

экономики, является скоплением архитектурных и инженерных сооружений, обеспечивающих жизнеобеспечение населения. Разрастаясь, города образуют городские агломерации. Особенно важную роль для стран и континентов играют столицы, а также города-миллионники или агломерации-миллионеры (имеющие численность населения более 1 миллиона человек), в том числе мегалополисы и глобальные города.

Современный мир все больше похож на единый организм, жизненной силой которого служат потоки труда и капитала. Это объективный, естественный исторический процесс, который охватывает все сферы жизни общества. Происходит экономическая, политическая и культурная интеграция и унификация. Имя этому процессу глобализация. Наша жизнь все в большей степени испытывает на себе влияние действий и событий, происходящих достаточно далеко от той социальной реальности, в которой протекает наша повседневная деятельность. Процессы, происходящие глобально несут глобальные последствия, будь то положительные или отрицательные явления, – принцип действия одинаков.

Общемировой тенденцией развития современного общества на протяжении многих лет является урбанизация. Урбанизация – исторический процесс повышения роли городов в развитии общества, который охватывает изменения в размещении производительных сил, и, прежде всего, в расселении населения, его демографической и социально-профессиональной структуре, образе жизни и культуре. Еще в 1800 г. в городах проживало лишь около 3% населения мира, в то время как сегодня – уже около половины. По степени урбанизированности в Европе выделяются Великобритания (более 90%), Швеция, ФРГ (более 80%), в Северной Америке – США и Канада (около 80%). В России эта доля равна 73%. По прогнозу Фонда ООН в области народонаселения, в Беларуси к 2030 году доля городского населения достигнет 80%.

Увеличение темпов урбанизации ведет не только к разрастанию уже существующих городов, но и к созданию новых больших городов. Такая ситуация, может представлять большую опасность для всего мирового сообщества в вопросе продовольственной безопасности, т.к. происходит перераспределение рабочей силы в ущерб сельскому хозяйству.

УДК 330.322

### **Анализ рынка лизинга на транспорте в Республике Беларусь**

Третьякевич Г.М.

Белорусский национальный технический университет

Парк подвижного состава Республики Беларусь, осуществляющий

международные перевозки грузов, насчитывает сегодня свыше 10000 автопоездов, срок эксплуатации более половины из которых превышает 8 лет.

Основным способом обновления парка подвижного состава международных перевозчиков является лизинг. Основным параметром, определяющим степень развития лизинга в стране, является отношение объема нового бизнеса к ВВП. В Беларуси этот показатель в 2014 г. составлял 2,0% (854 млн. евро) и являлся самым высоким среди стран СНГ (в Казахстане (228 млн. евро) — 0,18%, в России (18 124 млн. евро) — 1,4%, в Украине (635 млн. евро) — 0,55%).

Вторым важным общепринятым мировым показателем рынка является объем лизингового «портфеля» на конец отчетного года. На 31 декабря 2014 г. суммарный объем лизингового «портфеля» составил 17 908 млрд. руб. Рост по отношению к 31 декабря 2013 г. составил 11%. Отношение величины лизингового «портфеля» к объему нового бизнеса характеризует динамику роста лизинга. По итогам 2014 г. это отношение составило 1,68 раза.

На основании официальной статистики, предоставленной Белстатом, можно подвести окончательные итоги 2014 года. Объем нового бизнеса или стоимость заключенных за год договоров лизинга составил 10 652 864 млн. рублей или по средневзвешенному курсу евро за 2014 год – 904,1 млн. евро. В рублевом эквиваленте прирост к 2013 году составил 0,5%, в валютном – падение на 8%. Доля лизинга в общем объеме инвестиций в основной капитал снизилась еще на 1,7% и составила 5,3%. По отношению к объему средств, направленных в 2014 году на приобретение машин, оборудования и транспортных средств, доля лизинга составила 14,3%, что на 1,0% ниже, чем было в 2013 году. Средняя цена договора лизинга снизилась с 1,8 млрд. рублей в 2013 году, до 1,4 млрд. рублей в 2014 году. Снижение средней стоимости договора лизинга вероятней всего связано с уменьшением количества крупных договоров лизинга железнодорожного подвижного состава.

Для дальнейшего развития лизинговой деятельности в Республике Беларусь, необходимы государственная поддержка, усовершенствование законодательной базы, формирование надлежащей инфраструктуры, дополнительные налоговые и таможенные льготы, а также активное взаимодействие промышленного и банковского капиталов.