

СЕКЦИЯ 2
ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ В
УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

УДК 339.9

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЛИЗИНГА В КОНТЕКСТЕ
РЕАЛИЗАЦИИ МОДЕЛИ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ

И.Н. Аджавенко, студент

А.И. Куликова, студент

Л.В. Файвишенко, к.э.н., доцент

*Донецкий национальный технический
университет, г. Донецк, ДНР*

Аннотация. На основе обобщения опыта развитых и развивающихся стран рассматривается динамика и условия развития лизинга как инструмента обновления производственных мощностей в реальном секторе экономики; даны рекомендации по повышению операционной эффективности лизинговой деятельности с учетом стратегических задач устойчивого развития

Ключевые слова: устойчивое развитие, экономический рост, обновление, рынок лизинговых услуг, темпы роста, структура, производственное оборудование, операционные стратегии, статистические показатели, операционная эффективность.

Summary. Based on the generalization of the experience of developed and developing countries, the article researches the dynamics and conditions of leasing development as an instrument for updating the production capacities in the real sector of economy; There are recommendations that are given to improve the operational efficiency of leasing activities, taking into account the strategic objectives of sustainable development/

Key words: sustainable development, economic growth, renewal, leasing services market, growth rates, structure, production equipment, operational strategies, statistical indicators, operational efficiency.

Постановка проблемы. Известно, что многолетний опыт развития мирового хозяйства, традиционно основанный на безудержном потреблении ресурсов и прежде всего энергетических, породил глобальные нарушения экологического баланса, показав тем самым, что не всякий экономический рост хорош и соответствует требованиям гармоничного развития общества и природы. Такой экономический рост увеличивает неустойчивость среды существования и повышает риск существования жизни. Поэтому такой подход к развитию мировой экономики и мирового хозяйства признан устаревшим. В контексте модели устойчивого экономического развития экономический рост

обеспечивают новые современные технологии промышленного производства, которые не являются источником снижения качества окружающей среды, на приобретение которых не всегда достаточно денежных средств.

Цель исследования. Повышение эффективности использования лизинга как дополнительного источника финансирования обновления реального сектора экономики на основе исследования динамики лизинговых процессов в странах с развитой и развивающейся экономикой и механизма стимулирования и прочих условий, благоприятных для применения лизинга.

Изученность проблемы. Устойчивое развитие как идея, возникшая в 30-х годах и обоснованная еще в трудах В.И. Вернадского во второй половине двадцатого века, в настоящее время благодаря усилиям мировой общественности превратилась в современную прогрессивную модель экономического развития, основные положения которой изложены в соответствующих резолюциях ООН, принятых на крупнейших форумах международного уровня - Конференции в Рио де Жанейро и Саммита тысячелетия, задуманных как мероприятия, на которых приняты основополагающие векторы развития всего мирового хозяйства экономики в целом и национальных экономик в частности. Многие авторы справедливо отмечают, что эта концепция включает разнообразные аспекты общественной динамики, социальной эволюции и научно-технического прогресса. Более того, следует заметить, что в контексте перемен концепций развития похоже устаревают и такие уже устоявшиеся термины как «природопользование». И более корректно в этом случае применение термина «природоосвоение», который отражает не потребительский подход к природе, а гармонию взаимодействия человека и природы в ходе развития общества [1].

Основные результаты. Доказанная учеными цикличность экономического развития все время отбрасывает нас от реального воплощения в жизнь основ принятой и одобренной мировым сообществом модели устойчивого экономического, откладывая на более поздние и благополучные времена активную реализацию принятых решений по достижению целей устойчивого развития. Об этом свидетельствуют все более часто повторяющиеся экономические кризисы в странах с развитой экономикой, рост масштабов этих кризисов, обусловленный процессами глобализации и интернационализации мировых экономических процессов, а также рост социальной напряженности в этих странах, обусловленной современной миграционной политикой. Но какие бы вызовы не бросало время экономическому развитию, его траектории, выраженной в модели устойчивого развития, альтернативы нет.

В контексте модели устойчивого экономического развития экономический рост обеспечивают новые современные технологии промышленного производства, которые не являются источником снижения качества окружающей среды. Однако известно, что не все развитые страны обладают такими технологиями, а страны с развивающейся экономикой имеют в основе производственного потенциала значительную долю технологий, наносящих истинный вред окружающей среде: промышленные смоги в Китае,

загрязнение водных ресурсов Индии, невысокий производственный потенциал и сырьевая ориентация в развитии стран Латинской Америки и Африки.

