

УДК 339.16.012.23

¹*К. В. Чепелева*, ²*А. В. Морошкин*

¹Красноярский государственный аграрный университет, г. Красноярск,
email: kristychepleva@mail.ru

²Сибирский федеральный университет, г. Красноярск, email: moroshka123@gmail.com

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТОРГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ г. КРАСНОЯРСКА

Ключевые слова: торговая инфраструктура, объекты торговли, оптовая торговля, розничная торговля, интернет торговля, пункты выдачи заказов, Красноярск

В статье рассматриваются вопросы формирования и развития торговой инфраструктуры в условиях трансформации различных рынков под воздействием COVID-19. Цель исследования заключается в развитии теоретических положений в части формирования и развития объектов торговой инфраструктуры, а также определение проблем и перспектив развития торговой инфраструктуры на примере города Красноярск. Объектом исследования выступает торговая инфраструктура. Предметом исследования – экономические отношения и процессы формирования и развития торговой инфраструктуры городов. В работе использованы методы: общенаучные (сравнение, анализ и синтез, индукция и дедукция, аналогия), экономико-статические, а также принципы системного подхода. Основная гипотеза исследования заключается в том, что развитие научных подходов, совершенствование теоретических и практических аспектов формирования и развития торговой инфраструктуры, способствует не только повышению качества торговых объектов, но и в целом торговой инфраструктуры городов, и как следствие приводит к повышению качества городской среды и соответственно жизни населения. Результатами исследования являются: уточнение понятия торговой инфраструктуры, отличием которого от известных является представление ее как системы, состоящей из трех подсистем, оказывающих влияние на процесс товародвижения, определение состава элементов функциональных подсистем торговой инфраструктуры, обеспечивающих ее динамичное развитие, оценка текущего состояния торговой инфраструктуры г. Красноярск. Результаты исследования служат аналитическим обоснованием для принятия стратегических решений при разработке долгосрочных программ развития торговой инфраструктуры региона.

¹*K. V. Chepeleva*, ²*A. V. Moroshkin*

¹Krasnoyarsk state agrarian university, Krasnoyarsk, email: kristychepleva@mail.ru

²Siberian federal university, Krasnoyarsk, email: moroshka123@gmail.com

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRADING INFRASTRUCTURE OF KRASNOYARSK

Keywords: trade infrastructure, trade objects, wholesale trade, retail trade, internet trade, points of issue of orders, Krasnoyarsk

The article discusses the formation and development of trade infrastructure in the context of the transformation of various markets under the influence of COVID-19. The purpose of the study is to develop theoretical provisions in terms of the formation and development of objects of trade infrastructure, as well as to identify problems and prospects for the development of trade infrastructure on the example of Krasnoyarsk. The object of the research is the trade infrastructure. The subject of the research is economic relations and processes of formation and development of the trade infrastructure of cities. The work used methods: general scientific (comparison, analysis and synthesis, induction and deduction, analogy), economic-static, as well as the principles of a systematic approach. The main hypothesis of the study is that the development of scientific approaches, the improvement of theoretical and practical aspects of the formation and development of trade infrastructure, contributes not only to improving the quality of shopping facilities, but also to the overall trade infrastructure of cities, and as a result leads to an improvement in the quality of the urban environment and, accordingly, life of the population. The results of the study are: clarification of the concept of trade infrastructure, which differs from the known ones is its presentation as a system consisting of three subsystems that affect the process of commodity circulation, determination of the composition of elements of functional subsystems of trade infrastructure that ensure its dynamic development, assessment of the current state of the trade infrastructure of Krasnoyarsk. The results of the study serve as an analytical basis for making strategic decisions when developing long-term programs for the development of the region's trade infrastructure.

