

УДК 911.375+379.85:355.691.23 EDN: WEDUQV  
DOI: 10.5281/zenodo.8003460

**ОРЕХОВ Сергей Юрьевич**

*Балтийский федеральный университет им. Иммануила Канта (Калининград, РФ)  
аспирант; e-mail: orechow@yandex.ru*

**ЧАСОВСКИЙ Владимир Иванович**

*Балтийский федеральный университет им. Иммануила Канта (Калининград, РФ)  
доктор географических наук, доцент; e-mail: prof.chasovsky@mail.ru*

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАМВАЙНОГО СООБЩЕНИЯ В ГОРОДЕ КАЛИНИНГРАДЕ КАК ФАКТОР УЛУЧШЕНИЯ ТУРИСТСКОЙ ДЕСТИНАЦИИ

*В статье представлены результаты исследования потенциала качественного улучшения Калининграда как туристской дестинации за счёт принципиально новых подходов к организации маршрутной сети городского трамвая и коррекции принципов трамвайного сообщения между туристскими объектами, находящимися в разных районах города. Сделана попытка создания нового туристского объекта и центра притяжения как для местных жителей, так и для туристов – «Экскурсионного трамвайного кольца». Рассмотрены вопросы текущего состояния трамвайного сообщения, пути его развития, вариации подвижного состава трамвая и его инфраструктуры. Отмечается особая важность создания эффективной модели трамвайного туристского сообщения в городе для улучшения возможностей реализации своего туристского потенциала территориально сфокусированными субъектами туристского бизнеса, что в сочетании с возрастающим уровнем сервиса для путешественников создаёт основу для устойчивого развития туризма в Калининграде. Для устранения ограничений технического характера в данном проекте по результатам проведённого сравнительного анализа предложено использовать систему Нор-Он – Нор-Офф.*

**Ключевые слова:** туристская дестинация, трамвайное сообщение, Калининград, трамвайный маршрут, туристский маршрут, система Нор-Он – Нор-Офф



**Для цитирования:** Орехов С.Ю., Часовский В.И. Совершенствование трамвайного сообщения в городе Калининграде как фактор улучшения туристской дестинации // Современные проблемы сервиса и туризма. 2023. Т.17. №1. С. 85–99. DOI: 10.5281/zenodo.8003460.

**Дата поступления в редакцию:** 23 декабря 2022 г.

**Дата утверждения в печать:** 2 мая 2023 г.

UDC 911.375+379.85:355.691.23 EDN: WEDUQV  
DOI: 10.5281/zenodo.8003460

**Sergey Yu. OREKHOV**

*Immanuel Kant Baltic Federal University (Kaliningrad, Russia)*  
PhD student; e-mail: orechow@yandex.ru

**Vladimir I. CHASOVSKIY**

*Immanuel Kant Baltic Federal University (Kaliningrad, Russia)*  
PhD (Dr.Sc.) in Geography, Associate Professor; e-mail: prof.chasovsky@mail.ru

## IMPROVING TRAM COMMUNICATION IN THE CITY OF KALININGRAD AS THE TOURIST DESTINATION ENHANCEMENT FACTOR

**Abstract.** *The article studies potential for qualitative improving Kaliningrad as a tourist destination due to fundamentally new approaches to the organization of the city tram route network and correction of the principles of tram communication among tourist sites located in different areas of the city. The authors attempt to create a new tourist facility and center of attraction for both locals and tourists - the Excursion Tram Ring. The issues of the current state of tram communication, ways of its development, variations in the rolling stock of the tram and its infrastructure are considered. The article notes the special importance of implementing an effective model of tram tourist communication in the city to improve the opportunities for the realization of their tourism potential by geographically focused tourism business entities, which, combined with an increasing level of service for travelers, creates the basis for sustainable tourism development in Kaliningrad. To eliminate technical limitations in this project, based on the results of a comparative analysis, it is proposed to use the Hop-On – Hop-Off system.*

**Keywords:** *tourist destination, tram service, Kaliningrad, tram route, tourist route, Hop-On – Hop-Off system*



**Citation:** Orekhov, S. Yu., & Chasovskiy, V. I. (2023). Improving tram communication in the city of Kaliningrad as the tourist destination enhancement factor. *Sovremennye problemy servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 17(1), 85–99. doi: 10.5281/zenodo.8003460. (In Russ.).

**Article History**

Received 23 December 2022  
Accepted 2 May 2023

**Disclosure statement**

No potential conflict of interest  
was reported by the author(s).

© 2023 the Author(s)

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-SA 4.0).  
To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



### Актуальность темы

В структуре современной экономики развитых и большинства развивающихся стран в настоящее время всё большую роль играет индустрия услуг. В свою очередь, в рамках индустрии услуг туризм является одной из важнейших составляющих, причём имеющей тенденцию к постоянному увеличению количества лиц, перемещающихся с рекреационно-туристическими целями из одной страны в другую. Так, с почти постоянным увеличением количества прибывающих из-за рубежа туристов – с 25 млн чел. в 1950 г. до 1 180 млн чел. в 2021 г. – туризм превратился в одну из наиболее динамично развивающихся отраслей индустрии услуг и одним из самых быстрорастущих её видов [5]. Наибольший интерес у туристов вызывают, разумеется, самые интересные в культурном и географическом отношении объекты.

Впрочем, помимо международного туризма постепенно во всём мире растёт и количество внутренних путешествий, причём путешествующие стремятся посещать у себя в стране самые разные регионы и населённые пункты, а не только столицы или иные «знаковые» места. С учётом этого обстоятельства возникает проблема конкурентоспособности туристских объектов, и при прочих равных условиях для их посещения выбираются, как правило, те объекты, которые оказываются наиболее эффективными с точки зрения природно-географических и/или урбанистических преимуществ при развитии сферы сопряжённых услуг и сервиса в целом. Таким образом, постепенно на первый план в сфере туристских услуг стали выходить не столько сами туристские объекты, сколько туристские дестинации и их эффективное функционирование превратилось в главное условие популярности – и, соответственно, выживания в условиях конкуренции как в целом туристских индустрий соответствующим

стран, так и отдельных привлекательных для туристов мест как туристских объектов.

