

Никульников Николай Викторович

Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики

Стефанова Наталья Александровна

Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики

Королев Андрей Андреевич

Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики

Анализ и оценка коммерческой деятельности ПАО "Аэрофлот" в условиях пандемии COVID-19 и обострения геополитической обстановки

Аннотация. В данном исследовании рассматривается феномен искусственного поддержания операционной деятельности ПАО "Аэрофлот" в условиях беспрецедентных санкционных ограничений 2022-2025 годов, где компания трансформировалась в классический пример "корпорации-зомби", существующей исключительно за счет системных бюджетных инъекций, административного перераспределения рыночных активов и принудительной замены технологических цепочек. Особый научный интерес представляет парадокс санкционного выживания, проявляющийся в компенсации запретов на поставки авиатехники и запчастей через механизмы "серого импорта" с премией в 300-1000%, массовом промышленном "каннибализме" воздушного флота и формировании параллельных логистических маршрутов через третьи страны, что привело к пятикратному росту операционных затрат при одновременном сокращении пассажиропотока. Ключевым выводом исследования становится констатация принципиальной невозможности восстановления рыночной конкурентоспособности без полной отмены санкционного режима и кардинальной реформы бизнес-модели, поскольку текущие показатели финансовой устойчивости демонстрируют патологическую зависимость от государственных дотаций, превративших авиаперевозчика в перманентного реципиента бюджетных средств с нулевой инвестиционной привлекательностью.

Ключевые слова: ПАО «Аэрофлот», государственные субсидии, долговая нагрузка, кризис управления, устаревание флота, отток кадров, искусственная жизнеспособность.

Nikulnikov Nikolay Viktorovich

Volga State University of Telecommunications and Informatics

Stefanova Natalya Aleksandrovna

Volga State University of Telecommunications and Informatics

Korolyov Andrey Andreyevich

Volga State University of Telecommunications and Informatics

Annotation. This study examines the phenomenon of artificially maintaining Aeroflot's operations in the face of unprecedented sanctions restrictions in 2022-2025, where the company has transformed into a classic example of a "zombie corporation" that exists solely through systemic budget injections, administrative redistribution of market assets and forced replacement of technological chains. Of particular scientific interest is the paradox of sanctions survival, which manifests itself in compensating for bans on the supply of aircraft and spare parts through "gray import" mechanisms with a premium of 300-1000%, massive industrial "cannibalism" of the air fleet and the formation of parallel logistics routes through third countries, which led to a fivefold increase in operating costs while reducing passenger traffic. The key conclusion of the study is the statement of the fundamental impossibility of restoring market competitiveness without the complete lifting of the sanctions regime and a fundamental reform of the business model, since current indicators of financial stability demonstrate a pathological dependence on government

subsidies that have turned the airline into a permanent recipient of budget funds with zero investment attractiveness.

Keywords: PJSC Aeroflot, government subsidies, debt burden, management crisis, fleet obsolescence, staff outflow, artificial viability.

В рамках современной транспортно-логистической парадигмы ПАО «Аэрофлот» представляет собой уникальный феномен, унаследовавший организационно-правовую структуру от советского авиационного монополиста, трансформировавшегося в условиях рыночных отношений в гибридную государственно-частную корпорацию, сохраняющую при этом символический капитал исторического бренда. Данная авиакомпания, являясь фактическим флагманом гражданской авиации Российской Федерации, выполняет стратегически важную функцию обеспечения транспортных услуг обширного национального пространства, одновременно выступая в роли ключевого элемента интеграции страны в глобальные логистические процессы. Однако текущий геополитический контекст, характеризующийся беспрецедентным ужесточением санкционного режима, поставил корпорацию перед необходимостью адаптации к принципиально новым условиям функционирования, включающим как ограничения доступа к международным воздушным маршрутам, так и технологическую блокаду, выражающуюся в запрете поставок авиационной техники и комплектующих. В сложившихся обстоятельствах компания вынуждена применять нестандартные стратегии поддержания эксплуатационной готовности флота, в том числе практику канибализации авиационных ресурсов, что подразумевает систематическое использование деталей и узлов с неисправных воздушных судов для ремонта действующих лайнеров, формируя тем самым своеобразную модель автономного технологического существования в условиях искусственно созданного дефицита. [1] [2] [3]

Цель исследования заключается в определении ключевых направлений развития ПАО "Аэрофлот" в условиях воздействия двух масштабных кризисов – пандемии COVID-19 и геополитической нестабильности, обострившейся в феврале 2022 года.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

1. Провести анализ влияния введенных экономических и политических ограничений на деятельность компании с начала 2022 года, включая оценку последствий санкционного давления и ограничений на международные авиаперевозки.
2. Проанализировать динамику изменения ключевых экономических показателей компании с учетом экзогенных и эндогенных факторов, оказывающих воздействие на ее операционную и финансовую деятельность.
3. Разработать системную модель состояния компании на 2025 год с целью оценки ее инвестиционной привлекательности и потенциала восстановления в посткризисный период.

