

УДК 339.5:656.6:341.24

Круглов Данила Игоревич

магистрант кафедры международной торговли и логистики
Финансовый Университет при Правительстве Российской Федерации,
г. Москва, Россия

**ТЕНЕВОЙ ФЛОТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:
РОЛЬ В ОБХОДЕ НЕФТЯНЫХ САНКЦИЙ,
МАСШТАБ, РИСКИ И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ**

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу феномена теневого флота Российской Федерации как инструмента обеспечения нефтяного экспорта в условиях западных санкций 2022–2025 годов. На основе данных S&P Global, Киевской школы экономики, Clarksons Research и Brokerage Research Series систематизированы динамика и структура теневого флота, механизмы его функционирования и страховое обеспечение. Установлено, что к началу 2025 года мировой теновый флот достиг 1 140 судов, из которых около 586 контролируются Россией, а доля российской морской нефти, перевозимой в обход санкций, превысила 70%. Проведена систематизация рисков теневого судоходства по четырём ключевым категориям: санкционным, финансовым, экологическим и военно-диверсионным. Показано, что Россия сформировала параллельную страховую инфраструктуру через Национальную перестраховочную компанию (РНКК) и Фонд национального благосостояния (ФНБ). Предложена матрица рисков теневого флота с оценкой механизмов их митигации. Обосновывается тезис об институциональной устойчивости теневой схемы в кратко- и среднесрочной перспективе при сохранении нынешней санкционной архитектуры.

Ключевые слова: теновый флот, нефтяной экспорт России, санкции, ценовой потолок, Совкомфлот, страхование танкеров, РНКК, экологические риски, внешнеэкономическая деятельность, логистика нефтеперевозок.

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia

Abstract. The article presents a comprehensive analysis of the Russian Federation's shadow fleet as a tool for sustaining oil exports under the Western sanctions regime of 2022–2025. Drawing on data from S&P Global, the Kyiv School of Economics, Clarksons Research, and

the Brokerage Research Series, the article systematizes the dynamics and structure of the shadow fleet, its operational mechanisms, and insurance arrangements. It is established that by early 2025 the global shadow fleet had reached 1,140 vessels, approximately 586 of which are controlled by Russia, with the share of Russian maritime oil transported in breach of sanctions exceeding 70%. A four-category risk taxonomy is developed covering sanctions, financial, environmental, and military-sabotage risks. Russia's parallel insurance infrastructure — anchored by the National Reinsurance Company (RNKK) and the National Wealth Fund (NWF) — is analyzed. A risk matrix is proposed with assessment of mitigation mechanisms. The article substantiates the institutional resilience of the shadow scheme in the short-to-medium term under the current sanctions architecture.

Keywords: shadow fleet, Russian oil exports, sanctions, price cap, Sovcomflot, tanker insurance, RNKK, environmental risks, foreign trade, oil logistics.

ВВЕДЕНИЕ

Введение в декабре 2022 года ценового потолка на российскую нефть в размере 60 долларов за баррель и запрет на её морские поставки в страны ЕС и G7 были задуманы как инструмент радикального сокращения нефтяных доходов России. Механизм потолка был рассчитан на то, что западные судоходные, страховые и финансовые компании — охватывающие до 90% мирового морского страхования — не будут обслуживать сделки с российской нефтью, проданной выше установленного уровня [6]. Предполагалось, что без западной инфраструктуры Россия окажется не в состоянии физически перемещать большие объёмы нефти на мировые рынки.

Однако практика 2022–2025 годов показала, что эта логика не реализовалась в ожидаемой мере. Россия планомерно формировала так называемый «теневого флот» — совокупность танкеров, работающих вне юрисдикции западных финансовых, страховых и регуляторных структур. Результатом стал парадокс: к июню 2024 года до 70–89% российского морского нефтеэкспорта осуществлялось судами, не подпадающими под ценовой потолок, а нефтегазовые доходы федерального бюджета России в 2024 году выросли на 25% по сравнению с 2023-м — до 143 млрд долларов [9].

