

Андрухів І.Т.

доктор філософії з менеджменту,
начальник відділу,
ТОВ «СОФТСЕРВ ДАЙНАМІКС»
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-0031-9933>

Andrukhiv Ihor

SOFTSERVE DYNAMICS LLC

КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЯ ПРОСТОРОВИХ БАР'ЄРІВ У ТРАНСФОРМАЦІЇ ТОРГОВЕЛЬНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ВИКЛИКІВ

Сформовано теоретико-методичне підґрунтя дослідження просторово-бар'єрних трансформацій торговельних систем під впливом сучасних глобалізаційних викликів та геоелектронічних шоків. Обґрунтовано доцільність чотирикомпонентної класифікації чинників глобалізаційного впливу на торгівлю, у складі якої виділено макроекономічні, геополітичні, технологічні та інфраструктурно-екологічні чинники. Розкрито специфічний механізм впливу кожної групи факторів на просторову локалізацію торговельних об'єктів, ланцюги створення вартості та трансформацію цінових стратегій ритейлу. Розкрито кумулятивний ефект їхньої взаємодії, що виражається у посиленні просторового опору та формуванні міжрегіональних асиметрій. Сформульовано авторське визначення поняття «просторові бар'єри у торгівлі» як системи об'єктивно обумовлених або штучно сформованих матеріальних, інфраструктурних, географічних, інституційних та цифрових обмежень, що спричиняють зростання транзакційних і логістичних витрат та блокують вільне переміщення ресурсно-товарних потоків. Запропоновано авторську типологію просторових бар'єрів у торгівлі за джерелами їх виникнення та економічним виявом, у межах якої описано вплив інфраструктурно-логістичних, просторово-географічних, матеріально-технічних та інституційно-цифрових обмежень на деформацію структури витрат підприємств. Доведено, що просторові бар'єри конвертуються у додаткові витрати «останньої милі», підвищення норм утримання товарних запасів та зростання транзакційного навантаження. Побудовано теоретичну модель просторово-бар'єрної диференціації розвитку торгівлі в системі «центр – периферія», що пояснює механізм вимивання торговельного капіталу з периферійних територій на користь висококонцентрованих ядер. Формалізовано залежність між рівнем сукупного просторового опору, швидкістю товарообігу та цільністю торговельної мережі. Обґрунтовано концептуальні засади формування вирівнювання торговельного простору, в основу якого покладено поєднання інфраструктурної компенсації та цифрової інверсії для нівелювання територіального опору.

Ключові слова: торговельна система, просторові бар'єри, глобалізаційні чинники, концепція «центр – периферія», просторовий опір, логістичні витрати.

Постановка проблеми. Глобалізаційні процеси супроводжуються парадоксальною тенденцією: з одного боку, відбуваються стирання кордонів, активна цифровізація ринків і прискорення товарно-грошових потоків, а з іншого – поглиблюється просторова фрагментація та виникають нові матеріально-інфраструктурні обмеження. У торгівлі це проявляється через формування «просторових бар'єрів» – сукупності інфраструктурних, логістичних, інституційних та безпекових обмежень, що перешкоджають рівномірному розвитку торговельних мереж і збалансованому міжрегіональному обміну.

Для України, де глобалізаційні виклики наклалися на воєнні руйнування та геоелектронічну переорієнта-

цію товарних потоків до західних кордонів, теоретичне осмислення просторово-бар'єрного виміру торгівлі є критично важливим. Необхідність обґрунтування концепту «просторових бар'єрів» як стримуючих чинників і розривів між центром та периферією обумовлює актуальність цієї статті для розробки дієвих механізмів їх подолання у міжрегіональному та глобальному контексті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз сучасних наукових публікацій свідчить про глибокий інтерес дослідників до проблем суперечливого впливу глобалізаційних процесів на архітектуру міжрегіонального та міжнародного товарного обміну. Зокрема у

працях вітчизняних науковців знаходять відображення окремі питання асиметрії розвитку та трансформації ринкового середовища під впливом кризових чинників. Так, О. Ляш та В. Хаустова [1] розкривають особливості трансформації підприємницького середовища України в умовах воєнного стану, акцентуючи увагу на посиленні територіальної асиметрії через руйнування виробничо-інфраструктурної бази, масову релокацію бізнесу та зміну конфігурації логістичних маршрутів. Важливий внесок у дослідження прикладної специфіки адаптації ритейлу до інфраструктурно-логістичних обмежень зроблено в праці О. В. Коваленко [2], яка здійснила діагностику вітчизняного продуктового ритейлу в умовах кризових шоків та виявила, що ключовими бар'єрами стали дестабілізація ланцюгів постачання, дефіцит складської логістики та зміщення торговельної активності у західні регіони України.

