ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

УДК: 327.51, 332.14, 339.5
JEL: F51, L91, R11

Угрозы транспортной блокады и их влияние на экономику Калининградской области

А.И. Егорова, к.э.н.
https://orcid.org/0000-0002-7675-4680; SPIN-код (РИНЦ): 9435-8056
Scopus author ID: 59967577800
e-mail: *snp077@yandex.ru*

Н.С. Леоненко
https://orcid.org/0000-0001-7669-9899; SPIN-код (РИНЦ): 6679-7804
e-mail: *nikita.leonenko@mail.ru*

Для цитирования
Егорова А.И., Леоненко Н.С. Угрозы транспортной блокады и их влияние на экономику Калининградской области // Проблемы рыночной экономики. - 2026. - № 3. – С. 118-129.
DOI: 10.33051/2500-2325-2026-3-118-129

Аннотация
Статья посвящена исследованию рисков для экономики Калининградской области в контексте угроз транспортной блокады, усилившихся после начала Специальной военной операции в 2022 г. Калининградская область входит в число российских территорий с наибольшими рисками провокаций и прямого военного вмешательства от стран НАТО. ***Целью исследования*** является оценка потенциального влияния полной транспортной блокады на экономику региона. Для этого были проанализированы объем и динамика грузовых и пассажирских перевозок в разрезе видов транспорта в ретроспективе, в том числе потоки внешней торговли. На их основе, а также на основе аналитических материалов из открытых источников была проведена оценка зависимости отраслей от закупок сырья из-за пределов региона и сбыта продукции на внешних рынках. ***В результате*** транспортной блокады с риском остановки деятельности могут столкнуться отрасли, объем которых составляет около половины валового регионального продукта региона. Причем такая оценка дается с учетом складских запасов, наличия газо- и нефтехранилищ и малой продолжительности самой блокады. В случае, если транспортная блокада сохранится на долгий срок, потери в экономике окажутся еще более сильными, поскольку ответной реакцией России при отказе от снятия транспортной блокады станут боевые действия. С точки зрения социальной и экономической сфер вооруженный конфликт нанесет Калининградской области намного более серьезный ущерб, чем просто остановка транзита, в связи с чем приоритетным вариантом всегда остается поиск дипломатических вариантов урегулирования проблемы (как это уже было в 2022 году).

Ключевые слова: *грузовые перевозки, пассажирские перевозки, транспортная блокада, Специальная военная операция, Калининградская область, экономический ущерб.*

Статья подготовлена в рамках Государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, тема «Совершенствование инструментов управления социально-экономическим развитием Российской Федерации в условиях военных угроз и опасностей», FMGF-2026-0003, № ЕГИСУ НИОКТР 126022417899-3.

Threats of the transport blockade and their impact on the economy of the Kaliningrad region

Angelina I. Egorova, Cand. of Sci. (Econ.)
https://orcid.org/0000-0002-7675-4680; SPIN-code (RSCI): 9435-8056
Scopus author ID: 59967577800
e-mail: *snp077@yandex.ru*

Nikita S. Leonenko
https://orcid.org/0000-0001-7669-9899; SPIN-code (RSCI): 6679-7804
e-mail: *nikita.leonenko@mail.ru*

For citation
Egorova A.I., Leonenko N.S. Threats of the transport blockade and their impact on the economy of the Kaliningrad region // Market economy problems. - 2026. - No. 3. – Pp. 118-129 (In Russian).
DOI: 10.33051/2500-2325-2026-3-118-129

Abstract
The article is devoted to the study of risks to the economy of the Kaliningrad region in the context of the threats of the transport blockade, which intensified after the start of a Special military operation in 2022. The Kaliningrad Region is one of the Russian territories with the greatest risks of provocations and direct military intervention from NATO countries. ***The purpose of the study*** is to assess the potential impact of a complete transport blockade on the region's economy. For this purpose, the volume and dynamics of freight and passenger traffic in terms of modes of transport were analyzed in retrospect, including foreign trade flows. On their basis, as well as on the basis of analytical materials from open sources, an assessment was made of the dependence of industries on the purchase of raw materials from outside the region and the sale of products on foreign markets. ***As a result*** of the transport blockade, industries that account for about half of the region's gross regional product may face the risk of business stoppage. Moreover, such an assessment is given taking into account stocks, the availability of gas and oil storage facilities and the short duration of the blockade itself. If the transport blockade persists for a long time, economic losses will be even greater, because if Russia refuses to lift the transport blockade, it will most likely be forced to resolve this militarily. From the point of view of the social and economic spheres, the armed conflict will cause much more serious damage to the Kaliningrad region than just stopping transit, and therefore the search for diplomatic solutions to the problem always remains a priority option.

Keywords: *cargo transportation, passenger transportation, transport blockade, Special military operation, Kaliningrad region, economic damage.*

The article was prepared within the framework of the State Assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation «Improving the tools for managing the socio-economic development of the Russian Federation in the context of military threats and dangers», FMGF-2026-0003, № EGISU NIOCTR 126022417899-3.

Введение

Российская Федерация с началом Специальной военной операции (далее – СВО) в 2022 г. вступила в фазу активного противостояния с западными странами. Их финансовая и военная поддержка вооруженных сил Украины усугубила отношения с Россией и создала для нее новые очаги напряженности. Ввиду агрессивной риторики Евросоюза, и в особенности стран Балтии, одним из таких назревающих очагов стал российский полуэксклав – Калининградская область.

Наличие территории, не граничащей с остальной частью страны, уже само по себе является риском для национальной безопасности. Однако риск усиливается еще больше, если такая территория окружена странами с недружественной политикой.

