eISSN 2522-1566
ISSUE 3 (37), 2026

ЕКОНОМІКА ТА МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

ОТРИМАНО:
30 Липня 2026
ПРИЙНЯТО:
08 Вересня 2026
ВИПУСК:
20 Жовтня 2026

CC BY 4.0

УДК 338.47:656.7

DOI 10.26661/2522-1566/2026-3/37-10

ЕКОНОМІЧНА РЕКОНФІГУРАЦІЯ ПРОЦЕСУ СТВОРЕННЯ ЦІННОСТІ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЯК ФОРМА АДАПТАЦІЇ ДО ІНФРАСТРУКТУРНИХ ОБМЕЖЕНЬ

Резнік В. В.*
здобувач третього (освітньо-наукового) рівня
Київський авіаційний інститут
м. Київ, Україна
ORCID 0009-0000-9497-5578

** Email автора для листування: 5356717@stud.kai.edu.ua*

Анотація. Стаття присвячена формуванню нових наукових рішень щодо розкриття проблематики економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг як форми адаптації до інфраструктурних обмежень. Метою статті є обґрунтування сутності та розкриття теоретичної характеристики економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні як форми адаптації до інфраструктурних обмежень, що діють у авіаційній галузі країни з початку повномасштабного вторгнення та ведення бойових дій на території держави. Методологія: у дослідженні використано наступні методи наукового пізнання: літературний аналіз та синтез для формування визначення термінів «економічна реконфігурація», «просторова реконфігурація», «економічна реконфігурація процесу створення цінності авіатранспортних послуг»; історичний метод, що дозволяє розкрити проблематику процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні; економіко-математичні методи для розкриття впливу на економічну реконфігурацію процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні семи взаємопов'язаних вимірів (просторовий, функціональний, витратний, координаційний, розподільчий, ризиковий і споживчий); графічний метод та метод логічного узагальнення, які дозволили надати теоретичну характеристику вимірам економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг; метод сценаріїв, що дозволяє сформувати чотири передбачення розвитку економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні. Результати: сформульовано авторське визначення економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг як зумовленої стійким інфраструктурним обмеженням структурної зміни сукупності доступних вузлів і маршрутів, розподілу функцій між учасниками, способів координації, структури економічних витрат і профілю ризику. Практичне значення: практичне впровадження пропозицій і висновків даної статті слід розглядати в контексті їх важливості для адаптації авіатранспортної галузі України до воєнних викликів. Оригінальність / цінність – у науковому дослідженні сформульовано чотири спрямовані передбачення розвитку економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні – щодо специфічності активів і витрат переключення, вартості часу та надійності, взаємозамінності вузлів і цифрово-інституційної сумісності.

Reznik, V. (2026). Economic reconfiguration of the value creation process in air transport services as a form of adaptation to infrastructural constraints. Management and Entrepreneurship: Trends of Development, 3(37), 138–150. https://doi.org/10.26661/2522-1566/2026-3/37-10

Ключові слова: авіатранспортні послуги, виміри економічної реконфігурації, економічна реконфігурація, інфраструктурні обмеження, процес створення цінності.

JEL класифікація: L21, L93, R41.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Початок повномасштабного вторгнення в Україну російських агресорів призвів до критичного зменшення обсягів авіатранспортних послуг в країні та поставив споживачів послуг (державні інститути, бізнес, домашні господарства) перед необхідністю шукати нові економічні шляхи для задоволення власного попиту. Відмічаємо, що з 24 лютого 2022 р. доступ до повітряного простору України для регулярних цивільних операцій залишається закритим. Державна авіаційна служба України у звіті за 2025 р. фіксує закриття повітряного простору для цивільних повітряних суден, за винятком операцій з окремим дозволом Генерального штабу Збройних Сил України, та відсутність обслуговування повітряного руху [35]. Чинний бюлетень EASA CZIB-2022-01R14 від 24 липня 2026 р. кваліфікує відповідний простір як активну зону конфлікту і зберігає рекомендацію не виконувати польоти в зазначених районах польотної інформації до 31 січня 2027 р. [29]. Офіційне роз'яснення українського профільного міністерства також наголошує, що комерційне право на маршрут не дорівнює фактичному дозволу на політ [26]. Ситуація, що склалась у сфері цивільного авіаційного сполучення в Україні вимагає від споживачів послуг, державних інститутів та надавачів авіатранспортних послуг використовувати новий інструментарій формування транспортної інфраструктури країни на основі застосування економічної реконфігурації. Наразі саме економічна реконфігурація може виступити адаптивним елементом для споживачів авіатранспортних послуг в Україні в умовах існуючих інфраструктурних обмежень об'єктивного характеру, що вимагає проведення наукових досліджень та пошуку оптимальних практичних рішень у цій сфері економічних відносин в країні.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Процесам створення цінності та управління ланцюгами поставок у тому числі у сфері авіатранспортних послуг присвячена значна кількість наукових досліджень закордонних та українських науковців, можемо виділити напрацювання: М.К. Купера (M.C. Cooper), Д.М. Ламберта (D.M. Lambert), Дж.Д. Паг (J.D. Pagh); К. Мени (C. Mena), А. Хамфріс (A. Humphries), Т.Й. Чой (T. Y. Choi); Д.П. Лепак (D.P. Lepak), К.Г. Сміт (K.G. Smith), М.С. Тейлор (M.S. Taylor); К. Боумен (C. Bowman), В. Амброзіні (V. Ambrosini); Д. Дж. Тіс (D.J. Teece) та Г. Лінден (G. Linden); Х. Йодльбауер (H. Jodlbauer), М. Бруннер (M. Brunner), Н. Бахманн (N. Bachmann), С. Тріпаті (S. Tripathi), М. Тюрер (M. Thürer); Є.В. Крикавського, О.А. Похильченко та М. Фертч; Р.Б. Сивак; К.О. Калди; В.В. Липова та ін.

