

Научная статья  
УДК 338.012  
DOI: 10.25683/VOLBI.2025.73.1453

Artem Sergeevich Sapon

Postgraduate of the Department of Regional Economics  
of the Institute of Industrial Economics and Management,  
field of training

5.2.3 — Regional and sectoral economy,

Kaliningrad State

Technical University

Kaliningrad, Russian Federation

astro039@mail.ru

Артём Сергеевич Сапон

аспирант кафедры региональной экономики  
Института отраслевой экономики и управления,  
направление подготовки

5.2.3 — Региональная и отраслевая экономика,

Калининградский государственный

технический университет

Калининград, Российская Федерация

astro039@mail.ru

## ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ И ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ ЭКСКЛАВНОГО РЕГИОНА РОССИИ

5.2.3 — Региональная и отраслевая экономика

**Аннотация.** Статья посвящена развитию экономики эксклавного региона в условиях внешних ограничений и барьеров. Эти условия представляют собой одну из наиболее сложных задач для эксклавной территории, особенно в условиях нестабильной геополитической обстановки. Данная проблематика приобретает особую актуальность при рассмотрении функционирования отраслей экономики, особенно транспортной системы региона, территориально отделенного от основной части государства. Калининградская область как российский эксклав представляет уникальный случай для изучения механизмов преодоления ограничительных мер. Регион площадью 15,1 тыс. км<sup>2</sup> с населением около миллиона человек находится между Литвой и Польшей, имея выход к Балтийскому морю. Отсутствие прямого сухопутного сообщения с основной территорией России создает множественные вызовы для обеспечения развития отраслей экономики ресурсами и комплектующими, а также транспортной связности региона. Период исследования охватывает ключевые этапы эскалации ограничений, начиная с 2020 г. и с фокусом на периоде после февраля 2022 г. Ключевое внимание уделяется доступности сообщения между другими частями Российской Федерации и Калининградской области, а также кризису транзитных перевозок через территорию Литвы и Польши, который поставил под угрозу снабжение региона критически важными товарами, от оборудования до потребительских товаров, и спровоцировал волну инфляции. Доказывается, что, несмотря на значительные издержки, эксклавное положение стало катализатором структурных изменений. Выявлены такие позитивные сдвиги, как ускоренная реориентация логистических потоков на морской транспорт, усиление межрегиональной кооперации с другими субъектами Российской Федерации.

Ключевые слова: эксклавный регион, отрасль экономики, ограничения и барьеры, логистический коридор, инфраструктура, загрузка портовых мощностей, морской транспорт, автомобильный транспорт, железнодорожное транзит, авиасообщение, грузоперевозки

**Для цитирования:** Сапон А. С. Влияние санкций и ограничительных мер на развитие экономики эксклавного региона России // Бизнес. Образование. Право. 2025. № 4(73). С. 187—193. DOI: 10.25683/VOLBI.2025.73.1453.

Original article

## THE IMPACT OF SANCTIONS AND RESTRICTIVE MEASURES ON THE DEVELOPMENT OF THE ECONOMY OF AN EXCLAVE REGION OF RUSSIA

5.2.3 — Regional and sectoral economy

**Abstract.** Article examines the economic development of an exclave region under external restrictions and barriers. These conditions pose one of the biggest challenges for an exclave territory, particularly in an unstable geopolitical environment. This issue is particularly relevant when examining the functioning of economic sectors, particularly the transport system, in a region geographically separated from the mainland. The Kaliningrad Region, as a Russian exclave, presents a unique case for studying mechanisms for overcoming restrictive measures. The region, covering an area of 15,100 square kilometers and with a population of approximately one million, is located between Lithuania and Poland, with access to the Baltic Sea. The lack

of direct land links with mainland Russia creates multiple challenges for ensuring the availability of resources and components for economic development, as well as for the region's transport connectivity. The study period covers key stages of escalating restrictions, beginning in 2020 and focusing on the period after February 2022. Key attention is paid to the availability of connections between other parts of the Russian Federation and the Kaliningrad Oblast, as well as the crisis in transit transport through Lithuania and Poland, which has jeopardized the region's supply of critical goods, from equipment to consumer goods, and triggered a wave of inflation. It is demonstrated that, despite significant costs, the exclave's location has become

*a catalyst for structural change. Positive developments are identified, including an accelerated reorientation of logistics flows to maritime transport and increased interregional cooperation with other constituent entities of the Russian Federation.*

**For citation:** Sapon A. S. The impact of sanctions and restrictive measures on the development of the economy of an exclave region of Russia. *Biznes. Obrazovanie. Pravo = Business. Education. Law*. 2025;4(73):187—193. DOI: 10.25683/VOLBI.2025.73.1453.

