

**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: Дальневосток, 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: Дальневосток, 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. Леонтьев Р.Г. Завиральная модель «добровольного альянса» в «аэропортовой деятельности» (как не следует обосновывать защищаемое положение) // Вестник транспорта. – 2018. - № 12. – С. 38-41.
11. Леонтьев Р.Г. Завиральная модель «добровольного альянса» в «аэропортовой деятельности» (как не следует обосновывать защищаемое положение) (окончание) // Вестник транспорта. – 2019. - № 1. – С. 38-41.
12. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: ООО "ИТИ Технологии", 2003. – 944 с.
13. Азимов Л. Перспективная модель аэропорта как основа развития бизнеса (Источник: журнал "Аэропорт - партнер"). – Сайт ЗАО ПАКК 2003 – <http://transport.pacc.ru>
14. Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления: учебное пособие. – М.: ФГОУ ВПО «МГТУГА», 2007. – 105 с.
15. 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.
16. Леонтьев Р.Г. Прогнозирование авиапотоков и оптимизация управления воздушной транспортной системой. – М.: Наука, 1984. – 184 с.
17. Веретенников Н.П., Леонтьев Р.Г. Корпорации: организационные формы, принципы и функции управления. М.: ВИНТИ РАН, 2003, - 624 с.

---

**ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РФ КАК ПРОБЛЕМНЫЙ РЕГИОН РЕСУРСНОГО ТИПА:  
ЭКОНОМИКА, ТРАНСПОРТ, НАСЕЛЕНИЕ**

---

**Ершов Николай Егорович**

*к-т физ.-мат. наук, старший научный сотрудник ВЦ ДВО РАН,  
г. Хабаровск, Российская Федерация*

**Леонтьев Рудольф Георгиевич**

*д-р экон. наук, профессор, главный научный сотрудник ВЦ ДВО РАН,  
г. Хабаровск, Российская Федерация*

DOI: [10.31618/ESU.2413-9335.2019.8.63.197](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2019.8.63.197)

---

**FAR EAST OF THE RUSSIAN FEDERATION AS A PROBLEM REGION RESOURCE TYPE:  
ECONOMY, TRANSPORT, POPULATION**

---

**Ershov Nikolay Egorovich**

*Candidate of Physical and Mathematical Sciences, senior researcher of the Computer center of  
Far Eastern branch of the Russian Academy of Sciences  
Khabarovsk, Russian Federation*

**Leontiev Rudolf Georgievich**

*Doctor of Economics Science, professor, chief research scientist of the Computer center of  
Far Eastern branch of the Russian Academy of Sciences  
Khabarovsk, Russian Federation*

## АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены проблемы и перспективы развития Дальнего Востока РФ как проблемного региона ресурсного типа, изложены особенности его географического ландшафта, геостратегического положения, экономики и ее транспортной инфраструктуры, популяции населения. Раскрыты возможности развития региона и его интеграции в мировое сообщество.

## ANNOTATION

The article discusses the problems and prospects for the development of the Far East of the Russian Federation as a problem region of a resource type, outlines the features of its geographical landscape, geostrategic position, economy and its transport infrastructure, population. The opportunities for the development of the region and its integration into the world community are revealed.

**Ключевые слова:** дальний Восток РФ, проблемный регион ресурсного типа, геостратегическое положение, экономика, транспортная инфраструктура, население, интеграция, мировое сообщество.

**Key words:** the Far East of the Russian Federation, a problematic region of the resource type, geo-strategic position, economy, transport infrastructure, population, integration, global community.

Во время “прямой линии” 7 июня 2018 года президент России Путин В.В. сказал о важности связанности территории России, строительстве дорог и сопутствующей инфраструктуры. Ещё Ломоносов в своё время говорил: “Россия будет приращать Сибирью”. Россия, в основном, и приросла Сибирью, если под Сибирью понимать нынешнюю Сибирь (Западносибирская равнина и Среднесибирское плоскогорье, горы Алтай и Саяны, горные края около озера Байкал, Читинская область) и Дальний Восток РФ (Якутия, Чукотка, Камчатка, Магаданская область, Амурская область, остров Сахалин, Еврейская автономная область, Хабаровский и Приморский края, Курильские острова). Более 60% этой территории находится в зоне вечной мерзлоты. Территория гигантская, по площади более чем вдвое превосходящая Европу. Но климат этой территории значительно более суровый, чем европейский. Полнос холода Северного полушария находится именно на Дальнем Востоке России на территории Якутии в районе села Оймякон (центр средних изотерм января). В то время как линия температуры 0° будет проходить из Англии и Северной Франции на юго-восток через Южную Европу, Чёрное море, Турцию, Среднюю Азию и север Индии к юго-востоку Азии и южному Китаю.

