

Однако наблюдается положительная динамика по итогам I полугодия 2021г. – ВВП составил 103,3 %. Это выше, чем прогнозировалось из-за более благоприятной внешней конъюнктуры. При этом данный результат просчитывался с учетом эффективно реализуемых Правительством мер целевого плана на 2021 год.

На данный момент восстановление продолжается практически во всех отраслях. Порядка 2/3 экономики находится в «зеленой зоне».

Наибольший вклад по-прежнему обеспечивает промышленность. Фактически более 80 % прироста сформировано данной отраслью.

Объем производства по сравнению с 2020 годом вырос на 10,4 %. Следует отметить, что этот рост обеспечен высокотехнологичной и экспортоориентированной продукцией: вычислительной, электронной и оптической аппаратурой (прирост производства на 24,5 %), продукцией машиностроения (на 22,3 %), деревообработки (на 10,5 %), фармацевтики (на 9,4 %) и др.

Также финансовые результаты в целом показывают позитивную динамику. Выручка от реализации за январь–май 2021г. выросла более чем на четверть. Чистая прибыль превысила в 3,7 раза показатель аналогичного периода прошлого 2020 года.

Снизилось количество убыточных организаций на 2,8 % – до 1261. Полученные организациями убытки стали существенно меньше, чем в прошлом году (практически в 5 раз до 886,9 млн руб.).

По сравнению с началом 2021 года суммарная задолженность к годовой выручке снизилась на 3,9 п. п. и на 1 июня составила 57,9 %.

Рассмотрев экономическую ситуацию в Республике Беларусь, можно сделать вывод, что пандемия коронавируса привела к беспрецедентным проблемам в экономике, последствия которой люди будут чувствовать в течение нескольких лет. Однако прослеживается положительная динамика в экономическом секторе сегодня, которая даёт право предположить более быстрое восстановление всех отраслей промышленности, а также населения от последствий пандемии.

Литература

1. Влияние COVID-19: шоков избежать не удалось [Электронный ресурс] – 2021. – Режим доступа : <https://neg.by>. – Дата доступа : 08.10.2021.

2. Поствирусная экономика [Электронный ресурс] – 2021. – Режим доступа : <https://www.economy.gov.by>. – Дата доступа : 08.10.2021.

УДК 656

Иванова А. С., Голенко А. В., студенты
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Железнодорожный транспорт – наиболее быстрое наземное средство передвижения, охватывающее по максимально короткому пути все крупные города нашей страны и зарубежья. В настоящее время особым спросом на рынке гру-

зоперевозок пользуются железнодорожные (ЖД) перевозки грузов. Этот способ доставки привлекателен возможностью транспортировки груза довольно крупных размеров и большого количества товаров. Именно эти преимущества обуславливают широкое использование этого варианта доставки практически во всех направлениях промышленности, а так же в повседневной жизни.

Но обстановка мировых рынков находится в шатком положении с появлением проблем логистики в период коронавируса. Многие из установленных связей взаимодействия грузоперевозок были нарушены, что внесло глобальные нововведения в принципы работы компаний.

Среди вызванных главных тенденций эксперты отмечают:

1. Масштабное снижение грузопотока, вызванное закрытием границ, точек торговли, резким повышением курса доллара, снижением спроса.

2. Недействительность простых ранее установленных правил, действующих до условий пандемии.

Пандемия COVID-19 значительно повлияла на железнодорожную отрасль. В целом, объем перевозок грузов БЖД за 2020 г. упал на 14,1 %, грузооборот – на 12 %. При этом, по сравнению с 2019 годом, ввоз упал на 9,4 %, вывоз снизился на 10,7 %, но самое серьезное снижение произошло по транзитным перевозкам, транзит просел на рекордные 32,9 %. Что касается грузооборота, то самое значительное падение по транзиту, он просел на 21 % по сравнению с 2019 годом.

В связи с пандемией COVID-19 значительное снижение произошло и по пассажирским перевозкам. Международное направление железнодорожных пассажирских перевозок стало самым пострадавшим. За 2020 год БЖД перевезла почти 60 млн пассажиров, что на 24,7 % меньше аналогичного периода прошлого года. Пассажиरोоборот в целом за 2020 году упал на 40,6 %, самое серьезное падение произошло по международным перевозкам, там пассажиरोоборот упал на 87 %. В международном направлении БЖД перевезла 540,2 тыс. чел, что 85,7 % ниже уровня 2019 года. В связи с пандемией COVID-19 международные железнодорожные пассажирские перевозки были приостановлены со всеми странами-соседями. Железнодорожное пассажирское сообщение с Россией возобновлено с 8 февраля 2021 года.

В сфере железнодорожного транспорта акцент будет сделан на обеспечение финансовой устойчивости БЖД, развитие контейнерного сегмента грузовых перевозок, расширение географии и маршрутов следования. Кроме того, будет завершен проект по электрификации участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи, продолжится обновление подвижного состава.

Что касается работы пассажирского комплекса, то в приоритете – повышение его клиентоориентированности. Речь об ускорении поездов, внедрении новых форм продажи проездных документов и других новшествах [1].