Калининградская область связана с остальной частью России по суше через территории Польши и Литвы (Сувалкский коридор) и территорию Беларуси, а также по морю через паромную линию Усть-Луга – Балтийск. Угрозы в отношении Калининградской области нарастали постепенно, начиная с 1990-х гг. Сначала они были связаны со снижением доступности транспортного сообщения между Калининградской областью и Беларусью (введение транзитных документов для грузов и пассажиров, повышение тарифов на перевозку). В первый раз угроза остановки сухопутного транзита властями Литвы была озвучена в 2006 г., а первый реальный запрет железнодорожных перевозок был осуществлен в июне 2022 года.

Запуск паромной переправы в свое время был осуществлен именно с целью избежания досмотра грузов Литвой, но полноценной альтернативой автомобильному и железнодорожному транспорту тогда это не стало, поскольку суммарная вместимость используемых паромов была несопоставимо меньше.

Однако реакция западных стран на проведение СВО усилила риски для Калининградской области и в части паромного сообщения. В мае 2022 года Финляндия и Швеция подали заявки на вступление в НАТО, тем самым обеспечив Североатлантическому альянсу контроль почти над всей береговой линией Балтийского моря. Угроза для России заключается в том, что под предлогом соблюдения экологических норм и защиты подводной инфраструктуры страны НАТО стремятся установить вооруженный контроль над судоходством в акватории Балтийского моря, в том числе с целью противодействия «российскому теневому флоту».

Кроме того, Эстония и Финляндия в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года могут увеличить свои территориальные моря или установить прилежащие зоны в Финском заливе до срединной линии, чтобы ограничить судоходство российских кораблей. Эта угроза еще не воплотилась в реальность, но, тем не менее, Балтийское море и Финский залив уже стали ареной санкционной войны, объявленной судам, направляющимся в порты Российской Федерации и выходящим из них. Так, с 15 января 2025 г. странами НАТО в Балтийском море начато проведение операции «Балтийский страж», в ходе которой производится досмотр и задержание судов, следующих в (из) российские порты, под надуманными предлогами.

Эксперты по международной политике отмечают, что именно ситуация с Калининградской областью входит в число наиболее серьезных угроз и опасностей для национальной безопасности России [20, 8]. Помимо уже названных угроз морской и сухопутной транспортной блокады, существуют прямые риски боевых действий. Так, по заявлениям Минобороны России, численность войск НАТО в странах Балтии выросла в 2 раза с 2022 года [13]. При этом если Литва, Латвия и Эстония в основном выступают в качестве полигона для размещения войск НАТО, то Польша, помимо обязательств перед НАТО, работает над увеличением собственного военного потенциала [11]. Польская армия уже является третьей по численности среди стран НАТО, но министр обороны Польши назвал стратегической целью еще большее ее увеличение – с 218 до 500 тыс. чел. [18]. Рост численности военнослужащих также сопровождается обновлением и увеличением количества военной техники [17, 7].

Растет количество и масштаб военных учений НАТО вблизи Калининградской области. Согласно ежегодным отчетам НАТО [5], с 2015 по 2025 гг. было проведено 208 крупных многонациональных военных учений, из них 78 проводились в соседних с Калининградской областью территориях (Эстония, Латвия, Литва, Польша, Балтийское море). За рассматриваемый период с 2015 г. не было ни одного года, чтобы эти страны не становились местом проведения учений, а зачастую они принимали учения даже по несколько раз в год.

Страны НАТО не скрывают, что в сценариях многих из таких учений заложены боевые действия с Россией. К примеру, в годовом отчете НАТО за 2019 г., опубликованном в том числе на русском языке, в описании военных учений «Трайдент Джупитер» (5-14 ноября), указано, что «в рамках этих командно-штабных/компьютерных учений, основанных на вымышленном сценарии по статье 5, были проведены операции высокой интенсивности против государства-противника, противодействующего НАТО во всех сферах в северо-восточной зоне ответственности». Очевидно, что в северо-восточной зоне от НАТО нет никого, кроме России и

Беларуси. Причем если раньше обозначение России было неявным (наподобие «северо-восточной зоны»), то в настоящее время о России говорится напрямую. Ярким примером в 2026 г. стали учения армии Нидерландов по развертыванию лагеря для российских военнопленных на своей территории [3].

Кроме того, среди угроз для Калининградской области имеют место и территориальные претензии. В отличие от Германии, которая отказалась от возвращения бывшего Кенигсберга, Литва еще с самого начала 1990-х гг. заявляла о необходимости «деколонизации» Калининграда. Калининградская область, на территории которой расположена историческая местность «Малая Литва» (местность в нижнем течении реки Неман), традиционно воспринимается литовцами, как «незаконно отчужденная» территория их родины. Такие заявления звучат в Литве на самом высоком уровне: например, в 1994 г. к отделению Калининграда от России призывал Витаутас Ландсбергис (на тот момент уже бывший глава Литвы) [15].

В рамках данного исследования мы сфокусировались на оценке динамики транзита в разрезе по видам транспорта и его значимости для экономики Калининградской области. Целью исследования является оценка гипотетического влияния транспортной блокады на экономику Калининградской области.

Динамика морских перевозок до и после начала Специальной военной операции

Если рассматривать динамику импорта грузов через морские порты Калининградской области, то их значения снижались несколько лет подряд еще до начала СВО, и с 2022 г. снижение только ускорилось (Рис. 1).

