

Максим ЧИЖИКОВ

■ Долететь с ветерком от Москвы до Минска, не используя при этом ни один из привычных видов транспорта. Думаете, это невозможно?

ДЕСЯТЬ МЕТРОВ НАД ЗЕМЛЕЙ

Будущее уже наступило. Речь о струнном транспорте, именно о нем говорили недавно в Минтрансе РФ.

Понять, что это такое, проще всего в шестидесяти километрах от Минска - в Марьиной Горке. Здесь, на территории ЭкоТехноПарка, расположены пять транспортно-инфраструктурных комплексов uST. Их разработкой занимается инженеринговая компания UST Inc. с го-

ХОДИТЬ ПО СТРУНКЕ

ловным офисом в Минске. Комплекс состоит из эстакадной трассы, электромобиля на стальных колесах - юнимобили - и автоматизированной системы управления.

Разработчики уверяют, что движутся юнимобили плавно, поскольку оснащены двухступенчатой пневматической подвеской, как авто премиум-класса.

Сама линия без стыков, наподобие высокоскоростных магистралей железной дороги. Значит, при поездке не будет потряхивать.

Машинистов в юнимобилиях нет. Этот транспорт беспилотный. Автоматизированная система управления



Пресс-служба компании UST Inc.

Вполне себе действующая дорога. А кто боится высоты - может в окно не смотреть.

отвечает за движение всех рельсовых беспилотников, а сеть датчиков и систем технического зрения обеспечивают контроль за состоянием трассы, салона и окружающей среды в реальном времени.

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ НА СТАЛЬНЫХ КОЛЕСАХ

Естественно, в юнимобилиях есть средства обеспечения безопасности, связи, экстренной остановки и аварийного выхода из салона. Все ключевые системы, отвечающие за безопасность, продолжают работать даже при отказе отдельных элементов.

Возникает, правда, вопрос: сейчас разрабатывается ВСМ между Москвой и Минском. Когда она будет действовать, путь между двумя столицами составит три часа. Смогут ли струнный транспорт конкурировать с ВСМ?

- В перспективе мы плани-

руем развивать скорость до пятисот километров в час. Тогда расстояние в семьсот километров сможем преодолеть в два раза быстрее, чем существующие сегодня решения на железной дороге. Но это не главное потенциальное преимущество. Благодаря конструктивным особенностям высокоскоростной струнный транспорт может быть существенно экономичнее, как на этапе строительства, так и в обслуживании.

Однако такие скорости нами пока не достигнуты. Это, повторюсь, перспектива. Вместе с тем уже сегодня мы работаем над проектами городских и грузовых трасс в нескольких регионах Союзного государства. Средняя скорость движения - шестьдесят километров в час, максимальная - восемьдесят. Эти системы широко востребованы для решения проблем пробок, маятниковой миграции, преодоления водных преград, обеспечения подвоза пассажиров к станциям метро, грузов к железнодорожным путям.

Решения uST доказали свою надежность и экономическую обоснованность. Сегодня, когда Союзное государство делает акцент на устойчивом развитии и технологическом суверенитете, именно струнный транспорт может дать реальный импульс интеграции инфраструктуры России и Беларуси, - рассказала генеральный директор UST Inc. Надежда Косарева.

ОСТОРОЖНО, ДВЕРИ ЗАКРЫВАЮТСЯ!

ОТ ОЗЕР ДО МАРЬИНОЙ ГОРКИ

■ Идея струнного транспорта зародилась у инженера Анатолия Юницкого еще в 1970-х годах.

Тогда он начал разрабатывать концепцию принципиально новой транспортной системы, отличающейся малой материалоемкостью и высокой эффективностью.

В 1990-х Анатолий Юницкий создал проект тестового участка струнного транспорта, а в 1998 году получил первый грант ООН на развитие этой технологии. Ключевым этапом стал 2001 год, когда в подмосковном городе Озеры был построен первый испытательный стенд длиной 150 метров. С его помощью он проверил и подтвердил основные технические решения и продемонстрировал работоспособность струнного транспорта на практике.

В 2015 году создана международная инженеринговая компания, головной офис которой размещен в Минске. А в Марьиной Горке начали возводить ЭкоТехноПарк - демонстрационно-испытательный центр для тестирования технологии.

В ноябре 2018-го в эмирате Шарджа ОАЭ создан второй испытательный центр компании, где технология тестируется в тропическом климате. Эти площадки позволяют адаптировать транспорт uST к разным природным условиям - от снегов до зноя пустыни.

Следующим шагом стала реализация первого коммерческого проекта. Так, в белорусском экопарке «Акварель» построен транспортно-инфраструктурный комплекс «Юнилайт». Здесь можно проехать в юнимобиле - по трассе протяженностью чуть больше километра. Она соединяет две станции и проходит на высоте около десяти метров - над озером, зоопарком и прогулочными зонами. Транспорт работает в экскурсионном режиме: юнимобиль плавно движется со скоростью до восьмидесяти километров в час.

Сейчас планируется строительство комплекса на территории санатория «Сосны» на берегу Нарочи.



Пресс-служба компании UST Inc.

Анатолий Юницкий (справа) объяснил Сергею Глазьеву принцип работы своего детища.

Сергей ГЛАЗЬЕВ, Госсекретарь Союзного государства:

- Это решение многих вопросов транспортной доступности. Не нужно строить, пробивать туннели, взрывать горы. Очень экологичный, чистый транспорт, электрический. Полностью наше оборудование, наша электроника, беспилотные кабины. Все выгодно, эффективно. И для Крыма, мне кажется, идеальное решение для многих транспортных коридоров.

МНЕНИЕ



Пресс-служба компании UST Inc.

Очередной вагон почти готов.

БЫСТРЕЕ, ЧИЩЕ, ДЕШЕВЛЕ

■ У юнимобилей, по словам разработчиков, есть немало преимуществ.

ЛЮБОЙ РЕЛЬЕФ И КЛИМАТ

Струнному транспорту не нужны развязки и путепроводы. Эстакады можно строить на территориях со сложным рельефом и экстремальными природными условиями. Ему не страшны ни

дожди, ни гололед, ни ветер скоростью до девяноста километров в час.

Поскольку это транспорт так называемого «второго уровня» (струны натянуты на высоте от шести метров), то он существует как бы параллельно с действующей инфраструктурой, не пересекаясь с ней. Можно прокладывать коммуникации над автомобильными и железными дорогами, линиями электропередачи, над жилой и промышленной застройкой.

В ПЛЮСЕ

ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Не требует огромных финансовых вложений. В сравнении с монорельсом, канатными дорогами, легкорельсовым транспортом, а также скоростными трамваями стоимость строительства и эксплуатации ниже. В частности, при производстве подвижного состава - за счет отсутствия массивных приводов, мощных рам, тяжелых ходовых тележек и колесных пар. Нет необходимости в сложных земляных работах. Возведение опор также тре-

бует минимального землеотвода.

Минимальный срок эксплуатации рельсо-струнной эстакады до капитального ремонта - пятьдесят лет.

ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

Энергию юнимобиль берет либо от собственной батареи, либо от контактного рельса. Значит, и вредные выбросы исключены. По экологичности струнный транспорт превосходит даже электропоезда. И двигаются кабинки куда бесшумнее поездов и машин.