Окремо звертаємо увагу на наукові напрацювання, що стосуються розкриття ролі аеропортів у процесах створення цінності авіатранспортних послуг, де можливо виділити робити таких науковців, як: Дж. Вілтшир (J. Wiltshire); Ф. Каранкі (F. Karanki) та К. Ю (C. Yu); М.Х. Телле (M.H. Thelle) та М. Зонне (M. Sonne); К. Баттон (K. Button) і С. Лалл (S. Lall) та ін.

Наукові напрацювання детально розкривають процеси створення цінності та управління ланцюгами поставок у сучасних умовах ведення бізнес-діяльності. Однак, проблематика процесів створення цінностей на мезорівні окремих країн світу, що мають унікальну сукупність чинників розвитку досліджена досить обмежено, особливо що стосується економічної реконфігурації в умовах інфраструктурних обмежень для окремої галузі економіки. В цих умовах дослідження, які відносяться до авіатранспорту України, що перебуває під впливом критичних обмежень викликаних веденням воєнних дій на території країни мають високу наукову та практичну цінність.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ ТА ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою проведення дослідження є обґрунтування сутності та розкриття теоретичної характеристики економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні як форми адаптації до інфраструктурних обмежень, що діють у авіаційній галузі країни з початку повномасштабного вторгнення та ведення бойових дій на території держави.

МЕТОДОЛОГІЯ

Для проведення наукових розвідок у контексті розкриття проблематики економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг як форми адаптації до інфраструктурних обмежень в сучасних умовах розвитку авіаційної галузі України було використано наступні методи наукового пізнання: літературний аналіз та синтез для формування визначення термінів «економічна реконфігурація», «просторова реконфігурація», «економічна реконфігурація процесу створення цінності авіатранспортних послуг»; історичний метод, що дозволяє розкрити проблематику процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні; економіко-математичні методи для розкриття впливу на економічну реконфігурацію процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні семи взаємопов’язаних вимірів (просторовий, функціональний, витратний, координаційний, розподільчий, ризиковий і споживчий); графічний метод та метод логічного узагальнення, які дозволили надати теоретичну характеристику вимірам економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг; метод сценаріїв, що дозволяє сформувати чотири передбачення розвитку економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг в Україні.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Економічна реконфігурація є родовою категорією, що охоплює структурну зміну просторової організації, розподілу функцій, координації, витрат, ризиків і розподілу економічних результатів під дією стійкого інфраструктурного обмеження. Просторова реконфігурація є провідним, але не причинно самодостатнім виміром: інфраструктурно-безпековий шок звужує множину допустимих конфігурацій, після чого просторові, функціональні та координаційні зміни формуються взаємопов’язано й уже через них трансформуються витрати, ризики, умови створення цінності та розподілу грошових потоків [15–17; 18-35].

Економічна специфіка інфраструктурно-безпекового шоку полягає в екзогенному щодо рішень окремого споживача або перевізника звуженні сукупності доступних конфігурацій послуги. За звичайного зниження попиту аеропорт, повітряний простір і регуляторне середовище формально залишаються доступними; за закриття повітряного простору частина технологічно можливих операцій стає недопустимою незалежно від готовності сторін заплатити ринкову ціну. Водночас сукупний попит після шоку не є екзогенним: домогосподарства і підприємства змінюють обсяги поїздок та відправлень, строки, напрямки і вид транспорту, що є необхідним, щоб не ототожнювати інфраструктурний шок із незмінним «перенесеним» попитом.

Емпірична авіаційна література показує, що закриття простору спричиняє скасування та перенаправлення рейсів, зміну доступних траєкторій і збільшення відстані [31–33]. На рівні мережі такі обмеження перерозподіляють навантаження між маршрутами та змінюють її операційні характеристики [33]. Для українського попиту проблема є ширшою: замість безпосереднього доступу до українського аеропорту споживач або вантажовласник має обрати

іншу комбінацію просторових і транспортних ланок. Такий перехід від маршруту окремого рейсу до вибору конфігурації всієї послуги становить предмет економічного аналізу.

