

Дорогие друзья, партнёры, коллеги, инвесторы и просто энтузиасты SkyWay!

Рад приветствовать вас на четвёртом ЭкоФесте – здесь, в Марьиной Горке, в ЭкоТехноПарке SkyWay. Этот небольшой белорусский городок благодаря нам стал известен во всём мире, по меньшей мере в двух сотнях стран, где проживают наши инвесторы. А ведь во многих из этих стран даже не знали, что есть такое государство – Беларусь, так как она воспринимается многими за рубежом как часть России и не в центре Европы, а где-то там, за Уралом, в Сибири.

Бывший танковый полигон, где совсем недавно во время земляных работ нашли очередной неразорвавшийся снаряд, стал ещё краше. Посмотрите вокруг себя – и вы убедитесь в этом сами.

Заложенные в основу SkyWay решения, которые мы демонстрируем здесь, в белорусском инновационном Центре струнных технологий, в Центре Европы, имеют глобальный преобразовательный потенциал. Мы опережаем весь мир минимум на 10 лет и к нам уже приезжают из многих стран учиться, а из Японии – за вдохновением, хотя, по большому счёту, мы ещё стартап, так как пока не вышли на мировой рынок с коммерческими проектами.

Мы создали серьёзную материальную базу и нематериальные активы, без чего невозможно проектировать и строить инновационные комплексы SkyWay.

Любой заказчик, и не важно из какой он страны, хочет увидеть три составляющие:

1. Реально работающую и сертифицированную технологию;
2. Рыночную привлекательность предлагаемых решений;
3. Команду и активы, материальные и нематериальные, необходимые для реализации адресных проектов.

Всё перечисленное у нас уже есть, и мы решительно движемся вперёд к достижению самых амбициозных целей.

У инжиниринговой компании ЗАО «Струнные технологии», то есть у всех наших инвесторов, сегодня имеется:

- основные средства на сумму более 16,6 миллионов долларов,
- 36 зданий и сооружений, более 3000 единиц машин и оборудования (в том числе компьютеров, ноутбуков, мониторов),
- 32 автомобиля и десятки тысячи единиц инструмента, инвентаря и другого имущества.

- нематериальные активы на 2 миллиона 700 тысяч долларов – это профессиональный софт (в том числе права на программное обеспечение 3D EXPERIENCE) и права на пользование землёй,
- сформированный деньгами и зарегистрированный уставный фонд размером 56 миллионов долларов США. Это примерно столько же, сколько у такого белорусского гиганта, как Минский завод колёсных тягачей.

А ведь только в Минске есть ещё ряд компаний, кроме ЗАО «Струнные технологии», которыми владеет GTI (Глобал Транспорт Инвестмент), то есть все инвесторы в технологию SkyWay, – они являются собственниками недвижимости, офисной и производственной, суммарной площадью более чем 10-ть тысяч квадратных метров!

Менее чем за 4 года, с начала проектирования и первого вбитого колышка, на бывшем танковом полигоне площадью около 36 гектаров, впервые в мире, с нуля, построено 5 демонстрационно-сертификационных тестовых комплексов SkyWay разных типов общей протяжённостью более 4-х километров.

Мы постоянно совершенствуем технологию – для чего, собственно, и создан ЭкоТехноПарк в логике: «На 100 лет».

Уже проведена модернизация полужёсткой путевой структуры с целью увеличения её грузоподъёмности в 3 раза.

На ферменно-струнной эстакаде произведена модернизация дорожки качения под головку рельса ленточного типа, что на порядок повысило ровность пути, – именно неустранимые микронеровности проката стандартных стальных профилей создают сегодня основные проблемы с плавностью хода и шумом при движении наших транспортных средств. Здесь уже испытываются разные типы инновационных бесстыковых головок рельсов – не будет даже сварных швов, которые также создают небольшой дополнительный стук при качении колеса из-за локального изменения твёрдости стали.

