

Liebe Freunde, Partner, Kollegen, Investoren und Sympathisanten von SkyWay!

Ich freue mich, Sie auf dem vierten EcoFest zu begrüßen, hier in Marjina Gorka im EcoTechnoPark von SkyWay. Diese kleine weißrussische Stadt ist dank uns weltbekannt geworden, zumindest in mehr als 200 Ländern, wo unsere Investoren wohnen. In vielen dieser Länder wusste man nicht einmal, dass es einen Staat Weißrussland gibt. Viele vermuteten es als Teil von Russland, nicht in Mitteleuropa, stattdessen irgendwo hinter dem Ural in Sibirien.

Auf einem früheren Panzer-Übungsgelände entdeckte man kürzlich scharfe Munition. Es hat sich viel geändert. Es ist sehr viel schöner geworden. Schauen Sie sich um, Sie werden sich überzeugen.

Die Lösungen von SkyWay, die wir hier zeigen, im Innovationszentrum der schienengebundenen Seil-Technologie, im Zentrum Europas, haben ein großes globales Potential. Wir sind der ganzen Welt 10 Jahre voraus. Menschen kommen aus vielen Ländern zu uns, um zu lernen. Japaner holten sich hier Inspirationen. Wir sind nicht mehr als Startup. Denn wir sind mit unseren Produkten noch nicht auf dem Weltmarkt.

Wir stehen auf einer seriösen materiellen Basis. Wir haben immaterielle Aktiva. Ohne dies kann man nicht projektieren und bauen, auch nicht die innovativen Anlagen von SkyWay.

Jeder Auftraggeber, aus welchem Land auch immer, möchte hier drei Bestandteile vorfinden:

1. Eine funktionierende und zertifizierte Technologie;
2. Das Angebot attraktiver Lösungen;
3. Ein Team und Aktiva, materiell und immateriell, die für adressierte Projekte nötig sind.

All dies haben wir bereits und wir nähern uns den anspruchsvollsten Zielen.

Die Engineering-Gesellschaft SAO "Strunnije Technologiji", d.h. alle unsere Investoren, verfügt heute über:

- Grundmittel für mehr als 16,6 Millionen Dollar.
- 36 Gebäude und Bauten, über 3 000 Maschinen und Anlagen (darunter Computer, Notebooks und Bildschirme).
- 32 Autos, zigtausend Werkzeuge, Inventar und weiteres Gut.
- immaterielle Aktiva für 2,7 Millionen Dollar. Dies ist professionelle Software (darunter 3D EXPERIENCE) und Rechte für Bodennutzung.
- auf Geld basierendes registriertes Stammkapital in Höhe von 56 Millionen US-Dollar. Dies entspricht etwa dem eines weißrussischen Giganten wie das Minsker Radtraktorenwerk.

Aber in Minsk gibt es neben der SAO "Strunnije Technologiji" noch weitere Firmen, die zur GTI (Global Transport Investment) gehören. D.h. alle Investoren in die SkyWay-Technologie sind Eigentümer der Immobilien, der Büros und der Werkhallen in einer Gesamtfläche von mehr als 10 000 Quadratmetern!

Vor nicht einmal vier Jahren schlug man auf dem ehemaligen Panzer-Übungsgelände einen ersten Pfosten ein. Auf dem Gelände von 36 Hektar wurde zum ersten Mal in der Welt inzwischen 5 Anlagen für Tests, Zertifizierung und Vorführungen von SkyWay in verschiedenen Typen in einer Gesamtlänge von 4 Kilometern errichtet.

Wir vervollkommen die Technologie ständig. Dafür ist der EcoTechnoPark gebaut, in der Logik: "Für 100 Jahre".

Man überarbeitete bereits die halb-starre Trasse mit dem Ziel, die Tragfähigkeit zu verdreifachen.

Auf der schienengebundenen Seil-Bogen-Trasse überarbeitete man die Lauffläche des Schienenkopfs des Band-Typs. Das verbesserte den Gleichlauf um eine Größenordnung. Gerade die unvermeidlichen Unebenheiten im standardisierten Stahlprofil verursachen heute die Hauptprobleme beim Gleichlauf und den Geräuschen bei unseren Fahrzeugen. Hier testen wir unterschiedliche Typen innovativer Schienenköpfe. Es wird keine Schweißnähte geben, die einen Schlag verursachen an der Lauffläche des Rads, wegen einer lokalen Änderung der Härte des Stahls.

Wir bauten die komplette Infrastruktur einer "zweiten Ebene":

- Die Stationen;
- die Weichen;
- Kilometerlange technische Leitungen für Zu- und Abwasser;
- elektrische Netze der Energieversorgung in einer Größenordnung von etwa 1000 KW;
- Kommunikationssysteme und intelligente Steuerungen, ausgestattet mit Sensoren und technischer Vision.

