

Говоря о преимуществах внедрения биометрических технологий, нельзя не отметить отсутствие на данный момент в Республике Беларусь соответствующего законодательства, которое должно регламентировать работу биометрических технологий. Данный факт создает правовую неопределенность и вытекающие из нее правовые риски для участников рынка [3].

Обобщая вышеизложенное можно сказать, что основными преимуществами внедрения биометрических технологий являются: рост эффективности рабочего времени и ответственности кадров, высокая скорость процесса подтверждения личности, максимальный уровень безопасности информации.

Список литература

1 **Татарченко, И. В.** Концепция интеграции унифицированных систем безопасности / И. В. Татарченко, Д. С. Соловьев // Системы безопасности. – 2019. – № 1 (73). – С. 86–89.

2 **Татарченко, Н. В.** Биометрическая идентификация в интегрированных системах безопасности / Н. В. Татарченко, С. В. Тимошенко // Специальная техника. – 2020. – № 2.

3 **Тихонов, В. А.** Информационная безопасность: концептуальные, правовые, организационные и технические аспекты : учеб. пособие / В. А. Тихонов, В. В. Райх. – М. : Гелиос АРВ, 2016. – 526 с.

УДК 656.073

ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СОЗДАНИЯ ОБЪЕКТОВ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

А. А. СИРОТКИН

*Филиал Самарского государственного университета путей сообщения,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

А. А. ТРЕЩЕВА

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Одним из актуальных аспектов логистики является изучение вопросов создания объектов логистической инфраструктуры. Изучение результатов научных исследований российских ученых в области логистической инфраструктуры позволил сделать вывод о том, что процесс принятия решения о создании в регионе логистических и транспортно-логистических центров нуждается в адаптации к текущей рыночной ситуации и проведении соответствующего факторного анализа.

Изучим факторы, которые целесообразно учитывать при принятии решения о создании объектов логистической инфраструктуры на примере Самарской области.

Первый фактор – экономический профиль региона. Самарская область занимает первое место в России по уровню развития сферы государственно-частного партнерства (эта характеристика является важной в связи с [1]) и относится к группе регионов с высокой инвестиционной привлекательностью.

Второй фактор – кадровое обеспечение функционирования объекта логистической инфраструктуры. В Самарской области непосредственно логистов готовят в Самарском государственном университете путей сообщения (направление подготовки 38.03.02 «Менеджмент» / профиль «Логистика»), Самарском государственном экономическом университете (направление подготовки 38.03.02 «Менеджмент» / профиль «Управление логистикой в бизнесе»), Самарском национальном исследовательском университете имени академика С. П. Королева (направление подготовки 38.03.02 «Менеджмент» / профиль «Логистика и управление цепями поставок»).

Третий фактор – индустриальный потенциал региона. Такой потенциал в Самарской области представлен четырьмя кластерами: аэрокосмическим, химическим, IT и автомобильным. На территории Самарской области функционирует ряд индустриальных парков. Стоит выделить индустриальный парк «Преображенка», в котором работают логистические центры крупных компаний (таблица 1).

Таблица 1 – Логистические центры крупных компаний в промышленном парке «Преображенка»
(составлено авторами статьи на основе [2–4])

Логистический центр Почты России	Логистический центр Яндекс.Маркет
Зона обслуживания – Самарская область. Цель – уменьшение сроков обработки и оптимизация маршрутов доставки внутрироссийской и международной почты. Площадь терминала – более 15000 м ² . Суточная производительность – до 300000 отправок	Зона обслуживания – Приволжский Федеральный округ. Цель – уменьшение времени доставки посылок по губернии и соседним регионам. Суточная производительность – до 180000 посылок. Площадь более 30000 м ² . Возможность одновременного хранения до 2,5 миллиона разногабаритных позиций

Вместе с тем создание логистических объектов в регионе зависит от уровня концентрации зарождения грузопотока и уровня потребления конечной продукции в рамках региона [5].

Четвертый фактор – территориально-позиционный: возможность размещения в местах, тяготеющих к железнодорожным, автомобильным, водным и авиационным транспортным коммуникациям. Примерами по этому фактору являются: промышленный парк в границах особой экономической зоны «Тольятти» удален от международного аэропорта «Курумоч» на 60 км, федеральной трассы М5 – на 22 км, порта Тольятти – на 17 км; выгодное транспортно-географическое положение (выход в Каспийское и Азовское море и далее в Мировой океан) и близость к крупнейшим потребительским рынкам создают потенциал для формирования транспортно-логистического кластера в городском округе Сызрань с ориентацией на обработку грузов нескольких видов транспорта (речного, железнодорожного и автомобильного); Сызранский речной порт расположен на транспортном коридоре «Север – Юг».

Пятый фактор – адаптационный: возможность адаптации имеющихся и строительства будущих объектов транспортной и логистической инфраструктуры для создания транспортно-логистического центра. Например, формирование транспортно-логистического центра в Сызранском речном порту требует коренной перестройки существующей инфраструктуры: выноса причальной стенки на 10–15 м в акваторию реки Волга; строительства дамбы или ежегодное проведение дноуглубительных работ на фарватере; проведения реконструкции причальной и тыловой зоны порта для обработки 20- и 40-футовых контейнеров; строительства современного контейнерного и складского комплекса; реконструкции железнодорожного путевого хозяйства.

Шестой фактор – альтернативность: возможность выбора площадки для будущего объекта логистической инфраструктуры. Например, создание тримодального транспортно-логистического центра в городском округе Сызрань предполагает выбор между двумя площадками (таблица 2).