Если вести речь о крупных туристских городах, то с учётом современных тенденций развития урбанизированного туристского пространства уровень и качество их транспортной инфраструктуры превратились в один из важнейших факторов привлекательности для туристов. Ситуация в Калининграде и иных населённых пунктах области ничем не отличается от других подобных городов в разных регионах России, а стратегии развития Калининграда, включающая выделение ряда трамвайных маршрутов для туристских целей<sup>1</sup> с целью повышения его туристической привлекательности, абсолютно аналогичны стратегическим направлениям совершенствования транспортных систем подобных населённых пунктов.

Исходя из сказанного **целью статьи** становится анализ и обоснование ключевых условий, способствующих и позволяющих достигать наибольшего синергетического эффекта от взаимодействия в рамках туристской дестинации туристов и территориально сфокусированных туристских субъектов. Применение концепции дестинации делает очевидным подчинённость и зависимость процессов социально-экономического развития городской территории от её туристского, транспортного и, в конечном итоге, управленческого потенциалов – особенно с точки зрения выбираемой концепции развития.

### Анализ публикаций по проблематике исследования

Необходимым условием успешного развития туристской дестинации является наличие туристского потенциала, без которого последняя невозможна. Термин «потенциал» (от лат. *potentia* – сила) многоаспектен и многозначен, но наиболее применимым для интересующей нас проблема-

<sup>1</sup> Генеральный план муниципального образования Город Калининград // Городской Совет депутатов Калининграда [утв. реш. от 22.12.2006 №69 (с изм. от 04.06.2014)]. URL: [www.fgis.minregion.ru/fgis/](http://www.fgis.minregion.ru/fgis/) (Дата обращения: 30.09.2022).

тики является условный характер «проявности» и реализуемости чего-либо – превратиться в реальность это может лишь при наступлении определённых условий [3]. В то же время следует учесть ограниченный характер туристского потенциала, что делает его схожим с любым ресурсным потенциалом, т.е. объём природно-географических и культурно-исторических ресурсов, доступных для использования, всегда ограничен во времени и в пространстве. Поэтому туристский потенциал, как нам представляется, можно охарактеризовать как совокупность свойств природных и социально-культурных территориальных систем, способных удовлетворить культурные, эстетические, познавательные, научные, рекреационные и иные потребности человека в процессе путешествия – и ровно в том объёме, который не приводит к деградации этих систем [7, с. 336].

В условиях отказа от плановой модели экономики и ряда рыночных по своему характеру преобразований на потребительском рынке постсоветских стран образовался значительный по объёму туристский сектор, представленный на сегодняшний день разнообразными и многочисленными самостоятельными хозяйствующими субъектами сферы туристских услуг [8]. При наличии богатых туристско-рекреационных ресурсов, открытости государственных границ, активизации предпринимательской деятельности в туристском сегменте потребительского рынка и начавшегося в последнее время интенсивного развития внутреннего туризма данный сектор российской экономики постепенно начинает оказывать заметное позитивное влияние на сопредельные сферы народного хозяйства, демонстрируя неплохие макроэкономические показатели. Однако при этом отечественные специалисты-исследователи констатируют критически низкий уровень туристского освоения, рекреационной эксплуатации и экономической отдачи туристско-рекреационного потенциала почти всех городов Российской Федерации за исключением городов федерального значе-

ния Москвы и Санкт-Петербурга, а в сравнении с развитыми в туристском отношении и специализирующимися на предоставлении данных услуг странами Европы (города Франции, Италии, Испании, Греции, Турции и т.д.) ситуация выглядит откровенно неприглядной [6, с. 172].

Экономический интерес к сфере предоставления туристских услуг в условиях конкуренции, соответствующий практический опыт специалистов в странах с развитой индустрией туризма и постепенная научная проработка проблемы, в конечном итоге, привели к выделению специфических «точечных» территориальных зон концентрации туристских потоков. Это способствовало фокусированию в них субъектов туристского бизнеса и выработке качественно новых подходов к управлению ими, что приобрело особую актуальность в контексте необходимости обеспечения устойчивого развития урбанизированных территорий. В науке эти процессы ознаменовались появлением дефиниции «дестинация» (с англ. – место назначения, цель путешествия или похода), а также концепций «стратегического менеджмента туристских направлений» [3, с. 134]. Они постепенно входят в отечественный профессиональный лексикон и требуют правильного понимания учёными и практическими специалистами сферы туризма (Рис. 1). При этом осмысления требуют такие аспекты проблемы, как формирование потенциала дестинации и идентификация её признаков применительно к развитию сопредельных со сферой туризма других сфер городской экономики субъектов Российской Федерации. Характерно, что недостаточный уровень транспортного развития отмечается многими исследователями как один из факторов, негативно влияющих на потенциал туристской дестинации [1].

#### **Изложение основного материала**

В рамках концепции устойчивого развития городов России сформирована и введена в научный оборот сложная категория – «дестинация», которая является основой концепции территориально сфокусирован-

ного развития субъектов туристского бизнеса. Дестинация рассматривается как объект туристского предложения и специфический объект управления в туризме в единстве целевых детерминантов. Модель дестинации является интегрированной функцией таких переменных как: туристские ресурсы, туристская инфраструктура, институциональная среда и система механизмов управления в туризме, брендинг, трансформационный потенциал устойчивого развития. Сформулированное понятие «дестинация» представляет собой многоаспектную системную научно-практическую категорию, включающую одновременно определённые черты, такие как: менеджмент – объект и субъект управления, маркетинг – спрос и предложение, экономика – субъект хозяйственной деятельности.



