

БАЛТИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. И. КАНТА
ИНСТИТУТ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

И. С. Гуменюк, К. Ю. Волошенко
А. А. Новикова

ОЦЕНКА ИЗМЕНЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ
И ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗАННОСТИ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
С ОСНОВНОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ РОССИИ
НА ПЕРИОД ДО 2044 ГОДА

Информационно-аналитический доклад

Под редакцией профессора А. П. Клемешева

ИЗДАТЕЛЬСТВО БАЛТИЙСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА
ИМ. ИММАНУИЛА КАНТА
2026

УДК 911.3
ББК 65.049 (2Рос-4Кав)
Г945

Рецензенты

С. С. Лачининский, канд. геогр. наук, доцент кафедры экономической и социальной географии, и. о. заведующего кафедрой региональной политики и политической географии, Санкт-Петербургский государственный университет, эксперт Фонда «Росконгресс»;

И. В. Закиров, канд. геогр. наук, доцент кафедры туризма, георурбанистики и экономической географии, Уфимский университет науки и технологий

Авторский коллектив

И. С. Гуменюк, кандидат географических наук, ИГРИ
К. Ю. Волошенко, кандидат экономических наук, ИГРИ
А. А. Новикова, кандидат географических наук, ИГРИ

Гуменюк, И. С.

Г945 Оценка изменения транспортных потоков и транспортной связанности Калининградской области с основной территорией России на период до 2044 года: информационно-аналитический доклад / И. С. Гуменюк, К. Ю. Волошенко, А. А. Новикова ; под ред. А. П. Клемешева. — Калининград : Издательство БФУ им. И. Канта, 2026. — 45 с.
ISBN 978-5-9971-1052-9

Информационно-аналитический доклад продолжает серию публикаций ученых БФУ им. И. Канта, посвященных проблемам функционирования и развития приморского эксклава России в кардинально изменившихся после 2022 г. геополитических и, как следствие, геоэкономических условиях. В данном докладе на основе прогнозирования социально-экономического развития Калининградской области до 2044 г. моделируются объемы грузопотоков, в том числе в разрезе видов транспорта, направлений движения и категорий грузов. Оценка грузопотоков позволила определить потребность в морских судах разного типа, которые необходимы для обеспечения перевозок разных категорий грузов в калининградском направлении на период до 2044 г.

Представленные в докладе материалы ориентированы на органы государственной власти, отраслевые ведомства в интересах развития механизмов обеспечения транспортной безопасности Калининградской области, а также на широкий круг читателей в научно-исследовательских, образовательных и просветительских целях.

Исследование выполнено в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования России № 6726-25 «Анализ геополитических рисков Российской Федерации на калининградском направлении».

УДК 911.3
ББК 65.049 (2Рос-4Кав)

© Гуменюк И. С., Волошенко К. Ю.,
Новикова А. А., 2026

© Оформление, БФУ им. И. Канта, 2026

ISBN 978-5-9971-1052-9

СОДЕРЖАНИЕ

Введение (<i>И. С. Гуменюк, К. Ю. Волошенко</i>)	4
Раздел 1. Ситуационное прогнозирование социально-экономического развития Калининградской области (<i>К. Ю. Волошенко</i>)	6
1.1. Методические особенности ситуационного прогнозирования	6
1.2. Сценарии и параметры прогноза	8
Раздел 2. Прогнозирование грузопотока Калининградской области (<i>А. А. Новикова, И. С. Гуменюк</i>).....	16
2.1. Алгоритм оценки структуры грузопотока и его распределения по видам транспорта.....	16
2.2. Прогноз грузопотока по направлениям и видам транспорта	19
2.3. Сопоставление сценариев изменения грузопотока	29
Раздел 3. Оценка изменения структуры грузопотока и потребность в развитии транспорта на калининградском направлении на период до 2044 года (<i>А. А. Новикова, И. С. Гуменюк</i>).....	36
Заключение (<i>И. С. Гуменюк, К. Ю. Волошенко</i>)	42

ВВЕДЕНИЕ

Обеспечение транспортной связанности Калининградской области с основной территорией России в настоящий момент рассматривается как одна из ключевых задач в контексте обеспечения функционирования российского приморского эксклава. Наряду с усложнением возможности обеспечения грузоперевозок в калининградском направлении по территории Литвы (а соответственно, и с постепенным снижением объемов перевозок) все сильнее возрастает роль морского транспорта как основного способа транспортного обеспечения Калининградской области. При этом рост объемов морских перевозок требует развития соответствующей обеспечивающей инфраструктуры. Речь идет как о расширении портовой инфраструктуры в Калининградской области и в других российских регионах, расположенных на побережье Балтийского моря, так и об увеличении флота, задействованного в грузоперевозках. С учетом прогноза социально-экономического развития Калининградской области (в том числе в части изменения объемов выпуска готовой продукции и промежуточных товаров для их производства) в работе обосновывается потребность в морских судах, необходимых не только для жизнеобеспечения, но и для экономического развития региона.

В рамках данного аналитического доклада проведено ситуационное прогнозирование социально-экономического развития Калининградской области на период до 2044 г. с использованием программно-аналитического комплекса ситуационного прогнозирования и стратегирования по трем сценариям: базовый (1), сценарий внутренних ограничений (2) и сценарий внешних ограничений (3). Наряду с прогнозным изменением ключевых социально-экономических индикаторов (численность и структура населения, объем производства ВРП, индекса промышленного производства и др.) в рамках каждого сценария были определены объемы грузопотоков по четырем направлениям (экспорт и импорт, межрегиональный ввоз и вывоз). Предусмотрена классификация грузов по широким экономическим категориям (ШЭК), в том числе:

1. Потребительские товары, категория (с). К числу потребительских товаров относится продукция, предназначенная непосредственно для конечного потребления населением и организациями.

2. Инвестиционные товары, категория (к). Эти товары представляют собой долгосрочные капитальные вложения в машины, оборудование и прочие основные производственные фонды. Используются в направлении обновления имеющихся фондов, а также в целях расширения существующих или создания новых производств.

3. Промежуточные товары, категория (м). Промежуточные товары — это сырье, полуфабрикаты и комплектующие, которые используются в процессе

производства готовой продукции. Эти товары проходят дальнейшую переработку перед поступлением на рынок конечных продуктов. Их стоимость включается в себестоимость выпускаемой продукции.

Прогнозируемые объемы грузоперевозок в рамках предполагаемых сценариев развития Калининградской области в последующем распределялись по видам транспорта, используемым для его перевозки (морской, железнодорожный и автомобильный виды транспорта). Это позволило оценить число морских судов разного типа, необходимых для обеспечения грузоперевозок по различным направлениям и категориям товаров.

Данный доклад продолжает серию публикаций ученых БФУ им. И. Канта, посвященных проблемам функционирования и развития приморского эксклава на Балтике в кардинально изменившихся после 2022 г. геополитических и геоэкономических условиях¹.

¹ Клемешев А. П., Ворожеева Я. А., Федоров Г. М. и др. Реалии, риски, вызовы развития эксклавного региона России на Балтике в условиях геополитических сдвигов : аналитический доклад. Калининград, 2021. EDN: YZNSSI ; Федоров Г. М., Волошенко К. Ю., Жданов В. П. Стратегия развития и экономическая безопасность Калининградской области : аналитический доклад. Калининград, 2023. EDN: YJLJWD ; Федоров Г. М., Новикова А. А. Реструктуризация внешних торговых связей калининградской области (2014—2022) : информационно-аналитический доклад. Калининград, 2023. EDN: LSWHIS ; Федоров Г. М., Волошенко К. Ю., Михайлова А. А., Новикова А. А. Актуальные проблемы экономико-демографической, продовольственной, инновационной и внешнеэкономической безопасности Калининградского региона : аналитический доклад. Калининград, 2024. EDN: JLEPQL ; Гуменюк И. С. Мониторинг и анализ обеспечения транспортной безопасности на калининградском направлении : информационно-аналитический доклад. Калининград, 2024. EDN: AFOWFM ; Актуальные проблемы инфраструктурной безопасности приморского эксклава России : информационно-аналитический доклад / под ред. А. П. Клемешева. Калининград : Изд-во БФУ им. И. Канта, 2025. EDN: BEVKAY.

Раздел 1

СИТУАЦИОННОЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

1.1. Методические особенности ситуационного прогнозирования

Ситуационное прогнозирование представляет собой прогнозирование, при котором по заданному сценарию на региональной модели рассчитываются траектории индикаторов социального и экономического развития территорий (регион, край, область и пр.). В последние десятилетия для целей макроэкономического прогнозирования, в том числе ситуационного, применяются методы и модели, в которых развитие экономики представлено как результат деятельности экономических агентов. В качестве последних рассматриваются хозяйствующие субъекты, домашние хозяйства, государство, внешнее окружение (например, импортеры и пр.), поведение которых подчинено определенным целевым установкам, формирующим в средне- и долгосрочном периодах целевые траектории развития. Наиболее известными в описанном выше классе являются CGE-модели — вычислимые модели общего равновесия (от англ. *Computable general equilibrium models*). Современные CGE-модели воспроизводят структуру экономики, включая описание предпочтений экономических агентов, технологии, рынки и структурные связи между отдельными блоками конкретной модели¹. Основу CGE-модели составляет, как правило, система динамических уравнений, описывающих поведение экономических агентов, а также условия равновесия на рынках (финансовом, товаров и услуг, факторов производства). Применительно к регионам России разработка методологии ситуационного прогнозирования и прототипов CGE-моделей ведется д-ром экон. наук, проф. Самарского государственного экономического университета (СГЭУ) В. А. Цыбатовым. Основные компоненты технологии положены в основу создания серии автоматизированных информационно-аналитических систем и комплексов, которые используются в ряде субъектов РФ, в частности в правительствах Санкт-Петербурга, Республики Коми, Алтайского и Красноярского краев, Самарской области и др. В 2016 г. в соавторстве с учеными БФУ им. И. Канта был разработан программно-аналитиче-

¹ Цыбатов В. А. Макроэкономическое моделирование, прогнозирование и планирование регионального развития : учеб. пособие. Самара, 2016. С. 40.

ский комплекс ситуационного прогнозирования и стратегирования социально-экономического развития Калининградской области (далее — ПАК)¹, который был использован для разработки сценариев социально-экономического развития Калининградской области в 2024—2044 гг. в настоящей работе.

Подробно построение макроэкономической модели социально-экономической деятельности региона, а также разработанной В. А. Цыбатовым методологии ситуационного прогнозирования и стратегирования приводится в серии научных публикаций и монографий². Здесь дадим лишь краткую характеристику модели для формирования общего представления о процедуре и алгоритмах прогнозирования социально-экономического развития Калининградской области.

Прогнозно-аналитические исследования в ПАК проводятся на имитационной макроэкономической модели социально-экономической деятельности региона. В модели выделяются: 1) управляющие параметры и 2) индикаторы развития, что позволяет решать задачи как ситуационного прогнозирования, так и стратегирования. При ситуационном прогнозировании по заданному сценарию через значения управляющих параметров на модели рассчитываются траектории индикаторов (задача «что будет, если..?»). При стратегировании по заданному целевому индикативному плану рассчитываются управляющие воздействия субъектов региона, приводящие к желаемому результату (задача «что надо, чтобы..?») Коэффициенты модели социально-экономической деятельности региона настраиваются по статистическим данным, публикуемым в официальных источниках (Росстат, Калининградстат, ФТС России, ЕМИСС и пр.). Статистическое описание социально-экономической деятельности региона дается в системе национальных счетов. Для регионов (субъектов РФ) надежное статистическое описание возможно только на уровне разделов и подразделов Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД-2), поэтому в модели экономика разбивается на совокупность экономических агентов в границах разделов и подразделов ОКВЭД-2. В результате выделяются следующие типы экономических агентов: 1) хозяйствующие субъекты реального сектора экономики (разделы и подразделы ОКВЭД-2 *A-N* и *S*); 2) хозяйствующие субъекты нерыночных услуг (разделы ОКВЭД-2 *P, Q, R*); 3) органы государственной власти (раздел

¹ Свидетельство о государственной регистрации Программы для ЭВМ № 2016617454 от 6 июля 2016 г., выданное Федеральной службой по интеллектуальной собственности (авторы: К. Ю. Волошенко, В. А. Цыбатов, Л. П. Павлов, правообладатель — БФУ им. И. Канта).

² Цыбатов В. А. Прогнозирование и стратегическое планирование регионального развития: теория и практика цифрового моделирования : монография. Самарский государственный экономический университет. Самара : Изд-во СГЭУ, 2024. 274 с. ; Цыбатов В. А. Макроэкономическое моделирование, прогнозирование и планирование регионального развития : учеб. пособие. Самара, 2016. 316 с. ; Цыбатов В. А. Цифровизация целеполагания: от формирования целевого плана до разработки сценария развития // Региональная экономика. Юг России. 2021. Т. 9, № 4. С. 14—25. doi: 10.15688/re.volsu.2021.4.2 и др.

ОКВЭД-2 О), которые управляют ключевой ставкой, ставками федеральных и региональных налогов, курсами валют, социальными трансфертами и пр., а также формируют бюджеты всех уровней и оказывают нерыночные услуги по государственному управлению, правопорядку, здравоохранению, культуре и образованию и др.; 4) домашние хозяйства, которые воспроизводят население и трудовые ресурсы (агент оказывает трудовые услуги, управляет занятостью (по ОКВЭД-2) и распределением доходов, полученных от трудовой деятельности и в виде трансфертов от государства); 5) агенты «внешнее окружение» и «невидимая рука рынка». Агент «внешнее окружение» управляет внешним спросом и предложением, ценами на ресурсы, инвестициями (ввоз и вывоз, экспорт и импорт, иностранные инвестиции и пр.). Агент «невидимая рыночная рука» отвечает за равновесие спроса и предложения на рынках товаров и факторов производства.

