

УДК 339.9(045)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-75>**Бойчук Д.І.**здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти,
Національний авіаційний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8117-8465>**Boichuk Dmytro**

National Aviation University

РОЗВИТОК КООПЕРАЦІЙНИХ ВІДНОСИН АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті досліджено світовий досвід реалізації міжнародних коопераційних відносин авіатранспортних підприємств, виокремлено основні форми кооперації авіакомпаній. Встановлено, що ступінь та умови залучення авіакомпаній в коопераційні відносини відрізняються на ринках внутрішніх та міжнародних перевезень, міжконтинентальних авіаперевезень. Найпоширенішими механізмами взаємодії авіакомпаній є укладання інтерлайн-угоди та кодшерингових угод. Виявлено, що домінуюче положення в структурі світового ринку авіаційних перевезень займають глобальні авіаційні альянси. Також зазначено, що вищим рівнем коопераційних зв'язків авіакомпаній є створення спільних підприємств, що дає можливість уникнути злиття та поглинання. В межах дослідження обґрунтовано переваги та ризики різних форм співпраці як для авіапасажирів, так і для суб'єктів міжнародного авіаційного бізнесу.

Ключові слова: міжнародне економічне співробітництво, кооперація, міжнародні коопераційні відносини, повітряний транспорт, інтерлайн-угоди, кодшерингові угоди, авіаційні альянси.

DEVELOPMENT OF COOPERATIVE RELATIONS OF AIR TRANSPORT ENTERPRISES IN THE GLOBAL INFRASTRUCTURE SYSTEM OF THE AIR TRANSPORT MARKET

The purpose of the article is to study the peculiarities of the construction and functioning of modern cooperation mechanisms of air transport enterprises, to substantiate the advantages and risks of cooperation based on the analysis of key trends of international cooperative relations in the global infrastructure system of the air transportation market. Scientific theories of international division of labour, international specialization and internationalization of cooperative relations form the methodological basis of the research. Both general scientific and special methods of scientific knowledge were used – historical-logical, descriptive-analytical, analysis and synthesis, methods of quantitative and qualitative comparisons. The informational basis of the article is monographic studies and periodical publications of domestic and foreign economists, analytical reports of international organizations, international consulting companies and analytical centres. The article examines the global experience of implementing international cooperative relations of air transport enterprises, highlights the main forms of airline cooperation. It was established that the degree and conditions of involvement of airlines in cooperative relations differ in the markets of domestic and international transportation, intercontinental air transportation. The most common mechanisms of interaction between airlines are the conclusion of interline agreements and codeshare agreements. It was revealed that global aviation alliances occupy a dominant position in the structure of the world air transport market. It is also stated that the highest level of cooperation between airlines is the creation of joint ventures, which makes it possible to avoid mergers and acquisitions. Within the framework of the study, the advantages and risks of various forms of cooperation for both air passengers and subjects of international aviation business are substantiated. Research results can be used for scientific substantiation and further creation of proper conditions for effective international cooperation of domestic air transport enterprises during the post-war reconstruction of Ukraine.

Keywords: international economic cooperation, cooperation, international cooperative relations, air transport, interline agreements, codeshare agreements, aviation alliances.

JEL classification: F23, F53

Постановка проблеми. Авіаційна промисловість є одним з ключових секторів економіки, який визначає транспортний потенціал країн, а також впливає на формування їх глобальної конкурентоспроможності. Сучасні реалії глобалізації та постійно зростаючі вимоги пасажирів до якості перевезень ставлять перед авіатранспортними підприємствами складні завдання, які вимагають пошуку нових підходів до формування механізмів міжнародної кооперації. У свою чергу, коопераційні відносини, як от набуття членства в глобальних авіаційних альянсах та створення спільних авіапідприємств, задають нових тенденцій та розширюють

можливості глобальної інфраструктури ринку авіаційних перевезень.

Більше того, створення ефективних механізмів міжнародної кооперації є важливим кроком у розв'язанні проблем, пов'язаних з нестачею фінансових ресурсів та доступом до новітніх технологій. Об'єднання іноземних інвестицій та інноваційних розробок може стати ефективним механізмом забезпечення сталого росту авіапідприємств та їхньої конкурентоспроможності на світовому ринку, інтеграції в світовий авіаційний простір.

