

**DOI: 10.12731/2070-7568-2017-1-103-117****УДК 334.021****ДЕТЕРМИНАНТЫ ДЕСТРУКТИВНОГО  
БИЗНЕС-ПОВЕДЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ***Логина Н.А.*

*В статье рассмотрены детерминанты деструктивного бизнес поведения на транспорте с целью, выявить причины их возникновения и уточнить особенности воздействия на них со стороны всех заинтересованных субъектов бизнеса на транспорте. В работе показано, что ключевыми детерминантами являются: подчинение воле одного субъекта бизнеса другому, осуществление государственной поддержки только в проблемные периоды функционирования транспортных организаций неоднозначно. Основные выводы, сделанные в работе сводятся к следующим рекомендациям: сформировать целенаправленный импульс со стороны государства в части поддержки транспортного бизнеса; повысить культуру правоприменения; повысить эффективность использования капитала транспортного бизнеса.*

**Цель** – выявить причины возникновения деструктивного бизнес-поведения и уточнить особенности их исследования со стороны всех заинтересованных субъектов на транспорте.

**Метод или методология проведения работ:** в статье использовались аналитические методы, а также статистические методы анализа.

**Результаты:** получены информативные картины, описывающие детерминанты деструктивного бизнес-поведения на транспорте, на основе которых разработаны рекомендации, позволяющие нивелировать их влияния на поведение предпринимателей.

**Область применения результатов:** полученные результаты целесообразно применять предпринимателями и государственными структурами, функционирующими в сфере транспорта.

**Ключевые слова:** транспорт; экономическая безопасность; деструктивное бизнес-поведение; предприниматель; рейдерство; государственная поддержка; обязательства бизнеса.

## DETERMINANTS DESTRUCTIVE TO BUSINESS CONDUCT TRANSPORT

*Loginova N.A.*

*The article examines the determinants of destructive behavior in the transport business with the aim to identify their causes and to clarify the features of influence on them by all business stakeholders in transport. It is shown that the key determinants are: submission to the will of one business entity to another; the implementation of state support only in distressed periods of functioning of transport organizations, business obligations to the state are often perceived as a back-breaking businessmen, unfair, unnecessary. The main conclusions of the work are reduced to the following recommendations: to form a focused pulse of the state in support of the transport business; improve enforcement culture; more efficient use of the transport business capital.*

**The goal** – *to identify the cause of the destructive business behavior and clarify the characteristics of their research on the part of all stakeholders in the transport sector.*

**Method or methodology of work:** *in the article used analytical methods, and statistical analysis methods.*

**Results for:** *received informative pictures that describe deterministic minanaty-destructive conduct business on the road, on the basis of which developed recommendations to neutralize their influence on the behavior of entrepreneurs.*

**Application of results:** *the results the expediency applied differently businesses and government agencies operating in the field of transport.*

**Keywords:** *transport; economic security; destructive business conduct; entrepreneur; corporate raiding; state support obligations of business.*

Причиной деструктивного бизнес-поведения на транспорте являются процессы, которые нарушают целостную структуру транспортно-бизнеса. Типовая структура бизнеса состоит из следующих элементов: объект и субъект бизнеса, экономические отношения, возникающие в процессе их деятельности. Гармоничное развитие всех этих элементов обеспечивает успешность развития любого бизнеса, в том числе на транспорте. Деструктивное бизнес-поведение может проявляться как с позиций объекта и субъекта бизнеса, так и с позиции экономических отношений возникающих между ними. Детерминантами деструктивности в транспортном бизнесе являются:

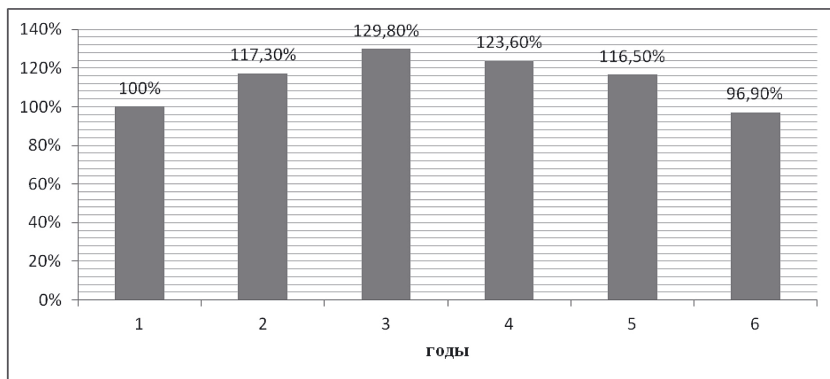
1) подчинение воле одного субъекта бизнеса другому предполагает подавление самостоятельности и инициативности с целью установления препятствий результативному развитию конкурента и как следствие, снижению его конкурентных преимуществ, ухода с рынка и т.д.;

2) осуществление государственной поддержки только в проблемные периоды функционирования транспортных организаций предполагает выделение субсидий с целью поддержания обеспечения «выживаемости» транспортного бизнеса, однако, как только проблема теряет свою значимость, теряет интерес и государство;

3) обязательства бизнеса перед государством – уплата налогов, сборов – зачастую воспринимаются бизнесменами неоднозначно, а потому либо не выполняются полностью, либо частично.

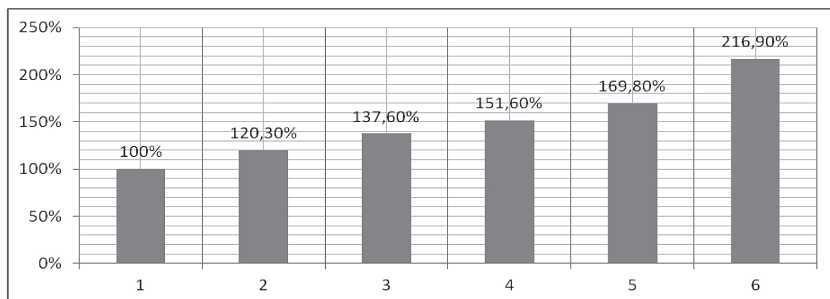
Рассмотрим выделенные детерминанты подробнее с целью выделить особенности воздействия на них со стороны всех заинтересованных субъектов бизнеса на транспорте.

**Подчинение воле одного субъекта транспортного бизнеса другому**, в первую очередь, ассоциируется с рейдерскими захватами (недружественными поглощениями одного субъекта другим) и представляет собой применение противозаконных методов и средств для установления тотального контроля над организацией. На рис. 1 представлен прирост сделок, связанных с поглощением транспортного бизнеса в период с 2010 по 2015 гг. [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13], а на рис. 2 прирост сумм сделок [4, 5, 10, 13].



1 – 2010 год, 2 – 2011 год, 3 – 2012 год, 4 – 2013 год, 5 – 2014 год, 6 – 2015 год

**Рис. 1.** Прирост сделок, связанных с поглощением транспортного бизнеса в России



1 – 2010 год, 2 – 2011 год, 3 – 2012 год, 4 – 2013 год, 5 – 2014 год, 6 – 2015 год

**Рис. 2.** Прирост сумм сделок, связанных с поглощением транспортного бизнеса в России

Анализ данных рис. 1 и рис. 2 показал:

1) число сделок, связанных с поглощением транспортного бизнеса снизилось в 2015 году на 19,6% по сравнению с 2014 годом, в то время как сумма сделок в этот период увеличилась более чем в 2 раза, что обусловлено с одной стороны снижением инвестиционной привлекательности бизнеса, а с другой ростом курсовой разницы;

2) в течение периода с 2010 по 2013 гг. наблюдается тенденция постепенного роста числа сделок, связанных с поглощением транспортного бизнеса в России, также этот период отмечен и су-

щественным приростом сумм сделок, что связано с коррупцией, низкой культурой правоприменения так характерными для анализируемого отрезка времени;

3) в целом исследуемый период с 2010 по 2015 гг. зафиксирован рост сумм сделок на рынке транспортных услуг против уменьшения их числа, что свидетельствует не только об интеграции транспортного бизнеса и мобилизации его финансовых ресурсов, но и низкой предпринимательской культуре, недополучении налогов на всех уровнях бюджета.

