

Пространственное развитие сетей складской недвижимости в границах Московской агломерации

Макушин Михаил Алексеевич

Студент (магистр)

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

E-mail: mihmakush@mail.ru

Транспортно-логистический сектор - один из самых динамичных секторов российской экономики. Наиболее активно рынок логистических услуг развивается в границах крупнейших городских агломераций (Woudsma et. al., 2016), особенно разветвленной сетью обладает Московская агломерация. Логистический сектор испытал ряд шоковых ситуаций за последние 5 лет, начиная от кризиса COVID-19 в 2020 г. (и бума рынка за счет роста спроса со стороны e-commerce), завершая специфическими геополитическими условиями 2022 г. Методика работы построена на количественном анализе открытых данных Knight Frank по складской недвижимости Московского региона за 2010-2022 гг., а также качественном анализе корпоративных стратегий развития складских сетей с использованием данных Циан за 2020-2022 гг. Российский логистический рынок жестко нуждался в качественных складских площадях и развивался наиболее быстрыми темпами в 2010-х гг. Изначально на рынке Московской агломерации преобладали складские объекты класса С, которые по возможности вовлекались в хранение всех возможных грузов. Далее рынок быстро стал наполняться складами классов А и В. При этом наиболее качественные крупные объекты появлялись как в непосредственной близости к Москве (так как здесь существовал наиболее высокий спрос), так и на периферии агломерации (Ногинск, Солнечногорск, Дмитров и др.) в связи с наличием относительно дешевых больших земельных участков (Makushin, Goryachko, 2022). Компании различного профиля неодинаково выстраивали стратегию пространственного развития своих складских сетей. Зарубежные логистические операторы начинали с обслуживания экспортно-импортных грузопотоков, поэтому размещали логистические комплексы вблизи аэропортов. Крупные розничные ритейлеры выбирают локацию в наибольшей близости к МКАД на наиболее загруженных автомагистралях, на которые завязаны корпоративные цепи поставок. Корпорации e-com размещают складские комплексы на периферии агломерации для более дешевого обслуживания и дистрибуции больших грузопотоков. Полученные выводы могут быть использованы в дальнейшем при разработке корпоративных и государственных стратегий пространственного развития складских сетей как для российских компаний, так и для зарубежных рынков и государственных органов.

Источники и литература

- 1) Makushin M. A., Goryachko M. D. The geographical patterns of the warehouse property market in the Moscow urban agglomeration // Regional Research of Russia. — 2022. — Vol. 12, no. 4. — pp. 518–528.
- 2) Woudsma C., Jakubicek P., Dablanc L. Logistics sprawl in North America: methodological issues and a case study in Toronto // Transportation Research Procedia. – 2016. – №12. – pp. 474-488.