1.2. Сценарии и параметры прогноза

Разработка сценариев развития российского эксклава на период до 2044 г. проводилась на основе *базового варианта прогноза* социально-экономического развития Калининградской области на 2026—2028 гг., сформированного Министерством экономического развития, промышленности и торговли Калининградской области, так как именно он учитывается в проекте областного бюджета на 2026 г. и на плановый период 2027 и 2028 гг.¹ На основе базового варианта прогноза были разработаны базовый сценарий, а также сценарии внутренних и внешних ограничений, учитывающие возможные изменения макроэкономической ситуации в стране, геополитической обстановки, которые оказывают непосредственное влияние на состояние и условия развития российского эксклава. Кратко остановимся на параметрах базового варианта прогноза развития экономики российского эксклава, а также на содержании и параметрах сценариев (базового, внутренних ограничений и внешних ограничений).

Базовый вариант прогноза² Министерства экономического развития, промышленности и торговли Калининградской области сформирован с учетом

¹ Об областном бюджете на 2026 год и на плановый период 2027 и 2028 годов : пояснительная записка к проекту закона Калининградской области // Министерство финансов Калининградской области. URL: <https://minfin39.ru/upload/iblock/59d/my0nxst3tky09e2qitzu8ce0pr7sw4lw/proekt%20zakona%20o%20budgete%202026-2028.zip> (дата обращения: 02.12.2025).

² Описание базового варианта прогноза развития Калининградской области приводится на основе материалов трансляции заседания регионального правительства под руководством губернатора Алексея Беспрозванных 28 октября 2025 г., ВЕСТИ-Калининград (<https://vesti-kaliningrad.ru/translyacziya-zasedaniya-regionalnogo-pravitelstva-pod-rukovodstvom-gubernatora-alekseya-besprozvannyh-2/> (дата обращения: 02.12.2025)).

данных официальной статистики и параметров, поступивших от органов исполнительной государственной власти и ведущих предприятий области. Описывает наиболее вероятный вариант развития экономики при неухудшении внешних условий. Развитие российского эксклава по-прежнему будет зависеть от решений, принимаемых на федеральном уровне, относительно обеспечения транспортной связанности региона, а также экономической безопасности, в том числе в части законодательных инициатив. Учтены сценарные условия развития российской экономики, которые предполагают сохранение санкционного давления недружественных стран, а в качестве основного фактора роста — внутреннего спроса. Основные направления региональной экономической политики будут в среднесрочном периоде связаны с обеспечением роста производительности труда, поддержкой добросовестной конкуренции, повышением гибкости трудовых отношений, в том числе за счет вовлечения в экономику категорий населения, которые в них сегодня не участвуют, а также эффективности бюджетных расходов, в частности за счет сокращения инвестиционной стадии и приоритизации инфраструктурных проектов.

В 2026—2028 гг. ожидается рост валового регионального продукта (ВРП) в среднем до 106 % ежегодно. Локомотивом развития экономики эксклава в среднесрочном и последующих периодах будет выступать промышленность, которая в настоящее время формирует более 21 % ВРП, из них 15 % составляют обрабатывающие производства. В ближайшие три года ожидается, что регион войдет в число ведущих регионов России, где будет наблюдаться рост экономики. Это объясняется завершением реализации инвестиционных проектов в пищевых производствах, а также крупного проекта по строительству гигафабрики — завода по производству литий-ионных батарей и накопителей энергии (ООО «РЭНЕРА», отраслевой интегратор Росатома), также планируется кратное увеличение добычи нефти в регионе ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть». Поэтому в 2026—2028 гг. ожидается рост промышленного производства на 10—15 % ежегодно. В последующие годы индекс промышленного производства будет расти в среднем на 1,5—2,0 %. В числе перспективных отраслей сохраняется сельское хозяйство и планируется нарастить его производственную базу, чтобы обеспечить сырьем новые вводимые мощности в пищевых производствах региона. В 2026—2028 гг. завершится реализация инвестиционных проектов в животноводстве, в частности птицеводстве, а также растениеводстве. Большое значение сохранит туристическая индустрия, и ожидается, что доля туризма и рекреации в ВРП увеличится до 5,5 % в 2028 г. Развитие строительства будет определяться ростом не только жилья, но и увеличением объемов строительных подрядных работ на промышленных и социальных объектах.

Ожидается, что объем инвестиций в основной капитал в течение 2026—2028 гг. ежегодно будет увеличиваться в сопоставимых ценах на 3,0—3,5 %. На период 2025—2030 гг. запланирована реализация 104 инвестиционных проектов с объемом финансирования более 300 млн руб. Общий объем капитальных вложений по указанным проектам составит более 970 млрд руб., в

том числе частные инвестиции — 88,4 %. В структуре инвестиций основной удельный вес занимают проекты в сфере туризма, культуры и организации досуга (39 %), строительства жилой и коммерческой недвижимости (19 %), а также промышленности, в том числе добычи нефти и обрабатывающих производств (18 %), АПК и рыболовства (12 %). В рамках указанных проектов планируется создать более 12,4 тыс. новых рабочих мест. При этом общая потребность в кадрах с учетом всех заявленных в регионе инвестиционных проектов составляет на 2026—2028 гг. около 25 тыс. чел. В связи с изменениями в половозрастной структуре населения и его активным старением кадровая потребность в долгосрочном периоде будет значительно возрастать. При этом прогнозируется увеличение численности трудовых ресурсов с 2024 до 2028 г. на 14 тыс. чел. — с 674,1 до 688,1 тыс. чел., что обеспечивается в первую очередь увеличением пенсионного возраста (мужчины — 65 лет, женщины — 60 лет).

Ключевым механизмом развития российского эксклава будет оставаться режим ОЭЗ. Основными факторами роста экономики Калининградской области будут выступать:

1) стимулирование реализации новых инвестиционных проектов за счет совершенствования режима ОЭЗ, развития инфраструктуры индустриальных парков, а также предоставления государственной поддержки приоритетным отраслям;

2) развитие предпринимательства за счет роста эффективности действующих мер и программ поддержки малого и среднего предпринимательства (МСП), реализации уникальных программ поддержки МСП («Восток Инвест»), кооперации с крупными производителями, создания бизнес-парка «Рубин» (7,7 га для размещения представителей МСП);

3) реализация инфраструктурных проектов, запланированных в рамках государственной программы «Социально-экономическое развитие Калининградской области», а также связанных с использованием инструмента казначейских инфраструктурных кредитов;

4) подготовка кадров под потребности экономики региона, в том числе в рамках реализации проекта «Баланс трудовых ресурсов» (кадры инженерно-технического профиля), реализации программ по привлечению кадров в социальную сферу, развития инструментов целевого обучения, участия в федеральном проекте «Профессионалитет», создания профильных классов и реализации программы релокации кадров;

5) повышение производительности труда, в том числе за счет развития технологий и оптимизации производственных процессов, принципов и механизмов бережливого производства, реализации проекта «Эффективный регион», участия в федеральном проекте «Государство для людей».

Базовый сценарий основан на базовом варианте прогноза развития Калининградской области в 2026—2028 гг. На интервале до 2044 г. в целом сохранится положительная динамика — экономический рост будет наблюдаться на фоне постепенного улучшения геополитической ситуации. Особое зна-

чение в перспективе имеет расширение таких традиционных и ключевых для экономики эксклава промышленных производств, как автомобиле-, судостроение, производство компьютеров, электроники и электротехники, химических веществ, лекарственных средств и материалов, неметаллической продукции, металлургии и пр. Обеспечение транспортной связанности региона с остальной частью России, а также рост внешнеторгового оборота обусловят увеличение объемов транспортно-логистических операций. Сохранится значимая роль торговли и общественного питания, ожидается рост сферы туризма и рекреации, сопровождаемый увеличением туристического потока. Постепенно традиционно сложившиеся сезонные виды отдыха и досуга в регионе будут трансформироваться в круглогодичные, в первую очередь за счет развития туристической инфраструктуры. В результате ежегодный прирост ВРП будет составлять около 1,0—2,0 %, учитывая высокую базу и восстановление экономики в 2026—2028 гг. Ожидается значительное улучшение демографической обстановки, сопровождаемое ростом среднегодовой численности населения. В первую очередь рост численности населения достигается за счет восстановления положительного миграционного сальдо, а также увеличения рождаемости, несмотря на ожидаемый рост смертности в связи с активным старением населения.

В отличие от базового в сценариях внутренних и внешних ограничений принимается, что демографическая ситуация в регионе, наоборот, будет постепенно ухудшаться. В первую очередь это связано с неблагоприятной миграционной обстановкой, которая до 2024 г. в значительной степени позволяла не только компенсировать естественную убыль населения, но и увеличивать его численность. По итогам 2024 г. миграционный прирост населения составил всего 4524 чел. при естественной убыли населения в 5534 чел. В результате на 1 января 2025 г. в сравнении с предыдущим годом численность населения Калининградской области сократилась на 1010 чел.¹ Несмотря на сохранение положительного миграционного сальдо масштабы миграции будут снижаться. С одной стороны, комплекс факторов притяжения в регион (экология, приморский климат, территориальная близость в российском столичным регионам и пр.) обеспечивают достаточно устойчивый приток мигрантов и даже в самые неблагоприятные годы сокращения мобильности населения (2000-е гг., кризис 2009—2010 гг.) миграционное сальдо в регионе не снижалось ниже 3,1‰. С другой стороны, влияние будут оказывать увеличение численности населения лиц старших возрастов в российских регионах. Кроме этого в ближайшие годы восстановлению миграционной привлекательности региона будут препятствовать современные вызовы, такие как ограничения на передвижение населения или действия со стороны соседних стран, военнополитическая обстановка на западных рубежах России и др. Все это сохранит

¹ Численность населения Калининградской области // Калининградстат. 2025. URL: https://39.rosstat.gov.ru/publications_2/document/262490 (дата обращения: 02.12.2025).

частичную переориентацию миграционных потоков на регионы России и не позволит увеличить интенсивность миграции. Прогнозируется, что коэффициент миграционного прироста восстановится к уровню 2022 г. (около 60‰) только после 2040 г. В соответствии со сложившейся половозрастной структурой также ожидается сокращение общего коэффициента рождаемости вплоть до 2030 г. Несмотря на последующий рост показателя, его значение в 2044 г. только близится к уровню 2024 г. В результате на фоне старения населения и роста смертности при сокращении рождаемости ожидается рост естественной убыли населения¹, который не будет компенсироваться достаточным миграционным приростом. Однако на 2025—2028 гг. прогнозируется более оптимистичный прогноз изменения коэффициента смертности населения, что обеспечит в течение исследуемого периода и более высокую ожидаемую продолжительность жизни. Установленные демографические компоненты изменения численности населения в сценарии в результате приведут к его снижению, и численность населения к 2044 г. окажется меньше 1 млн чел. Сокращение численности населения обусловит, соответственно, снижение трудовых ресурсов. С учетом кадровой потребности региона возникает необходимость в реализации мер не только в части подготовки и переподготовки кадров, вовлечения незанятых категорий граждан, но и увеличения производительности труда за счет роста технологического уровня региональных производств.

Сценарий внутренних ограничений в сравнении с базовым сценарием в течение 2027—2031 гг. предполагает изменение макроэкономической ситуации, которая приведет, по различным оценкам, к значительному ухудшению условий ведения хозяйственной деятельности для эксклавной Калининградской области. В первую очередь это касается изменений в налоговом законодательстве РФ², которые затронут достаточно уязвимую часть хозяйственных субъектов и потребителей:

1. Льгота по налогу на прибыль в ОЭЗ Калининградской области в размере 0 и 10 % в первые и последующие 6 лет срока реализации инвестиционного проекта сохранена только для компаний, получивших статус резидента до 1 января 2025 г.³ Новые резиденты ОЭЗ Калининградской области окажутся в менее выгодной ситуации и будут соответственно уплачивать 0 и 12,5 % в

¹ По данным Калининградстата, в 2024 г. число умерших превысило число родившихся в 1,7 раза.

² О внесении изменений в части первую и вторую налогового кодекса Российской Федерации, отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу законодательных актов (отдельных положений законодательных актов) Российской Федерации : федер. закон от 28.11.2025 № 425-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ О внесении изменений в статью 5 части первой Налогового кодекса Российской Федерации : федер. закон от 15.10.2025 № 373-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

связи с ростом налога на прибыль с 20 до 25 %. В этих условиях сохранение инвестиционной привлекательности эксклавной Калининградской области при экономических и торговых внешних ограничениях не вполне очевидно.

2. Налоговые изменения затронут и сферу малого и среднего предпринимательства Калининградской области, в которой в 2024 г. было занято 45,4 % (21,4 % — юридические лица, 12,7 % — индивидуальные предприниматели, 11,3 % — самозанятые)¹. С 1 января 2026 г. серьезные изменения ожидают организации и индивидуальных предпринимателей, которые применяют упрощенную систему налогообложения (УСН) — значительно снижены лимиты по доходам, превышение которых обязывает предпринимателей исчислять и уплачивать НДС. До 2025 г. включительно действовал лимит на доходы в размере 60 млн руб. В 2026 г. лимит снижен до 20 млн руб., в 2027 г. — до 15 млн руб., в 2027 г. — до 10 млн руб. Следовательно, обязанность по уплате НДС возникнет у большинства предпринимателей, что, скорее всего, приведет к сворачиваю бизнеса и уходу с рынка. Аналогичные изменения затронут налогоплательщиков на патентной системе налогообложения (ПНС). Общий лимит, по достижении которого предприниматель с ПНС потеряет право на применение специального режима, снижается, как и на УСН, к 2028 г. до 10 млн руб. Также будет отменена льгота по уплате страховых взносов. Если в 2025 г. представители МСП уплачивали страховые взносы 30 % с 1,5 МРОТ, а свыше 1,5 МРОТ — всего 15 %, то в 2026 г. данная льгота будет отменена.