Der Bau einer sechsten Testanlage geht zu Ende. Sie ist etwa ein Kilometer lang (auf der rechten Seite). Sie soll die Standards ausarbeiten für die naturklimatischen Bedingungen der Vereinigten Arabischen Emirate. Dazu gehören Probefahrten des Rollmaterials in tropischer Ausführung. Wir fertigen es hier, bevor es nach Dubai, Abu Dhabi, Schardscha und andere Städte und Regionen des Nahen Ostens und Asiens geht.

Wir haben bereits 11 unterschiedliche Modelle innovativer schienengebundener Elektro-Fahrzeuge entwickelt. Wir haben sie produziert. Unsere Produktionshallen sind mit modernsten Maschinen ausgestattet.

Auf der Basis eines Modells für Passagiere, das Yuni-Car, bauten wir 2 Modifikationen: Ein Einzelfahrzeug und eins in drei Sektionen. Ebenso fertigten wir eine völlig neue tropische Modifizierung mit 4 Plätzen und VIP-Ausstattung.

Jedes dieser Fahrzeuge ist ein kompliziertes Verkehrsmittel. Es ist kaum weniger kompliziert als ein Flugzeug und übertrifft mit seiner Innovation das bekannte Elektro-Mobil Tesla.

Wir projektieren und bauten ein weiteres effektives Fahrzeug, das Yuni-Light. Dafür haben wir einen Auftrag. Im nächsten Jahr wird eine kommerzielle Trasse in den Testbetrieb gehen.

Es gibt einen Spruch: "Ein Schuster ohne Schuhe und ein Schneider ohne Kleider". Das betrifft mich nicht, den Autor und Chefkonstrukteur von SkyWay. Den ersten Auftrag für eine kommerzielle Trasse bekam die SAO "Strunnije Technologiji" von Yunitskis landwirtschaftlichen Betrieb in der Nachbarschaft, rechts vor Ihnen, hinter dem Zaun.

Man plant, landwirtschaftliche Produkte auf der super-leichten Trasse zu befördern. Man sieht dafür Yuni-Lights vor mit 6 Plätzen. Nach späteren Tests und Überarbeitungen befördert man damit Angler und Touristen zum See "Nadeschda", ein Kilometer hinter dem Farmbetrieb. Die Trasse verläuft über Teich und Wald.

Fünf Modelle, die mit einem "Yuni-" im Namen, sind bereits zertifiziert.

In einer aktiven Phase der Entwicklung befinden sich derzeit weitere vier neue Modelle unserer schienengebundenen Elektro-Fahrzeuge. Ihre grundsätzlich neue Art liegt nicht nur in der Konstruktion, sondern in der Ideologie, in der Methodologie und der Gründlichkeit des einzuführenden komplexen Herangehens.

Die "Industrie 4.0" und die Digitalisierung der SkyWay-Produktion sind die Realität, die ermöglicht, bereits auf früheren Etappen der Entwicklung Ergebnisse zu erzielen und die Produkte im Laufe des gesamten Lebenszyklus technisch zu betreuen und zu modernisieren.

Wir bauten eine Fracht-Drohne mit einer Tragfähigkeit von 1,5 Tonnen auf der Basis des russischen Serien-Hubschraubers Ka-26. Sie fliegt bereits selbständig. Drohne nennt man einen Hubschrauber, der selbständig fliegt, nach einer festgelegten Route, ohne Piloten und Flugleitung, wie ein Roboter. Viele halten Drohnen für ein funkgesteuertes Gerät aus dem "Detsky Mir" mit vielen Propellern. Aber Menschen mit Kenntnissen, wie etwa das Militär, sind schockiert: "Wie ist das Euch gelungen, mit so wenig Geld in so kurzer Zeit? Wir haben das nicht mal in 10 Jahren geschafft." Um diese einzigartigen Flugapparate zu vervollkommen und später zu vermarkten, haben wir unlängst einen kleinen Flugplatz gekauft. Ohne Flugplatz mit einer Lizenz kann man nicht testen und zertifizieren.

Uns ist das Unmögliche gelungen - nicht nur die Steuerung der Drohne zu bauen, sie einzustellen, sie mit Sensoren auszustatten, einschließlich einer Computer-Vision, sondern auch zwölf Mechanismen zu entwickeln, die bei der Steuerung des Hubschraubers Hände und Füße des Piloten ersetzen.

Wir projektierten Naben-Motoren bis zu einer Leistung von 100 KW und setzten deren Produktion in Gang.

Wir schufen ein einzigartiges Elektro-Fahrzeug für Behinderte.

