

Производственно-логистическая инфраструктура как фактор делимитации границ Московской агломерации

Научный руководитель – Горячко Мария Дмитриевна

Макушин Михаил Алексеевич

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра экономической и социальной географии России, Москва, Россия

E-mail: mihmakush@mail.ru

Принципиальное отличие экономики городских агломераций от экономики регионов в значительном преобладании третичного сектора и разнообразии снабжающих и обслуживающих компаний (Косарева и др., 2018). Одной из характерных отраслей специализации агломераций выступает логистический сектор (Sun et. al., 2018): транспортно-логистические центры и складские объекты. К производственной инфраструктуре агломерации относятся индустриальные парки (и аналогичные им институциональные структуры для размещения промышленных предприятий) и иные площадки, занятые промышленностью. Мы предполагаем, что производственно-логистическая инфраструктура может выступать фактором делимитации территории агломерации. Апробация предлагаемой методики будет осуществлена на примере Московской агломерации.

В исследовании используются данные ЦИАН о характеристике складской недвижимости Москвы и Московской области и Open Street Map (OSM) о размещении производственных и логистических объектов. Вычисление плотностных характеристик Московской агломерации по регулярной сетке осуществляется по формуле: $p = C_i/S_i$, где p - плотность распределения показателя, C - число компаний, ед., S - площадь, км², i - ячейка регулярной сетки. Размер одной ячейки регулярной сетки 15x15 км = 225 км².

Рынок складской недвижимости Москвы и Московской области, а также плотность производственной и логистической инфраструктуры позволяют наметить границы Московской агломерации и выделить зоны ее наиболее активного экономического освоения. Проблемой использования данного показателя являются разрывы ареала плотности логистической инфраструктуры, требующие экспертных корректировок выявленных границ агломерации. Московская агломерация, выделенная по производственной инфраструктуре (70-75 км от МКАД), больше по размерам, чем выделенная по логистической инфраструктуре (30-45 км от МКАД), так как логистика в большей степени, чем промышленность, ориентируется на зону непосредственного влияния ядра агломерации.

К основным факторам развития логистической инфраструктуры в Московской агломерации относятся 1) преобладание спроса на складскую недвижимость со стороны розничных и online-ритейлеров, 2) ориентация на рынок Москвы и стремление разместиться в наибольшей близости к МКАД, 3) нехватка земельных ресурсов и сдвиг строительства складских мощностей на периферию агломерации. Самыми загруженными логистическими секторами, предоставляющими качественные услуги хранения, являются запад и юго-запад Московского региона. Наименьшие ставки аренды характерны для промышленного и менее удобного в логистике юго-восточного сектора. Наиболее активно логистические компании осваивают южный и северо-восточный сектора в 15-30 км от МКАД.

Источники и литература

- 1) Косарева Н. В., Полиди Т. Д., Пузанов А. С. Экономическая урбанизация. – М.: Фонд «Институт экономики города. – 2018. – 418 с.

- 2) Sun B., Li H., Zhao Q. Logistics agglomeration and logistics productivity in the USA
//The Annals of Regional Science. – 2018. – Т. 61. – №. 2. – С. 273-293.