



Логистический рынок России
(фрагмент исследования)

Январь 2014

Раздел 1. Общий экономический фон сектора транспортно-логистических услуг в Российской Федерации

1.1. Общий мировой фон в 2012 году, оценка на 2013 год и прогноз 2014 - 2015 гг.

Результаты мировой экономики в 2012 году

Прогноз Всемирного банка для мира и России

Риски для мировой экономики, влияющие на российскую экономику

1.2. Важнейшие экономические показатели России за период 2008-2013 гг. и их прогноз

Важнейшие экономические показатели России за период 2008-2013 гг. и их прогноз

Оптимистичный прогноз на 2014-2015 гг.

Основные причины замедления экономики

1.3. Показатели транспортной отрасли России за период 2008-2013 гг. и их прогноз

Внешнеторговые грузовые перевозки – итоги 2012 года

Внешнеторговые грузовые перевозки – оценки на 2013 год

Внутренний рынок грузоперевозок России – итоги 2012 года

Внутренний рынок грузоперевозок России – оценки на 2013 год (по результатам первого полугодия)

Раздел 2. Рынок транспортно-логистических и складских услуг России и его региональные особенности

2.1. Общая характеристика рынка транспортно - логистических услуг

Экономические показатели отрасли

Потребление услуг

Разделение услуг на рынке

2.2. Сравнение российского сектора транспортно-логистических услуг с мировым уровнем

Logistics Performance Index-2012

Emerging Market Logistics Index-2013

DHL Global Connectedness Index-2012

2.3. Логистические компании и ЗРЛ-операторы

Российские компании и компании из СНГ

Иностранные компании и компании со смешанным капиталом

Тенденции

2.4. Рынок складской недвижимости

Девелоперы складского рынка

Распределение складских площадей по регионам

Распределение складских площадей по регионам

Стоимость складских услуг

Тенденции рынка складской недвижимости

2.5. Региональные особенности российского рынка транспортно-логистических услуг

Москва и Московский регион

Санкт-Петербург и Ленинградский регион

Регионы

2.6. Перспективы и риски рынка транспортно-логистических услуг

Проблемы транспортно-логистической отрасли в России

Основные риски для рынка транспортно-логистических услуг

Перспективы развития рынка

Раздел 3. Автоматизация складов, используемые решения и отдельные отрасли рынка

3.1. Автоматизация склада

Высотные склады

Стеллажи

3.2. Российский рынок WMS и TMS-систем

Общее описание рынка WMS

Российские разработки на рынке

Рынок TMS

3.3. Рынок автомобильных запчастей в России и особенности его логистики

Тенденции отрасли:

Объёмы и структура рынка

Крупнейшие компании

Логистические предпочтения на рынке автозапчастей:

Особенности, иногда непонятные европейским операторам

Основные риски на рынке

3.4. Рынок мебельной фурнитуры и особенности его логистики

Производство мебели

Дополнительными факторами ценообразования в России

Рынок мебельной фурнитуры

Выводы

Раздел 1. Общий экономический фон сектора транспортно-логистических услуг в Российской Федерации

1.1. Общий мировой фон в 2012 году, оценка на 2013 год и прогноз 2014-2015 гг.

Результаты мировой экономики в 2012 году:

- замедление роста мировой экономики до 2,3% в 2012 году;
- рост ВВП развитых странах составил 1,3% в 2012 году, при этом в США зафиксирован рост на 2,2%, а в ЕС – снижение на 0,5%
- в развивающихся странах отмечен рост ВВП в 2012 году на уровне 6%, при этом в «перегретой» Азии произошло снижение темпов роста с 8,3% до 7,5%
- основными причинами стагнации называются: финансовые риски в ЕС, спад глобального потребления, замедление темпов роста мировой торговли (физического объёма) с 6,2% до 2,7%

Прогноз Всемирного банка для мира и России:

- снижение темпов роста мировой экономики до 2,2% в 2013 году с постепенным ускорением до 3,3% в 2015 году;
- в развитых странах ожидается рост ВВП на 1,2% в 2013 году, 2,0% в 2014 году и 2,3% в 2015 году;
- в развитых странах ожидается рост ВВП на 6,1% в 2013 году с повышением до 6,7% в 2015 году;
- оптимистичный прогноз для России предусматривает рост ВВП на 2,3% в 2013 году, 3,5% в 2014 году 3,9% в 2015 году

Риски для мировой экономики, влияющие на российскую экономику

- неудачи в реализации планов ЕС по финансовому оздоровлению стран-должников могут привести к замедлению темпов роста мировой экономики и снижению динамики ВВП на 1% для развивающихся стран, потребляющих российскую промышленную продукцию;
- отсутствие прогресса в принятии плана финансового оздоровления США способно снизить темпы роста мировой экономики на 1,3%;
- резкое снижение инвестиционной активности в «перегретом» Китае может привести к мировому падению цен на сырье, которое является основной статьёй экспорта России в развитые и развивающиеся страны

1.2. Важнейшие экономические показатели России за период 2008-2013 гг. и их прогноз

В начале 2012 года объем экономики России достиг максимального предкризисного уровня II квартала 2008 года.

