

УДК 330.322 · DOI: 10.31429/2224042X\_2026\_81\_107

# Оценка оптимальности финансово-инвестиционного механизма инфраструктурных субъектов

Assessing the Optimality of the Financial and Investment Mechanism of Infrastructure Entities

**Хубутия Н.В.**

Кубанский государственный университет,  
Краснодар, Россия

**Khbutia N.V.**

Kuban State University, Krasnodar, Russia

**Аннотация.** Оценка оптимальности финансово-инвестиционного механизма инфраструктурных субъектов приобретает особую значимость в условиях роста капиталоемкости, удорожания заёмных ресурсов и необходимости обеспечения устойчивого развития. Предложенная модель инвестиционного обеспечения, основанная на интеграции цифровой инвестиционной платформы, инвестиционной программы устойчивого развития и финансово-институциональной инфраструктуры, позволяет формализовать выбор источников капитала, учитывать риск-профиль и повышать обоснованность управленческих решений. Использование интегрального показателя Optimization Score обеспечивает сопоставимость организаций по уровню инвестиционного обеспечения и создаёт основу для оптимизации структуры финансирования, долговой нагрузки и инструментов хеджирования.

**Abstract.** Assessing the optimality of the financial and investment mechanism of infrastructure entities is becoming especially important amid rising capital intensity, increasing borrowing costs, and the need to ensure sustainable development. The proposed investment support model makes it possible to formalize the selection of capital sources, take the risk profile into account, and improve the soundness of managerial decision-making. The use of the integral indicator Optimization Score ensures comparability of organizations in terms of the level of investment support.

**Ключевые слова:** финансово-инвестиционный механизм, инвестиционное обеспечение, инфраструктурные субъекты, устойчивое развитие, цифровая инвестиционная платформа, Optimization Score, структура капитала, хеджирование рисков.

**Keywords:** financial and investment mechanism, investment support, infrastructure entities, sustainable development, digital investment platform, Optimization Score, capital structure, risk hedging

**Цитирование:** Хубутия Н.В. Оценка оптимальности финансово-инвестиционного механизма инфраструктурных субъектов // ЭКОНОМИКА: теория и практика. 2026. № 1. С. 107–115. DOI: 10.31429/2224042X\_2026\_81\_107

**История публикации:** рукопись поступила 25.12.2025, опубликована 23.03.2026.

В современных условиях трансформации национальной экономики, усиления внешних ограничений, удорожания капитала, роста требований к прозрачности инвестиционных процессов и повышенного внимания к экологическим и социальным параметрам хозяйственной деятельности особую значимость приобретает разработка устойчивых моделей инвестиционного обеспечения инфраструктурных субъектов [4;8]. Это особенно актуально для организаций морского грузового транспорта, которые одновременно функционируют как элементы транспортной системы, как операторы капиталоемкой инфраструктуры и как участники международных логистических и финансовых цепочек. Финансово-инвестиционный механизм инфраструктурных

субъектов в таких условиях не может рассматриваться исключительно как совокупность разрозненных инструментов привлечения капитала. Его содержание существенно шире и предполагает наличие согласованной архитектуры, в рамках которой обеспечиваются мобилизация, перераспределение, координация и контроль инвестиционных ресурсов, а также управление стоимостью капитала, сроками, рисками и целевыми результатами инвестиционной деятельности. Соответственно, вопрос оценки оптимальности данного механизма выходит за рамки анализа отдельных финансовых коэффициентов и требует интеграции институционального, инвестиционного, цифрового, риск-ориентированного и ESG-подходов. Особенность инфраструктурных