3. Изменение основной ставки налога на добавленную стоимость с 20 до 22 %, плательщиком которого являются компании, реализующие продукцию (товары, работы и услуги) на территории РФ. Льготные ставки в 0 и 10 % сохранены (0 % — реализация товаров, вывезенных в таможенной процедуре экспорта, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, услуг по международной перевозке и др., 10 % — реализация продовольственных товаров, товаров для детей, периодических печатных изданий и книжной продукции, медицинских товаров и пр.). Влияние роста НДС на различных рынках и в отношении разных компаний в зависимости от их размера будет отличаться. Безусловно, изменение ставки НДС приведет к росту цен, но, скорее всего, в краткосрочном периоде (от полугода до года), при этом последующее сокращение спроса может сдерживать инфляцию. Такие изменения могут иметь незначительные последствия для крупного бизнеса, хотя эксперты и отмечают некоторые сложности, так как после 2022 г. в целом было характерно сокращение товарных запасов и оборота. Снижение продаж из-за падения потребительского спроса для небольших организаций, особенно из числа МСП, может иметь гораздо более серьезные негативные последствия, которые в целом усугубляются изменением лимитов по доходам и вынужденным переходом на новый режим налогообложения.

¹ Статистика для национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» // ФНС России. URL: <https://rmsp.nalog.ru/statistics2.html> (дата обращения: 09.12.2025).

4. Калининградская область получает значительную федеральную поддержку. В 2026—2028 гг. из федерального бюджета в виде безвозмездных поступлений (дотации, субсидии, межбюджетные трансферты на поддержку предприятий (ОЭЗ), субвенции) будет направлено средств в объеме около 30—32 % к доходам областного бюджета. По сути, в сопоставимом виде объем федеральной поддержки окажется на уровне 2022—2024 гг., однако он ниже, чем в 2016—2022 гг., то есть после окончания переходного периода ОЭЗ-1996 и в период пандемии COVID-19 (50—60 % к доходам областного бюджета). Очевидно, что описанные выше ограничения для ведения предпринимательской деятельности будут иметь более сложные последствия для экономики эксклава, поэтому требуется больший объем федеральной поддержки. Однако существует риск ее недополучения, учитывая, что федеральный бюджет РФ на 2026—2028 гг. принят со значительным дефицитом.

5. С 1 января 2026 г. будет взиматься технологический сбор — неналоговый платеж, подлежащий уплате при ввозе электронной компонентной базы (электронных модулей) и (или) промышленной продукции, содержащей электронную компонентную базу (электронные модули). То есть плательщиками будут выступать как отечественные импортеры, так и российские производители электронной продукции. Данная мера в значительной степени повлияет на развитие рынка электроники России, в том числе Калининградской области с учетом высокой импортной компоненты в производстве готовой продукции.

С учетом описанных выше ограничений в развитии эксклавного региона в рассматриваемом сценарии принимаются следующие изменения и корректировки по отношению к базовому сценарию. В течение 2026—2031 гг. ожидаются меньшие темпы роста экономики. Во-первых, установлено более низкое значение коэффициента трансформации ресурсов в инвестиции в основной капитал, что характеризует сокращение инвестиционной активности в экономике региона (5—7 %). Во-вторых, сокращаются темпы роста расходов федерального бюджета на капитальные вложения и капитальный ремонт в субъект РФ (10—20 %), однако темпы роста трансфертов из федерального бюджета приняты на уровне базового сценария. В-третьих, снижаются индексы физического объема производства (3—5 %) по таким видам экономической деятельности, как пищевые производства, производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, производство прочих транспортных средств и оборудования (включает судостроение), торговля и общественное питание, строительство, операции с недвижимым имуществом, транспортировка и хранение. То есть изменения в сценарии затрагивают виды экономической деятельности, которые традиционно формируют более 50 % ВРП эксклавной Калининградской области. В 2031—2035 гг. предусмотрено восстановление динамики экономического развития и рост экономики обеспечивается опережающими темпами, а в 2036—2044 гг. соответствует базовому сценарию.

Сценарий внешних ограничений основан на сценарии внутренних ограничений, но в условиях значительного ухудшения геополитической и геоэкономической обстановки. Поэтому в сценарии внешних ограничений учитывается ухудшение как макроэкономических, так и геоэкономических условий. По сути, оценивается стресс-сценарий с ограничением нормального функционирования эксклава (пассажирский и грузовой транзит по территории Литвы, препятствия судоходству и пр.). Безусловно, речь не идет о полной блокаде Калининградской области. В основах государственной политики РФ в области ядерного сдерживания, принятой в 2024 г.¹, говорится, что «действия потенциального противника, направленные на изоляцию части территории Российской Федерации, в том числе на блокирование доступа к жизненно важным транспортным коммуникациям» (ст. 15, п. II, пп. «ж») является военной угрозой РФ (угрозой агрессии), для нейтрализации которой осуществляется ядерное сдерживание. Как отмечают военные эксперты, «провокации Североатлантического альянса продолжатся, но на полное закрытие Балтийского моря для российских судов в НАТО не решатся»², что является началом военной эскалации.

Сценарий внешних ограничений предусматривает дополнительное снижение индекса физического объема производства, который по ключевым видам экономической деятельности сократится на 10 %, а по остальным — на 1,5 % в сравнении со сценарием внутренних ограничений. Повышены тарифы на услуги (3—5 %), а также индекс цен на товары и услуги (3—5 %). Предусмотрена социальная поддержка населения и компенсация населению ухудшения экономической ситуации в эксклаве через рост социальных пособий (10 %) и оплаты труда работников бюджетной сферы (7 %), а также прожиточного минимума (7 %). Трансферты из федерального бюджета увеличены по отношению к уровню базового сценария (10 %) в условиях установления режима хозяйствования, близкого к закрытому. В оценках авторы исходят из предположения, что федеральная поддержка может компенсировать эксклавное положение Калининградской области в условиях усиления закрытости границ и невозможности поддерживать внешнеэкономические связи.

¹ Основы государственной политики Российской Федерации в области ядерного сдерживания : указ Президента Российской Федерации от 19 ноября 2024 г. №991. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Фенин К. Срыв блокады: Патрушев обсудил попытки НАТО мешать судоходству РФ на Балтике. Какие суда строятся на калининградских верфях и чего больше всего опасаются на Западе // Известия. URL: <https://iz.ru/1982014/kirill-fenin/sryv-blokadypatrushev-obsudil-popytki-nato-blokirovat-sudohodstvo-na-baltike> (дата обращения: 10.11.2025).

Раздел 2

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ГРУЗОПОТОКА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1. Алгоритм оценки структуры грузопотока и его распределения по видам транспорта

В основе алгоритма оценки грузопотоков, а также их распределения по видам транспорта лежит представление о рынках товаров и услуг в ПАК — промежуточном (m), инвестиционном (k) и потребительском (с). Для рынков по результатам расчетов в ПАК формируются натуральный и стоимостной балансы в каждый прогнозный год, в которых отражаются спрос, ввоз, выпуск, вывоз и прирост запасов продуктов в целом по региону, а также по видам экономической деятельности. Ввоз включает экспорт и межрегиональный ввоз (из регионов России), вывоз — импорт и межрегиональный вывоз (в регионы России). На основе сведений в каждый прогнозный год об объемах ввоза и вывоза различных категорий продуктов по видам экономической деятельности (ОКВЭД¹) проводится оценка возможных направлений перераспределения грузопотоков по видам транспорта.

Алгоритм оценки грузопотока и его распределения по видам транспорта включает следующие принципиальные блоки (рис. 1): 1) анализ структуры грузопотока по группам (ТН ВЭД²) и видам транспорта в базовый год; 2) установление соответствия по грузам между ТН ВЭД, ОКВЭД и категориям товаров (m, k, c) — распределение грузов по видам экономической деятельности и категориям товаров (m, k, c) в базовом году; 3) стоимостная оценка грузопотока по ввозу и вывозу (ОКВЭД) и установление соответствия с данными информационной базы ПАК в базовом году; 4) ситуационное прогнозирование в ПАК — прогнозные значения ввоза и вывоза по категориям товаров (m, k, c) и видам экономической деятельности; 5) (пере)распределение прогнозных значений ввоза и вывоза товаров (m, k, c) по группам ТН ВЭД и видам транспорта. Дополнительно учитываются действующие санкционные ограничения по отдельным категориям продуктов, что определяет возможность использования отдельных видов транспорта. По результатам выявляются, во-первых, существующие резервы перераспределения грузов

¹ ОКВЭД — общероссийский классификатор видов экономической деятельности.

² ТН ВЭД — Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности, десятизначный цифровой код, который классифицирует товары для таможенных целей. На уровне двузначного цифрового кода формируется товарная структура экспорта и импорта.

по видам транспорта базового года, во-вторых, возможности оптимизации структуры грузов по видам транспорта в прогнозируемом периоде, в-третьих, риски возникновения новых транспортных ограничений и их влияние на поставку критически важных грузов в эксклав.

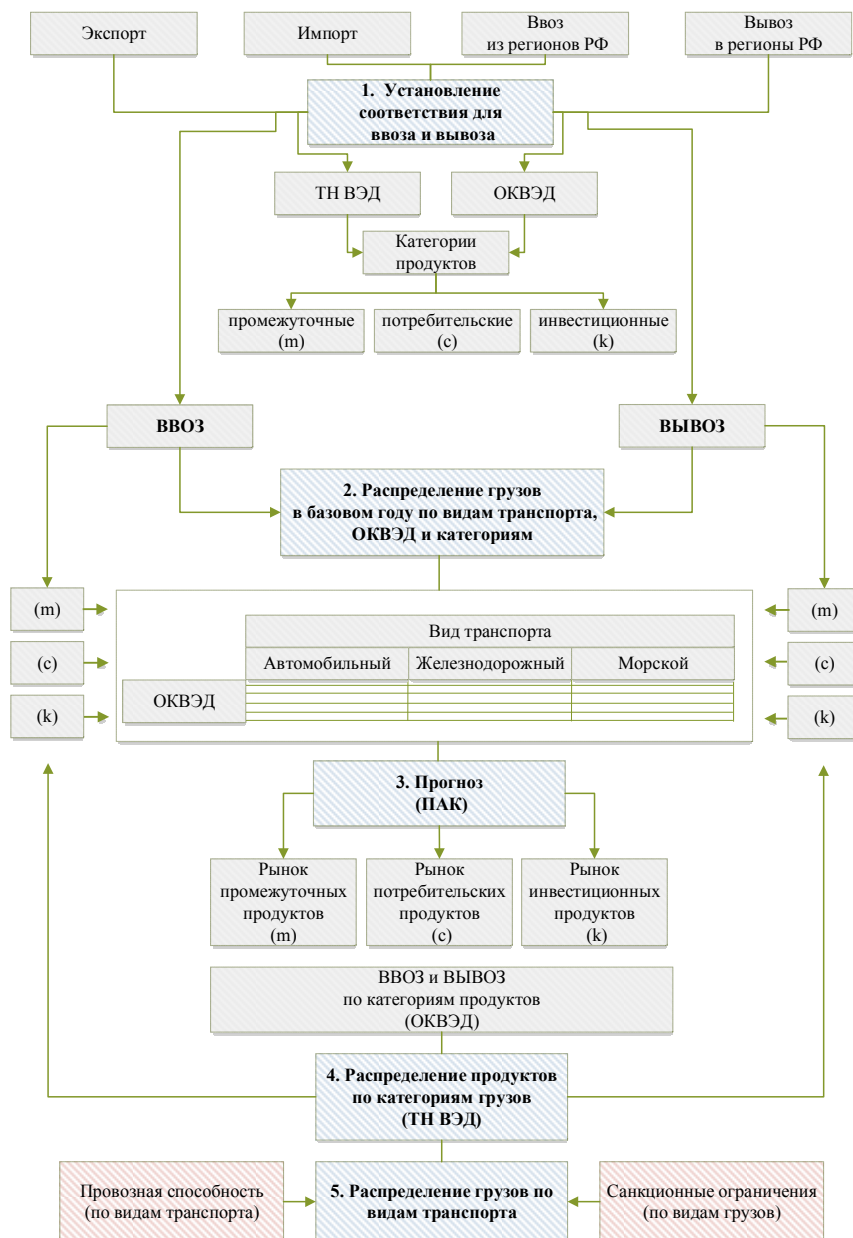


Рис. 1. Принципиальная схема оценки грузопотоков эксклава и их распределения по видам транспорта

Базовым этапом прогнозирования грузопотоков была классификация товаров, поступающих в Калининградскую область (в рамках межрегионального ввоза и импорта) и исходящих из региона (в рамках межрегионального вывоза и экспорта) по широким экономическим категориям (ШЭК). ШЭК является международной классификацией продуктов. Ее основная цель — определение ряда широких категорий продуктов прежде всего для анализа статистики торговли региона. С момента ее принятия в 1971 г. в настоящее время используется пятый пересмотренный вариант ШЭК. Классификация выделяет три основные категории товаров:

1. Потребительские товары, категория (с). К числу потребительских товаров относится продукция, предназначенная непосредственно для конечного потребления населением. В данную категорию входят предметы повседневного спроса, продукты питания, одежда, бытовая техника, мебель и прочие товары, используемые населением и организациями.