При этом промышленное производство, оборот розничной торговли и платные услуги вышли на докризисные объёмы ещё раньше, в 2011 году, а инвестиции в основной капитал из-за стагнации в строительном секторе (драйвер всей российской логистики, спекулятивно вкладывающейся в складскую недвижимость) достигли предкризисного уровня только к концу 2012 года.

Объем ВВП России за 2012 год в рыночных ценах составил 1559 млрд. евро.

Таб.1.1. Основные экономические показатели РФ, 2008-2015 (прогноз)

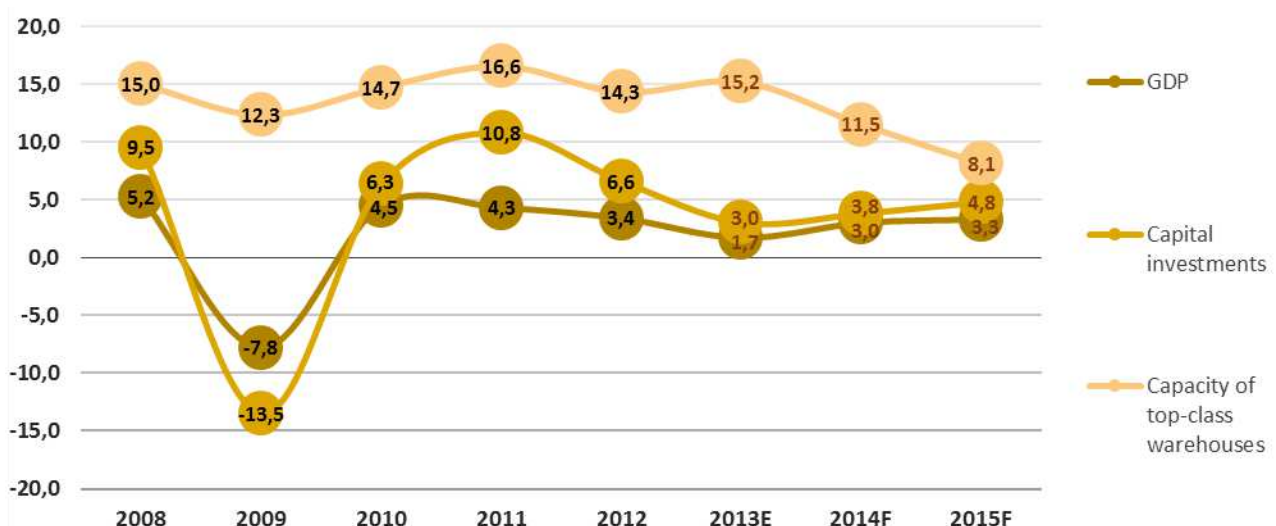
Indicators, per cent of previous year	2008	2009	2010	2011	2012	2013E	2014F	2015F
GDP	105,2	92,2	104,5	104,3	103,4	101,7	103,0	103,3
Industry output	100,6	90,7	108,2	104,7	102,6	101,6	102,7	102,8
Capital investments	109,5	86,5	106,3	110,8	106,6	103,0	103,8	104,8
Retail turnover	113,7	94,9	106,5	107,1	105,9	103,8	104,1	104,3
Export (total cost)	133,1	64,3	132,0	130,4	100,4	94,9	99,6	102,0
Import (total cost)	130,6	65,7	129,7	130,2	106,6	105,1	103,7	102,5
Railroad freight turnover	101,2	88,1	107,8	105,8	104,3	98,0	101,8	102,3
Motor freight turnover	104,9	83,3	110,6	112,1	119,3	105,5	107,0	109,0
Capacity of top-class warehouses	115,0	112,3	114,7	116,6	114,3	115,2	111,5	108,1

Источник: RBC.research, Логистический рынок 2012-2013 и прогноз до 2015; Министерство экономического развития РФ; Роскомстат

В соответствии с прогнозом Министерства экономического развития России, ВВП страны в 2015 году вырастет на 17% по отношению к 2011 году, причём прирост инвестиций составит более 30% за этот же период времени.

Вступление России в WTO увеличило транзитные потоки через Россию, в первую очередь с юга (Краснодар и Ростов). Существенную роль сыграло также создание в 2012 году Таможенного союза (с Казахстаном и Беларусью). Это создало крайне выгодные условия для международных логистических операторов, которые пришли на рынок давно, но до этого момента не имели большой доли рынка, обслуживая только логистические цепочки глобальных мультибрендовых трансконтинентальных корпораций, представленных в России.

