

7. Гибкость и адаптивность (灵活性和适应性 *líng huó xìng hé shì yìng xìng*).

Знание иностранного языка позволяет легче адаптироваться к новым условиям и ситуациям, что является важным качеством в условиях современных тенденций рынка.

Таким образом, знание китайского языка играет важную роль в профессиональной деятельности специалистов сферы международного менеджмента. Оно не только способствует эффективной коммуникации с партнерами из Китая, но также открывает новые возможности для карьерного роста и доступа к актуальной информации о рынке и инновациях. В условиях глобализации знание китайского языка становится неотъемлемой частью успешной карьеры в международном бизнесе.

Литература

1. Лысенко В. В. Формирование поликультурной компетенции будущего менеджера: содержательный аспект дисциплины «деловой иностранный язык» // Ценности и смыслы. 2021. №1. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-polikulturnoy-kompetentsii-buduschego-menedzhera-soderzhatelnyy-aspekt-distipliny-delovoy-inostrannyy-yazyk>. – Дата доступа: 25.03.2025.

驾驶员心理生理状态的评估货物运输

Щерба А. А.

Научный руководитель: Филимонова А. Ф.
Белорусский национальный технический университет

Профессиональная деятельность водителей осуществляется в условиях высокой степени воздействия на организм комплекса неблагоприятных факторов, одним из которых является широкополосная многокомпонентная вибрация. Влияние вибрации на организм человека заключается в прямом и опосредованном воздействии на костно-мышечный аппарат, вестибулярный, зрительный, тактильный анализаторы. Длительное воздействие высоких уровней вибрации на организм человека приводит к преждевременному утомлению, снижению производительности труда [1]. В основе неблагоприятного воздействия вибрации лежит сложный механизм нервно-рефлекторных и нейрогуморальных нарушений, которые приводят к развитию застойного возбуждения с последующим стойким изменением как в рецепторном аппарате, так и в различных отделах нервной системы и опосредованно

через центральную нервную систему в тканях, системах и органах человека [2].

Сотрудниками нашего центра был исследован психофизиологический статус 30 водителей, работающих на грузовом транспорте предприятий г. Минска. Психофизиологический статус водителей изучался и оценивался до начала и после окончания рабочей смены с использованием аппаратно-программного комплекса «НС-ПсихоТест».

Изучение психофизиологического статуса водителей проводилась по определению скорости сенсомоторной реакции и критериев, отражающих разные стороны текущего состояния по следующим методикам: «Простая зрительно-моторная реакция», «Реакция на движущийся объект», «Теп-пинг-тест», «Критическая частота слияния световых мельканий», «Помехоустойчивость», «Контактная треморометрия» и «Контактная координациометрия по профилю», «Критическая частота слияния световых мельканий», «Динамометрия». При анализе результатов средней критической частоты световых мельканий у исследуемой группы водителей определено, что в ответ на возрастание до и после рабочей смены находятся в пределах нормы, но после рабочей смены ($39,65 \pm 1,73$ Гц) данный показатель достоверно ($p < 0,05$) ухудшался, чем до ее начала ($41,97 \pm 1,15$ Гц). При убывании световых мельканий и по итоговому показателю частоты сигналов световых мельканий такой тенденции не отмечалось, после рабочей смены были только незначительное ухудшение показателей.

По результатам исследований по методике «Контактная координациометрия по профилю» установлено, что частота касаний стержня стенок лабиринта до начала смены для левой ($3,73 \pm 0,73$ Гц) и правой руки ($3,26 \pm 0,74$ Гц) достоверно ($p < 0,05$) меньше, чем после смены как для левой ($4,73 \pm 0,80$ Гц), так и для правой рук ($5,58 \pm 0,76$ Гц). После рабочей смены время координации для правой руки ($22,62 \pm 3,82$ с) и левой руки ($21,02 \pm 2,93$ с) достоверно ($p < 0,05$) больше времени координации, чем до ее начала для обеих рук и составляет $14,66 \pm 2,76$ с и $14,01 \pm 2,36$ с соответственно.

При анализе результатов полученных показателей по методикам: «Простая зрительно-моторная реакция», «Реакция на движущийся объект», «Теппинг-тест», «Помехоустойчивость», «Контактная треморометрия» и «Динамометрия» не выявило изменений после рабочей смены, по сравнению с показателями до ее начала, показатели были на уровне нормы.

По результатам оценки психофизиологического статуса водителей определено значительное ухудшение функционального состояния зрительного анализатора после рабочей смены по сравнению с данным показателем до ее начала. Также после рабочей смены у водителей грузового транспорта наблюдается снижение степени выраженности способности к координации движений и степени контроля над движениями. Показатели силы и

выносливости рук, и центральной нервной системы у обследованных водителей не изменяются после рабочей смены по сравнению с данными показателями до ее начала и находятся на уровне функциональной нормы в исследуемые периоды у исследуемой группы.

Литература

1. Каран, Е. Д. Алгоритмы труда операторов дорожных машин [текст] / Е. Д. Каран, Ю. О. Бобылев, Н. М Терентьева. – М.: МАДИ, 1981г. – 116 с.
2. Васильев, В. И. Анализ деятельности водителя в процессе управления автомобилем / В. И. Васильев, Дик И. И. // Темат. сб. науч. тр. – Челябинск: ЧГТУ, 1990. – с. 121-124.

"绿色"物流的概念：解决问题的方法

Щербаков З. Ю.

Научный руководитель: Филимонова А. Ф.

Белорусский национальный технический университет

По мере того как предприятия переходят к более экологичной логистике, они осознают преимущества для всего бизнеса, в том числе повышение рентабельности и корпоративной ответственности. Но основной движущей силой является потребительский спрос. Поскольку клиенты (как предприятия, так и простые потребители) ежедневно видят последствия изменения климата в новостных лентах и потоковых каналах, они быстро начинают отдавать предпочтение компаниям, которые демонстрируют значительные и последовательные шаги на пути к устойчивому будущему. Клиенты (и акционеры) выступают за создание замкнутой цепочки поставок, включающей обратную логистику, и не согласны с “экологизацией” или подвержены ее влиянию.

Обратная логистика и замкнутые цепочки поставок:

Традиционно цепочки поставок были линейными и однонаправленными: сырье перерабатывалось в продукцию и отправлялось клиентам, которые затем утилизировали ее. Сегодня этот поток нарушается с помощью двух методов – обратной логистики и круговых цепочек поставок, – которые повышают рентабельность цепочек поставок и снижают воздействие на окружающую среду.

Обратная логистика. Как следует из названия, обратная логистика относится к процессам, связанным с возвратом предметов и товаров, перемещающихся в обратном направлении по цепочке поставок. Это может включать ремонт и техническое обслуживание, возврат дефектных товаров,