Mit einem von uns entwickelten Rollstuhl fährt der Fahrer in das Auto hinein und kann so das Auto lenken. Elektro-Fahrzeuge auf Asphalt gehören nicht zu unserem Profil. So wird das zu einem selbständigen Geschäft. Wir beabsichtigen, dies mit einem Profit weiterzuverkaufen.

Für eine Engineering-Firma von Weltniveau sind für SkyWay geschulte Facharbeiter und Ingenieure ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor. Heute sind das 1000 Ingenieure, Konstrukteure, Projektanten, Designer, Technologen, Logistiker, Bauleute, Wirtschaftler - für Projektierung, Bau und Betrieb neuer Verkehrsinfrastruktur; für Fracht und Passagiere, für ÖPNV und Hochgeschwindigkeit, Regional- und Fernverkehr; neue Verkehrstrassen, Rollmaterial und Infrastruktur auf einer zweiten Ebene.

Das Organigramm der SAO "Strunnije Technologiji" umfasst bereits 80 Abteilungen und Konstruktionsbüros, darunter ein Spezielles Büro für Konstruktion und Technologie mit einer Versuchsproduktion. Die Weltmarktführer benötigen für die Bildung solcher Profi-Teams Jahrzehnte.

Wo man sich auf dem Globus mit Verkehrstechnologie und ihren Problemen befasst, wird man in 99 % der Fälle feststellen können: Hier braucht man SkyWay. Um unser Geschäft zu schützen, vor allem vor den Konkurrenten in der Welt, sichern wir aktiv unser geistiges Eigentum und patentieren unsere wissenschaftlich-technischen Entwicklungen in Dutzenden Ländern.

Wir haben bereits 60 Patente für Industriemuster erhalten, Warenzeichen und Erfindungen: Das gilt für Weißrussland, Russland, Australien, China, Japan, USA, Kanada, Indien, VAE, 23 EU-Länder und viele weitere.

Die Registrierung des geistigen Eigentums in verschiedenen Staaten ermöglicht nicht nur, die jeweiligen Märkte juristisch einwandfrei mit seinen Produkten zu erreichen, sondern es vor nichtsanktionierter Nutzung zu schützen oder vor gewissenloser Konkurrenz.

Dies ist eine kurze Auflistung materieller und immaterieller Aktiva der Unternehmensgruppe SkyWay und der Investoren. Dies bildet einen wesentlichen Teil des Arsenal, mit dem wir um den Markt kämpfen in einer sehr korrumpierten Verkehrsbranche. Dieser Kampf wird für uns je länger desto härter sein. Man wird uns unter keinen Umständen und niemals bevorzugen. Wir sollten uns keinen Illusionen hingeben.

Manchmal höre ich: "Warum verkaufen Sie die Yuni-Busse nicht. Es sind doch 5 Typen zertifiziert." Wir können sie alleine nicht verkaufen, so braucht sie keiner. Henry Ford hatte es einfacher. Er baute nur Autos und beschäftigte sich nicht mit dem Asphalt, mit den Brücken, mit Kreuzungen, Tankstellen und automatischer Steuerung. Wen hatte er als Konkurrenten? Eine Fuhre, eine Postkutsche oder eine Kutsche, die auf einer befestigten Straße von Pferden gezogen wurden. Ein solcher Konkurrent war leicht zu überholen, direkt oder übertragen.

Wir bauen eine neue Branche auf. Nicht als Wissenschaft, sondern als Marktprodukt, das man bei uns kauft. Es ist ein kompliziertes, sogar superkompliziertes Produkt. Es übertrifft die Analogien in der Welt mehrfach, nicht

nur um einige Prozent. Dazu gehören schienengebundene Elektro-Fahrzeuge, gespannte Seil-Schienen-Trassen und die Infrastruktur einer zweiten Ebene - Stationen, Bahnhöfe, Frachtterminals, Weichen, Werkstätten, Energieversorgung, Kommunikation, intelligente Steuerungssysteme und vieles Weitere.

Wenn ein Teil davon fehlt oder wir das nur unzureichend bauen oder das Niveau nicht halten, das wir besser übertreffen sollten, dann wird niemand bei uns kaufen.

Wir konkurrieren nicht mit irgendeinem Automodell wie etwa Tesla. Unser Wettbewerber ist die gesamte Automobilindustrie der Welt mit ihrer ganzen Verkehrsinfrastruktur, die eine Geschichte von mehr als hundert Jahren hat. Es geht nicht um eine Straßenbahn, sondern um die gesamte Eisenbahn-Branche mit ihrer kompletten Verkehrsinfrastruktur.