Построена вся необходимая инфраструктура «второго уровня»:

- станции;
- стрелочные переводы;
- многокилометровые инженерные сети водопровода и канализации;
- системы энергообеспечения с сетями общей мощностью около 1000 киловатт;
- системы связи и интеллектуального управления, оснащённой системой датчиков и техническим зрением.

Заканчивается строительство шестого тестового комплекса почти километровой длины (он – справа от вас) с целью отработки стандартов для природно-

климатических условий Объединённых Арабских Эмиратов, в том числе – для обкатки подвижного состава в тропическом исполнении, изготовленного в Минске, перед его поставкой в Дубай, Абу-Даби, Шарджу и другие города и регионы стран Ближнего Востока и Азии.

Нами уже разработано 11 принципиально разных моделей инновационных рельсовых электромобилей, которые были изготовлены на собственном производстве, созданном с нуля и оснащённом самым современным станочным оборудованием.

На базе одной из пассажирских моделей, а именно – юникара, изготовлены 2 модификации – одиночная машина и сочленённая из трёх секций, а также выполнена ещё одна совершенно новая тропическая модификация с 4-х местным салоном в VIP-исполнении.

А ведь каждая из этих машин – сложнейшее транспортное средство, не уступающее по своей сложности самолёту и значительно превосходящее по своей инновационности тот же электромобиль Tesla.

Мы спроектировали и изготовили ещё одну эффективную машину – юнилайт. На этот наш продукт уже есть заказ и в следующем году первая коммерческая трасса будет введена в строй в тестовом режиме.

Есть поговорка: «Сапожник без сапог, портной без порток». Это не относится ко мне, автору и генеральному конструктору SkyWay, поэтому первый заказ на коммерческую трассу поступил в ЗАО «Струнные технологии» от фермерского хозяйства Юницкого, что находится по соседству с ЭкоТехноПарком, справа от вас, за струнным ограждением.

По суперлёгкой трассе шестиместными юнилайтами, после их сертификации, планируется доставлять сельхозпродукцию, а затем, после опытно-промышленной отработки, – рыбаков и отдыхающих к озеру «Надежда», что в километре от входа в фермерское хозяйство. Трасса пройдёт над прудом и лесом.

5 моделей транспортных средств, названия которых начинаются на «юни-», уже сертифицированы.

В настоящее время в активной стадии разработки находятся ещё 4 новые модели наших рельсовых электромобилей. Их новизна – принципиальна и заключается не столько в конструктиве, сколько в идеологии, методологиях и глубине внедряемых комплексных подходов.

«Индустрия 4.0» и цифровизация производства для SkyWay – это то настоящее, которое позволяет получать результат уже на ранних этапах разработки и обеспечивать техническое сопровождение и модернизацию продукции на протяжении всего жизненного цикла.

Мы создали грузовой дрон грузоподъёмностью 1,5 тонны на базе серийного российского вертолётa Ка-26. Он уже летает самостоятельно. Ведь дрон – это тот вертолёт, который летает самостоятельно, по маршрутному заданию, без пилота и диспетчера – то есть является роботом. Хотя многие считают, что дрон – это радиоуправляемая игрушка из «Детского мира» с множеством винтов. А вот тот, кто понимает, в том числе военные, просто в шоке: «Как Вы умудрились это сделать – в такие сжатые сроки и за такие малые деньги? Мы не смогли это сделать даже за 10 лет». Чтобы мы и дальше могли совершенствоваться и затем продавать эти уникальные летательные аппараты, недавно был приобретён в собственность даже небольшой аэродром – без аэродрома с лётной лицензией нам негде было их испытывать и сертифицировать.

Нам удалось сделать невероятное – создать не только мозг дрона, обучить его, создать органы чувств, в том числе – техническое зрение, но и оснастить большой и мощный вертолёт двенадцатью разработанными нами исполнительными механизмами, которые в управлении вертолётom заменили руки и ноги пилота.