Тема теневого флота активно освещается в аналитической литературе западных экспертных структур, однако в отечественной академической среде системные исследования данного феномена с позиций внешнеторговой логистики остаются немногочисленными. Настоящая статья восполняет данный пробел, предлагая структурированный анализ теневого флота России: его масштаба и динамики,

операционных механизмов, страхового обеспечения, а также системы рисков. На этой основе предлагается матрица рисков теневого судоходства с оценкой механизмов их митигации и рекомендации по формированию устойчивой инфраструктуры нефтеперевозок в условиях санкционного давления.

ФЕНОМЕН ТЕНЕВОГО ФЛОТА: ГЕНЕЗИС И МАСШТАБ

2.1. Предпосылки формирования

Теневое судоходство как явление не является изобретением 2022 года. Первые устойчивые структуры теневого флота сложились в 2018–2019 годах в связи с ужесточением санкций США против Ирана и Венесуэлы: страны — цели рестрикций были вынуждены формировать флотилии из старых танкеров, работающих без западного страхования и под флагами государств с низкими регуляторными стандартами [4]. Принципиальное отличие российского теневого флота состоит в масштабе: если иранский и венесуэльский флоты исчислялись сотнями единиц, российский за два года вышел на уровень нескольких сотен — более 500 — судов, контролируемых непосредственно российскими структурами.

Формирование российского теневого флота было ускорено несколькими факторами. Первым стало введение ценового потолка, закрывшего западную страховую и фрахтовую инфраструктуру для нефти, проданной выше 60 долл./барр. Вторым — запрет на заход судов под российским флагом в порты ЕС. Третьим — активная скупка старых нефтяных танкеров на вторичном рынке: в 2021–2023 годах ежегодно продавалось танкеров суммарным дедвейтом 50–55 млн т, причём значительная их доля уходила к покупателям, связанным с российскими нефтяными интересами [4].

2.2. Динамика и структура

По оценкам компании Trafigura, к февралю 2023 года российскую нефть и нефтепродукты перевозили около 600 танкеров теневого флота. К концу 2023 года, по данным Vortexa, их число выросло до 1 089 единиц [1]. К середине 2024 года S&P Global идентифицировал 586 судов, непосредственно контролируемых российскими структурами, суммарным дедвейтом 57,2 млн тонн [3]. К началу 2025 года, по данным Brokerage Research Series (BRS), общий мировой теневой флот достиг 1 140 судов, из которых 78% — под санкциями [2].

Принципиальной характеристикой теневого флота является возраст составляющих его судов. По данным S&P Global, средний возраст танкера теневого флота превышает 20 лет, тогда как в мировом нефтяном флоте в целом этот показатель

не превышает 13 лет [7]. Лишь около 5% судов теневого флота имеют возраст менее 5 лет. Это означает, что значительная часть задействованных танкеров должна была быть выведена из эксплуатации — и была бы выведена в нормальных рыночных условиях. Вместо этого они получили «вторую жизнь» в качестве инструмента обхода санкций.

Таблица 1 — Динамика теневого флота России и санкционного давления на него (2022–2025)

Показатель	2022	2023	Сер. 2024	Нач. 2025
Число судов теневого флота (весь мир)	~600	~1 089	~940–1 000	~1 140
Суда, контролируемые Россией (S&P Global)	н.д.	~400–600	586 (дедвейт 57,2 млн т)	~500–600
Доля теневого флота в мировом нефтяном флоте	~5–8%	~17%	~18%	18,2%
Доля рос. морского нефтеэкспорта, перевозимого теневым флотом	~50%	~60–70%	~70–89%	>75%
Охват западными санкциями (судов теневого флота)	~50 ед.	~191 ед.	~265 ед.	886 ед.
Средний возраст судов, лет	~15	~18	~20	>20

Источник: составлено автором на основе данных [1; 2; 3; 7; 10]

Данные таблицы 1 наглядно демонстрируют экспоненциальный рост санкционного охвата: с ~50 судов в начале 2022 года до 886 к началу 2025-го. Вместе с тем этот рост не остановил функционирование теневого флота — Россия последовательно компенсировала санкционированные суда новыми. По оценке аналитиков, блокированные санкциями США в феврале 2024 года 50 судов были в значительной мере заменены — примерно половина из них прекратила перевозку российской нефти, тогда как другая половина была оперативно замещена [1].

МЕХАНИЗМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ: ОПЕРАЦИОННАЯ СХЕМА И СТРАХОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

3.1. Операционная схема обхода санкций

Теневое судоходство опирается на комплекс взаимосвязанных тактик, направленных на сокрытие конечного покупателя, происхождения нефти и реальной цены сделки. Среди них выделяются следующие основные методы.

Отключение системы автоматической идентификации (AIS). Суда отключают транспондеры в открытом море, скрывая маршрут и местонахождение. Это затрудняет

мониторинг движения танкеров западными спецслужбами и аналитическими агентствами.

Перевалка груза «судно — судно» (STS). Нефть перекачивается с танкера, связанного с российским источником, на другое судно в нейтральных водах. Это позволяет скрыть происхождение нефти и вывести конечного грузополучателя за пределы санкционной цепочки [4].

«Флаг-хоппинг» — смена флага судна. Танкеры регистрируются под флагами государств, не применяющих западные санкции: исторически это были Панама, Барбадос, Либерия; после введения санкций против этих реестров часть флота мигрировала под флаги Танзании, Сан-Томе и Принсипи, Габона [6].

Фальсификация документов о происхождении нефти и месте погрузки. Суда предъявляют документацию, указывающую на иные точки погрузки, или используют промежуточные перевалочные хабы — прежде всего в ОАЭ, Индии и Малайзии — для легализации груза.

Непрозрачные структуры собственности. Реальные бенефициары скрываются через многоуровневые офшорные корпоративные структуры. По данным расследования Financial Times, в цепочках теневого флота активно задействованы британские бухгалтеры и компании, зарегистрированные в Дубае, которые выступают номинальными операторами [7].

3.2. Параллельная страховая инфраструктура

Одним из наиболее значимых результатов санкционного давления стало создание Россией собственной страховой инфраструктуры для нефтяного флота. Отказ Международной группы клубов взаимного страхования (P&I Clubs) — ранее покрывавшей до 90% мировых морских перевозок — от обслуживания российских нефтяных сделок был призван заблокировать доступ теневого флота к страховому рынку [8].

В ответ Россия выстроила следующую схему. Российская нефтяная компания или трейдер страхует танкер в одной из отечественных страховых компаний — «Ингосстрах», «СОВКОМ» или «РСХБ-Страхование». Та перестраховывает 70–90% риска в Национальной перестраховочной компании (РНКК), находящейся под контролем Банка России. РНКК, в свою очередь, имеет право на финансирование из Фонда национального благосостояния в случае крупных убытков. По сути, конечным страховщиком теневого флота выступает государство [4].

Данная конструкция позволяет формально соблюдать требование о наличии страховки, однако её реальное покрытие и финансовая устойчивость существенно уступают стандартам западного P&I-страхования. По данным Financial Times, в случае крупной аварии страховка теневого флота может быть аннулирована, что возлагает всё бремя ликвидации последствий на пострадавшие государства [8].

МАТРИЦА РИСКОВ ТЕНЕВОГО СУДОХОДСТВА

Функционирование теневого флота порождает четыре категории структурных рисков, каждая из которых имеет различных носителей и различные механизмы митигации. Предлагаемая матрица рисков построена на основе систематизации данных ведущих аналитических агентств и академических источников [5; 7; 8; 11].

Таблица 2 — Матрица рисков теневого нефтяного флота России

Категория риска	Характер и масштаб	Носитель риска	Механизм митигации (РФ)
Санкционное давление на флот	Высокий: 886 судов под санкциями к нач. 2025 г.; рост фрахтовых ставок на 48%	Судовладельцы, операторы, нефтетрейдеры	Ротация флота; замена под санкцией судна на новое; национальное страхование (РНKK+ФНБ)
Рост транспортных издержек	Средний: дисконт Urals ~\$11/барр.; рост фрахта из Черноморья до \$10/барр.	Российские нефтекомпании; бюджет РФ	Переориентация покупателей; расчеты в нацвалютах; ОПЕК+ поддержка цены
Экологические аварии и разливы нефти	Высокий: >30 инцидентов 2022–2024 гг.; риск в 10× выше, чем у легального флота	Прибрежные государства; страховщики; экосистемы	Национальная перестраховочная компания (РНKK); государственное покрытие через ФНБ
Военные атаки и диверсии	Растущий: ≥7 взрывов на судах в дек. 2024; рост страхования воен. рисков с 0,6% до 0,8%	Судовладельцы; страховщики; экипажи	Смена маршрутов; военное сопровождение (Балтика); страхование военных рисков через РНKK
Репутационные и правовые риски для транзитных юрисдикций	Средний: давление США/ЕС на ОАЭ, Турцию, Индию; «вторичные санкции»	Транзитные банки; судовладельцы из третьих стран	Расчеты в юанях и рупиях; привлечение нейтральных юрисдикций (КНР, ОАЭ, Гонконг)

