

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

УДК 33

Возможные методы извлечения дополнительной экономической выгоды по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в период проведения крупных международных мероприятий

В. К. Цуцкарёв

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации,
Российская Федерация, 196210, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, 38

Для цитирования: *Цуцкарёв В. К.* Возможные методы извлечения дополнительной экономической выгоды по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в период проведения крупных международных мероприятий // Бюллетень результатов научных исследований. – 2019. – Вып. 2. – С. 88–98. DOI: 10.20295/2223-9987-2019-2-88-98

Аннотация

Цель: Изучение возможности извлечения дополнительной экономической выгоды по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в период проведения крупных международных мероприятий, а также разработка решений, внедрение которых позволит получить такую выгоду. **Методы:** Используются методы прикладного характера: конкретный выборочный анализ действующих ставок и тарифов по наземному обслуживанию, выявление из них постоянных – применяемых при выставлении каждого счета, выработка на их основе дополнительных коэффициентов, которые предоставят возможность получить дополнительную выгоду, обоснование алгоритма на примере конкретного расчета за обслуживание рейса. **Результаты:** Разработаны конкретные предложения, имплементация которых позволяет иметь дополнительную экономическую выгоду без увеличения статей расходов. **Практическая значимость:** Возможность непосредственного применения обслуживающими компаниями и главными операторами аэропортов выработанных рекомендаций и решений может привести к дополнительной экономической выгоде при обслуживании рейсов бизнес-авиации в период проведения крупных международных мероприятий.

Ключевые слова: Бизнес-авиация, рейс, наземное обслуживание, слот, коэффициент, услуга, затраты, выручка.

Ежегодно в Российской Федерации проводятся крупные международные и федеральные мероприятия, основная часть которых организуется

преимущественно в Москве и Санкт-Петербурге. К таким мероприятиям относятся:

- Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ);
- Инвестиционный форум «РОССИЯ ЗОВЕТ!»;
- Международный военно-морской салон;
- Саммит Евразийского экономического сообщества;
- Международный финансовый конгресс;
- Петербургский международный юридический форум.

Рассматривая наиболее важные и крупные аналогичные мероприятия в регионах Российской Федерации, можно выделить следующие: Российский инвестиционный форум (Сочи), Восточный экономический форум (Владивосток), этап «Формулы-1» (Сочи).

К крупнейшим международным мероприятиям, проходивших в городах Российской Федерации на нерегулярной основе, способствовавших колоссальному увеличению обслуживаемых рейсов бизнес-авиации, относятся: Зимние Олимпийские игры–2014 (Сочи), Чемпионат мира по футболу–2018, Конкурс песни «Еurovision–2009» (Москва), Официальные мероприятия по случаю празднования 300-летия со дня образования Санкт-Петербурга.

С целью сравнения статистических производственных показателей по рейсам бизнес-авиации, обслуживаемым как в базовые дни, так и в пиковые, был проанализирован соответствующий массив данных на примере ПМЭФ, проводившихся в Санкт-Петербурге с 2014 по 2018 г., а также количества рейсов бизнес-авиации, обслуженных компанией «ДжетПорт СПб» в аэропорту «Пулково» также за тот же период.

Официально ПМЭФ проводится на протяжении трех дней, а с точки зрения функционирования компании в пиковый период он длится пять дней подряд.

Статистические показатели по количеству пассажиров и рейсов бизнес-авиации в период проведения ПМЭФ представлены единым значением за пять дней по каждому году (табл. 1) [1–4].

ТАБЛИЦА 1. Количество пассажиров и рейсов бизнес-авиации, обслуженных во время ПМЭФ 2014–2018 гг. компанией «ДжетПорт СПб» в аэропорту «Пулково»

Год	Количество пассажиров, чел.	Количество рейсов
2014	1430	505
2015	1554	576
2016	1475	545
2017	1586	544
2018	1661	647

В табл. 2 указаны количества обслуженных пассажиров и рейсов бизнес-авиации в 2017–2018 гг. компанией «ДжетПорт СПб» в аэропорту «Пулково» в виде единого значения за один календарный месяц по каждому показателю [2].

ТАБЛИЦА 2. Количество пассажиров и рейсов бизнес-авиации, обслуженных компанией «ДжетПорт СПб» в аэропорту «Пулково» в 2017–2018 гг.

