

ДОРОГА МЕЧТЫ

У НАС В ГОСТЯХ АВТОР ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ВЛАДИМИР ШУМОВСКИЙ

"ЗАВТРА". Владимир Валерьевич, есть сфера, которая для России крайне важна, — это транспорт. Вы, как изобретатель и бизнесмен, помимо архитектурной технологии "Моносота", заняты разработками и в этой области. Если дома, в которых мы живём, это практически 70% нашей жизни, то транспорт занимает всё остальное время, соединяя дома. Пространства у нас огромные. Как в транспортной отрасли уйти от дорогостоящих и недолговечных проектов, пытаться соединить точку А с точкой Б?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Вопрос очень актуальный. Ведь в сугубо рациональном аспекте дом — это то, куда надо добраться после работы, там жить и что-то там хранить. Налицо целая транспортно-логистическая задача. Её нужно решать комплексно.

Возьмём один день из частной жизни любого из нас: проснулись, пошли на работу, потом — опять домой... Эти перемещения вырывают из жизни у некоторых и по пять-шесть часов.

"ЗАВТРА". В том числе — у тех, кто на машине ездит.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Да, конечно, пробки, коллапсы...

Если мы продолжим говорить о жизнедеятельности общества, то дом — это как бы орган жизни спокойной, работа — орган активного бытия; а транспорт — это артерии, их соединяющие. И они должны быть чистыми и эффективными. К сожалению, этого нет в мире автомобильных пробок, загазованности, низкого уровня безопасности.

Но, настраиваясь только на эффективность транспорта, часто упускают из виду личную безопасность, комфорт, экологические параметры.

В своё время я создавал концепт благополучия экоселений и, соответственно, "артерий" между ними. Был создан такой транспорт как СТ*РАУС (скоростные транспортные радиоуправляемые системы). Они были в своё время "переняты" НАСА и запущены в виде проекта Sky Train в 2012—2014 годах.

СТ*РАУС — это подвесной транспорт, индивидуальный, беспилотный, причём многоуровневый. Как ни парадоксально, перевозит небольшие объёмы с высокой скоростью куда эффективнее, чем ждать, когда заполнится поезд на 1000 человек (по 100 человек в 10 вагонов).

Судите сами: чтобы проехать 10 остановок, нужно 10 раз остановиться, выпустить и впустить людей со всеми вытекающими для безопасности последствиями. Плюс износ коллоид и прочее, ведь всё время тормозим и разгоняемся.

Что этого можно противопоставить, хотя бы в ментач? Ситуацию, когда ты пришёл и тут же, по сигналу на брекете, твой транспорт подошёл в течение полутора-двух минут, индивидуально пропиликав вызвавшему, что я, мол, уже здесь. И — никаких автомобилей, стоящих гуськом друг за другом.

"ЗАВТРА". Это достигается за счёт уровней?

Владимир ШУМОВСКИЙ. И уровней, и параллельности. Сейчас, когда к остановке подходят автобус, троллейбус, маршрутка, сразу выходит пробка. А можно средства транспорта параллельно ставить.

В нашей модели мы никого не задерживаем: один посадочный элемент (одна остановка) может пропустить пять кабинок, другой — две, третий — одну. Каждый работает в своём режиме.

И если у нас кабинки индивидуальные, то гораздо проще перевозить разные виды товара точноно: в другой округ Москвы, в соседнюю область, в совсем далёкий регион. Двести-триста килограммов перевезти по Москве со скоростью 600-800 километров в час займёт минуту-другую. Например, заказали хлеб, и его подвезли вам уже через пару минут, горяченьким.

И почему бы не совместить лифт с транспортной системой? Она же индивидуальна. Зашёл человек в лифт с комфортным сиденьем, поднялся на 20-й этаж и поехал себе! Улицы с привычными остановками свободными будут...

"ЗАВТРА". Нужны для этого новые дома со специальными шахтами?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Дома могут быть любыми. Индивидуальный подвесной транспорт может быть небольшой пристройкой к нашим парадным. Или другой вариант базирования — на плоских кровлях домов. Не будет нужды подниматься с первого на свой этаж — будем спускаться с кровли на нужный нам уровень.

