

Исследовательская статья

УДК 911.37: 625.57

DOI: 10.24412/2076-9091-2026-161-47-64

Владимир Андреевич Чеснок¹,
Ольга Владимировна Шульгина¹

¹ Московский городской педагогический университет,
Москва, Россия

ПОДВЕСНЫЕ КАНАТНЫЕ ДОРОГИ МОСКВЫ КАК ОДИН ИЗ ВИДОВ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. Актуальность исследования обусловлена недостаточной географической изученностью развития подвесных канатных дорог как одного из видов городского пассажирского транспорта Москвы. Статья посвящена рассмотрению существующего состояния и перспектив пространственного развития подвесных канатных дорог в столице. Цель работы — проанализировать актуальность на сегодняшний день намеченных в 2019 году планов по строительству подвесных канатных дорог в мегаполисе, выявить преимущества и недостатки этого вида транспорта, обосновать возможные перспективные маршруты подвесных канатных дорог в разных частях города. В основу исследования положены официальные документы по планированию развития транспортной системы Москвы; научные публикации, характеризующие российский и зарубежный опыт сооружения подвесных канатных дорог; собственные краеведческие исследования; картографические материалы. Основными методами исследования выбраны аналитический, сравнительно-географический, картографический. Результатами исследования стало подтверждение перспективности и важности реализации большинства ранее намеченных проектов строительства подвесных канатных дорог в мегаполисе, выявление объективных причин неактуальности воплощения некоторых из этих проектов; авторское обоснование востребованности строительства трех подвесных канатных дорог в разных частях территории Москвы в дополнение к существующим проектам.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, подвесная канатная дорога, транспортная система Москвы, актуальные маршруты

Research article

UDC 911.37: 625.57

DOI: 10.24412/2076-9091-2026-161-47-64

Vladimir Andreevich Chesnok¹,
Olga Vladimirovna Shulgina¹¹ Moscow City University,
Moscow, Russia**MOSCOW'S CABLEWAYS AS A TYPE
OF URBAN PASSENGER TRANSPORT**

Abstract. The relevance of this study stems from the insufficient geographical knowledge of the development of aerial tramways as a form of urban passenger transport in Moscow. This article examines the current status and prospects for the spatial development of aerial tramways in the capital. The purpose of the work is to analyze the relevance of the plans planned for 2019 for the construction of suspended cable cars in the metropolis, identify the advantages and disadvantages of this type of transport, and substantiate possible promising routes of suspended cable cars in different parts of the city. The research is based on official documents on planning the development of the Moscow transport system; scientific publications describing the Russian and foreign experience in the construction of suspended cable cars; own local history research; cartographic materials. The main research methods are analytical, comparative geographical, cartographic. The results of the study confirmed the prospects and importance of implementing most of the previously planned projects for the construction of suspended cable cars in the metropolis, identifying objective reasons for the irrelevance of some of these projects; the author's justification for the construction of three suspended cable cars in different parts of Moscow in addition to existing projects.

Keywords: urban passenger transport, suspended cable car, Moscow transport system, current routes

Введение

Подвесные канатные дороги издавна являются оптимальным транспортом в горной и пересеченной местности [6]. Однако в настоящее время во многих населенных пунктах мира, расположенных на равнинной местности, они стали важной частью городского пассажирского транспорта (наравне с автобусами, троллейбусами, трамваями, метро и др.) [10], а также успешно используются в туристских центрах [5]. Городские подвесные канатные дороги проложены в Лондоне (Великобритания), Нью-Йорке (США), Харбине (Китай) и других зарубежных городах. Такие дороги, выполняющие функции пассажирского транспорта, имеются или проектируются и в некоторых городах России: Нижнем Новгороде, Ялте, Пятигорске, Кисловодске, Самаре, Магнитогорске, Казани [8] и др. Около шести лет назад идея о возможности

использования подвесных канатных дорог в качестве одного из видов городского пассажирского транспорта появилась и в Москве, в которой подвесные канатные дороги долгое время использовались исключительно на горнолыжных склонах в холодное время года.

Материалы и методы исследования

Прежде всего необходимо дать определение понятию «канатная дорога», которое используется в данной статье. Согласно «Большой российской энциклопедии», канатная дорога — транспортное сооружение с канатной тягой, предназначенное для перевозки грузов в подвесных вагонетках и пассажиров в вагонах и креслах, перемещающихся по несущему стальному канату, натянутому между опорами (станциями)¹.

В рамках исследования рассматривались подвесные канатные дороги, предполагаемые к постройке на территории Москвы или уже открытые в качестве одного из видов городского пассажирского транспорта. Не учитывались подвесные канатные дороги, функционирующие только зимой в составе горнолыжных комплексов «Воробьевы горы», «Кант», «Лата Трэк», «Северное Бутово», «Ново-Переделкино», «Севастопольский проспект», «Куркино». Был проведен анализ официальных планов 2019 года по строительству сети пассажирских подвесных канатных дорог в Москве; рассмотрено текущее состояние сети подвесных канатных дорог в городе; даны прогнозы относительно возможных перспектив ее развития с учетом текущих реалий; представлены авторские варианты по строительству новых подвесных канатных дорог в городе и продление уже существующих².

