

Дорогие друзья, партнёры, инвесторы и просто энтузиасты СкайВей!

Рад вас всех приветствовать на Экофесте, уже третьем по счёту. Экофест – это не просто встреча друзей, это ещё и отчётное собрание инжиниринговой компании «ЗАО «Струнные технологии»» перед своим учредителем – «Глобал Траспорт Инвестмент Инкорпорейтед», – перед присутствующими здесь совладельцами технологии и ещё сотнями тысяч инвесторов, которые не смогли в этот день приехать в Марьину Горку.

Сегодня вы всё увидели своими глазами. Получили много впечатлений, и я хочу поделиться с вами ещё одним. Вот, что сказал мне недавно один из членов правительства Эмиратов, который видел много технологических чудес в своей жизни: «Примерно за 50 миллионов долларов Вы сделали столько, «с колёс», не имея устойчивого финансирования и реальной поддержки, что многие известные корпорации, имеющие миллиардные прибыли, не смогли бы сделать и за 5 миллиардов долларов. Вы, как инноваторы, уникальны и являетесь исключением, а не правилом».

У нас есть собственное 4-этажное офисное здание; собственное производство с несколькими заводскими цехами, оснащёнными самым современным оборудованием и станочным парком; у нас уже работает более 600 инженеров; у нас 36 гектаров земли недалеко от столицы, на которой построено 5 тестовых участков общей длиной около 4 километров; нами спроектировано и изготовлено 6 принципиально разных моделей рельсовых автомобилей – это только пассажирские – юникар, юнибайк, подвесной юнибус, бирельсовый юнибус, высокоскоростной юнибус, юнивинд – большая часть из которых сертифицирована; мы сделали самый крупный в мире дрон, а также создали социальный электромобиль. Мы наладили собственное производство целой линейки мотор-колёс и разработали интеллектуальную систему безопасности и управления подвижным составом; у вас даже есть струнная интеллектуальная система охраны периметра.

Сертифицированы 4 типа подвижного состава: 2-местный юнибайк, 14-местный монорельсовый юнибус, 48-местный бирельсовый юнибус, и юникар, который ездит по провисающей, в двух вариантах исполнения: 18-местный трёхсекционный и 6-местный односекционный. На 3-х из них сегодня можно прокатиться, кроме юнибайка: после выставки в Сингапуре он сейчас в пути – возвращается домой.

Спроектирован и изготовлен уникальный 6-местный высокоскоростной юнибус семейного типа, то есть наш скайвеевский спортивный электромобиль, премьера которого состоится в сентябре в Берлине на международной выставке Иннотранс-

2018. Несмотря на малую вместимость, как у легкового автомобиля, он позволит в перспективе обеспечить производительность высокоскоростных междугородных магистралей СкайВей более миллиона пассажиров в сутки, что на порядок больше, чем у высокоскоростной железной дороги, при расходе электрической энергии (в пересчёте на топливо) – 8 литров на 100 километров пути, или 1,33 литра на 100 пассажиро-километров. Например, аналоги —2-местные спортивные автомобили такого же класса — при скорости 500 км/час будут расходовать более 100 литров топлива на 100 километров пути (правда, они не смогут развить такую скорость, так как автомобилю для этого потребуются двигатель мощностью около 3 тысяч лошадиных сил). Так же, как и частные легковые автомобили Генри Форда семейного типа в своё время завоевали весь мир, в конечном итоге победив получившую масштабное развитие в 19-м веке железную дорогу, так и этот высокоскоростной юнибус уже в недалёком будущем, когда появится сеть струнных дорог, станет лидером продаж, так как он будет не дороже традиционного легкового автомобиля.

Вообще всё, что мы делаем, наполнено гуманизмом: единственно правильным отношением к миру через любовь ко всему Человечеству и каждому Человеку, борьбой за их процветание. У нас среди инвесторов много людей с ограниченными возможностями, в том числе колясочников, и я обещал им помочь, расширив их коммуникативность и предоставив новые возможности. Не только для наших инвесторов. Около 130 миллионов человек в мире – инвалиды колясочники, для которых от мобильности зависит возможность получения рабочих мест. С этим электромобилем они смогут стать, например, таксистами или развозчиками пиццы. В машину водитель заедет на инвалидном кресле и, сидя в нём, сможет управлять ей. Само кресло выполнено как кресло водителя, имеет электропривод, на котором можно проехать 40 км со скоростью до 20 км/час, то есть само инвалидное кресло, не имеющее аналогов в мире, является маленьким электромобилем. Эту разработку мы покажем на специализированной выставке в Москве в сентябре этого года, чтобы привлечь максимальное внимание не только к разработке, но и к проблеме мобильности для людей с ограниченными возможностями.

