

отходов считаются самым интересным и многообещающим подходом для реализации критериев устойчивого развития.

Среди функционирующих на сегодняшний день в России ЭИП, 59% - частные проекты, 39% - государственные проекты, и 2% ЭИП имеют смешанный тип собственности [4].

По статистике, в России на 2019г. насчитывается 189 эко-индустриальных парков, из которых 123 действуют, а 66 находятся на стадии создания. В планах создание еще 49 ЭИП.

В последние годы наблюдается рост эко-индустриальных парков в Российской Федерации, в первую очередь это связано с понимаем необходимости улучшения и повышения эффективности экологического, экономического и социального влияния эко-индустриальных парков на устойчивое развитие страны.

Большая часть эко-индустриальных парков находится на территориях Центрального федерального округа, Приволжского федерального округа, Северо-Западного федерального округа. Статистика размещений представлена в таблице 1 [4].

Для связывания участвующих фирм требуются высокие инвестиции в инфраструктуру, функционирование которых рассчитывается на длительный срок. Следовательно, на этот срок партнеры привязываются друг к другу и к избранной системе энергоснабжения [4].

Заключение

Таким образом, создание эко-индустриальных парков связано с экологическими, социальными и экономическими улучшениями. Развитие сетей эко-индустриальных парков позволяет существенно развивать производственные помещения, улучшать развитие определенных отраслей. Стимулирование создания эко-индустриальных парков позволяет наладить ресурсосбережение и увеличить эффективность промышленного производства, привлечь

государственные субсидии и инвестиции иностранных инвесторов в проекты для сбалансирования, пропорциональности и комплексности социально-экономического и экологического развития территорий. Эко-индустриальные парки решают проблемы безработицы, улучшения экологической ситуации и повышения экономической эффективности предприятий-резидентов и экономики стран в целом. В Российской Федерации в последние годы наблюдается положительная статистика реализации проектов эко-индустриальных парков, что свидетельствует об их актуальности и эффективности.

Библиографический список.

1. Астахова А. Парк эко-индустриального периода // Прямые инвестиции. – 2015. №9.
2. Иогман Л. Г., Гусаков М. А. Эко-индустриальные парки как инструмент реализации стратегии регионального развития // Экономика региона. – 2017. № 4.
3. Кабашкин В. А. Государственно-частное партнерство: международный опыт и российские перспективы. М.: ООО «МИЦ», 2015.
4. Сводная статистика эко-индустриальных парков. [Электронный источник]. – Режим доступа: https://www.gisip.ru/stats_sum/pdf/ru/ (дата обращения: 29.04.2019).
5. Особенности индустриальных парков и их классификация. [Электронный источник]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/v/osobennosti-industrialnyh-parkov-i-ih-klassifikatsionnye-priznaki> (дата обращения: 28.04.2019).
6. Международный опыт развития эко-индустриальных парков. [Электронный источник]. – Режим доступа: <http://ekonomika.snauka.ru/2017/05/14837> (дата обращения: 29.04.2019).

ДЕСТРУКТИВНАЯ «СТРУКТУРА АВИАПРЕДПРИЯТИЯ» И ЭФЕМЕРНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГЧП: НЕАДЕКВАТНЫЕ ССЫЛКИ

Леонтьев Рудольф Георгиевич

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

DOI: [10.31618/nas.2413-5291.2019.1.44.24](https://doi.org/10.31618/nas.2413-5291.2019.1.44.24)

DESTRUCTIVE "AIRCRAFT ENTERPRISE" AND EFFERUM INDICATORS OF PUBLIC- PRIVATE PARTNERSHIP: INADQUISABLE LINKS

Leontyev R.G.

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

Аннотация

В статье подвергнуты анализу основанные на неправомерных и ничтожных ссылках на источники первые четыре из представленных в автореферате соискателя аспирантуры железнодорожного вуза двадцати абзацев, которые характеризуют и обосновывают его третье «выносимое на защиту основное положение диссертационного исследования» о концептуальной модели фантома «экономической структуры» авиапредприятия, и соответствующие им фрагменты содержания научно-квалификационной работы этого соискателя об «аэропортах местных воздушных линий Хабаровского края Российской Федерации».

