

**Е. Н. Иванова**

## АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ЛИЗИНГОВОГО БИЗНЕСА В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

Мировой финансовый кризис 2008–2009 гг. существенно повлиял на объем нового бизнеса в лизинговых отраслях ведущих **европейских экономик**. Так, в 2009 г. рынок Франции уменьшился на 25 %, Германии – на 20 %. Однако, начиная с 2010 г., ситуация на европейском рынке начала улучшаться – лизинговый рынок растет с ростом экономик большинства европейских стран. Значительного роста добились отдельные страны Восточной Европы. По данным лизинговой ассоциации Румынии в 2015 г. новый бизнес вырос по отношению к 2014 г. на 21 % и достиг 1,6 млрд евро. Прогресс отмечен на польском рынке – в 2015 г. темп роста нового бизнеса составил 16,3 %.

В 2015–2016 гг. Европейский центральный банк придерживался политики низких ставок рефинансирования местных банков. Ставки заимствования для европейских банков составляли 0,05–0,15 % годовых. Наличие дешевых кредитных ресурсов позволило лизинговым компаниям не только нарастить объем нового бизнеса, но и увеличить доходность капиталов и активов.

Значительные средства выделяются на финансирование инвестиционных проектов малого и среднего бизнеса. В 2013–2015 гг. Европейский инвестиционный банк направил на финансирование лизинговых компаний около 4,8 млрд евро, что позволило профинансировать по лизингу около 17 000 малых и средних предприятий, на которых работает более 750 000 человек.

**В России** объем лизингового бизнеса за 2016 г. вырос на 36 % и составил 742 млрд руб., достигнув уровня 2011 года. Столь существенный прирост рынок показал в том числе за счет крупных сделок в IV квартале, на который пришлось около 39 % нового бизнеса за 2016 год. Однако помимо крупных сделок важным драйвером рынка выступил автолизинг.

В целом восстановление рынка обусловлено как активизацией лизинговыми компаниями региональных сделок, так и заключением лизингодателями крупных сделок по авиационной, железнодорожной технике и водному транспорту.

Рост доли лизинга в автопродажах отчасти обусловлен тем, что производители и официальные дилеры для поддержания объема реализации автомобилей стали активнее работать с лизинговыми компаниями. Однако ключевое позитивное влияние на протяжении последних двух лет на объем лизинга автотранспорта оказала государственная программа льготного автолизинга. Средства госпрограммы позволили передать в лизинг более 63 тыс. автомобилей за последние два года.

**Азиатский рынок** лизинга относится к развивающимся, и глобальный финансово-экономический кризис затронул его в меньшей степени, чем развитые рынки Европы и Северной Америки.

Лизинговый рынок Китая активно рос, несмотря на незначительное замедление темпов роста экономики. Количество лизинговых компаний к концу 2015 г. достигло 3 185 и по прогнозам будет расти в ближайшие 5 лет по 30 % в год. Количество компаний с иностранными инвестициями составляет около 90 %. Основной рост объемов нового бизнеса ожидается в таких отраслях, как телекоммуникации, сельское хозяйство, фармацевтическая промышленность, энергетика и станкостроение. Основная часть инвестиций поступает по договорам возвратного лизинга, по которым можно получить финансирование на 10 % более дешевое, чем через банковский кредит.

С ростом среднего класса Китая ожидается активизация лизинга автомобилей. Для сравнения, на тысячу жителей в Китае приходится 60 автомобилей, в США – 800, в Бразилии – 200. В то же время следует учитывать, что сегодня при покупке автомобиля только 21 % потребителей используют лизинг и кредит, а 76 % покупают за наличные.

Китайские авиалинии планируют закупить в ближайшие 20 лет около 6 000 самолетов общей стоимостью в 780 млрд долл., значительная часть из них будет закуплена в лизинг.

Не все страны в регионе повторили успех Китая. В 2015 г. половина лизинговых компаний Вьетнама завершили год с убытками. Согласно исследованию Вьетнамской лизинговой ассоциации (VILEA), большинство компаний с трудом приспосабливаются к изменчивому рынку и имеют проблемы с финансированием.

**Северная и Южная Америка.** В 2009 г. в США рынок лизинга сократился более чем на 30 %. С 2010 г. в американской экономике наблюдается умеренный рост, еще более высокими темпами растут инвестиции в закупку машин и оборудования. В 2011–2012 гг. основной проблемой американских лизинговых компаний была нехватка нового бизнеса, поскольку основная масса клиентов опасалась существенного расширения бизнеса, ограничиваясь заменой изношенного оборудования. В последние годы низкие цены на нефть сдерживают инвесторов от вложений в энергетическую отрасль, в нефтяную и горно-шахтную промышленность, в железные дороги и погрузочное оборудование. В ближайшие годы основные инвестиции придут в закупки промышленного оборудования и программного обеспечения.

Ожидается, что основным драйвером американского рынка лизинга станут легковые автомобили, продажи которых растут семь лет подряд. В 2015 г. продано в розницу 17,4 млн новых легковых автомобилей, что на 5,8 % больше, чем в 2014 году. Почти третья часть продаваемых автомобилей финансируется через лизинг.

Страны Южной Америки, как и страны азиатского региона, в меньшей степени подверглись воздействию мирового финансового кризиса. Экономический бум Китая подпитывал развитие сырьевой отрасли этих стран, создавая высокую потребность в оборудовании. К концу 2014 г. лизинговый портфель стран Латинской Америки составил 64,9 млрд долл., а новый бизнес – 18,1 млрд.

Устойчиво развивается лизинговая отрасль Мексики. Наибольших объемов отрасль достигла в лизинге транспорта, промышленного и IT-оборудования. Хорошие темпы роста показывают лизинговые рынки Колумбии, Чили и Аргентины.

**О. М. Овечкина**

## ПРОБЛЕМЫ СОРСИНГА В ЛОГИСТИКЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Современный этап развития международной экономики характеризуется усилением тенденций интернационализации национальных экономических структур и производственных процессов. Механизм логистики как системы управления инфраструктурой общественного воспроизводства по организации и оптимизации экономических потоковых процессов обуславливает функционирование хозяйственных отношений.

Одной из основных задач логистики является стратегическое и тактическое обеспечение скоординированного и синхронизированного процесса движения экономических потоков (материальных, информационных, финансовых, сервисных), как во внутренней, так и во внешней среде (на микро-, мезо- и макроуровне), с целью удовлетворения целевых потребителей и достижения устойчивой рыночной позиции. В условиях обострившейся рыночной конкуренции решение данной задачи предусматривает использование стратегического и тактического сорсинга во всей цепи поставок ввиду взаимосвязи функциональных сфер логистической деятельности: от закупок до продвижения продукта конечному потребителю. Вследствие этого не только повышается роль, но и изменяется значимость материально-технического снабжения, под которым понимают закупку и поставку материалов и товаров в качестве одного из этапов создания дополнительной ценности (стоимости) в логистических цепях поставок.

Сорсинг (от англ. *sourcing* ‘использование источника’, *resource* ‘ресурс, средство’) – целенаправленные действия по поиску, привлечению и вовлечению партнеров в бизнес.

Сорсинг следует рассматривать как инструмент управления согласованными действиями партнеров в логистической цепи и как интегрирующую структуру, объединяющую все функциональные подсистемы логистической системы (закупочную, производственную, складскую, транспортную, распределительно-сбытовую), вследствие того что они добавляют определенную полезность (создают добавленную стоимость) и образуют общую полезность