### Введение

**Актуальность** исследования обусловлена тем, что ограничение и нейтрализация влияния санкций и барьеров на развитие отраслей экономики является главной задачей любого государства. Особую значимость данная проблематика приобретает для эксклавных и приграничных территорий, которые в силу своего географического положения характеризуются повышенной зависимостью от внешних факторов и международного сотрудничества. Калининградская область Российской Федерации представляет собой уникальный случай крупнейшего в мире эксклава, отделенного от основной территории страны границами других государств.

Геополитические трансформации последних лет существенно изменили условия функционирования отраслей экономики Калининградской области, в особенности транспортной составляющей. Введение различных ограничительных мер и барьеров в отношении транзитного сообщения создало качественно новую ситуацию, требующую комплексного научного анализа.

Данные процессы затрагивают:

- экономические аспекты развития территории;
- социальные условия жизни населения;
- стратегические вопросы обеспечения связанности эксклавного региона с основной территорией государства.

**Изученность проблемы.** Рассматриваемая в статье проблема широко исследуется в научном сообществе. Научное изучение эксклавных территорий получило развитие в работах как зарубежных, так и отечественных исследователей. Г. М. Фёдорова указал на недоиспользованные возможности развития экономики Калининградской области, а также сделал анализ динамики промышленного производства и динамику внешней торговли региона [1].

Ю. М. Зверев рассмотрел и провел сравнение динамики развития и экономической безопасности трех российских регионов в условиях резко обострившегося противостояния России и Запада. Автор акцентирует свое внимание на том, что все три региона благодаря наличию морских портов играют важную роль во внешней торговле России [2].

В одном из недавних исследований Ю. Д. Рожков-Юрьевский сравнил Калининградскую область и Крымский федеральный округ с точки зрения их анклавности/эксклавности на основе параметров физической и социально-экономической географии. Автор указывает, что опыт накопленный у калининградского эксклава в постсоветский период может быть использован для Крыма [3].

Раскрытие сущности эксклавности и внедрение таких понятий, как абсолютная (атрибутивная) и относительная (функциональная) эксклавность, а также анализ различных вариантов решения «проблемы доступа», в т. ч. экстерриториальных коридоров и режимов транзита было описано в совместной работе двух известных авторов — А. П. Клемешева и Я. А. Вороженой [4].

В. С. Бильчак определил основные характеристики экономики и их влияние на социально-экономическое разви-

**Keywords:** *exclave region, economic sector, restrictions and barriers, logistics corridor, infrastructure, port capacity utilization, maritime transport, road transport, rail transit, air travel, freight transport*

тие эксклавного региона. Кроме того, автор описал детерминанты продовольственной безопасности Калининградской области [5; 6].

География эксклавных территорий изучалась в контексте более широких исследований пространственной организации транспортных систем. В. Л. Василенок, Л. В. Минченко, В. В. Негреева, Д. С. Мороз в своих работах по территориальной организации рассмотрели транспортную доступность как ключевой фактор развития периферийных территорий [7].

А. Ю. Кудревич заложил методологические основы для анализа транспортной связанности изолированных территорий [8].

Калининградская область как объект научного изучения привлекала внимание исследователей различных направлений. А. Д. Жуковский проанализировал эволюцию геополитического статуса региона и его влияние на социально-экономическое развитие. Он исследовал особенности экономического развития области в условиях эксклавности, уделив особое внимание роли транспортной инфраструктуры. Его выводы о формировании специфической модели экономики стали основополагающими для последующих исследований [9].

Современные исследования связанности эксклавных территорий базируются на применении ГИС-технологий и методов пространственного анализа. Н. И. Виленская и Н. И. Божков в своей работе использовали подходы сетевого анализа для изучения транспортных систем [10].

Изучение влияния внешнеэкономических ограничений на развитие отраслевых систем получило развитие в работах Н. В. Смородиной, исследовавшей воздействие барьеров на формирование экономики в эксклавных регионах и Российской Федерации в целом [11; 12].

