

УДК 911.3

Н. И. Виленская¹
Н. И. Божков²

Состояние транспортного комплекса Калининградской области в условиях геополитической нестабильности

¹ ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет
им. И. Канта», Калининград
e-mail:vilenskaya1@mail.ru

² ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет
им. И. Канта», Калининград
e-mail:nibozh1@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются возможности снижения транспортной зависимости российского эксклава – Калининградской области от транзита через территорию Литвы. Представленный транспортный баланс Калининградской области свидетельствует о необходимости расширения железнодорожного и паромного комплекса, а также усиления хозяйственных связей с основной территорией Российской Федерации путем развития морской переправы. Исследовано влияние санкционных пакетов ЕС на экономическую деятельность Калининградской области и Литовской республики. Цель работы – попытка спрогнозировать тенденции развития транспортного комплекса в условиях геополитической нестабильности. Практическая значимость заключается в предложениях по обеспечению транспортной безопасности Калининградской области.

Ключевые слова: паромная переправа, Литовская железная дорога, санкции, транспортная безопасность, Союзное государство, Калининградская область

Введение

6 сентября 1991 года Калининградская область стала эксклавом Советского Союза, а затем после распада СССР субъект был преобразован в регион-эксклав Российской Федерации. [1, 16, 18, 25] Затем после вступления Литвы в НАТО 29 марта 2004 года, Калининградская область превратилась в анклав внутри военно-политического альянса. Таким образом, положение региона требует от правительства не только обеспечения социально-экономического благополучия населения, но и контролировать проблемы приграничного сотрудничества и внешнего воздействия стран-соседей. Ю.М. Зверев в своих работах говорил о «калининградских качелях», когда в верхней точке отношений Российской Федерации и европейских государств Калининградская область может выступать регионом сотрудничества и «мостом в Европу», а в низшей – оказаться изолированной от территории материнского государства в эпицентре военно-политического альянса НАТО [24]. С 2014 года наблюдается стойкое ухудшение отношения стран-соседей к Калининградской области, как субъекту РФ [8], а с момента начала специальной военной операции (далее - СВО) регион-эксклав, находящийся в окружении недружественных государств, с каждым днем сталкивается все с большими экономическими и политическими ограничениями [4, 12]. Ряд исследователей в своих работах оценивали риски устойчивого

развития территории в рамках приграничного сотрудничества, которое на сегодняшний день заморожено в регионе по инициативе сопредельных государств [14, 20, 21, 23, 26]. Известно, что Калининградская область является активным торговым партнером с соседствующими странами. Так за январь-декабрь 2021 года объем товарооборота с ближайшими странами – контрагентами составил: с Литвой 342 771,9 тыс. долл. США (132,4% к аналогичному периоду 2020 года), с Польшей 379 469,6 тыс. долл. США (114,8% к аналогичному периоду 2020 года) [28]. Также известно, импорт товаров составляет 80% товарооборота Калининградской области, что отражает ориентированность региона на ввоз товаров [29]. Таким образом, зависимость Калининградской области от ввоза грузов на ее территорию обуславливает дополнительные риски для экономической и транспортной безопасности региона. В современных политических условиях это свидетельствует о необходимости постоянного усиления хозяйственных связей с основной территорией Российской Федерации для поддержания жизнеобеспечения региона, что требует создания новых и перераспределения существующих транспортных потоков во избежание рисков невозможности его дальнейшего социально-экономического развития [13, 15, 17, 22, 27].

Объектом исследования является транспортная безопасность Калининградской области в условиях санкционного давления стран Евросоюза.

Предмет исследования – механизмы обеспечения транспортного и экономического суверенитета Калининградской области.

Целью данной работы является поиск возможных путей обеспечения транспортной безопасности Калининградской области в условиях санкций Еврокомиссии на ограничение перевозки грузов через территорию Литовской Республики.

Для достижения данной цели необходимо решить следующие *задачи*:

- изучить структуру транспортного баланса Калининградской области и оценить риски обеспечения области грузами;
- оценить последствия от мер, принятых «недружественными» странами по ограничению транзита грузов через территорию Литовской Республики;
- сформулировать возможные пути обеспечения транспортной безопасности Калининградской области.

Материалы и методы

В ходе исследования были проанализированы научные публикации по темам транспортной и экономической безопасности, эксклавности, а также открытые источники информации, в том числе официальные сайты органов государственной власти Калининградской области, новостные порталы, зарубежные сайты прибалтийских регионов, периодические интернет-издания. Кроме того, в исследование включен анализ статистических данных о перевозках, опубликованных на сайте Калининградской областной таможни, и данных по транспортному балансу, предоставленных Министерством развития инфраструктуры Калининградской области.

Представленная в исследовании группировка перевозимых грузов получена посредством направления официального запроса в Министерство развития

инфраструктуры Калининградской области. Полученные данные рассчитаны сотрудниками Министерства на основе данных грузопотока, классифицированных по ТНВЭД, от Калининградской областной таможни, Калининградской железной дороги и оператора паромной линии. Транспортный баланс отражает принятую в Министерстве терминологию, базирующуюся на подходах Калининградстата. Согласно методу, номенклатура грузов был разделена на инвестиционные и потребительские товары, которые сформировали группу «грузы, для обеспечения промышленности» и «грузы для жизнеобеспечения региона» соответственно. Объем транзитных грузов представлен без распределения на виды грузов и отражает количество перевезенных товаров через территорию Калининградской области из сопредельных стран в Российскую Федерацию и обратно.

Графические изображения строились в программе Microsoft Office Excel 2007 года. Для анализа грузооборот был применен метод структурирования и выделены следующие группы грузов: грузы, необходимые для обеспечения промышленного производства, транзитные грузы, грузы, необходимые для жизнеобеспечения региона.

Результаты и обсуждение

Статистические данные грузооборота за 2021 год демонстрируют сдвиг транспортного баланса Калининградской области в сторону импорта. В 2021 году в регион было ввезено на 5,64 млн тонн грузов больше, чем вывезено, что составляет 154 % к объему вывоза (таблица 1). При этом соотношение ввоз-вывоз существенно отличается по разным группам грузов. Наибольший дисбаланс наблюдается в структуре грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, так ввоз в Калининградскую область грузов, необходимых для жизнеобеспечения, составил 1386% от вывоза, при этом аналогичные показатели для грузов, необходимых для обеспечения промышленного производства, и транзитных грузов составили соответственно 146,7% и 185,7%. Для морского транспорта, который является более дорогостоящим, ввоз превысил вывоз грузов для жизнеобеспечения и грузов для промышленного производства соответственно на 224,6% и 108,3%. Противоположная тенденция наблюдалась только для транзитных грузов, следующих через территорию Калининградской области, для них ввоз составил только 18,8% от вывоза, что свидетельствует о существенном снижении торгового оборота с европейскими государствами.

Таблица 1.

