**УДК 330**

**НЕСТЕРЕНКО Н.А**

# РИЗИКИ МІЖНАРОДНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА АВІАКОМПАНІЙ ТА ШЛЯХИ ЇХ МІНІМІЗАЦІЇ

В статті розкрито зміст та ідентифіковано детермінанти, що формують ризики в міжнародній підприємницькій діяльності авіакомпаній. Запропоновано класифікацію ризиків за визначеними ознаками. Проаналізовано вітчизняну та зарубіжну літературу з питань міжнародних ризиків. Представлено статистичну інтерпретацію ризиків в діяльності одного із найбільших вітчизняних авіаперевізників, що здійснює міжнародні господарські операції з огляду на COVID -2019.

**Ключові слова:** ризики, міжнародна діяльність, класифікація ризиків, види ризиків, характеристика ризиків, пандемія COVID -2019.

В статье раскрыто содержание и идентифицированы детерминанты, которые формулируют риски в международной предпринимательской деятельности авиакомпаний. Предложена классификация рисков по определенным признакам. Проанализировано отечественную и зарубежную литературу по вопросам международных рисков. Представлена статистическая интерпретация рисков в деятельности одного из крупнейших отечественных авиаперевозчиков, который осуществляет международные хозяйственные операции с учетом на COVID-2019.

**Ключевые слова:** риски, международная деятельность, классификация рисков, виды рисков, характеристика рисков, пандемия пандемія COVID -2019.

The article reveals the content and identifies the determinants that shape the risks in international airlines. The classification of risks on the specified signs is offered. Domestic and foreign literature on international risks is analyzed. The identification of risks in the international economic activity of airlines, their main types for the airline, their characteristics and consequences are presented. The propensity of airlines to take risks is analyzed. It was found that the presence of a risk management department in companies should be mandatory, because it is specialists who can timely identify and prevent the negative consequences of risks. A statistical interpretation of risks in the activities of one of the largest domestic airlines engaged in international business operations on COVID-2019 is presented.

**Key words*:*** risks, international activities, risk classification, types of risks, risk characteristics, pandemic COVID -2019

В умовах активізації глобальних чинників впливу на підприємницьку діяльність, ризик стає основним її елементом, незалежно від галузевої специфіки чи регіонального виміру. Висока конкуренція на міжнародній арені, соціально-економічна та політична нестабільність, визначають актуальність проблеми своєчасного розпізнавання та оцінки підприємницьких ризиків. Стрімкий розвиток ризикових ситуацій може привести як до настання збиткових наслідків, так і до позитивних результатів. Вчасне передбачення ризиків – докорінно може змінювати подальше існування підприємства. У сучасному житті ми всі пізнали що таке ризик, адже пандемія – так само є ключовою проблемою для багатьох бізнес підприємств і країн, криза до якої, як ми бачимо, ніхто не був готовим.

XXI століття засвідчує, що ризик підприємницької діяльності багато в чому визначається залежністю від зовнішніх (політичних, природно-кліматичних, соціально-економічних) та внутрішніх факторів (спеціалізація, матеріально-

© Нестеренко Н.А, 2021

технічна база, кадрова політика, маркетинг, фінанси, менеджмент) [2]. У першу чергу все більшої уваги потребують такі види підприємницьких ризиків як: виробничі (невчасність графіка поставки сировини та готових продуктів, умови транспортування, нещасні випадки на виробництві, пошкодження майна, кваліфікація кадрів, сезонність, збій графіка роботи), інвестиційні (на стадіях підготовки проекту та його реалізації), фінансові (ризик підвищення орендних ставок, зростання цін на сировину, активізація конкурентів, загроза банкрутства). Ведення будь-якого виду підприємницької діяльності пронизано ризиком, уникнути якого часто неможливо.

