

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. 2025. № 10.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.10.36>

УДК 339.1:338.246

І. В. Свиноус,

*д. е. н., професор кафедри обліку і оподаткування,
Білоцерківський національний аграрний університет*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0346-1596>

І. В. Закрижевська,

*к. е. н., доцент, завідувач кафедри маркетингу,
Хмельницький національний університет*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0918-9949>

В. Л. Карпенко,

*к. е. н., доцент кафедри маркетингу,
Хмельницький національний університет*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2476-6700>

В. В. Андрушко,

*молодший науковий співробітник НДЧ,
Хмельницький національний університет*

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0000-7228-6202>

О. О. Ситник,

аспірант,

Національний університет біоресурсів і природокористування України

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0000-5903-8466>

**ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЗОВАНИХ
ТОВАРНИХ РИНКІВ У ПЕРІОД ПІСЛЯВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ**

I. Svynous,

*Doctor of Economic Sciences, Professor of the Department of Accounting and
Taxation, Bila Tserkva National Agrarian University*

I. Zakryzhevska,

*PhD in Economics, Associate Professor, Head of the Department of Marketing,
Khmelnyskyi National University*

V. Karpenko,

*PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Marketing,
Khmelnyskyi National University*

V. Andrushko,

Junior Research Fellow, Research Department, Khmelnytskyi National University

O. Sytnyk,

Postgraduate Student,

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

INFRASTRUCTURE SUPPORT FOR ORGANIZED COMMODITY MARKETS DURING THE POST-WAR RECONSTRUCTION PERIOD

У статті всебічно досліджено проблематику формування, розвитку та модернізації інфраструктурного забезпечення організованих товарних ринків України в період післявоєнної відбудови. Наголошено, що інфраструктура є ключовим елементом ринкової економіки, який визначає ефективність взаємодії між виробниками, трейдерами, інвесторами та споживачами, а також забезпечує прозорість і стабільність торговельних операцій. Підкреслено, що внаслідок війни Україна зазнала масштабних втрат у сфері транспортно-логістичних, біржових, фінансових і складських потужностей, що призвело до дестабілізації ланцюгів постачання, зниження ліквідності ринків і ускладнення реалізації продукції.

Обґрунтовано, що ефективне відновлення інфраструктури має базуватися на принципах децентралізації, цифрової трансформації,

інноваційності та міжнародної кооперації. Запропоновано створення єдиної національної цифрової платформи організованих товарних ринків, яка об'єднає біржову торгівлю, логістику, моніторинг цін і фінансові сервіси, забезпечуючи прозорість, контроль якості та зниження транзакційних витрат.

Окрему увагу приділено гармонізації технічних стандартів і цифрових протоколів України з європейськими (MiFID II, eFTI, eDelivery, TRACES), що відкриває нові можливості для інтеграції у єдиний економічний простір ЄС. Підкреслено важливість розвитку державно-приватного партнерства, залучення міжнародних фінансових організацій та інвестицій у критично важливі інфраструктурні проєкти.

У підсумку доведено, що модернізація інфраструктурного забезпечення організованих товарних ринків у період післявоєнної відбудови є стратегічною передумовою економічної стійкості, підвищення конкурентоспроможності та формування сучасної європейської моделі розвитку ринкової економіки України.

The article explores the theoretical and applied aspects of forming and developing the infrastructure support system of organized commodity markets in Ukraine during the post-war recovery period. It emphasizes that infrastructure serves as a system-forming element of the market environment, determining the efficiency of exchange mechanisms, the competitiveness of the national economy, and the level of integration into global markets. Given the large-scale destruction and structural deformations caused by the war, the restoration of infrastructure components has become a strategic priority for ensuring economic stabilization and sustainable development.

The paper analyzes the main structural components of the infrastructure of organized commodity markets, including transport and logistics, financial and credit, exchange, informational and analytical, communication, and institutional-regulatory subsystems. The war has resulted in the loss of significant logistics

capacities, destruction of ports, railway hubs, grain terminals, and exchange trading platforms, which has led to market fragmentation, reduced trading liquidity, and complications in export operations. A particularly acute problem remains the limited access of agricultural and industrial producers to organized distribution channels, transparent price formation mechanisms, and insurance instruments.