Источник: составлено автором на основе данных [2; 4; 5; 8; 9; 11]

4.1. Санкционный риск и его эволюция

Санкционный риск является наиболее динамично нараставшим элементом в системе рисков теневого флота. Эскалация прошла три выраженных волны. Первая (конец 2022 — начало 2023 года) — введение ценового потолка и запрет западных P&I Clubs на обслуживание сделок выше 60 долл./барр. Вторая (конец 2023 — 2024 год) —

адресные санкции OFAC США против конкретных судов, операторов и трейдеров, включая «Совкомфлот» (февраль 2024 года) и 14 связанных с ним танкеров [6]. Третья (январь 2025 года) — масштабный пакет санкций уходящей администрации Байдена против 183 судов теневого флота и двух крупных российских нефтекомпаний — «Газпром нефти» и «Сургутнефтегаза» [1].

Вместе с тем эффективность санкционных мер оказалась ограниченной по ряду структурных причин. Во-первых, Вашингтон последовательно избегал полного эмбарго на российскую нефть, опасаясь ценовых шоков на мировых рынках и потери политической поддержки крупных импортёров. Во-вторых, основные покупатели российской нефти — Китай, Индия, Турция — не присоединились к западным санкциям, а их финансовые системы в основном нечувствительны к давлению через долларовые корреспондентские отношения. В-третьих, сам механизм замены санкционированных судов оказался достаточно гибким: Россия последовательно вводила в оборот новые суда, компенсируя выбывших.

4.2. Экологический риск: катастрофа, ожидающая своего часа

Экологические риски теневого флота характеризуются в аналитической литературе как «катастрофа, ожидающая своего часа» [8]. В 2022–2024 годах с судами теневого флота было связано более 30 инцидентов различной степени тяжести по всему мировому океану [5]. Средний возраст задействованных танкеров превышает 20 лет при среднеотраслевом показателе в 13 лет, а физический износ многих судов критически высок.

Принципиальной проблемой является система страхового возмещения: в случае крупного разлива нефти наличие «мусорной» страховки фактически означает, что расходы на ликвидацию последствий лягут на пострадавшие государства [8]. Особую обеспокоенность вызывает ситуация в Балтийском море: в январе 2025 года у берегов Германии в дрейфе был обнаружен танкер «Eventin» с 99 тысячами тонн нефти на борту, отнесённый рядом организаций к теневому флоту [1]. Greenpeace фиксирует систематические пересечения судами теневого флота охраняемых природных зон вдоль немецкого побережья.

По оценке анонимного эксперта-эколога, риск экологической катастрофы у теневого флота «примерно в десять раз выше», чем у легального [5]. Это связано не только с возрастом судов и качеством страховки, но и с тем, что суда теневого флота,

опасаясь инспекционного контроля, избегают крупных и ответственных портов, тем самым снижая периодичность технического осмотра.

4.3. Военно-диверсионный риск: новое измерение

Начиная с декабря 2024 года теневой флот столкнулся с принципиально новым измерением риска — прямыми военными атаками на танкеры. По данным The Wall Street Journal, с 23 декабря 2024 года не менее семи судов, связанных с российской нефтяной торговлей, подверглись взрывам в различных акваториях — Балтийском море, побережье Ливии и Средиземноморье [1]. Украинский БПЛА впервые атаковал танкер теневого флота за пределами украинской территории — на расстоянии более 2 000 км в Средиземном море. Страхование военных рисков для судов, идущих в российские черноморские порты, за неделю выросло с 0,6% до 0,65–0,8% [1].

