

УДК: 338.48:004.89:711.4

Е. Г. Кропинова, В. С. Казимирченко

**РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ КАЛИНИНГРАДСКОГО
ТУРИЗМА НА ПРИМЕРЕ ЯНТАРНОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

5

Балтийский Федеральный университет им. И. Канта, Калининград, Россия

Поступила в редакцию 18.02.2026 г.

Принята к публикации 15.04.2026 г.

doi: 10.5922/vestniknat-2026-3-1

Для цитирования: Кропинова Е. Г., Казимирченко В. С. Роль транспорта в развитии калининградского туризма на примере Янтарного городского округа // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные науки. 2026. №3. С. 5—24. doi: 10.5922/vestniknat-2026-3-1.

Янтарный городской округ занимает особое место в туристическом кластере Калининградской области. Ключевыми особенностями территории являются широкие и благоустроенные пляжи вдоль побережья Балтийского моря, уникальный дендропарк, ряд исторических зданий, музеев, янтарный комбинат, добывающий полудрагоценный камень янтарь карьерным способом. Одной из ключевых проблем остается географическое положение округа, который имеет лишь автомобильное сообщение по региональным дорогам, часто загруженным в туристический сезон; железнодорожное сообщение, существовавшее до 1990-х гг., упразднено. Актуальна разработка концепции по улучшению транспортной доступности с целью популяризации среди туристов и местных жителей пляжей и достопримечательностей муниципального образования «Янтарный городской округ», а также повышения инвестиционной привлекательности строительства и развития средств размещения в данной локации. Авторами разработаны варианты более быстрых маршрутов автобусного сообщения между популярными среди туристов курортными городами, включая Янтарный. Предложены автобусные экспресс-маршруты из курортных городов Светлогорска и Зеленоградска с брендированным оформлением, увеличенной частотой движения. Впервые на научной основе предлагается решение проблемы транспортной доступности Янтарного городского округа посредством транспортировки пассажиров по единому согласованному расписанию с использованием двух и более видов транспорта. Предложенные новации позволят оптимизировать организацию туристического пространства и могут быть использованы для других приморских территорий со схожими проблемами.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, пространственная организация туризма, Янтарный городской округ, мультимодальные маршруты, Калининградская область



Введение

Под транспортной составляющей туризма в данной статье будем понимать функционирование и взаимодействие между видами транспорта, путями и терминалами, которые поддерживают туристские курорты с точки зрения пассажиропотока в направлении и из пунктов назначения, а также предоставление соединительных видов транспорта в регионе, генерирующем туризм. Развитие туристского транспорта обусловлено наличием соответствующих транспортных средств: дорог, автомагистралей, железнодорожных линий, станций, автовокзалов, речных и морских портов, аэропортов. Современный уровень туризма достигнут во многом благодаря модернизации различных видов транспорта и транспортных средств. Технологический прогресс способствовал включению в сферу туризма ресурсов, находящихся на значительных расстояниях от туристских центров, или преодолению некоторых естественных препятствий [12; 14; 17].

В Калининградской области туризм является одной из самых быстрорастущих отраслей экономики. Стратегическое развитие туризма в регионе соотносится с федеральной стратегией развития отрасли до 2035 г. и предполагает фокусирование усилий и концентрацию поддержки государства на территории Калининградской области, обладающей большим туристским потенциалом для создания конкурентоспособных туристских продуктов [18]. Развитию туризма способствует создаваемая в регионе обеспечивающая инфраструктура: существует развитая сеть автомагистралей, в пригородных и приморских направлениях ходят подвижные железнодорожные составы нового поколения, реконструирован международный аэропорт «Храброво» [2].

Муниципальное образование «Янтарный городской округ» (далее — Янтарный) занимает особое место в туристическом кластере региона. Ключевой особенностью округа являются широкие и благоустроенные пляжи вдоль побережья Балтийского моря, парк имени Морица Беккера, ряд исторических зданий, музеев, янтарный комбинат, добывающий полудрагоценный камень янтарь карьерным способом [5; 6]. В географии миграционных потоков Янтарного городского округа А. В. Лялиной выявлена «ориентация на межрегиональный обмен». При этом указано, что для Янтарного городского округа так же как и для ряда других приморских муниципалитетов (Балтийского и Пионерского городских округов), следует отметить влияние морского фактора: «иммиграция из регионов России полностью компенсирует внутрирегиональный отток» [7, с. 7]. Интерес к Янтарному со стороны, как самих калининградцев, так и туристов из других регионов России обусловлен развитием лечебно-оздоровительного туризма, прежде всего, его пляжной разновидности [10]. Рост туристического потока в регион в целом и в Янтарный в частности подтверждается статистическими данными увеличения числа принятых туристов по муниципальным образованиям Калининградской области [19].

При этом составленный региональными экспертами портрет потребителя туристских услуг муниципального образования «Янтарный городской округ» показал, что, «несмотря на высокий туристский по-



тенциал территории, в настоящий момент основной категорией туристов и посетителей Янтарного городского округа являются внутренние туристы и однодневные рекреанты Калининградской области, которые приезжают в муниципалитет на короткий срок, а также туристы из других регионов Российской Федерации и ближайшего зарубежья, посещающие регион в летний сезон» [11, с. 8]. Это также подтверждает значимость регулирования транспортных потоков с учетом сезонности.

В течение последних лет относительно дальнейшего развития Янтарного обсуждается несколько проектов. Так, например, в стадии реализации находится проект по созданию круглогодичного курорта «Белая дюна», что было поддержано федеральным Министерством экономического развития. Архитектурный конкурс был проведен по заданию АО «Корпорация развития Калининградской области» в 2025 г. Создание туристического кластера «Белая дюна» по существу означает строительство нового города с высоким уровнем функциональной насыщенности, современной архитектурой и населением более 40 тыс. человек. В проекте предусмотрено создание в границах туристско-рекреационного кластера южнее Янтарного 1685 парковочных мест для отелей на все 479,1 га территории, но нет информации о планах по развитию общественного транспорта, в том числе, об использовании нового участка Приморского кольца, строительство которого должно быть завершено в 2028 г. [9].

