в то же время», или еще лучше (в контексте общего содержания обоих предложений данного утверждения «научного доклада» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.) «однако». Налицо – яркий образчик недопустимого для научных работ «зацикливания» их авторов на одном и том же союзе как части речи;

- в-пятых, известно [7], что «конкуренция» - это соперничество, что «соперничество» - это состязательность, а «конкуренция» - это борьба за достижение больших выгод, преимуществ. В связи с этим примененное Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. во втором предложении данного утверждения выражение «состязательной конкурентной борьбе» является не просто тавтологией, а двойственной тавтологией, крайне неприемлемой для всяких научных работ. И потому вместо этого нелепого выражения им следовало бы употребить

достаточно приемлемое словосочетание, например, «при конкуренции» или лучше «в условиях конкуренции»;

- в-шестых, во втором предложении данного утверждения (в редакции Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю.) после слова «рынках» им следовало бы поставить запятую;

- в-седьмых, если применение во втором предложении данного утверждения экономического понятия «частного» для характеристики «хозяйствующего субъекта» имело для Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. принципиальное значение, то тогда им следовало бы для характеристики «субъекта естественной монополии» обязательно употребить понятие «государственного» (как экономический антоним понятия «частного»). А иначе, как говорят в народе, «зачем было огород городить»? Ведь им вполне можно было обойтись без применения понятия «частного», не добавляющего какой-либо особой значимости смыслу второго предложения данного утверждения, а лишь усложняющего его понимание читателем «научного доклада»;

- в-восьмых, во втором предложении данного утверждения вместо не точных, малоинформативных и недостаточно соотнесенных (в сравнении друг с другом) выражений «товарных рынках» и «в масштабе страны» Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следовало бы употребить приемлемые словосочетания, например, соответственно «рынках, где возникает указанная ситуация,» и «на всей совокупности таких рынков»;

б) по поводу достоверности, научной значимости и практической ценности содержания данного утверждения Пантиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. и необходимости его изложения в их «научном докладе» можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, напрасно Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. в данном утверждении своего «научного доклада» попытались представить сведения о каком-то опосредованном «субъекте естественной монополии», как будто таких субъектов, осуществляющих перевозки грузов, в сфере российского транспорта общего пользования - целое множество. На самом деле единственным «хозяйствующим субъектом естественной монополии» в сфере перевозок транспортом общего пользования РФ (где возможна конкуренция между его отдельными видами) является ОАО «РЖД». Ведь трубопроводный транспорт хотя по закону и признается также субъектом естественной монополии, но он, как уже не раз сообщалось выше, не относится к транспорту общего пользования и потому не может быть участником каком-либо рынка публичных перевозок грузов, регулируемого соответствующими статьями ГК РФ;

- во-вторых, непонятно, что Пантина Т.А. и Бодровцева Н.Ю. подразумевают под «рыночными механизмами»: либо механизмы купли-продажи и заключения торговых сделок; либо механизмы формирования спроса и предложения; либо

механизмы ценообразования (тарифообразования) [8]; либо что-то другое? Также непонятно, что они понимают под «обычными рыночными механизмами» и, как следствие, что под «необычными рыночными механизмами»? Ведь такой пары понятий-антонимов в экономической науке не наблюдается. Затем совершенно непонятно, не означает ли, следовательно, что, якобы, существуют в природе такие понятия-антонимы, как «обычная конкуренция» и «необычная конкуренция» и соответственно «обычный рынок» и «необычный рынок»? И что конкретно означают эти производные пары понятий-антонимом? Соответствующих экономическим знаниям ответов на эти вопросы от Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. не предвидится, увы...;

- в-третьих, совершенно не понятно, почему, высказывая во втором предложении неизвестно чье суждение (умозаключение) о том, что, якобы, «обычные рыночные механизмы не действуют в... конкурентной борьбе», Панфинова Т.А. и Бодровцева Н.Ю. в качестве даже не главной или основной, а **единственной причины** этого бездействия обозначили значительное превышение «масштаба» производства (оказания услуг по перевозке грузов) «субъекта естественной монополии» над аналогичным параметром деятельности «частного хозяйствующего субъекта»? В то же время также непонятно, каким образом известный фактор «масштаба производства» смог полностью нивелировать действие «обычных рыночных механизмов конкуренции», гарантируемое российскими общими и транспортными законами? Ведь экономическая межвидовая конкуренция названных субъектов наблюдается только в пределах крайне ограниченных локальных рынков услуг по перевозке грузов (то есть лишь на некоторых участках путей сообщения), а не на макрорынке (то есть на всей национальной сети путей сообщения), поэтому здесь решающее значение могут иметь другие преимущества хозяйствующих субъектов того или иного вида транспорта общего пользования;

- в-четвертых, вместе с тем, с одной стороны, российские общие и транспортные законы не предусматривают каких-то особых преимуществ ОАО «РЖД» как субъекта естественной монополии над коммерческими организациями-перевозчиками других видов транспорта. А с другой стороны, по свидетельству автора учебного пособия [9, с. 28], «автомобильный транспорт» (в составе которого находится подавляющая часть частных средних и малых предприятий-перевозчиков, функционирующих в сфере всего транспорта общего пользования страны – *Р.Л.*) «по мере развития рыночных отношений все более успешно конкурирует с железнодорожным в секторе перевозок на дальние и средние расстояния, поскольку сказывается влияние известных объективных достоинств автомобильных перевозок». О проявлении такой конкуренции на российском транспорте общего пользования