При этом не было ожидаемого эффекта замещения европейских грузов азиатскими, африканскими и латиноамериканскими. Начало СВО привело к практически полному прекращению грузооборота со странами Европы, а объемы импорта из остальных стран почти не изменились.

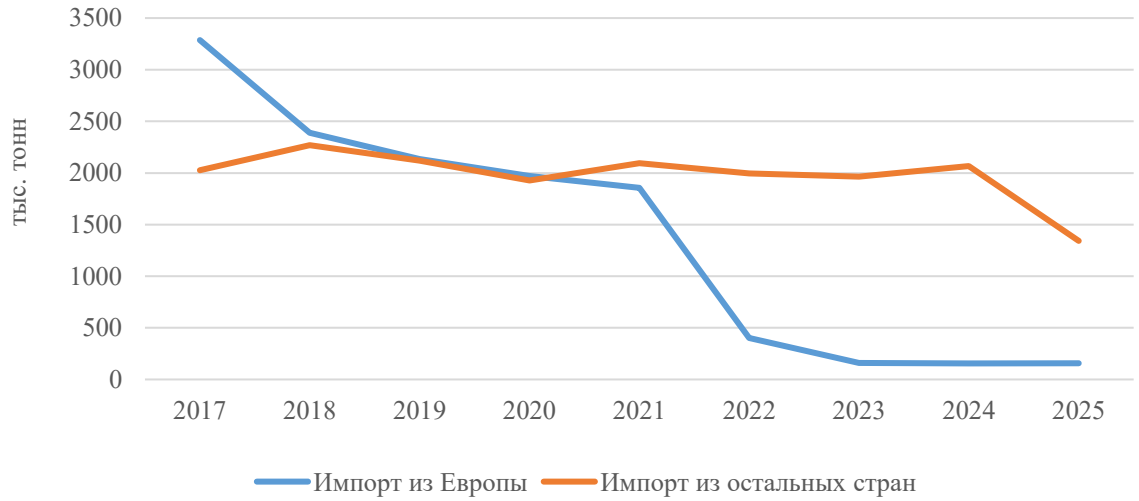

Рис. 1. Динамика импорта Калининградской области из Европы и остальных стран
Источник: составлено авторами по данным Росморречфлота.

Аналогичная ситуация происходила и с экспортом из Калининградской области. Объем экспорта в европейские страны также начал снижение еще до 2022 г., и эта тенденция продолжилась после начала СВО. Экспорт в другие страны после 2022 г. немного вырос, но все равно не превысил среднемноголетний уровень (Рис. 2).

Отчасти низкая динамика товарооборота с неевропейскими странами связана с тем, что в акватории портов Калининградской области недостаточные глубины для крупных международных судов, которые могли бы осуществлять доставку грузов, например, в Китай [2]. При этом малые и средние суда, для которых эти глубины являются достаточными, экономически нецелесообразны для морских грузовых перевозок до отдаленных стран Азии, Африки и Америки.

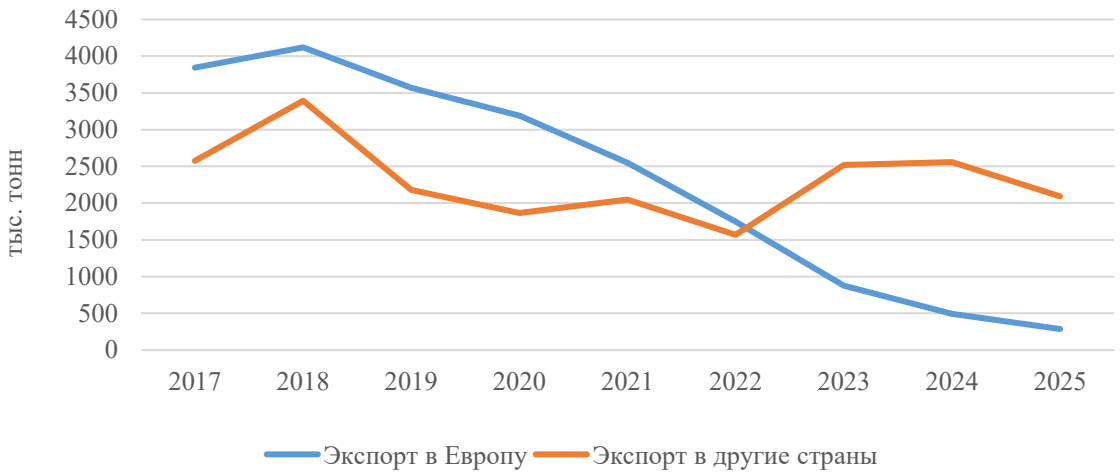

Рис. 2. Динамика экспорта Калининградской области в Европу и остальные страны
Источник: составлено авторами по данным Росморречфлота.

Суммарный объем морских перевозок Калининградской области, включая перевозки между российскими портами, также снизился. По данным Министерства развития инфраструктуры Калининградской области [22], в 2018 г. объем перевалки составил 14,0 млн тонн, в 2022 г. произошло снижение до 8,3 млн тонн, и затем объем сохранялся примерно на том же уровне (в 2025 г. – 8,8 млн тонн). Если раньше почти все морские грузоперевозки были связаны с внешней торговлей (в 2017-2021 гг. в среднем выше 75%), то теперь их доля в весе чуть более трети.

В то же время, несмотря на общее снижение перевалки грузов, наблюдается рост по отдельным типам грузов. В частности, растет объем контейнерных перевозок, а ограничением для дальнейшего роста становится дефицит контейнеровозов на калининградском направлении [14].

