

адміністрації.
<http://www.dmsrr.gov.ua/programi-ta-plani-ekonom%1%96chnogo-%1%96-socz%1%96alnogo-rozvitku-v%1%96nniczko%1%97-oblast%1%96>

URL: 8. Статистичний щорічник Вінницької області за 2018 рік. Вінниця, 2019. 499 с.

9. Зовнішня торгівля України за 2017 рік: статистичний збірник. Київ: вид.-во Держ. служба стат. України. 2018. 102 с.

Леонтьев Рудольф Георгиевич

д-р экон. наук, профессор,

почетный работник высшего профессионального образования РФ

главный научный сотрудник ВЦ ДВО РАН,

г. Хабаровск, Российская Федерация

ЛУКАВСТВО ОППОНЕНТА О ДИСКУССИОННЫХ МОМЕНТАХ И НЕДОСТАТКАХ ИССЛЕДОВАНИЯ ОБ АЭРОПОРТАХ МВЛ

Leontyev R.G.

Computer center of the Far East office Russian Academy of Sciences

Khabarovsk, Russia

THE OPPONENT'S DEAD ON DISCUSSIONAL POINTS AND DISADVANTAGES OF THE RESEARCH ABOUT MVL AIRPORTS

Аннотация. В статье подвергнуты анализу представленные в отзыве официального оппонента (профессора) его лукавые формулировки дискуссионных моментов и недостатков исследования менеджмента аэропортами местных воздушных линий. Доказано, что эти формулировки являются не только фальсифицированной, но и вообще неуместной информацией, предназначенной для придания данному отзыву видимости высококвалифицированного документа государственной научной аттестации и тем самым запутать все экспертное сообщество и других представителей научной общественности о релевантности, рассмотренной оппонентом диссертации.

Annotation. The article analyzes the sly formulations of the controversial points and shortcomings of the study of the management of local airlines, presented in the review of the official opponent (professor). It has been proven that these formulations are not only falsified, but generally inappropriate information intended to make this review appear as a highly qualified document of state scientific certification and thereby confuse the entire expert community and other representatives of the scientific community about the relevance of the dissertation considered by the opponent.

Ключевые слова: Аэропорты, местные воздушные линии (МВЛ), государственная научная аттестация, диссертация, отзыв официального оппонента, фальсифицированные оценки, дискуссионные моменты и недостатки диссертации.

Key words: Airports, local airlines (LAL), state scientific certification, dissertation, official opponent's review, falsified assessments, debatable points and dissertation shortcomings.

Между невежеством и знанием
лежит пропасть.

Японская пословица

В «диссертационный совет ДМ 223.005.02 при Морском государственном университете им. адм. Г.И. Невельского» поступил «Отзыв официального оппонента д.э.н., проф. А.П. Латкина на диссертационную работу Милой Александры Витальевны на тему: «Управление инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов, представленную 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)». Указанный отзыв содержит следующие 6 разделов: «1. Актуальность темы исследования»; «2. Соответствие диссертации специальности совета»; «3. Обоснованность, достоверность и новизна

научных выводов, положений и рекомендаций диссертации»; «4. Личный вклад и практическая значимость полученных автором результатов»; «5. Дискуссионные моменты и недостатки диссертации»; «7. Общая оценка диссертации». К великому сожалению, и здесь следует констатировать, что директор Института международного бизнеса и экономики ВГУЭС Латкин А.П. непрослительно совершил элементарную арифметическую ошибку – не смог правильно подсчитать и обозначить цифрами шесть разделов своего пятистраничного отзыва – и явно халтурно «подмахнул» его не читая.

Проведенный в настоящей работе ниже критический анализ содержания раздела «5. Дискуссионные моменты и недостатки диссертации» отзыва официального оппонента Латкина А.П. позволил выявить следующие негативные обстоятельства.

Пятый раздел отзыва официального оппонента Латкина А.П. - «5. Дискуссионные моменты и

недостатки диссертации» - состоит из девяти абзацев.

1. Первый абзац. В первом абзаце пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает буквально следующее.

«Отмечая несомненные достоинства диссертационной работы, нельзя не остановиться на замечаниях, отметить ее отдельные недостатки и дискуссионные моменты. К их числу, в частности, следует отнести следующие».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, даже этот краткий абзац пятого раздела «отзыва» Латкина А.П. *страдает грамматическими и фразеологическими ошибками*. Так, употребление в одном предложении слов «отмечая» и «отметить» представляется первым случаем неуклюжей тавтологии. Затем перед словом «замечаниях» следовало бы применить слово «критических». Далее, как минимум, запятую после слова «замечаниях» следовало бы убрать, а вместо нее применить союз «и не». Или, как максимум, из данного абзаца следовало бы исключить явно лишнее словосочетание - «остановиться на замечаниях». Вместе с тем, употребление в одном предложении практически подряд слов «следует» и «следующие» представляется вторым случаем неуклюже-грубоватой тавтологии, явно неуместной для документов государственной научной аттестации. Поэтому вместо слова «следует» надо применить слово «необходимо». И, наконец, после, как бы, «повисающего в воздухе» заключительного слова «следующие» нужно было бы употребить словосочетание «из них» или «их (фактические проявления);

- во-вторых, известно, что «недостатки» (изъяны, несовершенства, неправильности в чем-нибудь [1]) и «дискуссионные моменты» (сомнительные, спорные моменты [1]) представляют собой существенно отличающиеся друг от друга уровни (градации) критики кого-чего-нибудь (первые – бескомпромиссные, жестко определенные, а вторые – это те, о которых еще можно поспорить). Поэтому совершенно непонятно, почему официальный оппонент, профессор Латкин А.П. в своем «отзыве» предпочел «смешать в одну кучу» и «недостатки», и «дискуссионные моменты», а не четко отделить (как это он обязан был сделать) первые от вторых? Создается впечатление, что профессор Латкин А.П. просто решил трусовато слукавить (словчить), отдав «на откуп» сделать такое разделение другим экспертам «широкой научной общественности» и чиновникам Минобрнауки России. Налицо – факт проявления либо отсутствия принципиальности и решительности у оппонента, либо его деликтно-рискового своекорыстия.

