

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

ХИЩЕНИЯ ИДЕЙ И ХИМЕРЫ О РЕЗУЛЬТАТАХ, ПОЛУЧЕННЫХ В ИССЛЕДОВАНИИ ОБ АЭРОПОРТАХ МВЛ

Леонтьев Рудольф Георгиевич

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

THEFT OF IDEAS AND CHIMERA ABOUT THE RESULTS, RECEIVED IN THE RESEARCH ABOUT THE AIRPORTS MVL

Leontyev R.G.

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

DOI: [10.31618/nas.2413-5291.2020.2.57.268](https://doi.org/10.31618/nas.2413-5291.2020.2.57.268)

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрена представленная в отзыве ведущей организации нелепая попытка его продуцентов раскрыть надуманную значимость для теории и практики результатов, полученных в диссертации о менеджменте аэропортами местных воздушных линий. Доказано, что эта попытка сотрудников МИИТ вызвана их халатным незнанием текста диссертации, а ее (попытки) результатом стала фальсифицированное (то есть на самом деле несуществующее в действительности) содержимое этой научно-квалификационной работы.

ANNOTATION

The article considers the absurd attempt of its producers, presented in the review of the leading organization, to reveal the far-fetched significance for the theory and practice of the results obtained in the dissertation on the management of local airlines. It is proved that this attempt of MIIT employees was caused by their negligent ignorance of the text of the dissertation, and its (attempts) resulted in a falsified (that is, in fact, non-existent in reality) content of this scientific qualification work.

Ключевые слова: Менеджмент аэропортами, местные воздушные линии (МВЛ), государственная научная аттестация, диссертация, отзыв ведущей организации, значимость результатов диссертации для теории и практики.

Key words: Airport management, local airlines (MVL), state scientific certification, dissertation, feedback from a leading organization, the significance of the dissertation results for theory and practice.

Между невежеством и знанием
лежит пропасть.
Японская пословица

Известно, что в соответствии с пунктом 23 (абзац 1) действующего на момент защиты диссертации Милой «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) (далее – «Положение о порядке присуждения ученых степеней»), «диссертационные советы назначают по диссертациям ведущие (оппонирующие) организации, «известные своими достижениями в соответствующей отрасли науки».

Однако, «диссертационный совет ДМ 223.005.02 при Морском государственном университете им. адм. Г.И. Невельского» по диссертации Милой назначил ведущей организацией «Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)», который практически неизвестен своими достижениями в научной сфере гражданской авиации. Во всяком

случае, в 2012 году не были известны изданные под эгидой данного вуза «ваковские» и обычные научные публикации в этой же сфере.

Поэтому МИИТ, как и его сотрудники, поставившие свои подписи на отзыве этой ведущей организации, в 2012 году не были достаточно «известными своими достижениями в научной сфере гражданской авиации (воздушного транспорта)». При этом, забегая вперед, следует отметить, что именно эта причина, не в последнюю очередь, предопределила отвратительно неприемлемое качество содержания упомянутого отзыва на пресловутое «диссертационное исследование» соискателя ДВГУПС Милой.

В силу вышеизложенного представляется необходимым детально рассмотреть содержание представленного МИИТ отзыва ведущей организации, конкретные впечатления о котором могут охарактеризовать приведенные в настоящей работе ниже следующие негативные обстоятельства.

Для начала следует отметить, что в соответствии с пунктом 23 (абзацы 2 и 3) «Положения о порядке присуждения ученых степеней», «в отзыве ведущей организации

отражается значимость полученных автором диссертации результатов», а «в отзыве о работах имеющих прикладной характер, должны также содержаться конкретные рекомендации по использованию результатов и выводов диссертации».

Итак, в «диссертационный совет ДМ 223.005.02 при Морском государственном университете им. адм. Г.И. Невельского» поступил «Отзыв ведущей организации федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения» на диссертацию Милой А. В. «Управление инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов», представленную к защите на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами: транспорт)».

