

## 7.5. ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЦЕПЯХ ПОСТАВОК

Парфенов А.В., профессор, кафедра Логистики и управления цепями поставок;  
Лю Дань, аспирант, кафедра Логистики и управления цепями поставок

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет,  
г. Санкт-Петербург*

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ

В статье раскрыта необходимость финансового обеспечения перевозок грузов в международных цепях поставок, представлены составляющие финансовой схемы обеспечения международных перевозок. Построена модель и предложены меры для обеспечения процессов перевозки в рамках осуществления международной торговли. Рассмотрены причины необходимости международного сотрудничества по финансовому обеспечению международных перевозок, в частности, с Китайской Народной Республикой.

Транспортная система характеризуется восприимчивостью к изменениям в экономике страны в связи с зависимостью объема транспортных услуг от экономической конъюнктуры [7, с. 47]. Однако и сама транспортная система стимулирует повышение уровня экономической активности, расширяя масштабы производства, связывая производителей и потребителей. Формирование логистических центров позволяет максимизировать прибыль и минимизировать расходы всех видов ресурсов каждого участника процесса товародвижения. Мировые интеграционные процессы обуславливают возникновение факторов для совершенствования логистических систем по направлениям движения потоков транснациональных грузов и вызывают необходимость синтеза логистических систем.

В целом неудовлетворительное состояние отечественной инновационной и высокотехнологичной составляющей подвижного состава и транспортной инфраструктуры объясняется:

- недостаточным уровнем инвестирования, низким уровнем тарифов на социально значимые пассажирские перевозки, подлежащие государственному регулированию;
- ограниченным финансированием из государственного и местных бюджетов [5, с. 336];
- отсутствием средств на простое воспроизводство основных фондов в результате занижения их стоимости и недостаточного уровня амортизационных отчислений;
- отсутствием инвестиций на условиях концессий, государственно-частного партнерства;
- несовершенством механизмов лизинга.

Все это прежде всего требует взвешенной инвестиционной политики в области транспорта.

В известных авторам научных публикациях не получило широкого развития формирование теории эффективного развития международных перевозок

на основе исследования принципов организации финансового обеспечения, что подтверждает актуальность совершенствования научного обоснования финансово-экономического механизма развития международных перевозок. Финансовое обеспечение международных перевозок является интегрированным базовым компонентом, определяющим скорость, эффективность и качество всех бизнес-процессов на транспорте, целью которых является увеличение транзитных возможностей Российской Федерации, их взаимодействие и взаимосвязь [1, с. 71].

Реализация стратегической цели развития транспортной системы прежде все возможна при условии соответствующего финансового обеспечения и эффективной инвестиционной политики, механизм реализации которой, на наш взгляд, должен включать следующие направления:

- использование различных источников финансирования транспортной отрасли: собственные средства предприятий, инвесторов, государственного бюджета, концессионеров, кредитных ресурсов коммерческих банков и международных финансовых учреждений;
- внедрение механизма государственно-частного партнерства;
- инвестирование в инновационное развитие и технологическую модернизацию транспорта;
- долгосрочное льготное кредитование в ресурсо- и энергосберегающие технику и технологии, используемые в международных перевозках [3, с. 155];
- расширение применения принципов «пользователь платит» и «загрязнитель платит» во время пользования транспортной инфраструктурой.

Итак, реализация стратегии развития транспортной системы на долгосрочную перспективу обеспечит преобразование транспорта на системообразующую отрасль национальной экономики, которая будет развиваться опережающими темпами. Формирование эффективно работающей схемы финансирования международных перевозок обеспечит повышение эффективности транспортных услуг, роста объемов их экспорта и повышение уровня использования транзитного потенциала.

Рассмотрим наиболее важные составляющие элементы финансового обеспечения международных перевозок. Так, развитие международных цепей поставок обеспечивается выполнением определенных условий, часть из них являются базовыми, объективно необходимыми или обязательными, без их обеспечения достижения цели является достаточно сомнительным. К достаточным условиям относится соблюдение совокупности технических, технологических и экономических требований к организации транспортного процесса, согласование интересов всех участников перевозки и т.д.

