УДК 005.591.6:339.3]:629.33(477)
DOI: https://doi.org/10.37734/2409-6873-2026-4-18

ІНСТИТУЦІЙНИЙ ТА СТРУКТУРНІ ВИМІРИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ВНУТРІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ (НА ПРИКЛАДІ ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНОЇ ІНДУСТРІЇ)

Н. С. ПЕДЧЕНКО
доктор економічних наук, професор,
професор кафедри фінансів;
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5093-2453

Л. С. ФРАНКО
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародної економіки
та міжнародних економічних відносин;
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0597-1960

Є. Є. ТАРАСЕНКО
магістр,
Полтавський університет економіки і торгівлі
ORCID: https://orcid.org/0009-0002-5836-0837

Анотація. Метою дослідження *є визначення ролі електромобільної індустрії у структурній модернізації внутрішньої торгівлі шляхом концептуалізації її впливу через трансформацію глобальних ланцюгів створення вартості, що проявляється у інфраструктурній, цифровій, виробничо-сервісній й інтеграційній перебудові внутрішнього ринку та обумовлює необхідність відповідних інституційних реформ.* ***Результати.*** *У статті наведена позитивна зростаюча динаміка світової торгівлі електромобілями, що засвідчує глобальний перехід до більш екологічно дружніх технологій. Доведено, що електромобільна індустрія є одним із ключових проявів глобальної зеленої трансформації та водночас її активним каталізатором внутрішньої торгівлі України, що зумовлює появу нових технологічних центрів, зміну структури виробничої спеціалізації, формування нових видів товарів і послуг та трансформацію взаємозв'язків між учасниками економічної діяльності. Інституційний вимір модернізації системи внутрішньої торгівлі запропоновано розглядати як функціонування комплексного регуляторного середовища на основі сукупності нормативно-правових, організаційних, стандартизаційних та координаційних заходів, спрямованих на створення передбачуваного, конкурентного, технологічно нейтрального та адаптивного середовища для розвитку електромобільної індустрії та пов'язаних із нею сегментів внутрішньої торгівлі. Цей напрям скерований на регулювання екосистеми взаємопов'язаних ринків, що охоплює електромобілі, зарядну інфраструктуру, електроенергетику, цифрові платформи, фінансові та страхові послуги, технічне обслуговування, логістику та переробку акумуляторів. Структурний вимір модернізації системи внутрішньої торгівлі передбачає зміну самої моделі участі України у глобальній електромобільній економіці: від переважно імпортно-споживчої моделі до моделі, у якій внутрішній ринок стає платформою для розвитку торгівлі, послуг, цифрових технологій, інфраструктури та локальних ланцюгів створення доданої вартості.* ***Практична значущість результатів дослідження.*** *Запропоновані підходи знайшли відображення у загальній концепції дослідження електронної індустрія як каталізатора модернізації системи внутрішньої торгівлі України.*

Ключові слова: *глобальна зелена трансформація, розвиток електромобільної індустрії, трансформація, глобальні ланцюги створення вартості, зміна структури внутрішньої торгівлі, актуальність інституційних реформ, модернізація системи внутрішньої торгівлі України, цифровізація продажів, сервісні екосистеми.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та зв'язок із найважливішими науковими чи практичними завданнями. У динаміці світової торгівлі електромобілями простежується стійка та стрімка тенденція до зростання, що відображає глобальний перехід до більш екологічно дружніх технологій. Особливо швидке зростання спостерігається після 2019 року, що може бути пов'язано з посиленням екологічних вимог, збільшенням пропозиції моделей та державними стимулами у провідних економіках [13].

Паралельно з цим ринок автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння демонструє стабільність із тенденцією до повільного спадання в середині періоду та часткового відновлення після 2024 року (рис. 1). Автопарк України у 2025 році поповнився на понад 110 200 одиниць авто на акумуляторних джерелах живлення (нових та з пробі-

© Н. С. Педченко, Л. С. Франко, Є. Є. Тарасенко, 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

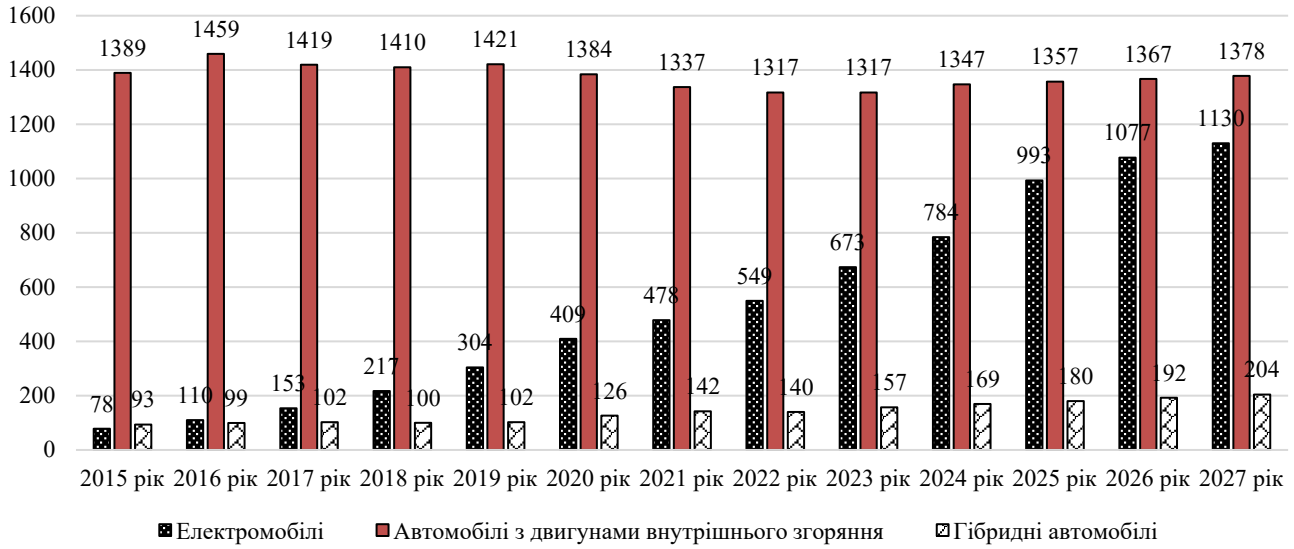


Рис. 1. Динаміка моделей автомобілів за силовими агрегатами у 2015-2026 рр., кількість моделей