Эта проблема тем более актуальна для стран с трансформационной экономикой, где основные ресурсы в трансформационный период, том числе и огромнейшие ресурсы международных финансовых организаций в течение десятилетий были направлены, прежде всего, на перестройку институциональной структуры этих стран и в меньшей мере на реальные инвестиционные проекты по обновлению производственного потенциала. Более того, известно, что транснациональные компании в этих странах чаще используют их как доноров дешевых трудовых ресурсов и вовсе не торопятся внедрять там современные технологии. И получается следующая картина. Износ основных фондов в экономике Российской Федерации в ряде несырьевых отраслей достиг 50-70%. Аналогичные цифры характерны для базовых отраслей экономики Украины и других постсоветских стран. Такое состояние в значительной степени и в первую очередь обусловлено недостаточностью необходимых финансовых ресурсов.

Несмотря на кризисы в развитых странах и в ряде развивающихся стран, перешедших в разряд развитых, в этих странах находят средства и методы обновления производственного потенциала на основе современных технологий. И одним из таких методов и инструментов финансирования является международный лизинг.

По примерным расчетам объемы лизинговых услуг по всему миру составляют более \$1 трлн. В период кризиса 2007 г. мировой рынок лизинга показал снижение объемов на 24% до \$557 млрд. Однако уже в 2010 г. объемы нового бизнеса продемонстрировали темпы прироста на уровне 10,7% и сохраняются по текущий период [2]. На долю лизинга как источника образования внеоборотных средств компаний в мире приходится около 20%, что является подтверждением важности лизинга как одного катализаторов мировой экономики. Лизинг достиг зрелых стадий развития в США, Китае, Германии. По приведенным данным табл.1 лизинг как отдельная отрасль экономики активно развивается в Тихоокеанском регионе, Центральной и Восточной Европе, во многих странах только начинает формироваться.

Таблица 1

Крупнейшие рынки в сфере лизинговых услуг в 2014 г.,
(млрд. долл. США)*

| Место | Страна | Годовой объем сделок, млрд. долл. | Темпы прироста в 2014 г., % | Место | Страна | Годовой объем сделок, млрд. долл. | Темпы прироста в 2014 г., % |
|-------|----------------|-----------------------------------|-----------------------------|-------|-----------|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1 | США | 336,95 | 6,00 | 6 | Австралия | 35,27 | 0,03 |
| 2 | Китай | 114,85 | 31,06 | 7 | Франция | 31,86 | 3,93 |
| 3 | Великобритания | 78,16 | 16,45 | 8 | Канада | 30,89 | 2,63 |
| 4 | Германия | 68,19 | 8,36 | 9 | Швеция | 18,94 | 7,07 |
| 5 | Япония | 55,85 | -16,96 | 10 | Италия | 17,78 | 11,35 |

*Источник: White Clarke Global Leasing Report 2016.

Наиболее развитым является рынок лизинговых услуг Соединенных Штатов Америки. Об этом свидетельствуют достаточно высокие показатели лизинговой деятельности. Суммарный объем сектора лизинговых услуг в 2014 году составил 336.9 миллиардов долларов США. Показатель доли лизинга в общем объеме инвестиций в стране достигает 29% [3].

В США находят свое применение все основные формы лизинга: финансовый, операционный и возвратный. Наиболее распространенным является финансовый лизинг. В последнее время растут объемы возвратного лизинга (нефтяные танкеры, железнодорожные контейнеры, компьютеры, самолеты), оперативного лизинга (транспорт, печатное оборудование). Особенно наглядно просматривается рост оперативного лизинга без наличия особых налоговых льгот в авиации [4]. Развитие основано на комбинации налоговых выгод в двух и более странах по типу «дабл дин». Так, выгоды от налоговых льгот в Великобритании больше, если арендодатель имеет право собственности, а в США – если арендодатель имеет только право владения. Исходя из этого лизинговая компания в Великобритании покупает самолет, отдает его в аренду американской лизинговой компании, а та в свою очередь – местным авиакомпаниям.

Динамика объемов лизинговых сделок США за период 2007-2014 гг. представлена на рис. 1 [5]. Она в последние годы не претерпевает существенных изменений, колеблясь вокруг показателя в 230 млрд. долл.