2. Инвестиционные товары, категория (к). Эти товары представляют собой долгосрочное вложение капитала в машины, оборудование и пр. Они служат основой производственного процесса, продлевают срок эксплуатации имеющегося оборудования и увеличивают производственные мощности региона. В данную категорию входят машины, агрегаты, станки, оборудование, специальные транспортные средства, промышленные роботы и другое имущество длительного пользования для промышленной эксплуатации;

3. Промежуточные товары, категория (m). Промежуточные товары — это сырье, полуфабрикаты и комплектующие, которые используются предприятиями для производства готовой продукции. Эти товары проходят дальнейшую переработку перед поступлением на рынок конечных продуктов. Их стоимость включается в себестоимость выпускаемой конечной продукции.

Выделяются отдельные сложные категории товаров. Например, для производства подсолнечного масла (категория с) промежуточными товарами являются семена масличных (категория m), а инвестиционными товарами, необходимыми для организации производства, маслопресс (категория к).

Структура распределения грузов по категориям товаров (с, m, k) в рамках внешней торговли Калининградской области сформирована посредством ПАК. Для межрегиональных потоков с учетом наличия детализированной статистики использовались данные о фактическом распределении грузопотоков, полученных с помощью ключей перехода к ШЭК от данных таможенной статистики ТНВЭД: ТНВЭД-МСТК-ШЭК-КПЕС.

Инвестиционные товары, в том числе машины и оборудование (категория к) (3—5 % от общего грузопотока), преимущественно поступают в регион из Китая и включают машины и оборудование для строительной, дорожной и торфяной промышленности, сельскохозяйственные машины, расфасовочно-упаковочные автоматы, инкубаторы, приборы контроля и регулирования технологических процессов, продукцию для радиопромышленности (поступает из других регионов РФ) и др.

По результатам комплексной оценки межрегиональных и международных грузопотоков получены следующие результаты.

Межрегиональный ввоз и импорт региона на 68—70 % представлен промежуточными товарами (категория m). В число основных ввозимых в регион товарных позиций входят зерно бобов, семена масличных, щебень гранитный, песок, портландцемент, опоры железобетонные, плиты древесностружечные, пиломатериалы, целлюлоза, кислота изофталевая (используется в производстве пластиковых изделий), прокат черных металлов, сталь листовая, жест, стеклянные бутылки, проволока, профили, пальмовое масло и т. д.

В межрегиональном вывозе и экспорте преобладают (до 55 %) потребительские товары (категория c). В число основных вывозимых из области потребительских товаров входят соевое, подсолнечное и рапсовое масло, коньяк, пиво, водочные изделия, газированные напитки, сигареты, повидло фруктовое и ягодное, консервы мясные и рыбные, соусы и др. Экспортируется или вывозится промежуточных товаров только около 40 %, что свидетельствует о большей ориентации региона на конечный спрос. Из промежуточных товаров из региона вывозится шрот кормовой, жом, растительный лецитин, жмыхи, кормовая мука, грунт торфяной, картон для гофров, стальные заготовки, полимеры, стеклянный бой и др.

Подобная структура ввоза и вывоза свидетельствует о сохранении ведущих производств региональной промышленности и способности региона создавать готовые продукты, однако также подразумевает наличие существенных рисков, преимущественно связанных с зависимостью от внешних факторов, политических, экономических и транспортных рисков, связанных с расположением основных поставщиков сырья вне территории региона или даже страны.

2.2. Прогноз грузопотока по направлениям и видам транспорта

Прогнозирование изменения грузопотоков: базовый сценарий

По итогам 2024 г. совокупный объем грузов, перевезенных в Калининградскую область и из нее, составил 18,2 млн т. При этом почти 43 % всего грузопотока (7,8 млн т) пришлось на межрегиональный ввоз в Калининградскую область, остальные направления (межрегиональный вывоз из региона, экспорт и импорт) показали сопоставимые результаты (табл. 1, 2). В структуре перевозимых грузов по итогам 2024 г. 10,8 млн т (59 %) пришлось на промежуточные товары, 6,8 млн т (37 %) — на потребительские товары и лишь 0,7 млн т (4 %) — на инвестиционные товары.

По оценкам, в 2025 г. доля межрегионального ввоза вырастет до 8,9 млн т (46 %), при этом общий грузопоток также увеличится до 19,2 млн т. Наряду с межрегиональным ввозом вырастет и объем импорта до 4,1 млн т, при этом объемы межрегионального вывоза и экспорта будут снижаться.

Таблица 1

**Прогнозирование общего межрегионального грузопотока до 2044 г.
(базовый сценарий), тыс. т**

Вид грузопотока	2024, фактическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Вывоз из Калининградской области, всего	3475	3158	3727	4203	4346	4485	4607	6075	8983	12 762
Промежуточных товаров	1450	1356	1734	2122	2185	2236	2249	2355	2362	2337
Инвестиционных товаров	98	79	94	92	106	112	113	141	148	153
Потребительских товаров	1927	1724	1899	1989	2055	2137	2244	3580	6473	10 272
Ввоз в Калининградскую область, всего	7892	8985	10 632	12 073	12 616	13 120	13 588	14 966	15 489	16 075
Промежуточных товаров	5506	5976	7610	8680	9026	9346	9605	10 082	10 188	10 275
Инвестиционных товаров	332	403	373	410	364	348	352	587	435	334
Потребительских товаров	2053	2606	2649	2983	3226	3426	3630	4297	4866	5466

Базовый сценарий предполагает последовательный рост общего объема грузопотока в период до 2044 г. К 2030 г. совокупный объем перевозимых грузов составит 28,6 млн т (на 57 % выше от уровня 2024 г.), а к 2044 г. вырастет до 42,4 млн т (рост на 230 % от базового уровня 2024 г.).

Таблица 2

**Прогнозирование общего внешнего грузопотока в Калининградскую область
и из нее до 2044 г. (базовый сценарий), тыс. т**

Вид грузопотока	2024, фактическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Экспорт, всего	3266	2996	3021	3034	3051	3064	3079	3687	4828	6014
Промежуточных товаров	1363	1282	1264	1297	1313	1321	1324	1404	1456	1467
Инвестиционных товаров	92	78	83	77	91	99	100	129	152	172
Потребительских товаров	1811	1636	1674	1660	1647	1644	1654	2153	3220	4375

Окончание табл. 2

Вид грузопотока	2024, фактическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Импорт, всего	3641	4108	5412	6664	6957	7223	7425	7672	7523	7593
Промежуточных товаров	2481	2647	4036	5202	5481	5723	5884	6103	6050	6152
Инвестиционных товаров	162	193	180	203	186	185	200	220	170	145
Потребительских товаров	998	1267	1196	1259	1289	1315	1340	1349	1303	1295

В течение прогнозируемого периода основной вклад в общий грузопоток будет обеспечиваться за счет межрегионального ввоза. К 2030 г. объем грузов, идущих по данному направлению, вырастет до 13,5 млн т (47 % в общем объеме грузопотока), к 2040 г. до 15,5 млн т (42 % в общем объеме) и до 16 млн т к 2044 г. (38 % в общем объеме).

Соотношение между международными и межрегиональными грузоперевозками в общем объеме грузопотока на всем прогнозируемом периоде будет оставаться практически неизменным, но с постепенным ростом доли межрегиональных перевозок. Если по итогам 2024 г. на межрегиональные перевозки приходилось 62,2 %, то к 2030 г. их доля составит 63,3 %, к 2040 г. — 66,4 %, а к 2044 г. — 68,5 %. Согласно базовому сценарию наиболее динамичный рост в процентном отношении к исходному 2024 г. произойдет в межрегиональном вывозе, что будет обеспечиваться развитием экономики эксклава в условиях улучшения геополитической ситуации при одновременном углублении межрегиональных хозяйственных связей региона с другими российскими регионами. К 2030 г. их объем вырастет на 32 % от уровня 2024 г., к 2040 г. — на 158 %, а к 2044 г. — на 267 %. Остальные грузопотоки вырастут значительно меньше: примерно в 2 раза увеличится объем межрегионального ввоза и импорта (что согласуется с логикой развития экономики эксклава при одновременном росте открытости региона в условиях снижения международной геополитической и геоэкономической напряженности). Слабее всего будет расти, согласно базовому сценарию, объем экспорта. До 2030 г. его объем будет меньше уровня 2024 г. и лишь после начнет возрастать, достигнув к 2044 г. значений в 5,6 млн т (173 % от уровня 2024 г.).

С точки зрения видов транспорта, обслуживающих грузоперевозки, по итогам 2024 г. межрегиональный вывоз в основном обеспечен морским и железнодорожным видами транспорта, которые имеют примерно одинаковое значение. Автомобильный транспорт обеспечил существенно меньшие (в 5 раз

меньше) объемы перевозки (табл. 3). В межрегиональном ввозе железнодорожный транспорт обеспечил перевозку более 57 % об общего объема грузов, морской транспорт — 38,9 %. Необходимо отметить, что межрегиональные перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом наряду с использованием сухопутных коридоров, проходящих транзитом по территории Литвы, обеспечиваются в том числе благодаря использованию специализированных паромов, способных перевозить железнодорожные вагоны и автомобильные прицепы накатным способом.

Таблица 3

**Прогнозирование общего межрегионального грузопотока
по видам транспорта до 2044 г. (базовый сценарий), тыс. т**

Вид транспорта	2024, фак- тическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Вывоз из Калининградской области, всего	3475	3158	3727	4203	4346	4485	4607	6075	8983	12762
Морской транспорт	1599	1437	1856	2247	2331	2405	2448	3003	4032	5383
Железнодорожный транспорт	1511	1392	1516	1586	1634	1686	1748	2449	3868	5693
Автомобильный транспорт	365	329	355	370	381	394	411	623	1083	1686
Ввоз в Калининградскую область, всего	7892	8985	10632	12073	12616	13120	13588	14966	15489	16075
Морской транспорт	3072	3508	4315	5021	5205	5398	5572	6194	6160	6157
Железнодорожный транспорт	4555	5150	5969	6663	6994	7283	7553	8239	8734	9259
Автомобильный транспорт	265	328	348	389	416	439	462	534	594	659

В структуре экспорта морской транспорт по итогам 2024 г. занимает доминирующее положение, обеспечив практически 93 % от общего объема перевозок (табл. 4). Структура импорта более диверсифицирована, хотя основным остается морской транспорт. Железнодорожным транспортом по итогам 2024 г. перевезено грузов по импорту чуть больше 1 млн т груза, а автомобильным — около 0,3 млн т.

Таблица 4

**Прогнозирование общего внешнего грузопотока в Калининградскую область
и из нее по видам транспорта до 2044 г. (базовый сценарий), тыс. т**

Вид грузопотока	2024, фак- тическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Экспорт, всего	3266	2996	3021	3034	3051	3064	3079	3687	4828	6014
Морской транс- порт	3048	2796	2819	2832	2848	2860	2873	3441	4505	5610
Железнодорож- ный транспорт	112	102	103	104	104	105	105	126	165	205
Автомобильный транспорт	106	98	98	99	99	100	100	120	158	198
Импорт, всего	3641	4108	5412	6664	6957	7223	7425	7672	7523	7593
Морской транс- порт	2228	2514	3312	4078	4258	4420	4544	4695	4604	4647
Железнодорож- ный транспорт	1084	1223	1612	1985	2072	2151	2211	2285	2240	2261
Автомобильный транспорт	329	371	488	601	628	652	670	692	679	685

Базовый сценарий предполагает, что в межрегиональном вывозе доля морского транспорта будет возрастать с 46 % в 2024 г. до 53,1 % в 2030 г., а вклад других видов транспорта в этот же период соразмерно снижаться: железнодорожного — с 43,5 % до 37,9 % (2030), автомобильного — с 10,5 до 8,9 %. В дальнейшем прогнозируется рост доли железнодорожного и автомобильного транспорта при одновременном падении доли морского. К 2040 г. вклад морского и железнодорожного видов транспорта будет примерно равным (на уровне 43—44 %), а к 2044 г. железнодорожный транспорт займет лидирующие позиции (5,6 млн т железными дорогами против 5,3 млн т морским транспортом).

В межрегиональном ввозе основную роль будет играть железнодорожный вид транспорта, который к 2044 г. практически вдвое увеличит объем перевозимых грузов (см. табл. 3), а его доля к 2044 г. сохранится на уровне 2024 г. (примерно 57 % от общего объема межрегионального ввоза). Прогнозируется, что морской и автомобильный виды транспорта также нарастят объемы перевозки в 2 раза уже к 2030 г., после чего объемы перевозимых грузов будут расти меньшими темпами. В первую очередь такое распределение межрегионального ввоза между видами транспорта можно объяснить большей провозной способностью железных дорог, которая, согласно базовому сценарию, благодаря нормализации геополитической ситуации будет обеспечиваться в том числе через сухопутные коридоры (за счет постепенной отмены ограничений на объемы транзитных грузов со стороны Литвы). Многократно нарас-

тить объемы перевозки грузов морским транспортом сложнее в первую очередь из-за емкостных ограничений портовой инфраструктуры, расположенных как в Калининградской области, так и в других российских портах на Балтике.

Во внешнеторговых грузовых операциях (как в экспорте, так и в импорте) роль морского транспорта будет доминирующей в течение всего прогнозируемого периода. Если в случае с импортом вклад морского транспорта будет сохраняться на уровне 60 %, то в случае с экспортом морской транспорт будет практически доминирующим (93 % от общего объема экспорта в течение всего прогнозного периода). Обращает внимание, что в категорию морского транспорта фактически попадают и мультимодальные внешнеторговые перевозки (как и в случае с межрегиональными потоками), использующие морской транспорт в сочетании с железнодорожным и/или автомобильным видами транспорта, в первую очередь специализированные паромы.