Одной из ключевых проблем Янтарного остается транспортная доступность округа, который имеет лишь автомобильное сообщение по региональным дорогам, часто загруженным в высокий туристический сезон. Актуальность темы исследования обусловлена тем, что Янтарный, несмотря на высокий туристический потенциал, испытывает инфраструктурные ограничения, сдерживающие его развитие как массового курорта.

Цель исследования — определение роли транспорта и перспектив мультимодальным туристических маршрутов в развитии калининградского туризма на примере Янтарного.

Научная новизна исследования. Изучены факторы и предложены механизмы повышения привлекательности Янтарного для однодневных индивидуальных туристов путем регулирования его транспортной доступности из различных центров концентрации туристов (регионального центра и переполненных курортов Балтийского побережья).

Материалы и методы

В работе использовался метод анализа информации об историческом прошлом, современном состоянии Янтарного на основании архивных материалов, официальных статистических данных. Сведения о транспортной доступности округа были обобщены согласно официальным данным Министерства инфраструктуры Калининградской области, сайтов муниципальных образований и геоинформационных сервисов.

Для визуализации предложений по корректировке существующей маршрутной сети был применен метод моделирования, основанный на использовании картографических данных путем нанесения спроектированных маршрутов на региональную карту Калининградской обла-



сти. Используя математические расчеты, были получены данные о средней скорости движения, стоимости перевозки 1 пассажира на 1 км пути по существующим маршрутам, времени в пути и стоимости перевозки по предлагаемым маршрутам. Номер маршрута, наименование, пункт отправления, пункт прибытия, протяженность маршрута взяты из реестра межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом в границах Калининградской области [16]. Время в пути было определено путем анализа расписания автобусных маршрутов на сайте автовокзала Калининграда [15]. Средняя скорость движения автобуса получена путем деления общей протяженности маршрута (от пункта отправления до пункта прибытия) на время в пути без учета затрат времени на пересадку. Стоимость проезда от пункта отправления до пункта прибытия получена на информационном ресурсе Калининградского автовокзала [15]. Стоимость проезда за 1 км рассчитана путем деления стоимости проезда на протяженность маршрута, что является базовой величиной, на основе которой рассчитывается экономически обоснованная стоимость перевозки одного пассажира [8].

Картосхемы существующих маршрутов были воспроизведены авторами с использованием портала 2ГИС. Предлагаемые маршруты были построены авторами с помощью поисково-информационной картографической службы «Яндекс Карты».

Туристический потенциал Янтарного городского округа и состояние его транспортной инфраструктуры

Янтарный богат историческим прошлым. В прошлом пос. Янтарный именовался как прусское поселение Пальмникен (прусское «palwe» — пустошь, безлесное болото), которое впервые упоминалось в документах 1389 г. К основополагающей туристической привлекательности округа относится наличие широкого и благоустроенного песчаного пляжа вдоль побережья Балтийского моря. Он первым в России был удостоен престижной награды «Голубой флаг», что гарантирует туристам соответствие мировым стандартам чистоты воды и безопасности побережья. Более 300 м чистой линии пляжа оборудовано для комфортного отдыха: кафе, террасы для принятия пищи и напитков: доступна аренда лежаков и шезлонгов, платная парковка для автомобилей, действуют общественные туалетные кабины [5].

Особой популярностью у гостей округа пользуется парк имени Морица Беккера. Этот памятник садово-паркового искусства был заложен 21 мая 1881 г. немецким промышленником и «янтарным королем» М. Беккером. Туристическая привлекательность парка обусловлена его уникальной дендрологической коллекцией: здесь произрастают редкие виды деревьев, привезенные из разных уголков света, включая Северную Америку и Японию. Парк гармонично переходит в широкий променад, соединяя историческое наследие с морским пейзажем [5].

Архитектурной доминантой Янтарного является бывшая евангелическая кирха Пальмникена (1887—1892), ныне действующий храм Казанской иконы Божьей Матери. Здание привлекает внимание ценителей



истории своей неоготической архитектурой: оно выполнено из валунов и фигурного кирпича, представляет собой уменьшенную копию капеллы ныне не существующего дворца Монбизу в Берлине.

Познавательный туризм округа также представлен музейно-выставочным комплексом «Янтарный замок», расположенным в здании крепости XIV в. Музей привлекает туристов возможностью погрузиться в историю добычи и обработки камня, осмотреть коллекции антикварной посуды, посетить пыточную камеру в подземелье, что создает эффект полного погружения в атмосферу средневекового Пальмникена [5].

Помимо природной составляющей, экономическую и туристическую уникальность территории определяет АО «Калининградский янтарный комбинат», созданный в 1947 г. на базе Кенигсбергской янтарной фабрики, входившей во времена Восточной Пруссии в состав Государственной янтарной мануфактуры. Калининградский янтарный комбинат — единственное в мире предприятие, ведущее промышленную добычу янтаря открытым карьерным способом и контролирующее около 90 % разведанных мировых запасов «солнечного камня». Комбинат является не только промышленным гигантом, но и важным объектом промышленного туризма, предлагая посетителям возможность увидеть процесс добычи со смотровой площадки и посетить интерактивные выставочные залы [6].

Гостиничный сектор Янтарного характеризуется сбалансированностью и представлен объектами различной категории комфортности: от бюджетных вариантов размещения (отель «Беккер», апартаменты «40153», гостиничный комплекс «Аквамарин», гостиница «Акватория») до пятизвездочных отелей («Шлосс Янтарный», «TESERA APART-HOTEL & SPA»). Это позволяет охватить широкий спектр целевой аудитории, обеспечивает доступность курорта для массового туриста и семейного отдыха.

Исторически Янтарный был одним из самых труднодоступных приморских муниципалитетов, но в настоящее время округ активно интегрируется в общую транспортную сеть региона. В немецкий период (конец XIX — первая половина XX в.) Пальмникен обладал высокой транспортной доступностью, обусловленной промышленным значением поселка как центра добычи янтаря. Ключевым драйвером развития стало открытие в конце XIX в. (1880-е гг.) железнодорожной ветки, соединившей Пальмникен с Фишхаузенем (ныне Приморск) и далее с Кенигсбергом. Железная дорога обслуживала не только вывоз сырья (янтаря), но и активный пассажиропоток, так как Пальмникен уже тогда позиционировался как морской курорт. Наличие регулярного железнодорожного сообщения позволяло туристам беспрепятственно добираться до побережья, что способствовало формированию развитой курортной инфраструктуры [5].

