

квалификационным уровнем, способствует удовлетворению потребности в содержательности труда, оптимизирует трудовую нагрузку;

2) грамотный подбор персонала, позволяющий продемонстрировать требуемые в организации ценности труда, привлекая людей с нужной мотивацией;

3) автоматизация бизнес-процессов;

4) формирование и реализация механизма накопления и управления знаниями;

5) совершенствование методической нормативно-правовой базы организации, позволяющей четко очерчивать рамки профессионально-должностных обязательств перед сотрудниками;

6) реализация социально ориентированной политики организации по отношению к сотрудникам, рост лояльности работников к компании, привлечение сотрудников для решения вопросов текущего и перспективного развития;

7) создание благоприятных условий труда, обеспечивающих более полное удовлетворение потребности в безопасности, что является условием удовлетворения высших потребностей. Неблагоприятные условия труда формируют принудительную мотивацию;

8) установление достойного уровня оплаты труда на основе достигнутых результатов, что обеспечивает удовлетворение физиологических и материальных потребностей работника, потребностей в безопасности; справедливая величина заработной платы формирует мотив самоуважения; рост зарплаты обеспечивает удовлетворение потребности в признании, социальном статусе;

9) достижение высокого уровня информированности работников позволяет снизить риск неопределенности.

Таким образом, повышение производительности труда является одним из важнейших экономических показателей развития организации, оказывающих значительное влияние на конечные результаты ее деятельности, такие как рост выручки от реализации, увеличение доходов и прибыли, снижение расходов, повышение эффективности использования основных и оборотных средств и ряд других.

Г.О. Гутлыева
ТГИЭУ (Туркменистан)

ТРАНСПОРТ КАК ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ТОРГОВЛИ

Одним из важных условий экономической стабильности является устранение зависимости экономики от сырьевых ресурсов и поиск новых путей и возможностей. При этом особое место отводится сфере услуг. Транспортный сектор выступает в числе надежных и

эффективных систем в условиях интенсивного перехода к экономике услуг.

Транспортный сектор относится к сфере коммуникаций. В настоящее время основной задачей данного комплекса выступает бесперебойное обеспечение производственного процесса необходимыми средствами и доступность их на рынке. Говоря иначе, транспортный сектор объединяет производителей, продавцов и покупателей. В феврале 2016 г. был отправлен первый пробный поезд по железнодорожной магистрали Китай — Казахстан — Туркменистан — Иран. Общая протяженность маршрута составляет около 10 тыс. км, а время в пути — около двух недель, что в среднем в два раза быстрее, чем морской путь, на который уходит 25–30 суток [1].

Значение транспортной системы объясняется также тем, что она содействует созданию и совершенствованию рынка транспортных услуг. Этот рынок включает в себя такие направления, как грузоперевозки и пассажироперевозки. Это, в свою очередь, открывает возможности для вывода товаров отечественного производства на мировые рынки, способствует повышению экспортного потенциала и в целом активной интеграции в систему мирохозяйственных связей. Высокий уровень грузоперевозок служит источником поступления в бюджет страны золотой валюты, а также популяризации национальных товаров и на основе этого — укреплению авторитета страны в мире.

В современную эпоху, в век активного интеграционного процесса, важным механизмом транспортного сектора выступают международные транспортные коридоры. Этот экономический механизм имеет особое значение для стран Центральной Азии, так как большая их часть не имеет выхода к морю.

Как было сказано выше, успешная работа международного транспортного коридора для стран-участниц имеет ряд экономических преимуществ. В качестве примера можно назвать ввод в строй в декабре 2014 г. туркмено-иранского участка стальной магистрали Казахстан — Туркменистан — Иран, который обеспечит выход всем заинтересованным государствам на крупнейшие мировые рынки — Европы, Центральной и Южной Азии, Ближнего и Среднего Востока, в том числе удобную и экономичную доставку грузов.

В данном контексте следует отметить и актуальность ввода в действие транспортного коридора Восток — Запад с учетом возможной connectivity с пролегающим через Каспий трансконтинентальным маршрутом Китай — Средняя Азия — Кавказ — Европа [2]. Вдоль строящейся железной дороги в будущем будут возведены многочисленные объекты промышленного назначения и различные села и города.

Наличие современной транспортной инфраструктуры выступает в числе конкурентных преимуществ государства. Большинство стран мира в целях повышения внешнего торгового оборота и улучшения экономического положения в ряду ресурсного потенциала (энергетика, нефть—газ, вода) используют возможности транспортно-транзит-

ного потенциала. В условиях современности нельзя опираться только на запасы энергоносителей, так как в условиях различных факторов, имеющих место в сегодняшнем мире, растет число конкурирующих стран и это приводит к зависимости стран-потребителей.

Таким образом, транспортная сфера позволяет народному хозяйству от состояния сырьевой зависимости перейти к производству готовой продукции, а также способствует увеличению экспорта в количественном значении. Кроме того, развитие данного комплекса вносит весомый вклад в диверсификацию экономики, придает импульс ускоренному росту других сфер экономики, обеспечивает стабильность экономики, улучшение социально-бытового уровня населения, удовлетворение растущих потребностей, укрепление экономических основ инициатив, выдвигаемых государством на международной арене.

Литература

1. Туркменистан: золотой век [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://turkmenistan.gov.tm/_tmt/?id=6524. — Дата доступа: 15.02.2016.
2. Нейтральный Туркменистан [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://turkmenistan.ru>. — Дата доступа: 18.02.2016.

*Е.В. Демко
Д.В. Околович
БГЭУ (Минск)*

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ЭТАПЫ И ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ

Белорусская авиация как один из основополагающих факторов транспортной системы Республики имеет богатую историю.

В своем развитии она прошла несколько основных этапов. Формирование и становление белорусской гражданской авиации пришлось на третье десятилетие прошлого века. Сильным толчком для развития авиационного флота стало строительство и последующее открытие в Беларуси первого аэропорта «Минск-1», первый полет из которого был совершен 7 ноября 1933 г. по маршруту Минск — Москва.

Благодаря созданию Белорусского добровольного общества друзей воздушного флота в начале 1920-х гг. развернулось движение по сбору средств на постройку самолетов, создавались авиамодельные и планерные кружки, начал развиваться авиаспорт. Создание Белорусской авиагруппы, подчиненной Главному управлению гражданского воздушного флота в 1940 г., значительно укрепило позиции авиационного флота страны среди союзных республик.

К середине сороковых годов стали заметны значительные продвижения в области гражданской авиации, несмотря на Вторую мировую