Результаты исследования

История вопроса

В 2019 году в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) правительством Москвы был представлен амбициозный проект по строительству в городе 11 подвесных канатных дорог, которые планировали возвести на основании концессионных соглашений на принципе государственно-частного партнерства. Данные соглашения предполагали не только ввод, но и дальнейшую временную эксплуатацию объекта концессионерами. Для строительства предполагалось привлечь частный капитал,

¹ Канатная дорога // Большая российская энциклопедия: портал. URL: <https://bigenc.ru/c/kanatnaia-doroga-f02bcc> (дата обращения: 15.09.2025).

² При написании статьи использовалась информация из открытых источников.

но объекты будут оставаться в собственности города. Инвестор получает право их эксплуатировать в течение определенного времени и за счет этого окупает затраты на строительство, получает прибыль. Решение о стоимости проезда по будущим линиям подвесных канатных дорог принимается по согласованию с администрацией города. Общая протяженность новых подвесных канатных дорог, по проекту, должна была составить около 40 км, а ожидаемый пассажиропоток — 66 тыс. чел.³

Строить подвесные канатные дороги предполагалось там, где возводить мосты и тоннели экономически нецелесообразно, а сооружать новые станции и линии метро нецелесообразно из-за небольшого пассажиропотока. Маршруты предлагались самые разные: от Павелецкой набережной до станции метро «Автозаводская», от парка «Сокольники» через территорию ВДНХ до Ботанического сада, от станции метро «Киевская» через гостиницу «Украина» до Краснопресненской набережной и небоскребов «Москва-Сити» (табл. 1).

Таблица 1

Общая характеристика маршрутов подвесных канатных дорог в Москве, анонсированных в рамках ПМЭФ – 2019

№	Маршрут	Длина, км	Кол-во станций	Пассажиропоток, чел. / день	Время в пути, мин.
1	Пос. Мосрентген – «Мега Теплый Стан» – станция метро «Теплый Стан»	3,3	3	5 630	13
2	Станция метро «Битцевский парк» – станция метро «Улица Академика Янгеля»	2,3	2	2 195	7
3	Липецкая улица – станция метро «Орехово» – торговый центр «Вегас»	5,6	3	6 788	25
4	Парк «Остров мечты» – Бобровый остров – станция метро «Нагатинский Затон»	2	3	5 961	8
5	Павелецкая набережная – станция метро «Автозаводская»	1,1	2	3 634	5

³ Канатную дорогу над Химкинским водохранилищем построят в 2023 году. 18.12.2019 // Официальный портал Градостроительного комплекса Москвы. URL: <https://stroj.mos.ru/news/kanatnuiu-doroghu-nad-khimkinskim-vodokhranilishchiem-postroiat-v-2023-ghodu> (дата обращения: 17.09.2025).

№	Маршрут	Длина, км	Кол-во станций	Пассажиропоток, чел. / день	Время в пути, мин.
6	Станция метро «Алма-Атинская» – район Капотня – «Мега Белая Дача»	7,8	5	12 148	38
7	Площадь Евразии – гостиница «Украина» – Краснопресненская набережная	2	3	3 819	8
8	Станция метро «Мневники» – Национальный космический центр	0,5	2	3 815	2
9	Станция метро «Спартак» – станция метро «Строгино» – Серебряный бор – станция метро «Живописная»	6,5	5	4 624	26
10	Парк «Сокольники» – ВДНХ – Ботанический сад	6,2	6	7 634	25
11	Станция метро «Сходненская» – станция метро «Речной вокзал»	2,3	2	19 000	7

Источник: составлено автором по материалам экспозиции ГУП «Московский метрополитен» и Департамента транспорта Москвы на Всемирном саммите Международного союза общественного транспорта (UITP). Стокгольм (Швеция), 9–12 июня 2019 г.

Наиболее близким к реализации стал проект строительства подвесной канатной дороги через Химкинское водохранилище, которая должна была соединить две станции метро — «Сходненскую» и «Речной вокзал», три района — Северное Тушино, Южное Тушино и Левобережный, а также два административных округа — Северо-Западный и Северный (см. рис. 1). Планировалось, что подвесная канатная дорога длиной 2,3 км будет построена к 2023 году консорциумом, в состав которого входило несколько европейских компаний, уже зарекомендовавших себя при реализации проекта по строительству подвесной канатной дороги на Воробьевых горах. По прогнозу, пассажиропоток на маршруте должен был составить до 19 тыс. человек в сутки. Предполагалось, что новая подвесная канатная дорога будет интегрирована в городскую транспортную сеть, а оплатить проезд можно будет в том числе картой «Тройка»⁴. Однако на конец 2025 года строительные работы так и не были начаты. По официальной версии, в настоящее время отсутствует инвестор, готовый построить эту дорогу. При этом власти считают данный проект потенциально экономически успешным.

⁴ Канатную дорогу над Химкинским водохранилищем...



Источник: Соединит берега: какой будет новая канатка над Химкинским водохранилищем. 26.08.2021 // Новости Москвы – Москва 24: официальный сайт информагентства. URL: <https://www.m24.ru/articles/gorod/26082021/158512> (дата обращения: 18.01.2026).