Технология SkyWay всё больше демонстрирует свою универсальность и созидательность. За этот год мы реализовали ряд сопутствующих струнному транспорту продуктов, демонстрирующих потенциал инфраструктурной синергии, заложенной в инженерный базис технологии SkyWay.

Например на базе вертолёта Ка-26 мы спроектировали и изготовили самый крупный дрон в мире, который сможет перевезти 1,5 тонны груза на высоте в

несколько километров со скоростью 170 км/час на расстояние до 500 километров. Это не игрушка – он необходим нам для строительства струнных дорог в сложных природно-климатических условиях: в горах, при пересечении рек, озёр, болот, в джунглях и в тундре. Он успешно проходит испытания.

Дрон – настоящий вертолёт на продажу, он имеет разработанный нами автопилот и интеллектуальную систему управления с техническим зрением. Такой дрон будет стоить на авиационном рынке не менее 5 миллионов долларов, потребность в таких летательных аппаратах – тысячи штук, и к нему уже проявляют большой интерес во многих странах мира.

Мы построили пешеходный струнный мост – лёгкий, красивый, недорогой, чтобы показать, что мы можем проектировать и строить струнные мосты нового типа – автомобильные, железнодорожные, пешеходные. Они будут дешевле традиционных балочных мостов в 2 раза и в них не будет над каждой опорой температурного шва – самого проблемного места традиционного балочного моста, где каждое колесо автомобиля стучит и подпрыгивает, что снижает срок службы как самого моста, так и автомобиля.

Через эти и другие разработки мы демонстрируем одну из самых важных характеристик технологии SkyWay – её гибкость. Так, мы реконструировали лёгкую эстакаду на Г-образных опорах, усилив и путевую структуру, и опоры, поэтому по ней вы сможете прокатиться на 14-ти местном юнибусе. А ведь он в 5 раз тяжелее юнибайка, под который эта дорога и была спроектирована и построена.

Мы над нашей внутренней автомобильной дорогой построили ещё одну струнную дорогу – суперлёгкую с пролётами примерно по 250 метров. Правда, она выглядит несколько тяжеловатой из-за высоких опор, с которыми совмещены станции и депо.

К сожалению, как бы мы ни хотели и какие бы усилия не прикладывали – не всё идёт как задумано. Легко будет тем, кто пойдёт за нами, проторившими эту дорогу. Для нас этот путь тернист. Та же суперлёгкая трасса – не достроена. Нас подвели поставщики высокопрочной проволоки – и в рельсовой путевой структуре ещё нет струн, поэтому мы не можем показать, как работает ещё один наш рельсовый электромобиль – 2-х местный подвесной юнивинд. Он стоит на площадке рядом с гостевым домом. Дрон мы также не можем показать в действии здесь – для этого необходима лётная лицензия для ЭкоТехноПарка и нам её просто не выдадут, тем более для такого скопления народа.

Меня всё чаще спрашивают, а почему мы не строим высокоскоростную трассу, что мы отстаём от графика и расходуем слишком много инвестиционных средств.

Во-первых, мы сделали больше, чем было в планах, за значительно меньшие деньги, об этом сказал даже наш зарубежный партнёр, которого я цитировал.

Во-вторых, мы являемся венчуром и планы – не догма, а вектор развития. Например, кто мог предположить, что в Литве меня объявят русским шпионом, заведут уголовное дело, заблокируют все счета и отнимут всё имущество? Один умный человек в Литве мне тогда сказал: «Ты ничего не докажешь. Если не хочешь, чтобы у тебя нашли патроны под подушкой и наркотики в кармане, срочно выезжай с семьёй из Литвы». Сейчас уголовное дело закрыто, деньги возвращены, и я уже подал в литовский суд иск на правительство Литвы в лице генеральной прокуратуры, возбудившей дело против меня без всяких на то оснований, скорее всего по звонку сверху, и требую компенсации в 10 миллионов евро за нанесённый мне и СкайВею имиджиевый ущерб, а также за упущенную выгоду. Только Литва отбросила нас назад на 2 года и снизила объём инвестиций не менее чем на 100 миллионов долларов.