Транспортный баланс Калининградской области за 2021 год, тонн

	Наименование	Грузы в тоннах следующие	
		В Калининград-скую область	Из Калининградс кой области
	ИТОГО (без учета транзита)	15 994 932,1	10 350 987,9
Железнодорожный транспорт через территории сопредельных государств	Всего	9 677 911,9	4 924 842,1
	Грузы, необходимые для жизнеобеспечения	1 577 237,5	113 799,4
	Грузы, необходимые для обеспечения промышленного производства	3 135 247,2	2 137 351,1
Морской и речной транспорт	Всего	4 657 987,8	4 216 293,0
	Грузы, необходимые для жизнеобеспечения	180 028,5	80 169,4
	Грузы, необходимые для обеспечения промышленного производства	4 477 959,3	4 136 123,6
Автомобильный транспорт	Всего	1 659 032,4	1 209 852,8
	Грузы, необходимые для жизнеобеспечения	713 668,6	521 954,4
	Грузы, необходимые для обеспечения промышленного производства	924 776,4	578 478,2
Транзит по Калининград-ской области	Железнодорожный транспорт	7 639 118,8	
	Морской и речной транспорт	851 300	
	Автомобильный транспорт	130 007,6	

Составлено по Данным предоставленным Министерством развития инфраструктуры Калининградской области официальным письмом от 14.11.2022 №04-2022/12071-ЕК в ответ на запрос авторов статьи от 11.11.2022 №425ог-ЕК/2022

Анализируя грузооборот за 2021 год по видам транспорта установлено, что 42,8% грузов без учета транзита было ввезено по железной дороге через территорию Литовской Республики (рис.1). При этом доля груза, ввезенного морской переправой, была сопоставимой (42,1%).

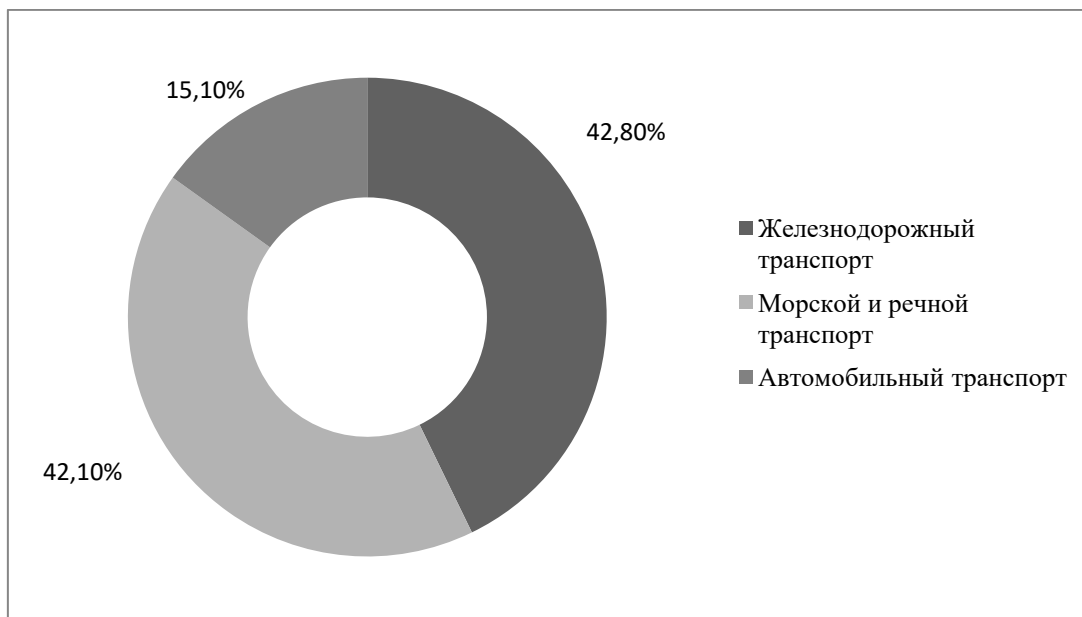


Рис. 1. Распределение объемов грузов, следующих в Калининградскую область, по видам транспорта

Составлено авторами по данным таблицы 1

Помимо этого, более 8,5 млн. тонн грузов проследовало транзитом через территорию Калининградской области из Российской Федерации в сопредельные страны и обратно, что свидетельствует о сохранении потребности в транзитных перевозках со стороны как прибалтийских государств, так и России. Транспортировка этих грузов является безальтернативной, что в случае остановки транзита снизит объем ввозимых грузов в область почти на треть (рис. 2).

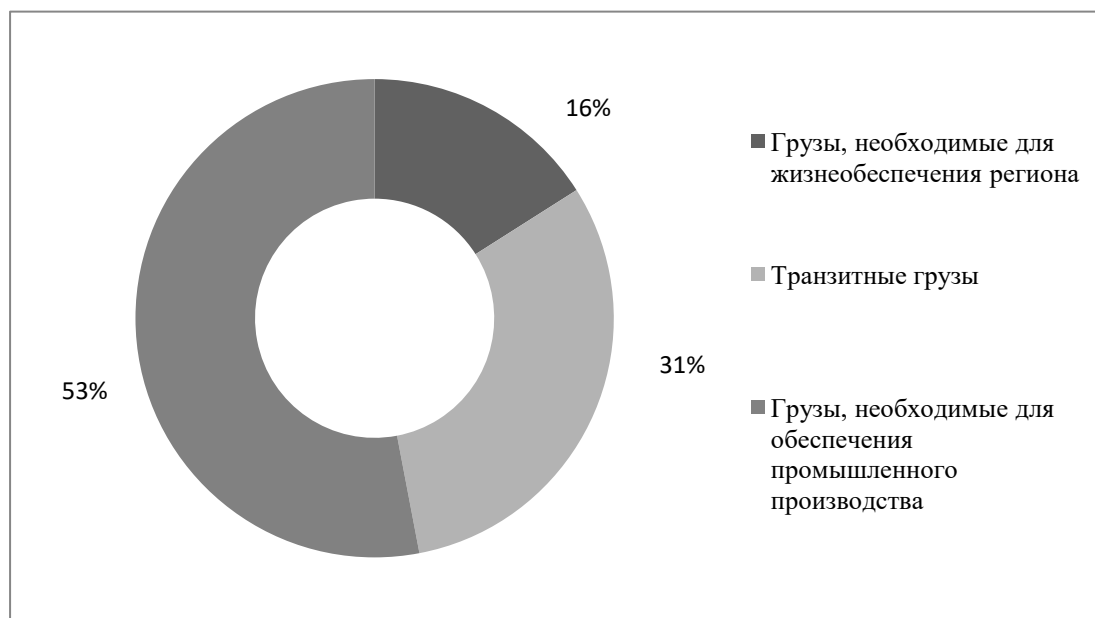


Рис. 2. Структура грузооборота в Калининградской области по видам грузов

Составлено авторами по данным таблицы 1

В структуре транспортного баланса региона отдельное внимание необходимо уделить грузам, необходимым для жизнеобеспечения области (рис. 3). Только 7% от общего грузопотока обеспечивается морским транспортом, а значит не подвержено риску блокады. В существующей геополитической обстановке, подобный баланс характеризуется высоким риском для обеспечения жизнедеятельности региона, ввиду возможного запрета осуществления сухопутных перевозок.