Рис.1.1. Основные экономические показатели РФ, год к году (%), 2008-2015 (forecast)



Источник: RBC.research, Логистический рынок 2012-2013 и прогноз до 2015; Министерство экономического развития РФ; Роскомстат

При этом в показателях 2013 года заметны:

- крайне нестабильные темпы роста во всех отраслях в прошлые годы (Ch.1.1, Fig.1.1) – например, в 2010-2011 гг. экспорт и импорт товаров росли на 30% в год, пережив более резкий, нежели другие сектора, спад в 2009 г., а позже снова замедлили темпы роста;
- уже наметившаяся в 2013 году тенденция к падению темпов роста во всех отраслях, а в

некоторых – даже и спад (например, объём экспорта)

Основные причины замедления экономики:

- падение промышленного производства на 2,6% из-за износа фонда и неконкурентоспособности на внешних рынках;
- сокращение объёмов сельскохозяйственного производства на фоне вялого спроса на внешних рынках и снижения темпов роста импорта (поставка комплектующих)

Оптимистичный прогноз на 2014-2015 гг.:

По данным Министерства экономического развития России, определяющим фактором изменения структуры экономики в 2013-2015 гг. будет сдвиг в пользу производств, обслуживающих инвестиционный спрос (*обрабатывающие производства, строительство*). Доля обрабатывающих производств в 2014-2015 гг. возрастёт до 13,7% против 12,9% в 2010 году, а доля строительства после снижения в 2010-2011 гг. до 5,8-5,5% к 2015 году достигнет уровня 6,3%.

Рост потребительского спроса приведёт к увеличению доли *оптовой и розничной торговли* (ещё одного из основных драйверов логистического рынка) в структуре ВВП в 2013-2015 гг. до 16,8-16,6% против 16,3% в 2010 году.

Таким образом, в 2015 году объём ВВП ожидается на 18% выше докризисного уровня 2008 года, потребление превысит докризисный уровень более чем на 35%:

- инвестиции в основной капитал – рост на 27% с 2008 года;
- оборот розничной торговли – рост на 35% с 2008 года;
- импорт (потребление складов) – рост на 42 % с 2008 года

При этом российские эксперты прогнозируют, что, по мере исчерпания роста, связанного с внешнеэкономическим фактором и восстановлением предкризисных объёмов производства, в среднесрочной перспективе на первый план в большей степени будут выходить внутренние факторы развития. В среднесрочной перспективе таковым является не столько увеличение объёмов инвестиций и потребления, сколько ожидание заметного повышения конкурентоспособности российской продукции.

1.3. Показатели транспортной отрасли России за период 2008-2013 гг. и их прогноз

В транспортной отрасли России в 2011-2013 гг. наметилась тенденция к снижению всех показателей, причём не только тех, которые напрямую зависят от внешних рынков сбыта или импорта (внешнеторговый грузооборот) – снижение произошло и на внутреннем рынке (Fig.1.2, Fig.1.4).

При этом сами по себе показатели роста превышают среднемировые: если в странах Европейского Союза грузопоток в среднем прирастает на 11% в год на протяжении последних лет, то в России прослеживается средняя динамика роста грузопотока на уровне 23-24% в год. Эксперты из отрасли предсказывают, что примерно такие же показатели сохранятся в течение ближайших 5-6 лет.

Внешнеторговые грузовые перевозки – итоги 2012 года:

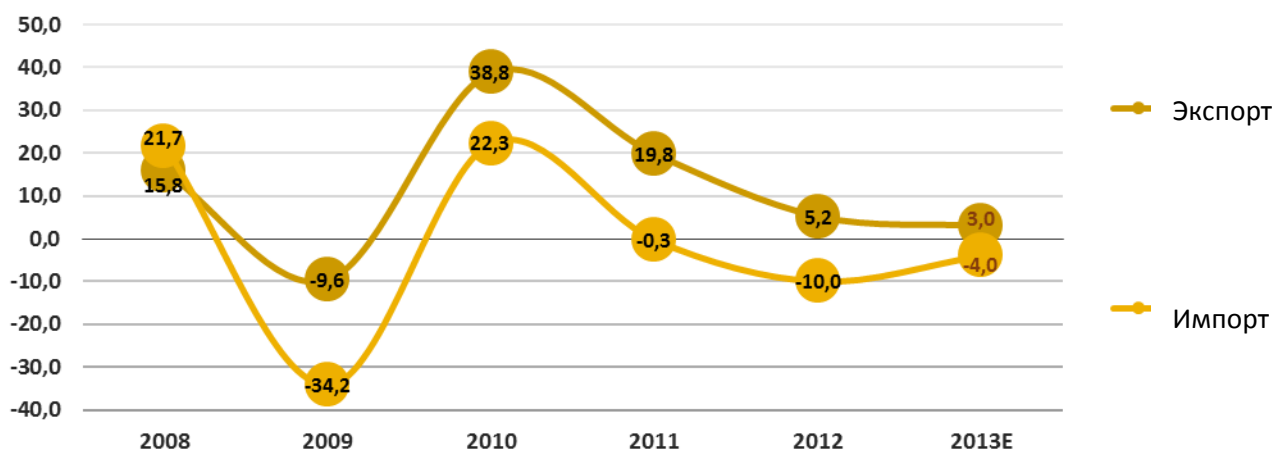
- снижение темпов роста внешнеторгового оборота (в стоимостном выражении) с 2,4% в 2011 году до 1,8% в 2012 году;
- сокращение экспортного грузопотока (в весовом выражении) на 10% при повышении средних цен на вывозимые товары;
- рост импортного грузопотока на 5% (в весовом выражении) при снижении средних цен на ввозимые товары;
- совокупный внешнеторговый грузопоток снизился до 790 млн. т (-8,1%), доля экспорта составила 86%;

- большая часть объёма внешнеторговых перевозок грузов приходится на морской транспорт, а доля авиатранспорта ничтожна (Fig.1.3)

Внешнеторговые грузовые перевозки – оценки на 2013 год:

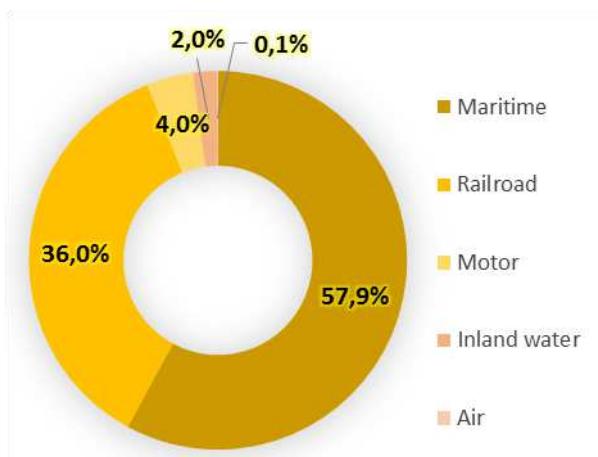
- неустойчивая ситуация в мире и сохраняющиеся риски отрицательно влияют на динамику внешней торговли и спроса на международные грузоперевозки;
- внешнеторговый оборот в стоимостном выражении снизится на 0,5% – оценка *Министерства экономического развития России*;
- экспортный грузопоток в стоимостном выражении сократится на 4,0%, импортный грузопоток увеличится на 3% – оценка *RBC.research*

Рис.1.2. Трансграничный грузовой оборот России, год к году (%), 2008-2013



Источник: RBC.research, Логистический рынок 2012-2013 и прогноз до 2015; Министерство экономического развития РФ; Роскомстат

Рис.1.3. Трансграничный грузовой оборот России, по типу (%), 2012



Источник: Роскомстат, 2013

Внутренний рынок грузоперевозок России – итоги 2012 года:

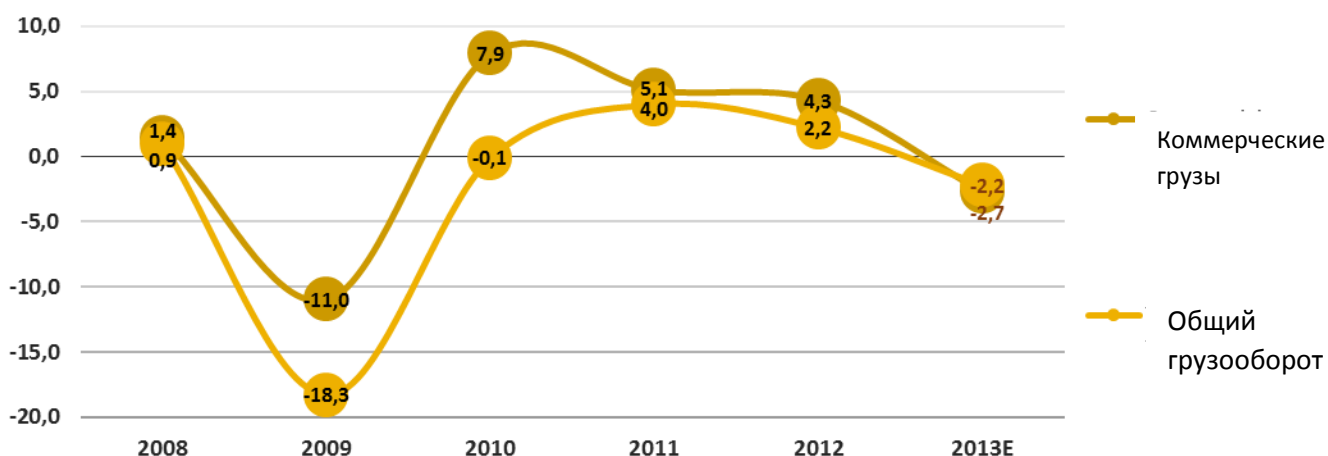
- объём рынка транспортных услуг в 2012 году в стоимостном выражении составил 44 млрд. евро (железнодорожный транспорт – 74,5%, автомобильный – 11%, перевалка в портах – 10%);
- доля грузоперевозок в секторе транспортно-логистических услуг составила 88%;
- коммерческий сегмент обеспечивает 43% объёма от транспортировки грузов в стоимостном выражении и 95,4% грузооборота в весовом выражении;