2. Второй абзац. Во втором абзаце (в пункте 1) пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает буквально следующее.

«1. Автором не совсем корректно определен объект исследования, которым по существу представленной диссертации является «процесс развития и повышения эффективности использования инфраструктуры аэропортов малой интенсивности полетов в Хабаровском крае».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, прежде всего следует согласиться с мнением профессора Латкина А.П. о том, что соискателем ДВГУПС Милой «некорректно определен объект исследования». Что же касается всего остального сформулированного в данном абзаце его «отзыва», то, учитывая выявленные в монографиях [2-4] обстоятельства, с этим как раз нельзя согласиться;

- во-вторых, так, на титульном листе автореферата и диссертации Милой в соответствии с номенклатурой специальностей научных работников приведено наименование специальности, по которой защищалась диссертация. Шифр специальности: 08.00.05 "Экономика и управление народным хозяйством". Область исследований: "1. Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами" - 1.4. Транспорт". А в соответствии с действующим в 2012 году паспортом данной специальности в указанной области исследований объектом исследования являются транспортные предприятия и организации. Поэтому утверждение Латкина А.П. о том, что «объектом исследования... диссертации является процесс...» в корне неверно, поскольку не соответствует установленным требованиям;

- в-третьих, и здесь вместо украденной Милой из документа Правительства Хабаровского края «Программа развития и модернизации аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года» [5] словесной конструкции «аэропортов малой интенсивности полетов» профессору Латкину А.П. (кстати, как и Милой) следовало бы применить общеупотребительный, и узаконенный термин «аэропорты МВЛ»;

- в-третьих, в силу раскрытой в подразделе 2.1 монографии [3] многозначности понятия «инфраструктура» и ошибочности его применения в данном случае профессору Латкину А.П. (кстати, как и Милой) это понятие следует просто изъять из формулировки «объекта исследования»;

- в-четвертых, если привязываться к территориальному аспекту, то в соответствии с содержанием своей диссертации пресловутому соискателю ДВГУПС Милой следовало бы соответствующий подраздел автореферата этой диссертации изложить (а профессору Латкину А.П. предложить изложить) в иной более корректной формулировке, например, - «объектом исследования в диссертационной работе является совокупность некоторых аэропортов МВЛ северных районов Хабаровского края»;

- в-пятых, а если более точно отразить требование действующего в 2012 году паспорта специальности 08.00.05 о том, что в соответствующей области исследований *объектом исследования* являются *транспортные предприятия и организации*, то в качестве наиболее достоверного описания «объекта исследования» в автореферате и диссертации Милой профессор Латкин А.П. должен был предложить следующую формулировку: «*объектом исследования в диссертационной работе является совокупность аэропортов МВЛ, входящих в состав ФГУП «Хабаровские авиалинии»;*

- в-шестых, налицо – очередные факты неосознанного постыдного незнания или сознательного халатного игнорирования положений основных документов государственной научной аттестации, крайне поверхностного и невнимательно изучения содержания оппонируемой диссертации, ужасающей некомпетентности в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации) и халтурного отношения к обязанностям официального оппонента со стороны профессора Латкина А.П.

3. Третий абзац. В третьем абзаце (в пункте 2) пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает буквально следующее.

«2. В главе 1 «Теоретические основы управления инфраструктурой воздушного транспорта», по сути дела, управленческие аспекты рассмотрены весьма фрагментарно и не относительно аэропортовой инфраструктуры. К сожалению, здесь не определены и не систематизированы особенности ее состава (параграф 1.2), а исследование международного опыта (40 страниц текста) в большей степени посвящено аэропортовой деятельности в целом».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, структура никчемной «диссертации» Милой была выстроена настолько жульнически и невежественно, что даже профессор Латкин А.П. в своих свекорыстных «розовых очках» вынужден был разглядеть хоть какое-то *несоответствие между заголовками и содержанием* глав и подразделов этой пресловутой «научно-квалификационной работы». И это оставляет ему весьма призрачную (но, все-таки) надежду на снисхождение «компетентных органов» и на избежание им административной ответственности или признания его профессиональной непригодности. Однако, халтурное отношение профессора Латкина А.П. к обязанностям официального оппонента за ним остается, поскольку при рассмотрении «диссертационного исследования» Милой он, как минимум, должен был обязательно обнаружить следующие негативные обстоятельства, выявленные в монографиях [2-4];

- во-вторых, так, профессор Латкин А.П. в своем «отзыве» халатно не зафиксировал то, что соискатель ДВГУПС Милая, хоть как-то,

«представила теоретические и методические основы управления инфраструктурой воздушного транспорта» в своей диссертации. Во всяком случае соответствующие «теоретические основы управления» никак не представлены в предназначенной для этого самой Милой главе 1 «Теоретические основы управления инфраструктурой воздушного транспорта» ее диссертации. Более того в главе 1 диссертации Милой (стр. 12-72) нельзя обнаружить даже соответствующие ссылки на труды известных теоретиков управления;

- в-третьих, ориентируясь на полностью заимствованное соискателем ДВГУПС Милой содержание трех подразделов первой главы ее диссертации (стр. 12-72), ей следовало бы сформулировать иной заголовок, соответствующий истинному содержанию первого раздела (главы 1) своей диссертации, например, «Аэропорты как основа инфраструктуры воздушного транспорта»;