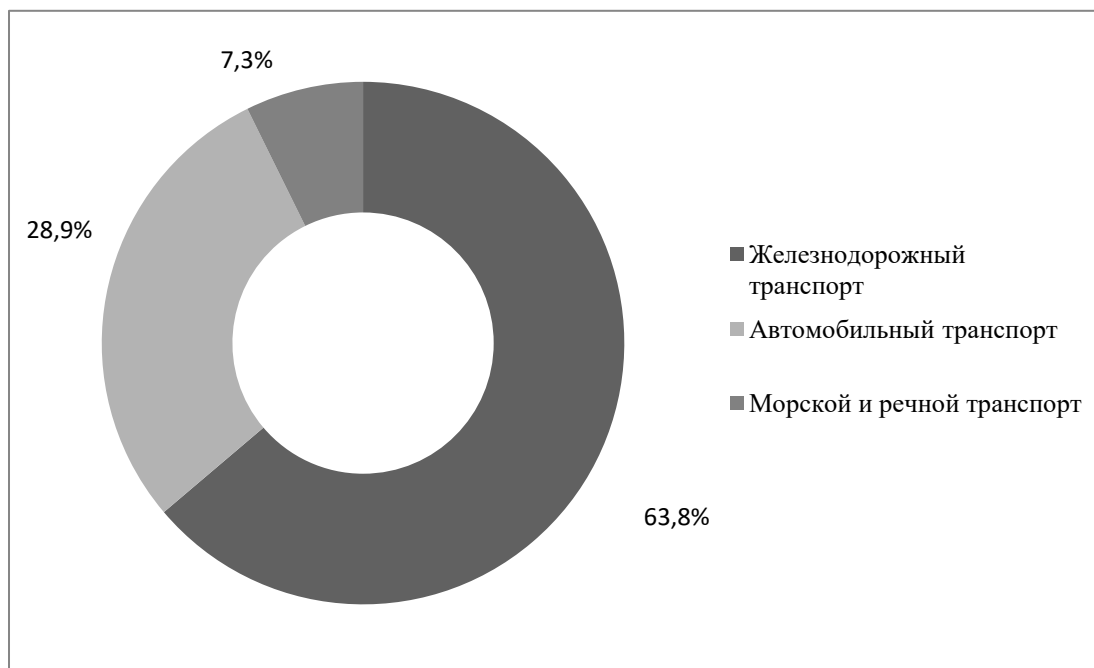


Рис. 3. Распределение грузов, необходимых для жизнеобеспечения Калининградской области за 2021 год по видам транспорта
Составлено авторами по данным таблицы 1

Обеспечение промышленных объектов грузами имеет более устойчивый баланс, так как 52,4% грузов доставляются морем (рис. 4). Однако при пессимистичном сценарии развития геополитической ситуации, необходимость поставок морским транспортном данной категории грузов увеличится почти в 2 раза, а с учетом необходимости доставки почти полного объема грузов для жизнеобеспечения региона, ситуация может быть критической.

Сухопутная блокада Калининградской области может привести к снижению социально-экономического развития региона, его инвестиционной привлекательности для внутреннего рынка, а также сокращению числа рабочих мест и росту безработицы, что повлечет за собой социальную нестабильность в регионе и создаст потребность в дополнительном финансовом обеспечении социальных программ из федерального бюджета.

Проведенный анализ показал, что транспортный баланс Калининградской области находится в высокой степени зависимости от характера взаимоотношений с соседствующими государствами. Враждебная риторика этих стран ведет к необходимости разработки Россией превентивных мер по переориентированию существующих и созданию альтернативных транспортных потоков. По итогам анализа товаров, перевезенных в 2021 году автомобильным транспортом, в соответствии с пояснениями Европейской комиссии (далее –

Еврокомиссия) по действию запретов, предусмотренных Регламентом (ЕС) от 31.07.2014 № 833/2014 об ограничительных мерах, под санкции подпало 2 209,8 тыс. тонн ввезенных на территорию Калининградской области товаров и 467,6 тыс. тонн вывозимых товаров (на основании статистических данных о перевозках, предоставленных Калининградской областной таможней), что в совокупности на 61,4% превысило объем фактически ввезенного за 2021 год груза.

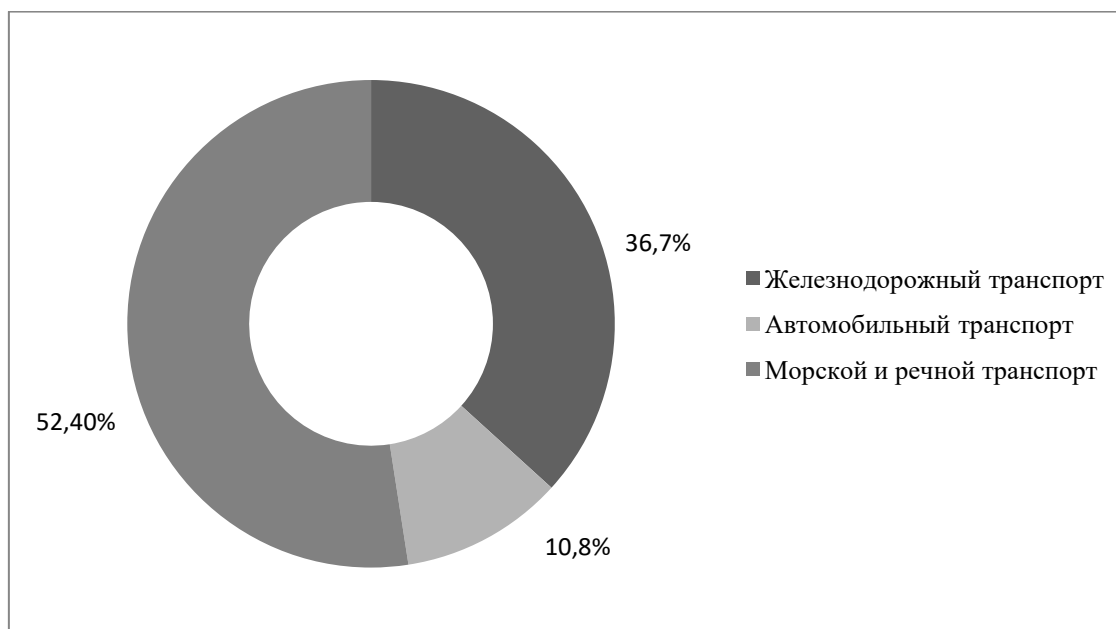


Рис. 4. Объем грузов, необходимых для обеспечения промышленности Калининградской области за 2021 год
Составлено авторами по данным таблицы 1

Под запрет попали нефть и нефтепродукты (13,3% или 644,2 тыс. тонн), уголь (9,5% или 457,8 тыс. тонн), цемент (8,2% или 396,6 тыс. тонн), ввозимые в область, а также продукция калининградских предприятий, поставляемая на основную территорию Российской Федерации. Прежде всего - автомобили и прочий транспорт (10,2% или 274 тыс. тонн), а также большой перечень иных товаров (кирпич строительный из керамики, изделия из дерева, мебель, торф и прочее, всего более 400 позиций).