- отмечено снижение темпов роста коммерческих перевозок (2,2%), темпов роста грузооборота (4,3%), темпов роста стоимостного объёма рынка (11%)

Внутренний рынок грузоперевозок России – оценки на 2013 год (по результатам первого полугодия):

- сокращение стоимостного объёма экспорта на 5,1%, рост импорта на 4,8%;
- рост ВВП на 1,8% за счёт роста доходов населения и оборота розничной торговли;
- снижение темпов роста промышленного производства до 0,2%, падение инвестиций на 0,4%;
- сокращение стоимостного объёма экспорта на 4,5%, рост импорта на 2,6%, что говорит о тенденции к замедлению рынка;
- снижение коммерческих перевозок грузов на 2,2%, грузооборота – на 3%, рост объёма рынка перевозок в пределах 3%, что вызвано средним ростом тарифов на 5,6%;
- рост грузооборота в портах России на 5% за первую половину 2013 года – перевалка наливных грузов выросла на 10%, а сухих грузов упала на 2%)

Рис.1.4. Внутренний грузооборот России, год к году (%), 2008-2013



Источник: RBC.research, Логистический рынок 2012-2013 и прогноз до 2015

Раздел 2. Рынок транспортно-логистических и складских услуг России и его региональные особенности

2.1. Общая характеристика рынка транспортно-логистических услуг

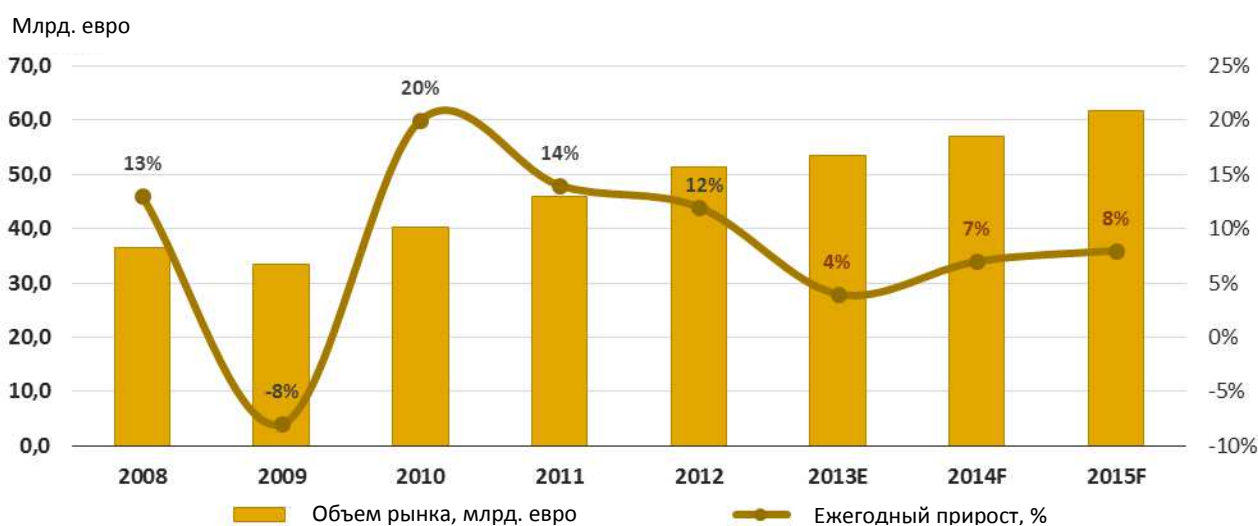
Объем российского рынка транспортно-логистических услуг в 2013 году может превысить 56,6 млрд. евро (годовой рост 11%) по оценке *Министерства экономического развития России*, а по оценке *RBC.research* в 2013 году показатель достигнет лишь 53,4 млрд. евро (рост 4%, Fig.2.1).

