

$C_{зс}$ – затраты на складирование;

$C_{ин}$ – затраты на формирование заказов и информационную поддержку;

$C_{фно}$ – затраты на формирование партии отправок;

$C_{сз}$ – затраты на содержание запасов;

$Z_{обс}$ – целевой уровень обслуживания потребителей.

УДК 336.67

Диагностика банкротства предприятий

Якубовская Т.Л.

Белорусский национальный технический университет

Диагностика – определение состояния объекта, предмета, явления или процесса управления посредством реализации комплекса исследовательских процедур. Диагностика рассматривается не как однократный акт, а как процесс, который осуществляется во времени и пространстве. Объектом диагностики может быть как сложная высокоорганизованная динамическая система (вся экономика страны, отдельная отрасль, конкретная фирма или организация любой формы собственности), так и любой элемент этих систем. Проводится диагностика с целью оценивания состояния объекта исследования на дату завершения этого исследования и на перспективу. В зависимости от более конкретных целей исследования (диагностика возможности наступления банкротства собственного предприятия, потенциального партнера, или объекта для инвестирования) эффективная диагностика позволяет решать ряд задач, связанных с выработкой грамотной экономической, социальной политики, стратегии и тактики. Как и любой исследовательский процесс, диагностирование должно быть точным, объективным, основанным на первичной достоверной информации любого вида и любой формы представления. Существует и такое требование, как воспроизводимость исследования, но это скорее желаемое его качество. Воспроизвести один к одному подобное исследование невозможно, так как с течением времени обязательно изменятся какие-либо условия процедуры и оценки исследования. И в этом «ахиллесова пята» практически всех известных методик диагностики банкротства.

Среди качественных методов известен метод бальной оценки (показатель Аргенти). К наиболее популярным количественным кризис-прогнозным методикам относятся: модель Альтмана, модель Таффлера, методы рейтинговой оценки.

Обычно крупные аудиторские фирмы и другие компании, занимающиеся аналитическим обзором и консультированием, для

диагностики используют системы критериев. Однако, любое прогнозное решение подобного рода, независимо от числа критериев, является субъективным, а рассчитанные значения критериев носят скорее информативный, чем рекомендательный характер.

УДК 656

Состояние и перспективы развития воздушного транспорта Беларуси

Полько О.Л.

Белорусский национальный технический университет

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс предприятий, организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами.

На сегодняшний день белорусские авиаперевозчики представлены тремя государственными авиакомпаниями: «Национальная авиакомпания «Белавиа», «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», «Авиакомпания Гомельавиа».

Национальная авиакомпания «Белавиа» выполняет регулярные полеты по 27 воздушным линиям, имеет агентские соглашения о продаже авиаперевозок на свои рейсы с 24 фирмами в 15 странах мира.

«Авиакомпания Трансавиаэкспорт» в настоящий момент является эксплуатантом воздушных судов типа ИЛ-76ТД, предназначенных для перевозки крупногабаритных грузов общим весом до 45 тонн и объемом до 190 куб. м.

Национальный аэропорт «Минск» – главный воздушный порт республики, расположен на пересечении крупнейших международных авиационных трасс. По своим техническим данным он способен принимать воздушные суда всех типов и обслуживать около 6 миллионов пассажиров в год и около 55 тысяч тонн грузов в год.

Структурным подразделением Национального аэропорта Минска является грузовой комплекс. Он располагает складами общей площадью 3470 м² и предоставляет возможности для хранения транспортных средств и товаров в транспортных средствах на стоянке в зоне склада временного хранения площадью 1500 м².

Таким образом, перспективными направлениями в логистике воздушного транспорта должны стать следующие. Во-первых, поиск новых партнеров для расширения географии грузоперевозок. Во-вторых, расширение парка воздушных судов за счет ремонта неисправных и привлечение имеющихся у военной авиации. В-третьих, для активизации международных воздушных, автомобильных и железнодорожных