Рассчитывать на необходимый для области объем грузовых перевозок авиатранспортом, нецелесообразно, по причине нерентабельности подобного вида транспортировки. Таким образом, для экономической диверсификации и транспортной безопасности региона необходимо постоянное наращивание доли морского транспорта в грузоперевозках региона. Последние ограничения со стороны Литвы, являются прямым подтверждением вышесказанного [11, 19, 30]. Паромная переправа с материковой частью РФ, является для Калининградской области одним из двух видов грузопассажирского транспорта, не зависящим от транзита территориям сопредельных государств. В условиях запрета со стороны «недружественных» стран на использование своего воздушного пространства и на заход кораблей под российским флагом в иностранные порты, развитие российского морского транспорта на Балтике является необходимым, что в

настоящее время подтверждается принятием Морской доктрины Российской Федерации.

Ввиду своей эксклавности Калининградская область находится в прямой транспортной зависимости от соседних стран, их законов и правил. Проведенный анализ грузоперевозок демонстрирует, что ограничение на транзитные грузоперевозки со стороны европейских государств может привести к снижению социально-экономического благополучия населения региона. Для поддержания экономики Калининградской области в ограниченных условиях ключевое значение может иметь морская переправа, развитие которой сегодня уделяется особое внимание.

В настоящее время морская перевозка с Калининградской областью обеспечивается восемнадцатью судами, различного класса, в том числе четырьмя паромами «Амбал», «Балтийск», «Маршал Рокоссовский», «Генерал Черняховский» и двумя универсальными сухогрузами: «Спарта» и «Спарта II». Мощности железнодорожного паромного комплекса в г. Балтийске позволяют обрабатывать до 5,3 млн. тонн грузов в год или свыше 123 тыс. вагонов в год [3;10]. Проведенный анализ показал, что при полной остановке сухопутного транзита комплекс не справится с увеличением грузопотока, поскольку для нормального функционирования региона придется наращивать портовые мощности более чем в 2 раза для приема дополнительных 6 млн тонн грузов.

Чтобы сохранить оперативность действий, была рассмотрена возможность паромного сообщения с другими российскими портами в Балтийском море. В настоящее время ведется активная работа по расширению возможности приема дополнительного объема грузов Калининградским морским рыбным портом – филиалом ФГУП «Нацрыбресурсы», АО «Калининградский морской торговый порт», ООО «Балтийская стивидорная компания». Для этого поставлены на линию суда «Холмогоры», «СТК-1004», «СТК-1019», «СТК-1023». Нефтепродукты доставляются на линии Большой порт-Санкт-Петербург – Калининград танкером грузоподъемностью 2000 т.

С октября 2022 года запущена новая и единственная исключительно контейнерная линия между Калининградской областью и основной частью Российской Федерации (терминал Морской Рыбный Порт в г. Санкт-Петербурге), перевозка на которой осуществляется судном «РЗК Константа». 01 сентября 2022 года в ходе рабочей поездки Президента Российской Федерации В.В. Путина в Калининградскую область Губернатором Калининградской области Алихановым А.А. было озвучено предложение об оперативной передислокации двух грузопассажирских паромов типа РО-РО, способных перевозить накатную технику, и не менее одного железнодорожного парома. Обращение было поддержано главой государства, в результате чего для возмещения расходов российских компаний на осуществление морских перевозок грузов в/из Калининградской области в условиях внешнего санкционного воздействия Распоряжением Правительства Российской Федерации от 15.09.2022 № 2624-р утверждено выделение бюджетных ассигнований в размере 1 377 620 тыс. рублей в целях предоставления субсидии.

Необходимо отметить, что меры по обеспечению транспортной и продовольственной безопасности Калининградской области начали приниматься еще в 2017 году. На заседании под руководством Президента Российской Федерации В.В. Путина было принято решение о снижении зависимости

российских грузов от прибалтийских портов. Во исполнение данного поручения по инициативе ОТЛК ЕРА в Черняховском районе Калининградской области 01 октября 2021 года был запущен терминально-логистический центр «Восток-Запад». Открытие такого объекта стало ещё одним значимым шагом на пути вовлечения Российской Федерации в международные хозяйственные связи. Действующий на территории Калининградской области режим свободной таможенной зоны позволяет организовывать здесь распределительные склады товаров на рынок стран ЕАЭС и европейские рынки. Включение Калининградской области в проекте «Новый шелковый путь» также позволило увеличить объемы поставляемых на Балтику грузов, и тем самым продолжить сокращение грузооборота прибалтийских стран [31], начавшееся с момента ввода в эксплуатацию портового комплекса в г.Усть-Луге в 2015 году. Уже сейчас можно отметить рост контейнерных перевозок в 2,5 раза через эксклав (таб. 2). Терминал обеспечил дополнительные возможности для расширения грузопотока, в то время как белорусско-польский пункт пропуска работает на пределе своих пропускных мощностей.

Таблица 2

Динамика объемов транзитных перевозок грузов через Калининградскую железную дорогу, тыс. ДФЭ

Маршрут контейнерной перевозки	2017	2018	2019	2020	2021
Китай-Европа-Китай	0,1	3,4	10,3	47,5	126,3

В 2020 году Президент Белоруссии А. Г. Лукашенко предложил губернатору Ленинградской области рассмотреть возможность строительства на ее территории морского терминала по приемке минеральных удобрений [32]. Таким образом, Белоруссия также планирует выйти из отношений с Литовской Республикой, мощности которой направлены на обслуживание крупнейших стран бывшего Советского Союза [6;9]. На рисунке 5 представлен грузооборот прибалтийских портов. В частности, в 2019 году можно наблюдать падение объемов грузоперевозок в портах в Вентспилсе, Риге и Лиенае суммарно на 17,4 млн тонн [33].