Условия можно классифицировать как финансовые, организационно-экономические, материально-технические и др.; в реалиях сегодняшнего дня наибольшую актуальность приобретают именно финансовые условия, так как они составляют конкретный финансовый механизм, способствующий развитию транспортной системы страны. Такой механизм представляет собой совокупность финансово-экономических методов, форм, регуляторов и рычагов управления, что будет способствовать эффективной реа-

лизации развития транспортной отрасли и выступает движущей силой в мотивации к повышению эффективности и интенсификации перевозок всеми участниками процесса транспортировки [2, с. 59]. Рассмотрим такие условия и особенности их соблюдения.

Базовая финансовая поддержка транспортной отрасли осуществляется на государственном уровне. В большинстве стран, где реализованы программы развития транспортной отрасли, происходило фундаментальное финансирование за счет государственных средств, кроме того, транспортные компании получили бюджетные дотации на эксплуатацию этого сектора.

Предприятия и структурные подразделения транспортной отрасли испытывают катастрофическую нехватку финансовых ресурсов, недостаточность финансовой поддержки государства, вследствие чего значительная часть государственных средств в условиях критической изношенности основных средств тратится на содержание работоспособности транспортной отрасли, а не на ее развитие [3, с. 155]. В то же время надежная государственная поддержка развития международных транспортных сетей не должна ограничиваться только вопросами прямого финансирования, но и учитывать ряд косвенных направлений, таких как нормативно-законодательное обеспечение финансовых процессов международных перевозок, гибкое ценовое регулирование, оптимизация налогового давления и вопросов тарификации и прочее.

Еще одним составляющим элементом модели финансового обеспечения развития международных транспортных цепей является реформирование транспортной отрасли и его финансовой системы. Базовым, объективно необходимым условием развития международных перевозок является дальнейшая трансформация финансовой системы отрасли и страны в целом с целью приведения ее в соответствие с международными стандартами организации экономической деятельности в части обеспечения прозрачности механизма формирования и распределения финансовых потоков по видам экономической деятельности, оптимизации соотношения доходности и затратности транспортных услуг и, как следствие, оживление инвестиционной активности и возможности эффективного финансирования проектов в транспортно-логистической отрасли.

Оптимизация системы управления финансами транспортной отрасли и усиления роли финансового планирования – еще одна возможность роста финансового обеспечения для развития международных транспортных сетей. Объективно необходимым условием также выступает распределение управления финансами по видам экономической деятельности, постепенный переход к распределению финансового управления грузовыми и пассажирскими перевозками [5, с. 336]. Распределение позитивно повлияет на финансовые результаты, поскольку будет способствовать оптимизации расходов на модернизацию, ремонт и содержание пути, учет различные условия их организации и необходимость приведения в соответствие с требованиями

ми сегодняшнего дня. Это создаст условия для ликвидации системы финансового котла – распределение будет способствовать более четкому учету не только расходов, но и доходов от разных видов перевозок, обеспечит большую прозрачность финансовых потоков, целенаправленное их использование. Пригодится и разработка Номенклатуры доходов транспорта по отраслям, которая позволит согласовывать соответствующие статьи расходов и доходов разных видов перевозок.

Кроме того, необходимо учитывать, что в рыночных условиях деятельность транспортной отрасли представляется как совокупность бизнес-линий грузовых, пассажирских перевозок, а также других видов деятельности, что обеспечивает поэтапное прогнозирование перспектив развития этих сфер. Финансовое планирование должно стать основой внедрения всех инновационно-инвестиционных проектов развития отрасли [7, с. 48].

Еще одним элементом, необходимым для развития финансового обеспечения международных перевозок, является гармонизация финансовых интересов участников транспортного процесса. Единство политики, стратегии и системы транспортного менеджмента как ключевая закономерность обеспечения ускорения доставки грузов и пассажиров базируется на мотивации в повышении эффективности – формировании общей заинтересованности в этом процессе государства, перевозчиков и потребителей транспортных услуг, а следовательно, гармонизации их финансовых интересов.

Ключевую роль в согласовании интересов играют не только планы и программы (например, программы внедрения частно-государственного партнерства и финансирования), но и конкретные формы экономических отношений между участниками процессов международной доставки, что проявляется в установлении взвешенного уровня тарифов на ускоренную доставку, экономическом стимулировании участников транспортной системы путем введения системы финансовых компенсаций, урегулирования системы штрафов и тому подобное.