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР «Об административно-территориальном устройстве Калининградской области» 25 июля 1947 г. пос. Пальмникен был переименован в Янтарный. В советское время приоритет был смещен в сторону промышленной функции поселка в связи с функционированием Калининградского янтарного комбината. Железнодорожная ветка на Янтарный была



сохранена, но использовалась преимущественно для грузового трафика янтарного комбината. Это решение заложило фундамент для текущего инфраструктурного дисбаланса: Янтарный и окрестности остались на тепловозной тяге, а пассажирское сообщение развивалось там по остаточному принципу, уступая место автобусным перевозкам [4; 5].

В настоящее время в округе предусмотрено масштабное дорожное строительство: в направлении к северу от пос. Синявино — прокладка 18,7 км улично-дорожной сети, в южном направлении, в пос. Покровском, запланировано обустроить еще 9,6 км дорог. В Янтарном может появиться пешеходная зона от ул. Советской до пляжной зоны. К 2030 г. из Светлогорска до Янтарного должен дойти кольцевой маршрут Приморской рекреационной зоны, представляющий собой скоростную автомобильную дорогу федерального значения, которая свяжет Калининград, приморские курорты Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск, международный аэропорт Храброво, а также г. Балтийск и Светлый [1].

Результаты и обсуждение

В основу проекта развития Янтарного нами была положена концепция городских агломераций, зависящих от транспортной инфраструктуры [3]. В структуру рассматриваемой агломерации входят такие городские округа, как Пионерский, Светлогорский и Янтарный, а также Зеленоградский муниципальный округ, в которых основную туристическую привлекательность составляют г. Светлогорск, Зеленоградск, Пионерский и поселок городского типа Янтарный.

К самым посещаемым приморским городам относятся Светлогорск и Зеленоградск. В частности, за летний сезон 2025 г. число бронирований в Зеленоградске и Светлогорске увеличилось в полтора раза по сравнению с прошлым сезоном. При этом спрос на поездки в Зеленоградск и Светлогорск обогнал многие популярные курортные города других регионов страны с населением до 50 тыс. человек. Так, например, в 2025 г., по приблизительным подсчетам, туристический поток в Зеленоградск составил 4 млн человек. В Пионерском в 2025 г. число туристов составило 980 тыс. человек, что почти в 100 раз превысило население города, в котором проживает чуть более 12 тыс. человек. Янтарный с января до конца сентября 2025 г. посетили 750 600 гостей (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество туристов сократилось на 47 100 человек) [19].

Стратегия развития приморской агломерации может базироваться на принципе функционального зонирования, позволяющего «распределить роли» между туристическими городами побережья. Это дает возможность избежать избыточной конкуренции за один и тот же туристический сегмент и сформировать взаимодополняющий рынок.

В рамках этой модели Зеленоградск может позиционироваться как «входные ворота» агломерации, ориентированные на широкий сегмент потребителей и быстрый транзит благодаря близости к аэропорту. Город Светлогорск может быть трансформирован в культурно-деловой хаб, специализирующийся на санаторно-курортном лечении и деловом туризме (организация конференций, выставок, деловых встреч). Янтар-



ный берет на себя роль центра экологического отдыха (помимо пляжного отдыха предполагаются иные виды, например на оз. Синявино) и промышленного туризма (используется потенциал янтарного комбината). Пионерский становится логистическим центром в связи с наличием порта, более бюджетной альтернативой размещения туристов в сочетании с возможностью пляжного отдыха на балтийском побережье.

К одной из ключевых проблем развития Янтарного и увеличения туристического потока относятся ограниченные возможности существующей транспортной инфраструктуры из-за неудовлетворительной пропускной способности основных подъездных путей, особенно в пиковый летний сезон. Учитывая географическое положение округа как «тупиковой» точки на побережье, основная нагрузка ложится на автомобильную дорогу регионального значения. В периоды массового притока туристов это приводит к образованию многокилометровых заторов, которые блокируют не только частный транспорт, но и нарушают график движения регулярных автобусных рейсов, связывающих пос. Янтарный с Калининградом и соседними муниципалитетами.

В летний сезон улично-дорожная сеть Янтарного не справляется с пиковыми нагрузками, что приводит к дефициту парковочных мест. Историческая планировка Янтарного не была рассчитана на современные объемы автомобилизации. В результате в летние месяцы наблюдается стихийная парковка на обочинах, в жилых дворах и даже в границах водоохраных зон. Это не только ухудшает эстетический облик курорта, но и создает прямую угрозу безопасности: заставленные автомобилями узкие улицы препятствуют проезду спецтехники, включая машины скорой помощи и пожарные расчеты. Отсутствие современных перехватывающих парковок на въезде в городской округ вынуждает весь поток транспорта концентрироваться в историческом центре и вблизи спусков к пляжам.

Не менее значимой проблемой для Янтарного является отсутствие железнодорожного сообщения (в отличие от других приморских городов): железнодорожные пути на участке от Светлогорска до Янтарного были разобраны. Рядом экспертов неоднократно поднимается вопрос о целесообразности восстановления железнодорожного сообщения [9], однако из-за высоких финансовых затрат проблема не решается. Это ставит округ в прямую зависимость от автомобильного транспорта и ограничивает возможности мобильности для тех категорий граждан, которые предпочитают рельсовый транспорт.

Отсутствие альтернативы в виде железнодорожного сообщения делает доступность курорта зависимой от дорожной ситуации на трассах и погодных условий. Основная транспортная связь ориентирована на Калининград и, в меньшей степени, на соседние прибрежные муниципалитеты. Автомобильное сообщение — доминирующий и, по сути, единственный вид транспорта для пассажирских и грузовых перевозок. Главная дорога — трасса 27А-013, которая соединяет Янтарный с Калининградом. Скоростная трасса А-217 «Приморское кольцо» до Янтарного пока не достроена, поэтому добраться можно только по региональным дорогам [21].



