

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.
Ефективна економіка. 2026. № 4.
ISSN 2307-2105



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.4.26>

УДК 339.5:339.9+339.94

С. С. Молнар Д,

доктор філософії, доцент, доцент кафедри географії та туризму,

Закарпатського угорського університету ім. Ференца Ракоці II

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2959-9136>

Г. Є. Меньяйлова,

к. е. н., доцент, доцент закладу вищої освіти кафедри менеджменту,

Класичний приватний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9243-4361>

В. В. Македон,

д. е. н., професор,

професор кафедри маркетингу та логістики,

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8131-0235>

**ТРАНСФОРМАЦІЯ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ В
УМОВАХ ГЕОЕКОНОМІЧНОЇ ФРАГМЕНТАЦІЇ ТА ФОРМУВАННЯ
СТРАТЕГІЧНИХ ОРІЄНТИРІВ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ**

S. Molnar D,

*PhD, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Geography
and Tourism, Ferenc Rakoczi II Transcarpathian Hungarian University*

H. Mieniyailova,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
Management, Classic Private University*

V. Makedon

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of
Marketing and Logistics, Oles Honchar Dnipro National University, Dnipro*

THE TRANSFORMATION OF GLOBAL SUPPLY CHAINS AMID GEO- ECONOMIC FRAGMENTATION AND THE FORMULATION OF STRATEGIC DEVELOPMENT GUIDELINES FOR UKRAINE

Дослідження зосереджене на аналізі трансформації глобальних ланцюгів постачання під впливом геоекономічної фрагментації та пов'язаних із нею структурних зрушень у міжнародній торгівлі. Увагу зосереджено на зміні просторової організації виробництва, логістичних маршрутів і форматів взаємодії між підприємствами. Використано поєднання структурного та порівняльного аналізу, що дало змогу простежити перерозподіл виробничих потоків і посилення регіоналізації постачань. Показано, що глобальні ланцюги постачання поступово переходять від надмірно розгалужених моделей до більш локалізованих і диверсифікованих конфігурацій. Підприємства змінюють структуру постачальників, скорочують логістичні відстані та впроваджують цифрові інструменти управління потоками. Окрему увагу приділено можливостям інтеграції України у трансформовані глобальні ланцюги постачання. Обґрунтовано напрями посилення участі національної економіки через розвиток логістики, індустріальних кластерів і цифрових рішень.

The purpose of the article is to determine strategic guidelines for Ukraine's participation in global supply chains under conditions of geoeconomic fragmentation of the world economy. The research focuses on the transformation of international production systems and changes in the configuration of global trade flows. Particular attention is paid to structural shifts in the geography of production, logistics processes, and international cooperation among enterprises. The economic preconditions for the integration of national economies into global value chains are analysed. The research methodology is based on the application of a set of analytical and economic-statistical methods. Structural analysis of international production systems and comparative analysis of global supply chain development trends were applied. To generalise the results of scientific publications, the method of systematisation of scientific approaches was used. Identification of patterns in the transformation of global production networks was carried out using the logical and analytical method. A comparison of the economic characteristics of different countries' participation in global production systems was also conducted. The results of the study show that geoeconomic changes lead to the redistribution of production flows between world regions. International companies adjust supply structures and the location of production facilities. Under the influence of geopolitical risks, diversification of production links and logistics routes is expanding. The role of regional production clusters and new industrial centres is increasing. The study also analyses the factors determining the potential for Ukraine's integration into transformed global production networks. The practical significance of the obtained results is related to the development of analytical approaches for designing economic policy in the field of foreign economic activity. The research results can be used in the development of state programmes aimed at improving logistics infrastructure. The scientific novelty of the study lies in the systematic analysis of changes in the architecture of global supply chains and in identifying directions for the structural adaptation of the Ukrainian economy to new configurations of international production.

Ключові слова: глобальні ланцюги постачання, геоекономічна фрагментація, міжнародні виробничі мережі, індустріальні кластери, логістична інфраструктура, інтеграція України у GVC.

Keywords: global supply chains, geoeconomic fragmentation, international production networks, industrial clusters, logistics infrastructure, Ukraine's integration into GVC.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Те, як глобальні ланцюги постачання перебудовуються останніми роками, вже не виглядає як тимчасова реакція на кризи. Це радше зміна самої логіки їх функціонування. Порушення логістичних потоків, геополітичні обмеження, енергетичні коливання – все це накладається і формує іншу конфігурацію міжнародних поставок. Але проблема в тому, що ці зміни не синхронні, вони відбуваються нерівномірно, з різною швидкістю в окремих регіонах. Підприємства, з одного боку, скорочують глобальну розгалуженість постачальників, з іншого, намагаються зберегти доступ до ресурсів і ринків. І в результаті виникає напруження між ефективністю та стійкістю ланцюгів. Це змінює підходи до організації виробництва і логістики. Для України ця ситуація набуває практичного змісту. Проблема дослідження полягає у невідповідності між швидкою трансформацією глобальних ланцюгів постачання та обмеженою здатністю національних економік, зокрема України, адаптуватися до нових просторових і логістичних конфігурацій міжнародних потоків ресурсів, виробництва і збуту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У публікації Білоус-Сергєєвої С. О. [1] наведені результати аналізу стратегій забезпечення стійкості глобальних ланцюгів постачання після пандемічних шоків. Показано, що держави і корпорації активніше використовують інструменти протекціоністської політики та регіонального виробничого партнерства. Проте залишаються недостатньо з'ясованими питання адаптації

національних економік до нових конфігурацій глобальних виробничих мереж. У дослідженні Дугінець Г. В., Генералова О. В. [2] представлено результати моделювання інтеграції ланцюгів постачання у структуру глобальних ланцюгів вартості. Автори визначають взаємозв'язок між логістичною інфраструктурою і можливостями залучення підприємств до міжнародної кооперації. Однак невирішеними залишаються питання практичного використання цих моделей для економік із трансформаційною структурою.

У працях Мариненко Н. Ю., Кутка Т. І. [5] висвітлено роль України у сучасних глобальних ланцюгах постачань. Наведено оцінку експортної структури та виробничої спеціалізації національної економіки. Показано, що українські підприємства інтегруються переважно у сировинні сегменти міжнародних виробничих систем. Проте недостатньо досліджені механізми підвищення участі країни у виробництві продукції з вищою доданою вартістю.

У науковій публікації Миценка В. І. [6] подано результати аналізу напрямів інтеграції України до глобальних ланцюгів створення вартості. Автор обґрунтовує необхідність розвитку виробничої кооперації з європейськими підприємствами. Визначено значення індустріальних кластерів та логістичних коридорів для розширення економічної взаємодії.