- в-четвертых, в подразделе 1.1. «Понятие и роль транспортной инфраструктуре в экономике страны» (с. 12-19) главы 1 диссертации Милой сначала представлены различные известные определения весьма общего понятия «инфраструктура» (с. 12-15). Затем на стр. 15 диссертации в третьем абзаце разъясняется, что представляет собой «инфраструктура транспортной отрасли», а в четвертом абзаце – что относится к «транспортной инфраструктуре». Далее в данном подразделе приведены недостаточно грамотно сформулированные самые общие известные представления и сведения о транспорте РФ (с. 15-19));

- в-пятых, вместе с тем в данном подразделе 1.1 диссертации никакого определения понятия «транспортная инфраструктура» представлено не было, как и не была целенаправленно раскрыта «роль транспортной инфраструктуры в экономике страны». Поэтому, читатель может сделать вывод о несоответствии текста данного подраздела и заголовка к нему. Соискателю ДВГУПС Милой следовало сформулировать иной заголовок, соответствующий содержанию подраздела, например, «Понятие «инфраструктура» и транспорт РФ». Более того, в данном подразделе никаких «теоретических основ управления» именно «инфраструктурой воздушного транспорта» (как это было анонсировано в названии главы 1 диссертации Милой) не было приведено;

- в-шестых, во включенном в главу 1 диссертации Милой подразделе 1.2. «Содержание и особенности состава аэропортовой инфраструктуры воздушного транспорта» (с. 19-33) во всех абзацах осуществлена неграмотная попытка представить общеизвестные сведения о воздушном транспорте РФ и его «инфраструктуре», причем, со ссылкой на непонятные источники. Кроме того, в подразделе 1.2 (с. 20-21) представлена украденная Милой из документа Правительства Хабаровского края «Программа развития и модернизации

аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года» [5] таблица 3 «Структура сектора воздушного транспорта», жюльнически переименованная той же Милой [2]. Здесь соискателю ДВГУПС Милой следовало сформулировать иной заголовок, соответствующий содержанию подраздела, например, «состояние и развитие аэропортов РФ». При этом следует учитывать, что содержание подразделов 1.1 и 1.2 главы 1 диссертации Милой (с. 12-33) и выводов к ней (с. 70-72) представляет собой плохо отредактированную фактографию (описание фактов без анализа, обобщения) и бездарную компиляцию чужих мыслей (соединение результатов чужих исследований, идей без самостоятельной обработки источников);

- в-седьмых, и, наконец, следует представить сделанную в монографии [2] констатацию о том, что вся текстовая часть самого большого подраздела 1.3 «Международный опыт управления инфраструктурой воздушного транспорта» (стр. 33-70) диссертации Милой (вплоть до сохранения структуры абзацев) возникла в результате плагиата (литературного воровства) таблиц, рисунков и текстовой части подраздела 1.2. «Международный опыт эксплуатации аэропортов малой интенсивности полетов» (стр. 34-64) государственного регионального документа «Программы развития и модернизации аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года» [5].

- в-восьмых, при этом можно сделать вывод, что в подразделах 1.1-1.3 никаких «теоретических основ управления» именно «инфраструктурой воздушного транспорта» (как это было анонсировано в названии главы 1 диссертации Милой) не отражено. И именно это Латкин А.П. должен был в первую очередь зафиксировать в своем «отзыве», а не индифферентно намекать на «фрагментарность», «неопределенность» и «бессистемность» как на некие «дискуссионные недостатки»;

- в-девятых, более того, из формулировок предложений данного абзаца «отзыва» профессора Латкина А.П. вытекает его ошибочное суждение о том, что «аэропортовая инфраструктура», якобы, является составной частью «аэропортовой деятельности в целом». Такое суждение *в корне неверно*, по крайней мере, из-за двух причин. С одной стороны, нельзя сопоставлять два разных по своей природе явления (объекты управления): «аэропортовую инфраструктуру», то есть «аэропортовый комплекс (здания, сооружения, оборудование и персонал)», и «аэропортовую деятельность», то есть некий производственный процесс. А, с другой стороны, «аэропортовая инфраструктура» в диссертации Милой – это ничто иное, как «АМИП в целом». Налицо - факты крайне поверхностного и невнимательно изучения содержания оппонируемой диссертации, некомпетентности в сферах воздушного транспорта

(гражданской авиации) и общего менеджмента со стороны Латкина А.П.

4. Четвертый абзац. В четвертом абзаце (в пункте 3) пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает буквально следующее.

«3. В параграфе 2.1 (с. 73-88) автором подробно рассматривается состояние авиаперевозок на Дальнем Востоке, но, к сожалению, нет заявленного в названии параграфа «анализа управления аэропортовой инфраструктурой». К тому же, здесь и в других частях диссертации использованная статистическая база заканчивается 2009 годом».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, профессор Латкин А.П. не смог определить, что, на самом деле, «в параграфе 2.1» диссертации Милой (с. 73-88) приведены (как это указано в монографии [3]) самые общие известные сведения о гражданской авиации Дальнего Востока РФ (с. 73-79) и об аэропортах этого региона (с. 79-88);

- во-вторых, и это притом, что, как указано в монографии [1], подавляющая текстовая часть подраздела 2.1 «Анализ состояния авиаперевозок и управления аэропортовой инфраструктурой на Дальнем Востоке» диссертации Милой (стр. 73-88), представляет собой (вплоть до сохранения структуры абзацев) продукт воровства из официальных документов Правительства Хабаровского края «Технико-экономическое обоснование создания Федерального казенного предприятия по аэропортовой деятельности на базе северных аэропортов Хабаровского края» [6] и «Программы развития и модернизации аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года» [5], а также из монографии [7];