Между домами будут арочные системы и, соответственно, транспорт будет напоминать что-то среднее между маршрутным такси и самолётом. Но при этом в разы дешевле.

"ЗАВТРА". Эта паутина транспортных коммуникаций будет находиться над городом?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Или между домами. Но если кто захочет "по старинке" постоять в пробках — пожалуйста: индивидуальный выбор по-прежнему будет в силе. При скорости до 900 км/ч мы можем жить в Москве и оказываться на работе в Петербурге за 45 минут.

"ЗАВТРА". А за счёт чего такая скорость огромная может достигаться?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Речь идёт о трёх видах двигателей и, самое главное, о бесконтактных системах. Они давно зарекомендовали себя: это так называемые поезда магнитной левитации, что с семидесятых годов успешно тестировались в Англии, Франции...

"ЗАВТРА". В Китае они активно ходят.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Да, там это давно налажено. Основная проблема в этой системе возникает с весом несущих элементов. У нас она решена за счёт аэродинамики — аэрокрыла, взятого с прототипа АН-2. Помните, наверное, как АН-2 у нас взлетал при скорости 30 километров в час? Двое более-менее здоровых мужчин могли бегом разогнать самолёт до взлётной скорости.

"ЗАВТРА". Да, знаменитая "этакжерка"...

Владимир ШУМОВСКИЙ. Она самая... Причём мы рассчитали даже время, необходимое для создания сети такого транспорта в экологически чистом режиме. Оказалось, что для постройки трассы между Петербургом и Москвой нам нужно всего три месяца.

Шестьсот-семьсот километров железных дорог проложить за два-три месяца было бы нереально: нужно много щёбёнки, нужны проекты мостов и так далее. У нас же конструкция изначально ставится как мост с пролётами в 50, 100, 150 метров; поэтому нам в единой и цельной системе не нужно строить отдельные мосты.

Более того, в экологическом смысле мы решаем многие вопросы. Не нужно крушить горы для щёбёнки, не надо копать траншеи и делать насыпи, которые потом всё равно будут осыпаться.

К тому же, дороги режут природную среду на части. Животные не могут безопасно перейти эти трассы, залитые бетоном и асфальтом.

А мы предлагаем винтовые сваи и арочные системы высотой 10, 15, 20 метров. Под ними животные свободно пройдут, как в лесу, они их даже могут и не заметить.

Особых шумовых эффектов тоже не будет ощущаться, ведь это бесконтактное движение. Небольшие кабинки — не поезд, они не гремят.

"ЗАВТРА". На слух это будет восприниматься как завывание ветра или свист?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Да, сравнимо с шумом листвы при порывах ветра. Ещё неизвестно, что больше будет шуметь: лес рядом или транспортная система?

"ЗАВТРА". Надо ли будет прорубать просеки?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Просеки, конечно, желательны, но на этом причиняемый урон природе и заканчивается, потому что корни деревьев мы не тронем, поверхностные воды и поверхностные слои, гумус, циркуляция пылицы — всё останется. Система задумана безвредной для природных ресурсов. А технически всё делается автоматически и быстро, задействованы будут всего два-три специалиста.

Сценарий работы таков... Пришла техника, винтила сваи, установила арочную систему. А далее идёт лишь "навязывание" элементов на подвесной системе, тут всё элементарно, как работа взыального автомата. Ведь мы не удивляемся, что сегодня не вручную вяжут свитера? Так же и тут, но ещё более качественно.

"ЗАВТРА". А обычных дорог, по которым можно пройти пешком, не будет?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Дороги будут. Но для них нам не придётся даже выравнивать ландшафт. Какая-то винтовая свая будет, допустим, на уровне 10 сантиметров, другие — на уровнях 30, 40, 50 сантиметров, а между ними — наборный элемент ферменной конструкции (грубо говоря, панелька, полая плита, на которую накладываются определённые элементы, как в случае паркета). И по этому "паркету" мы сможем ходить в любое время суток.

Более того, туда может быть подключена пневмостема — воздух под давлением двух атмосфер; так мы получим движущуюся дорожку, которая внизу очищается и выходит наверх абсолютно чистой. То есть, если скапливается влага, а температура в этот день будет около нуля или минусовая, то на ней не будет гололёда, так как на сухой поверхности он не образуется.