Месяц	2017 г.		2018 г.	
	Рейсы	Количество пассажиров, чел.	Рейсы	Количество пассажиров, чел.
Январь	448	1175	540	1481
Февраль	477	1229	480	1722
Март	582	1723	613	1586
Апрель	621	1780	696	2345
Май	700	2094	1130	3019
Июнь	1105	3121	903	3535
Июль	798	2215	1352	5143
Август	647	1662	575	1588
Сентябрь	657	1916	597	1470
Октябрь	661	2245	638	1814
Ноябрь	622	1816	508	1530
Декабрь	605	1711	555	1513
И т о г о	7923	22 687	8587	26 746

Представленные данные подтверждают, что ПМЭФ является ежегодным беспрецедентно пиковым периодом обслуживания рейсов бизнес-авиации в аэропорту «Пулково». За дни проведения ПМЭФ в 2018 г. компанией «ДжетПорт СПб» было обслужено больше пассажиров и рейсов, чем за такие отдельные целые календарные месяцы как январь, март, август, сентябрь или ноябрь 2018 г. За указанные пять дней ПМЭФ нагрузка на производственную деятельность компании по обслуживанию рейсов бизнес-авиации возросла в 6 раз по сравнению с базовыми днями. С целью обеспечения стабильно высокого качества обслуживания для всех клиентов, безусловно, потребовалось значительно усилить штат оперативных смен, привлечь посредством заключения срочных договоров аренды дополнительные транспортные средства, специальную технику и оборудование.

Исходя из общемирового и отечественного опыта, при проведении крупных международных мероприятий происходит извлечение сверхдоходов от своей деятельности со стороны задействованных коммерческих структур посредством двукратного, троекратного и даже десятикратного увеличения

стоимости услуг на период проведения мероприятия без фактического улучшения качества или функционала самого товара или услуги. К самым распространенным видам деятельности, в которых компании существенно увеличивают стоимость товаров и услуг на периоды проведения крупных международных мероприятий, относятся: гостиничная, транспортная, общественное питание (преимущественно рестораны), туристско-экскурсионная.

Необходимо отметить, что, к сожалению, автор не обладает информацией о случаях краткосрочного увеличения или применения специальных ставок и сборов операторами по наземному обслуживанию в каких-либо аэропортах Российской Федерации во время проведения крупных международных мероприятий.

Любая техника и оборудование, которые используются для оказания услуг по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в аэропорту, должны иметь необходимые действующие сертификаты годности и качества, а также одобрение со стороны международных аудиторских организаций, таких, например, как International Standard for Business Aircraft Handlers (IS-BAH). В связи с неразвитостью сегмента рынка указанного оборудования и перечисленных выше фактов стоимость краткосрочной аренды дополнительно возрастает на величину его эксклюзивности/доступности на запрашиваемый период времени.

По результатам проведенного международного мероприятия, вследствие необходимости оплаты дополнительных издержек, а также из-за недополученной выручки в сравнении с аналогичными пропорциональными показателями в базовые периоды осуществления деятельности, общий финансовый результат однозначно считается неудовлетворительным.

В рамках выработки методов возмещения понесенных дополнительных затрат, по мнению автора, следует внедрить следующий точечный порядок действий на период проведения международных мероприятий и работы по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в пиковые периоды:

1) ввести отдельный тариф для авиакомпаний в случае прибытия/отправления рейса в пиковые часы по каждому пиковому дню отдельно;

2) ввести штрафные санкции за нарушение полученного слота как на прибытие, так и на отправление воздушного судна в размере фиксированной суммы, умноженной на максимальную взлетную массу воздушного судна (в тоннах) и на время опоздания (в минутах);

3) ввести дополнительный тариф по взаимодействию с авиакомпанией в размере фиксированной суммы, умноженной на максимальную взлетную массу воздушного судна (в тоннах) в пиковые дни;

4) с целью предоставления большего количества мест стоянок для оперативного обслуживания разворотных рейсов, а также увеличения доходов от услуги по встрече и выпуску воздушных судов осуществлять выдачу подтверждений на сверхнормативную стоянку в исключительных случаях.

