Международный научно-исследовательский журнал
«Прогрессивная экономика»
№ 6 / 2024 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/prognozirovanie-riskov-predpriyatiya-po-nazemnomu-obsluzhivaniyu-rejsov-biznes-aviaczii-na-osnove-strategicheskogo-analiza/
Научная статья / Original article
Шифр научной специальности ВАК: 5.2.6
УДК 33
DOI: 10.54861/27131211_2024_6_74



ПРОГНОЗИРОВАНИЕ РИСКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО НАЗЕМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ РЕЙСОВ БИЗНЕС-АВИАЦИИ НА ОСНОВЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО АНАЛИЗА

Цуцкарёв В.К., *первый заместитель генерального директора, ООО «ДжетПорт СПб», г. Санкт-Петербург, Россия*

Аннотация. Целью статьи является обоснование способа прогнозирования рисков предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации на основе стратегического анализа. Актуальность поставленной цели обусловлена тем, что в условиях современных реалий, возможность прогнозирования рисков предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации на основе стратегического анализа является безусловной необходимостью. В рамках долгосрочного успешного функционирования предприятия необходимо на постоянной основе осуществлять пересмотр стратегии его развития в соответствии с прогнозируемыми рисками, как внутреннего, так и внешнего воздействия. Надлежащая эксплуатация, также как и развитие соответствующей аэропортовой инфраструктуры, требует от высшего руководства предприятий упреждающих и опережающих действий по недопущению сбойных ситуаций в поставках оборудования, агрегатов и материалов. Основываясь на обозначенных задачах, в статье автором выявлены внешние факторы, влияющие на деятельность предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации: коэффициенты конкуренции, взаимоотношений с главным оператором и развития законодательства. Определены внутренние факторы, к которым относятся: коэффициенты количества обслуживаемых воздушных судов и пассажиров, развития структуры предприятия, инфраструктуры, квалификации персонала и автоматизации. Результатом исследования является разработка методологии прогнозирования рисков на основе стратегического анализа вышеописанных внешних и внутренних факторов, которая позволяет эффективно управлять неблагоприятными факторами, возникающими в процессе ведения деятельности предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации. В рамках предложенной методологии, автором рекомендуются оптимизация и цифровизация бизнес-процессов, диверсификация деятельности, усиление конкурентных позиций на рынке и привлечение квалифицированных специалистов.

Ключевые слова: прогнозирование рисков предприятия, стратегический анализ, потенциал, бизнес-авиация, наземное обслуживание.

THE BUSINESS AVIATION GROUND HANDLING ENTERPRISE RISK PREDICTING BASED ON STRATEGIC ANALYZE

Tsutskarev V.K., *First Deputy General Director, Jetport SPb LLC, Saint-Petersburg, Russia*

Abstract. The purpose of the article is to substantiate the method of forecasting the risks of an enterprise for ground handling of business aviation flights based on strategic analysis. The relevance of this goal is due to the fact that in the conditions of modern realities, the ability to predict the risks of an enterprise for ground handling of business aviation flights based on strategic analysis is an absolute necessity. As part of the long-term successful operation of the enterprise, it is necessary to constantly review its development strategy in accordance with the predicted risks, both internal and external impacts. Proper operation, as well as the development of the appropriate airport infrastructure, requires proactive and proactive actions from the top management of enterprises to prevent disruptions in the supply of equipment, aggregates and materials. Based on the identified tasks, the author identifies external factors affecting the activities of the enterprise for the ground handling of business aviation flights: the coefficients of competition, relations with the main operator and the development of legislation. Internal factors have been identified, which include: the coefficients of the number of aircraft and passengers serviced, the development of the enterprise structure, infrastructure, personnel qualifications and automation. The result of the research is the development of a risk forecasting methodology based on a strategic analysis of the above-described external and internal factors, which allows you to effectively manage the adverse factors that arise in the process of conducting the activities of an enterprise for ground handling of business aviation flights. Within the framework of the proposed methodology, the author recommends optimization and digitalization of business processes, diversification of activities, strengthening competitive positions in the market and attracting qualified specialists.