В настоящее время на территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов проживает около 25 миллионов человек. Максимальная численность населения на Дальнем Востоке была зафиксирована в 1991 году - 8064 тысячи человек, а в 2017 году население Дальневосточного Федерального округа составило всего 6183 тысячи человек. Но более-менее приемлемая плотность населения наблюдается только в южных районах Сибири и Дальнего Востока, при этом большая часть региона практически безлюдна. На севере города и посёлки существуют только в районе портов (Дудинка, Диксон, Тикси, Магадан, Анадырь, Якутск (речной порт на реке Лена)) и залежей полезных ископаемых (Салехард, Новый Уренгой, Ханты-Мансийск, Сургут, Нижневартовск, Ноябрьск, Норильск). В связи с потеплением в Арктике начинается создание инфраструктуры для Северного морского пути. Север Сибири и Дальнего Востока представляет собой тундру, а на востоке региона - зоны с горным ландшафтом, южнее (от Уральских гор до реки Лена, к северу от реки Амур до отрогов Сихотэ-

Алиня, практически целиком захватывая остров Сахалин и полуостров Камчатка) располагается зона хвойных лесов (тайга).

Из-за холодного климата и плохо приспособленных для земледелия почв, в северных районах слабо присутствуют сельскохозяйственные предприятия. Более того, даже возникшие на этой территории в советский период колхозы и совхозы, в большинстве своём, были закрыты, кое-где сохранились лишь дачные посёлки и животноводческие объекты. В южных районах Дальнего Востока сельское хозяйство развито лучше, но всё равно не позволяет полностью раскрыть потенциал сельского производства.

Эти территории богаты полезными ископаемыми, водными и другими природными ресурсами. Эту часть страны необходимо серьёзно осваивать, иначе от всех этих природных богатств стране не будет никакого толка. В первую очередь необходимо развивать инфраструктуру, а именно строить и восстанавливать железные и автомобильные дороги, морские и речные порты, аэропорты, а также создавать новые и развивать существующие городские и сельские поселения. При фрагментарном наличии такой инфраструктуры любые работы в данном регионе являются крайне затратными. Современная инфраструктура (в том числе, дороги, линии электропередач и связи, источники энергии: ГЭС, ТЭС, АЭС) жизненно необходима и для сохранения природных богатств региона от посягательств со стороны других государств.

Строительство Транссибирской магистрали в конце XIX - начале XX века имело стратегическое значение. Строительство магистрали стоило огромных затрат, но решило важнейшую задачу - связать железной дорогой Центральную Россию с Сибирью и Дальним Востоком. Известный экономист, публицист, доктор экономических наук М.Г. Делягин отразил значимость строительства Транссиба в своей книге “Россия перед лицом истории: конец эпохи национального предательства”: “Классическим примером социально значимых производств, обычно неэффективных с точки зрения непосредственно эксплуатирующих их фирм, в отличие от общества в целом, является Транссиб, даже первая очередь которого окупилась с точки зрения железнодорожников (исходя из сравнения оплаты перевозок с расходами на строительство) лишь через

полвека, как раз к началу коллективизации. Понятно, что с точки зрения общества кумулятивный эффект от качественного роста деловой активности, в результате его функционирования, окупил затраты несравнимо раньше, - не говоря о том, что без него удержать в составе России Дальний Восток, а также, вероятно, Забайкалье и Восточную Сибирь было бы весьма затруднительно". Проектирование и строительство железной дороги через всю страну при технологическом уровне, присущем концу XIX века - это подвиг министров, инженеров и рабочих.

Если внимательно посмотреть на карту мира, то можно заметить, что существует возможность соединить все континенты, кроме Австралии и Антарктиды, автомобильными и железными дорогами. Строительство такой межконтинентальной, непрерывной, дороги значительно ускорит скорость доставки грузов и теснее свяжет Африку, Европу, Азию, Южную и Северную Америки, а следовательно, позволит интенсивнее развивать мировую промышленность всех стран и международное сотрудничество во всех сферах. Конечно, это потребует значительных финансовых затрат, а также согласования на межгосударственном уровне, но зато гарантированно даст миру толчок к развитию во всех отраслях.