В связи с жесткой необходимостью и желанием пассажиров, осуществляющих свои полеты воздушными судами бизнес-авиации, прибыть на мероприятие в определенные, как правило, одни и те же день и промежуток времени, а также неготовностью большинства главных операторов аэропортов к радикальным мерам по соблюдению процедуры слотирования, возникают проблемы, нарушающие технологическую схему функционирования компаний по наземному обслуживанию:

- с увеличением количества рейсов, прибывающих/отправляющихся в один промежуток времени, возрастает нагрузка на взлетно-посадочные полосы и сотрудников организации воздушного движения, что является предпосылкой к появлению сбойной или нештатной ситуации;

- вследствие увеличения количества рейсов на отправление и прибытие образуются «пробки» на рулежных дорожках и перронах аэропорта, по причине которых нарушается своевременность прибытия воздушного судна, в том числе выполняющего регулярный рейс, на место стоянки для высадки–посадки пассажиров;

- усиленный штат сотрудников оперативной смены, а также специальная техника, как правило, работают с предельной интенсивностью на грани человеческих и технических возможностей, что способствует психологическим и физическим перегрузкам и срывам задействованных человеческих ресурсов и ускорению износа техники;

- в связи с необходимостью сверхинтенсивной работы персонала на протяжении двух, трех и более дней подряд увеличивается угроза возникновения сбойной или нештатной ситуации по причине физической усталости и потери контроля над рабочим процессом со стороны как линейного персонала, так и руководителей подразделений;

- по завершении работы в пиковые дни работодатель вынужденно несет дополнительные расходы по оплате сверхурочной работы, премированию сотрудников, компенсации затрат на питание, доставку и размещение в гостиницах персонала с целью минимизации времени отсутствия сотрудника на рабочем месте;

- работодатель лишается на определенный промежуток времени сотрудников, которые уходят в отпуск, берут больничный лист или имеющиеся отгулы для восстановления сил, что приводит к дополнительным затратам по оплате труда привлекаемого к сверхурочной работе оставшегося персонала.

Дополнительные производственные расходы, которые несет компания по наземному обслуживанию во время работы в пиковые дни, должны компенсироваться не за счет увеличившегося дохода от большего количества обслуженных рейсов, а благодаря дополнительным услугам и тарифам, включая штрафные санкции за нарушение установленного регламента по процедуре слотирования.

С целью демонстрации практической применимости предлагаемого порядка компенсации дополнительных затрат и формирования дополнительного дохода была рассчитана стоимость обслуживания рейса как с применением принципиально возможных упомянутых дополнительных ставок и штрафных санкций, так и без них.

Расчет произведен на примере одного из самых востребованных типов воздушных судов бизнес-авиации – Bombardier Global 6000, с максимальной взлетной массой, равной 42 т, зарегистрированным за пределами Российской Федерации и стран Таможенного Союза, прибывшим и вылетевшим из аэропорта «Пулково» в период проведения крупного мероприятия в пиковые часы функционирования аэропорта, с 3 пассажирами и сверхнормативной стоянкой в размере 20 ч.

Расчет стоимости обслуживания без применения предлагаемых дополнительных ставок и штрафных санкций проведен на основании информации о действующих ставках и тарифах, размещенной на официальном интернет сайте главного оператора аэропорта «Пулково» – ООО «ВВСС» (табл. 3) [5–13].

Стоимость обслуживания с учетом предлагаемых дополнительных ставок и штрафных санкций рассчитывалась на основании информации

ТАБЛИЦА 3. Базовый расчет стоимости наземного обслуживания (в евро)
воздушного судна типа Bombardier Global 6000 в аэропорту «Пулково»

Наименование ставки/сбора/тарифа	Сумма, не включая НДС
Сбор за взлет–посадку	410,34
Сбор за сверхнормативную стоянку	61,55
Сбор за авиационную безопасность	20,61
Наземное обслуживание воздушного судна (ВС) (стандартный пакет услуг)	2270,00
Обслуживание 3 пассажиров в VIP-зале на прибытие	645,00
Обслуживание 3 пассажиров в VIP-зале на отправление	645,00
Предоставление автомобиля для сопровождения ВС по перрону (прибытие)	5,00
Предоставление автомобиля для сопровождения ВС по перрону (отправление)	5,00
Сопровождение экипажа при прохождении формальностей на прибытие международного рейса	21,00
Сопровождение экипажа при прохождении формальностей на отправление международного рейса	21,00
Представительские функции (максимальный пакет)	80,00
И т о г о	4184,5

