

Резюме проекта «Торговый дом струнных технологий Юницкого»

Инновационный струнный транспорт Юницкого (СТЮ) представляет собой разновидность рельсового транспорта эстакадного типа. Основу его путевой структуры составляет предварительно напряжённый растяжением неразрезной струнный рельс (лёгкая транспортная система) или предварительно напряжённая растяжением неразрезная рельсо-струнная ферма (тяжёлая, многофункциональная и высокоскоростная транспортная система). Расположение путевой структуры над поверхностью земли имеет принципиальное значение для удешевления строительства, для самого бережного отношения к экологии и условиям хозяйствования вдоль всей территории трассы, а также для обеспечения самого высокого уровня безопасности на транспорте.

История развития технологий СТЮ началась в 1977 году. За прошедшие годы пройден путь от инновационной идеи через множество инженерно-научных изысканий, исследований и испытаний к практической реализации первого в мире грузового СТЮ на полигоне в г. Озёры (Московская область, Россия, 2001—2009 г.г.). За 35 лет работы в разработку последовательно 1-го, 2-го, 3-го и 4-го поколений технологий СТЮ, с осуществлением комплекса модельных, лабораторных, стендовых и полевых испытаний, вложено около \$300 млн. (при пересчёте вложений к стоимости денег на начало 2013 г. с дисконтом 25% годовых на венчурные вложения) и более 1.000 человеко-лет инженерного труда.

С 2004 г. работа над развитием СТЮ ведётся через ООО «Струнный транспорт Юницкого» (г. Москва). В 2008 г. ООО «СТЮ» было перерегистрировано с увеличением уставного капитала с 10 тысяч рублей до 3,81 миллиарда рублей, путем внесения прав на интеллектуальную собственность, принадлежащую лично автору и генеральному конструктору СТЮ.

Для получения заказов на реализацию адресных проектов, необходимо в ближайшие 2,5—3,5 года сертифицировать и продемонстрировать всем потенциальным заказчикам инфраструктурные проекты с четвёртым поколением СТЮ. Для этого необходимо создать три «Демонстрационно-сертификационных Центра СТЮ», объединённых в «Торговый дом СТЮ», по каждому из транспортных направлений — грузовое, городское и высокоскоростное.

В структуру каждого Центра входят специализированные под данное транспортное направление: Специальное конструкторское бюро с опытным производством, лаборатория для международной сертификации транспортного оборудования и подвижного состава, стендовое и испытательное оборудование и демонстрационная трасса, включающая: рельсо-струнную транспортную эстакаду, специализированный подвижной состав, соответствующую данному транспортному направлению инфраструктуру, системы энергообеспечения, связи и автоматизированного управления и обеспечения безопасности и др. Протяжённость тестовых участков: 1—2 км для грузовой и городской систем, 25—30 км — для высокоскоростной системы, так как на более короткой трассе расчётную скорость в 500 км/ч развить не удастся.

В зависимости от региона реализации, размеров и стоимости земельного участка, протяжённости трасс и демонстрационного уровня инфраструктуры, стоимость «Торгового дома СТЮ» будет находиться в диапазоне от \$250 млн. до \$300 млн., при этом на высокоскоростное направление придётся более 50% этой стоимости.

Гарантируемые разработчиком преимущества продаваемого в Торговом центре товара:

- грузовой СТЮ для перевозки сыпучих грузов будет дешевле и производительнее железной дороги и промышленных конвейеров, сможет брать уклоны до 30% (или 300‰), сможет проходить пролётами до 1 км, по экологичности будет лучше канатной дороги, а по удельной себестоимости транспортировки сыпучего груза — дешевле промышленных конвейеров и железной дороги;

- городской СТЮ внеуличного типа будет дешевле: в 10 раз — подземного метро, в 5 раз — лёгкого метро и монорельсовой дороги, в 3 раза — современного скоростного трамвая, при более высокой экологичности и в 3 раза более низкой себестоимости проезда пассажира;
- высокоскоростной междугородный и международный СТЮ будет дешевле (с учётом инфраструктуры, подвижного состава и стоимости земли): высокоскоростной железной дороги — в 10 раз при её эстакадном исполнении и в 5 раз — при прохождении в насыпи, транспортных систем с магнитным подвешиванием экипажей — в 10 раз, при в 3 раза меньших удельных энергозатратах на высокоскоростное перемещение (350—500 км/ч) и в 3 раза меньшей себестоимости проезда пассажира.

«Торговый дом СТЮ» окупится в течение 1-го года после завершения строительных работ и далее каждый год будет приносить прибыль не менее \$500 млн. В течение последующих 5—7 лет, при грамотной организации работ и опережающем развитии, годовая прибыль превысит порог в \$10 млрд. Торговый дом будет зарабатывать на заключении контрактов на адресные проекты СТЮ — вначале на авансовых платежах и проектных работах, затем на изготовлении подвижного состава и строительстве инфраструктуры и дорог «второго уровня», а потом — на эксплуатации струнных дорог, так как в контрактах в обязательном порядке будут предусмотрены платежи (роялти) за использование изобретений и ноу-хау.

По своим технико-экономическим характеристикам СТЮ значительно опережает традиционные транспортные системы — автомобильную и железнодорожную, в том числе высокоскоростную железную дорогу и поезда на магнитной подушке. Поэтому потребность человечества в 21-ом веке в экологически чистых, безопасных и недорогих дорогах, к тому же не требующих значительного количества ресурсов на строительство при минимальном изъятии почв, будет не меньшей, чем потребность в автомобильных дорогах в 20-ом веке. А это более 30 миллионов километров суммарной протяжённости. При грамотно выстроенной стратегии развития «Торгового дома СТЮ», который со временем превратится в Струнную долину (по аналогии с Кремниевой долиной в США), можно захватить не менее 50% этого рынка, ёмкостью в триллионы долларов. Отдельно взятым компаниям подобное удавалось осуществить в 20-ом веке, например компании «Boeing».

Торговый дом будет выступать в адресных проектах СТЮ — конкретных городских, высокоскоростных междугородных и грузовых инфраструктурных проектах — в качестве генерального проектировщика, генерального подрядчика и генерального поставщика оборудования, в том числе — подвижного состава.

А.Э. Юницкий,
Генеральный конструктор СТЮ