

Грязнов Сергей Александрович

Самарский юридический институт ФСИН России

Стефанова Наталья Александровна

Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики

Королев Андрей Андреевич

Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики

**Анализ и оценка коммерческой деятельности ПАО «Совкомфлот» в контексте
новых мировых экономических и политических реалий**

Аннотация. Данное исследование посвящено комплексному анализу стратегических перспектив и операционной устойчивости ПАО «Совкомфлот» - ключевого игрока российской судоходной отрасли - в условиях беспрецедентного санкционного давления и трансформации глобальных логистических цепочек. В работе проводится детальная оценка влияния геополитических факторов на финансово-экономические показатели компании в период 2022-2024 гг., включая анализ динамики чистой прибыли, структуры долговой нагрузки, эффективности механизмов санкционного обхода и изменений в корпоративной стратегии. Особое внимание уделяется сравнительному анализу различных сценариев адаптации бизнес-модели компании, а также роли государственной поддержки в обеспечении операционной устойчивости. На основе эмпирических данных и прогнозного моделирования в исследовании обоснована ключевая зависимость развития компании от динамики санкционного режима, определены пределы эффективности существующих адаптационных механизмов и сформулированы альтернативные стратегии развития в условиях долгосрочной внешнеэкономической изоляции.

Ключевые слова: морские перевозки, санкционное давление, чистая прибыль, логистические цепочки, государственная поддержка, бизнес-модель, инвестиционная привлекательность.

Gryaznov Sergey Aleksandrovich

Samara Law Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Stefanova Natalya Aleksandrovna

Volga State University of Telecommunications and Informatics

Korolyov Andrey Andreyevich

Volga State University of Telecommunications and Informatics

**Analysis and evaluation of Sovcomflot's commercial activities in the context of new
global economic and political realities**

Annotation. This study is devoted to a comprehensive analysis of the strategic prospects and operational sustainability of PJSC Sovcomflot, a key player in the Russian shipping industry, in the face of unprecedented sanctions pressure and the transformation of global logistics chains. The paper provides a detailed assessment of the impact of geopolitical factors on the company's financial and economic performance in the period 2022-2024, including an analysis of net profit dynamics, debt burden structure, effectiveness of sanctions circumvention mechanisms and changes in corporate strategy. Special attention is paid to a comparative analysis of various scenarios for adapting the company's business model, as well as the role of government support in ensuring operational sustainability. Based on empirical data and predictive modeling, the study substantiates the key dependence of the company's development on the dynamics of the sanctions

regime, defines the limits of the effectiveness of existing adaptation mechanisms, and formulates alternative development strategies in conditions of long-term foreign economic isolation.

Keywords: maritime transportation, sanctions pressure, net profit, logistics chains, government support, business model, investment attractiveness.

«Совкомфлот», как системообразующая судоходная корпорация Российской Федерации, занимает доминирующие позиции в сегменте транспортировки углеводородных ресурсов, включая сжиженный природный газ, сырую нефть и нефтепродукты, осуществляя также сервисное сопровождение шельфовых проектов. В докризисный период (до 2022 года) компания рассматривалась как второстепенный элемент экономической системы, однако после введения санкционных режимов западными странами при формировании альтернативных логистических маршрутов через юрисдикции условно нейтральных государств, операционная значимость компании приобрела стратегический характер. [1] [2] [3]

В новых геоэкономических условиях «Совкомфлот» трансформировался в инструмент преодоления ограничительных мер с применением комплексных методов, включая: манипуляции с системами идентификации судов (спуфинг), использование схем смены флагов регистрации и создание сети теневого флота, что позволило обеспечить бесперебойную транспортировку энергоносителей до 2024 года. Начиная с 2022 года, отмечается активное приобретение судов устаревших классов с их последующей регистрацией под "удобными флагами", что создавало видимость дистанцированности от российской юрисдикции. [4] [5] [6]

С 2024 года западные регуляторы усилили контрольные механизмы, введя: практику блокировки судов, связанных с альтернативными схемами; применение вторичных санкций и ограничения страхового покрытия, что привело к существенному снижению операционной эффективности компании и ее постепенной маргинализации на глобальном рынке морских перевозок.