Рассмотрение условий транзита и внешнеторговых возможностей России, а также обозначение крупнейших компаний по перевозкам сделали А. М. Голубчик и Е. В. Пак. В заключение ими сформирован вывод, что внешнеторговая транспортная логистика России в достаточной мере адаптировалась к действующим ограничениям [13].

Кроме того, И. С. Гуменюк в исследованиях пространственного развития России применила методы анализа транспортной доступности для оценки связанности периферийных регионов с экономическими центрами страны [14].

Проблемы межрегиональных связей в современных условиях развития экономики обозначены в работе О. Е. Савицкой и С. В. Миронова. Авторы предложили внедрять инновации и цифровых технологий в практику государственного управления [15].

Анализ существующей литературы выявляет несколько значительных пробелов в изучении отраслей экономики эксклавных регионов. Во-первых, отсутствуют комплексные методики оценки транспортной сферы экономики с учетом внешних ограничений. Во-вторых, недостаточно изучены адаптационные механизмы логистических коридоров эксклавных регионов в условиях изменяющейся внешней среды. Существующие исследования не в полной мере учитывают специфику

современных форм ограничений и их влияние на функционирование региональных экономических систем. Данная работа направлена на заполнение указанных пробелов через комплексный анализ транспортной системы Калининградской области.

**Целесообразность разработки темы** работы определяется нынешним положением экономики эксклавного региона Российской Федерации и состоянием его отраслей, кроме того санкционный режим продолжает динамично развиваться. Таким образом данное исследование, охватывающее самый острый и современный период (с 2022 г. по настоящее время), позволяет анализировать не исторические, а текущие, живые экономические процессы, что повышает ценность и новизну работы.

**Цель** исследования — выявить основные проблемы влияния санкций, барьеров и ограничительных мер на развитие отраслей экономики, объемы грузоперевозок эксклавного региона и определить пути их решения.

**Задачами** исследования являются анализ отраслевой инфраструктуры, сравнительный анализ логистических маршрутов, статистический анализ отраслевых изменений, особенно в грузо- и пассажиропотоках, экспертные оценки эффективности различных транспортных коридоров.

**Научная новизна** исследования данной проблематики обусловлена необходимостью разработки теоретических и практических подходов к анализу функционирования эксклавных территорий в условиях внешних ограничений, а также формирования методологической базы для оценки воздействия ограничительных мер на региональное развитие.

**Теоретическая значимость работы.** Исследование позволяет систематизировать и теоретически осмыслить комплекс адаптационных механизмов, формирующихся в ответ на санкционные ограничения. Выявленные сдвиги, такие как реориентация на морской транспорт и усиление межрегиональной кооперации, представляют собой эмпирическую базу для построения теоретических моделей устойчивости экономики для подобных регионов.

**Практическая значимость работы.** Выводы и рекомендации работы могут служить основой для корректировки и разработки целевых программ поддержки эксклавных регионов. Полученные данные о эффективности логистических потоков на морское сообщение являются аргументом для инвестиций в портовую инфраструктуру и обновление паромного флота.

### Основная часть

**Методология.** Основу исследования составляет системный подход, позволяющий рассмотреть экономику Калининградской области, функционирующую в условиях эксклавности и подверженную воздействию внешних факторов. Для достижения цели работы и решения поставленных задач был применен комплекс взаимодополняющих методов. Центральное место в работе занимает сравнительный анализ статистических данных, предоставленных Федеральной службой государственной статистики (Росстат). Анализ был сфокусирован на ключевых показателях развития отраслей экономики, логистики и инфраструктуры в период с 2020 по 2024 г., что позволило выявить динамику и структурные сдвиги до и после внедрения ограничительных мер в феврале 2022 г.

Важным инструментом исследования выступил структурно-функциональный анализ, который позволил оценить влияние ограничений на функционирование критически важных для эксклава систем: транспортной логисти-

ки (железнодорожный, автомобильный, морской транспорт и авиасообщение), обеспечения товарами и комплектующими, а также ценовой стабильности.

Кроме того, в работе применялся контент-анализ решений органов власти Калининградской области, а также публикаций в деловых и экспертных СМИ, что позволило оценить ответы на возникающие вызовы.

**Результаты.** Для понимания общей картины в статье проанализирована долевая составляющая отраслей экономики Калининградской области, которая в промежутке с 2020 по 2024 г. понесла значительные изменения, в особенности рассматривая транспортную сферу. Чтобы разобраться в значимости отраслей, составляющих экономику данного региона, обратимся к рис. 1, где показано соотношение ключевых направлений на 2023 г.