Следует подчеркнуть, что из аэропорта «Храброво» в Янтарный туристы могут добраться с помощью такси или каршеринга, что незначительно снижает привлекательность округа в связи с отсутствием альтернативного общественного транспорта. Связь Янтарного с областным центром существует, но, несмотря на наличие прямых маршрутов до Калининграда, интервалы движения в межсезонье остаются значительными. Кроме того, недостаточно развита внутримunicipальная связность: сообщение между центром Янтарного и отдаленными микрорайонами (например, пос. Синявино) осуществляется с перебоями, что создает неудобства для местных жителей в их повседневных трудовых миграциях.

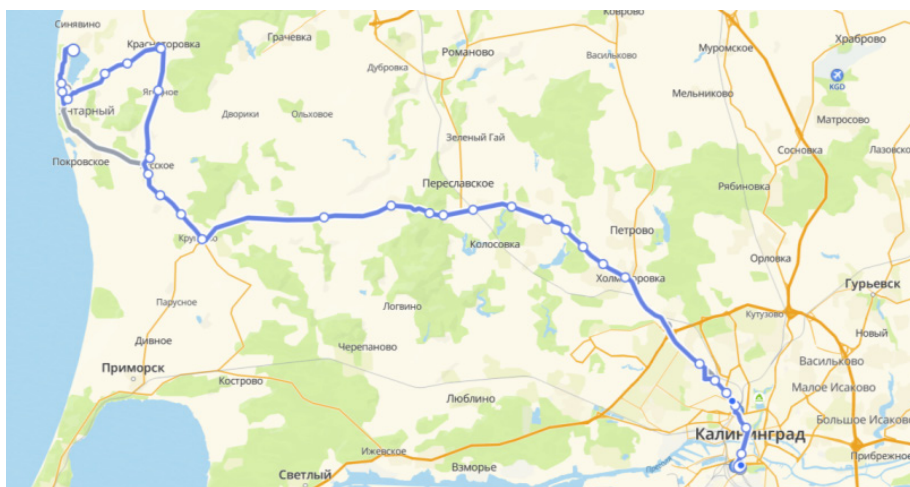
Одним из возможных векторов развития транспортной инфраструктуры Янтарного с целью популяризации среди туристов пляжей и достопримечательностей, а также повышения инвестиционной привлекательности строительства и развития средств размещения может послужить концепция «магистральных экспресс-автобусов».

В существующей маршрутной схеме для туристов, приезжающих на отдых в Зеленоградск (наиболее посещаемый и самый близкий к областному центру приморский город-курорт), добраться из аэропорта Храброво до любой из зеленоградских гостиниц можно только посредством такси или каршеринга. Зеленоградск как место отдыха сочетает в себе посещение достопримечательностей, наличие различных мест развлечений и пляжный отдых. Однако на Зеленоградском побережье ограниченное число удобных для отдыха пляжных зон (достаточно широких для соответствующего отдыха), особенно вдоль главного променада. Поэтому привлекательной для туристов будет поездка на широкий пляж в Янтарный. Кроме того, туристы смогут посетить близлежащие достопримечательности, плотность размещения которых высока, что обуславливает высокую экскурсионную емкость и позволяет организовать отдых в течение нескольких дней с остановкой в гостинице.

До Янтарного курсируют два автобусных маршрута: №120 и 587. Протяженность маршрута №120 (Калининград — пос. Синявино) составляет 52,9 км. Он единственный связывает пос. Янтарный с областным центром. Маршрут проходит через множество поселков, включая Холмогоровку, Переславское, Кумачево, Русское, Красноторовку и конечные остановочные пункты — пос. Янтарный и Синявино. На маршруте курсируют одновременно семь автобусов большого класса, один автобус среднего класса, два автобуса малого класса. Время в пути до конечной точки составляет 1 ч 25 мин при благоприятной ситуации на дороге (рис. 1).

Протяженность маршрута №587 (Зеленоградск — Балтийск) составляет 92 км, что делает его одним из самых протяженных в области. Он связывает курортный север (Зеленоградск, Светлогорск, Пионерский) с западной точкой региона и крупнейшим портом (Балтийск) через Янтарный. Маршрут №587 проходит через центральные курортные города побережья: Балтийск, пос. Приморск, Круглово, Поваровка, Янтарный (три остановочных пункта), Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск. На маршруте курсируют два автобуса большого класса, один автобус

среднего класса. Время в пути до конечной точки (Зеленоградск) составляет 2 ч 50 мин при благоприятной ситуации на дороге, до Янтарного — 1 ч 35 мин (рис. 2).



13

Рис. 1. Трасса автобусного маршрута № 120
«Калининград — Янтарный — Синавино»

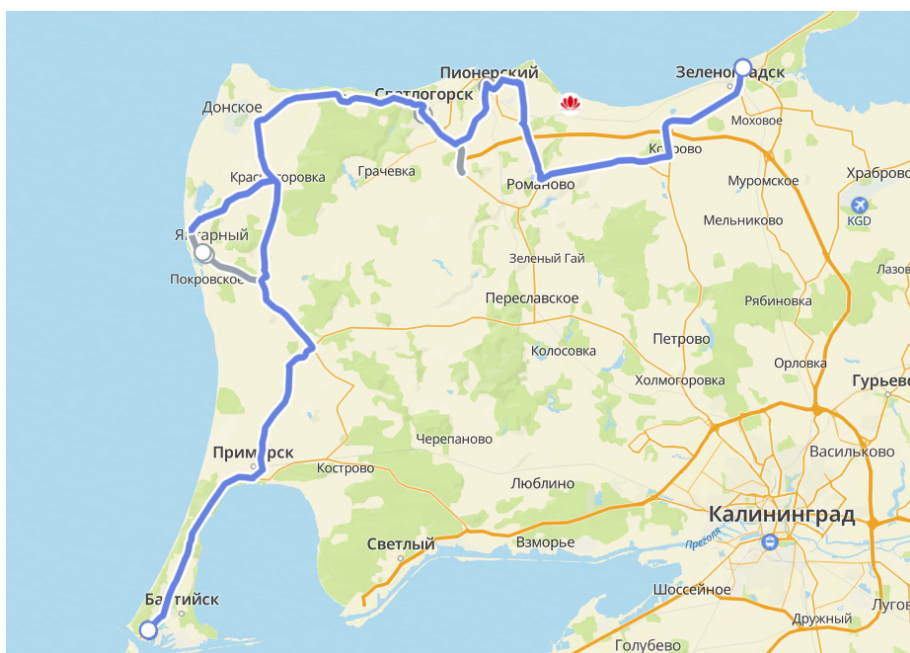


Рис. 2. Трасса автобусного маршрута № 587
«Зеленоградск — Янтарный — Балтийск»

Нами разработаны два варианта экспресс-маршрутов, следующих из аэропорта «Храброво» в города на побережье и пос. Янтарный. Пред-



лагается использовать брендированный яркий окрас автобусов, чтобы привлечь внимание и обозначить уникальность, а также ввести простую и понятную нумерацию.