- в-третьих, а другая незначительная часть данного подраздела 2.1 представляет собой [3] плохо отредактированную фактографию (описание фактов без анализа, обобщения) и, одновременно, бездарную компиляцию чужих мыслей (соединение результатов чужих исследований, идей без самостоятельной обработки источников), а также несколько невежественных и ложных выводов, сделанных Милой. Поэтому профессору Латкину А.П., ориентируясь на содержание данного подраздела 2.1 диссертации Милой (с. 73-88), следовало бы предложить ей сформулировать иной заголовок, например, «Состояние и условия деятельности аэропортов Дальнего Востока РФ»;

- в-четвертых, вместо этого профессор Латкин А.П. в данном абзаце своего «отзыва» предпочел сообщить, что «в параграфе 2.1. (с. 73-88) автором *подробно рассматривается* состояние авиаперевозок на Дальнем Востоке», и тем самым позорно соврал, поскольку на самом деле в 16-страничном подразделе 2.1 диссертации Милой «авиаперевозкам» посвящено менее 1,5 страницы, где приведены заимствованные соискателем из

чужих источников таблицы 2.1 и 2.3 с соответствующими цифровыми данными и буквально один небольшой абзац с безграмотной краткой информацией от автора. Так что никакого «рассмотрения состояния авиаперевозок», да еще и «подробного» в подразделе 2.1 диссертации Милой нет. Налицо – продюцированный профессором Латкиным А.П. жульнический «перевертыш»: вместо фиксации «отсутствия «подробного рассмотрения» как действительного недостатка, напротив, «липовая» констатация присутствия «подробного рассмотрения» как фальсифицированного положительного результата, то есть в формулировке «недостатка» (или «дискуссионного момента») диссертации Милой Латкиным А.П. ложно сообщено о ее очередном «достоинстве», которого в самом деле нет и в природе;

- в-пятых, затем, сообщая в первом предложении данного абзаца своего «отзыва», что де «к сожалению, нет заявленного в названии параграфа «анализа управления аэропортовой инфраструктурой», профессор Латкин А.П. почему-то, в свою очередь к сожалению (но уже к великому), беспечно или преднамеренно не констатировал, о чем же вместо этого «заявленного» утверждает «в параграфе 2.1. (с. 73-88)» пресловутой «диссертации» Милой;

- в-шестых, далее, справедливо утверждая во втором предложении этого же абзаца, что де «здесь и в других частях диссертации использованная статистическая база заканчивается 2009 годом», профессор Латкин А.П. неправомерно не констатировал то, к чему негативному это может привести. Без такого сообщения урезанная формулировка такого острого «недостатка» жуликовато превращает его в индифферентный «дискуссионный момент». Более того, в монографии [4] отмечается, что Милая просто решила жульнически схитрить и не привела в таблице 6 своего автореферата данные о «прогнозируемых доходах» на 2011 год, которые присутствовали в таблице 3.16 ее диссертации, чтобы избежать «лишних» вопросов о странном «прогнозе на 2011 год», представленном в ее «диссертационном исследовании», защищаемом 15 мая 2012 года. И этот гораздо более щекотливый «момент» профессор Латкин А.П., как говорят в народе, «прохлопал ушами» в силу либо своей невнимательности, либо личной заинтересованности;

- в-седьмых, налицо - образчик фантастического вранья, невнимательного изучения содержания оппонируемой диссертации, ужасающей некомпетентности и халтурного отношения к обязанностям официального оппонента, граничащих не только экспертной, но и профессиональной непригодностью профессора Латкина А.П.

5. Пятый и шестой абзацы. В пятом и шестом абзацах (в пункте 4) пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает следующее.

«4. В параграфе 2.2 (с. 88-113) автором излишне детально (на 19 стр.) анализируются подходы к определению ГУП и его сущностному содержанию, но практически нет заявленных в названии возможностей и, особенно, условий его успешного применения на воздушном транспорте.

Явно недостаточное внимание акцентировано автором на системе управления инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов».

Анализ содержания данных абзацев позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, даже эти краткие абзацы пятого раздела «отзыва» Латкина А.П. страдают грамматическими и фразеологическими ошибками и фактическими неточностями: 1) вместо неправильного указания страниц «(с. 88-113)» следовало бы привести верное указание страниц «(с. 88-112)»; 2) вместо неправильного указания «(на 19 стр.)» следовало бы применить верное указание «(на 20-и страницах)»; 3) вместо неправильной аббревиатуры «ГУП» (государственное унитарное предприятие) следовало бы употребить правильную аббревиатуру «ГЧП» (государственно-частное партнерство); 4) а после слова «определению» следовало бы употребить слово «понятия» или «термина» и аббревиатуру «ГЧП» заключить в кавычки; 5) после слова «названии» следовало бы употребить словосочетание «этого параграфа» или «данного параграфа»; 6) запятые после союза «и» и перед словом «условий» следует убрать, поскольку слово «особенно» - это наречие; 7) следует заменить местоимение «его» на аббревиатуру «ГЧП»; 8) поскольку «акцентировать» - это выдвинуть на первый план, подчеркнуть [25], то примененное Латкиным А.П. словосочетание – «недостаточное внимание акцентировано автором на» - представляется нелепым, поэтому вместо него следовало применить верное словосочетание, например, - «недостаточное внимание уделено автором»;