Морской транспорт

Базовый сценарий предполагает, что совокупный объем грузов, перевозимых морским транспортом, увеличится с 9,9 млн т в 2024 г. до 21,7 млн т в 2044 г. Показательна роль морского транспорта при перевозке различных категорий грузов (табл. 5). Если по итогам 2024 г. в структуре перевозимых грузов очевидно доминирование экспортных грузов и грузов, относящихся к межрегиональному ввозу, то к 2044 г. эта диспропорция существенно уменьшится и структура грузов по категориям будет более сбалансированной. В межрегиональном вывозе морским транспортом по итогам 2024 г. в примерно сопоставимых объемах перевозились промежуточные и потребительские товары. В дальнейшем, согласно прогнозу, в первую очередь в результате экономического развития региона, объем вывозимых потребительских товаров будет расти большими темпами, благодаря чему к 2044 г. их объем будет в 2 раза выше, чем объем промежуточных товаров. В структуре межрегионального ввоза морским транспортом по итогам 2024 г. основными видами перевозимых грузов стали промежуточные товары.

Таблица 5

Прогнозирование общего грузопотока по категориям груза морским транспортом до 2044 г. (базовый сценарий), тыс. т

Категория грузов	2024, фактическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Вывоз из Калининградской области, всего	1599	1437	1856	2247	2331	2405	2448	3003	4032	5383
Промежуточные товары	829	756	1098	1459	1508	1547	1551	1604	1598	1596

Окончание табл. 5

Категория грузов	2024, фактическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Инвестиционные товары	85	67	77	75	85	90	91	113	120	125
Потребительские товары	685	614	681	713	738	768	806	1286	2314	3662
Ввоз в Калининградскую область, всего	3072	3508	4315	5021	5205	5398	5572	6194	6160	6157
Промежуточные товары	2195	2413	3238	3818	3981	4134	4251	4459	4419	4351
Инвестиционные товары	320	388	359	394	350	335	338	570	422	324
Потребительские товары	557	707	718	809	875	929	984	1165	1319	1482
Экспорт, всего	3048	2796	2819	2832	2848	2860	2873	3441	4505	5610
Промежуточные товары	1273	1197	1181	1212	1227	1234	1237	1312	1360	1370
Инвестиционные товары	86	72	77	72	85	93	94	121	142	161
Потребительские товары	1689	1526	1561	1548	1537	1533	1543	2008	3003	4079
Импорт, всего	2228	2514	3312	4078	4258	4420	4544	4695	4604	4647
Промежуточные товары	1519	1620	2470	3183	3355	3502	3601	3735	3703	3765
Инвестиционные товары	99	118	110	124	114	113	123	135	104	89
Потребительские товары	611	776	732	771	789	805	820	826	797	793

Данная особенность сохранится на всем прогнозируемом периоде, что во многом объясняется нехваткой внутренних ресурсов для развития региона и необходимостью ввоза значительного объема промежуточных товаров с их последующей переработкой внутри эксклава и производством инвестиционных и в большей степени потребительских товаров, необходимых для самой Калининградской области и предназначенных для вывоза с территории региона.

Сложившаяся ситуация в межрегиональных грузоперевозках морским транспортом в целом характерна и для внешнеторговых грузопотоков. В экспорте по итогам 2024 г. наблюдается относительное равенство между промежуточными и потребительскими товарами, которое в последующем будем меняться в сторону роста потребительских товаров. К 2024 г. их объем будет в 2,5 раза выше промежуточных товаров. В импорте ситуация аналогична межрегиональному ввозу. Преобладают промежуточные товары, которые будут основным типом грузов, перевозимых морским транспортом на

всем протяжении прогнозируемого периода. Если в 2024 г. на этот тип товаров приходилось 68 % от общего объема импорта, то к 2030 г. их доля возрастет до 79 % и продолжит расти, достигнув к 2044 г. 81 %.

Железнодорожный транспорт

В перевозках железнодорожным транспортом по итогам 2024 г. основные грузопотоки пришлись на межрегиональный ввоз (табл. 6). Такая картина, согласно базовому сценарию, будет характерна для всего прогнозируемого периода. В 2024 г. на долю межрегиональных грузов приходилось 83 % от общего объема перевезенных грузов, к 2030 г. их доля снизится до 80 %, но затем вновь возрастет до 85,8 % к 2044 г. Меньше железными дорогами перевозятся экспортных грузов, и, согласно прогнозу, данная ситуация сохранится.

Таблица 6

**Прогнозирование общего грузопотока по категориям груза
железнодорожным транспортом до 2044 г. (базовый сценарий), тыс. т**

Межрегиональные грузопотоки	2024, фак- тическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Вывоз из Калининград- ской области, всего	1511	1392	1516	1586	1634	1686	1748	2449	3868	5693
Промежуточные то- вары	563	545	581	609	622	634	643	695	708	684
Инвестиционные то- вары	13	12	15	15	18	19	19	24	27	27
Потребительские то- вары	935	836	920	962	994	1033	1086	1730	3133	4982
Ввоз в Калининград- скую область, всего	4555	5150	5969	6663	6994	7283	7553	8239	8734	9259
Промежуточные то- вары	3252	3497	4291	4773	4953	5117	5258	5521	5664	5814
Инвестиционные то- вары	11	14	13	14	13	12	13	16	11	8
Потребительские то- вары	1291	1639	1665	1876	2029	2154	2282	2702	3059	3437
Экспорт, всего	112	102	103	104	104	105	105	126	165	205
Промежуточные то- вары	47	44	43	44	45	45	45	48	50	50
Инвестиционные то- вары	3	3	3	3	3	3	3	4	5	6
Потребительские то- вары	62	56	57	57	56	56	56	73	110	149

Окончание табл. 6

Межрегиональные грузопотоки	2024, фактическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Импорт, всего	1084	1223	1612	1985	2072	2151	2211	2285	2240	2261
Промежуточные товары	739	788	1202	1549	1632	1704	1752	1817	1802	1832
Инвестиционные товары	48	58	54	61	55	55	60	66	51	43
Потребительские товары	297	377	356	375	384	392	399	402	388	386

В базовом сценарии объем потребительских товаров в межрегиональном вывозе, перевозимых железной дорогой, будет расти сильнее, чем по другим категориям товаров. При этом их объем по сравнению с другими типами грузов к 2044 г. будет больше, чем в случае с морским транспортом. Как и в 2024 г., в межрегиональном ввозе будут преобладать промежуточные товары, хотя их доля в общем объеме грузов будет постепенно снижаться с 71 % в 2024 г. до 70 % в 2030 г. и далее до 62 % в 2044 г. Категория инвестиционных товаров, перевозимых железнодорожным транспортом в межрегиональных направлениях, в течение прогнозируемого периода будет демонстрировать весьма скромные объемы, которые практически не изменятся по сравнению с 2024 г.

Во внешнеторговых грузоперевозках железнодорожный транспорт в основном сосредоточен на импортных грузах. Данная тенденция сохранится и в дальнейшем. При этом основной категорией перевозимых грузов железной дорогой будут оставаться промежуточные товары по импорту, доля которых только будет возрастать с 61 % в 2024 г. до 76,6 % в 2030 г. и далее стабилизируется на уровне 74,9 % 2044 г.

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт по итогам 2024 г. демонстрировал весьма скромные показатели в грузоперевозках — 1,065 млн т. Согласно базовому сценарию объемы грузов, перевозимых автомобильным транспортом, вырастут в 2 раза к 2035 г. и в 3 раза к 2044 г., но в абсолютном выражении сохранят весьма скромные значения в 3 млн т (в 7 раз ниже, чем объемы перевозки грузов морским транспортом к 2044 г. и в 5,5 раза ниже, чем объемы перевозки грузов железнодорожным транспортом).

По итогам 2024 г. автомобильный транспорт имел наиболее сбалансированную структуру перевозимых грузов: на долю межрегионального вывоза приходилось 34 % от общего объема, на межрегиональный ввоз — 25 %, на

экспортные грузы — 10 %, на импортные — 31 % (табл. 7). Согласно прогнозу, в дальнейшем баланс между различными категориями грузов будет неоднократно меняться. В 2030 г. 40 % от общего объема грузов будет приходиться на импорт, к 2035 г. по 35 % будет приходиться на межрегиональный вывоз и импорт, но уже к 2040 г. лидирующим станет межрегиональный вывоз (40 %), усилив свои позиции к 2044 г. до 52 %. На долю межрегионального ввоза и импорта будет приходиться по 20 %, а на долю экспорта — всего 6 %.

Таблица 7

**Прогнозирование общего грузопотока по категориям груза
автомобильным транспортом до 2044 г. (базовый сценарий), тыс. т**

Межрегиональные грузопотоки	2024, фак- тическое значение	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Вывоз из Калининградской области, всего	365	329	355	370	381	394	411	623	1083	1686
Промежуточные товары	58	54	54	55	55	55	55	55	56	57
Инвестиционные товары	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Потребительские товары	307	274	301	315	326	339	356	567	1026	1629
Ввоз в Калининградскую область, всего	265	328	348	389	416	439	462	534	594	659
Промежуточные товары	59	65	82	89	92	94	97	102	105	110
Инвестиционные товары	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2
Потребительские товары	206	261	265	299	323	343	363	430	487	547
Экспорт, всего	106	98	98	99	99	100	100	120	158	198
Промежуточные товары	43	41	40	41	42	42	42	45	46	46
Инвестиционные товары	3	2	3	2	3	3	3	4	5	5
Потребительские товары	60	54	56	55	55	55	55	72	107	146
Импорт, всего	329	371	488	601	628	652	670	692	679	685
Промежуточные товары	224	239	364	469	495	516	531	551	546	555
Инвестиционные товары	15	17	16	18	17	17	18	20	15	13
Потребительские товары	90	114	108	114	116	119	121	122	118	117

В базовом прогнозе рост объема перевозимых автомобильным транспортом грузов будет происходить преимущественно за счет роста двух категорий. Если до 2030 г. рост будет происходить за счет импортных промежуточных товаров (их объем увеличится с 224 до 531 тыс. т, а доля в общем объеме грузов возрастет с 21 до 32 %), то после 2030 г. роста достигается за счет потребительских товаров межрегионального вывоза, объем которых возрастет к 2040 г. до 1,026 млн т, а к 2044 г. — до 1,629 млн т. Их доля вырастет до 40,8 % к 2040 г., а далее до 50,5 % к 2044 г. Доля остальных категорий грузов будет расти гораздо медленнее. В целом можно констатировать, что потребительские товары (что вполне соответствует общим принципам экономической целесообразности грузоперевозок) преобладают в структуре автомо-

бильных грузоперевозок. По итогам 2024 г. их доля составляла 62 % в общем объеме перевозок, в последующем она будет несколько снижаться — до 54 % в 2030 г., но в последующем снова возрастет до 75 % в 2044 г.

2.3. Сопоставление сценариев изменения грузопотока

При сопоставлении изменения грузопотоков на период до 2044 г. базового сценария с двумя другими сценариями: сценарием внутренних ограничений и сценарием внешних ограничений — в первую очередь обращает внимание изменение общего объема перевезенных грузов (рис. 2).

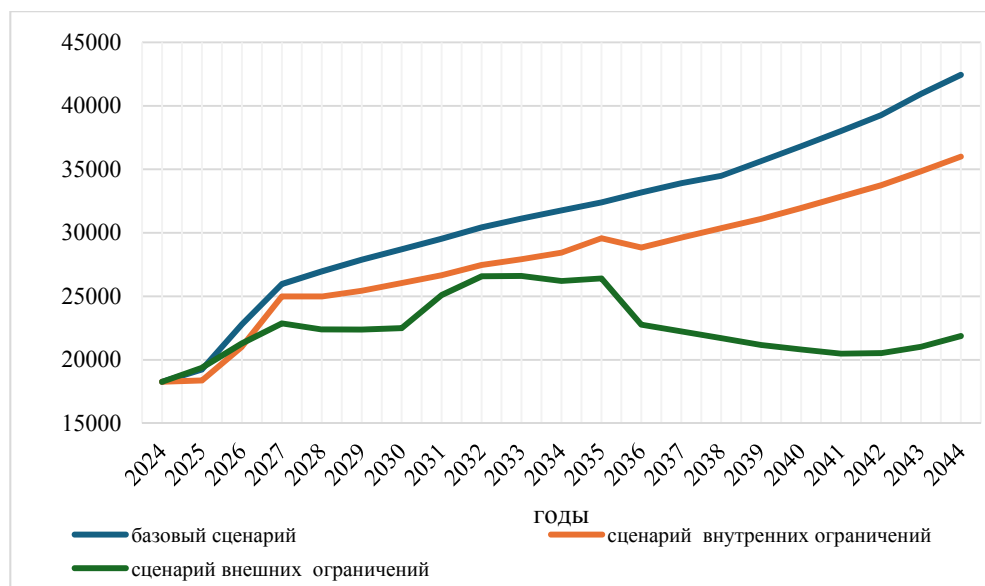


Рис. 2. Прогноз изменений объемов перевезенных грузов, тыс. т

Если в базовом сценарии предполагается, что совокупный объем перевозимых грузов будет постоянно возрастать и к 2035 г. превысит 30 млн т, а к 2044 г. достигнет 42 млн т, то по двум другим сценариям ситуация противоположная. В сценарии внутренних ограничений объем грузоперевозок растет, но в меньшем объеме — к 2030 г. рост достигнет 26 млн т, а к 2044 г. — 35,9 млн т. Самый негативный прогноз характерен для сценария, связанного с внешними ограничениями. В его рамках периоды роста сменяются периодами падения. В 2033 г. будет достигнуто максимальное значение в 26,6 млн т, но после совокупный объем перевезенных грузов будет ежегодно сокращаться (до

20 млн т к 2040 г.). В 2044 г. прогнозируется объем грузоперевозок в 21,8 млн т, что практически в 2 раза меньше, чем при реализации базового сценария развития.