Рис. 1. Структура валового регионального продукта Калининградской области по отраслям на 2023 г., %

Опираясь рис. 1, можно сделать выводы, что преобладает доминирование обрабатывающей промышленности и торговли — на эти два сектора совокупно приходится почти 48,3 % всего валового регионального продукта региона. Это отражает две главные особенности экономики: ее промышленный характер [регион — не только курорт, но и крупный производственный центр (автомобилестроение, мебель, пищевая промышленность)], а также торговую ориентированность — благодаря особой экономической зоне и портовому статусу область является важным логистическим и торговым инструментом Российской Федерации.

Особую значимость приобретает транспортная составляющая региона: 11,2 % — высокий показатель, подчеркивающий стратегическое значение портов Калининграда и Балтийска, а также транзитных коридоров.

Доля сельского и лесного хозяйства составляет около 4,2 %. Агропромышленный комплекс остается высокоэффективным и важным для самообеспечения региона и экспорта (зерно, рапс, молочная продукция).

Рыболовство как исторически сложившаяся отрасль показывает, что, несмотря на долю около ~1 % валового регионального продукта, эта отрасль остается важной частью экономики эксклавного региона. Она обеспечивает занятость в портовых городах, снабжает местный рынок и является основой для пищевой перерабатывающей промышленности. Чтобы сделать анализ состояния данной отрасли обратимся к важнейшему критерию — индексу производства, который представлен в табл. 1.



Таблица 1

**Динамика индекса производства в рыбной отрасли Калининградской области, % к предыдущему году**

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
Рыболовство и рыбоводство	100,0	104,2	98,1	63,5	85,2
Переработка и консервирование рыбы, ракообразных и моллюсков	100,0	102,8	103,5	91,8	96,4

Исходя из данных табл. 1 можно сделать вывод что рыбное хозяйство в период, предшествующий началу проведения специальной военной операции на территории Украины (2019—2021) демонстрировало относительную стабильность, в 2020 г. даже наблюдался рост, несмотря на пандемийные ограничения. 2022-й год стал кризисным: резкое падение в рыболовстве до 63,5 % — обвал на 36,5 %, а также снижение в переработке до 91,8 % — падение на 8,2 %. Основными причинами для этого стали санкции, проблемы с логистикой, закрытие рынков Европейского Союза. Однако 2023 г. стал началом восстановления экономики отрасли эксклавного региона: рост в рыболовстве до 85,2 % (+21,7 пункта к уровню 2022 г.) и улучшение в переработке до 96,4 % (+4,6 пункта), что означает адаптацию отрасли к новым условиям.

Для определения значимости данной отрасли в целом, рассмотрим экспортную составляющую рыбной продукции Калининградской области (табл. 2).

Таблица 2

**Экспорт рыбных товаров из Калининградской области, тыс. т**

Год	Значение
2020	131,5
2021	119,8
2022	85,5
2023	55,0
2024	45,0

Таблица 2 наглядно демонстрирует негативное изменение структуры и объемов экспорта рыбной продукции из Калининградской области, где основной причиной для этого является введение прямого запрета на вывоз рыбной продукции в государства Европейского Союза, который был основным рынком сбыта. Такие изменения означают зависимость данной отрасли от транспортной сферы эксклавного региона. Поэтому далее мы рассмотрим какие изменения претерпели транспортные коридоры Калининградской области. Основные результаты представлены на рис. 2 и в табл. 3.

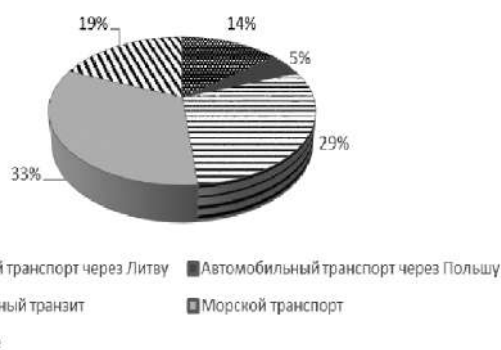


Рис. 2. Динамика транспортных потоков через сопредельные территории на 2024 г., млн т

Таблица 3

**Динамика транспортных потоков через сопредельные территории (2020—2024 гг.)**

Транспортный поток	2020	2021	2022	2023	2024
Автомобильный транспорт через Литву	1,442	1,234	0,687	0,423	0,320
Автомобильный транспорт через Польшу	0,948	0,856	0,245	0,198	0,110
Железнодорожный транзит	2,441	2,098	1,234	0,876	0,660
Морской транспорт	0,409	0,478	0,512	0,634	0,740
Авиасообщение	0,179	0,201	0,289	0,367	0,420

Примечание: данные в млн тонн для грузовых перевозок, млн пассажиров для пассажирских.