В настоящее время в России технологии подчинения воле одного субъекта транспортного бизнеса другому зачастую опираются на: несовершенство законодательства, разногласия между собственниками бизнеса, слабый менеджмент. В связи, с чем наибольшего внимания заслуживают следующие тактики враждебного поглощения транспортных организаций.

*1. Муниципальное рейдерство*, которое основано на коррупционной составляющей чиновников с целью захвата привлекательных объектов недвижимости, принадлежащих транспортной организации (например, офис транспортной организации находится в собственности и располагается в престижном районе города или здании, которое является историко-культурным наследием).

*2. Захват* посредством привлечения наёмного руководства. Предполагает внедрение в транспортную организацию «своего» человека, который работая на заказчиков «сливает» им необходимую информацию, выводит активы транспортной организации в подконтрольные рейдеру организации, заключает кредитные договоры на невыгодных для транспортной организации условиях (например, под высокий процент, под залог имущества и прочее).

*3. Захват посредством наращивания кредиторской задолженности* предполагает, что рейдер целенаправленно покупает кредиторскую задолженность транспортной организации, а позже предъявляет ее в полном объеме к единовременной оплате. Далее все зависит от цели рейдера – либо осуществляется захват бизнеса транспортной организации, либо распродажа ее активов на кон-

курсе, но уже по номинальной цене. У данной тактики поглощения есть следующие разновидности: кредитное рейдерство, долговое рейдерство, рейдерство через оценку. Кредитное рейдерство предполагает, что предприниматель берет кредит в банке, как правило, под залог своих активов, а позже банк искусственно создает условия, когда предприниматель не может исполнять взятые на себя кредитные обязательства. В результате банк на легитимных условиях совершает отчуждение заложенных предпринимателем активов. Долговое рейдерство отличается от кредитного только тем, что захватчиком имущества транспортной организации выступает не банк, а коллекторное агентство. Рейдерство через оценку предполагает, что при обращении предпринимателя в банк за кредитом под залог активов транспортной организации, банковские служащие проводят собственными силами оценку, целенаправленно занижая рыночную стоимость активов на 50–70%, ссылаясь на кризис и «в случае чего».

*4. Захват при наличии у транспортной организации нарушений по ее созданию* предполагает наличие ошибок, неточностей не только в правоустанавливающих документах организации, но и нарушения действующего законодательства (например, при приватизации, при перерегистрации и т.д.).

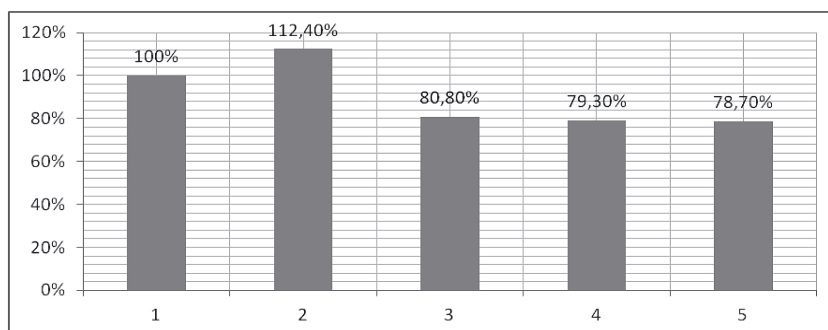
В свою очередь, поглощаемые транспортные организации вырабатывают собственные стратегии, отражения враждебного поглощения, которые направлены на предотвращение и противостояние их приобретения. Основными инструментами борьбы с рейдерами являются: стремительное внедрение актуальных для конкретного периода бизнес идей, защита активов транспортной организации, договоренность об увольнении топ-менеджеров с целью сделать захват организации нецелесообразным, контакты с инвестиционными банками и силовыми структурами реструктуризация обязательств, защитное слияние с другой организацией (не всегда транспортной).

