

Яхно Т. П.

доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних економічних відносин,
Львівський торговельно-економічний університет;
професор кафедри економіки та публічного управління,
Львівський національний університет імені Івана Франка
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6458-0153>

Tetiana Yakhno

Lviv University of Trade and Economics;
Ivan Franko National University of Lviv

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ГЕОГРАФІЧНО-ПРОСТОРОВОГО ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВ СВІТУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

MODERN TRENDS IN THE GEOGRAPHICAL AND SPATIAL FORMATION OF STATES OF THE WORLD IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION

Анотація. У статті досліджено сучасні тенденції географічно-просторового формування держав світу в умовах глобалізації як процесу, що набуває дедалі більш вибіркового, мережевого та функціонально диференційованого характеру. Акцент зроблено на переосмисленні державного простору як багаторівневої системи, в якій ключову роль відіграють вузли концентрації економічної активності, логістичні коридори, цифрові платформи та інтерфейсні території. Методологічну основу дослідження становлять системний і просторово-економічний підходи, а також елементи порівняльного аналізу, що дозволили поєднати статистичні індикатори глобального розвитку з емпіричними кейсами окремих країн. Використано методи структурно-функціонального аналізу для виявлення ключових тенденцій трансформації простору та узагальнення практичних моделей його організації. У результаті дослідження встановлено, що сучасне просторове формування держав відбувається під впливом взаємодії кількох системних факторів, серед яких визначальними є урбанізаційна концентрація, логістична коридоризація, цифрова трансформація економіки та гео економічна селекція зовнішніх зв'язків. Доведено, що глобалізація не усуває територіальну диференціацію, а навпаки – посилює її, формуючи просторову структуру держав навколо обмеженої кількості високофункціональних вузлів. Уперше систематизовано та узагальнено три базові формати просторового розвитку держав – інтегрований місьکو-регіональний, коридорний та інтерфейсний із позицій їх функціональної ролі у глобальній економіці. Доведено, що визначальним чинником ефективності цих моделей є не рівень інтеграції у міжнародні потоки, а здатність держав забезпечувати внутрішню добудову доданої вартості, що розширює теоретичні уявлення про сучасні трансформації просторової економіки. Практичне значення отриманих результатів полягає у можливості їх використання при формуванні державної просторової політики, спрямованої на підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Запропоновані підходи можуть бути застосовані для розробки стратегій розвитку територій, оптимізації розміщення інфраструктури, формування індустріальних і логістичних коридорів.

Ключові слова: гео економічна фрагментація, глобальні ланцюги створення вартості, економічні коридори, транспортно-логістична інфраструктура, цифровізація економіки, регіональна інтеграція.

Abstract. The article examines modern trends in the geographical and spatial formation of states of the world in the context of globalization as a process that is becoming increasingly selective, network-based, and functionally differentiated. The emphasis is placed on rethinking state space as a multi-level system in which key roles are played by nodes of concentration of economic activity, logistics corridors, digital platforms, and interface territories. The methodological basis of the study consists of systemic and spatial-economic approaches, as well as elements of comparative analysis, which made it possible to combine statistical indicators of global development with empirical cases of individual countries. Methods of structural and functional analysis were used to identify key trends in spatial transformation and to generalize practical models of its organization. As a result of the study, it was established that the modern spatial formation of states occurs under the influence of the interaction of several systemic factors, among which the determining ones are urban concentration, logistics corridorization, digital transformation of the economy, and geoeconomic selection of external relations. It is proved that globalization does not eliminate territorial differentiation, but, on the contrary, intensifies it, forming the spatial structure of states around a limited number of highly functional nodes. For the first time, three basic formats of spatial development of states have been systematized and generalized – integrated urban-regional, corridor, and interface – from the standpoint of their functional role in the global economy. It is proved that the determining factor of the effectiveness of these models is not the level of integration into international flows, but the ability of states to ensure the internal completion of value added, which expands theoretical understanding of modern transformations of the spatial economy. The practical significance of the obtained results lies in the possibility of their use in the formation of state spatial policy aimed at increasing the competitiveness of the national economy. The proposed approaches can be applied in the development of territorial development strategies, optimization of infrastructure placement, and the formation of industrial and logistics corridors.

Keywords: geoeconomic fragmentation, global value chains, economic corridors, transport and logistics infrastructure, digitalization of the economy, regional integration.

