

**ИНСТИТУТ ЕВРОПЫ
РОССИЙСКОЙ
АКАДЕМИИ НАУК**

125009, МОСКВА, МОХОВАЯ УЛ., 11-3
ТЕЛ.: +7(495)692-10-51/629-45-07
E-MAIL: europe-ins@instituteofeurope.ru
WWW.INSTITUTEOFEUROPE.RU



**INSTITUTE OF EUROPE
RUSSIAN ACADEMY OF
SCIENCES**

125009, MOSCOW, MOKHOVAYA ST., 11-3
TEL.: +7(495)692-10-51/629-45-07
E-MAIL: europe-ins@instituteofeurope.ru
WWW.INSTITUTEOFEUROPE.RU

**Статья в журнале «Аналитические записки Института Европы РАН»
(Выпуск I) № 5, 2026 (№ 416)**

Влияние санкций на Калининградскую область

К.Н. Гусев

Аннотация. В статье исследуется влияние санкций на социально-экономическое развитие Калининградской области. Выделены основные проблемы, с которыми сталкивается регион, предложены рекомендации, направленные на их решение.

Ключевые слова: Россия, Калининградская область, санкции, логистика, транзит, Литва, ЕС, внешняя политика, граница.

Введение

Калининградская область – приморский эксклав¹, важнейший форпост России, играющий ключевую роль в растущем противостоянии РФ и коллективного Запада на Балтике, которую НАТО, после вступления Финляндии и Швеции, стремится превратить в свое «внутреннее море».

По суше кратчайший путь (примерно 100 км) от Калининградской области до Союзного государства России и Беларуси проходит через Сувалкский коридор – малонаселенную местность на границе между Польшей и Литвой, соединяющую страны Балтии с основной территорией ЕС (до границы непосредственно с РФ оттуда еще более 550 км). Кратчайший

Автор. Кирилл Нионилович Гусев – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Отдела экономических исследований ИЕ РАН. Адрес: 125009, Россия, г. Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3. E-mail: banks-europe@mail.ru

DOI: <http://doi.org/10.15211/analytics1520263438> EDN: <https://www.elibrary.ru/ZGNWMP>

Материал подготовлен в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (тема НИР № FMZS-2024-0013 «Системный анализ хозяйствственно-политических рисков и возможностей Балтийско-Скандинавского макрорегиона»).

¹ Клемешев А.П., Ворожеина Я.А. Эксклавность Калининградской области: опыт экспликации // Балтийский регион. 2024. Т. 16, № 2. С. 4-17. doi: 10.5922/2079-8555-2024-2-1

морской маршрут от главного порта Калининградской области в Балтийске до порта в Усть-Луге Ленинградской области составляет примерно 860 км (до Санкт-Петербурга оттуда еще более 150 км по суше).

Уникальное географическое расположение и стратегическое значение Калининградской области сделали именно транспортные пути, прежде всего сухопутные, ключевым объектом санкционного давления на этот регион со стороны западных оппонентов России. Летом 2022 года Литва ввела запрет на железнодорожный и автомобильный транзит товаров из санкционного списка ЕС между областью и остальной территорией РФ. В ответ на обвинения в фактической блокаде Калининграда Вильнюс был вынужден снять ограничения на железнодорожный транзит, но позднее ввел запрет на использование рефрижераторов.

На этом фоне резко возросло значение морской грузовой линии между Калининградской областью и основной территорией России, которую сейчас обслуживают около 30 сухогрузов и паромов.

Санкции как форма бизнеса

Манипулирование ограничениями представляется для Литвы, испытывающей серьезные экономические трудности, даже более выгодным инструментом, чем полный запрет транзита, поскольку создает возможности для реальной монетизации санкций за счет повышения тарифов на услуги ее железнодорожного оператора (*LTG Cargo*). Например, с 1 января 2024 г. стоимость транзита для Калининградской области через Литву была увеличена сразу на 42-62% (при этом внутренние перевозки подорожали всего на 5-10%, а для стран ЕС – на 13%). В результате, перевозка одного контейнера по железной дороге из РФ в эксклав тогда стала дороже на 20 тыс. рублей.

