

## ФОРМИРОВАНИЕ ТОРГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ

**Чепелева Кристина Викторовна**, кандидат экономических наук, доцент,  
доцент кафедры «Логистика и маркетинг в АПК», ИЭиУ АПК  
**Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия**  
*e-mail: kristychepeleva@mail.ru*

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы формирования и развития торговой инфраструктуры города. Дана характеристика видов торговой деятельности, приведена классификация объектов торговой инфраструктуры с учетом трансформации рынка после пандемии. Представлены анализ существующих нормативов и фактически достигнутых показателей обеспеченности населения города Красноярска площадью торговых объектов, а также оценка удовлетворенности населения существующими объектами торговли в месте проживания.

**Ключевые слова:** торговая инфраструктура, оптовая торговля, розничная торговля, интернет торговля, объекты торговой инфраструктуры, пункты выдачи заказов, доставка товаров, обеспеченность населения площадью торговых объектов.

## FORMATION OF THE CITY'S TRADING INFRASTRUCTURE AFTER THE PANDEMIC

**Chepeleva Kristina Victorovna**, candidate of economic sciences, associate professor,  
docent of the department of "Logistics and marketing in AIC",  
Institute of Economics and management in AIC  
**Krasnoyarsk state agrarian university, Krasnoyarsk, Russia**  
*e-mail: kristychepeleva@mail.ru*

**Abstract.** The article deals with the formation and development of the city's trade infrastructure. The characteristics of the types of trading activities are given, the classification of the objects of trade infrastructure is given, taking into account the transformation of the market after the pandemic. An analysis of the existing standards and actually achieved indicators of the provision of the population of the city of Krasnoyarsk with the area of retail facilities, as well as an assessment of the satisfaction of the population with existing trade facilities in the place of residence are presented.

**Key words:** trade infrastructure, wholesale trade, retail trade, internet trade, trade infrastructure facilities, points of issue of orders, delivery of goods, provision of the population with the area of trade facilities.

До недавнего времени, торговая инфраструктура предполагала два основных вида блока торговой деятельности: оптовая торговля и розничная торговля. На рисунке 1 представлена характеристика основных видов торговой деятельности согласно действующему законодательству [5].

После пандемии вызванной COVID-2019 появились новые форматы торговли, которые ранее не были известны широкому кругу потребителей. В современных условиях реализуемая Стратегия развития торговли в РФ до 2025 года определяет одним из приоритетов – создание комфортной потребительской среды, которая может создаваться при условии развития многоформатной торговой инфраструктуры. Последнее обуславливает формирование системы, при которой представляется возможным достичь гармонизации интересов и удовлетворённости основных стейкхолдеров сферы торговли. Сбалансированность торговой инфраструктуры должна определяться основными участниками рынка, в большей мере потребителем. В условиях города потребителю должна быть обеспечена доступность всех возможных форматов торговли для удовлетворения своих потребностей, что дает ощущение комфорта. Широкая потребительская представленность различных форматов торговли и как следствие объектов торговли улучшает потребительскую среду на соответствующей территории.

Из-за сложившихся ограничений, связанных с распространением пандемии COVID-2019 стал набирать популярность такой вид торговых объектов как пункты выдачи заказов (ПВЗ) и доставки товаров.

Пункт выдачи заказов – «помещение, предназначенное для приемки/продажи товаров между покупателем и продавцом» [6].

Постама́т – «автоматизированный терминал по выдаче товаров, созданный как услуга альтернативной доставки» [6].



Рисунок 1 – Характеристика видов торговой деятельности

Данный вид торговых объектов является наиболее безопасным, так как сокращается число контактов между людьми. На рисунке 2 представлена основная классификация пунктов выдачи заказов (ПВЗ).



Рисунок 2 – Классификация пунктов выдачи заказов

Существуют и ПВЗ с услугами доставки на дом. Постаматы и пункты выдачи заказов становятся частью инфраструктуры торговых организаций и жилых территорий в городах и населенных пунктах [3, 7, 8]. В плановой застройке жилищных комплексов планируются места для организации пунктов выдачи заказов [3, 8].

Торговая инфраструктура развивается согласно существующим трендам на рынке 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, соответствующую требованиям времени, после пандемии (рис. 3).