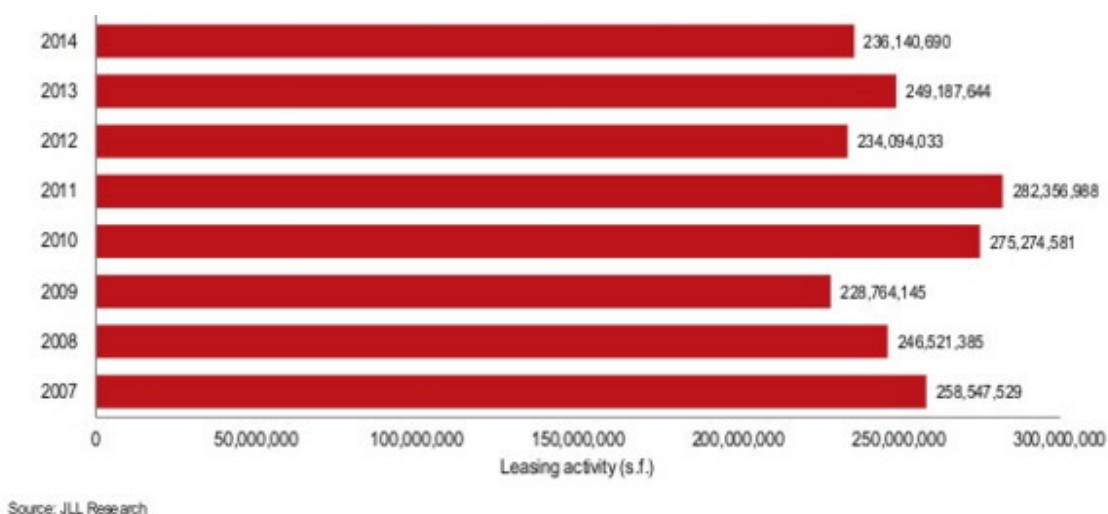


Рисунок 1 – Динамика объемов лизинговых сделок в США за период 2007-2014 гг.

В структуре лизинга преобладают грузоперевозочные автомобили, авиационная техника, железнодорожная техника, компьютеры, офисное оборудование и техника, строительное, сельскохозяйственное оборудование и техника, медицинское оборудования и т.д. Значительно возрос показатель лизинга медицинского оборудования, компьютеров, в то время как изменение показателей для других указанных отраслей тоже росло, но более медленными темпами.

Структура лизинга представлена в табл. 2 [6].

Лизинговым компаниям США характерна масштабность и разнообразие видов лизинговых услуг.

Таблица 2

Структура оборудования, переданного в США в лизинг, в %

| Структура оборудования, переданного в лизинг, в % | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|
| № | Типы лизингового имущества | 1996 | 1998 | 2000 | 2002 | 2004 | 2005 |
| 1 | Грузовики и трейлеры | 8,6 | 20,5 | 20,8 | 10,6 | 9,9 | 10,7 |
| 2 | Автомобили (коммерческий парк) | 0,0 | 0,4 | 2,0 | 1,7 | 0,6 | 0,6 |
| 3 | Автобусы городские и междугородние | 1,2 | 0,5 | 0,7 | 0,5 | 0,6 | 0,5 |
| 4 | Авиационная техника | 11,4 | 6,7 | 5,3 | 7,2 | 7,1 | 10,5 |
| 5 | Железнодорожный транспорт | 11,8 | 6,1 | 5,3 | 6,4 | 1,6 | 3,6 |
| 6 | Морские и рыболовецкие суда | 4,4 | 1,1 | 0,8 | 0,3 | 1,1 | 1,3 |
| 7 | Строительное оборудование и техника | 5,8 | 9,6 | 11,0 | 7,9 | 9,8 | 7,9 |
| 8 | Промышленное оборудование | 7,0 | 6,0 | 7,2 | 4,4 | 5,0 | 5,8 |
| 9 | Телекоммуникационное оборудование | 2,0 | 3,3 | 2,1 | 1,6 | 1,5 | 1,2 |
| 10 | Компьютеры, всего | 11,1 | 16,2 | 13,8 | 18,5 | 23,1 | 20,6 |
| 11 | Офисное оборудование и техника | 7,0 | 3,9 | 3,8 | 7,0 | 11,5 | 6,6 |
| 12 | Печатная техника | 0,0 | 0,3 | 0,9 | 1,0 | 1,6 | 1,2 |
| 13 | Техника и оборудование для ручной работы | 1,9 | 2,5 | 2,4 | 6,6 | 2,2 | 3,1 |
| 14 | Горное, нефтяное и газовое оборудование | 1,2 | 0,8 | 1,1 | 1,1 | 0,7 | 0,6 |
| 15 | Сельскохозяйственное оборудование и техника | 7,2 | 5,9 | 6,5 | 8,3 | 5,9 | 6,1 |
| 16 | Медицинское оборудование | 3,3 | 3,2 | 4,2 | 7,8 | 7,5 | 8,4 |
| 17 | Другое имущество | 16,1 | 13,0 | 12,1 | 9,1 | 10,3 | 11,3 |