Відтак для частини попиту виникає нове наземне або мультимодальне підвезення до зовнішнього аеропорту, збільшується кількість операційних і регуляторних процедур взаємодії, змінюються часові параметри та структура витрат. Проте це лише один із можливих шляхів адаптації: вантаж може бути переведений на автомобільний, залізничний або морський транспорт, відкладений, спрямований до іншого пункту призначення чи взагалі не відправлений. Для вантажовласника реальний вибір відбувається між авіаперевезенням через зовнішній аеропорт і здійсненними неавіаційними або іншими мультимодальними альтернативами. Міжнародний транспортний форум пов'язує вибір виду вантажного транспорту з грошовою вартістю, часом, надійністю, частотою, характеристиками вантажу та доступністю інфраструктури.

З боку попиту ключовим є розрізнення «зникнення» та «переміщення». Падіння обсягу українського авіаційного ринку після 2022 р. може одночасно містити відмову від поїздки або відправлення, відкладений попит, зміну країни призначення, міжвидове заміщення та просторове перенесення до зовнішнього аеропорту. Лише остання складова може бути безпосередньо інтерпретована як попит, що обслуговується через зовнішню авіаційно-логістичну мережу. Через це приріст трафіку іноземного хаба не є достатнім доказом: потрібна атрибуція походження попиту або зв'язок конкретної функції з українським відправником, одержувачем чи пасажиром. [14].

Звідси випливає необхідність двох різних баз порівняння. Історичні 2019 і 2021 роки потрібні для опису структурного розриву «до/після», але вони не утворюють контрфакт для поточного рішення, оскільки довоєнний прямий рейс сьогодні недоступний. Для оцінки економічної ефективності контрфактом має бути найкраща здійсненна альтернатива в тих самих умовах: інший зовнішній хаб, інша мультимодальна схема або інший вид транспорту. Така постановка узгоджується з рекомендаціями CINEA щодо визначення самодостатньої одиниці аналізу та включення взаємопов'язаних компонентів у аналіз витрат і вигід [36].

Економічну вагу авіавантажного сегмента точніше характеризують вартість обслуговуваних потоків і чутливість до часу. За даними IATA, авіаційні вантажі становлять менш ніж 1 % світової торгівлі за фізичним обсягом, але понад 33 % – за вартістю [27].

Український випадок поєднує тривалу недоступність національної авіаційної інфраструктури з потребою підтримувати міжнародну транспортну функцію. Пандемічний шок значною мірою діяв через попит, санітарні обмеження та тимчасові порушення потужностей; повномасштабна війна змінила саму просторову структуру доступу до авіатранспортної послуги. За таких умов економічне значення має не лише перенаправлення потоків, а й стійке закріплення функцій, витрат і доходів у новій конфігурації [1-36].

Узагальнення розглянутих підходів дає підстави визначати економічну реконфігурацію як багатовимірне явище. Якщо обмежитися лише просторовою зміною, поза аналізом залишаться зміни функцій, витрат і координації, які безпосередньо визначають економічний результат. Економічна реконфігурація охоплює сім взаємопов'язаних вимірів: просторовий, функціональний, витратний, координаційний, розподільчий, ризиковий і споживчий (формула 1). Така класифікація синтезує положення про створення та привласнення цінності, глобальні ланцюги створення цінності й глобальні виробничі мережі, трансакційні витрати та стійкість [5; 6; 9–11; 15–17; 20; 23–31].

$$zim = \frac{sm*(xim-xmref)}{(xmmax-xmmin)}, sm \in \{-1; |+1\}, \quad (1)$$

де, xmref – значення історичної бази або найкращої здійсненної альтернативи залежно від завдання порівняння, а sm задає однаковий напрям інтерпретації показників.

У межах кожного виміру використовуються лише змістовно неперехресні індикатори; кореляційний аналіз за достатньої кількості спостережень слугує додатковою перевіркою можливої надлишковості, але не підставою для автоматичного вилучення показника. Такий порядок відповідає загальним вимогам до побудови складених показників, за якими нормування, аналіз кореляцій, вибір ваг і перевірка чутливості мають передувати агрегуванню [66]. Показник із нульовою варіацією у вибірці за цією формулою не нормується і не використовується для міжконфігураційного ранжування:

$$Ri(d) = \frac{1}{Md} * \sum m \in Mdzim, d \in \{S, F, C, K, D, R, |U\}, \quad (2)$$

де, Md – кількість збережених показників, віднесених до виміру d.

Базове значення кожного виміру визначається простим середнім нормованих індикаторів, що робить правило відтворюваним і не потребує довільних експертних ваг. Якщо вимір представлений одним показником, його нормоване значення безпосередньо є відповідною компонентою профілю. За відсутності даних пропуск не замінюється умовною оцінкою без окремого обґрунтування; склад показників і повнота покриття фіксуються для кожної порівнюваної конфігурації.

У таблиці 1 наведено виміри економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг.