Этот документ государственной научной аттестации утвердил «и. о. проректора по научной работе, д.т.н., профессор Саврухин А.В.» (в данной расшифровке утверждающей подписи после слова «работе» следовало отобразить, хотя бы, аббревиатуру «МИИТ», поэтому здесь налицо – недопустимая ошибка в оформлении отзыва ведущей организации), а подписали его «зав. кафедрой «Транспортный бизнес», доцент» С.В. Абрамов и предполагаемый инициатор-продюцент подготовки данного «отзыва» - заместитель директора Института управления и информационных технологий (ИУИТ) по научной работе Московского государственного университета путей сообщения, профессор кафедры «Транспортный бизнес», доктор экономических наук, профессор» П.В. Куренков.

Указанный отзыв содержит следующие разделы: «Общая характеристика диссертационной работы»; «Актуальность и значимость для науки и производства полученных автором диссертации результатов»; «Новизна исследований и полученных результатов, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации»; «Наиболее значимые для науки и производства, полученные соискателем результаты»; «Конкретные рекомендации по использованию результатов и выводов диссертации»; «Замечания и недостатки»; «Оценка диссертации в целом».

Уже относительно формулировки названия (заголовка) четвертого раздела отзыва ведущей организации МИИТ - «**Наиболее значимые для науки и производства, полученные соискателем результаты.**» - можно выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, формулировка заголовка третьего раздела «отзыва ведущей организации» представлена с нарушением правил пунктуации и построения русской фразеологии. В данном случае, с одной стороны, запятая после слова «производства» явно лишняя и вместо точки,

поставленной в конце формулировки заголовка, следовало бы применить двоеточие, поскольку за ней следует перечисление «полученных результатов». А, с другой стороны, достаточно корректная формулировка заголовка должна быть изложена (словами Куренкова и др.) следующим образом: «*Наиболее значимые для науки и производства результаты, полученные соискателем.*». Налицо - недопустимые для документов государственной научной аттестации случаи тривиальной безграмотности, допущенные сотрудниками МИИТ Куренковым и др.;

- во-вторых, в соответствии с пунктом 12 (абзац 1) «Положения о порядке присуждения ученых степеней» «организация, где выполнялась диссертация..., дает заключение..., в котором должны быть отражены... степень достоверности результатов...их... практическая значимость...». А согласно пункту 28 (абзац 1) «Положения о порядке присуждения ученых степеней» «диссертационный совет принимает... заключение по диссертации, в котором отражаются... результаты, полученные лично соискателем..., их значение для теории и практики...». То есть в указанном положении применяются дефиниция «практика» и «практическая значимость», а дефиниция «значимость для производства» нет вообще. Налицо – очередной факт незнания или преднамеренного игнорирования сотрудниками МИИТ Куренковым и др. положений основного документа государственной научной аттестации;

- в-третьих, в соответствии с пунктом 12 (абзац 1) «Положения о порядке присуждения ученых степеней» прежде всего следует отразить личное участие автора в получении результатов, изложенных в диссертации». А не так, как это **безалаберно** делают Куренков и др. в «отзыве ведущей организации – сначала во втором разделе «отражают значимость полученных автором диссертации результатов», затем в третьем разделе «отзыва» пытаются «оценивать» их «новизну» и только потом в четвертом разделе «отзыва» приводят конкретное содержание самих «полученных автором диссертации результатов». Хотя все это надо было сделать наоборот (в обратном порядке). Налицо – еще один факт незнания или преднамеренного игнорирования сотрудниками МИИТ Куренковым и др. положений основного документа государственной научной аттестации. Более того, здесь остепененные сотрудники МИИТ Куренков и др. позорно превзошли уровень безграмотности и степень некомпетентности пресловутого соискателя ДВГУПС Милой.

Четвертый раздел «отзыва ведущей организации» МИИТ (Куренков и др.) представлен одним абзацем, изложенным в виде единственного сложного предложения следующим образом:

«Наиболее значимые для науки и производства, полученные соискателем результаты.

