

**РАЗРАБОТКА
НОВЫХ ТРАНСГРАНИЧНЫХ
ВОДНЫХ МАРШРУТОВ
В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ
БАЛТИКЕ:
МЕТОДИКА И ПРАКТИКА**

Е. Г. Кропинова*
А. Ю. Анохин*



В работе рассматриваются вопросы комплексного подхода к созданию трансграничных водных маршрутов. Создание маршрута представлено в контексте системного подхода как интеграция географических, климатических, смысловых, инфраструктурных и маркетинговых компонентов. Проведен анализ российского и европейского подходов при разработке маршрутов. Проанализирована институциональная среда и туристско-рекреационные ресурсы, необходимые для реализации водных маршрутов. Основной упор сделан на деятельностный аспект использования туристских ресурсов. При этом, разработка всех маршрутов предусматривала анализ физико-географических, технических, инфраструктурных, экономических, политических и социальных аспектов. На примере водных маршрутов, разработанных в рамках международного проекта "Перекрестки 2.0" описывается практическая реализация указанных теоретических положений. В работе также апробирована разработанная в рамках исследования методика балльной оценки объектов для включения их в маршрут. Создание трансграничных водных маршрутов представлено как инновационная технология выявления потенциала территории и его вовлечения в использование. При этом упор сделан на том факте, что трансграничность водных маршрутов является их существенной характеристикой, основывающейся на естественной трансграничности водных путей.

* Балтийский федеральный университет им. И. Канта.
236041, Россия, Калининград,
ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 01.06.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-11

© Кропинова Е. Г., Анохин А. Ю., 2014

Ключевые слова: *пространственная организация туризма, водный туризм, инфраструктура, международное сотрудничество, методика оценки рекреационного потенциала, регион Юго-Восточной Балтики, инновации в туризме*

Вопросам разработки туристических маршрутов в российской литературе уделяется достаточно большое внимание, что обусловлено рядом факторов. Во-первых, туристические маршруты — это неотъемлемая часть любого путешествия. Поэтому они предлагаются как вспомогательный материал для организации путешествий. Маршруты, удовлетворяющие потребности туристов, можно найти на сайте информационных туристических центров, региональных и муниципальных органов власти, туристических агентств, работающих на прием туристов. В данном контексте маршруты рассматриваются как туристический продукт, предлагаемый потребителю уже в готовом виде. Во-вторых, технологии разработки маршрутов посвящены работы региональных экспертов. При этом в каждом отдельном случае специфика проектирования маршрута зависит от специализации авторов. Ряд работ связан с образовательным аспектом туристических маршрутов и подготовлены специалистами в области педагогики [7; 8]. Эмоциональной составляющей уделяется внимание в работах, связанных с историко-культурными тематическими маршрутами. Так, формирование образов для усиления восприятия культуры народов, населяющих районы Севера (Ханты-Мансийский АО), рассматривается как неотъемлемая часть технологической цепочки формирования туристического маршрута, наравне с характеристикой региона проектирования маршрута, подбором водного транспортного средства, данным речного регистра по маршруту следования. «Туристический маршрут — это своего рода сценарий потребления. Преобразование туристского потенциала региона (ресурса) в перспективное, востребованное туристское предложение (товар) предполагает создание определенных условий на маршруте», — отмечает в своей работе группа молодых ученых под руководством Н. П. Гарина и предлагает использовать в качестве основного метода исследования при проектировании маршрута метод дизайн-сценирования, который позволяет, по их мнению, «организовать элементы туристического маршрута в единую целостную систему» [8]. При этом под сценарием понимается последовательность действий при создании будущего туристского товара, при которой учитывается специфика потребления. Источниковая база (хронология событий) лежит и в основе методики организации туристического маршрута, предложенной при составлении экскурсионно-туристического маршрута «Последняя дуэль А. С. Пушкина: как это было» Е. И. Лелиной и др. [22].

Историки считают первоосновой в формировании маршрута наличие исторического потенциала. Актуальность использования историко-этнографического материала как первоосновы туристического маршрута обоснована в работе профессора В. С. Григорьева [9].

Ученые технических специальностей рассматривают техническую сторону вопроса, а именно выбор транспортного средства в зависимости от маршрута: марки автобуса [23], круизного судна [5].

Действительно же технологические аспекты разработки туров в наиболее полной мере представлены в учебно-методических источниках, нацеленных на организацию туроперейтинговых услуг [6; 12; 15].

Однако они сугубо технологичны, универсальны, в большей степени раскрывают именно формирование пакета услуг. То что касается технологии создания самого маршрута, она, как правило, остается за пределами детального рассмотрения.

Туристические маршруты достаточно часто рассматривают как способ развития туристско-рекреационного комплекса. Так, С. А. Сангаджиева с соавторами с целью развития туристско-рекреационного комплекса в Республике Калмыкия предлагает ряд мероприятий, нацеленных на организацию новых туристических маршрутов: например, конкретный туристический маршрут в пределах Целинного района, входящего в Великий шелковый путь; выделение и последующее включение объектов историко-культурного наследия в туристические маршруты; оборудование маршрутов и мест массового отдыха; включение особо охраняемых природных территорий в туристические маршруты в качестве объектов посещения [27]. Л. М. Родионова и А. Ю. Трушкова считают, что необходимо создать туристическую компанию, специализирующуюся на внутреннем туризме, предлагающую множество разнообразных туров по Оренбургской области [26, с. 255]. По мнению исследователей, туристические маршруты выступают стимулом развития прежде всего сельских территорий [28; 30].

