

## СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



К. Ю. Звездина, студентка 3-го курса

E-mail: zvezdina.kseniya2015@mail.ru

ФГБОУ ВО «Калининградский государственный  
технический университет»

А. А. Гурьянов, студент 3-го курса

E-mail: alekxg@mail.ru

ФГБОУ ВО «Калининградский государственный  
технический университет»

О. Б. Ильина, канд. экон. наук, доцент

E-mail: olga.ilina@klgtu.ru

ФГБОУ ВО «Калининградский государственный  
технический университет»

В статье приведены результаты исследования влияния современной геополитической ситуации на сектор транспортных перевозок Калининградской области. Транспортные компании региона столкнулись с новыми вызовами, обусловленными санкционными ограничениями. Это привело к изменению логистических маршрутов, убыткам и закрытию ряда компаний. В результате введенных ограничений изменились объемы и структура перевозок различными видами транспорта. На основе статистических данных Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, Министерства транспорта Калининградской области проведен анализ изменений в секторе логистики в период с 2010 по 2024 г. Наибольший объем перевозок сместился на морской транспорт, снизились объемы грузоперевозок автомобильным и железнодорожным видами транспорта. При этом объемы пассажиропотока как железнодорожного, так и воздушного транспорта ежегодно возрастают. Новая структура перевозок определяет и новые перспективы развития рассматриваемой сферы, представленные в статье.

**Ключевые слова:** *экслав, санкции, транспорт, статистика Калининградской области, современные вызовы, логистика.*

### ВВЕДЕНИЕ

Современные вызовы, с которыми сталкиваются логистические компании Калининградской области, можно рассмотреть с различных сторон. Прежде всего следует отметить, что Калининградская область, будучи эксклавом на территории Европы, имеет свои особенности, которые влияют на логистику. В 2022 г. многое изменилось. Калининградские перевозчики и прежде испытывали определенные логистические трудности, теперь их стало еще больше. Бизнес пытается перестроить логистику, адаптировать работу к новым реалиям и приспособиться к морским перевозкам, которые сегодня доступны далеко не всем. Жители области в этой ситуации вынуждены мириться с растущими ценами и проблемами с поставками ряда товаров.

В статье представлены результаты исследования динамики и направления изменений грузооборота и пассажирооборота транспортной отрасли в Калининградской области за период с 2010 по 2024 гг.

## **ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Объектом исследования являлся транспортный сектор Калининградской области.

## **ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Цель данной работы – исследование влияния санкций на транспортный сектор Калининградской области.

Для достижения поставленной цели решены следующие задачи:

1. Приведена характеристика структуры транспортировки грузов между Калининградской областью и основной территорией России.
2. Проанализированы основные показатели грузо- и пассажироперевозок Калининградской области.
3. Обобщены факторы, повлиявшие на изменение структуры логистического сектора региона.
4. Выявлены перспективные направления в сфере грузоперевозок.

## **МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Для анализа и выявления тенденций и динамики показателей, характеризующих транспортный сектор региона, использованы методы статистического анализа и графической интерпретации данных. Для изучения изменений использованы ретроспективный и факторный анализ. Также использованы методы анализа и синтеза при изучении научных публикаций, нормативных правовых актов и сообщений средств массовой информации.

## **РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Перевозка пассажиров и грузов между Калининградской областью и основной территорией России по состоянию на январь 2022 г. осуществлялась всеми видами транспорта: воздушным, водным, железнодорожным и автомобильным. При этом большая часть перемещений осуществлялась с помощью железнодорожного и автомобильного транспорта, следовавшего по территории республик Литва, Беларусь или Польша. Перевозка водным транспортом осуществлялась по территории нейтральных вод, воздушный транспорт заходил в воздушное пространство соседних стран.

В 2022 г. началась активная работа стран Евросоюза по введению санкций в отношении России. В составе начальных санкционных пакетов был введен запрет на использование воздушного пространства Евросоюза для авиакомпаний из России и Беларуси, перемещение отдельных категорий товаров железнодорожным транспортом через территорию Евросоюза, и впоследствии были введены санкции в отношении автомобильных перевозок.