Успешное развитие объемов лизинга в США сопровождалось совершенствованием механизма его привлекательности. На ранних этапах развития лизинга – 60-е годы – это налоговые льготы: ускоренная амортизация и инвестиционная налоговая льгота (до 10% стоимости новых инвестиций вычитается из суммы налога). Причем, право на налоговые льготы возможно, если продолжительность лизинга меньше 30 лет; договор не должен предусматривать график платежей, где они вначале будут больше, а затем меньше: это означало бы, что лизинг используется как средство ухода от налога; лизинг должен обеспечить арендодателя нормальным рыночным уровнем прибыли; продление лизинга предполагает нормальную рыночную стоимость оборудования. В более поздний период развития лизинга в стабильной экономической обстановке 80-х гг. налоговые льготы периода высокой инфляции больше не рассматривались как эффективный инструмент стимулирования инвестиций в основные фонды, но развитие лизинга не остановилось. Некоторые налоговые льготы сохраняются [7].

В 1976 году Управление стандартизации финансового учета издало постановление, которое заставило разграничить «подлинный лизинг» и покупку с помощью лизинга. Что исключало возможное сокрытие от инвесторов и финансовых экспертов уже имеющегося солидного долга фирмами, приобретающими дополнительное оборудование и способствовало формированию сбалансированной системы лизинга в стране.

В группе «производственное оборудование» мы видим неуклонный рост роли лизинга в Германии. Если в 2013 г. темпы роста в этом секторе были 11%, то в 2014 г. – уже 14%. Растет удельный вес лизинга в общих инвестициях в современной Германии: 30 лет назад – 5% в 1999- 10%, в 2012 г. – 19,1%. В настоящее время сложившиеся темпы прироста общего объема лизинговых операций как формы финансирования инвестиционной деятельности сохраняются [7]. Ежегодная сумма прироста в абсолютном значении составляет 44 млрд. евро. Общая сумма переданного в настоящее время в лизинг имущества составляет свыше 2000 млрд. евро. На долю автомобилей (грузовые и легковые) – 63,4%, промышленное оборудование – 12,1%, на офисную технику – 9,6 %. Следует отметить, что в лизинговой деятельности Германии весьма прогрессивной является тенденция не прямой покупки служебных автомобилей, что требует значительных единовременных платежей из бюджета компаний, а приобретение в лизинг. В секторе коммерческих транспортных средств (фургоны, грузовики и т.д.), растет число повторных договоров лизинга, что подтверждает расширение возможностей развития на основе лизинга материальной базы малого и среднего бизнеса в экономике Германии.

Таким образом, несмотря на достаточно высокий уровень экономик, эти страны наращивают объемы лизинговых операций и создают более благоприятные условия для реализации системных преимуществ данного финансового инструмента. Нарастают объемы лизинга и Китай (рис. 2). Особенно практика КНР демонстрирует успешные результаты применение данного инструмента в целях обновления и создания нового современного производственного потенциала для дальнейшего экономического роста и развития. И в первую очередь благодаря первостепенной роли государства в этом процессе.

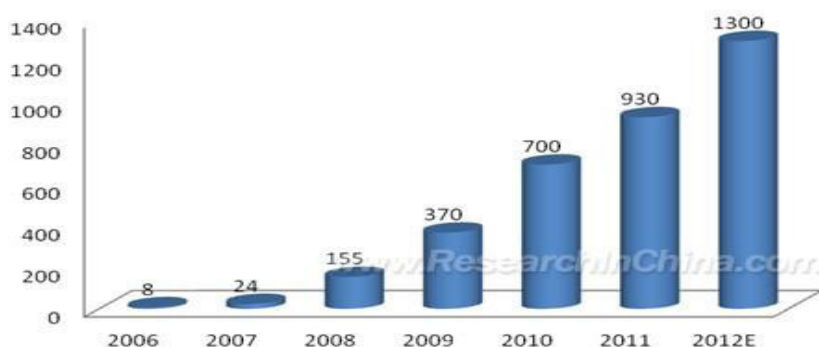


Рисунок 2. - Лизинговый портфель компаний Китая (млрд. юаней)
Источник: China Leasing Blue Book; Research in China

Высокие темпы роста рынка финансового лизинга приходятся на 2006-2011 гг. За 5 лет общий капитал лизинговых компаний увеличился с 8 млрд. юаней до 1300 млрд. юаней. Ежегодные темпы прироста в 2011 г. составили 32,9%. В настоящее время около 90% всех лизингодателей расположено в Пекине, Тяньцзине и других прибрежных провинциях. 80% всех заключаемых лизинговых сделок имеют форму возвратного лизинга. То есть возвратный лизинг является для большинства государственных компаний инструментом повышения необходимой ликвидности.