Если анализировать принадлежность морских судов, работающих в морских портах Калининградской области, то в настоящее время по данным Росморречфлота около половины из них приходится на морские суда с российской регистрацией. На суда под флагами европейских стран приходится менее 10%.

Почти все суда, работающие в Калининградской области, относятся к грузовым. На середину 2026 г. работает только 2 пассажирских судна, и пассажиропоток, который они обеспечивают, всегда был незначительным для региона. По данным информационной системы государственного портового контроля, на 2025 г. морской пассажиропоток суммарно не превышал 10 тыс. чел. в обоих направлениях, что с учетом воздушного и железнодорожного транспорта дальнего следования, а также пассажиропотока автобусов, следующих за пределы Калининградской области, составляет менее 0,5% от общего пассажиропотока региона в год.

Сравнение морских перевозок с другими видами транспорта по значимости для Калининградской области

В Калининградской области для перевозки грузов и пассажиров, помимо морского транспорта, активно используется воздушный, автомобильный и железнодорожный.

Воздушный транспорт имеет минимальную долю в перевозке грузов. По данным холдинга «Новапорт», в состав которого входит Калининградский аэропорт Храброво, объем перевезенных грузов в 2025 году составил всего 13,5 тыс. тонн, причем даже этот объем стал рекордным за все время. Однако для перевозки пассажиров воздушный транспорт имеет ключевое значение. По данным холдинга «Новапорт», в 2025 г. в Калининградской области воздушным транспортом было перевезено 5,015 млн чел. (Рис. 3). Аэропорт Храброво по этому показателю входит в число 10 крупнейших аэропортов России, уступая только аэропортам Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи, Новосибирска, Екатеринбурга и Казани. Еще в 2018 г. пассажиропоток был более чем в 2 раза ниже (2,1 млн чел.).



Рис. 3. Объем пассажирских перевозок Калининградской области
(по основным видам транспорта дальнего следования)
Источник: составлено авторами по данным Министерства развития инфраструктуры Калининградской области.

Значительный вклад как в грузовые, так и в пассажирские перевозки вносит **железнодорожный транспорт**. По данным Министерства развития инфраструктуры Калининградской области, в 2025 г. железнодорожным транспортом было перевезено 5,5 млн тонн грузов. Это меньше, чем объем, перевезенный морскими судами (8,8 млн тонн в 2025 г.), но только из-за того, что сухопутный транзит подвергается квотам и лимитам со стороны Литвы. Транзит допускается только для несанкционных грузов, а, учитывая, что санкционный список регулярно увеличивается, то это приводит к более высоким темпам снижения грузоперевозок по суше, чем в акватории Балтийского моря, где на момент середины 2026 г. ограничений еще не было. Так, еще в 2018 г. объем железнодорожных перевозок составлял 15,7 млн тонн, в 2022 г. он сократился до 10,2 млн тонн (Рис. 4). Сейчас это в основном пищевая продукция ГК «Содружество» и автомобили группы «Автотор» [1].

Как и в случае с воздушным транспортом, пассажироперевозки в поездах тоже показывают рост (со 116 тыс. чел. в 2022 г. до 248 тыс. чел. в 2025 г.), но у данного роста есть пределы, поскольку Литва наряду с грузовыми составами ограничивает и пассажирское сообщение – допустимо, чтобы в составе было не более 9 вагонов и суммарное количество пассажиров на 1 поезд не превышало 300 чел. [10]. В связи с чем количество перевезенных пассажиров поездами многократно меньше, чем самолетами, на которые не распространяются такие ограничения и при этом поддерживаются доступные цены за счет субсидируемых государством «плоских» тарифов.

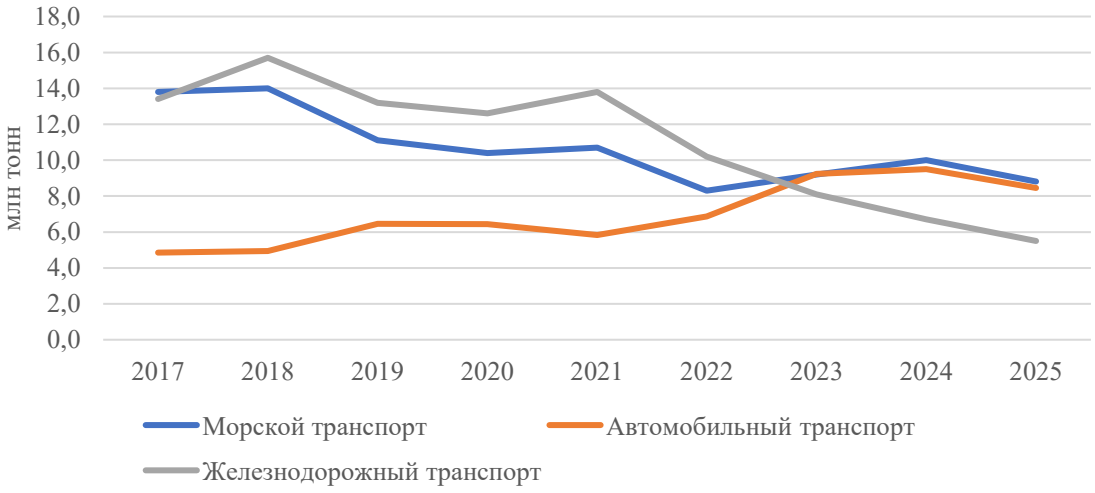

Рис. 4. Объем перевозки грузов по основным видам транспорта в Калининградской области

Источник: составлено авторами по данным Министерства развития инфраструктуры Калининградской области.