The necessity of implementing a comprehensive strategy for modernizing market infrastructure based on the principles of digital transformation, institutional consolidation, and European integration is substantiated. The article proposes a model for creating a national digital platform for organized markets that would integrate exchange trading, logistics, financial services, price monitoring, and product quality control. This approach will ensure transparency of transactions, reduce transaction costs, minimize corruption risks, and strengthen market participants' trust.

The study identifies promising directions for developing infrastructure potential: decentralization of trading systems through the creation of regional exchange hubs; development of transport corridors and multimodal logistics centers; implementation of blockchain technologies for transaction registration and traceability of goods; use of artificial intelligence to forecast market trends; and harmonization of technical standards and digital protocols with EU requirements (MiFID II, eFTI, eDelivery, TRACES).

Special attention is devoted to financial and institutional mechanisms for supporting infrastructure recovery. The article highlights that public-private partnerships, attraction of international financial organizations (World Bank, EBRD, EIB), participation in EU recovery programs, and the formation of investment clusters around transport and exchange centers will play a decisive role. It is also noted that infrastructure reconstruction should be accompanied by strengthening the regulatory capacity of the state and updating legislation in the fields of exchange trading, logistics, and digital services.

In conclusion, the article argues that infrastructure support for organized commodity markets is a fundamental factor in Ukraine's post-war economic revival. Its effective reconstruction will not only restore market dynamics but also create institutional foundations for transitioning to an innovative model of economic growth, strengthening the competitiveness of Ukrainian producers in global markets, and ensuring deeper integration into the European economic space.

Ключові слова: *інфраструктура, організовані товарні ринки, післявоєнна відбудова, логістика, цифровізація, блокчейн, державна політика, інтеграція, конкурентоспроможність.*

Keywords: *infrastructure, organized commodity markets, post-war recovery, logistics, digitalization, blockchain, state policy, public-private partnership, European integration, competitiveness.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Організовані товарні ринки є невід'ємним елементом сучасної економічної системи, адже вони забезпечують прозорість, прогнозованість та стабільність торговельних операцій. Їхня функція полягає не лише у створенні майданчика для купівлі-продажу товарів, а й у формуванні системи правил, які зменшують рівень невизначеності та транзакційних витрат, сприяють формуванню довіри між учасниками та забезпечують більш ефективний розподіл ресурсів.

У період післявоєнної відбудови організовані ринки виконують подвійну роль. З одного боку, вони стають інструментом відновлення ринкової інфраструктури, яка зазнала значних втрат унаслідок руйнування логістичних маршрутів, складських потужностей та транспортних вузлів. Відновлення цих елементів є критично важливим для забезпечення фізичної можливості виконання біржових контрактів і гарантування стабільності торговельних відносин. З іншого боку, організовані ринки інтегрують

національну економіку у глобальний торговельний простір, створюючи умови для виходу українських виробників на європейські та світові платформи, а також підвищуючи конкурентоспроможність країни на міжнародній арені.

Ефективне інфраструктурне забезпечення виступає ключовим чинником результативності організованих ринків. Йдеться не лише про фізичну інфраструктуру зберігання та транспортування, а й про цифрову складову: електронні торговельні системи, системи електронного документообігу, блокчейн-рішення для забезпечення прозорості та смарт-контракти для гарантування виконання зобов'язань. У сукупності це формує механізми для швидкого відновлення виробничо-логістичних ланцюгів, мінімізації ризиків, а також забезпечення довіри з боку як внутрішніх, так і зовнішніх учасників ринку.

Таким чином, організовані товарні ринки в умовах післявоєнного відновлення України набувають стратегічного значення. Вони здатні стати не лише платформою для відбудови економіки, але й каталізатором її модернізації, оскільки поєднують інституційну стабільність із технологічними інноваціями та міжнародною інтеграцією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасні дослідження (North, Williamson) підкреслюють, що інфраструктура організованих ринків поєднує матеріально-технічні та інституційні елементи, які визначають ефективність торгівлі. За даними KSE Institute, понад 20 % агрологістичних потужностей було пошкоджено, що робить відбудову критично важливою для продовольчої безпеки. Науковці відзначають роль логістики у забезпеченні руху агропродукції (Коваленко) та необхідність врахування ризиків війни у розвитку ринку (Патицька). Актуальним є дослідження аграрного експорту (Пітель) та механізмів адаптації логістики підприємств до нових умов (Гейжа). Цифрові технології й інновації розглядаються як основа довіри та стійкості організованих ринків (Brynjolfsson, McAfee, Сербей).