Рис. 1 – Концептуальные положения дестинации в туризме (сост. на осн. [3, 4])

Fig. 1 – Conceptual provisions of the destinations in tourism

Проблематике развития различных дестинаций в отечественной и зарубежной научной литературе в последнее время уделяется всё большее внимание. Особняком в рамках этого исследовательского направления стоят туристские дестинации, и это вполне объяснимо – любой географический объект, способный на постоянной основе удовлетворять какие-либо социально-культурные цели, и потому востребованный у туристов, превращается (или может быть сознательно превращён) в таковую. При этом следует учитывать, что такой географический объект может быть востребован у туристов вследствие своего имиджа даже без объективно необходи-

мой для этого социально-бытовой и транспортной инфраструктуры, хотя её наличие безусловно позволяет более эффективно реализовать имеющийся у конкретной дестинации потенциал, превратив её из потенциальной в действующую или улучшив её возможности. Но если минимум социально-бытовой инфраструктуры в отдельных случаях идёт даже на пользу процессу превращения потенциальной туристской дестинации в реальную, а минимизация такой инфраструктуры является иногда насущной необходимостью, то недостаточность транспортной инфраструктуры почти всегда вредит этому процессу – ведь очевидно, что посещение многих туристических объектов без наличия эффективной транспортной системы в большинстве случаев невозможно. Данное обстоятельство нельзя не учитывать, поскольку вслед за превращением потенциальной туристской дестинации в реальную у местных властей появляются средства на улучшение её имиджа и разных сторон функционирования конкретных экскурсионно-рекреационных объектов в рамках этой дестинации. Кроме того, возникают и дополнительные финансовые возможности для решения социальных проблем в соответствующем регионе, что усиливает интерес туристов к региону в целом. Вследствие этого различные аспекты формирования туристских дестинаций и их совершенствования вызывают интерес и у академических исследователей, и у государственных органов, и у крупного бизнеса.

Всё сказанное выше в полной мере относится к Калининграду, если рассматривать его как туристскую дестинацию. Оказавшийся в составе СССР после второй мировой войны этот город – и как центр области, и как населённый пункт – практически сразу же после своего восстановления в сер. 1950-х гг. стал объектом туристского интереса вследствие своей объективной «непохожести» на другие города страны. Бывший прусско-немецкий Кёнигсберг, переименованный в 1946 г. в Калининград, позднее стал представлять туристский

интерес для жителей Советского Союза, интересовавшихся историей взаимоотношений восточных и западных славян и германцев, России и Пруссии, России (СССР) и Германии, архитектурными, культурными и природно-географическими достопримечательностями прибалтийского региона. После распада СССР «непохожесть» этого города на другие российские города, несмотря на наличие обильных «вкрапленных» советской минималистской архитектуры в его частично сохранившийся исторический восточно-пруссский облик, никуда не исчезла - город превратился в эксклав, окружённый странами Евросоюза и его посещение наземным путём из «большой» России уже само по себе превратилось в некоторое приключение, ведь возможность приехать наземным транспортом сюда для гражданина России через территорию Литовской Республики зависит только от решения литовских властей и предполагает получение транзитной визы, хотя и упрощённой. При этом путешественник во время поездки «из России в Россию» имеет возможность наблюдать «изнутри» ещё и Евросоюз.

Аналогичная картина складывается и при перемещении в Калининград воздушным транспортом – чтобы попасть в эту «малую» прибалтийскую Россию из любого населённого пункта её основной территории, требуется проложить маршрут либо через территорию стран Евросоюза, либо через нейтральные воды Финского залива и Балтийского моря. Таким образом, Калининград как туристская дестинация начинается фактически с момента посадки туриста в поезд, автобус или самолёт. Ни один другой город России не обладает таким специфическим транспортным положением.

Кроме того, свой вклад в интерес к этому городу в постсоветский период внесла и проведённая реконструкция его центральных исторических районов с элементами восстановления многих знаковых объектов городской архитектуры, причём снятие идеологических ограничений советского времени позволило придать ему

более аутентичный исторический облик – отдельные районы города позволяют иногороднему жителю или туристу почувствовать себя оказавшимся в Восточной Пруссии довоенного периода. Всё это ведёт не только к сохранению в наши дни, но даже к стабильному возрастанию интереса к городу со стороны российских и зарубежных путешественников.

Некоторое уменьшение этого интереса наблюдалось лишь в 2020 г. вследствие локдаунов из-за пандемии COVID-19. Наконец, ситуация, сложившаяся после начала специальной военной операции России против Украины, привела к сокращению возможностей путешествовать в страны Евросоюза для широких слоёв российского населения. В этих условиях Калининград превратился в своего рода «импортозамещением» целого ряда направлений для таких путешествий. При этом туристско-рекреационный потенциал Калининградской области позволяет приезжать в областной центр туристам с широким спектром запросов и эффективно удовлетворять их, что опять-таки способствует интересу к бывшему Кёнигсбергу. Всё это свидетельствует, что потенциал превращения Калининграда в полноценную высокоразвитую туристскую дестинацию очень значителен.

Однако утверждать, что данный потенциал на сегодняшний день полностью реализован властями Калининграда, пока преждевременно. Некоторые проблемы городской инфраструктуры ещё не решены, и одной из них является проблема эффективного транспортного сообщения в городе. Она, впрочем, возникла давно, ещё в советское время, далее усугубилась форсированной и практически нерегулируемой автомобилизацией постсоветского периода и в итоге привела к значительной перегрузке городских магистралей различными видами местного и транзитного автомобильного транспорта, что создаёт объективные трудности для перемещения по городу как для местных жителей, так и для посещающих его иногородних жителей и приезжающих для отдыха и/или лечения

туристов. При этом следует учесть, что количество транспортных средств продолжает увеличиваться, но качество транспортировки пассажиров автомобильным транспортом при этом постепенно понижается вследствие ускоряющегося истощения пропускной способности транспортных магистралей.