Первый вариант экспресс-маршрутов представлен на рисунке 3.

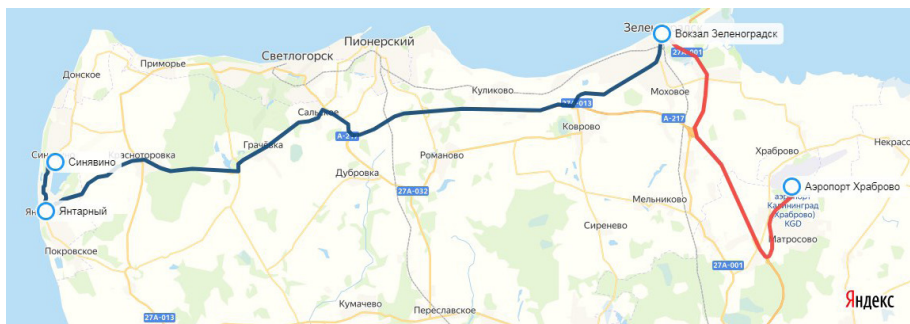


Рис. 3. Первый вариант экспресс-маршрутов (А-1, Е-1)

Корректировка существующей маршрутной сети включает следующие предложения:

1. Введение прямого автобусного маршрута (А-1) из аэропорта Храброво до автовокзала Зеленоградска, протяженность которого составит 20 и 21,5 км – в обратном направлении.

2. Использование брендированных экспресс-автобусов от Зеленоградска до Янтарного (например, Е-1) протяженностью 47 км с остановками в центре Янтарного, у Морской набережной и конечной остановкой в пос. Синявино.

Второй вариант разработки экспресс-маршрутов представлен на рисунке 4.

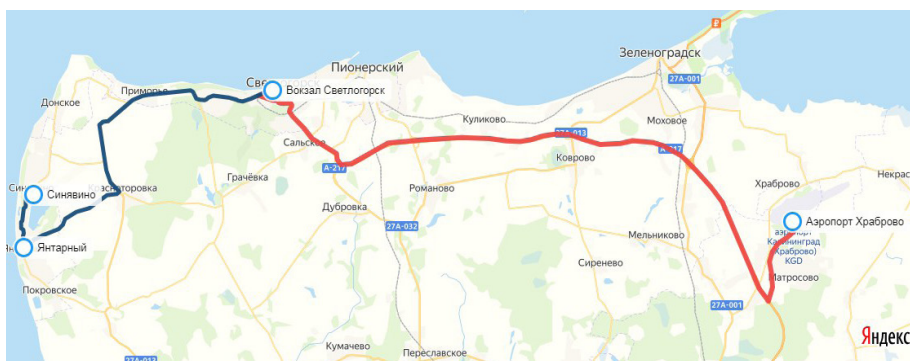


Рис. 4. Второй вариант разработки экспресс-маршрутов (А-2, Е-2)

В существующей маршрутной схеме для туристов, приезжающих на отдых в Светлогорск, добраться из аэропорта Храброво до гостиницы можно только с помощью такси или каршеринга. Светлогорск как место отдыха сочетает в себе посещение достопримечательностей и наличие различных мест развлечений. Пляжный отдых в Светлогорске отсутству-



ет в связи с затянувшейся реконструкцией променада и формированием пляжных зон посредством намыва морского песка. Таким образом, пляж Янтарного — один из вариантов для пляжного отдыха туристов, разместившихся в Светлогорске как в основной локации.

Из Светлогорска до Янтарного курсируют те же автобусные маршруты (№582, 587), что и из Зеленоградска. Время в пути от Светлогорска до конечной точки в Янтарном составляет 46 мин, из Янтарного в Светлогорск — 35 мин при благоприятной ситуации на дороге.

Время в пути по автобусному маршруту №587 (Зеленоградск — Балтийск) от Светлогорска до конечной точки в Янтарном составляет 31 мин, из Янтарного в Светлогорск — 35 мин при благоприятной ситуации на дороге.

Корректировка существующей маршрутной сети включает следующие предложения:

1. Введение прямого автобусного маршрута из аэропорта Храброво до железнодорожного вокзала Светлогорска (А-2), протяженность которого составит 39 и 42 км — в обратном направлении.

2. Использование брендированных экспресс-автобусов от железнодорожного вокзала Светлогорска до Янтарного (Е-2) протяженностью 24 км с остановками в микрорайоне Отрадное, в центре Янтарного, у Морской набережной и конечной остановкой в пос. Синявино.

Нами была проанализирована экономическая составляющая существующих автобусных маршрутов, связывающих областной центр с аэропортом, приморскими городами и Янтарным. Проведен расчет потенциальной стоимости перевозки пассажиров по предлагаемым маршрутам (табл. 1).

Рассчитаны возможные маршруты движения из аэропорта Храброво с учетом существующей маршрутной сети и возможные точки пересадки. Исходя из того, что большая часть предлагаемых маршрутов проходит по Приморскому кольцу, средняя скорость движения принята равной скорости движения маршрута 244Э (Аэропорт Храброво — Калининград) на участке до въезда в Калининград и составляет 72,80 км/ч.

По состоянию на март 2026 г. участок Приморского кольца от поворота на Светлогорск до поворота на Янтарный находится в стадии строительства. На основании этого средняя скорость по предлагаемому маршруту Е-2 (Светлогорск — Янтарный) принята равной скорости движения по существующему маршруту Аэропорт Храброво — Калининград — Светлогорск (244Э, 118; 244Э, 118А) и составляет 35,52 км/ч. Время в пути на предлагаемых маршрутах рассчитано путем деления протяженности на среднюю скорость движения на маршруте [13].