Любое повышение тарифов приводит к росту цен для конечных потребителей в регионе. При этом бизнес, занимающийся контейнерными перевозками в область, несет потери не только из-за снижения спроса со стороны жителей эксклава (хотя по ряду позиций он объективно характеризуется низкой эластичностью), но и из-за повышения в общих затратах доли транспортных расходов. Усложняется финансирование торговых операций, и без того проблематичное при высоких процентных ставках. Местный бизнес даже на четвертый год санкций продолжает испытывать серьезные трудности с получением средств от российских банков из-за общего скептического подхода кредиторов к оценке рисков в регионе.

При этом снижать объем железнодорожных контейнерных перевозок через Литву нельзя, так как квоты на следующий год определяются ей на основе показателей предыдущих периодов. Поддержание необходимого объема перевозок возможно за счет максимального использования контейнеров для транспортировки грузов по железной дороге, а также за счет изменения структуры товаропотоков. В частности, сухие грузы, не попавшие под санкции, необходимо перенаправлять на транзит по железной дороге, чтобы они не только

повышали грузопоток, но и не занимали дефицитное место на морских паромах. Последние остались по сути единственным доступным (особенно в сравнении с самолетами) способом перемещения санкционных товаров, в том числе требующих соблюдения температурного режима.

Морское плечо

Тем более, что на морской линии между Калининградом и Санкт-Петербургом объективно не хватает мощностей для перевозки грузовиков и рефрижераторов (сейчас только пять судов), а ресурсы для генеральных грузов в избытке, поэтому соответствующие суда простояивают или даже снимаются с линии. Важной и сложно решаемой проблемой остается и дефицит грузов для обратных рейсов из Калининграда. Государственные субсидии, выделяемые на поддержку и снижение стоимости транспортировки, объективно не достаточны.

Эксперты указывают на дисбаланс в спросе на перевозки: мощностей для перемещения генеральных грузов больше, чем требуется. Из-за этого значительная часть судов, работающих на линии, кроме паромов, сталкиваются с неполной загрузкой. «Государственная поддержка в виде субсидий общим объемом 4 млрд руб. на 2025 г., распределенная между 41 компанией-перевозчиком, лишь частично смягчила ситуацию»². По исчерпанию указанных субсидий коммерческие перевозчики начинают работать в убыток. В результате страдают и конечные потребители товаров. При этом стоимость перевозки на маршруте остается слишком высокой, хотя, по мнению местного бизнеса, ее первоначальный рост в 2022 г. почти вдвое по сравнению с 2021 г. не был обоснован.

Из положительных моментов можно отметить развитие в области местного производства товаров, прежде всего продуктов питания. На фоне дороговизны ассортимента, завозимого федеральными сетями с основной территории РФ, местная продукция выигрывает в конкуренции не только по ценам, но и по качеству, потому что использовать в производстве привозные заменители и ароматизаторы дороже, чем повышать содержание исходного продукта.

С другой стороны, локальные производства (например, мебели), которые ранее использовали более дешевый и быстрый (по сравнению с остальной Россией) импорт сырья из Европы с последующей продажей готовых изделий на основной территории РФ, теперь сталкиваются с серьезными проблемами: импорт сырья затруднен и стал дороже, как и отправка грузов в другие регионы России, при этом спрос внутри региона серьезно ограничен.

На фоне санкций отмечается и рост выезда населения из Калининградской области. Усугубляют ситуацию дальнейшие угрозы европейских политиков и военных, обещающих

² Калининградская каботажная линия столкнулась с дисбалансом спроса на перевозки <https://www.vedomosti.ru/strana/northwestern/news/2025/09/05/1137184-disbalansom-sprosa> (дата обращения: 25.12.2025)

полностью изолировать регион (благодаря новым пакетам санкций) или даже «захватить его» в случае эскалации военного противостояния между Россией и коллективным Западом.