Способов и вариантов решения этой проблемы, разумеется, несколько, но одним из самых эффективных может быть возрождение качественного трамвайного сообщения. Под ним следует понимать возможность быстрого и комфортного перемещения на трамвае по городу как местных жителей, так и туристов, как с личными и деловыми целями, так и с туристско-рекреационными. Развитая трамвайная сеть позволила бы не только оптимизировать транспортные потоки, улучшив сообщение между разными районами города, но и создать более комфортные условия для знакомства с городом для туристов, осматривающих достопримечательности Калининграда [2].

#### **Развитие трамвайного сообщения**

Развитию трамвайного сообщения городские власти в последнее время стали уделять всё большее внимание [4]. В значительной мере это связано с включением Калининграда – и как туристского центра, и как областного города – в программу устойчивого развития городов России. Этот город, как и ряд других крупных городов России, включён в неё с целью максимально полного развития туристско-рекреационного потенциала, в рамках которого развитие трамвайного сообщения признаётся и декларируется одной из приоритетных задач. Собственно говоря, даже сама дефиниция «туристская дестинация» стала широко применяться в наши дни в связи с реализацией данной программы. И именно туристская дестинация является методологической основой концепции территориально сфокусированного развития субъектов туристского бизнеса. Модель такой дестинации предполагает, если абстрагироваться от частностей, интегративное сочетание задействованных в туристской сфере

ресурсов, инфраструктуры и институциональной среды с наиболее эффективными инструментарием и механизмами управления, «на выходе» обеспечивая максимально возможный потенциал устойчивого развития городской среды. При этом туристская инфраструктура и институциональная среда в значительной мере являются константами, чего нельзя сказать о инструментарии и методах управления – они вариативны. На практике это означает, что требуется достичь синергетического эффекта от развития наиболее эффективными методами территориально сфокусированных в центральной части города субъектов туристского бизнеса с учётом социальных приоритетов развития Калининграда в целом. И здесь, как представляется, начинаются проблемы – но они являются следствием недопонимания методологии синергетического механизма взаимодействия экскурсионно-рекреационного потенциала города как туристской дестинации, с одной стороны, и приоритетных направлений развития Калининграда как крупного областного центра с точки зрения социальных приоритетов его жителей – с другой.

Следует вспомнить, что когда-то в Кёнигсберге количество маршрутов трамвая («конки») равнялось 15. До недавнего времени в городе оставался только один трамвайный маршрут №5 (ул. Дюнная – ул. Бассейная) (рис. 2А), второй был запущен 5 декабря 2022 г. по укороченному и видоизменённому от первоначально заявленной трассировки маршрута №3.

В 2021 г. стало известно о планах городских властей восстановить трамвайные пути по маршруту №3. Он должен был пройти по маршруту Южный вокзал – Ленинский проспект – Проспект Мира – Центральный парк, рядом с которым обустроено разворотное трамвайное кольцо (рис. 2В) по текущим не демонтированным путям [2]. Как можно заметить на приведённых картосхемах, изначальные планы трамвайных маршрутов не дублируют друг друга и могут выполнять главную социальную

задачу – перевозку большого количества пассажиров. Однако городские власти не смогли привести сопутствующую инфраструктуру в нормативное состояние и в последний момент задублировали два маршрута более чем на 50% пути.

В идеале решение проблемы трамвайного сообщения, адаптированного под туристские цели, выглядит предельно простым: требуется обеспечить реализацию такой модели функционирования трамвайных маршрутов с подвижным составом на них с определённой интенсивностью движения и комфортом, чтобы полностью и в течение каждого календарного периода времени покрывались потребности в перемещении по городу данным видом

транспорта как местных жителей, так и туристов. Однако такая простота лишь кажущаяся, поскольку требуется учитывать большое количество разнообразных факторов, что на практике реализовать очень не просто вследствие жёсткой «привязки» трамвая к рельсовому пути, что является принципиально неразрешимой проблемой. Раздельную или индивидуальную рельсовую инфраструктуру для экскурсионных и обычных трамваев создавать нет возможности. Кроме того, эта проблема усугубляется значительными финансовыми затратами на приобретение и эксплуатацию трамвайного подвижного состава и при этом необходимы гарантии окупаемости инвестиций в трамвайное сообщение.



Рис. 2. – Картосхемы трамвайных маршрутов №5 (А) и №3 (В) (сост. с исп. ГИС QGIS)

Fig. 2. – Tram routes No.5 (A) and No.3 (B) (compiled by the using GIS QGIS)

### Подвижной состав и инфраструктура трамвая

Для экскурсионно-рекреационных целей желательно использовать трамвайные ретровагоны или стилизованный под старину новый подвижной состав трамваев. Это, безусловно, повышает привлекательность данного способа перемещения по городу для туристов и способствует росту популярности трамвая в сравнении с другими видами туристского транспорта, финансовую эффективность всей индустрии городского туризма. При этом восстановление, реставрация и эксплуатация таких трамвай-

ных поездов требуют серьезных затрат. Возможно, что часть туристов предпочла бы совершать уже не столько перемещения в городе от одного туристского объекта к другому, сколько длительные экскурсии по городу не в ретропоездах, а в ультрасовременных трамвайных вагонах повышенной комфортности с панорамным обзором, аудиогuidaми, телевизионными панелями, миникафе и т.д. Здесь необходим уже иной подвижной состав и опять-таки значительные инвестиции. Очевидно также, что второй вариант предпочтителен для целевых экскурсионных перемещений, тогда возни-



кает проблема адаптации расписания движения такого трамвайного поезда под общее расписание движения трамвайных поездов на городских маршрутах.