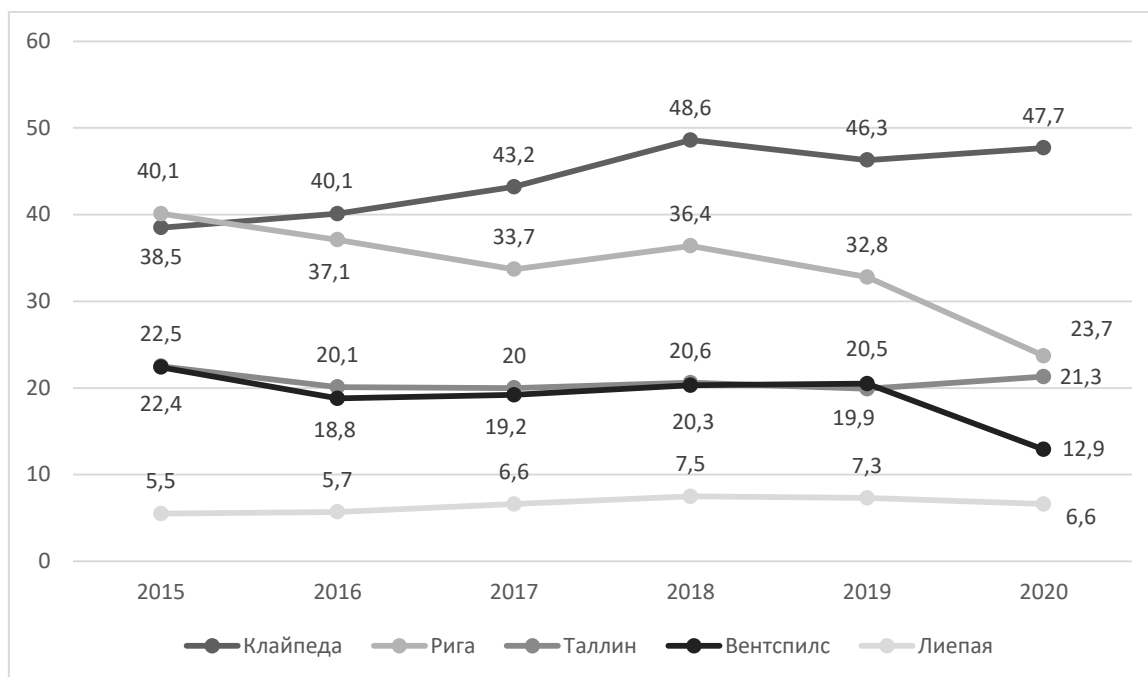


Рис. 5. Динамика грузооборота прибалтийских портов за 2015-2020 гг., млн тонн
 Составлено по: eer.ru/article/v-mire/u153/2021/01/14/3445

В настоящее время стремительно ухудшающаяся политическая обстановка в мире требует постоянного реагирования на новые задачи и вызовы. Евросоюз, осуществляя санкционную политику против Российской Федерации, продолжает наносить непоправимый вред не только России, но и собственной экономике. Значительный объем товаров, перевозимых через Литву, составляют товары из Белоруссии и России [2]. К примеру, 54,9% от всего объема экспорта из России в Литву составляли минеральные удобрения [34], часть из которых транзитом вывозились через порт Клайпеда. Общий объем экспорта грузов Литовской Республики с территории Российской Федерации в 2021 году составил 4,5 млрд долл., при этом с 2013 года снижение грузоперевозок уже достигло более 60%. В 2021 году из 51,1 млн тонн грузов, перевезенных по Литовской железной дороге (далее - ЛЖД), 9,7 (19,1%) млн тонн прибыло в Калининградскую область [5].

Ограничение Еврокомиссией сухопутного транзита из/в Калининградскую область через территорию Литовской Республики может привести к падению рентабельности их железнодорожной отрасли. С учетом введенных ограничений на перевозки товаров, включенных в «пакеты санкций» Еврокомиссии, в Калининградской области наблюдается падение грузопотока через территории сопредельных государств и, как следствие, падение их доходов от транзитных перевозок. Литовская железная дорога оценивает свои убытки от действий Еврокомиссии в 2022 году в размере 150 млн евро. Введенные санкции Евросоюза против ОАО «Беларуськалия» и русского владельца литовского завода фосфорных удобрений Lifosa дополнительно увеличили потери ЛЖД на 11 и 12,8 млн евро соответственно. Транспортная отрасль является ключевой в хозяйстве Литвы. Потеря такого объема доходов ведет к увеличению бюджетного дефицита, банкротству государственных компаний и риску утраты суверенитета над частью территории страны.

Кроме того, потенциально возможное ограничение на перевозку литовских грузов через территорию РФ и Беларуси, может привести к кратному увеличению стоимости перевозки грузов из Китая, Казахстана и других азиатских стран. В качестве альтернативного пути Литовская Республика начала проработку логистического маршрута в обход территории Российской Федерации. Транскаспийский интермодальный маршрут сложен с точки зрения количества перегрузок товаров (рис. 6). Включение Казахстана в эту транспортную цепочку, настройка и масштабирование подобных маршрутов может занять годы. Усложняется процесс доставки грузов и необходимость прохождения нескольких таможенных режимов на пути следования, существенно снижает размерность поезда. В частности, поезда, идущие по Новому шелковому пути, перевозят до 80 контейнеров, в то время как пилотный поезд на маршруте в обход России включал себя всего 21 контейнер [7].



Рис. 6. Схема Транскаспийского интермодального маршрута
Составлено авторами на основе данных www.middlecorridor.com

Таким образом, можно утверждать, что Союзное государство в значительной степени обеспечивает существование и обеспечение Литовской железной дороги, оплачивая перевозку своих грузов через территорию иностранного государства. По-видимому, при уходе крупных российских и белорусских экспортеров Литовская Республика не сможет содержать всю логистическую инфраструктуру за счет собственных средств, что может привести к дефициту бюджета и росту государственного долга.

Литовская железная дорога всегда являлась одной из важнейших транспортных артерий на пути из/в Калининградскую область, которая обеспечивает соблюдение статьи 19 п.2 Конституции РФ для граждан, проживающих в Калининградской области. 11 ноября 2002 года на саммите Россия-ЕС в Брюсселе было принято совместное заявление об обеспечении беспрепятственного транзита пассажиров и грузов из/в Калининградскую область

как ключевое условие согласия РФ на вступление Литовской Республики в состав Евросоюза.

Анализ научных публикаций отечественных и зарубежных авторов, показал, что основной идеей обеспечения транспортной безопасности Калининградской области является формирование «Сувалкского коридора», приграничной территории между Литвой и Польшей, объединяющей регион-эксклав с Белоруссией. Сухопутный «коридор» не обеспечен развитой транспортной инфраструктурой, в частности, здесь проходит две узкие автодороги местного значения [35]. По нашему мнению, наиболее экономически и политически целесообразным возможно заключение концессионного соглашения между Литовскими железными дорогами, и, например, АО «РЖД», в части управления этим участком железной дороги, с возможным привлечением средств Фонда национального благосостояния России. Интеграция Литовской транспортной инфраструктуры в пространство Союзного государства и Большой Евразии позволит не только получить российский суверенитет над жизнеобеспечивающим участком железной дороги, но и обеспечит возможность Литовской республики сохранить рабочие места для жителей и доходы бюджета от транзита грузов.

Выводы

Географическое положение Калининградской области, развитая транспортная сеть и развивающаяся промышленность делают транспорт важнейшим элементом жизнеобеспечения и развития региона.

В 2021 году объем ввезенных в Калининградскую область грузов в 1,5 раза превысил объем вывоза. Преобладающими способами транспортировки ввозимых грузов были автомобильный и железнодорожный транспорт. В структуре грузооборота 53% составляли грузы, необходимые для промышленного производства, 31 % - транзитные грузы и 16% - грузы, необходимые для жизнеобеспечения Калининградской области. Для компенсации грузопотока в случае полного запрета железнодорожных и автомобильных перевозок через территории сопредельных государств необходимо будет увеличить долю морского транспорта в структуре транспортного баланса более чем в 2 раза.

В результате санкций Еврокомиссии на транзит товаров через территорию Литвы ущерб был нанесен не только Российской Федерации, но и Литовской Республике. По итогам анализа перечня товаров, перевезенных в 2021 году, под ограничения действия Регламента попало порядка 45% ввозимых на территорию Калининградской области товаров и около 17% вывозимых товаров. По оценкам Литовской железной дороги потери литовской стороны составили более 170 млн евро, часть из которых обусловлена санкциями в отношении Республики Беларусь.