Вопросам трансграничного взаимодействия (в том числе в сфере туризма) посвящены работы литовских (Э. Спириявас и др.) и польских (Т. Пальмовский, Я. Зауха, В. Михальский и др.) ученых [32; 33; 29].

Разработка трансграничных водных маршрутов рассматривается нами как инновационная технология выявления потенциала территории [21] (рис. 1). Скрытый потенциал территории заключается в совокупности природных и иных особенностей территории. Выявленный потенциал можно определить как точное знание физико-географических и антропогенных особенностей территории. Выявленный и скрытый потенциалы можно условно назвать «кодом ДНК территории». При этом на первый план выступает когнитивная составляющая (система показателей, характеристик и их структура), а также аксиологическая, представление цели использования из которой будут вытекать частные методики применения потенциала территории. Следующим этапом станет используемый потенциал. Выявленный потенциал должен быть вовлечен в использование, т. е. определена триединая связь: потенциал — технология — субъект, где под субъектом понимается физическое или юридическое лицо, осуществляющее управленческий и исполнительский уровень взаимодействия с ресурсом в заданном направлении.



Рис. 1. Технология развития потенциала территории

Трансграничность водных маршрутов является их сущностной характеристикой, основывающейся на естественной трансграничности водных путей. Эта их особенность в полной мере учитывается в материалах международного российско-польско-литовского проекта «Перекрестки 2.0» — «Заливы как перекрестки туризма и взаимодействия народов Юго-Восточной Балтики: от истории к современности», реализация которого началась в ноябре 2012 г. Главный партнер проекта — Балтийский федеральный университет им. И. Канта. Всего в проекте участвуют 13 партнеров, в числе которых туристские администрации, учебные заведения, музейные комплексы стран-партнеров. Развитие водного туризма — одно из приоритетных направлений совместного использования территории проекта «Перекрестки 2.0», охватывающей сразу два залива: Куршского (совместное российско-литовское использование) и Калининградского/Вислинского (совместное российско-польское использование).

В рамках одного из 39 мероприятий проекта были разработаны 3 яхтенных и 1 байдарочный маршруты. Активный водный туризм очень хорошо развит на внутренних водоемах Польши и в меньшей степени — на реках Калининградского региона и Литвы. Для целей данного проекта потребовалось не только проложить по карте сами маршруты, основываясь на географических, историко-культурных, экологических и иных аспектах их организации, но и детально изучить акваторию рек и каналов, а также прилегающую территорию на местности, для чего были организованы три экспедиционных прохождения отрезков каждого из маршрутов.

В рамках проекта такими объектами выступают Балтийское море, Куршский и Калининградский/Вислинский заливы, внутренние водные пути Калининградской области (Калининградский морской канал, реки Преголя, Лава, Дейма, Матросовка, реки и каналы восточного побережья Куршского залива, расположенные на польдерных землях).

Важнейшие содержательные характеристики водных маршрутов — стройность и логичность, определяемые следованием по естественному водному пути. Водный маршрут — это фактически резерват культурно-исторического наследия, так как водные пути за всю историю существования цивилизации в наименьшей степени подверглись изменениям. Лучший пример этого — маршрут E40, проходящий по внутренним водным путям Калининградской области. На всем его протяжении встречаются современные города, возведенные на базе первых поселений и замков, возникших на данной территории в XIII—XIV вв. Таким образом, практически любой водный маршрут обладает *историко-культурным потенциалом* как совокупностью прибрежных архитектурных объектов, а также мест, которые когда-то были территориями средневековых городов, торговых поселений, древних поселений народов. Нередко и на самом водном маршруте встречаются различные гидротехнические сооружения, и в частности на исследуемой территории, — шлюзы, главной функцией которых было одновременное использование водного объекта для пропуска судов и получения энергии (гидроэлектростанции, водяные мельницы и т. п.).

Описанные объекты могут быть выделены как особая (*гидротехническая*) часть историко-культурного потенциала. К этому подразделу можно отнести дамбы и насосные станции на польдерных землях, плотины гидроэлектростанций, шлюзы, каналы и многое другое.

Еще один важнейший аспект водного маршрута — его *экологический потенциал*. Берега рек региона из-за низменного расположения часто заболочены, с густой растительностью и по ряду других причин малоосвоены [16]. Города и тем более промышленные объекты не тяготеют к рекам, что ведет к формированию вокруг многих водных объектов «буферной зоны», присутствие человека в которой минимально. Это определяет экологический потенциал прибрежных территорий, который можно сформулировать как совокупность биогеоценозов, сформированных на почвах с нормальным или избыточным увлажнением, в условиях минимизации влияния антропогенного фактора, характеризующуюся присутствием редких видов растений и животных. С точки зрения развития водного туризма данные биоценозы обладают уникальной характеристикой: доступ к ним по суше существенно ограничен. И поэтому наиболее логичным будет формирование водных маршрутов. При этом важно не упускать из виду познавательный компонент экологического потенциала: знание видового состава растений и животных с учетом эстетических характеристик каждого вида в различные периоды жизненного цикла. В качестве примеров можно отметить цветение ирисов в прибрежных зонах рек в первой половине июня, заводы лилий, гнездование и иные стадии жизненного цикла редких птиц.

Третий аспект туристической ценности маршрутов водного туризма связан непосредственно с времяпровождением самих туристов. Обозначим его как *деятельностный потенциал*. Даже если отсутствуют историко-культурные объекты и экологический потенциал, туристы могут осуществлять определенные виды деятельности. Это может быть анимация, купание, общение, созерцание, управление судном, особенно в случае парусных яхт. Как показывает опыт «прогулочных судов», в ряде случаев этот компонент может быть самодостаточным.

