

УДК 656.025.2

**ОРГАНИЗАЦИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ
МЕЖДУ ЛЕНИНСКИМ И ПРИОКСКИМ РАЙОНАМИ НИЖНЕГО НОВГОРОДА**

Дрейбанд Дмитрий Владимирович¹, к.э.н., доцент кафедры управления транспортом
e-mail: vguvt76@mail.ru

Носкова Полина Андреевна¹, бакалавр
e-mail: noskovapolina40@gmail.com

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается проблема транспортной связности между Нагорной и Заречной частями города Нижнего Новгорода. Анализируется текущая нагрузка на мостовые переправы через реку Оку. Предлагается проект организации современной круглогодичной мультимодальной пассажирской переправы автомобильным и водным транспортом между станцией метро «Заречная» и парком «Швейцария». Исследуются эксплуатационные характеристики маршрута, необходимый состав флота и экономическая эффективность проекта.

Ключевые слова: мультимодальные пассажирские перевозки, транспортная переправа через реку Ока, электросудно, судно на воздушной подушке.

**ORGANIZATION OF MULTIMODAL PASSENGER FERRING BETWEEN THE
LENINSKY AND PRIOKSKY DISTRICTS OF NIZHNY NOVGOROD**

Dmitry V. Dreiband¹, Candidate of Economic Sciences, Associate professor of the Department of Transport Management

e-mail: vguvt76@mail.ru

Polina A. Noskova¹, Bachelor's Degree Student

e-mail: noskovapolina40@gmail.com

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article discusses the problem of transport connectivity between the Nagornaya and Zarechnaya parts of the city of Nizhny Novgorod. The current load on the bridge crossings over the Oka River is analyzed. A project is proposed for the organization of a modern year-round multimodal passenger ferry by road and water transport between the Zarechnaya metro station and the Switzerland park. The operational characteristics of the route, the required fleet composition, and the economic efficiency of the project are investigated.

Keywords: multimodal passenger transportation, transport crossing over the Oka River, electric vessel, hovercraft.

В настоящее время наблюдается возрастающая нагрузка на маршрутную автобусную сеть города Нижнего Новгорода, в том числе мостовые переходы. В ходе исследования было проанализировано и выявлено, что последние несколько лет транспортная система Нижнего Новгорода сталкивается с хронической проблемой связности между берегами реки Оки. Существующая мостовая инфраструктура — Канавинский, Молитовский и Мызинский мосты — работает в режиме постоянной перегрузки. Подъезды к ним являются узкими местами, где регулярно образуются многокилометровые автомобильные заторы. Наиболее сложной является проблема отсутствия прямого сообщения между Ленинским (Заречная часть) и Приокским (Нагорная часть) районами. Пассажиры вынуждены делать пересадки, что значительно увеличивает время в пути. В часы пик это приводит к образованию многокилометровых автомобильных заторов и значительным временным потерям для тысяч жителей [1].

В настоящее время через реку Оку компанией АО «Урбантех Канатные дороги» в рамках концессионного соглашения с правительством Нижегородской области начато строительство канатной дороги, которая свяжет станцию метро «Заречная» с проспектом Гагарина [2]. По мнению авторов указанный проект является важным, но не охватывающим весь пассажиропоток данного направления.

В целях снижения транспортной нагрузки на автомобильные дороги, повышения мобильности населения города авторами статьи предлагается организовать мультимодальную пассажирскую переправу через реку Оку с использованием автомобильного и речного транспорта по единому билету и синхронизированному расписанию. Схема маршрута приведена на Рисунке 1.