Я помню, как 3 года назад я стоял один, здесь, «в чистом поле», – на поросшем бурьяном танковом полигоне, и думал: «Что делать?».

Думаете, в Беларуси нас встретили лучше? На самых читаемых электронных СМИ «Тутбай» и «Онлайнер» вышли серии заказных статей, в которых СкайВей называли финансовой пирамидой, сам ЭкоТехноПарк – потёмкинской деревней и призывали со мной разобраться. Я запомнил один из сотен аналогичных комментариев под этими статьями, которые, возможно, писали сами продажные журналисты в мой адрес: «Почему этого алкаша с синей мордой ещё не посадили и не выгнали из страны? Куда смотрит КГБ и Президент?». Мы до сих пор судимся с этими СМИ и белорусские суды принимают сторону журналистов: «Они, мол, никого не оскорбляли, и вообще журналист имеет право на собственное мнение». Поэтому мы пойдём дальше – подадим иск на «Онлайнер» в европейские суды. Нанесённый нам ущерб не должен оставаться безнаказанным.

Из-за этих публикаций до сих пор к нам не хотят идти работать многие конструкторы: «Мы не пойдём работать к жуликам, которых скоро посадят». Такого же мнения о нас и министр транспорта Беларуси, явный друг «Онлайнера». Например, при посещении ЭкоТехноПарка, он, при членах правительства, назвал меня преступником. Мне известно, что он требовал вырвать из корпоративных журналов «Белавиа» статьи о СкайВее и генеральном конструкторе Юницком, не пускал нашу экспозицию – 14 местный юнибус и 18 местный юникар – на международную выставку в Минске и написал на имя Президента Беларуси

отрицательное заключение. Поэтому Президент так и не посетил наш ЭкоТехноПарк, хотя такое посещение и планировалось.

Национальная Академия наук Беларуси дважды отклонила нашу заявку на получение статуса «Научная организация» под предлогом: «Натянули верёвочку и по ней поехали – какая же здесь наука?». Хотя науки у нас больше, чем в некоторых научно-исследовательских институтах Академии.

Не удивительно, что за 2 года мы так и не смогли отвести землю под тестовую высокоскоростную трассу длиной 21 км, хотя мы собрали 16 согласований с печатями, начиная от энергетиков и связистов и заканчивая пожарниками и экологами. Мы получали от вышестоящих чиновников ответы типа: «Ваши доводы о том, что СкайВей необходим Беларуси, неубедительны – по болоту, где пройдёт трасса, будет вырублено много ценных пород деревьев, да и птичек жалко: их погибнет от высокоскоростного юнибуса видимо-невидимо».

Известно, если гора не идёт к Магомету, то Магомет пойдёт к горе. Наши инвесторы не могут ждать годами. Примерно полгода назад я стал искать возможность построить высокоскоростной тестовый комплекс в другой стране. Сегодня я могу назвать эту страну: это – Объединённые Арабские Эмираты. Мы получили поддержку правительства этой страны.

«Мы очень нуждаемся в ваших дорогах – экономичных, экологичных, безопасных, но у нас совершенно другие природно-климатические условия» – сказали нам в Эмиратах. Невыносимая жара, высокая влажность, ураганные ветры, морские соли в воздухе, воде и земле, которые разъедают любые конструкции, песок и пыль, которыми пропитано буквально всё. «Мы не можем взять эти технологические риски на себя. Покажите прототипы ваших дорог здесь и включите затраты на них в стоимость адресных проектов по государственным контрактам. Тем более, у вас нет ещё высокоскоростного комплекса, вы даже скорость в 150 км/час не можете показать – слишком короткие тестовые участки в Беларуси. У вас нет демонстрации перевозки тяжёлых грузов, в том числе морских контейнеров, как и нет трасс с пролётами более 1 километра.»

Правительство подтвердило слова делом. Они уже продемонстрировали, как необходимы им струнные дороги. Нам выделена земля, в общей сложности более 50 гектаров, под две технологические площадки СкайВей: один участок длиной 2,5 километра под городские и грузовые комплексы, в том числе для перевозки морских контейнеров массой до 35 тонн, где мы планируем получить скорость 150 км/час, второй участок – длиной 25 километров, где мы планируем получить скорость в перспективе до 600 км/час, с увеличением длины участка до

60 километров, где в будущем мы построим форвакуумную трубу ГиперЮ и получим скорость 1250 км/час.