Таблица 2 – Характеристика площадок для возможного тримодального транспортно-логистического центра в городском округе Сызрань (составлено авторами статьи на основе [6])

Сызранский речной порт	Причал АО «Сызранский нефтеперерабатывающий завод»
Расстояние до железнодорожного пути – 0,85 км, до ближайшей железнодорожной станции – 3 км, до трассы М5 – 9 км. Свободные площадки, примыкающие к речному порту, – 7,3 га. Комплекс административных и производственных зданий, помещений площадью более 40 тыс. км ²	Расстояние до железнодорожного пути – 8 км, до ближайшей железнодорожной станции – 2 км, до трассы М5 – 34 км, до трассы Р228 – 4,3 км, до речного порта – 15 км. Свободные площадки, примыкающие к АО «Сызранский нефтеперерабатывающий завод», – 5 га. Комплекс административных и производственных зданий, помещений площадью более 95 тыс. км ² . Длина причальной стенки 60 м

Седьмой фактор – перспектива. Сюда относится, например, наличие свободных площадок (см. таблицу 2), незагрузка (относительно возможного уровня) ежегодным грузопотоком (например, для Сызранского речного порта фактический грузопоток составляет только 30 % от возможного) и т. п. К результату учета на практике этого фактора относится, в частности, обеспечение максимальной загрузки современной сторонней (коммерческой) логистической инфраструктуры за счет отказа от собственных непрофильных, малоиспользуемых, морально и физически устаревших активов.

Восьмой фактор – технико-технологический. Например, Сызранский речной порт способен принимать и обслуживать суда класса «река-море», его грузовой терминал обеспечивает проведение круглосуточных погрузочно-разгрузочных работ.

Список литературы

1 Прокофьева, Т. А. Государственно-частное партнерство как механизм реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров (возможные формы ГЧП, требования к параметрам и условиям вхождения

частного капитала в проект, основные обязанности и права участников ГЧП) / Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев // Бюллетень транспортной информации. – 2010. – № 8 (182). – С. 3–10.

2 1,5 млрд рублей инвестиций, 650 новых рабочих мест и ускоренная доставка писем – в Самарской области открыт логистический почтовый центр [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.samregion.ru/press_center/events/15-mlrd-rublej-investicij-650-novyh-rabochih-mest-i-uskorennaya-dostavka-pisem-v-samarskoj-oblasti-otkryt-logisticheskij-pochtovyj-centr/. – Дата доступа : 14.09.2022.

3 В Самарской области открыли логистический центр Яндекс.Маркета [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://63.ru/text/economics/2022/04/22/71277920/>. – Дата доступа : 15.09.2022.

4 В Преображенке открыт логистический центр Почты России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://investinsamara.ru/news/2021/20612/>. – Дата доступа : 16.09.2022.

5 **Подолнная, С. Д.** Транспортно-логистические центры. Анализ текущего состояния. Проблемы и перспективы развития / С. Д. Подолнная, Е. Э. Червотенко // Наука и образование транспорту. – 2021. – № 1. – С. 207–211.

6 Презентационные материалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://investinsamara.ru/prezentatsionnye-materialy/>. – Дата доступа : 17.09.2022.

УДК 656.2.035

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УРОВНЯ ЭКСПЕДИТОРСКОГО ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ ЗА ОКАЗАННЫЕ УСЛУГИ

А. Н. СЛАДКЕВИЧ

Белорусская железная дорога, г. Минск

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Основные положения формирования экспедиторского вознаграждения. Общее вознаграждение экспедиторской организации зависит от количества и качества оказываемых транспортно-экспедиционных услуг. В связи с этим должна быть дана характеристика каждого из клиентов экспедиторской организации, позволяющая оценить общее вознаграждение ее для рассматриваемого клиента. Оценка общего вознаграждения экспедиторской организации по каждому клиенту может быть выполнена в абсолютных величинах (ден. ед./договор) или в относительных (в процентах от тарифа). Одновременно должно быть учтено и качество транспортно-экспедиционного обслуживания [2].

В практической деятельности общее вознаграждение оценивается в процентах от тарифа (провозных платежей), что является удобным и простым способом. Однако провозные платежи зависят от расстояния перевозки, уровня тарифной ставки (ден. ед./т) и других параметров. Решение рассматриваемой задачи может опираться на теоретические исследования или на обработку реальных статистических данных, зависящих от нескольких параметров. Преимуществом второго подхода является учет одновременно количественных и качественных показателей, которые могут быть установлены экспертным путем. В то же время использование второго подхода требует учета неопределенности, обусловленной ошибками и некомпетентностью экспертов, статистической погрешностью исходных данных и другими факторами. С учетом вышеизложенного в основу решения рассматриваемой задачи следует закладывать второй подход, т. е. использование статистических данных.

В результате исследований установлено, что в условиях монополии и конкуренции для формирования показателей транспортно-экспедиционного обслуживания и экспедиторского вознаграждения необходимо решить ряд стратегических и оперативных задач.

Стратегические задачи связаны с установлением предельных значений экспедиторского вознаграждения, то есть минимальных и максимальных значений. Причем, стратегические задачи направлены на повышение качества транспортно-экспедиционного обслуживания и стремление к эталонному уровню по каждому из показателей, характеризующих высокий уровень такого обслуживания.

Оперативные задачи в своей основе связаны с заявками и договорами клиентов. Причем, вознаграждение экспедитора и показатели транспортно-экспедиционного обслуживания должны вписываться в их предельные значения как в условиях монополии, так и в условиях конкуренции на рынке транспортных услуг.