При этом рынок логистических услуг вырос за последние 5 лет на 34%, а рынок грузоперевозок — на 18%. Таким образом, для совместного рынка транспортно-логистических услуг России характерен перекося в сторону транспортных перевозок, которые составляли в 2012 году 88% от объема рынка в стоимостном выражении (Fig.2.2).

Общая потенциальная ёмкость рынка оценивается в 86 млрд. евро, а до кризиса 2009 года она оценивалась в 110 млрд. евро (к 2015 году).

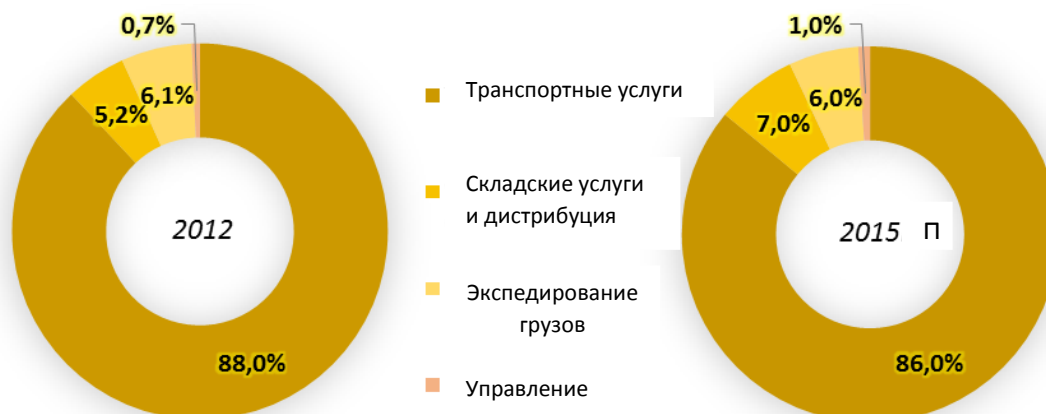
По данным исследования 16th Annual Third-Party Logistics Study, 2012, 47% грузоотправителей и 39% 3PL-провайдеров, работающих на рынках развитых стран, хотели бы работать на российском рынке.

Рис.2.1. Рынок транспортно-логистических услуг в России, 2008-2013 гг. и прогноз на 2015 г.



Источник: Knight Frank, 3Q2013

Fig.2.2. Структура рынка транспортно-логистических услуг в России в 2012 г. и прогноз на 2015 г.



Источник: RBC.research, 2013

Экономические показатели отрасли

Среднее значение чистой рентабельности безубыточных компаний по отрасли составило примерно 3% за 2012 год, причём диапазон изменения значений рентабельности деятельности исследованных компаний варьировался от 0 до 25%.

Компании-грузоотправители тратят в среднем 42% своих общих логистических расходов на аутсорсинг логистики.

Доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в России составляла 22% в 2011 году, а в некоторых случаях достигала 35%. При этом средний мировой показатель логистических издержек в 2011 году оценивался *Armstrong & Associates Inc.* в 11,4%, в Китае он составлял 14%, в странах ЕС – 11%, в Бразилии и Индии — в пределах 11-13%, в США — 8,5%, в Италии — 9,4%, в Японии и Германии — 8,7 и 8,3% соответственно.

Выше и в России стоимость таможенных услуг: таможенная декларация может стоить 400-500 евро, в то время как в Европе – 50-70 евро. Это связано с отсутствием автоматизации на таможне и сложностью ряда некоторых процедур, что увеличивает сроки (и стоимости) оформления декларации в разы.

Из-за неразвитости транспортной инфраструктуры и автомобильных пробок, не позволяющих объехать большое количество точек доставки, выше и цена внутригородских перевозок. Сопоставимы по цене лишь услуги по грузообработке на складах и межрегиональные доставки полными машинами.

В издержках на логистику находит своё отражение и факт распределения грузопотоков в стране: грузопотоки идут с запада на восток, при этом Москва и Санкт-Петербург – обязательные дистрибуционные центры, туда приходят консолидированные партии грузов и откуда уходят в другие города России. При этом практически отсутствуют реверсивные потоки, поэтому цена отправки выше, чем в Европе.

В Kuehne+Nagel, например, чтобы осуществить поставки продукции Danone из Московской области в другие регионы, стали доставлять вместе с ней продукцию других FMCG-производителей. DB Schenker сейчас использует регулярный грузовой состав по Транссибирской магистрали – из Китая через Казахстан, Россию, Белоруссию в Европу. Это быстрее, чем альтернативным морским транспортом: 16 дней против 25 дней.