Keywords: enterprise risk forecasting, strategic analysis, potential, business aviation, ground handling.

JEL classification: L16, L93, M21.

Для цитирования: Цуцкарёв В.К. Прогнозирование рисков предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации на основе стратегического потенциала // Прогрессивная экономика. 2024. № 6. С. 74–84. DOI: 10.54861/27131211_2024_6_74.

Статья поступила в редакцию: 14.06.2024 г. Одобрена после рецензирования: 26.06.2024 г. Принята к публикации: 26.06.2024 г.

For citation: Tsutskarev V.K. The business aviation ground handling company risk predicting based on strategic analyze // Progressive Economy. 2024. No. 6. pp. 74–84. DOI: 10.54861/27131211_2024_6_74.

The article was submitted to the editorial office: 14/06/2024. Approved after review: 26/06/2024. Accepted for publication: 26/06/2024.

Введение

На протяжении последних десяти лет Российская Федерация находится под различными ограничениями, как политического, так и экономического характера, что напрямую оказывает влияние на реальный сектор экономики. Так, начиная с марта 2022 г. количество вводимых в отношении России ограничений увеличивалось в геометрическом порядке, создавая все новые и новые препятствия перед отечественными предпринимателями и руководителями высшего звена различных компаний [5].

Однако несмотря на широкий спектр введенных санкций со стороны наиболее экономически развитых стран мира, российские предприятия не только успешно преодолевают их, но и продолжают свое поступательное развитие, за исключением той группы компаний, которые наиболее сильно зависели от поставок продукции или потребления услуг со стороны партнеров из блока недружественных стран. Благодаря всем произошедшим событиям, как внутри России, так и в мировом сообществе, в очередной раз стало очевидно, на сколько важно системно и качественно осуществлять оценку своего стратегического потенциала, и как следствие корректировать стратегию развития в средне и долгосрочном периоде [6]. Именно те руководители, которые уделяли необходимое время и ресурсы прогнозированию рисков, успешно вывели свои предприятия на новый уровень развития в минимальный период времени с момента введения ограничений.

В сложившихся экономически условиях отрасль авиации в целом, и, в частности, бизнес-авиация – понесли наиболее существенные потери по причине введенных санкционных ограничений. Абсолютное большинство частных воздушных судов (ВС), принадлежащих гражданам России, были и на сегодняшний день являются иностранными. В общем объеме частных воздушных судов, которые обслуживались в отечественных центрах бизнес-авиации доля иностранных операторов, преимущественно европейских, составляла не менее 70%.

Именно по указанным выше причинам произошло существенное сокращение количества компаний и штатной численности из сферы бизнес-авиации по всем направлениям за исключением, непосредственно авиакомпаний и компаний, осуществляющих услуги по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР). Количество активных брокерских компаний на рынке сократилось кратно, также как и компаний, осуществляющих поставки бортового питания, трансфер и размещения экипажей в гостиницах и т.д. Все услуги, которые раньше не представляли интереса для обслуживающих компаний ввиду их низкой рентабельности или слабого спроса, и передавались на исполнение партнерам, начиная с марта 2022 г. начали оказываться – напрямую, без участия посредников.

До 2022 г. количество отечественных операторов воздушных судов бизнес-авиации, флот которых насчитывал более 5 единиц – было ничтожно мало. За прошедшие два с половиной года авиационный регистр Российской

Федерации существенно пополнился, как новыми типами ВС, так и внесенным количеством новых бортов. Особо необходимо отметить, что в отечественный регистр добавляются воздушные суда производства абсолютно любых мировых производителей, включая все компании из блока недружественных стран. До начала специальной военной операции, всего несколько сервисных центров, расположенных в Москве, Казани и Омске могли качественно проводить регламентные и ремонтные работы. За прошедшие два года количество таких центров увеличилось кратно, так же как перечень и виды работ, которые они оказывают, практически для любых типов воздушных судов.