Оптимальным, с позиций наиболее эффективного вовлечения ресурсов с целью проявления синергетического эффекта, будем считать использование всех указанных потенциалов (рис. 2).

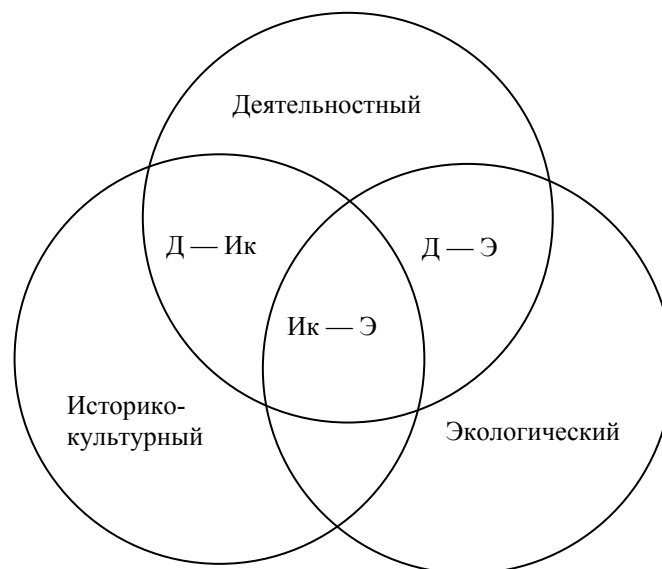


Рис. 2. Модель синергетического взаимодействия историко-культурного, экологического и деятельностного потенциала в рамках водного маршрута

Как видно на рисунке 2, на пересечении историко-культурного и экологического компонентов находится область, которая может представлять собой формирование новых биогеоценозов при строительстве гидротехнических сооружений. Пересечение областей деятельностного и историко-культурного потенциала может быть реализовано как обычная экскурсия или игра-квест на основе историко-культурного наследия. Пересечение деятельностного и экологического потенциала — рыбалка, подводная охота, любительская или профессиональная фотосъемка.

В рамках проекта были разработаны четыре трансграничных маршрута, краткое описание каждого из которых приводится ниже.

Маршрут № 1 предназначен для моторных яхт. Отдельные части маршрута, с учетом ограничений, накладываемых мостами, могут быть использованы парусно-моторными яхтами. Маршрут представлен на рисунке 3. Старт маршрута возможен из нескольких портов, расположенных в акватории Вислинского залива. Маршрут: Эльблонг (Фромборк) или Крыница Морска — Краснофлотское (погранпереход) — замок Бальга — замок Бранденбург (пос. Ушаково) — Калининград — пос. Ушаково — Гвардейск — Полесск — Куршский залив — пос. Рыбачий (погранпереход) — дельта р. Неман — Клайпеда. Указанный маршрут может быть пройден и в обратном направлении — от Клайпеды до польских городов на побережье Вислинского залива.



Рис. 3. Схема яхтенного маршрута № 1

Маршрут № 2 представляет кольцевой яхтенный маршрут по Куршскому заливу и может быть предложен как для парусных, так и моторных яхт (рис. 3). Маршрут: Клайпеда — Юодкранте — Нида — Рыбачий (погранпереход) — музей Куршской косы — Зеленоградск — Куршский залив — Полесск — Полесский канал — пос. Головкино — Куршский залив — пос. Причалы — пос. Рыбачий — о-в Русне — Клайпеда. Маршрут проходит по акватории Куршского залива, охватывает города и поселки: Клайпеду, Юодкранте, Ниду, Рыбачий, Зеленоградск, Полесск. Старт и финиш возможны в любой точке маршрута. Участки маршрута по Полесскому каналу и р. Матросовка интересны с познавательной точки зрения, однако еще не урегулированы все вопросы с движением по ним яхт под иностранным флагом. До решения этих вопросов яхты могут двигаться только по фарватерам залива. Пограничный пункт пропуска на российской стороне — пос. Рыбачий, поэтому его проходят дважды. В отдаленной перспективе возможно открытие пограничного перехода Зеленый Мыс — Русне, что сделает маршрут еще более интересным.



Рис. 4. Схема яхтенного маршрута №2

Маршрут №3 предназначен прежде всего для парусных яхт, так как он позволяет пройти из Литвы в Польшу без каких-либо ограничений по высоте мачты судна. Как видно на рисунке 5, этот маршрут может быть реализован в нескольких вариантах. В качестве точки старта могут быть польские города Эльблонг, Фромборк, Крыница Морска (при движении по Вислинскому заливу), а также Гданьск (при движении по Гданьскому заливу Балтийского моря). В настоящее время маршрут может пролегать по основному фарватеру Вислинского залива либо по Гданьскому заливу.

Таким образом, можно предложить следующий вид: Крыница Морска (Эльблонг, Гданьск) — Вислинский залив (Балтийское море) — г. Балтийск (погранпереход) — г. Янтарный — г. Пионерский (погранпереход) — Клайпеда.