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – обґрунтувати теоретико-методичні засади та визначити практичні напрями розвитку інфраструктурного забезпечення організованих товарних ринків України в умовах післявоєнної відбудови, з урахуванням масштабів руйнувань, потреб продовольчої безпеки, інтеграції у європейський економічний простір та цифрової трансформації логістичних і торговельних систем

Виклад основного матеріалу дослідження. З позицій інституційної економіки ринкова інфраструктура виступає комплексним явищем, що охоплює не лише матеріально-технічні елементи, а й інституційні механізми, які забезпечують ефективне функціонування ринку [1,2].

Вона включає фізичні активи - склади, елеватори, транспортні коридори, логістичні вузли, а також сучасні електронні платформи, що дозволяють здійснювати торговельні операції дистанційно. Одночасно ринкова інфраструктура спирається на інституційну основу - нормативно-правове поле, систему регуляторних органів, правила біржової торгівлі, механізми сертифікації та контролю. Саме поєднання матеріальної й інституційної складової створює умови для формування довіри між учасниками ринку та забезпечує стабільність торговельних операцій.

У мирний час баланс між цими складовими забезпечує стійкий розвиток ринкової системи. Проте в умовах війни та руйнування значної частини матеріальної інфраструктури ситуація суттєво змінюється. Втрата складів, елеваторів, портових терміналів і транспортних коридорів підриває можливості для фізичної реалізації біржових контрактів, а порушення логістики призводить до зростання витрат і ризиків для бізнесу. Це, у свою чергу, посилює значення інституційної складової, яка повинна компенсувати дефіцит матеріальних ресурсів шляхом зміцнення правового середовища, цифровізації процесів та підвищення ролі контролюючих інституцій.

Сучасні науковці підкреслюють, що у кризових умовах саме інституційна спроможність держави забезпечує мінімальний рівень

стабільності ринку [3]. Це проявляється у створенні правових гарантій для учасників торгів, розвитку електронних біржових майданчиків, використанні цифрових інструментів контролю - від блокчейну до систем електронної сертифікації та відстеження продукції. Вони стають альтернативою зруйнованій фізичній інфраструктурі, адже дозволяють підтримувати прозорість і контроль навіть за відсутності повного матеріального забезпечення.

Таким чином, інфраструктура ринку в сучасних умовах розглядається як багаторівнева система, у якій матеріальні та інституційні елементи перебувають у тісному взаємозв'язку. Якщо матеріальна складова визначає технічну можливість функціонування ринків, то інституційна створює нормативні та організаційні умови для їхньої стабільності. В умовах війни роль другої суттєво зростає: саме вона забезпечує мінімізацію ризиків, підтримку довіри та основу для цифрової трансформації організованих ринків.

Відновлення ринкової інфраструктури після війни є однією з найскладніших і водночас найважливіших передумов стабілізації економіки та забезпечення ефективності організованих товарних ринків. Україна стикається з комплексом викликів, що мають як матеріальний, так і фінансово-інституційний вимір.

Серед найбільших загроз для функціонування товарних ринків виділяються фізичні руйнування. Масштабні пошкодження складів, зернових терміналів, елеваторів, портів і залізничних вузлів призвели до дезорганізації логістичних ланцюгів. За даними Київської школи економіки, понад 20% інфраструктурних потужностей аграрного сектору було знищено або серйозно пошкоджено [4]. Це означає, що ринок утратив можливість повноцінно виконувати свої базові функції із гарантування поставки та зберігання товарів, що, своєю чергою, знизило ліквідність біржових операцій та підірвало довіру контрагентів.

Не менш серйозними стали й логістичні обмеження. Традиційна орієнтація України на чорноморські порти як ключові експортні коридори виявилася надзвичайно вразливою: блокада та руйнування портових потужностей істотно обмежили доступ до глобальних ринків. У відповідь виникла необхідність переорієнтації на альтернативні транспортні шляхи - залізничні й річкові перевезення, а також використання європейських портів Румунії та Польщі. Проте такі маршрути є дорожчими, менш масштабними та потребують значних інвестицій у модернізацію. Як зазначають українські науковці, зміна географії логістики вимагає адаптації біржових механізмів і створення нових правил для управління ризиками транспортування [5].