Поглиблюючи міждисциплінарний дискурс центр-периферійних взаємодій, А. Максименко [3] систематизує ефекти домінування, зв'язку та «зворотної хвилі», обґрунтовуючи, що дуалізм «центр – периферія» виступає просторовою метафорою нерівномірного розподілу ресурсів та залежності відсталіх територій. Локальний аспект розташування торговельних суб'єктів досліджує С. В. Мельников [4], який доводить, що за умов високої асиметрії ринків єдиною рівновагою для фірм є агломерація на більшому ринку, яка прямо залежить від співвідношення між продуктовою диференціацією та транспортним тарифом.

Аналізуючи стратегії стійкості роздрібних мереж за умов інфраструктурних руйнувань, О. Harnaha et al. [5] обґрунтовують необхідність переходу від мінімізації витрат до адаптивного управління, що включає формування буферних запасів, диверсифікацію постачальників та омніканальну трансформацію. Розкриваючи засади територіального розвитку торговельних мереж, Ю. Тимейчук [6] доводить доцільність використання геоінформаційного аналізу та геомаркетингу для оптимізації розміщення торговельних об'єктів у просторі. Водночас В. Скупейко зі співавторами [7] акцентують увагу на інституційно-цифровому вимірі функціонування торгівлі, доводячи, що фрагментація нормативної бази та асиметрія регуляторного навантаження формують латентні обмеження для цифровізації інфраструктури ритейлу.

Разом з тим, зарубіжні дослідники більшою мірою зосереджуються на макроекономічних та геоекономічних вимірах глобальних трансформацій. Так, розглядаючи трансформацію світової економіки під впливом багатонаціональних корпорацій, С. Anderer et al. [8] обґрунтовують, що глобалізація виробництва докорінно змінює політичну економіку торговельної політики. Вчені доводять, що інтеграція підприємств у глобальні ланцюги створення вартості формує потужні лобістські альянси за лібералізацію торгівлі, що прискорює зниження тарифних бар'єрів у міждержавних угодах. Водночас слід погодитися з аргументованим застереженням N. Zahoор et al. [9], які доводять, що

оптимістичні уявлення про безперервність глобалізації спростовуються сплеском міжнародного торговельного протекціонізму. Автори підкреслюють, що протекціоністські обмеження призводять до масштабних реконфігурацій та структурних порушень функціонування глобальних ланцюгів створення вартості, роблячи їх вразливими до зовнішньополітичних шоків.

Поглиблюючи аналіз структурних зрушень у міжнародній торгівлі, L. Alfaro та D. Chor [10] документують феномен «великого перерозподілу» (Great Reallocation) поставок, що проявляється у зміщенні виробничих етапів до регіонів із нижчими витратами та в активізації стратегій дружнього переносу виробництва (friendshoring). Разом з тим, автори слушно акцентують на тому, що такі геоекономічні маневри не гарантують автоматичного зниження залежності від ризикованих ланцюгів і нерідко супроводжуються зростанням імпорتنих цін. На противагу цьому, S. Cevik [11], використовуючи гравітаційне моделювання двосторонніх торговельних потоків, стверджує, що геополітична відстань між країнами має статистично незначний вплив на обсяги торгівлі порівняно з рівнем доходу та фізичною відстанню, а справжньою загрозою для розвитку ринків виступають протекціонізм і тарифний меркантилізм. Однак автор залишає поза увагою той факт, що в умовах воєнно-політичних та інфраструктурних шоків саме фізичні та географічні обмеження стають критичними блокуючими чинниками для функціонування торговельних мереж.

Проблематика просторової асиметрії у міжнародній торгівлі також розглядається L. Yu et al. [12], які інтегрують торговельні тертя у модель Нової економічної географії та аналітично доводять, що витрати на торгівлю є систематично асиметричними, внаслідок чого периферійні регіони стикаються з вищими витратами на експорт порівняно з багатими ядрами. Вивчаючи проблему екологічно нерівноцінного обміну в глобальних ланцюгах створення вартості, J. Althouse et al. [13] розкривають механізми, за яких економіки ядра переміщують екологічно брудні виробництва на периферію, що створює перешкоди для отримання соціально-економічних вигід маргіналізованими країнами.