Крім економічних аспектів, розвиток міжнародних коопераційних відносин має важливе соціокультурне

значення, сприяючи зближенню народів та обміну досвідом. Залучення авіаперевізників до спільних проектів з партнерами інших країн стимулює обмін знаннями та набуття цінного досвіду, що впливає на підвищення рівня фаховості працівників галузі та покращення якості послуг повітряного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості коопераційних відносин досліджували вчені Н. Волошко [1], А. Гальчинський [2], В. Геєць [3], В. Бегма, І. Курінна, О. Литвин [4], Н. Небаба [7], В. Небрат [8], Д. Радов, А. Рибчук [13], П. Толок, В. Шемаєв, І. Шовкун [18] та інші. Окремі аспекти міжнародного співробітництва в авіації вивчали науковці В. Білоткач [21], Д. Бугайко [15], О. Губарь, Г. Гуріна [22], І. Набок [5; 6], Л. Побоченко [9], М. Псюк [12], А. Прокоп'єва, Е. Прушківська [11], Н. Серєда [14], К. Сидоренко [16], З. Соколова [29], Н. Татаренко [17] та інші. Водночас, не зважаючи на значну кількість напрацьованих видатних науковців у даній сфері, на сьогоднішній день постає нагальна потреба розроблення та обґрунтування рекомендацій щодо оптимізації механізмів співпраці авіапідприємств України з іноземними партнерами з метою підвищення ефективності та стабільності розвитку української авіаційної індустрії.

Метою статті є вивчення особливостей побудови та функціонування сучасних механізмів кооперації авіатранспортних підприємств, обґрунтування переваг та ризиків співпраці на основі аналізу ключових тенденцій міжнародних коопераційних відносин в системі глобальної інфраструктури ринку авіаційних перевезень.

Виклад основних результатів дослідження. Повітряний транспорт має велике суспільно-політичне значення, забезпечуючи глобальне панування найбільш розвинених країн. Насьогодні співпраця в авіаційній сфері має враховувати специфіку міжнародних транспортних ринків, як от локалізацію великої кількості аеропортів на відносно невеликій території країн ЄС, високу щільність авіаперевезень, рівень науково-технічного прогресу в країнах тощо. Міжнародна кооперація авіатранспортних підприємств сприяє підвищенню продуктивності праці, дозволяє швидше налагодити виробництво капіталомісткої продукції, скорочуючи при цьому значні фінансові витрати, допомагає вирішити економічні задачі, які складно або взагалі неможливо вирішити без об'єднання зусиль авіапідприємств декількох країн.

Так, на сьогодні поширеною практикою в світі є створення спільних підприємств, кооперація у сфері маркетингу, ліцензування технологій, партнерство у проведенні досліджень і спільних наукових розробок. Як приклад, міжнародна кооперація енергетичних компаній і зацікавлених сторін в авіації в області досліджень і розробок щодо подолання бар'єрів для широкого використання низьковуглецевого авіаційного пального, скорочення викидів вуглекислого газу в атмосферу, впровадження альтернативних видів авіаційного пального. Або виробнича кооперація машинобудівних концернів і літакобудування для спільного конструювання та виготовлення потужних авіаційних двигунів. Співробітництво реалізується також в таких найважливіших сферах повітряного транспорту, як управління повітряним рухом, сертифікація, безпека тощо, для досягнення спільних цілей з огляду на бачення майбутнього розвитку повітряного транспорту,

формуючи при цьому глобальну інфраструктуру ринку авіаційних перевезень.

На сьогодні в системі глобальної інфраструктури ринку авіаційних перевезень широкого застосування набула практика кооперації авіакомпаній, які отримують вигоду від скорочення витрат завдяки спільному використанню об'єктів аеропортової інфраструктури та скоординованому маркетингу, а їхні пасажери мають можливість брати участь в програмах лояльності авіакомпаній-учасниць коопераційних відносин. Авіакомпанії-члени трьох найбільших альянсів («Oneworld», «SkyTeam» та «Star Alliance») обслуговують більше половини всіх пасажирських перевезень повітряним транспортом в світі [21].

Ступінь та умови залучення авіакомпаній в коопераційні відносини відрізняються на різних ринках. Як правило, на ринках внутрішніх авіаперевезень партнерства між авіакомпаніями є мінімальними й обслуговуються національними авіаперевізниками. Регулярні внутрішні пасажирські авіаперевезення між містами України виконували чотири вітчизняні авіакомпанії, зокрема «Міжнародні авіалінії України», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайап»; на внутрішньому авіаринку Польщі – «LOT Polish Airlines», в США – «American Airlines», «United Airlines» і «Delta Air Lines».

Однак при обслуговуванні пасажирських авіаперевезень на міжнародних маршрутах, тим паче на далекомагістральних сполученнях, мають місце різні форми коопераційних відносин між авіакомпаніями: від спеціальних угод між сторонами до створення спільних підприємств із розподілом витрат і доходів. Останнє, по суті, є найбільш наближеним до злиття та поглинання в міжнародному авіаційному бізнесі.

Основні форми кооперації авіакомпаній, які мають політичне значення, включають:

- інтерлайн-угоди;
- кодшерингові угоди;
- членство в альянсі;
- спільні підприємства.