Постановка проблеми. Глобалізація вже давно не зводиться до простого розширення зовнішньої торгівлі чи зростання міжнародної мобільності капіталу. Її реальний ефект набагато глибший: вона перебудовує саму просторову логіку держави. У сучасному світі територія працює як ієрархія вузлів, коридорів, приморських платформ, прикордонних інтерфейсів і цифрових каналів. Саме тому географічно-просторове формування держав сьогодні слід аналізувати не кризь статичну карту адміністративного поділу, а через динаміку розміщення населення, інфраструктури, виробництва, логістики, фінансів і даних. Цей підхід особливо важливий для міжнародної економіки й економічної географії, де конкуренція між країнами дедалі частіше визначається не лише розміром ринку або запасами ресурсів, а й здатністю організувати простір так, щоб він притягував потоки, знижував транзакційні витрати, пришвидшував обіг товарів і знань та одночасно утримував внутрішню цілісність. За даними Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН), у 2025 році в містах і селищах проживало 58% населення світу [18], тоді як за даними Світового банку, світова торгівля у 2024 році становила 57% світового ВВП [18]. Поєднання цих двох величин показує принципову річ: сучасна держава формується одночасно як міська, мережева і відкрита система, але ця відкритість більше не є рівномірною в межах її території.

Для міжнародної економіки це означає зміщення акценту з абстрактної відкритості на просторово організовану конкурентоспроможність. Успішною стає та країна, яка конструює ефективну просторову архітектуру експорту, інновацій і логістики. У такій архітектурі значення мають не лише національні кордони, а й їхня пропускна здатність; не лише великі міста, а й зв'язки між ними; не лише індустрія, а й те, чи вбудована вона в морські шляхи, регіональні виробничі пояси, цифрові платформи та фінансові вузли.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень свідчить про зміщення наукового фокусу від традиційного розуміння глобалізації до її просторово-фрагментованих і мережевих форм. У роботах С. Аїяра і Ф. Онзорге [1] обгрунтовано концепцію геоекономічної фрагментації і роль «країн-посередників», здатних підтримувати зв'язки між різними геополітичними блоками. Дослідження Ч. Цзян і Л. Сін [9], а також С. Чжао і В. Чен [26] акцентують на трансформації глобальних ланцюгів вартості у складні просторові мережі з вираженою асиметрією і триполярною структурою. У працях Х. Альвареса та співавторів [2] а також А. Пілата і А. Подсяд [12] показано посилення торговельної фрагментації під впливом геополітичних і інституційних чинників, тоді як Н. Резнікова, В. Панченко і М. Грод [14] підкреслюють зростання ролі інфраструктури як інструменту геоекономічної конкуренції в умовах структурного декуплінгу. Концептуальне осмислення просторових трансформацій розвивається у роботах М. Гріллітча, Б. Ашгайма і співавторів [4] через категорію *rescaling* (перемасштабування), що пояснює перерозподіл функцій між різними рівнями простору, а також у дослідженнях Г. В.-Ч. Єнга [25], де глобальні виробничі мережі розглядаються як ключовий механізм просторової перебудови. Додатково, у роботі Г. Гопінат та ін. [3] акцентовано на зміні глобальних зв'язків

у контексті нової «холодної війни», що посилює регіоналізацію і селективність інтеграції.

Водночас, незважаючи на значний обсяг сучасних досліджень, у науковій літературі зберігається фрагментарність у поєднанні теоретичних підходів до геоекономічної фрагментації, глобальних ланцюгів вартості і просторової організації держав у єдину аналітичну рамку. Запропоноване дослідження спрямоване на заповнення цієї прогалини шляхом системного узагальнення глобальних індикаторів і емпіричних прикладів, що дозволяє виокремити типові формати географічно-просторової організації держав і оцінити їхню ефективність у контексті сучасних геоекономічних трансформацій.

Мета статті. Метою статті є виявлення закономірностей трансформації географічно-просторової організації держав у сучасних умовах глобалізації через ідентифікацію ключових процесів, що формують їхню територіальну структуру, та узагальнення практичних моделей просторового розвитку, які забезпечують ефективну інтеграцію у глобальні економічні потоки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перше дослідницьке завдання полягає у з'ясуванні того, які саме процеси сьогодні змінюють просторову конфігурацію держав. Сучасна економічна географія дедалі наполегливіше відходить від спрощеної схеми «глобальне проти національного» і пропонує дивитися на державу як на багаторівневу систему *rescaling*, тобто перепідпорядкування функцій між локальним, міським, регіональним, національним і транснаціональним рівнями. Відповідно до нових досліджень про *rescaling* і глобальні виробничі мережі, територія не зникає під тиском глобалізації, а реконфігурується відповідно до потреб мобільного капіталу, інфраструктури, інноваційних екосистем і нових форм державного втручання [4]. У практичному вимірі це означає, що держава дедалі частіше мислить себе як комбінацію конкурентних вузлів, зв'язаних ланцюгами виробництва, знань і логістики.

