

3. Обчислюємо вектор оцінки коефіцієнтів дискримінантної функції $\vec{a} = (a_1, a_2, a_3, a_4)^T$:

$$\vec{a} = \hat{S}^{-1}(\bar{x} - \bar{y}). \quad (3.3)$$

4. Знаходимо оцінки дискримінантної функції:

$$Z_x = X^T \times \vec{a}; \quad Z_y = Y^T \times \vec{a}. \quad (3.4)$$

5. Обчислюємо середні значення:

$$\bar{Z}_x = \frac{1}{n_1} \sum_{i=1}^{n_1} Z_i^x; \quad \bar{Z}_y = \frac{1}{n_2} \sum_{i=1}^{n_2} Z_i^y;$$

і знаходимо межу дискримінації:

$$c = \frac{1}{2}(\bar{Z}_x + \bar{Z}_y).$$

6. Записуємо дискримінантну функцію (модель):

$$Z = c - a_1 K_n - a_2 K_{\lambda} - a_3 K_{\phi\lambda} - a_4 K_{\phi\lambda}. \quad (3.5)$$

Дана дискримінантна функція дає змогу прогнозувати виникнення простроченої заборгованості у потенційних позичальників. Для цього необхідно підставити розраховані для кожного позичальника коефіцієнти у модель і обчислити Z . Якщо $Z < 0$, то позичальника слід віднести до сукупності X (без заборгованості), а якщо $Z > 0$, то до сукупності Y (із заборгованістю) [4, с. 110].

Таким чином, використання українськими банками зарубіжного досвіду в удосконаленні управління кредитним ризиком повинне йти шляхом створення механізму розподілу кредитних ризиків, дія якого полягає в страхуванні від імовірних, небажаних відхилень фактичних результатів від прогнозованих за допомогою таких фінансових інструментів, як кредитні деривативи, емісія цінних паперів, сек'юритизація активів, реструктуризація кредитних портфелів. Дані інструменти дозволяють значно знизити кредитні ризики банків, перекладаючи їх на сторонніх інвесторів, що, у свою чергу, одержують з банку плату за ризик.

Отже, стабільність розвитку банківської системи – одна з передумов ефективного функціонування всіх суб'єктів ринкової економіки. Розробка і впровадження нових підходів та моделей щодо управління кредитним ризиком банку в майбутньому буде сприяти його мінімізації.

Список використаних джерел

1. Байдин, Е.В. Некоторые аспекты регулирования кредитного риска [Текст] / Е.В. Байдин, О.С. Байдина // Деньги и кредит. – 2008. - №1. – С. 53-55.
2. Васюренко, О. Ціна кредитних ресурсів як ключова складова системи управління кредитним ризиком [Текст] / О. Васюренко, В. Подчесова // Банківська справа. – 2008. - №1 – С. 28-34.
3. Ковальов, О.П. Світовий досвід управління кредитним ризиком і можливості його використання в Україні [Текст] / О.П. Ковальов // Фінанси та кредит. – 2006. - №3(57). – С. 11-18.
4. Павлюк, С.М. Кредитні ризики та управління ними [Текст] / С.М. Павлюк // Фінанси України – 2003/2008. - № 11. – С. 105-112.
5. Лотоцька, С.В. Методи управління ризиком забезпечення кредиту [Текст] / С.В. Лотоцька // Формування ринкових відносин в Україні. – 2009. - № 6(97). – С. 67-72.

УДК 658.018

Пашкевич Т.А.

Научный руководитель: ст. преподаватель Зубрицкий А.Ф.

УО «Белорусский национальный технический университет», г. Минск, РБ

МЕТОДЫ АНАЛИЗА ИНТЕНСИВНОСТИ КОНКУРЕНЦИИ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Ключевым параметром конкуренции на рынке (нише рынка) является интенсивность конкуренции. Оценка интенсивности конкуренции имеет глобальное значение при анализе рынка, так как позволяет выявить общую привлекательность вторжения на рынок, составить стратегию продвижения товара, предварительно оценить результаты деятельности. Оценка интенсивности конкуренции включает: анализ распределения рыночных долей между конкурентами; анализ темпов роста рынка; анализ рентабельности рынка.

Для анализа характера распределения рыночных долей между конкурентами обычно применяют три подхода. Первый: используется показатель, отражающий степень концентрации производства в отрасли. Он позволяет оценить степень монополизации рынка и является величиной, обратной интенсивности конкуренции. Однако существенным недостатком показателя концентрации является его «нечувствительность» к различным вариантам распределения долей между конкурентами.

$$CR_4 = \frac{OP_1 + OP_2 + OP_3 + OP_4}{OP}, \quad (1)$$

где OP_i — объем реализации продукции i -го предприятия;

OP — общий объем реализации продукции заданного ассортимента.