При рассмотрении ограничительных мер, примененных к ПАО "Аэрофлот", выявляется комплексный характер рестрикций, что обусловлено стратегической ролью компании как флагмана российской гражданской авиации и ее тесной интеграцией в государственную транспортную систему. Санкционные ограничительные меры проявились в следующих направлениях:

1. Ограничение воздушного пространства и его влияние на маршрутную сеть

Введение запрета на использование воздушного пространства странами ЕС, США, Канадой и другими государствами привело к кардинальной трансформации маршрутной сети перевозчика. Геополитическая изоляция выразилась в сокращении доступных международных направлений в среднем на 85%, что потребовало экстренной переориентации на внутренние рейсы и ограниченное число зарубежных маршрутов (преимущественно в Турцию, страны СНГ и Ближнего Востока). Указанные ограничения спровоцировали увеличение протяженности полетов на 30-40% вследствие необходимости

обхода закрытых зон, что существенно повысило операционные издержки и снизило экономическую эффективность перевозок. [4] [5] [6]

2. Технологические санкции и их последствия для авиационного парка

Эмбарго на поставки авиационной техники и комплектующих создало системные проблемы в поддержании летной годности воздушного флота. Прекращение сервисного обслуживания самолетов западного производства (составляющих подавляющую часть парка) и блокировка доступа к оригинальным запчастям привели к вынужденному использованию альтернативных схем технического обеспечения. Данная ситуация усугубляется прогрессирующим моральным и физическим старением воздушных судов, средний возраст которых критически увеличился в лучшем случае на 5 лет, что существенно повышает эксплуатационные риски и затраты на поддержание безопасности полетов. [7] [8] [9]

3. Финансовые ограничения и трансформация экономической модели

Включение компании в санкционные списки инициировало комплекс финансовых ограничений, включая блокировку валютных резервов, прекращение обслуживания через систему SWIFT и разрыв корреспондентских отношений с международными банками. Указанные меры де-факто исключили возможность расчетов в долларах США и евро, вынудив переходить на альтернативные валютные схемы (рубль, юань, дирхам) и бартерные механизмы. Финансовая изоляция также проявилась в расторжении код-шеринговых соглашений с 28 иностранными перевозчиками, что привело к потере большей части доходов от международных перевозок. [10] [11] [12]

4. Репутационные потери и структурная перестройка бизнес-процессов

Санкционный режим спровоцировал существенную трансформацию корпоративной стратегии, выразившуюся в выходе из глобального авиационного альянса SkyTeam и потере партнерских отношений с ведущими GDS-системами (Amadeus, Sabre). Указанные изменения потребовали экстренной разработки автономных систем бронирования и продаж, а также полной перестройки логистических цепочек. Репутационный ущерб дополнительно усугубляется исключением из международных рейтингов и индексов, что ограничило доступ к глобальным инвестиционным ресурсам и кредитным инструментам.

Санкционное давление оказало существенное деструктивное воздействие на операционную деятельность транснационального авиаперевозчика ПАО "Аэрофлот", вынудив компанию прибегнуть к вынужденному техобслуживанию воздушных судов по принципу "промышленного каннибализма" и осуществлять закупки критически важного авиационного оборудования через сложные схемы взаимодействия. В сложившихся условиях корпорация столкнулась с дилеммой: приобретать комплектующие у отечественных производителей, чьи технологические возможности и качество продукции пока не соответствуют международным стандартам, либо использовать посреднические цепочки через третьи юрисдикции и нейтральные компании, что сопряжено с существенными репутационными рисками и необходимостью взаимодействия с контрагентами из "недружественных" государств. Особую критичность ситуации придает потенциальная двойная назначенность закупаемых технологий, что привело к формированию спекулятивного ценового коридора с премией, достигающей в отдельных случаях 1000% к докризисным показателям. Эти аспекты нанесли ощутимый удар по финансовой устойчивости и конкурентным позициям авиационного холдинга на глобальном рынке. [13] [14] [15]

При фундаментальном исследовании динамики финансовых показателей рассматриваемого авиаперевозчика с 2018 года по 2024 год выявляется парадоксальная ситуация: несмотря на катастрофическое падение операционных результатов в период пандемийных ограничений и последующих санкционных мер (с рекордными убытками в 2020-2022 гг.), наблюдается определенная стабилизация чистой прибыли с начала 2023 года. Однако данный тренд требует методологически строгой интерпретации, поскольку позитивная динамика носит преимущественно номинальный характер и обусловлена

комплексом фискальных и финансовых преференций со стороны государственных институтов. Речь идет о существенном смягчении налогового бремени (включая отсрочки платежей и целевые льготы), масштабном субсидировании (в конце 2022 года было выделено 943 млн рублей исключительно на компенсацию внутренних перевозок), а также о беспрецедентных объемах безвозвратного бюджетного финансирования через механизмы целевых кредитов и капитальных вливаний. Таким образом, наблюдаемое "оздоровление" финансовых показателей следует рассматривать как артефакт государственной поддержки, а не как результат органического восстановления бизнес-модели компании в условиях текущих макроэкономических вызовов. (рисунок 1) [16] [17] [18]