Таким образом, целью статьи является обоснование способа прогнозирования рисков предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации на основе стратегического анализа. Актуальность поставленной цели обусловлена тем, что в условиях современных реалий, возможность прогнозирования рисков предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации на основе стратегического анализа является безусловной необходимостью.

Обзор литературы

Проблеме развития отрасли авиации посвящены труды российских авторов, среди которых можно отметить А.С. Ачкасову [1], Е.В. Богданова [2], П.А. Пегина [4], В.К. Цуцкарёва [10 – 13], А.А. Супрунова [8] и др. К имеющимся проблемам, которые существенно тормозили и препятствовали интенсивному развитию отечественного направления бизнес-авиации, которые были изучены и установлены различными учеными [1; 2; 4; 8] и непосредственно самим автором [11 – 13] в его различных научных трудах, добавилась санкционная проблематика ведения хозяйственно-экономической деятельности. Стратегический анализ представляет собой важнейший элемент разработки стратегии развития предприятия. С научной точки зрения, стратегический анализ представляет собой одну из важнейших функций стратегического менеджмента, включающую в себя всесторонний анализ факторов внешней и внутренней среды организации [12]. Типовая схема организации процесса стратегического планирования авиапредприятия, ведущего детальность в сфере авиации, приведена на рисунке 1.

Руководителям современных предприятий доступны различные инструменты стратегического анализа, которые позволяют не только комплексно оценить текущую ситуацию на предприятии, но и смоделировать различные варианты его функционирования в будущем [6]. К самым востребованным и эффективным из указанных инструментов принято относить: SWOT-анализ, PEST-анализ, «Пять сил» М. Портера, Бостонская Матрица и некоторые другие [10]. Данные, полученные по факту проведения SWOT-анализа, предоставляют возможность определить наиболее сильные и слабые стороны предприятия и недостатки, что позволяет выработать стратегию его дальнейшего развития. По его результатам определяются наиболее выгодные сферы развития предприятия, а также выявляются

ключевые проблемы, которые необходимо устранить в минимально-возможный срок, с целью дальнейшего динамичного развития [3].