При формировании эффективной модели финансирования развития международных цепей поставок важной является также диверсификация источников финансирования. Современное состояние развития транспортной отрасли характеризуется недостаточностью финансового обеспечения, невозможностью централизации источников финансирования, значительными сроками окупаемости проектов, а следовательно, низкой привлекательностью для инвесторов. Именно поэтому инвестирование таких проектов, как ускорение международной доставки, расширение международной транспортной сети, интенсификация транзитных перевозок, возможно лишь при комплексном привлечении разноплановых источников финансирования, основными из которых должны быть бюджетные и внебюджетные средства, собственные средства транспортных компаний, привлеченные кредиты, инвестиции, в том числе помощь международных союзов и финансовых организаций; уместным является учет преимуществ государственно-частного

партнерства и разработка механизма привлечения данного инструмента.

Решения, связанные с развитием международных перевозок, требующих поиска инвестиционных источников, ведут к необходимости обоснования взвешенного финансового механизма привлечения средств. С этой целью необходимо исследовать возможности использования лизинга, кредита или совместных инструментов финансирования. Страны, в которых внедрены программы развития транспортной отрасли, наряду с традиционными источниками, такими как государственный бюджет, собственные средства, банковские кредиты, использование концессионных соглашений и т.п., имеют значительную поддержку за счет фондов европейского сообщества.

Объективной становится необходимость диверсификации инвестиционных источников, сочетание форм финансирования процессов развития международных перевозок, целесообразность использования преимуществ государственно-частного партнерства за счет разнообразия его вариантов, учет национального законодательства и отраслевой специфики, что проявляется в заключении концессионных соглашений на строительство скоростных магистралей и лизинговых или кредитных сделок на приобретение специализированного подвижного состава и автопарка [5, с. 337].

Важным компонентом финансовой модели развития международных цепей поставок являются интеллектуальные инвестиции. Интеллектуальные инвестиции – это и есть долгосрочные вложения в поддержание и развитие научного потенциала, в подготовку специалистов и других участников, в передачу опыта, в лицензии, инженерно-консультативные услуги и прочие мероприятия, обеспечивающие инновационное воспроизводство капитала.

Несмотря на рискованный характер, интеллектуальные инвестиции могут дать наибольший доход и социальный эффект, когда в результате их реализации создаются новые технологии, новый продукт, разрабатываются новые способы организации транспортировки и транзита, труда, маркетинговой деятельности, возникают ноу-хау и т.п.

Интеллектуальные инвестиции в транспортно-логистической отрасли дают возможность обогатить опыт, знания технического, экономического, административного, финансового характера, востребованность которых в свою очередь обеспечивает значительные преимущества на всех уровнях – страны, региона, фирмы, предпринимателя [4, с. 86].

Инвестиции в интеллектуальный капитал имеют ряд особенностей, отличающих их от других видов инвестиций. Так, интеллектуальный капитал не поддается только физическому и моральному износу, но и способен накапливаться и умножаться. По сравнению с инвестициями в другие разные формы капитала, инвестиции в интеллектуальный капитал являются наиболее выгодными как с точки зрения одного человека, так и всей транспортно-логистической системы в целом.

Финансовая ответственность и стимулирование участников транспортного процесса являются еще одним необходимым условием развития междуна-

родных транспортных сетей. Так, например, сроки и тарифы перевозок регламентируются нормативными актами и договорами, однако, как показывает практика, в рамках международных перевозок они часто нарушаются.

Важной является система экономического стимулирования повышения эффективности и инновационности транспортных предприятий, в частности, за счет введения системы финансовой ответственности всех участников доставки за отставание от графика движения и выполнения сопутствующих работ, в частности, при передаче международных грузов через стыковые пункты, усиления ответственности грузовладельцев за несвоевременное получение груза, обеспечения комплексности услуг, общей ответственности перевозчика перед клиентом и т.п.

Должна быть внедрена система компенсационного регулирования при несоблюдении условий доставки как грузов, так и пассажиров. Отсутствие нарушения условий выполнения логистических операций должно формировать прямую выгоду, что предполагает стоимостное выражение; при этом затраты на внедрение такой системы должны быть меньше компенсационных выплат.