Фінансові бар'єри також виступають серйозним обмеженням. Аграрні підприємства та трейдери мають обмежений доступ до кредитних ресурсів, міжнародні інвестори з обережністю ставляться до довгострокових вкладень, а державна підтримка не завжди достатня для реалізації масштабних проєктів відбудови. Високі відсоткові ставки, дефіцит довгострокових кредитів і скорочення приватних інвестицій гальмують відновлення матеріальної бази ринку. Як підкреслюють вітчизняні дослідники, без активної участі держави та міжнародних фінансових інституцій неможливо забезпечити стале функціонування інфраструктури [6].

Крім того, інституційні прогалини залишаються критично важливим викликом. Недосконалість регуляторних механізмів, фрагментарність законодавчої бази та слабка інтеграція України в європейські цифрові системи (TRACES, Single Market, e-CMR) знижують прозорість і прогнозованість торгівлі. Відсутність синхронізації правил з ЄС підриває довіру іноземних партнерів і ускладнює залучення інвестицій. Як зазначають вітчизняні дослідники, гармонізація інституційних норм та інтеграція у цифрові торговельні екосистеми ЄС є не менш важливими чинниками відбудови, ніж фізичне відновлення інфраструктурних потужностей [7].

Отже, післявоєнні виклики для відновлення ринкової інфраструктури мають багатовимірний і комплексний характер. Подолати їх можливо лише

через поєднання стратегій модернізації фізичних потужностей, диверсифікації логістичних маршрутів, мобілізації фінансових ресурсів і поступової інституційної інтеграції з європейським економічним простором. Системний підхід здатний забезпечити стійкість організованих ринків, відновити довіру до них і перетворити їх на ефективний механізм економічного зростання та розвитку України в повоєнний період.

Інфраструктурне забезпечення організованих ринків є багаторівневою системою, що поєднує матеріально-технічні, фінансові, цифрові та інституційні компоненти. Його ефективність визначає ліквідність ринку, прозорість торговельних операцій та рівень довіри між учасниками.

Насамперед важливим елементом є транспортно-логістична інфраструктура, яка забезпечує фізичну можливість доставки товарів від виробників до кінцевих споживачів. В умовах післявоєнного відновлення першочерговим завданням стає відновлення залізничних сполучень, модернізація прикордонних переходів та будівництво так званих «сухих портів» на заході України, що дасть змогу зменшити залежність від морських маршрутів. Перспективним напрямом виступає розвиток річкової логістики (Дунай, Дніпро), що здатна стати альтернативним шляхом експорту. Автомобільні маршрути, у свою чергу, забезпечують гнучкість, але потребують значних інвестицій у дорожню інфраструктуру та пункти пропуску. Як показує досвід Польщі та Румунії, диверсифікація транспортних коридорів суттєво знижує ризики перебоїв у міжнародній торгівлі.

Другим важливим сегментом виступає складська та зберігальна інфраструктура, без якої неможливе функціонування біржової торгівлі. Сучасна біржа вимагає не лише наявності елеваторів, але й їх сертифікації відповідно до міжнародних стандартів. Це створює гарантії для учасників ринку, що товар дійсно існує та зберігається належним чином. Модернізація елеваторних потужностей і впровадження систем електронних складських розписок (warehouse receipts) може стати запорукою розвитку біржових

контрактів в Україні. За оцінками українських науковців, впровадження сертифікованих складів може збільшити ліквідність аграрної біржі щонайменше на 30–40% [8].

Третім напрямом є фінансово-кредитна інфраструктура, яка забезпечує доступ учасників ринку до капіталу. У сучасних умовах особливого значення набувають лізингові програми для закупівлі техніки та кредитні механізми для оновлення інфраструктури. Державна підтримка має поєднуватися із залученням коштів міжнародних фінансових інституцій (EBRD, Світовий банк, МФК), які можуть забезпечити довгострокові та доступні кредити для аграрних і логістичних проєктів. За досвідом країн Центрально-Східної Європи, саме фінансові гарантії міжнародних партнерів дозволили створити конкурентні аграрні ринки й інтегрувати їх у європейську торгівлю.

Четвертим компонентом виступає цифрова інфраструктура, яка забезпечує новий рівень прозорості та ефективності. Йдеться про створення електронних торговельних платформ, що дозволяють укласти угоди онлайн, використання блокчейн-технологій для простежуваності товарних потоків, інтеграцію в європейські торговельні мережі та цифрові системи (TRACES, e-CMR, єдиний цифровий ринок ЄС). Цифровізація здатна компенсувати частину матеріальних втрат, адже вона створює умови для віддаленого контролю, електронної сертифікації та митної гармонізації. Як зазначають Брінйолфссон і Макафі, саме цифрові технології є фундаментом нової економіки довіри [9].

