

2) Необхідно зміцнювати систему внутрішніх комунікацій, прозоро інформувати колектив про зміни та перспективи, підтримувати горизонтальні й вертикальні зв'язки.

3) Особливу увагу слід приділяти психологічній підтримці працівників, поширенню програм корпоративного ментального здоров'я, навчання навичкам саморегуляції, стресостійкості та командної взаємопідтримки.

4) В умовах динамічного відтоку кадрів варто розвивати індивідуальні траєкторії професійного розвитку, оперативно адаптувати програми навчання й перекваліфікації, підтримувати мотивацію до освоєння нових компетенцій.

5) Ефективною може стати організація спільної участі працівників у соціальних, гуманітарних й суспільних ініціативах, що відповідають локальним чи корпоративним цінностям.

Комплексний і гнучкий підхід до побудови мотиваційної політики в умовах війни дозволить не лише зберегти ключовий людський капітал, а й створити підґрунтя для відновлення організаційної ефективності, згуртованості та довіри, що є визначальними для стійкості бізнесу і поступального розвитку країни.

Список використаних джерел:

1. Черевань І., Коваленко Ю., Голець С. Мотивація персоналу підприємств: сучасні тренди в умовах воєнного стану. *Сталий розвиток економіки*. 2024. (4(51)). С.104-109. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-51-14>.

2. Семикіна М.В., Костишина А.І., Семикіна А.В. Формування мотивованості персоналу в умовах інноваційних трансформацій праці, цифровізації економіки, викликів та загроз. *Наукові праці Центральноукраїнського національного технічного університету. Економічні науки*, вип. 12 (45). Кропивницький: ЦНТУ, 2024. С. 7-19. DOI: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2024.12\(45\).7-19](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2024.12(45).7-19).

3. Мотиваційні механізми розвитку економіки на етапі євроінтеграції: колективна монографія / М.В. Семикіна, С.Д. Лучик, Л.Д. Запирченко та ін. Кропивницький: ЦНТУ, 2022. 281с. <http://dspace.kntu.kr.ua/jsru/handle/123456789/12306>.

4. Семикіна М., Дмитришин Б., Савеленко Г., Коваль Л. Оцінка мотиваційної ролі корпоративної культури підприємства в контексті соціальної відповідальності. *Академічні візії*. 2024. Вип. 28. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/958>.

УДК 339.13.012:658.7

Заїка В. В.,
здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти;
Хачатурян О. С., к.е.н.
Центральноукраїнський національний технічний університет
м. Кропивницький

АКТУАЛЬНІ ВИКЛИКИ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ТОВАРНОГО РИНКУ

Інфраструктура товарного ринку є ключовим елементом економічної системи будь-якої країни. Вона забезпечує ефективне функціонування процесів

виробництва, розподілу, обміну та споживання товарів. Інфраструктура товарного ринку являє собою сукупність економічних інститутів, організацій і механізмів, які забезпечують функціонування ринку товарів та послуг. Вона відіграє важливу роль у підтримці економічних відносин між виробниками, посередниками та споживачами, сприяючи ефективному обігу товарів і фінансових ресурсів. Проте її розвиток супроводжується низкою проблем, які можуть гальмувати економічне зростання та знижувати конкурентоспроможність ринку. Розглянемо основні проблеми розвитку інфраструктури товарного ринку та можливі шляхи їх вирішення [1].

Інфраструктура товарного ринку містить матеріально-технічну (транспорт, склади, логістичні центри), інформаційну (біржі, рекламні агентства, маркетингові компанії), фінансову (банки, страхові компанії) та організаційну складову (торговельні мережі, виставкові центри). Її ефективність визначає швидкість та якість руху товарів від виробників до споживачів, сприяє ефективному розподілу ресурсів, зниженню транзакційних витрат та підвищенню конкурентоспроможності економіки.

Роль інфраструктури у функціонуванні товарного ринку може бути зведена до такого:

1. Забезпечення стабільності ринку. Завдяки функціонуванню бірж, банківських установ і регуляторних органів відбувається підтримка фінансової стійкості ринку.

2. Зменшення ризиків. Інфраструктурні елементи, такі як страхові компанії та аналітичні агентства, допомагають знижувати невизначеність для учасників ринку.