субъектов заключается в том, что их инвестиционные решения носят долгосрочный характер, сопровождаются значительным объёмом фиксированных затрат, высокой инерционностью производственно-технологической базы, зависимостью от регуляторной среды и чувствительностью к шокам на смежных рынках. Для морского грузового транспорта к этим характеристикам добавляются волатильность фрахтовых ставок, валютные и процентные риски, высокая капиталомкость флота и береговой инфраструктуры, международный характер расчётов, необходимость технологической модернизации, соблюдение экологических стандартов и возрастающее значение цифровых платформ. В этой связи задача оценки оптимальности финансово-инвестиционного механизма приобретает не только прикладное, но и теоретическое значение. Она связана с необходимостью ответа на ряд ключевых вопросов. Во-первых, какие структурные элементы должен включать современный механизм инвестиционного обеспечения устойчивого развития инфраструктурных субъектов. Во-вторых, каким образом обеспечить сопряжение интересов государства, финансовых институтов, частных инвесторов и самих хозяйствующих субъектов. В-третьих, как формализовать критерии оптимальности, чтобы перейти от качественной диагностики состояния организации к воспроизводимому выбору управленческих решений в области структуры капитала, конфигурации источников финансирования и параметров риск-хеджирования. В существующих подходах к анализу инвестиционной деятельности инфраструктурных субъектов, как правило, преобладают либо финансово-коэффициентные, либо проектно-ориентированные схемы. При этом они в недостаточной степени учитывают необходимость цифровой координации инвестиционного цикла, распределения рисков между участниками инвестиционного процесса, согласования национальной инвестиционной повестки с ESG-требованиями и структурной оптимизации источников капитала. Предлагаемый подход позволяет рассматривать инвестиционное обеспечение не как совокупность разрозненных инструментов, а как целостный механизм, функционирующий в рамках единой цифровой и финансовой системы [1, 3, 6, 7].

Финансово-инвестиционный механизм инфраструктурных субъектов представляет собой сложную многоуровневую систему, в которой сочетаются финансовые отношения, управленческие процедуры, институциональные нормы, инвестиционные инструменты и цифровые средства координации. В отличие от стандартного корпоративного финансирования, где акцент зачастую делается на минимизации стоимости капитала или повышении рентабельности инвестиций, в инфраструктурных отраслях важнейшее значение имеют длительность инвестиционного цикла, устойчивость денежных потоков, технологическая совместимость решений, возможность привлечения долгосрочных ресурсов и способность противостоять макроэкономическим и отраслевым шокам. В исследовании инвестиционное обеспечение рассматривается как элемент финансово-инвестиционного механизма, обеспечивающий привлечение, распределение и контроль использования инвестиционных ресурсов с учетом ограничений по стоимости капитала, срокам финансирования и уровню риска. Такая трактовка позволяет выделить инвестиционное обеспечение в качестве самостоятельного объекта анализа и одновременно сохранить его встроенность в более широкий финансово-институциональный механизм. С теоретической точки зрения инвестиционное обеспечение включает в себя не только процессы привлечения капитала, но и согласование интересов участников, структурирование потоков финансирования, установление критериев отбора проектов, распределение ответственности, определение допустимого уровня рисков, разработку механизмов контроля и создание условий для возвратности и воспроизводимости инвестиционного процесса. Иными словами, речь идёт о финансовой архитектуре, в которой каждый элемент выполняет определённую функцию и влияет на устойчивость всего экономического механизма. При анализе инфраструктурных субъектов особую роль играет категория устойчивого развития. Её значение в исследовании не ограничивается экологической повесткой. Устойчивое развитие рассматривается как способность организации обеспечивать долгосрочную реализацию инвестиционных программ при сохранении финансовой устойчивости, технологической

адаптивности, институциональной управляемости и приемлемого уровня нефинансовых рисков. Следовательно, инвестиционный механизм должен быть способен не только привлекать ресурсы, но и поддерживать воспроизводимость инвестиционного процесса в условиях неопределённости. С позиции системного подхода финансово-инвестиционный механизм представляет собой совокупность взаимосвязанных подсистем: ресурсной, институциональной, организационной, цифровой, риск-управляющей и оценочной. Нарушение баланса между этими подсистемами приводит к тому, что даже при наличии отдельных доступных источников капитала инвестиционное развитие оказывается неустойчивым. Например, снижение процентной ставки по кредиту не обеспечивает автоматического улучшения инвестиционного обеспечения, если структура долга не соответствует профилю денежных потоков, валютная экспозиция не компенсирована, а риск рефинансирования остаётся высоким. Именно поэтому оценка оптимальности финансово-инвестиционного механизма не может сводиться к поиску формально наиболее дешёвого источника финансирования. Оптимальность в данном случае должна пониматься как соответствие конфигурации инвестиционного обеспечения целям устойчивого развития организации при соблюдении ограничений по ликвидности, долговой нагрузке, стоимости капитала, временной структуре обязательств, технологическим параметрам и нефинансовым критериям [6, 7].