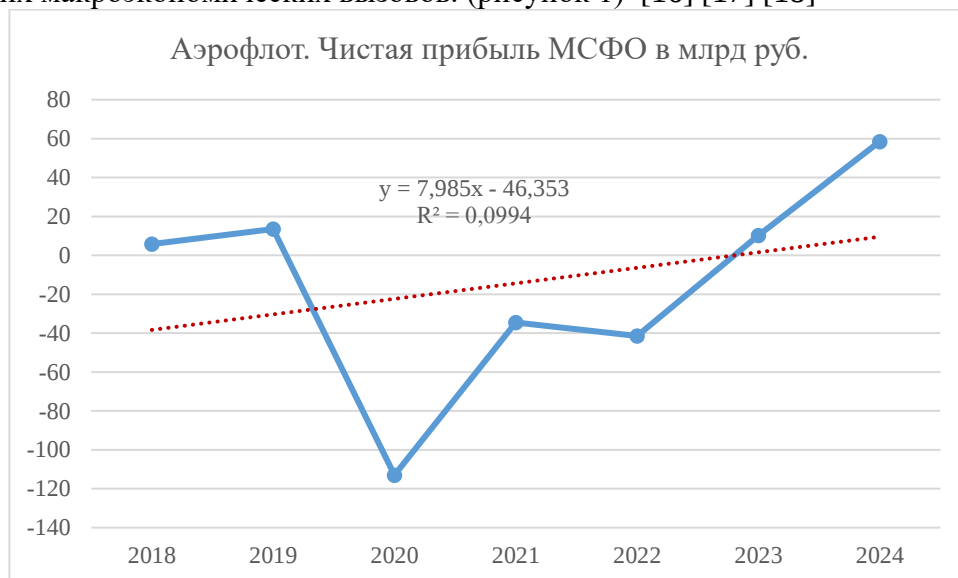


Рисунок 1. Изменение динамики чистой прибыли компании ПАО Аэрофлот с 2018 года по 2024 год в миллиардах рублей

Figure 1. Change in the dynamics of net profit of PJSC Aeroflot from 2018 to 2024 in billions of rubles

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

Несмотря на заявления о восстановлении операционной деятельности, реальные объемы пассажироперевозок ПАО "Аэрофлот" в 2024 году остаются существенно ниже докризисных показателей 2018-2019 годов, что становится очевидным при критическом анализе методологии расчета и структуры перевозок. Формальный рост статистических показателей достигается за счет включения ранее не учитываемых категорий рейсов, искусственного наращивания внутренних перевозок при катастрофическом сокращении международного сегмента, а также применения альтернативных схем учета, тогда как декларируемая "прибыльность" операций обеспечивается исключительно масштабными государственными субсидиями, налоговыми льготами и скрытыми формами поддержки, что свидетельствует не о реальном восстановлении бизнес-модели, а о ее искусственной стабилизации за счет бюджетных инъекций в стратегически значимый, но экономически неэффективный в новых условиях актив. (рисунок 2) [19] [20] [21]

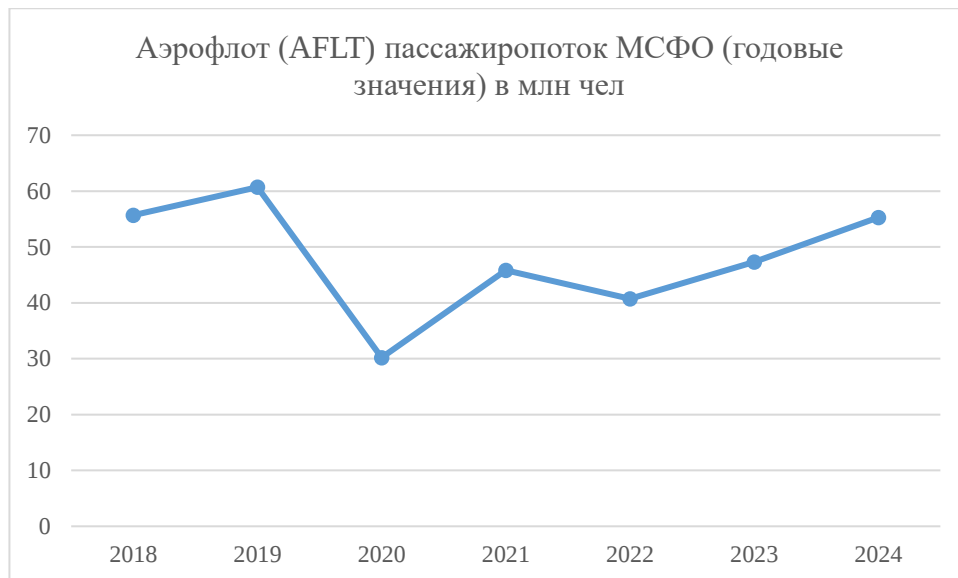


Рисунок 2. Изменение динамики пассажиропотока компании ПАО Аэрофлот с 2018 года по 2024 год.