Man muss bedenken, dass die modernen Verkehrsbranchen über hundert Jahre von Millionen Ingenieuren aufgebaut wurden. Sie entsprechen hohen Erwartungen und Komfort, einschließlich Sicherheit, Zuverlässigkeit und Effektivität bei den Verkehrsdienstleistungen. Die Situation unterscheidet sich wesentlich von der zur Zeit Henry Fords und der Brüder Wright. Sie hatten es einfacher, eine Automobilindustrie aufzubauen oder den Luftverkehr einzurichten und so den Weltmarkt zu erreichen. Ihnen ging es um Teilbereiche. Sie nutzten Fahrzeuge, die nach heutigen Maßstäben primitiv waren.

Man vergleicht unsere Yuni-Busse mit iPhone, die laufen wie "geschnitten Brot". Yuni-Busse aber nicht. Das iPhone verkauft sich leicht, nicht nur, weil es schön ist, sondern weil sein Preis etwa tausend Dollar beträgt. Jeder Interessent kann es kaufen, ohne Ausschreibung und ohne internationale Expertise.

Man darf nicht vergessen, dass das iPhone als Marktprodukt 31 Jahre nach der Gründung der Firma "Apple" erschien. Die SAO "Strunnije Tehnologiji" gibt es erst seit vier Jahren.

Außerdem verkaufen wir kein Produkt mit einem Gewicht von 100 Gramm. Stattdessen adressierte Projekte, deren Marktwert, auch bei bescheidenen Berechnungen, mit 100 Millionen Dollar beginnt. Dazu gehören Fertigung, Anlieferung und Montage kompliziertester innovativer Metallkonstruktionen mit einem Gesamtgewicht tausender Tonnen.

Um ein Projekt zu realisieren, bei dem es nicht allein um den Verkehr geht, sondern um die Verkehrsinfrastruktur, muss man viele Maßnahmen treffen. Dies kann über die Jahre ziehen:

- 1) Es ist eine adressierte Zertifizierung der gesamten SkyWay-Anlage, z.B. des ÖPNV und nicht nur eines Yuni-Bus. Bestenfalls kann es sich um eine Anpassung der Technologie an klimatische Bedingungen und Vorschriften eines jeweiligen Landes, in dem gebaut wird;
- 2) Es wird eine Ausschreibung durchgeführt, an der wettbewerbsfähige Angebote anderer Firmen vorgelegt werden;
- 3) Das Projekt muss mit zahlreichen Behörden abgestimmt werden. In dieser Phase bestrebt man den Erhalt adressierter Gutachten der Experte, die in der Regel seitens des Wettbewerbs der Verkehrsbranche entsandt werden.

Man muss davon ausgehen, dass die meisten potentiellen Käufer, d.h. Auftraggeber kein Geld haben. Sie schlagen uns vor, ihr Objekt auf unsere eigenen Kosten zu bauen.

Bei einer Auftragserteilung muss man stets gewissenlose Konkurrenz im Auge behalten. Sie ist immer da. Ich frage mich, ob Henry Ford viele Autos verkauft oder überhaupt eine neue Branche aufgebaut hätte, wenn die bekanntesten Zeitungen in den USA - "New York-Times" und "Washington Post" jahrelang berichteten, er wäre ein Betrüger und Gauner, dass er eine Finanzpyramide betreibt, die bald stürzt, dass er ein russischer Spion ist und Enkel polnischer Spione, dass sein Fahrzeug gar nicht innovativ ist und jeder Käufer eines Ford-Autos hunderte Briefe bekäme mit Drohungen, Beleidigungen und Forderungen, den Kauf rückgängig zu machen.

Hätten gute Fachleute bei der Firma "Ford" einen Job gesucht, wenn gewissenlose Medien dauernd berichteten: "Die Firma wird bald geschlossen und Ihr alle werdet eingesperrt."

Warum sage ich das alles? Nicht, um zu klagen: "Schaut mal, wie schwer wir es haben!" Ich sage das, damit unsere Investoren verstehen, unter welchen Bedingungen wir arbeiten, damit sie mit den Füßen auf der Erde bleiben und nicht in Wolken schweben, die ihnen die Investitionsfonds gemalt haben, die Investitionen in SkyWay nach dem System Crowdfunding betreiben.

Hier muss man betonen, dass diese Investitionsfonds zwar das Wort "SkyWay" verwenden, aber sie nicht zur Unternehmensgruppe SkyWay gehören. Zu ihnen unterhalten weder ich noch meine Mitarbeiter Beziehungen.

Diese Fonds sind von mir nicht affiliert. Sie haben sich gegründet als ein unabhängiges Geschäft mit einem einzigen Ziel: Dem Verkauf unserer spezifischen Ware, der Anteile in den Holdings, die zur Unternehmensgruppe SkyWay gehören. Dies sind nur Verkäufer. Unter ihnen gibt es keine Fachleute für unsere innovativen schienengebundenen Seil-Technologien. Natürlich will jeder Verkäufer auf jedem Markt Geld verdienen. So betreibt er eine eigene Marketingpolitik für die Vermittlung der Käufer und diese Politik belastet sein eigenes Gewissen.