Над этим гиперскоростным проектом я работаю более 40 лет – с 70-х годов прошлого века, ещё до того, как я изобрёл СкайВей. За эти годы все технические решения уже созданы и это будет ещё одна прорывная транспортная технология, кардинально отличающаяся, например, от ХайперЛупа Илона Маска.

Земля в Эмиратах нам выделена бесплатно, хотя рыночная стоимость этой земли – 750 миллионов долларов. Такая инвестиция в СкайВей дорогого стоит – это означает, что нашим партнёром стало правительство этой самой инновационной страны в мире и эта страна хочет, в отличие от России, Литвы и Беларуси, стать мировым центром развития и продвижения нашей прорывной транспортно-инфраструктурной технологии. И хочет, чтобы именно там была построена «Струнная долина» – аналог «Силиконовой долины» в США, где будут апробированы не только все струнные транспортные технологии, но и сопутствующие им инфраструктурные технологии: линейные города, новая «зелёная» энергетика, реликтовая плодородная почва, вакуумное стекло и многое другое.

К строительству в Эмиратах мы приступаем в сентябре. Всё для этого готово. Это наши первые адресные проекты, так называемые «связанные проекты» – прототипы транспортно-инфраструктурных комплексов под государственные заказы в тропическом исполнении.

Как только мы начнём стройку – откроются все контракты, по которым пойдёт финансирование. Таких проектов сегодня – десятки общей протяжённостью в несколько тысяч километров на общую сумму более 10 миллиардов долларов. Это и грузовые, и городские, и междугородные трассы в Эмиратах, Саудовской Аравии, Египте и других странах Ближнего Востока, и даже в далекой от Эмиратов Бразилии.

Таким образом, в Эмиратах будут построены не просто некие тестовые участки, а инновационные технологические платформы, в которых будет создана вся сопутствующая инфраструктура, необходимая и достаточная для того, чтобы мы стали мировыми лидерами в транспортно-инфраструктурной технологии СкайВей, а именно: научная-исследовательская; образовательная; эксплуатационная; проектно-конструкторская и производственная для серийного производства, а не для опытного производства, как в Минске; здесь будет и своя солнечная энергетика – линейная, вытянутая вдоль трассы, и многое другое. И всё это – золотой ключ к заказам и финансированию большого количества проектов по всему миру. И мы должны зафинансировать технологию в тропическом

исполнении за оставшиеся этапы: 13-й, 14-й и 15-й в пределах запланированного ранее бюджета. Уже на этих этапах, как и планировалось прежде, к нам поступят первые крупные авансовые платежи по проектам и больше денег нам не потребуется.

Многие наши инвесторы, особенно те, кто вложил небольшую сумму, проявляют беспокойство по поводу IPO, дивидендов и обратного выкупа долей. При этом, немногие знают, что самым крупным инвестором до сих пор является инженер Юницкий. Но я спокоен за свои вложения – они очень быстро капитализируются и группа компаний СкайВей уже оценена рынком минимум в 5 миллиардов долларов, раз доли общей номинальной стоимостью в 400 миллиардов долларов покупают на рынке тысячи инвесторов с дисконтом 80 и менее. Кстати, эту оценку моей интеллектуальной собственности в 400 миллиардов долларов делал не беларус Юницкий, как писала жёлтая Интернет-барахолка «Онлайнер», а независимая оценочная компания, имеющая международные лицензии на право оценки интеллектуальной собственности и исключительных прав на ноу-хау.

Я не только создал технологию СкайВей, но и продолжаю вкладывать в неё практически все деньги, которые зарабатываю.