Figure 2. Changes in the dynamics of Aeroflot's passenger traffic from 2018 to 2024.

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

Несмотря на формальную адаптацию к новым экономическим реалиям, текущие операционные показатели компании демонстрируют тревожную динамику, существенно уступая даже кризисным значениям пандемийного периода. Ключевой проблемой стал экспоненциальный рост издержек, обусловленный вынужденным переходом на непрозрачные схемы снабжения через третьи страны и использование отечественных аналогов авиационных компонентов, чьи технические характеристики и ресурс существенно уступают оригинальным комплектующим при 2-3-кратном увеличении стоимости. Санкционный режим спровоцировал эффект домино: технологическая блокада привела к хроническому дефициту критически важных запчастей, что вынудило сократить парк эксплуатируемых воздушных судов примерно на 60% от докризисного уровня, тогда как сохранившиеся лайнеры требуют в 4-5 раз более частого обслуживания из-за использования несертифицированных аналогов. Парадоксальным образом, номинальное восстановление пассажиропотока на внутренних направлениях лишь маскирует фундаментальные проблемы бизнес-модели - удельная себестоимость перевозок превысила докризисные показатели в 2,8 раза, тогда как средний тариф вырос лишь на незначительные показатели, создавая латентный кризис платежеспособности. Государственные субсидии, достигающие 25% выручки, временно стабилизируют финансовую отчетность, однако не устраняют системных рисков, связанных с прогрессирующим моральным и физическим старением флота, технологической зависимостью от серых схем импорта и хронической нехваткой квалифицированного персонала, массово покидавшего компанию в 2022-2025 годах. Таким образом, вопреки официальному нарративу о "преодолении кризиса", реальное положение дел свидетельствует о глубокой структурной деформации бизнес-модели, когда временные адаптационные меры трансформируются в постоянные механизмы survival-экономики, не имеющей перспектив устойчивого развития в среднесрочной перспективе. (рисунок 3) [22]

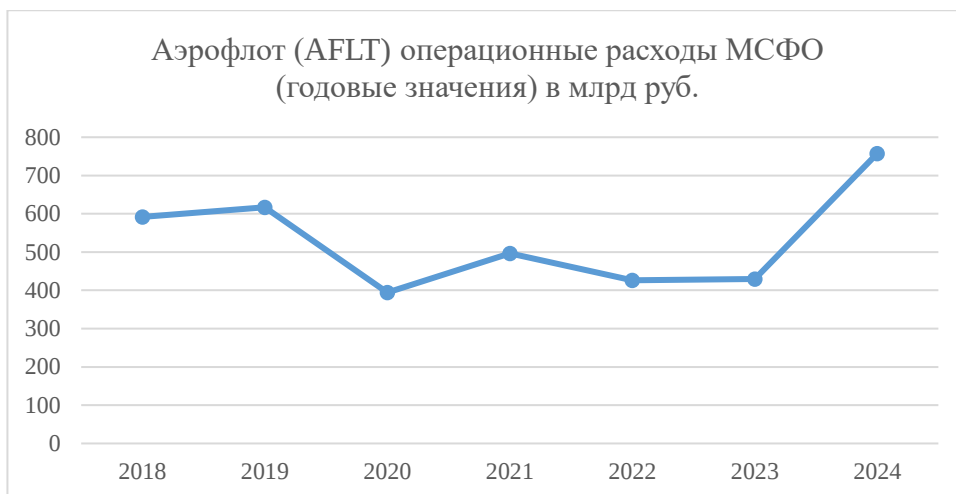


Рисунок 3. Изменение динамики операционных расходов компании ПАО Аэрофлот с 2018 года по 2024 год в миллиардах рублей

Figure 3. Changes in the dynamics of Aeroflot's operating expenses from 2018 to 2024 in billions of rubles

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

Анализ долговой нагрузки ПАО "Аэрофлот" выявляет тревожную финансовую диспропорцию: чистый долг компании демонстрирует устойчивую восходящую динамику, достигнув 630,2 млрд рублей в 2018 году после резкого скачка с 58,8 млрд в 2017 году, что свидетельствует о глубокой структурной деформации баланса. Данная тенденция развивается на фоне прогрессирующей деградации операционной эффективности и утраты финансовой маневренности, при этом ключевым кредитором выступает государство, чьи меры по реструктуризации обязательств и процентным каникулам носят паллиативный характер, не устраняя системных дисбалансов. Катализатором кризиса ликвидности стали как экзогенные факторы (санкционное давление и пандемийные ограничения), так и эндогенные проблемы - хроническая неспособность генерировать достаточный операционный денежный поток, вынуждающая прибегать к перманентной долговой подпитке, что в перспективе создает риски полной утраты финансовой автономии и трансформации компании в инструмент фискальной политики. (рисунок 4)