Annotation

The article analyzes the first four of the twenty paragraphs presented in the author's abstract of the post-graduate school of the railway university, which characterize and substantiate his third "deferred basic position of the dissertation research" on the conceptual model of the phantom of the "economic structure" of the aviation enterprise, and corresponding fragments of the content of the scientific and qualification work of this applicant on the "airports of local airlines Khabarov one edge of the Russian Federation".

Ключевые слова:

Аэропорты, местные воздушные линии, государственно-частное партнерство (ГЧП), структура предприятия, финансовые потоки, функции управления, неавиационная деятельность, аэропортовый бизнес.

Key words:

Airports, local airlines, public-private partnership (PPP), enterprise structure, financial flows, management functions, non-aviation activities, airport business.

Между невежеством и знанием
лежит пропасть.

Японская пословица

В настоящей работе и последующих публикациях будут представлены рекомендации «как не надо формулировать «выносимые на защиту основные положения (элементы научной новизны полученных результатов) диссертационного исследования», являющихся неотъемлемой частью более общих рекомендаций «как не надо писать диссертацию» и «как не надо и как надо осуществлять экспертизу материалов диссертационного исследования на всех этапах его официального рассмотрения». Эти рекомендации или уроки исходят из конкретного примера экспертного анализа определенно неудачного диссертационного исследования Милой А.В., предыстория появления которого частично освещена в работах [1-4].

При этом следует отметить, что в статье [5], был проведен анализ (с выявлением целого ряда негативных обстоятельств) первой «завиральной байки» - формулировки первого «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» (первого элемента научной новизны) соискателя ДВГУПС Милой, отраженного в его автореферате (стр. 8).

В статьях [6-9] были подвергнуты анализу представленные в автореферате соискателя ДВГУПС Милой (стр. 8-12) четырнадцать абзацев, характеризующих и обосновывающих ее первое «выносимое на защиту основное положение диссертационного исследования» и соответствующие им фрагменты содержания диссертации той же Милой А.В. «Управление инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов» (2012).

В предыдущих статьях автора настоящей работы был проведен анализ третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» (третьего элемента научной новизны) соискателя ДВГУПС Милой в автореферате (стр. 16), представленный ею в своей диссертации, в виде концептуальной модели фантома «экономической структуры предприятия».

Если в ракурсе общепринятых и официально установленных требований к диссертациям и порядку их рассмотрения научной общественностью подвергнуть анализу первые четыре из представленных в автореферате соискателя ДВГУПС Милой (стр. 16-21) всех двадцати абзацев (в том числе четыре таблицы и 2 рисунка), характеризующих и

обосновывающих ее третье «выносимое на защиту основное положение диссертационного исследования» и соответствующие им фрагменты содержания диссертации той же Милой, то достаточно квалифицированный читатель может обнаружить многочисленные негативные обстоятельства.

Первый и второй абзацы. В первом и втором абзацах характеристики и обоснования третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» соискатель ДВГУПС Милая сообщает следующее.

«Сегодня процессы формирования и развития ГЧП в Российской Федерации приобретают конкретные черты и начинают реализовываться в инфраструктурных проектах, в т.ч. и транспортного комплекса страны. Эта работа основана на вступлении в силу Федерального закона РФ от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», а также последующих решениях Правительства РФ и наличии конкретных проектов в транспортной инфраструктуре, получивших поддержку на уровне Правительства и субъектов РФ.

На воздушном транспорте в настоящее время разработаны типовые концессионные соглашения (концессии) по конкретным видам имущества, в том числе аэродромам, зданиям и сооружениям, предназначенным для взлёта, посадки, руления и стоянки воздушных судов, а также объектам производственной и инженерной инфраструктуры аэропортов.