- во-вторых, следует зафиксировать один из редчайших случаев, когда профессор Латкин А.П. в своем «отзыве» оказался прав. Действительно в подразделе «2.2. Возможности и условия создания государственно-частного партнерства на воздушном транспорте» диссертации Милой (с. 88-112) приведены несколько известных положений из государственных транспортных программ (с. 88-92) и самые общие известные сведения о государственно-частном партнерстве (с. 92-112), причем без малейшей привязки к сфере воздушного транспорта (гражданской авиации). Поэтому в подразделе 2.2 никакие (анонсируемые в его заголовке) «возможности и условия создания государственно-частного партнерства на воздушном транспорте» вообще не представлены;

- в-третьих, однако профессор Латкин А.П. в своем «отзыве», почему-то, не указал, что весь текст подраздела 2.2 представляет собой [3] плохо отредактированную фактографию (описание фактов без анализа, обобщения) и, одновременно,

бездарную компиляцию чужих мыслей (соединение результатов чужих исследований, идей без самостоятельной обработки источников), если не считать один невежественный вывод, сделанный Милой на стр. 92 (последний абзац) ее «диссертационного исследования», и что, ориентируясь на содержание подраздела 2.2 своей диссертации (стр. 88-112), Милой следовало бы сформулировать иной заголовок, например, «Общие понятия о государственно-частном партнерстве»;

- в-четвертых, в почему-то не упомянутом в «отзыве» Латкина А.П. подразделе «2.3. Особенности управления инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов в условиях создания государственно-частного партнерства» диссертации Милой (с. 113-121), как указано в монографии [3], сначала на 2,5 страницах (113-115) приведено несколько известных (заимствованных) самых общих предположений о возможности использования в аэропортовой деятельности государственно-частного партнерства, затем на остальных 7 страницах (с. 115-121) представлены самая общая известная информация о концессии как одной из форм государственно-частного партнерства и давно известная гипотеза о возможности использования концессии в деятельности аэропортов. Причем в подразделе 2.3. никакие-такие (анонсируемые в его заголовке) «особенности управления инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов в условиях создания государственно-частного партнерства» вообще не упоминаются, то есть не приведены;

- в-пятых, как указано в работах [2,3], несколько абзацев подраздела 2.3 диссертации Милой (с. 118-119), представляя собой (вплоть до сохранения структуры абзацев) продукт воровства из официального документа Правительства Хабаровского края «Программа развития и модернизации аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года» [5]. Причем весь остальной текст подраздела 2.3 представляет собой плохо отредактированную фактографию (описание фактов без анализа, обобщения) и, одновременно, бездарную компиляцию чужих мыслей. Вместе с тем, ориентируясь на содержание подраздела 2.3 своей диссертации (стр. 88-112), Милой следовало бы сформулировать иной заголовок, например, «Концессия как форма государственно-частного партнерства»;

- в-шестых, вместе с тем, сообщая безграмотным языком в шестом абзаце пятого раздела своего «отзыва», о том, что де «явно недостаточное внимание акцентировано автором на системе управления инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов», профессор Латкин А.П. тем самым как бы дает читателю понять о хотя и «недостаточном», но все-таки каком-то «внимании», которое Милая якобы уделила «системе управления инфраструктурой

АМИП» в подразделе 2.3 своей «диссертации». Однако и тут профессор Латкин А.П. беспечно-лукаво или рискованно-заинтересовано приврал, поскольку на самом деле в данном подразделе ни о какой-то такой «системе управления инфраструктурой» ничего не говорилось;

- в-седьмых, налицо - образчик ужасающей безграмотности, лукавого вранья и беспринципности профессора Латкина А.П., граничащих с его не только экспертной, но и профессиональной непригодностью.

6. Седьмой абзац. В седьмом абзаце (в пункте 5) пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает буквально следующее.

«5. В заключительной, третьей главе «Эффективность управления инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов», автором не сделана оценка действующей системы управления с выделением ее недостатков, что подменено общей характеристикой АМИП Хабаровского края. Это, в частности, наглядно продемонстрировано в заголовке к табл. 3.3 «Основные характеристики АМИП», которая в текстовой части заявлена как «Основные характеристики системы управления...» (с. 136)».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, данный абзац пятого раздела «отзыва» Латкина А.П. страдает грамматическими и фразеологическими ошибками и фактическими неточностями: 1) после слова «заключительной» запятая не нужна; 2) запятая перед словом «автором» также не нужна; 3) в наименовании - «Основные характеристики АМИП» - после аббревиатуры «АМИП» (перед закрывающей кавычкой) следовало бы поставить многоточие; 4) после словосочетания «в первой части» следовало бы употребить слово «главы» или «диссертации»; 5) с упоминаемой в первом предложении данного абзаца «общей характеристикой АМИП Хабаровского края» обозначенная во втором предложении этого же абзаца «табл. 3.3 «Основные характеристики АМИП» (которая, кстати, была [2] украдена Милой из документа Правительства Хабаровского края [5]) никак не сочетается, поскольку данная таблица вообще не содержит никаких сведений о «Хабаровском крае» и потому во втором предложении данного абзаца ничего такого не может быть «продемонстрировано». И здесь профессор Латкин А.П. опять беспечно-лукаво или рискованно-заинтересовано приврал;

- во-вторых, как сообщается в монографии [3], в тексте подраздела «3.1. Оценка действующей системы управления инфраструктурой в аэропортах малой интенсивности полетов» (стр. 124-132) вопреки неграмотно написанному его названию действительно описаны «деятельность» КГУП «Хабаровские авиалинии» и «состояние» входящих в это авиапредприятие (объединенного типа) аэропортов МВЛ. Причем, как указано в работе [2], практически все содержание этого подраздела 3.1 диссертации Милой представляет