Президент РЖД Владимир Якунин на заседании Российской Академии наук в Москве в 2013 году предложил проект Трансазиатской супермагистрали от Лондона до Нью-Йорка (через Ламанш в Европу, Азию и Берингов пролив) длиной более 20000 километров. Причём понятие "супермагистраль" включает в себя не только железные дороги, но и автомобильные трассы, а также нефте- и газопроводы, а также другие объекты коммуникации. Автор проекта уверен, что строительство супермагистрали поможет развитию государств, через которые она будет проходить. Правда, президент РЖД не уточнил, как именно будет соединены дорогой Россия (Чукотский полуостров) и США (полуостров Аляска) в районе 86-километрового перехода через Берингов пролив - железнодорожным или автомобильным мостом, паромной переправой или тоннелем. Также открыт вопрос о цене и инвесторах проекта, оценённого в триллионы долларов США, а потому называемого в народе "ГОЭЛРО XXI века". Однако, по мнению автора, этот межгосударственный коридор даст импульс развития глобальной экономике и поможет преодолеть системный кризис, создав новые предприятия и рабочие места.

Декан факультета мировой экономики и мировой политики ВШЭ, почетный председатель президиума Совета по внешней и оборонной политике Сергей Караганов в беседе с корреспондентом издания "Военно-промышленный курьер" от 06.04.2016 заявил: «Россия вполне может предложить миру свои конкурентные преимущества. К примеру, есть огромный спрос на водо- и энергоёмкие товары, развивая производство которых мы можем поднять Сибирь и Дальний Восток, но наши элиты сопротивляются, хотя уже слабее, ускоренному развитию этих регионов. А, вообще, мы

должны посмотреть свою историю, чтобы осознать, кто мы есть. Мы - единственная страна, разгромившая все империи, начиная от Чингизидов, которые покорили полмира и правили Китаем, потом шведов, захвативших пол-Европы, потом Наполеона, потом Гитлера".

Пресная вода является необходимым условием для жизни человека. По прогнозам, к 2025 году в мире от нехватки воды будут страдать более 3 миллиардов человек. При этом стоимость литра чистой бутилированной воды на мировом рынке может превышать стоимость литра высокооктанового бензина АИ-98.

На Дальнем Востоке РФ необходимо использовать новейшие безотходные экологические технологии или же использовать современные методы очистки (в том числе воды). Обилие водных ресурсов в этом регионе позволит создать множество заводов, производящих качественную бутилированную воду. А развитие инфраструктуры поможет создать логистику, позволяющую доставлять и реализовывать эту воду в странах, остро нуждающихся в пресной воде.

Россия формируется как энергетическая держава абсолютно нового типа, обладающая более мощным влиянием, чем картель ОПЕК. Основной причиной этого являются её мощные позиции в различных областях энергетики: не только в нефтяной, но и в газовой, угольной и атомной энергетике. Россия экспортирует углеводороды в Европу (удовлетворяя 30% потребностей Европы в углеводородах) и Восточную Азию (Китай, Японию, Южную Корею), причём не только сырую нефть и газ, но и продукты нефтепереработки. Также Россия имеет намерение в ближайшее время заключить сделку о постройке морского газопровода в Пакистан и, соответственно, поставке газа в Пакистан и далее в Индию. Газ в Пакистан под контролем России пойдёт из Ирана и Туркменистана.

По экспорту угля Россия занимает третью позицию в мире, экспортируя более 180 миллионов тонн каменного угля. С ГЭС, расположенных на левых притоках реки Амур, осуществляется поставка электроэнергии в Китай.

На Земле обнаружено достаточно много залежей урановых руд, технологии их обогащения с помощью центрифуг очень быстро развиваются. Существует гипотеза о том, что запасов урана человечеству хватит на срок, сравнимый со сроком углеводородной энергетики. С 2010 года Россия подписала контракты и договоры о сотрудничестве более чем с 20 странами о строительстве атомных энергостанций и поставке топлива для их работы, а также помощи в эксплуатации этих объектов.

Только в России работают промышленные атомные реакторы на быстрых нейтронах - на Белоярской АЭС (БН-600, БН-800) и есть завод по производству МОКС-топлива для этих реакторов. В конце 2015 года Россия совершила ядерный прорыв, завершив разработку революционного ядерного реактора четвёртого поколения "Брест-7", также известного, как проект "Прорыв". Он отно-

сится к атомным реакторам замкнутого цикла и после его работы практически не остаётся ядерных отходов. Опытный образец имеет мощность 300 Мвт, в промышленных же образцах мощность будет увеличена до 700-1200 Мвт. В настоящее время такой реактор строится в Белоярске. В России в 2020 году планируется запуск реактора по проекту "Прорыв", а к 2030 году станет реальной возможностью создания замкнутого ядерного цикла. Только Россия имеет атомные ледоколы, а недавно была построена первая плавучая атомная станция для порта Певек.