Визнаючи високу цінність здобутих наукових результатів, слід констатувати, що в наукових працях вітчизняних дослідників спостерігається суттєвий дефіцит спеціальних праць, присвячених вивченню просторових бар'єрів саме у торговельній сфері. Більшість українських публікацій розглядають територіальні асиметрії у загальноекономічному контексті, або фокусуються виключно на операційно-тактичних адаптаціях ритейлу до воєнних шоків, залишаючи поза увагою теоретико-методичний вимір просторового опору та центр-периферійного вимивання торговельного капіталу. Отже, у сучасній економічній думці залишаються недостатньо опрацьованими питання єдиного теоретико-методологічного синтезу просторових, інфраструктурних, матеріальних та інституційно-цифрових обмежень функціонування торгівлі.

Формулювання цілей статті. Метою статті є теоретико-методологічне обґрунтування концепту «просторових бар'єрів» як системного чинника трансформації торговельних систем та визначення стратегічних векторів вирівнювання міжрегіональних асиметрій в умовах глобалізаційних викликів.

Виклад основного матеріалу. Сучасний етап розвитку світової економічної системи характеризується глибокою суперечливістю, яка проявляється у співіснуванні протилежних за спрямованістю векторів. З одного боку, масштабування процесів діджиталізації, розбудова міждержавних фінансово-торговельних мереж та прагнення до оптимізації товарних потоків створюють підґрунтя для формування так званого «безбар'єрного» глобального ринку. З іншого боку, реалії геоекономічної фрагментації, зростання протекціоністських тенденцій та геополітичні турбулентності зумовлюють виникнення нових локальних обмежень. Аналіз сучасних досліджень світової економіки засвідчує, що глобалізація не ліквідує просторовий чинник, а навпаки – ускладнює його структуру, трансформуючи традиційні межі між національними ринками у системні локалізовані обмеження [8; 10; 11].

У зазначеному контексті особливої важливо проаналізувати, як саме глобалізаційні трансформації впливають на просторову локалізацію торговельних об'єктів та конфігурацію торговельно-розподільчих мереж. Якщо на мікрорівні діджиталізація торгівлі та розвиток електронної комерції створюють ілюзію повної автономності від фізичного простору, то на макро- та мезорівнях функціонування торговельних систем залишається жорстко прив'язаним до наявної матеріально-технічної

бази. Посилення конкуренції за критичні вузли інфраструктури – такі як мультимодальні хаби, складські комплекси та прикордонні перевантажувальні термінали – висвітлює подвійну природу глобалізації: стираючи юридичні та митні кордони між окремими державами, вона водночас загострює боротьбу за фізичну присутність у ключових точках економічного простору.

Зовнішній вплив глобалізаційних трансформацій на торговельні системи має комплексний характер і формується під дією цілої сукупності факторів, які ми пропонуємо систематизувати за чотирма основними групами (рис. 1).

Запропонований розподіл чинників глобалізаційного впливу на макроекономічні, геополітичні, технологічні та інфраструктурно-екологічні спирається на принципи системного підходу та враховує багатовимірний характер просторових бар'єрів у торгівлі. Необхідність саме такої чотириконтентної класифікації зумовлена тим, що вона охоплює всі рівні функціонування торговельних систем: від зовнішньоекономічного контуру (геополітичного) та контуру макросередовища (економічного) до технологічно-інституційного базису та фізичного середовища локалізації (інфраструктура та екологія).

Зауважимо, що цінові моделі і платоспроможність просторових ринків визначаються насамперед макроекономічними умовами, натомість волатильність валютних курсів, інфляційні шоки та платіжні дисбаланси діють як селективні економічні бар'єри. Отож, основною характеристикою макроекономічних чинників є динамічність і спроможність своєчасно і доволі стрімко змінювати географію товарних потоків. Механізм цього впливу на торгівлю реалізується через стиснення реаль-



Рис. 1. Класифікація чинників глобалізаційного впливу на торгівлю

Джерело: запропоновано автором

ної купівельної спроможності населення на периферії, що зумовлює просторове зміщення попиту в бік дешевшої локальної продукції або більш концентрованих ринків, де ефект масштабу дозволяє стримувати зростання кінцевих цін.