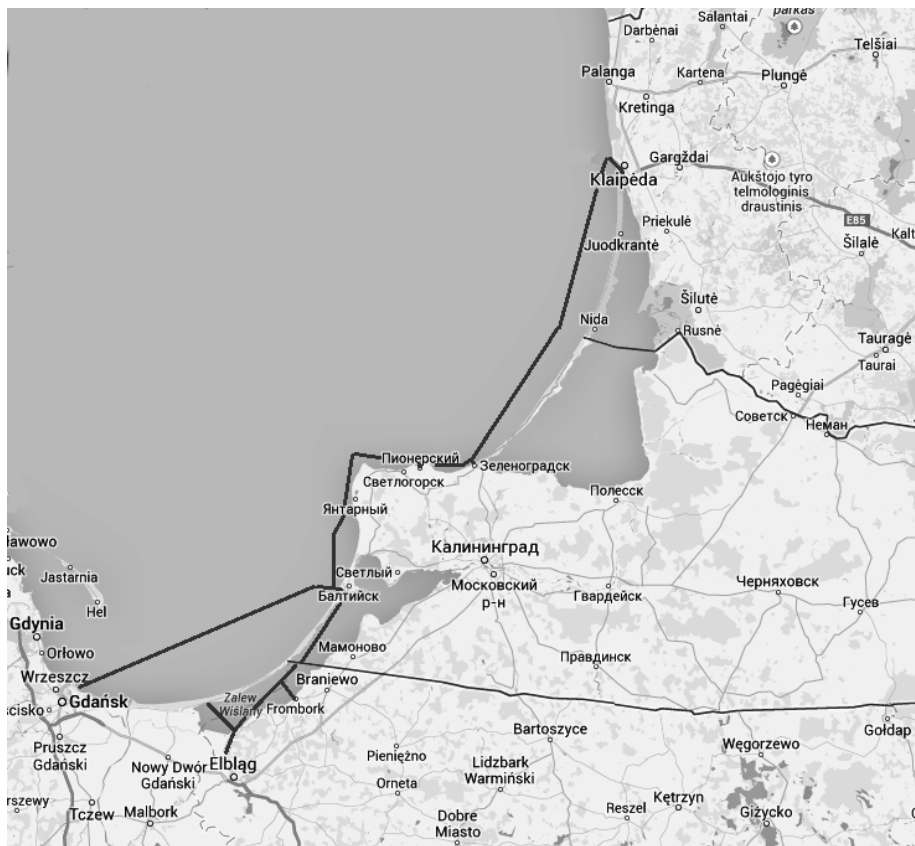


Рис. 5. Схема яхтенного маршрута №3

Маршрут №4 является байдарочным. В связи с особенностями активного водного туризма (движением судов по течению) маршрут разбит на этапы, каждый из которых имеет определенное направление движения:

Сегмент 1. г. Ольштын — г. Добре Място — г. Лидзбарк-Варминский — г. Бартошице — погранпереход — г. Правдинск — пос. Курортное — пос. Дружба — пос. Знаменск — г. Гвардейск.

Сегмент 2. г. Гвардейск — г. Полесск — Полесский канал — пос. Малая Матросовка.

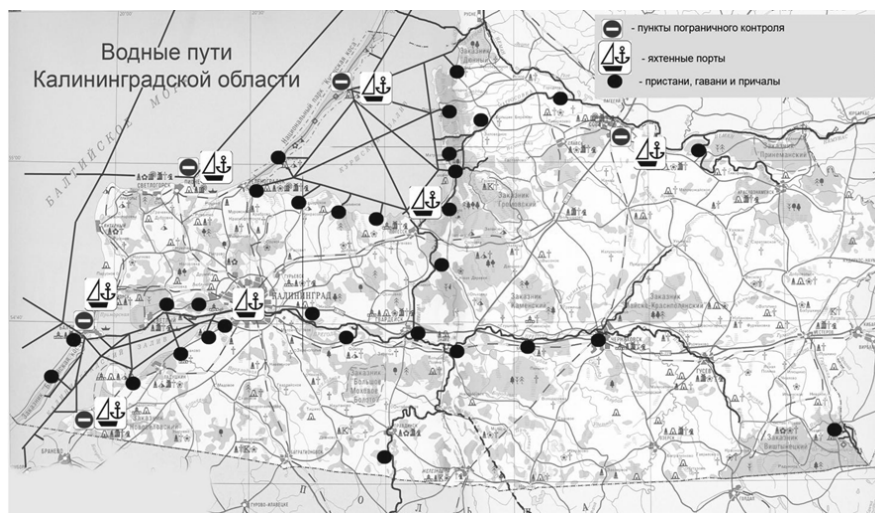
Сегмент 3. пос. Ленинское — р. Матросовка — пос. Малая Матросовка.

Сегмент 4. Автотранспортом: пос. Малая Матросовка — г. Советск (погранпереход) — пос. Гаргждай.

Сегмент 5. пос. Гаргждай — р. Миния — о-в Русне.

Исключительно важным для трансграничных маршрутов является вопрос пересечения границы. В настоящее время переход границы РФ осуществляется вне реки в пункте пропуска «Багратионовск — Безледы».

Все описанные маршруты учитывают имеющиеся и перспективные проекты развития водной инфраструктуры, отраженные на рисунке 6.



Яхтенные марины:

Пионерский, Балтийск, Калининград, Краснофлотское, Полесск, Рыбачий

Гавани:

Областного яхт-клуба, Взморья, Гвардейска, Заливино, Ушакова, Заливного, Зеленоградска, Морского, Советска

Рис. 6. Размещение пристаней на водных маршрутах Калининградского региона (из проекта Концепции развития водного туризма до 2020 г., подготовленной С. Жадобко по заказу Министерства инфраструктуры Калининградской области, 2011 г.)