- сформулированы и проанализированы современные проблемы и определены наиболее

важные тенденции развития теории управления инфраструктурой воздушного транспорта в системе экономических отношений государства, позволяющие определить основные направления её развития и пути совершенствования;

- рассмотрены эволюция и генезис теоретических и методических воззрений, определяющих роль и основные направления формирования инфраструктуры воздушного транспорта, и, в частности, инфраструктуры АМИП, которая выполняет в аэропортовом комплексе двуединую функцию – полнопроводной подсистемы инфраструктуры воздушных перевозок, и элемента системы транспортных услуг, обслуживающей рынок;

- изучен международный опыт управления инфраструктурой воздушного транспорта и определена роль в этой подсистеме ГЧП, как одного из эффективных механизмов привлечения инвестиций для её развития, в первую очередь, воздушных и наземных служб;

- на основе проведённого анализа основной деятельности и экономического состояния предприятий воздушного транспорта (авиаперевозчиков и АМИП) выявлены основные проблемы и предложены пути повышения эффективности управления инфраструктурой этих объектов;

- предложено разделение неавиационной аэропортовой деятельности на основную и вспомогательную, позволяющее определить наиболее эффективные направления использования финансовых и организационно-экономических инструментов реализации механизма ГЧП в сфере управления АМИП;

- обоснована и разработана экономическая и организационно-управленческая структура АМИП на основе использования механизма ГЧП, позволяющая наиболее эффективно использовать имеющиеся ресурсы государства и бизнеса в целях повышения качества предоставления аэропортовых услуг потребителям;

- предложены показатели оценки эффективности и результативности создания ГЧП для управления инфраструктурой в аэропортах малой интенсивности полётов на основе разделения неавиационной аэропортовой деятельности на основную и вспомогательную».

Анализ содержания единственного абзаца (сложного предложения) третьего раздела «отзыва ведущей организации» МИИТ (Куренков и др.) позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, содержание первых шести «полученных соискателем результатов» четвертого раздела «отзыва ведущей организации» Куренков и др. с абсолютной точностью скопировали (то есть, как говорится, «ни прибавить, ни убавить») с подраздела «основные результаты исследования», изложенного в автореферате (стр. 6) и в диссертации (стр. 8,9) соискателя ДВГУПС Милой.

И только добавленный Куренковым и др. седьмой «результат» «срисован» ими в виде

усеченной копии третьего пункта подраздела «научная новизна проведенного исследования», представленного в автореферате (стр. 6,7) и во введении диссертации Милой (стр. 9,10). И тем самым эти сотрудники МИИТ безоговорочно подписались под «основными результатами исследования, полученными лично автором», сформулированными в пресловутой диссертации Милой (8,9) и в ее автореферате (стр. 6). При этом Куренков и др. даже не представляли себе, насколько это чревато для их научно-общественной репутации. Ведь такое безалаберное действие означает то, что указанные сотрудники МИИТ решили не «заморачиваться» самостоятельной оценкой всех «полученных соискателем результатов» (Милой) и предпочли схалтурить, воспользовавшись ее, как оказалось, безграмотными формулировками. Это, в свою очередь, означает только то, что Куренков и др. в силу своего невежества безалаберно приняли на себя все огрехи этих пресловутых оценочных формулировок. А, зря...;

- во-вторых, подробный анализ «основных результатов исследования, полученных лично автором в процессе выполнения диссертационной работы», изложенных в автореферате (стр. 6) и в диссертации (стр. 8,9) Милой, рассматривался на 32-х страницах подраздела 3.6 монографии [1, с. 128-159]. На основе этого анализа в ее указанном подразделе были приведены многочисленные доказательства абсурдности всех «основных результатов исследования» Милой, их де факто фальсификации и де юре ничтожности. Поэтому в настоящей работе не имеет смысла приводить их полностью, поскольку в меру дотошный читатель и достаточно ответственный и компетентный эксперт могут убедиться в этом, ознакомившись с монографиями [1-3] и статьями [4-6]. Здесь же следует остановиться на некоторых этих доказательствах, чтобы еще раз подчеркнуть нелепость «отзыва ведущей организации» МИИТ как факт невежества и вранья его подписантов Куренкова и др.;

