

twierdzi, że przepisy dotyczące czasu pracy kierowców są niepotrzebne (tak odpowiadali kierowcy wykonujący transport krajowy). Twierdzą oni, że pensja kierowcy uzależniona jest od przejechanych kilometrów, a przepisy sprawiają, że kierowcy zarabiają mniej, dlatego muszą łamać przepisy oraz narażają się na koszty, które związane są z mandatami. 68% badanych kierowców w ciągu ostatnich dwóch lat złamało przepisy dotyczące czasu jazdy, 52% złamało przepisy dotyczące czasu pracy, a 21% dotyczące nieodebrania odpoczynku. Przyczyny przekroczenia czasu jazdy przez kierowców są różne. Jednak do najczęściej wymienianych przez respondentów należały: dojazd na załadunek/rozładunek (59% wskazań), brak miejsca na parkingu (47% wskazań), presja spedytora/pracodawcy (46% wskazań) oraz zator drogowy (korek) (35% wskazań). Dwie badane osoby twierdziły, że przyczyną przekroczenia czasu jazdy była szybsza chęć powrotu do domu. Ponad połowa kierowców zawodowych (51%) ma ukryty magnes w skrzyni, 24% stosuje podwójną kartę kierowcy, 18% jeździ bez karty kierowcy, a 7% ma ukryty przycisk w kabanie. Prawie połowa respondentów 48% twierdzi, iż pracodawca ich nakłaniał do złamania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców. Aż 98% badanych kierowców w przerwie wykonywało inne czynności, takie jak wypełnianie dokumentów, załadunek, tankowanie itd. Istnieje wiele różnych przyczyn dla których kierowcy nie przestrzegają przepisów związanych z czasem pracy kierowców, lecz zawsze, choćby pośrednio związane są one z czynnikiem ekonomicznym.

Należy podkreślić, że wyniki przedstawionych badań nie mają charakteru reprezentatywnego. Z oczywistych przyczyn zostały one przeprowadzone anonimowo, nie podaje się również miejsca czy przedsiębiorstw, wśród których rozprawdzono kwestionariusz ankiety. Problem jednak niewątpliwie istnieje, a przyczyny łamania przepisów wielokrotnie mają swoje logiczne uzasadnienie. Wyniki tych badań są tylko przyczynkiem do dalszych rozważań. Stanowią w szczególności podwalinę do badań w zakresie rozstrzygnięć dotyczących czynników powodujących wzrost konkurencyjności polskich przewoźników na rynku europejskim, czy też konsekwencji ekonomicznych związanych z wdrożeniem wykorzystania samochodów autonomicznych.

1. *Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 z późn. zm.).*

**Я.П. КОРОЛЬ**

Національний університет "Львівська політехніка"

## **ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ WEB-ПРЕДСТАВНИЦТВ ВІТЧИЗНЯНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ**

© Король Я.П., 2018

Для залучення інвестицій у науку необхідно змінити підходи до планування науково-технічних робіт в рамках центру НДР університету шляхом їх формування власного сегменту інноваційної інфраструктури, що дає змогу максимально повно врахувати інтереси потенційних споживачів, інвесторів, партнерів та стейкхолдерів. координування процесів комерціалізації, які б ураховували актуальні завдання галузі та потреби потенційних інвесторів. Інтеграційні зв'язки учасників комерціалізації науково-технічних розробок представлені мережею двосторонніх взаємовигідних контактів :

- «наука – освіта» – підготовка фахівців і реплікація знань;
- «наука – бізнес» – формування поля інтелектуальної власності;
- «наука – виробництво» – впровадження і супровід модернізації науково-технічних розробок.

Хоча в умовах розвиненої ринкової економіки кількість потенційних учасників, інвесторів і покупців достатньо велика, проте знайти потрібних надзвичайно важко. Це зумовлено галузевими, географічними особливостями учасників відповідно до їхніх інтересів і пріоритетів. Тому в процесі пошуку потенційних інвесторів необхідно передбачити увесь спектр можливих пропозицій ним, а також оцінити характер і можливу величину отримання від них інвестицій [1]. Потенційних учасників може привабити: малий термін окупності від впровадження науково-технічних розробок; висока прибутковість проекту; пропозиція купівлі акцій; отримання екологічного ефекту; створення нових робочих місць; наявність податкових пільг, субсидій; розширення обсягів експорту продукції; можливість імпортозаміщення; участь в привабливих науково-дослідних роботах; наявність дешевої сировини і трудових ресурсів; підвищення власного іміджу; вихід на нові ринкові сегменти. До основних проблем, пов'язаних з комерціалізацією науково-технічних розробок в університеті, слід віднести такі:

- більшість наукових розробок перебувають на початковому етапі, вони далекі від завершення, не готові до комерціалізації;
- проблематичною є взаємодія університету із потенційними учасниками і споживачами з метою стимулювання наукових розробок і активного маркетингу інтелектуальної власності;
- недостатня розвиненість внутрішнього сегменту інноваційної інфраструктури для комерціалізації науково-технічних розробок в умовах слабого використання потенціалу ринку інновацій і відносної дешевизни інтелектуальної власності.

Вирішення поставлених проблем лежить в таких площинах:

- техніко-технологічні аспекти й чинники організування науково-технічних розробок (доступ до матеріально-технічної бази, наявність фахівців, маркетинговий супровід розробок тощо);
- бізнес-менеджмент й аналізування ринків (комплекс планування бізнесу, дослідження ринку, визначення комерційних аспектів галузевих інновацій, управління інтелектуальною власністю);
- фінансування науково-технічних розробок (використання власних фінансових ресурсів, запозичення коштів чи отримання кредитів банків тощо).

Цей механізм ґрунтується на здатності учасників до взаємної інтеграції і розподілу обов'язків згідно з тимчасовими соціально-економічними зв'язками. На кожному етапі алгоритму передбачають ухвалення рішення про подальше просування процесу, гнучкість якого забезпечує дотримання принципів логістики. Перспективними напрямками наступних досліджень є розроблення моделей розрахунку ефективності організування використання наукового потенціалу університету.

1. Чухрай Н. І. Комплексне оцінювання науково-технічних розробок на ранніх етапах інноваційного процесу / Н. І. Чухрай, А. В. Стегницький // *Маркетинг і менеджмент інновацій*. – 2015. – № 1. – С. 11-23.