Цель данной научной работы заключается в определении перспектив компании ПАО «Совкомфлот» в краткосрочном и долгосрочном периодах в условиях современных геоэкономических потрясений.

Для достижения аподиктичных выводов необходимо выполнить следующие ключевые задачи:

1. Провести анализ квинтэссенции иностранных ограничительных мер, введенных в отношении данной компании с начала 2022 года.

2. Определить влияние пандемии COVID-19 и эскалации глобального геополитического кризиса в феврале 2022 года на ключевые финансовые показатели компании.

3. Разработать модель развития ПАО «Совкомфлота» в контексте глобальных экономических и политических потрясений.

В марте 2022 года США ввели первые санкции против ПАО «Совкомфлота», включив компанию в SDN-лист Министерства финансов. Эти меры предусматривали заморозку активов компании в американской юрисдикции и запрет для американских лиц на совершение любых операций с крупнейшим российским судоходным оператором. Особое значение имело ограничение доступа к международным страховым услугам, поскольку около 80% танкерного флота компании было застраховано через западные страховые пулы. [7] [8] [9]

Европейский союз присоединился к санкционному режиму через несколько месяцев, введя полный запрет на предоставление технического обслуживания, классификационных услуг и запчастей для судов «Совкомфлота». Это создало серьезные операционные сложности, учитывая, что большинство современных танкеров требуют регулярного обслуживания с использованием западных технологий. Дополнительно ЕС запретил заход судов компании в порты стран-участников данной организации. [10] [11] [12]

В начале 2023 года Великобритания объявила о введении так называемых «вторичных санкций», направленных против третьих стран, продолжающих сотрудничать с «Совкомфлотом». Эти меры включали угрозу ограничения доступа к лондонскому рынку страхования для любых судов, перевозящих российскую нефть, независимо от флага и собственника. Поскольку Ллойд остается ключевым игроком на рынке морского страхования, это существенно осложнило логистические операции компании.

Особую проблему создали санкции против судостроительной отрасли. Во второй половине 2023 года ЕС и США ввели запрет на поставку любых компонентов для строительства и модернизации танкеров, включая системы навигации, двигатели и специализированную сталь. Это затронуло программу обновления флота «Совкомфлота», вынудив компанию искать альтернативы у азиатских производителей, что привело к росту затрат и сроков строительства.

Финансовые ограничения оказались наиболее болезненными. Исключение «Совкомфлота» из международных расчетных систем и заморозка счетов в евро и долларах вынудили компанию перейти на расчеты в юанях и рупиях. Это привело к значительным валютным потерям и необходимости создания параллельной системы расчетов с азиатскими партнерами. По данным на 2024 год, около 40% операционных расходов компании связано с дополнительными издержками из-за санкционного режима.

Анализ трансформации операционной деятельности ПАО «Совкомфлота» в условиях санкционного давления позволяет выделить три ключевых хронологических периода, характеризующихся различной степенью эффективности функционирования компании в качестве элемента системы обхода международных ограничений.

Начальный этап адаптации, 2022 год, отличался постепенным встраиванием компании в альтернативные логистические схемы, при сохранении относительно умеренного давления со стороны западных стран, что выражалось в отсутствии комплексных запретительных мер вторичного характера и позволяло использовать стандартные механизмы взаимодействия с международными партнерами через посреднические структуры и схемы перерегистрации активов.

Период максимальной операционной эффективности, 2023 год, характеризовался формированием оптимальных условий для деятельности компании как ключевого элемента системы санкционного обхода, что было обусловлено сочетанием нескольких факторов: полным прекращением трубопроводных поставок энергоносителей в Европу, созданием разветвленной сети "теневое флота", включавшего более 200 судов различного класса, отсутствием жестких ограничений на взаимодействие с азиатскими потребителями энергоресурсов, прежде всего с Индией и Китаем, что в совокупности позволило достичь рекордных финансовых показателей и обеспечить бесперебойность экспортных поставок.