Мы спроектировали и наладили производство целой линейки электрических мотор-колёс собственной разработки от нескольких киловатт до 100 кВт.

Мы создали уникальный социальный электромобиль для инвалидов-колясочников, в который водитель может заехать на разработанном нами же электрическом инвалидном кресле и, сидя в нём, осуществлять управление автомобилем. Но поскольку электромобили для асфальта – не наш профиль, то это станет скоро самостоятельным бизнесом – мы намерены продать разработку с прибылью для нас.

Для инжиниринговой компании мирового уровня ключевым конкурентным фактором является наличие подготовленных и обученных специфике SkyWay инженерных и рабочих кадров. А это сегодня – более 1000 инженеров, конструкторов, проектировщиков, дизайнеров, технологов, логистов, строителей, экономистов – для проектирования, строительства и эксплуатации новых транспортно-инфраструктурных комплексов, грузовых и пассажирских, городских и высокоскоростных междугородных, включая принципиально новые транспортные эстакады, подвижной состав и инфраструктуру «второго уровня».

В организационную структуру ЗАО «Струнные технологии» уже входит более 80 отделов и конструкторских бюро, в том числе Специальное конструкторско-технологическое бюро с опытным производством. Для сравнения – у мировых отраслевых лидеров на формирование таких команд профессионалов уходят десятилетия.

Если взять глобус и, вращая его, наугад ткнуть пальцем в любое место, а затем оценить степень развитости здесь транспортных коммуникаций, то мы в 99% случаев увидим – здесь нужен SkyWay. Поэтому для защиты нашего бизнеса, в

том числе от мировых конкурентов, мы активно защищаем нашу интеллектуальную собственность и патентуем свои научно-технические разработки в десятках стран.

Уже получено более 60-ти патентов на промышленные образцы, товарные знаки и изобретения в Беларуси, России, Австралии, Китае, Японии, США, Канаде, Индии, Объединённых Арабских Эмиратах, в 23 странах Европейского Сообщества и ряде других государств.

Регистрация объектов интеллектуальной собственности в разных государствах позволяет не только юридически корректно войти в соответствующие рынки со своей продукцией, но и обеспечить её защиту от несанкционированного использования и недобросовестной конкуренции.

Таков, вкратце, перечень имеющихся в распоряжении инвесторов и группы компаний SkyWay материальных и нематериальных активов, составляющих самую важную часть того арсенала, с которым мы ведём борьбу за мировой рынок в самой коррумпированной отрасли – транспортной. И эта борьба, чем дальше, тем жёстче будет вестись против нас – здесь никогда и ни при каких обстоятельствах не будет поблажек, и у нас на этот счёт не должно быть никаких иллюзий.

Иногда я слышу предложение: «Почему вы не продаёте юнибусы, ведь уже 5 типов из них сертифицированы». На самом деле мы не можем продавать юнибусы – они сами по себе никому не нужны. Генри Форду было проще – он делал только автомобили и не занимался асфальтом, мостами, развязками, заправочными станциями и автоматизированной системой управления. И кто был у него конкурентом? Телега, дилижанс, карета, которых тянула по грунтовой дороге лошадь – такого конкурента легко можно было обогнать в прямом и переносном смысле.

Мы же создаём новую отрасль, и не как науку, а как рыночный продукт, который должны у нас купить. Очень сложный, даже сверхсложный, продукт, превосходящий мировые аналоги в разы, а не на проценты, который включает в себя принципиально новые рельсовые электромобили, предварительно напряжённую рельсо-струнную эстакаду и инфраструктуру «второго уровня» – станции, вокзалы, грузовые терминалы, стрелочные переводы, ремонтные мастерские, энергообеспечение, связь, интеллектуальную систему управления и ещё много чего другого.

