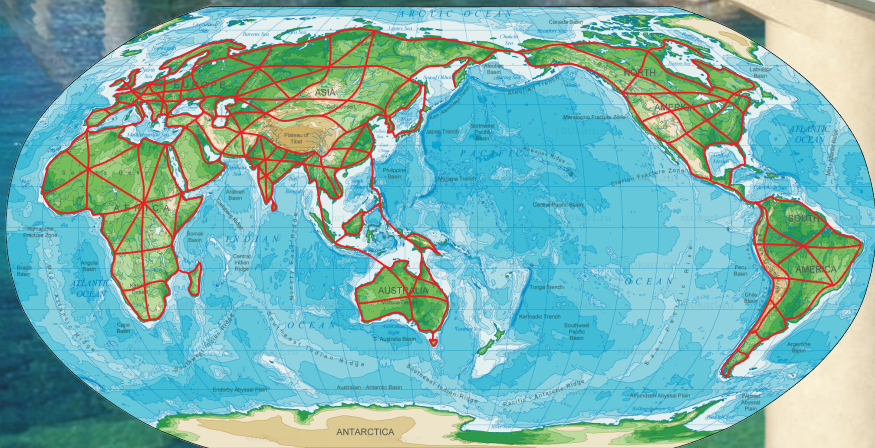




ТРАНСЧЕТ





Генеральный конструктор

ЮНИЦКИЙ

АНАТОЛИЙ ЭДУАРДОВИЧ:

- Разработчик технологий СТЮ
- Автор 150 изобретений

Действительный член (академик):

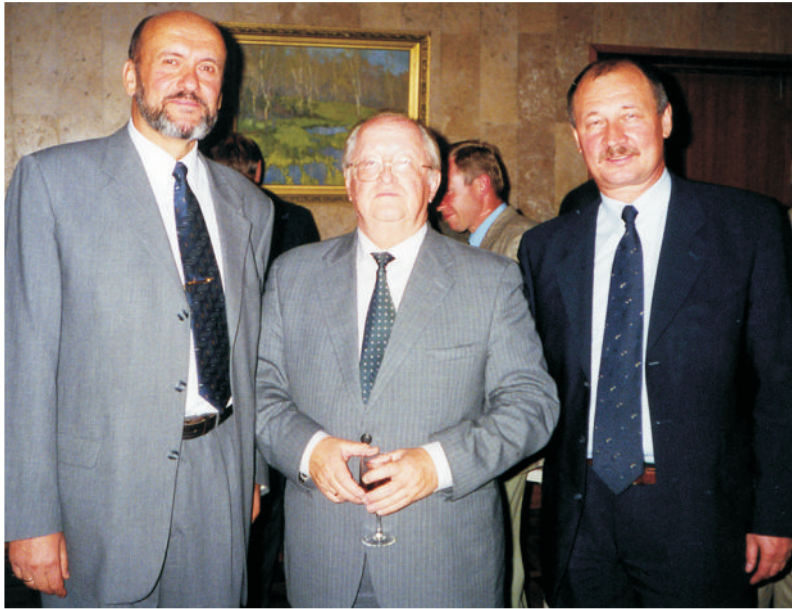
- Российской Академии Естественных Наук
- Международной Академии интеграции науки и бизнеса

**Предоставлены гранты
Организации Объединенных Наций
на развитие СТЮ**





Историческая хроника



Председатель Центрального Банка РФ Геращенко В.В.



Губернатор Красноярского края Лебедь А.И.



Председатель ЛДПР Жириновский В.В.



Губернатор Московской области
Громов Б.В.



Губернатор ХМАО-Югры
Филипенко А.В.



Губернатор Нижегородской области
Шанцев В.П.