Анализ содержания данных абзацев позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

а) прежде всего следует констатировать то, что формулировки первого и второго абзацев обоснования третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования», представленных в автореферате Милой (стр. 16), вызывают существенные сомнения относительно их адекватности их содержания установленным требованиям (критериям), которым должна отвечать всякая диссертация:

- во-первых, еще раз следует отметить, что автореферат – это краткое изложение какого-нибудь исследования (например, диссертационного – *Р.Л.*), написанное самим автором [10]. То есть в автореферате не может быть представлено то, что не отражено в соответствующей диссертации;

- во-вторых, однако, аналогичные формулировкам первого и второго абзацев автореферата

(стр. 16) формулировки и абзацы вообще отсутствуют во всем тексте диссертации соискателя ДВГУПС Милой. И потому включение той же Милой в характеристику и обоснование третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» представленной в первом и втором абзацах известной тривиальной информации относительно «концессионных соглашений» является *де факто жульническим и де юре неправомерным действием* с ее (Милой) стороны;

- в-третьих, ведь, если соискатель ДВГУПС Милая внесла какие-либо коррективы в текст автореферата, то она обязательно должна была включить в текст своей диссертации соответствующие дополнения, поскольку в соответствии с пунктом 2 действующего тогда «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного постановлением правительства РФ от 30 января 2002 года № 74 (в редакции постановления правительства РФ от 20 июня 2011 года № 475), именно диссертация со всем своим содержанием представляется соискателем на публичную защиту и именно «по диссертации (согласно пункту 18 упомянутого «Положения...» - *Р.Л.*) с разрешения диссертационного совета должен быть напечатан на правах рукописи автореферат»;

б) на этом анализ рассматриваемых здесь формулировок первого и второго абзацев обоснования третьего «положения диссертационного исследования» следовало бы закончить, но, как говорится «для чистоты эксперимента», необходимо отметить отсутствие всякой необходимости и нелогичность изложения этих формулировок не только именно в данном обосновании автореферата соискателя ДВГУПС Милой (стр. 16), но и во всем тексте ее «диссертационного исследования», по следующим причинам:

- во-первых, если условно пренебречь обстоятельствами, представленными в вышестоящем пункте «а», то в соответствии с предметом рассмотрения – «концессионных соглашений» - формулировки указанных абзацев должны быть изложены не в данном обосновании третьего «основного положения», к которому они не имеют никакого отношения, а в предыдущем обосновании второго «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» (стр. 12-15 автореферата Милой);

- во-вторых, несмотря на непонятно зачем воспроизведенную с чужих слов в автореферате и диссертации Милой обширную информацию рекламного характера о «концессионных соглашениях», в ее «диссертационном исследовании» напрочь отсутствуют, хотя бы, гипотетические попытки «примерить» эту форму ГЧП «для управления инфраструктурой АМИП КГУП «Хабаровские авиалинии». Кстати, здесь возникает вопрос, почему именно «концессионным соглашениям» так много места выделено в текстах автореферата и диссертации соискателя ДВГУПС Милой? Ответ очевиден – для придания наукообразия и теоретического «шарма» этим ее никудышным «опусам»;

- в-третьих, соискатель ДВГУПС Милая во втором абзаце своего автореферата (стр. 16) от 2012 года непонятно зачем сообщает о «разработке типовых концессионных соглашениях». Ведь, в утвержденной приказом Минтранса России от 10 января 2007 года № 5 «Концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации» [29], в частности утверждается, что «с использованием института концессии имущественных комплексов ряда аэропортов гражданской авиации, сохраняемых в федеральной собственности, будет осуществляться ликвидация соответствующих федеральных государственных унитарных предприятий и оформление данных аэропортов как имущества казны Российской Федерации». Однако, Милая в своей диссертации ратует за сохранение аэропортов МВЛ северных районов Хабаровского края исключительно в составе КГУП «Хабаровские авиалинии», для которого «концессионные соглашения» не пригодны;

- в-четвертых, поэтому, все это делает рассматриваемые здесь формулировки первого и второго абзацев обоснования третьего «положения диссертационного исследования» более *недостоверными и ничемными*.