собой (вплоть до сохранения структуры абзацев) продукт воровства из документа Правительства Хабаровского края «Проект программы деятельности казенного предприятия на 2010 г. и 2011-2012 гг.» [8]. Поэтому даже явно заинтересованный профессор Латкин А.П. вынужден был признать, что в подразделе 3.1. (с. 124-132), никакой (анонсируемой в его заголовке) «оценки действующей системы управления инфраструктурой в аэропортах малой интенсивности полетов» вообще не приведено. Вместе с тем, ориентируясь на содержание подраздела 3.1 диссертации Милой (с. 124-132), ему следовало бы предложить соискателю иной заголовок этого подраздела, например, «Состояние аэропортов ФГУП «Хабаровские авиалинии»;

- в-третьих, кстати, здесь профессор Латкин А.П. был наиболее близок к выводу (который был сделан в монографии [3]), что в главе 3 диссертации Милой (с. 124-170) никакая (анонсируемая в ее заголовке) «эффективность управления инфраструктурой аэропорта малой интенсивности полетов» содержательно вообще не раскрывается и что Милой следовало бы дать главе 3 иной заголовок, например, «Возможности сокращения убыточности аэропортов ФГУП «Хабаровские авиалинии». Однако профессор Латкин А.П. не пришел к этому выводу, поскольку либо не сумел или не захотел достаточно подробно вникнуть в содержание диссертации Милой, либо в силу своей некомпетентности не понял, о чем в ней идет речь на самом деле;

- в-четвертых, более того на самом деле Милая в своей диссертации под «системой управления инфраструктурой аэропортов малой интенсивности полетов» подразумевает ничто иное как существующее КГУП «Хабаровские авиалинии» с входящими в это архаичное дотационное авиапредприятие (объединенного типа) аэропортов МВЛ северных районов Хабаровского края, а предметом «управления инфраструктурой АМИП при помощи ГЧП» является всего лишь *маловероятный процесс сдачи в аренду частному бизнесу предназначенных для осуществления неавиационной деятельности гаражей, котельных, торговых точек, буфетов, запорочных колонок и других устаревших объектов указанных безнадежно убыточных аэропортов МВЛ (в частности, аэропорта Херпучи). Подтверждением этого может служить последний абзац основного текста диссертации Милой (стр. 169);*

- в-пятых, налицо - образчик лукавого вранья, незнания содержания оппонируемой диссертации, некомпетентности и халтурного отношения к обязанностям официального оппонента профессора Латкина А.П.

7. Восьмой абзац. В восьмом абзаце (в пункте б) пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает буквально следующее.

«б. Представляется неоправданно упущенными в постановке и решении заявленной в

диссертации проблемы вопросы конъюнктуры рынка услуг аэропортов малой интенсивности полетов с учетом масштабного сокращения численности населения и его обнищания в отдаленных и островных районах Дальнего Востока, что, по сути, должно стать основой прямого государственного финансирования всех необходимых авиасообщений, включая развитие инфраструктуры АМИП».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, формулировка восьмого абзаца пятого раздела «отзыва» Латкина А.П. *страдает грамматическими и фразеологическими ошибками и фактическими неточностями*: 1) словосочетание «неоправданно упущенными» является некорректным, поскольку «упустить» - это допустить недостаток, недосмотр чего-нибудь [1], то есть что-то «оправданно упустить» (как и «неоправданно упустить») является нелепицей и потому из формулировки данного абзаца слово «неоправданно» следовало бы убрать; 2) поскольку «конъюнктура» - это создавшееся положение, обстановка в какой-нибудь области общественной жизни [1], то в соответствии с русским языком вместо слова «рынка» следовало бы употребить словосочетание «на рынке»; 3) поскольку «основа» - это источник, главное, на чем строится что-нибудь, что является сущностью чего-нибудь [1], то какие-нибудь «вопросы» не могут быть «основой прямого финансирования»; поэтому вместо некорректного слова «основой» следовало употребить достаточно корректное словосочетание, например, «причинами (факторами) осуществления»; 4) если рассматривать как отдельно взятый восьмой абзац пятого раздела отзыва, то в нем после слова «полетов» следовало бы отобразить помещенную в скобки аббревиатуру «(АМИП)»; 5) вместо гиперболического определения «масштабного» следовало бы употребить более корректное определение, например «заметного» или «значительного»; 6) после слова «заметного» (у Латкина - «масштабного») следовало бы сформулировать более корректное словосочетание, например: *«обнищания и сокращения численности населения труднодоступных районов Дальнего Востока РФ, что, по сути, должно стать причинами осуществления прямого государственного финансирования производства авиасообщений и развития аэропортов МВЛ этих районов»;*

- во-вторых, содержание восьмого абзаца пятого раздела «отзыва» профессора Латкина А.П. свидетельствует о том, что *он практически не ознакомился с содержанием не только пресловутой диссертации Милой, но и даже с текстом ее автореферата*. Так, как указано в монографии [4, с. 113], в своем автореферате (стр. 13) в седьмом абзаце характеристики и обоснования второго «выносимого на защиту основного положения диссертационного

исследования» соискатель ДВГУПС Милая буквально сообщает следующее. «Сегодня такой объём инвестиций не может быть предоставлен ни за счёт средств федерального бюджета (в случае создания – по опыту Республики Саха (Якутия) – ФКП), ни, тем более, за счёт средств регионального бюджета. Выход в этом случае, на наш взгляд, видится только в создании на базе КГУП «Хабаровские авиалинии» ГЧП, т.е. привлечении для сохранения и развития аэропортовых комплексов средств частного бизнеса». А на стр. 85 и 86 своей диссертации соискатель ДВГУПС Милая сообщает буквально следующее: «Данная таблица показывает, что на восстановление инфраструктуры аэропортов на севере Хабаровского края требуется большой объём инвестиций, который самостоятельно ни государство, даже при условии создания, по опыту Республики Саха (Якутия), Федерального казенного предприятия, ни собственные средства предприятия в полном объёме покрыть не смогут, т.к. расходы слишком велики. Единственным решением данной проблемы видится привлечение дополнительных инвестиций за счёт частного сектора экономики, а именно развитие аэропортового бизнеса...». Поэтому проблемой, поставленной и, якобы, решаемой в диссертации Милой, является «отсутствие у российского государства бюджетных средств на осуществление инвестиций, предназначенных для восстановления аэропортов МВЛ северных районов Хабаровского края»;