**Ступінь розробки наукової проблеми.** У світовій та вітчизняній літературі є значна кількість наукових досліджень на тему ризику та ризик-менеджменту як серед зарубіжних, так і серед вітчизняних вчених. Значний внесок у розробку методології та класифікації ризиків внесли такі зарубіжні вчені як Р. Кантильон, Дж. Міля, Д. Рікардо, А. Маршалл, Д. Е. Фішер і Р. І. Джордан, та вітчизняні В. В. Вітлінський, Г. Вербицька, А. О. Старостіна, О. В. Шепеленко, З. С. Варналій, О. Шепет, Е.Ю. Терещенко та ін. На жаль, численні дослідження щодо визначення ризиків, належать більше до теорії господарського права, тоді як питання ризиків авіаційного бізнесу та безпеки польотів як запоруки стабільної діяльності суб'єктів авіаційного підприємництва майже не висвітлюються

**Метою даної статті** є розкриття змісту ризиків в міжнародній підприємницькій діяльності авіакомпаній, виокремлення їх видів та обгрунтування шляхів мінімізації.

**Об'єктом дослідження** – процес ідентифікації в міжнародній підприємницькій діяльності авіакомпаній.

Виклад основного матеріалу. Однією з основних цілей компаній, які працюють на міжнародному ринку, є комплексний та ефективний аналіз управління ризиками. Однак сучасні підходи до розуміння ризику та невизначеності в економічній літературі використовуються по-різному і розглядаються з різних підходів до ризик-менеджменту. Історично склалось, що слова «загроза», «невизначеність», «втрати», «ризик» стали синонімами і слово ризик завжди сприймають як негативні наслідки.

При управлінні ризиками в міжнародному бізнесі варто врахувати особливості конкретних невизначених компонентів, представлених на трьох рівнях:

1) загальні ризики бізнес-середовища;

2) промислові (ризики на ринку витрат, ризики на ринку товарів і ризики конкурентоспроможності);

3) ризики фірми (операційні фактори, фактори відповідальності, фактори наукових досліджень, кредитні та поведінкові фактори) [1].

Незважаючи на те, що авіація є одним з найбезпечніших видів транспортування, це один з найризикованіших видів бізнесу. Якщо авіакомпанія є приватною, і в акціонерному капіталі частка держави відсутня, ризик зниження федерального і регіонального бюджетування носить опосередкований характер, і істотно відрізняється від оцінок даного виду ризику для основних суб'єктів ринку. Дана обставина дозволяє уникнути ризику втручання держави в діяльність авіакомпанії і досягти більшої ефективності на ринку в порівнянні з державними компаніями. До ризиків, пов'язаних із зарубіжною діяльністю компанії, можуть відноситися нестабільна політична і соціально-економічна ситуація, локальні збройні конфлікти, епідемії, відсутність необхідної інфраструктури. Дані фактори актуальні в першу чергу для країн, що розвиваються, в європейських державах їх вплив незначний. При здійсненні діяльності за кордоном будь-яка авіакомпанія вимагає надання замовником гарантій можливості організації безпечних польотів і створення всіх умов для забезпечення належного рівня життя і здоров'я персоналу та пасажирів. При роботі в регіонах з нестабільною політичною і соціально-економічної ситуаціями необхідно, перш за все, звернути увагу на мінімізацію ризиків для обладнання, вантажу, пасажирів, персоналу. У разі неможливості цього досягти, необхідно розглянути питання доцільності роботи на цих ринках. Додатковим фактором управління ризиками, пов'язаними із здійсненням міжнародної діяльності є

високий рівень страхового захисту людських і технічних ресурсів. Нерозвиненість інфраструктури окремих регіонів компенсується наявністю у компанії мобільних і автономних засобів технічного і сервісного обслуговування.