Методологической основой исследования выступают системный, институциональный, функциональный и риск-ориентированный подходы. Системный подход позволяет рассматривать инвестиционное обеспечение как совокупность взаимосвязанных элементов и потоков. Институциональный подход делает возможным анализ субъектного состава механизма и роли различных финансовых институтов. Функциональный подход ориентирует исследование на выявление функций каждого звена модели. Риск-ориентированный подход обеспечивает включение в анализ не только доходности и стоимости ресурсов, но и факторов неопределённости, влияющих на устойчивость инвестиционного цикла. Значимым является

переход от анализа разрозненных показателей к построению интегральной модели, учитывающей пять блоков параметров: экономическую эффективность, финансовую устойчивость, технико-инновационный компонент, социально-экологический блок и модуль риска. Такой подход позволяет оценивать не только результативность инвестиционного процесса, но и его структурную устойчивость. В отличие от подходов, основанных исключительно на статических финансовых коэффициентах, предложенная модель строится на принципах динамической оценки [2; 3; 4]. Это означает, что внимание сосредоточено не только на текущем состоянии организации, но и на способности ее финансово-инвестиционного механизма обеспечивать реализацию долгосрочной инвестиционной программы в условиях изменения параметров внешней среды. Соответственно, критерий оптимальности включает не только уровень достигнутых результатов, но и устойчивость их воспроизводства. Предложена финансовая модель инвестиционного обеспечения устойчивого развития инфраструктурных субъектов на примере организаций морского грузового транспорта, включающая цифровую инвестиционную платформу, инвестиционную программу устойчивого развития и связанные с ней финансовые институты. Данная модель представляет собой функциональную форму реализации механизма инвестиционного обеспечения. В рамках исследования инвестиционное обеспечение рассматривается как инвестиционный элемент финансово-инвестиционного механизма, обеспечивающий мобилизацию, трансформацию, распределение и контроль использования инвестиционных ресурсов с учетом ограничений по стоимости капитала, срокам и риск-профилю. Инвестиционное обеспечение формализовано как динамическая система сопряжения источников, инструментов и субъектов инвестирования, включающая три ключевых звена (рис. 1):

- цифровая инвестиционная платформа (ЦИП) выступает операционным ядром модели и выполняет следующие функции:
  - аккумуляция и перераспределение капитала;
  - цифровое сопровождение сделок и ведение реестра проектных обязательств;