И если что-либо из перечисленного мы не создадим, или сделаем и покажем частично, или оно не дотянет до высоких требований мирового уровня и, более того, не превзойдёт его, нашу продукцию никто не купит.

И конкуренты у нас не просто какая-либо модель автомобиля – тот же электромобиль Tesla, а – мировая автомобильная отрасль в целом со всей транспортной инфраструктурой, имеющей столетнюю историю; и не просто какой-то там трамвай, а – вся мировая железнодорожная отрасль, опять же со всей своей транспортной и сопутствующей инфраструктурой.

Важно помнить, что современные транспортные отрасли за сто с лишним лет усилиями миллионов инженеров сформировали современные и очень высокие требования по комфортности, надёжности, безопасности и эффективности транспорта и транспортной услуги. И они очень сильно отличаются от аналогичных требований во времена Генри Форда и братьев Райт. Поэтому им было значительно проще и легче создавать автомобилестроительную и авиационную отрасли и выходить на мировой рынок только с небольшой частью этих отраслей, а именно – с достаточно примитивными на сегодняшний взгляд транспортными средствами.

А ещё наши юнибусы сравнивают с айфонами, которые разлетаются как горячие пирожки, а юнибусы почему-то – нет. Но ведь айфон легко продать не только потому, что он хорош сам по себе, но и потому, что его цена в пределах тысячи долларов и его может купить любой желающий – без всяких тендеров и международных экспертиз.

Не нужно забывать и то, что айфон как рыночный продукт появился через 31 год после создания компании «Apple», в то время как компания «Струнные технологии» была создана всего 4 года назад.

Кроме того, нам необходимо продавать не изделие весом 100 граммов, а адресные проекты, рыночная стоимость которых, даже самых скромных, начинается от ста миллионов долларов, с изготовлением, поставкой и монтажом сложнейших инновационных металлоконструкций общей массой в тысячи тонн.

Причём, чтобы реализовать любой такой проект, являющийся не столько транспортным, сколько транспортно-инфраструктурным объектом, необходимо выполнить комплекс работ, который может растянуться на годы:

- 1) необходима адресная сертификация комплекса SkyWay, например, городского, а не только его не самой главной части – юнибуса, или, в лучшем случае, – адресная адаптация технологии к природно-климатическим и иным требованиям страны строительства,
- 2) необходимо пройти адресный тендер, где должны быть представлены и другие конкурентные предложения от других компаний,
- 3) должны быть пройдены многочисленные согласования с органами власти, а также – получены адресные экспертные заключения, как правило со стороны конкурентов-транспортников.

Кроме того, что особенно важно, у большинства потенциальных покупателей, то есть заказчиков, на такую дорогую покупку просто-напросто нет денег и они предлагают нам построить для них объект за наш же счёт.

При этом никто в процессе получения заказа не отменял недобросовестную конкуренцию. Интересно, много автомобилей продал бы Генри Форд и вообще – смог бы он создать новую отрасль, если бы самые читаемые газеты США – «Нью-Йорк Таймс» и «Вашингтон Пост» – годами писали бы о том, что он мошенник и жулик, что он создатель финансовой пирамиды, которая вот-вот рухнет, что он русский шпион и внук польских шпионов, что в его автомобиле нет никаких инноваций, а каждый покупатель автомобиля «Форд» получал бы сотни угрожающих и оскорбительных писем с требованиями отказаться от покупки.

При этом, чтобы в компанию «Форд» не шли работать хорошие специалисты под навязанным недобросовестной прессой предлогом: «Вашу компанию всё равно скоро закроют, а вас посадят в тюрьму».

Для чего я это говорю? Ни в коем случае не для того, чтобы пожаловаться: «Как нам тяжело и сложно работать!». Нет, я это говорю для того, чтобы и наши инвесторы понимали реалии, в которых мы работаем, а не витали в облаках, нарисованных инвестиционными фондами, привлекающими инвестиции в SkyWay по системе краудинвестинга.