Досягнення необхідного високого рівня авіаційної безпеки та якості послуг із забезпечення організації повітряного руху забезпечується і контролюється органами державного управління й керування на основі законодавчої і нормативної бази сертифікації та ліцензування. Сертифікація об'єктів цивільної авіації проводиться за прийнятими формами. Вибір форми сертифікації здійснює Уповноважений Орган по сертифікації з урахуванням процедури сертифікації конкретного об'єкта, встановленої нормативними документами. Під час сертифікації перевіряються характеристики (показники) об'єктів цивільної авіації, використовуються методи випробувань та/або оцінювання відповідності, що дають змогу провести ідентифікацію й підтвердити відповідність об'єктів чинним вимогам [3]. Під час сертифікації висуваються суворі вимоги до всіх контрольованих характеристиками діяльності організацій з технічного обслуговування. До основних характеристик належать організація виробництва і структура управління; документальне та інформаційне забезпечення технічного обслуговування; забезпеченість кваліфікованим інженерно-технічним персоналом; забезпеченість виробничою базою й засобами технічного обслуговування; процеси технічного обслуговування; матеріально-технічне та фінансове забезпечення; система контролю якості. Крім сертифікації, задля забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки, дотримання встановлених екологічних норм під час експлуатації повітряних суден, забезпечення нормального функціонування ринку авіаційних перевезень, робіт і послуг, захисту інтересів споживачів цих послуг проводиться процедура ліцензування діяльності авіакомпаній. Ліцензуванню в авіакомпаніях підлягають такі види діяльності: – здійснення й забезпечення повітряних перевезень (внутрішніх і міжнародних) пасажирів, багажу, вантажів і пошти на комерційній основі; – обслуговування повітряного руху, а також обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу, вантажів і пошти на аеродромах і в аеропортах; – проведення авіаційних робіт для забезпечення потреб громадян та юридичних осіб, зокрема виконуваних в повітряному просторі іноземних держав, і діяльність із забезпечення авіаційних робіт. Незважаючи на те, що ліцензування має схожі цілі з процедурою сертифікації, в реальній дійсності ліцензування – це хоч і необхідний та ефективний, проте досить простий, невигадливий механізм контролю сфери авіації. [11]

Діяльність авіакомпанії схильна до впливу ризиків – як до загальних, які є у всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, так і до специфічних, що є у авіації. Будь-яка авіакомпанія має виявляти та запобігати ризикам, передбачати кризові ситуації та шляхи до їх мінімізації. Класифікація основних ризиків в авіакомпанії представлена в таблиці 1.

Таблиця 1 - Ідентифікація ризиків в міжнародній економічній діяльності авіакомпаній

| Види ризиків | Характеристика |
|---|---|
| Галузеві | Ризик зміни цін на авіаційне паливо. Великий вплив на діяльність авіакомпаній має ризик змін цін на нафту, що в продовжені впливає на авіаційні ПММ (паливно мастильні матеріали).<br>Сезонність попиту на авіаперевезення. За для мінімізації впливу даного фактору на бізнес, авіакомпанія має оптимізувати маршрутну мережу, забезпечуючи необхідні обсяги перевезень для повітряних суден, що виконують рейси в різних сезонах, а також дотримується гнучкої тарифної політики;<br>Експлуатаційні ризики. Ці ризики пов'язані з експлуатацією авіатехніки – транспортних засобів підвищеної небезпеки. Це один за найбільш вагомих ризиків, притаманний діяльності будь-яких авіаліній. Забезпечення безпеки польотів – це завжди було й буде основним пріоритетом |

| | |
|---|---|
| | Авіакомпанії. |
| Фінансові | Валютний ризик. Ризик, що пов'язаний з залежністю змін та коливання курсів валют, наслідком якого є зміна лізингових платежів, які виконуються виключно у валюті. Ризик кредитування. Для мінімізації ризиків можливої зміни умов кредитування проводиться широке дослідження можливостей співпраці з різними фінансовими інститутами і вибір надійних партнерів. Зі свого боку авіакомпанія строго виконує всі взяті на себе зобов'язання перед банками-кредиторами. Процентний ризик. Даний ризик пов'язаний з можливим підвищенням рівня процентних ставок як по знову видаваних кредитах, так і за раніше виданими позиками, якщо умови договорів це передбачають. |
| Інституційні | Діяльність авіаперевезень контролюється органами законодавчої влади України. Ризики в цій сфері пов’язані з можливими змінами в системі регулювання та контролю авіаперевезень, митного контролю, законами валютного регулювання. |
| Політичні | Політичні ризики пов’язані з політичною ситуацією. Політичні ризики виникають у разі порушення умов виробничо-торгівельного процесу. До них відносять всі види ризиків, які викликані адміністративними заборонами фінансово-економічної діяльності підприємств, пов’язані зі змінами наявного в країні політичного курсу. До політичних ризиків можна віднести: зміни в місцевому та державному законодавствах; можливість націоналізації обладнання; введення ембарго внаслідок відмови нового уряду виконувати певні обов’язки, обмеженість конверсії національної валюти у валюту платежу. |