Зарубежный опыт подтверждает применение компенсационного механизма, например, в странах Европейского сообщества пассажирам за задержку поездов от 1 до 2 ч выплачивается компенсация в размере до 25%, свыше 2 ч – до 50% стоимости билета [6, с. 118]. Международные договоры грузовых перевозок также зачастую предусматривают схожие условия компенсации [1, с. 72; 12].

Компенсационный механизм должен базироваться на оценке потерь грузовладельца (в частности, вследствие необходимости привлечения дополнительных объемов оборотных средств). Уместным является корректировка и системы штрафов, налагаемых на грузовладельцев при несвоевременном получении доставленного груза (вследствие незначительной суммы таких штрафов остаются случаи использования транспортных средств в качестве места хранения груза).

Еще одним элементом модели финансирования развития международных транспортных сетей является поэлементно-ориентированное тарифообразование. Важным является и внедрение элементов гибкой дифференцированной тарифной политики, которая базируется на рыночных и маркетинговых принципах. Актуальным является учет особенностей ценообразования в условиях ускорения доставки грузов и пассажиров в международных транспортных сетях [3, с. 155].

Вполне очевидно, что ускорение доставки, например, грузов обуславливает рост базового тарифа [9], но, вероятно, отдельных его составляющих. Применение повышающих коэффициентов должно использоваться не к общей сумме тарифа, а только к той его части, что возрастает вследствие интенсификации перевозок. Повышение требований к технологическим параметрам перевозок может привести к увеличению инфраструктурной, парковой и организационной составляющей логистических издержек. Мировая практика развития транспортной сети подтвер-

ждает, что невозможно обеспечить существенное повышение эффективности перевозок без внедрения современных дорогостоящих перевозочных технологий. Можно показать, что в условиях ускорения доставки грузов в цепях поставок будет повышаться значимость финансового планирования для развития логистической инфраструктуры, для гармонизации финансовых интересов участников доставки международными цепями поставок, что является важным финансовым условием их развития.



Рис. 1. Составляющие модели финансового обеспечения развития международных перевозок

Элементы системы финансового обеспечения развития международных перевозок можно разделить на уровни (рис. 1):

- микроуровень – уровень предприятий транспортной отрасли;
- региональный уровень – уровень областей и субъектов;
- макроуровень – уровень государства и межгосударственных отношений.



Рис. 2. Граница Российская Федерация – Китайская Народная Республика [9]

Именно с точки зрения разделения уровней воздействия на систему финансирования международных перевозок и необходимо рассматривать развитие всей транспортной отрасли, так как только при участии субъектов транспортной системы всех уровней удастся достичь интенсификации финансирования отрасли. На схеме не рассматривается также уровень развития финансового обеспечения развития транспортной системы, который касается не отдельной страны, а сразу нескольких государств. Так, межгосударственное партнерство может быть рассмотрено на примере отношений с КНР. Выбор именно этого государства связан с тремя основными причинами.

*Первое.* Наличие весьма протяженной общей государственной границы с Китаем, составляющей около 3 тыс. км [9] (рис. 2); протяженная граница с КНР делает данное государство одним из важнейших партнеров в развитии финансового обеспечения международных перевозок.

*Второе.* Большие транспортные прямые и транзитные потоки между РФ и КНР. Так, например, в табл. 1 и на рис. 3 представлены данные о прямых и транзитных перевозках между РФ и КНР за последние пять лет.

Таблица 1

**ОБЪЕМ ЭКСПОРТНЫХ, ИМПОРТНЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ – КНР ЗА ПЕРИОД 2011-2016 гг. [11]**

Млн. долл. США

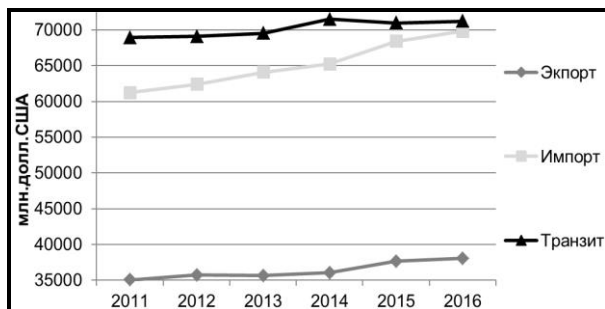
Показатель	Года					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Экспорт	35030	35727	35631	36042	37641	38069
Импорт	61251	62381	64089	65240	68410	69824
Транзит	68943	69106	69542	71510	70994	71213

На рис. 3 отражена динамика данных показателей. Как позволяют видеть данные табл. 1, объем экспорта, импорта и транзитных перевозок с КНР ежегодно растет, кроме того – составляет большую величину в общем объеме внешней торговли РФ [10].