В итоге, налицо – факты жульничества соискателя ДВГУПС Милой, а также некомпетентность ее «научного» руководителя Комаровой и «научного» консультанта Фисенко, члена диссертационного совета при МГУ им. адм. Г.И. Невельского профессора Останина В.А., официального оппонента профессора Латкина А.П., представителя ведущей организации (МИИТ) Куренкова и всех других экспертов, давших положительные отзывы на диссертацию Милой и не отметивших в своих отзывах данные факты.

Третий абзац. В третьем абзаце характеристики и обоснования третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» соискатель ДВГУПС Милая сообщает следующее.

«Как известно, основным видом деятельности аэропортов, в т.ч. и АМИП является авиационная деятельность. Вместе с тем, необходимость поиска новых источников доходов, преимущественно связанных с развитием аэропортового бизнеса, заставляет по-новому взглянуть на всю деятельность аэропортов. Средства, получаемые АМИП от установленных аэропортовых сборов, не всегда обеспечивают покрытие расходов. В этой связи актуальным для аэропортов становится поиск новых источников доходов, преимущественно связанных с развитием аэропортового бизнеса».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, в абзаце, представленном на стр. 139-140 диссертации соискателя ДВГУПС Милой без всяких ссылок на известность и библиографические источники, изложено буквально следующее: «Так как основной причиной неудовлетворитель-

ного технико-экономического состояния аэропортового хозяйства является отсутствие у него собственных ресурсов. Решение проблемы посредством привлечения различных финансовых институтов сопряжено с рядом специфических трудностей. В качестве основного объекта вложения средств выступает коммерческая деятельность аэропортов, преимущественно связанная с реализацией его рыночного потенциала. Средства, получаемые аэропортами от установленных аэропортовых сборов, не всегда обеспечивают покрытие расходов. В этой связи актуальным для аэропортов становится поиск новых источников доходов, преимущественно связанных с развитием аэропортового бизнеса». Нетрудно убедиться, что данный **безграмотно изложенный** абзац диссертации стал основой для также безграмотного формулирования рассматриваемого здесь третьего абзаца автореферата Милой (стр. 16);

- во-вторых, однако, как указано в монографии [1] автора настоящей работы, в первом абзаце пункта 1.3.3 «Коммерческая деятельность аэропортов, действующих в условиях малой интенсивности полетов» (стр. 89 и 90) «Программы развития и модернизации аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года» [11], говорится следующее: «Обычной практикой для аэропортов, действующих в условиях малой интенсивности полетов, является дефицит собственных финансовых ресурсов. Средства, получаемые ими от установленных аэропортовых сборов, как правило, не обеспечивают покрытие расходов. В этой связи актуальным становится поиск новых источников дохода, преимущественно связанных с реализацией его рыночного потенциала». Сравнение этой абзацной выдержки [11], и содержания абзаца, представленного на стр. 139-140 диссертации соискателя ДВГУПС Милой, позволило выявить факт незаконного (без указания библиографических ссылок на документ [11]) заимствования этим псевдоисследователем чужих материалов, то есть факт совершенного им **плагиата (литературного воровства)**;

- в-третьих, вместе с тем, следует констатировать, что формулировка третьего абзаца реферата Милой (стр. 16), являющаяся тривиальной «выжимкой» из соответствующего абзаца ее диссертации (стр. 139-140) и, естественно, ставшая таким образом **продуктом литературного воровства**, кроме того представляет **яркий образчик безграмотного построения фразеологии русского языка**. Так, применение во втором и в четвертом предложениях данной формулировки одного и того же словосочетания - «поиск(а) новых источников доходов, преимущественно связанных с развитием аэропортового бизнеса» - является собой **грубейший случай тавтологии, категорически неприемлемый для научно-квалификационных работ**.