Достоинство этих дорожек ещё и в том, что их легко ремонтировать. Вместо испорченного элемента ставят новый, опять подключают — на весь процесс уйдёт минут десять, и дорога опять чистая, новая, ходи, сколько хочешь... Может быть предусмотрена дорожка для велосипедов, моноколёс, электросамокатов. Получится так, что вы катаетесь прямо по лесу, но при этом не наступите ни на одну лягушку или улитку.

"ЗАВТРА". "Эффект бабочки" исключён.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Практически да... Мы сможем перемещаться по этим экологическим дорожкам по болоту, лесу, полю, пустыне. Разница колоссальная с привычной нам ситуацией, когда 50-100 километров проехать на автобусе превращается в проблему, к которой надо готовиться целый день.

"ЗАВТРА". Если этих кабинок будет много, то нужна и гигантская цифровая система, распределяющая их для предупреждения столкновений?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Конечно! В этом плане, кстати, НАСА проявило свою некомпетентность.

"ЗАВТРА". Если можно, поподробнее об истории с НАСА.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Дело в том, что в Тель-Авиве это самое американское космическое агентство НАСА запустило проект Sky Train, который до сих пор висит на сайтах, и в русской версии он есть тоже.

"ЗАВТРА". Это аналогичный проект? Или они у вас его "подсмотрели"?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Они взяли "один в один" мой проект.

"ЗАВТРА". Украли, назовём это так. А где произошла кража?

Владимир ШУМОВСКИЙ. В 2003 году мы с нашими альбомами ходили по многим представительствам (консультствам и так далее). И в их консульстве мы чётко сказали: есть решение транспортных вопросов, мы же теперь вроде как друзья, давайте создавать мир эффективного будущего...

"ЗАВТРА". И они сказали "спасибо"?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Они даже "спасибо" не сказали. Ответили, что им не до нас, зато задали вопрос о наличии у нас денег. То есть не только "дайте", но ещё и "постройте"! А на это мы ответили: "Не надо — значит не надо". Но альбом как презентацию мы им оставили. Если производственный бизнес мне был понятен, то все эти "купи", "продай", "отдай" для меня до сих пор загадка.

"ЗАВТРА". Это загадка для многих, потому что современный экономик — в каком-то смысле антиэкономик.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Это промышленный шпионаж, если называть вещи своими именами. Словом, информацию мы раздали. На сайте нашем мы отслеживали одной программкой (виджетом) в виде глобуса посещение сайта в реальном времени — сколько человек и откуда к нам заходит. Помню, было три точки, пять точек, а потом стали появляться "неопознанные координаты". То Африка, то Южная Америка... С морских объектов (может быть, яхт?) тоже объявлялись посетители.

Причём я, может быть, даже не акцентировал бы на этом внимания, если бы не одно "но": эти точки "жили" у нас на карте лет семь подряд, и запросов с их стороны было достаточно много. То есть это именно сканирование. На любую новость на сайте эти точки сразу "накидывались".

"ЗАВТРА". Какие "молодцы"! Это вообще для них свойственно. Ещё в пору бумажных газет они все наши издания читали. Я понял это однажды по их реакции на одну крохотную публикацию в маленькой региональной газете, где я какое-то время работал. Иными словами, ваш проект попытались осуществить, но без вас.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Да. Но я частично благодарен этой ситуации, так как укравшие доказали три базовых момента.

Так, например, у левитационного такси они заявляли скорость 500 километров в час, потом — 320, потом — 260. Ценно то, что они сказали, что даже при скорости 260 километров в час левитационное такси эффективнее железной дороги. В России мне никакими способами не удавалось это доказать, а тут, наконец, вынесли вердикт компетентные экономисты.

Также я им благодарен за то, что они создали базовый прототип и показали, как и что делать не надо. Почему у них не получилась левитация? Дело в том, что у нас есть базовая направляющая. Под ней идут эти прикреплённые кабинки.

"ЗАВТРА". А вы всё-то лучше не рассказывайте. А то кое-кто прочитает это интервью и всё наладит.