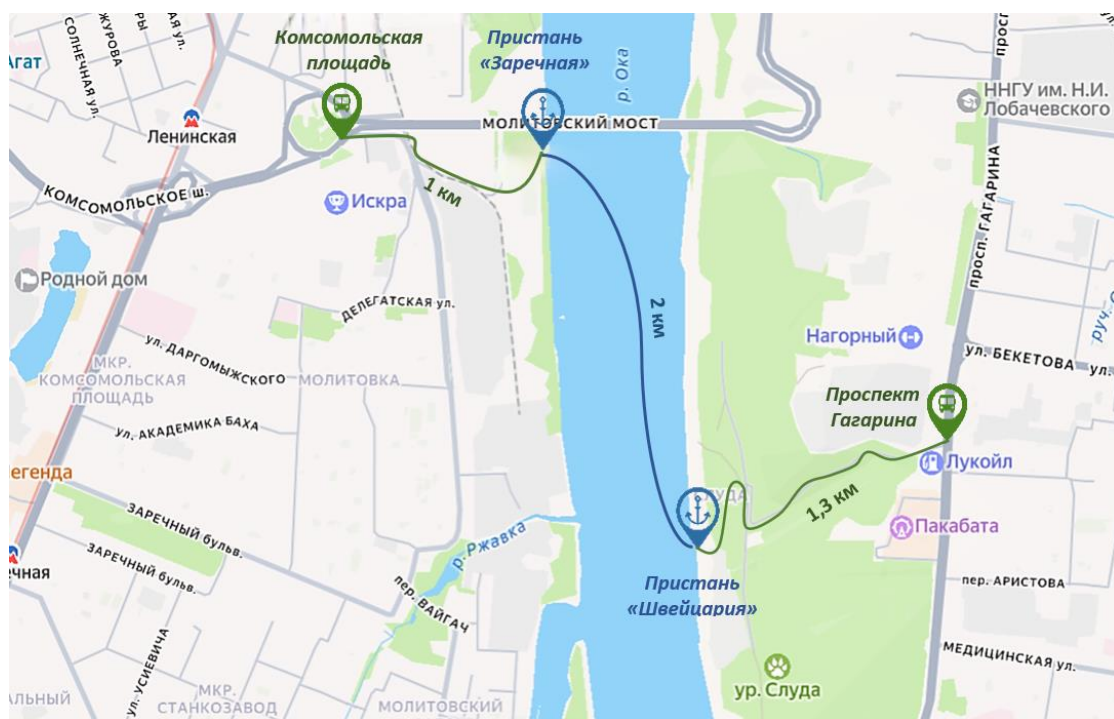


Рисунок 1 – Схема предлагаемого мультимодального маршрута «Заречная» – «Швейцария»

В Таблице 1 приведены эксплуатационные характеристики данного маршрута.

Таблица 1. Эксплуатационные характеристики маршрута

Параметр	Значение
Протяжённость по воде	2,5 км

Время в пути (лето/зима)	8 мин / 4 мин
Время оборота (лето/зима)	26 мин / 18 мин
Интервалы движения (пик)	20 мин (лето) / 10 мин (зима)
Число подвижного состава (пик)	2 судна (лето) / 2 судна (зима)
Общий пассажиропоток (прогноз)	~2 300 чел./сутки

В целях обоснования выбора данного маршрута проведен анализ, в ходе которого выяснилось, что в районе станции метро «Ленинская» ведется активное жилищное строительство. Новые жилые комплексы «Глоракс Левобережный», «Бугров» и «Аквamarin» формируют прямой потенциал пассажиров более 10 000 человек, проживающих в шаговой доступности от размещения планируемого причала. На Нагорном берегу расположен парк «Швейцария», торговый центр «Океанис», а также крупнейшая транспортная магистраль города – проспект Гагарина, что также позволяет рассчитывать на высокий уровень пассажиропотока.

Ключевым преимуществом является наличие на берегах Оки лодочных причалов, что снижает объем первоначальных инвестиций. Для круглогодичной работы более предпочтительным решением являются современные плавучие понтонные причалы. Их применение обеспечит надежный и устойчивый уровень обслуживания при посадке пассажиров независимо от сезонных колебаний уровня воды в реке, а также безопасность при ледоставе и в период ледохода. Причалы планируется оснастить зарядными станциями для электрических судов, залами ожидания для пассажиров с сопутствующей инфраструктурой и системами навигации.

Для обеспечения круглогодичной работы предлагаемой речной переправы между Ленинским и Приокским районами Нижнего Новгорода предусмотрена комбинированная схема использования флота, адаптированная под сезонные особенности реки Оки. В летний навигационный период приоритет отдаётся электрическим пассажирским судам типа «Синичка» вместимостью около 50 человек. Данные суда развивают крейсерскую скорость 20 км/ч, что позволяет преодолевать расстояние в 2,5 км за 8 минут [3]. Ключевыми преимуществами электросудов являются экологичность, низкий уровень шума, что особенно важно вблизи парка «Швейцария» и жилой застройки, а также экономичность эксплуатации.