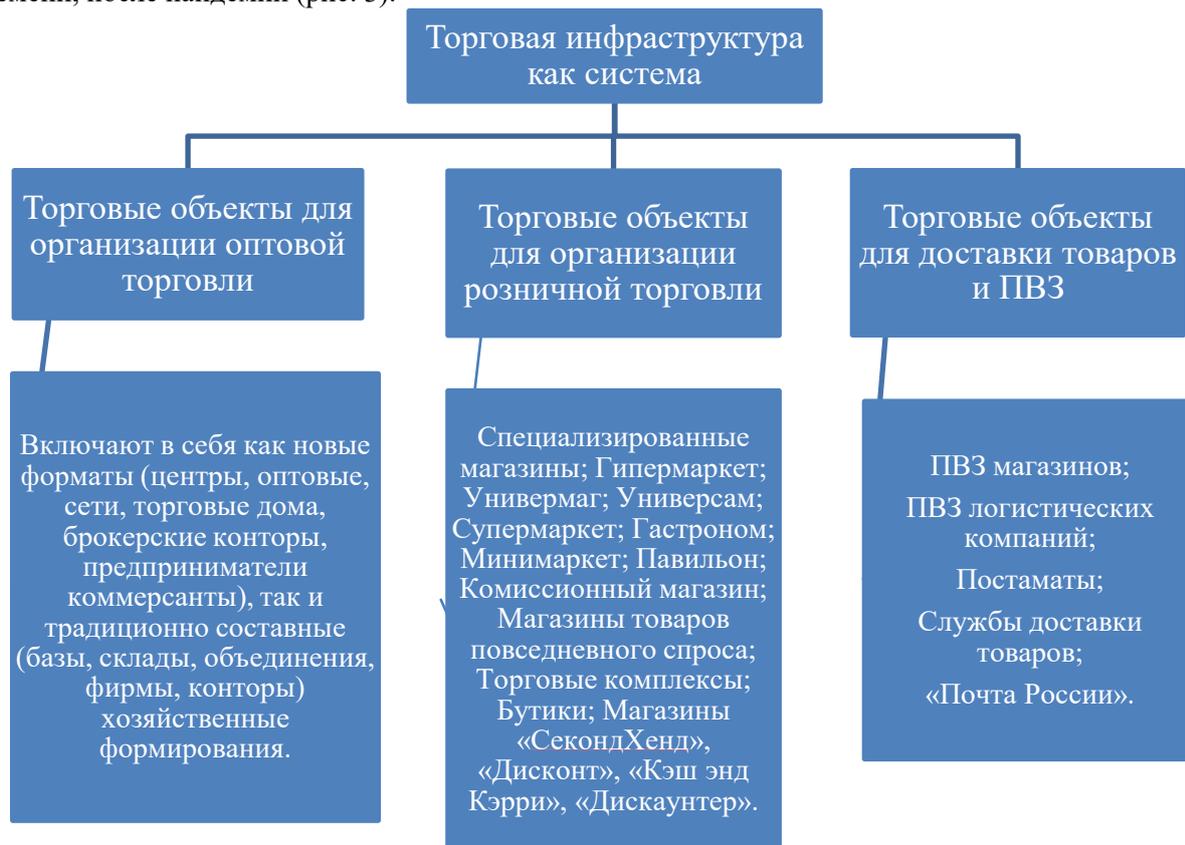


Рисунок 3 – Торговая инфраструктура как система

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

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

За последние три года число постаматов в России, по некоторым оценкам, выросло в 20 раз [6]. В таблице 1 представлена статистика пунктов выдачи заказов в г. Красноярске и Красноярском крае.

Таблица 1 – 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

Подсистема «Торговые объекты для доставки товаров и ПВЗ» становится актуальной в последнее время, так как большая часть ритейлеров не выдерживает конкуренцию на рынке. Причиной всему пандемия COVID-2019, которая сильно нанесла удар по финансовой составляющей ритейлеров. Пустые прилавки и торговые площади не приносят прибыли, а арендная плата за помещения останется на прежнем уровне [1]. 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.

Согласно региональному законодательству [4] установлены следующие нормативы для г. Красноярск представленные в таблице 2.