Таким образом, сотрудничество с КНР в области развития финансового обеспечения международных перевозок имеет особое значение.

*Третье.* Схожесть проблем развития транспортной системы, требующие, в том числе, и финансовых решений. Так, исследователи проблем развития логистики и транспортной отрасли в Китае отмечают следующие основные проблемы развития китайской транспортной системы:

- низкоквалифицированное, недостаточное информационное обеспечение транспортной отрасли [9];
- низкая автоматизация складских и других логистических операций;
- необходимость оптимизации погрузочно-разгрузочных работ – особенно в части контейнерных перевозок [8, с. 70];
- недостаточная финансовая эффективность отдельных предприятий транспортно-логистической отрасли [8, с. 71].



**Рис. 3. Объем экспортных, импортных и транзитных перевозок РФ – КНР за период 2011-2016 гг. [11], млн. долл. США**

Данные проблемы в целом свойственны и российской транспортно-логистической системе, поэтому взаимное решение данных проблем в области международных перевозок позволит найти более эффективные решения недостаточного финансирования развития транспортно-логистических систем РФ и КНР. Можно утверждать, что совершенствование финансово-экономического механизма развития транспортной отрасли в части международных перевозок должно происходить за счет реализации ряда принципов, основными из которых являются:

- приоритетность государственного финансирования проектов;
- базовая потребность в реформировании отрасли транспорта и его финансовой системы;
- гармонизация финансовых интересов участников международного транспортного процесса [6, с. 125];
- комплексная обоснованность эффективности инвестиционных и инновационных проектов, реализуемых в международных перевозках;
- внедрение поэлементно-ориентированного тарифообразования и системы экономического стимулирования интенсификации международных перевозок (за счет компенсаций и штрафов) и др.

Общая схема формирования модели финансирования международных перевозок, таким образом, может быть представлена на рис. 4.

Итак, транспорт как ключевое звено международной торговой и производственной инфраструктуры становится основой постепенного выхода из эконо-

мического кризиса, фактором стабильного роста конкурентоспособности национальной экономики.



**Рис. 4. Общая схема формирования модели финансирования международных перевозок**

Вместе с тем, эффективное использование потенциала сети транзитных дорог требует комплексного повышения эффективности доставки грузов и пассажиров. Такое повышение базируется на организации системы транспортного производства в соответствии с международными стандартами скоростного движения. Однако процессы развития международных перевозок происходят достаточно медленно вследствие несоответствия финансовых условий потреб-

ностям рынка и несоблюдение принципов развития данного сектора. Возникает необходимость в формировании эффективного финансового механизма реализации процессов внедрения скоростного движения как объективно необходимого требования рыночного функционирования.

Совершенствование функционирования современного транспорта и транспортной сети в РФ требует решения комплексных задач организационно-экономического и финансового обеспечения развития международных и региональных перевозок. Для разработки и реализации финансовой стратегии развития международных перевозок, основными составляющими которой является активизация инвестиционных процессов, требуется ориентация преимущественно на инновационную направленность на базе реализации транзитного потенциала страны и положительных факторов развития транспортной отрасли.

Указанные ориентиры определяют ряд первоочередных задач:

- по разработке и реализации государственной инвестиционной стратегии в области развития международных транспортных сетей на территории РФ;
- усиление мотивации к логистическим инновациям;
- совершенствование системы генерации знаний и трансфера технологий в транспортной сфере;
- установление приоритетности и социальной направленности задач при реализации программ развития отрасли.