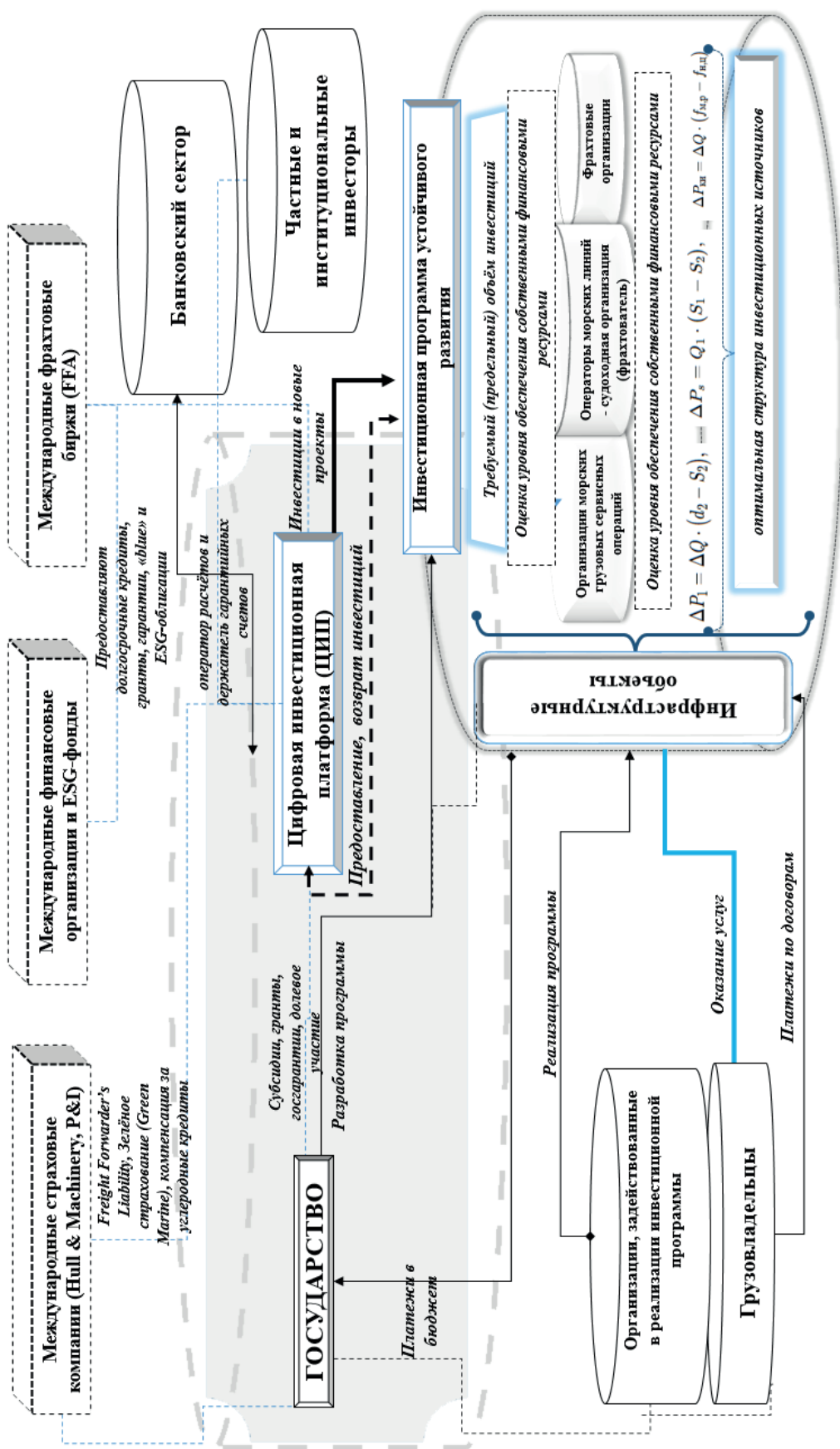


Рисунок 1. Экономико-математическая модель финансово-инвестиционного механизма развития инфраструктурных субъектов на примере организаций морского грузового транспорта  
 Источник: разработано автором.

– контроль возвратных потоков и мониторинг параметров сделок;

– интеграция с внешними институтами и инфраструктурой управления рисками, включая финансовые организации, страховые компании, а также инструменты рынка фрахта и производных контрактов;

– инвестиционная программа образует нормативно-стратегический элемент механизма, задающий приоритеты и требования к объему, срокам и структуре инвестиций, фиксирующий критерии соответствия проектов национальной повестке и ESG-принципам, а также обеспечивающий программно-целевую увязку инвестиционных потоков с целевыми результатами и установленными ограничениями;

– совокупность источников и реципиентов капитала, включающая государство, банки, инвесторов и исполнителей, формирует финансово-институциональную базу механизма. Через это звено реализуется ключевая функция инвестиционного обеспечения, заключающаяся в оптимизации структуры источников финансирования организаций морского грузового транспорта. В схеме это отражается аналитическими приращениями параметров  $\Delta P_1$ ,  $\Delta P_2$ ,  $\Delta P_3$ .

Следует подчеркнуть, что оптимизация структуры источников не означает механического замещения более дорогих ресурсов более дешевыми. Практика показывает, что минимальная номинальная ставка по отдельному инструменту нередко сопровождается дополнительными издержками в виде валютных рисков, требований к обеспечению, ограничительных ковенантов, сроков ограничений, затрат на сопровождение сделки или риска рефинансирования. Поэтому оптимизация в данном случае понимается как поиск баланса между стоимостью, сроком, доступностью, гибкостью, налоговым эффектом, уровнем обеспечения и соответствием профилю денежных потоков. Модель раскрывается через систему управляемых потоков капитала, рисков и эффектов, интегрированных в единую цифровую систему. Это обеспечивает реализацию как классических функций механизма, к которым относятся мобилизация, трансформация и распределение инвестиционных ресурсов, так и расширенных функций, критически значимых для устойчивого развития:

цифровизации инвестиционного цикла, повышения сопоставимости раскрытия информации, ESG-контроля и согласования национальных и международных инвестиционных интересов. Интегрированная модель финансирования инвестиционной программы устойчивого развития демонстрирует переход от фрагментарного проектного подхода к системной конструкции, в рамках которой движение капитала и распределение рисков осуществляются в единой цифровой среде под управлением ЦИП. В данной модели ЦИП выступает цифровым координатором взаимодействия государства, банковского сектора, частных и институциональных инвесторов, а также международных финансовых институтов, обеспечивая снижение транзакционных издержек, повышение прозрачности и управляемости инвестиционных потоков. Ресурсная база данной системы формируется за счет сочетания бюджетного софинансирования, частного капитала, банковских инструментов, международных кредитных линий и инструментов устойчивого, в том числе ESG-ориентированного, финансирования. Система управления рисками обеспечивается страхованием и инструментами хеджирования, включая производные инструменты, привязанные к фрахтовым, валютным и процентным факторам. Принципиально важно, что цифровая среда объединяет не только денежные потоки, но и информацию о рисках, обязательствах, параметрах проектов и критериях их соответствия целевым ориентирам. Это означает, что инвестиционное решение принимается не в режиме локального сравнения ставок или сроков, а как результат сопоставления совокупной стоимости, риска, ожидаемого эффекта, соответствия программным приоритетам и допустимой долговой нагрузкой. Для инфраструктурных отраслей такая интеграция особенно значима, поскольку инвестиционный цикл здесь имеет длительный характер, обратная связь по результатам запаздывает, а последствия ошибочных решений могут накапливаться в течение многих лет, а наличие единой цифровой системы делает механизм более наблюдаемым, управляемым и воспроизводимым (рис. 2).

В развитие финансового блока модели разработан унифицированный подход к оценке полной