Общественное признание СТЮ



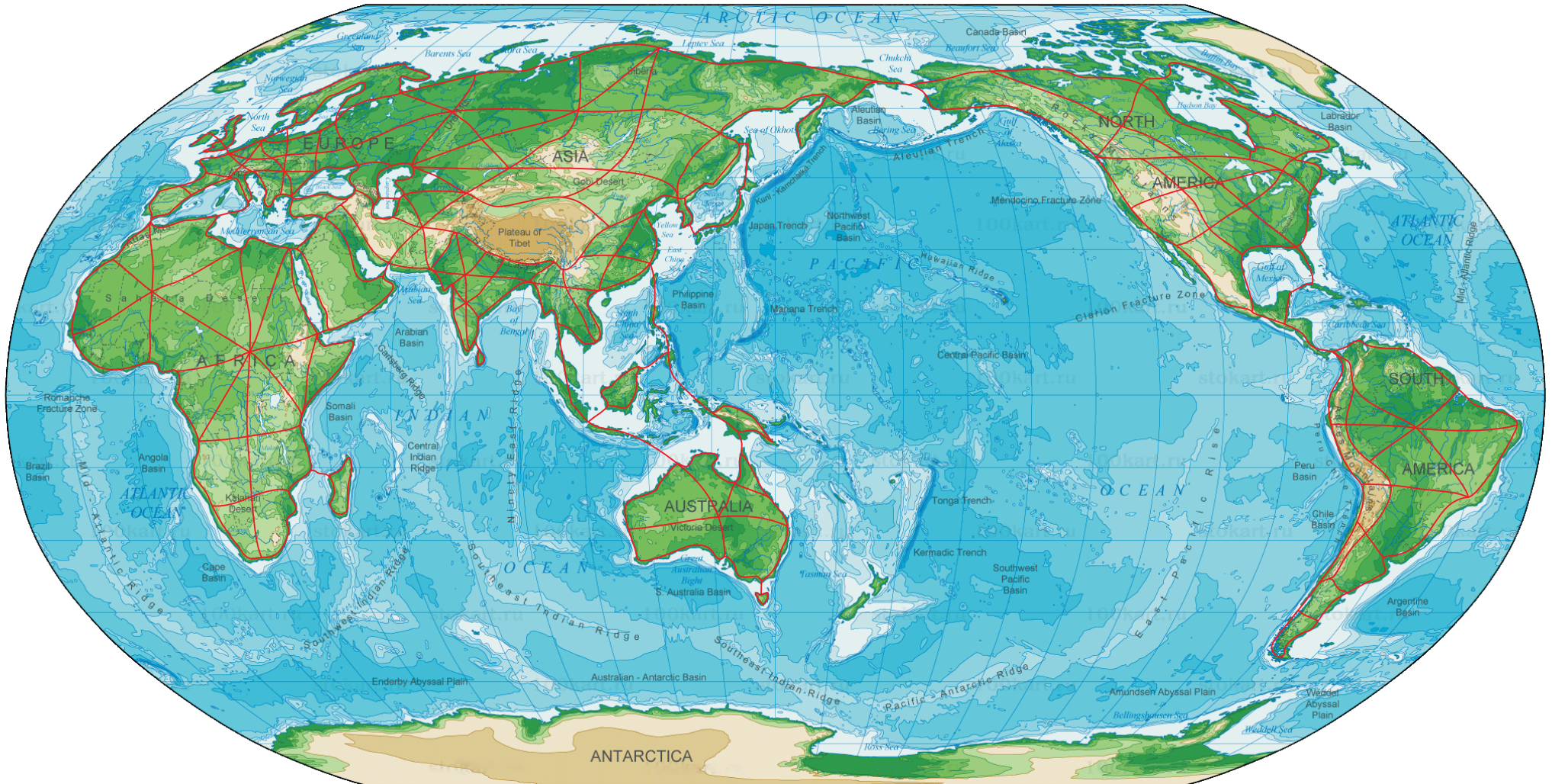


Получено 43 патента по СТЮ



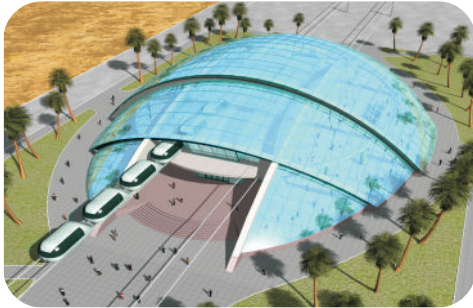


ТРАНСЧЕТ на основе технологий СТЮ





Преимущества СТЮ



Безопасность — «второй уровень» размещения, противосходная система колёсного (на стальных колёсах) подвижного состава, десятикратные запасы прочности путевой структуры и её высокая устойчивость к актам вандализма и терроризма, чёткая логистика, не зависящая от природно-климатических условий, снижат аварийность в СТЮ (с гибелью и травматизмом людей, домашних и диких животных) примерно в тысячу раз в сравнении с автомобильным транспортом — безопасность в струнных коммуникациях будет выше, чем в авиации.



Экология — минимальный землеотвод, отсутствие насыпей, выемок, водопропускных сооружений, вырубки леса и др. подобных работ, возможность строительства в уязвимых экосистемах (вечная мерзлота, тундра, тайга, джунгли, горы, пустыни, шельф моря и др.), значительное снижение ресурсоёмкости строительства, многократное повышение энергетической (топливной) эффективности подвижного состава и низкий уровень шума, позволят сохранить существующие природные ландшафты, экосистемы и биогеоценозы.



Экономия на километре дороги (при строительстве):

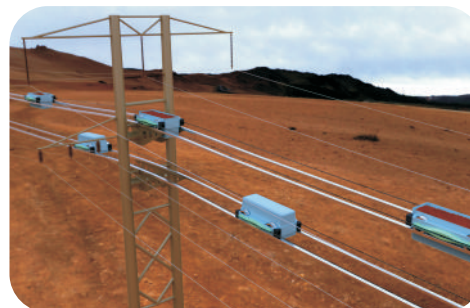
- сталь — 500—1000 тонн (в сравнении со скоростным монорельсом);
- железобетон — 15—20 тыс. куб. метров (по сравнению с высокоскоростной железнодорожной эстакадой);
- землеотвод — 5 га и объём земляных работ — 20—30 тыс. куб. метров (в сравнении с насыпями традиционных дорог — железных и автомобильных).