Прогнозы межрегионального вывоза и ввоза в рамках трех сценариев представлены на рисунках 3, 4.

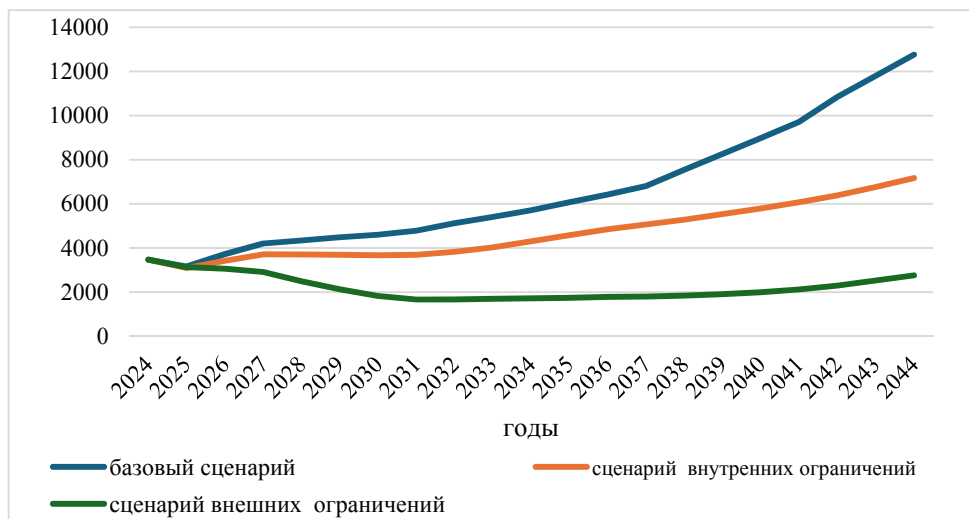


Рис. 3. Прогноз объемов межрегионального вывоза грузов, тыс. т

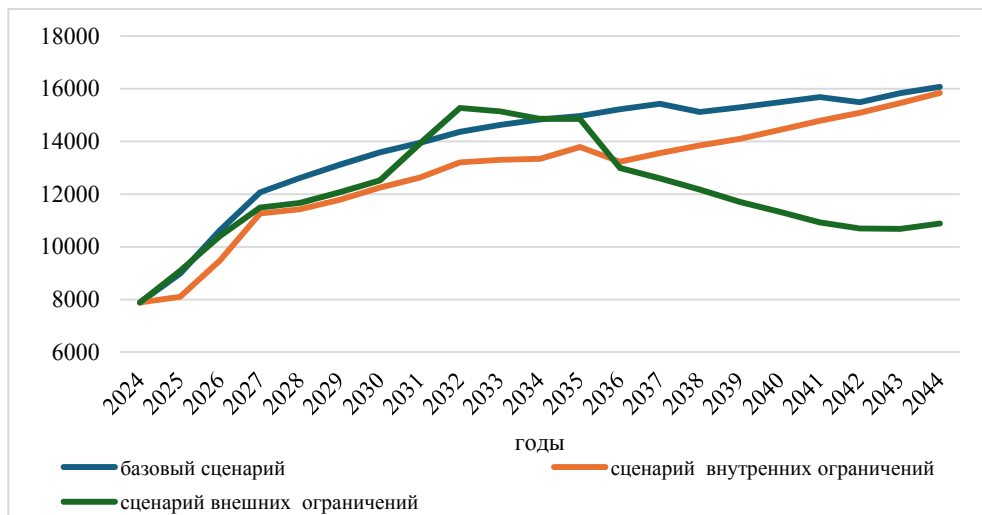


Рис. 4. Прогноз объемов межрегионального ввоза грузов, тыс. т

В прогнозе межрегионального вывоза наиболее существенно прослеживается разница в сценариях, так как они предполагают разные темпы экономического развития, что напрямую отражается на объемах производимой продукции, которая может быть направлена из региона на основную территории России. Если в базовом сценарии объем межрегионального вывоза возрастает к 2044 г. до 12 млн т, то в сценарии внутренних ограничений ситуация иная. На фоне предполагаемого по сценарию снижения объемов федеральной поддержки экономики эксклава хотя и прогнозируется постепенный рост вывоза грузов, но фактические объемы останутся весьма скромными (к 2044 г. не превышают 8 млн т). Еще более негативный прогноз формируется при сценарии внешних ограничений, при котором объем вывоза грузов будет снижаться по сравнению с 2024 г. и к 2044 г. составит всего 2,7 млн т (2024 г. — 3,4 млн т).

В межрегиональном ввозе разница между сценариями менее очевидна, так как объемы ввоза грузов в регион меньше коррелируют с динамикой экономического развития. В рамках сценария внешних ограничений прогнозируются даже более высокие показатели ввоза, чем в базовом сценарии в период 2030—2035 гг. По сути, это результат роста внешних ограничений, который компенсируется увеличением межрегионального ввоза грузов. Однако в дальнейшем разница между сценариями становится более выраженной. Если к 2044 г. объемы ввоза по базовому сценарию и сценарию внутренних ограничений будут примерно одинаковыми (на уровне 16 млн т), то в сценарии внешних ограничений к 2044 г. объемы ввоза сократятся до 10,8 млн т, что можно связать с общим значительным ухудшением экономической ситуации в регионе.

Прогноз внешнеторговых грузоперевозок также отражает существенную разницу между тремя разработанными сценариями (рис. 5, 6). Прогнозы объемов экспорта в базовом сценарии и сценарии внутренних ограничений сопоставимы. Разница в динамике появляется после 2036 г., в результате чего к 2044 г., согласно базовому сценарию, объем экспорта составит 6 млн т, а в рамках сценария внутренних ограничений — 5 млн т. При этом в рамках сценария внешних ограничений объем экспорта будет значительно сокращаться: с 3,2 млн т в 2024 г. до 1 млн т в 2030 г. Лишь после 2036 г. ожидается рост экспорта, однако его значения не достигнет уровня 2024 г.

В прогнозе объемов импорта разница между сценариями в первые 10 лет не так отчетлива. Как и в случае с межрегиональным ввозом, в рамках сценария внешних ограничений объем импорта грузов в период 2031—2035 гг. будут превышать прогнозные значения по двум другим сценариям. Но после 2036 г. объемы импорта грузов в рамках сценария внешних ограничений существенно снизятся и продолжат сокращаться до уровня 6 млн т к 2044 г. В рамках двух других сценариев объемы импорта грузов будут колебаться не так заметно, оставаясь практически на всем прогнозируемом периоде в пределах 7—8 млн т в год.

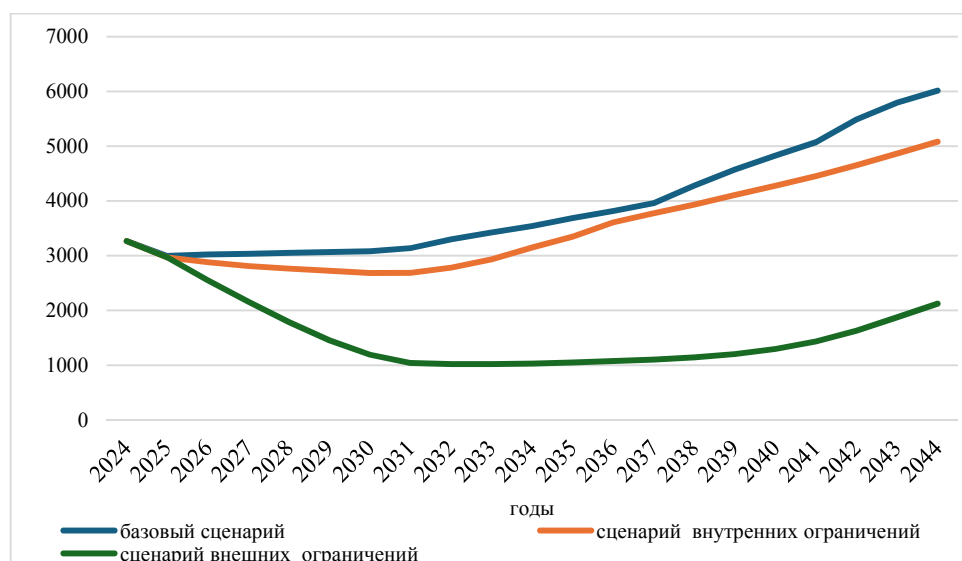


Рис. 5. Прогноз объемов грузопотока по экспорту, тыс. т

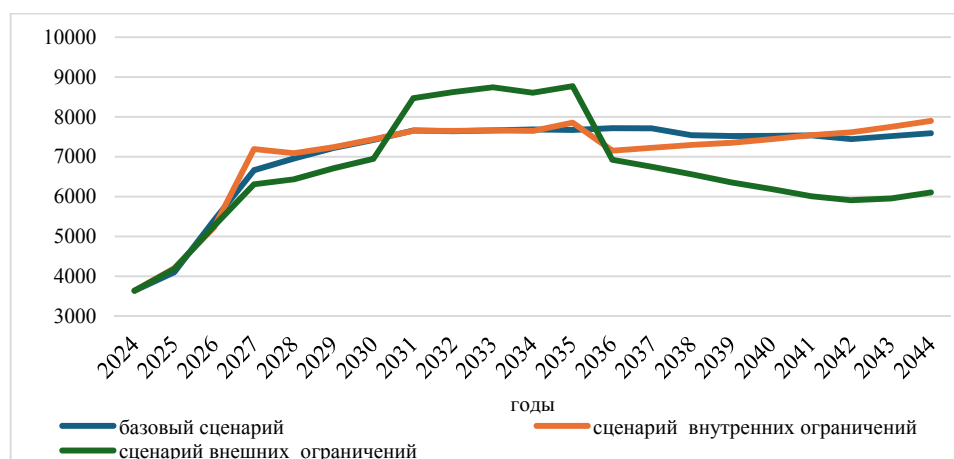


Рис. 6. Прогноз объемов грузопотока по импорту, тыс. т

Морской транспорт во всех сценариях является основным видом транспорта, обеспечивающим грузоперевозки (больше 50 % от общего совокупного объема перевозимых грузов). При этом, как было отмечено выше, в категорию морского транспорта попадают и все мультимодальные перевозки (использующие сразу несколько видов транспорта), осуществляемые как в меж-

региональном, так и во внешнеторговом направлениях. При этом в рамках рассматриваемых сценариев показатели функционирования морского транспорта различаются (рис. 7).

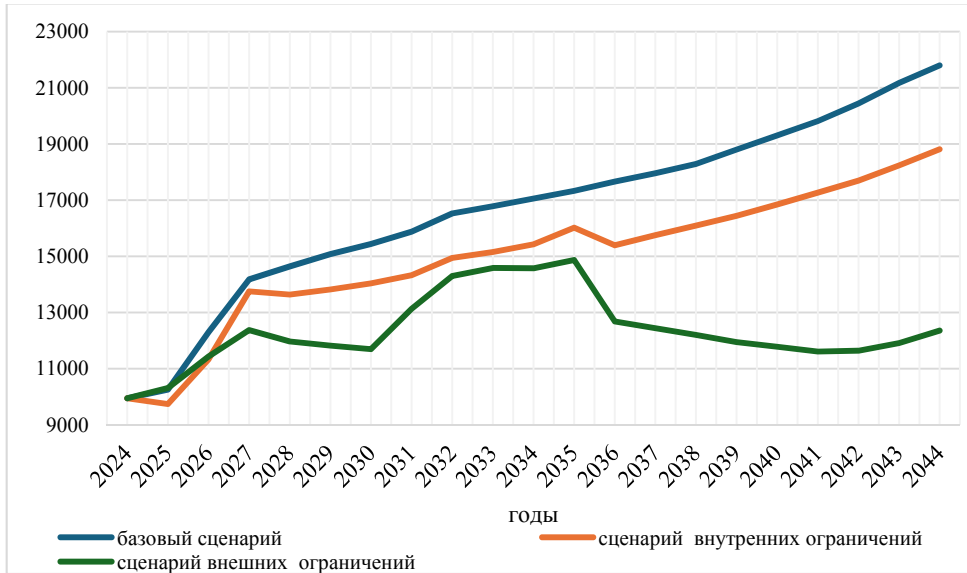


Рис. 7. Прогноз объемов грузоперевозок морским транспортом, тыс. т

В базовом сценарии постоянное увеличение объемов грузоперевозок морским транспортом приводит к тому, что к 2030 г. его показатели возрастут до 15 млн т, а к 2044 г. достигнут объемов в 21,7 млн т. При реализации сценария внутренних ограничений морские грузоперевозки также будут расти, хотя и меньшими темпами (к 2030 г. — 14 млн т, к 2044 г. — 18,8 млн т). В сценарии внешних ограничений в показателях морского транспорта присутствует волатильность. Достигнув максимального значения к 2035 г. в 14,8 млн т, к 2044 г. объем перевезенных грузов снизится до 12,3 млн т.