В соответствии с пунктом 4 Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования «экономически обоснованная стоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства является базовой величиной, на основе которой рассчитывается экономически обоснованная стоимость перевозки одного пассажира» [8].



Таблица 1

16

Экономическая оценка существующих и предлагаемых маршрутов

Тип маршрута (существующий / предлагаемый)	Номер маршрута	Наименование маршрута	Пункт отправле- ния	Пункт прибытия	Протяженность маршрута, км	Время в пути, мин	Средняя скорость движения автобуса, км/ч	Стоимость проезда, руб.	Стоимость проезда за километр пути, руб.	Примечание
Существующий	244Э	Аэропорт Храброво – Калининград	Аэропорт	Остановка БСМП (первая остановка в городе)	18,2	15	72,8	180,00	9,89	Протяженность маршрута и время в пути указаны до остановки БСМП
Существующий	244Э, 140	Аэропорт Храброво – Калининград – Зеленоградск	Аэропорт	Зеленоградск	46,0	64	43,1	339,00	7,37	Время в пути указано без учета времени на пересадку
Существующий	244Э, 141	Аэропорт Храброво – Калининград – Зеленоградск	Аэропорт	Зеленоградск	54,4	94	34,7	339,00	6,23	Время в пути указано без учета времени на пересадку
Существующий	244Э, 114	Аэропорт Храброво – Калининград – Зеленоградск	Аэропорт	Зеленоградск	47,0	64	44,1	339,00	7,21	Время в пути указано без учета времени на пересадку
Существующий	244Э, 114А	Аэропорт Храброво – Калининград – Зеленоградск	Аэропорт	Зеленоградск	47,0	64	44,1	339,00	7,21	Время в пути указано без учета времени на пересадку



Существующий	244Э, 118	Аэропорт Храброво – Калининград – Светлогорск	Аэропорт	Светлогорск	59,2	100	35,5	368,00	6,22	Время в пути указано без учета времени на пересадку
Существующий	244Э, 118А	Аэропорт Храброво – Калининград – Светлогорск	Аэропорт	Светлогорск	59,2	100	35,5	368,00	6,22	Время в пути указано без учета времени на пересадку
Существующий	244Э, 120	Аэропорт Храброво – Калининград – Янтарный	Аэропорт	Янтарный	66,4	100	39,8	410,00	6,17	Время в пути указано без учета времени на пересадку
Существующий	587	Зеленоградск – Янтарный	Зелено- градск	Янтарный	60,0	95	37,9	273,00	4,55	–
Существующий	587	Светлогорск – Янтарный	Светло- горск	Янтарный	20,4	28	43,7	108,00	5,29	–
Предлагаемый	А-1	Аэропорт Храброво – Зеленоградск	Аэропорт	Зеленоградск	21,5	18	72,8	158,46	7,37	–
Предлагаемый	А-2	Аэропорт Храброво – Светлогорск	Аэропорт	Светлогорск	42,0	35	72,8	261,24	6,22	–
Предлагаемый	Е-1	Зеленоградск – Янтарный – Синявино	Зелено- градск	Синявино	47,0	39	72,8	213,85	4,55	–
Предлагаемый	Е-2	Светлогорск – Янтарный – Синявино	Светло- горск	Синявино	24,0	41	35,5	126,96	5,29	–
Предлагаемый	А-1, Е-1	Аэропорт Храброво – Зеленоградск – Янтарный – Синявино	Аэропорт	Синявино	68,5	56	72,8	372,31	5,44	Время в пути указано без учета времени на пересадку
Предлагаемый	А-2, Е-2	Аэропорт Храброво – Светлогорск – Янтарный – Синявино	Аэропорт	Синявино	65,0	54	72,8	388,20	5,97	Время в пути указано без учета времени на пересадку



В таблице 1 для каждого существующего маршрута рассчитана стоимость одного километра пробега пассажирского транспортного средства (автобуса). С учетом того, что тарифы на маршрутах определены по результатам конкурсов и утверждены приказом Службы по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области [8], полученная величина стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства может быть принята в качестве экономически обоснованной стоимости.

Для предлагаемых маршрутов: № А-1, А-2, Е-1, Е-2 — стоимость 1 км пробега принята равной стоимости 1 км пробега по существующему аналогичному маршруту. Общая стоимость перевозки по маршруту рассчитана как произведение стоимости 1 км пробега и протяженности маршрута в километрах.

Общая стоимость перевозки пассажира по маршруту № А-1, Е-1 рассчитана как сумма стоимости перевозки по маршрутам № А-1 и Е-1. Стоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства (автобуса) по маршруту № А-1, Е-1 определена как частное от деления общей стоимости перевозки по маршруту на полную протяженность маршрута в одном направлении и составляет 5,44 руб./км.

Аналогичным образом определены общая стоимость перевозки пассажира и стоимость 1 км пробега маршруту № А-2, Е-2, которые составляют 388,20 руб. и 5,97 руб./км соответственно.

Проведен сравнительный анализ технико-экономических показателей предлагаемых маршрутов относительно аналогичных существующих маршрутов (табл. 2).

Таблица 2

Сравнительный анализ технико-экономических показателей предлагаемых маршрутов относительно аналогичных существующих маршрутов

Наименование маршрута	Пункт отправления	Пункт прибытия	Существующий			Предлагаемый			Относительное отклонение, %		
			Протяженность маршрута, км	Время в пути, мин	Стоимость проезда, руб.	Протяженность маршрута, км	Время в пути, мин	Стоимость проезда, руб.	Протяженность маршрута	Время в пути	Стоимость проезда
Аэропорт Храброво — Зеленоградск	Аэропорт	Зеленоградск	46,0	64	339,00	21,5	18	158,46	-53	-72	-53
Аэропорт Храброво — Светлогорск	Аэропорт	Светлогорск	59,2	100	368,00	42,0	35	261,24	-29	-65	-29



Наименование маршрута	Пункт отправления	Пункт прибытия	Существующий			Предлагаемый			Относительное отклонение, %		
			Протяженность маршрута, км	Время в пути, мин	Стоимость проезда, руб.	Протяженность маршрута, км	Время в пути, мин	Стоимость проезда, руб.	Протяженность маршрута	Время в пути	Стоимость проезда
Аэропорт Храброво — Янтарный / Синявино	Аэропорт	Янтарный / Синявино	66,4	100	410,00	65,0	54	388,20	-2	-46	-5
Зеленоградск — Янтарный / Синявино	Зеленоградск	Янтарный / Синявино	60,0	95	273,00	47,0	39	213,85	-22	-59	-22
Светлогорск — Янтарный / Синявино	Светлогорск	Янтарный / Синявино	20,4	28	108,00	24,0	41	126,96	18	45	18

Относительное отклонение — это разница между значениями параметров предлагаемых и существующих маршрутов, выраженная в процентах от значений существующих маршрутов.