Запрет использования воздушного пространства стран Евросоюза привел к увеличению времени авиаперелетов примерно на один час. По итогам 2022 г. пассажиропоток на авиатранспорте снизился на 200 тыс. человек, до 3,7 млн пассажиров. Вместе с тем одновременное сокращение перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом и ограничение на выезд граждан в страны ЕС повысил популярность перелетов и уже в 2023 г. объем пассажиропотока впервые в истории достиг 4,3 млн человек, а в 2024 г. вовсе поднялся до отметки 4,72 млн человек (рисунок 1).

По уже обозначенным выше причинам произошел и рост грузооборота. На рисунке 2 виден резкий скачок в 2023 г.

Запрет на въезд российских и белорусских коммерческих грузовиков в страны Евросоюза имел тяжелые последствия. Ответные меры России, ограничившие передвижение европейского грузового транспорта приграничной зоной, фактически закрыли для калининградских перевозчиков европейское направление.

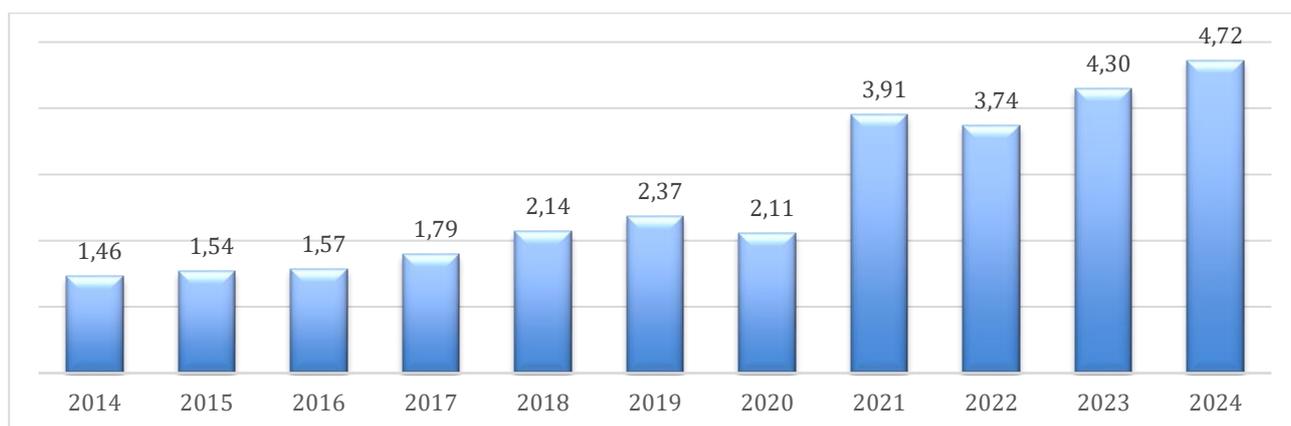


Рисунок 1 – Динамика пассажиропотока аэропорта региона за период с 2014 по 2024 г., млн чел. [1–3]

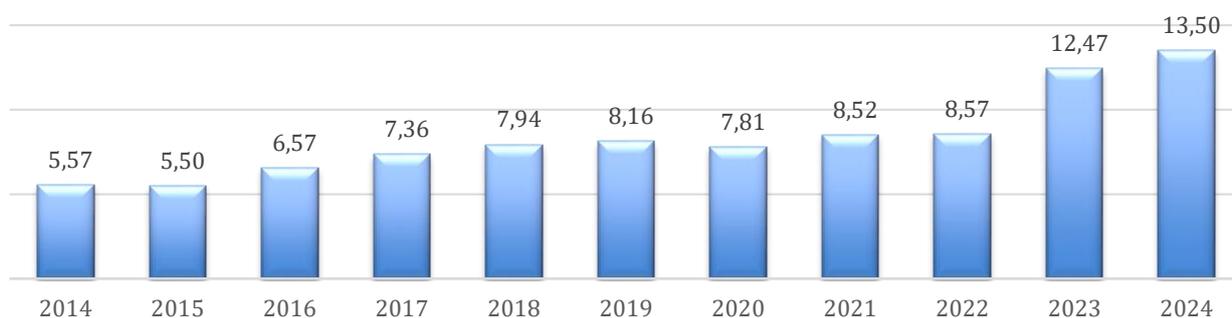


Рисунок 2 – Динамика грузооборота авиатранспорта за период с 2014 по 2024 г., тыс. т [4–6]