Таблиця 1

Виміри економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг

Вимір	Зміст	Типові прояви	Теоретична опора
Просторовий	Географія вузлів і маршрутів	перенесення авіаційної ланки, нове наземне плече	[23; 30; 31]
Функціональний	Розподіл операцій і ролей	зміна місця гендлінгу, митних та сервісних функцій	[3; 5–7; 24]
Витратний	Узагальнена вартість для користувача і повна економічна вартість	грошові витрати, час, надійність; ресурсні, трансакційні, адміністративні та ризикові витрати; квазіпостійні витрати простою та збереження національної інфраструктури	[7; 14–17; 20;]
Координаційний	Контракти, стандарти, процедури, дані	нові процедури взаємодії, електронні документи, програмні інтерфейси та обмін даними	[7; 13; 16; 17; 20–22; 24]
Розподільчий	Локалізація платежів і потенційного привласнення цінності	місце функції, що генерує дохід; валовий дохід; за наявності даних – маржа/рента/економічний надлишок	[5; 9–11]
Ризиковий	Профіль невизначеності та втрат	безпека, воєнний ризик, залежність, операційні збої; ризик тривалого невикористання або втрати економічної придатності активів	[36]
Споживчий	Доступність і корисність послуги	час, надійність, мережна зв’язність, узагальнена вартість	[11; 14; 32]

Джерело: розроблено автором на основі [3; 5–7; 9–11; 13–17; 20–36].

Reznik, V. (2026). Economic reconfiguration of the value creation process in air transport services as a form of adaptation to infrastructural constraints. Management and Entrepreneurship: Trends of Development, 3(37), 138–150. https://doi.org/10.26661/2522-1566/2026-3/37-10

Інфраструктурний шок має асиметричний витратний ефект: зовнішні вузли одержують додаткові функції та пов'язані з ними платежі, тоді як національний аеропорт за відсутності регулярних цивільних операцій переходить у режим інфраструктурного простою. Виробниче використання основних аеропортових активів різко скорочується, однак витрати не зникають пропорційно трафіку. Аеропорти є інфраструктуромісткими об'єктами з високою часткою фіксованих і квазіпостійних витрат на утримання та експлуатаційну придатність злітно-посадкових смуг, перонів, терміналів, систем безпеки й інших активів; до капітальних витрат належать, зокрема, амортизація та витрати фінансування [27]. Для України проблема має довгостроковий характер: після відновлення повітряного сполучення структура аеропортової мережі потребуватиме повторної оцінки з огляду на ризик надлишкових або економічно невикористовуваних активів [28].

Економічний результат простою тому не коректно описувати лише як «втрачений трафік». Він поєднує недоотриманий операційний результат із витратами збереження невикористовуваної потужності: охорони й безпеки, технічного утримання та консервації, мінімально необхідного персоналу, комунального забезпечення і капітальних витрат за вирахуванням залишкових доходів.

У найпростішій формі реконфігурований маршрут має послідовність «Україна – наземне підвезення – прикордонно-митна та інформаційна взаємодія – зовнішній аеропорт – міжнародна авіаційна мережа». Конкретний склад аеропортів і масштаб українського попиту встановлюються за офіційною статистикою, маршрутними даними та функціональними ознаками [7; 14]. Просторове перенесення створює нові точки передавання між наземним перевезенням, прикордонними й митними процедурами та авіаційним ланцюгом [7; 21; 22]. Через це зростає значення міжвидової сумісності: інформація, відповідальність і документи мають переходити між учасниками без розриву наскрізного процесу. Мультимодальність тут є не просто комбінацією транспортних засобів, а способом функціонального відтворення недоступної національної авіаційної ланки.

Економічний ефект додаткової наземної ділянки маршруту охоплює транспортний тариф, вартість часу і надійність. Для вантажів час має грошову цінність, а надійність – окрему економічну цінність, відмінну від середнього часу [23]. Для високоцінних і часочутливих товарів затримка спричиняє витрати капіталу в запасі, погіршення якості, порушення контрактних строків або втрату ринкової можливості.

Функціональна спроможність зовнішнього вузла доповнює мережну зв'язність. Для вантажної послуги потрібні відповідні термінальні й гендлінгові потужності, процедури безпеки та митна спроможність [24]. Тому близькість аеропорту до українського кордону не забезпечує його функціональної придатності без належного сервісу і доступу до міжнародної мережі.

Просторова реконфігурація водночас створює передумову для розподільчої зміни. Якщо функція, що раніше виконувалася українським вузлом, стабільно виконується за кордоном і за неї здійснюється відповідний платіж, змінюється потенційне місце привласнення цінності [25]. Проте це твердження стосується конкретної функції та платежу; воно не дозволяє автоматично прирівняти зростання трафіку зовнішнього аеропорту до «міграції української доданої вартості» [26].

На рисунку 1 наведено систему вимірів економічної реконфігурації авіатранспортної послуги під впливом інфраструктурного обмеження.

У реконфігурованому ланцюгу змінюється структура витрат. Наземне підвезення до зовнішнього аеропорту створює додаткові транспортні й часові витрати; гендлінгові та термінальні збори залежать від обраного аеропорту; транскордонна взаємодія додає процедурні й координаційні витрати; змінюються ризикові та страхові компоненти. Теорія трансакційних витрат пояснює координаційну складову [15–17; 20], а дослідження вартості часу й надійності вантажних перевезень – часову [14].



Рисунок 1. Система вимірів економічної реконфігурації авіатранспортної послуги під впливом інфраструктурного обмеження

Джерело: розроблено автором.