У дослідженні Грондис К., Кота М. [10] представлено результати емпіричного аналізу впливу складності глобальних ланцюгів постачання на ефективність діяльності компаній. Показано, що збільшення кількості постачальників і логістичних зв'язків підвищує операційні ризики підприємств. Автори підкреслюють необхідність диверсифікації виробничих партнерів та використання цифрових систем управління. У науковій статті Грондис К. [11] досліджено вплив геополітичних процесів на функціонування міжнародних логістичних систем. Показано, що політичні конфлікти та торговельні обмеження змінюють географію виробничих потоків.

У роботі Хуан Цзінкай [12] наведено результати аналізу геоекономічної фрагментації світової економіки. Показано, що трансформація політичної економії впливає на стратегії транснаціональних корпорацій. Дослідник описує зміни у розміщенні виробництва та інвестиційних потоків. Однак недостатньо розкриті питання впливу цих процесів на економіки держав із перехідною структурою. У дослідженні Алессандрія Г., Хан С. Й., Хедерларіан А., Мікс С., Рул К. Дж. [9] наведені результати аналізу наслідків глобальних і локальних збоїв у ланцюгах постачання. Показано, що такі порушення призводять до зниження обсягів виробництва і торгівлі. Автори також фіксують зростання ролі диверсифікації постачальників. Проте залишаються дискусійними питання довгострокової перебудови міжнародних виробничих систем. У публікації Сакун Г., Станкевич І., Сакун О. [18] показано, що вплив цифрової трансформації на управління глобальними ланцюгами постачання. Показано, що використання цифрових технологій покращує координацію логістичних потоків і виробничих процесів. Автори доводять доцільність впровадження цифрових платформ управління. Ці засади й формують необхідність і сьогоденність поточного дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – дослідити процеси трансформації глобальних ланцюгів постачання, що викликані впливом геоекономічної фрагментації, і, на цій основі обґрунтувати напрями інтеграції української економіки у міжнародні виробничі мережі.

Завдання дослідження:

– проаналізувати структурні зміни у функціонуванні і форматах глобальних ланцюгів постачання;

– визначити напрями формування виробничої, інфраструктурної та технологічної інтеграції України у міжнародні ланцюги створення вартості;

– визначити кількісні орієнтири та пріоритетні механізми посилення присутності України у глобальних ланцюгах постачання на основі розвитку виробничих кластерів, логістичних коридорів та цифрової інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Глобальні виробничі мережі переживають період глибоких структурних змін. Упродовж 2020–2025 років геополітична нестабільність сформувала нові конфігурації міжнародної торгівлі. Пандемія COVID-19 спричинила перший масштабний розрив логістичних потоків. У 2020 році світова торгівля скоротилася приблизно на 5,3 %. Уже 2021 року обсяг товарообігу перевищив докризовий рівень. Проте відновлення супроводжувалося високою волатильністю транспортних витрат. У той самий проміжок часу загострилися торговельні суперечності між великими економіками. Тарифні обмеження США і Китаю змінили структуру виробничих ланцюгів у електроніці та машинобудуванні. Частина компаній перенесла виенергетробництво до В'єтнаму, Малайзії та Індії. У 2022 році російське вторгнення в Україну призвело до перебудови енергетичних потоків Європи. Морські перевезення через Чорне море скоротилися майже на 60 % протягом перших шести місяців конфлікту [18, с. 147].

Одночасно енергетичні ринки зазнали різкого коливання. У березні 2022 року ціна на нафту Brent перевищила 120 дол. США за барель. Вартість контейнерних перевезень між Азією та Європою у 2021 році досягла 14 тис. дол. США за сорокафутовий контейнер. У 2019 році той самий маршрут коштував близько 1 500 дол. США. Логістичні витрати для промислових компаній зросли у середньому на 30 %. Після 2023 року почалася інша фаза трансформації [22]. Підприємства скорочували географію постачальників, одночасно переміщуючи виробництво ближче до основних ринків (табл. 1).

**Таблиця 1. Динаміка світової торгівлі та логістичних витрат у період
2020–2025 років**

Рік	Світовий товарообіг, трлн дол. США	Середня ставка контейнерного фрахту, дол. США/TEU	Індекс геополітичног о ризику	Частка регіональної торгівлі, %	Середній термін доставки Азія– Європа, днів
2020	19,1	2300	104	52	38
2021	22,4	8900	112	53	41
2022	25,3	10100	136	55	45
2023	24,8	5600	129	57	43
2024	25,7	4300	118	59	40
2025	26,4	3900	121	60	39
Зміна 2020-2025	+38 %	+70 %	+17 %	+8 %	+1

Джерело: побудовано авторами на основі [22]

Статистика демонструє поступову зміну просторової структури торгівлі. Частка регіональних торговельних потоків зросла з 52 % до 60 %. Одночасно транспортні витрати залишилися значно вищими за докризовий рівень. Військові конфлікти стали другим джерелом структурної перебудови. Порти Чорного моря втратили частину транзитних потоків. Український аграрний експорт у 2022 році знизився майже на 35 %. Після запуску альтернативних маршрутів через Дунай і Польщу обсяг перевезень частково відновився. У 2024 році морські поставки зерна перевищили 50 млн т [3, 11].

Енергетична криза в Європі змінила конфігурацію газових потоків. У 2021 році Росія забезпечувала близько 40 % імпорту газу ЄС. У 2024 році цей показник впав нижче 10 %. Європейські країни переорієнтувалися на постачання зрідженого газу зі США та Катару. Цифрові платформи управління перевезеннями поширилися серед великих операторів. Компанії використовували системи моніторингу вантажів у режимі реального часу, що позитивно вплинуло на прозорість логістичних операцій. Також після серії логістичних збоїв корпорації почали збільшувати страхові резерви. Рівень запасів у машинобудуванні ЄС зріс приблизно на 18 % у 2023 році (табл. 2).

