

1. Использование ИИ для анализа потребностей инклюзивных групп: нейронные сети могут анализировать большие объемы данных о поведении потребителей, помогая выявить их предпочтения и ожидания от брендов [2].

2. Создание персонализированного контента с помощью ИИ: искусственный интеллект может автоматизировать процесс создания рекламных материалов, учитывая особенности различных групп населения, что делает рекламу более релевантной и привлекательной.

3. Тестирование рекламных кампаний с использованием ИИ: прежде чем запускать кампанию, можно использовать нейронные сети для моделирования реакции потребителей на различные варианты рекламных материалов, что поможет оптимизировать их эффективность.

4. Обучение команды принципам инклюзивного маркетинга: важно, чтобы все сотрудники, участвующие в создании маркетинговой стратегии, понимали значение инклюзивности и могли применять этот принцип на практике.

5. Сотрудничество с инклюзивными группами и экспертами: вовлечение представителей инклюзивных групп в процесс создания рекламы может обогатить кампанию новыми идеями и сделать её более эмпатичной и эффективной.

Внедрение инклюзивного маркетинга с использованием нейронных сетей может стать мощным инструментом для привлечения и удержания клиентов, а также способствовать формированию более гармоничного и разнообразного общества. Развитие технологий ИИ открывает новые возможности для маркетологов, позволяя создавать более персонализированные и включающие маркетинговые стратегии, которые отвечают потребностям всех групп населения.

Заключение: нейронные сети и инклюзивный маркетинг вместе могут изменить контекст развития тенденций в современной рекламе, делая её более человеческой, доброжелательной и отзывчивой к разнообразию и особенностям потребителей. Важно, чтобы белорусские компании учитывали эти тенденции и активно внедряли новые технологии и подходы в свою маркетинговую стратегию, чтобы оставаться конкурентоспособными и востребованными на рынке.

Список цитированных источников

1. Маркетинг: освоение профессии: учебник для вузов / Г. Л. Азоев [и др.]; под ред. Г. Л. Азоева. – СПб. : Питер, 2018. – 544 с.

2. Кания Кан. Нейронные сети. Эволюция [Электронный ресурс] / Кан Кания // MyBook. – Режим доступа: <https://mybook.ru/author/kania-kan/nejronnyj-seti-evolyuciya/>. – Дата доступа: 29.04.2024.

УДК 656.025

Лагодич А. А.

Научный руководитель: к. э. н., доцент Станкевич Д. В.

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ЕВРАЗИИ

На данный момент возрастают объёмы торговли и, соответственно, увеличиваются товарные потоки, поэтому возникает необходимость в использовании всех видов транспорта и создании устойчивой транспортной сети.

Мультимодальные перевозки представляют собой способ комбинирования доставки грузов, объединяющих несколько видов транспорта [1, с. 143], как правило, двух и более видов: морского, автомобильного, авиационного, железнодорожного. Составление комбинированных схем позволяет смоделировать гибкие маршруты, минимизировать затраты на грузоперевозки. Среди других преимуществ транспортировки – сокращение временных издержек, возможность доставки на дальние расстояния (Средняя Азия, СНГ, Европа, Балканы, Прибалтика и др.).

Помимо мультимодальных перевозок, еще существуют интермодальные перевозки. Эти виды очень схожи, но их отличает один аспект: в мультимодальных перевозках весь процесс от начала и до конца контролирует один оператор, в интермодальных – в процессе присутствуют несколько человек, отвечающих за каждый этап перевозки. В случае утери груза при этом виде транспортировки возникают сложности при определении ответственного, поэтому мультимодальные перевозки более надежны.

Одним из преимуществ мультимодальных перевозок является способность доставить груз в труднодоступные и отдалённые регионы, поскольку в настоящее время большинство торговых потоков переориентировалось на Восток, то данный вид перевозок получает все большую популярность.

Примером мультимодальной перевозки может послужить транспортировка из Китая в Россию. Перевозимый объект может быть загружен на контейнерный корабль в китайском порту, затем перегружен на железнодорожный вагон в порту в России и доставлен на терминал, где груз перемещают в автомобиль для доставки в конечный пункт назначения.

Географическое положение Беларуси предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы, так как находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих Европу и Азию. Территорию Беларуси пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг), поэтому в Беларуси широко распространены мультимодальные перевозки. Осуществляют такие перевозки следующие логистические компании: «Белинтертранс», «Интер-фрейт», «AsstrA» и др [2].