Останнім, але не менш важливим елементом, є регуляторно-інституційна інфраструктура. Вона включає формування сучасного біржового законодавства, розвиток системи нагляду та контролю за виконанням контрактів, а також гармонізацію нормативної бази з європейськими стандартами. Недосконалість інституційного середовища завжди знижує привабливість ринку для іноземних інвесторів, тому саме інтеграція з правовими механізмами ЄС має стати пріоритетом державної

політики. Дослідники підкреслюють, що інституційна сумісність із ЄС є вирішальною умовою доступу українських виробників до єдиного ринку [10].

Таким чином, структура інфраструктурного забезпечення організованих ринків є багатокомпонентною і включає транспортно-логістичний, складський, фінансовий, цифровий та регуляторний блоки. Їх гармонійний розвиток у післявоєнний період стане запорукою відновлення довіри до ринку, підвищення його ліквідності та інтеграції України у глобальний економічний простір.

Досвід розвинених країн та держав, що пройшли етапи економічних трансформацій і кризових потрясінь, свідчить, що інфраструктурне забезпечення організованих ринків має стратегічне значення для їхньої стабільності та інтеграції у глобальну систему.

У Європейському Союзі розвиток аграрних та енергетичних бірж, зокрема European Energy Exchange (EEX) та MATIF (Marché à Terme International de France, нині частина Euronext), демонструє високий рівень цифрової інтеграції та логістичної організації. Ці біржі не обмежуються лише функціями укладання контрактів: вони формують розгалужену інфраструктуру зберігання, транспортування, клірингових розрахунків і цифрових платформ, що забезпечують простежуваність та прозорість торгів. Завдяки гармонізованому регулюванню на рівні ЄС вони виконують роль орієнтирів для ціноутворення, водночас підтримуючи високу довіру учасників ринку. Цифрові системи сертифікації та контролю, інтегровані з європейським єдиним цифровим ринком, гарантують якість та безпеку продукції, а також прискорюють доступ до глобальних ринків.

У Сполучених Штатах Америки провідну роль відіграє CME Group, яка поєднує потужну фізичну інфраструктуру (складські потужності, транспортні канали, сертифіковані хаби) з активним використанням цифрових технологій. Понад дві третини угод на американських біржах здійснюється за допомогою алгоритмічної торгівлі, що забезпечує високу швидкість операцій та значну ліквідність. Використання Big Data та штучного інтелекту для прогнозування

ринкової кон'юнктури дозволяє учасникам ринку мінімізувати ризики й приймати більш обґрунтовані рішення. Американська модель доводить, що поєднання матеріальної бази з інноваційними цифровими рішеннями формує глобальну конкурентну перевагу, а біржі стають не лише торговельними майданчиками, а й центрами аналітики та управління ризиками.

Країни Центральної та Східної Європи, які після кризових періодів та воєнних конфліктів відновлювали свої економіки, активно використовували міжнародну допомогу для розбудови біржових і логістичних інституцій. Польща, Угорщина та Литва, інтегруючись у єдиний європейський ринок, здійснили масштабну модернізацію транспортної та складської інфраструктури за підтримки ЄС, ЄБРР та Світового банку. Польська товарна біржа стала інструментом координації аграрної торгівлі, а завдяки цифровізації ринкових процесів країна перетворилася на одного з ключових експортерів аграрної продукції у ЄС. Литовський досвід засвідчує, що інтеграція в європейські цифрові системи (зокрема TRACES та e-CMR) дозволяє швидко подолати інституційні прогалини й забезпечити прозорість торговельних операцій.

Таким чином, міжнародний досвід показує, що успішність функціонування організованих ринків у кризових і післякризових умовах залежить від трьох ключових чинників: розвиненої логістичної та зберігальної інфраструктури, активного впровадження цифрових технологій та підтримки з боку міжнародних організацій і фінансових інституцій. Для України цей досвід має особливу цінність, адже поєднання європейської моделі гармонізації стандартів та американської практики цифрових інновацій може стати основою формування сучасної біржової інфраструктури, здатної забезпечити прозорість, довіру й інтеграцію у світову економіку.