Рис. 1. Визуализация проекта канатной дороги над Химкинским водохранилищем

Современное состояние развития подвесных канатных дорог в Москве

Первая и единственная на данный момент подвесная пассажирская канатная дорога в Москве, интегрированная в систему городского пассажирского транспорта, функционирует на Воробьевых горах. Она была открыта 26 ноября 2018 года, то есть примерно за год до анонса масштабных планов столичных властей по строительству в городе целой сети подвесных канатных дорог. Трасса подвесной канатной дороги проложена над Москвой-рекой и соединяет два ее берега: высокий правый, где находится улица Косыгина и смотровая площадка на Воробьевых горах, и низкий левый, где находится Лужнецкая набережная и спортивный комплекс «Лужники». Стоит отметить, что данная подвесная канатная дорога соединяет между собой два разных района двух разных административных округов столицы: район Раменки Западного округа и район Хамовники Центрального округа.

На маршруте подвесной канатной дороги протяженностью 720 метров расположены три станции: «Воробьевы горы», «Новая Лига» и «Лужники». Пассажиров перевозят 35 закрытых кабинок на 8 мест каждая. Пропускная способность подвесной канатной дороги составляет до 1 600 пассажиров в час. Средняя длительность поездки составляет шесть минут. Время работы канатной дороги: понедельник — с 16:00 до 22:00, со вторника по воскресенье — с 11:00 до 22:00. Стоит отметить, что подвесная канатная дорога на Воробьевых

горах, помимо транспортной и туристической функции, выполняет также и спортивную — зимой ей пользуются горнолыжники, чтобы подняться от подножия горнолыжного склона Воробьевых гор к его вершине (рис. 2, 3).



Рис. 2. Станция «Воробьевы горы». Фото В. А. Чеснока



Рис. 3. Вид на Лужники с канатной дороги. Фото В. А. Чеснока

Подвесная канатная дорога на Воробьевых горах отображается на схеме метро Москвы. Оплата проезда, помимо наличных и банковской карты, возможна также и с помощью транспортной карты «Тройка». Стоимость проезда для различных категорий населения приведена в таблице 2.

Таблица 2

Стоимость проезда по канатной дороге на Воробьевых горах
(по состоянию на 02.09.2025)

Категория пассажиров	Тип билета	Стоимость билета, руб.	
		Будние	Выходные
Взрослые (с 14 лет)	Туда	700	
	Туда – обратно	1 000	
– дети (7–13 лет); – студенты высших учебных заведений РФ; – пенсионеры по старости и за выслугу лет; – члены многодетных семей; – инвалиды II и III групп; – ветераны, участники боевых действий	Туда	500	
	Туда – обратно	700	

Источник данных: официальный сайт Спортивно-туристического комплекса «Воробьевы горы» — раздел «Канатная дорога». URL: <https://srkvg.ru/kanatnaya-doroga/>

Таким образом, видно, что на конец 2019 – начало 2020 года в правительстве Москвы считали подвесные канатные дороги достаточно перспективным видом общественного транспорта. Они действительно имеют ряд существенных преимуществ, среди которых: бесшумность, короткие сроки строительства и низкие эксплуатационные расходы, незначительные энергетические затраты, высокая степень автономности, бесперебойность работы и короткие

интервалы прибытия кабинок, возможность интеграции с другими видами городского транспорта. Кроме того, на строительство подвесных канатных дорог нужно значительно меньше земли, чем на автодороги или рельсы для наземного общественного транспорта; следовательно, не требуется масштабного освобождения территорий, что позволяет сохранить в целости зеленые насаждения [4]. Важным моментом в условиях поиска путей уменьшения вредных выбросов в атмосферу является их экологичность [7].

При этом следует иметь в виду, что в инженерном плане канатные дороги, на первый взгляд кажущиеся достаточно простым в строительстве видом транспорта (построить станции, натянуть между ними трос и повесить на него кабинки), на самом деле представляют собой достаточно сложный механизм. Их создание требует высоких теоретических и практических знаний в таких областях, как инженерные изыскания, расчеты устойчивости склона и защиты от оползневых и лавинных явлений, расчеты мачтовых и высотных металлоконструкций линейных опор, специальные расчеты статики и динамики многопролетных канатных систем и т. д. [2].

В новой геоэкономической ситуации, наступившей с 2022 года, с российского рынка ушли европейские компании, бывшие основными поставщиками оборудования для канатных дорог. При этом, по мнению специалистов-транспортников, после распада СССР отечественная школа и производственная база проектирования и строительства канатных дорог оказалась почти полностью утраченной [1]. Когда остро встал вопрос об импортозамещении, мощным драйвером для развития российской индустрии канатных дорог стал туризм. Несмотря на историческую зависимость от зарубежных технологий, отечественные компании успешно адаптировались к новым экономическим условиям, усилили свои компетенции и начали предлагать конкурентоспособные решения как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Одним из лидеров в этой отрасли сегодня является компания РУСЛЕТ, основанная в 2021 году. Она выпускает скоростные высокопроизводительные канатно-транспортные системы с отцепляемым зажимом. Компания определяет себя как первого отечественного производителя, который предлагает полный цикл услуг — от разработки концепции и проектирования до монтажа, пусконаладки и ввода объекта в эксплуатацию.