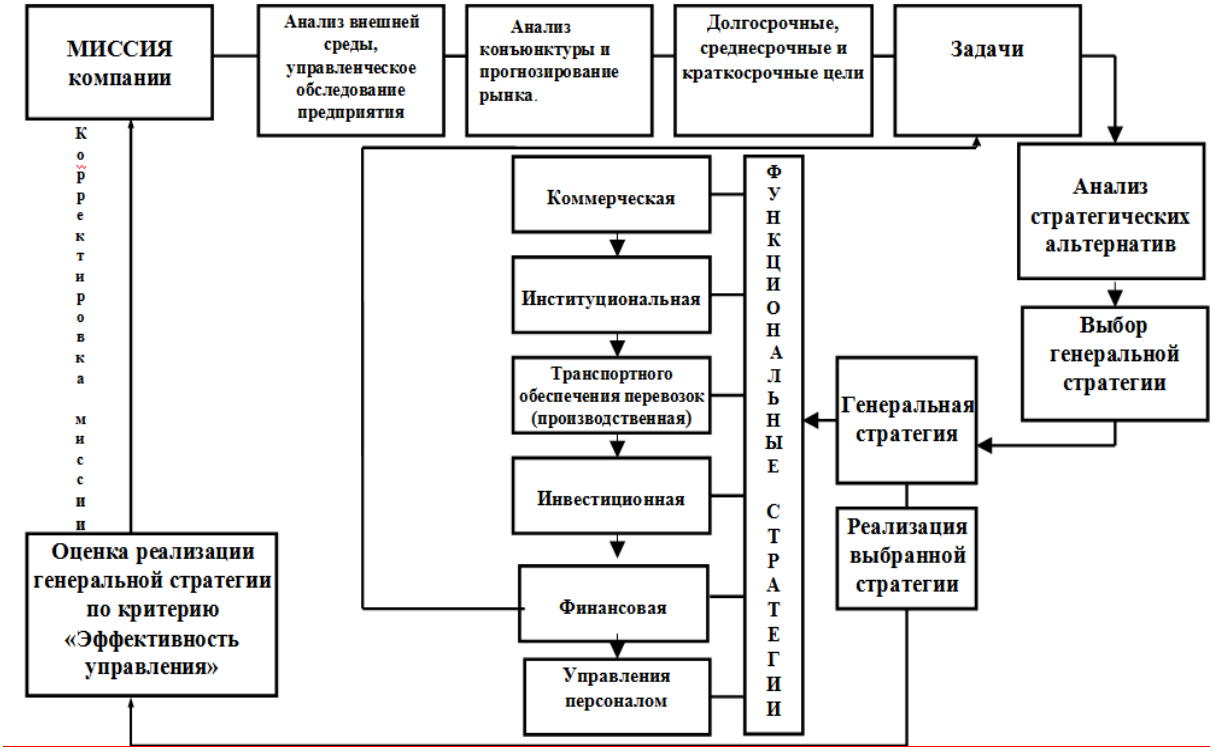


Рис. 1. Типовая схема организации процесса стратегического планирования авиапредприятия

Источник: разработано автором по данным [12]

Проведение PEST-анализа позволяет наиболее точно определить не только стратегию развития предприятия, но и четко выделить ключевые возможности и угрозы, что в свою очередь способствует разработке стратегии управления рисками в долгосрочной перспективе [7]. В основе модели «5 сил» М. Портера находится гипотеза о том, что для усиления своих позиций на рынке предприятие должно обеспечить минимальные издержки, связанные с производством и сбытом своей продукции, а также создать и совершенствовать продукт таким образом, чтобы он оставался незаменимым. Такой подход позволит формировать более высокую цену на рынке, что будет способствовать существенному увеличению прибыли [14].

Проведение анализа, с использованием «Матрицы BCG», позволяет установить, на каком этапе жизненного цикла находится конкретный продукт предприятия. Используя указанные маркетинговые инструменты, руководство предприятия способно своевременно выявить сильные и слабые стороны, а также провести оценку конкурентов. Дополнительно осуществляется фактическая оценка всех доступных ресурсов предприятия, для формулирования стратегического потенциала его дальнейшего развития и проведения корректировки ранее утвержденной стратегии [9].

Материалы и методы

Методологической основой исследования является системный анализ, качественно проведенный автором в рамках обозначенной цели исследования. Под термином бизнес-авиация принято понимать особый вид гражданской авиации, воздушные суда которой осуществляют ограниченную по количеству пассажиров перевозку по запрошенному ими маршруту и расписанию с возможностью предоставления практически неограниченного перечня дополнительных услуг, как во время полета, так и после него [15].

На основании ранее имевшегося законодательного понятия деловой авиации, и его общепринятого понимания, можно с уверенностью констатировать, что данная сфера подвержена влиянию большого количества различных внешних и внутренних факторов [1; 4; 11; 12]. На стратегический потенциал предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в совокупности влияют внешние и внутренние факторы, значение и возможность изменения которых рассматривалось ранее.

Результаты и обсуждение

На основании вышеизложенного, представляется возможным сформулировать определение стратегического потенциала предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в следующей редакции: «Реализация комплекса возможных стратегий и мероприятий на основе использования всех имеющихся ресурсов предприятия с целью обеспечения высокой безопасности полетов, максимально эффективного внутреннего управленческого взаимодействия и повышения экономической выгоды от деятельности по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации» [13].

К факторам, оказывающим наиболее сильное влияние на стратегический потенциал предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации, принято относить две основные группы: внешние и внутренние, которые могут быть визуализированы на примере табл. 1.