Wir haben eine Möglichkeit, diese Fonds zu beeinflussen: Wir können ihnen unsere Anteile überlassen oder nicht. Man kann eine Überlassung verweigern, aber dann gibt es überhaupt keine Investitionen für die Entwicklung der Technologie. Die Wahrheit ist, dass man dann über uns nicht mehr schlecht spricht, dass man uns vergisst, wenn wir den Markt verlassen. Unseren Platz übernehmen dann die Chinesen, weil deren weise Regierung Innovationen und fortschrittliche Technologien großzügig fördert.

Man befragt mich oft im Blick auf die Referral-Auszahlungen in die Investitionsfonds. Wie ich schon sagte, habe ich mit diesen Auszahlungen nichts zu tun. Auf diese Frage kann ich mit einer Gegenfrage reagieren: "Wie viele Mittel geben Weltführer für Werbung aus?" Ich bin sicher, das ist mehr als die Referral-Auszahlungen der Investitions-Fonds für ähnliche Ziele. Mehrere zehntausend Investoren ackern mit aller Kraft, wie man sagt, und geben für die SkyWay-Werbung ihre Zeit, ihre Kraft und ihr Geld. Ich sehe nichts Schlechtes darin, dass ihre Arbeit angemessen entlohnt wird.

Den Teil der Investitionen, der uns erreicht, verwenden wir für die wirkliche Arbeit, ebenso wie andere Weltfirmen. Diese Investitionen gelangen zu uns wirklich, trotz den Hindernissen, die man uns in den Weg legt. Dies betrifft auch das verfügbare Bankensystem. Es ist nicht mehr zeitgemäß.

Schauen Sie sich um und sie werden sich überzeugen - die Investitionen, die für die Entwicklung der SkyWay-Technologie bestimmt sind, werden für die SkyWay-Technologie verwendet, nicht nur in Weißrussland, sondern auch in den Vereinigten Arabischen Emiraten.

Aus dieser Sicht dürfen wir uns über die Arbeit der Investitionsfonds nicht klagen.

Man muss feststellen, dass das Wort "SkyWay" zur Bezeichnung vieler Hotels, Geschäfte und sogar Fluggesellschaften gehört. Wir können für deren Arbeit nicht verantwortlich sein.

Wir brauchten drei Jahre, um ein Team der Wissenschaftler, Projektanten und Konstrukteure aufzubauen, das in der Lage ist, ein wettbewerbsfähiges Verkehrs- und Infrastruktur-Produkt zu schaffen. Auf den ersten Blick scheint eintausend Mitarbeiter sehr viel zu sein. In Wirklichkeit ist es sehr wenig im Blick auf die gewaltigen Aufgaben, die wir zu lösen haben, kurz- und langfristige, im Aufbau eines sehr großen Geschäfts in der Geschichte der Menschheit. Dafür haben wir einen ernsthaften Nachholbedarf an Arbeitskräften.

Z.B. haben unsere Wettbewerber große Belegschaften mit zehntausend hochqualifizierten Mitarbeitern. Aber sie lösen viel einfachere Aufgaben. Der Aufbau eines solchen Teams nahm bei ihnen einige Jahrzehnte in Anspruch und kostete viel Geld. Wir dagegen hatten dafür weder Zeit noch Geld. Aber wir wollen schon jetzt konkurrenzfähig sein.

Viele unserer Investoren werfen uns unnötige Zeitverluste und Geldausgaben vor: Viele Testtrasse in verschiedenen Ländern, eine große Palette immer neuer Fahrzeuge als Rollmaterial und eine intensive Erweiterung der Produktion. Aber das ist ein wichtiger Vorteil im Vergleich zu unseren Wettbewerbern.

Alle potentiellen Auftraggeber sagen uns:

"Sie haben eine flexible Technologie. Das Rollmaterial reicht von 2 bis 300 Plätzen für Passagiere. Sie können mit Ihren Trassen beliebige Spannweiten in beliebigen Höhen einsetzen. Von der leichten bis zur schweren Trasse decken Sie den Passagierstrom von tausend bis 50 000 Passagiere in der Stunde ab. Sie sind bereit, jede unserer Forderungen zu erfüllen. Sie können uns das alles vorführen, sogar in unserem Lande.

Deshalb bevorzugen wir Sie und nicht andere, die 100 Jahre auf dem Markt sind. Sie bieten teure und ineffektive Verkehrsmittel an, auch wenn die schon lange zertifiziert sind. Sie haben das in kurzer Zeit erreicht, von Null an, für wenig Geld, gegen erhebliche Widerstände und üble Kampagnen. Deswegen vertrauen wir Ihnen..."