Анализ табл. 3 показывает кардинальную трансформацию структуры транспортных потоков за рассматриваемый период. Наблюдается четкое разделение транспортных коридоров на две группы: с критическим сокращением объемов и со значительным ростом.

Рассмотрим данные изменения за два показательных года (до и после введения существенных ограничительных мер и барьеров): автомобильный транспорт через Польшу демонстрирует наиболее драматичное падение — снижение на 77,8 %, с 856 тыс. т в 2021 г. до 198 тыс. т в 2023 г. Это свидетельствует о практически полном прекращении использования данного маршрута. Автомобильный транспорт через Литву также показывает критическое сокращение на 66,0 %, упав с 1 234 до 423 тыс. т. Несмотря на то, что изначально этот коридор был крупнейшим по объему среди сухопутных маршрутов, его значение кардинально снизилось.

Железнодорожный транзит сократился на 58,9 % — с 2 098 до 876 тыс. т, что представляет наименьшее, но всё же существенное падение среди сухопутных коридоров.

Морской транспорт продемонстрировал устойчивый рост на 39,0 %, увеличившись с 478 до 634 тыс. т. Особенно заметен последовательный годовой прирост на всем протяжении периода. Авиасообщение показало наиболее впечатляющий относительный рост в 56,8 %, хотя в абсолютных значениях остается наименьшим коридором — от 201 до 367 тыс. т. В 2021 г. доминирующими были сухопутные маршруты, составлявшие основную долю транспортных потоков. К 2023 г. произошла кардинальная перестройка: альтернативные коридоры (морской и воздушный) приобрели относительно большее значение, хотя их суммарный объем не компенсирует потери традиционных маршрутов.

Суммарный объем перевозок сократился с 4,867 млн т в 2021 г. до 2,498 млн т. в 2023 г., что составляет падение почти наполовину. Данные свидетельствуют о фундаментальной реструктуризации транспортной системы с переходом от преимущественно сухопутных маршрутов к морским и воздушным коридорам. Несмотря на значительный рост альтернативных направлений, общее сокращение транспортных потоков указывает на серьезные системные изменения в логистической структуре региона.

Также нам потребуется обратить внимания на изменение основных экономических показателей транспортной сферы эксклавного региона, которые предоставлены в табл. 4.

Таблица 4

**Экономические показатели  
транспортной отрасли региона**

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Стоимость грузоперевозок, руб./т	1,950	2,890	4,820	4,560	5,1
Время доставки грузов, часы	19,1	21,3	48	34,7	28,2
Загрузка портовых мощностей, %	67,8	71,2	78,1	89,4	93,1
Инвестиции в транспортную инфраструктуру, млрд руб.	11,2	15,7	22,1	23,8	27,5
Доля альтернативных маршрутов, %	5	34,6	85	67,9	75

Для наглядности отразим экономические показатели транспортной отрасли региона за два показательных года (до и после введения существенных ограничительных мер и барьеров) в графическом виде (рис. 3).

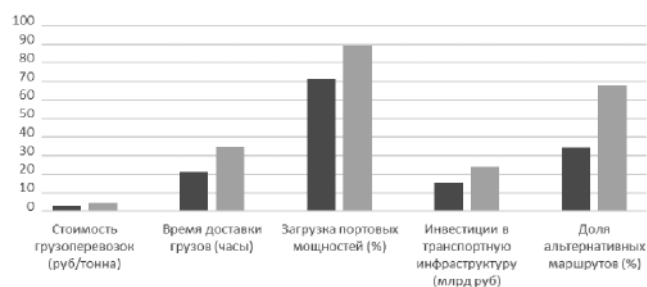


Рис. 3. Экономические показатели транспортной отрасли региона 2021 и 2023 гг.