Таблица 1

Основные факторы, влияющие на стратегический потенциал предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации

Внутренние факторы	Внешние факторы
1. Развитие структуры предприятия	5.Специализированное законодательство
2. Квалификации персонала для наземного обслуживания рейсов бизнес авиации	6. Наличие локальных и глобальных конкурентов
3. Инфраструктура для наземного обслуживания рейсов бизнес авиации	7. Взаимоотношения с главным оператором
4. Автоматизация предприятия	
8. Годовое количество обслуживаемых воздушных судов бизнес-авиации	
9. Годовое количество обслуживаемых пассажиров бизнес-авиации	

Источник: разработано автором по данным [1; 4; 8; 12]

На основании исследований, проведенных различными специалистами по исследуемой проблематике, а также исследований, проведенных автором лично, сформулирована следующая математическая формула, используемая впоследствии для осуществления расчетов (1):

$$П_{сп} = f(П_{внеш}; П_{внутр}) \quad (1)$$

где: $П_{сп}$ – показатель стратегического потенциала предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации; $П_{внеш}$ – показатель внешних факторов; $П_{внутр}$ – показатель внутренних факторов.

Формула расчета показателя стратегического потенциала предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес авиации на основе взаимозависимости коэффициентов внутренних факторов ($П_{внутр}$) и коэффициентов внешних факторов ($П_{внеш}$) представлена в следующем виде:

$$П_{сп} = П_{внеш} + П_{внутр} \quad (2)$$

где: $П_{внеш}$ – показатель внешних факторов; $П_{внеш} = (C_i;G_i;N_i)$;
C_i – коэффициент конкуренции в аэропорту или регионе присутствия;
G_i – коэффициент взаимоотношений с главным оператором; N_i – коэффициент развития специализированного законодательства;

$П_{внутр}$ – показатель внутренних факторов $П_{внутр} = (A_i;B_i; I_i; P_i;S_i;T_i)$;
A_i – коэффициент годового количества обслуживаемых ВС бизнес-авиации; B_i – коэффициент развития структуры предприятия; I_i – коэффициент инфраструктуры для наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации; P_i – коэффициент годового количества обслуживаемых пассажиров бизнес-авиации; S_i – коэффициент квалификации персонала для наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации; T_i – коэффициент автоматизации предприятия.

Значение каждого вышеописанного показателя используется для определения уровня стратегического потенциала, что позволяет предприятиям проводить оценку рисков, а также производить корректировки стратегий развития. Таким образом, показатель $П_{сп}$ рассчитывается по формуле (3):

$$П_{сп} = A_i + B_i + C_i + G_i + I_i + N_i + P_i + S_i + T_i \quad (3)$$

Основываясь на итоговом значении показателя стратегического потенциала, а также на значении каждого конкретного внешнего и внутреннего коэффициента, предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации способны анализировать риски предстоящих периодов и качественно корректировать стратегию своего развития исходя из прогнозируемой ситуации. Осуществление указанного анализа проводится на основании разработанной шкалы оценки, где значения показателя $П_{сп}$

свидетельствует о максимальном потенциале, а отрицательные значения указывают на низкий стратегический потенциал организации (табл. 2).

Таблица 2

Шкала оценки стратегического потенциала предприятия в зависимости от полученного значения

Значение $П_{сп}$	Оценка
Более 6,0	Максимально-возможный
От 3,0 до 6,0	Высокий
От 0,0 до 3,0	Удовлетворительный
От -3,0 до 0,0	Низкий
От -6,0 до -3,0	Предельно низкий
От -9,0 до -6,0	Абсолютно низкий

Источник: разработано автором

Представленный подход к прогнозированию рисков предприятия, основанный на результатах стратегического анализа, позволяет эффективно управлять рисками, возникающими в процессе ведения деятельности в сфере наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации.

Заключение

Таким образом, на основании проведенного анализа можно прийти к выводу, что своевременное получение информации о возможности возникновения рисков, которые будут способствовать падению ключевых производственных и финансовых показателей, позволит высшему руководству предприятия заблаговременно разработать и реализовать стратегию по минимизации воздействия подобных рисков на предприятие.