По итогам взаимных санкций объем автомобильных грузоперевозок Калининградской области за 2022 г. сократился до 2,9 млн т, что составило минимальное значение за последние 10 лет. Даже в условиях коронавирусных ограничений объем перевозимых грузов был выше. Но в 2023 г. показатель значительно вырос, достигнув отметки 4,7 млн т (рисунок 3).



Рисунок 3 – Динамика объема перевозок автомобильным транспортом за период с 2012 по 2024 г., млн т [7]

Динамика грузооборота автомобильного транспорта неуклонно снижалась в период с 2013 по 2024 г., несмотря на небольшой подъем в 2022 г.

Уже третий год калининградские автоперевозчики функционируют в условиях санкций и ограничений транзита через территорию Республики Литва, что привело к сокращению компаний в отрасли. По данным областного правительства, в настоящее время в регионе задействовано около 700 компаний, что значительно меньше, чем в июне 2024 г. (1,34 тыс.). По оценкам участников рынка, с 2022 г. отрасль покинуло от 2,5 до 3 тыс. работников, а более 300 предприятий обанкротились или прекратили свою деятельность. Ущерб от санкций автоперевозчики оценивают более чем в 9 млрд руб.

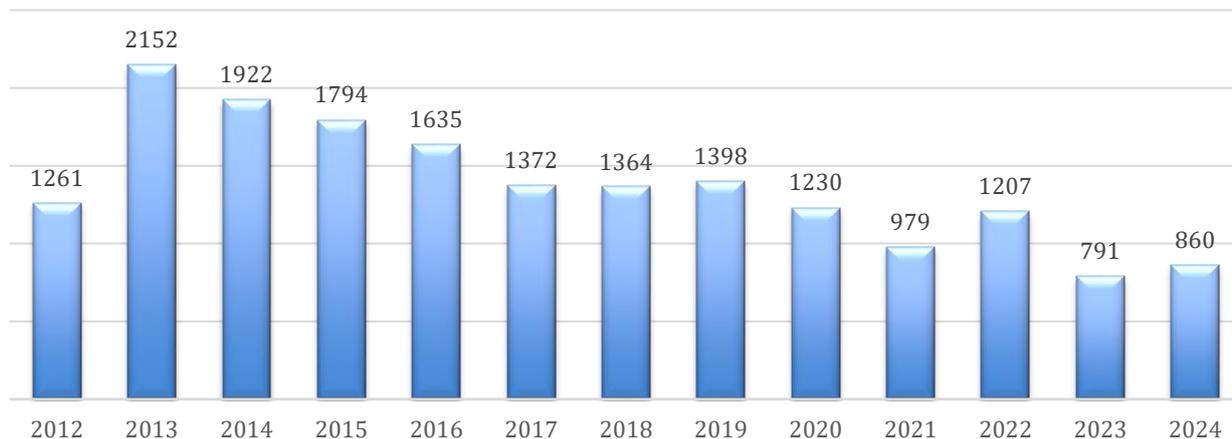


Рисунок 4 – Динамика грузооборота автомобильного транспорта за период с 2012 по 2024 г., млн т-км [7]

В условиях санкций калининградские автоперевозчики используют два основных логистических маршрута: сухопутный транзит через Литву для товаров, не подпадающих под ограничения Евросоюза, и комбинированные перевозки с использованием морских судов для доставки грузов между Калининградом и основной территорией России. С 1 сентября 2023 г. была введена электронная очередь в пункте пропуска Чернышевское, единственном доступном для автомобильных грузоперевозок, что еще больше увеличило время простоя автотранспортных средств при пересечении границы. С 10 февраля 2025 г. приоритет при проезде через этот пункт пропуска отдается транспорту, перевозящему скоропортящиеся и опасные грузы [9].