Стоимость грузоперевозок демонстрирует резкий рост с 2,890 до 4,560 руб. за тонну, что составляет увеличение на 94,9 %. Такой значительный рост указывает на удорожание логистических услуг практически в два раза за двухлетний период. Это может быть обусловлено несколькими факторами: увеличением расстояний перевозок при переходе на альтернативные маршруты, ростом

топливных и эксплуатационных расходов, а также повышенными рисками в новых логистических цепочках. Время доставки грузов увеличилось с 21,3 до 34,7 часов, показывая рост на 87,6 %. Это означает, что доставка стала занимать на 63 % больше времени, что существенно снижает эффективность логистических операций. Увеличение времени доставки напрямую коррелирует с переходом на альтернативные маршруты, которые зачастую оказываются более длинными и сложными с точки зрения логистики.

Загрузка портовых мощностей возросла с 71,2 до 89,4 %, что означает увеличение на 31,9 %. Этот показатель свидетельствует о значительном перераспределении грузопотоков в пользу морского транспорта. Высокий уровень загрузки портов (почти 90 %) указывает на приближение к пределу пропускной способности существующей портовой инфраструктуры, что может создавать узкие места в логистических цепочках.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру выросли с 15,7 до 23,8 млрд руб., увеличившись на 91,9 %. Практически удвоение инвестиций отражает острую необходимость адаптации транспортной системы к новым условиям. Значительные капитальные вложения направляются на развитие альтернативной инфраструктуры, модернизацию портовых мощностей и создание новых логистических коридоров.

Доля альтернативных маршрутов показала наиболее драматичный рост с 34,6 до 67,9 %, увеличившись почти в два раза (рост на 194,0 %). Это свидетельствует о кардинальной перестройке транспортно-логистической системы региона, где альтернативные пути стали доминирующими, составляя более двух третей от общего объема перевозок.

На основе текущих данных, включая информацию из новостных источников за 2025 г., проблема транспортной сферы в Калининградской области усиливается по нескольким конкретным направлениям. Эти направления можно количественно оценить для моделирования, например, через расчет объемов грузов, времени доставки или экономических потерь. Рассмотрим ключевые из них, с акцентом на то, как они усугубились в условиях санкций (табл. 5).

Таблица 5

**Усугубившиеся направления транспортных ограничений**

Ограничение	Описание
Ограничения на железнодорожный транзит	Исторически значительная часть грузов (до 50 % по некоторым оценкам) доставлялась по железной дороге через Литву. В последнее время барьеры привели к запрету на транзит определенных товаров, что увеличило время доставки на 20–30 % и повысило затраты. В модели это можно представить как переменную задержки: если базовое время транзита $t_0$ , то усугубленное $t = t_0 \times (1 + k)t = t_0 \times (1 + k)t = t_0 \times (1 + k)$ , где $k$ — коэффициент барьера (например, 0,25 для 25 % роста). Это приводит к накоплению дефицита товаров, особенно промышленных материалов
Зависимость от паромных линий	Существенная доля грузов теперь переходит на морские маршруты, такие как паромная линия между Усть-Лугой и Калининградом. Однако, по данным за июль 2025 г., эта линия не всегда справляется с нагрузкой, вызывая очереди и задержки до нескольких дней. Усугубление проявляется в перегрузке инфраструктуры, что в модели можно смоделировать через емкость: если максимальная пропускная способность $c$ , а спрос $d > c$ , то потери $l = d - c$ , приводящие к экономическому ущербу в виде упущенной выгоды
Авиационные и автомобильные барьеры	Воздушный транспорт ограничен санкциями на запчасти и топливо, что снижает частоту рейсов и повышает цены. Автомобильные перевозки через границы сталкиваются с дополнительными проверками, увеличивая время в пути на 40–50 %. В модели это можно выразить через стоимость: общие расходы $e = e_0 + be = e_0 + be$ , где $b$ — барьерный фактор, приводящий к инфляции цен на товары в регионе
Логистические цепочки поставок	Усугубление затрагивает импорт сырья для местных отраслей, таких как сельское хозяйство и производство. По отчетам, это приводит к росту цен на 15–20 % и снижению экспорта. Для моделирования используйте цепочку: входные объемы $i$ уменьшаются на фактор $r$ (риск изоляции), выводя к снижению ВВП региона как $g = g_0 \times (1 - r)g = g_0 \times (1 - r)g = g_0 \times (1 - r)$

### Выводы

Анализ показателей в комплексе выявляет четкие взаимосвязи между различными аспектами трансформации транспортной отрасли.