Таким образом, слабые способы защиты транспортного бизнеса и легкость потери активов не увеличивает его инвестиционной привлекательности в глазах потенциальных инвесторов. Однако,

стоит отметить, что угроза быть поглощенными дисциплинирует как собственников, так и менеджеров транспортной организации, создает стимул для эффективной работы на рынке.

**Осуществление государственной поддержки только в проблемные периоды функционирования транспортных организаций.** На рис.3 представлено изменение объемов расходов федерального бюджета на транспорт за период с 2011 по 2015 гг. [6, 7, 8, 9, 10, 13].

Анализ данных рис. 3 позволяет заключить о снижении объемов расходов федерального бюджета на транспорт за период с 2011 по 2015 гг., что обусловлено изменением макроэкономической ситуации и сокращением спроса на услуги грузового и пассажирского транспорта.



1 – 2011 год, 2 – 2012 год, 3 – 2013 год, 4 – 2014 год, 5 – 2015 год

**Рис. 3.** Изменение объемов расходов федерального бюджета на транспорт за период с 2011 по 2015 гг.

Сегодня на транспорте государственная поддержка осуществляется по различным направлениям в зависимости от вида транспорта. Рассмотрим направления и формы государственной поддержки по видам транспорта подробнее.

На железнодорожном транспорте государственная поддержка осуществляется при: строительстве новых железнодорожных путей и модернизации старых путей, создании и развитии системы скоростного и высокоскоростного движения. Типовыми формами

государственной поддержки являются: концессионные соглашения, направление бюджетных ассигнований в уставной капитал ОАО «РЖД», финансирование в рамках комплексных инвестиционных проектов. Например, в 2015 году на развитие объектов железнодорожного транспорта направлено 68,5 млрд. рублей. При этом ввод дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий в 2015 году составил 71,7 км [13]. При возникновении форс-мажорных обстоятельств (срывов сроков строительства, аварий и пр.) Правительство РФ выделяет субсидии, дотации с целью нейтрализовать последствия сложившейся ситуации, минимизировать коммерческие и транспортные риски.

На автомобильном транспорте государство оказывает поддержку при: строительстве федеральных и региональных дорог, реализации политики повышения технической и технологической безопасности, разработки и внедрении инновационных интеллектуальных транспортных систем. Типовыми формами государственной поддержки являются: концессионные соглашения (в т.ч. региональные), финансирование в рамках комплексных инвестиционных проектов, межбюджетные трансферты, направленные на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства. Например, объем капитального ремонта на федеральных дорогах в 2015 году составил 1 571,5 км, что на 28,5 км (1,8%) меньше объема, предусмотренного государственной программой работ [13]. Нарушение условий государственных контрактов на выполнение капитального ремонта участков дорог привело к необходимости переноса на 2016 год сроков ввода в эксплуатацию объектов общей протяженностью 28,5 км, или 1,8% общей протяженности ввода в эксплуатацию капитально ремонтируемых федеральных дорог. При возникновении форс-мажорных обстоятельств (срывов сроков строительства, крупных аварий, террористических актов и пр.) Правительство РФ выделяет субсидии, оказывает материальную поддержку пострадавшим с целью нейтрализовать последствия сложившейся ситуации.

На воздушном транспорте государственная поддержка осуществляется при: строительстве и развитии пассажирских, грузо-



вых терминалов, аэропортовой инфраструктуры, перевозке грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, развитии региональных перевозок. Например, в 2015 году: объем внутренних региональных авиаперевозок за исключением маршрутов, пунктом назначения или отправки которых является г. Москва, составил 11,5 млн. человек; обеспечена перевозка 479 тыс. пассажиров по льготным тарифам с Дальнего Востока в европейскую часть и в обратном направлении; в целях сдерживания роста тарифов на авиаперевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях авиапредприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера, представлена государственная поддержка из федерального бюджета в размере 3435,7 млн. руб. [13]. Типовыми формами государственной поддержки являются: концессионные соглашения, финансирование в рамках комплексных инвестиционных проектов. При возникновении непредвиденных обстоятельств (срывов сроков строительства, катастрофах, террористических актов и пр.) Правительство РФ выделяет субсидии, оказывает материальную поддержку пострадавшим с целью нейтрализовать последствия сложившейся ситуации.