Для «обычного» трамвайного сообщения необходимы просто современные, вместительные, низкопольные и комфортные скоростные трамваи. Следовательно, в дифференцированный по целевому назначению подвижной состав необходимы значительные инвестиции, которые городу трудно выделить самостоятельно, федеральный центр потребует соответствующего обоснования и, если это не федеральная целевая программа или национальный проект, то в лучшем случае предоставит кредит, вернуть который можно лишь при очень высокой эффективности трамвайного сообщения [2, с. 248-249].

Возможен и комбинированный вариант, когда один и тот же трамвайный поезд того или иного типа (экскурсионный или «обычный» на конкретном маршруте может работать и на «обычных» пассажиров, и на туристов – естественно, с учётом того, что тарифные планы и системы оплаты проезда будут принципиально отличными для первых и вторых при неизменно эффективном контроле оплаты проезда. Однако в любом случае необходимы научные изыскания предпочтительности каждого из видов трамвайно-туристского обслуживания и необходимые инвестиции на приобретение конкретных видов подвижного состава. И главное – необходим анализ пассажиропотока на каждом участке движения, чтобы «комбинация» из туристов и обычных пассажиров была в целом достаточно рентабельной.

Важно так же отметить, что помимо инвестиций в трамвайный подвижной состав тех или иных видов и моделей потребуются не менее значительные инвестиции в рельсовое полотно, так как от качества рельсовой решётки зависит скорость и плавность хода трамваев, безопасность движения в целом и возможность применения разных моделей трамвайных поездов. Особенно важно учитывать это

обстоятельство в Калининграде, поскольку почти вся трамвайная сеть города была ранее демонтирована или пришла в ненормативное состояние. Для туристского сервиса трамвайные пути придётся воссоздавать во многих случаях заново с применением современных технологий и материалов, что тоже потребует значительных ресурсов. Кроме того, нельзя забывать, что в городе применяется весьма редкая в России узкая колея в 1000 мм, что предполагает особенно строгие требования к качеству рельсовой решётки. И, наконец, требуется учесть ещё одно, но очень важное обстоятельство – надёжность перемещения на трамвае любого вида и любой целевой направленности. Под надёжностью в данном случае понимается исключение случаев непредвиденной и незапланированной остановки движения трамваев вследствие блокировки их другими транспортными средствами на перекрёстках, совмещённых участках дорог и т.п. Отсюда следует, что трамвайное движение при хотя бы частичном использовании его для туристских целей должно быть организовано на обособленных и изолированных от остальных участников движения участках дорожного полотна и/или на разных уровнях (эстакады, акведуки и т.п.). Разумеется, такой способ организации дорожного движения с необходимой для него обособленной инфраструктурой также стоит дорого и в итоге усложняет применение трамвая для туристских целей. Поэтому организовать трамвайное сообщение по «идеальному варианту» экономически будет крайне затруднительно.

#### **Трамвайная сеть как туристская дестинация**

Коснёмся теперь второй составляющей проблемы – вопроса о модели и разветвлённости трамвайной сети при использовании хотя бы части городских трамваев Калининграда в туристских целях. Очевидно, что делать упор только на какую-то одну категорию пассажиров неразумно – в этом случае пострадает рекреационный потенциал города (если сделать упор на

«обычных» пассажиров), в другом – общественные интересы, так как трамвай зачастую будет превращаться в дорогостоящий и малорентабельный туристский аттракцион. Помимо этого, следует учитывать ещё и сезонную вариативность категорий пассажиров – ведь очевидно, что в осенне-зимний период количество туристов в городе уменьшается, тогда как количество обычных пассажиров увеличивается. В весенне-летний период ситуация меняется на противоположную. Следовательно, чтобы работать с равномерной загрузкой и обеспечивать рентабельность трамвайного сообщения, трамвайная сеть города должна быть единой и в любом случае не только

«туристской». Эта единая трамвайная сеть Калининграда объективно должна включать в себя «туристские» участки (исключительно или преимущественно экскурсионные маршруты), обычные участки (исключительно или преимущественно «обычные», социальные маршруты) и комбинированные участки, где в равной мере будут представлены обе категории трамвайного подвижного состава. Для эффективной синхронизации движения различных категорий трамваев потребуется компьютерное регулирование расписания движения, чтобы экскурсионные трамваи не меняли расписания и графика движения «обычных» маршрутов, и, наоборот.