Джерело: складено на основі [15]

гом), що удвічі більше, ніж у 2024 році [11]. Тому електромобільна індустрія сьогодні формується як багаторівнева екосистема, у якій поєднуються товарні, інфраструктурні, цифрові та сервісні компоненти. Її розвиток змінює не тільки структуру автомобільної промисловості, але й систему регулювання взаємодії між виробниками сировини, постачальниками компонентів, виробниками транспортних засобів, енергетичними компаніями, цифровими платформами, торговельними операторами та кінцевими споживачами. Крім цього, глобальна зелена трансформація виступає як зовнішнім екологічним обмежувачем для розвитку електромобільної індустрії, так і потужним структуроутворюючим фактором, що формує нові інституційні та структурні можливості.

Зміст зеленої трансформації полягає у переході від моделі економічного зростання, значною мірою заснованої на використанні викопного палива та ресурсомістких технологіях, до моделі, орієнтованої на скорочення вуглецевих викидів, підвищення ресурсоефективності, розвиток відновлюваної енергетики, циркулярність виробництва та впровадження чистих технологій. Відповідно, екологічні обмеження та кліматична політика дедалі більше впливають на конкурентоспроможність підприємств, структуру інвестицій та технологічні напрями розвитку окремих галузей.

Одним із найбільш масштабних проявів зазначених процесів є трансформація транспортного сектору. Транспорт традиційно характеризується значною залежністю від викопного палива, що зумовлює необхідність пошуку технологічних рішень, здатних одночасно забезпечити мобільність, енергоефективність та скорочення викидів. У цьому контексті електрифікація транспорту стала одним із ключових напрямів реалізації цілей зеленої трансформації. Поступове заміщення автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння електричними транспортними засобами супроводжується не лише зміною технології приводу, а й формуванням нового технологічного, виробничого та сервісного середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика модернізації внутрішньої торгівлі України в сучасних умовах набуває міждисциплінарного характеру, поєднуючи питання структурної трансформації економіки, державного регулювання, інноваційно-інвестиційного розвитку, цифровізації та переходу до зеленої економіки. Теоретичним підґрунтям дослідження виступають праці, присвячені визначенню ролі торгівлі в національній економіці. Зокрема, Лупак Р. та Качан О. розглядають торгівлю як складну сферу економічних і соціальних взаємодій, що виконує не лише посередницьку, а й економічну та соціальну функції [7]. Системне бачення розвитку внутрішньої торгівлі представлено також у колективній монографії «Формування системи внутрішньої торгівлі України: теорія, практика, інновації», де акцент зроблено на необхідності поєднання теоретичних засад, практичних механізмів та інноваційних трансформацій торговельної системи [10].

Важливий напрям сучасних досліджень становлять механізми модернізації внутрішньої торгівлі та роль державної політики. Качан О. визначає концептуальні орієнтири державної політики модернізації системи внутрішньої торгівлі, акцентуючи увагу на необхідності її адаптації до сучасних економічних умов [4]. Куцик П., Лупак Р. і Качан О. розкривають особливості

державної політики модернізації внутрішньої торгівлі, а Куцик П. та інші, досліджуючи зарубіжний досвід, обґрунтовують необхідність його адаптації до українських умов [5; 6]. В іншій науковій праці актуалізують інноваційно-інвестиційну складову розвитку внутрішньої торгівлі в умовах післявоєнної трансформації, що особливо важливо для визначення джерел технологічного оновлення торговельної системи [3]. Водночас Гаврилюк І., аналізуючи динаміку міжнародної торгівлі України, створює ширший контекст для розуміння зовнішньоторговельних факторів, які впливають на структуру та напрями розвитку національної торговельної системи [2].

Новий напрям досліджень пов'язаний із взаємодією зеленої економіки та внутрішньої торгівлі, зокрема Бойко О. та інші обґрунтовують інституційні й ринкові механізми взаємодії зеленої економіки та внутрішньої торгівлі, пов'язуючи їх із формуванням конкурентних переваг і забезпеченням сталого розвитку [1]. Це дослідження є безпосередньо релевантним до запропонованої концепції, оскільки створює теоретико-методологічну основу для розгляду екологічної трансформації не лише як зміни виробничих процесів, а і як чинника трансформації торговельної системи. Водночас зазначений підхід має потенціал подальшого розвитку через конкретизацію ролі окремих технологічних індустрій, здатних виступати каталізаторами структурних змін у внутрішній торгівлі.

Окрему групу становлять дослідження глобального розвитку електромобільної індустрії та її впливу на економічні процеси. Global EV Outlook 2025 систематизує глобальні тенденції розвитку електромобільності, демонструючи масштабування ринку електромобілів, поширення електрифікації транспорту та відповідні зміни у виробничих і торговельних системах [12]. Додаткові аналітичні матеріали щодо глобального та європейського ринків електромобілів дозволяють конкретизувати тенденції попиту, реєстрацій та поширення електромобільності [13; 15]. Взаємозв'язок електромобілів із цілями сталого розвитку розглядається також у матеріалах RELX Sustainable Development, де електромобільність позиціонується як один із напрямів декарбонізації транспорту та реалізації цілей сталого розвитку [14].