Першою найстійкішою тенденцією є *просторове стягування населення та активності до міських систем*. Сама по собі урбанізація не є новою, але її сучасна форма змінює якість державного простору. Коли 58% населення світу живе в урбанізованому середовищі [18], держава починає функціонувати через мережі агломерацій, а не лише через формальний центр-периферію. Ще важливіше те, що урбанізований простір тепер збігається з простором глобальних потоків. Морські перевезення залишаються базовим каркасом світового товарного обігу: понад 80% світової торгівлі за обсягом перевозиться морем [18], а отже, прибережні регіони, порти, агломерації і місько-портові комплекси об'єктивно посилюють свою вагу у внутрішній просторовій організації держав. Саме тому в багатьох країнах політика розвитку поступово переходить до підтримки опорних урбанізованих вузлів, здатних притягувати капітал і розсіювати ефект на ширший регіон.

Другою тенденцією є *цифрове стискання простору*, яке, парадоксально, не усуває, а посилює територіальну нерівномірність. За оцінками ІТУ, частка користувачів інтернету у світі зростає з 60% у 2020 році до 74% у 2025 році [8]. Проте цей прогрес не означає однакової цифрової доступності для різних частин

території. У 2023 році 81% міського населення світу користувався інтернетом проти лише 50% сільського населення [8]. Це одна з найважливіших обставин для аналізу географічно-просторового формування держав: цифрові мережі підсилюють економічну активність не всюди, а насамперед там, де вже існує щільний ринок праці, сервісний сектор, логістика і людський капітал. Одночасно різко зростає роль послуг, які взагалі розгортаються поза традиційною відстанню. За даними Світової організації торгівлі, глобальний експорт цифрових логістичних послуг у 2023 році досяг 4,25 трлн дол. США [24]. Тобто частина нової державної просторовості формується вже не тільки через порти і промислові зони, а і через дата-центри, цифрові платформи, R&D-вузли і міста, здатні експортувати послуги через мережу.

Третя тенденція – це *логістична коридоризація*. Вона виявляється у тому, що функціональна цілісність держав дедалі частіше забезпечується не суцільною транспортною мережею, а кількома надпотужними каналами зв'язку між виробничими, експортними і споживчими зонами. У 2023 році обсяг морської торгівлі досяг 12 292 млн тонн, а у 2024 році UNCTAD прогнозувала ще 2% приросту для загальної морської торгівлі і 3,5% – для контейнеризованої [17]. Водночас вирішальною стає довжина маршруту. Середня відстань транспортування однієї тонни вантажу збільшилася з 4 675 миль у 2000 році до 5 186 миль у 2024 році [17]. Це означає, що географія світових потоків переукладається під впливом воєн, кліматичних ризиків, проблем у Суецькому і Панамському каналах, а також нових стратегій безпеки ланцюгів постачання. Для держав це має прямий наслідок: виграє та територіальна модель, яка вміє швидко переналаштувати маршрути, порти, склади, митну інфраструктуру і сухопутні з'єднання.

Четверта тенденція – це *посилення ролі сервісних і нематеріальних потоків* у формуванні економічного ядра держави. У 2023 році світова торгівля комерційними послугами зросла на 9% і досягла 7,54 трлн дол. США [23], компенсуючи слабкість товарного сегмента. Сама структура простору через це змінюється. Якщо індустріальна глобалізація тяжіла до портів, промислових парків і магістралей, то нова хвиля глобалізації концентрує цінність у фінансових центрах, університетсько-технологічних агломераціях, сервісних вузлах і міських середовищах із високою щільністю кваліфікованої праці. Відтак географічно-просторове формування держав стає подвійним: з одного боку, фізично-логістичним, з іншого – платформно-сервісним.

П'ята тенденція – *геоекономічна фільтрація глобалізації*. Ідея про те, що глобалізація розгортається безбар'єрно, після 2020 року втратила переконливість. За оцінками Міжнародного Валютного фонду (далі – МВФ), після початку повномасштабної війни Росії проти України торгівля між геополітично далекими блоками скоротилася приблизно на 12%, а потоки прямих іноземних інвестицій (далі – ПІІ) – приблизно на 20% відносно потоків усередині одного блоку [7]. Водночас інше дослідження МВФ показує, що фрагментація ПІІ поки що не є всеохопною; вона радше локалізована і вибіркова [6]. Це дуже важливий висновок: держави не входять у фазу повної деглобалізації, натомість вони переходять до вибіркової глобалізації, у якій важливими стають політична сумісність, надій-

ність постачання, тарифний режим, технологічний контроль та можливість виконувати роль геоекономічного «посередника». Саме з цієї логіки виростає феномен країн-посередників – країн, які не просто інтегровані у світову економіку, а вмінють підтримувати зв'язки з різними центрами сили одночасно. Дослідження Ш. Айяра і Ф. Онзорге показує, що більш відкриті і фінансово розвинені економіки зазвичай мають вищу *connectedness*, тоді як вищі тарифи пов'язані з нижчим рівнем такої зв'язаності [1].