В условиях развития международной интеграции, введении ограничений со стороны стран Евросоюза и других партнеров, «входом» на рынок инновационной продукции и других причин становится актуальной проблема развития объектов торговой инфраструктуры в России и ее регионах. Торговля отражает внутреннее состояние экономики и уровень жизни населения, формирует торговый оборот, отражает международные отношения и другое, поэтому проблемы ее носят комплексный характер. Немаловажным фактором в последние годы являются условия глобальной самоизоляции, связанные с пандемией COVID-19, что привело «к трансформации различных рынков и появлению новых форматов торговли» [1].

Гипотеза исследования заключается в том, что развитие научных подходов, совершенствование теоретических и практических аспектов формирования и развития торговой инфраструктуры, способствует не только повышению качества торговых объектов, но и в целом торговой инфраструктуры городов, и как следствие приводит к повышению качества городской среды и соответственно жизни населения. Этими обстоятельствами и был обусловлен выбор темы исследования, определены ее цель и задачи.

Цель и задачи исследования

Цель исследования – развитие теоретических положений, а также определение проблем и перспектив развития торговой инфраструктуры города Красноярска.

Для достижения цели исследования поставлены и решены следующие задачи:

- изучить теоретические аспекты формирования и развития объектов торговой инфраструктуры;
- оценить текущее состояние торговой инфраструктуры на примере города Красноярска;
- определить проблемы в торговой инфраструктуре города Красноярска.

Материал и методы исследования

На сегодняшний день из-за сложившихся ограничений, связанных с распространением пандемии COVID-2019 стал

набирать популярность такой вид торговых объектов как пункты выдачи заказов (далее ПВЗ) и доставки товаров.

Согласно бизнес-словарю, пункт выдачи заказов – это «помещение, предназначенное для приемки/продажи товаров между покупателем и продавцом». Постамат – это «автоматизированный терминал по выдаче товаров, созданный как услуга альтернативной доставки».

Данный вид торговых объектов является наиболее безопасным так как сокращается число контактов между людьми. На рисунке 1 представлена основная классификация пунктов выдачи заказов (ПВЗ).

Основной процент доставки товаров ПВЗ осуществляет Почта России. Это более половины доставленных товаров. Остальные ПВЗ логистических компаний, магазинов и постаматов делят между собой участники рынка. Существуют и ПВЗ с услугами доставки на дом.

Новые объекты торговой инфраструктуры, такие как постоматы и ПВЗ являются частью современной инфраструктуры торговых организаций и жилых территорий в городах и населенных пунктах формируя уровень комфорта потребительской среды. В плановой застройке жилищных комплексов уже учитываются места для их размещения, для обеспечения максимальной шаговой доступности данных объектов.

Торговая инфраструктура развивается согласно складывающимся трендам и спросу населения. Существующие проблемы порождают новые идеи и возможности, в соответствии с которыми необходимо вносить изменения в существующее понятие и классификацию торговой инфраструктуры. Рассмотрим торговую инфраструктуру как систему (рис. 2).

На рисунке 2 представлена торговая инфраструктура как система, состоящая из 3 основных подсистем:

- торговые объекты для организации оптовой торговли;
- торговые объекты для организации розничной торговли;
- торговые объекты для доставки товаров и ПВЗ.

Подсистема «Торговые объекты для доставки товаров и ПВЗ» становится

особенно актуальной в условиях развития торговой инфраструктуры городов и повышения качества городской среды, поскольку в последнее время большая часть ритейлеров использует новый формат торговли ввиду сложившейся конкуренции на рынке. Причиной является пандемия COVID-2019, которая сильно нанесла удар по финансовой составляющей ритейлеров. Пустые прилавки и торговые площади не приносят прибыли, а арендная плата за помещения остается на прежнем уровне. Ритейлеры вынуждены уходить в интернет-торговлю, пользуясь пунктами доставки товаров и ПВЗ, что значительно

дешевле, чем пустые торговые площади в торгово-развлекательных центрах. Этим обосновывается необходимость нового формата торговых площадей для населения и установление нормативов минимальной обеспеченности для данного формата.