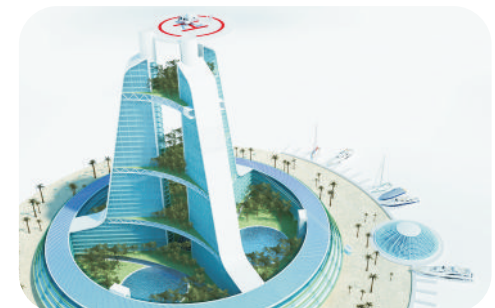
Рентабельность — на порядок меньшая стоимость строительства дорог «второго уровня», в несколько раз сниженные эксплуатационные издержки (расход топлива/энергии, обслуживающий персонал, амортизационные отчисления и межремонтные сроки), при обеспечении объёма перевозок на уровне железной дороги, трамвая и метро, в несколько раз снижают себестоимость перевозок и окупают строительство практически любой трассы СТЮ за 3—5 лет.



Инфраструктура — создание сетевой (в 3D формате) грузопассажирской транспортной инфраструктуры, совмещённой с электро-, теле-, радио- и мультимедийными коммуникациями и наносоставляющими индустриальной технологии, ветряными и солнечными электростанциями и другими альтернативными источниками энергии; экспорт российских прорывных технологий; развитие отраслеобразующей прикладной науки; изменение мировой логистики и менталитета социумов.



Путевая структура струнных дорог дешевле железнодорожных, монорельсовых и автомобильных эстакад на 30—40 млн. USD/км и более. **Юнибус** при скорости 360 км/ч экономичнее высокоскоростной железной дороги в 4—6 раз, спортивного автомобиля — в 15—20 раз, при снижении удельной стоимости подвижного состава в 2—3 и более раз (на одно посадочное место). **Вокзалы, станции, депо** — на порядок дешевле аналогичной железнодорожной и авиационной инфраструктуры (при том же объёме перевозок).





Аэродинамика СТЮ



Коэффициент аэродинамического сопротивления юнибуса — $C_x = 0,079$ (у спортивного автомобиля $C_x = 0,34$).