Свою чергою, геополітичні чинники задають інституційно-правові та просторові межі маневреності торговельного капіталу, перетворюючи звичайні фізичні відстані на жорсткі або навіть непроникні бар'єри. Звернімо увагу на застереження S. Cevik про те, що посилення протекціоністських заходів, уведення санкційних обмежень, а також воєнні дії та деструкція транспортної інфраструктури запускають процеси вимушеної реконфігурації глобальних ланцюгів створення вартості [11]. На нашу думку, головна особливість цієї групи полягає у примусовому характері її впливу, що змушує суб'єктів роздрібної та гуртової торгівлі відмовлятися від просторово найкоротших і потенційно найдешевших маршрутизацій на користь безпечніших, хоч і значно дорожчих стратегій локалізації чи переспрямування поставок.

Водночас технологічні чинники виступають цифровими драйверами стиснення простору, однак парадоксально формують новий поріг доступу до ринку. Масове впровадження інструментів електронної комерції, алгоритмів штучного інтелекту в ритейл та автоматизованих систем управління складською логістикою докорінно змінює саму природу просторового обмеження: якщо фізична віддаленість частково нівелюється цифровою присутністю, то на її місці виникає бар'єр цифрового та технологічного розриву. Внаслідок цього підприємства, які не володіють значним капіталом для швидкої цифрової трансформації, опиняються на технологічній периферії та поступово втрачають ринкові позиції.

Нарешті, інфраструктурно-екологічні чинники утворюють фізичний та ресурсний базис торговельної сфери, який, як слушно зазначають J. Althouse et al., визначається станом матеріально-технічної бази, пропускною спроможністю логістичних вузлів та зростаючими вимогами до екологізації транспортних систем [13]. Отож, ключовою характеристикою цієї групи фак-

торів є висока інертність, адже подолання інфраструктурних обмежень вимагає значного часу та масштабних капіталовкладень, що в умовах кризи виражається у стрімкому зростанні трансакційних та транспортно-складських витрат у розрахунку на одиницю товару під час його просування до периферійних ринків.

Важливо підкреслити, що окреслені чинники перебувають у постійній синергетичній взаємодії, формуючи кумулятивний ефект посилення просторового опору (табл. 1). Зокрема, геополітичні шоки та воєнні дії миттєво оголюють інфраструктурні вузькі місця, спричиняючи логістичні затори та стрибок транспортних тарифів, що, у свою чергу, провокує макроекономічну дестабілізацію та інфляцію. Одночасно з цим знецінення обігових коштів позбавляє торговельні підприємства ресурсів для технологічного оновлення та дотримання жорстких екологічних стандартів, що додатково поглиблює депресивність периферійних регіональних ринків.

У результаті перетину та взаємного посилення зазначених чинників природна просторова дифузія торговельної активності зазнає викривлень, а на шляху товарних, капітальних та інформаційних потоків формується стійкий простір опору. Осмислення цієї проблеми вимагає чіткого визначення сутності та компонентної структури обмежень, що виникають у просторовому вимірі функціонування ринку. Відтак, під просторовими бар'єрами у торгівлі пропонуємо розуміти сукупність об'єктивно обумовлених або штучно сформованих матеріальних, інфраструктурних, географічних, інституційних та цифрових обмежень, які стримують вільне переміщення ресурсно-товарних потоків у просторі, спричиняють непропорційне зростання трансакційних та логістичних витрат і поглиблюють структурно-територіальні асиметрії розвитку торгівлі.

Для чіткої ідентифікації природи просторового опору та обґрунтування інструментів його подолання у торговельній сфері, пропонуємо авторську типологію просторових бар'єрів в торгівлі за ключовими джерелами їх виникнення та формами економічного вияву (рис. 2).

Таблиця 1

Вплив глобалізаційних чинників на просторову архітектуру торгівлі

Група чинників	Характер та джерела глобального впливу	Просторовий вияв у торговельній системі	Економічні наслідки для суб'єктів торгівлі
Макроекономічні	Валютна волатильність, інфляційні шоки, міждержавні платіжні дисбаланси.	Перерозподіл товарних потоків між регіонами з різною купівельною спроможністю.	Зміна вартості оборотного капіталу, вимушена трансформація цінових стратегій.
Геополітичні	Зсув геоекономічних центрів, протекціонізм, руйнування транспортних коридорів.	Концентрація товарних потоків на безпечних напрямках, ізоляція прикордонних зон.	Зростання витрат на реструктуризацію ланцюгів постачання.
Технологічні	Розвиток e-commerce, автоматизація складів, впровадження штучного інтелекту.	Посилення ролі цифрових майданчиків при збереженні потреби у хабах доставки.	Необхідність масштабних капіталовкладень у IT-інфраструктуру та цифрову логістику.
Інфраструктурно-екологічні	Зношеність мереж, обмежена пропускна спроможність кордонів, ESG-стандарти.	Формування «вузьких місць» на стиках транспортно-розподільчих систем.	Зростання логістичного плеча, тривалості зберігання та сукупних трансакційних витрат.