## Литература

1. Аксакова Н.Е. Состояние транспортно-логистического сервиса в РФ [Текст] / Н.Е. Аксакова // Современные тенденции развития науки и технологий. – 2016. – №6-2. – С. 71-74.
2. Баширзаде Р.Р. и др. Формирование процесса планирования транспортно-логистической системы [Текст] / Р.Р. Баширзаде, Ю.О. Глушкова, А.В. Пахомова // Изв. Саратовского ун-та ; Сер. : Экономика. Управление. Право. – 2015. – Т. 15. – №1. – С. 57-65.
3. Журавлева О.В. Пути снижения затрат на международные автомобильные перевозки [Текст] / О.В. Журавлева // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. – 2014. – №1. – С. 154-156.
4. Калужский М.Л. Формирование распределительной инфраструктуры электронной коммерции в России [Текст] / М.Л. Калужский // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2014. – №2. – С. 82-99.
5. Клышкань А.Г. Оптимальная структура капитала как основа рациональной стратегии развития логистики [Текст] / А.Г. Клышкань // Экономика и бизнес. Взгляд молодых. – 2015. – №1. – С. 335-338.
6. Ключанская С.А. Россия-АСЕАН: перспективные направления сотрудничества [Текст] / С.А. Ключанская // Власть. – 2016. – №6. – С. 116-125.
7. Магомедов А.М. Совершенствование системы господдержки логистики [Текст] / А.М. Магомедов // Вопросы структуризации экономики. – 2014. – №1. – С. 46-50.
8. Майзнер Н.А. Логистика в Китае: состояние, тенденции и перспективы развития [Текст] / Н.А. Майзнер, Ч. Ван // Естественно-гуманитарные исследования. – 2014. – №3. – С. 67-71.
9. К вопросу о грузовых перевозках в сообщении Россия-Китай [Электронный ресурс]. URL: [http://www. mid .ru/ru/maps /cn/ content/ id / 509314](http://www.mid.ru/ru/maps/cn/content/id/509314).
10. Обзор статистики грузоперевозок в России [Электронный ресурс]. URL: <http://провед.рф/analytics/research/32406-obzor-pynka-gruzoperevozok-2015-statistika-itendentsii.html>.
11. Статистика транспорта (данные Федеральной службы статистики) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#).
12. Транспорт в цифрах (данные Минтранса РФ) [Электронный ресурс]. URL: [https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=24](https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=24).

## Ключевые слова

Цепь поставок; логистика; финансирование; инвестиции; международная торговля; международные перевозки; КНР.

*Парфенов Александр Викторович*

*Лю Дань*

## РЕЦЕНЗИЯ

В условиях глобализации экономики и усиления интеграционных процессов важное значение приобретает решение проблем перемещения товарно-материальных ценностей между регионами, странами и континентами в нужные сроки и с оптимальными затратами. Динамичное развитие международной торговли обуславливает необходимость укрепления позиций отечественных провайдеров транспортно-логистических услуг на глобальном рынке и создания эффективных схем финансового обеспечения международных перевозок грузов. Учитывая все вышеизложенное, научная статья Парфенова А.В. и Лю Дань, в которой представлена модель и предложены меры по повышению эффективности финансового обеспечения перевозок грузов в международных цепях поставок, написана на актуальную тему.

Для провайдеров транспортно-логистических услуг основной задачей в цепях поставок является качественное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей. Потребность в учете интересов потребителей транспортной продукции, с одной стороны, и стремление повысить конкурентоспособность транспортно-логистических комплексов - с другой, требуют применения современных финансово-инвестиционных инструментов. К их числу авторы статьи относят: внедрение механизма государственно-частного партнерства, инвестирование в инновационное развитие и технологическую модернизацию транспорта, долгосрочное льготное кредитование в энерго-сберегающие технику и технологии, используемые в международных перевозках.

Учитывая рассмотренные в статье недостатки системы финансового обеспечения международных перевозок грузов, можно констатировать, что последовательное применение указанных финансово-инвестиционных инструментов позволит создать привлекательные инвестиционные и партнерские условия для развития транспортно-логистической инфраструктуры в нашей стране и привлечь как российских, так и иностранных инвесторов.

На основании вышеизложенного считаю, что рецензируемая научная статья профессора Парфенова А.В. и аспиранта Лю Дань удовлетворяет требованиям, предъявляемым к научным публикациям, и может быть рекомендована для опубликования в журнале «Аудит и финансовый анализ».

*Уваров С.А., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой, кафедра Торгового дела и товароведения, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, г. Санкт-Петербург.*

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