Усе це дає підстави стверджувати, що сучасне географічно-просторове формування держав відбувається під дією кількох одночасних імпульсів: міської концентрації, морської і сухопутної коридоризації, цифрової платформізації і геополітичного відбору зовнішніх зв'язків. У результаті держава стає більш селективно-територіальною. Її простір організовується навколо тих фрагментів, які найкраще вбудовуються в глобальні ланцюги створення вартості, але від цього ж зростає ризик внутрішньої диспропорційності – між ядром і внутрішньою периферією, між містом і селом, між транзитним коридором і віддаленими регіонами.

Нижченаведена таблиця 1 систематизує ключові глобальні індикатори трансформації географічно-просторової організації держав у умовах глобалізації.

Друге дослідницьке завдання полягає у виявленні практичних моделей, через які держави реагують на нову конфігурацію глобалізації. На емпіричному рівні видно, що країни, які успішно перетворюють глобальні потоки на внутрішній розвиток, не намагаються розподілити економічну активність по всій території. Натомість вони свідомо формують просторовий каркас із кількох типів опорних елементів: місько-портових макрорегіонів, індустріальних коридорів, прикордонних виробничих поясів, високологістичних держав-брам і сервісно-цифрових хабів. Саме в цих форматах сьогодні і відбувається реальне просторове оформлення держави як економічного організму. Ця логіка добре узгоджується з сучасними підходами до глобальних виробничих мереж і з ідеєю країн-посередниць, де територіальний успіх вимірюється не площею, а якістю зовнішніх і внутрішніх з'єднань [25].

Покажемо прикладом інтегрованого місько-регіонального формування є Китай, де одним із найвиразніших просторів нового типу стала Велика затока Гуандун – Гонконг – Макао. За офіційними даними, у 2024 році сукупне населення цього макрорегіону перевищило 87 млн осіб, а ВВП – 14,5 трлн юанів [5]. Значення цього кейсу полягає в тому, що тут поєднані різні функції: промислово-технологічний потенціал Шеньчженя і Дунгуаня, фінансово-правова і транспортна роль Гонконгу, портово-логістична і виробнича база Гуанчжоу і навколишніх міст дельти Перлинної річки [5]. Інакше кажучи, глобалізація тут збирається в єдину багатовузлову систему, де міста спеціалізуються і не ізолюються одне від одного. Для просторової економіки це дуже важливий урок: конкурентоспроможність дедалі частіше створюється не «однією столицею», а інтегрованим міським регіоном, у якому транспорт, фінанси, промисловість, інновації і професійні послуги розподілені між кількома ядрами.

Іншу модель демонструє Індія, де ключовим інструментом просторової перебудови стали індустріальні коридори, передусім Delhi–Mumbai Industrial Corridor

Таблиця 1 – Ключові індикатори трансформації географічно-просторової організації держав в умовах глобалізації

Показник	Останній доступний рік	Значення	Просторовий зміст показника
Частка міського населення світу	2025	58%	Посилення ролі агломерацій, метрополій і місько-регіональних вузлів
Частка користувачів інтернету у світі	2025	74%	Розширення цифрового шару державного простору
Частка користувачів інтернету: міські / сільські території світу	2023	81% / 50%	Поглиблення цифрової нерівномірності між типами територій
Світова торгівля у % до ВВП	2024	57%	Висока залежність держав від зовнішньоекономічної відкритості
Світова торгівля комерційними послугами	2023	7,54 трлн дол. США	Зміщення економічної ваги до сервісних і нематеріальних потоків
Світовий експорт цифрово доставлюваних послуг	2023	4,25 трлн дол. США	Концентрація вартості в цифрових і знанневих вузлах
Глобальні ПІІ	2023	1,3 трлн дол. США	Ослаблення інвестиційної стабільності на тлі геополітичних ризиків
Глобальні ПІІ	2024	1,5 трлн дол. США	Формальне зростання, але з великим впливом транзитних фінансових юрисдикцій
Обсяг морської торгівлі	2023	12 292 млн тонн	Морська інфраструктура залишається каркасом глобального простору
Частка торгівлі, що перевозиться морем	2024	понад 80% за обсягом	Перевага прибережно-портових територій і транспортних вузлів

Джерело: побудовано на основі аналізу [6–8; 17; 18; 23]

(далі – DMIC). За офіційними даними Національної корпорації розвитку індустріальних коридорів, цей коридор простягається на 1 504 км уздовж західного вантажного фрахтового коридору, з'єднуючи регіони Делі і Мумбаї й проходячи через кілька штатів [10]. Важливо, що йдеться не лише про транспортну лінію, адже уздовж цієї осі формуються нові промислові і логістичні вузли: Dholera Special Investment Region у Гуджараті площею 22,5 кв. км, Shendra-Bidkin Industrial Area у Махараштрі площею 18,55 кв. км, інтегрований індустріальний тауншип у Greater Noida на 747,5 акра та інші площадки [10]. Додатково уряд Індії у 2024 році схвалив створення дванадцяти нових індустріальних парків у межах National Industrial Corridor Development Programme із сукупною вартістю проєктів 28 602 крор рупій [13]. У цьому випадку державний простір формується як послідовність підготовлених локацій з підведеною інфраструктурою, доведеним до стандарту міським середовищем і прямим виходом на національні і міжнародні транспортні осі.