Переход в фазу системного кризиса с конца 2023 года по настоящее время связан с качественным изменением характера санкционного давления, выразившимся в реализации комплексных мер ограничительного характера, включающих введение вторичных санкций против контрагентов компании, физическую блокировку судов в международных водах, запрет на предоставление страховых и сервисных услуг, создание препятствий для финансовых расчетов, что привело к существенному росту операционных издержек, необходимости привлечения альтернативных, более дорогостоящих поставщиков оборудования и услуг, постепенной утрате эффективности существующих схем работы.

Прогноз развития ситуации на 2024-2025 года предполагает увеличение негативной волатильности операционных показателей компании, обусловленную нарастанием санкционного давления, включая возможное введение новых ограничительных мер, ужесточение контроля за перемещением судов, усложнение условий страхования и обслуживания флота, что в перспективе может привести к полной утрате «Совкомфлотом» своей роли как эффективного инструмента обеспечения экспортных поставок энергоносителей и потребует разработки принципиально новых подходов к организации международной логистики в условиях глобальной изоляции.

Докризисная фаза (до 2022 года) отличалась нестабильными показателями рентабельности, детерминированными стагнацией на рынке морской транспортировки углеводородного сырья. Катастрофическая редукция финансовых показателей в 2021 году была обусловлена глобальным экономическим коллапсом, индуцированным пандемией COVID-19, что спровоцировало критическое сокращение спроса на энергоносители и падение объемов грузоперевозок. (рисунок 1)

Фаза первичной адаптации (2022 год) после инициации западных санкционных режимов характеризовалась инкорпорацией компании в альтернативные логистические схемы, что обеспечило прирост чистой прибыли в несколько раз. Однако показатели сохраняли субоптимальные значения вследствие ограниченной эффективности первичных механизмов санкционного обхода и персистенции трубопроводных поставок на европейском направлении.

Следующая фаза максимальной операционной эффективности (2023 год) на фоне кардинальной трансформации геоэкономического ландшафта, включая тотальное эмбарго ЕС и реориентацию экспортных потоков на азиатские рынки, а также последствия деструкции газотранспортной инфраструктуры «Северный поток» и «Северный поток 2» (26.09.2022), катализировала трансформацию компании в ключевой элемент альтернативных логистических цепочек. Оптимизация поставок через международных трейдеров и непосредственные контракты с азиатскими реципиентами (Индия, КНР) детерминировала экспоненциальный рост чистой прибыли до рекордных значений в 2023 году (83,5 миллиардов рублей против 20,4 миллиардов годом ранее) при достижении рекордной рентабельности.

Кризисная фаза 2024 года ознаменовалась эскалацией санкционного давления, включая имплементацию вторичных ограничений, блокировку страховых инструментов и физическую интерцепцию танкерного флота, что нивелировало эффективность существующих схем и спровоцировало редукцию чистой прибыли 46,2 миллиардов рублей при параллельном росте операционных издержек, демонстрируя истощение адаптационного потенциала текущей бизнес-модели.

Таким образом, представленный анализ эволюции финансовых показателей репрезентует архетипичный цикл санкционной адаптации от исходной стагнации через фазу сверхдоходности к системному кризису модели, что актуализирует необходимость парадигмального пересмотра операционной стратегии в условиях прогрессирующей экономической изоляции.

Анализ динамики чистой прибыли ПАО «Совкомфлота» за период с 2018 года по 2024 год выявляет устойчивую положительную динамику с коэффициентом аппроксимации 0,5531, что свидетельствует о стабильном росте показателей, несмотря на санкционное давление.