- в-третьих, так относительно **первого «основного результата исследования»** Милой, в монографии [1] и статьях [4-6], в частности, отмечается, что в диссертации Милой вообще не представлены никакие «проблемы развития **теории управления** инфраструктурой воздушного транспорта», не «определены никакие «наиболее важные тенденции развития» всей этой «теории» и никакие «основные направления развития и пути совершенствования» собственно «инфраструктуры воздушного транспорта». Также отмечено, что для того, чтобы соискатель ДВГУПС Милая смогла лично все это «сформулировать, проанализировать» и «определить», у нее нет никаких реальных объективных предпосылок. Ведь для решения таких фундаментальных задач у названного доморощенного «исследователя» **не было**: ни специального вузовского образования у нее самой и у ее «наставников» Комаровой и Фисенко, ни специальной аспирантской

подготовки (поскольку по окончании аспирантуры она представила проект диссертации по железнодорожной тематике), ни собственных публикаций по «теории управления воздушным транспортом», ни положенных ссылок в ее «диссертации» на научные труды по указанной «теории», ни многого другого. Остается лишь гадать, что послужило причиной для формулирования соискателем ДВГУПС Милой столь помпезного первого «научного результата», явно несоответствующего истинным весьма скромным возможностям, как самой Милой, так и ее «наставников» - Комаровой и Фисенко: либо «дремучее» невежество продуцентов этого «научного результата», граничащее с их профессиональной непригодностью; либо склонность к авантюрам и чрезмерная наглость указанных лиц; либо что-то другое? Проведенный в монографиях [1-3] и статьях [4-6] анализ содержания «диссертационного исследования» Милой показал, что такой причиной является все перечисленное. Налицо – очередные факты незнания Куренковым и др. содержания диссертации Милой и неприемлемого отсутствия у них достаточного уровня компетентности в области теории вообще и в сфере теории управления воздушным транспортом, в частности;

- в-четвертых, относительно **второго «основного результата исследования»** Милой в монографии [1] и статьях [4-6], в частности, отмечается, что содержание формулировки этого «результата», вообще **не может быть принято** в качестве действительно «научного результата», который может стать частью (частичкой, элементом) какой-либо отрасли науки или общего знания. Поскольку она начинается со слова «рассмотрены», которое не может обозначать получение какого-либо конкретного итога (результата) каким-либо субъектом «рассмотрения» путем только «рассмотрения» какого-либо объекта (явления, события). Ну «рассмотрел» что-то соискатель и что дальше? Какую конкретную частичку научного знания об этом «что-то» он вложил в общую картину познания мира? Непонятно... И потому только из-за невежественно примененного соискателем ДВГУПС Милой ключевого слова в формулировке второго «основного результата исследования» он как таковой не должен быть принят научной общественностью. Вместе с тем, и Куренков и др., списав представленный в четвертом разделе «отзыва ведущей организации» второй «полученный соискателем результат» с формулировки второго «основного результата исследования» Милой, показали свое постыдное незнание того, что такое «научный результат» («результат исследования») и каким образом он должен формулироваться. Налицо – очередное проявление не только некомпетентности в методологии, но и профессиональной экспертной непригодности, представителей ведущей организации (МИИТ) Куренкова и др.;

- в-пятых, относительно **первой части третьего «основного результата исследования»** Милой в монографии [1] и статьях [4-6], в частности, отмечается, что, с одной стороны, как указано в работе [2], весь подраздел 1.3 «Международный опыт управления инфраструктурой воздушного транспорта» (с. 33-70) диссертации Милой представляет собой продукт воровства подраздела 1.2. «Международный опыт эксплуатации аэропортов малой интенсивности полетов» документа Правительства Хабаровского края [7, с. 33-64]. И что, с другой стороны, содержание формулировки первой части третьего «основного результата исследования» - *«изучен международный опыт управления инфраструктурой воздушного транспорта»*, - вообще не может быть принято научной общественностью в качестве действительно «научного результата», поскольку слово «изучен» не может обозначать получение какого-либо конкретного итога (результата). Ну «изучил» что-то соискатель и что дальше? Какую конкретную частичку научного знания об этом «что-то» он вложил в общую картину познания мира? Неизвестно... Налицо – очередное проявление не только некомпетентности в методологии исследования, но и профессиональной экспертной непригодности, представителей ведущей организации (МИИТ) Куренкова и др. Кроме того, списав формулировку второго «полученного соискателем результата» с формулы второго «основного результата исследования» диссертации Милой, они в очередной раз стали «компаньонами» пресловутого соискателя ДВГУПС Милой в деле плагиата (литературного воровства) и малограмотного формулирования либо наивной несусветной глупости, либо цинично-наглого вранья;