В итоге, налицо – факты проявления невежества, жульничества и плагиата (литературного воровства) соискателя ДВГУПС Милой, а также во-

пиющей некомпетентности ее «научного» руководителя Комаровой и «научного» консультанта Фисенко, члена диссертационного совета при МГУ им. адм. Г.И. Невельского профессора Останина В.А., официального оппонента профессора Латкина А.П., представителя ведущей организации (МИИТ) Куренкова и всех других экспертов, давших положительные отзывы на диссертацию Милой и не отметивших в своих отзывах данные факты.

Четвертый абзац и рисунок 1. В четвертом абзаце характеристики и обоснования третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» на стр.16 своего автореферата и в первом предложении второго абзаца на стр. 140 своей же диссертации соискатель ДВГУПС Милая в качестве преамбулы к рисунку 1 автореферата (в диссертации – к рисунку 3.2) сообщает следующее.

«В этих целях неавиационную деятельность аэропорта предлагается разделить: на основные виды неавиационной деятельности и вспомогательные виды неавиационной деятельности (рис. 1)».

Анализ содержания данного абзаца автореферата Милой (с. 16) и соответствующего абзаца диссертации (стр. 140) позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, в отличие от абзаца-преамбулы к рисунку 3.2 диссертации, где относительно содержания предыдущего абзаца диссертации правильно употреблено словосочетание «в этих целях» (поскольку в предыдущем абзаце диссертации изложено, по крайней мере, две «цели»), в четвертом абзаце-преамбуле к рисунку 1 автореферата следовало бы вместо неподходящего для последнего абзаца этого же словосочетания использовать словосочетание «с этой целью», поскольку в предыдущем абзаце автореферата (стр. 16) обозначена всего лишь одна «цель» - «поиск новых источников доходов, преимущественно связанных с развитием аэропортового бизнеса»;

- во-вторых, поскольку в научно-квалификационной работе прежде чем что-то и на что-то «разделить» (то есть «классифицировать»), необходимо, в первую очередь, давать точные определения (дефиниции) всех используемых для характеристики этих «что-то» понятий или терминов. В связи с этим, прежде всего, в диссертации Милой должны быть приведены корректные определения (дефиниции) употребленных в ней следующих терминов: «аэропортовая деятельность» или «деятельность аэропорта», «авиационная деятельность аэропорта», «неавиационная деятельность аэропорта», «основные виды неавиационной деятельности аэропорта» и «вспомогательные виды неавиационной деятельности аэропорта». Однако, соискатель ДВГУПС Милая не привела таких определений ни в своей диссертации, ни в ее автореферате;

- в-третьих, вместе с тем, употребляя в своей диссертации и ее автореферате указанные выше термины без приведения их определений, Милая должна была, по крайней мере, сослаться на библиографические источники, где представлены хотя

какие-то определения этих же терминов. Например, сослаться на неоднократно ставшую предметом литературного воровства той же Милой (см. [1]) статью директора по развитию бизнеса консультационной компании ПАКК Азимова Л. [12], опубликованную в журнале «Аэропорт - партнер» (2003). Поскольку при рассмотрении «структуры аэропортового бизнеса» в этой статье «авиационная деятельность аэропорта» признается как его «профильная (то есть обладающая «совокупностью специфических черт, характеризующих какую-нибудь сферу деятельности» - [13]) деятельность», а «неавиационные виды деятельности аэропорта» понимаются как «непрофильные виды» его же «деятельности»;

- в-четвертых, следовало бы сослаться и на также неоднократно ставшее предметом литературного воровства той же Милой (см. [1]) учебное пособие Волковой Л.П. [14, с. 52] (2007), в котором даны следующие определения связанных с получением аэропортами доходов терминов: 1) *авиационная деятельность* – это предоставление наземного обслуживания авиакомпаниям и соответственно получение доходов за предоставленные услуги; 2) *неавиационная деятельность* – это сдача в аренду или концессию различных площадей аэропорта и получение определенных платежей от их эксплуатации. При этом можно констатировать, что соискатель ДВГУПС Милая имела в виду явно не эти определения соответствующих терминов, упомянутых в ее «диссертационном исследовании» (2012), и потому при их критике, тем более, должна была сослаться на учебное пособие [14] (2007);