Ключевым результатом исследования является разработка методологии, которая позволяет эффективно управлять рисками, возникающими в процессе ведения деятельности в сфере наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации. В рамках предложенной методологии на основе композиции внешних и внутренних факторов вычисляется коэффициент стратегического потенциала, на основе значения которого и производится корректировка стратегии развития. В условиях санкционного влияния наиболее распространенными методами системного воздействия представляются: оптимизация и цифровизация бизнес-процессов, диверсификация деятельности, усиление конкурентных позиций на рынке, привлечение наиболее опытных и эффективных профессионалов в штат предприятия на волатильный период.

Литература

1. Ачкасова А.С. Развитие стратегического потенциала грузовой автотранспортной компании на основе адаптации организационной формы

управления: дис. канд. эк. наук : 08.00.05 / Ачкасова Анна Сергеевна ; науч. рук. В.Н. Парахина ; ФГОУ ВПО «СКГТУ». Ростов-на-Дону, 2011. 225 с.

2. Богданов Е.В. Проблемы функционирования центров деловой авиации в аэропортах России // Вестник СПбГУ ГА. 2022. № 3 (36). С. 70–82.

3. Бязрова Л.А., Асаева Д.Ю., Атаева М.З. SWOT-анализ как один из методов оценки деятельности компании // Молодой ученый. 2023. № 23 (470) С. 233–235.

4. Пегин П.А. Цуцкарёв В.К. Процессы наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации при неопределенных факторах: модель прогнозирования // Транспорт Российской Федерации. 2020. № 6 (91). С. 44–46.

5. Рощина Л.Н., Таранов П.В. Внешнеэкономическая деятельность Российской Федерации в условиях санкций: анализ и перспективы // Прогрессивная экономика. 2023. № 11. С. 178–189.

6. Скрипник О.Б. Методика оценки влияния предпринимательских рисков на экономическую безопасность в антикризисном управлении предприятием // Креативная экономика. 2023. Т. 17. № 5. С. 1569–1584.

7. Спиридонова Е.В. PEST – анализ, как главный инструмент анализа факторов дальнего окружения // Современные научные исследования и инновации. 2017. №3. URL: https://web.snauka.ru/issues/2017/03/79940.

8. Супрунов А.А. Использование инноваций в деятельности аэропортовых предприятий // Прогрессивная экономика. 2023. № 10. С. 58–69.

9. Суханова К.А. Оценка стратегической позиции на основе применения матрицы БКГ // Молодежь и наука : материалы международной научно-практической конференции старшеклассников, студентов и аспирантов 29 мая 2020 г. ; Министерство науки и высшего образования РФ, ФГАОУ ВО «УрФУ им. первого Президента России Б. Н. Ельцина», Нижнетагильский технологический институт филиал. Нижний Тагил : НТИ филиал УрФУ, 2020. С. 441–443.

10. Царикаев А.Ю. Управление разработкой и реализацией стратегии развития крупного предприятия: дисс. д.э.н.; ФГБОУ ВПО «РАНХиГС». Саратов. 2016. 225 с.

11. Цуцкарёв В.К. Влияние законодательства на инвестиционную привлекательность и экономический рост сферы наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации // Бизнес. Образование. Право. Вестник волгоградского института бизнеса. 2019. № 1 (46). С. 345–351.

12. Цуцкарёв В.К. Метод комплексной оценки эффективности системы организации наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации в Российской Федерации: монография. Санкт-Петербург: ПОЛИТЕХ-ПРЕСС, 2022.

13. Цуцкарёв В.К. Стратегический потенциал предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации // π-Economy. 2022. Т. 15. № 6. С. 71–84.

14. Чупахин В.А. Актуальность анализа конкуренции в отрасли по методике Майкла Портера. Электронный научный журнал «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ». 2021. № 2. URL: https://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2021/2/economic_theory/Chupakhin.pdf

15. Tsutskarev V., Pegin P. Development of the aircraft ground handling infrastructure for business aviation in the Arctic region // Transportation Research Procedia 2021. № 57. P. 704–710.

