

Винахідник, розв'язуючи технічні та фізичні протиріччя, може навіть не підозрювати, що організаційні протиріччя можуть перешкодити процесу успішної комерціалізації об'єкта промислової власності. В цьому випадку, винахідницька задача на етапі зародження ідеї технічного розв'язку (на нульовому етапі життєвого циклу інновації) за допомогою маркетолога має бути доповнена додатковими (організаційними) протиріччями, які з'являтимуться на подальших етапах життєвого циклу інновації.

Можна стверджувати, що інструменти ТРВЗ у маркетингу, по-перше, розширюють можливості у вирішенні питань просування інновації, аналізу ситуації на ринку, оминання конкурентів, виходу з критичних ситуацій без втрат або з прибутком; по-друге, допомагають створювати нові види продуктів чи послуг, розробляти нові схеми поведінки, генерувати ідеї, розробляти стратегії і тактики. Це дозволяє успішно вирішувати проблеми операційного маркетингу. Зокрема, участь маркетолога на етапі зародження ідеї застереже від втрат часу, зусиль та фінансів на підготовку, реєстрацію та підтримання чинності патенту, який не має шансів на комерціалізацію.

До маркетологів інтелектуальної власності мають бути особливі вимоги, оскільки вони мають справу з майбутніми продуктами, на відміну від маркетологів, що працюють з вже існуючими продуктами, їм необхідна більш багата творча уява, певне маркетингове мислення та фонові технічні знання. Підготовка таких фахівців, які здатні приймати участь у створенні інтелектуальної власності на етапі постановки винахідницької задачі, сприятиме процесу її комерціалізації.

Якщо порівнювати творчий потенціал ВНЗ з комерційною організацією, перевагою ВНЗ є щорічний потік абітурієнтів, який дозволяє йому виявляти, відбирати креативно мислячі особистості та вирощувати їх як творців інтелектуальної власності, комерціалізація якої може стати базою для зміцнення фінансового стану ВНЗ та прискорення науково-технологічного прогресу.

Створення Інституту винахідництва започаткує зміни у відношення суспільства до винахідників та сприятиме піднесенню винахідницької діяльності до рівня мистецтва.

ГНИЛЯНСЬКА Л.Й.
Національний університет “Львівська політехніка”

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО РОЗПОДІЛУ ТОВАРІВ

© Л.Й. Глинянська, 2012

Одним із вилів логістики є транспортна логістика. Транспорт – це галузь матеріального виробництва, яка здійснює перевезення людей і вантажів. По призначенню виділяють дві основні групи транспорту – транспорт загального користування (охоплює залізничний, водний, автомобільний, повітряний і трубопровідний) і транспорт незагального користування (внутрівиробничий, відомчий тощо). Значна частина логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від первинного джерела до кінцевого споживача здійснюється з допомогою різних транспортних засобів. Затрати на виконання цих операцій складають до 50 % від суми загальних затрат на логістику. Тому метою транспортної логістики є зниження транспортних витрат і обумовленого транспортом збитку для оточуючого середовища при доставці вантажів точно в термін і при максимальному задоволенні всіх вимог одержувачів вантажів. Задачами транспортної логістики є скорочення запасів МР в обігу, часу доставки товарів. Цьому сприяє узгодження роботи транспорту із споживачами транспортних послуг. Основою вирішення задач транспортної логістики є розробка стратегії і логістичної концепції побудови транспортного обслуговування споживачів, яка базується на раціональних маршрутах перевезень і складання графіків (розкладу) доставки продукції споживачам, тобто маршрутизації перевезень. Однією з причин низької конкурентоздатності товарів вироблених в Україні є великі затрати на транспортно-експедиційне забезпечення (ТЕЗ) розподілу товарів, величина яких в 2-3 рази перевищує рівень розвинутих країн. Транспортно-

експедиційне забезпечення розподілу товарів – це діяльність експедиторів по плануванню, організації і виконанню доставки товарів від місця їх виробництва до місць споживання і наданню додаткових послуг по підготовці партій відправлень до перевезень: оформлення необхідних супроводжуючих документів, укладання угоди перевезення з транспортними підприємствами, розрахунки за перевезення вантажу, організація вантажо-розвантажувальних робіт, збереження, надання інформаційних і фінансових послуг тощо. Транспортне забезпечення визначається як діяльність експедиторів, що пов'язана з процесом переміщення вантажів в просторі і в часі з наданням супроводжуючих вантажо-розвантажувальних послуг і послуг збереження. Експедиційне забезпечення є складовою частиною логістичного руху від виробника до споживача і включає виконання додаткових робіт і операцій, без яких процес перевезення не може бути розпочато в пункті відправлення, продовжено і завершено в пункті призначення. При експедиційному забезпеченні виконуються експедиційні, комерційно-правові і інформаційно-консультативні послуги. Транспортні організації повинні бути достатньо гнучкими, щоб забезпечувати процес перевезення, який піддається корегуванню, гарантувати доставку вантажів в розкидані пункти, надійно обслуговувати клієнтуру. Вирішення проблеми ефективності розподілу товарів і підвищення рівня якості обслуговування споживачів послуг транспорту в ринкових умовах тісно пов'язано з проблемою якості послуг. Дослідження і аналіз проблеми якості транспортно-експедиційного обслуговування споживачів послуг транспорту показав, що в основі існуючих концепцій обслуговування лежить міркування, яке стверджує, що високий рівень якості обслуговування досягається при умові забезпечення комплексного обслуговування, тобто чим більше послуг буде надано споживачам, тим вище буде рівень якості. Підвищує якість обслуговування споживачів транспортних послуг раціональна маршрутизація перевезень – це найбільш досконалий спосіб організації матеріалопотоків, вантажів з підприємств гуртової торгівлі, який здійснює суттєвий вплив на прискорення обороту автомобіля при раціональному і ефективному його використанні. Створення маршрутів дозволить точно визначити обсяг перевезень вантажів з постачально-збутових підприємств, кількість автомобілів, що здійснюють ці перевезення, сприяє скороченню простоїв авто під навантаженням і розвантаженням, ефективному використанню рухомого складу і вивільненню із сфер обігу значних МР споживачів. Разом з тим маршрутизація перевезень дозволяє підвищити продуктивність авто при одночасному зниженні кількості рухомого складу, що надходить на підприємство гуртової торгівлі при тому ж обсязі перевезень.

ГНІТЕЦЬКИЙ Є.В.

Національний технічний університет України "КПІ"

ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТЕХНОПАРКІВ ЗА КОНЦЕПЦІЄЮ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

© Є.В.Гнітецький, 2012

Концепція сталого розвитку все більш суттєво починає впливати на розвиток економічних суб'єктів в усіх країнах світу. Її реалізація впроваджується на макроекономічному рівні, що викликає необхідність адаптації економічних суб'єктів та корегування їх продуктово-ринкових стратегій. Після прийняття наприкінці ХХ ст. основних засад сталого розвитку, був визначений основний напрямок розвитку суспільства на найближчі десятиліття. Але якщо на макрорівні дана стратегія може бути впроваджена за рахунок законодавчих актів, її втілення на мікро- та мезорівнях потребує значних змін, зокрема впровадження активної інноваційної діяльності технопарків як одного з основних інструментів реалізації принципів сталого розвитку.

Питанням дослідження інноваційної діяльності економічних суб'єктів та сталого розвитку займалися провідні вітчизняні та зарубіжні вчені. Серед них: Гвишиані Д.М., Друкер П., Завадський Й.С., Згуровський М.З, Зінченко О.А., Ілляшенко С.М., Коноплицький В.А., Мединський В.Г.,