- в-шестых, выявленные в монографиях [1,2] и статьях [4-6]. обстоятельства позволяют признать утверждение соискателя ДВГУПС Милой о том, что в качестве **второй части третьего «основного результата исследования»** лично ею была *«определена роль в этой подсистеме ГЧП, как одного из эффективных механизмов привлечения инвестиций для её развития, в первую очередь, воздушных и наземных служб»*, малограмотно сформулированной либо наивной несусветной глупостью, либо цинично-наглою ложью. Поскольку *«роль государственно-частного партнерства как одного из эффективных механизмов привлечения инвестиций для развития инфраструктуры воздушного транспорта, в первую очередь, аэропортов»* была определена в государственных программных документах и публикациях РФ (например, [8-14]) задолго до появления такого «фундаментально-научного труда», как пресловутая «диссертация» небызывестного соискателя ДВГУПС Милой, в которой присутствуют украденные из указанных источников соответствующие идеи и иллюстрирующие их материалы. Таким образом, списав формулировку третьего «полученного

соискателем результата» с формулы третьего «основного результата исследования» диссертации Милой, сотрудники МИИТ Куренков и др. в очередной раз стали «компаньонами» пресловутого соискателя ДВГУПС Милой в деле плагиата (литературного воровства) и малограмотного формулирования либо наивной несусветной глупости, либо цинично-наглого вранья;

- в-седьмых, относительно **четвертого «основного результата исследования»** Милой, в монографии [1, с. 144-148] и статьях [4-6], в частности, отмечается, что, как указано в работе [2], подавляющая текстовая часть подраздела 2.1 «Анализ состояния авиаперевозок и управления аэропортовой инфраструктурой на Дальнем Востоке» диссертации Милой (стр. 73-88), представляет собой продукт воровства из документов Правительства Хабаровского края [7,12] и работы [15]. А текст подраздела 3.1 «Оценка действующей системы управления инфраструктурой в аэропортах малой интенсивности полетов» диссертации Милой, в котором описаны «деятельность» КГУП «Хабаровские авиалинии» и «состояние» входящих в это авиапредприятие (объединенного типа) аэропортов МВЛ, практически весь также представляет собой продукт воровства из другого документа Правительства Хабаровского края [16];

- в-восьмых, при этом, как указано в монографии [1, с. 144-148] и статьях [4-6], в диссертации Милой в целом, не приведено ни одной формулировки (кратко и точно выраженной концептуальной формулы) ни «проблемы эффективности управления инфраструктурой» или «проблемы управления инфраструктурой», ни объективно приемлемого «пути повышения эффективности управления инфраструктурой», не говоря уже о *лично* «сформулированной» Милой именно такой «проблеме» и таком «пути» (обычно сопровождаемые авторскими примечаниями: «на наш взгляд», «по нашему мнению», «нами предложена» «как нам представляется» и др.). И поэтому, вполне естественно, что указанные «проблемы» и «пути» **не могли быть** Милой не только просто перечислены (первая, вторая, третья и т.д.), но *лично* «выявлены» ею. Вышеизложенное позволяет констатировать бессовестное вранье со стороны соискателя ДВГУПС Милой, когда она при изложении в автореферате (стр. 6) и диссертации (стр. 8) четвертого «основного результата исследования», ничтоже сумняся, весьма помпезно и неуклюже доводит до сведения читателей, что ею лично «на основе проведённого анализа основной деятельности и экономического состояния предприятий воздушного транспорта (авиаперевозчиков и АМИП) выявлены основные проблемы и предложены пути повышения эффективности управления инфраструктурой этих объектов». Таким образом, списав формулировку четвертого «полученного соискателем результата» с формулы четвертого «основного результата исследования» диссертации Милой, сотрудники МИИТ Куренков и др. еще раз