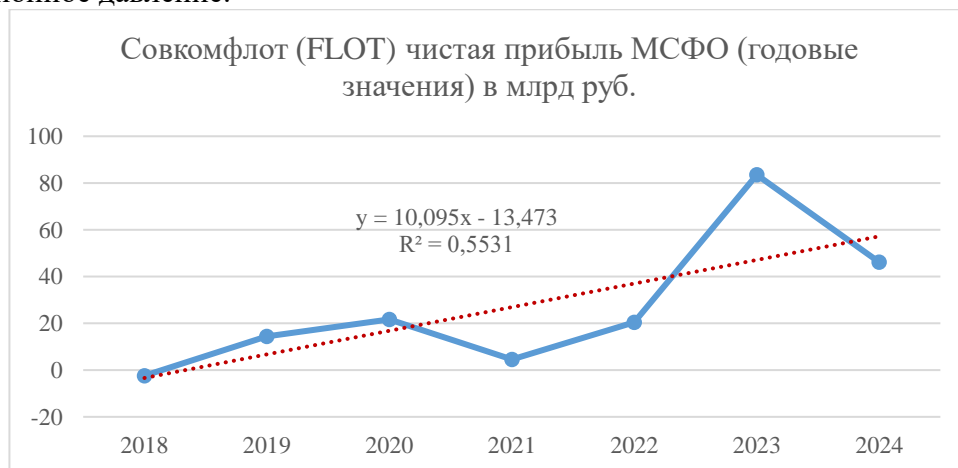


Рисунок 1. Изменение динамики чистой прибыли по МСФО (годовые значения) в миллиардах российских рублей компании «Совкомфлот» с 2018 года по 2024 год

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

Анализ операционных расходов ПАО «Совкомфлота» выявляет устойчивый негативный тренд роста с коэффициентом аппроксимации 0,7012 за период 2018–2024 годов, что обусловлено следующими ключевыми факторами: масштабированием бизнеса через интеграцию в систему теневого флота РФ, увеличением объемов перевозок и расширением операционной деятельности, существенным ростом стоимости зарубежных ресурсов, включая комплектующие, сервисное обслуживание и логистические услуги, необходимостью выплаты санкционных премий поставщикам, достигающих 200–700% от базовой стоимости продукции, а также обязательными гарантийными депозитами. Это в совокупности привело к значительному снижению рентабельности операционной деятельности, увеличению себестоимости перевозок и необходимости поиска альтернативных каналов снабжения. При этом текущая динамика расходов требует разработки комплексных мер оптимизации, включая пересмотр бизнес-модели и поиск новых поставщиков для обеспечения устойчивого развития компании в условиях санкционного давления. (рисунок 2)

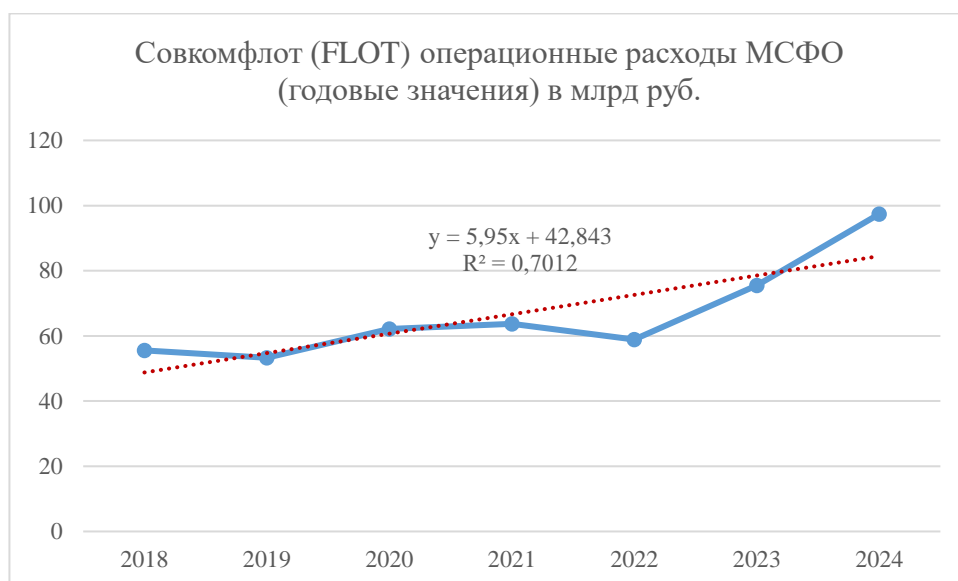


Рисунок 2. Изменение динамики операционных расходов по МСФО (годовые значения) в миллиардах российских рублей компании «Совкомфлот» с 2018 года по 2024 год