Для українського контексту особливого значення набуває дослідження колективу авторів на чолі зі Стрілець В., присвячене впливу зелених інновацій на інтернаціоналізацію ринку електромобілів на прикладі діяльності Tesla в Україні [8]. Автори безпосередньо пов'язують зелені інновації з розвитком та інтернаціоналізацією електромобільного ринку, що формує важливу основу для дослідження взаємозв'язку між глобальними технологічними змінами та українським торговельним середовищем.

Безпосередньо до предмета цього дослідження наближається колективна робота, присвячена інституційним змінам та механізмам їх врахування в системі торгівлі електромобілями в Україні [9]. Її значення полягає у переході від загального аналізу електромобільного ринку до розгляду інституційної складової його функціонування. Це створює підґрунтя для подальшого розширення предмета дослідження – від інституційних змін у торгівлі електромобілями до визначення їхнього впливу на структурну модернізацію всієї системи внутрішньої торгівлі.

Таким чином, проведений аналіз літератури свідчить про наявність значного наукового доробку за окремими напрямами: теорія внутрішньої торгівлі, державна політика її модернізації, інноваційно-інвестиційний розвиток, зелена економіка, глобальний розвиток електромобільної індустрії, інституційні зміни у торгівлі електромобілями. Водночас ці напрями досліджень переважно розглядаються відносно відокремлено. Недостатньо розкритим залишається питання про те, як розвиток електромобільної індустрії, зумовлений глобальною зеленою трансформацією, може виступати каталізатором структурної модернізації системи внутрішньої торгівлі України.

Саме ця наукова прогалина визначає логіку подальшого дослідження, у межах якого електромобіль розглядається не лише як окремий товарний сегмент, а як каталізатор трансформації товарної, інфраструктурної, цифрової та сервісної структури внутрішньої торгівлі. Відповідно, особливої уваги потребує дослідження взаємодії інституційних і структурних змін, а також визначення механізмів, за допомогою яких розвиток електромобільної індустрії може сприяти формуванню внутрішньої доданої вартості, розвитку підприємництва, технологічному оновленню та інтеграції України до європейських і глобальних ланцюгів створення вартості.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою дослідження є визначення ролі електромобільної індустрії у структурній модернізації внутрішньої торгівлі шляхом концептуалізації її впливу через трансформацію глобальних ланцюгів створення вартості, що проявляється у інфраструктурній, цифровій, виробничо-сервісній й інтеграційній перебудові внутрішнього ринку та обумовлює необхідність відповідних інституційних реформ.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Електромобільна індустрія є одним із ключових проявів глобальної зеленої трансформації та водночас її активним каталізатором, що зумовлює появу нових технологічних центрів, зміну структури виробничої спеціалізації, формування нових видів товарів і послуг та трансфор-

мацію взаємозв'язків між учасниками економічної діяльності.

Трансформація електромобільної індустрії відбувається не лише на рівні кінцевого продукту, а охоплює весь ланцюг його створення: від видобування ресурсів і виробництва компонентів до реалізації, експлуатації, цифрового супроводу та утилізації. Це означає поступовий перехід від традиційної моделі автомобільного ланцюга створення вартості до комплексної технологічно-цифрової екосистеми, в якій виробництво автомобіля є лише одним із елементів формування кінцевої цінності. Це, в свою чергу, передбачає гармонізацію нормативної бази, усунення регуляторних бар'єрів, стандартизацію зарядної інфраструктури, удосконалення правил торгівлі та формування прозорого конкурентного середовища. У зв'язку з цим розвиток електромобільної індустрії формує нові вимоги до інституційного середовища функціонування системи внутрішньої торгівлі України, суть якого полягає у цілеспрямованій діяльність державних інституцій, направлених на постійне вдосконалення та зміцнення системи внутрішньої торгівлі на засадах впровадження та активного поширення передових інновацій і технологій з орієнтацією на пришвидшення обміну та розподілу результатів праці, задоволення потреб та запитів споживачів, нарощення місткості внутрішнього ринку, забезпечення розвитку сфер виробництва та споживання [5, с. 51]. Така традиційна модель державного регулювання торгівлі, орієнтована переважно на забезпечення правил купівлі-продажу товарів, поступово втрачає достатність у ситуації, коли електромобіль виступає не ізольованим товаром, а елементом комплексної товарно-енергетичної, цифрової та сервісної екосистеми.

Відповідно, інституційний напрям модернізації системи внутрішньої торгівлі доцільно розглядати як сукупність нормативно-правових, організаційних, стандартизаційних та координаційних заходів, спрямованих на створення передбачуваного, конкурентного, технологічно нейтрального та адаптивного середовища для розвитку електромобільної індустрії та пов'язаних із нею сегментів внутрішньої торгівлі. Його принципова відмінність від традиційного державного регулювання полягає у переході від регулювання окремого товарного ринку до регулювання екосистеми взаємопов'язаних ринків, що охоплює електромобілі, зарядну інфраструктуру, електроенергетику, цифрові платформи, фінансові та страхові послуги, технічне обслуговування, логістику та переробку акумуляторів. Інституційний вимір модернізації системи внутрішньої торгівлі України має передбачати не фрагментарне вдосконалення окремих нормативних актів, а формування комплексного регуляторного середовища для функціонування електромобільної екосистеми. Його основу становлять нормативно-правова адаптація, стандартизація, регулювання зарядної інфраструктури, податково-інвестиційне стимулювання, забезпечення конкуренції, цифрове регулювання, міжсекторальна координація та підтримка локалізації.

Такий підхід дозволяє трансформувати електромобільну індустрію з нового сегмента споживчого ринку у структурний каталізатор модернізації внутрішньої торгівлі, забезпечуючи розвиток нових товарів і послуг, інфраструктури, цифрових бізнес-моделей, підприємництва та внутрішньої доданої вартості. Це зумовлює формування нової географії глобальних ланцюгів створення вартості. Окремі країни спеціалізуються на видобуванні критичної сировини, інші – на виробництві акумуляторних елементів і компонентів, треті – на складанні електромобілів, розробленні програмного забезпечення або створенні цифрових сервісів. Таким чином, електромобільна індустрія формує складну систему міжнародної спеціалізації, у якій різні етапи створення кінцевої вартості розподілені між різними країнами та регіонами, що потребує окремого виділення інтеграційного напряму структурної модернізації системи внутрішньої торгівлі України.