В странах СНГ часто прибегают к мультимодальным железнодорожным перевозкам, так как этот вид транспорта намного быстрее, чем морской, и при этом дешевле, чем авиаперевозки. В Беларуси удобно использовать такой вид транспорта, так как международные ж/д пути имеют большую протяженность на территории страны – 1472 км.

Важную роль также играет Российская Федерация, так как она обладает разветвленной сетью транспортных маршрутов, включая железнодорожные, автомобильные, водные и воздушные пути. Это создает возможности для эффективного использования различных видов транспорта в рамках мультимодальных перевозок. Помимо этого, Российская Федерация граничит с несколькими государствами, что делает страну важным транзитным пунктом для международных грузоперевозок.

Важнейшими транспортными путями на территории Российской Федерации являются:

1) Транссибирская железнодорожная магистраль («Транссиб»), транспортный путь, протяженностью 7 тыс. км, является одним из самых длинных и важных в мире, соединяет Москву с Владивостоком и портами Тихого океана;

2) Северный морской путь (Севморпуть) протяженностью 5600 км. Севморпуть проходит через северные моря от Мурманска до Владивостока и обеспечивает сокращение пути между Европой и Азией, особенно в контексте растущего интереса к арктической торговле;

3) транспортный коридор «Север – Юг», протяженностью 7200 км, представляет собой сеть железнодорожных, автомобильных и водных путей, соединяющих север и юг Российской Федерации;

4) западный транспортный коридор, протяженностью 2200 км, соединяет страны Западной Европы с Россией и далее со странами Азии, включает автомобильные и железнодорожные пути, а также морские порты на Балтийском и Черном морях.

Говоря о мультимодальных перевозках в Азии, то при составлении маршрута учитывают популярные схемы сообщения, климат, местные обычаи, таможенные правила и реальную обстановку на границе. В Азии популярны следующие направления:

1) морское и железнодорожное сообщение: промтовары доставляют на судах во Владивосток или Находку, контейнеры устанавливают в подвижные составы, которые следуют в Москву, Санкт-Петербург и другие города Российской Федерации;

2) морской путь и железнодорожные составы: грузы доставляют водным транспортом в Российскую Федерацию и Западную Европу, потом заказы перегружают на автомобильный транспорт и доставляют адресатам из Российской Федерации;

3) авиа и автомобильные перевозки: грузы доставляются воздушным транспортом до крупнейших аэропортов Российской Федерации, затем контейнеры развозят по разным областям страны [3].

Из Азии в Россию характерны консолидированные поставки. Сначала товар упаковывается и отправляется на склад, на этикетке указываются данные получателя и отправителя. Работники склада проверяют товар, сверяя его с накладной. Если есть несоответствия, склад связывается с отправителем. Бракованный товар возвращается, замена проходит тот же процесс. Заказы от разных отправителей хранят несколько дней, чтобы собрать их вместе. Груз упаковывается в контейнер и отправляется на проверку, где его взвешивают и осуществляют необходимую документацию перед отправкой. На границе багаж проверяется документально, могут проводиться дополнительные проверки упаковки. На складе подрядчик удостоверяется в корректности документов, качестве товаров и техники, а также надежности упаковки. Далее определяют маршрут и подбирают соответствующий транспорт.

При изучении Западной Европы в контексте мультимодальных перевозок можно выделить отличия от перевозок на Востоке. Этот регион активно работает над уменьшением вреда окружающей среде, поэтому в мультимодальных перевозках уделяется внимание использованию более экологически чистых видов транспорта и оптимизации маршрутов для снижения выбросов.

Помимо этого, в Западной Европе есть большое количество мультимодальных терминалов, оборудованных для перегрузки с одного вида транспорта на другой, что облегчает переход и сокращает время доставки.

На сегодняшний момент в этой части Европы существует два мультимодальных транспортных коридора – западная магистраль, включающая пути сообщения Франции, Испании и Португалии, и восточная, в которую входят пути сообщения Германии, Австрии, Швейцарии. Восточная магистраль обеспечивает более 80 % перевозок грузов в Европе [3].

В зарубежной практике наиболее часто используют контейнерные и контрейлерные перевозки для транспортировки грузов несколькими видами транспорта, так как это наиболее удобный способ перегрузки при его смене.

Контейнерные перевозки – экономный и надежный способ транспортировки больших партий товаров. Контейнеры представляют собой стандартные емкости, предназначенные для перевозки грузов без тары разными транспортными средствами. Все контейнеры снабжены специальным механизмом для удобной погрузки и выгрузки, а также для перегрузки с одного вида транспорта на другой.