Nachdem wir begonnen haben, beschuldigte uns die gelbe Presse. In Litauen nahm man uns alles weg und versuchte, mich einzusperren. Später verleumdete mich die gelbe Presse in Weißrussland und verbreitete Lügen über SkyWay und deren Entwickler. So bildete sich bei vielen lokalen Beamten die Auffassung von einem gewissenlosen Weißrussen, der mit Finanzpyramiden und potemkinschen Dörfern arbeitet. Konnten wir das alles absehen, als wir mit der Arbeit begannen?

Konnten wir ahnen, dass man uns das Gelände nicht um 20 Kilometer verlängern würde? Wir haben zwei Jahre gebraucht, um das Gelände offiziell übernehmen zu können? Wir haben 16 Bescheinigungen mit allen Stempeln gesammelt, von der Gasversorgung über das Telefon und die Elektrizität, die Forstverwaltung, den Brandschutz und das Ministerium für außergewöhnliche Situationen. Die Absage kam vom Büro des Präsidenten und dem Minsker Gebiet.

Ja, ich habe eine Geschwindigkeit von 500 Km/h versprochen. Aber nicht für den ÖPNV, bei dem zwischen den Stationen nur ein Kilometer Abstand liegt. Sondern für den Fernverkehr, mit einem Hochgeschwindigkeits-Yuni-Bus. Er beschleunigt komfortabel mit 1 Meter pro Sekunde im Quadrat. Der Beschleunigungsabschnitt ist dabei 10 Kilometer lang. Und genauso lang muss der Bremsabschnitt sein. Deshalb bedauere ich es, dass hier im EcoTechnoPark niemand 500 Km/h erleben kann, da die Strecke nur 0,9 Km lang ist.

Eine Geschwindigkeit von 500 Km/h wird man erleben, in zwei oder zweieinhalb Jahren. Schneller baut man solche Test-Trassen nicht. Dies geschieht bei unseren arabischen Freunden und Partnern. Sie stellten uns ein Gelände mit 25 Km Länge zur Verfügung, gerade das Richtige für diesen Zweck.

Nach weiteren zwei Jahren werden unsere Partner eine Geschwindigkeit von 1000 Km/h erleben. Dafür hat man uns ein Gelände von 60 Km Länge zur Verfügung gestellt.

Seit 40 Jahren arbeite ich an dieser superschnellen Geschwindigkeit. Ich verweise auf die wissenschaftliche Monographie "Die schienengebundenen Seil-Verkehrssysteme: Auf der Erde und im Kosmos". Sie erlebte in diesem Jahr eine dritte Auflage. Hier findet sich eine Illustration, als Aquarell gezeichnet. Damals gab es keine Computer-Grafik. Sie zeigt einen Vakuumtunnel über den Ozean von London nach New York. Sechs Stunden Fahrt - und der Passagier befindet sich auf einem anderen Kontinent, schneller und sicherer als mit dem Flugzeug.

Vor solchen gewaltigen Projekten schrecken unsere arabischen Partner nicht zurück. Im Gegenteil lassen sie sich inspirieren, ebenso von dem Programm SpaceWay, der Verlagerung der Industrie in den Weltraum.

Neulich habe ich von einem hochrangigen Beamten aus den Emiraten folgende Worte gehört: "Wir sind glücklich, dass Sie in unser Land mit Ihren Technologien gekommen sind. Unser Haus ist Ihr Haus."

Übrigens sprach ein weißrussischer Beamter - in ähnlich hoher Funktion, ein Verkehrsminister, heute ex - ganz andere Worte. Es war hier in unserem Haus, im EcoTechnoPark, in Anwesenheit des Vize-Premierministers von

Weißrussland: "Niemand braucht SkyWay mit seinen Yuni-Bussen. Hier gibt es keine Innovationen. Yunitski ist ein Gauner."

Unsere wissenschaftlichen Forschungen, die von mir gegründete Ingenieurschule, wie man mich auch immer in meiner Heimat behandelt, bleiben in Weißrussland. Wir haben z. B. ein Labor gebaut für Tests von Baugruppen und Aggregaten. Es befindet sich rechts von Ihnen, hinter der Baustelle der sechsten Trasse. Bald wird man dort verschiedene Konstruktionen testen, unsere Schienen, Räder, Stromabnehmer - auf Verschleiß, Geräusch und Langlebigkeit. Einige Räume dort haben verstärkten Panzerschutz. Z.B. für den Test von Geschwindigkeiten über 500 Km/h. Wenn dabei ein Rad zerstört wird, fliegen die Splitter mehrere hundert Meter weit. Es gab ähnliche Fälle in der Autoindustrie und bei der Eisenbahn. Wir wollen dies schon bei der Projektierung vermeiden.