В результате санкций калининградские грузоперевозчики столкнулись со следующими проблемами:

- некупаемость транспорта: приобретенные для европейских перевозок фуры с высоким экологическим классом оказались избыточными для российских маршрутов;
- ограниченность рынка: переориентация на внутренние перевозки не компенсировала потерю европейского направления;
- рост цен: стоимость услуг на перевозки значительно возросла.

В целом, по сравнению с 2022 г., парк грузовых машин в регионе сократился примерно на 3 000 единиц. При этом выход из бизнеса затруднен из-за проблем с продажей транспорта.

Европейская комиссия разрешила железнодорожный транзит санкционных грузов в Калининградскую область транзитом через Литву, но исключительно для нужд региона и в объемах, не превышающих средние показатели за последние три года. Однако фактически квоты на перевозки сокращаются ежегодно из-за неполного их использования [8]. При уменьшении квот на железнодорожные перевозки на 20 % в 2024 г. и на 30 % в 2025 г. произошло повышение железнодорожных тарифов Литвой в 2024 г. почти на 60 %. Все это привело к снижению грузопотоков (рисунок 5).

При этом стоит отметить, что ограничения на выезд граждан России за границу в результате введенных санкций стимулируют внутренний туризм и пассажиропоток, перевозимый по железной дороге (рисунок 6).

Успешная переориентация на морские каботажные перевозки позволила компенсировать снижение железнодорожного транзита через Литву. Рост объемов морских перевозок обеспечил стабильность поставок в Калининградскую область (рисунок 7). В настоящее время на постоянной основе между Калининградской областью и услугой осуществляют перевозку 28–30 судов [12]. Вместе с тем морские перевозки являются более дорогими по сравнению с иными видами транспорта. Для решения этого вопроса Калининградской области представляются федеральные субсидии. Однако объем выделяемых субсидий не регулирует-

ся на региональном уровне, распределение их осуществляется на конкурсной основе. И если в 2024 г. объем субсидий составил 4,6 млрд руб., то в 2025 г. только 4 млрд руб., и все эти объемы уже распределены [13]. Вместе с тем стоит отметить и рост числа заявок на субсидирование: если в 2024 г. на них претендовали 12 компаний, то в 2025 г. – уже 51 [14].

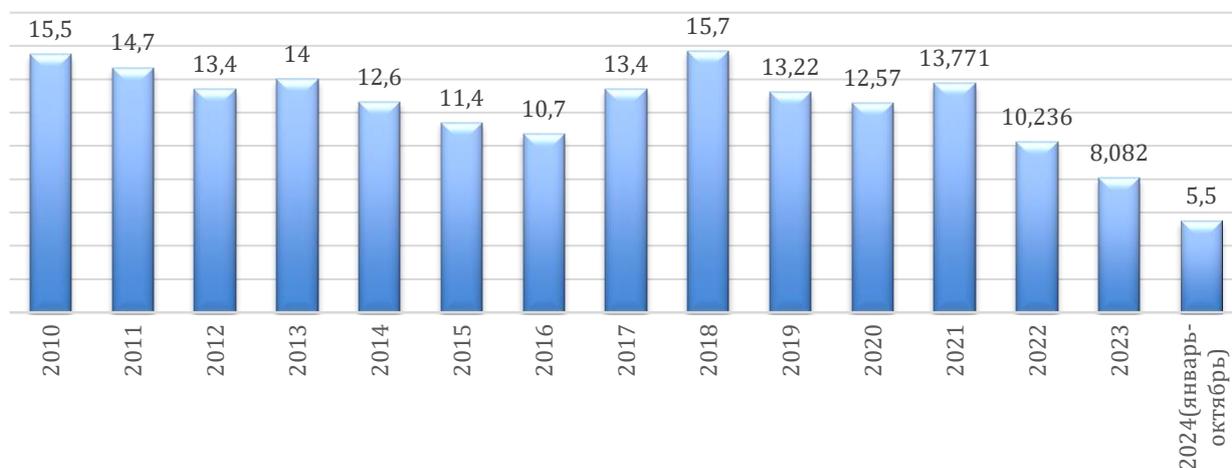


Рисунок 5 – Динамика количества грузов, перевезенных железнодорожным транспортом за период с 2010 по 2024 г., млн т [10]