Выводы и рекомендации

Санкции оказывают серьезное влияние на социально-экономическое развитие Калининградской области. Главным объектом ограничений стал сухопутный маршрут через Литву, соединяющий регион с остальной территорией РФ (Союзного Государства России и Беларуси). Транзит через недружественного балтийского соседа затруднен многочисленными запретами, повышениями тарифов и недостаточной пропускной способностью пограничных пунктов. Существенно выросли цены для конечного потребителя в регионе, сократился ассортимент доступной продукции. Местный бизнес, ранее строившийся на модели дешевого импорта сырья, серьезно пострадал. Ситуацию усугубляет дороговизна заемных средств в условиях высоких процентных ставок и низкого кредитного рейтинга местных заемщиков.

1. Необходимо пересмотреть схему господдержки транспортных коммуникаций между Калининградской областью и основной территорией РФ. Следует распределять субсидии между перевозчиками на конкурсной основе, стимулируя снижение тарифов.
2. На линии Усть-Луга (Санкт-Петербург) – Балтийск (в дополнение к имеющимся транспортным мощностям) необходим еще как минимум один новый грузопассажирский паром для перевозки накатной техники с водителями. Его работу целесообразно не поручать частным операторам, которые будут повышать цены исходя из интересов своего бизнеса.
3. Необходимо решать проблему обратной загрузки паромов путем либо создания на территории области новых соответствующих производств, либо поддержки нынешних предприятий, отгружающих продукцию на основную территорию РФ, либо субсидирования обратных рейсов транспортным компаниям, предлагающим самые выгодные тарифы для перевозок в сторону Калининградской области.
4. В Ленинградской области (и в Санкт-Петербурге) необходимо создавать центры аккумулирования грузовых отправлений, чтобы транспортные компании, осуществляющие перевозки в Калининградскую область, могли более эффективно использовать свои мощности.
5. Следует создать интернет-ресурс, где отправители и перевозчики смогли бы напрямую договариваться об условиях транспортировки по морю грузов в Калининградскую область и обратно, а также формировался бы план регулярного снабжения стратегического региона России на основе прозрачной процедуры распределения мест на имеющихся судах.
6. Ведущим российским банкам необходимо разработать адресные программы поддержки заемщиков в Калининградской области при условии, что выделяемые на льготных условиях

средства будут расходоваться только на территории региона, в том числе на цели повышения объемов товарных потоков из области на основную территорию РФ.

7. Для решения проблемы оттока населения из Калининградской области следует обратиться к историческому опыту, когда в 1946 г. гражданам СССР предоставлялись льготные условия для переселения в этот освобожденный тогда от фашистов регион.

Дата выпуска: 3 февраля 2026 года.

Impact of sanctions on Kaliningrad region

Authors. Gusev K., Candidate of Science (Economics), Leading Researcher, Department of Economic Studies, Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences. Address: 11-3, Mokhovaya street, Moscow, Russia, 125009. E-mail: banks-europe@mail.ru.

Abstract. The article examines the impact of sanctions on social and economic development of Kaliningrad region, playing key role in the growing confrontation between Russia and the collective West in the Baltic sea, which is, after accession of Finland and Sweden to NATO, is de facto turning into «the internal sea» of the alliance. Major problems of the region are identified, stemming from the sanctions; recommendations are formulated to overcome them.

Keywords: Russia, Kaliningrad region, sanctions, logistics, transit, Lithuania, EU, foreign policy, border.

<http://www.zapiski-ieran.ru>

DOI: <http://doi.org/10.15211/analytics1520263438> EDN: <https://www.elibrary.ru/ZGNWMP>

Release date: February 3, 2026.