Объемы грузоперевозок железнодорожным транспортом по различным сценариям также различаются (рис. 8). Если динамика изменения при базовом сценарии и сценарии внутренних ограничений в целом сопоставима, то в случае со сценарием внешних ограничений обнаруживается резкое снижение объемов грузоперевозок после 2035 г. При этом к 2044 г. объемы грузоперевозок будут чуть выше, чем были зафиксированы в 2024 г. (7,2 млн т в 2024 г. против 8,4 млн т в 2044 г.). В базовом сценарии объемы грузоперевозок к 2044 г. достигнут максимума в 17,4 млн т, а согласно сценарию внутренних ограничений они возрастут до уровня в 14,8 млн т.

Изменение объемов перевозки грузов автомобильным транспортом по сценариям в целом схоже с результатами расчетов по железнодорожному транспорту (рис. 9).

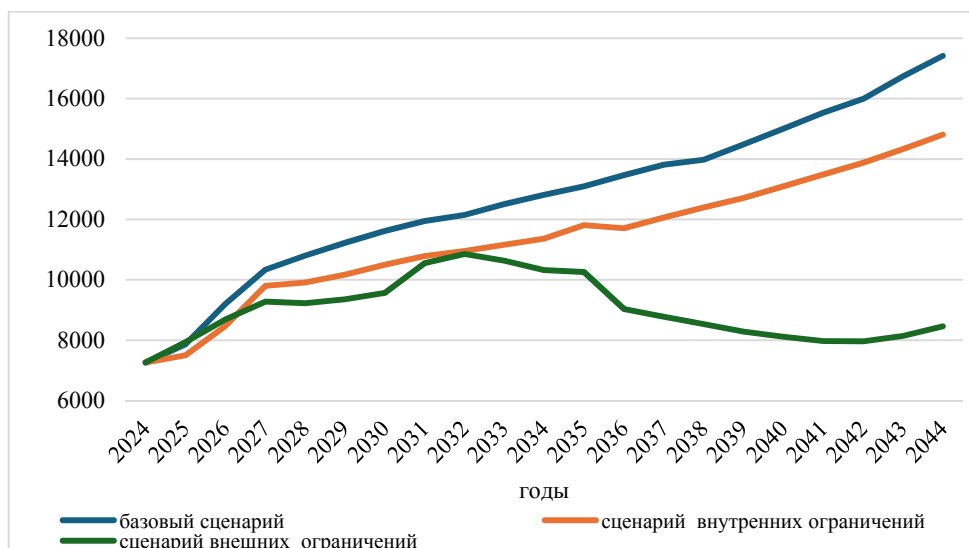


Рис. 8. Прогноз объемов грузоперевозок железнодорожным транспортом, тыс. т

Однако разница состоит в том, что объемы грузоперевозок существенно ниже в сравнении с морским и железнодорожным видами транспорта. Ни по одному сценарию объемы грузоперевозок автомобильным транспортом не превышают 10 % от их общего объема по всем видам транспорта. Если в базовом сценарии к 2044 г. объемы грузоперевозок возрастут до 3,2 млн т, то согласно сценарию внутренних ограничений, объем перевезенных грузов в 2044 г. вырастет до 2,3 млн т, а в сценарии внешних ограничений в 2044 г. останутся на уровне 2024 г., то есть около 1 млн т. При этом, как и в случае с железнодорожным транспортом, в этом сценарии присутствует волатильность.

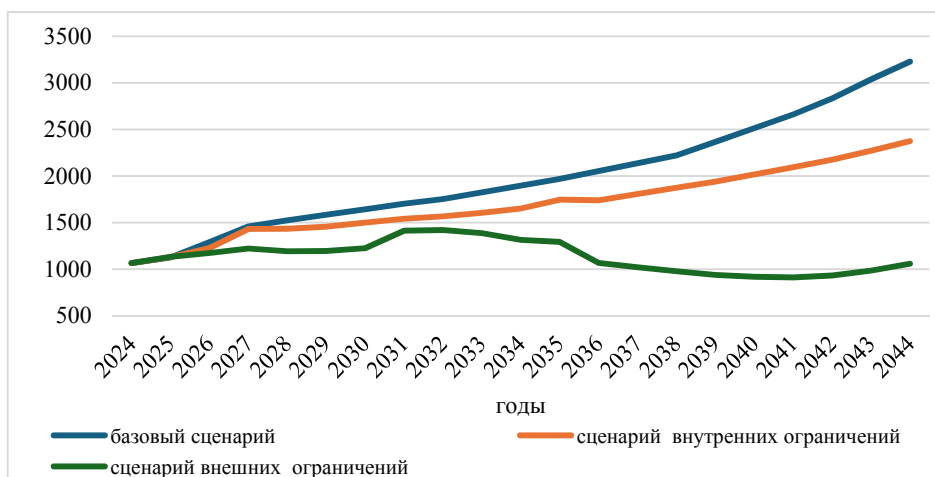


Рис. 9. Прогноз объемов грузоперевозок автомобильным транспортом, тыс. т

Подводя итог сравнению объемов грузоперевозок на период до 2044 г. в рамках рассматриваемых сценариев, можно отметить, что по очень многим параметрам (как по направлению перевозки грузов, так и по распределению грузопотока по видам транспорта) базовый сценарий и сценарий внутренних ограничений имеют схожую динамику. Разница состоит лишь в том, что в базовом сценарии фактические объемы перевезенных грузов выше, чем в сценарии внутренних ограничений. При этом в рамках сценария внешних ограничений динамика по очень многим параметрам сильно отличается в худшую сторону, что определяется исходными условиями и параметрами прогнозирования, в рамках которых в данном сценарии Калининградская область функционирует в условиях значительного ухудшения геополитической и геоэкономической обстановки. Это еще раз подтверждает тезис, что для российского эксклава параметры внешней открытости (преобладание контактной функции границы над барьерной) существенно влияют на возможности экономического развития, чем направления и размер федеральной поддержки региона.

Раздел 3

ОЦЕНКА ИЗМЕНЕНИЯ СТРУКТУРЫ ГРУЗОПОТОКА И ПОТРЕБНОСТЬ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА НА КАЛИНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ НА ПЕРИОД ДО 2044 ГОДА

Оценка изменения структуры грузопотока и расчет потребности в увеличении провозных мощностей по сценариям экономического развития Калининградской области проводятся для следующих условий и в рамках принятых допущений. Морской транспорт на всем прогнозируемом периоде будет сохранять критическое значение в организации грузоперевозок по всем направлениям (экспорт и импорт, ввоз и вывоз), что требует оценки возрастающей потребности провозных мощностей, в том числе необходимого числа морских судов. В расчетах приняты следующие допущения и ограничения:

1. Размер универсального грузового парома типа Ro-Ro (роклер) составляет 10 тыс. т. Данная типовая вместимость судна соответствует реальной вместимости нового типа парома, к которому относятся «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» (их реальная грузовая вместимость даже чуть больше 11,8 тыс. т). Паромы данного типа имеют критически важное значение, в первую очередь в контексте переориентации автомобильных и железнодорожных грузоперевозок с сухопутных маршрутов на морской вид перевозки. Данный тип судов позволяет грузить и выгружать автомобили, платформы и другие грузовые транспортные средства (в том числе железнодорожные вагоны) прямо на палубу судна, без необходимости использования порта для транспортной операции. Это значительно экономит время и деньги, делая такие перевозки более удобными и эффективными¹. Стоит отметить, что средняя вместимость паромов данного типа, обеспечивающих грузоперевозки между Калининградской и Ленинградской областями на регулярной основе (по данным на октябрь 2024 г.), составляла 7,4 тыс. т (курсировали 12 паромов с совокупной грузовой вместимостью 89,2 тыс. т). При оценке морских грузоперевозок вместимость условного парома ориентирована на паромы но-

¹ Актуальные проблемы инфраструктурной безопасности приморского эксклава России : информационно-аналитический доклад / под ред. А.П. Клемешева. Калининград : Изд-во БФУ им. И. Канта, 2025. EDN: BEVKAY.

вого типа (серии CNF19M), два из которых уже эксплуатируются на калининградском направлении, а еще два планируется построить к 2029 г. в рамках федеральной программы¹.

2. Грузовая вместимость других типов судов (танкеров и сухогрузов) будет рассчитываться в двух вариантах: средний тип (20 тыс. т) и класс «река — море» (4,2 тыс. т). Суда именно такого типа в основном были задействованы в обеспечении межрегиональных и внешнеторговых грузоперевозок на калининградском направлении в 2024 г.

3. Среднее число судозаходов одного условного судна в год принято 50. Данное допущение опирается на текущий график работы паромов, которые выходят из портов Калининградской области с интервалом раз в неделю. Например, актуальное расписание показывает, что паром «Маршал Рокоссовский» выходит из порта Балтийска 16 февраля и следующий выход намечен на 21 февраля (6 дней)². При этом расстояние от калининградских портов до Санкт-Петербурга еще больше. Таким образом, судно в среднем раз в неделю заходит/выходит из портов региона. Частота захода морских судов другого типа приравнивается к частоте заходов паромов и также составляет 50 судозаходов в год. Число судозаходов позволит оценить вклад одной условной единицы судна в обеспечении грузоперевозок за год.

4. С точки зрения распределения морских перевозок по виду используемых судов на традиционные (с использованием танкеров, сухогрузов и контейнеровозов) и паромные (обеспечивающие мультимодальные, в том числе контейнерные, типы перевозок) приняты следующие допущения. Все экспортно-импортные морские перевозки обеспечиваются за счет традиционных морских судов. Межрегиональные грузоперевозки инвестиционных и потребительских категорий товаров обеспечиваются паромными, а промежуточных категорий товаров — традиционными типами морских судов. Данное допущение позволит в дальнейшем оценить потребность в судах разного типа.

С применением принятых выше допущений к показателям работы морского транспорта по итогам 2024 г. получены следующие результаты:

— объем грузов, перевезенных паромным комплексом, составил 1,7 млн т. Следовательно, для их перевозки потребовались 4 условных единицы паромов, учитывая, что один паром перевозит 500 тыс. т груза в год;

— объем грузов, перевезенный прочими типами морских судов, составил 8,3 млн т. Следовательно, для их перевозки потребовалось 40 судов с грузоподъемностью 4,2 тыс. т (годовой объем перевезенных грузов одного такого судна составляет 210 тыс. т) или 9 судов с грузоподъемностью 20 тыс. т. (годовой объем перевозки составляет 1 млн т).

¹ Путин утвердил финансирование двух новых ж/д паромов для Калининграда // РБК Калининград. URL: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/31/01/2024/65ba24049a794742cace713a> (дата обращения: 08.11.2025).

² Движения паромов на линии Калининград — Усть-Луга // ТрансБизнесКонсалт. URL: <https://www.transbc.ru/ferry-line/ferry-timetable/> (дата обращения: 08.11.2025).

Необходимо пояснить, что в 2024 г. между Калининградской областью и портами Ленинградской области на регулярной основе курсировали 7 паромов («Спарта», «Спарта II», «Антей», «Амбла», «Балтийск», «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский»). В 2025 г. их число не увеличилось, оставаясь прежним. «Спарта» и «Спарта II» регулярно обеспечивали сообщение между Санкт-Петербургом и Калининградской областью, 4 других паромов регулярно ходили до Усть-Луги. Совокупный объем грузов, которые могут перевести данные паромы, составляет 65,2 тыс. т, что соответствует 7 условным паромам с грузоподъемностью 10 тыс. т. Таким образом, по итогам 2025 г. на калининградском направлении имеются определенные резервные мощности с точки зрения организации паромного сообщения — при совокупной проектной мощности в 3 млн т реальный объем грузов, перевезенных с использованием паромов, по итогам 2024 г. составил 1,9 млн т. Однако задействованные в настоящее время в перевозке грузов паромы различаются по своему классу и уровню физического износа. Например, паром «Балтийск» 1984 г. постройки, «Антей» — 1988 г., а «Амбал» — 1990 г. В результате износа данные паромы регулярно отправляются на ремонт и обслуживание, как и другие более современные паромы, которые направляются на периодическую диагностику и ремонт. Например, в конце 2025 г. на линии регулярно работали 5 паромов из 6 (паром «Спарта II» в регулярном расписании отсутствовал)¹.

Оценка потребности числа морских судов в рамках базового сценария

В рамках базового сценария в пересчете на число морских судов, которые будут задействованы в морских грузоперевозках, были получены следующие результаты, представленные в таблице 8.

Таблица 8

Прогнозирование потребности в морских судах разного типа с учетом сценарного изменения морских перевозок до 2044 г. (базовый сценарий)

Объем перевозки и число судов	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Объем перевозки паромов, тыс. т	1647	1775	1835	1991	2048	2121	2219	3134	4175	5592
Число паромов	4	4	4	4	5	5	5	7	9	12

¹ Движения паромов на линии Калининград — Усть-Луга // ТрансБизнесКонсалт. URL: <https://www.transbc.ru/ferry-line/ferry-timetable/> (дата обращения: 08.11.2025).

Окончание табл. 8

Объем перевозки и число судов	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Объем перевозки другими типами судов, тыс. т	8300	8479	10467	12188	12594	12961	13219	14199	15126	16205
Число судов с грузоподъемностью 4,2 тыс. т	40	41	50	58	60	62	63	68	72	78
Число судов с грузоподъемностью 20 тыс. т	9	9	11	13	13	13	14	15	16	17

Анализ таблицы 8 показывает, что существующие на 2025 г. мощности в перевозке грузов с использованием паромов смогут обслуживать возрастающие грузопотоки вплоть до 2030 г. Однако уже к 2035 г. потребуются введение в эксплуатацию еще 1 условного парома с грузовой мощностью 10 тыс. т, а к 2040 г. — 2 паромов. Всего к 2044 г., согласно прогнозу, на обеспечение калининградского направления потребуются дополнительно 6 новых паромов к уже эксплуатируемым в настоящее время.