Особливо перспективними є напрями, що не потребують одразу створення повного циклу автомобільного виробництва. До них належать зарядна інфраструктура, програмне забезпечення, цифрові торговельні платформи, сервісне обслуговування, діагностичне обладнання, логістичні послуги, системи управління енергоспоживанням та переробка акумуляторів.

Особливістю такої нової структури є також зростання ролі електронних компонентів та програмного забезпечення. Електромобіль перетворюється на технологічно складний цифровий продукт, функціонування якого залежить від систем управління батареєю, сенсорів, електронних блоків управління, програмних рішень, навігаційних систем, цифрових платформ та можливості дистанційного оновлення програмного забезпечення. Відповідно, до глобальних ланцюгів створення вартості включаються нові категорії учасників – технологічні компанії, розробники програмного забезпечення, оператори цифрових платформ та постачальники інтелектуальних систем.

У сучасних умовах цифрова платформа повинна розглядатися не лише як канал продажу, а як інструмент координації учасників ланцюга створення вартості. Формування подібних платформ дозволить зменшити інформаційну асиметрію між продавцями та споживачами, підвищити прозорість ринку та спростити доступ до супутніх послуг. Особливе значення має інтеграція цифрових торговельних платформ із зарядною інфра-

структурою. Споживач повинен мати можливість через єдиний цифровий інструмент знаходити зарядну станцію, резервувати її, здійснювати оплату та отримувати інформацію про вартість і тривалість заряджання. Отже, цифровізація сприяє переходу від окремих торговельних операцій до управління повним циклом взаємодії зі споживачем.

Ключовою умовою структурної модернізації є формування сучасної інфраструктурної бази. Без достатньої кількості зарядних станцій та їх територіальної доступності масштабування електромобільності буде обмеженим. Зарядні станції поступово інтегруються з торговельними об'єктами, автосервісами, транспортними вузлами, паркінгами, офісними та житловими комплексами. Унаслідок цього створюються нові точки взаємодії між торгівлею, транспортом, енергетикою та послугами. Це створює синергетичний ефект: час заряджання може використовуватися споживачем для здійснення покупок, отримання послуг або користування закладами харчування. Таким чином, зарядна інфраструктура може перетворитися з допоміжного елемента транспортної системи на компонент торговельної інфраструктури.

На рис. 2 наведемо відмінності між регіонами США та європейськими країнами щодо структури зарядної інфраструктури.

Загалом дослідження показує, що наявність швидкісної інфраструктури є ключовим стимулом для розвитку ринку електрокарів: країни та регіони, які інвестують у створення потужної мережі швидкісних зарядних станцій, мають вищі темпи електромобілізації та більшу привабливість для споживачів. Відсутність достатньої мережі зарядок, навпаки, уповільнює розвиток, створюючи регіональні дисбаланси та знижуючи мотивацію населення переходити на електротранспорт. Таким чином, розвиток інфраструктури є стратегічною передумовою для формування конкурентного та екологічно орієнтованого ринку електромобільності.

Дані свідчать про суттєву територіальну диференціацію рівня розвитку інфраструктури зарядних та/або заправних станцій для електротранспорту, зокрема швидких і ультрашвидких, у розрахунку на 50 км дорожньої мережі (рис. 3).

Важливою складовою нової екосистеми стає також післяпродажне обслуговування. Завершальним елементом нового ланцюга створення вартості стає повторне використання та переробка акумуляторних батарей. З огляду на високу ресурсомісткість виробництва батарей і стратегічне значення критичної сировини, розвиток циркулярних моделей набуває особливого значення.

Однією з ключових проблем української моделі є переважання імпортного компонента. Саме тому стратегічна мета модернізації не повинна обмежуватися розвитком внутрішнього попиту на електромобілі.

Необхідно сформувати умови для поступового збільшення частки внутрішньої доданої вартості. На першому етапі Україна може використовувати переваги внутрішнього ринку для розвитку торгівлі та сервісу. На наступних етапах має відбуватися розширення локального виробництва товарів і послуг, необхідних для функціонування електромобільної екосистеми.

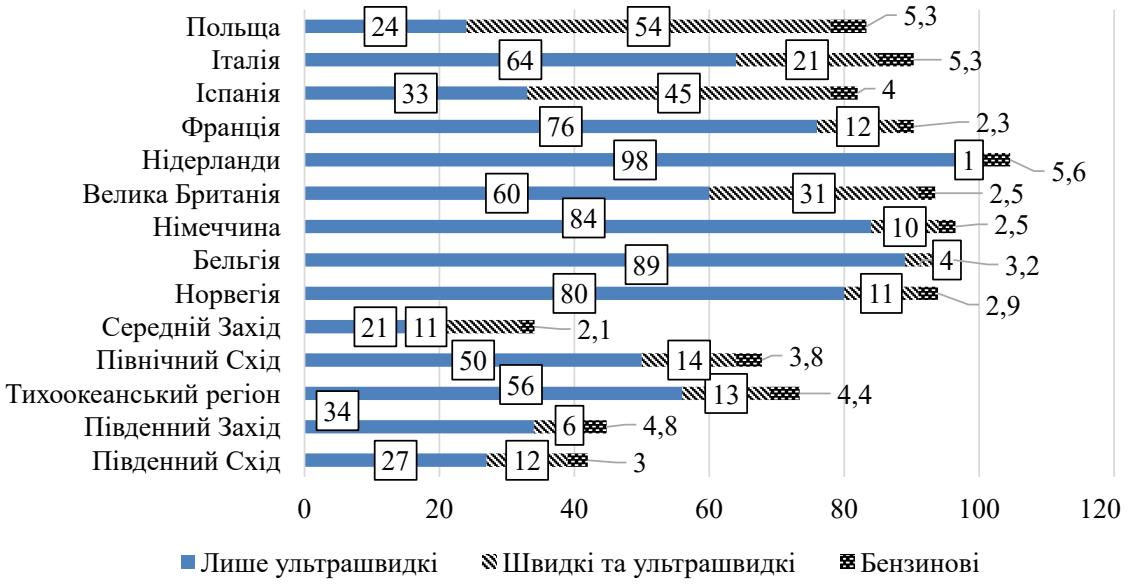


Рис. 2. Відсоток автомагістралей, покритих швидкісними або надшвидкими зарядними станціями та/або автозаправними станціями для окремих регіонів, 2024 рік