Здесь стоит отметить – хотя в названиях этих инвестиционных фондов и присутствует слово «СкайВей», они не входят в группу компаний SkyWay и я и наши сотрудники не имеют к их созданию и к их деятельности никакого отношения.

Эти фонды не аффилированы со мною и созданы как отдельный бизнес с одной-единственной целью: продажа нашего специфического товара – долей в холдингах, входящих в группу компаний SkyWay. Это – чисто продавцы и среди них нет специалистов-профессионалов по нашей инновационной струнной технологии. Естественно, любой продавец на любом рынке хочет зарабатывать деньги и проводит, зазывая покупателей, собственную маркетинговую политику, которая полностью лежит на его совести.

Единственная возможность нам влиять на работу этих фондов: давать, либо не давать им наши доли в продажу. Можно, конечно же, и не давать, но тогда инвестиций на развитие технологии не будет вообще. Правда, о нас перестанут говорить плохо и о нас скоро забудут, так как мы исчезнем с рынка – наше место займут те же китайцы, так как их мудрое правительство щедро финансирует инновации и прорывные технологии.

Мне также задают много вопросов по поводу реферальных выплат в инвестиционных фондах. Как уже сказал – к этим выплатам я не имею никакого

отношения. Но я могу ответить на этот вопрос другим вопросом: «Сколько средств мировые лидеры тратят на рекламу?» Уверен – ещё больше, чем инвестиционные фонды тратят на реферальные выплаты для этих же целей. Десятки тысяч наших инвесторов, как говорится, работают «в поле», и тратят на рекламу SkyWay своё время, свои силы и свои деньги. И я не вижу ничего плохого в том, что их труд получает достойное вознаграждение.

Ну а остальную часть инвестиций, которая приходит к нам, мы тратим на реальную работу – собственно, как и все другие мировые лидеры. И эти инвестиции к нам честно доходят, хотя и здесь ставится немало препон, в том числе существующей банковской системой, отживающей свой век.

Оглянитесь вокруг, и вы сами сможете убедиться в этом – инвестиции, предназначенные для создания и развития технологии SkyWay реально вложены в технологию SkyWay и не только в Беларуси, но и в других странах, в первую очередь в Объединённых Арабских Эмиратах.

Поэтому, именно с этих позиций, нам не следует жаловаться на работу инвестиционных фондов SkyWay.

Ещё также можно отметить, что в разных странах слово «СкайВей» входит в название отелей, магазинов и даже авиакомпаний. И мы также не несём никакой ответственности за их работу.

Нам понадобилось три года, чтобы сформировать научный и проектно-конструкторский коллектив, способный создавать конкурентоспособный транспортно-инфраструктурный продукт. На первый взгляд тысяча сотрудников – это много. На самом деле – это очень мало для решения стоящих перед нами масштабных задач, как краткосрочных, так и долгосрочных, по созданию самого крупного бизнеса за всю историю цивилизации, и мы испытываем серьёзный кадровый голод.

К примеру – у наших ближайших конкурентов созданы, причём для решения более узких задач, инженерные коллективы в десятки тысяч высококвалифицированных сотрудников. Правда, у них на это было не одно десятилетие и соответствующие бюджеты, а у нас на это ни времени, ни денег, нет – мы должны конкурировать здесь и сейчас.

То, что многие из наших инвесторов считают лишней тратой времени и денег, – большое количество тестовых участков в разных странах, большая линейка вновь создаваемого подвижного состава, интенсивное расширение производства – на самом деле является основным нашим конкурентным преимуществом.

Нам все потенциальные заказчики говорят:



«У вас гибкая технология – подвижной состав имеет вместимость от 2-х до 300-от пассажиров, вы можете пройти любыми пролётами на любой высоте разными вариантами путевой структуры – от лёгкой до тяжёлой, чтобы обеспечить пассажиропотоки от тысячи до 50-ти тысяч пассажиров в час пик. Вы готовы удовлетворить любое наше требование. И вы реально можете всё это нам продемонстрировать, в том числе в нашей стране.