Інтерлайн-угода (англ. interline agreement) – угода про взаємне визнання перевізної документації та проведення відповідних взаєморозрахунків [10]. Тобто це домовленість між авіаперевізниками, в рамках якої одна авіакомпанія має право оформляти авіаквитки іншої компанії, яка в свою чергу зобов'язана визнавати і приймати такі авіаквитки. Зазвичай інтерлайн-угоди доповнюються спеціальними тарифними договорами. В результаті пасажир, маршрут якого складається з авіарейсів декількох авіакомпаній, тобто коли пасажир змінює авіаперевізників на шляху прямування, має можливість придбати тільки один загальний авіаквиток. Такі рейси називають стикувальними. За умови пересадки не потрібно знову проходити реєстрацію і оформлення багажу, адже це робиться лише в аеропорту вильоту.

На сьогодні застосовуються два види інтерлайн-угод:

- двостороння угода (англ. bilateral interline electronic ticket agreement);
- багатостороння угода (англ. multilateral interline traffic agreement).

Інтерлайн-угоди можуть укладатися між авіаперевізниками не тільки однієї країни, а й різних країн.

Слід зауважити, що при всіх перевагах інтерлайн-угоди не дають можливість пасажирам накопичувати

бали і милі за бонусними програмами авіакомпаній, а також за всі незручності несе відповідальність авіакомпанія, яка фактично виконує рейс.

Наступна форма кооперації авіакомпаній – договір кодшерингу (англ. codeshare agreement) – передбачає спільне використання повітряного судна однієї авіакомпанії декількома авіаперевізниками на певному маршруті. Тобто це угоди між авіаперевізниками про спільний продаж авіаквитків на один рейс. Авіакомпанія, яка виконує рейс, називається оператором, а компанії, які продають авіаквитки на нього, – маркетингові партнери. Спільне використання кодів авіакомпаній зазвичай передбачає також укладення додаткових домовленостей щодо рівня обслуговування на борту повітряних суден, як от годування пасажирів, вирішення суперечливих ситуацій тощо.

Наприклад, пасажир бронює авіаквиток на рейси авіаперевізників, які в рамках угоди кодшерингу пропонуються під маркетинговими номерами польської авіакомпанії «LOT Polish Airlines», як от, LO5375 з Варшави у Франкфурт, а насправді виконуються «Lufthansa» під номером LH1347. Це дає можливість перевезення пасажирів зі зручними пересадками по єдиному авіаквитку з позначенням польської авіакомпанії LOT. Це стосується і тих маршрутів, куди літаки авіакомпанії «LOT Polish Airlines» не літають – наприклад, маршрут з Варшави в Лісабон на літаку португальської авіакомпанії «TAP» або з Варшави в Едмонтон з пересадкою в Торонто [24].

Угоди кодшерингу можуть визначати фіксовану кількість пасажирських місць в літаку для кожної авіакомпанії-партнера. Або можуть дотримуватися концепції вільного продажу авіаквитків, тобто авіакомпанії-партнери продають авіаквитки допоки не заповняться всі місця в літаку. Авіакомпанії-партнери можуть укласти додаткові проміжні угоди щодо розподілу кількості пасажирських місць.

Кодшерингові угоди можуть застосовуватися до конкретного маршруту або охоплювати значні частини мереж авіакомпаній-партнерів. Також слід зазначити, що на сьогодні кодшерингові угоди укладаються не лише в межах трьох глобальних альянсів, а поширеною є практика угод між авіакомпаніями – учасницями різних конкуруючих між собою авіаційних альянсів.

Код-шерингові угоди між кількома авіакомпаніями стали базисом появи глобальних авіаційних альянсів авіакомпаній: три найбільші альянси починалися з партнерства між авіакомпаніями США та ЄС. Авіаальянс «Oneworld» було започатковано з партнерства між авіакомпаніями «American Airlines» і «British Airways»; «SkyTeam» розпочався з альянсу «Delta Air Lines» та «Air France»; у сою чергу «Star Alliance» є розширеним партнерством авіакомпаній «United

Airlines» і «Lufthansa». З часом кількість учасників альянсів авіакомпаній збільшувалася.

Оскільки авіаційний сектор характеризується гострою конкурентною боротьбою, існують численні способи співпраці авіакомпаній одна з одною. На сьогодні багато авіакомпаній є членами глобального авіаційного альянсу «SkyTeam» (як от «Air France», «Delta Air Lines», «KLM», «Virgin Atlantic» та інші), «Star Alliance» (членами якого є «Air Canada», «ANA», «Lufthansa», «United» та інші) або альянсу «One World» (авіакомпанії-члени «British Airways», «American Airlines», «Finnair», «Qatar Airways» тощо) (табл. 1).