В этой связи требует уточнения понятие торговой инфраструктуры. Существует огромное количество литературы, научных пособий, федеральных и региональных законов, трактующих понятие торговой инфраструктуры. В таблице 1 приведены некоторые основные трактовки термина «торговая инфраструктура».



Рис. 1. Классификация пунктов выдачи заказов



Рис. 2. Торговая инфраструктура как система [составлено авторами]

Таблица 1

Эволюционные изменения содержательности термина «торговая инфраструктура» [составлено авторами]

Автор	Трактовка
Стаханов В.Н.	Российский экономист В.Н. Стаханов определяет суть инфраструктуры как «комплекс специфических трудовых процессов по производству услуг, обеспечивающих обмен деятельностью в общественном производстве и жизни человека» [2].
В.П. Федя	«Комплекс видов деятельности в соответствующих группах предприятий, организаций, учреждений, задача которых сводится к рационализации товара, рыночного регулирования товарно-денежного оборота» [3].
И.В. Зюкова	И. Зюкова торговой инфраструктурой называет «совокупность видов деятельности, обеспечивающих эффективное функционирование объектов рыночной экономики и их единство в определенном рыночном пространстве» [4].
В.П. Федько, Н. Федя.	Инфраструктура торговли представляет собой «совокупность организационно-экономических, технических, технологически и нормативно-правовых форм, существующих в экономике и заложенных в разрешающие возможности отдельных отраслей и видов деятельности способствовать сфере обращения в повышении результативности товарообменных операций» [5].
Ибрагимов Л.Л.	Инфраструктура торговли – это «комплекс видов деятельности в сфере обращения соответствующих групп предприятий, организаций, учреждений, задача которых сводится к рационализации товародвижения, рыночного регулирования товарно-денежного обращения» [6].
Беляевский И.К.	Торговая инфраструктура – это «комплекс вспомогательных отраслей, обеспечивающих основную деятельность по купле-продаже товаров» [7].

На основе анализа различных точек зрения можно предложить следующее определение «торговая инфраструктура» – это система организации торговли, состоящая из подсистем включающих объекты оптовой и розничной торговли, а также объекты для доставки товаров и пункты выдачи заказов, в совокупности оказывающих влияние на процесс товародвижения произведенного продукта/услуги от производителя к потребителю.

На сегодняшний день сложно недооценить ту роль, которую играет торговля в экономике как Российской Федерации в целом, так и в экономиках отдельных регионов. В вертикальном анализе структуры отечественного ВВП по видам экономической деятельности обнаруживаются три ключевых сектора, имеющих сопоставимый по объему вклад в формирование ВВП, среди которых важное место занимает именно торговля: обрабатывающие производства, торговля оптовая и розничная, добыча полезных ископаемых.

Результаты исследования и их обсуждение

Интернет-торговля, являясь достаточно молодым сегментом экономики России, активно набирает обороты в своем развитии. Популярность интернет-магазинов выросла на фоне пандемии COVID-2019 в 2020 году: из-за ограничений многие люди предпочли делать покупки онлайн.

Согласно данным управления Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю, Республике Хакасия и Республике Тыва в Красноярском крае в 2020 году объемы продаж через интернет по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, средняя численность работников которых превышает 15 человек, по сравнению с 2019 годом увеличились в 5,2 раза. Доля онлайн-продаж в общем обороте розничной торговли в 2020 году выросла до 2,3 процента против 0,5 процента в 2019 году.