Военно-диверсионный риск стал новым структурным фактором, повышающим издержки теневого судоходства. Часть судовладельцев, чьи танкеры были атакованы, уже отказалась от рейсов, связанных с российской нефтью. Это создаёт дополнительное давление на рынок теневого фрахта и может стать значимым фактором сокращения предложения в данном сегменте в 2025–2026 годах.

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ НА НЕФТЯНОЙ ЭКСПОРТ России

Итоговая оценка эффективности санкций против российского нефтяного экспорта через призму теневого флота требует разграничения двух аспектов: ценового и объёмного.

С точки зрения ценового давления санкции достигли частичного успеха. По оценке МЭА, в 2024 году Россия продавала нефть в среднем по 69 долларов за баррель при рыночной цене Brent около 80 долларов — то есть дисконт составлял около 11 долларов за баррель. В годовом выражении это означало потерю около 30 млрд долларов нефтяных доходов, или около 15% от их суммарного объёма [9]. Это значительная, но не разрушительная для бюджета сумма.

С точки зрения объёмного ограничения санкции оказались существенно менее эффективными. Объём добычи нефти в России в 2023–2024 годах фактически не снизился, а общий экспорт нефти по итогам 2024 года, по данным Александра Новака, достиг 240 млн тонн — на 2,4% выше показателей 2023 года [7]. Доходы от нефтегазового экспорта в 2024 году выросли на 25%, достигнув 143 млрд долларов [9].

По оценке S&P Global Platts, доля танкерных отгрузок нефти, не соблюдающих условия ценового потолка, в марте 2024 года составила около 75% [10].

Принципиальный вывод состоит в следующем: санкционная конструкция с ценовым потолком оказалась эффективной в создании ценового дисконта для российской нефти, но неэффективной в ограничении физических объёмов её транспортировки. Причина — формирование Россией достаточно развитой альтернативной транспортно-страховой инфраструктуры, опирающейся на ресурсы государства.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Анализ функционирования теневого флота позволяет сформулировать ряд системных выводов о перспективах его эволюции и рекомендаций для российской внешнеторговой логистики.

Первое. Институциональная устойчивость теневой схемы в краткосрочной перспективе высока. Россия сформировала достаточно гибкую и децентрализованную операционную систему, позволяющую оперативно компенсировать санкционированные суда, менять операторов и маршруты. При сохранении нынешнего санкционного режима — без эмбарго и без присоединения Китая, Индии и Турции — вероятность существенного сокращения физических объёмов нефтяного экспорта невысока.

Второе. Ключевым уязвимым звеном является страховая инфраструктура. Национальная перестраховочная компания и ФНБ как конечные гаранты покрытия создают систему, работоспособность которой зависит от бюджетного ресурса государства. В условиях снижения нефтяных доходов и военных расходов это давление будет нарастать. Диверсификация страхового покрытия через привлечение страховщиков КНР, Индии и других партнёров является стратегическим приоритетом.

Третье. Экологические и военные риски представляют собой нарастающую угрозу для всей схемы. Военные атаки на танкеры в 2024–2025 годах формируют новый страховой и операционный риск, повышающий реальную стоимость теневых перевозок. Государственная поддержка планового обновления задействованного флота — стимулирование строительства новых танкеров на отечественных и партнёрских верфях — является необходимым условием долгосрочной устойчивости схемы.

Четвёртое. Параллельно следует активизировать диверсификацию маршрутов нефтяного экспорта. Концентрация на Балтийском и Черноморском направлениях создаёт уязвимости как в части санкционного, так и военного давления. Расширение

арктического направления (СМП) и наращивание трубопроводной составляющей экспорта (в первую очередь в КНР) способны снизить зависимость от морских перевозок теневым флотом.

Пятое. Необходима проработка сценарного планирования: что произойдёт с нефтяным экспортом, если крупный покупатель (Индия или Китай) под давлением вторичных санкций существенно сократит закупки? Формирование запасных рынков сбыта и диверсификация покупателей — страхование от данного риска, которое должно стать элементом государственной стратегии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Теневой флот России представляет собой масштабный и институционально устойчивый инструмент обеспечения нефтяного экспорта в обход западных санкций. К началу 2025 года теневой флот, контролируемый Россией, насчитывал около 586 судов суммарным дедвейтом 57,2 млн тонн, а доля российской морской нефти, перевозимой в обход ценового потолка, превысила 70%.