В настоящее время известно, что участок железной дороги от станции Томмот до Якутска, будет достраивать акционерная компания "Железные дороги Якутии", которая выиграла конкурс на строительство после расторжения контракта с прежним генподрядчиком — инжиниринговой компанией "Трансстрой". Об этом 11 апреля 2018 года сообщила пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства республики Саха.

При этом пусковой комплекс Томмот - Нижний Бестях (Якутск), строительство которого ведётся с 2005 года, планировалось ввести в эксплуатацию ещё в 2012 году. Компания "Трансстрой", которая должна была обеспечить своевременный ввод в эксплуатацию, проходит процедуру банкротства. Готовность объекта составляет 94%, построено 439 км железнодорожного полотна, возведено более чем 486 искусственных сооружений, сообщили в Минтрансе Республики Саха (Якутия).

АК "Железные дороги Якутии" является владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования Нерюнгри — Томмот протяженностью 368 километров и перевозчиком грузов на этом участке. С 2014 года осуществляет временную эксплуатацию строящегося участка Томмот — Нижний Бестях. Основными акционерами компании являются ОАО "РЖД", владеющее 49,99% акций и министерство имущества и земельных отношений Республики Саха (Якутия) - 43,65%.

В Хабаровском крае начались работы по проектированию новой железнодорожной ветки к будущему мосту на остров Сахалин. "Техническое задание предусматривает начать строить ветку к будущему переходу с 2021 года" - заявил сотрудник АО "Дальгипротранс" Дмитрий Симуков ["Хабаровский край сегодня"]. С учетом железнодорожных подходов ОАО РЖД оценивает проект в 540,3 млрд, рублей без учета 90 млрд, рублей, требуемых для модернизации путей на Сахалине.

Для развития Сибири и Дальнего Востока России нужны две широтные железные и автомобильные дороги от Урала до побережья Тихого океана. Одна - Северная от Салехарда или Лабытнанги через Ныду, Тазовский, Игарку до реки Лена и далее на юг до Якутска, где она пересечётся со второй дорогой. Она будет проходить через Сибирские увалы от города Нягань до устья реки Подкаменная Тунгуска, далее до Якутска по Центральному Тунгусскому и Приленскому плато, затем до Магадана и

далее до Анадыря и Уэлена). Также необходимо построить несколько меридиональных дорог: вдоль Уральских гор, от Петропавловска - Камчатского до Певека, вдоль рек Енисей, Лена и Индигирка. Необходима также железная дорога от Хабаровска до села Самарга на берегу Японского моря, а также автомобильная и железная дорога на мыс Лазарева со строительством моста через Татарский пролив (это поможет связать Россию с Японией), строительство прямой железной дороги от Селихино до Находки. От этих дорог необходимы ответвления к местам добычи полезных ископаемых, портам, аэропортам.

Очевидно, что строительство дорог должно сопровождаться строительством станций, придорожных посёлков и городов, производственной и сервисно-ремонтной базы, а также приглашением специалистов и обслуживающего персонала. Для развития Северного морского пути необходимо: строительство новых и развитие уже существующих портов на побережье морей акватории Северного Ледовитого океана, создание сопутствующей инфраструктуры: продолжение безопасных морских маршрутов, строительство маяков и спасательных постов на побережье, а также предприятий по добыче полезных ископаемых и их переработке, постройка плавучих или средних по мощности АЭС; проведение линий электропередач, обеспечение надёжной связи (оптоволоконные и спутниковые линии связи, телефонные линии и вышки сотовой связи); развитие узловых аэропортов и строительство новых внутренних и международных терминалов в Якутске, Магадане, Петропавловске-Камчатском, Норильске с расширением самолётного парка, привлечением авиакомпаний и созданием большого количества маршрутов; строительство малых аэропортов и аэродромов возле населённых пунктов с сопутствующим развитием малой авиации и аэромобилей; создание промышленных центров и кластеров: судостроительных, рыболовных, образовательных, научных, сельскохозяйственных, культурных; строительство и развитие инфраструктуры незамерзающих портов в Приморском крае и на южном побережье Сахалина, на юге Камчатки.