Джерело: запропоновано автором



Рис. 2. Типологія виникнення просторових бар'єрів у торгівлі

Джерело: запропоновано автором

Запропонована типологія дозволяє чітко розмежувати природу виникнення обмежень, простеживши їх трансформацію від суто фізичних і географічних параметрів території до ускладнених інституційних і цифрових формацій. Важливо, що виділені групи бар'єрів лише зрідка функціонують у ізольованому вигляді, зазвичай вони утворюють складні просторові комбінації, де фізична віддаленість периферії посилюється дефіцитом сучасної складської інфраструктури, а регуляторні затримки на кордонах чи міжрегіональних межах компліментуються цифровим розривом.

Економічна суть впливу цих бар'єрів на діяльність торговельних підприємств реалізується безпосередньо через деформацію структури їх витрат. Будь-яке просторове обмеження неминуче конвертується у додаткові логістичні витрати, зумовлені вимушеним подовженням плеча транспортування, підвищенням норм утримання товарних запасів та необхідністю оперативної перебудови схем доставки (зокрема на етапі «останньої милі»). Паралельно спостерігається суттєве зростання трансакційних витрат, пов'язаних із хеджуванням операційних ризиків, прискоренням пошуком альтернативних контрагентів та подоланням адміністративно-митних затримок. У кінцевому підсумку це призводить до непропорційного зростання собівартості реалізації товарів для кінцевого споживача на периферійних ринках, що суттєво знижує рентабельність торговельного бізнесу та вимиває капітал із депресивних територій.

Систематичне зростання трансакційно-логістичного навантаження на периферійних ринках підводить до розуміння, що саме просторові бар'єри сьогодні стають ключовим модифікатором розподілу торговельного капі-

талу. Ця деформація проявляється у просторовій поляризації торговельної сфери, що робить доцільним застосування адаптованої концепції «центр – периферія» для пояснення механізмів цієї диференціації (рис. 3).

У центрі локалізації торгівлі рівень просторових та інфраструктурних бар'єрів є мінімальним за рахунок високої щільності транспортних магістралей, наявності великих логістичних парків та стабільного високого попиту. Це створює позитивний зворотний зв'язок: торговельний капітал прагне концентруватися в ядрах, що дозволяє суб'єктам господарювання мінімізувати витрати та отримувати ефект від масштабу. У перехідній зоні бар'єри мають помірний характер, що зумовлює орієнтацію переважно на регіональні чи локальні торговельні мережі. Натомість на периферії високий рівень інфраструктурних, географічних та цифрових бар'єрів призводить до ефекту вимивання торговельного капіталу. Торговельні мережі відмовляються від експансії на такі території через високі питомі витрати на обслуговування одного споживача.

Дію просторових бар'єрів у торгівлі можна виразити через концепт «просторового опору», який відображає ступінь протидії, що її чинить середовище переміщенню товарних, інформаційних та грошових потоків. На відміну від фізичних процесів, у системі торгівлі просторовий опір є економічною категорією, яка визначає, наскільки уповільнюється швидкість товарообігу та зростає поріг беззбитковості для суб'єктів ринку під впливом наявних обмежень. Формалізуючи цю залежність, ми визначаємо, що швидкість товарообігу (V) перебуває у зворотній залежності від сукупного рівня просторових бар'єрів (B), а щіль-