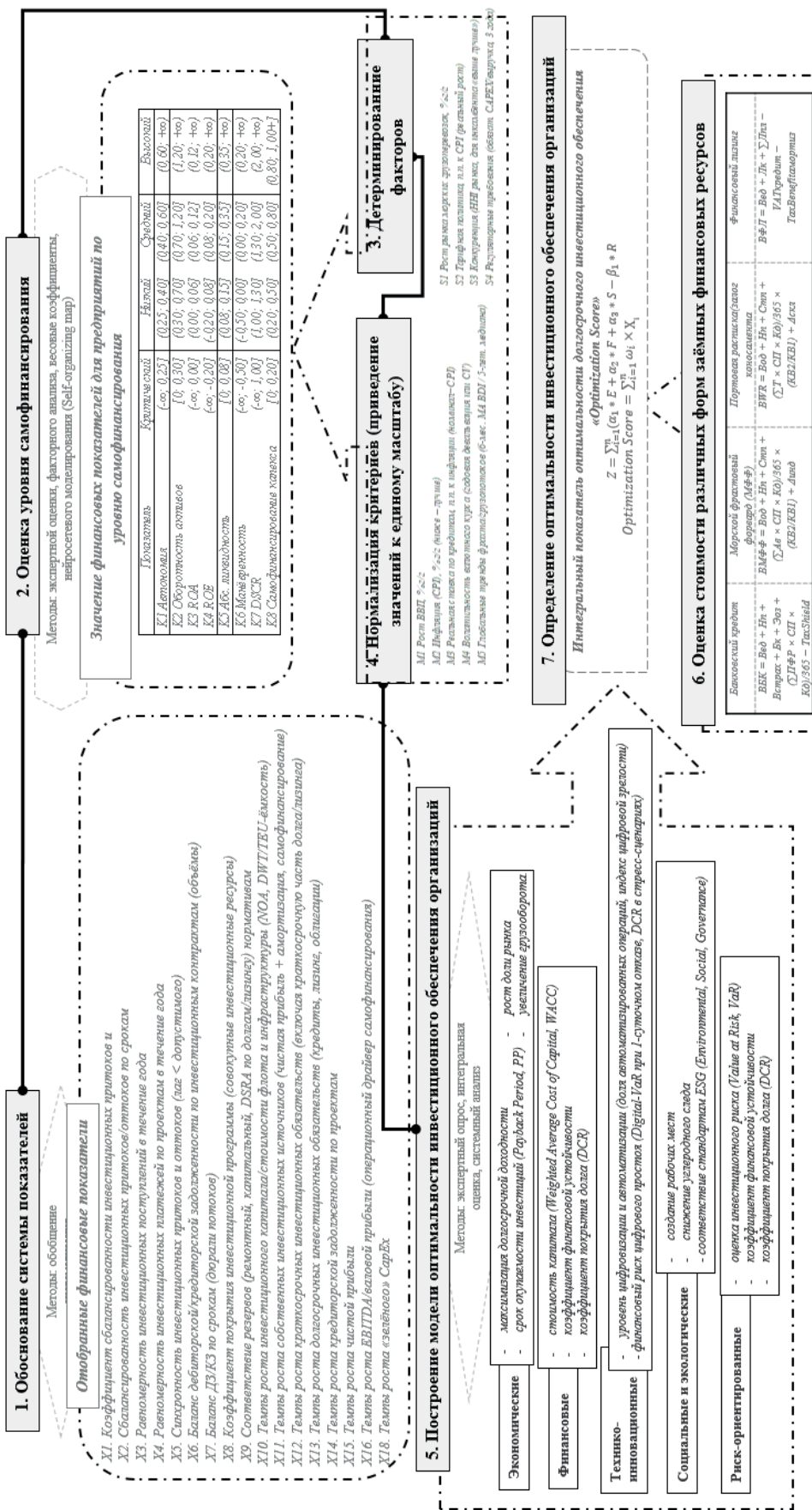


Рисунок 2. Блок-схема комплексной оценки качества и оптимизации инвестиционного обеспечения устойчивого развития организаций морского грузового транспорта  
 Источник: разработано автором

стоимости ключевых форм заемных ресурсов, включая кредит, лизинг, обеспеченные схемы и форвардные конструкции. Этот подход позволяет сопоставлять разнородные инструменты в единой метрике и выбирать оптимальную комбинацию источников капитала. Необходимость разработки такого подхода обусловлена тем, что традиционные методы сравнения инструментов финансирования часто сводятся к сопоставлению номинальной процентной ставки или отдельных условий договора. Однако в реальной практике стоимость заемного ресурса формируется значительно сложнее. На нее влияют комиссия за выдачу, стоимость страхования, расходы на оформление обеспечения, налоговые эффекты, валютные оговорки, индексация, график платежей, обязательные резервы, штрафные санкции, возможность досрочного погашения, ограничения на использование средств и ряд других факторов. В связи с этим полная стоимость заемного ресурса в рамках исследования рассматривается как интегральный показатель, отражающий совокупные издержки привлечения, обслуживания и сопровождения капитала с учетом специфики финансового инструмента, налоговых и страховых эффектов, сроков, индексации, обеспечения и рисков надбавок. Такой подход обеспечивает корректное сравнение банковского кредита, лизинга, обеспеченных торгово-финансовых схем и инструментов, привязанных к будущим доходным потокам. Для организаций морского грузового транспорта это особенно важно, поскольку на практике нередко возникают ситуации, когда инструмент с формально более высокой базовой ставкой оказывается экономически предпочтительнее по полной стоимости благодаря более подходящей дюрации, меньшему давлению на ликвидность, налоговым преимуществам или лучшему соответствию валютной структуре выручки. И наоборот, инструмент с более низкой ставкой может создавать значительные скрытые издержки за счет индексации, валютного риска или жестких ограничений по обслуживанию обязательств. В результате унифицированная оценка полной стоимости позволяет перейти от интуитивного или фрагментарного выбора источников финансирования к структурированному сравнению альтернатив. Это повышает качество финансовых решений