Джерело: розроблено автором на основі [13]

Тож, спираючись на класифікацію, можна виокремити ризик (загрозу), що пов’язаний з діяльністю цивільної авіації, – акт незаконного втручання – протиправну дію, яка пов’язана з посяганням на нормальну і безпечну діяльність цивільної авіації та її служб відповідно до Додатку 17 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [4, 5].

Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 23.10.2017 р. № 1965-VIII та Повітряний Кодекс України (стаття 86) визначають вичерпний перелік загроз, що становлять акти незаконного втручання, до яких належать:

1) незаконне захоплення повітряних суден; руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації;

2) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах;

3) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби;

4) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей;

5) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров’ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу.

Із вище описанного можемо констатувати, що такі загрози мають сукупний характер і завжди пов’язані як із життям і здоров’ям як пасажирів так і безпосередньо з майном суб’єкта господарювання, а саме з повітряним судном. Відповідно до цього виникає потреба «убезпечити» не лише ресурси за допомогою яких здійснюється підприємницька діяльність, а й пассажира. Саме тому, із багатого переліку того, що будь-яка авіакомпанія страхує також є «Договір обовязкового страхування відповідальності експлуатанта цивільного повітряного судна комерційної авіації, за шкоду заподіяну третім особам та відповідальності авіаційного перевізника, за шкоду заподіяну пасажирам, вантажу, пошті та багажу» (точна назва може змінюватись відповідно до дії договору) відповідно до Закону України “Про страхування”, Порядку і правил здійснення обов’язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджених

постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 676 та Уніфікованих умов Об'єднання лондонських страховиків (Правила авіаційного страхування міжнародного страхового ринку).

Окрім цього договору страхування, основними для будь-якої авіакомпанії є договори:

1) обов'язкового страхування осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах без придбання квитків.

2) обов'язкового страхування цивільних повітряних суден.

3) обов'язкового страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу, що діють також на підставі Закону України "Про страхування", Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 676 та Уніфікованих умов Об'єднання лондонських страховиків (Правила авіаційного страхування міжнародного страхового ринку) [9,11].

На думку О. Шепета, безпека – це стан захищеності особи, суспільства, держави від зовнішніх та внутрішніх загроз, що ґрунтується на діяльності людей, суспільства, держави, світової спільноти з виявлення, ослаблення, усунення, відбиття небезпек та загроз, здатних знищити їх, позбавити фундаментальних матеріальних і духовних цінностей, завдати неприпустимого збитку [7, с. 165-168].

Безпека підприємництва (економічна) – стан захищеності життєво важливих і законних інтересів підприємства від зовнішніх і внутрішніх загроз у різних протиправних формах, який забезпечує його стабільність і розвиток. Тож, якщо йдеться про авіаційне підприємство, слід розглядати таку категорію, як «безпека авіації», що визначає стан захищеності пасажирів як споживачів послуг, персоналу, що провадить діяльність, пов'язану зі здійсненням перевезень та матеріально- технічного устаткування як засобу надання таких послуг.

Підтверджує це частина 1 статті 10 Повітряного кодексу України (далі – ПК України): безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки. З вищезазначеного випливає, що поняття безпеки авіації має комплексний характер, але виникає проблема щодо однакового застосування термінів «безпека польотів» та «авіаційна безпека», що складають це явище, та співвідношення із терміном «безпека підприємництва» [5].

Забезпечення безпеки здійснення діяльності у сфері цивільної авіації та уникнення ризиків (загроз) – актів незаконного втручання – становить пріоритет на шляху глобалізаційних процесів, формування сприятливого інвестиційного клімату та потужного економічного кластеру для багатьох держав, тому світова спільнота укладає велику кількість угод та ухвалює нормативно-правові акти, що регулюють такі відносини. Правове регулювання має комплексний характер, оскільки застосовується низка міжнародних актів, актів регіонального та внутрішньодержавного значення.