Авіаційні альянси, як правило, включають обмежену співпрацю в наступних сферах:

- маркетинг – в межах кодшерингових угод авіакомпанії погоджують продаж квитків на рейси, що виконуються іншими авіакомпаніями;
- брендінг – авіакомпанії використовують бренд альянсу для свого позиціонування на ринку послуг авіаперевезення;
- покращене обслуговування клієнтів – завдяки таким ініціативам, як спільне використання залів очікування в аеропортах та бонусні програми для пасажирів, які часто літають (можливість накопичувати бали / милі).

Участь авіакомпаній в альянсах дозволяє отримати доступ до глобальних мереж обслуговування, дає можливість підвищити конкурентні позиції шляхом доступу до нових ринків без використання власних повітряних суден, надавати послуги на маршрутах, де вони не отримали б прибутку, якби діяли поодиночі.

На сьогодні альянси займають домінуюче положення на світовому авіаційному ринку. Зокрема, у 2023 році сукупна частка світового ринку авіаперевезень трьох найбільших глобальних альянсів становила близько 43% (рис. 1). Альянси авіакомпаній мають особливо високі частки ринку на міжконтинентальних маршрутах, виходячи з пропускнуої здатності мереж – майже 70%.

Необхідно зазначити, що на сьогодні поширеною є практика паралельного партнерства та укладання коопераційних угод між авіакомпаніями – членами різних авіаційних альянсів, наприклад інтерлайн або кодшерингових угод.

Також застосовується модель «Connecting Partner», яка дозволяє авіакомпаніям підключатися до мережі авіаційного альянсу, не стаючи її повноправним членом. Тобто, пасажир, які за одним бронюванням всього маршруту подорожі здійснюють пересадку між певними авіакомпаніями-учасниками альянсу та партнером, що не є членом альянсу, можуть користуватися певними зручностями та привілеями альянсу. Прикладом такої кооперації є партнерські угоди між «Star Alliance» та авіакомпаніями «Juneyao Airlines», «Air Canada», «Air China», «All Nippon Airways»,

Таблиця 1

Показники діяльності глобальних авіаційних альянсів

Показники	Star Alliance	SkyTeam	Oneworld
Кількість авіакомпаній-партнерів	26	19	15
Кількість обслуговуваних маршрутів	1289	1058	998
Кількість країн, включених в маршрутну мережу	192	169	175
Середня кількість рейсів у добу	15324	11983	11156

Джерело: розраховано автором за даними [24; 28; 30]

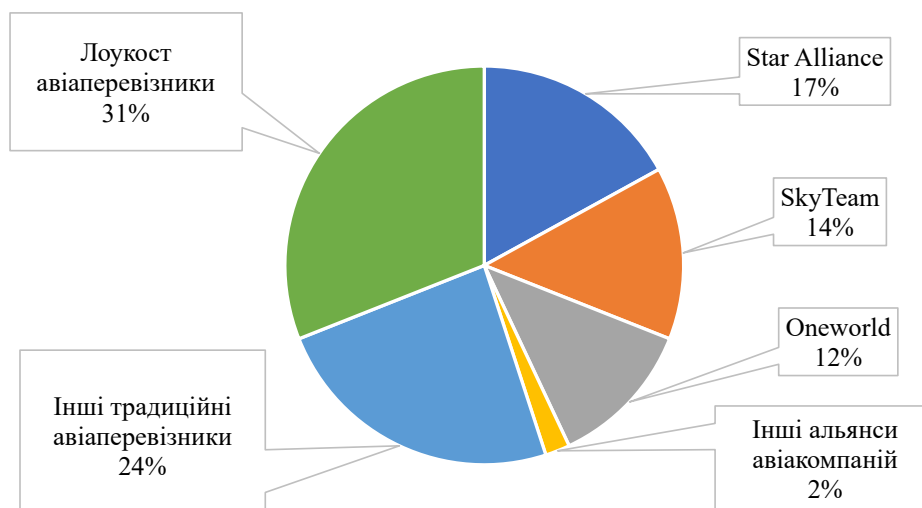


Рис. 1. Структура світового ринку авіаперевезень у 2023 році

Джерело: розраховано автором за даними [26; 28; 30]

«Ethiopian Airlines», «EVA Air», «Shenzhen Airlines», «Singapore Airlines», «Turkish Airlines» і «United» [30].

Більш тісні коопераційні зв'язки передбачає створення спільних підприємств, коли авіакомпанії домовляються про розподіл доходів від обслуговування міжнародних маршрутів. На відміну від альянсів, спільні підприємства характеризуються вищим рівнем співпраці між меншою кількістю авіакомпаній на певних маршрутах або між конкретними ринками.