Автомобильный транспорт, так же, как и железнодорожные составы, сталкивается с досмотром в Литве из-за введенного на большинство товаров лимита по допустимому объему грузов. Другой вариант пути до Калининградской области проходит через Польшу, но с 2023 г. туда закрыт въезд автомобилей с российскими номерами. Несмотря на это, грузовому автомобильному транспорту все же удалось частично перетянуть на себя грузопоток с железной дороги. Объем перевезенных грузов вырос с 5,8 млн тонн в 2021 г. до 9,2 млн тонн в 2023 г. и затем сохранялся примерно на том же уровне (Рис. 4).

Среди пассажиров автомобильный транспорт менее популярен, чем самолеты или поезда, особенно после введения запрета на въезд для автомобилей с российскими номерами (разрешен въезд только в Литву для транзита в течение 24 часов при получении разрешительных документов) [23] и усложнения визовых требований для граждан России. Действует автобусное сообщение, но с учетом невысокой загрузки и низкой частоты рейсов средний пассажиропоток в год не сильно выше, чем на морских судах.

Оценка экономического ущерба Калининградской области в случае транспортной блокады

Для оценки экономического ущерба в данном исследовании учитывается гипотетический сценарий, при котором против России вводится морская блокада, а также запрет сухопутного транзита автомобилями и по железной дороге. В сценарии заложена одновременная блокада и по морю, и по суше, поскольку при ограничении только одного из направлений грузы могут быть перемещены на доступные транспортные маршруты. При прочих равных, как железная дорога, так и морские порты (по данным Росморречфлота) имеют существенный запас мощности для увеличения обработки грузов в случае их перераспределения с других видов транспорта. Это сделает логистику более медленной, но не нанесет существенного экономического ущерба.

Например, в 2023 г., когда необходимость диверсификации маршрутов стала очевидной и часть грузов с автомобилей и поездов перераспределили на морские суда, динамика ВРП Калининградской области не сильно отставала от среднероссийской [9] (+2,8% и +5,2% соответственно к уровню 2022 г.), а отрасли реального сектора экономики росли особенно высокими темпами (строительство +27,5%, обрабатывающие производства +9,1%, сельское хозяйство +5,2% и т.д.).

В то же время при расчете оценки есть понимание, что сценарий полной транспортной блокады имеет низкую вероятность реализации, поскольку сохранение ее на долгий срок невозможно: произойдут либо гораздо более масштабные события в результате начала вооруженного конфликта, либо логистика восстановится в результате урегулирования противоречий по дипломатическим каналам, как это уже происходило в 2022 году.

В моменте же полная транспортная блокада может застопорить около половины экономики Калининградской области (Таблица). В таком случае одна отрасль потянет за собой другую, и пострадают даже те отрасли, которые формально не зависят от внешней торговли и завоза сырья из России, так как люди, занятые в пострадавших отраслях, перестанут генерировать спрос. При долгой блокаде экономика сожмется до бюджетного сектора, небольшой части энергетики, пищевой промышленности и некоторых других относительно независимых отраслей.

Для расчета гипотетического экономического ущерба все отрасли экономики были поделены на 3 категории:

1 категория – отрасли, которые работают преимущественно на собственном сырье либо, в случае предоставления услуг, ориентированы на собственное население. При этом транспортная блокада приведет к снижению численности населения и соответствующему снижению спроса на товары и услуги всех отраслей. Усредненное значение коэффициента экономического ущерба для таких отраслей взято на уровне 0,7 или -30% к объему отрасли до транспортных ограничений.

2 категория – отрасли, которые одновременно ориентированы на внешний рынок (в т.ч. могут зависеть от завоза сырья для производства или от спроса приезжающих туристов), и на

местное население. Усредненное значение коэффициента экономического ущерба для таких отраслей взято на уровне 0,5 или -50% к объему отрасли до транспортных ограничений.

3 категория – отрасли, производство которых полностью зависит от привозного сырья или их продукция полностью уходит на внешние рынки. Усредненное значение коэффициента экономического ущерба для таких отраслей взято на уровне 0,0 или -100% к объему отрасли до транспортных ограничений.

Для вычисления объема экономики основных отраслей (коды ОКВЭД A – S) были использованы данные Росстата по ВРП, а для вычисления объема их подотраслей (составные части обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства и т.д.) использовался показатель Росстата «Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами» [16], поскольку ввиду отсутствия данных ВРП по ним это наиболее приближенный показатель Росстата в открытом доступе, который позволяет оценить объем данных подотраслей. Объем отгруженной продукции подотраслей соотносился с объемом отгруженной продукции отрасли в целом. При этом объем отгруженной продукции и объем ВРП – не идентичные показатели, поэтому при расчете было сделано допущение, что доля подотраслей в общем объеме отгруженной продукции отрасли равна доле подотрасли в общем объеме ВРП отрасли. Данные расчеты были проведены по всем отраслям и подотраслям экономики, основные из которых отражены в таблице 1.