Второй: подход, частично лишенный этого недостатка, — оценка распределения рыночных долей с помощью суммы квадратов рыночных долей конкурентов — индекса Херфиндала (Herfindahl Index). Однако индекс не учитывает ранги предприятий.

$$I_h = \sum D_i^2 \quad \text{или} \quad I_h = 10000 \sum D_i^2, \quad (2)$$

$$\text{при } D_i = \frac{OP_i}{OP}, \quad i = 1, \dots, n, \quad (3)$$

где I_h — индекс Херфиндала ($0 < I_h \leq 1$);

D_i — доля i -го предприятия в общем объеме реализации продукции заданного ассортимента.

Третий: используется, учитывающий ранги предприятий, индекс Розенблюта. Он рассчитывается с учетом порядкового номера предприятия, полученного на основе ранжирования долей от максимума к минимуму.

$$I_r = \frac{1}{2 \sum (i \cdot D_i) - 1}. \quad (4)$$

Для более полного анализа взаимовлияния интенсивности конкуренции и распределения долей рынка между предприятиями необходимо учитывать коэффициент вариации:

$$U_d = 1 - \frac{\sqrt{\frac{1}{n} \sum (D_i - D_{cp})^2}}{D_{cp}}, \quad i = 1, \dots, n, \quad (5)$$

где U_d — интенсивность конкуренции на рассматриваемом товарном рынке, измеренная на основе оценки степени сходств долей конкурентов;

D_{cp} — среднее арифметическое значение D_i ;

n — количество предприятий на рассматриваемом товарном рынке.

А также, учитывать характер развития рынка как целостного образования, отслеживая и анализируя динамические характеристики спроса и предложения, которые выражаются в темпах роста объемов продаж, и интенсивность конкуренции, учитывающей уровень рентабельности рынка.

Сводя все частные показатели к обобщенному значению:

$$U_K = \sqrt[3]{U_d \cdot U_{TP} \cdot U_P}, \quad (6)$$

где U_K — обобщенный показатель интенсивности конкуренции, $0 \leq U_K \leq 1$.

Таким образом, представленная формула расчета позволяет дать агрегированную, общую оценку активности конкурентной среды предприятия.

Основными показателями, характеризующими рынок международных грузовых перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом по территории республики, являются показатели развития внешней торговли услугами автомобильного транспорта и степень участия белорусских автомобильных перевозчиков во внешнеторговых и транзитных перевозках, проходящих по территории страны.

Оценим интенсивность конкуренции по четырехдольному показателю концентрации CR_4 , отражающему степень концентрации производства в отрасли и степень монополизации рынка четырьмя крупнейшими предприятиями в данном секторе рынка: ОАО «Минскгрузавтотранс», ПАТУП «Гроднооблавтотранс», РУМАП «Облавтотранс», ОАО «Белмагистральавто-транс». $CR_4 = 0,8648$ — показатель общей доли четырех первых предприятий рынка, реализующих максимальные объемы продукции в общем объеме реализации продукции в рассматриваемой нише. Так как он более 0,75, то есть основание говорить о монополизации в данном секторе.

Анализ индекса Херфиндала: $I_h = 0,3357$ позволяет говорить о монополизации и утверждать, что нет свободной конкуренции. Более того, можно сделать вывод, что доли рынка распределены неравномерно, а предприятия — неравноможны. Учитывая ранги предприятий и используя для этих целей индекс Розенблюта (I_r), который равен 0,3329, наблюдаем отсутствие свободной конкуренции.

Для более полного анализа взаимовлияния интенсивности конкуренции и распределения долей рынка между предприятиями учтем коэффициент вариации U_d , в нашем случае равный 0,6357. Чем ближе данный коэффициент к нулю, тем равномернее распределение рыночных долей на рынке, тем сильнее конкуренция. Индекс темпа роста $U_{TP} = 0,6843$. Это говорит о сворачивании рынка и незначительном усилении конкуренции. А также коэффициент рентабельности: $U_P = 1,019$, что характеризует отрасль международных автомобильных перевозок как отрасль с очень низким уровнем рентабельности и, соответственно, конкуренции.