Узагальнена вартість для користувача і повна економічна вартість конфігурації є спорідненими, але нетотожними категоріями. Перша охоплює прямі грошові витрати разом із монетизованими втратами часу, надійності та іншими релевантними компонентами; друга має ширший зміст і включає ресурсні, трансакційні, адміністративні, ризикові та інші економічні витрати на різних рівнях системи. Їх розмежування запобігає подвійному рахунку часу, надійності або ризику та дає змогу окремо оцінювати витрати користувача і сукупні економічні витрати конфігурації [14–17; 20].

Економічна реконфігурація процесу створення цінності авіатранспортних послуг – це зумовлена стійким інфраструктурним обмеженням структурна зміна сукупності доступних вузлів і маршрутів, розподілу функцій між учасниками, механізмів координації, структури економічних витрат і профілю ризику, внаслідок якої змінюються умови створення споживчої та економічної цінності. Вона може супроводжуватися просторовим перерозподілом платежів і привласненням економічної вигоди, проте такий розподільчий ефект є окремим емпірично встановлюваним результатом, а не наперед заданою ознакою реконфігурації.

Просторова реконфігурація процесу створення цінності є видовим проявом економічної реконфігурації, що характеризує зміну місця виконання функцій, вузлів і маршрутів. Економічна реконфігурація має ширший зміст, оскільки охоплює також витратний, координаційний, розподільчий, ризиковий і споживчий виміри [23; 30; 31]. Таке трактування дає чотири емпірично перевірювані передбачення. Перше: стійка недоступність національної авіаційної ланки збільшує частку операцій, що виконуються через зовнішні вузли, серед тієї

частини попиту, яка збереглася в авіаційному сегменті [32]. Його ознаками є регулярне використання зовнішніх вузлів і мультимодальних підходів.

Друге передбачення стосується специфічності активів. Її зростання разом із витратами переключення посилює залежність від конкретного партнера, підвищує вартість переходу до альтернативної конфігурації та збільшує ризик трансакційних втрат за недостатності захисних механізмів; ширший набір сумісних альтернатив послаблює цей ефект [16–19]. Емпіричними ознаками виступають кількість функціонально порівнянних вузлів, витрати переходу, механізми захисту специфічних інвестицій та, за наявності даних, відмінності у зборах, тарифах або умовах обслуговування.

Третє передбачення: зі зростанням вартості часу та надійності вантажу підвищується відносна привабливість авіаційної конфігурації через зовнішній вузол порівняно з повільнішими видами транспорту навіть за вищого грошового тарифу [20]. Критерієм такого ефекту є співвідношення узагальненої вартості альтернатив для різних товарних груп.

Четверте передбачення: вища мультимодальна, цифрова та інституційна сумісність після завершення інтеграції знижує поточні витрати координації, час передавання та ймовірність помилок; початкові витрати інтеграції можуть частково компенсувати цей ефект у короткому періоді [13; 15–17; 21; 22]. Його емпіричними проявами є час оформлення, повторне введення даних, кількість документів і прямі витрати координації.

ВИСНОВКИ

В межах даної статті сформульовано авторське визначення економічної реконфігурації процесу створення цінності авіатранспортних послуг як зумовленої стійким інфраструктурним обмеженням структурної зміни сукупності доступних вузлів і маршрутів, розподілу функцій між учасниками, способів координації, структури економічних витрат і профілю ризику. Просторовий перерозподіл платежів і привласнення економічної вигоди до змісту дефініції не включено: він є окремим емпірично перевірюваним результатом. На цій основі сформульовано чотири спрямовані передбачення – щодо специфічності активів і витрат переключення, вартості часу та надійності, взаємозамінності вузлів і цифрово-інституційної сумісності, – кожне з яких допускає емпіричне спростування.

Отже, економічна реконфігурація авіатранспортної послуги за закритого повітряного простору не зводиться до просторового перенесення маршруту. Вона охоплює взаємопов’язані просторові, функціональні, витратні, координаційні, розподільчі, ризикові та споживчі зміни, а її економічний результат визначається співвідношенням збереженої доступності послуги, повних витрат, ризиків і перерозподілу платежів. Сформульовані передбачення пов’язують стійкість і відносну привабливість конкретної конфігурації зі специфічністю активів, вартістю часу й надійності, взаємозамінністю вузлів та цифрово-інституційною сумісністю, що робить запропоноване трактування емпірично перевірюваним.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Mentzer J. T. et al. Defining Supply Chain Management. *Journal of Business Logistics*. 2001. Vol. 22 (2). URL: https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2001.tb00001.x

2. Cooper M. C., Lambert D. M., Pagh J. D. Supply Chain Management: More Than a New Name for Logistics. *The International Journal of Logistics Management*. 1997. Vol. 8 (1). URL: https://doi.org/10.1108/09574099710805556

3. Mena C., Humphries A., Choi T. Y. Toward a Theory of Multi-Tier Supply Chain Management. *Journal of Supply Chain Management*. 2013. Vol. 49 (2). URL: https://doi.org/10.1111/jscm.12003

4. Choi T. Y., Dooley K. J., Rungtusanatham M. Supply networks and complex adaptive systems : control versus emergence. *Journal of Operations Management*. 2001. Vol. 19 (3). URL: https://doi.org/10.1016/S0272-6963(00)00068-1