Строительство объектов и развитие инфраструктуры требует значительных финансовых, человеческих и производственных ресурсов, а потому должно осуществляться в несколько этапов. На первом этапе необходимо: построить железную дорогу от Якутска до Магадана и модернизировать автодорогу "Колыма", продолжить автомобильную и железную дорогу до Уэлена с ответвлением до города Певек и Петропавловска-Камчатского; построить трассу до мыса Лазарева и связать остров Сахалин с материком железной и автомобильной дорогами в районе мыса Лазарева с помощью моста или тоннеля, продлить автомобильную трассу А-375 до Находки и построить прямую железную дорогу от Селихино до Находки. На втором этапе требуется: построить широтные железнодорожные и автомобильные дороги от Урала до Якутска, в слу-

чае нехватки средств хотя бы одну широтную железную дорогу. На третьем этапе необходимо построить меридиональные железные и автомобильные дороги вдоль Урала, вдоль рек Енисей, Лена, Индигирка. На четвёртом этапе построить железнодорожную и автомобильную дороги вдоль Охотского моря от Комсомольска-на-Амуре до Магадана.

По времени продолжительность каждого этапа составляет 5-10 лет, но с учётом новых технологий есть возможность уложиться и в меньший срок при этом избежав лишних финансовых затрат. Самым важным и сложным является первый этап.

Строительство железной и автомобильной дорог от Якутска до Уэлена (при создании автомобильной и железной дороги в Северной Америке от побережья Чукотского моря до Анкориджа и Фэрбанкса) даёт возможность связать Азию, Европу, Африку с Северной и Южной Америкой автомобильными трассами и скоростными железными дорогами.

7 июня 2018 года Южная Корея вступила в международную организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), что в перспективе позволит ей соединить свою железнодорожную систему с Транссибирской магистралью через территорию КНДР. Таким образом Южная Корея надеется доставлять грузы в Европу, которые сейчас приходится отправлять морским путём, характеризующимся крайне продолжительными сроками доставки.

В этот же день президент России В.В. Путин во время «прямой линии» сообщил, что в России бу-

дет реализована программа «Сфера», которая предполагает запуск в течение нескольких лет более чем 600 спутников, которые будут заниматься позиционированием и зондированием Земли и обеспечивать высококачественную связь. Такое качество связи, а также широкий охват, поможет практически полностью заменить кабельную связь, при этом сделав её дешевле и доступнее.

В качестве источников финансирования выступают: федеральный бюджет РФ, частное финансирование, деньги из бюджетов других государств и компаний, заинтересованных в строительстве (здесь необходимо внимательно следить за иностранными инвестициями и заключаемыми договорами, чтобы не потерять национальный суверенитет).

Конечно, для всего этого России необходимо внедрять современные технологии в авиа- и автомобилестроении, судостроении, нефтехимии, сельском хозяйстве, энергетике (в том числе, биоэнергетике) и образовании, производить скоростные поезда и пути сообщения. Вследствие массовой миграции населения с территории Дальнего Востока необходимо создать условия для привлечения молодых специалистов, для которых и с помощью которых будут созданы соответствующие самым современным стандартам условия жизни, работы, досуга: например, высокая заработная плата, субсидируемые авиаперелёты. Для этого в состав Правительства РФ и правительства регионов должны войти мыслящие стратегически, творчески, любящие свою страну, разбирающиеся в новых технологиях люди.

---

## МОДЕЛЬ КВАЗИОБОСНОВАНИЯ «ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ГЧП»: ЭФЕМЕРНЫЕ БИЗНЕС-ИНВЕСТОРЫ

---

*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/ESU.2413-9335.2019.8.63.198](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2019.8.63.198)

## THE QUASI-BASIS MODEL OF «USE MECHANISM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP»: ETHER BUSINESS INVESTORS

*Leontyev R.G.*

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

*Khabarovsk, Russia*

### АННОТАЦИЯ

В статье подвергнуты анализу содержащие эфемерные сведения о бизнес-инвесторах сферы аэропортов местных воздушных линий (МВЛ) восьмой и девятый из представленных в автореферате соискателя аспирантуры железнодорожного вуза двенадцати абзацев, характеризующих и обосновывающих ее второе «выносимое на защиту основное положение диссертационного исследования» об «использовании механизма ГЧП», и соответствующие им фрагменты содержания научно-квалификационной работы этого соискателя об аэропортах МВЛ Хабаровского края Российской Федерации.

### ANNOTATION

The article analyzes the eighth and ninth ephemeral information about business investors in the field of airports of local airlines (MVL) of the twelve paragraphs presented in the author's abstract of the postgraduate school of railways, describing and justifying its second "defensive status of the dissertation research" about "Using the PPP mechanism", and corresponding to them fragments of the content of the scientific and qualification work of this applicant on the airports of the MVL of the Khabarovsk Territory of the Russian Federation.