Почти 5 лет назад начала функционировать инвестпроводящая система для финансирования технологии СкайВей по нетрадиционной схеме, в хорошем смысле этого слова. Она была создана в интересах инвесторов – а не в моих личных, – при этом общее количество долей в технологии не изменяется с приходом новых инвесторов: их количество неизменно, то есть доля каждого инвестора (в процентном отношении) не может быть уменьшена, «растворена», основателем, то есть мной, как, например, это произошло в Фейсбуке. Таким образом, у меня, как у основателя, покупается доля, и моя доля, естественно, уменьшается, и юридически – эти деньги мои. Но на самом деле я даже не вижу этих инвестиций – они автоматически реинвестируются системой в ЭкоТехноПарк СкайВей. При этом, естественно, до нас доходит только часть инвестиций, порядка половины, хотя я взял на себя ответственность за все 100% этих вложений. Если это и мошенничество, как считают некоторые, то оно какое-то странное, если не сказать – извращённое. Ведь обычно мошенники сбегают с чужими деньгами, а здесь – свои деньги отдаются в общее дело и никто при этом не прячется и не убегает.

В настоящее время мы дополнительно создаём принципиально новую технологическую платформу на основе блокчейна. Эта работа выполняется совместно с партнёрами из Объединённых Арабских Эмиратов, так как это

единственная страна в мире, где блокчейн поддерживается и развивается на государственном уровне, в том числе для применения на транспорте.

На данной платформе мирового масштаба будет построена безопасная и отказоустойчивая система управления всеми технологиями СкайВей: Технопарками, адресными проектами СкайВей, подвижными составами, инфраструктурой и создаваемой мировой сетью Транснет. Так же, с помощью нашей блокчейн-платформы, мы запустим новую криптовалюту. Это больше, чем просто расчётная единица. Наша криптовалюта позволит не только использовать все сервисы Транснета, но и даст каждому возможность участвовать в его развитии и видеть свой вклад.

В октябре этого года будет представлен новый этап в нашем развитии – начнётся переоформление обязательств в группе компаний СкайВей с их так называемым «обратным выкупом» компанией. Также у инвесторов будет возможность обменять свои доли SkyWay на токены Технопарков и адресных проектов на платформе блокчейн.

Объясню это более подробно. Мы дадим возможность приобрести токены тем, кто первыми инвестировал в технологию SkyWay в 2014 году. Затем поэтапно будут добавляться те, кто присоединился к нам позже – в 2015 году, в 2016 году и так далее, вплоть до тех, кто получил доли в подарок.

Обмен долей в технологии SkyWay на токены технопарков и адресных проектов позволит инвесторам быстрее увидеть реальную ценность и стоимость того вклада, который они совершили. У них будет возможность управлять токенами, выбирая способ их реализации.

Параллельно с обменом обязательств на токены будет проводиться и продажа криптовалюты за деньги. Поэтому цена токена, как и цена любой валюты и криптовалюты, регулируется рынком и будет повышаться, пока будет расти спрос на неё.

Сами токены будут обеспечены, в первую очередь, доходами SkyWay от прибыльно работающих адресных проектов, которых со временем будет становиться все больше и больше.

Никто и никогда ничего подобного не предлагал и не делал, тем более, в мировом масштабе. А мы сделаем это вместе с вами, как сделали этот ЭкоТехноПарк в Марьиной Горке.

Мы вместе с вами создаём невероятно сложный бизнес, в самой консервативной и коррумпированной отрасли – транспортной. Отрасли, где новые виды

транспорта появляются раз в 100 лет и пробивают себе дорогу десятилетиями, если не столетиями. Например, если взять более простое решение, такое, как уздечка, то от идеи до массового применения этому изобретению понадобилось 700 лет, а всем привычному седлу потребовалось для этого ещё больше времени – тысяча лет.

С нами будут и дальше бороться недобросовестные конкуренты и их лоббисты, используя все мыслимые и немыслимые методы, поэтому мы не должны складывать все яйца в одну корзину. И мы победим, точнее – проиграют наши недобросовестные конкуренты и лоббисты их интересов, так как СкайВей, в силу своих беспрецедентных технико-экономических и социально-политических преимуществ перед другими видами транспорта, необходим всему человечеству, а не отдельно взятой стране, компании или отдельному чиновнику.

С нами лучше дружить, чем воевать – тогда хорошо будет всем.

ЭкоТехноПарк в Марьиной Горке будет и далее продолжать развиваться и совершенствоваться, так как он создан в логике «На 100 лет». Мы отсюда никуда не уходим, просто вектор нашего перспективного развития был уточнён в силу перечисленных мной обстоятельств.

Спасибо за внимание, и «Строй СкайВей – спасай планету!»

Анатолий Юницкий,
4 августа 2018 г.,
ЭкоТехноПарк Скайвей