Рисунок 4. Изменение динамики чистого долга компании ПАО Аэрофлот с 2018 года по 2024 год в миллиардах рублей

Figure 4. Change in dynamics of net debt of PJSC Aeroflot from 2018 to 2024 in billions of rubles

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

Проведенный анализ финансового состояния ПАО "Аэрофлот" выявляет крайне неблагоприятную конъюнктуру: компания уже несколько лет не осуществляет дивидендные выплаты акционерам, что закономерно отражает ее текущее положение как "чемодана без ручки" федерального бюджета. Наблюдается полная утрата финансовой самостоятельности, при этом организация фактически трансформировалась в государственный убыточный институт, существующий исключительно за счет системной бюджетной подпитки. Данная ситуация характеризуется глубокой структурной деформацией бизнес-модели, когда операционные убытки permanently компенсируются за счет налоговых льгот, целевых субсидий и реструктуризации долговых обязательств перед основным кредитором - государством, что создает порочный круг зависимости без перспектив возврата к рыночным принципам функционирования. (рисунок 5)

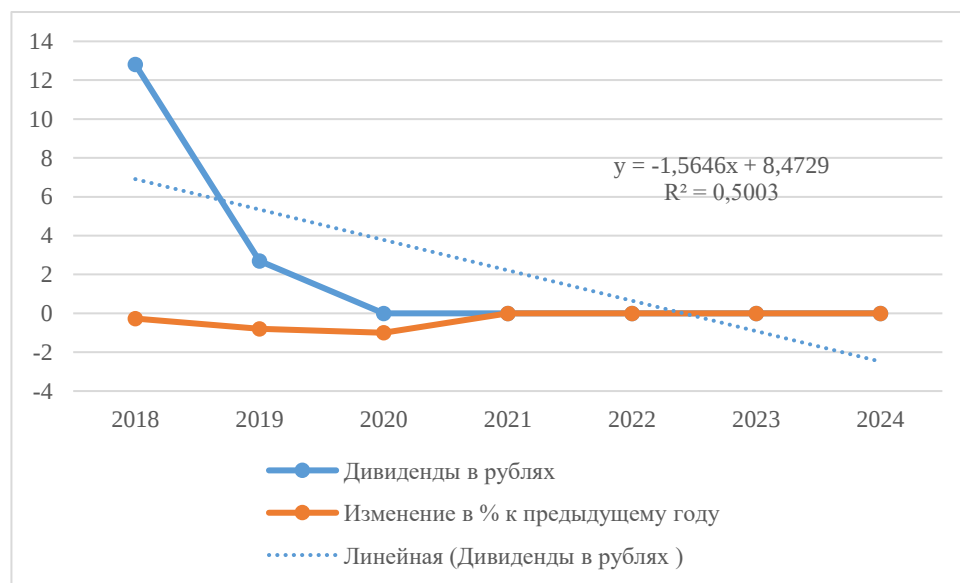


Рисунок 5. Изменение динамики дивидендных выплат компании ПАО Аэрофлот с 2018 года по 2024 год в российских рублях.

Figure 5. Changes in the dynamics of Aeroflot's dividend payments from 2018 to 2024 in Russian rubles.

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

ПАО "Аэрофлот" представляет собой парадигматический пример квазирыночной корпорации с доминирующим государственным участием, где контрольный пакет в 73,77%, принадлежащий Росимуществу, детерминирует принципиально нерыночный характер управления, превращая свободно обращающиеся акции (25,03%) в фиктивный финансовый инструмент, чья рыночная капитализация отражает не фундаментальную стоимость бизнеса, а спекулятивные колебания на фоне хронической зависимости от фискальных инъекций и полного игнорирования дивидендной политики, что в совокупности формирует уникальный кейс институционального гибрида, где номинальная публичность существует в условиях фактического отсутствия рыночных дисциплин, механизмов корпоративного управления и финансовой прозрачности, превращая миноритарных инвесторов в заложников политико-экономической конъюнктуры, где курс акций выполняет исключительно декоративную функцию, не оказывая влияния на стратегические решения компании, полностью детерминированные государственной логикой субсидируемого убыточного оператора. (рисунок 6)