Спільні підприємства для більшості авіакомпаній є способом обійти злиття та поглинання [27]. Партнери спільного підприємства співпрацюють щодо розкладу авіарейсів, типів повітряних суден, розподілу доходів, маркетингу тощо. Яким саме буде розподіл доходів, залежить від конкретних домовленостей, але ідея полягає в тому, що дві авіакомпанії по суті діють як одна в межах спільного підприємства.

Створення спільних підприємств потребує тривалих переговорів та схвалення уряду через потенційне усунення конкуренції [25]. З точки зору споживача, спільне підприємство дає більше варіацій маршрутів і рейсів в розкладі, оскільки авіакомпанії працюють як одна. Однак водночас створення спільних підприємств може призвести до підвищення тарифів на авіаквитки, оскільки зменшує конкуренцію між авіакомпаніями.

Спільні підприємства можуть утворюватися членами одного альянсу або авіакомпаніями – учасниками різних альянсів. Зазвичай авіакомпанії створюють спільні підприємства для надання транспортних послуг в певних регіонах. Наприклад, авіакомпанії «British Airways», «Iberia», «Finnair» та «American Airlines» є членами альянсу «Oneworld», водночас створили трансатлантичне спільне підприємство «Aer Lingus». Або авіакомпанія «Qantas», яка також є

членом альянсу «Oneworld», має спільне підприємство з авіакомпанією «Emirates», що не є членом альянсу, для обслуговування європейських рейсів.

Отже, авіаційний сектор на сьогодні є складним середовищем у світогосподарській системі, який водночас дуже сильно постраждав від обмежень на подорожі, спричинених пандемією та геополітичною нестабільністю. Зазначені обставини посилюють потребу у співпраці та консолідації всередині сектора.

Висновки. Таким чином, однією з тенденцій формування глобальної інфраструктури ринку авіаційних перевезень на сьогодні є міжнародні коопераційні відносини авіатранспортних підприємств. Так, авіакомпанії співпрацюють з іншими авіакомпаніями, починаючи від прийому пасажирів в межах інтерлайн-угоди і закінчуючи створенням спільних підприємств з розподілом доходів; домінуючою рисою авіаційного сектору стали альянси між авіакомпаніями на міжнародних ринках.

Така кооперація дає синергетичний ефект, який проявляється через доступ до міжнародних ринків, спільне використання технологій надання послуг авіаперевезення, міжнародний трансфер інновацій тощо. Однак з точки зору антимонопольного регулювання слід зазначити, що паралельні партнерства є антиконкурентними, тоді як взаємодоповнюючі партнерства сприяють конкуренції. Проте для споживачів кооперація авіакомпаній є перевагою завдяки нижчій середній вартості авіаперевезень та більшому вибору маршрутів.

Подальші перспективи дослідження. Розробка та обґрунтування практичних рекомендацій щодо механізмів залучення вітчизняного авіаційного бізнесу в міжнародні коопераційні відносини у період повоєнного відновлення України з урахуванням кращого світового досвіду співробітництва.

Список використаних джерел:

1. Волошко Н.О., Курінна І.Г. Міжнародна економічна інтеграція: концепція багатофакторної моделі становлення та розвитку. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 23. С. 24–28.
2. Гальчинський А.С. Політична нооекономіка: начала оновленої парадигми економічних знань: монографія. Київ: Либідь, 2013. 472 с.
3. Геєць В.М. Економіка України в імперативах низьковуглецевого розвитку. *Вісник Національної академії наук України*. 2022. № 3. С. 8–17. DOI: doi.org/10.15407/vism2022.03.008.