Это позволяет снизить требуемую мощность привода 40-местного юнибуса, например, при скорости 450 км/час, на 1870 кВт.



Удельный расход топлива (энергии) по сравнению со спортивным автомобилем снижен в 12 раз, высокоскоростным железнодорожным поездом — в 7 раз.



Опытная трасса СТЮ





Опытная трасса СТЮ с лабораторией





Российская Академия Наук



Российская Академия Наук
Учреждение Российской академии наук
Институт проблем транспорта имени Н.С. Соломенко РАН
199178, С.-Петербург, В.О. 12 линия, 13
тел. (812) 321-97-42, факс (812) 323-29-54, E-mail: belyi@ipttran.ru

«УТВЕРЖДАЮ»

Директор Института проблем транспорта
имени Н.С. Соломенко РАН
Заслуженный деятель науки РФ,
доктор технических наук, профессор

 Белый О.В.

«05» октября 2009 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

на инновационную транспортную технологию
«Струнный транспорт Юницкого»

1. Введение

Анализ современного состояния и перспектив развития транспорта, выполненный в ходе разработки Транспортной стратегии РФ до 2030 г., показывает наличие ряда ограничений развития транспорта в России, таких как высокая капиталоемкость и энергоёмкость проектов, тяжелые климатические условия, длительные сроки реализации проектов, низкая окупаемость инвестиций в транспортную инфраструктуру.

В подобных условиях формирование рынка конкурентоспособных транспортных услуг невозможно без достижения передового уровня техники и технологий, обеспечивающих стандарты безопасности, экологичности, экономичности и качества. Важнейшим направлением пространственного развития становится использование принципиально новых инновационных технологий в области транспорта. В связи с этим внедрение струнного транспорта Юницкого (СТЮ) может стать одним из

«... СТЮ является самой экономичной транспортной системой из всех известных. В сравнении:

- с самолетом — в 8 раз,
- высокоскоростной железной дорогой — в 3 раза,
- поездом на магнитном подвесе — в 9 раз».



Компания ProMet Engineers (Австралия)



File Ref: E1624

7 September 2010

Managing Director
String Transport Systems Limited
Level 2, 62 Wyndham Street
Alexandria NSW, 2105

Dear Victor

String Transport Systems Technology

ProMet Engineers Pty Ltd (ProMet) provides project management, process plant design and consultancy services to the Australian and international metallurgical and process industries. It is committed to providing state-of-the-art technology engineering and solutions to its clients, incorporating the principles of sustainable development to resource processing.

The core expertise of the company lies in the processing of iron ore, from primary crushing of the feed ore through to the processes and unit operations required for the production of steel products and their associated infrastructure. Its employees have had many years of experience of the design of plants and processes covering the full range of process options for iron ore, from primary beneficiation of magnetite, hematite and earthy ores, to the production of steel products and their transport to ports for export. In addition, ProMet has similar process expertise and experience in non-ferrous mineral processing.

As can be seen on the following pages ProMet has been involved in many iron ore (hematite) studies for potential iron ore projects in Western Australia, in particular. One of the major costs associated with these projects is the cost of transporting the product to a port and onto a ship. Traditionally, these costs are based upon the use of road haulage or rail transport or for shorter distances, overland conveyors. ProMet also has extensive experience in magnetite iron ore projects and these also have similar transport infrastructure costs but have the added advantage of being able to consider the use of the more economic slurry pipelines, if suitable conditions exist.

At times, the cost of a project's transport infrastructure requirements dwarfs the cost of the processing plant facilities and therefore a technological solution to reduce these costs and/or transfer of the cost into operating costs will be attractive to the mining industry.

ProMet has reviewed the technological solutions proposed by String Transport Systems and, from the technical information and costings provided, believes that this technology may provide a cost-effective method of getting the product to the port. This is due to the inherent reduced capital cost and lower operating costs basis of the technology. Furthermore, the system is not subject to the same physical constraints as other technologies as a more direct route to the port can be investigated, leading to further reduced capital and operating costs and shorter cycle times.