Но по оперативным данным в январе – октябре 2021 года Белорусская железная дорога перевезла на 2,5 % больше грузов или 105,6 млн тонн, чем за 10 месяцев 2020 года. Экспорт возрос на 8,8 % и достиг 41,4 млн тонн. Также в январе – октябре 2021 года на Белорусской железной дороге на 3,9 % увеличился объем погрузки грузов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 71,2 млн тонн. По итогам за 10 месяцев нынешнего года вырос объем погрузки химических и минеральных удобрений, нефтепродуктов,

цемента, промсырья, каменного угля, зерна, химикатов и др. Тарифный грузооборот возрос на 4,3 % и составил 36,6 млрд тарифных т-км [2].

В рамках договоренностей, достигнутых между Белорусской железной дорогой и ОАО «РЖД», в целях стимулирования спроса и привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт с 23.07.2021 при проезде в поездах № 717/718 и № 721/722 Москва – Минск внедрена система динамического ценообразования. Основными критериями при формировании тарифа с использованием системы динамического ценообразования являются процент занятости мест в вагоне соответствующего типа и сроки приобретения проездных документов (билетов) пассажирами. По мере роста процента заполняемости вагона стоимость проезда постепенно возрастает.

Пересчет уровня заполняемости осуществляется в on-line режиме при каждом новом оформлении или возврате проездных документов. Система предусматривает как максимальную скидку до 20 % за 31 день и более до отправления конкретного поезда (стоимость проезда в вагоне 2-го класса будет составлять 48,06 BYN), так и надбавку в размере 20 % при оформлении проезда менее чем за сутки до отправления поезда и загрузке вагона свыше 81 % (стоимость проезда в вагоне 2-го класса будет составлять 81,28 BYN).

Данная система динамического ценообразования используется только при проезде пассажиров в межгосударственном сообщении (между станциями Республики Беларусь и Российской Федерации) и не применяется для организованных групп пассажиров [3].

Исходя из данной ситуации можно выделить несколько трендов, которые сохранятся после окончания кризисного периода.

Стоит выделить тенденцию развития IT-сервисов. Многие фирмы решаются модернизировать рабочий процесс. Активно внедряются мобильные приложения, позволяющие клиенту заказать перевозку с использованием логистической платформы.

Закрытие границ вынудило страны искать новые внутренние пути, логистические цепочки. Ранее поставляемая продукция из других стран теперь производится внутри государства. Этот тренд увеличивает рост внутреннего производства, уровень качества.

Бесконтактная доставка – тенденция, обеспечивающая высокую безопасность для граждан, преимущество для фирмы. В будущем наблюдается автоматизация рабочих программ, после чего часть сотрудников будет переведена в удаленный режим работы. Механизм функционирования бизнес-процессов станет более отлаженным, прозрачным.

Соблюдение правил, норм санитарного характера останется приоритетным, как и сейчас. В области стабилизации маршрутных путей эксперты прогнозируют, что предпочтения будут отдаваться сухопутным перевозкам, преимущественно железнодорожным.

По окончании кризиса мир и рынок станут другими. Удачно адаптироваться под измененные условия смогут те, кто активно следит за нынешними трендами, тенденциями. Они смогут укрепить свои позиции в бизнесе. Общая мировая проблема заставила многие сферы и отрасли сплотиться. Решение окажет влияние для увеличения роста, развития рынка [4].

Литература

1. Транспортная отрасль Беларуси: итоги 2020 года – INFOTRANS [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://infotrans.by/2021/02/08/transportnaya-otrasl-belarusi-itogi-2020-goda/> – Дата доступа: 11.11.2021.
2. Покупай раньше – плати меньше. С 23 июля 2021 года в дневных скоростных поездах № 717/718 и № 721/722 Москва – Минск действует динамическое ценообразование [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_passengers/2021/07/pokupay-ranshe-plati-menshe-s-23-iyulya-2021-goda-v-dnevnykh-skorostnykh-poezdakh-717-718-i-721-722. – Дата доступа: 11.11.2021
3. Влияние эпидемии COVID-19 на логистические тренды и транспортные отрасли – 4Logist [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://4logist.com/impact-of-covid-19-epidemic-on-logistics-trends-and-transport-industries>. – Дата доступа: 11.11.2021
4. За 10 месяцев 2021 года по оперативным данным Белорусская железная дорога перевезла 105,6 млн тонн грузов [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2021/11/za-10-mesyatsev-2021-goda-po-operativnym-dannym-belorusskaya-zheleznaya-doroga-perevezla-105-6-mln-t. – Дата доступа: 11.11.2021.

УДК 658.3

Иванова А. С., Голенко А. В., студенты
УО «Брестский государственный технический университет»
г. Брест, Республика Беларусь

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПЕРСОНАЛА КАК ОБЪКТ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Управление развитием персонала затрагивает достаточно широкую область деятельности личности во всем ее разнообразии и сложности. Исследуя широкую совокупность факторов, положительно влияющих на повышение эффективности труда персонала и конкурентоспособность организации на рынке, разрабатываются подходы к формированию интеллектуального, творческого и культурного потенциала работников как отдельного предприятия, так и трудового потенциала общества в целом.

Эффективное функционирование любой организации прежде всего определяется степенью развития ее персонала. В условиях современного быстрого старения теоретических знаний, умений и практических навыков, способность организации постоянно осуществлять развитие своих работников является одним из важнейших факторов обеспечения конкурентоспособности предприятия на рынке, обновления и роста объемов производства товаров или предоставления услуг [1].

Развитие персонала представляет собой многогранное и сложное понятие, охватывающее широкий круг взаимосвязанных психологических, педагогиче-