4. Литвин О., Семенець І. Розвиток міжнародної спеціалізації та виробничого кооперування в умовах глобалізації. *Інтеграція України в європейській і світовий фінансовий простір*: збірник тез XVI міжнар. науково-практ. конф., 20 травня 2021 р. Львів: Університет банківської справи, 2021. С. 38.
5. Набок І.І. Глобальні стратегічні альянси в авіаційній галузі: сучасний стан і тенденції розвитку. *Стратегія розвитку України*. 2017. №2. С. 130–134.
6. Набок І.І. Міжнародне співробітництво України в авіаційній сфері. *AVIA-2021*: тези доповідей XV міжнар. науково-практ. конф., 21–22 квітня 2021 р. Київ: НАУ, 2021. С. 25.1–25.3.
7. Небаба Н.О. Методологія формування мереж міжнародного виробничо-коопераційного співробітництва промислових підприємств. *Український журнал прикладної економіки*. 2020. Том 5. № 4. С. 247–255. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2020-4-29>
8. Небрат В. Новації в теорії міжнародної конкуренції та економічної інтеграції: висновки для України. *Трансформація економічних систем та інститутів у нових геостратегічних реаліях*: матеріали XXXIV міжнар. науково-практ. конф. молодих вчених і студентів, 24-25 квітня 2023 р. Дніпро: Університет імені Альфреда Нобеля, 2023. С. 159–172.
9. Побоченко Л.М. Світовий ринок авіаційних перевезень та вплив на нього COVID-19. *Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право)*. 2020. № 1. С. 77–83.
10. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби від 26.11.2018 р. № 1239. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text>
11. Прушківська Е.В., Губарь О. В. Напрями міжнародного співробітництва національної авіаційної галузі в умовах глобалізації. *Економічний простір*. 2018. № 132. С. 5–13. DOI: <https://doi.org/10.30838/P.ES.2224.240418.5.46>
12. Псюк М.О. Пріоритети державної політики в напрямі розвитку міжнародної кооперації в аерокосмічній галузі. *Економіка, управління та адміністрування*. 2020. № 2 (92). С. 101–106.
13. Рибчук А.В. Міжнародний поділ праці – передумова створення об'єктів глобальної виробничої інфраструктури. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/35039/125-Rybchuk.pdf?sequence=1> (дата звернення: 12.04.2024).
14. Серета Н.М. Кооперація як стратегічний механізм дії для авіакомпаній. *Економіка і суспільство*. 2016. № 7. С. 478–481. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/7_ukr/80.pdf (дата звернення: 15.04.2024).
15. Сидоренко К.В., Бугайко Д.О., Гуріна Г.С., Заблоцька Р.О., Корж М.В. Світовий ринок технологій у сфері авіації як форма реалізації міжнародних науково-технологічних відносин. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки"*. 2022. № 12. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2022-12-8491>
16. Сидоренко К.В., Мандра В.В., Герман А.Л. Вплив криз на функціонування світового ринку авіаційних перевезень. *Економічний простір*. 2024. № 190. С. 19–27. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-4>
17. Татаренко Н.О. Авіаційна галузь в національній стратегії економічного прориву. *Авіація в XXI столітті*: праці XI Всесвітнього конгресу, 28-30 вересня 2022 р. Київ: НАУ, 2022. С. 35–39.
18. Шовкун І.А. Міжнародна виробнича кооперація в системі зовнішньої торгівлі України. *Збірник наукових праць НУК*. 2018. № 2. С. 112–117.
19. Abeyratne R. Aviation and International Cooperation: Human and Public Policy Issues. Luxembourg: Springer, 2015. 303 p.
20. Begma V., Shemayev V., Radov D., Tolok P. Priority directions of economic cooperation between Ukraine and the USA in the high-tech sphere. *Strategic Panorama*, 2021. № 1–2. P. 106–112. DOI: <https://doi.org/10.53679/2616-9460.1-2.2021.08>
21. Bilotkach V. Airline Partnerships, Antitrust Immunity, and Joint Ventures: What We Know and What I Think We Would Like to Know. *Rev Ind Organ*. 2019. № 54. P. 37–60. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11151-018-9636-x>
22. Gurina G.S. Adaptation of Ukraine aviation complex companies to modern market requirements. *Актуальні проблеми економіки*. 2019. № 214. С. 22–26.
23. IATA. The economic benefits generated by alliances and joint ventures. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/benefits-of-alliances-and-jointventures/> (дата звернення: 12.04.2024).
24. LOT. Partner airlines. URL: <https://www.lot.com/ua/en/explore/about-lot/codeshare-partner-airlines> (дата звернення: 18.04.2024).
25. Marciszewska E., Hozzman A. Joint ventures on the air transport market – a new dimension of cooperation. *Transport Economics and Logistics*. 2018. Vol. 80. P. 151–158. DOI: <http://dx.doi.org/10.26881/etil.2018.80.16>
26. Oneworld. URL: <https://www.oneworld.com> (дата звернення: 20.04.2024).
27. Postel-Vinay K. Globalization 4.0 and New Modes of International Cooperation. *International Organisations Research Journal*. 2020. Vol. 15. № 2. P. 60–67. DOI: [10.17323/1996-7845-2020-02-04](https://doi.org/10.17323/1996-7845-2020-02-04)
28. SkyTeam. URL: <https://www.skyteam.com> (дата звернення: 22.04.2024).
29. Sokolova Z., Nabok I., Prokopieva A., Sydorenko K., Boichuk D., Rodionov P. Analysis of the effects of the implementation of the common aviation space agreement with the EU for the passenger air transportation of Ukraine in the pre-war period. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2022. № 6 (47). P. 400–423. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcapter.6.47.2022.3937>.
30. Star Alliance. URL: <https://www.staralliance.com> (дата звернення: 20.04.2024).