«...Технологическое решение струнного транспорта обладает потенциалом для быстрого внедрения благодаря комбинированному эффекту, обусловленному:

- а) уменьшением землепользования;
- б) значительным снижением экологической нагрузки на окружающую среду;
- в) методом конструирования, который позволяет уменьшить временные затраты на строительство и сертификацию».



Высокоскоростной СТЮ



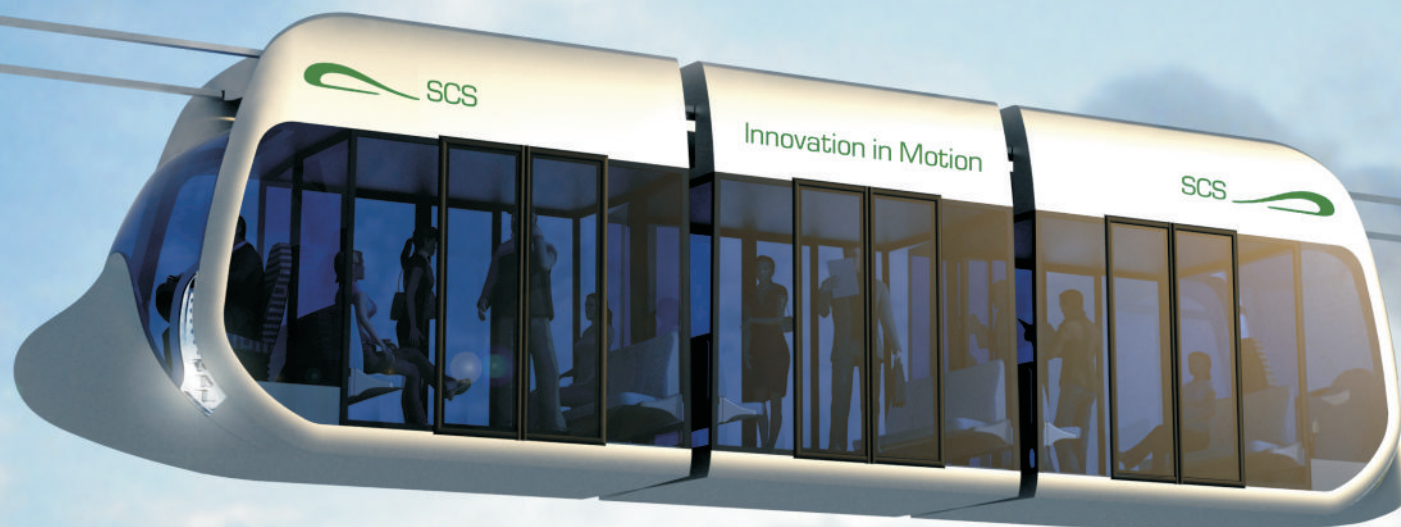


Городской навесной СТЮ





Городской подвесной СТЮ





Высотный СТЮ



- Решает транспортные проблемы мегаполисов за счёт формирования сети высотных зданий, имеющих между собой надземное транспортное сообщение
- Позволяет организовывать мегаполисы на значительных территориях, повышая при этом уровень экологичности места проживания населения