стали «компаньонами» пресловутого соискателя ДВГУПС Милой в деле плагиата (литературного воровства) и малограмотного формулирования либо наивной несусветной глупости, либо цинично-наглого вранья;

- в-девятых, относительно **пятого «основного результата исследования»** Милой, в монографии [1, с. 148-154] и статьях [4-6], в частности, отмечается, что, все отображенные на рисунке 3.2 диссертации Милой (с. 140) и на рисунке 1 ее автореферата (с. 16), якобы, «**основные виды неавиационной деятельности**» («*медицинское, противопожарное, орнитологическое обслуживание полетов; услуги продажи и бронирования билетов; подготовка бортового питания*») на самом деле относятся к сугубо «**авиационной деятельности**», поскольку все они являются неотъемлемыми атрибутами «коммерческой гражданской авиации, представляющей услуги по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты» (статья 21 (пункт 2 «Воздушного кодекса РФ»). Поэтому пассажир, покупая авиабилет у авиакомпании (то есть заключая с ней договор на воздушную перевозку), никаких других затрат не несет, поскольку удельная оплата всех обозначенных в некорректной интерпретации Милой видов (наряду с другими видами) авиационной деятельности, отнесенных к данному пассажиру, уже вошла в стоимость приобретенного им билета (авиационного!) как неотъемлемого элемента сугубо авиационной деятельности. Что касается всех отображенных на рисунке 3.2 диссертации Милой (с. 140) и на рисунке 1 ее автореферата (с. 16) так называемых «**вспомогательных видов неавиационной деятельности**», то на самом деле все эти виды относятся к просто **неавиационной (непрофильной) деятельности аэропортов**, поскольку любой авиапассажир (человек, имеющий на руках авиабилет), как и любой другой находящийся в аэропорту человек, может получать все неавиационные (непрофильные) услуги, но только за отдельную плату;

- в-десятых, налицо – проявление соискателем ДВГУПС Милой и ее «наставниками» Комаровой и Фисенко незнания не только авиационной терминологии, но и всей специфики коммерческой гражданской авиации как важнейшей отрасли транспорта. И уже только в результате этого пятый «основной результат исследования» диссертации Милой, заключающийся в «предложенном ею лично» некоего (как выяснилось, абсолютно никчемного) «разделения», становится ничем иным, как вполне очевидной фальсификацией и фактом профанации науки, что подтверждается в четырех отрицательных отзывах на пресловутую «диссертацию» Милой высококвалифицированных сотрудников ДВГУПС, СПБГУГА, ЦСР ГА и АТиСО (Москва). Вместе с тем, как бы не обосновывала Милая эфемерную значимость своего пятого «результата», все равно это было бы, как говорят в народе, «чушью собачьей», поскольку

даже без предложенного этой «ученой» ничего не дающего простейшего арифметического действия – деления на две части «неавиационной деятельности» – любой представитель государственного собственника и любой частный предприниматель, в принципе, в состоянии выбрать даже из всех 11 обозначенных Милой «видов» (копий жульнически украденных ею из документа [7] «направлений коммерческой деятельности аэропортов») приемлемые для них «виды неавиационной деятельности», позволяющие, по их мнению, выбрать и использовать наиболее эффективные для них формы ГЧП. И поскольку в «отзыве ведущей организации» Куренков и др. с чувством глубокого удовлетворения неоднократно прорекламировали предложенный Милой «фундаментальный метод исследования» («деление десятка надвое»), одновременно являющий собой «потрясающий методический прием повышения эффективности» чего-нибудь вообще и в сфере гражданской авиации, в частности, то налицо – очередные факты малограмотного формулирования либо наивной несусветной глупости, либо цинично-наглого вранья этих остепененных сотрудников МИИТ, а также неприемлемого отсутствия у них достаточного уровня компетентности в области методологии вообще и в сфере создания методического инструментария для управления коммерческой гражданской авиацией, в частности;

