

Использование в рекламе нейросетей имеет ряд недостатков, из-за которых значительно уступает человеческому разуму:

- 1) неспособность создавать глубокие и объемные тексты;
- 2) большой процент логических ошибок, не всегда достоверная информация;
- 3) отсутствие эмпатии;
- 4) недостаток креативности.

Процесс роботизации не угрожает действующим рекламистам, а только побуждает их развиваться и совершенствовать технологии производства рекламы. С ростом использования нейросетей значение человеческого труда не снизится, а только возрастет. Откроются новые возможности и новые профессии.

ИИ генерирует изображение, нарисует картинки для баннера или сайта. Для создания таких изображений потребуется меньше времени по сравнению с трудом дизайнера, но подобные картинки неидеальны, содержат ошибки и странности.

ИИ – мощный инструмент, но он может быть уязвим к манипуляциям данными. ИИ зависит от своих обучающих данных. Если данные изменены или отравлены, инструмент на базе ИИ может генерировать неожиданные или даже вредные результаты.

ИИ может неверно интерпретировать информацию и делать ошибочные прогнозы на основе интерпретации этой информации. Эти проблемы могут быть вызваны различными факторами, например, некачественными или неполными данными.

Возможна ситуация, когда ИИ в ответ на запрос пользователя выдает ошибочный или недостаточно достоверный ответ. Причины ошибок нейросетей кроются в механике их работы. Нейросеть учится путем просмотра, собирая и обрабатывая огромные массивы информации. Закономерности она находит сама, и бывает, что в этот процесс закрадываются ошибки.

Нормативно-правовая база в сфере использования ИИ находится на этапе формирования. Это стандарт ISO/IEC 42001:2023, стандарт NIST-AI-600-1 от 26 июля 2024 года, который позволит снизить риски ИИ [3].

Список использованных источников

1. Мировой рынок ИИ вырастет к 2027 году почти до 1 трлн долл. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.itweek.ru/ai/article/detail.php?ID=230634>. – Дата доступа: 18.02.25.
2. Риски использования искусственного интеллекта: от перспектив к предостережениям [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://iis.guu.ru/blog/riski-ispolzovaniya-iskustvennogo-intellekta/>. – Дата доступа: 18.02.25.
3. Какие риски несет использование искусственного интеллекта в бизнесе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://monocle.ru/monocle/2024/50/kakiye-riski-neset-ispolzovaniya-iskusstvennogo-intellekta-v-biznese/>. – Дата доступа: 18.02.25.

О. В. Верниковская,
канд. экон. наук,
БГЭУ (г. Минск)
e-mail: red_ok@tut.by

Е. В. Грицаенко,
кладовщик ОАО «БЕЛАЗ» – управляющая компания
холдинга «БЕЛАЗ-ХОЛДИНГ» (г. Жодино)
e-mail: zhintos@yandex.ru

ВКЛАД ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Беларусь, являясь транзитной страной, даже в условиях санкционных ограничений, таковой останется. Важно комплексное развитие транспортно-логистической инфраструктуры, влияющей на рост национальной экономики и повышение транзитного потенциала страны.

Современная складская логистическая инфраструктура представляет собой наличие не только физических площадей, но и информационных объектов. Цифровизация складских логистических процессов приводит к значительному улучшению управления цепями поставок. Реализация программ развития логистической системы в Республике Беларусь позволяет поэтапно создать инфраструктуру логистических центров различных типов, а также развивать на предприятиях необходимую емкость складских площадей.

За последние годы логистическая инфраструктура страны прирастала в основном за счет ввода новых складских площадей логистическими операторами.

По оценкам экспертов, общая площадь крытых складских площадей класса «А» и «В» по состоянию на 2024 г. составляла более 750 тыс. кв. м, из них склады общего пользования – 580 тыс. кв. м, склады временного хранения и таможенные склады – 110 тыс. кв. м, низкотемпературные и склады-холодильники – 43 тыс. кв. м. Общая площадь современных контейнерных терминалов более 150 тыс. кв. м.

Одним из удачных комплексных решений является создание региональных логистических хабов. Логистические хабы, объединяющие транспортную инфраструктуру, складские мощности, таможенные и логистические услуги, становятся ключевыми элементами, обеспечивающими экономическое развитие территорий, точками концентрации потоков грузов и ускоряют транспортные процессы. В Беларуси к подобным объектам возрастает интерес. Так, в 2023 г. компания Wildberries приобрела земельный участок площадью 27 га на территории Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень», на которой планируется строительство распределительного центра площадью более 120 тыс. кв. м., создать свыше 5 тыс. рабочих мест. Это существенно повлияет на экономику региона, укрепив его роль в международных транспортных цепочках.

В завершающейся пятилетке транспортный комплекс Беларуси в условиях сложившейся геополитической ситуации и санкционной политики в мире продолжает восстанавливать и наращивать свой потенциал. Отмечается рост мобильности населения, увеличение экспорта транспортных услуг, наращивание объемов контейнерных перевозок.

В 2024 г. темп роста объемов контейнерных перевозок составил 156,5 %. Завершена электрификация участков железнодорожных путей БЖД (25 % от всей протяженности). Внутри республики создается инфраструктура для электрического пассажирского транспорта. Продолжается работа по упразднению разрешительной системы в сфере международных автомобильных перевозок с рядом иностранных государств. На воздушном транспорте увеличена частота и расширена маршрутная сеть регулярных и чартерных рейсов. Отмечается системная работа по расширению транспортных коридоров для экспортных поставок и созданию условий для перевозок в юго-восточном направлении.

Выполнены работы по ремонту, возведению и реконструкции 4934 км республиканских автодорог и 8137 км местных автодорог. На республиканских дорогах восстановлено более 14 тыс. п. м мостовых сооружений, на местных – около 5 тыс.

Таким образом, за последний период в развитии транспортно-складской инфраструктуры достигнуты положительные результаты, направленные на увеличение транзитного потенциала Беларуси.

О. В. Верниковская,
канд. экон. наук,
БГЭУ (г. Минск)
e-mail: red_ok@tut.by

Е. В. Грицаенко,
кладовщик ОАО «БЕЛАЗ» – управляющая компания
холдинга «БЕЛАЗ-ХОЛДИНГ» (г. Жодино)
e-mail: zhintos@yandex.ru

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ И ОПТИМИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ

Ключевой задачей управления логистическими издержками на предприятии является обеспечение уровня оптимальных логистических затрат. Анализ литературы, посвященной