В отрасли высока трудоёмкость, но она не критична ввиду более низкого уровня зарплаты, нежели в Европе: средняя зарплата рабочего персонала составляет 850-900 евро в месяц (11 000 евро в год), а инженерного персонала, непосредственно влияющего на производительность производства и качество выпускаемой продукции – 1300-1400 евро в месяц (17 000 евро в год).

Потребление услуг

Также как и на развитых рынках, основными потребителями 3PL-услуг на российском рынке являются (Fig.3.1):

- розничная торговля;
- высокие технологии;
- автомобильная промышленность;
- продукты питания, бакалея;
- здравоохранение

Разделение услуг на рынке

Наиболее актуальные услуги, отдаваемые на аутсорс 3PL-провайдерам:

- транспортировка – из-за унифицированности транспортных средств, тары и погрузочно-разгрузочных узлов.
- внутрискладская обработка товарных потоков

- экспедирование грузов и услуги таможенных брокеров

Достаточно часто отдаются на аутсорс:

- управление товарными запасами
- управление процедурами заказов
- управление выполнением заказов

Крайне редко передаётся:

- логистический аутсорсинг в части IT-обеспечения

Именно используемые 3PL-провайдерами информационные технологии являются в условиях российского рынка одним из ключевых компонентов отношений между ними и грузоотправителями.

Доля 3PL-услуг на российском рынке в 2013 году не превышает 22% (в развитых странах – около 60%) и востребованы западными производителями и поставщиками товаров. Это позволяет им исключить долгий процесс изучения российского законодательства и установления связей с различными госорганами и бизнес-структурами.

В целом в настоящее время для России характерно недоверие потребителей к существующим 3PL-провайдерам, многие из них стремятся осуществлять эти функции самостоятельно.

В качестве примера минимального применения 3PL-аутсорсинга можно привести такие компании, как IKEA и Metro, также ярким примером является курьерская служба «О-Курьер», входящая в холдинг OZON.RU и не только обслуживающая его нужды, но предоставляющая на постоянной основе услуги доставки более чем 70 интернет-магазинам.

При этом только 2-5% российских интернет-магазинов доверяют свой бизнес аутсорсинговым компаниям. На западе этот процент значительно выше — около 20%.

Примером может служить создание в ноябре 2011 года компании «МС Логистик» в Москве, когда 2 два крупных интернет-магазина «Пум-Пу.Ру» (ЗАО «Градиент») и KupiVIP, а также ритейлер MallStreet (дочерняя фирма «Технопарк») вложили всего 1,2 млн. евро в создание собственной службы хранения и доставки товаров.

Владимир Сметанин, совладелец «Пум-Пу.Ру»: *«Нам пришлось сменить 10 логистических служб»*. Дмитрий Шашкин, гендиректор MallStreet: *«Мы тоже не хотели делать логистику только под себя»*. Владельцы «МС Логистик» вложились в собственный автопарк (лизинг и приобретение) и создание сети складов. Сейчас у компании 40 машин и в аренде 2 склада в разных районах Москвы, должен появиться третий.

В 2012 году месячная выручка «МС Логистик» составляла около 1,5 млн. евро, 25% оборота – обслуживание 12 чужих магазинов. В планах на 2013 год (компания работает под брендом «Стриж»): достичь оборота 50 млн. евро, довести долю клиентов в выручке до 40–50%, рентабельность – до 25-30%. При этом комиссия «МС Логистик» составляет в среднем 10% от стоимости заказов – намного выше, чем у конкурентов (3-5%).

В России у крупных владельцев грузов не получается работать, как в Европе, с одним провайдером логистических услуг. Почти все компании сотрудничают с несколькими поставщиками услуг, а крупные ритейлеры (Auchan, X5 Retail Group, М.Видео) – с несколькими десятками.

Деля заказы между операторами, компании-клиенты делают или «горизонтальную нарезку» цепочки поставок, отдавая разные проекты или регионы разным 3PL-операторам, или «вертикальную»: таможенное оформление заказывают одному оператору, автоперевозки – второму, складские услуги – третьему. Первый способ предпочитают зарубежные компании, привыкшие к обслуживанию 3PL, а второй характерен для российских фирм, которым привычнее работать в формате 2PL.

Считается, что в среднесрочной перспективе логистическими функциями, наиболее часто передаваемыми на аутсорсинг, по аналогии с развитыми рынками, будут транзакционные, операционные и повторяющиеся операции. В то же время реже на аутсорсинг будут передаваться те функции, которые являются для грузоотправителей стратегическими.