Субъектами рынка лизинговых услуг в КНР есть лизинговые компании следующих категорий: финансовые лизинговые компании, лизинговые компании с иностранным участием и локальные лизинговые компании. Для промышленной политики КНР характерно, прежде всего, признание государством эффективности системных преимуществ международного лизинга. Это позволило сформировать эффективную государственную политику поддержки применения данного инструмента для масштабного обновления производственной базы реального сектора экономики.

В 2011 г. Комиссия по банковскому урегулированию Китая (CBRC) обнародовала новые административные меры для компаний, занимающихся финансовым лизингом, по которым квалифицированные коммерческие банки вправе создавать дочерние лизинговые предприятия. В результате в Китае в 2011 г. насчитывалось 20 финансовых лизинговых компаний, на которые приходится 390 млрд. юаней (41,9%) от совокупного лизингового портфеля. Иностранные лизинговые компании также активно наращивали свое присутствие в Китае, и к концу 2011 г. насчитывалось уже 200 иностранных лизинговых компаний (на 80 больше чем в 2010г.), на которые в 2011 г. пришлось 220 млрд. юаней от совокупного лизингового портфеля. Стоит отметить, что активное участие иностранных компаний стало возможно только после вступления Китая в ВТО [8].

Локальные производственные лизинговые компании в основном сосредоточены на строительном оборудовании, незначительная доля этих компаний также сосредоточена на IT, медицинском оборудовании и транспорте. Поскольку большинство производственных предприятий не в состоянии создать лизинговое подразделение в связи с низкими масштабами производства, а также недостаточностью средств и опыта, то к концу 2010 г. в КНР насчитывалось более 180 самостоятельных лизинговых компаний. В КНР поощряется целевая ориентация независимых лизинговых компаний на финансирование малого и среднего бизнеса. Например, Jiangsu Financial Leasing Co. Ltd, Fareast International Leasing Co. Ltd. стратегически ориентированы на предоставление лизинговых услуг субъектам малого и среднего бизнеса.

До вступления Китая в ВТО лизингодатели больше внимания обращали на финансовое состояние потенциальных получателей лизинга, нежели чем на возможности использования предметов лизинга. После вступления КНР в ВТО сфера лизинговой деятельности расширилась значительно в пользу инженерного, офисного и аграрного оборудования, судов, самолетов, наряду с такой техникой как телекоммуникационное, медицинское, горнодобывающее, печатное оборудование.

Характерной чертой развития лизинговой деятельности в КНР является растущая специализация лизинговых компаний. Несколько независимых лизинговых компаний Китая начали использовать операционную стратегию финансирования только в определенных отраслях. Так, например, China Shandong RongShiHua, лизинговая компания, которая сосредоточена на предоставлении в лизинг энергоэффективного и экологичного оборудования.

Также существует специализированные компании, предоставляющие лизинговые услуги в IT, медицинском оборудовании и др.

Одна из проблем развития лизинга – конкуренция. Общей тенденцией развития лизинговой деятельности для развитых экономик - концентрация бизнеса в крупных компаниях. Лизинговые компании создают совместные предприятия, альянсы. Значительна доля слияний и поглощений. Продолжает снижаться маржа лизинговых компаний, что приводит к более высокой концентрации на операционной эффективности по сравнению с ростом объемов заключенных контрактов лизинга.

Для развивающихся стран характерна раздробленность и, следовательно, слабые возможности реализации финансирования масштабных и долгосрочных проектов, к которым зачастую и относятся проекты по обновлению основного капитала предприятий.

В России лизинг стал главным каналом приобретения сельскохозяйственной техники, племенной продукции, авиационного, авто- и железнодорожного транспорта. Высокая конкуренция на рынке лизинга иллюстрируется значением индекса Херфиндаля-Хиршмана. Его значение в России составляет 0,03 [9]. То есть компаний на рынке достаточно много и доля каждой из них не очень высока.

Около 75% российского рынка лизинга принадлежит 61 компании, в то время как в Европе количество компаний, на чью долю приходится 75% рынка лизинга, – от 2 до 33 компаний, в зависимости от страны. В среднем в развитых странах Европы 75% рынка приходится лишь на 11 компаний [10].