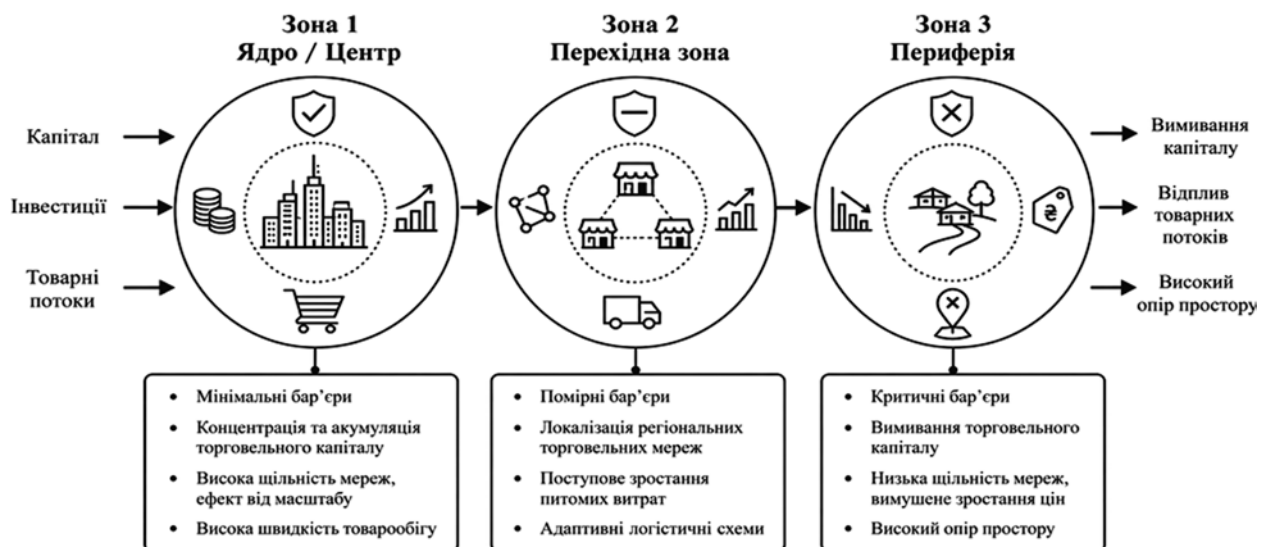


Рис. 3. Модель просторово-бар'єрної диференціації розвитку торгівлі

Джерело: запропоновано автором

ність торговельної мережі (D) є функцією від величини цих обмежень:

$$V = f \frac{1}{B}, \quad D = \varphi(B)$$

Зростання показника просторового опору чинить деструктивний вплив на торговельну систему периферійних територій: уповільнюється оборотність оборотних коштів, зменшується асортиментна доступність товарів для населення, а також створюються умови для виникнення монополізованих або дефіцитних локальних ринків.

Нівелювання цих деструктивних впливів вимагає відмови від пасивної адаптації торгівлі до існуючих обмежень на користь концепції формувального вирівнювання. Сутність цього підходу полягає у відмові від субсидування периферійних територій та у системному переформатуванні самого середовища функціонування торгівлі через комбінацію інфраструктурно-інституційного розвитку та цифрової інклюзії. Перший напрям такого переформатування має бути орієнтований на фізичне усунення «вузьких місць» шляхом розбудови мультимодальних логістичних хабів, розширення мережі складських потужностей та спрощення міжрегіональних і прикордонних процедур, що безпосередньо знижує транспортне плече та трансакційні витрати. Водночас другий напрям покликаний нівелювати фізичну віддаленість периферії за рахунок прискореного розгортання цифрової інфраструктури, стимулювання ритейлерів до використання спільних маркетплейсів та омніканальних моделей продажів, що у підсумку компенсує брак локального фізичного попиту та забезпечує рівноправний доступ суб'єктів торгівлі до загальнонаціонального ринку.

Таким чином, синтез інфраструктурної компенсації та цифрової інверсії дозволить знизити сукупний опір простору, що сприятиме гармонізації розвитку торговельних систем та вирівнюванню міжрегіональних асиметрій.

Висновки.

1. Сучасна трансформація світового економічного простору характеризується підсиленням просторової асиметрії, де процеси діджиталізації та лібералізації торгівлі співіснують із геоекономічною фрагментацією та інфраструктурними обмеженнями. Системна дія макроекономічних, геополітичних, технологічних та інфраструктурно-екологічних чинників формує стійке середовище просторового опору, що змушує торговельний капітал реструктуризувати ланцюги постачання та концентруватися у безпечних вузлових елементах інфраструктури.

2. Просторові бар'єри у торгівлі є комплексною системою об'єктивних та генерованих обмежень, які деформують структуру витрат суб'єктів господарювання. Вплив цих бар'єрів реалізується через кумулятивне зростання логістичного плеча, підвищення норм утримання товарних запасів та зростання трансакційних витрат, що непропорційно підвищує собівартість реалізації товарів на периферійних ринках і знижує загальну рентабельність торговельного бізнесу.

3. Розподіл торговельного капіталу в економічному просторі визначається рівнем сукупного просторового опору, який перебуває у зворотній залежності зі швидкістю товарообігу та щільністю торговельної мережі. Торговельні ядра із мінімальним просторовим опором генерують позитивний зворотний зв'язок за рахунок ефекту масштабу та розвиненої інфраструктури. Натомість периферійні території стикаються із системним вимиванням торговельного капіталу через високий поріг безбитковості та підвищені ризики операційної діяльності, що призводить до формування депресивних локальних ринків.