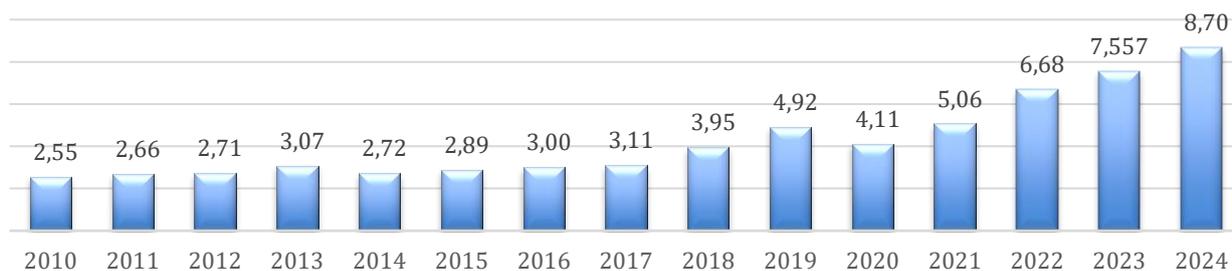


Рисунок 6 – Динамика пассажиропотока на железной дороге за период с 2010 по 2024 г., млн чел. [11]

Дополнительным решением вопроса об увеличении морских грузоперевозок в 2025 г. служит китайский грузовой паром, способный перевозить 1 800 контейнеров. В планах – наладить регулярный маршрут. Стоит отметить, что уже была попытка использования такого парома в 2023 г., который обеспечивал перевозку товаров между регионом и Китаем через Северный морской путь, однако в связи с недозагрузкой и высокой конкуренцией его использование было приостановлено в начале 2024 г. [15].

Изучая динамику грузопотоков морских перевозок с 2010 г., можно отметить общую тенденцию к снижению, что связано как с санкциями, так и с конкуренцией морских портов бассейна Балтийского моря и перераспределением грузопотоков в пользу портов Усть-Луга (Россия), Гданьск (Польша) и Клайпеда (Литва).

Несмотря на текущие трудности, Калининградская область располагает значительным потенциалом для расширения экспортных операций, особенно в страны Азии, где наблюдается растущий спрос на российскую продукцию. Увеличение российского экспорта в этот регион на 15 % в 2023 г. открывает новые возможности для местных предприятий. Ключевыми стратегиями для успешного выхода на азиатские рынки являются развитие мультимодальных транспортных коридоров и установление партнерских связей с иностранными компаниями. Государственная поддержка и инвестиции в адаптацию продукции к требованиям новых рынков также будут играть важную роль. В целях улучшения транспортной доступности и снижения стоимости транспортировки между Калининградской областью и основной

территорией России в Госдуму внесли проект поправок в Федеральный закон от 10 января 2006 г. № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области», который позволит упростить порядок вывоза товаров из региона на основную территорию России [17].