Владимир ШУМОВСКИЙ. А у нас это всё нарисовано и опубликовано. Пускай пробуют, у них уже это не получится, значит, не получится и впредь. Тем более, надеюсь, у нас скоро свои аналоги будут построены...

У нас кабинка висит, как груша. У неё достаточно мощная шея и антикрыло, которое заложено именно в этой направляющей. И вот оно у них не получилось. Это же электромагнит, а он вышел в пять раз тяжелее самой кабинки. Это как если бы двигатель в автомобиле был в пять раз тяжелее всего остального.

"ЗАВТРА". У них просто не было АН-21...

Владимир ШУМОВСКИЙ. Да, они не поняли сути аэродинамической составляющей. Они, наверное, не в курсе были, что такое различные левитационные системы, которые запускались у нас на морских просторах, когда корабли шли над водой, формируя воздушные потоки под собой.

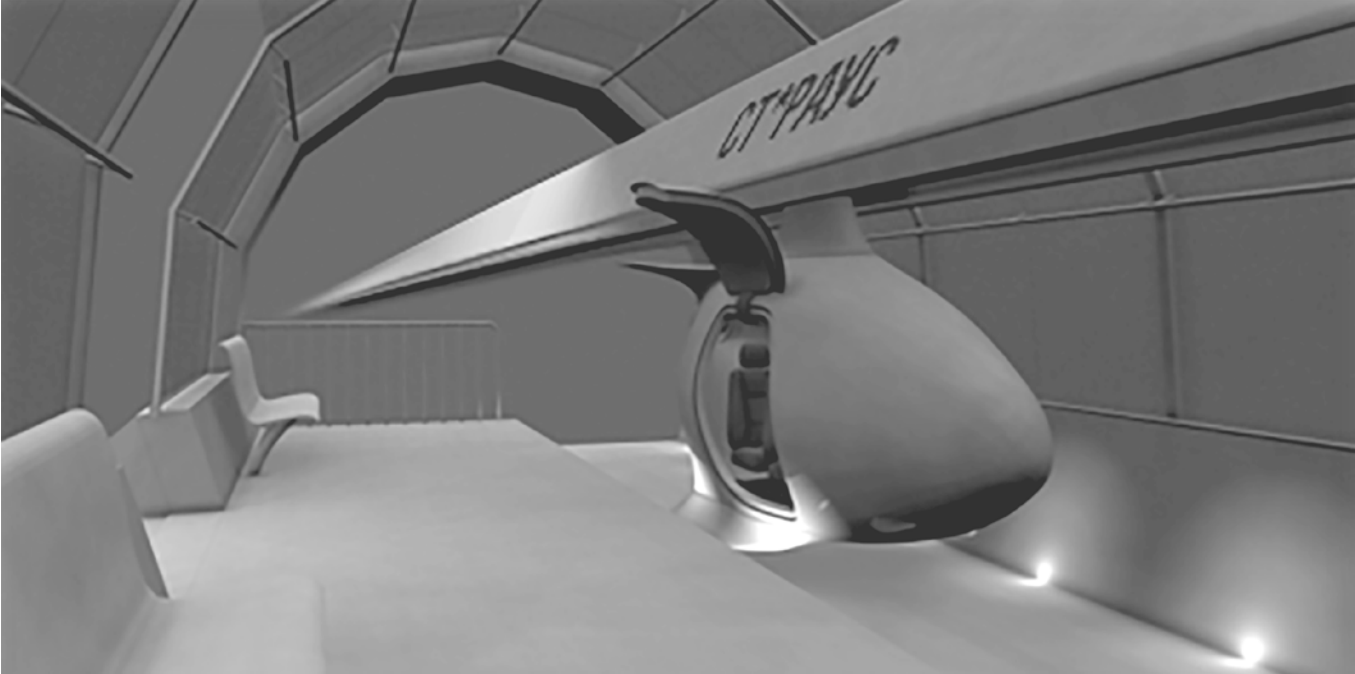
"ЗАВТРА". Речь идёт, видимо, о знаменитых экранопланах?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Да, но несколько в другой форме. Когда мы формируем конструкцию, то создаём одновременно потоки, которые не дадут биению её разрушить. С чем, скорее всего, противоположная сторона и не справилась. В этом вопросе много "подводных камней". То есть, грубо говоря, они не смогли развести потоки и создать правила дорожного движения в 3D. Есть линейные, плоскостные и объёмные виды движения. Кабинки должны расходиться, сходиться и так далее.