- в-третьих, как указано в монографии [4, с. 114], представленное в автореферате Милой утверждение – «сегодня такой объём инвестиций не может быть предоставлен ни за счёт средств федерального бюджета (в случае создания – по опыту Республики Саха (Якутия) – ФКП)» - является ничем иным, как наглым враньем со стороны соискателя ДВГУПС Милой. Поскольку относительно Республики Саха (Якутия) в «Программе развития и модернизации аэропортов Николаевск-на-Амуре, Охотск, Аян, Чумикан, Богородское, Херпучи на период до 2029 года» [5] утверждается обратное: «В результате образуются ФКП «Аэропорты Севера» созданы гарантированные государством источники финансирования на: приведение аэропортового комплекса республики в соответствие с нормативными требованиями». Более того, приведенное здесь выше утверждение Милой может считаться сознательной фальсификацией политического толка, так как на самом деле у государства российского средств на указанные «инвестиции» в развитие аэропортов МВЛ северных районов Хабаровского края, как раз, хватает, о чем свидетельствует подписанное в 2014 году распоряжение Правительства РФ о создании федерального казенного предприятия «Аэропорты Дальнего Востока», куда вошло несколько аэропортов МВЛ Хабаровского края, в связи с чем «появилась возможность сохранить и

модернизировать аэропорты в отдаленных поселках, поскольку средства на это будут поступать из федерального бюджета (до 2018 года край получит 6 млрд. рублей)»;

- в-четвертых, таким образом, замечание («дискуссионный момент») профессора Латкина А.П. о том, что соискатель ДВГУПС Милая в своей диссертации, якобы, напрасно «упустила в постановке и решении заявленной в диссертации проблемы вопросы конъюнктуры рынка услуг АМИП..., которые являются причиной осуществления прямого государственного финансирования развития АМИП» является наглой заведомой ложью. Поскольку, с одной стороны, соискатель ДВГУПС Милая в своей диссертации, наоборот, жутьнически необоснованно отрицала «возможность осуществления такого государственного финансирования восстановления АМИП», а, с другой стороны, это отрицание, как раз, и стало основной проблемой, поставленной и, якобы, решаемой в указанной диссертации. Более того, со своей стороны профессор Латкин А.П. в своем «отзыве» так и не прояснил, какая конкретно, по его мнению, «экономическая проблема поставлена и решена» в диссертации Милой;

- в-пятых, вместе с тем в диссертации Милой «единственным решением», придуманной ею «проблемы - отсутствия у российского государства бюджетных средств для восстановления аэропортов МВЛ северных районов Хабаровского края, - видится только в создании на базе КГУП «Хабаровские авиалинии» ГЧП, т.е. привлечении для сохранения и развития аэропортовых комплексов средств частного бизнеса». Причем в качестве конкретного способа решения указанной проблемы соискатель ДВГУПС Милая предлагает в своей пресловутой диссертации, всего лишь, сдачу в аренду частному бизнесу предназначенных для осуществления неавиационной деятельности гаражей, котельных, торговых точек, буфетов, заправочных колонок и других устаревших объектов указанных безнадежно убыточных аэропортов МВЛ (в частности, аэропорта Херпучи), входящих в существующее архаичное дотационное авиапредприятие (объединенного типа) - КГУП «Хабаровские авиалинии»;

- в-шестых, таким образом, в диссертации Милой никакой современной приемлемой во всем мире конъюнктуры рынка авиационных услуг аэропортов МВЛ, о которой оптимистично упоминает в своем «отзыве» оппонент Латкин А.П., даже не предусматривается, поскольку, с одной стороны, аэропорты МВЛ северных районов Хабаровского края Милая предлагает оставить в подчинении авиакомпании (КГУП «Хабаровские авиалинии»), что, в принципе, исключает появление такой «конъюнктуры» (о чем, похоже, профессор Латкин А.П. не имеет представления). А, с другой стороны, соискатель ДВГУПС Милая в своей диссертации напрасно полагает, что некий

«частный бизнес», якобы, будет осуществлять данному «КГУП» платежи за аренду указанных выше объектов тех же аэропортов МВЛ, оказывая на этих объектах соответствующие неавиационные услуги представителям, как раз, *заметно нищающего и сокращающего населения* (на что указывает Латкин А.П.) *труднодоступных районов того же Хабаровского края*. Однако, при этом Милая забывает, что эти представители не могут «осилить» даже приемлемые для КГУП «Хабаровские авиалинии» тарифы за авиационные перевозки и потому Правительство Хабаровского края вынуждено дотировать эти перевозки. Здесь же приходится констатировать, что профессор Латкин А.П. просто не вник в содержание не только диссертации Милой, но и даже ее автореферата;

- в-седьмых, налицо – образчик фантастического вранья, невнимательного изучения содержания оппонируемой диссертации, ужасающей некомпетентности и халтурного отношения к обязанностям официального оппонента, граничащих не только экспертной, но и профессиональной непригодностью профессора Латкина А.П.

8. Девятый абзац. В девятом абзаце пятого раздела своего «отзыва» профессор Латкин А.П. сообщает буквально следующее.