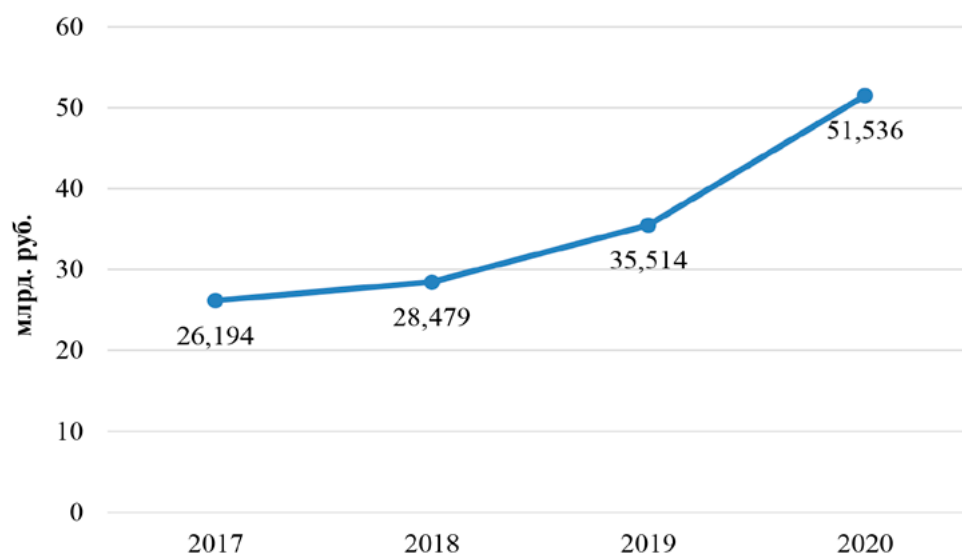


Рис. 3. Динамика оборота интернет-торговли Красноярского края за 2017-2020 гг., млрд. руб.



Рис. 4. Статистика посещения респондентами торговых объектов

На рисунке 3 представлена динамика оборота интернет-торговли в Красноярском крае за 2017-2020 гг.

Интернет-торговля по Красноярскому краю, как и по всей России, за 2020 год выросла на 58,5% по сравнению с аналогичными показателями за 2019 год.

В соответствии с этим требуется пересматривать существующие нормативы, либо вводить новый норматив обеспеченности населения торговыми площадями, конкретизируя по каждому виду торговых объектов, включая нововведенные виды объектов торговли.

В рамках исследования был проведен опрос жителей ЖК «Белые Росы», с целью установления удовлетворенности населения количеством торговых объектов в месте их проживания.

Жилой комплекс (ЖК) «Белые Росы» состоит из 34 панельных и монолитно-кирпичных домов, разной этажности (самые высокие достигают 24 этажей). Площадь жилой зоны данного комплекса составляет 13,5 га [8]. Проживает в данном ЖК 7585 человек при плотности населения равной 655 чел/га. Количество торговых объектов достигает порядка 121 объекта. Площадь торговых объектов – 4100 м².

Для данного анализа было проведено анкетирование жителей жилого комплекса, с целью установления удовлетворенности населения количеством торговых объектов в месте их проживания. Анкетирование проводилось на период с 9.03.2021 по 11.04.2021. За данный период времени было опрошено 504 респондента.

Таблица 2

Статистика пунктов выдачи заказов по г. Красноярску и Красноярскому краю

Объект торговли	По Красноярскому краю	г. Красноярск
Почта России	339	129
Постаматы	106	86
ПВЗ магазинов	1312	412
ПВЗ логистических компаний	624	265



Рис. 5. Карта торговых объектов ПВЗ и доставки товаров в г. Красноярска

В начале анкетирования был задан вводный вопрос в целом о состоянии торговой инфраструктуры в городе Красноярске. Так, большая часть опрошенных респондентов – 45,6% частично удовлетворены состоянием торговой инфраструктуры города Красноярска; 14,9 % – полностью удовлетворены; 20,8 % – частично не удовлетворены и 18,7 % – полностью не удовлетворены состоянием торговой инфраструктуры города.

Далее вопросы были сконцентрированы исключительно на район проживания данных респондентов.

Был проведен анализ наличия различных торговых объектов и посещения их жителями ЖК «Белые Росы». По результатам, представленным на рисунке 4, можно отметить следующие тенденции.