Из рисунка 6 видно, что пристани на байдарочном маршруте запланированы к строительству в г. Правдинск, пос. Знаменск, г. Гвардейск, пос. Сосновка, г. Полесске, поселках Малая Матросовка, Матросово, Заповедное, Ленинское. Строительство байдарочных пристаней, помимо упомянутых выше, на наш взгляд, также целесообразно запланировать в поселках Курортное и Дружба. Это необходимо для более полного осмотра имеющихся там достопримечательностей и использования выявленного потенциала территории.

Для каждого из предложенных маршрутов нами были выделены синергетические аспекты взаимодействия, проиллюстрированные на рисунке 2 (с. 149). Содержание синергетических аспектов представлено в таблице 1. При определении содержания синергетического взаимодействия мы использовали систематизацию видов рекреации, предложенную А. Зориним. Согласно материалам, представленным в таблице, все виды рекреации можно обозначить как отдельные элементарные рекреационные занятия (ЭРЗ), объединяемые в типы рекреационной деятельности (ТРД). В рамках программы отдыха в объеме всего маршрута отдельные ЭРЗ из разных ТРД формируются по взаимодополняющему признаку в циклы рекреационной деятельности (ЦРД).

Таблица 1

Маршрут	Историко-культурно-деятельностный	Историко-культурно-экологический	Деятельностно-экологический
№ 1, 2, 3	β14* — общение, β17 — шопинг, β22 — автобусные экскурсии, β23 — пешие экскурсии, β24 — посещение музеев	Содержание экскурсионного материала в части формирования антропогенных ландшафтов	β1 — купания, β12 — прогулка, β27 — рыбная ловля, β33 — круиз, β34 — морские прогулки, β35 — дайвинг, β36 — яхтинг, β52 — инсентив-туризм
№ 4	β14 — общение, β23 — пешие экскурсии, β24 — посещение музеев	Содержание экскурсионного материала по гидротехническим сооружениям в руслах рек и каналов	β1 — купания, β11 — туристский поход, β12 — прогулка, β26 — сбор грибов и ягод, β27 — рыбная ловля, β29 — заготовки, β39 — робинзонада, β52 — инсентив-туризм

Источник: составлено авторами применительно к рассматриваемым маршрутам на основе классификации видов рекреации, разработанных А. Зориным [14].

В рамках *историко-культурно-деятельностной синергетической области* маршрутов № 1, 2, 3 мы выделили ТРД β14, β17, β22, β23, β24. На маршруте № 1 — это непосредственно экскурсии по таким объектам, как замки Бальга и Бранденбург, городам Калининград, Гвардейск, Полесск (пешие от пристани на заливе), автобусные экскурсии по Куршской косе, в города Светлогорск, Янтарный и др. Посещение музеев (все музеи Калининграда, музей Балтийского флота в г. Балтийске), музей в замке Лабиау (г. Полесск).

На маршруте № 2 — это экскурсии по таким объектам, как Куршская коса, на которой представлен природно-антропогенный ландшафт (пешие, от пристани на заливе), Зеленоградск, автобусные экскурсии в города Калининград, Светлогорск, Янтарный и др. Посещение музеев (музеи Зеленоградска, Куршской косы, музей в замке Лабиау (г. Полесск)).

На маршруте № 3 — экскурсии по городам Балтийск, Янтарный, Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск, автобусные экскурсии в Калининград и на Куршскую косу, посещение музеев в указанных городах и на косе. ТРД «общение» и «шопинг» относятся к дополнительным, т. е. тем, которые на основе синергетического эффекта дополняют впечатления от посещения [3].

В рамках *историко-культурно-экологической синергетической области* маршрутов № 1 нами были выделены: содержание экскурсии по Куршской/Вислинской косе, бухтам г. Балтийска, острова Насыпного как формирования ландшафта в результате деятельности человека. По

* Здесь и далее в таблице приведены разработанные А. Зориним типы рекреационной деятельности.

маршруту №2 — содержание экскурсионного материала по Куршской косе как природно-антропогенному ландшафту, истории постройки каналов и польдерных земель на восточном побережье Куршского залива. По маршруту №3 — содержание экскурсионного материала по Самбийскому полуострову, Светлогорску как бальнеологическому курорту с парковыми насаждениями растений-интродуцентов, парку в г. Янтарный.

В рамках *деятельностно-экологической синергетической области* маршрутов №1, 2, 3 мы выделили ТРД: β1, β12, β27, β33, β34, β35, β36, β52. Мелководные зоны купания могут быть оборудованы в заливах, более глубокие — на реках Преголя и Дейма. Прогулки в городской среде (Эльблонг, Калининград, Балтийск, Гвардейск, Полесск, Нида). Рыбная ловля является одним из целевых ТРД в данной синергетической области и может осуществляться на всем протяжении маршрута, но особенно привлекательна в заливах. Круиз, морские прогулки и яхтинг — основные целевые ТРД в рамках этого маршрута. Также возможна организация инсентив-мероприятий как в однодневном, так и в многодневном форматах.

Для байдарочного маршрута в рамках *историко-культурно-деятельностной синергетической области* нами были выделены ТРД: β14, β23, β24. Целевыми выступают пешие экскурсии по городам Правдинск, Знаменск, Гвардейск, Полесск, Советск, посещения музеев в Правдинске, Гвардейске и Полесске.

В рамках *историко-культурно-экологической синергетической области* байдарочного маршрута содержится экскурсионный материал по плотинам гидроэлектростанций ГЭС-3 и ГЭС-4, шлюзам Мазурского канала, плотинам и шлюзам в пос. Знаменск, гидротехническим сооружениям на реке Матросовка, Полесском канале и др. Современное состояние и возможности использования рек и каналов на территории Калининградской области рассмотрено в работе В. Гусева [10].