Джерело: складено на основі [15]

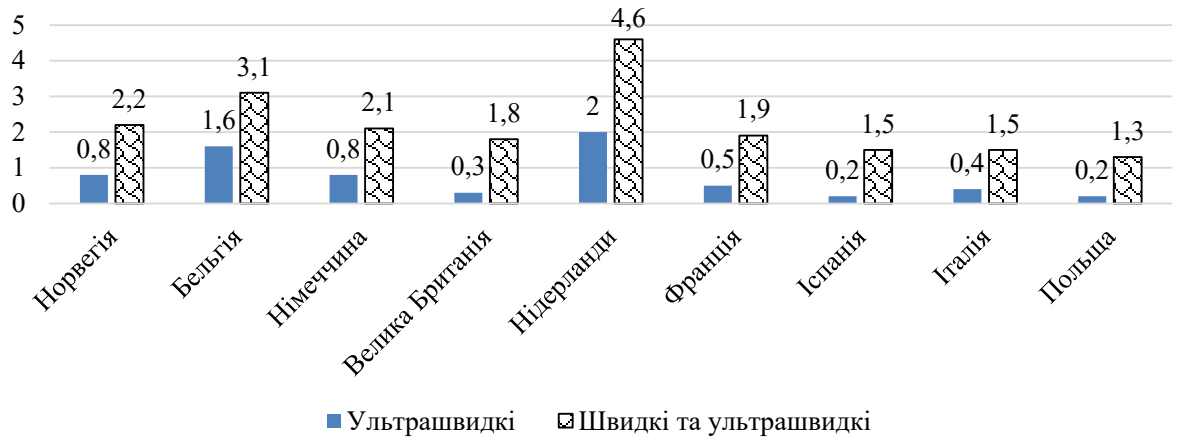


Рис. 3. Кількість зарядних та/або заправних станцій на кожні 50 км у країнах у 2024 році, одиниць

Джерело: складено на основі [12]

Таким чином, структурна політика має стимулювати не механічну локалізацію, а формування конкурентоспроможних глобальних ланцюгів створення вартості (Global Value Chains, GVC), у яких українські підприємства здатні створювати та утримувати додану вартість.

На основі проведеного дослідження доцільно виділити чотири взаємопов'язаних напрямів структурної модернізації (таблиця 1).

Таким чином, структурна реформа системи внутрішньої торгівлі має бути спрямована на зміну самої моделі участі України у глобальній електромобільній економіці: від переважно імпортно-споживчої моделі до моделі, у якій внутрішній ринок стає платформою для розвитку торгівлі, послуг, цифрових технологій, інфраструктури та локальних ланцюгів створення доданої вартості.

Узагальнення запропонованих напрямів дозволяє сформувати рівні та складові системи модернізації внутрішньої торгівлі України під впливом розвитку електромобільної індустрії.

Запропонований механізм базується на принципі синхронізації рівнів та складових системи модернізації внутрішньої торгівлі України, їх драйверів та передумов та трансформаційних процесів, що відбуваються під впливом розвитку електромобільної індустрії. Його відмінність від традиційного підходу полягає в тому, що розвиток електромобільного ринку розглядається не як самостійний напрям транспортної політики, а як точка перетину торговельної, промислової, енергетичної, цифрової та екологічної політики. Відповідно, державна політика має бути спрямована не лише на стимулювання споживання електромобілів, а на формування повноцінної економічної екосистеми навколо них.У межах такого підходу електромобільна індустрія виконує функцію своєрідного тестового середовища для модернізації внутрішньої торгівлі. Саме через неї проявля-

Таблиця 1

Напрями структурного виміру системи модернізації внутрішньої торгівлі України під впливом розвитку електромобільної індустрії

Напрями системи модернізації	Впливи напрямів модернізації
Інфраструктурний	Охоплює розвиток мережі зарядних станцій, їх інтеграцію з торговельними об'єктами, модернізацію логістичної інфраструктури та формування торговельно-енергетичних хабів
Цифровий	Охоплює розвиток електронної торгівлі, омніканальних моделей, цифрових платформ, інтеграцію систем продажу, заряджання, фінансування та сервісного обслуговування
Виробничо-сервісний	Спрямований на розвиток внутрішніх компетентностей у сфері ремонту, діагностики, обслуговування електромобілів, виробництва зарядного обладнання, цифрових рішень та переробки акумуляторів
Інтеграційний	Передбачає включення українських підприємств до європейських та глобальних ланцюгів створення вартості через спеціалізацію на тих сегментах, де Україна потенційно може сформувати конкурентні переваги

Джерело: складено авторами

Таблиця 2

Рівні та складові системи модернізації внутрішньої торгівлі України під впливом розвитку електромобільної індустрії

Рівні та складові системи	Драйвери та передумови	Трансформаційні процеси
Глобальні драйвери	зелена трансформація	декарбонізація транспорту електрифікація трансформація GVC
Національні драйвери	зростання попиту на електромобілі	імпорт формування нового сегмента внутрішньої торгівлі
Структурний вимір	товарна політика	інфраструктурна цифрова виробничо-сервісна інтеграційна
Інституційний вимір	регуляторні реформи	нормативно-правове забезпечення податково-інвестиційна політика стандартизація забезпечення конкуренції інфраструктурне регулювання цифрове регулювання державно-приватне партнерство координація та підтримка локалізації
Ринковий контур	конкуренція	інновації цифрові платформи нові бізнес-моделі інтеграція товарів і послуг циркулярні моделі
Результативний контур	модернізована система внутрішньої торгівлі	збільшення внутрішньої доданої вартості розвиток підприємництва диверсифікація товарів і послуг технологічне оновлення підвищення конкурентоспроможності інтеграція України до європейських та глобальних GVC

Джерело: складено авторами

ються нові вимоги до інфраструктури, цифрових каналів, сервісу, стандартизації, інвестиційного забезпечення та взаємодії держави і бізнесу.