Несмотря на очевидную необходимость совершенствования грузопассажирской морской переправы, постоянно развивающейся последние пять лет, представляется экономически целесообразным рассмотреть возможность интеграции Литовской железной дороги в транспортную систему Союзного государства, что привело бы к обеспечению транспортной безопасности Калининградской области и сохранило бы возможность для обеих сторон вести бесперебойную хозяйственную деятельность.

Литература

1. Клемешев А.П., Федоров Г.М., Волошенко К.Ю., Гуменюк И.С., Гуменюк Л.Г., Зверев Ю.М., Кропинова Е.Г., Кузнецова Т.Ю., Лялина А.В., Михайлова А.А., Новикова А.А., Пекер И.Ю., Тарасов И.Н. Вызовы и перспективы развития Калининградской области: геополитика и геоэкономика // Консорциум «Рубежи России». Издательство: БФУ им. Им. Канта. 2021.
2. Катровский А.П. Эволюция транспортной сети российско-белорусского приграничья: опыт историко-географического исследования // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. 2022. №2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-transportnoy-seti-rossiysko-belorusskogo-prigranichya-opyt-istoriko-geograficheskogo-issledovaniya>.
3. Виленская Н.И. Морская паромная переправа как ключ к обеспечению транспортной безопасности Калининградской области // Астраханский вестник экологического образования, №3, с. 119-123.
4. Тарасов И.Н., Уразбаев Е.Е. Международное позиционирование региона: образ калининградской области в медиапространстве стран Балтии // Балт. рег.. 2022. №2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnoe-pozitsionirovanie-regiona-obraz-kaliningradskoy-oblasti-v-mediaprostranstve-stran-baltii>.
5. Шамахов В.А., Межевич Н.М., Го Шухун Некоторые замечания к оценке потенциальной роли транзита из КНР через государства Прибалтики // Управленческое консультирование. 2021. №12 (156). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-zamechaniya-k-otsenke-potentsialnoy-rol-i-tranzita-iz-knr-cherez-gosudarstva-pribaltiki>.
6. Захаров Г.В. Экспортно-импортный транзитный потенциал республики Беларусь на прибалтийском направлении // Постсоветский материк. 2021. №3 (31). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/eksportno-importnyy-tranzitnyy-potentsial-respubliki-belarus-na-pribaltiyskom-napravlenii>.
7. Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров // Геоэкономика энергетики. 2021. №2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopolitika-transportnyh-koridorov>.
8. Огнева В.В. Геополитическое самоопределение России в контексте украинского кризиса // Известия ТулГУ. Гуманитарные науки. 2022. №2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskoe-samoopredelenie-rossii-v-kontekste-ukrainskogo-krizisa>.
9. Энтин М.Л., Энтина Е.Г., Войников В.В. Новые принципы распределения ресурсов ЕС и их влияние на страны балтийского региона // Балт. рег.. 2022. №1. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/novye-printsipy-raspredeleniya-resurov-es-i-ih-vliyanie-na-strany-baltiyskogo-regiona>.
10. Каторгин А.Д., Тархов С.А. Территориальная структура паромного сообщения в акватории Балтийского моря // Балт. рег.. 2021. №3. [Электронный ресурс]. Режим доступа:

- <https://cyberleninka.ru/article/n/territorialnaya-struktura-paromnogo-soobscheniya-v-akvatorii-baltiyskogo-morya>.
11. Телегина И. П. Калининградская область. Есть ли прорыв в проблеме транзита? // Современная Европа. 2007. №3 (31). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kaliningradskaya-oblast-est-li-proryv-v-probleme-tranzita>.
 12. Тарасов М. В. Калининградская область: мировой кризис усугубился эксклавностью региона // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2009. №2 (21). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kaliningradskaya-oblast-mirovoy-krizis-usugubilsya-eksklavnostyu-regiona>.
 13. Скрышник В. П. Анализ современного состояния транспортного комплекса Калининградской области // Евразийский Союз Ученых. 2019. №4-9 (61). [электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sovremennogo-sostoyaniya-transportnogo-kompleksa-kaliningradskoy-oblasti>.
 14. Лепеш Г. В. Современные угрозы безопасности границ и устойчивому развитию приграничных территорий // ТТПС. 2018. №4 (46). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-ugrozy-bezopasnosti-granits-i-ustoychivomu-razvitiyu-prigranichnyh-territoriy>.
 15. Гурецкайте К. Ж. Особенности автомобильных грузоперевозок сборных грузов между Россией и Калининградской областью, существующие проблемы и пути их решения // Проблемы науки. 2019. №1 (37). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-avtomobilnyh-gruzoperevozok-sbornyh-gruzov-mezhdu-rossiey-i-kaliningradskoy-oblastyu-suschestvuyuschie-problemy-i-puti-ih>.
 16. Межевич Н. М., Тарасов И. Н. Геополитический потенциал развития российского региона-эксклава: поиск ключевой стратегии и механизмов ее реализации в новых условиях // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2019. №1. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskiy-potentsial-razvitiya-rossiyskogo-regiona-eksklava-poisk-klyuchevoy-strategii-i-mehanizmov-ee-realizatsii-v-novyh>.
 17. Voloshenko K. Y., Gumenyuk, I. S., Arne Roos, N. G. 2020, Transit in regional economic development: The case of the Kaliningrad exclave, European Spatial Research and Policy, vol. 27, № 1, p. 263–280. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://czasopisma.uni.lodz.pl/esrap/article/view/5934>.
 18. Тарасов И. Н. 2020, Эксклавность как вызов и ресурс международного позиционирования Калининградской области, Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки, № 2, с. 77 – 85. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/46f/8_%D0%A2%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BE%D0%B2_77-85.pdf.
 19. Федоров Г. М. Калининградская область: периферийный эксклав или приморский коридор развития? // Федоров, Г. М., Жиндарев, Л. А., Дружинин, А. Г., Пальмовский, Т. (ред.) Проблемы регионального развития в начале 21 века, Калининград, 2019. с. 5 – 16.
 20. Гончарова Ю. В. О тенденциях развития приграничного сотрудничества в Калининградской // Вестник Балтийского федерального университета