Анализ актуальности планов строительства канатных дорог в Москве, анонсированных в 2019 году в современных условиях

В 2025 году перспективы строительства новых линий подвесных канатных дорог в Москве не вполне понятны. Дело в том, что с течением времени необходимость строительства большинства из анонсированных в 2019 году канатных дорог в столице по тем или иным причинам попросту отпала. Кроме того, в новостном поле давно не появлялись новые сообщения, касающиеся

строительства в городе подвесных канатных дорог. Авторами проанализированы все анонсированные к строительству линии подвесных канатных дорог в Москве на предмет их актуальности на конец 2025 года.

Маршрут № 1. «Пос. Мосрентген – «Мега Теплый Стан» – станция метро «Теплый Стан»

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту на текущий момент отпала, так как в 2024 году в этом районе была запущена Троицкая линия московского метро. Теперь жителям пос. Мосрентген и посетителям торгового центра «Мега Теплый Стан» не обязательно нужно добираться до метро «Теплый Стан» Калужско-Рижской линии: рядом открылись станции метро «Корниловская» и «Тютчевская». От пос. Мосрентген до «Тютчевской» около 10 минут пешком, от торгового центра «Мега Теплый Стан» до «Корниловской» — 10 минут езды на автобусе.

Маршрут № 2. Станция метро «Битцевский парк» – станция метро «Улица Академика Янгеля»

Необходимость строительства данной канатной дороги остается, так как за последние 6 лет никакой соразмеряемой по времени поездки (7 минут) альтернативы ей не появилось. В настоящий момент добраться напрямую от одной точки до другой можно, но это займет достаточно много времени. На выбор два варианта — либо через лес (около 40 минут пешком или 15 минут на велосипеде), либо за 20 минут на метро, доехав от станции метро «Битцевский парк» до станции метро «Улица Старокачаловская» Бутовской линии и пересев там на станцию «Бульвар Дмитрия Донского» Серпуховско-Тимирязевской линии.

Маршрут № 3. Липецкая улица – станция метро «Орехово» – торговый центр «Вегас»

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту остается, но в настоящий момент строить имеет смысл лишь участок от станции метро «Орехово» Замоскворецкой линии до торгового центра «Вегас». Связано это с тем, что до 2030 года в район Липецкой улицы придет Бирюлевская линия метро, строительство которой уже началось. И необходимость связывать Бирюлево со станцией метро «Орехово» отпадет. Сегодня путь от станции метро «Орехово» Замоскворецкой линии до торгового центра «Вегас» на общественном транспорте составляет около получаса.

Маршрут № 4. Парк «Остров мечты» – Бобровый остров – станция метро «Нагатинский Затон»

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту отпала, так как в 2023 году в этом районе был запущен второй регулярный речной маршрут электросудов от ЗИЛа до Печатников, остановки которого есть

и у «Острова мечты», и у станции метро «Нагатинский Затон» Большой кольцевой линии. Стоит отметить, что в настоящий момент на маршруте электросудов отсутствует остановка на Бобровом острове, но по мере развития его территории она может быть там достаточно быстро организована. И это будет сделать намного быстрее, проще и дешевле, чем строить здесь станцию канатной дороги.

***Маршрут № 5. Павелецкая набережная –
станция метро «Автозаводская»***

Необходимость строительства данной канатной дороги остается, так как за последние шесть лет никакой альтернативы ей не появилось. В настоящее время путь от Павелецкой набережной до станции метро «Автозаводская» Замоскворецкой линии на общественном транспорте занимает 30 минут.

***Маршрут № 6. Станция метро «Алма-Атинская» –
район Капотня – «Мега Белая Дача»***

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту также остается, так как за последние шесть лет никакой альтернативы ей не появилось. В перспективе здесь планируется запуск нового регулярного речного маршрута электросудов по Москве-реке — от причала «Коломенское» до «Южных ворот». То есть от района Капотня можно будет на электросудне доплыть до, например, причала «Братеево» и оттуда дойти пешком до станции метро «Борисово» Люблинско-Дмитровской линии либо доплыть до причала «Курьяново», и там дойти пешком до одноименной станции МЦД-2, либо до станции «Москворечье» на том же диаметре. Однако это будет все равно дольше, чем доехать по прямой на канатной дороге от Капотни до станции метро «Алма-Атинская». К тому же от Капотни до торгового центра «Мега Белая Дача» ничего кроме канатной дороги пока не планируется. В настоящее время путь от станции метро «Алма-Атинская» до района Капотня на общественном транспорте занимает около 1 часа, от района Капотня до торгового центра «Мега Белая Дача» — еще полчаса.

***Маршрут № 7. Площадь Евразии – гостиница «Украина» –
Краснопресненская набережная***

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту по большому счету отпала, так как в 2023 году от Площади Евразии через Краснопресненскую набережную и далее в Филевский парк запустили первый регулярный речной маршрут электросудов.

***Маршрут № 8. Станция метро «Мневники» –
Национальный космический центр***

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту отпала, так как в конце 2024 года Национальный космический центр в Филевской

пойме связали со станцией метро «Мневники» автомобильным мостом через Москву-реку.