- в-пятых, вместе с тем, по мнению автора настоящей работы, «*авиационной деятельности аэропорта*» является обеспечение им «приема и отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок» (статья 40, пункт 3 «Воздушного кодекса РФ») авиапредприятий (перевозчиков) «коммерческой гражданской авиации, представляющей услуги по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты» (статья 21, пункт 2 «Воздушного кодекса РФ»). При этом пассажир, покупая авиабилет у авиакомпании (то есть заключая с ней договор на воздушную перевозку), никаких других затрат не несет, поскольку

удельная оплата всех видов авиационной деятельности аэропорта, отнесенных к данному пассажиру, уже вошла в стоимость приобретенного им билета (авиационного!) как неотъемлемого элемента существенно авиационной деятельности. А *неавиационной (непрофильной) деятельностью аэропорта* является оказание на занимаемой им территории каких-либо услуг не только любому авиапассажиру за отдельную (не входящую в стоимость авиабилета) плату, но и любому другому находящемуся в аэропорту человеку за соответствующую этим услугам плату;

- в-шестых, поскольку соискатель ДВГУПС Милая не смогла или не захотела в своей диссертации представить определения терминов, упомянутых в рассматриваемом здесь четвертым абзаце как преамбулы к рисунку 1 автореферата (стр. 16), то рекламируемое ею в той же диссертации пресловутое «разделение неавиационной деятельности аэропорта» *не может быть признано* «теоретическим или методическим положением», «научным результатом», «объектом научной новизны», «исследовательским выводом» и «выносимым на защиту основным положением диссертационного исследования».

После рассмотренного здесь четвертого абзаца характеристики и обоснования третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» на стр.16 автореферата и после первого предложения второго абзаца на стр. 140 диссертации соискателя ДВГУПС Милой расположены одинаковые рисунок 1 (в автореферате) и рисунок 3.2 (в диссертации) под одним и тем же названием - «Деятельность аэропорта, его операторов и специализированных управляющих компаний» (рис. 1 настоящей работы).

Однако, как уже было сказано в монографии [1] автора настоящей работы, на стр. 33 учебного пособия Волковой Л.П. «Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления» [14], изданного в 2007 году, представлена таблица 4. «Основные аэропортовые услуги по наземному обслуживанию перевозок».



Рисунок 1 – Деятельность аэропорта, его операторов и специализированных управляющих компаний
Источник: составлено автором по материалам открытой печати и Интернет.

Рис. 11. Отображение рис. 1 автореферата и рисунка 3.2 диссертации Милой

При этом многие элементы находящегося на стр. 16 третьего варианта автореферата диссертации Милой от 10 апреля 2012 года рисунка 1 «Деятельность аэропорта, его операторов и специализированных управляющих компаний» (рис. 1 настоящей работы) *заимствованы* из таблицы 4. «Основные аэропортовые услуги по наземному обслуживанию перевозок», расположенной на стр. 33 учебного пособия Волковой Л.П. [14], изданного в 2007 году,

Однако при этом «продвинутой» аспирант ДВГУПС Милая и в третьем варианте своего автореферата от 10 апреля 2012 года *неправомерно не сделала положенную ссылку* на доступное широкой студенческой массе и многочисленному преподавательскому корпусу транспортных вузов учебное пособие Волковой Л.П. [14] (2007) как на один из конкретных источников.

Более того, «продвинутой» аспирант Милая в качестве примечания к находящемуся на стр. 16 третьего варианта автореферата диссертации от 10 апреля 2012 года рисунка 1 «Деятельность аэропорта, его операторов и специализированных управляющих компаний» (рис. 1 настоящей работы) лукаво указала - *«составлено автором по материалам открытой печати и Интернет»*. Такая распространяющаяся на все мировое сообщество «размытая ссылка» может привести читателя только в замешательство. И потому следует выразить лишь недоумение по поводу неоднократно приведенных в автореферате и диссертации Милой таких ссылок. Такого рода ссылка аналогична отправке известным литературным персонажем письма "на деревню дедушке". Ведь она не обеспечивает ни сравнения известных данных и авторских результатов, ни достоверности известных данных, ни определению соответствия действительности авторских результатов. Что недопустимо для научно-квалификационной работы.