Третя модель – прикордонно-континентальна інтеграція. Найкраще її ілюструє Мексика в її зв'язці зі Сполученими Штатами Америки. За даними Бюро перепису США, у 2024 році Мексика стала найбільшим торговельним партнером США за товарами: двосторонній товарообіг досяг 839,9 млрд дол. США, або 15,8% усієї зовнішньої торгівлі США товарами [16]. За даними USTR, сукупна торгівля товарами і послугами між двома країнами у 2024 році становила 935,1 млрд дол. США [11]. При цьому показник trade (% of GDP) для Мексики, за базою WITS/World Bank, становив 73,77 [11]. Просторова логіка цього кейсу показова: північ і центр країни дедалі щільніше організуються навколо виробничих ланцюгів автомобільної, електронної, машинобудівної та логістичної спеціалізації, зорієнтованих на ринок США. Ніаршоринг (передача бізнес-процесів або розробки програмного забезпечення на аутсорсинг у сусідні країни або кра-

їни, розташовані у близьких часових поясах) у цьому разі не просто перемищує заводи ближче до кінцевого ринку; він перебудовує внутрішню карту держави, посилюючи прикордонні і коридорні міста, сухі порти, інтермодальні термінали та індустріальні пояси. Це приклад того, як геополітичні ризики для одних ланцюгів постачання перетворюються на просторову перевагу для країни, що здатна швидко запропонувати «близьку» територію з прийнятною інфраструктурою і торговим режимом.

Водночас просторовий вииграш не завжди автоматично означає високий рівень національного захоплення доданої вартості. Тут показовим є кейс В'єтнаму. За даними WITS/World Bank, показник trade (% of GDP) у країні становив 164,82 [22], тобто економіка є однією з найвідкритіших серед великих виробничих платформ. За оцінками Світового банку, підприємства з іноземним капіталом формують близько 70–75% експорту В'єтнаму, що свідчить про високу залежність країни від транснаціональних виробничих мереж. Водночас аналітичні звіти відзначають зниження ролі національних компаній у створенні доданої вартості в експорті та їх обмежену інтеграцію у глобальні ланцюги постачання. Цей кейс суттєвий для теми статті, бо він показує подвійність сучасного просторового формування. З одного боку, держава успішно інтегрується у зовнішні потоки, нарощує експортні вузли і вбудовується в мережі перенесення виробництва. З іншого – без посилення внутрішніх ланцюгів постачання та національної технологічної бази територія ризикує залишитися радше складальним майданчиком, ніж повноцінним центром створення вартості.

Для розуміння меж і можливостей цієї логіки варто звернутися також до двох контрастних, але показових країн – Сінгапур та Польща. Сінгапур є класичним прикладом держави-брами: за даними WITS/World Bank, його trade (% of GDP) становив 325,69, а торгівля послугами – 135,43% ВВП [21]. За даними World Bank

Logistics Performance Index (далі – LPI) у 2023 Сінгапур посідав перше місце у світі з індексом 4,3 [15]. Його просторовий феномен полягає у максимальному насиченні малої території функціями високошвидкісного глобального обміну: портовими, авіаційними, сервісними, фінансовими, цифровими. Польща репрезентує інший тип: це не місто-держава, а велика європейська континентальна економіка, що перетворила своє положення між Західною і Центрально-Східною Європою на промислово-логістичну перевагу. За даними WITS/World Bank, її trade (% of GDP) становив 110,02, при цьому експорт товарів і послуг дорівнював 57,88% ВВП, імпорт – 52,14% [20]. У LPI 2023 Польща мала 26-те місце й індекс 3,6 [19]. Якщо Сінгапур являє собою надщільний глобальний шлюз, то Польща – просторовий релейний вузол великого регіонального ринку.

Отже, узагальнюючи наведені кейси, можна стверджувати, що в умовах нової глобалізації держави світу тяжіють до трьох практичних форматів просторової побудови (рис. 1).

Перший – інтегрований місько-регіональний формат, де декілька ядер формують єдиний багатофункціональний макропростір. Другий – коридорний формат, де виробництво, логістика, урбанізація й інфраструктура розгортаються вздовж стратегічної осі. Третій – інтерфейсний формат, коли прикордонна або портова територія стає місцем стику ринків, норм і ланцюгів постачання. Але з практичного погляду вирішальним лишається здатність держави забезпечити внутрішнє добудовування вартості. Новіші оцінки МВФ прямо попереджають: навіть якщо перерозподіл торгівлі тимчасово вигідний для країн-посередників, у довгостроковому плані вона може підвищувати їхню вразливість до подальшої фрагментації. Отже, просторове формування держави має спиратися не лише на залучення потоків, а й на накопичення внутрішніх виробничих, технологічних і інституційних зв'язків.