о действующих ставках и тарифах, размещенной на официальном интернет сайте главного оператора аэропорта «Пулково» – ООО «ВВСС» [5–13], а также предложениях автора по возможным и практически применимым значениям дополнительных тарифов и штрафных санкций (табл. 4). В качестве дополнительной платы за прибытие и организацию наземного обслуживания в пиковый период, по мнению автора, следует взимать сумму средств, равную тарифу за взлет–посадку в аэропорту «Пулково». Данный тариф составляет 9,77 евро за каждую тонну максимальной взлетной массы (МВМ) воздушного

ТАБЛИЦА 4. Предлагаемый расчет стоимости наземного обслуживания (в евро) воздушного судна типа Bombardier Global 6000 в аэропорту «Пулково» в пиковый период с применением дополнительных ставок [11–13]

Наименование ставки/сбора/тарифа	Сумма, не включая НДС
Сбор за взлет–посадку	410,34
Сбор за сверхнормативную стоянку	61,55
Сбор за авиационную безопасность	20,61
Наземное обслуживание ВС (стандартный пакет услуг)	2270,00
Обслуживание 3 пассажиров в VIP-зале на прибытие	645,00
Обслуживание 3 пассажиров в VIP-зале на отправление	645,00
Предоставление автомобиля для сопровождения ВС по перрону (прибытие)	5,00
Предоставление автомобиля для сопровождения ВС по перрону (отправление)	5,00
Сопровождение экипажа при прохождении формальностей на прибытие международного рейса	21,00
Сопровождение экипажа при прохождении формальностей на отправление международного рейса	21,00
Представительские функции (максимальный пакет)	80,00
Тариф за прибытие в пиковый период (10,00 евро за каждую тонну МВМ)	420,00
Тариф за прибытие в пиковый период (10,00 евро за каждую тонну МВМ)	420,00
Нарушение слота за прибытие в пиковый период на 20 мин (1,00 евро за каждую тонну МВМ)	840,00
Нарушение слота за отправление в пиковый период на 35 мин (1,00 евро за каждую тонну МВМ)	1470,00
Организация наземного обслуживания в пиковые дни (10,00 евро за каждую тонну МВМ)	420,00
И т о г о	7754,50

судна. Для удобства расчетов указанный тариф округлен до 10,00 евро. В качестве дополнительной платы за нарушение слота за прибытие в пиковый период предлагается взимать тариф, равный 1 евро за каждую минуту опоздания. Размер ставки в объеме 1 евро обусловлен его минимальным значением, удобным для осуществления предлагаемого расчета. В случае практического применения такого тарифа его размер может быть пересмотрен в каждом конкретном случае, исходя из особенностей аэропортовой инфраструктуры и планируемого количества воздушных судов.

Разработанный в статье метод расчета стоимости обслуживания рейса бизнес-авиации в пиковый период с применением предлагаемых дополнительных тарифов и штрафных санкций позволил увеличить объем выручки по обслуженному рейсу:

- на 46 % при условии прибытия рейса в пиковые часы с опозданием на 20 мин и отправлением рейса в пиковые часы с опозданием на 35 мин;
- на 23 % при условии прибытия и отправления рейса в пиковые периоды без опоздания;
- на 9 % при условии прибытия и отправления рейса в пиковые дни, но не в пиковые периоды и без опоздания.

С точки зрения автора, средний уровень увеличения выручки компании по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации составит не менее 25 %, так как пассажиры, осуществляющие свои полеты ВС бизнес-авиации, более всего ограничены во времени, за разумное распределение и экономию которого готовы нести дополнительные финансовые расходы.