Таблиця 2. Зміни логістичних параметрів міжнародних виробничих мереж у 2020–2025 роках

Рік	Кількість активних глобальних маршрутів	Частка nearshoring у виробництві, %	Середній рівень складських запасів, днів	Частка цифрових логістичних платформ, %	Кількість торговельних обмежень
2020	420	11	42	28	650
2021	438	12	44	33	720
2022	410	16	49	38	890
2023	395	19	53	44	930
2024	402	21	55	48	970
2025	408	23	56	52	1010

Джерело: побудовано авторами на основі [8]

Констатуємо, що за п'ять років кількість нових обмежень перевищила тисячу. Одночасно зросла частка виробництва, перенесеного ближче до ринків збуту. Геоекономічна поляризація світової економіки створила декілька центрів виробничої концентрації. Північна Америка зміцнила позиції у високотехнологічному секторі. Китай і Південно-Східна Азія зберегли домінування у масовому виробництві електроніки. Європейський Союз розширив інвестиції у критичні галузі. Наприкінці 2023 року ЄС ухвалив програму підтримки виробництва мікрочипів. Капітальні інвестиції у напівпровідникову галузь зросли на 35 % за останні два роки. США спрямували понад 50 млрд. дол. США на розвиток внутрішніх виробничих потужностей. Аналогічні програми розробили Японія та Південна Корея з метою зменшення залежності від окремих постачальників [8].

Нова архітектура світової економіки характеризується поліцентричною структурою. Регіональні економічні блоки формують власні логістичні екосистеми. В Азійсько-Тихоокеанському регіоні функціонує угода RCEP. Вона охоплює понад 30 % світового ВВП. Європейський Союз розвиває внутрішній ринок та транскордонну інфраструктуру (рис. 1).

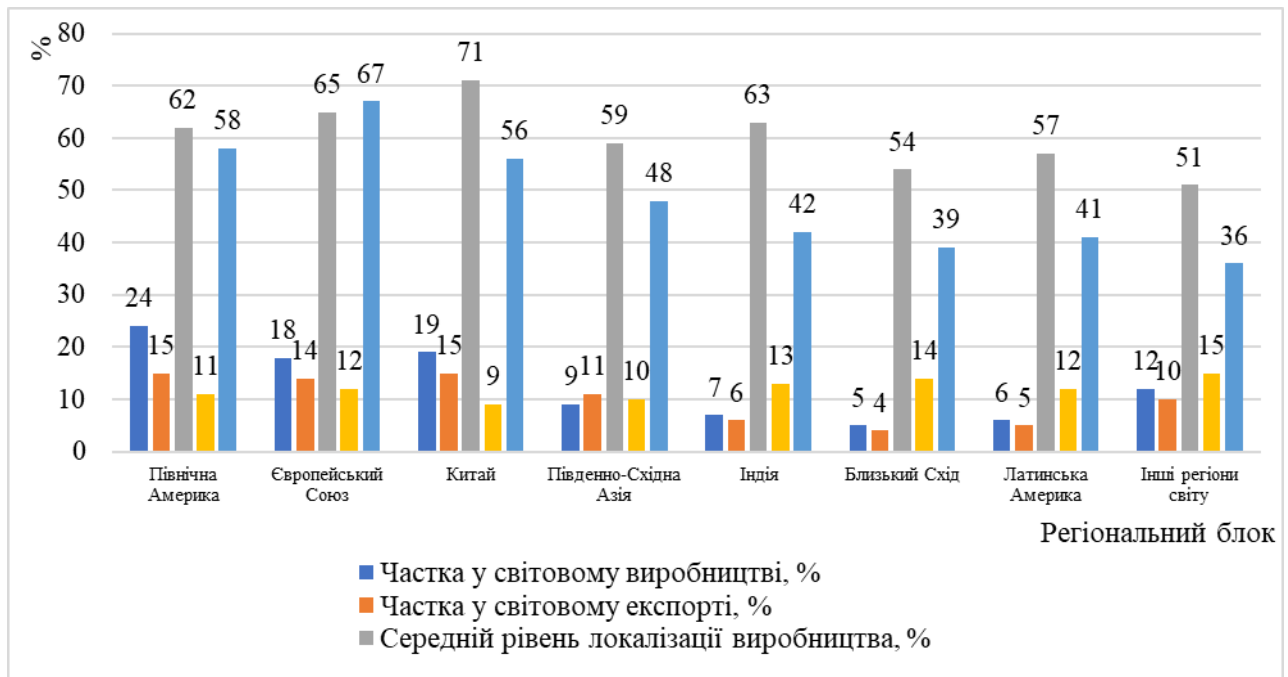


Рис. 1. Регіональна структура глобальних ланцюгів постачання у 2025 році

Джерело: побудовано авторами на основі [8, 14]

Регіональна статистика демонструє зміщення виробничих центрів. Китай і країни АСЕАН формують великий промисловий пояс. Європейський Союз концентрується на високотехнологічних галузях. Північна Америка розвиває внутрішні ланцюги доданої вартості. Зміни торкнулися також морської інфраструктури. У 2024 році понад 80 % контейнерних перевізників змінили маршрути через Червоне море. Судна почали обходити Африку. Доставка товарів подовжилася на 10–14 днів. Транспортні витрати зросли приблизно на 18 %. Виробничі корпорації реагували на нові ризики через диверсифікацію постачальників [14]. Автомобільні концерни збільшили кількість контрактів з альтернативними виробниками компонентів. У 2023 році частка подвійних постачальників у галузі перевищила 60 %. До 2020 року показник становив близько 35 %. Поступово формується нова модель функціонування міжнародних логістичних систем. Вона поєднує регіональну концентрацію виробництва та глобальну координацію потоків. Компанії

інвестують у цифрові інструменти прогнозування попиту. Вони використовують алгоритми штучного інтелекту для оптимізації маршрутів [7].

На початку 2020 року більшість транснаціональних корпорацій використовували розгалужені глобальні мережі. Основна мета полягала у мінімізації витрат. У 2021 році ситуація змінилася. Підприємства зіткнулися з нестачею мікрочипів, медичного обладнання та електронних компонентів. Автомобільні концерни тимчасово зупиняли виробничі лінії. У 2022 році додалися нові ризики. Енергетичні ціни підвищили витрати на виробництво. Газ у Європі подорожчав майже утричі порівняно з 2020 роком. Змінюючи структуру ланцюгів постачання, корпорації поступово скорочували географічну дистанцію між виробництвом і ринками збуту. Підприємства розміщували нові заводи у сусідніх країнах. У Мексиці кількість виробничих інвестицій у 2023 році зросла приблизно на 28 %. Компанії електронної галузі переміщували складальні операції до В'єтнаму. Аналогічна тенденція спостерігалася у Центральній Європі. Польща та Чехія прийняли нові автомобільні інвестиції (рис. 2.) [17].

Показники демонструють скорочення домінування азійських виробничих майданчиків, при одночасному зростанні ролі регіональних центрів. Інша група змін стосувалася організації логістики. Після пандемії перевізники почали використовувати цифрові системи управління потоками. Порти встановлювали автоматизовані системи контролю контейнерів.