Санкционное давление достигло частичного успеха в виде ценового дисконта порядка 11 долларов за баррель и потери ~30 млрд долларов нефтяных доходов в год. Вместе с тем физические объёмы транспортировки нефти не снизились: Россия сформировала параллельную страховую инфраструктуру (РНKK, ФНБ) и гибкую операционную схему, позволяющую оперативно компенсировать санкционные потери.

Теневой флот генерирует четыре категории системных рисков: санкционный, финансовый (рост транспортных издержек), экологический (риск в 10 раз выше, чем у легального флота) и военно-диверсионный (атаки БПЛА на танкеры, начиная с декабря 2024 года). Нарастание последних двух категорий рисков создаёт новые угрозы устойчивости всей схемы в среднесрочной перспективе.

Перспективным направлением дальнейших исследований является количественная оценка порогового уровня санкционного охвата, при котором теневая схема становится экономически нецелесообразной, а также сравнительный анализ опыта Ирана и Венесуэлы как государств, имеющих многолетний опыт функционирования в условиях нефтяных санкций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Теневой флот России // Wikipedia. — 2025. — URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Теневой_флот_России (дата обращения: 20.04.2026).

2. «Теневой флот» вырос до 1140 судов // Агентство. — 2025. — URL: <https://www.agents.media/tenevoj-flot-vyros-do-1140-sudov/> (дата обращения: 20.04.2026).
3. Борьба с теневым флотом на Балтике / Гудев П., Поливач А. // Россия в глобальной политике. — 2025. — URL: <https://globalaffairs.ru/articles/baltika-gudev-polivach/> (дата обращения: 20.04.2026).
4. Как устроен «теневой флот» России // Smart-lab. — 2025. — URL: <https://smart-lab.ru/blog/1244360.php> (дата обращения: 20.04.2026).
5. «Теневой флот» рискует обернуться катастрофой // Posle Media. — 2026. — URL: <https://www.posle.media/article/tenevoj-flot-riskuet-obernutsya-katastrofoy> (дата обращения: 20.04.2026).
6. Ограничение цены на российскую нефть (2022) // Wikipedia. — 2026. — URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Ограничение_цены_на_российскую_нефть_\(2022\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ограничение_цены_на_российскую_нефть_(2022)) (дата обращения: 20.04.2026).
7. Теневой нефтяной флот России — новая глава гибридной войны / Автор // КиберЛенинка. — 2024. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tenevoy-neftyanyoy-flot-rossii-novaya-glava-gibridnoy-voyny> (дата обращения: 20.04.2026).
8. Страховщики увидели риск экологии из-за «теневого флота» российской нефти // РБК. — 2023. — URL: <https://www.rbc.ru/politics/02/04/2023/64295ffc9a7947f32f58d866> (дата обращения: 20.04.2026).
9. Цены и объёмы: почему российский экспорт выглядел неуязвимым для санкций // Re:Russia. — 2025. — URL: <https://re-russia.net/analytics/0244/> (дата обращения: 20.04.2026).
10. Экспорт ресурсов: России мешают не санкции, а старые проблемы с инфраструктурой // Российская газета. — 2024. — URL: <https://rg.ru/2024/04/27/eksport-resursov-rossii-meshaiut-ne-sanktsii-a-starye-problemy-s-infrastrukturoj.html> (дата обращения: 20.04.2026).
11. Влияние санкций на торговлю российской нефтью / Гребенников И.В. // КиберЛенинка. — 2024. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-sanktsiy-na-torgovlyu-rossiyskoy-neftyu> (дата обращения: 20.04.2026).
12. Нефтяной кульбит: сырьевым санкциям не удалось разрушить экономику России // МК. — 2026. — URL: <https://www.mk.ru/economics/2026/02/10/neftyanyoy-kulbit-syrevym-sankciyam-ne-udalos-razrushit-ekonomiku-rossii.html> (дата обращения: 20.04.2026).

Статья поступила в редакцию: __.__.2026

Принята к публикации: __.__.2026