В предлагаемых маршрутах до Янтарного увеличена протяженность из-за добавления одного остановочного пункта — Синявино. Поэтому при сравнении параметров принято допущение о равнозначности маршрутов.

На маршрутах Аэропорт Храброво — Зеленоградск, Аэропорт Храброво — Светлогорск, Зеленоградск — Янтарный / Синявино выявлено существенное сокращение протяженности, времени в пути и стоимости проезда.

На маршруте Аэропорт Храброво — Янтарный / Синявино выявлено существенное сокращение времени в пути. Протяженность маршрута и стоимость проезда сократились незначительно.

На маршруте Светлогорск — Янтарный / Синявино выявлено существенное увеличение показателей, что может характеризовать его как малоперспективный.

Другим вектором трансформации транспортной инфраструктуры Янтарного может быть создание железнодорожной альтернативы Приморского кольца (по принципу Московского центрального кольца) как отход от тупиковых маршрутов в пользу сквозных радиусов. В контексте Балтийского побережья это означает восстановление и электрификацию железнодорожной ветки на Янтарный не по маршруту «Калинин-



град — Янтарный», а по вектору «Калининград — Приморск — Янтарный — Светлогорск — Зеленоградск — Храброво — Калининград». Такая конфигурация превратит Янтарный из «тупика» в транзитный узел, связывающий западную и северную части области без обязательного заезда в областной центр.

Ключевым технологическим решением разработки железнодорожной альтернативы Приморского кольца может быть внедрение тактового движения пригородных поездов (интервал 15–20 мин), что фактически сформирует «наземное метро».

Решением проблемы транспортной доступности Янтарного может стать внедрение перевозки пассажиров по единому согласованному расписанию с использованием двух и более видов транспорта. Опираясь на московский стандарт обустройства транспортно-пересадочного узла (например, ТПУ «Нижегородская») [20], в Янтарном необходимо проектирование единого хаба, объединяющего железнодорожную платформу, автовокзал и перехватывающую парковку.

Возможной комбинацией может быть маршрут «электропоезд+шаттл». Учитывая наличие железнодорожных веток до Светлогорска и Зеленоградска, можно организовать стыковочные рейсы. Турист покупает единый билет, прибывает на скоростном электропоезде в Светлогорск или Зеленоградск, где его уже ожидает комфортабельный брендированный автобус-шаттл, следующий экспрессом до центра Янтарного. При этом можно согласовать единый билет с отелями Янтарного, чтобы он включал дополнительную опцию — доставку до стойки регистрации.

На примере методики «Последняя миля», успешно апробированной в Москве, возможно создание перехватывающих хабов на въездах в города. Ограничение движения личного транспорта компенсируется развитием микромобильности. Например, в пос. Покровское, располагающемся в 3 км от центра муниципального образования Янтарный, можно создать перехватывающие парковки с достаточным количеством машино-мест, от которых будет организован трансфер посредством комфортного общественного транспорта, что позволит освободить исторический центр от личных средств передвижения туристов. Таким образом, использование адаптированного опыта столичного региона позволяет приморской агломерации перейти от модели «конкурирующих курортов» к модели «единого линейного города».

Выводы

Развитие туристского транспорта любого региона обусловлено наличием соответствующих транспортных средств: дорог, автомагистралей, железнодорожных линий, станций, автовокзалов, речных и морских портов, аэропортов. Транспортная система в Калининградской области характеризуется достаточно высоким уровнем, что обеспечивает ежегодный поток туристов. Янтарный занимает особое место в туристическом кластере региона. Ключевыми особенностями городского округа являются доступный, комфортный пляжный отдых и ряд достоприме-



чательностей. Гостиничный сектор Янтарного характеризуется сбалансированностью, представлен объектами различных категорий: от бюджетных вариантов размещения до пятизвездочных отелей. Проблемой остается транспортная доступность округа для туристов. Разработанные автобусные экспресс-маршруты из основной точки прибытия туристов (аэропорт) в популярные курортные города: Светлогорск, Зеленоградск и далее в Янтарный — позволят совершать более быстрые и комфортные однодневные поездки или обеспечивать длительное пребывание в округе. Согласно проведенным расчетам, предлагаемые нами маршруты имеют экономическую перспективу внедрения, так как сокращают время в пути и имеют более низкую стоимость перевозки пассажиров относительно существующих маршрутов. На маршрутах Аэропорт Храброво — Зеленоградск, Аэропорт Храброво — Светлогорск, Зеленоградск — Янтарный / Синявино сокращение протяженности маршрутов составляет от 22 до 53 %, сокращение времени в пути — от 59 до 72 %, а прогнозируемое уменьшение стоимости проезда — от 22 до 53 % относительно аналогичных существующих маршрутов. Альтернативным решением проблемы транспортной доступности Янтарного может стать внедрение транспортировки пассажиров по единому согласованному расписанию с использованием двух и более видов транспорта. Данные новации закладывают основу для формирования единого транспортного кольца вокруг приморских городов и Калининграда, сокращая время поездок и повышая привлекательность отдаленных населенных пунктов для туристов. Такие изменения в транспортной сети позволяют оптимизировать себестоимость организации транспортного сообщения.