До початку повномасштабної війни українські товарні ринки володіли значним потенціалом розвитку, адже країна є одним із провідних виробників і експортерів аграрної продукції у світі. Проте цей потенціал не

реалізовувався повною мірою через низку системних проблем. Серед них варто виділити низку ліквідність біржових операцій, що пояснювалося переважанням прямих контрактів між виробниками та трейдерами, обмеженою кількістю сертифікованих складів, недостатнім рівнем довіри між учасниками ринку та слабкою інтеграцією в глобальну торговельну систему. У результаті українські ринки не могли виконувати функцію формування репрезентативних цінових індикаторів, що знижувало їхню привабливість для міжнародних інвесторів та партнерів.

У післявоєнний період завданням стратегічного значення стає відбудова товарних ринків на нових засадах. Передусім необхідно створити єдину цифрову аграрну біржу, яка об'єднає існуючі сегментовані майданчики, забезпечить прозорість торгівлі, рівний доступ для малих і середніх виробників та відповідність міжнародним стандартам. Використання блокчейн-технологій, смарт-контрактів і системи електронних складських розписок дозволить підвищити рівень довіри, гарантувати виконання контрактів і сформувати основу для повноцінного біржового ціноутворення.

Не менш важливою є модернізація портової та залізничної інфраструктури, адже без відновлення логістичних коридорів неможливо забезпечити фізичну реалізацію біржових угод. В умовах обмеженого доступу до чорноморських портів стратегічного значення набуває розвиток залізничних сполучень із країнами ЄС, будівництво сухих портів на західних кордонах, а також розширення пропускної здатності прикордонних пунктів. Паралельно має відбуватися модернізація річкових маршрутів (Дунай, Дніпро), які можуть стати альтернативними каналами для експорту зернових та олійних культур.

Ключовим напрямом є також інтеграція у європейський економічний простір через цифрові торговельні коридори. Йдеться про приєднання до системи TRACES, впровадження електронних транспортних документів (e-CMR), гармонізацію з правилами єдиного цифрового ринку ЄС. Це дозволить

українським товарам безперешкодно рухатися європейськими ланцюгами постачання, знизить транзакційні витрати та підвищить довіру з боку іноземних контрагентів. Досвід Польщі та Литви доводить, що саме цифрова інтеграція стала запорукою їхнього швидкого виходу на нові ринки після структурних кризових періодів.

Окремої уваги потребує залучення міжнародних фінансових інституцій, таких як Європейський банк реконструкції та розвитку (EBRD), Світовий банк та Європейський інвестиційний банк (ЄІБ). Вони можуть забезпечити доступ до довгострокових кредитних ресурсів, фінансувати інфраструктурні проєкти та гарантувати інвесторам стабільність і прозорість умов. Як показує практика Центрально-Східної Європи, саме участь цих інституцій стала вирішальним фактором у відбудові біржових і логістичних інституцій, створенні умов для зростання ліквідності та зміцнення позицій на міжнародних ринках.

Таким чином, відбудова українських товарних ринків має ґрунтуватися на поєднанні трьох взаємопов'язаних стратегій: цифрової трансформації, модернізації транспортно-логістичної бази та інституційної інтеграції у європейський простір за підтримки міжнародних фінансових партнерів. Такий підхід здатний не лише відновити втрачені позиції, а й закласти фундамент для якісної модернізації та посилення ролі України у глобальній системі продовольчої та економічної безпеки.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Інфраструктурне забезпечення організованих товарних ринків є одним із базових чинників відновлення та модернізації економіки України у післявоєнний період. Воно виконує не лише технічну функцію підтримки торговельних процесів, а й формує інституційне підґрунтя для прозорості, стабільності та прогнозованості ринку. У сучасних умовах ефективність ринкової інфраструктури визначає не тільки можливість фізичного зберігання та транспортування продукції, але й рівень довіри з боку національних та міжнародних партнерів, інвесторів і споживачів.

Подолання наслідків війни вимагає комплексного підходу, що передбачає поєднання трьох ключових складових: матеріальних інвестицій, цифрових технологій та інституційної підтримки. Матеріальні вкладення необхідні для відновлення та модернізації транспортно-логістичних вузлів, портів, елеваторів і складів, які є базовими елементами інфраструктури. Цифрові рішення, такі як електронні торговельні платформи, блокчейн-системи простежуваності та інтеграція в європейські цифрові торговельні коридори, здатні забезпечити новий рівень прозорості операцій і мінімізацію транзакційних витрат. Інституційна підтримка з боку держави та гармонізація законодавства з нормами ЄС формують стабільне середовище для довгострокового функціонування ринку та залучення інвестицій.