References:

1. Voloshko N. O., Kurinna I. H. (2019) Mizhnarodna ekonomichna intehratsiia: kontseptsiiia bahatofaktornoj modeli stanovlennia ta rozvytku [International economic integration: the concept of a multifactorial model of formation and development]. *Investytsii: praktyka ta dosvid – Investments: practice and experience*, vol. 23, pp. 24–28. (in Ukrainian)
2. Halchynskyi A. C. (2013) *Politychna nooekonomika: nachala onovlenoi paradyhmy ekonomichnykh znan: monohrafiia* [Political neo-economics: the beginnings of a renewed paradigm of economic knowledge: a monograph]. K.: Lybid, 472 p. (in Ukrainian)
3. Heiets V. M. (2022) Ekonomika Ukrainy v imperatyvakh nyzkovuhletsevoho rozvytku [The economy of Ukraine in the imperatives of low-carbon development]. *Visnyk Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy – Bulletin of the National Academy of Sciences of Ukraine*, vol. 3, pp. 8–17. DOI: doi.org/10.15407/visn2022.03.008. (in Ukrainian)
4. Lytvyn O., Semenets I. (2021) Rozvytok mizhnarodnoi spetsializatsii ta vyrobnychoho kooperuvannia v umovakh hlobalizatsii [Development of international specialization and production cooperation in the conditions of globalization]. *Intehratsiia Ukrainy v yevropeiskyi i svitovyi finansovyi prostir*: zbirnyk tez XVI mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (Lviv, May 29, 2021). Lviv: Universytet bankivskoi spravy, pp. 38. (in Ukrainian)