5. Coe N. M., Hess M., Yeung H. W. C., Dicken P., Henderson J. "Globalizing" regional development : a global production networks perspective. *Transactions of the Institute of British Geographers*. 2004. Vol. 29 (4). URL: https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.2004.00142.x

6. Coe N. M., Dicken P., Hess M. Global production networks : realizing the potential. *Journal of Economic Geography*. 2008. Vol. 8(3). URL: https://doi.org/10.1093/jeg/lbn002

7. ICAO, World Customs Organization. *Moving Air Cargo Globally : Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation*. Third Edition. 2023. URL: https://www.icao.int/sites/default/files/Security/aircargo/Documents/Moving-Air-Cargo-Globally-Third-edition.EN.pdf

8. Porter M. E. *Competitive Advantage : Creating and Sustaining Superior Performance*. New York : Free Press, 1985. URL: https://books.google.com/books/about/Competitive_Advantage.html?id=86PbNAEACAAJ

9. Lepak D. P., Smith K. G., Taylor M. S. Value Creation and Value Capture : A Multilevel Perspective. *Academy of Management Review*. 2007. Vol. 32 (1). URL: https://doi.org/10.5465/amr.2007.23464011

10. Bowman C., Ambrosini V. Value Creation Versus Value Capture : Towards a Coherent Definition of Value in Strategy. *British Journal of Management*. 2000. Vol. 11 (1). URL: https://doi.org/10.1111/1467-8551.00147

11. Teece D. J., Linden G. Business models, value capture, and the digital enterprise. *Journal of Organization Design*. 2017. Vol. 6. Art. 8. URL: https://doi.org/10.1186/s41469-017-0018-x

12. Jodlbauer H., Brunner M., Bachmann N., Tripathi S., Thürer M. Supply Chain Management : A Structured Narrative Review of Current Challenges and Recommendations for Action. *Logistics.* 2023. Vol. 7 (4). Art. 70. URL: https://doi.org/10.3390/logistics7040070

13. International Air Transport Association (IATA). *IATA Highlights Three Priorities for Air Cargo*. 2026. URL: https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-03-10-01

14. Eurostat. *Air transport measurement metadata; freight and mail air transport (avia_go family) and freight/mail by main airports (avia_gooa)*. 2026. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa/default/table?lang=en

15. Coase R. H. The Nature of the Firm. *Economica*. 1937. Vol. 4 (16). URL: https://doi.org/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x

16. Williamson O. E. Transaction-Cost Economics : The Governance of Contractual Relations. *Journal of Law and Economics*. 1979. Vol. 22 (2). URL: https://doi.org/10.1086/466942

17. Williamson O. E. The Economics of Organization : The Transaction Cost Approach. *American Journal of Sociology*. 1981. Vol. 87 (3). URL: https://doi.org/10.1086/227496

18. Wiltshire J. Airport competition : Reality or myth? *Journal of Air Transport Management*. 2018. Vol. 67. URL: https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.006

19. Karanki F., Yu C. Assessing airports' bargaining power : Evidence from U.S. airports using a two-tier stochastic frontier analysis. *Transport Policy*. 2025. Vol. 164. URL: https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.01.036

20. North D. C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge : Cambridge University Press, 1990. URL: https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678

21. European Commission. *The eFTI Regulation : digitalising freight transport across the European Union*. 2026. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/efti-regulation_en

22. European Parliament. *Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 on electronic freight transport information*. 2020. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj

Reznik, V. (2026). Economic reconfiguration of the value creation process in air transport services as a form of adaptation to infrastructural constraints. Management and Entrepreneurship: Trends of Development, 3(37), 138–150. https://doi.org/10.26661/2522-1566/2026-3/37-10

23. Hernández V., Pedersen T. Global Value Chain Configuration : A Review and Research Agenda. *BRQ Business Research Quarterly*. 2017. Vol. 20 (2). URL: https://doi.org/10.1016/j.brq.2016.11.001

24. Gereffi G., Humphrey J., Sturgeon T. The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*. 2005. Vol. 12 (1). URL: https://doi.org/10.1080/09692290500049805

25. World Bank. *World Development Report 2020 : Trading for Development in the Age of Global Value Chains*. Washington, DC : World Bank, 2020. URL: https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020

26. Крикавський Є. В., Похильченко О. А., Фертч М. *Логістика та управління ланцюгами поставок* : підручник. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2020. URL: https://elib.chdtu.edu.ua/e-books/4247

27. Сивак Р. Б. *Управління ланцюгами створення цінності : логістичний підхід* : дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Тернопіль, 2007. URL: https://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/15600

28. Калда К. О. Логістичний підхід до формування ланцюгів створення цінності та вартості авіатранспортної продукції. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2009. № 1. URL: https://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2009_1/zmist.files/_48.pdf

29. Липов В. В. Індустрія 4.0 і формування ланцюгів (мереж) створення цінності на основі цифрових платформ. *Вісник економічної науки України*. 2024. № 2 (47). URL: https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.2(47).152-161

30. Rodriguez C., Ciravegna L., Petersen B. Geographical Reconfiguration in Global Value Chains : Search within Limited Space? *Global Strategy Journal*. 2023. Vol. 13 (2). URL: https://doi.org/10.1002/gsj.1441