Висновки. Таким чином, географічно-просторове формування держав світу в умовах глобалізації від-

бувається як процес вибіркового ущільнення, а не як рівномірне поширення розвитку по всій території. Простір держави дедалі виразніше структурований навколо міських агломерацій, транспортних і виробничих коридорів, портових і прикордонних вузлів, а також цифрових платформ, через які проходить дедалі більша частка вартості. Отже, сучасна держава формується через інтенсивність зв'язків, швидкість проходження потоків і якість просторової координації.

Виконання першого дослідницького завдання показало, що ключовими трендами є урбанізаційна концентрація, логістична коридоризація, сервісно-цифрове переформатування економіки і геоekonomічна селекція зовнішніх зв'язків. Глобалізація підвищила вимоги до її функціональної організації. Через це головним ресурсом стає спроможність держави перетворити територію на суцільну систему виробництва, обміну, знань і мобільності.

Розв'язання другого дослідницького завдання дало змогу побачити, що практично успішними виявляються ті моделі, які поєднують зовнішню інтеграцію з внутрішнім нарощуванням зв'язків. Макрорегіони на кшталт затокових агломерацій, індустриальні коридори, ніаршоринг-поєси і держави-брами створюють сильний просторовий ефект лише тоді, коли вони не залишаються локальними анклавом, а втягують у розвиток суміжні території, місцевих постачальників, національну логістику та інституційну інфраструктуру.

З практичного погляду це означає, що сучасна просторова політика держави має будуватися навколо трьох принципів: з'єднаності, внутрішнього добудовування вартості та територіальної збалансованості. Без першого країна не потрапляє до глобальних потоків, без другого вона не утримує ефект глобалізації всередині себе, а без третього накопичує просторові диспропорції, які з часом стримують зростання. Саме в такому трикутнику і формується нова економічна географія держави у глобалізованому світі.

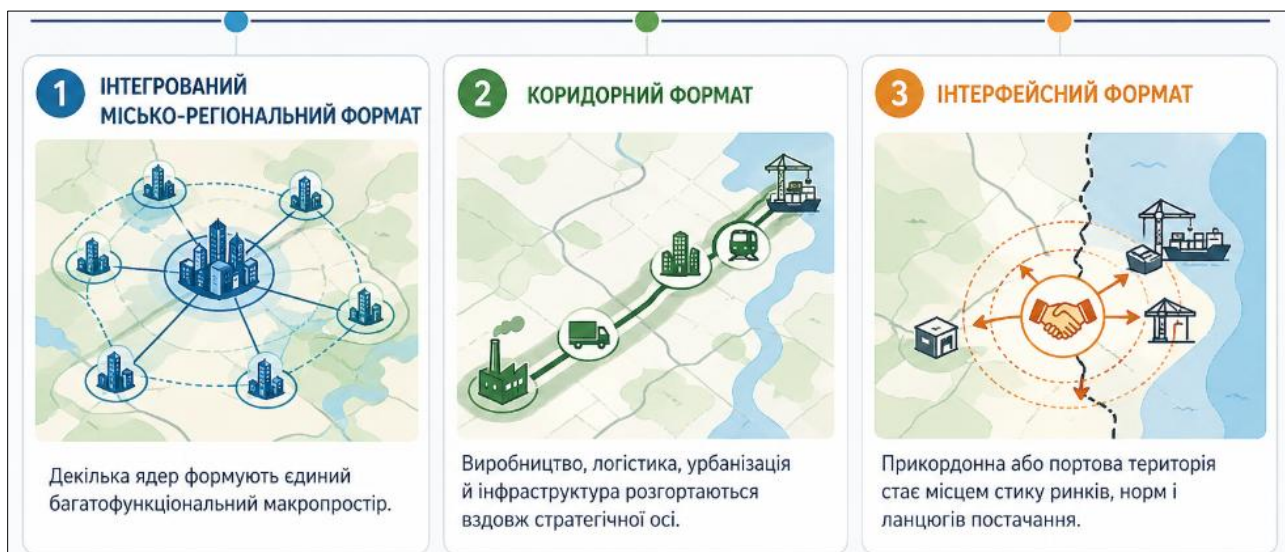


Рисунок 1 – Практичні формати просторової побудови держав в умовах глобалізації

Джерело: розроблено автором

Бібліографічний список:

1. Aiyar S., Ohnsorge F. Geoeconomic Fragmentation and “Connector” Countries. CAMA Working Paper No. 2024-53. URL: <https://econpapers.repec.org/paper/eencamaaa/2024-53.htm>
2. Alvarez J., Benatiya Andaloussi M., Maggi C., Sollaci A., Stuermer M., Topalova P. Geoeconomic fragmentation and commodity markets. *Journal of International Money and Finance*. 2026. Vol. 164. Art. 103555. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jimonfin.2026.103555>
3. Gopinath G., Gourinchas P.-O., Presbitero A. F., Topalova P. Changing Global Linkages: A New Cold War? *International Monetary Fund Working Paper*. 2024. № 2024/076. URL: <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2024/04/05/changing-global-linkages-a-new-cold-war-547357>
4. Grillitsch M., Asheim B., Schubert T. et al. Rescaling: Change agency and the emerging geography of economic relationships. *Progress in Human Geography*. 2024. Vol. 49, № 1. DOI: <https://doi.org/10.1177/03091325241288337>
5. Hong Kong Special Administrative Region Government. Guangdong–Hong Kong–Macao Greater Bay Area: Overview. URL: <https://www.bayarea.gov.hk/en/about/overview.html>
6. International Monetary Fund. How Widespread is FDI Fragmentation? IMF Working Paper No. 2024/179. URL: <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2024/08/16/how-widespread-is-fdi-fragmentation-551132>
7. International Monetary Fund. World Economic Outlook, October 2023: Navigating Global Divergences. URL: <https://www.imf.org/en/publications/weo/issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>
8. International Telecommunication Union (ITU). ICT Statistics Portal. ITU Telecommunication Development Sector. URL: <https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/pages/stat/default.aspx>
9. Jiang C., Xing L. Is China decoupling from the global value chain? A quantitative analysis framework based on the global production network. *Humanities and Social Sciences Communications*. 2025. Vol. 12, Art. 796. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41599-025-0796-0>
10. National Industrial Corridor Development Corporation (NICDC). National Industrial Corridor Development Programme: Overview. URL: <https://nicdc.in/>
11. Office of the United States Trade Representative. Mexico. URL: <https://ustr.gov/countries-regions/americas/mexico>
12. Piłat A., Podsiad A. Trade Fragmentation in the World of Fragmented Capitalism: Trade of Liberal, Coordinated, and Dependent Market Economies in Times of Deglobalization. *Open Economies Review*. 2025. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11079-025-09749-3>
13. Press Information Bureau, Government of India. Cabinet approves 12 Industrial nodes/cities under National Industrial Corridor Development Programme. 2024. URL: <https://www.pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2049314>
14. Reznikova N., Panchenko V., Grod M. Global Infrastructure at the Point of Structural Decoupling: How Fragmentation and Renationalization Redefine Geoeconomic Competition. *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn*. 2025. Vol. 1(165). P. 144–155. DOI: <https://doi.org/10.17721/apmv.2025.165.1.144-155>
15. Statista. Logistics Performance Index in Asia, by country. 2023. URL: <https://www.statista.com/statistics/1421065/asia-logistics-performance-index-by-country/>
16. U.S. Census Bureau. Top Trading Partners – December 2024. URL: <https://www.census.gov/foreign-trade/statistics/highlights/top/top2412yr.html>
17. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. Geneva: United Nations, 2024. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf
18. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. World Population Prospects 2024: Key Messages. New York: United Nations, 2024. URL: https://population.un.org/wup/assets/Publications/undesa_pd_2024_key_messages_wup_2025.pdf
19. World Bank. Logistics Performance Index – Poland 2023. URL: <https://lpi.worldbank.org/index.php/international/scorecard/line/C/POL/2023>
20. World Bank. Trade (% of GDP) – Poland. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?locations=PL>
21. World Bank. World Integrated Trade Solution (WITS). Singapore Trade Summary. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/SGP/Year/LTST/>
22. World Bank. World Integrated Trade Solution (WITS). Vietnam Trade Summary. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/VNM/Year/LTST/Summary>
23. World Trade Organization. Global Trade Outlook and Statistics 2024. Geneva: World Trade Organization, 2024. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_outlook24_e.pdf
24. World Trade Organization. Information on the Agreement on Electronic Commerce. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/ecom_e/information_on_agreement_ecom.pdf
25. Yeung H. W.-c. From regional to global and back again? A future agenda for regional evolution and (de)globalised production networks in regional studies. *Regional Studies*. 2024. Vol. 58, № 7. P. 1480–1491. DOI: <https://doi.org/10.1080/00343404.2024.2316856>
26. Zhao X., Chen W. Mapping the spatial disparities and network structures of the global value chain: a value flow perspective. *Regional Studies, Regional Science*. 2026. Vol. 13, Iss. 1. DOI: <https://doi.org/10.1080/21681376.2026.2620940>

References:

1. Aiyar, S., & Ohnsorge, F. (2024). *Geoeconomic fragmentation and “connector” countries* (CAMA Working Paper No. 2024-53). Available at: <https://econpapers.repec.org/paper/eencamaaa/2024-53.htm>
2. Alvarez, J., Benatiya Andaloussi, M., Maggi, C., Sollaci, A., Stuermer, M., & Topalova, P. (2026). Geoeconomic fragmentation and commodity markets. *Journal of International Money and Finance*, vol. 164, pp. 103555. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jimonfin.2026.103555>
3. Gopinath, G., Gourinchas, P.-O., Presbitero, A. F., & Topalova, P. (2024). *Changing global linkages: A new Cold War?* IMF Working Paper, no. WP/24/76 Available at: <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2024/04/05/changing-global-linkages-a-new-cold-war-547357>
4. Grillitsch, M., Asheim, B., Schubert, T., et al. (2024). Rescaling: Change agency and the emerging geography of economic relationships. *Progress in Human Geography*, vol. 49, no. 1. DOI: <https://doi.org/10.1177/03091325241288337>
5. Hong Kong Special Administrative Region Government. (2024). *Guangdong–Hong Kong–Macao Greater Bay Area: Overview*. Available at: <https://www.bayarea.gov.hk/en/about/overview.html>

6. International Monetary Fund. (2024). *How widespread is FDI fragmentation?* IMF Working Paper, no. 2024/179. Available at: <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2024/08/16/how-widespread-is-fdi-fragmentation-551132>
7. International Monetary Fund. (2023). *World economic outlook: Navigating global divergences*. Available at: <https://www.imf.org/en/publications/weo/issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>
8. International Telecommunication Union. (2025). *ICT statistics portal*. Available at: <https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/pages/stat/default.aspx>
9. Jiang, C., & Xing, L. (2025). Is China decoupling from the global value chain? A quantitative analysis framework based on the global production network. *Humanities and Social Sciences Communications*, vol. 12, pp. 796. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41599-025-0796-0>
10. National Industrial Corridor Development Corporation. (2024). *National industrial corridor development programme: Overview*. Available at: <https://nicdc.in/>
11. Office of the United States Trade Representative. (2024). *Mexico*. Available at: <https://ustr.gov/countries-regions/americas/mexico>
12. Piłat, A., & Podsiad, A. (2025). Trade fragmentation in the world of fragmented capitalism: Trade of liberal, coordinated, and dependent market economies in times of deglobalization. *Open Economies Review*. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11079-025-09749-3>
13. Press Information Bureau, Government of India. (2024). *Cabinet approves 12 industrial nodes/cities under National Industrial Corridor Development Programme*. Available at: <https://www.pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2049314>
14. Reznikova, N., Panchenko, V., & Grod, M. (2025). Global infrastructure at the point of structural decoupling: How fragmentation and renationalization redefine geoeconomic competition. *Aktualni Problemy Mizhnarodnykh Vidnosyn*, vol. 1, no. 165, pp. 144–155. DOI: <https://doi.org/10.17721/apmv.2025.165.1.144-155>
15. Statista. (2023). *Logistics performance index in Asia, by country*. Available at: <https://www.statista.com/statistics/1421065/asia-logistics-performance-index-by-country/>
16. U.S. Census Bureau. (2024). *Top trading partners – December 2024*. Available at: <https://www.census.gov/foreign-trade/statistics/highlights/top/top2412yr.html>
17. UNCTAD. (2024). *Review of maritime transport 2024*. United Nations. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf
18. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2024). *World population prospects 2024: Key messages*. Available at: https://population.un.org/wup/assets/Publications/undesa_pd_2024_key_messages_wup_2025.pdf
19. World Bank. (2023). *Logistics performance index: Poland*. Available at: <https://lpi.worldbank.org/index.php/international/scorecard/line/C/POL/2023>
20. World Bank. (2023). *Trade (% of GDP): Poland*. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?locations=PL>
21. World Bank. (2024). *Singapore trade summary (WITS)*. Available at: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/SGP/Year/LTST/>
22. World Bank. (2024). *Vietnam trade summary (WITS)*. Available at: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/VNM/Year/LTST/Summary>
23. World Trade Organization. (2024). *Global trade outlook and statistics*. Available at: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_outlook24_e.pdf
24. World Trade Organization. (2024). *Information on the agreement on electronic commerce*. Available at: https://www.wto.org/english/tratop_e/ecom_e/information_on_agreement_ecom.pdf
25. Yeung, H. W.-C. (2024). From regional to global and back again? A future agenda for regional evolution and (de) globalised production networks in regional studies. *Regional Studies*, vol. 58, no. 7, pp. 1480–1491. DOI: <https://doi.org/10.1080/00343404.2024.2316856>
26. Zhao, X., & Chen, W. (2026). Mapping the spatial disparities and network structures of the global value chain: A value flow perspective. *Regional Studies, Regional Science*, vol. 13, no. 1. DOI: <https://doi.org/10.1080/21681376.2026.2620940>

Стаття отримана: 16.04.2026

Стаття прийнята: 29.05.2026

Стаття опублікована: 26.06.2026