Транспортні компанії використовували аналітичні платформи для прогнозування перевантаження портів. У 2024 році понад половина великих перевізників застосовувала алгоритми оптимізації маршрутів. Паралельно розвивалися платформи відстеження вантажів. Компанії отримували дані про місцезнаходження товару у режимі реального часу. Така інформація зменшувала операційні затримки. Керівники підприємств швидше реагували на перебої постачання (табл. 3).

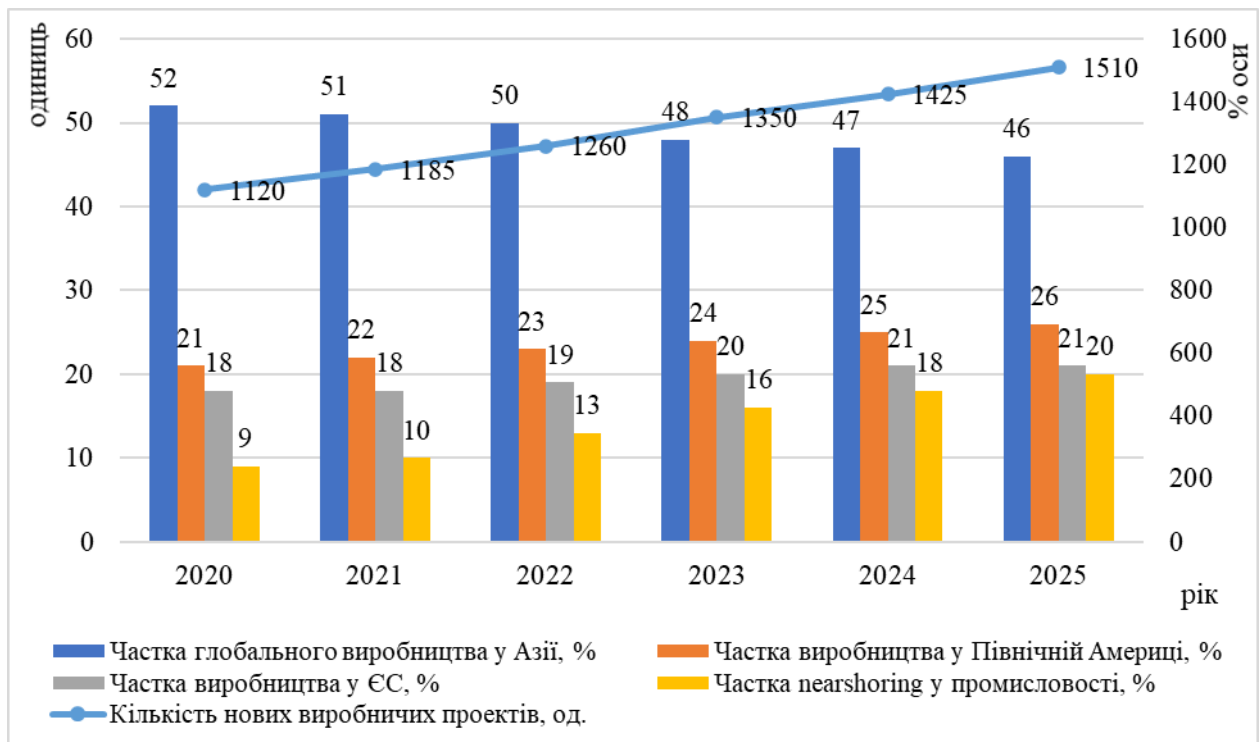


Рис. 2. Перерозподіл виробничих локацій у глобальних ланцюгах постачання у період 2020–2025 років

Джерело: побудовано авторами на основі [8, 17]

Факти вказують на швидке зростання цифрових інвестицій. Автоматизація складів збільшилася майже вдвічі. Також час логістичного планування скоротився приблизно на шість годин.

Таблиця 3. Поширення цифрових логістичних технологій у глобальних мережах у 2020–2025 роках

Рік	Частка компаній з цифровими платформами, %	Середній час логістичного планування, год	Частка автоматизованих складів, %	Інвестиції у цифрову логістику, млрд. дол. США	Кількість портів з автоматизацією, од.
2020	27	14	16	18	32
2021	31	13	18	22	38
2022	36	11	21	27	44
2023	41	10	24	32	51
2024	47	9	27	36	58
2025	52	8	31	40	64

Джерело: побудовано авторами на основі [21]

Зростання нестабільності змінило підхід до управління запасами. До пандемії підприємства дотримувалися концепції Just-in-Time. Виробничі системи підтримували мінімальний складський резерв. У 2022 році підприємства почали збільшувати страхові запаси. У фармацевтичній галузі запаси активних компонентів зросли на 40 %. Аналогічний процес відбувався у виробництві електроніки (рис. 3.) [16].