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

«Совкомфлот» демонстрирует значительное сокращение чистого долга с устойчивым трендом на снижение (коэффициент аппроксимации 0,8684 за период 2018–2024 годов), что связано с несколькими ключевыми аспектами: существенным уменьшением иностранных инвестиций в компанию, рекордными показателями чистой прибыли, позволяющими минимизировать долговые обязательства, активной поддержкой со стороны мажоритарного акционера в лице РФ, рассматривающей компанию как стратегически важный актив, что проявляется в целевом финансировании критических проектов. (рисунок 3)

Параллельно отмечаются существенные операционные достижения, включая оптимизацию структуры капитала, повышение эффективности управления активами и рационализацию инвестиционных программ. В совокупности эти меры позволили компании не только стабилизировать финансовое положение, но и обеспечить устойчивое развитие в условиях санкционного давления, создав прочную основу для дальнейшего роста.

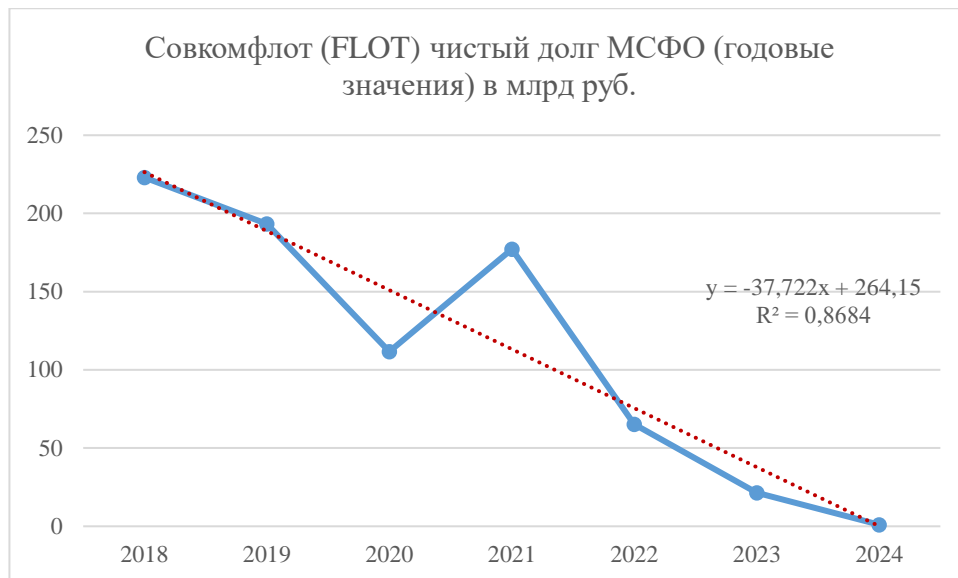


Рисунок 3. Изменение динамики чистого долга по МСФО (годовые значения) в миллиардах российских рублей компании «Совкомфлот» с 2018 года по 2024 год
 Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

«Совкомфлот» демонстрирует гибкую дивидендную политику, адаптируясь к изменяющимся экономическим условиям. В 2022-2023 годах компания осуществляла значительные дивидендные выплаты, связанные с потребностями пополнения государственного бюджета и стабильным финансовым состоянием. Однако в 2024 году ситуация изменилась из-за ужесточения санкционного режима, увеличения операционных затрат и осложнений в логистических цепочках, что вынудило руководство компании принять решение о временном прекращении дивидендных выплат и перенаправлении финансовых потоков на стабилизацию текущего положения и развитие новых направлений деятельности. (рисунок 4)

Примечательно, что правительство Российской Федерации, выступая в роли мажоритарного акционера, последовательно поддерживало как политику дивидендных выплат в благоприятный период, так и решение об их временной приостановке в сложных условиях, демонстрируя таким образом стратегический подход, направленный на обеспечение долгосрочной устойчивости и конкурентоспособности компании в условиях внешнего экономического давления.