В рамках *деятельностно-экологической синергетической области* маршрута №4 можно выделить: β1 — купания (на всем протяжении маршрута есть небольшие пляжи), β11 — туристский поход (по сути, ряд участков представляют собой маршруты для туристских походов, в том числе и категорийных), β12 — прогулка — на всем протяжении маршрута по оборудованным тропам, β26 — сбор грибов и ягод на отдельных участках маршрута, β27 — рыбная ловля, β29 — заготовки редких лечебных растений в различные сезоны, β39 — «робинзонада», т. е. индивидуальное «выживание» в природных условиях. Также актуальным считаем и ТРД β52 — инсентив-туризм, потому что такая практика в настоящее время очень распространена и в нашем регионе (в том числе с целью тим-билдинга).

В рамках исследования мы разработали методику балльной оценки объектов для включения их в маршрут. Оценивались указанные виды потенциала: историко-культурный, экологический и деятельностный, дополнительно — транспортная доступность в контексте водного маршрута. Целесообразно изучить такой параметр, как расстояние от предыдущего до последующего объекта, который влияет на насыщенность

маршрута объектами. Однако этот параметр имеет смысл применять при сравнении альтернативных «ниток» маршрута. На примере одного из маршрутов мы рассмотрим принципы включения объектов в него.

Для данного исследования мы избрали 5-балльную шкалу, в которой значение «1» соответствует минимальной степени выраженности потенциала, а «5» — максимальной. Определение значения для каждого объекта проводилось с использованием метода экспертных оценок. При оценке транспортной доступности 5 баллов присваивалось объектам с наличием причала, 4 балла — с планируемым причалом, меньшее количество баллов определялось техническими сложностями создания причала в сочетании с отсутствием планов его постройки. Оценка объектов маршрута № 1 приведена в таблице 2.

Экспертная оценка по городу для целей данного исследования усреднена для различных категорий туристов. Например, деятельностный потенциал яхт-клуба взят для среднего туриста на моторной яхте, для которого он является исключительно пристанью. Тогда, как видно из рисунка 5, его можно не включать в маршрут, предпочтя иные пристани около Калининграда. Однако для яхтсмена, цель которого — получение впечатлений от управления парусным судном и общения с такими же яхтсменами, деятельностный потенциал может быть существенно выше. Тогда этот объект может попасть в маршрут. То есть данный подход позволяет не только создать маршрут, но и предложить обоснованные вариации указанного маршрута с позиции деятельностного подхода. Таким образом, видно, что Ладушкин и яхт-клуб в стандартный маршрут с доминирующей историко-культурной составляющей не попадают, а кирхи в поселках Родники и Ушаково могут быть или не быть местом остановки, так как все равно находятся на маршруте. Подбор объектов для других маршрутов также базировался на применении указанной методики.

Таблица 2

Балльная оценка объектов маршрута № 1

Объект	Потенциал			Транспортная доступность
	Историко-культурный	Экологический	Деятельностный	
Эльблонг	4	2	4	5
Фромборк	4	2	3	5
Замок Бальга	4	3	4	3
Ладушкин	2	2	1	3
Замок Бранденбург	4	3	4	5
Балтийск	4	2	3	5
Яхт-клуб	1	1	2	5
Калининград	5	3	4	5
Кирха в пос. Родники	3	2	2	3
Кирха в пос. Ушаково	2	2	2	3
Гвардейск	4	2	3	4
Полесск	4	2	3	4
пос. Рыбачий	3	4	2	5
О-в Русне	1	4	3	5
Клайпеда	2	2	2	5

Источник: составлено авторами.

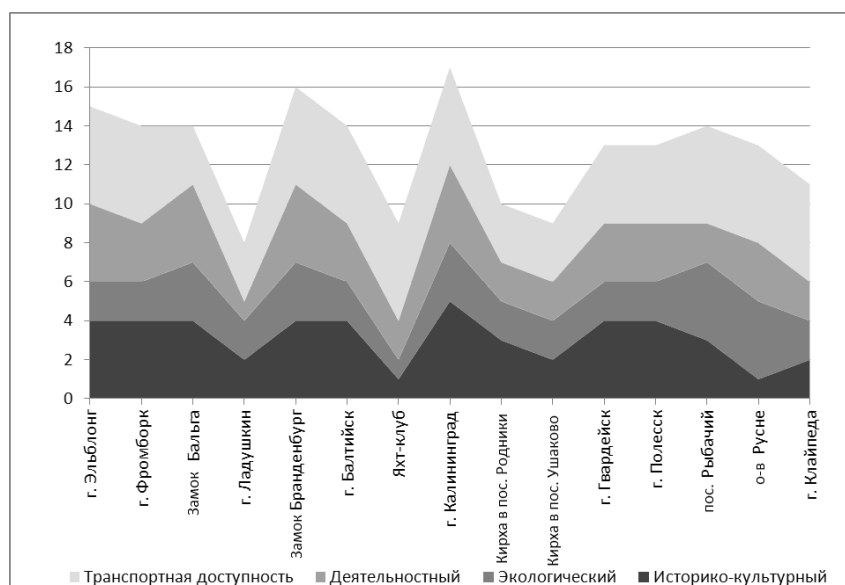


Рис. 7. Подбор объектов маршрута № 1 методом суммирования балльных оценок согласно таблице 2 (составлено авторами)

Предложенная методика обладает еще одним важным достоинством. Изменяя значения деятельностного потенциала либо транспортную доступность, мы можем менять ценность объектов и дополнять маршрут новыми объектами.