Для обеспечения возрастающих объемов морских грузоперевозок в рамках базового сценария также необходимо последовательно наращивать число и других типов судов. Если обеспечивать грузоперевозки судами класса «река — море» (с грузоподъемностью 2,4 тыс. т), то уже к 2030 г. следует увеличить число судов такого типа на 50 %, а к 2040 г. их число должно быть в 2 раза больше уровня 2024 г. В пересчете на число среднетоннажных судов (с грузовой вместимостью в 20 тыс. т) к 2030 г. их число для удовлетворения возрастающих потребностей должно увеличиться до 14 единиц, а к 2044 г. — до 17. Если ситуация с другими типами судов (танкеры, сухогрузы и контейнеровозы) не критична с точки зрения возможности их переориентации с других национальных маршрутов или фрахтования (вплоть до покупки) у международных судовладельцев, то универсальных паромов в прогнозируемых объемах в настоящий момент нет в наличии. Именно поэтому в настоящее время за счет федеральных средств для калининградского направления строятся 2 новых парома. В сентябре 2024 г. «Государственная транспортная лизинговая компания» объявила торги на строительство и поставку двух железнодорожных паромов общей стоимостью в 30 млрд руб. Оба грузовых парома по контракту должны сдать в 2028 г.¹ Однако, как показывают расчеты, уже к 2035 г. возникнет потребность в строительстве еще 3—4 паромов такого же класса.

Сравнение обеспеченности морскими судами разного типа в рамках трех описанных в разделе 2 сценариев представлено в таблице 9.

¹ Актуальные проблемы инфраструктурной безопасности приморского эксклава России : информационно-аналитический доклад / под ред. А.П. Клемешева. Калининград : Изд-во БФУ им. И. Канта, 2025. EDN: BEVKAY.

Таблица 9

Прогнозирование потребности в морских судах разного типа с учетом сценарного изменения морских перевозок до 2044 г.

Сценарий	Объем перевозки и число судов	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2044
Базовый	Объем перевозки паромов, тыс. т	1647	1775	1835	1991	2048	2121	2219	3134	4175	5592
	Число паромов	4	4	4	4	5	5	5	7	9	12
Внутренних ограничений	Объем перевозки паромов, тыс. т	1647	1798	1879	2383	2260	2212	2294	3040	3054	3678
	Число паромов	4	4	4	5 (+1)	5	5	5	7	7 (-2)	8 (-4)
Внешних ограничений	Объем перевозки паромов, тыс. т	1647	1804	1781	1851	1858	1920	2065	3675	1999	1959
	Число паромов	4	4	4	4	4 (-1)	4 (-1)	5	8 (+1)	4 (-5)	4 (-8)
Базовый	Объем перевозки другими типами судов, тыс. т	8300	8479	10467	12188	12594	12961	13219	14199	15126	16205
	Число судов с грузоподъемностью 4,2 тыс. т	40	41	50	58	60	62	63	68	72	78
	Число судов с грузоподъемностью 20 тыс. т	9	9	11	13	13	13	14	15	16	17
	Объем перевозки другими типами судов, тыс. т	8300	7943	9453	11372	11378	11609	11745	12981	13790	15133
Внутренних ограничений	Число судов с грузоподъемностью 4,2 тыс. т	40	38 (-3)	46 (-4)	55 (-3)	55 (-5)	56 (-6)	56 (-7)	62 (-6)	66 (-6)	73 (-5)
	Число судов с грузоподъемностью 20 тыс. т	9	8 (-1)	10 (-1)	12 (-1)	12 (-1)	12 (-1)	12 (-2)	13 (-2)	14 (-2)	16 (-1)
Внешних ограничений	Объем перевозки другими типами судов, тыс. т	8300	8508	9654	10526	10110	9903	9631	11193	9780	10398
	Число судов с грузоподъемностью 4,2 тыс. т	40	41	46 (-4)	51 (-7)	49 (-11)	48 (-14)	46 (-17)	54 (-14)	47 (-25)	50 (-28)
	Число судов с грузоподъемностью 20 тыс. т	9	9	10 (-1)	11 (-2)	11 (-2)	10 (-3)	10 (-4)	12 (-3)	10 (-6)	11 (-6)

Примечание. В скобках выделено отклонение в значениях от базового сценария.

В рамках трех предполагаемых сценариев развития Калининградской области число паромов, необходимых для обеспечения соответствующих грузоперевозок, изменяется. Если в сценарии внутренних ограничений отклонения в числе паромов наиболее сильно проявляются в последние годы прогнозируемого периода, то в сценарии внешних ограничений отклонения от базового сценария проявляются уже с 2028 г. При этом в обоих сценариях имеются периоды, когда отклонения от базового сценария в объемах грузоперевозок потребует большего числа паромов. В сценарии внутренних ограничений этот период приходится на 2027 г., в сценарии внешних ограничений — на 2035 г. Также необходимо отметить, что в случае реализации сценария внешних ограничений совокупной проектной грузовой емкости паромов (эксплуатируемых в настоящее время и по которым уже принято решение об их строительстве) будет достаточно на протяжении всего прогнозируемого периода. В случае реализации сценария внутренних ограничений проблема нехватки провозных мощностей возникнет уже к 2040 г. и актуализируется в 2044 г.

Сценарий внутренних ограничений, как и базовый сценарий, предполагает устойчивый рост объемов грузоперевозок с использованием морских судов, не относящихся к паромам, при этом динамика роста более скромная, что отражается и на числе судов. Стоит отметить, что при расчетах потребности как в судах класса «река — море» (вместимостью 4,2 тыс. т), так и в среднетоннажных судах (вместимостью 20 тыс. т) результаты сравнения между двумя сценариями принципиально не меняются. Максимальное отклонение в случае с малотоннажными судами между сценарием отмечается в 2030 г. (потребуется на 7 судов меньше), а в случае со среднетоннажными судами этот период более длительный и охватывает десятилетний период между 2030 и 2040 гг.

В рамках сценария внешних ограничений число требуемых морских судов значительно ниже, чем в сценарии базовом, и оно практически не изменится к уровню 2024 г. Максимальная загрузка морских судов прогнозируется на 2035 г. и составит 14 морских судов грузовой вместимостью 4,2 тыс. т или 3 судна с грузовой вместимостью 20 тыс. т.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С использованием программно-аналитического комплекса ситуационного прогнозирования и стратегирования социально-экономического развития Калининградской области были разработаны сценарии социально-экономического развития Калининградской области на период 2024—2044 гг.: базовый, внутренних ограничений и внешних ограничений. Разработка сценариев основана на базовом варианте прогноза социально-экономического развития Калининградской области на 2026—2028 гг., сформированного Министерством экономического развития, промышленности и торговли Калининградской области, так как именно он учитывается в проекте областного бюджета на 2026 г. и на плановый период 2027 и 2028 гг. В рамках сценария базового прогнозируется, что на период до 2044 г. в целом сохранится положительная динамика — экономический рост будет наблюдаться на фоне постепенного улучшения геополитической ситуации. В сценарии внутренних ограничений в сравнении с базовым сценарием в течение 2027—2031 гг. предполагается изменение макроэкономической ситуации, которая приведет, по различным оценкам, к значительному ухудшению условий ведения хозяйственной деятельности для эксклавной Калининградской области. Сценарий внешних ограничений основан на сценарии внутренних ограничений, но в условиях значительного ухудшения геополитической и геоэкономической обстановки. Поэтому в сценарии внешних ограничений учитывается ухудшение как макроэкономических, так и геоэкономических условий. По сути, оценивается стресс-сценарий с нарушением нормального функционирования эксклава.

В прогнозировании транспортных грузопотоков по сценариям учитывалась классификация товаров, поступающих в Калининградскую область (в рамках межрегионального ввоза и импорта) и исходящих из региона (в рамках межрегионального вывоза и экспорта) по широким экономическим категориям (ШЭК): потребительские товары, категория (с); инвестиционные товары, категория (к); промежуточные товары, категория (м).

По итогам 2024 г. общий объем грузов, перевезенных в Калининградскую область и из нее, составил 18,2 млн т. При этом почти 43 % всего грузопотока (7,8 млн т) пришлось на межрегиональный ввоз, остальные направления (межрегиональный вывоз, экспорт и импорт) показали сопоставимые результаты. В структуре перевозимых грузов по итогам 2024 г. 10,8 млн т (59 %) составили промежуточные товары, 6,8 млн т (37 %) — потребительские товары и лишь 0,7 млн т (4 %) — инвестиционные товары. Сценарий базовый предполагает последовательный рост общего объема грузооборота в период до 2044 г. К 2030 г. совокупный объем перевезенных грузов составит 28,6 млн т (на 57 % выше к 2024 г.), а к 2044 г. вырастет до 42,4 млн т (рост на 230 % к

2024 г.). В течение всего прогнозируемого периода основной вклад в общий грузооборот будет обеспечиваться межрегиональным ввозом в Калининградскую область.

Согласно базовому сценарию совокупный объем грузов, перевозимых морским транспортом, увеличится с 9,9 млн т в 2024 г. до 21,7 млн т в 2044 г. Если по итогам 2024 г. в структуре перевозимых грузов доминировали грузы по экспорту и межрегиональному ввозу, то к 2044 г. эта диспропорция существенно уменьшится — структура грузов по категориям будет более сбалансированной.

В грузоперевозках железнодорожным транспортом по итогам 2024 г. основную долю составляли межрегиональные перевозки, в которых преобладали ввозимые грузы. Такая ситуация, согласно базовому сценарию, будет характерна в течение всего прогнозируемого периода. В 2024 г. на долю межрегиональных грузов приходилось 83 % от общего объема перевезенных грузов, в 2044 г. их доля вырастет до 85,8 %.

Объем грузоперевозок автомобильным транспортом по итогам 2024 г. имел самые низкие значения — 1,065 млн т. Согласно базовому сценарию объемы перевозимых грузов автомобильным транспортом вырастут в 2 раза к 2035 г. и в 3 раза — к 2044 г., но в абсолютном выражении сохраняют весьма скромные значения в 3 млн т (в 7 раз ниже, чем объемы грузоперевозок морским транспортом к 2044 г. и в 5,5 раз ниже, чем железнодорожным транспортом).

Если в базовом сценарии предполагается, что совокупный объем перевозимых грузов будет постоянно возрастать, достигнув к 2035 г. более 30 млн т, а к 2044 г. составит около 42 млн т, то по двум другим сценариям ситуация существенно отличается. В сценарии внутренних ограничений предполагается меньший рост грузоперевозок — к 2030 г. он составит 26 млн т, а к 2044 г. — 35,9 млн т. Наихудшая ситуация прогнозируется в рамках сценария внешних ограничений: в 2033 г. будет достигнуто максимальное значение грузооборота в 26,6 млн т, но в последующие годы ожидается его сокращение — до 20 млн т к 2040 г., а в 2044 г. грузооборот прогнозируется на уровне 21,8 млн т, что практически в 2 раза меньше, чем при реализации «сценария базового».

Результаты исследования показали, что существующие на 2025 г. мощности грузоперевозок с использованием паромов могут обеспечивать возрастающие грузопотоки вплоть до 2030 г. К 2035 г. потребуются ввод в эксплуатацию еще 1 условного парома с грузовой мощностью 10 тыс. т, а к 2040 г. — еще 2 паромов. Всего к 2044 г. на обеспечение калининградского направления потребуются дополнительно 6 новых паромов к уже эксплуатируемым в настоящее время.

Для обеспечения возрастающих объемов морских перевозок необходимо последовательно наращивать число и других типов морских судов, кроме паромов. Если обеспечивать грузоперевозки судами класса «река — море» (с грузоподъемностью 2,4 тыс. т), то уже к 2030 г. необходимо на 50 % увели-

чить число судов такого типа, а к 2040 г. их число должно быть в 2 раза больше уровня 2024 г. В пересчете на число среднетоннажных судов (с грузовой вместимостью в 20 тыс. т) к 2030 г. для удовлетворения возрастающих потребностей число судов должно увеличиться до 14 единиц, а к 2044 г. — до 17. Если ситуация с другими типами судов (танкеры, сухогрузы и контейнеровозы) не столь критична с точки зрения их возможной переориентации с других национальных маршрутов или фрахтования у международных судовладельцев, то универсальные паромы в требуемом количестве отсутствуют. Именно поэтому в настоящее время за счет федеральных средств для калининградского направления строятся два новых парома, но, как показывают данные расчетов, уже к 2035 г. возникнет потребность в строительстве еще 3—4 паромов такого же класса. Если в сценарии внутренних ограничений различия в числе паромов от базового сценария наиболее сильно проявляются в последние годы прогнозируемого периода, то в сценарии внешних ограничений — начиная с 2028 г. В случае реализации сценария внешних ограничений имеющейся (с учетом двух строящихся паромов) грузовой емкости паромов будет достаточно на протяжении всего прогнозируемого периода. В случае реализации сценария внутренних ограничений проблема нехватки провозных мощностей возникнет ближе к 2040 г. и максимально актуализируется к 2044 г.

Научное издание

Гуменюк Иван Сергеевич
Волощенко Ксения Юрьевна
Новикова Анна Александровна

ОЦЕНКА ИЗМЕНЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ
И ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗАННОСТИ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
С ОСНОВНОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2044 ГОДА

Информационно-аналитический доклад

Под редакцией профессора А.П. Клемешева

Редактор *Е. Т. Иванова*
Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*
Дизайн обложки *Е. В. Денисенко*

Подписано в печать 24.07.2026 г.
Дата выхода в свет 04.08.2026 г.
Формат 70×100 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 3,7
Тираж 300 экз. (1-й завод 50 экз.). Заказ 65
Свободная цена

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14