Должно быть чёткое управление, то есть взаимодействие. Представьте себе большой муравейник из культурных, уважающих друг друга муравьёв. Поэтому каждая кабинка, прежде чем что-то сделать, всех оповещает, так выясняется, кто кого пропустит, и только после этого начинается манёвр.

"ЗАВТРА". А если сбой, то все "муравьи" останавливаются?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Скорее, объединяются. У нас же поток один! По-



Компьютерная модель внешнего вида станций и кабинок проекта общественного транспорта СТ*РАУС

этому две кабинки, зажав между собой третью, обездвиженную, доставляют её до необходимого места. Но это интервалы совсем иные: не часы, не минуты, не секунды, а сотые доли секунд.

"ЗАВТРА". Сравнимо со скоростями реактивных самолётов.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Да. А если возникает неполадка, то кабинка всех мигом оповещает, и самые близкие к ней уже спешат на помощь.

Для предотвращения террористических актов при заходе на остановку груз будет автоматически сканироваться, не облучая человека.

"ЗАВТРА". Сразу возникает вопрос об основаниях для конкретного воплощения идеи. Ведь проект должен пройти испытания, иметь полигон? Кто и за какие средства это будет делать?

Владимир ШУМОВСКИЙ. При Министерстве транспорта организован филиал инновационного транспорта, он развивается. Насколько быстро, эффективно будет это происходить, я не знаю, но ресурсы у него есть.

"ЗАВТРА". Это ведомство под себя подбирает образовательные структуры и экспериментальные площадки?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Насколько я понимаю, там появилась возможность объединить кадры, которые пока за бортом остаются.

"ЗАВТРА". Хорошо бы, поскольку Россия — это страна изобретателей, созидателей. И это быстро "прочухали" наши "партнёры", создав несколько кластеров, которые уводят "мозги" из России за границу. Так только у нас обнаруживается себя какое-то явление, они быстро его скупают.

Во всяком случае, в 90-е годы это было так, работал целый конвейер. Теперь же всё выпягидит более запутанно, начиная с пресловутого Сколково...

Владимир ШУМОВСКИЙ. У них, кстати, нет ни одного серьёзного проекта.

"ЗАВТРА". Главное, чтобы изобретатели работали в направлении, которое нужно нам, как стране, цивилизации, народу, а не нашим зарубежным "партнёрам".

Владимир ШУМОВСКИЙ. Именно так... Сейчас говорят о трендах мирового развития. А что это означает? Это то, во что будут вкладываться триллионы, то, на чём будет развиваться в последующие 100-150 лет всё мировое сообщество. И, естественно, в мире таких устремлений никто задаром никому ничего не отдаст.

Конечно, ко мне никто не приходит со словами: "Давай, мы тут у тебя поработаем".

"ЗАВТРА". Они просто следят, мониторинг.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Конечно. У меня много патентов. Некоторые думают, что деньги сами всё делают. Вот НАСА вложило шесть с половиной миллиардов в подвесную "игрушку" и не добилося ничего, так как у украденной и непонятой идеи нет корней.

"ЗАВТРА". У нас стоит задача создать опережающую транспортную систему. Догонять не надо. Китайцы, которые создали магнитные дороги, живут в прошлом. А мы на нашей гигантской территории, ещё не освоённой, можем начать строительство на базе компьютерных сетей новой парадигмы: экономически выгодной, логистически рациональной; можем создать другую среду, новую цивилизацию. Вопрос опять же в том, что этим будет заниматься. Мы с вами ведем такие разговоры практически в полной тишине — в государственных СМИ это не обсуждается, в научных журналах, которых осталось, как говоруется, три с половиной калеки, этой темы касаются тоже крайне редко.

Владимир ШУМОВСКИЙ. А если и касаются, то поверхностно.