Обобщение частных показателей УД, Утр, Ур показывает нам, что в целом с учетом разделения рыночных долей, уровня рентабельности и уровня темпов роста ниша характеризуется как рынок с низкой конкуренцией ($U_k = 0,7934$).

Проанализировав данные таблицы 1, можно сделать вывод, что отрасль международных грузовых автомобильных перевозок характеризуется как отрасль с очень низким уровнем рентабельности и, соответственно, конкуренции.

Таблица 1 – Интенсивность конкуренции рынка в 2007 — 2009 годы

| Показатель | 2007 г. | 2008 г. | 2009 г. |
|---|---------|---------|---------|
| Четырехдольный показатель концентрации CR4 | 0,8700 | 0,8580 | 0,8648 |
| Индекс Херфиндала Ih | 0,3839 | 0,3837 | 0,3357 |
| Индекс Розенблюта Ir | 0,4227 | 0,2860 | 0,3329 |
| Коэффициент вариации УД | 0,6850 | 0,6842 | 0,6357 |
| Индекс темпа роста Утр | 0,7557 | 0,4842 | 0,6843 |
| Показатель интенсивности конкуренции, учитывающий уровень рентабельности рынка Ур | 1,0700 | 1,1123 | 1,1019 |
| Обобщенный показатель интенсивности конкуренции U_k | 0,8210 | 0,7171 | 0,7934 |

Проведенный анализ международных грузовых автоперевозок и материально-технической базы свидетельствует о необходимости скорейшего приведения последней в соответствие с международными требованиями и стандартами, для обеспечения должной конкурентоспособности белорусских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг. Создание Единого Таможенного Союза с Россией и Казахстаном, а также сильнейшая конкуренция со стороны автоперевозчиков – соседей Беларуси – требует разработки целого комплекса мероприятий, направленных на увеличение объемов перевозок и создания благоприятных условий по приобретению в кредит новой автотранспортной техники субъектами хозяйствования Беларуси, что позволит белорусским автоперевозчикам повысить конкурентоспособность на рынках стран Евросоюза и Российской Федерации. Это в свою очередь позволит значительно увеличить валютные поступления в казну государства. И если сегодня мы получаем от транзита примерно 5 % ВВП, то эту цифру в ближайшие годы можно удвоить. Многое будет зависеть и от выполнения программы развития логистических систем в Республике Беларусь на период до 2015 г. Формирование транспортно-логистических, оптово-логистических и многофункциональных логистических центров позволит реализовать транзитный потенциал республики с использованием международных транспортных коридоров (№ 2 и 9) и снизить общие издержки транспортных организаций более чем на 10 %.

Список цитированных источников

1. Бенсон, Д. Транспорт и доставка грузов: пер. с англ. / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед. – М.: Транспорт, 2000. – 256 с.
2. Негашев, Е.В. Анализ финансов предприятия в условиях рынка: учеб. пособие. – М.: Высш. шк., 1997.
3. Савицкая, Г.В. Анализ эффективности деятельности предприятия: методологические аспекты. – М.: Новое знание, 2003.
4. Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. – М.: ИНФРА – М 1999.

УДК 330.52

Кучеров В.Н.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Ковалев А.В.

УО «Белорусский национальный технический университет», г. Минск, РБ

ВЛИЯНИЕ МИРОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА НА СТАБИЛЬНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РБ

Европа начинает восстанавливаться после сильнейшей за послевоенный период рецессии в регионе. После спада в 2009 году на 4,6 процента Международный валютный фонд прогнозирует рост ВВП в размере 2,3% в 2010 году и 2,2% в 2011 году. Экономическому подъему в Европе способствует оживление всей мировой экономики. Темпы роста глобального ВВП приближаются к докризисному уровню (4,8% в 2010 году и 4,2% в 2011г.), что благотворно влияет на европейский экспорт.

При этом большинство стран сейчас пытается искусственно занижить курс собственной валюты для того, чтобы получить преимущества во внешней торговле. Достаточно долго идет «война валют» между США и Китаем. Политика интернационализации государственных долгов только набирает обороты.

В докладах от Международного валютного фонда и Всемирного банка указывается на мировую финансовую нестабильность. На финансовых рынках сохраняется нестабильность, а спрос частного сектора остается слабым на фоне высокого уровня безработицы. Несмотря на возможное завершение самого тяжелого финансового кризиса, восстановление мировой экономики носит достаточно неустойчивый характер.

На стабильности финансовых рынков сказались и проблемы растущей задолженности ряда стран: активная продажа суверенного долга уязвимых стран зоны евро вызвала потрясения в банковских