три различных задачи формирования инвестиционного портфеля. Для хранения необходимой статистической информации создаётся база данных[1].

Будущие значения доходности, риска финансовых инструментов инвестирования рассчитываются на основе прогноза, при формировании которого используется метод экспоненциальных средних.

Для корректировки результатов прогноза с различной периодичностью привлекаются эксперты. Длительность периода обусловлена видом хозяйственной деятельности предприятия-эмитента. Эксперты дают будущее значения средней ставки процента по заемным источникам финансирования, величин собственного и заемного капиталов рассматриваемых предприятий, безрисковой ставки процента, годовой ставки инфляции. В качестве метода обработки экспертных оценок используется расчет среднеарифметического, т.к. предполагается, что все эксперты одинаково компетентны. На основании экспертных оценок рассчитывается финансовый риск[2].

Список литературы: 1 *Таха Х.* Введение в исследование операций: В 2-х книгах. Кн. 1. -М.:Мир. - 1985.- 496с. – С.250-251 **2** *Ендовицкий Д.А.* Комплексный анализ и контроль инвестиционной деятельности: методология и практика/ Под ред. проф. Л.Т. Гитляровской. – М.: Финансы и статистика. - 2001. – 400с. – С.56-57

УДК 519.2

ОТДЕЛЬНОВ В.А., ПИРОТТИ Е.Л., докт. техн. наук

МОДЕЛИРОВАНИЕ РИСКОВ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ

В работе анализируются и прогнозируются основные макроэкономические показатели функционирования рынка обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств, а также страхование автомобилей в целом (КАСКО). В частности, это касается краткосрочных договоров страхования, количество которых, по некоторым оценкам, составляет до 30% общего количества заключаемых в течение года договоров.

Анализ основных макроэкономических показателей функционирования рынка обязательного страхования гражданско-правовой ответственности

владельцев наземных транспортных средств базируется на данных помесячных отчетов МТСБУ за 2005 – 2007 годы. Используется помесячные и поквартальные данные.

В качестве основных макроэкономических показателей (за период) приняты количество заявленных страховых исков, средний размер страховой премии, средний размер страховой выплаты, убыточность страхования ГО ВНТС. Указаны направления формирования страхового портфеля компании, операции с более и менее рисковыми активами [1].

Необходимо подчеркнуть, что период функционирования рынка ГО ВНТС в соответствии с Законом [2] слишком мал для надежных оценок и прогнозов макроэкономических показателей. Таким образом, проводимый ниже анализ [3] следует рассматривать как первую попытку, результаты которой должны уточняться и корректироваться по мере поступления дополнительной информации.

Рассмотрено поведение выплат при страховании автомобилей по виду КАСКО. Здесь информация была представлена лишь одной страховой компанией. Предыдущие данные предоставлялись страховым бюро и представляли более полно состояние рынка страхования лишь правовой ответственности владельцев транспортных средств. Стало очевидно, что же является основным регрессором для выплат в данном виде страхования

Вместе с тем, проведенный анализ позволяет сделать следующие прогнозы:

- прогнозируется рост вероятности имущественных исков, что приведет к росту страховых выплат по ним;
- прогнозируется увеличение среднего размера имущественных выплат, обусловленное ростом стоимости ремонта поврежденных автомобилей вследствие инфляции;
- дальнейшее развитие рынка страхования ГО ВНТС приведет к увеличению размеров страховых выплат по рискам жизни и здоровью, что соответствует международному опыту применения этого вида страхования;
- проведенный расчет не включает анализ аварийности на общественном транспорте, можно ожидать, что подобный анализ приведет к повышению базового платежа.

Проведенный анализ основных макроэкономических показателей функционирования рынка обязательного страхования ГО ВНТС прогнозирует следующую динамику: увеличится количество страховых исков примерно на

пятую часть, возрастёт к концу года средний размер страховой выплаты и, как результат, возрастёт убыточность страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств.

В соответствии с прогнозируемыми эффектами можно сделать следующий вывод: компаниям необходимо формировать оптимальный портфель страховщика и предлагать населению вместе с рисковыми договорами автомобильного страхования относительно безубыточные полиса, такие как страхование имущества и страхование от несчастных случаев на транспорте. А исследование рынка и результатов страхования ГО ВНТС необходимо продолжить, не изменяя в ближайшее время действующий базовый платеж. Занимаясь же страхованием автомобилей полностью, необходимо регулировать корректирующие коэффициенты [4] для разных ветвей населения, особенно учитывая стаж вождения страхователей, регламентируя возрастные интервалы для водителей.

Список литературы: ***1.*** *Фалин Г.И.* Математический анализ рисков в страховании. М., 1994 ***2.*** Закон України № 1961-IV від 01.07.2004 “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” //Офіційний вісник України, 2004.-№30 (від 13.08.04), том 1, стор. 182, ст. 2000. **3**. *Лемер Ж.* Автомобильное страхование. Актуарные модели, М., 2003 ***4.*** *Лемер Ж.* Системы бонус-малус в автомобильном страховании, М., 2003

УДК 796.062

ПАХОМОВА К.А., КУЧЕРЕНКО-ЩЕБЛЫКИНА М.В.

АНАЛИЗ УКРАИНСКОГО РЫНКА СПОРТИВНОЙ ОДЕЖДЫ И ОБУВИ

Отечественный рынок спортивной одежды и обуви в настоящее время претерпевает серьезные изменения. Развитие розницы связано, прежде всего, с усилением позиций многих украинских операторов. К тому же с учетом рецессии на западном рынке зарубежные производители заинтересованы в дополнительных каналах сбыта своей продукции, особенно если учесть, что 95% в структуре украинского рынка спортивной одежды и обуви представлена импортной продукцией и только 5% принадлежит отечественному производителю. Именно импортеры сегодня формируют и удовлетворяют спрос