В зимний период и межсезонье, когда акватория Оки покрыта льдом, эксплуатация традиционных судов невозможна без ледокольной проводки. Для обеспечения бесперебойного сообщения предлагается использовать суда на воздушной подушке (далее - СВП) типа «Спутник-12» вместимостью 12 пассажиров. Благодаря способности двигаться над водой, льдом и снегом, СВП гарантируют круглогодичную работу переправы независимо от ледовой обстановки. Высокая скорость до 60 км/ч сокращает время в пути до 4 минут. Несмотря на меньшую вместимость по сравнению с летним флотом, высокая частота рейсов позволяет обеспечить сопоставимую провозную способность [4].

Важной особенностью разработанного маршрута является организация автобусных шаттлов для связки причалов с городской маршрутной сетью (проспект Гагарина, площадь Комсомольская). Данные параметры позволяют сделать предлагаемый маршрут конкурентоспособной альтернативой автомобильному транспорту, сокращая время в пути на 40-60 минут в одну сторону [5].

Помимо всего прочего, предложенный проект речной переправы имеет ещё несколько преимуществ перед альтернативными видами инфраструктурных решений. В первую очередь, за счёт использования реки как транспортной магистрали и существующей причальной инфраструктуры, капитальные вложения значительно сокращаются. Подробное сравнение приведено в Таблице 2.



Таблица 2. Сравнение инвестиций и эффективности различных видов переправ

Вид переправы	Стоимость строительства (млрд. руб)	Срок реализации	Экологичность
Новый мост	>20,0	5–7 лет	Низкая
Канатная дорога	~1,4	3–4 года	Средняя
Речная переправа (проект)	0,12	2 года	Высокая (электрофлот)

Как видно из Таблицы 2, стоимость строительства предложенной переправы кратно меньше, чем у нового моста, а срок реализации в 2 раза ниже, чем у канатной дороги. Такой результат связан с использованием экологичного электрического флота и отсутствием необходимости возведения сложных инженерных сооружений над водой.

Экономическая эффективность проекта оценивалась на основе расчета капитальных и эксплуатационных затрат, а также прогнозируемой выручки [6] (см. Таблицу 3).

Таблица 3. Основные финансовые показатели

Показатель	Значение
Прогнозируемый годовой пассажиропоток	823 000 чел.
Цена билета	70 руб.
Себестоимость 1 пассажира	58 руб.
Чистая годовая прибыль	8 млн руб.
Срок окупаемости	~ 6 лет

Как видно из представленных показателей, предлагаемый проект характеризуется высокой экономической эффективностью. Относительно низкий уровень капитальных вложений (120 млн руб.) по сравнению со строительством нового моста или канатной дороги позволяет быстро окупить проект. Срок окупаемости составляет около 6 лет, что является приемлемым для подобного рода инфраструктурных проектов.

Реализация данного проекта позволит сократить время в пути для более чем 30 тысяч жителей с 40-60 минут до 20 минут, разгрузить автомобильные мосты через Оку на 5-10% за счет перевода части пассажиров на водный транспорт, снизить количество вредных выбросов в атмосферу за счет использования экологически чистого электрического флота, создать новые рабочие места для обслуживания переправы, а также значительно увеличить туристический потенциал города.

Список литературы:

1. Сергеев С.Н. Концептуальная модель оценки целесообразности развития воднотранспортных систем на водных путях местного значения / С.Н. Сергеев Ю.Н. Уртминцев, С.В. Железнов, А.Г. Малышкин – Нижний Новгород / Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2019. – №60. – С. 159-172.
2. Канатная дорога через р. Оку. – URL: <https://kdoka.ru/> (дата обращения: 21.03.2026).
3. Регулярный речной транспорт / Проекты / Сайт Москвы. – URL: <https://www.mos.ru/city/projects/reka/> (дата обращения: 22.03.2026).
4. Дрейбанд Д.В., Корнилов И.А. Исследование эффективности использования беспилотных судов на регулярных пассажирских рейсах.//Транспорт. Горизонты развития. 2025: Материалы международного научно-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2025. – URL: http://вф-река-море.рф/2025/7_27.pdf (дата обращения: 12.02.2026).
5. Гусев Д.Е. Организация автомобильных перевозок: методические указания для студентов очного и заочного обучения направлений подготовки 23.03.01 и 23.04.01



«Технология транспортных процессов» (часть 1) / Д.Е. Гусев, Э.Е.Нюркина. - Н. Новгород: Издательство ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2017. – 56 с.

6. Малышкин А.Г. Организация перевозок водным транспортом / Учебное пособие / Чурин М.Ю., Рыбакин А.В., Минеев В.И., Новиков А.В. - Н. Новгород: Издательство ООО «Печатная Мастерская РАДОНЕЖ», 2023. – 264 с.