На морском транспорте государственная поддержка направлена на развитие инфраструктуры морских портов (подъездные пути, причалы, пирсы, берегозащитные сооружения). Типовыми формами государственной поддержки являются: концессионные соглашения, направление бюджетных ассигнований в уставной капитал открытых акционерных обществ финансирование в рамках комплексных инвестиционных проектов. При возникновении форс-мажорных обстоятельств (срывов сроков строительства, аварий и пр.) Правительство РФ выделяет субсидии для нейтрализации последствий сложившейся ситуации.

На речном транспорте государственная поддержка направлена на развитие инфраструктуры речных портов (подъездные пути, причалы, пирсы, берегозащитные сооружения). Типовыми формами государственной поддержки являются: концессионные соглашения, направление бюджетных ассигнований в уставной капитал

открытых акционерных обществ финансирование в рамках комплексных инвестиционных проектов. При возникновении форс-мажорных обстоятельств (срывов сроков строительства, аварий и пр.) Правительство РФ выделяет субсидии для нейтрализации последствий сложившейся ситуации.

На трубопроводном транспорте государственная поддержка преимущественно касается объектов инфраструктуры, при этом типовыми формами поддержки являются: концессионные соглашения, направление бюджетных ассигнований в уставной капитал открытых акционерных обществ финансирование в рамках комплексных инвестиционных проектов. При возникновении непредвиденных обстоятельств Правительство РФ направляет значительные денежные транши с целью минимизировать возникшие риски.

Государственная поддержка предусмотрена также на городском транспорте и реализуется по следующим направлениям: развитие систем управления общественным транспортом, развитие транспорта общего пользования в городских агломерациях (преимущественно рельсового). Типовыми формами государственной поддержки являются: концессионные соглашения и финансирование в рамках комплексных инвестиционных проектов. При возникновении форс-мажорных обстоятельств власти региона выделяют субсидии для нейтрализации последствий сложившейся ситуации.

Кроме того, на всех видах транспорта при государственной поддержке проводятся следующие мероприятия: формирование и реализация социальных транспортных стандартов доступности и качества услуг для населения, создание доступной транспортной среды для маломобильных групп населения, развитие международной интеграции, повышение экологичности транспорта, создание доступной транспортной среды для маломобильных групп населения. Для реализации этих мероприятий целенаправленно выделяются средства из федерального бюджета.

Также целесообразно отметить, что государство осуществляет компенсацию потерь в доходах транспортных организаций, возни-

кающих в результате регулирования тарифов на всех видах транспорта в рамках социально-значимых маршрутов.

**Обязательства бизнеса перед государством – уплата налогов, сборов.** К сожалению, современные бизнесмены, в том числе и на транспорте, негативно относятся к необходимости платить налоги и обязательные сборы, что приводит к уходу в тень. Но только ли дело в представлениях этих бизнесменов? Налоговая политика сегодня в России продолжает носить фискальный характер, а не регулирующий, поэтому законопослушные представители транспортного бизнеса несут более высокую налоговую нагрузку, снижая тем самым свою конкурентоспособность. Необходимо констатировать еще один важный аспект безграмотной налоговой политики государства: неравномерность налоговой нагрузки приводит к некоторому выигрышу клиентов транспортных организаций (более низкому уровню транспортных затрат за счет демпинга тарифов), но для государственного бюджета это оборачивается значительными потерями. Точный расчет потерь невозможен в силу отсутствия специальной информационной базы в органах государственной статистики и налоговой службы. Однако по аналитическим оценкам Совета безопасности РФ величина потерь составляет 20–23% [10], по оценкам специалистов Всемирного банка реконструкции и развития – 42–49% [10].