Одним з основних видів запобігання ризику в авіації є безпека польотів, за яку в Україні відповідає Державне підприємство обслуговування повітряного руху України, скорочено «Украероруx»[3]. Система управління безпекою польотів представляє собою системний та чіткий підхід, спрямований на управління безпекою польотів. Управління безпекою польотів в системі інтегрованого управління «Украероруху» є складовою, яка гарантує, що всі ризики пов'язані із безпекою польотів визначені, оцінені та знижені до прийнятного рівня. Система управління безпекою польотів при організації повітряного руху впроваджена в «Украерорусі» відповідно до вимог національних правил, які повністю сумісні з вимогами до управління безпекою польотів, що визначаються стандартами та рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), регулятивною вимогою Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ) «ESARR 3», вимогами Регуляції Європейської Комісії від 17.11.2011 №1035/2011 стосовно загальних вимог до надання аеронавігаційного

обслуговування. Функціонування системи управління безпекою польотів Украероруху є предметом постійного нагляду з боку національного повноважного органу з питань цивільної авіації України відповідно до національних процедур, які сумісні із вимогами Регуляції Європейської Комісії від 17.11.2011 №1034/2011 щодо нагляду при організації повітряного руху та аеронавігаційному обслуговуванні. Відповідність системи управління безпекою польотів Украероруху зазначеним вимогам підтверджена сертифікатом національного повноважного органу з питань цивільної авіації України [6,10].

Загальне оцінювання ризику – це та частина управління ризиком, яка дає можливість спеціалістам які приймають рішення розпізнавати та визначати фактори, що впливають або можуть вплинути на виконання поставленого завдання та їх наслідки. Це логічний процес зважування потенційних витрат або втрат, через ризики, у порівнянні з очікуваними вигодами або метою.

Аналізування ризику зазвичай передбачає кількісне оцінювання низки потенційних наслідків, які можуть виникати за настанням події, а також пов'язаних з ними ймовірностей, з тим щоби виміряти рівень ризику у конкретних одиницях. Наслідки можуть оцінюватися як якісно, так і кількісно (в тих випадках, коли збитки можна підрахувати в грошовому еквіваленті). Крім того, наслідки впливів може бути:

1) незначні, але з великою ймовірністю;

2) значні, але з малою ймовірністю; проміжний випадок.

Для кількісного оцінювання ймовірності зазвичай використовують такі три підходи, які можна використовувати як окремо так і спільно:

Статистичний метод. Використання відповідних хронологічних даних, для того, щоб ідентифікувати події чи ситуації, які виникали у минулому, завдяки чому, мати можливість передбачати та прораховувати ймовірність їх виникнення у майбутньому. Використання цього підходу доцільніше виконувати при оцінюванні ризиків для безпеки польотів в безпеці польотів ДА України. Для цього можуть бути застосовані показники що пов'язані з кількістю авіаційних подій, інцидентів, катастроф, небезпечних факторів тощо.

Метод прогнозування. Використання прогнозних методів, наприклад, аналізування «дерева відмов» і «дерева подій». Якщо хронологічних даних немає або їх справжність викликає сумніви, то доцільніше визначати інформацію, аналізуючи модель авіаційної системи (або системи забезпечення БзП), а також пов'язані з ними відмови чи справні стани.

експертний метод.

Згідно із загальноприйнятим підходом авіації ризики також розділяють на три діапазони:

1) неприйнятний рівень – верхній діапазон, у якому рівень ризику розглядають як недопустимий незалежно від вигоди, що може бути внаслідок діяльності. Необхідний терміновий вплив на ризик, щодо його зменшення незалежно від витрат;

2) задовільний рівень – середній діапазон, у якому витрати на компенсування ризику збалансовано відповідно до потенційних наслідків;

3) прийнятний рівень – нижній діапазон, у якому рівень ризику розглядають як незначний або настільки малий, що жодних заходів з впливу на ризик не потрібно.