«Вместе с тем, указанные недостатки и замечания не умаляют общей положительной оценки диссертационного исследования. И являются, скорее, следствием сложности и известной новизны рассматриваемых и диссертации проблем, а потому, на наш взгляд, неизбежны в работах действительно интересных и практически значимых».

Анализ содержания данного абзаца позволяет выявить следующие негативные обстоятельства:

- во-первых, формулировка девятого абзаца пятого раздела «отзыва» Латкина А.П. *страдает грамматическими и фразеологическими ошибками*: 1) поскольку словосочетание «вместе с тем» - это союз [1], то запятая после него не нужна; 2) вместо неграмотного словосочетания «не умаляют общей положительной оценки» следовало бы употребить корректное словосочетание, например, «не умаляют значение общей положительной оценки» или «не умаляют общую положительную оценку»; 3) после слова «исследования» следует: указать фамилию и инициалы соискателя «Милой А.В.»; убрать точку и вместо заглавной буквы «И» поставить прописную букву «и»; 4) поскольку «новый» - это недостаточно знакомый, малоизвестный [1], то выражение «известной новизны» представляется некорректным, поэтому слово «известной» следует убрать; 5) поскольку в предыдущем содержании «отзыва» Латкина А.П. упоминается «поставленная (заявленная) и решаемая в диссертации проблема», то в данном абзаце вместо слов «рассматриваемых» и «проблем» следовало бы употребить соответственно слова «рассматриваемой» и «проблемы»; 6) вместо стоящего перед словом

«диссертации» союза «и» следовало бы употребить предлог «в»; 7) а «вместо слова «диссертации» - местоимение «нем»; 8) вместо некорректного слова «неизбежны» следовало бы употребить слово «неизбежными». 9) для устранения незавершенности смысла данного абзаца профессору Латкину А.П. следовало бы закончить его соответствующим словосочетанием, например, - «к которым следует отнести и диссертацию Милой А.В.». Эти ошибки еще раз свидетельствуют о том, что профессор Латкин А.П. либо безграмотен, либо не читает свои отпечатанные «отзывы официального оппонента» и «подмахивает» их не глядя;

- во-вторых, высказанная в последнем абзаце пятого раздела «отзыва» оппонента Латкина А.П. оговорка относительно непоколебимости «общей положительной оценки» диссертации Милой выглядит явно фальшивой в силу существования целого ряда объективных причин: 1) профессор Латкин А.П. в своем «отзыве» так и не прояснил, какая конкретно, по его мнению, «экономическая проблема поставлена и решена» в диссертации Милой; 2) на самом деле Милая рассматривала в своей диссертации придуманную ею и, в сущности, завиральную проблему, якобы, «отсутствия у российского государства бюджетных средств для восстановления аэропортов МВЛ северных районов Хабаровского края»; 3) рассматриваемую в диссертации Милой проблему нельзя признать «сложной и новой», как это авантюрно и безответственно пытается представить Латкин А.П.; 4) сформулированные в «отзыве» Латкина А.П. «недостатки и замечания» на самом деле не только «умаляют общую положительную оценку диссертационного исследования» Милой, но и фактически полностью перечеркивают ее; 5) в монографиях [2-4] автора настоящей работы представлены убедительные неоспоримые доказательства того, что диссертацию (научно-квалификационную работу) Милой нельзя признать «действительно интересной и практически значимой», как это жульнически пытался представить в своем «отзыве» официальный оппонент Латкин А.П.;

- в-третьих, налицо - образчик лукавого вранья, незнания содержания оппонируемой диссертации, некомпетентности и халтурного отношения к обязанностям официального оппонента профессора Латкина А.П.

Литература

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

4. 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.

5. 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.

6. Техничко-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.

7. 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.

8. Проект программы деятельности казенного предприятия на 2010 г. и 2011-2012 гг. – Хабаровск: Министерство промышленности, транспорта и связи Хабаровского края, 2009. - 34 с.

УДК 338.242.2

Lohosha, R.

*Doctor of Economics, Associate Professor,
Associate Professor of Agrarian Management Department,
Vinnytsia National Agrarian University*

Chemes, A.

CEO of LLC «Subecon»

Krychkovskiy, V.

CEO of LLC «Organic D»

WORLD EXPERIENCE AND PROSPECTS OF INDUSTRIAL PARKS DEVELOPMENT IN UKRAINE

Логоша Р.В.

*доктор экономических наук, доцент,
доцент кафедры аграрного менеджмента,
Винницкий национальный аграрный университет*

Чемес А.А.

директор ООО «Субекон»

Кричковский В.Ю.

директор ООО «Органик Д»

МИРОВОЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПАРКОВ В УКРАИНЕ

Логоша Р.В.

*доктор економічних наук, доцент,
доцент кафедри аграрного менеджменту,
Вінницький національний аграрний університет*

Чемес А.О.

директор ТОВ «Субекон»

Кричковський В.Ю.

директор ТОВ «Органік Д»

СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНДУСТРІАЛЬНИХ ПАРКІВ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. У період еволюції постіндустріальної економіки до рівня економіки знань нагальною проблемою вітчизняного суспільства є побудова моделей наукового та інноваційного розвитку, які є базою для прогресивних трансформацій на національному та водночас на міжнародному рівні. У розвинених країнах світу інноваційний шлях розвитку уже

традиційно є визначальною складовою успіху національної економіки на міжнародних ринках. Адже саме здатність до інновацій створює якісні відмінності національної економіки, оскільки є похідною від уміння генерувати прогресивні ідеї, розповсюджувати та систематично використовувати нові знання. Відповідно це формує передумову для інтенсифікації