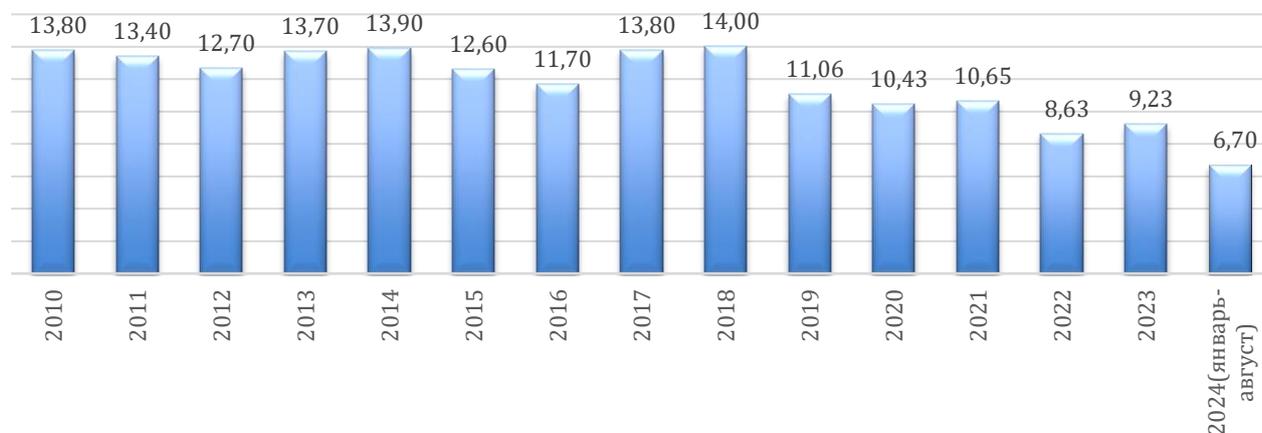


Рисунок 7 – Динамика количества грузов, переработанных портовым комплексом региона за период с 2010 по 2024 г., млн т [16]

В прогнозном периоде ожидается положительная динамика развития транспортного комплекса региона. Рост пассажирских перевозок планируется достичь, в том числе, за счет продолжения реализации программ субсидирования железнодорожного и авиационного транспорта. Важным фактором станет реконструкция магистральной рулежной дорожки РД-М в аэропорту Храброво, запланированная к завершению в 2026 г., что позволит увеличить пропускную способность аэропорта примерно в два раза. Данный проект реализуется во исполнение поручения Президента Российской Федерации.

Еще одним направлением расширения возможностей морских перевозок является модернизация морской инфраструктуры и увеличение использования морского порта в г. Пионерский. Для этого планируется ввод в эксплуатацию комплекса гидротехнических и береговых сооружений, предназначенных для приема круизных и паромных судов, с планируемым пассажирооборотом не менее 250 тыс. человек в год и грузооборотом до 80 тыс. грузовых единиц в год. Кроме того, в Калининградской области продолжается реализация крупных дорожных проектов, имеющих важное значение для социально-экономического развития региона [18].

Учитывая дальнейшее расширение использования морских перевозок, ряд исследователей [19] предлагают оптимизировать перевозки различных видов грузов на основе оценки стоимости их перевозки на различных типах судов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Особенности экономики Калининградской области определяет ее эксклавное положение по отношению к основной территории страны. Окруженная недружественными государствами область на протяжении всей современной истории приспособляется к складывающимся политическим реалиям. Казалось бы, подписанное в 2002 г. совместное заявление Российской Федерации и Европейского союза о транзите между Калининградской областью и основной территорией РФ должно навсегда решить вопрос транспортной доступности для региона. Однако ухудшающиеся с 2014 г. отношения между Россией и ЕС постепенно создавали все новые препятствия, приведшие к 2022 г. к сильному ограничению возможностей транспортировки грузов и пассажиров между Калининградской областью и основной территорией России. Сухопутный транзит железнодорожным транспортом сильно затруднен кво-