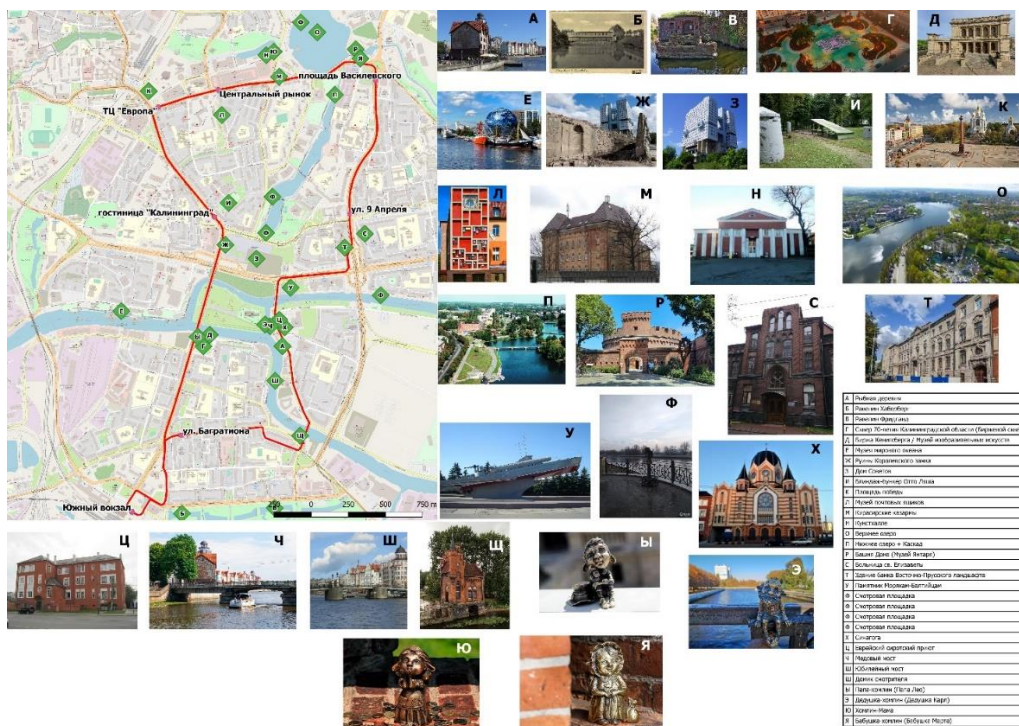


Рис. 3 – Картосхема проекта кольцевого туристического трамвайного маршрута (сост. с исп. ГИС QGIS)

Fig. 3. – Ring Tourist Tram Route project (compiled by the using GIS QGIS)

Исходя из сказанного, можно предположить, что для Калининграда наиболее эффективным вариантом трамвайного сообщения могла бы стать радиально-кольцевая структура трамвайных маршрутов. Если учесть центральное расположение боль-

шинства исторических объектов, наиболее интересующих туристов, то становится очевидным необходимость формирования своего рода трамвайного «кольца», проходящего практически возле каждого из них (рис. 3). Соответственно, каждый историчес-

кий объект (или группа таких объектов) вблизи себя могут иметь остановку экскурсионного трамвайного маршрута, через которые могут также проходить (или пересекать их вблизи) «обычные» маршруты калининградского трамвая, как например, уже существующие маршруты и практики в

других городах России и зарубежных стран [9].

Кольцо из действующих трамвайных маршрутов №5 и №3 является точкой опоры для реализации дальнейшего этапа дестинации туристского потенциала трамвайных путей Калининграда (рис. 4).

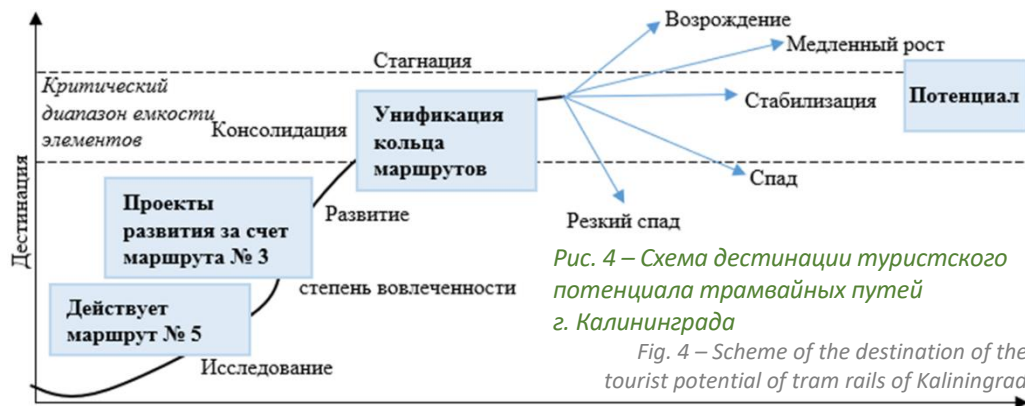


Рис. 4 – Схема дестинации туристского потенциала трамвайных путей г. Калининграда

Fig. 4 – Scheme of the destination of the tourist potential of tram rails of Kaliningrad

С точки зрения дестинации проект «Трамвайного кольца Калининграда» находится на стадии зарождения и значительно отстает по ресурсной базе. Логическим добавлением к трамвайному кольцу города возможно мог бы стать и восстановленный в среднесрочной перспективе маршрут №1 (Проспект Мира (ст. Октябрьская) – ул. Тельмана) в советское время располагался в центральной части города и охватывал основные туристские точки (рис. 5), что делает

его ценным в рамках проекта туристской дестинации: от бывшего района Амалиенау – концепции города-сада через центральную часть города в район современной улицы Тельмана и Верхнего озера. Работа над проектом развития этой ветки со стороны городских властей свидетельствует в методологии дестинации о начале роста и формирования возможностей для реализации потенциала данного вида транспорта.



Рис. 5 – Картосхема трамвайного маршрута №1 (сост. с исп. ГИС QGIS)

Fig. 5 – Tram route No.1 (compiled by the using GIS QGIS)

Цикл дестинации туристского потенциала трамвайных путей города Калининграда можно рассматривать с момента «зарождения» при формировании проектов для фазы развития маршрутов. Критической точкой ёмкости элементов в данном проекте становится создание кольца из двух проектных линий. Однако, дальнейшие методы управления в проекте не предусмотрены и формируется лишь образ социальной концепции проекта. С точки зрения туризма следует разрабатывать новые мероприятия или программы поддержки, что при всей уникальности трамвайной дороги значительно увеличивает риск утраты потенциала и переход к стадии спада или временной стабилизации при невыполнении прогнозного уровня социального заказа. Проще говоря, низкий спрос на маршруты может спровоцировать значительные расходы для города и действующую систему привести к резкому спаду. Можно также говорить о значительных расходах уже на проектной стадии в связи с перестройкой трамвайных путей, реконструкции моста и контактной сети на участке от Площади Калинина до перекрёстка с улицей Багратиона до 30 декабря 2022 г.