Существуют маршруты, используемые для специальных поездов. Специализированный ускоренный поезд «Восточный ветер» – контейнерный поезд, следующий по маршруту Берлин – Брест – Москва. В состав поезда включаются контейнеры назначением не только на станции Московского узла, но и на другие станции стран СНГ, расположенные далее Москвы и Московской области.

В рамках поезда «Монгольский вектор» организовано курсирование контейнерного поезда по маршруту Китай – Монголия – Россия – Беларусь – Германия. В составе поезда следуют контейнеры назначением не только в Польшу и Германию, но и Республику Беларусь. Время следования поезда из Монголии до станций Белорусской железной дороги составляет 8 суток [4].

Также широкое распространение в Западной Европе получила практика использования контрейлерных перевозок. В их реализации участвует железнодорожный и автомобильный транспорт, и сама перевозка делится на три составные части. На первом начальном участке груженое автотранспортное средство следует до железнодорожной станции и грузится на ж/д платформу. На втором участке железная дорога доставляет автомобиль с грузом на конечную для такого вида отправки станцию. И, наконец, сошедший с железнодорожной платформы автомобиль на третьем этапе доставляет груз конечному получателю.

Среди реально реализованных контрейлерных проектов на первом месте стоит маршрут Галларате (Италия) – Мейзен (Бельгия). Маршрут имеет протяженность 1280 километров, из которых 1110 километров приходится на железнодорожный транспорт, оставшиеся 170 километров – на автомобиль.

Таким образом, мультимодальные перевозки актуальны, так как позволяют доставлять груз в различные регионы и обеспечивать их сохранность.

Список цитированных источников

1. Станкевич, Д. В. Оптимизация мультимодальных транспортных сетей для улучшения эффективности грузоперевозок / Д. В. Станкевич, А. А. Лагодич // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы XVII Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 16 мая 2024 г. / ред. кол.: А. В. Егоров (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2024. – С. 143.

2. Ловчая, В. И. Особенности развития мультимодальных перевозок в Республике Беларусь / В. И. Ловчая // Право. Экономика. Социальное партнерство : сборник докладов Международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси "Международный университет "МИТСО" (г. Минск, 26 марта 2020 г.) : в 2 ч. / [редакционная коллегия: В. В. Лосев (главный редактор) и др.]. – Минск : МИТСО, 2020. – Ч. 2. – С. 257–260.

3. Соколов, С. М. Развитие мультимодальных перевозок как направление совершенствования транзитного потенциала Евразийского экономического союза / С. М. Соколов // Вестник Рос. тамож. академ. – 2018. – № 4. – С.118–125.

4. Электронный учебно-методический комплекс по учебной дисциплине «Транспортная логистика» 1 – 26 02 05 Логистика [Электронный ресурс] / Брестский государственный технический университет, Экономический факультет, Кафедра экономической теории и логистики ; сост.: Д. В. Станкевич. – Брест : БрГТУ, 2022.

УДК 657.6

Лещенко К. В.

Научный руководитель: доцент Сенокосова О. В.

РИСКИ В БУХГАЛТЕРСКОМ УЧЕТЕ: ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К КЛАССИФИКАЦИИ

Бухгалтерский учёт – система непрерывного формирования информации в стоимостном выражении об активах, собственном капитале, доходах, расходах организации посредством документирования, инвентаризации, учётной оценки, двойной записи на счетах бухгалтерского учёта, обобщения в отчётности.

Бухгалтерский учёт обязаны вести все юридические лица Республики Беларусь, он отображает все факты хозяйственной деятельности организации, которые должны быть подтверждены документально. Бухгалтерский учёт является важной составляющей финансовой отчётности организации. Основные требования к отчётности установлены в статье 14 Закона Республики Беларусь «О бухгалтерском учёте и отчётности» от 12 июля 2013 г. №57-3.

Бухгалтерской финансовой отчетности присуща значительная степень неопределенности, которая связана с процессом ее формирования и представления. Обеспечение полноты и достоверности информации, отражаемой в отчетности, невозможно без выявления и оценки бухгалтерских рисков как на этапе планирования, так и в текущей деятельности организации в целях принятия обоснованных решений по их снижению. В этой связи вопросы, связанные с понятием бухгалтерских рисков и их характеристикой, в настоящее время приобретают все большую актуальность.

Условия и обстоятельства, в рамках которых образуются причины бухгалтерского риска и которые приводят к отрицательным последствиям, к нежелательным событиям в области бухгалтерского учета и отчётности, можно считать факторами бухгалтерского риска.

В качестве факторов бухгалтерского риска можно выделить две группы факторов, связанных с влиянием финансово-хозяйственной среды предприятия: факторы внешней и внутренней среды (таблица 1).