5. Nabok I. I. (2017) Hlobalni stratehichni aliatsy v aviatsiinii haluzi: suchasnyi stan i tendentsii rozvytku [Global strategic alliances in the aviation industry: current state and development trends]. *Stratehiia rozvytku Ukrainy – Development strategy of Ukraine*, vol. 2, pp. 130–134. (in Ukrainian)
6. Nabok I. I. (2021) Mizhnarodne spivrobitnytstvo Ukrainy v aviatsiinii sferi [International cooperation of Ukraine in the aviation sphere]. *AVIA-2021: tezy dopovidey XV mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii* (Kyiv, April 21-22, 2021). Kyiv: NAU, pp. 25.1–25.3. (in Ukrainian)
7. Nebaba N. O. (2020) Metodolohiia formuvannia mrezh mizhnarodnoho vyrobnycho-kooperatsiinoho spivrobitnytstva promyslovykh pidpriemstv [Methodology of formation of networks of international production and cooperative cooperation of industrial enterprises]. *Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky – Ukrainian Journal of Applied Economics*, vol. 5, pp. 247–255. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2020-4-29>. (in Ukrainian)
8. Nebrat V. (2023) Novatsii v teorii mizhnarodnoi konkurentsii ta ekonomichnoi intehratsii: vysnovky dlia Ukrainy [Innovations in the theory of international competition and economic integration: conclusions for Ukraine]. *Transformation of economic systems and institutions in new geostrategic realities: Materialy XXXIV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii molodykh vchenykh i studentiv* (Dnipro, April 24-25, 2023). Dnipro: Universytet imeni Alfreda Nobelja, pp.159–172. (in Ukrainian)
9. Pobochenko L. M. (2020) Svitovyi rynek aviatsiinykh perevezhen ta vplyv na noho COVID-19 [The global air transport market and the impact of COVID-19 on it]. *Stratehiia rozvytku Ukrainy (ekonomika, sotsiologhiia, pravo) – Development strategy of Ukraine (economics, sociology, law)*, vol. 1, pp. 77–83. (in Ukrainian)
10. Pro zatverdzhennia Aviatsiinykh pravyl Ukrainy «Pravyla povitrianykh perevezhen ta obsluhovuvannia pasazhyriv i bahazhu» [On the approval of the Aviation Rules of Ukraine "Rules of Air Transportation and Service of Passengers and Baggage"] : Nakaz Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby, 26.11.2018, № 1239. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (in Ukrainian)
11. Prushkivska E. V., Hubar O. V. (2018) Napriamy mizhnarodnoho spivrobitnytstva natsionalnoi aviatsiinoi haluzi v umovakh hlobalizatsii [Directions of international cooperation of the national aviation industry in the conditions of globalization]. *Ekonomichnyi prostir – Economic space*, vol. 132. pp. 5–13. DOI: <https://doi.org/10.30838/P.ES.2224.240418.5.46>. (in Ukrainian)
12. Psiuk M. O. (2020) Priorytety derzhavnoi polityky v napriami rozvytku mizhnarodnoi kooperatsii v aerokosmichnii haluzi [State policy priorities for the development of international cooperation in the aerospace industry]. *Ekonomika, upravlinnia ta administruvannia – Economy, management and administration*, vol. 2 (92), pp. 101–106. (in Ukrainian)
13. Rybchuk A. V. Mizhnarodnyi podil pratsi – peredumova stvorennia ob'ektiv hlobalnoi vyrobnychoi infrastruktury [The international division of labor is a prerequisite for the creation of objects of global production infrastructure]. Available at: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/35039/125-Rybchuk.pdf?sequence=1> (accessed 12.04.2024). (in Ukrainian)
14. Sereda N. M. (2016) Kooperatsiia yak stratehichniy mekhanizm dii dlia aviakompanii [Cooperation as a strategic action mechanism for airlines]. *Ekonomika i suspilstvo – Economy and society*. vol. 7, pp. 478–481. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/7_ukr/80.pdf (дата звернення: 15.04.2024). (in Ukrainian)
15. Sydorenko K. V., Buhaiko D. O., Hurina H. S., Zablotska R. O., Korzh M. V. (2022) Svitovyi rynek tekhnolohii u sferi aviatsii yak forma realizatsii mizhnarodnykh naukovo-tekhnolohichnykh vidnosyn [The world market of technologies in the field of aviation as a form of implementation of international scientific and technological relations]. *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal "Internauka". Seriya: "Ekonomichni nauky" – International scientific journal "Internauka". Series: "Economic Sciences"*, vol. 12. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2022-12-8491>. (in Ukrainian)
16. Sydorenko K. V., Mandra V. V., Herman A. L. (2024) Vplyv kryz na funktsionuvannia svitovoho rynku aviatsiinykh perevezhen [The impact of crises on the functioning of the world air transportation market]. *Ekonomichnyi prostir – Economic space*, vol. 190, pp. 19–27. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/190-4>. (in Ukrainian)
17. Tatarenko N. O. A(2022) viatsiina haluz v natsionalnii stratehii ekonomichnoho proryvu [The aviation industry in the national strategy of economic breakthrough]. *Aviatsiia v XXI stolitti: pratsi XI Vsesvitnoho konhresu* (Kyiv, September 28-30, 2022). Kyiv: NAU, pp. 35–39. (in Ukrainian)
18. Shovkun I. A. (2018) Mizhnarodna vyrobnycha kooperatsiia v systemi zovnishnoi torhivli Ukrainy [International production cooperation in the foreign trade system of Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats NUK – Collection of scientific works of the NUS*, vol. 2, pp. 112–117. (in Ukrainian)
19. Abeyratne R. (2015) *Aviation and International Cooperation: Human and Public Policy Issues*. Luxembourg: Springer, 303 p.
20. Begma V., Shemayev V., Radov D., Tolok P. (2021) Priority directions of economic cooperation between Ukraine and the USA in the high-tech sphere. *Strategic Panorama*, vol. 1–2, pp. 106–112. DOI: <https://doi.org/10.53679/2616-9460.1-2.2021.08>.
21. Bilotkach V. (2019) Airline Partnerships, Antitrust Immunity, and Joint Ventures: What We Know and What I Think We Would Like to Know. *Rev Ind Organ*, vol. 54, pp. 37–60. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11151-018-9636-x>.
22. Gurina G. S. (2019) Adaptation of Ukraine aviation complex companies to modern market requirements. *Актуальні проблеми економіки – Actual problems of the economy*, vol. 214. pp. 22–26.
23. IATA. The economic benefits generated by alliances and joint ventures. Available at: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/benefits-of-alliances-and-jointventures/> (accessed 12.04.2024).
24. LOT. Partner airlines. Available at: <https://www.lot.com/ua/en/explore/about-lot/codeshare-partner-airlines> (accessed 18.04.2024).
25. Marciszewska E., Hozzman A. (2018) Joint ventures on the air transport market – a new dimension of cooperation. *Transport Economics and Logistics*, vol. 80, pp. 151–158. DOI: <http://dx.doi.org/10.26881/etil.2018.80.16>.
26. Oneworld. Available at: <https://www.oneworld.com> (accessed 20.04.2024).
27. Postel-Vinay K. (2020) Globalization 4.0 and New Modes of International Cooperation. *International Organisations Research Journal*, vol. 15, № 2, pp. 60–67. DOI: <https://doi.org/10.17323/1996-7845-2020-02-04>.
28. SkyTeam. Available at: <https://www.skyteam.com> (accessed 22.04.2024).
29. Sokolova Z., Nabok I., Prokopieva A., Sydorenko K., Boichuk D., Rodionov P. (2022) Analysis of the effects of the implementation of the common aviation space agreement with the EU for the passenger air transportation of Ukraine in the pre-war period. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, vol. 6(47), pp. 400–423. <https://doi.org/10.55643/fcaptop.6.47.2022.3937>.
30. Star Alliance. Available at: <https://www.staralliance.com> (accessed 20.04.2024).