Концепцію дослідження електронної індустрія як каталізатора модернізації системи внутрішньої торгівлі України наведемо на рис. 4.

Висновок із зазначених проблем і перспективи подальших досліджень у поданому напрямі. Отже, запропонована електромобільна індустрія як каталізатор модернізації системи внутрішньої торгівлі України дозволяє поєднати зовнішній імпульс глобальної зеленої трансформації з внутрішніми процесами структурної та інституційної трансформації. Його кінцевою метою є формування адаптивної, цифровізованої, інноваційної та інтегрованої у глобальні ланцюги створення вартості системи внутрішньої торгівлі, здатної не лише забезпечувати реалізацію імпортованих товарів, а й генерувати внутрішню додану вартість, стимулювати розвиток підприємництва та підтримувати довгострокову конкурентоспроможність національної економіки.

Таким чином, електромобільна індустрія може розглядатися як каталізатор структурної перебудови системи внутрішньої торгівлі України, а інституційні реформи та структурні перебудови є драйверами перетворення цього зовнішнього технологічного та ринкового імпульсу на внутрішні економічні ефекти.

Політика використання інструментів штучного інтелекту. Під час підготовки цієї статті автори використовували [https://chatgpt.com] з метою стилістичного покращення тексту. Після використання цього інструменту автори перевірили та відредагували.

Конфлікт інтересів: автор є головним редактором журналу. Для забезпечення незалежності редакційного процесу рукопис розглядався уповноваженим редактором, який не перебував у підпорядкуванні автора та не мав конфлікту інтересів. Автор не брав участі у відборі рецензентів, процесі рецензування та прийнятті рішення щодо публікації статті. Рукопис пройшов стандартну процедуру подвійного сліпого рецензування.

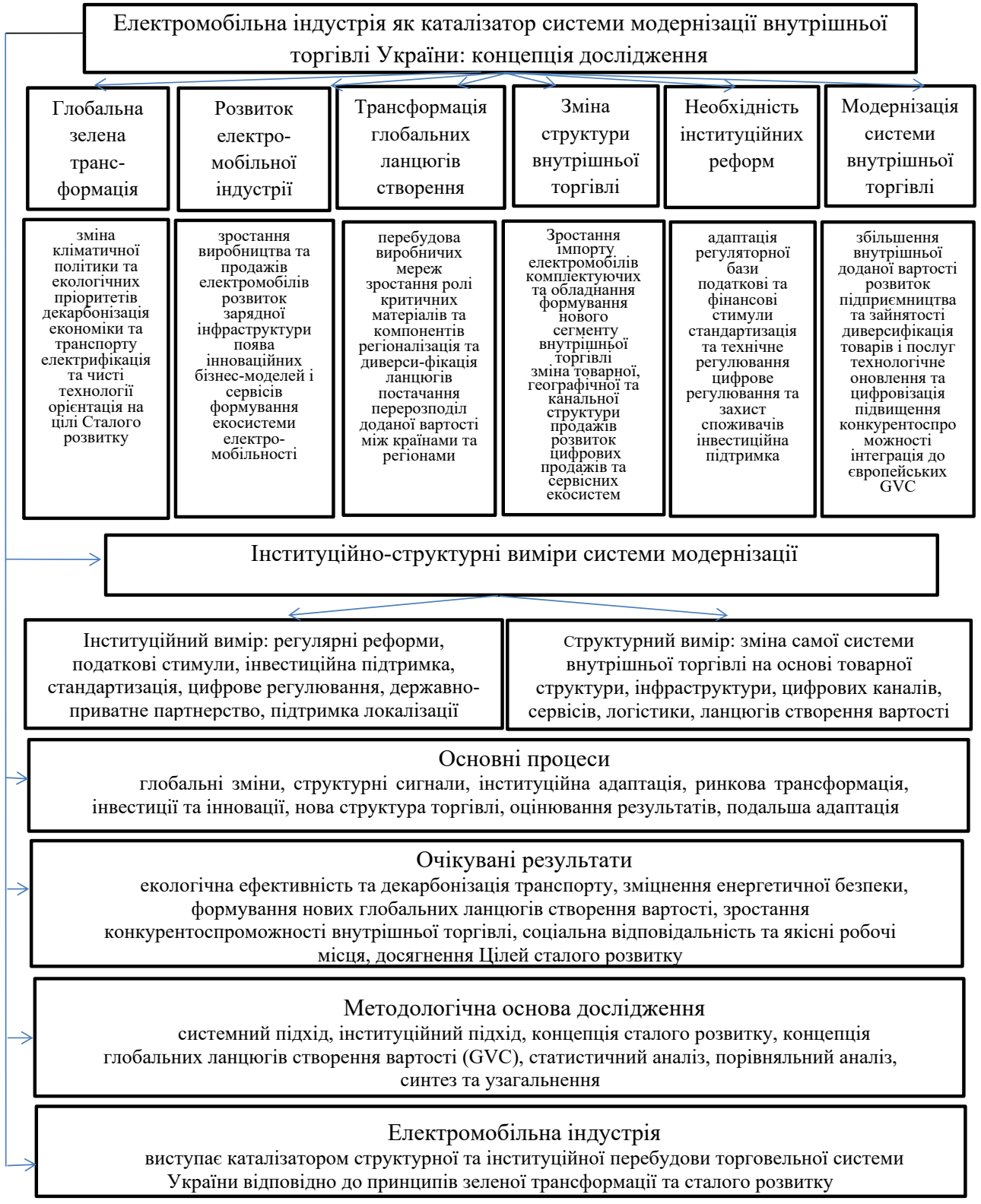


Рис. 4. Концепція дослідження електромобільної індустрії як каталізатора модернізації системи внутрішньої торгівлі України