Налицо – *установленный факт неправомерного заимствования* аспирантом ДВГУПС Милой графического материала из учебного пособия Волковой Л.П. [14] (2007).

Затем следует отметить, что относительно *третьего «объекта научной новизны»* третьего «выносимого на защиту основного положения диссертационного исследования» (стр.16 автореферата) и третьей «научной новизны» (стр. 7 автореферата и стр. 9-10 диссертации Милой) – *«разделение неавиационной аэропортовой деятельности на основную и вспомогательную»* - уже был выявлен целый ряд негативных обстоятельств.

Поэтому при рассмотрении содержимого рисунка 1 на стр. 16 автореферата (рис. 1 настоящей работы), иллюстрирующего указанное «разделение», достаточно выявить в концентрированной форме следующие более конкретные и более детальные негативные обстоятельства:

- во-первых, поскольку, отнюдь не во всяком российском аэропорте и, особенно, в северном аэропорте МВЛ (у Милой - «АМИП») можно обнаружить какое-либо множество «его операторов» и какие-либо «специализированные управляющие

компании», то рисунку 1 автореферата (стр. 16) и рисунку 3.2 диссертации Милой (стр. 140) следовало бы дать приемлемо корректное название, например, - «Виды аэропортовой деятельности»;

- во-вторых, на рисунке 1 на стр. 16 автореферата (рис. 1 настоящей работы) к «авиационной деятельности аэропорта» отнесены, по мнению специалистов СПбГУГА, *несуществующие* в практике коммерческой эксплуатации аэропортов *«легкие формы наземного обслуживания воздушных судов»*;

- во-вторых, в таблице 1. «Функции аэропорта и производственные комплексы» и таблице 2 «Функции авиакомпаний и производственные комплексы», расположенных на стр. 14 учебного пособия Волковой Л.П. [14], изданного в 2007 году, элементы (функции, виды) «авиационной деятельности аэропорта» представлены более полно и квалифицированно, чем на рисунке 1 на стр. 16 автореферата Милой (рис. 1 настоящей работы). Поэтому той же Милой следовало бы почерпнуть достаточно достоверные сведения о составе «авиационной деятельности аэропорта» из данного предназначенного для студентов учебного пособия и сослаться на Волкову Л.П., а не на не персонализированные и не находящиеся «материалы открытой печати и Интернет» глобального характера (то есть, не посылать читателя «на деревню дедушки»);

- в-третьих, указанные на рисунке 1 на стр. 16 автореферата Милой (рис. 1 настоящей работы) «противопожарное» и «орнитологическое обслуживание полетов», включены в *«основные виды неавиационной деятельности»*, хотя в действительности, как свидетельствуют специалисты СПбГУГА, «неавиационных видов обслуживания полетов» с такими названиями официально не существует. Ведь, виды и формы *неавиационной деятельности аэропортов* определены документом ИКАО 9562 «Руководство по экономике аэропортов» (глава 6), в котором таких «придуманных» Милой «видов» нет;

- в-четвертых, более того, в соответствии с документом ИКАО 9137-AN/898 (часть 8 «Эксплуатационные службы аэропорта») такие процедуры безопасности функционирования и эксплуатации аэропортов, как «обеспечение аварийно-спасательной и противопожарной службами» и «меры по отпугиванию птиц и других представителей фауны», отнесены именно к *авиационной деятельности аэропорта*;