Поэтому мы выбираем вас, а не тех, кто на рынке 100 лет и предлагает неэффективные и дорогие транспортные технологии, пусть и давным-давно сертифицированные. И вы это сделали в кратчайшие сроки, с нуля, за небольшие деньги, при постоянном сопротивлении и травле. Поэтому мы вам верим...»

Когда мы начинали, разве было известно, что из-за ложных обвинений, спровоцированных жёлтой прессой, в Литве у нас всё отнимут и попытаются посадить меня в тюрьму, а в Беларуси уже белорусская жёлтая пресса будет годами клеветать и распространять ложь о SkyWay и его создателе, что сформирует у большинства местных чиновников стойкое мнение о недобросовестном белорусе – строителе финансовых пирамид и потёмкинских деревень?

А было ли известно заранее, что нам не продлят участок земли до длины в 20-ть километров? Хотя мы потратили на этот землеотвод более двух лет и собрали 16-ть согласований с печатями, начиная от газовиков, связистов и энергосетей и заканчивая лесничеством, пожарниками и МЧС, но нам отказали на уровне Администрации Президента и облисполкома Минской области.

Да, я обещал скорость в 500 километров в час, но это не для городского транспорта с его расстояниями между станциями менее 1-го километра, а для высокоскоростного междугороднего юнибуса, которому необходим, при комфортном ускорении 1 метр в секунду в квадрате, путь разгона порядка 10 километров и столько же километров – для торможения. Поэтому, к моему большому сожалению, никто не сможет увидеть скорость в 500 километров в час здесь, в ЭкоТехноПарке, на участке длиной 0,9 километра.

Её, эту скорость в 500 километров в час, увидят, правда года через два – два с половиной, – быстрее такие масштабные тестовые трассы не строятся, наши арабские друзья и партнёры, которые выделили нам участок земли длиной 25 километров именно для этой цели.

А примерно ещё через полтора – два года, наши партнёры увидят и скорость, превышающую тысячу километров в час, на что также выделен участок земли длиной ещё большей – 60 километров.

Над такой гиперскоростной форвакуумной технологией я начал работать более 40-ка лет назад и в научной монографии «Струнные транспортные системы: на

Земле и в Космосе», переизданной в этом году в третий раз, приведена даже иллюстрация, нарисованная акварелью, – в те времена ещё не было компьютерной графики – подводный форвакуумный тоннель через океан из Лондона в Нью-Йорк. Шесть часов в пути – и пассажир окажется на другом континенте, причём быстрее и безопаснее, чем на самолёте.

И такие масштабные проекты не пугают наших арабских партнёров. Они, наоборот, – вдохновляют их, как и программа SpaceWay вынесения земной индустрии в космическое пространство.

Я услышал недавно от высокопоставленного чиновника Эмиратов такие слова, сказанные в мой адрес: «Мы счастливы, что Вы пришли в нашу страну с прорывными технологиями. Наш дом – это Ваш дом».

Кстати, пару лет назад я услышал от белорусского чиновника такого же уровня – министра транспорта, правда уже бывшего, совсем другие слова, которые были сказаны здесь, в нашем доме, – в ЭкоТехноПарке, в присутствии вице-преьера правительства Беларуси: «Этот СкайВей с их юнибусами никому не нужен, здесь нет никаких инноваций, а Юницкий – преступник».

Наши научные исследования, и наша инженерная школа, созданная мною, как бы к нам ни относились на моей родине, и впредь останутся в Беларуси. Например, для тестирования отдельных узлов и агрегатов мы даже построили лабораторный комплекс – он находится справа от вас, за строящейся шестой линией. Скоро там полным ходом пойдут испытания различных конструкций наших рельсов, колёс, токосъёма – на износ, шум, долговечность. Некоторые помещения там усилены бронезащитой, так как, например, при скорости свыше 500 километров в час при разрушении тестового колеса осколки могут разлететься на несколько сот метров. Подобные случаи бывали и у автомобилистов, и у железнодорожников, и мы хотим избежать этого ещё на стадии проектирования.