Маршрут № 9. Станция метро «Спартак» – станция метро «Строгино» – Серебряный бор – станция метро «Живописная»

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту по большому счету осталась только на двух участках — от станции метро «Спартак» Таганско-Краснопресненской линии до станции метро «Строгино» Арбатско-Покровской линии и от «Строгино» в Серебряный бор. Это связано с тем, что через несколько лет от «Строгино» до «Живописной» можно будет проехать напрямую по строящейся сейчас Рублево-Архангельской линии метро, от «Живописной» до «Спартака» — на перспективном регулярном речном маршруте электросудов, который пройдет по Москве-реке от Мневников до «СберСити». На этом же маршруте можно будет попасть от «Спартака» и «Живописной» в Серебряный бор.

Маршрут № 10. Парк «Сокольники» – ВДНХ – Ботанический сад

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту отпала. В настоящее время весь этот маршрут можно преодолеть под землей с помощью метро — доехать по Большой кольцевой линии от «Сокольников» до «Рижской», там перейти на Калужско-Рижскую линию и по ней доехать либо до станции «ВДНХ», либо до станции «Ботанический сад».

Маршрут № 11. Станция метро «Сходненская» – станция метро «Речной вокзал»

Необходимость строительства канатной дороги по данному маршруту остается, так как за последние шесть лет никакой альтернативы ей не появилось. В настоящее время путь на общественном транспорте от станции метро «Сходненская» до станции метро «Речной вокзал» занимает около 40 минут.

Таким образом, по прошествии шести лет из 11 анонсированных в 2019 году маршрутов канатных дорог полностью актуальными остались лишь четыре: № 2, 5, 6, и 11, стали актуальными частично № 3 и 9, полностью потеряли актуальность № 1, 4, 7, 8 и 10.

**Предложения по организации в Москве
новых линий канатных дорог**

Была проанализирована существующая на 2025 год территория Москвы с целью выявления потенциальных мест для строительства новых линий подвесных канатных дорог в столице. Учитывалось, сколько времени и какое расстояние сократит новая канатная дорога по сравнению с текущей ситуацией.

Было выявлено как минимум три участка территории города, на которых было бы целесообразным строительство подвесных канатных дорог:

1) между Бережковской и Новодевичьей набережными через Москву-реку (рис. 4);

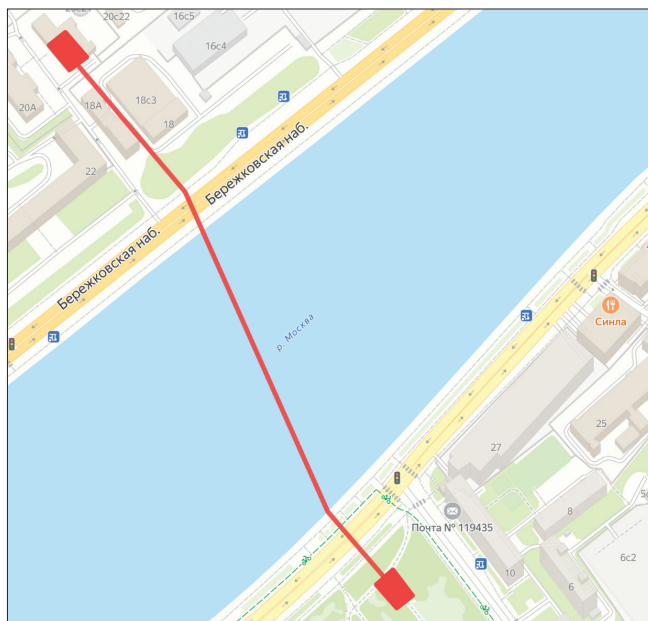


Рис. 4. Предполагаемая трасса канатной дороги между Бережковской и Новодевичьей набережными. Составлено В. А. Чесноком в сервисе «Мои карты» от компании «Яндекс»

2) от станции метро «Крылатское» через велотрек к парку «Сказка» (рис. 5);

3) продление действующей канатной дороги на ВДНХ от Северной станции в сторону Каменных прудов (рис. 6).

Рассмотрим эти маршруты с точки зрения совершенствования транспортной системы для удобства жителей и гостей города.

Предлагаемый маршрут № 1. Канатная дорога между Бережковской и Новодевичьей набережными через Москву-реку (см. рис. 4)

Обоснование этого маршрута связано с тем, что в настоящее время пересечь Москву-реку между районами Дорогомилово и Арбат на участке от Бородинского моста до Бережковского моста Третьего транспортного кольца можно в двух точках: либо по пешеходному мосту Богдана Хмельницкого, либо по мосту Московского центрального кольца. Расстояние между этими двумя точками составляет около двух километров. Какого-либо замещения моста в виде линии метро или маршрута речных судов здесь нет. В этой связи представляется разумной идея соединить два берега Москвы-реки с помощью канатной дороги. Это позволит связать территорию бывшего Дорогомиловского химического завода, в перспективе подлежащей масштабной реорганизации по проекту