Основываясь на результатах представленных расчетов, возможно использовать указанную методику взимания дополнительных тарифов со стороны обслуживающих компаний и главных операторов аэропортов в пиковые периоды проведения крупных мероприятий различного уровня. Итоговым ее результатом станут не только возмещение понесенных оператором по наземному обслуживанию бизнес-авиации дополнительных затрат, но и аккумуляция дополнительного дохода, а также формирование устойчивого понимания необходимости соблюдения требований и правил по обязательному соблюдению полученных авиакомпаниями слотов на прибытие и отправление. Благодаря дополнительному доходу обслуживающая компания сможет качественно усилить персонал в пиковые периоды своего функционирования, что повысит уровень и эффективность обслуживания как рейсов в целом, так и пассажиров в частности. Данный факт, в свою очередь, даст возможность компаниям по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации четко планировать свою деятельность в пиковые периоды, снижая дополнительные затраты по обеспечению деятельности в такие дни.

Дополнительным фактором является пропорциональный рост уровня отчислений налоговых платежей в региональные бюджеты, что также будет способствовать развитию экономики региона.

Библиографический список

1. ЦБА «Пулково-3» бьет рекорды. – URL : <http://bizavnews.ru/229/19880> (дата обращения : 08.12.2018).
2. Рекордный январь. – URL : <http://bizavnews.ru/229/19386> (дата обращения : 08.12.2018).
3. «ДжетПорт СПб» уверенно растет. – URL : <http://bizavnews.ru/229/19234> (дата обращения : 08.12.2018).
4. «ДжетПорт СПб» увеличивает трафик. – URL : <http://bizavnews.ru/229/18754> (дата обращения : 09.12.2018).
5. Офиц. интернет сайт ООО «ВВСС». – URL : <https://pulkovoairport.ru/en/partners/rates/airlines> (дата обращения : 09.12.2018).
6. Офиц. интернет сайт ООО «ВВСС». – URL : <https://pulkovoairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/Standart1.pdf> (дата обращения : 09.12.2018).
7. Офиц. интернет сайт ООО «ВВСС». – URL : <https://pulkovoairport.ru/f/1/passengers/vip/461.pdf> (дата обращения : 10.12.2018).
8. Офиц. интернет сайт ООО «ВВСС». – URL : <https://pulkovoairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/357.PDF> (дата обращения : 10.12.2018).
9. Офиц. интернет сайт ООО «ВВСС». – URL : https://pulkovoairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/accompaniment_of_the_crew_foreign.pdf (дата обращения : 10.12.2018).
10. Офиц. интернет сайт ООО «ВВСС». – URL : <https://pulkovoairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/436.pdf> (дата обращения : 10.12.2018).
11. Воздушный Кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018 г.). – Доступ из СПС Консультант-Плюс. – URL : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744 (дата обращения : 08.12.2018).
12. Ярош А. В. Проблемы развития деловой авиации (ДА) в России / А. В. Ярош, О. В. Репина // Науч. вестн. МГТУ ГА. – 2005. – № 88 (6). – С. 208–210.
13. Порядок регистрации и опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации и цен на материально-технические ресурсы, предоставляемые эксплуатантам Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации. – 13 апреля 2001 г. № НА 1.15. – М. : ФАВТ, 2001.

Дата поступления: 04.03.2019

Решение о публикации: 17.04.2019

Контактная информация:

ЦУЦКАРЁВ Владимир Константинович – аспирант, vtsutskarev@gmail.com

Possible methods of gaining additional economic benefit from ground handling operation of business flights during significant international events

V. K. Tsutskarev

Saint Petersburg State University of Civil Aviation, 38, Pilotov ul., Saint Petersburg, 196210, Russian Federation

For citation: Tsutskarev V. K. Possible methods of gaining additional economic benefit from ground handling operation of business flights during significant international events. *Bulletin of scientific research results*, 2019, iss. 2, pp. 88–98. (In Russian) DOI: 10.20295/2223-9987-2019-2-88-98

Summary

Objective: To study the possibility of gaining additional revenue in the field of ground handling operation of business flights during significant international events and to develop solutions, the implementation of which will provide additional economic benefit in question. **Methods:** On the basis of the stated objective, the following tasks were determined: to analyze the existing fees and tariffs for ground handling operation; to identify the permanent ones which are used in each invoice issue; to elaborate additional coefficients on the basis of the latter which will make it possible to extract additional economic benefit; to justify the algorithm illustrated by a specific calculation of the business flight handling. **Results:** The specific proposals were developed in the study. The implementation of the former could provide additional revenue without the increase in expenditures costs. **Practical importance:** The recommendations and solutions elaborated in the research could be implemented by service companies and main airport operators in order to extract additional economic benefit in the field of ground handling operation of business flights during significant international events.