Эти исследования нам жизненно необходимы, чтобы обогнать всех и навсегда. Например, железнодорожники, вот уже почти 200 лет, совершенствуют колесо и его гребень, у которого десятки разновидностей, – казалось бы, что в этой «железяке» ещё можно усовершенствовать? Но это не так – совершенствование любого технологического продукта должно продолжаться весь жизненный цикл технологии, а в транспорте – это сотни лет. Иначе конкуренты очень быстро догонят и перегонят нас, а разработчик, со всеми собранными инвестициями, – канет в небытие.

Кроме Беларуси, являющейся северной страной, мы строим инновационные центры технологии SkyWay – уже в тропическом исполнении – в Объединённых Арабских Эмиратах.

В Шардже, на территории технопарка американского университета, где мы получили 28 гектаров земли, создаётся инновационный транспортно-инфраструктурный кластер SkyWay. Здесь планируется построить городскую пассажирскую и грузовую тестовые и демонстрационные комплексы с трассами длиной по 2,5 километра, что позволит достичь скоростей в 150 километров в час – в Беларуси с тестовыми трассами длиной 900 метров мы такие скорости получить не сможем.

Эти тестовые дороги нам необходимы не только для получения высокой скорости и для сертификации SkyWay в тропических условиях, но и для демонстрации высокой производительности струнных дорог – грузовые юниконты и юнитраки смогут перевозить здесь морские 40-ка футовые контейнеры и грузы массой до 35 тонн, а городские и пригородные сочленённые юнибусы смогут вместить с комфортом до 300 пассажиров.

Такой большой и тяжёлый транспорт мы также не смогли бы продемонстрировать в Беларуси, так как эстакады в ЭкоТехноПарке не рассчитаны на такую нагрузку.

Первая фаза проекта в Шардже, с гибкой путевой структурой протяжённостью в 400 метров, со всей инфраструктурой – инженерными сетями, автомобильными дорогами, станциями в VIP-исполнении и первым в Эмиратах деревянным домом, где разместится штаб-квартира SkyWay, достраивается и начнёт тестироваться вместе с тропическим юникарком примерно через 2 месяца.

В Абу-Даби мы будем создавать Мировой Центр технологий SkyWay для междугородных высокоскоростных перевозок со скоростью до 500 километров в час и гиперскоростных перевозок в форвакуумном тоннеле со скоростью более 1000 километров в час.

К этим работам мы планируем приступить осенью этого года, так как процедура землеотвода столь протяжённого участка заняла более года. Инвестиции в этот проект составят около миллиарда долларов.

Без тестирования и опытно-промышленной отработки транспортно-инфраструктурных комплексов SkyWay – городских, грузовых, высокоскоростных междугородных – в природно-климатических условиях, аналогичных адресному проекту, не будет ни одного заказа. Сейчас нам это стало абсолютно очевидным, хотя даже год назад мы не знали, что это является обязательным негласным условием для получения заказа на адресный проект.

А поскольку реальные проекты сдвинулись на восток, в тропики, где у руководства стран есть потребность в новом транспорте и на проекты, даже масштабные, есть деньги, то мы не продолжили биться головой в глухую стену в той же Беларуси или России, а пришли в эту удивительную арабскую страну через открывшуюся для нас инновационную дверь.

Сейчас нам стало понятно, что никакие инициаторы и активисты-сетевики из инвестиционных фондов не способны привести нас к адресным проектам. Более того, они своим непрофессионализмом и кавалерийскими наскоками отталкивают, скорее даже – отгоняют и отпугивают потенциальных заказчиков от технологии SkyWay. Опыт Австралии, Индии, Индонезии, да и других стран, это подтверждает.