Грузовой навесной СТЮ





Грузовой подвесной СТЮ



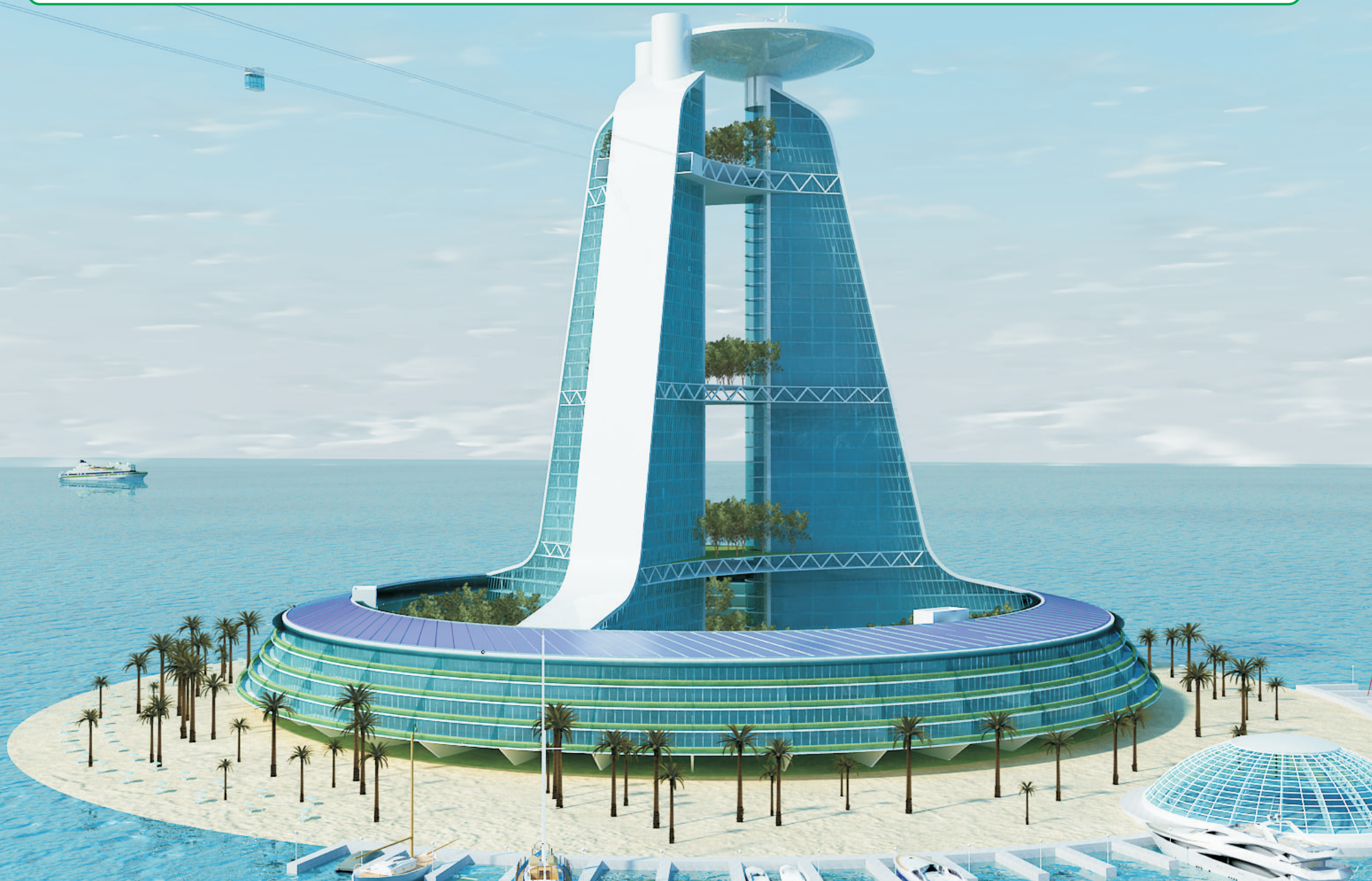


Грузовой портовой СТЮ





Девелоперский проект на основе СТЮ