Solche Forschungen brauchen wir dringend, um alle und für immer zu überholen. So versuchen die Eisenbahner z.B. seit 200 Jahren die Räder und den Radkranz zu vervollkommen. Es gibt dutzende Arten. Man denkt vielleicht: "Was gibt es bei diesem Stück Eisen noch zu vervollkommen?" So ist das nicht. Die Vervollkommnung eines jeden technischen Produkts begleitet den ganzen Lebenszyklus der Technologie. Beim Verkehr über hundert Jahre. Sonst wird uns die Konkurrenz schnell ein- oder überholen, trotz aller aufgebrauchten Investitionen - verschwindet es im Nichts.

Außer in Weißrussland, einem nördlichen Land, bauen wir Innovationszentren der Technologie von SkyWay - bereits in tropischer Ausführung - in den Vereinigten Arabischen Emiraten.

In Schardscha haben wir auf dem Gelände der amerikanischen Universität, 28 Hektar Land bekommen. Dort bauen wir ein innovatives Verkehrsinfrastruktur Cluster von SkyWay. Dort planen wir einen ÖPNV und eine Frachtanlage zu bauen, für Tests und Vorführungen, mit Trassenlänge von je 2,5 Kilometern. Dies ermöglicht uns, Geschwindigkeiten von 150 Km/h zu erreichen. In Weißrussland schaffen wir es nicht, mit den Trassen von 900 Metern solche Geschwindigkeiten zu erzielen.

Diese Test-Trassen sind nicht nur für Geschwindigkeiten und SkyWay-Zertifizierungen für tropische Verhältnisse nötig, sondern auch für die Vorführungen einer hohen Leistung des schienengebundenen Seil-Trassen. Yuni-Conts und Yuni-Trucks für Fracht können 40-Fuß-Seecontainer bewältigen, Fracht bis 35 Tonnen. ÖPNV- und Regional-Yuni-Busse werden komfortabel 300 Passagiere befördern.

Einen solchen großen und schweren Transport können wir in Weißrussland nicht demonstrieren. Die Träger sind im EcoTechnoPark für diese Last nicht ausgelegt.

Eine erste Phase des Projekts in Schardscha mit flexibler Trasse ist 400 Meter lang. Dazu gehört die gesamte Infrastruktur einschließlich Kommunikationsnetze, Autostraßen, Stationen in VIP-Ausführung und einem ersten Holzhaus in den Emiraten. Dort befindet sich das Hauptquartier von SkyWay. Das alles wird in etwa 2 Monaten fertig gebaut und mit einem tropischen Yuni-Car getestet.

In Abu Dhabi werden wir ein Weltzentrum der SkyWay-Technologien für den Fernverkehr mit hoher Geschwindigkeit bis 500 Km/h errichten, aber auch für hyper-schnelle Beförderungen im Vorvakuum-Tunnel mit 1000 Km/h.

Mit dieser Arbeit beginnen wir erst im Herbst dieses Jahres, denn die Grundstücksübertragung zog sich länger als ein Jahr hin. Die Investitionen in dieses Projekt werden etwa eine Milliarde Dollar betragen.

Ohne Tests und ohne Überarbeitung der Infrastrukturverkehrs-Komplexe von SkyWay - ÖPNV, Fracht, Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr - wird es keine Aufträge geben unter solchen klimatischen Verhältnissen wie dieses adressierte Projekt. Vor einem Jahr wussten wir noch nicht, dass dies eine stille Vorbedingung für solch ein adressiertes Projekt ist. Jetzt ist die Notwendigkeit absolut deutlich geworden.

Die wirklichen Projekte haben sich nach Osten verschoben, in die Tropen. Die Führung der Länder hat Bedarf für neuen Verkehr und für ernsthafte Projekte. Dort gibt es Geld. Deshalb rennen wir nicht mehr in Weißrussland und Russland mit dem Kopf gegen die Wände, sondern gehen in dieses wunderbare arabische Land durch eine uns geöffnete innovative Tür.

Uns ist es jetzt klar geworden, dass keine Initiatoren und Netzmarketing-Aktivisten mit ihren Investitionsfonds in der Lage sind, uns zu adressierten Projekten zu bringen. Schlimmer als das: Mit ihren unprofessionellen Kavallerie-Attacken schrecken sie mehr ab als dass sie nützen. Sie verscheuchen potentielle Auftraggeber für die SkyWay-Technologie. Erfahrungen in Australien, Indien, Indonesien und weiteren Ländern bestätigen dies.