3.2. Российский рынок WMS и TMS-систем

Общее описание рынка WMS

Warehouse Management System (WMS) на российском рынке пользователями зачастую путаются с Inventory Management Software (IMS), что ведёт к размыванию термина и дискредитации более дорогих, но и более функциональных решений, которые при правильном внедрении позволяют повысить эффективность отдельных складских операций на 50%-200% (за счёт снижения количества сотрудников). По данным аналитического центра компании LogistiX, менее 40% опрошенных чётко представляют разницу между IMS и решениями WMS

По оценкам общий рынок сбыта WMS в России составляет 8-9 млрд. евро, причём за последний год спрос на WMS-системы в регионах России (не Москве и не Санкт-Петербурге) вырос в среднем на 20%.

Наибольший интерес к адаптируемым WMS-системам промышленного уровня в 2013 году демонстрируют торговые компании.

Изначально используемые в России решения были иностранными:

- RadioBeacon WMS канадской компании Radio Beacon Inc. (ANT-Technologies), AWACS от Lambda Business Systems («Ламбда Ф.С.Ю.»), Distribution Center Solution (Columbus IT Partner Russia), Exceed WMS 1000 компании SSA Global (i2CHГ).

Но в период с 2000 года на рынке появилось большое количество российских разработок:

Среди них такие системы, как «Система №1» («Адалиус»), WMS БУХта («БУХТА»), Vector WMS (Business System Engineering), АИ-ПРО (ООО «НПФ ДатаКрат»), AZ.WMS (AZ.GROUP), а также решения на основе семейства продуктов 1C-ASTOR Warehouse Management System («Астор ВЦ»).

В последние годы именно российские разработки заняли лидирующие позиции:

- «1С-Логистика: Управление складом» (AXELOT, вышел в 2007 году) – 29-30%
- Solvo.WMS (Solvo) – 15-16% (до 2007 года занимала 48% рынка)
- WMS «БУХта: Складской комплекс» (БУХТА) – 10-12%
- LEAD WMS (LogistiX) – 10-12%
- IsWMS (InStock Technologies)
- AVARDA.WMS (Ansoft)
- EME.WMS (УЛП «Параграф»)

Рынок TMS

На российском рынке TMS-систем, планирующих маршруты и поставки, выделяются ANTOR LogisticsMaster от IM-Logistics (65% от общего количества внедрений, по данным *DSS Consulting*) и XJ Technologies AnyLogic от одноименной компании. Общий объём рынка оценивается в 3-4 млн. евро.

Диапазон цен на лицензирование «легких» продуктов начинается от 6 000-8 000 евро, цена за лицензию для системы среднего уровня составляет 15 000-20 000 евро. Стоимость лицензий более дорогих версий систем может достигать 40 000 евро. Декларируемая стоимость внедрения коробочных систем в России составляет от 30 000 до 130 000 евро, а сроки внедрения колеблются от 2,5 до 6 месяцев.

Выводы

В связи с данными, приведёнными в 3 разделах отчёта, можно предположить несколько эффективных стратегий по работе на российском рынке.

В связи с входом России в WTO и снятием ряда ограничений на импорт оборудования возможно строительство автоматизированного или высотного склада, затраты на строительство которого не будут существенно выше простого склада, но позволят завоевать стратегическое преимущество на рынке.

Местный рынок, не занятый высокоавтоматизированными системами, существенно проигрывает западным внедрениям, особенно при условии адекватного использования бизнес-процессов, привнесённых в российские реалии.

Например, все западные компании приходят на российский рынок «под зонтиком» уже работающего 3PL-оператора (если приходят производители) или транснационального ритейлера (в случае прихода транспортно-логистической компании).

Нет причин считать выбранную западными компаниями такую стратегию вертикального разделения своих логистических задач ошибочной или недалёковидной. Например, в вопросах девелопинга или приобретения складской недвижимости в условиях российского рынка для британской компании действительно хорошим помощником может быть британская же компания Knight Frank, давно имеющая представительство в России.

Из рассмотренных отраслей (продажа складского оборудования, торговля запчастями, торговля мебельной фурнитурой) наиболее перспективной ввиду существенно большего объёма и потенциала для роста (всё возрастающее количество личного автотранспорта в России и износа коммерческого грузового транспорта) следует считать рынок автомобильных запчастей.

Наиболее перспективными рынками ввиду превалирующей доли от общего оборота является Московский регион (более 70% рынка), где уже построена вся инфраструктура и находятся основные потребители. Однако именно этот рынок обладает и крайне высокими затратами на арендные платежи либо приобретение недвижимости. Наиболее низкими затратами при адекватных объёмах является рынок Краснодарского края или Свердловской области (Екатеринбург, Челябинск), где идёт строительство трансазиатского логистического коридора.

На примерах [раздела 2.1](#) также можно увидеть перспективы строительства мелкоштучного склада для курьерских услуг и e-commerce в Москве, а на примере [раздела 2.5](#) – строительства/приобретения склада self-storage с существенно более высокой рентабельностью.