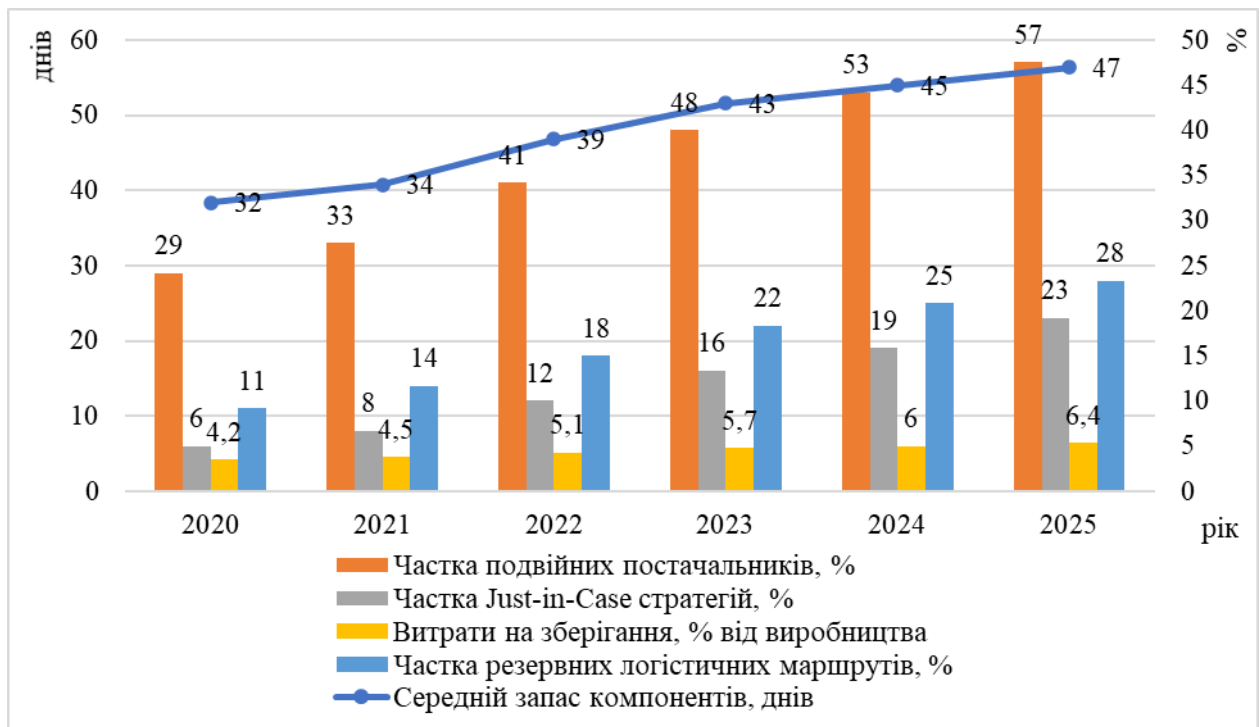


Рис. 3. Зміни у системах управління запасами та постачальниками в проміжку 2020–2025 років

Джерело: побудовано авторами на основі [8, 20]

Глобальна конкуренція між економічними блоками посилила тенденцію friendshoring. Підприємства переміщували постачання до партнерських країн. У 2024 році частка торгівлі між країнами G7 перевищила 47 % їхнього загального товарообігу. Подібні процеси спостерігалися в Азійсько-Тихоокеанському регіоні. Угода RCEP стимулювала взаємну торгівлю між країнами Східної Азії. Індустріальні компанії розширювали мережі партнерів. Зростала кількість контрактів із середніми постачальниками. Така диверсифікація зменшувала ризик зупинки

виробництва. У 2025 році великі виробники автомобілів мали у середньому 2,6 постачальника для одного типу компонентів. У 2020 році показник дорівнював 1,4 (табл. 4) [20].

Таблиця 4. Диверсифікація постачальників у міжнародних виробничих мережах за період 2020–2025 років

Рік	Середня кількість постачальників на компонент	Частка регіональних контрактів, %	Частка friendshoring у торгівлі, %	Кількість стратегічних партнерств, шт.	Частка виробничих альянсів, %
2020	1,4	38	12	210	18
2021	1,6	40	14	235	20
2022	1,9	43	17	268	23
2023	2,2	46	19	301	26
2024	2,4	49	21	336	29
2025	2,6	51	24	372	32

Джерело: побудовано авторами на основі [21]

Показники відображають системне розширення партнерських мереж. Частка регіональних контрактів зросла до половини міжнародних угод. Підприємства формують виробничі альянси з партнерами у стабільних юрисдикціях. Перебудова ланцюгів постачання змінює інвестиційні пріоритети. У 2023–2025 роках корпорації збільшували капіталовкладення у логістичну інфраструктуру. Нові склади будувалися біля транспортних вузлів. Компанії фінансували автоматизовані центри обробки вантажів [10].

Геоекономічні зміни після 2020 року змінили структуру міжнародного виробництва. Підприємства скорочують надмірну глобалізацію постачання. Європейські компанії переміщують частину виробництва ближче до ринків споживання. Центральна та Східна Європа отримують нові інвестиційні проекти. Україна входить до цієї регіональної зони виробничої перебудови. У 2021 році частка українського експорту до Європейського Союзу перевищила 39 %. Через два роки показник зріс до 63 %. Після 2022 року структура торговельних потоків змінилася швидше. Морська логістика через чорноморські порти скоротилася. Залізничні та автомобільні коридори до

Польщі, Словаччини й Румунії взяли основне навантаження. У 2024 році через західні кордони проходило близько 72 % товарних перевезень [12].

Інша зміна стосується промислових інвестицій. Європейські компанії почали формувати виробничі майданчики ближче до ринку ЄС. Україна отримує інтерес інвесторів у машинобудуванні, переробці аграрної продукції та електронних компонентах. У 2023 році інвестиції у переробну промисловість перевищили 2,1 млрд. дол США (табл. 5).

Таблиця 5. Поточні дані та прогноз участі України у глобальних виробничих мережах у період 2022–2030 років

Рік	Частка експорту до ЄС, %	Індекс участі у GVC	Промислові інвестиції, млрд. дол, США	Частка переробного експорту, %	Частка регіональної кооперації, %
2022	57	0,36	1,7	31	41
2023	63	0,38	2,1	33	44
2024	64	0,40	2,5	35	47
2025	65	0,42	2,9	37	49
2026	66	0,45	3,4	39	52
2027	67	0,47	3,9	41	55
2028	68	0,49	4,3	43	57
2030	70	0,53	5,1	47	60

Джерело: побудовано авторами на основі [8, 20]

Як бачимо, частка переробленої продукції у структурі експорту збільшується. До 2030 року показник може досягти майже половини загального експорту.

Індустріальні кластери формують другий напрям інтеграції. У західних областях зростає концентрація машинобудівних підприємств. Закарпаття та Львівська область залучають електронні виробництва. Підприємства виготовляють кабельні системи для автомобільної галузі. У 2024 році на цих підприємствах працювали понад 60 тисяч працівників. Регіональні промислові зони розширюють співпрацю з європейськими виробниками. Нові індустріальні парки з'являються у Вінницькій, Тернопільській та Волинській областях. У 2025 році офіційний реєстр містив понад 80

індустріальних парків. Близько третини з них почали активне будівництво виробничої інфраструктури (табл. 6) [1, с. 41].

Таблиця 6. Розвиток індустріальних кластерів і виробничих зон України у період 2023-2025 років і прогноз до 2030 року

Рік	Кількість індустріальних парків	Кількість виробничих підприємств у кластерах	Обсяг виробництва кластерів, млрд. дол, США	Кількість зайнятих, тис, осіб	Частка експорту кластерів, %
2023	68	420	6,5	98	14
2024	74	470	7,4	104	16
2025	82	525	8,6	112	18
2026	90	610	10,1	121	20
2027	97	690	11,8	132	23
2028	105	760	13,5	141	26
2030	120	910	17,4	165	30

Джерело: побудовано авторами на основі [21, 22]

Кластерна модель змінює структуру виробничої спеціалізації. Підприємства створюють локальні ланцюги постачання. Це скорочує витрати транспортування. Регіональні постачальники отримують доступ до міжнародних контрактів. Інфраструктурний розвиток формує третій напрям інтеграції. Україна модернізує транспортні коридори до Європейського Союзу. У 2023 році вантажообіг через західні залізничні переходи перевищив 28 млн т. Через два роки показник зріс до 34 млн т. Паралельно розширюється пропускна здатність дунайських портів [21].