В целом, на долю РФ приходится всего лишь 0,28% общего объема лизинговых операций 50 ведущих стран мира. У Германии этот показатель равен 4,7%, у Японии - 18%, на США приходится 47%, суммарный объем лизинговых сделок в США приравнивается к 200 млрд. долларов. Из пятидесяти участников в рейтинге стран по развитию лизинга Россия находится в конце третьего десятка [11].

Практика координации усилий лизинговых компаний давно и эффективно применяется на Западе. В Германии ассоциация существует с 1957 г. Для координации усилий по защите своих интересов свыше 200 крупнейших лизинговых компаний ФРГ основали Федеральный союз германских лизинговых предприятий (Bundesverband Deutscher Leasing Unternehmen), доля которого на рынке данных услуг составляет свыше 90% (оставшуюся нишу занимают около 1,9 тыс. мелких игроков) [7].

В развитых странах подобные ассоциации имеют мощные лоббистские возможности в контакте с государственными и муниципальными структурами. А мелкие и раздробленные субъекты не имеют достаточно рычагов для влиятельного воздействия на законодательные и прочие государственные структуры, участвующие в формировании благоприятных условий развития данного вида бизнеса.

Из числа стран постсоветского пространства наиболее успешной по развитию рынка лизинга с позиций обновления основных фондов является

экономика Республики Беларусь. Данные табл. 3 отражают позитивную динамику этого процесса, обозначившуюся еще в начале 2000-х гг.

По мнению экспертов Республики Беларусь оценка рынка по показателю стоимости переданного в лизинг имущества не является оптимальной, т.к. в мире общепринятым показателем развития рынка лизинговых услуг является объем нового бизнеса (или совокупная стоимость заключенных лизинговых договоров) [13].

Таблица 3
Лизинг в обновлении основных фондов Республики Беларусь [12]

| Период | Передано в лизинг за год | | Доля в инвестициях в основной капитал | |
|--------|--------------------------|---------|---------------------------------------|-------------------------|
| | млрд. руб. | % к ВВП | всего | производств. назначения |
| 2006 | 1 253,7 | 1,6% | 6,5% | 9,1% |
| 2007 | 1 802,6 | 1,9% | 7,1% | 10,5% |
| 2008 | 3 082,3 | 2,4% | 8,3% | 12,8% |
| 2009 | 2 033,6 | 1,5% | 4,7% | 7,4% |
| 2010 | 4 061,2 | 2,5% | 7,5% | 12,3% |

Специалисты отмечают, что восстановление белорусского рынка лизинговых услуг после финансового кризиса 2007-2008 гг. произошло раньше рынков РФ и Западной Европы (рис. 3).

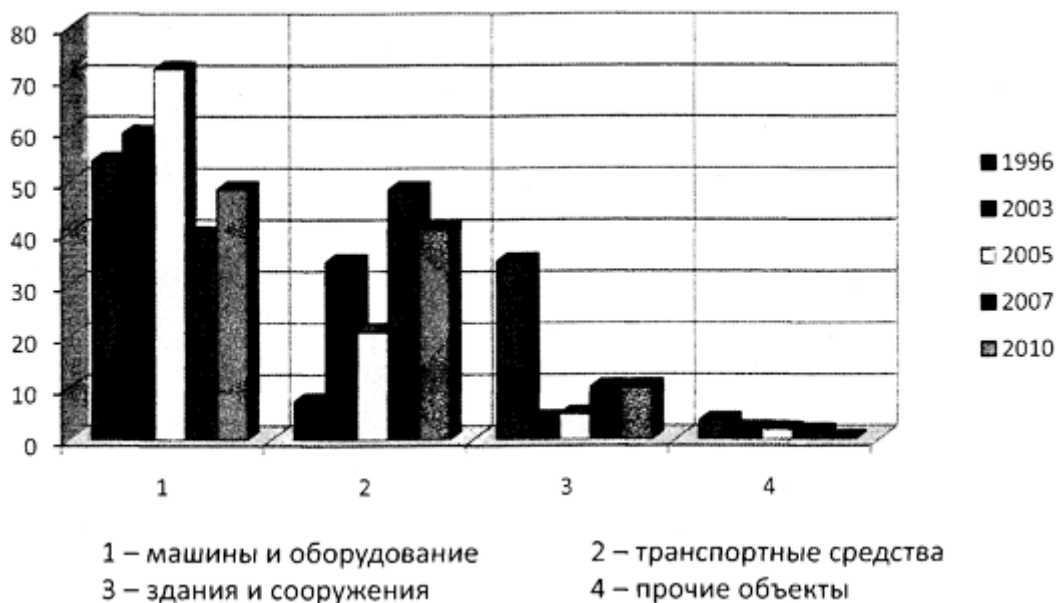


Рисунок 3 - Структура рынка лизинговых услуг Беларуси по видам объекта лизинга за период 1996-2010 гг. [12].