Таблица 1

Гипотетическое влияние транспортной блокады на экономику Калининградской области в отраслевом разрезе

Отрасли	Категория	ВРП, 2024		ВРП после блокады		Риск снижения ВРП
		млрд руб.	%	млрд руб. в ценах 2024 г.	%	
Всего	-	968,5	100,0%	495,2	100,0%	-48,9%
Строительство и операции с недвижимостью	2	268,0	27,7%	134,0	27,1%	-50,0%
Бюджетный сектор	1	146,6	15,1%	102,6	20,7%	-30,0%
Обрабатывающие производства	-	125,3	12,9%	38,7	7,8%	-69,1%
Пищевые продукты	2	69,9	7,2%	34,9	7,1%	-50,0%
Транспортные средства	3	20,8	2,1%	0,0	0,0%	-100,0%
Химические вещества и продукты	3	10,8	1,1%	0,0	0,0%	-100,0%
Электрическое оборудование	3	4,8	0,5%	0,0	0,0%	-100,0%
Прочие производства	-	19,1	2,0%	3,8	0,8%	-80,0%
Торговля	2	93,7	9,7%	46,8	9,5%	-50,0%
Транспортировка и хранение	2	77,8	8,0%	38,9	7,9%	-50,0%
Сельское хозяйство	-	56,2	5,8%	35,9	7,3%	-36,0%
Растениеводство	1	39,0	4,0%	27,3	5,5%	-30,0%
Рыбоводство	2	16,9	1,8%	8,5	1,7%	-50,0%
Лесоводство	1	0,2	0,0%	0,2	0,0%	-30,0%
Энергетика	2	31,2	3,2%	15,6	3,2%	-50,0%
Добыча полезных ископаемых	3	18,3	1,9%	3,7	0,7%	-79,9%
Гостиницы и общепит	3	15,8	1,6%	0,0	0,0%	-100,0%

Водоснабжение	1	5,0	0,5%	3,5	0,7%	-30,0%
Прочее	-	130,7	13,5%	75,5	15,2%	-42,2%

Источник: составлено авторами по данным Росстата.

Распределение отраслей по категориям проводилось на основе данных Росморречфлота по структуре ввоза и вывоза грузов морскими судами, а также на основе прочих аналитических материалов из открытых источников в интернете. По ним определялась степень зависимости отраслей от внешних факторов (тех, что за пределами Калининградской области).

Так, многие предприятия Калининградской области работают на привозном сырье [24], кроме частично пищевой, деревообрабатывающей и некоторых других отраслей. В составе добычи полезных ископаемых преобладает добыча нефти и янтаря [21], при этом вся добытая на территории региона нефть отправляется морскими судами на переработку в другие регионы России, а янтарь, хотя и обрабатывается в Калининградской области, является, в первую очередь, экспортным продуктом. Энергетика в основном работает на газе, поступающем из-за пределов региона, а на независимые от внешних поставок ветровые и гидроэлектростанции приходится менее 1% установленной мощности всех электростанций Калининградской области [6]. Строительная отрасль, включая операции с недвижимостью, в полной мере относится к экспортной отрасли, поскольку значительную долю квартир традиционно покупают жители других регионов (28% по данным Сбербанка за период с 2021 года по октябрь 2025 года [19]), также и сами строительные материалы в значительной степени завозятся из-за пределов региона [12]. Сельское хозяйство Калининградской области, в том числе рыболовство, имеет более высокую степень самостоятельности, так как регион имеет хорошие агроклиматические и водные ресурсы [4]. Остальные отрасли, в том числе транспортировка и хранение, гостиницы и общепит и пр., также сильно пострадают из-за снижения грузооборота, туристов и общей численности населения в регионе.

В то же время оценки гипотетического влияния транспортной блокады на экономику исходят из того, что если она случится, то продлится недолго. За этот период многие отрасли даже среди тех, что зависят от завоза сырья и топлива из-за пределов региона, продолжат ограниченно функционировать благодаря заполненным хранилищам нефти, газа и складским запасам. В случае затягивания транспортной блокады многие отрасли перейдут из категории 2 в категорию 3, а общий объем экономики Калининградской области рискует снизиться еще сильнее, чем на 49%.

Заключение

Геополитические риски последних лет особенно сильно отражаются на Калининградской области, и положение дел в транспортной отрасли можно рассматривать в качестве индикатора масштаба рисков и угроз, с которыми сталкивается регион. Все 3 основных вида транспорта (морской, автомобильный, железнодорожный) имеют примерно равное значение для перевозки грузов Калининградской области, но объем этих перевозок снижается. В том числе снижается объем внешней торговли, поскольку после разрыва связей с европейскими странами так и не произошло полноценного переориентирования торговых потоков на дружественные страны.

С точки зрения имеющихся рисков и угроз, морские суда являются наиболее вероятным видом транспорта, который мог бы стать основным в Калининградской области, поскольку, в отличие от автомобилей и поездов, морские суда пока не сталкивались с квотами по доступному объему и перечню допустимых видов грузов. Тем более, что все текущие виды грузов морские суда способны перевозить, а мощность морских портов Калининградской области позволяет обслуживать в 3-4 раза более высокие объемы грузов, чем сейчас (по данным Росморречфлота).

При этом морской транспорт, как и все остальные виды транспорта, не является незаменимым, но при блокаде хотя бы одного из них экономике Калининградской области будет нанесен значительный ущерб. При гипотетическом сценарии полной транспортной блокады с риском остановки деятельности может столкнуться около половины экономики региона. Причем такая оценка дается с учетом складских запасов, наличия газо- и нефтехранилищ и малой продолжительности самой блокады. В случае, если транспортная блокада сохранится на долгий срок, потери в экономике окажутся еще более сильными.

Однако сценарий продолжительной и при этом одновременной морской и сухопутной блокады маловероятен, поскольку это повлечет практически гарантированное военное столкновение как минимум со странами Прибалтики и Польши и как максимум со всем блоком НАТО, если этот вопрос в короткие сроки не будет решен дипломатическим путем.