"ЗАВТРА". В советское время был журнал "Техника — молодёжи", который пусть и на уровне комиксов, но пропагандировал такие идеи. Сейчас они никому не нужны, молодёжь увлечается пустой информацией с "Ютьюба"... А проблематика, которая является важнейшей, оказывается никому не интересной!

Но смена вам, которая будет ставить перед собой аналогичные сверхзадачи, несомненно, должна прийти. Потому что нам деваться некуда, по сути! У России нет другого выхода, кроме как заниматься опережающим развитием.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Согласен! В своё время, в 2008-2009 годах, мы просчитывали экономику этой сети, и получились, что если мы сформируем транспортно-логистическую систему от Дальнего Востока до, например, Финляндии и Украины, то такая система принесла бы нам дивидендов больше, чем нефть, газ, золото и лес! К тому же, там, где идёт дорога, формируются экоселения.

"ЗАВТРА". Давайте будем всё-таки говорить "деревни".

Владимир ШУМОВСКИЙ. Деревни, но нового качества. Люди там смогут перемещаться не хуже, чем в городе, комфорт будет идти в ногу с эффективностью. Жизнь в деревне станет не только престижнее, но и разумнее. Потому что зарабатывать в деревне станет намного проще, легче. Люди перестанут тратить половину жизни на дорогу, поиски лекарств и так далее.

"ЗАВТРА". Понадобятся единые (не индивидуальные!) подсобные хозяйства. На каждую деревню — свой совхоз.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Совместные хозяйства будут созданы, конечно...

"ЗАВТРА". И здесь естественным образом возникнет экологический контроль, который положит конец кошмарному рынку с ГМО и отравленными антибиотиками продуктами. Концепция же новой деревни стоит отдельного разговора, это целый мир, конечно.

Что касается транспортной системы, то в своё время в журнале "Союзное государство" я опубликовал статью, идея которой заключалась в том, что вместо Российской империи надо построить Великую Российскую Трансполию. А гигантские города-душегубки станут музеями: огромные бессмысленные кварталы будут снесены, останутся только исторические центры. Города будут "размотаны" в виде деревень вдоль великой Трансполии, идущей в разные точки страны. Вдоль основных магистралей пройдут и другие основные коммуникации.

Эта концепция предполагает, кстати, и передвижное правитель-

ство. Правительство тоже должно постоянно двигаться, поскольку Трансполия это и есть одна большая столица протяжённостью в десятки тысяч километров.

Тут есть футурологический момент, в чём-то утопичный, но, не занимаясь этими вопросами, нельзя развиваться. Нас же тормознули и усиленно пытаются развернуть в прошлое...

Владимир ШУМОВСКИЙ. Нас лишили мечты!

"ЗАВТРА". Постоянно её лишают. Причём разорачивают в прошлое в самом негативном смысле слова. Нас заставляют смотреть на прошлое не как на мечту о советском рае или имперском царстве с колоколами, — вовсе нет! Нас погружают в ад, пытаются столкнуть эпохи лбами. И мы на это, увы, покупаемся, а надо бы смотреть вперёд. Как будем жить дальше? Как транспорт будет развиваться? У нас какие-то планы есть, помимо деятельности таинственного отдела при Министерстве транспорта?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Конечно. Например, поступает много предложений сформировать презентационные комплексы в России и за рубежом.

"ЗАВТРА". Они чисто презентационные или испытательные полигоны при них тоже подразумеваются?

Владимир ШУМОВСКИЙ. Испытательно-презентационные. То есть будут небольшие макеты. Небольшие — это скоростной режим соответствующий. И есть люди, которые понимают, что в это надо вкладываться, что это действительно перспективные проекты.

Наш транспорт не боится ураганов. Поскольку он будет двигаться со скоростью 600, 800, 900 километров в час, то

ураган со скоростью 150-200 — это так, мелочь. Не страшны ему и наводнения. Вода на уровне трёх, пяти, восьми метров не опасна для 15-метровых стоек.

К тому же наши транспортно-логистические системы позволяют оперативно решать вопросы с продуктами. То есть послал сообщение из дома: "Хочу помидоры из Краснодара, а рыбу из Владивостока", — и в течение часа-двух всё будет на твоём столе, свежее, прямоком оттуда.