Итак, вернёмся к точке вероятного роста – создание кругового трамвайного маршрута. Тогда фактором роста можно считать именно историко-культурный туристский потенциал, так как из-за дублирования маршрутной сети и без обособления трамвайных линий социальный потенциал (спрос) прогнозировано не сможет достигнуть точки безубыточности проекта.

Рассмотрим фактор роста – трамвай как объект городской туристской дестинации. Следует отметить, что в современных условиях рыночной экономики потребность в предоставлении транспортных услуг должного уровня возрастает. Состояние транспортной отрасли и уровень её развития в Калининграде на данном этапе нельзя считать удовлетворительным. Несоответствие низкого уровня трамвайных путей эффективности данной отрасли, качест-

ва функционирования и растущего спроса на экономическое обоснование её эксплуатации является существенной проблемой города. В частности, можно выделить следующие составляющие части данной проблемы:

- 1) несоответствие транспортных технологий современным требованиям;
- 2) несоответствие транспортной инфраструктуры имеющемуся и перспективному пассажиропотоку;
- 3) невыполнение соотношения «цена – качество», снижающего спрос на услуги определённого вида транспорта;
- 4) недостаточные темпы, а иногда полное отсутствие, выполнения обновления основных фондов транспортных предприятий;
- 5) отставание темпов развития дорожной сети от темпов роста потребностей общества.

### Дискуссия

Следует вспомнить, что когда-то в Кёнигсберге количество маршрутов трамвая («конки») равнялось 15. Очевидно, что не все из них в современных условиях возможно воссоздать, но то, что как минимум некоторые из них восстановить было бы целесообразно – это очевидно. При этом, несомненно, повысится и потенциал города как туристской дестинации.

Разумеется, для точного учёта всех параметров трамвайного движения по такой модели потребуются учёт множества пространственно-временных и финансовых параметров и разработка соответствующей математической модели. Она поможет создать точную картину возможностей для Калининграда в части концепции трамвайного сообщения. Но, возможно ли создать эффективную комбинированную модель «развёрнутого» сообщения в масштабах всей городской территории или вследствие недостаточности финансовых ресурсов придётся ограничиться своего рода чисто туристским «трамвайным аттракционом» небольшой протяжённости по кольцевому маршруту? Безусловно, это будет представлять из себя достаточно объёмную и

дорогостоящую работу, но лишь после её выполнения может стать ясно, насколько эффективным может быть туристский вариант калининградского трамвая и при каком количестве вагонов, линий и маршрутов трамвая в целом он будет рентабелен. Нельзя будет обойтись и без учёта финансовых возможностей города по реконструкции, восстановлению и совершенствованию трамвайного полотна в тех местах, где оно будет признано необходимым, но при этом давно утрачено. При этом вполне может оказаться, что для организации эффективного трамвайного сообщения город самостоятельно в принципе не сможет выполнить указанный вид работ. В этом случае возможно использование программ частно-государственного партнёрства.

Пока же можно констатировать, что подход к экскурсионному трамвайному движению в Калининграде односторонний и, по существу, антитуристский – хотя в 2021 г. был утверждён план масштабного обновления трамвайного подвижного состава и впоследствии были закуплены 17 новых трамвайных поездов<sup>2</sup>. При этом новые трамваи и трамвайные маршруты предназначены лишь для модернизации социальной инфраструктуры, увеличение туристского потенциала города с помощью трамвайного сообщения в качестве реальной цели не ставится.

### Выводы

На сегодняшний день Калининград обладает значительным туристским потенциалом, что осознаётся руководством города и региона. Город также является уже сформировавшейся туристской дестинацией, однако обладающей значительным потенциалом для своего качественного совершенствования с точки зрения управления ей и наличия внутригородской транспортной инфраструктуры. При этом совокупность внешних и внутренних факторов способствует росту интереса к Калининграду со стороны туристов в ближайшей и

даже отдалённой перспективе. Совершенствование системы транспортного сообщения в городе и, в частности, развитие экскурсионного трамвайного движения могло бы способствовать лучшему удовлетворению спроса на туристские услуги. В свою очередь это привело бы к улучшению условий деятельности локализованных субъектов рынка туристских услуг и повысило экономическую эффективность их деятельности со всеми вытекающими отсюда позитивными последствиями для социально-экономического развития всей Калининградской области.

Вместе с тем, на сегодняшний день Калининград обладает многими нерешёнными транспортными проблемами. Работа всего внутригородского общественного транспорта нуждается в совершенствовании. Поскольку пропускная способность внутригородских магистралей практически исчерпана, развитие трамвайного сообщения видится безальтернативным вариантом улучшения положения в сфере транспортного обслуживания жителей и гостей города, где трамвай должен стать основным скоростным и магистральным маршрутом. Поэтому реконструкция и возобновление строительства трамвайной сети в Калининграде в идеальном варианте должны сочетать «обычные» и «туристические» маршруты, для чего конфигурация этой сети должна иметь радиально-кольцевой вид. «Трамвайное кольцо Калининграда», становящееся в этом случае основой «туристского» направления движения трамвая, должно сочетаться с «обычными» линиями, пересекающими его в нескольких точках, что даст возможность пользоваться трамвайной сетью с наибольшей эффективностью всем пассажирам – и туристам, и жителям города. Системы оплаты при этом должны быть разными и адаптированными к потребностям всех категорий пассажиров – например, Нор-Он/Нор-Офф для туристов.

Учитывая значительность инвестиций

<sup>2</sup> Ежегодное послание губернатора Калининградской области 2021.  
URL: <https://gov39.ru/press/262995/> (Дата обращения: 15.11.2022).