Литература

1. В 2026 году объемы калининградского транзита продолжат сокращаться // РБК. URL: https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/16/03/2026/69b7c50c9a7947610cb3213b (дата обращения: 26.07.2026)
2. В FESCO заявили, что порту Калининграда не хватает глубин для работы «мирового масштаба» // Новый Калининград. URL: https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/community/24158823-v-fesco-zayavili-chto-portu-kaliningrada-ne-khvataet-glubin-dlya-raboty-mirovogo-masshtaba.html (дата обращения: 26.07.2026)
3. Гаага тестирует лагеря для российских военнопленных, сообщили в посольстве // РИА Новости. URL: https://ria.ru/20260615/posolstvo-2099038064.html (дата обращения: 26.07.2026)
4. Дорофеева В. В., Зимич И. Л. Экономическая безопасность агропромышленного комплекса Калининградской области: проблемы и перспективы // Научные исследования и разработки. Экономика. – 2024. – Т. 12. – №. 2. – С. 19.
5. Ежегодные доклады Генерального секретаря по годам // НАТО. URL: https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/secretary-generals-annual-report?selectedLocale=ru (дата обращения: 26.07.2026)
6. Есаян В. Н. Пространственные особенности обеспечения энергетической безопасности региона на примере Калининградской области // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. – 2024. – №. 1. – С. 42-56.
7. Жуковский, И.И. Балтийский регион в современной политике безопасности Польши: стратегические оценки и реагирование // Балтийский регион. – 2026. – Т. 18. – № 2. – С. 26-46. – DOI: 10.5922/2079-8555-2026-2-2.
8. Зверев Ю. М. Эволюция военно-стратегического значения Калининградской области в контексте отношений России и НАТО // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. – 2022. – №. 1. – С. 31-43.
9. Индексы физического объема валового регионального продукта (ОКВЭД 2) // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://www.fedstat.ru/indicator/59449 (дата обращения: 26.07.2026)
10. Литва не идет на увеличение числа пассажиров в транзитных российских поездах – КЖД // Интерфакс. URL: https://www.interfax-russia.ru/index.php/northwest/news/litva-ne-idet-na-uvelichenie-chisla-passazhirov-v-tranzitnyh-rossiyskih-poezdah-kzhd (дата обращения: 26.07.2026)
11. Левандовский Н. В. Роль США в трансформации внешней политики европейских стран НАТО // Вопросы политологии. – 2024. – №. 4. – С. 86.
12. Любишина С.А., Михайлов А.Ю. Строительная отрасль Калининградской области – этапы большого пути. 2001-2024 годы // Балтийский экономический журнал. – 2025. – Т. 49. – №. 1. – С. 46-63.
13. Минобороны заявило о росте численности войск НАТО в Прибалтике // РИА Новости. URL: https://ria.ru/20260302/nato-2077958512.html (дата обращения: 26.07.2026)
14. Морские перевозчики столкнулись с дефицитом контейнеровозов и терминалов // Rugrad. URL: https://rugrad.online/news/1447174/ (дата обращения: 26.07.2026)
15. Мурзич С. Д., Олисов В. В. Внешние и внутренние вызовы для Калининградской области времён поздней Перестройки и в первые постсоветские годы // Ветер Перестройки. – 2022. – №. 1. – С. 324-330.
16. Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами (по хозяйственным видам деятельности) // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://www.fedstat.ru/indicator/57711 (дата обращения: 26.07.2026)

17. Пещеров Г. И. Современная военно-политическая ситуация в мире и возможные угрозы безопасности России // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. – 2023. – №. 6-1. – С. 328-330.

18. Польша собирается удвоить численность армии // Газета.ру. URL: https://www.gazeta.press/army/news/2026/02/25/27940297.shtml (дата обращения: 26.07.2026)

19. Сбер оценил миграционные потоки между регионами РФ // Сбербанк аналитика и исследования. URL: https://www.sberbank.ru/ru/sberpress/analitika_issledovaniya/article?newsID=e50dbdc2-a857-477a-9485-2667822410fd&blockID=8395751f-c0a8-4eaf-9b4c-edb74c4ff38d&regionID=67&lang=ru&type=NEWS (дата обращения: 26.07.2026)

20. Стрюковатый В.В. Геостратегическое положение России на Балтике как угроза морской блокады в современных условиях // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. – 2024. – №. 1. – С. 57-75.

21. Титарева, Е.Г. Промышленность Калининградской области в цифрах: анализ и перспективы развития // Сервис в России и за рубежом. – 2025. – Т. 19. – №. 3. – С. 105–117. – DOI: 10.5281/ zenodo.17852427.

22. Транспортный комплекс // Министерство развития инфраструктуры Калининградской области. URL: https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/ (дата обращения: 26.07.2026)

23. Упрощенный транзитный документ (УТД) // Посольство Литовской Республики в Российской Федерации. URL: https://ru.mfa.lt/ru/glavnaya-konsulskaya-informatsiya/uproshchennye-tranzitnye-dokumenty/uproshchennyy-tranzitnyy-dokument-utd/185 (дата обращения: 26.07.2026)

24. Федоров Г.М. Экономическое развитие // Стратегия развития и экономическая безопасность Калининградской области. – 2023. – С. 5-20.