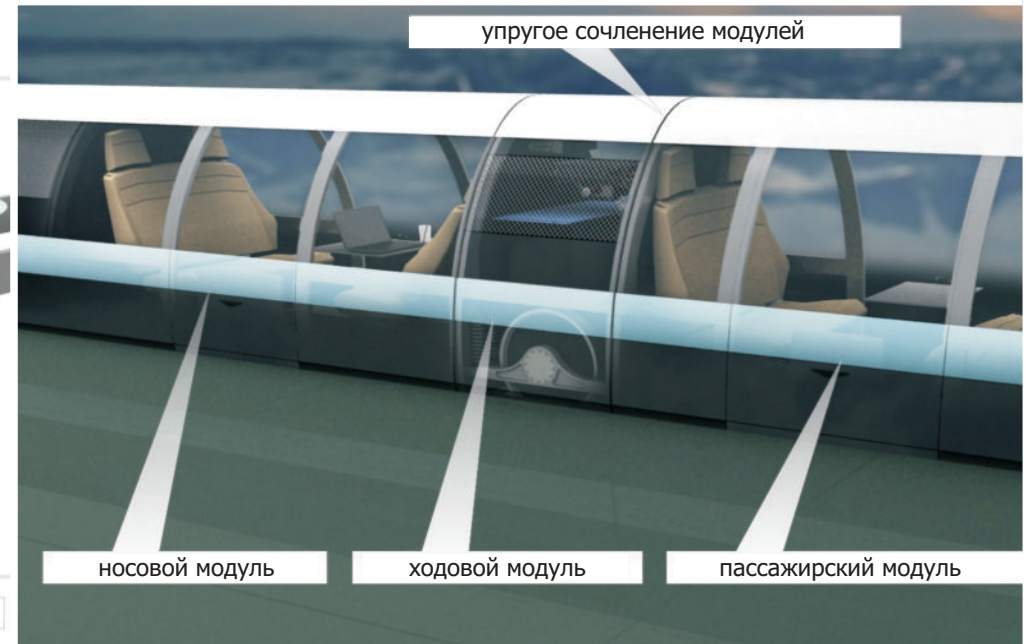
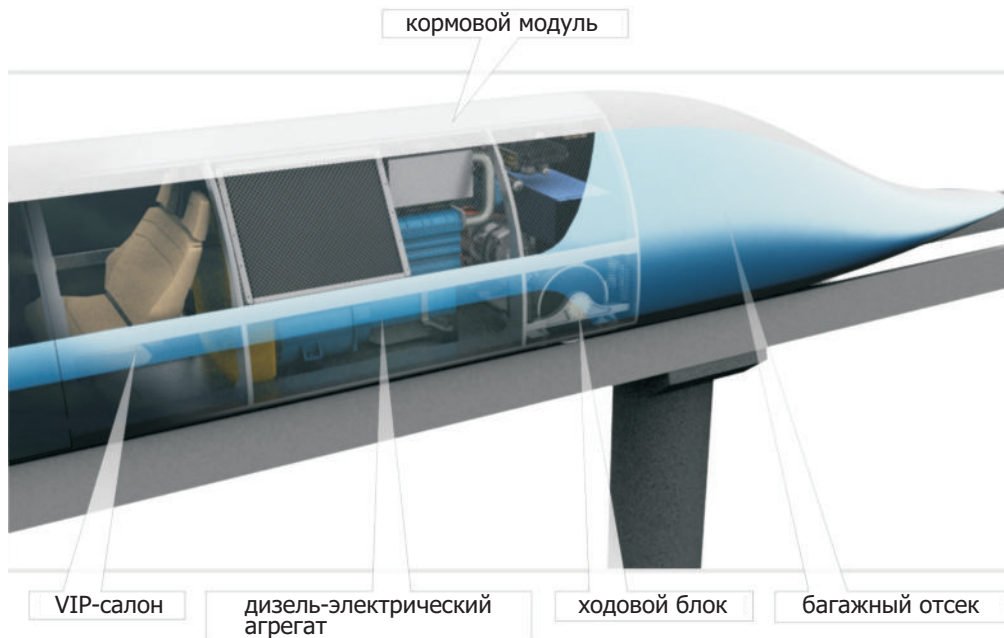
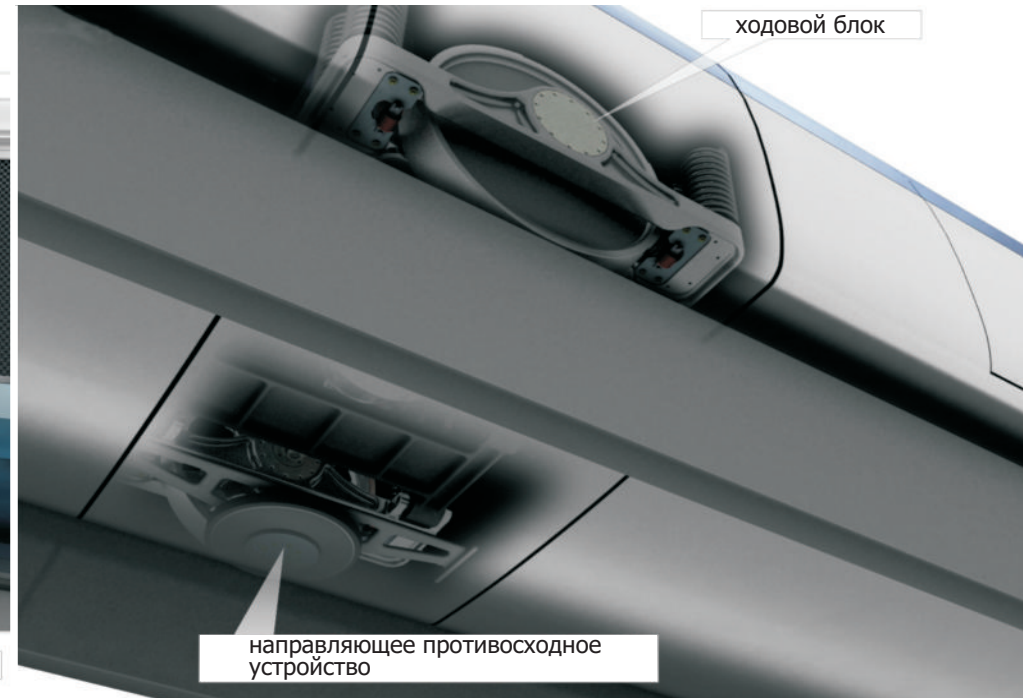
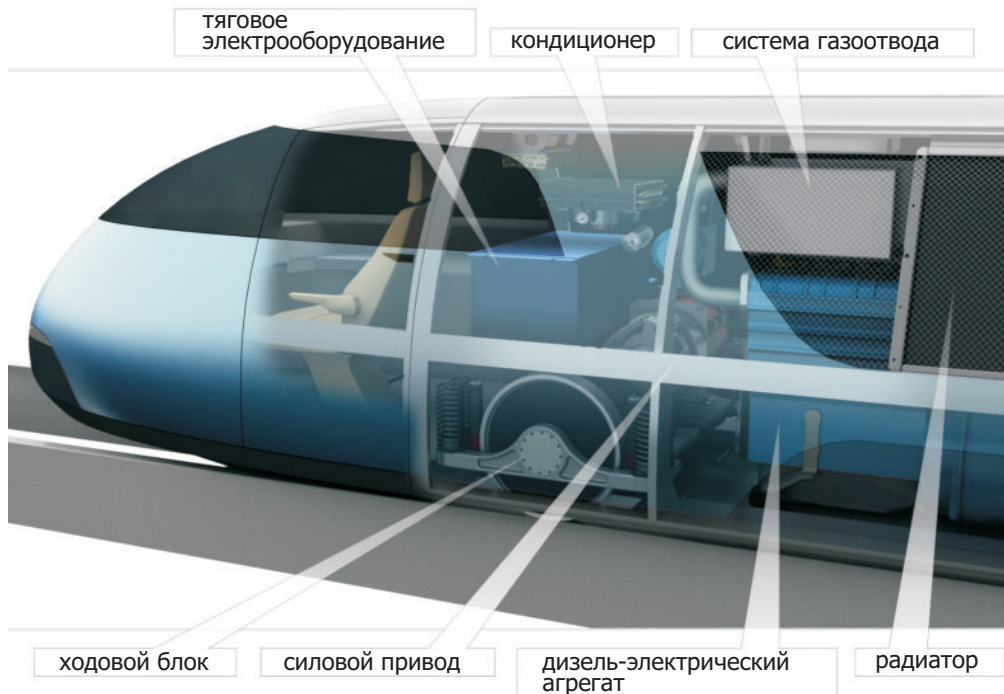


Система СТЮ «Берег — Остров»





Компоновка высокоскоростного юнибуса





Струнный рельс СТЮ в масштабе 1:2