3. Підвищення ефективності. Логістичні системи та електронні торговельні платформи сприяють швидкому та ефективному переміщенню товарів між виробниками і споживачами.

4. Забезпечення рівних умов конкуренції. Завдяки прозорим механізмам ціноутворення та антимонопольному регулюванню зменшується вплив великих монополістів на ринок.

Однією з головних проблем розвитку інфраструктури товарного ринку є незадовільний стан транспортної інфраструктури, особливо в регіонах. Недостатня кількість сучасних автомагістралей, застарілий рухомий склад залізниці та нестача логістичних центрів уповільнюють товарообіг і збільшують витрати на транспортування.

Брак сучасних складських комплексів з необхідними умовами для зберігання товарів призводить до значних втрат продукції. Особливо гостро ця проблема постає у сфері сільського господарства, де відсутність відповідних холодильних приміщень ускладнює зберігання та реалізацію продукції.

Надмірна зарегульованість процедур експорту та імпорту товарів, складність отримання дозволів на будівництво та введення в експлуатацію об'єктів інфраструктури уповільнюють розвиток ринку. Корупційні ризики також залишаються значною проблемою.

Інформаційні системи товарного ринку потребують модернізації. Відсутність єдиних баз даних, недосконалість систем онлайн-торгівлі та слабка інтеграція електронного документообігу ускладнюють роботу учасників ринку.

Розвиток інфраструктури [2] потребує значних інвестицій, але багато підприємців не мають доступу до дешевих кредитів. Нестача державних та приватних інвестицій у будівництво нових логістичних центрів, модернізацію транспортних шляхів та цифровізацію процесів уповільнює оновлення інфраструктури.

Бізнес, держава та фінансові установи недостатньо взаємодіють у питаннях розвитку інфраструктури. Відсутність стратегічного планування та узгоджених дій між секторами економіки призводить до хаотичного розвитку ринку та дисбалансів у його структурі.

Шляхами вирішення проблем можуть бути такі:

- Розвиток транспортної мережі. Державні інвестиції у модернізацію доріг, залізниць, портів та аеропортів сприятимуть покращенню логістичних процесів.

- Створення сучасних логістичних центрів. Розширення мережі складських комплексів із новітніми технологіями зберігання та автоматизацією логістики дозволить мінімізувати втрати товарів.

- Спрощення регуляторних процедур. Зниження бюрократичних бар'єрів, запровадження цифрових сервісів для підприємців допоможуть прискорити товарообіг.

- Інвестування в цифрову інфраструктуру. Розвиток електронної комерції, автоматизованих систем управління товаропотоками та цифрових платформ сприятиме ефективному функціонуванню ринку.

- Залучення фінансування. Державні програми підтримки бізнесу, міжнародні інвестиції та створення сприятливих умов для приватних інвесторів допоможуть прискорити розвиток інфраструктури.

- Посилення координації між учасниками ринку. Державна стратегія розвитку інфраструктури, створення спільних проєктів між бізнесом та владою сприятимуть гармонійному розвитку ринкової екосистеми.

Таким чином, розвинена інфраструктура товарного ринку є ключовим чинником ефективного функціонування економіки. Вона сприяє прозорості ринку, стимулює конкуренцію та забезпечує стійкий економічний розвиток країни. Формування та вдосконалення інфраструктурних елементів має бути одним із пріоритетів державної економічної політики. Разом з тим, розвиток інфраструктури товарного ринку є важливим чинником економічного зростання. Вирішення проблем, пов'язаних із транспортною логістикою, цифровими технологіями, фінансовими ресурсами та регуляторними бар'єрами, потребує комплексного підходу. Інвестиції, стратегічне планування та ефективна взаємодія між державою, бізнесом і фінансовими установами сприятимуть створенню сучасної та конкурентоспроможної інфраструктури товарного ринку.

Список використаних джерел:

1. Савощенко А.С. Інфраструктура товарного ринку. Навч. посібник. Київ : КНЕУ, 2005. – 340 с.
2. Гуменюк О.О. Розвиток інфраструктури ринку України / О.О. Гуменюк // *Інноваційна економіка*. Науково-виробничий журнал. – 2013. – № 7(45). – С. 201-206.