Выводы:

1. Любая территория обладает потенциалом. В контексте данной статьи основное внимание было уделено рекреационному аспекту потенциала территории.
2. Потенциал территории можно подразделить, в зависимости от этапов его вовлечения в использование, на выявленный и скрытый. Изначально скрытый потенциал должен быть выявлен, а затем вовлечен в активное использование. В то же время даже выявленный потенциал не всегда активно применяется, что замедляет или даже препятствует развитию территории.
3. При изучении потенциала территории особый интерес представляют историко-культурный, экологический (природный) и деятельностный аспекты. В зонах их пересечения выделяются синергетические области.
4. В рамках проекта «Перекрестки 2.0» были разработаны четыре водных маршрута, главная цель которых — раскрытие потенциала прибрежных территорий и их вовлечение в активное использование. Для каждого маршрута определено и детализировано содержание синергетических областей.

5. Трансграничные туристические маршруты являются инновационной технологией развития территории, поскольку позволяют вовлечь в использование ее выявленный (но не используемый) и скрытый потенциал.

6. Оптимальный эффект при этом достигается, когда при формировании маршрутов максимально полно учтены все синергетические области.

7. Авторская методика балльной оценки потенциала объектов может применяться для эффективного построения новых и модификации существующих маршрутов.

Список литературы

1. *Анохин А.Ю.* Перспективы трансграничного сотрудничества развития яхтенного туризма на территории Калининградской области // Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании, 2011 : сб. докл. междунар. науч.-практ. конф. Одесса, 2011. С. 58—63.

2. *Анохин А.Ю.* Использование активных способов передвижения в организации экологического туризма: вопросы применения зарубежного опыта к центрам экотуризма Калининградской области // Северные туристские дестинации как доминанта развития туризма Северо-Западного региона : тр. II междунар. науч.-практ. конф. Петрозаводск, 2009. С. 68—70.

3. *Анохин А.Ю.* Геомаркетинг как совокупность инновационных принципов оценки рекреационных ресурсов региона // Теория и практика развития инновационных процессов в сфере сервиса и индустрии туризма : сб. науч. ст. по итогам региональной межвуз. науч.-практ. конф. Калининград, 2009. С. 3—9.

4. *Бедняк М.Н., Компанец Е.А.* Методики формирования эффективного туристического маршрута // Эволюция научной мысли : сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. / отв. ред. А.А. Сукиасян. Уфа, 2014. С. 3—5.

5. *Велединский В.Г.* Круизы в современном туризме и туристское образование // Теория и технологии сферы услуг. Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2013. №4 (18). С. 163—169.

6. *Веткин В.А.* Технология создания турпродукта: пакетные туры : учеб.-метод. пособ. / В.А. Веткин, Е.В. Винтайкина. М. : Финансы и статистика, 2013. 240 с. URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=217485> (дата обращения: 11.03.2014).

7. *Ганина Т.В., Лебедева М.А.* Туристический маршрут «Замки Рязанского края» как средство популяризации достопримечательностей Рязанского региона // Культура и образование. Сентябрь 2013. №1. URL: <http://vestnik-rzi.ru/2013/09/861> (дата обращения: 28.11.2013).

8. *Гарин Н.П., Гостищева М.А., Никифорова А.Д. и др.* Северный туризм: дизайн-концепция тематического маршрута по реке Тром-Аган // Баландинские чтения. 2014. №1. С. 429—438. URL: <http://elibrary.ru/> (дата обращения: 15.06.2014).

9. *Григорьев В.С.* Исторический дискурс в контексте международного туристического маршрута «Великий волжский путь» // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. №11—2 (37). С. 53—55. URL: http://elibrary.ru (дата обращения: 15.06.2014).

10. *Гусев В.* Реки Лава, Преголя и Дейма — часть водного пути от Больших Мазурских озер до Балтийского моря // Мазурский канал. Современное состояние и перспективы через 100 лет после начала строительства : сб. материалов симпозиума. Польша, Сроково, Кентшинский повят, Towarzystwo Miłośników Ziemi Kętrzyńskiej im. Zofii Licharewej. 2011.

11. *Дьяченко Е.В.* Архитектурно-ландшафтная организация туристических маршрутов (на примере города Москвы) : дис. ... канд. архитектуры. М., 2010.

12. *Еремеев А.Ю.* Методическое обеспечение разработки нового турпродукта. М.: Лаборатория книги, 2012. 122 с. URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=140733> (дата обращения: 11.03.2014).

13. *Жолобов Д.А., Карагуйшева М.А.* Модель персонализации маршрута в мобильной туристической системе // Известия Южного федерального университета. Технические науки. 2012. Т. 131, №6. С. 211—215.

14. *Зорин И.В., Зорин А.И.* Рекреационное проектирование в туризме // Менеджмент туризма: Туризм и отраслевые системы : учебник. М., 2001. С. 5—20.

15. *Ильина Е.Н.* Туроперейтинг: организация деятельности. М., 2008. 241 с. URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=59708> (дата обращения: 12.02.2014).

16. *Калининградская область.* Природные ресурсы / под ред. В.М. Литвина, Г.Н. Ельцина, В.П. Дедкова. Калининград, 2013.

17. *Киреева Л.А.* Классификация туристических маршрутов в системе размещения объектов туризма // Региональная архитектура и строительство. 2010. №1. С. 144—147.