Общеизвестно, что транспортный бизнес «перенасыщен» большим количеством нелегитимных перевозчиков, по деятельности которых государство также самоустранилось от участия (освободив их от оформления лицензии на перевозку грузов, не развивая нормативно-правовую базу, проводя локальный оперативный контроль текущей деятельности и др.). Для подтверждения важности данной проблемы представляется целесообразным привести мнение руководителей транспортных организаций по оценке сложившейся ситуации [10]: сложно конкурировать с нелегитимными перевозчиками, которые способны предложить демпинговые тарифы, поскольку они не платят налоги, не обслуживают должным образом транспортные средства, не создают и не развивают рабочие коллективы, а работают только на день сегодняшний.

Кроме того, значительное количество индивидуальных предпринимателей, пользуясь наличными расчетами, существенно подрывают финансовую устойчивость и инвестиционную активность других участников транспортного бизнеса, поскольку имеют возможность предоставить услуги по более низким тарифам.

Таким образом, сложившиеся в настоящее время условия обуславливают возможность проявления у предпринимателей деструктивного бизнес-поведения, в том числе на транспорте. Безусловно, государство и законопослушные участники транспортного бизнеса заинтересованы в гармонизации экономических отношений и выработки актуальных стратегий бизнес-поведения, что представляется возможным только после: детального и качественного исследования соответствующих детерминант как на транспорте, так и в экономике в целом, формирования целенаправленного импульса со стороны государства в части поддержки транспортного бизнеса, а не фрагментарное финансирование, которое особенно ярко проявляется после аварий, катастроф, различной степени тяжести; повышения культуры правоприменения, повышения эффективности использования капитала транспортного бизнеса.

### *Список литературы*

1. Аакер Д. Стратегическое рыночное управление. СПб: Питер, 2003. 390 с.
2. Бусленко Н.П. Моделирование сложных систем. М.: Наука, 1969. 356 с.
3. Винер Н. Кибернетика / Пер. с англ. М.: Сов. радио, 1967.
4. Логинова Н.А. Экономическая синергетика: учеб. пособие. М: ИНФРА-М, 2012.
5. Логинова Н.А. Экономическая оценка инвестиций на транспорте: учеб. пособие. СПб: СПбГИЭУ, 2007. 327с.
6. Логинова Н.А. Планирование на предприятии транспорта: учеб. пособие. СПб: СПбГИЭУ, 2009.
7. Логинова Н.А. Проблемы развития транспортного комплекса России в условиях рыночных отношений // Вестник ИНЖЭКОна. Серия: Экономика. 2010. №3 (38). С. 156–162.

8. Логинова Н.А. Кооперация и конкуренция как движущие силы взаимодействия участников на рынке грузовых автотранспортных услуг // Современная конкуренция. 2011. №2 (26). С. 80–86.
9. Логинова Н.А., Първанов Х.П. Организация предпринимательской деятельности на транспорте: учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 2013. Сер. Высшее образование: Бакалавриат.
10. Логинова Н.А. Развитие рынка грузовых автотранспортных услуг на основе взаимодействия участников / диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук / Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет. Санкт-Петербург, 2012.
11. Пригожин И., Стенгерс И. Порядок из хаоса. М.: Прогресс, 1986. 431 с.
12. Божко Л.М. Современный менеджмент: актуальность, значение, перспективы: монография / Л.М. Божко, В.В. Зундэ, Н.А. Левочкина, Н.А. Логинова, А.В. Федюнин. Saint-Louis, MO: Publishing House «Science & Innovation Center», 2013. 252 с.
13. Сведения о степени выполнения основных мероприятий, мероприятий и контрольных событий подпрограмм государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в 2015 году. [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)
14. Хмельницкий А.Д. Организационно-экономические методы управления хозяйственными связями на рынке грузовых автотранспортных услуг. М.: Трансконсалтинг, 2006. 480 с.
15. Хмельницкий А.Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте. Учебное пособие. М.: Издательский центр «Академия», 2006. 254 с.