Keywords: Business aviation, flight, ground handling, slot, coefficient, service, costs, revenue.

References

1. *TsBA “Pulkovo-3” biyet rekordy* [New records of CBA “Pulkovo-3”]. Available at: <http://bizavnews.ru/229/19880> (accessed: 08.12.2018). (In Russian)
2. *Rekordniy yanvar* [Peak January]. Available at: <http://bizavnews.ru/229/19386> (accessed: 08.12.2018). (In Russian)
3. *“DzhetPort SPb” uverenno rastet* [Steady Growth of “JetPort SPb”]. Available at: <http://bizavnews.ru/229/19234> (accessed: 08.12.2018). (In Russian)
4. *“DzhetPort SPb” uvelichivayet trafik* [JetPort SPb increases traffic]. Available at: <http://bizavnews.ru/229/18754> (accessed: 09.12.2018). (In Russian)
5. *Ofitsialniy internet sait OOO “VVSS”* [Official website of OOO “The Northern Capital Gateway”]. Available at: <https://pulkovairport.ru/en/partners/rates/airlines> (accessed: 09.12.2018). (In Russian)
6. *Ofitsialniy internet sait OOO “VVSS”* [Official website of OOO “The Northern Capital Gateway”]. Available at: <https://pulkovairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/Standart1.pdf> (accessed: 09.12.2018). (In Russian)

7. *Ofitsialniy internet sait OOO "VVSS" [Official website of OOO "The Northern Capital Gateway"]*. Available at: <https://pulkovoairport.ru/f/1/passengers/vip/461.pdf> (accessed: 10.12.2018). (In Russian)
8. *Ofitsialniy internet sait OOO "VVSS" [Official website of OOO "The Northern Capital Gateway"]*. Available at: <https://pulkovoairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/357.PDF> (accessed: 10.12.2018). (In Russian)
9. *Ofitsialniy internet sait OOO "VVSS" [Official website of OOO "The Northern Capital Gateway"]*. Available at: https://pulkovoairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/accompaniment_of_the_crew_foreign.pdf (accessed: 10.12.2018). (In Russian)
10. *Ofitsialniy internet sait OOO "VVSS" [Official website of OOO "The Northern Capital Gateway"]*. Available at: <https://pulkovoairport.ru/f/1/partners/rates/airlines/436.pdf> (accessed: 10.12.2018). (In Russian)
11. *Vozdushniy Kodeks Rossiyskoy Federatsii ot 19 marta 1997 g. no. 60-FZ [Air Code of the Russian Federation dated 19.03.1997 N 60-Federal law]*. Edition dated 03.08.2018. As amended effective of 14th August 2018. Accessed from computer based legal research system "CONSULTANT+". Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (accessed: 08.12.2018). (In Russian)
12. Yarosh A. V. & Repina O. V. Problemy razvitiya delovoy aviatsii (DA) v Rossii [Business aviation development problems in Russia]. *Nauchniy vestnik MGTU GA [Research Bulletin of MGTU GA (Moscow State Technical University of Civil Aviation)]*, 2005, no. 88 (6), pp. 208–210. (In Russian)
13. *Poryadok registratsii i opublikovaniya aeronavigatsionnykh i aeroportovnykh sborov, tarifov za obsluzhivaniye vozdushnykh sudov ekspluatantov Rossiyskoy Federatsii v aeroportakh i vozdushnom prostranstve Rossiyskoy Federatsii i tsen na materialno-tekhnicheskiye resursy, predostavlyaemiye ekspluatantam Rossiyskoy Federatsii v aeroportakh Rossiyskoy Federatsii [The registration and publication procedure of air navigation and airport charges, tariffs for servicing aircrafts of Russian operators at airports and airspace of the Russian Federation as well as prices for material and technical resources provided to operators of the Russian Federation at airports of the Russian Federation]*. Dated 13th April 2001. N NA 1.15. Moscow, FAVT Publ., 2001. (In Russian)

Received: March 04th, 2019

Accepted: April 17th, 2019

Author's information:

Vladimir K. TSUTSKAREV – Postgraduate Student, vtutsarev@gmail.com