Список литературы

1. *Генеральный план муниципального образования «Янтарный городской округ» Калининградской области* : утв. Постановлением Правительства Калининградской области от 23.06.2021 г. № 370. URL: <https://gov39.ru/vlast/agency/aggradostroenie/zip/territory/yantarnyy-go> (дата обращения: 16.12.2025).
2. Гуменюк И. С., Самусенко Д. Н. Анализ влияния транспортного фактора на инвестиционную конкурентоспособность приморских регионов европейской части России // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2019. № 4. С. 21 — 34. EDN: YYCWPK.
3. Гуменюк И. С., Гуменюк Л. Г. Транспортная обеспеченность сельских населенных пунктов // Повышение ценности сельской местности в России: опыт и пути внедрения социальных инноваций в Калининградской области : монография / под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2023. С. 58 — 96.
4. *История поселка городского типа Янтарного*. URL: <https://www.prussia39.ru/geo/hist.php?id=124> (дата обращения: 16.12.2025).
5. *История Янтарного*. URL: <https://yantarny.gov39.ru/turizm/istoriya-yantarnogo-gorodskogo-okuga.php> (дата обращения: 15.12.2025).
6. Костяшова З. В. История Калининградского янтарного комбината. 1947 — 2007. Калининград, 2007.



7. Лялина А. В. Миграционные процессы в приморских муниципалитетах Калининградской области: «агломерационные» эффекты или талассоаттрактивность? // Псковский регионологический журнал. 2021. № 2 (46). С. 58–78. doi: 10.37490/S221979310014364-3. EDN: JHOGVX.

8. Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/3566> (дата обращения: 30.03.2026).

9. Минэкономразвития поддержало заявку Калининградской области на строительство курорта «Белая Дюна». URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/minekonomrazvitiya_podderzhalo_zayavku_kaliningradskoy_oblasti_na_stroitelstvo_kurorta_belaya_dyuna.html (дата обращения: 15.12.2025).

10. Митрофанова А. В., Хильшер В. А. Глава 4. Перспективы развития лечебно-оздоровительного туризма в регионе // Приоритетные направления развития туризма в Калининградской области, 2022. С. 45–65. EDN: QYLJUP.

11. Митрофанова А. В., Баландова У. А. Портрет потребителя туристских услуг муниципального образования «Янтарный городской округ» // Псковский регионологический журнал. 2020. № 2 (42). С. 136–146. EDN: NLZWHK.

12. Морошкина М. В., Кондратьева С. В. Региональная доступность как фактор развития туристского направления // Регионология. 2021. Т. 29, № 1. С. 60–81.

13. О тарифах на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пригородном и междугородном сообщениях : приказ от 31 мая 2022 г. № 29-01н/22 // Служба по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области». URL: <https://tarif.gov39.ru/> (дата обращения: 30.03.2026).

14. Пшеничных Ю. А., Маслак Е. Н. Роль транспорта в развитии туристического сектора России // Сервис в России и за рубежом. 2024. Т. 18, № 5. С. 112–128.

15. Расписание по автовокзалу г. Калининград. URL: <https://avl39.ru/routes/reg/kaliningrad/> (дата обращения: 30.03.2026).

16. Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом в границах Калининградской области // Министерство развития инфраструктуры Калининградской области. URL: <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/route-registry/> (дата обращения: 30.03.2026).

17. Саидова Л. И., Какаева М. М., Абдулмажидова Х. А. Роль транспортного обслуживания в развитии индустрии туризма : сб. ст. III Междунар. науч.-практ. конф. Саратов, 2020. С. 98–101.

18. Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года : утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2019 г. № 2129-р.

19. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. URL: https://39.rosstat.gov.ru/statistical_news/document/135689 (дата обращения: 27.03.2026).

20. ТПУ «Нижегородская» в Москве. URL: <https://prorus.ru/projects/tpu-nizhegorodskaya-v-moskve/> (дата обращения: 16.12.2025).



21. Участок Приморского кольца между подъездами к Светлогорску и Янтарному готов на 90 %. URL: <https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/community/24144168-uchastok-primorskogo-koltsa-mezhdu-podezdami-k-svetlogorsku-i-yantarnomu-gotov-na-90.html> (дата обращения: 18.12.2025).

Об авторе

Елена Геннадиевна Кропинова – д-р геогр. наук, проф., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

ORCID: 0000-0002-6971-7275

SPIN-код: 7410-8432

E-mail: EKropinova@kantiana.ru

23

Владимир Сергеевич Казимирченко – студ., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: vladimir172vk@gmail.com

E. G. Kropinova, V. S. Kazimirchenko

THE ROLE OF TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT OF KALININGRAD TOURISM ON THE EXAMPLE OF THE YANTARNY URBAN DISTRICT

Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russia

Received 18 February 2026

Accepted 15 April 2026

doi: 10.5922/vestniknat-2026-3-1

To cite this article: Kropinova E. G., Kazimirchenko V. S., 2026, The role of transport in the development of Kaliningrad tourism on the example of the yantarny urban district, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*, №3. P. 5–24. doi: 10.5922/vestniknat-2026-3-1.

The Yantarny Urban District occupies a distinctive position within the tourism cluster of the Kaliningrad Region. The key features of the area include extensive and well-maintained beaches along the Baltic Sea coast, a unique arboretum, a number of historical buildings and museums, as well as an amber mining and processing plant extracting the semi-precious gemstone amber by open-pit mining. One of the major challenges remains the geographical location of the district, which is accessible only by regional roads frequently congested during the tourist season; the railway connection that existed until the 1990s has been discontinued. There is a pressing need to develop a concept for improving transport accessibility in order to increase the popularity of the beaches and tourist attractions of the Yantarny Urban District among both tourists and local residents, as well as to enhance the investment attractiveness of the construction and development of accommodation facilities in the area. The authors have developed alternative, faster bus routes connecting popular tourist resort towns, including Yantarny. They propose branded express bus services operating from the resort towns of Svetlogorsk and Zelenogradsk, featuring increased service frequency. For the first time, a scien-



tifically grounded solution to the problem of transport accessibility to the Yantarny Urban District is proposed through passenger transportation based on a unified coordinated timetable involving two or more modes of transport. The proposed innovations will optimize the organization of the tourist space and may also be applied to other coastal areas facing similar challenges.

Keywords: transport infrastructure, special tourism development, tourism, Yantarny urban district, multimodal routes, Kaliningrad region

The authors

24

Prof. Elena G. Kropinova, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

ORCID: 0000-0002-6971-7275

E-mail: EKropinova@kantiana.ru

Vladimir S. Kazimirchenko, student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: vladimir172vk@gmail.com