### *References*

1. Aaker D. *Strategicheskoe rynochnoe upravlenie* [Strategic market management]. SPb: Peter, 2003. 390 p.
2. Buslenko N.P. *Modelirovanie slozhnykh system* [Simulation of complex systems]. М.: Nauka, 1969. 356 p.
3. Viner N. *Kibernetika* [Cybernetics]. М.: Sov. Radio, 1967.

4. Loginova N.A. *Ekonomicheskaya sinergetika* [Economic synergy]. M.: INFRA-M, 2012.
5. Loginova N.A. *Ekonomicheskaya otsenka investitsiy na transporte* [Economic evaluation of investment in transport]. St. Petersburg: SPbGIEU, 2007. 327 p.
6. Loginova N.A. *Planirovanie na predpriyatii transporta* [Planning for the transport company]. St. Petersburg: SPbGIEU, 2009.
7. Loginova N.A. Problemy razvitiya transportnogo kompleksa Rossii v usloviyakh rynochnykh otnosheniy [Russian transport complex development challenges in market conditions]. *Vestnik INZhEKOna. Seriya: Ekonomika*. 2010. №3 (38), pp. 156–162.
8. Loginova N.A. Kooperatsiya i konkurentsya kak dvizhushchie sily vzaimodeystviy uchastnikov na rynke gruzovykh avtotransportnykh uslug [Cooperation and competition as the driving forces of interactions of participants in the freight transportation services market]. *Sovremennaya konkurentsya* [Modern competition]. 2011. №2 (26), pp. 80–86.
9. Loginova N.A., Prvanov Kh.P. *Organizatsiya predprinimatel'skoy deyatel'nosti na transporte* [Organization of business activities in transport]. M.: INFRA-M, 2013, Ser. Higher Education: Undergraduate.
10. Loginova N.A. *Razvitie rynka gruzovykh avtotransportnykh uslug na osnove vzaimodeystviya uchastnikov* [Development of the market of freight transport services on the basis of interaction of participants] / St. Petersburg State Engineering and Economic University. St. Petersburg, 2012.
11. Prigozhin I., Stengers I. *Poryadok iz khaosa* [Order out of chaos]. M.: Progress, 1986. 431 p.
12. Bozhko L.M., Zunde V.V., Levochkina N.A., Loginova N.A., Fedyunin A.V. *Sovremennyy menedzhment: aktual'nost', znachenie, perspektivy* [Modern management: relevance, importance, perspectives]: collective monograph. Saint-Louis, MO: Publishing House «Science & Innovation Center», 2013. 252 p.
13. Information on the extent to which major events, activities and milestones subprograms of the Russian Federation the state program “Development of Transport System” in 2015. [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

14. Khmel'nitskiy A.D. *Organizatsionno-ekonomicheskie metody upravleniya khozyaystvennymi svyazyami na rynke gruzovykh avtotransportnykh uslug* [Organizational-economic management methods economic ties freight transportation services market]. M.: Transkonsalting, 2006. 480 p.
15. Khmel'nitskiy A.D. *Ekonomika i upravlenie na gruzovom avtomobil'nom transporte* [Economy and management of road freight transport]. Tutorial. M.: Publishing Center 'Academy', 2006. 254 p.

#### **ДААННЫЕ ОБ АВТОРЕ**

**Логинава Наталья Анатольевна**, зав. кафедрой «Мировая экономика и менеджмент», доктор экономических наук, доцент  
*Международный банковский институт*  
*Невский проспект, 60, г. Санкт-Петербург, 191062, Российская Федерация*  
*loginova.79@mail.ru*

#### **DATA ABOUT THE AUTHOR**

**Loginova Natalia Anatol'evna**, Head Chair of Department «World Economics and Management», Doctor of Economic Sciences, Associate Professor  
*International Banking Institute*  
*60, Nevsky Prospect, St. Petersburg, 191062, Russian Federation*  
*loginova.79@mail.ru*  
SPIN-code: 4365-3133