References

1. Achkasova A.S. Razvitie strategicheskogo potenciala gruzovoj avtotransportnoj kompanii na osnove adaptacii organizacionnoj formy upravleniya: dis. kand. ek. nauk : 08.00.05 / Achkasova Anna Sergeevna ; nauch. ruk. V.N. Parahina ; FGOU VPO «SKGTU». Rostov-na-Donu, 2011. 225 s.

2. Bogdanov E.V. Problemy funkcionirovaniya centrov delovoj aviacii v aeroportah Rossii // Vestnik SPbGU GA. 2022. № 3 (36). S. 70–82.

3. Byazrova L.A., Asaeva D.YU., Ataeva M.Z. SWOT-analiz kak odin iz metodov ocenki deyatel'nosti kompanii // Molodoj uchenyj. 2023. № 23 (470) S. 233–235.

4. Pegin P.A. Tsutskarev V.K. Processy nazemnogo obsluzhivaniya rejsov biznes-aviacii pri neopredelennyh faktorah: model' prognozirovaniya // Transport Rossijskoj Federacii. 2020. № 6 (91). S. 44–46.

5. Roshchina L.N., Taranov P.V. Vneshneekonomicheskaya deyatel'nost' Rossijskoj Federacii v usloviyah sankcij: analiz i perspektivy // Progressivnaya ekonomika. 2023. № 11. S. 178–189.

6. Skripnik O.B. Metodika ocenki vliyaniya predprinimatel'skih riskov na ekonomicheskuyu bezopasnost' v antikrizisnom upravlenii predpriyatiem // Kreativnaya ekonomika. 2023. T. 17. № 5. S. 1569–1584.

7. Spiridonova E.V. PEST – analiz, kak glavnyj instrument analiza faktorov dal'nego okruzheniya // Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovacii. 2017. №3. URL: https://web.snauka.ru/issues/2017/03/79940.

8. Suprunov A.A. Ispol'zovanie innovacij v deyatel'nosti aeroportovyh predpriyatij // Progressivnaya ekonomika. 2023. № 10. S. 58–69.

9. Suhanova K.A. Ocenka strategicheskoj pozicii na osnove primeneniya matricy BKG // Molodezh' i nauka : materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii starsheklassnikov, studentov i aspirantov 29 maya 2020 g. ; Ministerstvo nauki i vysshego obrazovaniya RF, FGAOU VO «UrFU im. pervogo Prezidenta Rossii B. N. El'cina», Nizhnetagil'skij tekhnologicheskij institut filial. Nizhnij Tagil : NTI filial UrFU, 2020. S. 441–443.

10. Carikaev A.YU. Upravlenie razrabotkoj i realizaciej strategii razvitiya krupnogo predpriyatiya: diss. d.e.n.; FGBOU VPO «RANHiGS». Saratov. 2016. 225 s.

11. Tsutskarev V.K. Vliyanie zakonodatel'stva na investicionnuyu privlekatel'nost' i ekonomicheskij rost sfery nazemnogo obsluzhivaniya rejsov

biznes-aviacii // Biznes. Obrazovanie. Pravo. Vestnik volgogradskogo instituta biznesa. 2019. № 1 (46). S. 345–351.

12. Tsutskarev V.K. Metod kompleksnoj ocenki effektivnosti sistemy organizacii nazemnogo obsluzhivaniya rejsov biznes-aviacii v Rossijskoj Federacii: monografiya. Sankt-Peterburg: POLITEKH-PRESS, 2022.

13. Tsutskarev V.K. Strategicheskij potencial predpriyatiya po nazemnomu obsluzhivaniyu rejsov biznes-aviacii // π-Economy. 2022. T. 15. № 6. S. 71–84.

14. CHupahin V.A. Aktual'nost' analiza konkurencii v otrasli po metodike Majkla Portera. Elektronnyj nauchnyj zhurnal «VEKTOR EKONOMIKI». 2021. № 2. URL: https://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2021/2/economic_theory/Chupakhin.pdf

15. Tsutskarev V., Pegin P. Development of the aircraft ground handling infrastructure for business aviation in the Arctic region // Transportation Research Procedia 2021. № 57. P. 704–710.