18. *Кожуховская Д.Г., Бустярикова В.Д.* Эколого-географическая характеристика маршрутной нити пос. Выдрино — р. Снежная — оз. Байкал // География и геоэкология на службе науки и инновационного образования : материалы Всерос. с междунар. участием науч.-практ. конф., посвященной Всемирному дню Земли и 80-летию образования Красноярского края / Краснояр. гос. пед. ун-т им. В.П. Астафьева. Красноярск, 2014. С. 238—242.

19. *Козырева К.С., Новиков А.Н.* Туристско-географические особенности трансграничного позиционирования Забайкальского края во внутренней Азии // Перспективы науки. 2011. №23. С. 10—15.

20. *Кропинова Е.Г.* Регионально-экономический анализ формирования территориальных рекреационных систем. СПб., 2005.

21. *Кропинова Е.Г.* Сотрудничество между Россией и ЕС в сфере инновационного развития туризма на примере программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» // Балтийский регион. 2013. №4 (18). С. 67—80.

22. *Лелина Е.И., Наконечная Е.В., Сталева Ю.А.* Методика составления экскурсионно-туристического маршрута «Последняя дуэль А.С. Пушкина: как это было» // Петербургские исследования. 2010. №2. С. 86—90.

23. *Максимов А.И., Кивал Н.Г.* Организация туристических маршрутов по приморскому краю // Вологдинские чтения. 2007. №65. С. 62—64.

24. *Морозов В.А.* Оценка туристского потенциала и результаты маркетингового анализа существующих и предполагаемых туристских маршрутов // Российское предпринимательство. 2004. №10 (58). С. 108—109. URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/6790/>

25. Поморов С. Б. Оценка природных и культурно-исторических ресурсов территории для проектирования туристического маршрута по странам Большого Алтая // Вестник алтайской науки. № 1. Барнаул, 2011. С. 16—19.
26. Родионова Л. М., Трушкова А. Ю. Маркетинговое исследование перспектив и направлений развития внутреннего туризма в Оренбургской области и муниципальном образовании «город Орск» // Экономика и предпринимательство. 2014. № 1—3. С. 249—255.
27. Сангаджиева С. А., Азыдова Г. Г., Энкеева К. В. и др. Экологические аспекты использования рекреационного комплекса в образовательной системе // Астраханский вестник экологического образования. 2013. № 4 (26). С. 65—70. URL: <http://elibrary.ru/> (дата обращения: 15.06.2014).
28. Briedenhann J., Wickens E. Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas—vibrant hope or impossible dream? // Tourism Management 25. 2004. P. 71—79. URL: www.elsevier.com
29. Cudny W., Michalski T., Rouba R. (eds.) Tourism and the transformation of large cities in the post — communist countries of Central and Eastern Europe, ŁTN, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2012.
30. Darchuk V. G. Advertising Routes Through Manor Sites As One Of The Factors Of Development Of Rural (Green) Tourism In Ukraine // Бизнес информ. 2013. № 8. С. 204—214.
31. Kropinova E. Zoning of the Kaliningrad region of the RF for the purposes of tourism and recreation and development of the trans-border cooperation. TILTAI, Bridges, Social sciences, Klaipeda University. 2009. № 3.
32. Palmowski T. (red.) Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim. Gdynia — Pelplin, 2007.
33. Spiriajevas E. Borderlands of Lithuania and Kaliningrad Region of Russia: Guidelines for Comparative Geographic Approach // Human Resources — the Main Factor of Regional Development. Journal of Social Sciences No. 2. Klaipeda University Regional Policy and Planning Institute. 2010. P. 81—91.

Об авторах

Елена Геннадиевна Кропинова, доктор экономики (Франция), кандидат географических наук, доцент кафедры социально-культурного сервиса и туризма, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: ekropinova@kantiana.ru

Алексей Юрьевич Анохин, кандидат педагогических наук, доцент кафедры социально-культурного сервиса и туризма, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: edel_veis@rambler.ru



THE DEVELOPMENT OF NEW TRANS-BORDER WATER ROUTES IN THE SOUTH-EAST BALTIC: METHODOLOGY AND PRACTICE

E. Kropinova*, A. Anokhin*

* *Immanuel Kant Baltic Federal University*
14 A. Nevski St., Kaliningrad, 236041, Russia

Received on June 1, 2014

This article offers an integrative approach to the development of trans-border water routes. Route development is analysed in the context of system approach as integration of geographical, climatic, meaning-related, infrastructural, and marketing components. The authors analyse the Russian and European approaches to route development. The article focuses on the institutional environment and tourist and recreational resources necessary for water route development. Special attention is paid to the activity aspect of tourist resources. At the same time, the development of all routes included an analysis of physical geographical, technological, infrastructural, economic, political, and social aspects. The case of water routes developed in the framework of the Crossroads 2.0 international project is used to describe the practical implementation of the theoretical assumptions. The work also tests the methodology of point rating for objects that can be potentially included in the route. The creation of trans-border water routes is presented as an innovative technology of identifying a territory's potential and its further development. The authors stress the trans-border nature of water routes is their essential characteristic based on the natural properties of water routes.

Key words: spatial organisation of tourism, water tourism; infrastructure; international cooperation, methodology for evaluating recreational potential, South-East Baltic, innovations in tourism.

About the authors

Dr Elena Kropinova, Department of Social Services and Tourism, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: ekropinova@kantiana.ru

Dr Aleksey Anokhin, Department of Social Services and Tourism, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: edel_veis@rambler.ru