4. Подолання деструктивного впливу просторово-бар'єрної диференціації вимагає переходу від пасивної адаптації ринку до активної трансформації функціонального середовища торгівлі. Стратегічний орієнтир

гармонізації міжрегіональних асиметрій полягає у синтезі векторів інфраструктурної компенсації та цифрової інверсії.

Подальші дослідження доцільно спрямувати на розробку емпіричного інструментарію оцінювання

сукупного просторового опору регіональних ринків та математичне моделювання оптимальної щільності інфраструктурно-логістичних хабів для мінімізації транзакційних витрат ритейлу в умовах повоєнного відновлення економіки України.

Список літератури:

1. Іляш О. І., Хаустова В. Є. Трансформація підприємницького середовища України під впливом війни, регіональної асиметрії, кластерних змін і секторальних зрушень. *Проблеми економіки*. 2026. № 1 (65). С. 52–64. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2026-1-52-64>
2. Коваленко О. В. Діагностика стану та інноваційної адаптації продуктового ритейлу України в кризових умовах. *Продовольчі ресурси*. 2024. Т. 12, № 22. С. 234–248. DOI: <https://doi.org/10.31073/foodresources2024-22-23>
3. Максименко А. Теоретичні підходи до дослідження центр-периферійних взаємодій: міждисциплінарний дискурс. *Міжнародні та політичні дослідження*. 2020. Вип. 33. С. 68–88. DOI: <https://doi.org/10.18524/2707-5206.2020.33.208017>
4. Мельников С. В. Рівноваги у просторовій дуополії: асиметрія ринків vs. продуктова диференціація. *Розвиток транспорту*. 2022. № 3 (14). С. 9–24. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2022.3-14.01>
5. Harnaha O., Savina N., Kostyuchenko V. Anti-crisis strategic development of retail chains under logistical destabilization. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Серія «Економічні науки»*. 2026. Вип. 1 (113). С. 31–43. DOI: <https://doi.org/10.31713/ve120263>
6. Тимейчук Ю. Концептуальні основи стратегічного та територіального розвитку торговельних мереж. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 77. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-77-46>
7. Скупейко В., Сопільник Л., Семчук Ю., Садонцев Д. Регуляторне середовище цифровізації як фактор впливу на розвиток цифрової інфраструктури ритейлу. *Академічні візії*. 2025. Вип. 48. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.1800156>
8. Anderer C., Dür A., Lechner L. Trade policy in a “GVC World”: Multinational corporations and trade liberalization. *Business and Politics*. 2020. Vol. 22, No. 4. P. 639–666. DOI: <https://doi.org/10.1017/bap.2020.4>
9. Zahoor N., Wu J., Khan H., Khan Z. De-globalization, international trade protectionism, and the reconfigurations of global value chains. *Management International Review*. 2023. Vol. 63, No. 5. P. 823–859. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11575-023-00522-4>
10. Alfaro L., Chor D. Global supply chains: The looming “great reallocation”. *NBER Working Paper Series*. 2023. No. w31661. National Bureau of Economic Research. DOI: <https://doi.org/10.3386/w31661>
11. Cevik S. Long live globalization: Geopolitical shocks and international trade. *International Economics and Economic Policy*. 2025. Vol. 22, No. 2. Art. 32. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10368-025-00660-0>
12. Yu L., Wang S., Cheng J., Yang L. Trade direction, market access and regional wage inequality: An explanation based on asymmetric trade costs. *The World Economy*. 2022. Vol. 45, No. 3. P. 895–913. DOI: <https://doi.org/10.1111/twec.13162>
13. Althouse J., Cahen-Fourot L., Carballa-Smichowski B., Durand C., Knauss S. Ecologically unequal exchange and uneven development patterns along global value chains. *World Development*. 2023. Vol. 170. Art. 106308. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2023.106308>

References:

1. Iliash O. I. & Khaustova V. Y. (2026). Transformation of the entrepreneurial environment of Ukraine under the influence of war, regional asymmetry, cluster changes and sectoral shifts. *Problems of Economy*, no. (1), pp. 52–64. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2026-1-52-64>
2. Kovalenko O. V. (2024). Diagnostics of the state and innovative adaptation of food retail of Ukraine in crisis conditions. *Food Resources*, no. 12(22), pp. 234–248. DOI: <https://doi.org/10.31073/foodresources2024-22-23>
3. Maksymenko A. (2020). Theoretical approaches to the study of core-periphery interactions: Interdisciplinary discourse. *International and Political Studies*, no. (33), pp. 68–88. DOI: <https://doi.org/10.18524/2707-5206.2020.33.208017>
4. Melnykov S. V. (2022). Equilibria in spatial duopoly: Market asymmetry vs. product differentiation. *Transport Development*, no. (3), pp. 9–24. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2022.3-14.01>
5. Harnaha O., Savina N. & Kostyuchenko V. (2026). Anti-crisis strategic development of retail chains under logistical destabilization. *Bulletin of National University of Water and Environmental Engineering. Series “Economic Sciences”*, no. 1(113), pp. 31–43. DOI: <https://doi.org/10.31713/ve120263>
6. Tymeichuk Yu. (2025). Conceptual foundations of strategic and territorial development of retail chains. *Economy and Society*, no. (77). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-77-46>
7. Skupeiko V., Sopilnyk L., Semchuk Yu. & Sadontse, D. (2025). Regulatory environment of digitalization as a factor influencing the development of digital retail infrastructure. *Academic Visions*, no. (48). DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.1800156>
8. Anderer C., Dür A. & Lechner L. (2020). Trade policy in a “GVC World”: Multinational corporations and trade liberalization. *Business and Politics*, no. 22(4), pp. 639–666. DOI: <https://doi.org/10.1017/bap.2020.4>
9. Zahoor N., Wu J., Khan H. & Khan Z. (2023). De-globalization, international trade protectionism, and the reconfigurations of global value chains. *Management International Review*, no. 63(5), pp. 823–859. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11575-023-00522-4>

10. Alfaro L. & Chor D. (2023). *Global supply chains: The looming “great reallocation”* (NBER Working Paper No. w31661). National Bureau of Economic Research. DOI: <https://doi.org/10.3386/w31661>
11. Cevik S. (2025). Long live globalization: Geopolitical shocks and international trade. *International Economics and Economic Policy*, no. 22(2), Article 32. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10368-025-00660-0>
12. Yu L., Wang S., Cheng J. & Yang L. (2022). Trade direction, market access and regional wage inequality: An explanation based on asymmetric trade costs. *The World Economy*, no. 45(3), pp. 895–913. DOI: <https://doi.org/10.1111/twec.13162>
13. Althouse J., Cahen-Fourot L., Carballa-Smichowski B., Durand C. & Knauss S. (2023). Ecologically unequal exchange and uneven development patterns along global value chains. *World Development*, no. 170, Article 106308. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2023.106308>

CONCEPTUALIZATION OF SPATIAL BARRIERS IN THE TRANSFORMATION OF TRADE SYSTEMS UNDER GLOBALIZATION CHALLENGES

Theoretical and methodological foundations for studying the spatial-barrier transformations of trade systems under the influence of modern globalization challenges and geoeconomic shocks have been formed. The expediency of a four-component classification of globalization factors affecting trade has been substantiated, distinguishing macroeconomic, geopolitical, technological, and infrastructural-environmental factors. The specific mechanism through which each group of factors influences the spatial localization of trade facilities, value chains, and the transformation of retail pricing strategies has been revealed. The cumulative effect of their interaction, expressed in the enhancement of spatial resistance and the formation of interregional asymmetries, has been uncovered. The author's definition of the concept of “spatial barriers in trade” has been formulated as a system of objectively determined or artificially created material, infrastructural, geographical, institutional, and digital limitations that cause an increase in transaction and logistics costs and block the free movement of resource and commodity flows. An author's typology of spatial barriers in trade according to their sources of origin and economic manifestations has been proposed, describing the impact of infrastructural-logistical, spatial-geographical, material-technical, and institutional-digital limitations on the deformation of enterprise cost structures. It has been proven that spatial barriers convert into additional last-mile costs, higher inventory holding norms, and increased transaction burdens. A theoretical model of spatial-barrier differentiation of trade development within the “core-periphery” system has been built, explaining the mechanism of trade capital drain from peripheral territories in favor of highly concentrated cores. The relationship between the level of total spatial resistance, inventory turnover speed, and trade network density has been formalized. Conceptual foundations for the formative alignment of trade space have been substantiated, based on a combination of infrastructural compensation and digital inversion to neutralize territorial resistance.

Keywords: *trade system, spatial barriers, globalization factors, “core-periphery” concept, spatial resistance, logistics costs.*

Дата надходження статті: 03.08.2026

Дата прийняття статті: 02.09.2026

Дата публікації статті: 06.10.2026