- в-одинадцатых, относительно **шестого «основного результата исследования»** Милой, в монографии [1, с. 154-159] и статьях [4-6], в частности, отмечается, что, *нелепо* предлагая в своей диссертации оставить аэропорты МВЛ в непосредственном управлении КГУП «Хабаровские авиалинии», соискатель ДВГУПС Милая не только проигнорировала (в силу своего невежества) весь зарубежный опыт и предназначенные для студентов вузов тривиальные знания об «управлении воздушным транспортом», изложенные в популярных учебных пособиях, но и требования различных государственных документов, регламентирующих функционирование и развитие воздушного транспорта. Ведь именно поэтому, утверждение Милой о том, что лично ею, якобы, «обоснована и разработана экономическая и организационно-управленческая структура АМИП на основе использования механизма ГЧП», да еще и «позволяющая наиболее эффективно использовать имеющиеся ресурсы государства и бизнеса в целях повышения качества предоставления аэропортовых услуг потребителям», представляется ничем иным, как вполне очевидной фальсификацией и фактом профанации транспортной науки. Таким образом, представив в «отзыве ведущей организации» шестой «полученный соискателем результат» указанной диссертации, сотрудники МИИТ Куренков и др. в очередной раз стали «компаньонами» пресловутого соискателя ДВГУПС Милой в деле продуцирования самого неприглядного образчика несусветной глупости,

неграмотно описанной и густо замешанной на вранье. То есть весьма смехотворной глупости, которая в наибольшей степени должна раздражать зарубежное и российское научные сообщества;

- в-двенадцатых, **седьмой «полученный соискателем результат»** (соответствующего седьмого «основного результата исследования» в автореферате и диссертации Милой нет) был добавлен Куренковым и др. в «отзыв ведущей организации» в виде «срисованной» усеченной копии третьего пункта подраздела «научная новизна проведенного исследования», представленного в автореферате (стр. 6,7) и во введении диссертации Милой (стр. 9,10). Но лучше бы они этого не делали, поскольку представленные в данном «отзыве» (*на самом деле дефективные*) «показатели оценки эффективности и результативности создания ГЧП» вызывают большие сомнения в необходимости и обоснованности их появления в диссертации Милой и вполне реальные подозрения в личном участии в этой афере Куренкова и др. (суть этой противоправной аферы уже изложена в настоящей работе выше в подразделе 3.3). Налицо – достаточно убедительный факт либо непосредственного участия в этой противоправной афере, либо деликтно-рискового соглашательства с ней ответственных руководящих сотрудников МИИТ Куренкова и др.;

- в-тринадцатых, как указано в монографии [3, с. 184-189], согласно названию таблицы 5 абсолютно все «внешние и внутренние показатели» характеризуют «эффективность создания ГЧП» именно «в АМИП», входящих в состав КГУП «Хабаровские авиалинии». Поэтому совершенно непонятно, как бесследно исчезающие в «недрах» этого заведомо убыточного КГУП «арендные платежи» за использование «частными компаниями» помещений буфета и товарного киоска, например, аэропорта Херлужи, могут «характеризоваться» такими «внешними показателями», как «темпы роста и абсолютный объем промышленного производства», «темпы роста занятости населения», «рост вкладов населения в кредитных учреждениях», «объем жилищного строительства» и (совсем «экзотическими») «снижение уровня миграции населения», «снижение уровня преступности» и др., например, в п. Херлужи (627 жителей) или в других поселениях северных районов Хабаровского края? И почему Милая не привела в таблице 5, например, такой злободневный показатель, как «снижение численности наркоманов и алкоголиков» или «увеличение количества посетителей платных туалетов»? Почему она ограничилась только десятком «внешних показателей»? Поэтому представленный Милой состав «внешних показателей» является, как говорят в народе, «чушью собачьей» [3];