Відповідно до загальної інформації вказаної вище, можна додати, що не всі ризики можна передбачити. Значним прикладом цього є пандемія Covid-19. Велика кількість малих та великих бізнесів не була готова до такого, так само як і українські авіакомпанії. На основі даних звіту ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України» можна побачити, що внаслідок пандемії Covid-19 та рішень уряду щодо заборони авіаційного сполучення авіакомпанія змушена була відмінити тисячі рейсів і, як наслідок, авіакомпанія отримала тисячі звернень про повернення коштів. Тільки у період з квітня по листопад 2020 року було опрацьовано близько 85 тисяч запитів пасажирів та оформлено повернення на суму у розмірі майже 22 млн доларів. До цього

часу зафіксовано ще близько 56 тисяч неопрацьованих заявок на повернення [12].

Під час локдауну авіакомпанія оптимізувала свою роботу: втричі зменшила витратні фінансові статті, оптимізувала флот та пропорційно скоротила штат працівників на близько 1000 чоловік.

В результаті МАУ завершили 2020 рік з такими показниками:

1) з січня по грудень МАУ виконала близько 17 тисяч регулярних та код-шерінгових рейсів, що на 72% менше у порівнянні з аналогічним показником 2019 року;

2) за вказаний період МАУ перевезла 1 млн 787 тисяч пасажирів – учетверо менше результату 2019 року (близько 8 млн пасажирів);

3) відсоток транзитних пасажирів склав 43% від загального обсягу перевезень (486 тисяч пасажирів), що на 86% менше у порівнянні з минулим роком.

МАУ транспортувала 4 млн 824 тисячі кілограмів вантажу (15 млн 073 тисячі у 2019 році) та 1 млн 350 тисяч кілограмів пошти (4 млн 404 тисячі у 2019-му).

Також, ризик який не вдалося передбачити, це катастрофа рейсу PS 752 Тегеран–Київ, літак авіакомпанії був збитий іранськими військовими ракетами 8 січня 2020 року, авіакатастрофа забрала життя 167 пасажирів та 9 членів екіпажу[12].

Вкажемо ще на кілька важливих галузевих ризиків міжнародних авіакомпаній, посилаючись на звіт про авіаційні ризики 2020 року провідної глобальної компанії зі страхування ризиків Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS).

По – перше, не нестача кваліфікованих пілотів. Як згадується у звіті, впродовж наступних років буде помітна тенденція відсутності достатньої кількості пілотів. Не дивно, адже час, та вартість навчання у такій професії досить вагомі. В додаток до цього, необхідно налітати не мало годин для отримання ліцензії. Будемо сподіватися, що через 30 років буде достатня кількість спеціалістів, або ж безпілотних літаків.

По - друге, одним із ризиків залишається турбулентність. В авіаційній промисловості турбулентність відчувається щодня в польотах навколо світу. Інтенсивність турбулентності коливається від легкої до важкої і становить значну загрозу. Під час турбулентності на пасажирів нерідко падає багаж з верхніх полиць, що часом призводить до серйозних травм. Також через турбулентність доводиться виконувати екстрений захід на посадку, що також супроводжується і ризиками і фінансовими втратами. У звіті згадуються дрони, так, саме через них за останні роки було декілька аварій, коли під час зліту або посадки дрони попадали до турбін. Через це, навколо аеропортів почали встановлювати заборонні знаки та штрафи за використання дронів в певному радіусі біля аеродрому[8]

**Висновки.** Ознайомлення із змістом, видами ризиків при здійсненні підприємницької діяльності у сфері міжнародної авіації дозволяє сформулювати такі узагальнення:

Страхування – це основний вид усунення ризиків у будь-якій компанії. Наявність переліку страхових договорів, ліцензій та сертифікатів запезпечує компанію від фінансових втрат при різних кризах. Основний договір страхування – це «Договір обовязкового страхування відповідальності експлуатанта цивільного повітряного судна комерційної авіації, за шкоду заподіяну третім особам та відповідальності авіаційного перевізника, за шкоду заподіяну пасажирам, вантажу, пошті та багажу».

Наявність у компаній відділу ризик-менеджменту має бути обов’язковим, адже саме спеціалісти можуть вчасно розпізнати та запобігти негативним наслідкам ризиків.