Данный пример иллюстрирует сбалансированный подход к управлению корпоративными финансами, когда краткосрочные интересы акционеров уступают место стратегическим задачам финансового оздоровления и развития бизнеса в перспективе.

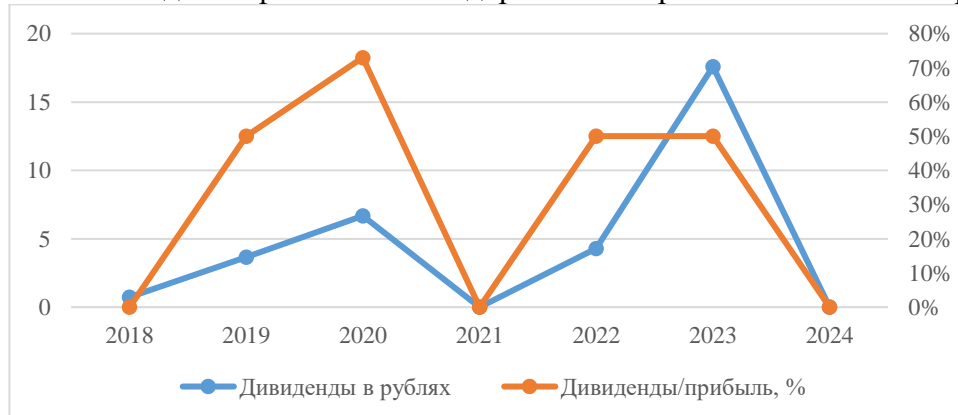


Рисунок 4. Изменение дивидендных выплат компании «Совкомфлот» ПАО с 2018 года по 2024 год
 Источник: составлено авторами на основе [1] [2]

Анализ структуры акционеров ПАО «Совкомфлот» показывает, что мажоритарным владельцем является правительство РФ, контролирующее более 80% акций компании, что подчеркивает ее стратегическую важность для государства. Однако именно эта принадлежность стала основной причиной многочисленных экономических и политических ограничений, существенно затрудняющих нормальную коммерческую деятельность компании. (рисунок 5)

Ключевые последствия государственного контроля включают, с одной стороны, доступ к административным ресурсам и государственной поддержке, а с другой стороны - подверженность жестким санкционным мерам, которые выражаются в блокировке международных расчетов, ограничениях на страхование и логистику, проблемах с техническим обслуживанием флота и сложностях привлечения иностранных партнеров.

Финансовые последствия проявляются в росте стоимости заемного финансирования, увеличении операционных издержек, необходимости создания альтернативных схем работы и потере части традиционных рынков. При этом компания вынуждена балансировать между государственными интересами и коммерческой целесообразностью, что создает уникальные вызовы для ее управления.

Таким образом, государственная принадлежность «Совкомфлота» формирует парадоксальную ситуацию, когда гарантии стабильности со стороны акционера одновременно становятся главным ограничителем развития бизнеса на международной арене, требуя от компании постоянной адаптации к ужесточающимся внешним условиям.



Рисунок 5. Структура и состав акционеров компании «Совкомфлот» ПАО на вторую половину 2025 года

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

Анализ динамики акций ПАО "Совкомфлот" показывает сложную картину. С момента листинга в октябре 2020 года по июль 2025 года стоимость бумаг снизилась на 16,8 процента. При этом наблюдались резкие колебания: в 2023 году акции демонстрировали рост на 38 процентов благодаря рекордной прибыли и активному участию компании в схемах обхода санкций. Однако уже в 2024-2025 годах началось снижение на 24 процента, вызванное отказом от дивидендных выплат, ужесточением санкционного давления и снижением эффективности традиционных схем работы.