тами на перевозку только определенных грузов по территории Республики Литва, и в последние годы происходит сокращение количества выделяемых квот. В отношении автомобильного транспорта также есть ограничения на проезд через территории Республик Литва и Польша. Как следствие, основной поток грузоперевозок сместился на морской транспорт и, в меньшем объеме, на воздушное сообщение. Ситуация с транспортировкой грузов в Калининградскую область создает значительное финансовое бремя как для жителей региона, выражаясь в росте цен, так и для федерального бюджета. На всех этапах перевозки возникают дополнительные расходы: необходимо строить новые портовые сооружения, увеличивать флот за счет дополнительных судов и паромов, повышать частоту рейсов, а также предоставлять субсидии перевозчикам. Острая нехватка транспортных мощностей серьезно затрудняет поставки строительных материалов в регион, что, в свою очередь, замедляет строительство социально значимых объектов на территории области. Несмотря на все действующие санкционные ограничения, калининградский транзит продолжает не только стабильно функционировать, но и активно развиваться, но уже в направлении независимых от территориальных ограничений направлений.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Пассажиропоток аэропорта Калининград (Храброво) впервые составил более 4,3 млн человек по итогам 2023 года [Электронный ресурс] // Aviaport.ru. – URL: <https://www.aviaport.ru/news/po-itogam-2023-goda-passazhiropotok-aeroporta-kaliningrad-khrabrovo-vpervye-sostavil-bolee-4-3-mln-ch/> (дата обращения: 10.05.2025).
2. Международный аэропорт Калининград (Храброво) [Электронный ресурс]. – URL: <https://kgdavia.ru/mediacenter/news/4471134/> (дата обращения 10.05.2025).
3. РИА Новости [Электронный ресурс]. – URL: <https://ria.ru/20150219/1048665063.htm> (дата обращения: 10.05.2025).
4. Грузооборот аэропорта Калининград вырос в 2022 году на 0,6 %, пассажиропоток сократился на 4,3 % [Электронный ресурс] // RZD Partner. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/gruzooborot-aeroporta-kaliningrad-vyros-v-2022-godu-na-0-6-passazhiropotok-sokratilsya-na-4-3/> (дата обращения: 10.05.2025).
5. Агентство транспортных оценок. Аэропорт Храброво подвел итоги деятельности за 2016 год [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ato.ru/press-releases/aeroport-hrabrovo-podvel-itogi-deyatelnosti-za-2016-god> (дата обращения: 10.05.2025).
6. Калининградский филиал РБК [Электронный ресурс]. – URL: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/22/01/2021/600991ce9a7947136387439e> (дата обращения 10.05.2025).
7. Итоги социально-экономического развития Калининградской области за 2012 год [Электронный ресурс] – URL: [https://pn11-word-view.officeapps.live.com/wv/mWord.aspx?ui=ru-RU&rs=ru-RU&WOPISrc=https%3A%2F%2Fpn11-view-wopi.wopi.online.office.net%3A810%2Foh%2Fwopi%2Ffiles%2F%40%2FwFileId%3FwFileId%3Dhttps%253A%252F%252Fwww%252Ekigd%252Eru%253A443%252Factivity%252Feconomy%252Fresults%252Fitogsoc2012%252Edoc&access\\_token\\_ttl=0&wdOrigin=BROWSELINK&hid=fadcfa5-0888-44c0-944e-3b83b9c721e8&access\\_token=1&wdMobileHost=2](https://pn11-word-view.officeapps.live.com/wv/mWord.aspx?ui=ru-RU&rs=ru-RU&WOPISrc=https%3A%2F%2Fpn11-view-wopi.wopi.online.office.net%3A810%2Foh%2Fwopi%2Ffiles%2F%40%2FwFileId%3FwFileId%3Dhttps%253A%252F%252Fwww%252Ekigd%252Eru%253A443%252Factivity%252Feconomy%252Fresults%252Fitogsoc2012%252Edoc&access_token_ttl=0&wdOrigin=BROWSELINK&hid=fadcfa5-0888-44c0-944e-3b83b9c721e8&access_token=1&wdMobileHost=2) (дата обращения: 10.05.2025).
8. Транспортная блокада Калининградского эксклава не пройдет. Морские вести России [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/108282> (дата обращения: 10.05.2025).
9. «Дорого и сердито»: что поставляют паромами в Калининградскую область // КГД.ру [Электронный ресурс]. – URL: <https://kgd.ru/news/society/item/112128-dorogo-i-serdito-chto-postavlyayut-paromami-v-kaliningradskuyu-oblast?ysclid=ma0uzi2e27308525126> (дата обращения: 10.05.2025).
10. Инфраструктура Калининградской области. Департамент экономического развития [Электронный ресурс]. – URL: <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/> (дата обращения: 10.05.2025).