Ich möchte noch auf eine Frage eingehen, die unsere Investoren bewegt, das Kryptogeld. Wir beschäftigen uns damit nicht speziell. Denn das Kryptogeld ist ein Nebenprodukt unseres großen Programms.

Dies ist ein super-wichtiges Programm für uns alle: Der Aufbau eines zuverlässigen Sicherheitssystems und einer intelligenten Steuerung für die schienengebundenen Seil-Technologie und adressierte SkyWay-Projekte. Sie werden mit der Zeit in ein einheitliches weltweites TransNet zusammengebracht, für Millionen oder später Milliarden Nutzer. Dort werden Millionen schienengebundene Fahrzeuge fahren, deren Name mit "Yuni-" beginnt. Dort werden in jeder Sekunde Milliarden Steuerungs-, Überwachungs- und Berechnungs-Transaktionen geschehen, beteiligt sind Millionen Computer in den Fahrzeugen, lineare Computer oder die bei dem Verkehrsleiter. So werden Informationen übermittelt und Korrekturen im System vorgenommen. Diese ganze Arbeit erfolgt auf der Basis der geschützten Blockchain-Technologien.

Deswegen braucht das TransNet seine eigene Zahlungseinheit, eine Analogie der Kryptowährung, die man nicht zu minen braucht. Bildhaft gesagt, wird jeder Träger bei der Durchfahrt eines Yuni-Bus Token minen und Dividende dem Eigentümer dieses Trägers für die Nutzung auszahlen.

Ein solches System ermöglicht, unangemessene Verzögerungen oder Fehler zu vermeiden und den menschlichen Faktor zu mindern. Außerdem sichert das Blockchain die Elemente und die Objekte in einem kryptografischen Verfahren ab. Dank diesem System wird es z.B. unmöglich sein, die Seil-Schienen zu fälschen oder sie gegen qualitativ mangelhafte Analogien zu ersetzen.

Der geminte Token ist eine Buchungseinheit für die Sicherung einer digitalen Bilanz im Aktivbestand jedes adressierten Projekts. Auf diese Weise wird die Zahlungseinheit im SkyWay-System wirtschaftlich abgesichert sein. Je mehr adressierte Projekte realisiert werden, desto kräftiger wird diese Einheit und desto mehr Passagiere und Fracht werden so befördert.

Gerade das Blockchain wird bei allen Projekten, die die schienengebundenen Seil-Technologien nutzen, ermöglichen, Ökonomie, Verwaltung, Beförderung von Passagieren und Fracht, Energie und Telekommunikationen in einen einheitlichen kommunikativen weltweiten Infrastruktur-Komplex zu verbinden, der jede kleine Ortschaft umfasst.

Hier gibt es einen Schlüssel zu dem Rätsel, warum die Kryptowährung von SkyWay bisher nicht ausgegeben ist. Denn sie ist auf das engste mit adressierten Projekten verbunden. Wir haben einen Plan: Dies wird bald geschehen: Wenn die Verträge für den Gesamtbetrag von etwa 10 Milliarden Dollar unterschrieben sind. Ich betone: Dies geschieht bald.

Aus den früher genannten Gründen erspare ich es mir, über unsere Pläne ausführlich zu sprechen. Das kann ich nicht und werde dies auch nicht tun. Eine Volksweisheit lautet: "Willst du Gott zum Lachen bringen, erzähle ihm von deinen Plänen."

Wir haben ein weiteres Ziel. Ich sage das nur ganz kurz, ohne auf die Details einzugehen: Auf der EXPO-2020, einer internationalen Ausstellung in Dubai, wird SkyWay einen sehr großen Messestand einrichten. Dort stehen uns alle Möglichkeiten zur Verfügung, um Verträge für weitere 50 Milliarden Dollar abzuschließen.

Bis dahin werden wir alles fertig haben: Die Produktion für eine Serienfertigung des Rollmaterials, die Elemente der schienengebundenen Seil-Trassen und der Infrastruktur, nicht nur in Weißrussland, sondern auch in anderen Ländern. Die SkyWay-Verkehrs- und Infrastruktur-Anlagen werden überarbeitet, getestet und zertifiziert sein, nicht nur für nördliche, sondern auch für tropische Verhältnisse.

In diesem Jahr geschah ein weiteres für uns bemerkenswertes Ereignis. SkyWay wurde in die Liste der Experten und Partner des UNO-Programms für eine dauerhafte stabile Entwicklung aufgenommen im Bereich der Infrastruktur "intelligenter Städte". Das spricht dafür, dass man in der Zukunft SkyWay bevorzugt als ein besonders umweltfreundlicher, effektiver und sicherer Verkehr auf einer zweiten Ebene.

Baut SkyWay – rettet die Erde!

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!