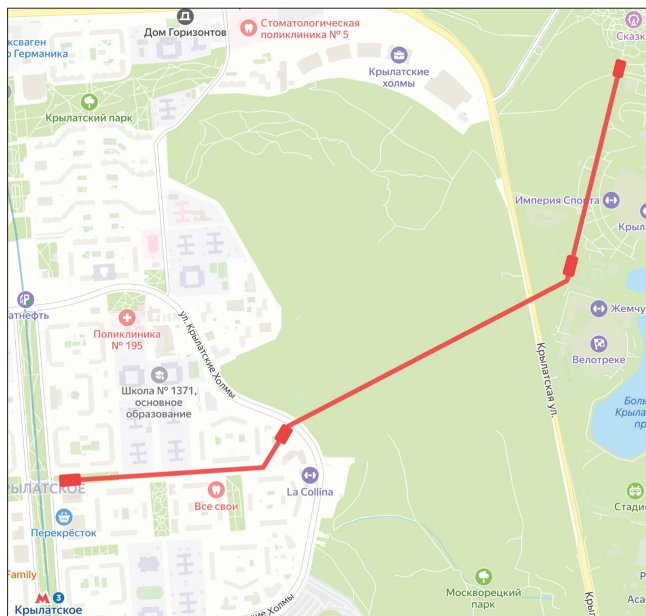


Рис. 5. Предполагаемая трасса канатной дороги между станцией метро «Крылатское» и парком «Сказка». Составлено В. А. Чесноком в сервисе «Мои карты» от компании «Яндекс»

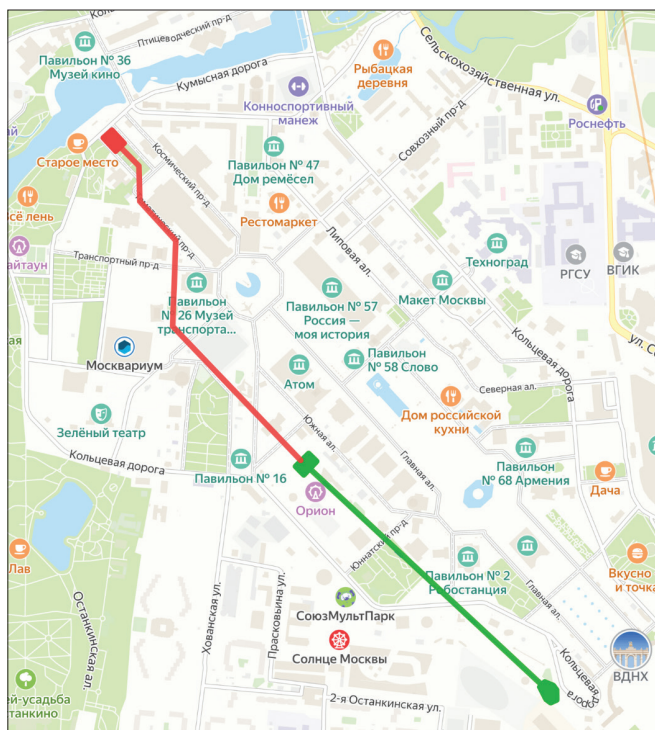


Рис. 6. Предполагаемая трасса удлиненной канатной дороги «Воздушный трамвай» на ВДНХ. Составлено А. В. Чесноком в сервисе «Мои карты» от компании «Яндекс»

«Индустриальные кварталы» (здесь появится жилье и рабочие места), и территорию в непосредственной близости от Новодевичьего монастыря. В таком случае длина канатной дороги составит около полукилометра. На ней будет две станции — с одного и с другого берега Москвы-реки. Время на перемещение от одной точки до другой составит около двух минут (вместо текущих 20 минут и почти 2 км).

Предлагаемый маршрут № 2. Канатная дорога от станции метро «Крылатское» через велотрек к парку «Сказка» (см. рис. 5)

Обоснование этого маршрута связано с тем, что в настоящее время добираться от станции метро «Крылатское», где проживает основная часть жителей одноименного района, до крупных спортивных объектов — велотрека, ледового дворца «Крылатское», гребного канала — неудобно и долго. Жилая часть района расположена на возвышенности, спортивная — в низменности и на достаточно большом удалении от жилой застройки. Их разделяет ландшафтный парк «Крылатские холмы» [3]. Предлагаемая канатная дорога будет начинаться от станции метро «Крылатское» Арбатско-Покровской линии, проходить над территорией ландшафтного парка и велотрассы, через велотрек и ледовый дворец и заканчиваться у тематического парка «Сказка», рядом с Живописным мостом. Таким образом удобно станет добираться от метро до спортивных объектов и парка развлечений «Сказка», а также до Живописного моста. Протяженность канатной дороги составит около 2,5 км, на ней будет три станции: у метро «Крылатское», у ледового дворца и велотрека и у парка «Сказка». Время в пути от начала до конца составит около 10 минут (вместо текущих 30 минут на автобусе). По сути, данный проект в случае его реализации будет являться не просто подвесной канатной дорогой, а линией канатного метро. Основным отличием канатного метро от обычных подвесных канатных дорог является наличие, кроме начальной и конечной, определенного количества промежуточных станций, предназначенных не только для посадки-высадки пассажиров в подвижной состав, но и для их пересадки на другие виды транспорта [9].