Массовый переход на альтернативные маршруты привел к существенному удорожанию и замедлению логистических процессов, что потребовало значительных инвестиций в развитие новой инфраструктуры. Совокупный эффект изменений указывает на серьезные вызовы для экономической эффективности всех отраслей региона. Двукратное увеличение стоимости при одновременном замедлении доставки создает негативное влияние на конкурентоспособность региональной экономики. Однако массивные инвестиции и высокая загрузка портовых мощностей де-

монстрируют адаптивные возможности системы и потенциал для стабилизации показателей в среднесрочной перспективе.

В целях преодоления сформировавшихся вызовов для экономики Калининградской области, предлагается разработка программы по развитию паромного сообщения и морского транспорта на ближайшие 5 лет. Также, разработка конкретных мер противодействия ограничению транзита через Литву и Польшу. Необходимой мерой будет служить сокращение товарооборота со странами Европейского Союза, с целью стабилизации экспортно-импортных операций. От Правительства потребуется осуществить комплексный подход по государственной поддержке транспортных отраслей Калининградской области с учетом издержек, которые они ежедневно по доставке грузов, товаров, пассажиров в эксклавный регион.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Федоров Г. М. Калининградская область: приграничное приморское положение как географический фактор развития экономики // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. 2018. № 4. С. 5—17.
2. Зверев Ю. М. Три российских региона на Балтике в условиях противостояния России и Запада // Балтийский регион. 2023. Т. 15. № 4. С. 24—41. DOI: 10.5922/2079-8555-2023-4-2.
3. Рожков-Юрьевский Ю. Д. Калининград и Крым как эксклавы России. Сходства и различия, взаимные связи // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. 2016. № 3. С. 28—44.
4. Клемешев А. П., Ворожеина Я. А. Эксклавы Калининградской области: опыт экспликации // Балтийский регион. 2024. Т. 16. № 2. С. 4—17. DOI: 10.5922/2079-8555-2024-2-1.
5. Бильчак В. С. Развитие мотивационных механизмов: региональный аспект // Лидерство и менеджмент. 2016. Т. 3. № 3. С. 149—158.
6. Бильчак В. С., Оглоблин Н. С. Детерминанты продовольственной безопасности: общая динамика и эксклавные особенности // Journal of Economic Regulation. 2023. Т. 14. № 2. С. 44—54.
7. Василенок В. Л., Минченко Л. В., Негреева В. В., Мороз Д. С. Оценка уровня развития транспортно-логистической инфраструктуры при принятии управленческого решения // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». 2024. № 1. С. 76—92. DOI: 10.17586/2310-1172-2024-17-1-76-92.
8. Кудревич А. Ю. Адаптация транспортной отрасли регионов СЗФО к условиям санкционного давления // Экономика. Социология. Право. 2024. № 3(35). С. 33—45. DOI: 10.22281/2542-1697-2024-03-03-33-45.
9. Жуковский А. Д. Тенденции и перспективы развития особой экономической зоны в Калининградской области // Современная Европа. 2024. № 5(126). С. 162—175. DOI: 10.31857/S0201708324050139.
10. Виленская Н. И., Божков Н. И. Состояние транспортного комплекса Калининградской области в условиях геополитической нестабильности // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2023. Т. 9. № 2. С. 213—231.
11. Смородинская Н. В., Катуков Д. Д. Российский санкционный кризис: концептуальные аспекты // ЭКО. 2021. № 12(594). С. 9—29. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-12-8-29.
12. Смородинская Н. В., Катуков Д. Д. Иранский опыт пребывания под санкциями: макроэкономические итоги и выводы для России // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2023. № 6. С. 26—42. DOI: 10.52180/2073-6487\_2023\_6\_26\_42.
13. Голубчик А. М., Пак Е. В. Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 10. С. 77—84. DOI: 10.24412/2072-8042-2023-10-77-84.
14. Гуменюк И. С. Адаптация механизмов обеспечения транспортной безопасности Калининградской области в новых геополитических и геоэкономических реалиях // Псковский регионологический журнал. 2023. Т. 19. № 2. С. 41—51. DOI: 10.37490/S221979310025345-2.
15. Савицкая О. Е., Миронов С. В. Развитие структуры механизмов управления российскими регионами // Проблемы межрегиональных связей. 2025. Вып. 2(30). С. 5—10.