сообщается и в другой учебной литературе (например, [3,6,10-12]). Что подтверждает абсурдность транслируемого Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. во втором предложении данного утверждения и неизвестно кому принадлежащего суждения (умозаключения). Налицо – очередная недопустимая дезинформация читателей анализируемого в настоящей работе «научного доклада»;

- в-пятых, более того в своем «научном докладе» Панфинова Т.А. и Бодровцева Н.Ю. сами опровергают достоверность сведений, представленных ими во втором предложении данного утверждения. Так, во втором предложении предыдущего пятого утверждения своего «научного доклада» они изложили (непонятно чье) умозаключение, в частности, о том, что де «отмечается **высокая конкуренция** на рынке перевозки контейнеров на расстояния средней дальности между железнодорожным и автомобильным транспортом». А уже во втором предложении данного девятого утверждения этого же «доклада» Панфинова Т.А. и Бодровцева Н.Ю. привели другое (противоречащее первому) умозаключение о том, что, якобы, «обычные рыночные механизмы не действуют в... конкурентной борьбе (а значит и конкуренция не действует – *Р.Л.*) частного хозяйствующего субъекта (то есть предприятия-перевозчика автомобильного транспорта – *Р.Л.*) ... и субъекта естественной монополии (то бишь ОАО «РЖД» – *Р.Л.*) ...». Налицо – факт отсутствия всякой логики при формулировании в «научном докладе» последовательных рассуждений;

- в-шестых, по поводу общей оценки всего содержания девятого утверждения из «научного доклада» Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. следует отметить, что, представляя в нем, как им кажется, ценные для всего человечества достоверные сведения (на самом деле эфемерные в силу их неграмотного изложения), они должны были совершить какое-нибудь из следующих действий: либо сослаться на свои предыдущие публикации и исследования; либо сослаться на труды (программные документы, материалы исследований и др.) других авторов и при этом привести в своем «докладе» выдержки (цитаты) из этих публикаций, в которых изложены соответствующие факты и доказательства, подтверждающие достоверность указанных сведений; либо просто сделать ссылку на публикации этих же авторов без цитирования их содержимого; либо данное утверждение их «научного доклада» начать с ремарки «известно, что», то есть сообщить об известности представленных в нем сведений;

- в-седьмых, таким образом неприемлемое для научного исследования утверждение 9 из «научного доклада» Панфиной Т.А. и Бодровцевой Н.Ю. в целом (с недостаточно грамотным фразеологическим построением и де факто недостоверным и де юре ничтожным содержанием) из анализируемого в настоящей работе «научного



доклада» следовало бы безболезненно изъять, что принесло бы несомненную пользу не только поддержанию нормального реноме его авторов, но и главным образом студентам, преподавателям и специалистам транспортных вузов, техникумов и колледжей, поскольку освободит их от ложных или искаженных тривиальных (к великому сожалению) представлений о «рыночных механизмах конкуренции субъекта естественной монополии на рынке перевозок грузов транспортом общего пользования».

-----

Что касается выраженного в утверждениях 6-9 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 в виде аксиом (постулатов) необоснованные гипотезы о «специфике межвидовой конкуренции субъекта естественной монополии на рынках услуг по перевозке грузов транспортом общего пользования», то 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 вообще.

#### Литература

1. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов / Л.П. Крысин – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.
2. Леонтьев Р.Г. Диссертация об аэропортах МВЛ: кражи идей, вранье о результатах, невежество утверждений (как не надо представлять общую характеристику диссертации): монография / Р.Г. Леонтьев. – Владивосток: Дальневост. федерал. ун-т, 2017. – 190 с.

УДК 332

### О НЕКОТОРЫХ МЕТОДАХ СПОСОБСТВУЮЩИХ РАЗВИТИЮ СТРАТЕГИЧЕСКОГО МЫШЛЕНИЯ

**Мукаев С.Б.**

*магистр экономики,*

*Алматы Менеджмент Университет*

*Группа DBA-12-16*

*Шифр специальности 6D052000*

*«Доктор делового администрирования»*

**Научный руководитель: Джетписова А.Б.,**

*к.э.н.*

В ходе проведения исследования по теме диссертационного исследования: «Стратегическое планирование, как инструмент управления в инжиниринговых компаниях» автор столкнулся с проблемой как развить стратегическое мышление

3. Шишкина Л.Н. Транспортная система России: Учеб. для техникумов и колледжей ж.-д. трансп. - М.: Желдориздат, 2001. – 208 с.

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

5. Леонтьев Р.Г. Завиральные и невежественные байки из «диссертации» об аэропортах МВЛ: образчики профанации науки (как не надо представлять защищаемые положения диссертации): монография / Р.Г. Леонтьев. – Владивосток: Изд-во Дальневост. федерал. ун-та, 2017. – 216 с.

6. 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.

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

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

9. 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.

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

11. Куликов Ю.И. Автомобильный транспорт и транспортная система России: учеб. пособие. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2007. – 246 с.

12. 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.

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

менеджера. Изучение опыта работы малого и среднего бизнеса свидетельствует, что не все организации разрабатывают долгосрочные стратегические планы, ограничиваясь тактическим управлением, а если и разрабатывают, то стратегии