Джерело: складено авторами

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бойко О. П., Тарасенко Є. Є., Франко Л. С., Педченко Н. С. Формування інституційних і ринкових механізмів взаємодії зеленої економіки та внутрішньої торгівлі для забезпечення конкурентних переваг і сталого розвитку. *Підприємництво і торгівля*. 2026. № 49. С. 7–18. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2026-49-1

2. Гаврилюк І. Динаміка та тенденції розвитку міжнародної торгівлі в Україні. *Економіка та суспільство*. 2023. № 47. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-47-33

3. Карпенко В. Л., Закрижевська І. В. Стан та перспективи інноваційно-інвестиційного розвитку внутрішньої торгівлі в умовах післявоєнної економічної трансформації. *Інноваційна економіка*. 2026. Вип. 2, Травень. С. 287–293. DOI: https://doi.org/10.37332/

4. Качан О. Концептуальні орієнтири державної політики модернізації системи внутрішньої торгівлі. *Modeling the Development of the Economic Systems*. 2024. № 2. С. 138–143. DOI: https://doi.org/10.31891/mdes/2024-12-17

5. Куцик П. О., Лупак Р. Л., Качан О. Є. Особливості державної політики модернізації системи внутрішньої торгівлі. *Підприємництво і торгівля*. 2024. № 41. С. 47–53. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2024-41-06

6. Куцик П., Лупак Р., Вірт М., Качан О., Щупаківський Р. Державна політика модернізації системи внутрішньої торгівлі: зарубіжний досвід та імперативи його реалізації в Україні. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2024. № 6(59). С. 384–401. DOI: https://doi.org/10.55643/fcaptp.6.59.2024.4572

7. Лупак Р. Л., Качан О. Є. Специфіка торгівлі як галузі національної економіки: функціональний, економічний та соціальний аспекти. *Підприємництво і торгівля*. 2023. № 38. С. 44–52. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-06

8. Стрілець В. Ю., Артеменко А. В., Соколовський В. Р., Гаращенко Б. В., Сичук Д. Л. Вплив зелених інновацій на інтернаціоналізацію ринку електромобілів: кейс компанії Tesla, Inc. в Україні. *Інвестиції: практика та досвід.* 2025. № 16. DOI: https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.16.129

9. Тарасенко Є. Є., Пилипенко І. Ю., Франко Л. С., Педченко Н. С. Дослідження інституційних змін та механізмів їх врахування в системі торгівлі електромобілями в Україні. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія «Технічні науки»*. 2026. № 1. С. 67–73. DOI: https://doi.org/10.37734/2518-7171-2026-1-9

10. Формування системи внутрішньої торгівлі України: теорія, практика, інновації : колективна монографія / за ред. В. В. Лісіци, В. І. Місюкевич, О. М. Михайленко. Полтава : ПУЕТ, 2020. 232 с.

11. Юрій Тарасовський Український ринок електромобілів за 2025 рік зріс вдвічі, в грудні – у 8,6 раза – «Укравтопром». URL: https://forbes.ua/news/rinok-elektromobiliv-v-ukraini-za-rik-zris-vdvichi-v-grudni-u-86-raza-ukravtoprom-12012026-35430

12. *Global EV Outlook 2025*. International Energy Agency. 2025. URL: https://iea.blob.core.windows.net/assets/0aa4762f-c1cb-4495-987a-25945d6de5e8/GlobalEVOutlook2025.pdf

13. Neil King. Will European EV registrations surge in 2025? URL: https://surl.li/tvbmyf

14. Relx Sustainable Development (SDG Resources). Electric Vehicles (EVs) and SDGs. 2025. URL: https://sdgresources.relx.com/electric-vehicles-evs

15. Virta Global. Global Electric Vehicle Market. 2025. URL: https://www.virta.global/global-electric-vehicle-market

REFERENCES

1. Boiko, O. P., Tarasenko, Ye. Ye., Franko, L. S., & Pedchenko, N. S. (2026). Formuvannia instututsiinyh i rynkovyh mekhanizmiv vzaiemodii zelenoi economiky ta vnutrishoi torhivli dlia zabezpechnnia konkurentnykh perevah i ctaloho rozvytku. *Pidpryiemnytstvo i torhivlia,* (49), 7–18. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2026-49-1 [in Ukrainian].

2. Havryliuk, I. (2023). Dynamika ta tendentsii rozvytku miznarodnoi torhivli v Ukrqaini. *Ekonomika ta suspilstvo,* (47). DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-47-33 [in Ukrainian]

3. 3.Karpenko, V. L., Zakryzhevska I. V. (2026). Stan ta perspectyvy innovatsiino-investytsiinoho rozvytkuvmutrishoi torhivli v umovakh pislia voennoi economichoi transformatcii. *Innovatsiia economica*, vyp. 2, Traven, s. 287–93. DOI: https://doi.org/10.37332 [in Ukrainian]

4. 4.Kachan, O. (2024). Kontseptualni oriientyry derzhavnoi politiky modernizatsii systemy vnutrishnoi torhivli. *Modeling the development of the economic systems*, (2), 138–143. DOI: https://doi.org/10.31891/mdes/2024-12-17 [in Ukrainian]

5. 5.Kutsyk, P. O., Lupak, R. L., & Kachan, O. Ye. (2024). Osoblyvosti derzhavnoi polityky modernitsatsii systemy vnutrishnoi torhivli. *Pidpryiemnytstvo i torhivlia,* (41), 47–53. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2024-41-06 [in Ukrainian]