Логістичні центри біля кордонів отримують нові складські комплекси. У Львівській області площа сучасних складів перевищила 900 тисяч квадратних метрів. Компанії будують нові мультимодальні термінали. У 2026–2028 роках планується введення декількох транспортних вузлів на стику залізничних і автомобільних маршрутів (табл. 7).

**Таблиця 7. Поточний стан і прогноз розвитку транспортних коридорів
України, 2023-2030 років**

Рік	Вантажообіг західних коридорів, млн т	Потужність дунайських портів, млн т	Пропускна здатність залізниці до ЄС, млн т	Площа логістичних центрів, млн м ²	Частка мультимодальних перевезень, %
2023	28	21	32	1,2	14
2024	31	24	35	1,4	16
2025	34	27	38	1,6	18
2026	37	30	41	1,8	20
2027	40	33	44	2,1	22
2028	44	36	47	2,4	25
2030	50	40	52	2,9	30

Джерело: побудовано авторами на основі [21, 22]

Цифрові технології формують інший напрям економічної інтеграції. ІТ-сектор України продовжує розширювати експорт. У 2021 році експорт ІТ-послуг перевищив 6,8 млрд дол. США. Після скорочення у 2023 році сектор почав відновлення. У 2025 році обсяг експорту оцінюється приблизно у 7,3 млрд дол. США. ІТ-компанії інтегруються у глобальні виробничі процеси. Вони створюють програмне забезпечення для логістичних платформ, фінансових сервісів та індустріальних систем. (табл. 8) [4].

Таблиця 8. Прогнозування тренду розвитку цифрових сервісів та ІТ-експорту України, для періоду 2023–2030 років

Рік	Експорт ІТ-послуг, млрд дол, США	Кількість ІТ-компаній	Частка цифрових сервісів у експорті, %	Кількість фахівців, тис, осіб	Частка інноваційних стартапів
2023	6,4	2300	8,5	285	6
2024	6,8	2450	9,2	296	7
2025	7,3	2600	9,9	308	8
2026	7,9	2800	10,7	320	9
2027	8,6	3000	11,6	335	10
2028	9,4	3250	12,4	350	12
2030	11,2	3700	14,0	390	15

Джерело: побудовано авторами на основі [13, 21]

Зростання цифрового сектору підсилює участь України у міжнародних виробничих мережах. Програмні рішення інтегруються у логістичні та виробничі процеси. IT-компанії співпрацюють з європейськими виробниками електроніки, автомобільних систем і телекомунікацій. Державна політика формує додаткові стимули для інтеграції підприємств у глобальні ланцюги постачання. Уряд розширює програми підтримки індустріальних парків. Податкові стимули зменшують витрати на інвестиції, а підприємства отримують гранти на модернізацію обладнання [15, с. 39].

Фінансові інструменти також змінюються. Банківський сектор розширює кредитування промислових підприємств. У 2024 році портфель програм підтримки виробництва перевищив 160 млрд грн [13]. Частина коштів спрямована на модернізацію переробної промисловості. Українські підприємства дедалі активніше інтегруються у європейські виробничі екосистеми. Машинобудівні компанії постачають компоненти для виробників обладнання. Аграрні підприємства розвивають глибоку переробку сировини. Виробники харчових продуктів збільшують частку готової продукції в експорті. До кінця десятиліття Україна може сформувати нову модель економічної інтеграції на базі поєднання промислових кластерів, логістичних коридорів і цифрових рішень.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Геоелектронічна фрагментація змінила організацію міжнародного виробництва. Компанії скорочують довгі ланцюги постачання та переміщують частину операцій у регіональні економічні зони. Підприємства формують коротші виробничі маршрути, що зменшує логістичні ризики та транспортні витрати. Регіональні виробничі блоки концентрують інвестиції у промислові галузі та інфраструктуру. У результаті міжнародна кооперація поступово переходить від глобально розосереджених мереж до просторово локалізованих виробничих систем.

Інтеграція України у глобальні ланцюги постачання відбувається через розширення економічної взаємодії з європейським промисловим простором.

Підприємства машинобудування, агропереробки та електроніки формують нові виробничі зв'язки з компаніями Європейського Союзу. Паралельно розвиваються індустриальні кластери та виробничі зони у прикордонних регіонах. Такі територіальні концентрації підприємств створюють умови для кооперації постачальників, технологічного обміну та збільшення частки продукції з вищою доданою вартістю.

Транспортна інфраструктура та цифрові технології визначають швидкість інтеграції України до працюючих глобальних ланцюгів постачання.

Модернізація залізничних переходів, розвиток дунайських портів і розширення мультимодальних терміналів підсилюють транскордонні логістичні потоки. Паралельно цифрові платформи управління перевезеннями підвищують прозорість операцій і скорочують часові витрати планування. Розвиток ІТ-сектору забезпечує створення програмних рішень для виробництва, логістики та фінансових сервісів, що підтримує інтеграцію підприємств у міжнародні виробничі мережі.

В результаті проведеного дослідження встановлено, що геоекономічна фрагментація спричинила структурну перебудову глобальних ланцюгів постачання, яка проявляється у переході від розгалужених глобальних мереж до регіонально локалізованих виробничих конфігурацій. Так, упродовж 2020-2025 років частка регіональної торгівлі зросла з 52% до 60%, частка наближеного виробництва (nearshoring) збільшилася з 11% до 23%, а середня кількість постачальників на один компонент зросла з 1,4 до 2,6. Це свідчить про формування принципово нової моделі функціонування міжнародних виробничих систем, яка поєднує регіональну концентрацію виробництва з диверсифікацією постачальників та активним впровадженням цифрових інструментів управління логістичними потоками.

Було визначено три ключові напрями інтеграції України у трансформовані глобальні ланцюги постачання: промислово-виробничий (розширення кооперації підприємств машинобудування, агропереробки та

електроніки з європейськими виробниками), інфраструктурний (модернізація залізничних переходів, дунайських портів та мультимодальних терміналів) і технологічний (інтеграція IT-компаній у глобальні виробничі процеси через створення програмних рішень для логістики, фінансових сервісів та індустріальних систем). Зростання частки українського експорту до ЄС із 57% у 2022 році до 65% у 2025 році підтверджує посилення виробничої взаємодії з європейським промисловим простором.