Таким образом, решаются и вопросы, связанные с фермерским хозяйством. Фермер сможет напрямую работать с клиентами, которые его знают, ему доверяют.

И ещё один момент хотел бы затронуть — воспитание подрастающего поколения... Важно, чтобы на базе конструкторов, интернет-порталов школьники и студенты могли бы формировать модель своей жизни. Мечта приведёт к формированию идеологии мира, процветания, здоровья, гармонии с окружающей средой.

"ЗАВТРА". Это необходимо для того, чтобы интеллект, накопленный поколениями (поскольку он — результат духа и опыта наших предков), и технологии, которые созданы человечеством, развернуть в сторону развития, создания новых ступеней жизни.

Но для этого нужен проект. Мы не можем его создавать, исходя только из интуиции и лозунгов на больших плакатах. Тут нужны чертежи, конкретные проекты, исходя из которых можно всё общество выстраивать.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Начинать нужно с обозначения реперных точек.

"ЗАВТРА". Именно эта задача и стоит на повестке дня. Национальная идея — это набор красивых фраз, это серьёзные проекты. И идея Трансполии, и идея нового транспорта, и идея цифркономики (не как отдельной экономики, а организации всей хозяйственной деятельности в рациональном ключе) — всё это требует детальных разработок, "мозговых штурмов".

Владимир ШУМОВСКИЙ. Даже сам этот разговор — уже некая реперная точка, вокруг которой могут собираться люди и начинать обсуждать. Каждый сможет вносить какие-то дополнения с выходом на конкретику. Потому что всё в этом мире начинается с мечты, идеи, набросков, чертежей, патентов, научных трудов. После этого формируется Проект.

Проект может формироваться в "реале", а может — и в виртуальном мире. Формируя такой мир будущего, я не исключаю, что и наши дети этим увлекутся, найдут своё будущее в наших идеях. Мы их передаём по роду, по наследству. И это выход, потому что сегодня многие люди не знают, что прививать, передавать детям. Традиция передачи важной информации поколениям во многом утеряна.

Детям и подросткам сегодня "вшивают" формат такого отношения к взрослому: "отстань, я сам, я всё знаю, и, вообще, ты даже заработать не можешь". Стереотип "купи-продай"! А поколение взрослых, думающее о перспективах, понимает, что главный вопрос — не в заработанной копеечке, а в том, что сама жизнь и эстафета поколений может исчезнуть.

"ЗАВТРА". Да, много опасностей несут в себе большие города. Поэтому новая концепция русской деревни видится мне стратегией спасения нации, которая загибается, сохнет без родного ландшафта, без ощущения русской природы, подлинного времени, заменив это всё мониторами компьютеров и экранами смартфонов.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Потерянные возможности — как зацементированный родник.

"ЗАВТРА". Да, и надо всеми силами сохранить способность принимать к этому упорно бьющему роднику — восхитительной энергии жизни родной земли.

Владимир ШУМОВСКИЙ. Всё это крайне важно. Технологии, которые мы обсуждаем, необходимо объединить в уникальный проект, который дал бы возможность всем жить в гармонии с природой, одновременно решая насущные вопросы хозяйственной эффективности.

"ЗАВТРА". Спасибо за беседу!

Беседовал Андрей ФЕФЕЛОВ

Газета "ЗАВТРА" зарегистрирована Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС 77-22122 от 24 октября 2005 года. Учредитель и издатель — ООО "Редакция газеты-еженедельника "Завтра" (119146, г.Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII).

Тел. редакции: (916) 502-49-86.

Адрес редакции: 119146, г. Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII. E-mail: zavtra@zavtra.ru Электронная версия: <http://zavtra.ru/> Служба распространения: (499) 246-88-52 (т./ф.). Служба рекламы: (903) 131-53-97. Отпечатано в АО "Красная Звезда" (125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38, тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, <http://www.redstarprint.ru>, e-mail: kr_zvezda@mail.ru).

Тираж 20 950

Заказ № 5808-2021

Дата выхода в свет — 13.10.2021 г. Подписано в печать 12.10.2021 г. в 15.00, по графику — в 15.00

Главный редактор
Александр ПРОХАНОВ