Таблица 2 – Сводная таблица существующих нормативов и фактически достигнутых показателей

Наименование показателя	Показатель	
	Норматив	Факт
Норматив минимальной обеспеченности населения площадью стационарных торговых объектов г. Красноярск	668,74 м <sup>2</sup> на 1 тыс. человек	642,46 м <sup>2</sup> на 1 тыс. человек
Норматив минимальной обеспеченности населения торговыми объектами местного значения г. Красноярск	2963 торговых объекта	4680 торговых объекта
Норматив минимальной обеспеченности населения Красноярского края и входящих в его состав муниципальных районов и городских округов (за исключением районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей) торговыми павильонами и киосками по продаже продовольственных товаров и сельскохозяйственной продукции	7,46 торговых объектов на 10 тыс. человек	14,75 торговых объектов на 10 тыс. человек
Норматив минимальной обеспеченности населения Красноярского края и входящих в его состав муниципальных районов и городских округов (за исключением районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей) торговыми павильонами и киосками по продаже продукции общественного питания	0,83 торговых объектов на 10 тыс. человек	5,21 торговых объектов на 10 тыс. человек
Норматив минимальной обеспеченности населения площадью торговых мест, используемых для осуществления деятельности по продаже продовольственных товаров на розничных рынках, для Красноярского края и входящих в его состав муниципальных районов и городских округов (за исключением районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей)	0,82 торгового места на 1 тыс. человек	3,48 торгового места на 1 тыс. человек

Данные таблицы 2 свидетельствуют, что практически все нормативы достигнуты, количество торговых площадей соответствует установленным требованиям и в целом удовлетворяет спрос населения. Однако при опросе населения об удовлетворенности количеством торговых объектов в месте их проживания большая часть респондентов – 45,6 % частично удовлетворены состоянием торговой инфраструктуры города Красноярск; 14,9 % – полностью удовлетворены; 20,8 % - частично не удовлетворено и 18,7 % – полностью не удовлетворены состоянием торговой инфраструктуры [3]. В этой связи становится актуальным пересмотр существующих нормативов и введение новых нормативов обеспеченности населения торговыми площадями, конкретизируя по каждому виду торговых объектов, включая нововведенные объекты торговли (торговые объекты для доставки товаров и ПВЗ).

В текущих условиях отсутствие четкого планирования и контроля за развитием торговой инфраструктуры городов может привести к стихийности ее развития [2, 9]. Последнее может привести к неэффективному территориальному размещению объектов торговой инфраструктуры, недостаточности площадей и низкой эффективности показателей хозяйственной деятельности, снижению инвестиционной привлекательности территории и как следствие ухудшение качества жизни населения и снижению социально-экономических показателей развития региона. При формировании торговой инфраструктуры городов и разработки стратегии их развития требуется своевременно выявлять и своевременно устранять существующие проблемы, а также следовать изменениям рыночных тенденций. В этой связи становится актуальным осуществление мониторинга состояния потребительской среды и предпринимательской активности в сфере торговли и разработка дорожной карты и рекомендаций по развитию объектов торговой инфраструктуры города Красноярск.

#### Список литературы

1. Коновалова А.Ю. Оптимизация в системе товаров на примере торгового предприятия/ А.Ю. Коновалова // Экономика и предпринимательство. 2019. № 9(110). С. 874-881.
2. Лукиных В.Ф. Модель развития логистической инфраструктуры городской агломерации в Красноярском крае / В.Ф. Лукиных, П.Г. Швалов //Журнал Сибирского федерального университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 8(S). С. 190-208.
3. Морошкин А.В. О необходимости разработки стратегических направлений развития торговой инфраструктуры Красноярского края / А.В. Морошкин, К.В. Чепелева // Финансовая экономика. 2020. № 10. С. 255-259.
4. О нормативах минимальной обеспеченности населения площадью торговых объектов для Красноярского края и муниципальных образований края : закон Красноярского края от 26.01.2017. № 3-396. Красноярск: закон. собрание Крас. Края. 2017. 15 с.
5. Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации. Ст. 2 Федерального закона № 381 от 28.12.2009. URL: Федеральный закон "Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации" от 28.12.2009 N 381-ФЗ (последняя редакция) / КонсультантПлюс (consultant.ru) (дата обращения 25.09.2021)
6. Постаматы и ПВЗ: куда движется рынок доставки? Портал «Retail.ru». URL: <https://www.retail.ru/articles/postamaty-i-pvz-kuda-dvizhetsya-rynok-dostavki/> (дата обращения 25.09.2021)
7. Тод Н.А. Кластерный подход к управлению малыми городами/ Н.А. Тод // Экономика и социум. 2019. № 10(65). С. 337-341.
8. Чепелева К.В. Проблемы и перспективы развития торговой инфраструктуры г. Красноярска /К.В. Чепелева, А.В. Морошкин // Управленческий учет. 2021. № 8-3. С. 697-704.
9. Швалов П.Г. Основы управления логистической инфраструктурой городской агломерации / П.Г. Швалов //Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 3. С . 37-45.