Хотелось бы также осветить ещё один вопрос, которым интересуется часть наших инвесторов, а именно – криптовалюта. На самом деле мы ею не занимаемся специально, ведь крипта – это побочный продукт нашей более масштабной программы.

Эта супер важная для всех нас программа – создание надёжной системы безопасности и интеллектуального управления струнными технологиями и адресными проектами SkyWay, которые со временем объединятся в единую мировую сеть ТрансНет с миллионами, а затем и миллиардами пользователей. По которым будут курсировать миллионы рельсовых автомобилей с названиями, начинающимися на «юни-». Где ежесекундно на миллионах бортовых, линейных и диспетчерских компьютеров будут происходить миллиарды управляющих, контролирующих и расчётных транзакций, то есть серий операций по обмену информацией, в результате которых в систему будут вноситься изменения. И вся эта работа будет происходить по защищённым технологиям блокчейн.

Поэтому в ТрансНете должна быть своя расчётная единица, аналог криптовалюты, которую не надо майнить специально. Образно говоря, каждая опора при проезде юнибуса будет майнить токены, выплачивая дивиденды владельцу этой опоры за её использование.

Такая система поможет избежать временных проволочек, ошибок и сведёт к минимуму негативное влияние человеческого фактора. Кроме того, блокчейн способен обеспечить сохранность элементов и объектов с помощью криптографических методов. Например, благодаря этой системе струнные рельсы невозможно будет подделать или заменить на некачественный аналог.

Добытый токен – это единица учёта, которая будет использована для обеспечения цифрового баланса в активе любого адресного проекта. Таким образом, расчётная единица в системе SkyWay станет обеспеченной реальной экономикой и будет тем крепче, чем больше будет адресных проектов, и тем больше будет перевозиться по ним пассажиров и грузов.

Именно технология блокчейн позволит во всех проектах, использующих струнные технологии, объединить экономику, управление, транспортные перевозки пассажиров и грузов, энергетику, телекоммуникации и связь в единый

коммуникационно-инфраструктурный комплекс, охватывающий планету и заходящий в её самые глухие уголки.

Здесь кроется разгадка, почему криптовалюта SkyWay до сих пор не выпущена в свет – она идёт в связке с адресными проектами. И у нас есть план: это произойдёт скоро – тогда, когда будут подписаны контракты в общей сложности на сумму порядка 10 миллиардов долларов. Ещё раз подчёркиваю – это произойдёт достаточно скоро.

В силу ряда обстоятельств, перечисленных ранее, более подробную информацию о наших планах, я раскрывать не могу и не буду. Народная мудрость гласит: «Хочешь насмешить Бога – расскажи ему о своих планах».

Если совсем коротко, не вдаваясь в подробности, то у нас есть ещё одна цель – на международной выставке ЭКСПО-2020 в Дубае, где у SkyWay будет обширная экспозиция, мы будем иметь все возможности, чтобы подписать контракты ещё примерно на 50 миллиардов долларов.

И мы к тому времени будем полностью готовы – у нас будут созданы производства для серийного изготовления подвижного состава, элементов рельсо-струнных эстакад и инфраструктуры не только в Беларуси, но и в других странах, а также будет осуществлена опытно-промышленная отработка и сертификация транспортно-инфраструктурных комплексов SkyWay не только в северных, но и в тропических условиях.

В этом году произошло ещё одно знаковое событие для нас – SkyWay был определён в числе партнёров и экспертов по программе устойчивого развития ООН в инфраструктурной технологии «умные города». Это говорит о том, что в умных городах будущего предпочтение будет отдано самому экологичному, самому эффективному и самому безопасному транспорту «второго уровня» – СкайВею.

Строй SkyWay – спасай планету!

Спасибо за внимание!