В статті було обґрунтовано кількісні орієнтири інтеграції України у глобальні виробничі мережі на період до 2030 року. Зокрема, прогнозується зростання індексу участі у GVC з 0,36 до 0,53, збільшення кількості індустріальних парків до 120, досягнення обсягу виробництва кластерів на рівні 17,4 млрд дол. США, розширення вантажообігу західних транспортних коридорів до 50 млн т та зростання експорту IT-послуг до 11,2 млрд дол. США. Визначено, що пріоритетними механізмами реалізації цих орієнтирів є: розвиток індустріальних кластерів у прикордонних регіонах як центрів кооперації з європейськими виробниками; розбудова мультимодальної транспортної інфраструктури на стику залізничних та автомобільних маршрутів; нарощування потенціалу цифрового сектору для забезпечення програмними рішеннями виробничих і логістичних процесів; а також розширення державних програм підтримки промислових інвестицій та модернізації переробної промисловості.

Перспективи подальших досліджень пов'язані з розробленням методичного інструментарію оцінювання ефективності інтеграції національних підприємств у глобальні ланцюги постачання, а також із визначенням впливу повоєнної відбудови на конфігурацію виробничих зв'язків України з міжнародними партнерами.

Література

1. Білоус-Сергєєва С. О. Співпраця чи автономія: вибір стратегії для забезпечення стійкості глобальних ланцюгів постачань через протекціонізм

після пандемії COVID-19. *Економіка і організація управління*. 2025. № 3(55). С. 38–43. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2024.3.4>

2. Дугінець Г. В., Генералов О. В. Моделі інтеграції ланцюгів постачання в архітектоніку глобальних ланцюгів вартості. *Економіка та суспільство*. 2025. № 79. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-168>

3. Лакіза В., Корнеляк О., Коханський Р. Менеджмент глобальних ланцюгів доданої вартості в умовах економічної інтеграції та цифровізації. *Академічні візії*. 2025. № 45. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17203285>

4. Македон В. В., Ільченко Н. О. Кон'юнктура світового ринку ІТ-послуг в умовах економіки 4.0. *Ефективна економіка*. 2021. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.1.8

5. Мариненко Н. Ю., Кутко Т. І. Роль і місце України в глобальних ланцюгах постачань. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2025. Вип. 21. Т. 1. С. 204–219. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.1.21.204-219>

6. Миценко В. І. Напрями інтеграції України до глобальних ланцюгів створення вартості. *Інноваційна економіка*. 2025. № 4 (104). С. 5-11. DOI: <https://doi.org/10.37332/2309-1533.2025.4.1>

7. Польова Т. В., Литвиненко О. Д. Аналіз стану глобальних ланцюгів постачання через вплив геополітичних чинників та фрагментацію світової торговельної системи. *Ефективна економіка*. 2025. № 12. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.12.58>

8. Ahn J., Tan B. J. Supply Chain Diversification and Resilience. *IMF Working Paper*. 2025. No 102. pp. 1–60. DOI: <https://doi.org/10.5089/9798229011419.001>.

9. Alessandria G., Khan S. Y., Khederlarian A., Mix C., Ruhl K. J. The aggregate effects of global and local supply chain disruptions: 2020–2022. *Journal of International Economics*. 2023. Vol. 146. Article 103788. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2023.103788>

10. Grondys K., Kot M. Impact of global supply chain complexity on the individual performance of companies. *Engineering Management in Production*

and Services. 2025. Vol. 17. No 2. pp. 63–77. DOI: <https://doi.org/10.2478/emj-2025-0012>

11. Grondys K. The impact of the geopolitical situation of world economies on the functioning of global supply chains. *System Safety: Human - Technical Facility – Environment*. 2026. Vol. 8. No 1. pp. 70–81. DOI: <https://doi.org/10.2478/czoto-2026-0007>

12. Huang J. Geoeconomic Fragmentation: Structural Transformation of the Global Political Economy and Strategic Implications for International Business. *Proceedings of Business and Economic Studies*. 2025. Vol. 8. No 8. pp. 227–234. DOI: <https://doi.org/10.26689/pbes.v8i8.13425>

13. Kumar S. Geo-economic fragmentation and the reallocation of global supply chains. *International Journal for Research Trends and Innovation*. 2026. Vol. 11. No 1. pp. a286–a295. URL: <https://www.ijrti.org/papers/IJRTI2601036.pdf>

14. Mahlkow H., Semrau F. O., Steglich F., Pahl S., Stucki V. Resilient global supply chains in times of escalating trade costs. *UNIDO Insights on Industrial Development Policy Brief*. 2025. No 26. URL: <https://www.unido.org/sites/default/files/unido-publications/2025-10/IID%20Policy%20Brief%2026%20-%20Resilient%20global%20supply%20chains%20in%20times%20of%20escalating%20trade%20costs.pdf> (дата звернення: 10.03.2026).

15. Makedon V., Koptilyi D. Digital transformation and artificial intelligence as factors in the economic recovery of enterprises following armed conflicts. *Economics, Entrepreneurship, Management*. 2025. Vol. 12. No. 1. p. 33–48. <https://doi.org/10.56318/eem2025.01.033>

16. Riaz A., Ullah A., Muhammad B. The impact of global supply chain pressure on the stock market: A sectoral view. *Humanities and Social Sciences Communications*. 2025. Vol. 12. Article 284. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41599-025-04634-0>

17. Sakka A., Christodoulou S., Papadopoulos A. Supply chain disruptions and their impact on trade and logistics systems. *Ministry of Energy*,

Commerce and Industry of Cyprus. 2025. pp. 1–42. URL: <https://www.gov.cy/media/sites/11/2025/06/supplychain disruptions.pdf> (дата звернення: 10.03.2026).

18. Sakun H., Stankevych I., Sakun O. Strategies for optimizing global supply chains in the context of digital transformation. *Digital Economy and Economic Security*. 2025. Vol. 3. No 18. pp. 144–151. DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.18-22>

19. Samuels A. Digital transformation in supply chains: improving resilience and sustainability through AI, Blockchain, and IoT. *Frontiers in Sustainability*. 2025. Vol. 6. Article 1584580. DOI: <https://doi.org/10.3389/frsus.2025.1584580>

20. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Strait of Hormuz disruptions: implications for global trade and development. *Geneva: United Nations*, 2026. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/osgttinf2026d1_en.pdf (дата звернення: 10.03.2026).