Спрос на торговые площади типа «пункты выдачи заказов» высокий,

а количество торговых площадей минимальное (6 из 121 объекта). Высокая рентабельность обуславливается из-за сложившихся ограничений, связанных с пандемией COVID-2019. Данный вид торговых объектов является наиболее безопасным, так как сокращается число контактов между людьми.

По результатам опроса более 60% респондентов предпочли бы вместо посещения торговых объектов доставку товаров в пункты выдачи заказов. Более того 53 % опрошенных утверждают, что в их районе недостаточно магазинов шаговой доступности, а именно – продуктовых магазинов (27% респондентов) и пунктов выдачи заказов (26% респондентов).

На основании полученных данных, можно сделать вывод, что в данном ЖК недостаточное количество торговых объектов типа «пункты выдачи заказов»

на душу населения. Данная ситуация прослеживается не только в ЖК «Белые Росы». Практически во всех ЖК с плотностью населения более 500 чел/га аналогичная ситуация. Опираясь на данные в городе Красноярске в следующих районах и ЖК наблюдается явный недостаток объектов типа ПВЗ и доставки товаров: – Центральный район (ЖК Покровский, ЖК Арбан Smart, ЖК Покровка-life, ЖК Уютный дом); – Ленинский район – в данном районе прослеживается недостаток данных торговых площадей в целом на район, в связи с чем необходимо учитывать площади в планировке новых строящихся жилых комплексах, таких как: ЖК Abrikos, ЖК Мичуринские аллеи, ЖК Мичурино, ЖК Апрелька; – Кировский район (ЖК Изумрудный город); – Свердловский район (ЖК Белые Росы, ЖК Отражение, ЖК Аврора, ЖК Панорама, ЖК Тихие зори); – Октябрьский район (ЖК Орбита, ЖК Чистый, ЖК Калининский).

Торговая инфраструктура развивается, за последние три года число постаматов в России, по некоторым оценкам, выросло в 20 раз. Согласно экспертным оценкам, количество пунктов выдачи, принадлежащих сервисным компаниям и магазинам, достигает 40 тыс. точек, еще 42 тыс. пунктов приходится на отделения «Почты России».

В таблице 2 представлена статистика пунктов выдачи заказов в г. Красноярске и Красноярском крае.

Среди компаний, осуществляющих доставку покупок, «лидером остается «Почта России», – крупнейший российский оператор за первое полугодие 2019 года доставил потребителям более 4 миллионов отправок, улучшив свой результат на 3%» [9]. «Особый интерес вызывает высокая динамика сервиса доставки, осуществляемого собственными службами интернет-магазинов. Более половины посылок (51%) были доставлены именно ими, а рост составил 61%» [9].

Многие сетевые компании в период введения ограничительных мер, направленных на сдерживание распространения новой коронавирусной инфекции, изменили формат обслуживания покупателей, организовав «пункты выдачи заказов» (получение заказа, оформлен-

ного через интернет-ресурс, либо подбор и приобретение товара без доступа в торговый зал).

«Все больше людей предпочитают забирать свои посылки самостоятельно. Самовывоз всегда будет дешевле курьерской доставки, покупатели это понимают и экономят, а, следовательно, доля таких заказов увеличивается. Крупные игроки – Wildberries, Ozon, Аптека.ру, «Детский мир» и другие демонстрируют существенный рост за счет развития сети ПВЗ, постаматов, а также представленности своего ассортимента. Курьерские службы тоже активно работают в данном направлении, не только расширяя собственные сети пунктов выдачи и приема отправок, но и привлекая партнерские – это тренд доставки, и в ближайшей перспективе он будет только усиливаться» [9].

На рисунке 5 представлена карта торговых объектов ПВЗ и доставки товаров в г. Красноярске.

На карте ПВЗ и доставки товаров в г. Красноярске наблюдается дифференциация районов по наличию торговых точек данного формата. Наибольшее количество сосредоточено в Центральном и Советском районах, тогда как в остальных прослеживается явный недостаток данных объектов.

