

## СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ МАГНИТОЛЕВИТАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В РОССИИ

**А. А. Зайцев**

**Петербургский государственный университет путей сообщения  
Императора Александра I  
(Санкт-Петербург, Россия)**

## THE STRATEGY OF DEVELOPMENT OF MAGNETIC LEVITATION TRANSPORT TECHNOLOGIES IN RUSSIA

**A. A. Zaytsev**

**Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University  
(St. Petersburg, Russia)**

1) Россия имеет богатую историю создания транспортных средств на магнитном подвесе.

Профессор Томского технологического института Б.П. Вайнберг еще в 1911 году построил установку, в которой вагончик массой 10 кг бегал по 20-метровому кольцевому путепроводу из медной трубы диаметром 32 см.

Первая в мире дорога с линейным тяговым двигателем была построена в Киеве в 1971 году.

Для столиц Армении и Казахстана были спроектированы магнитолевитационные пассажирские линии.

2) Новая страница развития магнитолевитационных транспортных систем в России пишется в настоящее время.

В основу российской стратегии заложена экономическая потребность создать высокопроизводительные коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад».

Стратегия развивается по трем направлениям одновременно (параллельно).

**Первое направление** – фундаментальные исследования, призванные обосновать выбор технологий, материалов, конструкций;

**Второе направление** – лабораторные опыты для подтверждения или корректировки результатов фундаментальных исследований;

**Третье направление** – проектирование головного участка российской магнитолевитационной транспортной системы порты г. Санкт-Петербург – грузовые терминалы Москвы.

Этот проект протяженностью 720 км разбит на три этапа.

**Первый этап** – опытно-демонстрационный участок протяженностью несколько километров;

**Второй этап** – коммерчески привлекательная линия протяженностью 70 км, которая соединит причальные стенки морских терминалов с «сухими» портами;

**Третий этап** – коммерчески привлекательный проект – порты Санкт-Петербурга – терминалы Москвы.

3) Стратегия создания грузовых магнитолевитационных транспортных систем «Север – Юг» и «Восток – Запад» обосновывается следующим:

1. Необходимо соединить регионы северных и южных морей с центром России, где сосредоточено и производство, и потребление (регион Москвы) высокопроизводительным транспортным коридором;

2. Восточные регионы (дальневосточные порты) также необходимо соединить с центром (Москва) и продолжить в западную Европу;

3. Наряду с удовлетворением спроса на внутренние перевозки сформируется новый для России экспортный продукт – транзит Восток – Запад и Север – Юг.

Мы открыты для сотрудничества и совместной работы с коллегами из всех стран.

**Сведения об авторе:**

Зайцев Анатолий Александрович, nozpgups@gmail.com

**Information about author:**

Anatoly A. Zaytsev, nozpgups@gmail.com