21. World Economic Forum. Global Value Chains Outlook 2026: *Orchestrating Corporate and National Agility*. *World Economic Forum*. 2026. DOI: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.32047.89767>

22. World Trade Organization, Asian Development Bank, Research Institute for Global Value Chains (UIBE), Institute of Developing Economies (IDE-JETRO), World Economic Forum. *Global Value Chain Development Report 2025*. *Geneva: World Trade Organization*. 2025. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gvcreport2025_e.pdf (дата звернення: 10.03.2026).

References

1. Bilous-Serhieieva, S. O. (2025), “Cooperation or autonomy: choosing a strategy to ensure the resilience of global supply chains through protectionism after the COVID-19 pandemic”, *Economics and Organization of Management*, vol. 3(55), pp. 38–43. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2024.3.4>.

2. Duhinets, H. V. and Heneralov, O. V. (2025), “Models of supply chain integration into the architecture of global value chains”, *Economy and Society*, vol. 79. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-168>.
3. Lakiza, V., Korneliak, O. and Kokhanskyi, R. (2025), “Management of global value chains in conditions of economic integration and digitalization”, *Academic Visions*, vol. 45. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17203285>.
4. Makedon, V. V., Ilchenko, N. O. (2021), “Conjuncture of the global IT services market in the conditions of Economy 4.0”, *Efficient Economy*. DOI: [10.32702/2307-2105-2021.1.8](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.1.8).
5. Marynenko, N. Yu. and Kutko, T. I. (2025), “The role and place of Ukraine in global supply chains”, *Actual Problems of Regional Economic Development*, vol. 21, no. 1, pp. 204–219. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.1.21.204-219>.
6. Mytsenko, V. I. (2025), “Directions of Ukraine’s integration into global value chains”, *Innovative Economy*, vol. 4(104), pp. 5–11. DOI: <https://doi.org/10.37332/2309-1533.2025.4.1>.
7. Polova, T. V. and Lytvynenko, O. D. (2025), “Analysis of the state of global supply chains under the influence of geopolitical factors and fragmentation of the world trade system”, *Efficient Economy*, vol. 12. DOI: [http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.12.58](https://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.12.58).
8. Ahn, J. and Tan, B. J. (2025), “Supply Chain Diversification and Resilience”, *IMF Working Paper*, vol. 102, pp. 1–60. available at: <https://www.imf.org/-/media/files/publications/wp/2025/english/wpica2025102-print-pdf.pdf> (accessed 10 March 2026). DOI: <https://doi.org/10.5089/9798229011419.001>.
9. Alessandria, G., Khan, S. Y., Khederlarian, A., Mix, C. and Ruhl, K. J. (2023), “The aggregate effects of global and local supply chain disruptions: 2020–2022”, *Journal of International Economics*, Vol. 146, Article 103788. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2023.103788>.
10. Grondys, K. and Kot, M. (2025), “Impact of global supply chain complexity on the individual performance of companies”, *Engineering*

Management in Production and Services, Vol. 17, No 2, pp. 63–77. DOI: <https://doi.org/10.2478/emj-2025-0012>.

11. Grondys, K. (2026), “The impact of the geopolitical situation of world economies on the functioning of global supply chains”, *System Safety: Human - Technical Facility – Environment*, Vol. 8, No 1, pp. 70–81. DOI: <https://doi.org/10.2478/czoto-2026-0007>.

12. Huang, J. (2025), “Geeconomic Fragmentation: Structural Transformation of the Global Political Economy and Strategic Implications for International Business”, *Proceedings of Business and Economic Studies*, Vol. 8, No 8, pp. 227–234. DOI: <https://doi.org/10.26689/pbes.v8i8.13425>.

13. Kumar, S. (2026), “Geo-economic fragmentation and the reallocation of global supply chains”, *International Journal for Research Trends and Innovation*, Vol. 11, No 1, pp. a286–a295. available at: <https://www.ijrti.org/papers/IJRTI2601036.pdf> (accessed 10 March 2026).

14. Mahlkow, H., Semrau, F. O., Steglich, F., Pahl, S. and Stucki, V. (2025), “Resilient global supply chains in times of escalating trade costs”, *UNIDO Insights on Industrial Development Policy Brief*, vol. 26. available at: <https://www.unido.org/sites/default/files/unido-publications/2025-10/IID%20Policy%20Brief%2026%20-%20Resilient%20global%20supply%20chains%20in%20times%20of%20escalating%20trade%20costs.pdf> (accessed 10 March 2026).

15. Makedon, V. and Koptilyi, D. (2025), “Digital transformation and artificial intelligence as factors in the economic recovery of enterprises following armed conflicts”, *Economics, Entrepreneurship, Management*, Vol. 12, No 1, pp. 33–48. DOI: <https://doi.org/10.56318/eem2025.01.033>.

16. Riaz, A., Ullah, A. and Muhammad, B. (2025), “The impact of global supply chain pressure on the stock market: A sectoral view”, *Humanities and Social Sciences Communications*, Vol. 12, Article 284. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41599-025-04634-0>.

17. Sakka, A., Christodoulou, S. and Papadopoulos, A. (2025), “Supply chain disruptions and their impact on trade and logistics systems”, *Ministry of*

Energy, Commerce and Industry of Cyprus. available at: <https://www.gov.cy/media/sites/11/2025/06/supplychain disruptions.pdf> (accessed 10 March 2026).

18. Sakun, H., Stankevych, I. and Sakun, O. (2025), “Strategies for optimizing global supply chains in the context of digital transformation”, *Digital Economy and Economic Security*, Vol. 3, No 18, pp. 144–151. DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.18-22>.

19. Samuels, A. (2025), “Digital transformation in supply chains: improving resilience and sustainability through AI, Blockchain, and IoT”, *Frontiers in Sustainability*, Vol. 6, Article 1584580. DOI: <https://doi.org/10.3389/frsus.2025.1584580>.

20. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2026), “Strait of Hormuz disruptions: implications for global trade and development”, *United Nations, Geneva*. available at: https://unctad.org/system/files/official-document/osgttinf2026d1_en.pdf (accessed 10 March 2026).

21. World Economic Forum (2026), “Global Value Chains Outlook 2026: Orchestrating Corporate and National Agility”, *World Economic Forum*. DOI: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.32047.89767>.

22. World Trade Organization, Asian Development Bank, Research Institute for Global Value Chains (UIBE), Institute of Developing Economies (IDE-JETRO), World Economic Forum (2025), “*Global Value Chain Development Report 2025*”, *World Trade Organization, Geneva*. available at: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gvcreport2025_e.pdf (accessed 10 March 2026).

Отримано редакцією журналу / Received: 09.04.26

Прорецензовано / Revised: 20.04.26

Дата публікації / Published: 23.04.26