К основным проблемам торговой инфраструктуры в городе Красноярске можно также отнести следующие:

- «нехватка фактической обеспеченности населения муниципальных образований площадью стационарных торговых объектов (согласно расчетам по действующим нормативам);

- недостаток сети магазинов «шаговой доступности»;

- нехватка торговых площадей формата доставки товаров и пунктов выдачи заказов, а также отсутствие нормативной базы для расчета минимальной обеспеченности населения данного формата торговли;

- дифференциация районов края и районов города по уровню обеспеченности площадью торговых объектов и разными форматами торговли;

- нехватка площадок и капитальных зданий для проведения ярмарочной торговли ввиду отсутствия Концепции развития мелкорозничной торговли (неста-

ционарные объекты торговли) на территории Красноярского края» [10].

Выводы

Подводя итоги можно отметить, что торговая инфраструктура в городе Красноярске находится в удовлетворенном состоянии. При этом оборот розничной и оптовой торговли находится на достойном уровне по Сибирскому федеральному округу. Что касается составляющих оптовой и розничной торговли, а именно, объектов торговой инфраструктуры, то по результатам проведенного анализа, наблюдается дисбаланс между торговыми объектами различных видов, тогда как торговая инфраструктура

развивается, появляются новые тренды и спрос населения, который необходимо удовлетворять в полном объеме. При организации жилой застройки встает вопрос об обеспечении торговой инфраструктурой населения через развитие многоформатной инфраструктуры торговли. В этой связи потребуются пересматривать существующие нормативы, либо вводить новый норматив обеспеченности населения торговыми площадями, конкретизируя по каждому виду торговых объектов. В современных условиях «многоформатность торговой инфраструктуры отвечает интересам потребителей, повышает уровень комфорта потребительской среды» [11].

Библиографический список

1. Чепелева К.В. COVID-19 – новые вызовы и возможности международной торговли для АПК России // Проблемы современной аграрной науки: материалы международной научной конференции (Красноярск, 15 октября 2020 г.). Красноярск: Издательство Красноярский государственный аграрный университет, 2020. С. 323-326.
2. Стаханов В.Н. Экономика инфраструктуры общественного производства. Ростов на Дону: Феникс, 1989. 212 с.
3. Федя В.П. Инфраструктура рынка. Проблемы и перспективы. Ростов на Дону: Феникс, 1997. 375 с.
4. Зюкова И.А. Инфраструктура маркетинга // Бизнес-информ. 1998. № 16. С. 79-80.
5. Федько В.П. Инфраструктура товарного рынка. Ростов на Дону: Феникс, 2000. 512 с.
6. Ибрагимов Л.А. Инфраструктура товарного рынка. М.: ПРИОР, 2001. 256 с.
7. Беляевский И.К. Коммерческая деятельность. М.: Изд. центр ЕАОИ, 2008. 344 с.
8. Хиревич С.А. Качество городской среды как фактор роста капитализации недвижимости: дис. ... канд. эконом. наук. Красноярск, 2017. 186 с.
9. Скорость и самовывоз: основные факторы роста рынка логистики для e-commerce. Бизнес портал New retail forum. [Электронный ресурс]. URL: https://new-retail.ru/business/skorost_i_samovyvoz_osnovnye_factory_rosta_rynka_logistiki_dlya_e_commerce5773/ (дата обращения: 10.08.2021).
10. Чепелева К.В., Морошкин А.В. О необходимости разработки стратегических направлений развития торговой инфраструктуры Красноярского края // Финансовая экономика. 2020. № 10. С. 255-259.
11. Стратегия развития торговли в Российской Федерации до 2025 года [Электронный ресурс]. URL: <https://minprom.samregion.ru/wp-content/uploads/sites/9/2019/10/proekt-Strategii-razvitiya-torgovli-v-RF.pdf> (дата обращения: 10.08.2021).