в реализацию обозначенного плана, следует предварительно просчитать его стоимость. При невозможности найти средства для полноценной реконструкции трамвайного сообщения в бюджете города и при невозможности помощи со стороны государства необходимо проработать вариант частно-государственного партнёрства (концессионного соглашения). Если и оно оказывается невозможным, то не остаётся ничего другого, как минимизировать коли-

чество линий, пересекающих «туристское кольцо» трамвая – разумеется, при его приоритетном строительстве. Недостающие линии могут быть построены позже. Однако в любом случае качественно улучшить положение с транспортным туристским сообщением в Калининграде можно лишь при полноценной реализации подобной конфигурации трамвайного сообщения, что позволит качественно улучшить город и как туристскую дестинацию.

### Список источников

1. Беднякова Е.Б., Истомина Л.Ю. Развитие системы рельсового городского пассажирского сообщения в Калининграде // Транспортное планирование и моделирование: Сб. тр. Междунар. науч.-практ. конф., С.-Петербург, 26–27.05.2016. СПб.: Санкт-Петербург. гос. архитектур.-строит. ун-т, 2016. С. 15-26.
2. Есенжулова Л.С. Развитие городского транспорта в Калининграде // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. №5-1(87). С. 248-250. DOI: 10.24412/2411-0450-2022-5-1-248-250.
3. Кирьянова Л.Г. "Туристская дестинация" как комплексный концепт и ключевой элемент туристской системы // Вестник Кемеров. гос. ун-та. 2012. №4-1(52). С. 131-136.
4. Котова Е.В. Оптимизация маршрутной сети города Калининграда // Научный аспект. 2021. Т.1. №3. С. 98-105.
5. Трощина М.В. Управление формированием туристической дестинации // Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий: Мат. V междунар. науч.-практ. конф., Донецк, 03–04.06.2021. Донецк: Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики, 2021. С. 192-194.
6. Хацаева Ф.М., Кебалова Л.А. Перспективы создания масштабных трансрегиональных туристских маршрутов // Вестник Северо-Осетинского гос. ун-та им. К.Л. Хетагурова. 2022. №3. С. 171-178. DOI: 10.29025/1994-7720-2022-3-171-178.
7. Bekjanov D.Y. Improving the competitiveness of destination by introducing the concept of smart tourist destination // Journal «Economy and Entrepreneurship» 2020. Vol.11. Iss.124. Pp. 332-339. DOI: 10.34925/EIP.2020.124.11.059.
8. Kołodziejczyk K. Between Elitism and Egalitarianism: the Heritage Tram Line in Wrocław as an Example of a Search for an Acceptable Tourist Product // Turyzm / Tourism. 2020. Iss.30. Pp. 105-121. DOI: 10.18778/0867-5856.30.1.22.
9. Yang Li. Multicriteria Recommendation Method of Tourist Routes Based on Tourist Clustering // Mobile Information Systems. 2022. №10. Pp. 89-101. DOI: 10.1155/2022/9168899.

### References

1. Bednyakova, E. B., & Istomina, L. Yu. (2016). Razvitie sistemy rel'sovogo gorodskogo passazhirskogo soobshcheniya v Kaliningrade [Development of the rail urban passenger communication system in Kaliningrad]. *Transportnoe planirovanie i modelirovanie [Transport planning and modeling]*. St. Petersburg: Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, 15-26. (In Russ.).
2. Yesenzhulova, L. S. (2022). Razvitie gorodskogo transporta v Kaliningrade [Development of urban transport in Kaliningrad]: *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika [Economics and Business: theory and practice]*, 5-1(87), 248-250. DOI: 10.24412/2411-0450-2022-5-1-248-250. (In Russ.).

3. Kiryanova, L. G. (2012). Turistskaya destinaciya kak kompleksnyj koncept i klyuchevoj element turistskoj sistemy [Tourist destination as a complex concept and a key element of the tourist system]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta [Bulletin of Kemerovo State University]*, 4(1), 131-136. (In Russ.).
4. Kotova, E. V. (2021). Optimizaciya marshrutnoj seti goroda Kaliningrada [Optimization of the route network of the city of Kaliningrad]. *Nauchnyj aspekt [Scientific Aspect]*, 1(3), 98-105. (In Russ.).
5. Troshina, M. V. (2021). Upravlenie formirovaniem turisticheckoj destinacii [Management of the formation of a tourist destination]. *Puti povysheniya effektivnosti upravlencheskoj deyatel'nosti organov gosudarstvennoj vlasti v kontekste social'no-ekonomicheskogo razvitiya territorij [Ways to improve the efficiency of management activities of public authorities in the context of socio-economic development of territories]: Materials of the V international scientific and practical conference, Donetsk, June 03–04, 2021. Donetsk, 192-194. (In Russ.).*
6. Khatsaeva, F., & Kegalova, L. (2022). Perspektivy sozdaniya masshtabnyh transregional'nyh turistskih marshrutov [Prospects for Creating Large-Scale Trans-Regional Tourist Routes]. *Vestnik Severo-Osetinskogo gosudarstvennogo universiteta imeni K. L. Hetagurova [Vestnik of North Ossetian State University]*, 3, 171-178. doi: 10.29025/1994-7720-2022-3-171-178.
7. Bekyanov, D. Y. (2020). Improving the competitiveness of destination by introducing the concept of smart tourist destination. *Economy and Entrepreneurship*, 11(124), 332-339. doi: 10.34925/EIP.2020.124.11.059.
8. Kołodziejczyk, K. (2020). Between Elitism and Egalitarianism: The Heritage Tram Line in Wrocław as an Example of a Search for an Acceptable Tourist Product. *Tourism*, 30, 105-121. doi: 10.18778/0867-5856.30.1.22.
9. Yang, Li. (2022). Multicriteria Recommendation Method of Tourist Routes Based on Tourist Clustering. *Mobile Information Systems*, 10, 89-101. doi: 10.1155/2022/9168899.