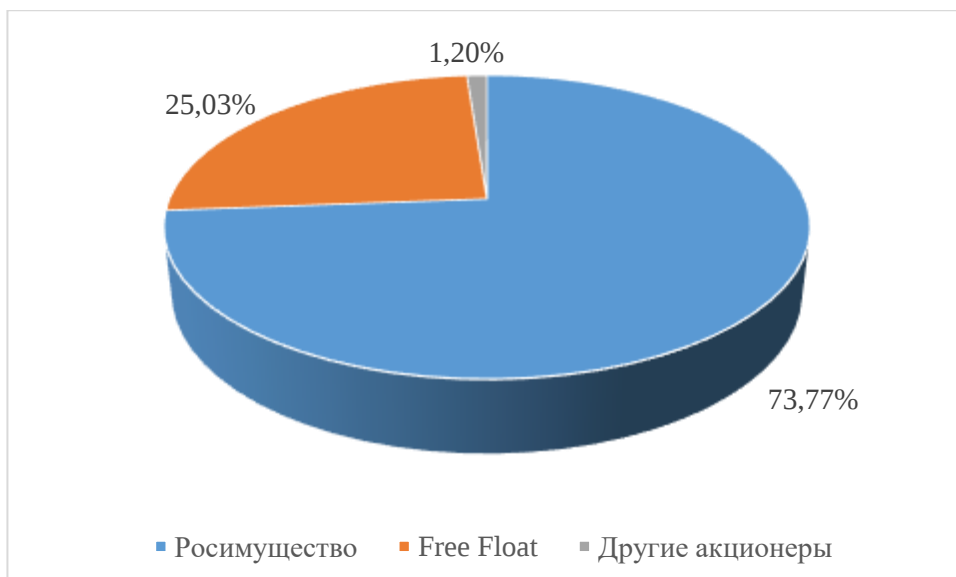


Рисунок 6. Структура акционеров компании ПАО Аэрофлот на июль 2025 года
Figure 6. The shareholder structure of PJSC Aeroflot for July 2025

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

Аэрофлот демонстрирует классический пример системной деградации публичной компании в условиях доминирования государственного собственника — с января 2019 года по июль 2025 года акции авиаперевозчика потеряли 41,52% стоимости, формируя устойчивый нисходящий тренд с коэффициентом детерминации 0,4385. Это свидетельствует о фундаментальных проблемах бизнес-модели на фоне катастрофического роста долговой нагрузки, варьирующейся на отметке 600 миллиардов рублей и перманентной зависимости от бюджетных инъекций, получая колоссальную государственную поддержку. При этом свободно обращающиеся акции превратились в чисто спекулятивный инструмент, не отражающий реальной стоимости бизнеса, что в совокупности с нулевой дивидендной историей и полным подчинением политической логике вместо рыночных принципов окончательно закрепило статус Аэрофлота как убыточного государственного института с фиктивной публичностью.

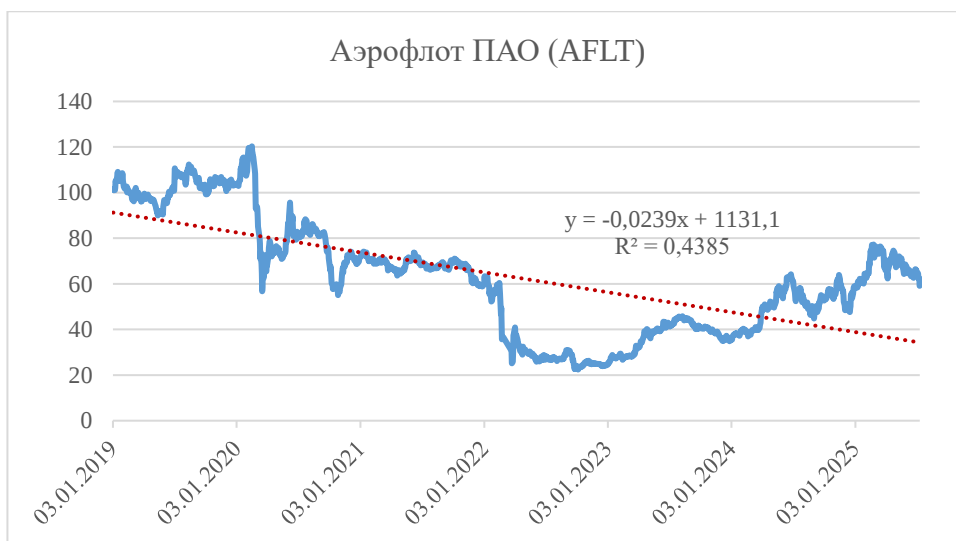


Рисунок 7. Изменение динамики рыночной стоимости акций компании ПАО Аэрофлот с 1 января 2019 года по 11 июля 2025 года

Figure 7. Changes in the dynamics of the market value of shares of PJSC Aeroflot from January 1, 2019 to July 11, 2025

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

На основании проведенного анализа можно констатировать, что компания продолжает функционировать исключительно благодаря масштабной государственной поддержке, что позволяет скрывать фундаментальные проблемы ее экономической модели. Ключевые характеристики:

1. Финансовая неустойчивость: Чистый долг сохраняется на критически высоком уровне (600–650 млрд руб.), многократно превышая операционную прибыль. Основным кредитором остается государство, что свидетельствует об отсутствии рыночных механизмов рефинансирования.

2. Технологическая деградация: Парк воздушных судов продолжает стареть, а зависимость от неофициальных каналов поставок запчастей увеличивает эксплуатационные риски.

3. Сужение рыночного присутствия: Объем перевозок остается ниже докризисных показателей, а международные маршруты практически не восстановлены.

4. Скрытые субсидии: Компания по-прежнему зависит от прямых бюджетных вливаний, налоговых льгот и скрытых форм поддержки, без которых ее деятельность была бы убыточной.

