

1. Навчати персонал – впроваджувати тренінги та сертифікацію Lean-спеціалістів;
2. Цифровізувати процеси – використовувати сучасні інформаційні системи управління ресурсами, планування та моніторингу виконання робіт;
3. Оптимізувати логістику – мінімізувати запаси матеріалів, завдяки впровадженню системи Just in Time;
4. Формувати культуру вдосконалення – залучати працівників до аналізу та покращення робочих процесів.

Таким чином, впровадження Lean-менеджменту в будівництві дозволяє скорочувати витрати, підвищувати ефективність та пришвидшувати реалізацію проектів. Досвід UPD підтверджує ефективність Lean-підходу, тоді як традиційні методи KAN Development мають суттєві недоліки. Для досягнення стійкого розвитку будівельної компанії та конкурентній перевазі на ринку, варто інвестувати у навчання персоналу, впроваджувати цифрові технології та будувати систему безперервного вдосконалення.

#### **Список використаних джерел**

1. McLaughlin, E. (2023). *What is Lean Management?* TechTarget. URL: <https://www.techtarget.com/searchcio/definition/lean-management>.
2. *Definition and Advantages of Lean Management (2023)*. KAIZEN Institute. URL: <https://kaizen.com/insights/definition-advantages-lean-management>.
3. Forbes, L. H., & Ahmed, S. M. (2011). *Modern Construction: Lean Project Delivery and Integrated Practices*. CRC Press.

**УДК 658:7**

**Баран М. М.,**  
здобувач третього рівня вищої освіти,  
Національного університету «Львівська політехніка»

## **ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ В РОЗВИТКУ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ**

Автомобільна логістика відіграє ключову роль у розвитку економіки Європейського Союзу, забезпечуючи ефективний рух товарів між країнами та сприяючи інтеграції ринків. Однак сучасні виклики, такі як регуляторні обмеження, екологічні вимоги, цифровізація та кадровий дефіцит, змушують публічне управління адаптувати свої стратегії та шукати нові підходи до розвитку галузі [1]. У цьому контексті важливу роль відіграє державне

---

управління, яке має створювати сприятливі умови для розвитку інфраструктури, удосконалення правового регулювання та впровадження сучасних технологій.

Основними проблемами та викликами публічного управління в розвитку європейської автомобільної логістики є:

1. Регуляторні бар'єри та стандартизація:

- відмінності в національних регуляціях між країнами ЄС щодо екологічних норм, вагових обмежень, робочого часу водіїв;
- непослідовність у впровадженні директив ЄС на національному рівні;
- бюрократичні процедури, що ускладнюють транскордонні перевезення.

2. Дефіцит кваліфікованих кадрів:

- нестача водіїв через посилення умов праці, зміни в законодавстві щодо робочого часу та оплати;
- відсутність достатньої кількості навчальних програм та підтримки з боку держави для підготовки нових спеціалістів.

3. Інфраструктурні виклики:

- недостатній рівень розвитку дорожньої інфраструктури;
- перевантаженість транспортних коридорів та нестача паркувальних місць;
- потреба в модернізації митних пунктів для прискорення перетину кордонів.

4. Екологічні обмеження та «зелений курс»:

- посилення вимог щодо скорочення викидів CO<sub>2</sub>, що вимагає від компаній значних інвестицій у нові технології;
- підтримка розвитку електровантажівок і водневого транспорту, що потребує значних фінансових ресурсів;
- необхідність розширення мережі зарядних станцій та інфраструктури для альтернативного палива.

5. Цифровізація та безпека даних:

- використання цифрових платформ для оптимізації логістичних процесів (eCMR, GPS-трекінг, блокчейн для безпеки документів);
- захист від кібератак та витоків конфіденційної інформації;
- взаємодія публічного та приватного сектору у впровадженні цифрових рішень.

6. Геополітичні ризики та кризи:

- вплив політичних санкцій і торговельних обмежень на логістичні маршрути (зокрема, через військові дії в Україні);
- залежність від імпорту паливних ресурсів та збоїв в їх постачанні;

– потреба в адаптації маршрутів та нових логістичних рішень через зміну геополітичної ситуації.

#### 7. Фінансування та державна підтримка:

- державні субсидії та інвестиції в модернізацію логістики;
- пошук балансів між підтримкою бізнесу та екологічними ініціативами;
- підтримка стартапів у сфері логістичних технологій.

Розвиток європейської автомобільної логістики стикається з низкою викликів, що вимагають активної участі публічного управління. Регуляторні бар'єри, нестача кваліфікованих кадрів, потреба в модернізації інфраструктури та екологічні обмеження створюють складні умови для ефективного функціонування галузі. Водночас цифровізація, інноваційні транспортні рішення та стратегічне фінансування відкривають нові можливості для покращення логістичних процесів.

Органи публічної влади відіграють ключову роль у подоланні проблем європейської автомобільної логістики. Важливим напрямом є гармонізація законодавства та спрощення регуляторних процедур, зокрема уніфікація норм транспорту, спрощення бюрократії та впровадження цифрових документів. Для подолання кадрової кризи запроваджуються програми підготовки водіїв, покращуються умови праці та спрощується доступ іноземних фахівців. Розвиток інфраструктури включає модернізацію доріг, паркувальних зон і митних пунктів, а також інтеграцію з іншими видами транспорту [2]. Перехід до екологічного транспорту підтримується фінансовими стимулами, розширенням зарядних станцій і посиленням екостандартів. Цифровізація логістики передбачає впровадження інтелектуальних транспортних систем, блокчейн-рішень і онлайн-відстеження вантажів.

Крім того, державна підтримка здійснюється через спів фінансування проєктів, гарантування безпеки маршрутів та адаптацію до кризових ситуацій. Комплексний підхід до цих заходів сприятиме стабільному розвитку автомобільної логістики в Європі.

#### **Список використаних джерел:**

1. Aritua, B., Wagener, C., Wagener, N., & Adamczak, M. (2021). *Blockchain Solutions for International Logistics Networks along the New Silk Road between Europe and Asia*. *Logistics*, 5(3). <https://doi.org/10.3390/logistics5030055>.
2. Gnap, J., Konečný, V., Slávik, R., & Beňová, D. (2018). *Possible impacts of regulating the weekly rest of road freight drivers on logistics in EU countries*. *Nase More*, 65(4 Special), 259–265. <https://doi.org/10.17818/NM/2018/4SI.18>.