Міжнародний досвід доводить, що саме комплексна модернізація інфраструктури дозволяє країнам швидко відновлювати торговельні системи після кризових потрясінь. Для України особливого значення набуває інтеграція з європейськими ринками та доступ до фінансових інструментів міжнародних інституцій (EBRD, Світового банку, ЄІБ), що може забезпечити необхідний обсяг капіталу для реалізації інфраструктурних проєктів.

Таким чином, розвиток інфраструктурного забезпечення організованих товарних ринків здатний перетворити післявоєнні виклики на можливості. Це дозволить створити сучасну, цифрово інтегровану біржову систему, яка стане не лише локальним механізмом підтримки аграрної та сировинної торгівлі, а й важливим елементом глобального економічного простору. Зрештою, ефективна інфраструктура організованих ринків сприятиме відновленню довіри до української економіки, підвищенню її конкурентоспроможності та зміцненню позицій України як надійного партнера у світовій системі торгівлі.

Література

1. North D. C. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge : Cambridge University Press, 1990. 159 p.

2. Williamson O. E. The New Institutional Economics: Taking Stock, Looking Ahead. *Journal of Economic Literature*. 2000. Vol. 38, No. 3. P. 595-613.
3. Попрозман О. І. Розвиток інституціональної економіки та її вплив на соціальну інфраструктуру. Формування ринкових відносин в Україні. 2016. № 3. С. 31-35.
4. KSE Institute. *Agricultural War Damages Review*. Kyiv School of Economics, 2023.
5. Коваленко А. В. Роль логістики для руху агропродукції в Україні. *Scientific notes of Lviv University of Business and Law*. 2024. № 40. С. 418-427.
6. Патицька Х. О. Ризики розвитку економіки України в умовах війни: вплив на сільськогосподарський сектор. *Бізнес Інформ*. 2023. № 4. С. 98-104.
7. Пітель Н. Я. Аграрний експорт України в умовах війни. *Економіка та управління АПК*. 2023. № 2. С. 45-56.
8. Гейжа Є. Адаптація логістики аграрного підприємства у контексті удосконалення механізму нейтралізації ризиків. *Розвиток міста*. 2025. Т. 2, № 06. С. 23-28.
9. Brynjolfsson E., McAfee A. *The Second Machine Age: Work, Progress, and Prosperity in a Time of Brilliant Technologies*. New York : W. W. Norton & Company, 2014. 306 p.
10. Сарбей Л. Експорт сільгосппродукції під час війни або необхідність цифровізації економіки. *Collection of scientific papers «SCIENTIA»* (9 травня 2025 ; Strasbourg, France). Strasbourg, 2025. С. 15-23.

References

1. North, D.C. (1990), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press, Cambridge, UK.
2. Williamson, O. (2000), “The New Institutional Economics: Taking Stock, Looking Ahead”, *Journal of Economic Literature*, vol. 38, pp. 595-613.

3. Poprozman, O.I. (2016), “Development of institutional economics and its impact on social infrastructure”, *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*, vol. 3, pp. 31-35.
4. KSE Institute (2023), *Agricultural War Damages Review*, Kyiv School of Economics, Kyiv, Ukraine.
5. Kovalenko, A.V. (2024), “The role of logistics for the movement of agricultural products in Ukraine”, *Scientific notes of Lviv University of Business and Law*, vol. 40, pp. 418-427.
6. Patyts'ka, Kh.O. (2023), “Risks of Ukraine's economic development in wartime: impact on the agricultural sector”, *Biznes Inform*, vol.4, pp. 98-104.
7. Pitel', N.Ya. (2023), “Agricultural exports of Ukraine during the war”, *Ekonomika ta upravlinnia APK*, vol. 2, pp. 45-56.
8. Hejzha, Ye. (2025), “Adaptation of the logistics of an agricultural enterprise in the context of improving the risk neutralization mechanism”, *Rozvytok mista*, vol. 2, no, 06, pp. 23-28.
9. Brynjolfsson, E. and McAfee, A. (2014), *The Second Machine Age: Work, Progress, and Prosperity in a Time of Brilliant Technologies*, W.W. Norton & Company, New York, USA.
10. Sarbiej, L. (2025), “Export of agricultural products during war or the need for digitalization of the economy”, *Collection of scientific papers «SCIENTIA»*, Strasbourg, France, pp. 15-23.

Стаття надійшла до редакції 08.10.2025 р.