Наиболее востребованными объектами лизинга были и остались в 2010 году машины и оборудование. При этом их доля в общей стоимости объектов лизинга сократилась до 48,6% (по сравнению с 55,6% в 2009г.). После стремительного сокращения доли транспортных средств в 2008-2009 гг. (с 48% в 2007 г. до 25% в 2009 г.) в 2010 г. произошло восстановление их доли до более 40%. По отдельным видам лизинга необходимо отметить, что с выходом Указа Президента Республики Беларусь от 24 сентября 2009 года №465 «О

некоторых вопросах совершенствования лизинговой деятельности в Республике Беларусь» почти в 20 раз увеличился объем договоров «экспортного» лизинга.

В то же время, объем оперативного лизинга остается на уровне 1% лизингового портфеля, что свидетельствует об отсутствии в стране законодательных предпосылок для развития этого перспективного вида лизинга, а также о продолжающемся отставании отечественного рынка лизинговых услуг в качественном развитии от развитых стран, где этот вид лизинга занимает основной сегмент рынка (составляя до 70% стоимости всех лизинговых операций). В настоящий момент развитие оперативного лизинга сдерживается нормами действующего Гражданского кодекса [14].

Таким образом, в целом можно отметить, что белорусский рынок лизинговых услуг преодолел кризисные явления и вернулся к динамичному развитию, наблюдавшемуся в течение 2000-х гг.

Успех исследования проблемы на макроуровне определяется наличием соответствующей информации и в данном случае – статистической отчетности. В части лизинга следует отметить ряд особенностей. Во-первых, в современной мировой статистике сложилась тенденция, отражающая общую динамику лизинговых услуг исключительно как одной из сфер финансовых услуг. То есть анализ использования лизинга ведется с позиций самостоятельного рынка услуг исключительно как бизнеса, т.е. роста объемов бизнеса. Согласно мировой статистике общепринятым показателем развития рынка лизинговых услуг является «объем нового бизнеса», т.е. совокупная стоимость заключенных лизинговых договоров. Но бизнес – это прибыль и желательно полученная более легким путем. А с позиций решения приоритетных макроэкономических задач государственного масштаба, к которым можно отнести обновление производственной базы как основы экономического роста, к сожалению, такие акценты в национальной статистике – отсутствуют. Конечно, для развитых стран такой подход вполне приемлем, так как у них процессы технологического обновления находятся на достаточном уровне. В тоже время для развивающихся стран (Российской Федерации и в Украине, Беларуси и других) это как терапия, как лекарство, которое необходимо и показано как лекарство больному во время болезни – кризиса - в связи с нехваткой собственных финансовых ресурсов. Следовало бы признать, что и статистическая отчетность в этих странах должна быть ориентирована на результаты использования данного инструмента финансирования и всех его преимуществ именно для решения приоритетной, стратегической задачи - обновления производственного потенциала. Во-вторых, исследование показало, что, несмотря на значительное распространение и развитие сферы лизинговых услуг, в мировой и в национальной статистике отсутствует разбивка информации по объему лизинговых услуг и типу предметов лизинга в разрезе отраслей, использующих лизинг, что значительно затрудняет оценить качественные результаты лизинговой деятельности.

Кроме того, что мы видим в статистике этих стран? Мы видим, что объемы лизинговых операций непрерывно растут, авторы статистических отчетов и научных статей рапортуют о высоких темпах роста объемов

лизинговых услуг, которые якобы превышают темпы роста в развитых странах [15]. Но такие выводы вряд ли можно считать корректными. Во-первых, в части темпов: постсоциалистические страны начали практически «с нуля», в то время как развитые стабильно используют данный инструмент, по меньшей мере, полвека. И, во-вторых, давайте посмотрим, в каких секторах экономики происходит этот «прорыв»? Оказывается, «прорыв» в лизинге касается легковых автомобилей, что нельзя признать актуальным с точки зрения коренного обновления производственной базы реального сектора экономики.