### REFERENCES

1. Fedorov G. M. Kaliningrad region: coastal position as a geographical factor of economic development. *Vestnik Baltiiskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: estestvennye i meditsinskie nauki = Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*. 2018;4:5—17. (In Russ.)
2. Zverev Yu. M. Three Russian Baltic regions in the context of confrontation between Russia and the West. *Baltiiskii region = Baltic Region*. 2023;15(4):24—41. (In Russ.) DOI: 10.5922/2079-8555-2023-4-2.
3. Rozhkov-Yuryevsky Yu. Kaliningrad and Crimea as Russian exclaves: similarities, differences, and interconnections. *Vestnik Baltiiskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: estestvennye i meditsinskie nauki = Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*. 2016;3:28—44. (In Russ.)
4. Klemeshev A. P., Vorozheina Ya. A. Exclavity of the Kaliningrad region: experience of explication. *Baltiiskii region = Baltic Region*. 2024;16(2):4—17. (In Russ.) DOI: 10.5922/2079-8555-2024-2-1.

5. Bilchak V. S., Bilchak M. V. Development of motivational mechanisms: regional aspect. *Liderstvo i menedzhment = Leadership and Management*. 2016;3(3):149—158. (In Russ.) DOI: 10.18334/lim.3.3.36535.
6. Bilchak V. S., Ogloblin N. S. Determinants of food security: general dynamics and exclave features. *Journal of Economic Regulation*. 2023;14(2):44—54. (In Russ.) DOI: 10.17835/2078-5429.2023.14.2.044-054.
7. Vasilenok V. L., Minchenko L. V., Negreeva V. V., Moroz D. S. Assessment of the level of transport and logistics infrastructure development of the transportation and logistics infrastructure when making managerial decisions. *Nauchnyi zhurnal NIU ITMO. Seriya "Ekonomika i ekologicheskii menedzhment" = Scientific journal NRU ITMO. Series "Economics and Environmental Management"*. 2024;1:76—92. (In Russ.) DOI: 10.17586/2310-1172-2024-17-1-76-92.
8. Kudrevich A. Yu. Adaptation of the transport industry in the regions of the North Caucasus to the conditions of sanctions pressure. *Ekonomika. Sotsiologiya. Pravo = Economics. Sociology. Law*. 2024;3(35):33—45. (In Russ.) DOI: 10.22281/2542-1697-2024-03-03-33-45.
9. Zhukovskii A. D. Trends and Prospects of the Special Economic Zone in the Kaliningrad Region. *Sovremennaya Evropa = Contemporary Europe*. 2024;5(126):162—175. (In Russ.) DOI: 10.31857/S0201708324050139.
10. Vilenskaya N. I., Bozhkov N. I. The state of the transport complex of the Kaliningrad region in conditions of geopolitical instability. *Geopolitika i ekogeodinamika regionov = Geopolitics and ecogeodynamics of regions*. 2023;9(2):213—231. (In Russ.)
11. Smorodinskaya N. V., Katukov D. D. The Russian sanctions crisis: conceptual aspects. *ECO*. 2021;12(594):9—29. (In Russ.) DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-12-8-29.
12. Smorodinskaya N. V., Katukov D. D. Iranian sanctions experience: macroeconomic outcomes and lessons for Russia. *Vestnik Instituta ekonomiki Rossiiskoi akademii nauk = The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*. 2023;6:26—42. (In Russ.) DOI: 10.52180/2073-6487\_2023\_6\_26\_42.
13. Golubchik A. M., Pak E. V. Logistics of Russia's foreign trade and economic sanctions: marking first anniversary. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Journal*. 2023;10:77—84. (In Russ.) DOI: 10.24412/2072-8042-2023-10-77-84
14. Gumenyuk I. Adaptation of mechanisms for ensuring transport security of the Kaliningrad region in the new geopolitical and geo-economic realities. *Pskovskii regionologicheskii zhurnal = Pskov Journal of Regional Studies*. 2023;19(2):41—51. (In Russ.) DOI: 10.37490/S221979310025345-2.
15. Savitskaya O. E., Mironov S. V. Development of the structure of governance mechanisms for Russian regions. *Problemy mezhregional'nykh svyazei*. 2025;2(30):5—10. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 26.09.2025; одобрена после рецензирования 31.10.2025; принята к публикации 03.11.2025.  
The article was submitted 26.09.2025; approved after reviewing 31.10.2025; accepted for publication 03.11.2025.