Текущая ситуация характеризуется постепенной утратой позиций на рынке санкционного обхода, ростом операционных расходов и необходимостью поиска новых бизнес-моделей. При этом сохраняется потенциал для частичного восстановления при изменении внешних условий. Однако в среднесрочной перспективе компания столкнулась с необходимостью глубокой трансформации своей деятельности. (рисунок 6)

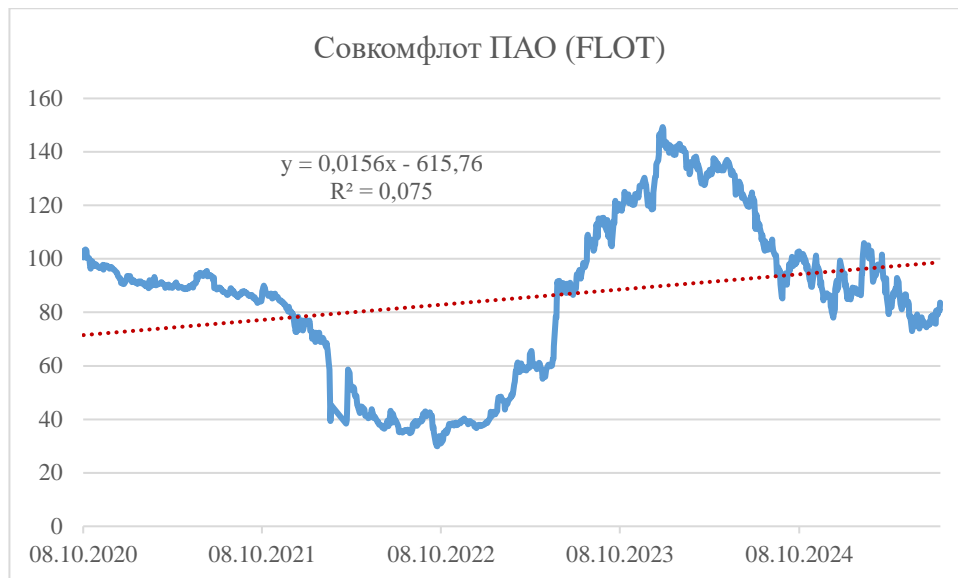


Рисунок 6. Изменения динамики биржевой стоимости акций компании «Совкомфлот» ПАО с 8 октября 2020 года по 22 июля 2025 года

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

На основе представленной информации можно разработать модель развития ПАО «Совкомфлот» в условиях глобальных экономических и политических потрясений. (таблица 1)

Таблица 1. Прогнозная модель финансово-операционных показателей ПАО «Совкомфлот» на 2026-2030 гг. в условиях санкционного давления

Параметр	Базовый сценарий (постепенная адаптация)	Негативный сценарий (ужесточение санкций)	Позитивный сценарий (смягчение внешних условий)
Темпы роста выручки	-25% годовых	-70% годовых	+8–12% годовых
Чистая прибыль	-10–15 млрд руб. (стагнация или незначительный убыток)	Убыток до 20 млрд руб.	25–30 млрд руб. (восстановление)
Долг/EBITDA	3.5x (приемлемый уровень)	5.0x (критический)	2.0x (оптимальный)
Объем перевозок	80 млн тонн (снижение на 5%)	50 млн тонн (коллапс логистики)	100 млн тонн (новые рынки)
Дивидендные выплаты	0–10% от чистой прибыли	Полный отказ	15–25% (возврат политики)
Господдержка	Точечные субсидии	Полная национализация	Кредитные гарантии + налоговые льготы
Цена фрахта (\$/тонна)	100–120	70–90	130–150
Доля "теневого" флота	40–50%	70–80%	20–30%

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

Совкомфлот стоит перед принципиальным выбором стратегии развития в условиях нарастающего внешнего давления. Анализ показывает, что компания оказалась в сложной вилке возможностей: от катастрофического сценария полного сворачивания международной деятельности до осторожного оптимизма при благоприятном стечении обстоятельств.