31. Gereffi G., Lim H.-C., Lee J. Trade policies, firm strategies, and adaptive reconfigurations of global value chains. *Journal of International Business Policy*. 2021. Vol. 4. URL: https://doi.org/10.1057/s42214-021-00102-z

32. ACI EUROPE. *Airport Industry Connectivity Report 2025*. 2026. URL: https://connectivity.aci-europe.org/connectivity-report-2025

33. Thelle M. H., Sonne M. Airport competition in Europe. *Journal of Air Transport Management*. 2018. Vol. 67. URL: https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.005

34. Button K., Lall S. The economics of being an airport hub city. *Research in Transportation Economics*. 1999. Vol. 5. URL: https://doi.org/10.1016/S0739-8859(99)80005-5

35. Kano L., Narula R., Surdu I. Global Value Chain Resilience : Understanding the Impact of Managerial Governance Adaptations. *California Management Review*. 2022. Vol. 64 (2). URL: https://doi.org/10.1177/00081256211066635

36. Christopher M., Peck H. Building the Resilient Supply Chain. *The International Journal of Logistics Management*. 2004. Vol. 15 (2). URL: https://doi.org/10.1108/09574090410700275

REFERENCES

Mentzer, J. T. et al. (2001). Defining Supply Chain Management. *Journal of Business Logistics,* 22 (2). https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2001.tb00001.x

Cooper, M. C., Lambert, D. M., Pagh, J. D. (1997). Supply Chain Management: More Than a New Name for Logistics. *The International Journal of Logistics Management*, 8 (1). https://doi.org/10.1108/09574099710805556

Mena, C., Humphries, A., Choi, T. Y. (2013). Toward a Theory of Multi-Tier Supply Chain Management. *Journal of Supply Chain Management,* 49 (2). https://doi.org/10.1111/jscm.12003

Choi, T. Y., Dooley, K. J., Rungtusanatham, M. (2001). Supply networks and complex adaptive systems : control versus emergence. *Journal of Operations Management*, 19 (3). https://doi.org/10.1016/S0272-6963(00)00068-1

Coe, N. M., Hess, M., Yeung, H. W. C., Dicken, P., Henderson, J. (2004). "Globalizing" regional development : a global production networks perspective. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 29 (4). https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.2004.00142.x

Coe, N. M., Dicken, P., Hess, M. (2008). Global production networks : realizing the potential. *Journal of Economic Geography*, 8(3). https://doi.org/10.1093/jeg/lbn002

ICAO, World Customs Organization (2023). *Moving Air Cargo Globally : Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation*. Third Edition. https://www.icao.int/sites/default/files/Security/aircargo/Documents/Moving-Air-Cargo-Globally-Third-edition.EN.pdf

Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage : Creating and Sustaining Superior Performance*. New York : Free Press. https://books.google.com/books/about/Competitive_Advantage.html?id=86PbNAEACAAJ

Lepak, D. P., Smith, K. G., Taylor, M. S. (2007). Value Creation and Value Capture : A Multilevel Perspective. *Academy of Management Review*, 32 (1). https://doi.org/10.5465/amr.2007.23464011

Bowman, C., Ambrosini, V. (2000). Value Creation Versus Value Capture : Towards a Coherent Definition of Value in Strategy. *British Journal of Management*, 11 (1). https://doi.org/10.1111/1467-8551.00147

Teece, D. J., Linden, G. (2017). Business models, value capture, and the digital enterprise. *Journal of Organization Design*, 6 (8). https://doi.org/10.1186/s41469-017-0018-x

Jodlbauer, H., Brunner, M., Bachmann, N., Tripathi, S., Thürer, M. (2023). Supply Chain Management : A Structured Narrative Review of Current Challenges and Recommendations for Action. *Logistics*. 7 (4), 70. https://doi.org/10.3390/logistics7040070

International Air Transport Association (IATA). (2026). *IATA Highlights Three Priorities for Air Cargo*. https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-03-10-01

Eurostat (2026). *Air transport measurement metadata; freight and mail air transport (avia_go family) and freight/mail by main airports (avia_gooa)*. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa/default/table?lang=en

Coase, R. H. (1937). The Nature of the Firm. *Economica*, 4 (16). https://doi.org/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x

Williamson, O. E. (1979). Transaction-Cost Economics : The Governance of Contractual Relations. *Journal of Law and Economics*, 22 (2). https://doi.org/10.1086/466942

Williamson, O. E. (1981). The Economics of Organization : The Transaction Cost Approach. *American Journal of Sociology*, 87 (3). https://doi.org/10.1086/227496

Wiltshire, J. (2018). Airport competition : Reality or myth? *Journal of Air Transport Management*, 67. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.006

Karanki, F., Yu, C. (2025). Assessing airports' bargaining power : Evidence from U.S. airports using a two-tier stochastic frontier analysis. *Transport Policy*, 164. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.01.036

North D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge : Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678

European Commission (2026). *The eFTI Regulation : digitalising freight transport across the European Union*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/efti-regulation_en

European Parliament (2020). *Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 on electronic freight transport information*. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj

Reznik, V. (2026). Economic reconfiguration of the value creation process in air transport services as a form of adaptation to infrastructural constraints. Management and Entrepreneurship: Trends of Development, 3(37), 138–150. https://doi.org/10.26661/2522-1566/2026-3/37-10

Hernández, V., Pedersen, T. (2017). Global Value Chain Configuration : A Review and Research Agenda. *BRQ Business Research Quarterly*, 20 (2). https://doi.org/10.1016/j.brq.2016.11.001

Gereffi, G., Humphrey, J., Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12 (1). https://doi.org/10.1080/09692290500049805

World Bank (2020). *World Development Report 2020 : Trading for Development in the Age of Global Value Chains*. Washington, DC : World Bank. https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020

Krykavskyi, Ye. V., Pokhylchenko, O. A., Fertsch, M. (2020). *Logistics and Supply Chain Management*. Lviv : Publishing House of Lviv Polytechnic National University. https://elib.chdtu.edu.ua/e-books/4247

Syvak, R. B. (2007). *Value Chain Management : A Logistical Approach* : PhD Thesis in Economics : 08.00.04. Ternopil. https://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/15600

Kalda K. O. (2009). Logistical approach to the formation of value chains for air transport products. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic sciences*, 1. https://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2009_1/zmist.files/_48.pdf

Lypov V. V. (2024). Industry 4.0 and the Formation of Chains (Networks) Creation of Value Based on Digital Platforms. *Herald of the Economic Sciences of Ukraine*, 2 (47). https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.2(47).152-161

Rodriguez, C., Ciravegna, L., Petersen, B. (2023). Geographical Reconfiguration in Global Value Chains : Search within Limited Space? *Global Strategy Journal*, 13 (2). https://doi.org/10.1002/gsj.1441

Gereffi, G., Lim, H.-C., Lee, J. (2021). Trade policies, firm strategies, and adaptive reconfigurations of global value chains. *Journal of International Business Policy*, 4. https://doi.org/10.1057/s42214-021-00102-z

ACI EUROPE (2026). *Airport Industry Connectivity Report 2025*. https://connectivity.aci-europe.org/connectivity-report-2025

Thelle, M. H., Sonne, M. (2018). Airport competition in Europe. *Journal of Air Transport Management*, 67. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.005

Button, K., Lall, S. (1999). The economics of being an airport hub city. *Research in Transportation Economics*, 5. https://doi.org/10.1016/S0739-8859(99)80005-5

Kano, L., Narula, R., Surdu, I. (2022). Global Value Chain Resilience : Understanding the Impact of Managerial Governance Adaptations. *California Management Review*, 64 (2). https://doi.org/10.1177/00081256211066635

Christopher, M., Peck, H. (2004). Building the Resilient Supply Chain. *The International Journal of Logistics Management*, 15 (2). https://doi.org/10.1108/09574090410700275

ECONOMIC RECONFIGURATION OF THE VALUE CREATION PROCESS IN AIR TRANSPORT SERVICES AS A FORM OF ADAPTATION TO INFRASTRUCTURAL CONSTRAINTS

Volodymyr Reznik
Kyiv Aviation Institute
Kyiv, Ukraine

The article is devoted to creating new scientific solutions for addressing the economic reconfiguration of the value creation process in air transport services as a form of adaptation to infrastructure constraints. The article aims to substantiate the concept and provide a theoretical characterization of the economic reconfiguration of the value creation process in Ukraine's air transport services as a form of adaptation to the infrastructure constraints affecting the country's aviation industry since the onset of the full-scale invasion and hostilities on its territory. Methodology: The study uses the following methods of scientific inquiry: literature analysis and synthesis to develop

eISSN 2522-1566
ISSUE 3 (37), 2026

definitions of the terms “economic reconfiguration,” “spatial reconfiguration,” and “economic reconfiguration of the value creation process for air transport services”; the historical method to examine the challenges associated with the value creation process for air transport services in Ukraine; economic and mathematical methods to assess the impact of seven interrelated dimensions (spatial, functional, cost, coordination, distributional, risk, and consumer) on the economic reconfiguration of the value creation process for air transport services in Ukraine; graphical analysis and logical generalization to provide a theoretical characterization of the dimensions of the economic reconfiguration of the value creation process for air transport services; and the scenario method to develop four projections for the development of the economic reconfiguration of the value creation process for air transport services in Ukraine. Results: the author's definition of the economic reconfiguration of the value creation process in air transport services has been formulated as being caused by stable infrastructural constraints, a structural change in the set of available nodes and routes, the distribution of functions between participants, methods of coordination, the structure of economic costs, and the risk profile. Practical significance: The practical implementation of the proposals and findings of this article should be considered in the context of their relevance to adapting Ukraine’s air transport sector to the challenges posed by the war. Uniqueness/value: The study formulates four directional predictions about the economic reconfiguration of the value-creation process in Ukraine's air transport services, focusing on asset specificity and switching costs, the value of time and reliability, node substitutability, and digital-institutional compatibility.

Keywords: air transport services, dimensions of economic reconfiguration, economic reconfiguration, infrastructure constraints, value-creation process.