Предлагаемый маршрут № 3. Продление действующей канатной дороги на ВДНХ от Северной станции в сторону Каменных прудов (см. рис. 6)

В 2025 году в составе тематического парка «Орион» на ВДНХ была запущена канатная дорога, получившая название «Воздушный трамвай». Ее длина — около 780 метров, которые преодолеваются за 5–7 минут. Данную канатную дорогу предлагается продлить примерно на километр в северо-западном направлении, до Каменных прудов. В районе прудов расположено несколько довольно популярных у туристов локаций Выставки достижений народного хозяйства, до которых в настоящее время достаточно долго добираться от Главного входа: павильон «Пчеловодство», «Лента Мебиуса», фонтан «Золотой колос», Музей кино и другие. Появление станции канатной дороги в районе Каменных прудов позволит добраться сюда от Главного входа за примерно 15 минут вместо 30 существующих пешком.

Заключение

Канатные дороги представляют собой перспективный вид городского пассажирского транспорта. У них есть достаточно большое количество преимуществ по сравнению с другими видами транспорта: бесшумность, короткие сроки строительства и низкие эксплуатационные расходы, незначительные энергетические затраты, высокая степень автономности, бесперебойность работы и короткие интервалы прибытия кабинок, возможность интеграции с другими видами городского транспорта, экологичность, возможность для пассажиров наслаждаться видами городских ландшафтов, что делает такие дороги привлекательными не только для горожан, но и для туристов. Есть у этих дорог, помимо бесспорных преимуществ, и определенная специфика, осложняющая их оперативное и повсеместное сооружение в условиях густонаселенного мегаполиса: высокие требования к безопасности, требующие сложных технических решений и использования современного оборудования мирового уровня; небольшая пропускная способность. Поэтому, несмотря на масштабные планы по созданию в Москве целой сети подвесных канатных дорог различной протяженности, в настоящий момент реализацию получила лишь одна канатная дорога, построенная на Воробьевых горах в конце 2018 года.

Анализ актуальности планов строительства канатных дорог в Москве, анонсированных в 2019 году для современных условий, показал, что по объективным причинам из 11 анонсированных маршрутов полностью актуальными остались лишь четыре, две — частично актуальны, а пять — потеряли свою актуальность полностью. Нецелесообразность намеченного ранее строительства пяти подвесных канатных дорог связана с тем, что существовавшая ранее проблема связи двух разделенных локаций была решена столичными властями с помощью других способов: постройки моста, запуска движения по новой линии метро, начала работы круглогодичных электросудов по Москве-реке.

Говоря о будущем канатных дорог в Москве, стоит отметить, что в настоящее время иностранные (в первую очередь европейские) компании на российском рынке уже не представлены. Поэтому строить новые канатные дороги в Москве с большой долей вероятности будут российские компании, производство которых только набирает обороты. Вследствие этого не стоит надеяться на ускоренное строительство таких дорог в мегаполисе. Однако необходимость в них существует. В качестве примеров в данной статье обоснована целесообразность сооружения трех подвесных канатных дорог в разных частях города, в контексте совершенствования транспортного обслуживания горожан и гостей столицы.

Список источников

1. Аверин С. Ю. Обзор парка канатных дорог России // Безопасность труда в промышленности. 2016. № 1. С. 38–42. EDN: VGSGZX.
2. Бовский Г. Н. Фрагменты истории развития канатных дорог в нашей стране // Безопасность труда в промышленности. 2013. № 4. С. 86–88. EDN: PYJUFV.

3. Воронова Т. С., Гайворон Т. Д., Майнашева Г. М. Антропогенная трансформация ландшафтов Москвы (на примере района Крылатское) // Астраханский вестник экологического образования. 2024. № 4 (82). С. 23–28. <https://doi.org/10.36698/2304-5957-2024-4-23-28>. EDN: JLSLSD.
4. Короткий А. А., Кирсанов М. В., Панфилов А. В. Перспективы применения канатного транспорта в урбанизированной среде // Градостроительство. 2013. № 4 (26). С. 66–70. EDN: PIUPHA.
5. Короткий А. А. Магистральная пассажирская канатная дорога в городе Сочи / А. А. Короткий, В. С. Котельников, А. В. Панфилов и др. // Вестник Владикавказского научного центра. 2008. Т. 8. № 1. С. 64–69. EDN: NZAOIT.
6. Кусерова А. И. Использование нестандартных видов транспорта в туризме России // Сервис в России и за рубежом. 2024. Т. 18. № 2 (111). С. 154–165. <https://doi.org/10.5281/zenodo.12629257>. EDN: JJQGFP.
7. Налобина А. Н. Экологическое благополучие в контексте устойчивого развития Москвы: обзор научных публикаций в журнале «Вестник МГПУ Серия «Естественные науки» // Вестник МГПУ. Серия: Естественные науки. 2024. № 4 (56). С. 10–17. <https://doi.org/10.24412/2076-9091-2024-456-10-17>. EDN: WMCJEK
8. Покка Е. В., Грастова А. Е. Формирование канатной дороги в структуре города Казани // Архитектура. Реставрация. Дизайн. Урбанистика. 2024. № 1 (3). С. 15–21. EDN: URAYIY.
9. Панфилов А. В. Развитие транспортной инфраструктуры городской мобильности на основе технологий канатного метро / А. В. Панфилов, А. А. Короткий, Э. А. Панфилова, И. А. Лагерев // Техника и технология транспорта. 2019. № 5 (13). С. 64–70. EDN: HMFBST. URL: <https://transport-kgasu.ru/files/N13-64RTS19.pdf>
10. Статива Е. А., Сидорович Д. Ю. Проектирование и производство канатных дорог в России // Машины и установки: проектирование, разработка и эксплуатация. 2025. № 2. С. 7–14. EDN: GIKHNT.