Ключевой парадокс заключается в том, что государственная поддержка, являясь главным стабилизирующим фактором, одновременно усиливает санкционное давление. Это создает порочный круг, когда каждая мера по спасению компании провоцирует новые ограничения со стороны международного сообщества. Особенно ярко это проявляется в динамике "теневых" флота - чем активнее компания использует подобные схемы, тем жестче становится регуляторный ответ.

Финансовая устойчивость организации оказывается заложником геополитической конъюнктуры. При этом даже в наиболее благоприятном сценарии речь идет не о развитии, а о выживании. Дивидендная политика превратилась в индикатор общего состояния - от полного отказа выплат в кризисной ситуации до символических выплат при стабилизации.

Фундаментальная проблема заключается в исчерпании традиционной бизнес-модели. Компания стоит перед необходимостью либо принципиально трансформировать свою деятельность, найдя новые ниши вне санкционного давления, либо смириться с постепенной маргинализацией на мировом рынке. Выбор этого пути и будет определять будущее российского флота в ближайшее десятилетие.

Анализ перспектив развития ПАО «Совкомфлот» свидетельствует о сложном периоде адаптации к новым экономическим реалиям. В краткосрочной перспективе ожидается снижение ключевых финансовых показателей, прежде всего чистой прибыли, что обусловлено ужесточением санкционного режима и сокращением эффективности традиционных схем работы. Параллельно наблюдается рост операционных расходов, связанный с необходимостью создания альтернативных логистических цепочек и поиска новых поставщиков.

В долгосрочном периоде возможно частичное восстановление докризисных показателей, однако даже при благоприятном сценарии чистая прибыль, вероятно, останется на 30% ниже уровня 2018 года. Это объясняется структурными изменениями на мировых рынках и сохраняющимися ограничениями. Критически важными факторами станут способность компании переориентироваться на новые рынки сбыта и развивать собственные технологические компетенции.

Существенной проблемой остается снижение инвестиционной привлекательности компании как для международных, так и для российских инвесторов. Это вызвано высокой волатильностью операционных результатов и неопределенностью дальнейшей динамики санкционного давления. При этом государственная поддержка, оставаясь важным стабилизирующим фактором, одновременно ограничивает потенциал самостоятельного развития бизнеса.

Успешность стратегии «Совкомфлота» в новых условиях будет определяться способностью найти оптимальный баланс между коммерческой эффективностью и выполнением стратегических задач национальной экономики. Компании предстоит сложный процесс трансформации бизнес-модели, от результатов которого зависит её будущее положение на мировом рынке морских перевозок.

Список источников

1. Investing.com. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.investing.com/> (дата обращения: 24.07.2025).
2. World Bank Group. Всемирный Банк. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.worldbank.org/en/home> (дата обращения: 24.07.2025).
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. Королев, 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.

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.

Сведения об авторах

Грязнов Сергей Александрович – декан факультета подготовки государственных и муниципальных служащих, ФКОУ ВО «Самарский юридический институт ФСИН России», Самара, Россия

Стефанова Наталья Александровна – доцент кафедры Цифровой экономики, ФГБОУ ВО ПГУТИ, Самара, Россия

Королев Андрей Андреевич – студент, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики», Самара, Россия

Information about the authors

Gryaznov Sergey Aleksandrovich – Dean of the Faculty of Training of State and Municipal Employees, Federal State Educational Institution of Higher Education “Samara Law Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia”, Samara, Russia

Stefanova Natalya Aleksandrovna – Associate Professor of the Department of Digital Economy, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education PSUTI, Samara, Russia

Korolyov Andrey Andreyevich – student, FGBU V PGUCHI, Samara, Russia