6. 6.Kutsyk, P., Lupak, R., Virt, M., Kachan, O., & Shchupakivskyi, R. (2024). Derzhavna polityca modernitsatsii systemy vnutrishnoi torhivli: zarubizhnyi dosvid ta imperatyvyyoho realizatsii v Ukraini. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, 6(59), 384–401. DOI: https://doi.org/10.55643/fcaptp.6.59.2024.4572 [in Ukrainian]

7. 7.Lupak, R. L., & Kachan, O. Ye. (2023). Spetsifika torhivli yak haluzi natsionalnoi economiky: funktsionalnyi, economichnyi ta sootsialnyi aspekty. *Pidpryiemnytstvo i torhivlia,* (38), 44–52. DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-06 [in Ukrainian]

8. 8.Strilets V. Yu., Artemenko A. V., Sokolovskyi V. R., Harashchenko B. V., Sychuk D. L. (2025). Vplyv zelenykh innovatsii na internatsionalizatsiiu rynku elektromobiliv: keis kompanii Tesla, Inc. v Ukraini. *Investytsii: praktyka ta dosvid,* no 16. DOI: https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.16.129 [in Ukrainian]

9. 9.Tarasenko, Ye. Ye., Pylypenko, I. Yu., Franko, L. S., & Pedchenko, N. S. (2026). Doslidzhennia instytutsiinykh zmin ta mekhanizmiv yikh vrakhuvannia v systemi torhivli elektromobiliamy v Ukraini. *Naukovyi visnyk Poltavskoho universytetu ekonomiky i torhivli. Seriia «Tekhnichni nauky»*, (1), 67–73. DOI: https://doi.org/10.37734/2518-7171-2026-1-9 [in Ukrainian]

10. 10.Lisitsy,V. V., Misiukevych, V. I., Mykhailenko O. M. (2020). Formuvannia systemy vnutrishnoi torhivli Ukrainy: teoriia, praktyka, innovatsii : kolektyvna monohrafiia. Poltava : PUET, 232 s. [in Ukrainian].

11. 11.Yurii Tarasovskyi Ukrainskyi rynok elektromobiliv za 2025 rik zris vdvichi, v hrudni – u 8,6 raza – «Ukravtoprom». Available at: https://forbes.ua/news/rinok-elektromobiliv-v-ukraini-za-rik-zris-vdvichi-v-grudni-u-86-raza-ukravtoprom-12012026-35430 [in Ukrainian]

12. 12.Global EV Outlook 2025. International Energy Agency. Available at: https://iea.blob.core.windows.net/assets/0aa4762f-c1cb-4495-987a-25945d6de5e8/GlobalEVOutlook2025.pdf [in Ukrainian]

13. 13.Neil King. Will European EV registrations surge in 2025? Available at: https://surl.li/tvbmyf [in Ukrainian]

14. 14.Relx Sustainable Development (SDG Resources). Electric Vehicles (EVs) and SDGs. 2025. Available at: https://sdgresources.relx.com/electric-vehicles-evs [in Ukrainian].

15. 15.Virta Global. Global Electric Vehicle Market. 2025. Available at: https://www.virta.global/global-electric-vehicle-market [in Ukrainian]

Yevhenii Tarasenko, Liudmyla Franko, Nataliia Pedchenko, *Poltava University of Economics and Trade.*
Institutional and structural dimensions of the modernization of domestic trade in Ukraine (on the example of the electric vehicle industry).

Annotation. The purpose *of the study is to determine the role of the electric vehicle industry in the structural modernization of domestic trade by conceptualizing its impact through the transformation of global value chains, which is manifested in the infrastructural, digital, production-service and integration restructuring of the domestic market and necessitates the need for appropriate institutional reforms.* ***Results.*** *The article presents the positive growing dynamics of world trade in electric vehicles, which indicates a global transition to more environmentally friendly technologies. It is proven that the electric vehicle industry is one of the key manifestations of the global green transformation and at the same time its active catalyst for domestic trade in Ukraine, which leads to the emergence of new technological centers, a change in the structure of production specialization, the formation of new types of goods and services, and the transformation of relationships between participants in economic activity. The institutional dimension of the modernization of the domestic trade system is proposed to be considered as the functioning of a comprehensive regulatory environment based on a set of regulatory, organizational, standardization and coordination measures aimed at creating a predictable, competitive, technologically neutral and adaptive environment for the development of the electric vehicle industry and related segments of domestic trade. This direction is aimed at regulating the ecosystem of interconnected markets, covering electric vehicles, charging infrastructure, electricity, digital platforms, financial and insurance services, maintenance, logistics and battery recycling. The structural dimension of the modernization of the domestic trade system involves changing the very model of Ukraine's participation in the global electric vehicle economy: from a predominantly import-consumer model to a model in which the domestic market becomes a platform for the development of trade, services, digital technologies, infrastructure and local value chains.* ***Practical significance of the research results.*** *The proposed approaches are reflected in the general concept of the study of the electronic industry as a catalyst for the modernization of the domestic trade system of Ukraine.*

Key words: *global green transformation, development of the electric vehicle industry, transformation, global value chains, change in the structure of domestic trade, relevance of institutional reforms, modernization of the domestic trade system of Ukraine, digitalization of sales, service ecosystems.*

Конфлікт інтересів: Педченко Н.С. є головним редактором журналу. Для забезпечення незалежності редакційного процесу рукопис розглядався уповноваженим редактором, який не перебував у підпорядкуванні автора та не мав конфлікту інтересів. Автор не брав участі у відборі рецензентів, процесі рецензування та прийнятті рішення щодо публікації статті. Рукопис пройшов стандартну процедуру подвійного сліпого рецензування.

Дата надходження статті: 12.09.2026
Дата прийняття статті до публікації: 15.10.2026
Дата публікації статті: 13.11.2026