и позволяет встроить их в общую модель оценки оптимальности инвестиционного обеспечения. Эмпирическая верификация модели выполнена на основе корреляционно-регрессионного анализа влияния структуры источников капитала на объем привлеченных долгосрочных инвестиций, а также результатов оптимизационных расчетов конфигурации источников финансирования [1-3, 4-8]. Проведенное исследование показало, что устойчивость инвестиционного развития определяется не изолированным использованием отдельных инструментов, а согласованным функционированием трех ключевых элементов модели: ЦИП как операционного ядра, инвестиционной программы устойчивого развития как стратегической основы и финансово-институциональной инфраструктуры как базы доступа к долгосрочным ресурсам и распределения рисков. Эмпирическая часть исследования подтвердила, что увеличение доли долгосрочных инвестиций зависит не только от наличия формальных возможностей привлечения капитала, но и от качества структурирования источников финансирования, согласования сроков заимствований с инвестиционным циклом, достаточности собственного участия, степени цифровой управляемости портфеля проектов и эффективности системы управления рисками. Иными словами, влияние финансовых ресурсов на инвестиционную активность опосредуется организационной архитектурой механизма. Особое значение имеют результаты, показывающие различия между организациями по уровням инвестиционного обеспечения. Это свидетельствует о том, что даже внутри одной отрасли при сходных макроэкономических условиях субъекты могут существенно различаться по качеству финансово-инвестиционного механизма. Следовательно, универсальные рекомендации по структуре капитала оказываются недостаточными. Необходим инструментарий, позволяющий учитывать типологию организаций по уровню инвестиционной готовности, устойчивости и риск-профилю. Для формализации перехода от диагностики финансово-инвестиционного механизма к выбору управленческих решений предложен интегральный показатель оптимальности долгосрочного инвестиционного обеспечения, Optimization Score

(OS). Он включает систему индикаторов, сгруппированных в пять блоков:

1) блок экономической эффективности объединяет показатели долгосрочной доходности и срока окупаемости инвестиций, динамики рыночной доли, сбалансированности и равномерности входящих денежных потоков, темпов наращивания инвестированного капитала, прибыли и операционной прибыли, а также капитальных вложений;

2) блок финансовой устойчивости включает показатели структуры капитала, выручки на единицу активов, рентабельности активов и собственного капитала, абсолютной ликвидности, маневренности собственного капитала, покрытия долга денежным потоком и доли собственных средств в капитальных вложениях. Дополнительно учитываются параметры резервов.

3) технико-инновационный блок охватывает показатели цифровой зрелости и уровня автоматизации производственных и логистических процессов, доли технологической модернизации и обновления активов, интенсивности исследований и разработок, а также операционной надежности;

4) социально-экологический блок состоит из показателей соответствия экологическим стандартам и отраслевым требованиям устойчивого развития;

5) модуль риска объединяет характеристики рыночных, валютных и топливных экспозиций, в том числе чувствительность к изменениям фрахтовых индексов, стоимости топлива и валютных курсов, а также макроэкономических и регуляторных факторов, концентрационных, ликвидностных и структурных рисков. Именно этот блок делает интегральный показатель не просто агрегированной оценкой текущего состояния, а инструментом, ориентированным на устойчивость. Для организаций морского грузового транспорта риск-модуль является критически важным из-за высокой волатильности внешней среды. Существенное изменение фрахтовых ставок, топлива, валютных курсов или правил внешней торговли способно резко изменить параметры инвестиционной окупаемости. Поэтому высокий уровень экономической эффективности и приемлемая текущая ликвидность не гарантируют оптимальности финансово-инвестиционного механизма, если

организация обладает чрезмерной чувствительностью к рыночным шокам.

$$OS_i = \alpha_1 E_i + \alpha_2 F_i + \alpha_3 T_i + \alpha_4 S_i - \beta_1 R_i, \\ R = 1, \quad \alpha, \beta \geq 0,$$

где  $E_i, F_i, T_i, S_i, R_i$  — блочные оценки;  $\alpha_E, \alpha_F, \alpha_T, \alpha_S, \beta_R$  — веса весовые коэффициенты, задаваемые экспертным путем и с использованием метода анализа иерархий при соблюдении условий неотрицательности и нормировки.

С практической точки зрения показатель OS выступает связующим звеном между диагностическим блоком, включающим систему индикаторов и SOM-классификацию, и блоком управленческих решений, охватывающим отбор проектов, конфигурацию источников финансирования, допустимые пределы долговой нагрузки и параметры хеджирования рисков. Это повышает воспроизводимость процедур скрининга и структурирования сделок с учетом ESG-ограничений и портфельных лимитов. С методической точки зрения показатель OS решает сразу несколько задач, агрегирует разнородные параметры в единую метрику, обеспечивает переход от диагностики к управлению, формирует основу для портфельного подхода к инвестиционному обеспечению. А использование весовых коэффициентов, задаваемых экспертно и с применением АНР, позволяет учитывать отраслевую специфику и адаптировать модель к различным сегментам инфраструктурного комплекса. Для морского грузового транспорта вес риск-модуля и финансовой устойчивости может быть относительно выше, чем, например, для менее волатильных видов инфраструктурной деятельности.