- в-четыренадцатых, как Милая предлагает вести мониторинг этих «внешних показателей» и кто конкретно его должен осуществлять? Кто должен определять соответствующие

корреляционные зависимости, составлять и решать уравнения регрессии, а также осуществлять верификацию и значимость полученных результатов и использовать в практической деятельности? Ведь эти «показатели», как говорят в народе, «абсолютно до лампочки» руководству КГУП и менеджерам «АМИП», а «частным компаниям», вынужденным оплачивать «аренду», тем более. Не будут рассчитывать эти «показатели» и органы власти «региона» или «населенного пункта», поскольку они не являются участниками «создания ГЧП в АМИП». Поэтому, высказанную Милой необходимость в предложенных ею «показателях «оценки эффективности создания ГЧП для управления инфраструктурой АМИП» следует квалифицировать, с точки зрения «народа», не иначе, как «бредом сивой кобылы» [3]. В итоге, со стороны Куренкова и др., безалаберно отметивших эти «показатели» как седьмой «полученный соискателем результат», налицо – очередные факты малограмотного формулирования либо наивной несусветной глупости, либо цинично-наглого вранья, а также неприемлемо постыдного отсутствия у этих остепененных сотрудников МИИТ достаточного уровня компетентности в области экономики вообще и в сфере хозяйственной деятельности коммерческой гражданской авиации, в частности.

Литература

1. 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.
2. 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.
3. 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: Дальневост. федерал. ун-т, 2017. – 211 с.
4. Леонтьев Р.Г. Очковтирательские «результаты» нелепого «исследования аэропортов МВЛ» (как не следует представлять характеристику диссертации) // Вестник транспорта. – 2018. - № 1. – С. 39-44.
5. Леонтьев Р.Г. Очковтирательские «результаты» нелепого «исследования аэропортов МВЛ» (как не следует представлять характеристику диссертации) (продолжение) // Вестник транспорта. – 2018. - № 2. – С. 40-44.
6. Леонтьев Р.Г. Очковтирательские «результаты» нелепого «исследования аэропортов МВЛ» (как не следует представлять характеристику диссертации) (окончание) // Вестник транспорта. – 2018. - № 3. – С. 38-44.
7. 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.
8. Роль государственного и частного секторов в инфраструктуре воздушного транспорта (ИВТ) // Семинар: Государственно-частное партнерство (ГЧП) в транспортном секторе России. – Москва, Россия, 3-4 марта 2005 г. – М.: Группа Всемирного банка. Отдел экономики и финансирования инфраструктуры, 2005. – 19 с.
9. Глумов В. Закон о государственно-частном партнерстве: необходимость принятия и предмет регулирования // Корпоративный юрист. – 2009. - № 5.
10. Фурщик М.А., Ляшева Н.В. Аэропорты Хабаровского края // Транспорт Российской Федерации. – 2010. - № 4(29). – С. 15-17.
11. Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления: учебное пособие. – М.: ФГОУ ВПО «МГТУГА», 2007. – 105 с.
12. Технично-экономическое обоснование создания Федерального казенного предприятия по аэропортовой деятельности на базе северных аэропортов Хабаровского края. – Хабаровск: Министерство промышленности, транспорта и связи Хабаровского края, 2009. - 190 с.
13. Концепция управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации. Приложение № 1 к приказу Минтранса России от 10 января 2007 г. № 5. – М.: Минтранс России, 2007. – 20 с.
14. Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети российской федерации на период до 2020 года: [одобр. Правительством РФ 06 марта 2008 г.]. – Режим доступа: <http://www.airport-magadan.ru/ru/predpr/index.html>.
15. Леонтьев, Р.Г. Транспорт и логистика Дальнего Востока РФ: Водный (морской и речной) и воздушный транспорт: монография / Р.Г. Леонтьев. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. – 231 с.
16. Проект программы деятельности казенного предприятия на 2010 г. и 2011-2012 гг. – Хабаровск: Министерство промышленности, транспорта и связи Хабаровского края, 2009. - 34 с.