- им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки, № 2, с. 23–34. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/b89/2-%D0%93%D0%BE%D0%BD%D1%87%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0_22-34.pdf.
21. Шильберг З. 2009, Приграничное сотрудничество Калининградской области РФ с Литвой и Польшей: препятствия и возможности, Балтийский регион, № 2, с. 129–135. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/f4f/Schielberg.pdf>.
 22. Гуменюк И. С. Транзитный потенциал Калининградской области и транспортная связность региона. В: Тарасов, И. Н. (ред.) Калининградская область в новых координатах балтийской геополитики, Калининград, Изд-во БФУ им. И. Канта, 2020. с. 148—169.
 23. Цветкова О. В. Территории приграничного сотрудничества: Состояние и перспективы развития Калининградской области, Политическая наука, № 5, 2017. с. 278 – 289.
 24. Зверев Ю. М. Геополитические факторы развития Калининградской области // Проблемы регионального развития 21 века. Под ред. Г. М. Федорова, Л. А. Жиндарева, А. Г. Дружинина, Т. Пальмовского. 2019, с.37-47. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_41513711_78915536.pdf.
 25. Клемешев А. П. Эксклавно́сть как фактор развития Калининградской области // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2005. №3. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/eksklavnost-kak-faktor-razvitiya-kaliningradskoy-oblasti>.
 26. Волошенко Е. В., Волошенко К. Ю. Оценка и измерение экономической безопасности приграничных регионов России: теория и практика // Балт. рег.. 2018. №3. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-i-izmerenie-ekonomicheskoy-bezopasnosti-prigranichnyh-regionov-rossii-teoriya-i-praktika>.
 27. Гуменюк И. С. Формирование транспортного комплекса Калининградской области // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2009. №3. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-transportnogo-kompleksa-kaliningradskoy-oblasti>.
 28. Итоги внешней торговли в регионе деятельности Калининградской областной таможни за январь-декабрь. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://kobl.t.customs.gov.ru/statistic/vneshnyaya-torgovlya-kaliningradskoj-oblasti/2021-god>.
 29. Справка о Калининградской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mid.ru/upload/medialibrary/e75>
 30. Литва ограничила транзит в Калининград около 30% грузов по железной дороге. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5424352>
 31. Депутат Сейма Латвии назвал транзитную политику страны полным фиаско | Внешнеэкономические связи. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eer.ru/article/v-mire/u153/2021/01/14/3445>

32. Порт высоких достижений: выведет ли Минск свой транзит из Прибалтики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://iz.ru/1073281/igor-karmazin/port-vysokikh-dostizhenii-vyvedet-li-minsk-svoi-tranzit-iz-pribaltiki>
33. В Литве сократился объем грузоперевозок. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://lt.sputniknews.ru/20220323/v-litve-sokratilsya-obem-gruzoperevozok-22226862.html>
34. Торговля между Россией и Литвой в 2021 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-litvoy-v-2021-g>
35. Коридорное настроение: страны Балтии решили обороняться. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://iz.ru/1315977/ksenii-melnikova/koridornoe-nastroenie-strany-baltii-reshili-oboroniatsia>

N. I. Vilenskaya,
N. I. Bozhkov

The state of the transport complex of the Kaliningrad Region in conditions of geopolitical instability

¹ I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad
e-mail: vilenskaya1@mail.ru

² I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad
e-mail: nibozh1@yandex.ru

***Abstract.** The article discusses the possibilities of reducing the transport dependence of the Kaliningrad region as the Russian exclave on transit through the territory of Lithuania. The presented transport balance of the Kaliningrad region indicates the need to expand the railway and ferry complex, as well as to strengthen economic ties with the main territory of the Russian Federation through the development of a sea crossing. The impact of EU sanctions packages on the economic activity of the Kaliningrad region and the Republic of Lithuania has been studied. The purpose of the work is an attempt to predict the trends in the development of the transport complex in the context of geopolitical instability. The practical significance lies in the proposals for ensuring the transport security of the Kaliningrad region.*

***Keywords:** ferry crossing, Lithuanian Railway, sanctions, transport security, Union State, Kaliningrad Region*

References

1. Klemeshev A.P., Fedorov G. M., Voloshenko K. YU., Gumenyuk I. S., Gumenyuk L. G., Zverev YU. M., Kropinova E. G., Kuznecova T. YU., Lyalina A. V., Mihajlova A. A., Novikova A. A., Peker I. YU., Tarasov I. N. Vyzovy i perspektivy razvitiya Kaliningradskoj oblasti: geopolitika i geoekonomika // Konsorcium «Rubezhi Rossii». Izdatel'stvo: BFU im. Im. Kanta. 2021. (in Russian)
2. Katrovskij A. P. Evolyuciya transportnoj seti rossijsko-beloruskogo prigranich'ya: opyt istoriko-geograficheskogo issledovaniya // Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Estestvennye i medicinskie nauki. 2022. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-transportnoy-seti-rossijsko->

- belorusskogo-prigranichya-opyt-istoriko-geograficheskogo-issledovaniya. (in Russian)
3. Vilenskaya N. I. Morskaya paromnaya pereprava kak klyuch k obespecheniyu transportnoj bezopasnosti Kaliningradskoj oblasti // Astrahanskij vestnik ekologicheskogo obrazovaniya, №3, s. 119-123. (in Russian)
 4. Tarasov I. N., Urazbaev E. E. Mezhdunarodnoe pozicionirovanie regiona: obraz kaliningradskoj oblasti v mediaprostranstve stran Baltii // Balt. reg.. 2022. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnoe-pozitsionirovanie-regiona-obraz-kaliningradskoy-oblasti-v-mediaprostranstve-stran-baltii>. (in Russian)
 5. SHamahov V. A., Mezhevich N. M., Go SHuhun Nekotorye zamechaniya k ocenke potencial'noj roli tranzita iz KNR cherez gosudarstva Pribaltiki // Upravlencheskoe konsul'tirovanie. 2021. №12 (156). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-zamechaniya-k-otsenke-potentsialnoy-rol-i-tranzita-iz-kgnr-cherez-gosudarstva-pribaltiki>. (in Russian)
 6. Zaharov G. V. Eksportno-importnyj tranzitnyj potencial respubliki Belarus' na pribaltijskom napravlenii // Postsovetskij materik. 2021. №3 (31). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/eksportno-importnyj-tranzitnyj-potentsial-respubliki-belarus-na-pribaltijskom-napravlenii>. (in Russian)
 7. Egorov V. G. Geopolitika transportnyh koridorov // Geoekonomika energetiki. 2021. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopolitika-transportnyh-koridorov>. (in Russian)
 8. Ogneva V. V. Geopoliticheskoe samoopredelenie Rossii v kontekste ukrainskogo krizisa // Izvestiya TulGU. Gumanitarnye nauki. 2022. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskoe-samoopredelenie-rossii-v-kontekste-ukrainskogo-krizisa>. (in Russian)
 9. Entin M. L., Entina E. G., Vojnikov V. V. Novye principy raspredeleniya resursov ES i ih vliyanie na strany baltijskogo regiona // Balt. reg.. 2022. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/novye-printsipy-raspredeleniya-resursov-es-i-ih-vliyanie-na-strany-baltijskogo-regiona>. (in Russian)
 10. Katorgin A. D., Tarhov S. A. Territorial'naya struktura paromnogo soobshcheniya v akvatorii Baltijskogo morya // Balt. reg.. 2021. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/territorialnaya-struktura-paromnogo-soobshcheniya-v-akvatorii-baltiyskogo-morya>. (in Russian)
 11. Telegina I. P. Kaliningradskaya oblast'. Est' li proryv v probleme tranzita? // Sovremennaya Evropa. 2007. №3 (31). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kaliningradskaya-oblast-est-li-proryv-v-probleme-tranzita>. (in Russian)
 12. Tarasov M. V. Kaliningradskaya oblast': mirovoj krizis usugubilsya eksklavnost'yu regiona // Transport Rossijskoj Federacii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike. 2009. №2 (21). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kaliningradskaya-oblast-mirovoy-krizis-usugubilsya-eksklavnost'yu-regiona>. (in Russian)
 13. Skrypnik V. P. Analiz sovremennogo sostoyaniya transportnogo kompleksa Kaliningradskoj oblasti // Evrazijskij Soyuz Uchenyh. 2019. №4-9 (61). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sovremennogo-sostoyaniya-transportnogo-kompleksa-kaliningradskoy-oblasti>. (in Russian)
 14. Lepesh G. V. Sovremennye ugrozy bezopasnosti granic i ustojchivomu razvitiyu prigranichnyh territorij // TTPS. 2018. №4 (46). URL:

- <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-ugrozy-bezopasnosti-granits-i-ustoychivomu-razvitiyu-prigranichnyh-territoriy>. (in Russian)
15. Gureckajte K. ZH. Osobnosti avtomobil'nyh gruzoperevozok sbornyh gruzov mezhdru Rossiej i Kaliningradskoj oblast'yu, sushchestvuyushchie problemy i puti ih resheniya // Problemy nauki. 2019. №1 (37). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobnosti-avtomobilnyh-gruzoperevozok-sbornyh-gruzov-mezhdu-rossiey-i-kaliningradskoy-oblastyu-suschestvuyushchie-problemy-i-puti-ih>. (in Russian)
 16. Mezhevich N. M., Tarasov I. N. Geopoliticheskij potencial razvitiya rossijskogo regiona-eksklava: poisk klyuchevoy strategii i mekhanizmov ee realizacii v novyh usloviyah // Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki. 2019. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskij-potentsial-razvitiya-rossijskogo-regiona-eksklava-poisk-klyuchevoy-strategii-i-mehanizmov-ee-realizatsii-v-novyh>. (in Russian)
 17. Voloshenko K. Y., Gumenyuk, I. S., Arne Roos, N. G. 2020, Transit in regional economic development: The case of the Kaliningrad exclave, European Spatial Research and Policy, vol. 27, № 1, p. 263–280. URL: <https://czasopisma.uni.lodz.pl/esrap/article/view/5934>. (in Russian)
 18. Tarasov I. N. 2020, Eksklavnost' kak vyzov i resurs mezhdunarodnogo pozicionirovaniya Kaliningradskoj oblasti, Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki, № 2, s. 77 – 85. URL: https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/46f/8_%D0%A2%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BE%D0%B2_77-85.pdf. (in Russian)
 19. Fedorov G. M. Kaliningradskaya oblast': periferijnyj eksklav ili primorskij koridor razvitiya? // Fedorov, G. M., ZHindarev, L. A., Druzhinin, A. G., Pal'movskij, T. (red.) Problemy regional'nogo razvitiya v nachale 21 veka, Kaliningrad, 2019. s. 5 – 16. (in Russian)
 20. Goncharova YU. V. O tendenciyah razvitiya prigranichnogo sotrudnichestva v Kaliningradskoj // Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Estestvennye i medicinskie nauki, № 2, s. 23–34 URL: https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/b89/2-%D0%93%D0%BE%D0%BD%D1%87%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0_22-34.pdf. (in Russian)
 21. SHil'berg 3. 2009, Prigranichnoe sotrudnichestvo Kaliningradskoj oblasti RF s Litvoj i Pol'shej: prepyatstviya i vozmozhnosti, Baltijskij region, № 2, s. 129–135. URL: <https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/f4f/Schielberg.pdf>. (in Russian)
 22. Gumenyuk I. S. Tranzitnyj potencial Kaliningradskoj oblasti i transportnaya svyaznost' regiona. V: Tarasov, I. N. (red.) Kaliningradskaya oblast' v novyh koordinatah baltijskoj geopolitiki, Kaliningrad, Izd-vo BFU im. I. Kanta, 2020. s. 148-169. (in Russian)
 23. Cvetkova O. V. Territorii prigranichnogo sotrudnichestva: Sostoyanie i perspektivy razvitiya Kaliningradskoj oblasti, Politicheskaya nauka, № S, 2017. s. 278 – 289. (in Russian)
 24. Zverev YU. M. Geopoliticheskie faktory razvitiya Kaliningradskoj oblasti // Problemy regional'nogo razvitiya 21 veka. Pod red. G. M. Fedorova, L. A.

- ZHindareva, A. G. Druzhinina, T. Pal'movskogo. 2019, s.37-47. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_41513711_78915536.pdf. (in Russian)
25. Klemeshev A. P. Eksklavnost' kak faktor razvitiya Kaliningradskoj oblasti // Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki. 2005. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/eksklavnost-kak-faktor-razvitiya-kaliningradskoy-oblasti>. (in Russian)
26. Voloshenko E. V., Voloshenko K. YU. Ocenka i izmerenie ekonomicheskoy bezopasnosti prigranichnyh regionov Rossii: teoriya i praktika // Balt. reg.. 2018. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-i-izmerenie-ekonomicheskoy-bezopasnosti-prigranichnyh-regionov-rossii-teoriya-i-praktika>. (in Russian)
27. Gumenyuk I. S. Formirovanie transportnogo kompleksa Kaliningradskoj oblasti // Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki. 2009. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-transportnogo-kompleksa-kaliningradskoy-oblasti>. (in Russian)
28. Itogi vneshnej trgovli v regione deyatelnosti Kaliningradskoj oblastnoj tamozhni za yanvar'-dekabr'. URL: <https://koblt.customs.gov.ru/statistic/vneshnyaya-torgovlya-kaliningradskoy-oblasti/2021-god>. (in Russian)
29. Spravka o Kaliningradskoj oblasti. URL: <https://www.mid.ru/upload/medialibrary/e75>. (in Russian)
30. Litva ogranicila tranzit v Kaliningrad okolo 30% грузов po zheleznoj doroge. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5424352>. (in Russian)
31. Deputat Sejma Latvii nazval tranzitnuyu politiku strany polnym fiasko | Vneshneekonomicheskie svyazi. URL: <https://eer.ru/article/v-mire/u153/2021/01/14/3445>. (in Russian)
32. Port vysokih dostizhenij: vyvedet li Minsk svoj tranzit iz Pribaltiki. URL: <https://iz.ru/1073281/igor-karmazin/port-vysokikh-dostizhenii-vyvedet-li-minsk-svoi-tranzit-iz-pribaltiki>. (in Russian)
33. V Litve sokratilsya ob'em gruzoperevozok. URL: <https://lt.sputniknews.ru/20220323/v-litve-sokratilsya-obem-gruzoperevozok-22226862.html>. (in Russian)
34. Torgovlya mezhdru Rossiej i Litvoj v 2021 g. URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/torgovlya-mezhdu-rossiej-i-litvoj-v-2021-g>. (in Russian)
35. Koridornoe nastroyenie: strany Baltii reshili oboronyat'sya. URL: <https://iz.ru/1315977/kseniia-melnikova/koridornoe-nastroenie-strany-baltii-reshili-oboroniatsia>. (in Russian)

Поступила в редакцию 22.03.2022 г.