References

1. Kaliningrad transit volumes will continue to decrease in 2026 // RBC. URL: https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/16/03/2026/69b7c50c9a7947610cb3213b (accessed: 26.07.2026)

2. FESCO stated that the port of Kaliningrad does not have enough depth to operate on a «global scale» // New Kaliningrad. URL: https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/community/24158823-v-fesco-zayavili-chto-portu-kaliningrada-ne-khvataet-glubin-dlya-raboty-mirovogo-masshtaba.html (accessed: 26.07.2026)

3. The Hague is testing camps for Russian prisoners of war, the embassy said // RIA Novosti. URL: https://ria.ru/20260615/posolstvo-2099038064.html (accessed: 26.07.2026)

4. Dorofeeva V. V., Zimich I. L. Economic security of the agro-industrial complex of the Kaliningrad region: problems and prospects // Nauchnye issledovaniya i razrabotki. Ekonomika. – 2024. – Т. 12. – №. 2. – P. 19. (In Russ.).

5. Secretary General's Annual Report // NATO. URL: https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/secretary-generals-annual-report?selectedLocale=ru (accessed: 31.07.2026)

6. Yesayan V.N. Spatial aspects of regional energy security: the case of the Kaliningrad region // Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences. – 2024. – №. 1. – P. 42-56. (In Russ.).

7. Zhukovsky, I.I. The Baltic Region in Poland's security policy: strategic assessments and response // Baltic Region. – vol. 18. – № 2. – P. 26-46. – DOI: 10.5922/2079-8555-2026-2-2. (In Russ.).

8. Zverev Yu. M. The evolution of the military-strategic importance of the Kaliningrad region in the context of relations between Russia and NATO // Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences. – 2022. – №. 1. – P. 31-43. (In Russ.).

9. Indices of the physical volume of the gross regional product (OKVED 2) // Federal State Statistics Service. URL: https://www.fedstat.ru/indicator/59449 (accessed: 26.07.2026)

10. Lithuania is not going to increase the number of passengers on transit Russian trains – KZhD // Interfax. URL: https://www.interfax-russia.ru/index.php/northwest/news/litva-ne-idet-na-uvelichenie-chisla-passazhirov-v-tranzitnyh-rossiyskih-poezdah-kzhd (accessed: 26.07.2026)

11. Levandovsky N.V. US role in the transformation of the European NATO countries foreign policy // Voprosy politologii. – 2024. – №. 4. – P. 86. (In Russ.).

12. Lyubishina S.A., Mikhailov A.Yu. The construction industry of the Kaliningrad region – stages of a long journey. 2001-2024 years // Baltic Economic Journal. – 2025. – T. 49. – №. 1. – P. 46-63. (In Russ.).

13. The Ministry of Defense announced an increase in the number of NATO troops in the Baltic States // RIA Novosti. URL: https://ria.ru/20260302/nato-2077958512.html (accessed: 26.07.2026)

14. Sea carriers are faced with a shortage of container ships and terminals // Rugrad. URL: https://rugrad.online/news/1447174/ (accessed: 26.07.2026)

15. Murzich S. D., Olisov V. V. External and internal challenges for the Kaliningrad oblast during the Perestroika and the first years of Post-Soviet transit // Veter perestrojki. – 2022. – №. 1. – C. 324-330. (In Russ.).

16. Goods of own production were shipped, works and services were performed on their own (by economic activities) // Federal State Statistics Service. URL: https://www.fedstat.ru/indicator/57711 (accessed: 26.07.2026)

17. Peshcherov G. I. The current military and political situation in the world and possible threats to Russia's security // Bol'shaya Evraziya: razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo. – 2023. – №. 6-1. – P. 328-330. (In Russ.).

18. Poland is going to double the size of the army // Gazeta.ru. URL: https://www.gazeta.press/army/news/2026/02/25/27940297.shtml (accessed: 26.07.2026)

19. The SBER assessed migration flows between the regions of the Russian Federation // Sberbank Analytics and Research. URL: https://www.sberbank.ru/ru/sberpress/analitika_issledovaniya/article?newsID=e50dbdc2-a857-477a-9485-2667822410fd&blockID=8395751f-c0a8-4eaf-9b4c-edb74c4ff38d&regionID=67&lang=ru&type=NEWS (accessed: 26.07.2026)

20. Stryukovaty V.V. Russia's geostrategic position in the Baltic area as a threat of naval blockade in the current circumstances // Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences. – 2024. – №. 1. – C. 57-75. (In Russ.).

21. Titareva, E.G. Industry of the Kaliningrad Region in numbers: analysis and development prospects // Servis v Rossii i za rubezhom. – 2025. – T. 19. – №. 3. – C. 105–117. – DOI: 10.5281/zenodo.17852427. (In Russ.).

22. Transport complex // Ministry of Infrastructure Development of the Kaliningrad region. URL: https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/ (accessed: 26.07.2026)

23. Simplified Transit Document (UTD) // Embassy of the Republic of Lithuania in the Russian Federation. URL: https://ru.mfa.lt/ru/glavnaya-konsulskaya-informatsiya/uproshchennye-tranzitnye-dokumenty/uproshchennyy-tranzitnyy-dokument-utd/185 (accessed: 26.07.2026)

24. Fedorov G. M. Economic development // Strategiya razvitiya i ekonomicheskaya bezopasnost' Kaliningradskoj oblasti. – 2023. – C. 5-20. (In Russ.).

Об авторах

Егорова Ангелина Игоревна, кандидат экономических наук, советник директора по международному развитию, Центральный экономико-математический институт РАН, Москва.

Леоненко Никита Сергеевич, младший научный сотрудник, Центральный экономико-математический институт РАН, Москва.

About authors

Angelina I. Egorova, Candidate of Sci. (Econ.), Councillor to the Director for International Development, Central Economics and Mathematics Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow.

Nikita S. Leonenko, Junior Research Associate, Central Economics and Mathematics Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow.