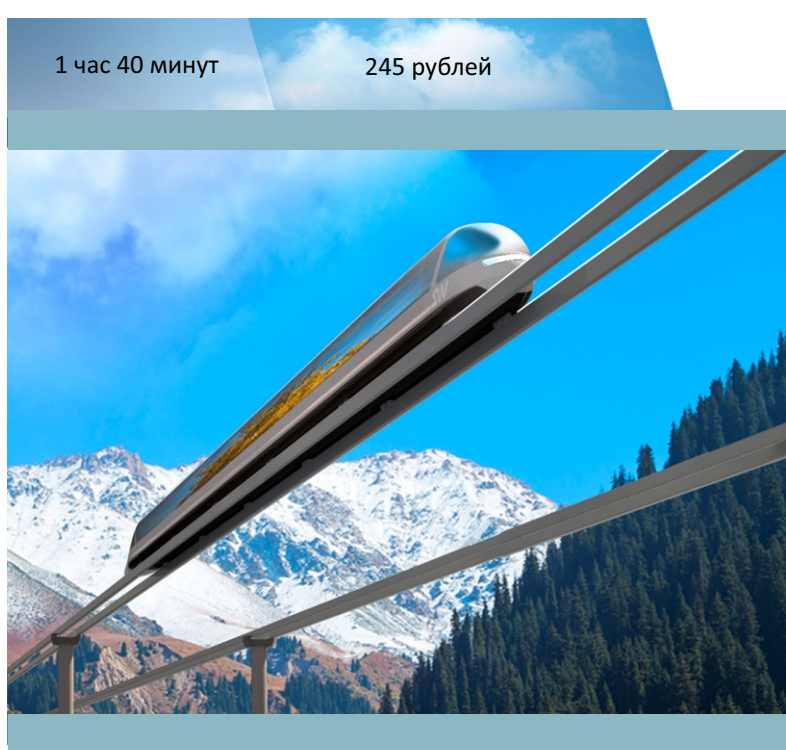
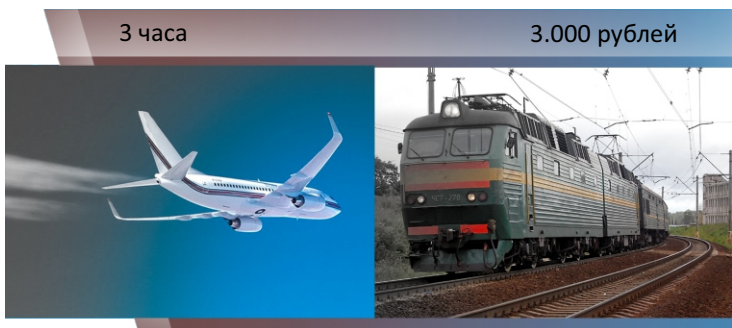


На самом быстром современном транспорте - авиационном, из центра Москвы в центр Санкт-Петербурга (650 км) пассажир доберётся, в лучшем случае, за 3 часа. То есть со средней скоростью 220 км/ч. Натерпевшись страхов в полёте и помучившись на начальном и завершающем этапах этого пути: "Город - Аэропорт" и "Аэропорт - Город". Что к тому же приведёт к существенному удорожанию такого путешествия, которое вряд обойдётся дешевле 3.000 рублей.

Огромный тысячетонный железнодорожный поезд, предельно нагружающий пути и буквально засасывающий под колёса животных и людей, не может безопасно мчаться с высокой скоростью по застроенной и плотно заселённой территории. Поэтому приходится сбрасывать скорость и даже в самых смелых своих прогнозах железнодорожники планируют добираться из Москвы в С.-Петербург за 3 часа (средняя скорость 220 км/ч) и за 3.000 рублей.



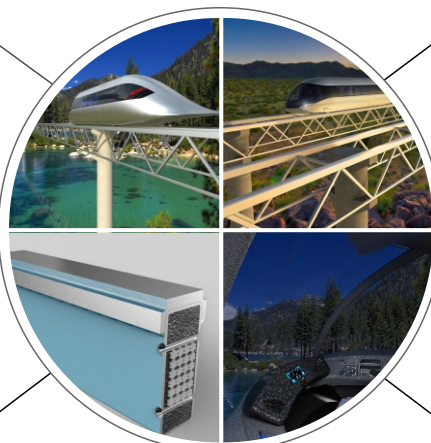
На струнном транспорте такой проезд займет **1 час 40 минут** (средняя скорость 390 км/ч) при себестоимости доставки пассажира **245 рублей**.

Малое время в пути обусловлено не только высокой расчётной скоростью движения, но и другой транспортной логистикой. Маломестные рельсовые автомобили - юнибусы, - вместимостью с небольшой автобус, будут стартовать часто, без расписания, по типу маршрутных такси. И не будут останавливаться в промежутке - в ту же Тверь поедут другие юнибусы, конечным пунктом назначения которых и будет Тверь.

Низкая себестоимость проезда - 245 руб./пасс. - обусловлена:

высокой топливной (энергетической) эффективностью юнибусов. При расходе 0,43 л/100 пасс.км и цене дизельного топлива 35 руб./л, стоимость энергии составит 98 руб./пасс. При электрификации дороги (более дорогой вариант строительства), стоимость затраченной энергии может быть снижена в 2-3 раза;

низкими амортизационными отчислениями на ремонт и восстановление эстакады и инфраструктуры благодаря невысокой стоимости строительства (99 млн. руб./км - без электрификации дороги) и длительным межремонтным срокам (50 лет) - 71 руб./пасс.;



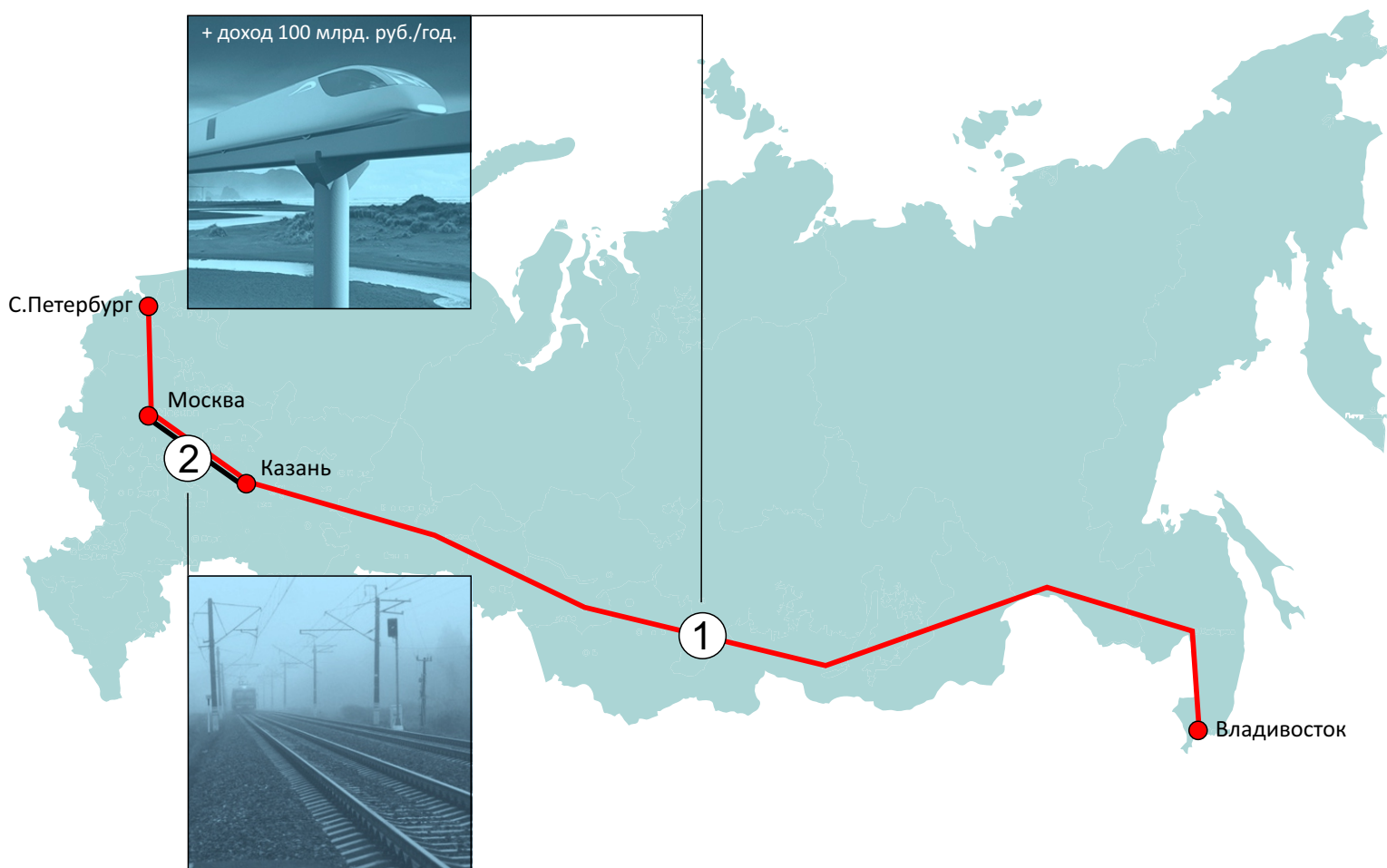
низкими амортизационными отчислениями на ремонт и восстановление рельсовых автомобилей (юнибусов) благодаря их невысокой стоимости (стоимость посадочного места - до 750.000 руб./пасс.) и длительному сроку службы (25 лет) - 7 руб./пасс.;

малым количеством обслуживающего персонала, как станционного, так и линейного, включая водителей - 69 руб./пасс. При использовании автоматизированной системы управления эти расходы на заработную плату могут быть уменьшены вдвое.

Все традиционные высокоскоростные магистрали - железные дороги и дороги на магнитной подушке - убыточны как из-за высокой стоимости их строительства, так и из-за высоких издержек при эксплуатации. Рентабельность эксплуатации пытаются поднять, увеличивая цену билетов, что делает такую транспортную услугу недоступной по цене для многих категорий пользователей.

Только струнные дороги, построенные по RSW-технологиям, будут высокорентабельными. Например, на трассе "Москва - С.-Петербург", при цене билета всего 500 рублей, доход эксплуатирующей компании составит 255руб./пасс. Тогда при объёме перевозок 50.000 пассажиров в сутки годовой доход будет равен 4,6 млрд. рублей и рентабельность эксплуатации данной высокоскоростной трассы составит более 100%.

\$ 1 240 000 000 «С.-Петербург - Москва - Казань - Владивосток»



1 240 000 000 USD «Москва - Казань»

Основные показатели аналогичной высокоскоростной железной дороги "Москва - Казань" протяжённостью 820 км, запланированной к строительству российским правительством: строительство обойдётся в 925 миллиардов рублей и ещё 315 миллиардов железнодорожники хотят получать в качестве государственной субсидии на этапе эксплуатации, так как этот проект в целом глубоко убыточен. За эти же самые деньги можно будет построить струнную дорогу "С.-Петербург - Москва - Казань - Владивосток", которая, при очень низкой стоимости билетов, то есть будучи доступной по цене для всех категорий жителей страны, тем не менее, будет приносить доход около 100 млрд. руб./год.