References

1. Averin S. Yu. Review of the Russian cable car fleet. Occupational Safety in Industry. 2016;(1):38–42. EDN: VGSGZX. (In Russ.).
2. Bovsky G. N. Fragments of the history of cable car development in our country. Occupational Safety in Industry. 2013;(4):86–88. EDN: PYJUFV. (In Russ.).
3. Voronova T. S., Gaivoron T. D., Mainasheva G. M. Anthropogenic transformation of Moscow landscapes (using the Krylatskoye district as an example). Astrakhan Bulletin of Environmental Education. 2024;82(4):23–28. EDN: JLSLSD. (In Russ.). <https://doi.org/10.36698/2304-5957-2024-4-23-28>
4. Korotkiy A. A., Kirsanov M. V., Panfilov A. V. Prospects for the use of ropeway transport in an urbanized environment. Urban Development. 2013;26(4):66–70. EDN: PIUPHA. (In Russ.).
5. Korotkiy A. A., Kotelnikov V. S., Panfilov A. V. et al. Main passenger cable car in the city of Sochi. Bulletin of the Vladikavkaz Scientific Center. 2008;8(1):64–69. EDN: NZAOIT. (In Russ.).
6. Kuserova A. I. Use of non-standard modes of transport in Russian tourism. Service in Russia and Abroad. 2024;18(2):154–165. EDN: JJQGFP. (In Russ.). <https://doi.org/10.5281/zenodo.12629257>

7. Nalobina A. N. Environmental well-being in the context of sustainable development of Moscow: a review of scientific publications in the journal “Bulletin of Moscow State Pedagogical Univ. Series “Natural Sciences”. Bulletin of Moscow State Pedagogical Univ. Series: Natural Sciences. 2024;56(4):10–17. EDN: WMCJEK. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2076-9091-2024-456-10-17>
8. Pokka E. V., Grastova A. E. Formation of a cable car in the structure of the city of Kazan. Architecture. Restoration. Design. Urbanism. 2024;3(1):15-21. EDN: UPAYIY. (In Russ.).
9. Panfilov A. V., Korotkiy A. A., Panfilova E. A., Lagerev I. A. Development of urban mobility transport infrastructure based on cable car metro technologies. Transport Engineering and Technology. 2019;(13):64–70. EDN: HMF BST. (In Russ.). URL: <https://transport-kgasu.ru/files/N13-64RTS19.pdf>
10. Stativa E. A., Sidorovich D. Yu. Design and production of cable cars in Russia. Machines and Installations: Design, Development, and Operation. 2025;(2):7–14. EDN: GIKHNT. (In Russ.).

Информация об авторах / Information about the authors:

Чеснок Владимир Андреевич — магистрант Института естествознания и спортивных технологий, Московский городской педагогический университет, Москва, Россия.

Chesnok Vladimir Andreevich — Master’s Student of the Institute of Natural Sciences and Sports Technologies, Moscow City University, Moscow, Russia.

chesnokva317@mgpu.ru, <https://orcid.org/0009-0008-0740-5189>

Шульгина Ольга Владимировна — доктор исторических наук, кандидат географических наук, доцент, профессор департамента образовательного проектирования Института естествознания и спортивных технологий, Московский городской педагогический университет, Москва, Россия.

Shulgina Olga Vladimirovna — Doctor of Historical Sciences, Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Educational Design, Institute of Natural Science and Sports Technologies, Moscow City University, Moscow, Russia.

shulginaov@mgpu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7036-4035>

Вклад авторов:

Владимир Андреевич Чеснок — проведение исследования, визуализация (составление таблиц, подготовка и оформление рисунков), написание первоначального варианта текста (подготовка черновика рукописи).

Ольга Владимировна Шульгина — руководство, концептуализация, написание: редактирование и доработка: критический анализ, исправление и дополнение текста.

Authors' contributions:

Vladimir Andreevich Chesnok — conducting research, visualization (compiling tables, preparing and designing figures), writing the initial version of the text (preparing a draft of the manuscript).

Olga Vladimirovna Shulgina — leadership, conceptualization, writing (editing and revision: critical analysis, correction and addition of the text).

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests: the authors declare no relevant conflict of interests.

Финансирование: исследование не имело финансовой поддержки.

Funding Statement: no funding was received for writing this manuscript.

Статья поступила в редакцию: 30.10.2025;
одобрена после доработки: 05.11.2025;
принята к публикации: 10.11.2025.

The article was submitted: 30.10.2025;
approved after reviewing: 05.11.2025;
accepted for publication: 10.11.2025.