Выводы. Таким образом, на основе сравнения этих процессов в развитых и развивающихся странах мы видим, что, несмотря на более высокий уровень экономик, эти страны последовательно развивают свой рынок лизинговых услуг, активно наращивая объемы лизинговых операций, вовлекая все больше ресурсов в обновление производственной базы. Они создают все более благоприятные условия для реализации системных преимуществ данного финансового инструмента. Для постсоциалистических стран наиболее близок опыт Китая. КНР демонстрирует успешные результаты применения данного инструмента в целях обновления и создания нового современного производственного потенциала для дальнейшего экономического роста и развития. И в первую очередь, благодаря первостепенной роли государства в этом процессе. Прежде всего, признание государством эффективности преимуществ международного лизинга позволило сформировать эффективную государственную политику поддержки применения данного инструмента. Российскому рынку лизинга необходимо развитие информационной инфраструктуры. Для этого необходимы усилия всех участников рынка лизинга. Пока усилия по развитию лизинговой культуры в России, хоть и существуют, но предельно разобщены.

Список литературы

1. Экономика природопользования: учеб. пособ. рек-но МОН Украины / Л. В. Файвишенко, В. И. Булли // Донецк: Донецкий университет экономики и права. - 2000. – 160 с.
2. Философова, Т. Г. Мировой финансовый лизинг: особенности современного развития / Т. Г. Философова, Н. В. Миронова // Экономические науки. – 2009. – №8. – С. 363-367.
3. Julia Georgules U.S. Office market statistics, trends and outlook: Q3 2015 // JLL - 2015. – р. 6-7.
4. Алексеев, С. В. Лизинг в Соединённых Штатах Америки и Российской Федерации: Сравнительно-правовое исследование. – Автореф. дисс. канд. юрид. наук. – М., 2005. – 25 с.
5. Газман, В. Лизинг за рубежом. Часть IV // Оборудование: рынок, предложение, цены. – 2008. – №3. - С. 44-50.
6. Watson, A. Office Outlook: Great Lakes Market Trends to Watch (Research) // JLL - 2015.
7. Беспалова, Н. С. Роль лизинговой деятельности в современной экономике Германии / Н. С. Беспалова // Актуальные вопросы мировой экономики: Матер. межд. научн.-практ. студ. интернет-конф. 25 мая 2016 г., Донецк,

- ДонНУЭТ.-2016.- С. 192-195.
8. Berger, A. N. Bank ownership and efficiency in China: What will happen in the world's largest nation? / A. N. Berger, H. Iftekhar, M. Zhou // Journal of Banking and Finance. – 2012. – №33. – P.113–130.
 9. Репина, А. А. Рынок лизинговой деятельности в России / А. А. Репина // Актуальные вопросы мировой экономики: Матер. межд. научн.-практ. студ. интернет-конф. 25 мая 2016 г., Донецк, ДонНУЭТ.- 2016. - С. 211-214.
 10. Рынок лизинга по итогам 1 полугодия 2015 года [Электронный ресурс] // РАЕХ Эксперт РА – URL <http://raexpert.ru/> (дата обращения: 08.05.2016).
 11. Новости рынка лизинга [Электронный ресурс] // Лизинг в России – URL <http://www.all-leasing.ru/> (дата обращения: 08.05.2016).
 12. Руденя, А. М. Виды и практика осуществления лизинговых операций в Республике Беларусь / А. М. Руденя // Экономика. Финансы. Управление. – 2014. – № 9. - С.37-42.
 13. Ассоциация лизингодателей Республики Беларусь [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://leasing-belarus.by/organizaciya-i-osushhestvlenie-lizingovoj-sdelki-prakticheskie-aspekty>. – дата доступа: 20.01.2014.
 14. Луговая, Е. В. Лизинг как форма финансирования капитальных вложений / Е. В. Луговая // Консультант директора. - 2013. - № 16 (196). - С.8-9.
 15. Терентьев, И. Успешный год лизинга // Финансы. - 2014. - № 12. – С32 – 36.

УДК 332.1

НЕОДНОРОДНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА: ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ

А. В. Азарова, магистр
ГУ «Институт Экономических
исследований», г. Донецк, ДНР

Аннотация. В статье рассмотрены структурные элементы и ключевые свойства экономического пространства. Выявлены внутренние и внешние факторы влияния на основные признаки экономического пространства, которые должны стать движущей силой преодоления его неоднородности.

Ключевые слова: экономическое пространство, неоднородность, плотность, вместимость, связанность, факторы влияния.

Summary. The article considers the structural elements and key properties of the economic space. Internal and external factors of influence on the basic characteristics of economic space, which should be the driving force to overcome its heterogeneity are identified.

Key words: economic space, heterogeneity, density, capacity, connectivity, factors of influence.

Поставка проблемы. Проблематика формирования единого экономического пространства сейчас стоит остро как никогда, так как пространственные проблемы отражаются в громадных внутренних контрастах,