11. Пассажиропоток на Калининградской железной дороге увеличился на 13 % в 2024 году [Электронный ресурс]. – URL: <https://klops.me/2025/01/14/537-passazhiropotok-na-kaliningradskoj-zheleznoj-doroge-uvlechilsya-na-13-v-2024-godu/> (дата обращения: 10.05.2025).
12. Сфера морских перевозок Калининграда продолжает свое стремительное развитие // ГА «Сократ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://socratcargo.ru/news/sfera-morskikh-perevozok-kaliningrada-prodolzhaet-svoe-stremitelnoe-razvitie?ysclid=ma0v0byeblm363827562> (дата обращения: 10.05.2025).
13. Субсидии на морские грузоперевозки в Калининградскую область в 2025 году получит 41 организация // Gosnadzor.ru [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.gosnadzor.ru/news/67/13899/?ysclid=ma0v53p5zu316574060> (дата обращения: 10.05.2025).
14. Морские субсидии, дело Кошевого и бесплатный Виштынец. Итоги // РБК Калининград [Электронный ресурс]. – URL: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/25/04/2025/680babe79a7947097af47e6f?ysclid=ma0v6flfh7758791580> (дата обращения: 10.05.2025).
15. Регулярные грузовые паромы между Китаем и Калининградом: Новые горизонты торговли // Про море [Электронный ресурс]. – URL: <https://promore.pro/regulyarnye-gruzovye-paromy-mezhdu-kitaem-i-kaliningradom-novye-gorizonty-torgovli/> (дата обращения: 10.05.2025).
16. Транспорт и дорожное хозяйство // Министерство развития инфраструктуры Калининградской области [Электронный ресурс]. – URL: <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/?ysclid=lu27loemyo181780404>
17. РБК Калининград. 2025 [Электронный ресурс]. – URL: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/26/02/2025/67bf0db99a79475de5ebc6d1> (дата обращения: 10.05.2025).
18. Законодательное собрание Калининградской области (n.d.) [Электронный ресурс]. – URL: <https://zaksob39.ru/deputies/deputies/news/321757/> (дата обращения: 10.05.2025).
19. Грасмик, С. Н. Совершенствование структуры грузопотока на морской линии Санкт-Петербург/Усть-Луга – Калининград/Балтийск / С. Н. Грасмик, Л. Е. Мейлер // Новые стратегии и технологии морского судоходства и промысла: Материалы Третьей национальной научно-технической конференции на базе ФГБОУ ВО «Калининградский государственный технический университет» (Калининград, 28 марта 2024 г.). – Калининград: Калининградский государственный технический университет, 2024. – С. 52–56. – EDN TMKGLA.

## MODERN CHALLENGES IN THE ACTIVITIES OF LOGISTICS COMPANIES IN THE KALININGRAD REGION

K. Yu. Zvezdina, 3rd year student  
E-mail: [zvezdina.kseniya2015@mail.ru](mailto:zvezdina.kseniya2015@mail.ru)  
Kaliningrad State Technical University

A. A. Guryanov, 3rd year student  
E-mail: [alekxg@mail.ru](mailto:alekxg@mail.ru)  
Kaliningrad State Technical University

O. B. Ilina, Ph.D  
E-mail: [olga.ilina@klgtu.ru](mailto:olga.ilina@klgtu.ru)  
Kaliningrad State Technical University

The article presents the results of a study of the impact of the current geopolitical situation in the transport sector of the Kaliningrad region. Transport companies in the region have faced new challenges due to sanctions. This has led to changes in logistics routes and the closure of a number of companies. As a result of the restrictions imposed, the volumes and structure of transportation by various modes of transport have changed. Based on statistical data, an analysis of changes in the logistics sector from 2010 to 2024 has been conducted. The largest volume of transportation has

shifted to sea transport, while the volume of cargo transportation by road and rail has decreased. At the same time, the volume of passenger traffic by both rail and air transport is increasing annually. The new transportation structure also determines new prospects for the development of the sector under consideration, which are presented in the article.

**Keywords:** *exclave, sanctions, transport, statistics of the Kaliningrad region, current challenges, logistics.*