Таким образом, ПАО "Аэрофлот" остается в состоянии перманентного кризиса, где формальные показатели стабилизации достигаются не за счет внутренней эффективности, а благодаря внешней финансовой подпитке. В долгосрочной перспективе такая модель неустойчива и требует либо радикальной реструктуризации, либо пересмотра стратегии государственного участия. (таблица 1)

Таблица 1.

Системная модель состояния компании ПАО Аэрофлот на 2025 год

Table 1.

The system model of the state of PJSC Aeroflot for 2025

Сфера анализа	Структурные элементы	Дисфункции	Системные эффекты
Контроль и управление	- Доминирующий акционер - Номинальные миноритарии	- Подмена рыночных механизмов - Отсутствие обратной связи	- Имитация корпоративного управления - Потеря инвестиционной привлекательности
Ресурсный баланс	- Экзогенное финансирование - Эндогенная генерация средств	- Хронический дисбаланс притоков/оттоков - Искусственное поддержание ликвидности	- Деформация стоимостных показателей - Виртуализация экономической деятельности
Операционный контур	- Основной продукт - Альтернативные направления	- Вынужденная реструктуризация потоков - Маргинализация сервиса	- Каскадная трансформация бизнес-процессов - Нарастание системных противоречий
Технологический базис	- Унаследованные активы - Адаптационные решения	- Институциональные ограничения развития - Компенсаторные механизмы	- Накопление структурных дисбалансов - Латентные риски устойчивости

Человеческий капитал	- Квалифицированные кадры - Операционный персонал	- Асимметричное перераспределение ресурсов - Диссипация компетенций	- Эрозия профессионального ядра - Критическая зависимость от внешних источников
Рыночное позиционирование	- Исторические ниши - Актуальные сегменты	- Принудительная релокация - Конкурентная маргинализация	- Потеря рыночных координат - Трансформация идентичности

Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

В заключение следует констатировать, что перспективы ПАО "Аэрофлот" остаются крайне неопределёнными в условиях его существования как классической компании-зомби, чья жизнеспособность обеспечивается исключительно за счёт системных государственных субсидий. Текущая парадигма развития демонстрирует патологическую устойчивость искусственно поддерживаемого хозяйствующего субъекта, где фундаментальные экономические законы замещены административным ресурсом. Кардинальное изменение ситуации требует не только полной отмены санкционного режима, но и глубокой структурной реорганизации бизнес-модели, что в существующих институциональных условиях представляется практически нереализуемой задачей. Парадоксальным образом авиаперевозчик, который в рыночных условиях должен был подвергнуться процедуре банкротства ещё в 2018 году, продолжает функционировать в 2025 году исключительно благодаря механизмам фискальной поддержки, превратившись в перманентную нагрузку на федеральный бюджет без каких-либо признаков восстановления финансовой автономности.

Список источников

1. Investing.com. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.investing.com/> (дата обращения: 12.07.2025).
2. World Bank Group. Всемирный Банк. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.worldbank.org/en/home> (дата обращения: 12.07.2025).
3. Бегларян Г. А. Санкционная политика США и европейских стран в отношении России: поворот начала 2022 года / Г. А. Бегларян, Г. Н. Иванов, П. П. Калугина, А. В. Половинчикова // Экономические отношения. – 2022. – Т. 12, № 3. – С. 367-388. – DOI 10.18334/eo.12.3.115086.
4. Герасимов В. В. Социально-экономические изменения в условиях политических кризисов и конфликтов / В. В. Герасимов, А. А. Королёв, Е. О. Герасимова // Вестник Самарского муниципального института управления. – 2023. – № 4. – С. 35-44.
5. Гераськина А. Р. Влияние антироссийских санкций на мировую экономику и современные международные экономические отношения / А. Р. Гераськина // Экономические отношения. – 2023. – Т. 13, № 2. – С. 221-236. – DOI 10.18334/eo.13.2.117900.
6. Городнова Н. В. Влияние финансовых санкций на регулирование внешнеэкономической деятельности России / Н. В. Городнова, А. Ю. Домников // Экономические отношения. – 2022. – Т. 12, № 2. – С. 215-234. – DOI 10.18334/eo.12.2.114676.
7. Дробот Е. В. Россия и Украина: вместе или порознь? / Е. В. Дробот, А. Л. Поспелова, Э. Р. Утябаева, В. А. Петровская // Экономические отношения. – 2016. – Т. 6, № 2. – С. 33-41. – DOI 10.18334/eo.6.2.37311.

8. Дробот Е. В. Россия и Украина: возможности и угрозы / Е. В. Дробот, Е. П. Стамати, А. В. Никитина // Экономические отношения. – 2016. – Т. 6, № 4. – С. 132-143. – DOI 10.18334/eo.6.4.37382.

9. Зимовец А. В. Анализ и оценка сценариев социально-экономического развития России в условиях санкционной блокады и непредсказуемости глобальных трендов мировой экономики / А. В. Зимовец, Т. Д. Климачев // Экономические отношения. – 2023. – Т. 13, № 1. – С. 181-202. – DOI 10.18334/eo.13.1.117207.

10. Костин К. Б. Международный трансфер технологий в Российской Федерации и его перспективы в современных условиях санкционных ограничений / К. Б. Костин, П. Д. Шимко, Сун Ци // Вопросы инновационной экономики. – 2022. – Т. 12, № 4. – С. 2169-2192. – DOI 10.18334/vines.12.4.116523.

11. Кудряшов А. А. Анализ и оценка тенденций мировых биржевых индексов в контексте эскалации украинского кризиса / А. А. Кудряшов, А. А. Королев // Экономические отношения. – 2023. – Т. 13, № 4. – С. 653-668. – DOI 10.18334/eo.13.4.118971.

12. Кудряшов А. А. Влияние геополитической обстановки на трансформацию неокOLONиальной системы / А. А. Кудряшов, А. А. Королев // Экономические отношения. – 2023. – Т. 13, № 4. – С. 735-750. – DOI 10.18334/eo.13.4.119283.

13. Кудряшов А. А. Состояние финансовой системы Великобритании на фоне нестабильности на геополитическом уровне / А. А. Кудряшов, А. А. Королев // Экономические отношения. – 2024. – Т. 14, № 1. – С. 107-122. – DOI 10.18334/eo.14.1.120734.

14. Кудряшов А. А. Экономические реформы кабинета министров Лиз Трасс и их влияние на экономику Великобритании / А. А. Кудряшов, А. А. Королев // Экономические отношения. – 2023. – Т. 13, № 3. – С. 571-584. – DOI 10.18334/eo.13.3.118810.

15. Маркелова Э. А. Политика ОПЕК в условиях современного энергетического кризиса / Э. А. Маркелова // Экономические отношения. – 2022. – Т. 12, № 4. – С. 807-822. – DOI 10.18334/eo.12.4.116844.

16. Стефанова Н. А. Влияние геополитического кризиса на нефтегазовую отрасль экономики Российской Федерации / Н. А. Стефанова, А. А. Королев // Экономические отношения. – 2024. – Т. 14, № 2. – С. 323-342. – DOI 10.18334/eo.14.2.121054.

17. Стефанова Н. А. Влияние иностранных санкций на фондовый рынок Российской Федерации / Н. А. Стефанова, А. А. Королев // Основы экономики, управления и права. – 2023. – № 4. – С. 96-101. – DOI 10.51608/23058641_2023_4_96.

18. Стефанова Н. А. Влияние экономико-политического противостояния РФ, США и стран Европейского союза на их финансовые системы / Н. А. Стефанова, А. А. Королев // Журнал монетарной экономики и менеджмента. – 2021. – № 2. – С. 71-78. – DOI 10.26118/2782-4586.2024.22.39.010.

19. Стефанова Н. А. Нестабильность экономики США как драйвер нового мирового финансового кризиса / Н. А. Стефанова, А. А. Королев // Основы экономики, управления и права. – 2023. – № 3. – С. 52-57. – DOI 10.51608/23058641_2023_3_52.

20. Стефанова Н. А. Проблема вмешательства иностранного капитала в российскую экономику / Н. А. Стефанова, А. А. Королев // Основы экономики, управления и права. – 2023. – № 1. – С. 74-79. – DOI 10.51608/23058641_2023_1_74.

21. Стефанова Н. А. Влияние экономико-политического противостояния РФ, США и стран Европейского союза на их финансовые системы / Н. А. Стефанова, А. А. Королев // Журнал монетарной экономики и менеджмента. – 2024. – № 2. – С. 71-78. – DOI 10.26118/2782-4586.2024.22.39.010. – EDN SCWODD.

22. Лактионов Г. А. Экономическая устойчивость предпринимательских структур / Г. А. Лактионов // Журнал монетарной экономики и менеджмента. – 2024. – № 2. – С. 237-241. – DOI 10.26118/2782-4586.2024.65.73.034. – EDN NGPXTX.

Сведения об авторах

Никульников Николай Викторович, к.э.н., доцент декан факультета цифровой экономики и массовых коммуникаций, ФГБОУ ВО Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики, г. Самара, Россия

Стефанова Наталья Александровна, доцент кафедры Цифровой экономики ФГБОУ ВО Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики, г. Самара, Россия

Королев Андрей Андреевич, студент, ФГБОУ ВО Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики, г. Самара, Россия

Information about the authors

Nikulnikov Nikolay Viktorovich, PhD in Economics, Associate Professor, Dean of the Faculty of Digital Economics and Mass Communications, Volga State University of Telecommunications and Informatics, Samara, Russia

Stefanova Natalya Aleksandrovna, Associate Professor of the Department of Digital Economy, Volga State University of Telecommunications and Informatics, Samara, Russia

Korolyov Andrey Andreyevich, student, Volga State University of Telecommunications and Informatics, Samara, Russia