Основні ризики для авіакомпаній – це галузеві, фінансові, інституційні та політичні. Вчасна оцінка цих ризиків та аналіз ринку в цілому попереджує настання можливих ризиків та мінімізує появу негативних впливів на бізнес.

**Список літератури:**

1. Базилевич В. Д., Базилевич К. С., Пікус Р.В. та ін.] ; за ред. В. Д. Базилевича. – К. : Знання, 2008. – 1019 с.

2. Чуприна І. В. Поняття та класифікація ризиків в підприємницькій діяльності / І. В. Чуприна // Збірник наукових праць ВНАУ. – 2012. – №4. – Режим доступу: http://econjournal.vsau.org/files/pdfa/812.pdf

3. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (УКРАЕРОРУХ). Режим доступу: http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=203

4. Закон України про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації, від 21 березня 2017 року. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text

5.. Повітряний кодекс України, від 19 травня 2011 року. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17

6. Національний стандарт України ДСТУ IES/ISO 31010:2013 “Керування ризиком. Методи загального оцінювання ризику”. – Режим доступу: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=66723

7. Шепета О.В. Поняття, зміст, загрози та складові підприємницької діяльності//Порівняльно-аналітичне право. Вип. № 3. Ужгород–2017. –С. 165-168.

8. Звіт про авіаційний ризик за 2020 рік Allianz Global Corporate & Specialty – Режим доступу: https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/aviation-risk-report.html

9. Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 676 https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2017-%D0%BF#Text

10. Сертифікати Державного підприємства обслуговування повітряного руху України. – Режим доступу: http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=330

11. Школенко О.Б., Терещенко Е.Ю., «Управління ризиками на підприємствах авіаційного бізнесу» – Режим доступу: http://bses.in.ua/journals/2020/55_2_2020/6.pdf

12. Звіт АТ «МАУ» про підсумки роботи 2020 року. – Режим доступу: https://www.flyuia.com/ua/ua/news/2020/uia-summed-up-the-results-of-2020

13. Г.Г. Кірейцев, Фінансовий менеджмент Житомир: ЖІТІ, 2001. – 440 с. – Режим доступу: https://buklib.net/books/21874/=pandemiya-i-sotsialni-merezhi-scho-zminylosya-u-2020-mu

*Бібліографічні описи/Библиографические описания/Bibliographic descriptions*

**Ризики міжнародного підприємництва авіакомпаній та шляхи їх мінімізації / Н.А. Нестеренко** // Електронная збірка наукових праць «Е-КОНОМІКА». – Х. :НТУ «ХПИ». – 2021. - № 1(5). – С. 59-66

**Риски международного предпринимательства авиакомпаний и пути их минимизации / Н.А. Нестеренко** // Электронный сборник научных работ «Е-КОНОМИКА». - Х. : НТУ «ХПИ». - 2021. - № 1(5). - С. 59-66

**Risks of international entrepreneurship of airlines and ways to minimize them / N.A. Nesterenko** // Electronic collection of scientific papers "E-CONOMICS". – Kharkiv : NTU "KhPI". - 2021. - № 1(5). -P. 59-66

*Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors*

**Нестеренко Надія Андріївна** – студент, Київський національний торгово-економічний університет, e-mail: naness1998@gmail.com

**Нестеренко Надежда Андреевна –** студент, Киевский национальный торгово-экономический университет, e-mail: naness1998@gmail.com

**Nesterenko Nadiya Andriivna** - student, Kyiv National University of Trade and Economics, e-mail: naness1998@gmail.com

Посилання на статтю / Reference to the journal article:

РИЗИКИ МІЖНАРОДНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА АВІАКОМПАНІЙ ТА ШЛЯХИ ЇХ МІНІМІЗАЦІЇ [Електронний ресурс] / Н.А. НЕСТЕРЕНКО // «Е-КОНОМІКА». Електронна збірка наукових праць. – 2021. – № 1 (5). – С. 59-66. – Режим доступу до журн.: http://e-conomics.hpi.kh.ua/index.php/journal/article/view/90