- в-пятых, в неоднократно ставших предметом литературного воровства соискателем ДВГУПС Милой (см. [1]) статье Азимова Л. [12] (2003) и учебном пособии Волковой Л.П. [14] (2007) такой вид обслуживания пассажиров в аэропорте, как «бронирование и продажа авиабилетов», отнесен к сугубо «авиационной деятельности аэропорта», а не к «основной неавиационной деятельности аэропорта», как это нелепо указано на рисунке 1 на стр. 16 автореферата Милой (рис. 1 настоящей работы);

- в-шестых, все указанные (как правильно, так и неправильно названные) на рисунке 1 на стр. 16 автореферата Милой (рис. 1 настоящей работы)

«основные виды неавиационной деятельности», на самом деле, принадлежат к сугубо «авиационной деятельности аэропорта», поскольку все они входят в перечень аэропортовых услуг, получаемых и оплачиваемых авиакомпаниями;

- в-седьмых, поэтому, предлагаемое соискателем ДВГУПС Милой *разделение неавиационной деятельности на «основные виды» и «вспомогательные виды» никоим образом не обосновано и является фальсифицированным*, а иллюстрирующий это «разделение на две части» рисунок 1 на стр. 16 автореферата той же Милой (рис. 1 настоящей работы) представляется *де факто невежественным и де юре ничтожным*.

Таким образом, налицо – факты проявления невежества, неправомерного заимствования и фальсификаций соискателя ДВГУПС Милой А.В., а также некомпетентность ее «научного» руководителя Комаровой В.В. и «научного» консультанта Фисенко А.И. и всех других экспертов, давших положительные отзывы на диссертацию Милой А.В. и не отметивших в своих отзывах данные факты.

Список библиографических источников

1. Леонтьев, Р.Г. Диссертация о малых аэропортах и нелегитимные заимствования из материалов краевого правительства (как не надо писать диссертацию): монография / Р.Г. Леонтьев. – Владивосток: Дальневост. федерал. ун-т, 2016. – 156 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.
3. Леонтьев Р.Г. Невежественная аргументация при анализе «аэропортовой инфраструктуры в условиях малой интенсивности полетов» (как не надо публиковать статью в рецензируемом журнале) // Вестник транспорта. – 2017. - № 2. – С. 34-41.
4. Леонтьев Р.Г. Невежественная аргументация при анализе «аэропортовой инфраструктуры в условиях малой интенсивности полетов» (как не

надо публиковать статью в рецензируемом журнале) (окончание) // Вестник транспорта. – 2017. - № 3. – С. 39-43.

5. Леонтьев Р.Г. Завиральная байка об «уточнении содержания аэропортовой инфраструктуры» (как не следует представлять защищаемое положение) // Вестник транспорта. – 2018. - № 6. – С. 38-44.

6. Леонтьев Р.Г. Невежественные обоснования сути «аэропортовой инфраструктуры» (как не следует обосновывать защищаемое положение) // Вестник транспорта. – 2018. - № 7. – С. 40-44.

7. Леонтьев Р.Г. Невежественные обоснования сути «аэропортовой инфраструктуры» (как не следует обосновывать защищаемое положение) (окончание) // Вестник транспорта. – 2018. - № 8. – С. 37-44.

8. Леонтьев Р.Г. Фальсификация обоснований сути «аэропортовой деятельности» (как не следует обосновывать защищаемое положение) // Вестник транспорта. – 2018. - № 9. – С. 39-44.

9. Леонтьев Р.Г. Фальсификация обоснований сути «аэропортовой деятельности» (как не следует обосновывать защищаемое положение) (окончание) // Вестник транспорта. – 2018. - № 11. – С. 39-44.

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

11. Программа развития и модернизации аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года. – Хабаровск: Министерство промышленности, транспорта и связи Хабаровского края, 2009. - 162 с.

12. Азимов Л. Перспективная модель аэропорта как основа развития бизнеса (Источник: журнал "Аэропорт - партнер"). – Сайт ЗАО ПАКК 2003 – <http://transport.pacc.ru>

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

14. Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления: учебное пособие. – М.: ФГОУ ВПО «МГТУГА», 2007. – 105 с.