Оптимизация источников капитала переводит инвестиционное обеспечение инфраструктурных субъектов из режима реактивного покрытия дефицита ликвидности в режим воспроизводимой финансовой архитектуры. Стоимость капитала и риск-премии снижаются за счет согласования дюрации, валюты, индексации и ковенант с профилем денежных потоков и параметрами устойчивости, включая ESG-характеристики. В условиях экономической трансформации это обеспечивает устойчивость инвестиционных программ, снижает риск рефинансирования и кассовых разрывов, повышает инвестиционную привлекательность

и позволяет направлять долгосрочный капитал на модернизацию инфраструктуры при контролируемом уровне финансовых и нефинансовых рисков.

### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Рукина С.Н. Бюджет развития и его роль в реализации инвестиционной политики региона // Вестник университета. 2021. № 7. С. 144–151.
2. Денисова И.П., Рукина С.Н. Инфраструктурные бюджетные кредиты – важный инструмент поддержки регионов // 2022.
3. Самойлова К.Н., Рукина С.Н., Герасимова К.А., Такмазян А.С. Формирование системы управления налоговыми расходами в регионе // Финансовые исследования. 2020. № 2 (67).
4. Рукина С.Н., Такмазян А.С., Самойлова К.Н., Герасимова К.А. Формирование бюджета регионального развития в условиях восстановления экономического роста // Финансовые исследования. 2021. № 2 (71).
5. Вовченко Н.Г., Тимофеева Д.Ю., Звонков А.В. Таксономия зеленых финансов: анализ приоритетов развития ответственных инвестиций и гармонизация ESG-рейтингов // Учет и статистика. 2023. № 4 (20). С. 115–127.
6. Хорошунув М. Б., Усенко А. М. Производные финансовые инструменты в годовой финансовой отчетности российских компаний // Учет и статистика. 2025. № 1 (22). С. 126–135. DOI: 10.54220/1994–0874.2025.75.34.001..
7. Богатая И. Н., Булыга Р. П., Евстафьева Е. М. Методические подходы к формированию цифровой информационно-экологической экосистемы экономических субъектов // Учет и статистика. 2025. № 1 (22). С. 29–42. DOI: 10.54220/1994–0874.2025.65.72.001..
8. Усенко Л. Н., Макаренко Е. Н., Гузей В. А. Совершенствование аналитического обеспечения устойчивого развития // Учет и статистика. 2024. № 3 (21). С. 15–25. DOI: 10.54220/1994–0874.2024.11.60.002

### **REFERENCES**

1. Rukina, S. N. (2021). Development budget and its role in the implementation of the region's investment policy. *Vestnik Universiteta*, 7, 144–151.
2. Denisova, I. P., & Rukina, S. N. (2022). Infrastructure budget loans as an important instrument for supporting regions.
3. Samoilova, K. N., Rukina, S. N., Gerasimova, K. A., & Takmazyan, A. S. (2020). Formation of a tax expenditure management system in the region. *Financial Research*, 2(67).
4. Rukina, S. N., Takmazyan, A. S., Samoilova, K. N., & Gerasimova, K. A. (2021). Formation of the regional development budget under conditions of economic growth recovery. *Financial Research*, 2(71).
5. Vovchenko, N. G., Timofeeva, D. Y., & Zvonkov, A. V. (2023). Taxonomy of green finance: Analysis of development priorities for responsible investment and harmonization of ESG ratings. *Accounting and Statistics*, 4(20), 115–127.
6. Khoroshunov, M. B., & Usenko, A. M. (2025). Derivative financial instruments in the annual financial statements of Russian companies. *Accounting and Statistics*, 1(22), 126–135. <https://doi.org/10.54220/1994–0874.2025.75.34.001>
7. Bogataya, I. N., Bulyga, R. P., & Evstafyeva, E. M. (2025). Methodological approaches to the formation of a digital information ecosystem of economic entities. *Accounting and Statistics*, 1(22), 29–42. <https://doi.org/10.54220/1994–0874.2025.65.72.001>

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

**Хубутия Наталья Валерьевна**, преподаватель кафедры мировой экономики и менеджмента Кубанского государственного университета; e-mail: [nhubutiya@mail.ru](mailto:nhubutiya@mail.ru)