

Джонатан уверен в этом вопросе. «Мы понимаем, что многим из вас эта концепция может быть незнакомой, поскольку она представляет собой западный отход от существующих технологических технологий. Тем не менее, мы провели масштабные исследования и испытания и убедились в работоспособности и надежности наших конструкций. Мы готовы проделать работу над прототипом, чтобы еще больше обдумать ваши предложения».

Вмешался другой член совета: «Но как насчет стоимости финансирования такой системы? Как вы предлагаете нам финансирование строительства и обслуживания метро, а также разработку самого электровоза?»

Пол ободряюще улыбнулся. «Мы тщательно рассмотрели финансовый аспект. Хотя первоначальные инвестиции, обеспечивающие системы метро и электровоза, могут оказаться отстающими, мы видим, что долгосрочные выгоды значительно перевешивают эти затраты. Эффективность, снижение загрязнения окружающей среды и увеличение пропускной способности системы электросети в конечном итоге привели к созданию более устойчивой и прибыльной транспортной системы. Мы предлагаем сочетание государственного и частного финансирования для поддержки этого проекта, при этом часть доходов, получаемых от системы метро, используется для первоначальных инвестиций и поддержания занятости».

«Кроме того, — добавил Джонатан, — у нас существует ряд рисков экономического спада, которые повысили заинтересованность в поддержке развития электровоза и системы метро. Они признают потенциал этой инновации и преобразующее влияние, которое она может оказать на городской транспорт».

Члены совета перешептывались между собой, взвешивая достоинства предложения. В зале воцарилась напряженная тишина, пока они обдумывали последствия презентации Пола и Джонатана.

Снова один из членов совета поднял руку.

«Если вы не возражаете, я спрочу, в чем разница между паровозом и вашим электровозом? Кто мощнее и дешевле? И я хочу, чтобы вы подробно объяснили нам, почему нам не следует использовать паровозы на станциях метро?»

В результате, признавая обеспокоенность советника. «Это отличный вопрос. Хотя паровозы хорошо служили нам на протяжении многих лет, есть несколько важных отличий и преимуществ использования электровозов для систем метро. "

«Во-первых, эффективность электровозов значительно выше, чем у паровых двигателей. Паровым локомотивам требуется необходимое количество энергии для нагрева воды и выработки пара, что, в свою очередь, приводит в действие двигатель. Электровозы, с другой стороны, получают прямую подачу электроэнергии от контактной сети, что приводит в действие двигатель с потерей энергии. Это приводит к более эффективному использованию энергии и сокращению затрат в долгосрочной перспективе. "

«Во-вторых, электровозы чище и экологичнее. Паровые двигатели определяют большое количество дыма, пара и золы, которые не только загрязняют воздух, но и создают атмосферу удушья в закрытых помещениях, таких как подземный переход метро. Электровозы, напротив, не производят вредных продуктов питания, что делает их исправлениями для подземных систем, где качество воздуха является критической проблемой».

«По мощности электровозы способны развивать сравнимую, если не большую, силу, чем паровые двигатели. Электродвигатели, использованные в нашей конструкции, мощные и

надежные, обеспечивающие необходимую тягу для перемещения тяжелых пассажирских вагонов по туннелям метрополитена. ."

«Наконец, требования к техническому обслуживанию электровозов ниже, чем у паровых двигателей. Паровозы требуют регулярных проверок, очистки и технического обслуживания, чтобы обеспечить их безопасную и эффективную работу. Электровозы с меньшим количеством движущихся частей и отсутствием необходимости в обслуживании котла, в результате чего сократить время простоев и снизить затраты на техническое обслуживание».

Пол сделал паузу, давая членам совета переварить информацию. «Подводя итог, мы считаем, что электровозы являются лучшим выбором для системы метрополитена из-за их эффективности, чистоты, мощности и меньших требований к техническому обслуживанию. Хотя первоначальные инвестиции могут быть выше, чем у паровых двигателей, долгосрочные выгоды и экономия средств делает электровозы более экономичным и устойчивым вариантом».

Члены совета обменялись задумчивыми взглядами, усваивая вопросы, поднятые Полом. Было ясно, что предложение Пола и Джонатана бросало вызов их предвзятым представлениям о транспорте, предоставляя им смелое видение будущего Нью-Йорка. Вес их решения повис в воздухе, поскольку потенциальное влияние их выбора простиралось далеко за пределы стен конференц-зала.

Наконец, заговорил председатель совета, мужчина со строгим лицом и густыми бровями. «Господа, должен признать, что ваше предложение — одно из самых уникальных и интересных, с которыми мы когда-либо сталкивались. Вы, конечно, заставили нас задуматься над многим. У меня еще один вопрос: где вы предлагаете разместить станции метро?»

Джонатан, который сам проектировал станции метро, первым ответил на вопрос председателя.

Он развернул на столе большую карту Нью-Йорка, открыв ряд отмеченных мест, обозначающих предполагаемые станции метро.

«Мы стратегически разместили станции в ключевых местах по всему городу, чтобы максимизировать удобство и доступность для жителей Нью-Йорка. Мы изучили планировку города и определили районы с наибольшим спросом на общественный транспорт».

«Эти места включают в себя основные перекрестки, коммерческие и жилые центры, а также районы со значительным пешеходным движением. Кроме того, мы учли существующую транспортную инфраструктуру, чтобы обеспечить плавную интеграцию с другими видами транспорта, такими как конные экипажи и паромы. "

Джонатан продолжил: «Мы также рассмотрели потенциальное будущее расширение системы метро, предусмотрев возможность строительства дополнительных станций и линий по мере того, как город продолжает расти и развиваться. Наш проект должен быть гибким и адаптируемым, позволяя системе развиваться вместе с нужды города».

Члены совета изучили карту, согласно кивнув, рассмотрели стратегическое расположение предлагаемых станций метро. Они перешептывались между собой, выражая свое восхищение хорошо продуманным планом и его потенциалом изменить транспортный ландшафт города.

Пол и Джонатан не могли не обрадоваться выражениям их лиц. Глядя на их лица, они могли сказать, что члены совета могут принять их предложение.

«Сколько вы предлагаете?» – спросил один из советников.

Пол глубоко вздохнул, понимая, что стоимость их предложения может стать решающим фактором для членов совета. «Мы провели детальный анализ затрат, связанных со строительством системы метрополитена, включая проходку тоннелей, устройство путей, строительство станции, а также разработку самого электровоза. Наш сметный бюджет на начальный этап проекта, который включает строительство основных линий и станций метро, составляет примерно 50 миллионов долларов». и.о. с

Он продолжил: «Мы понимаем, что это может показаться значительной инвестицией. Однако мы твердо верим, что долгосрочные выгоды от системы метро перевесят первоначальные затраты. Снижение заторов на дорогах, улучшение качества воздуха и более эффективная транспортная сеть. все это будет способствовать улучшению качества жизни жителей Нью-Йорка. Кроме того, увеличение пропускной способности системы метро поддержит растущее население города и будет способствовать экономическому росту».

Джонатан добавил: «Важно отметить, что наша оценка основана на текущем состоянии технологий и методов строительства. Поскольку мы продолжаем разрабатывать и совершенствовать нашу туннельно-проходческую машину и электровоз, мы ожидаем, что затраты могут снизиться, что сделает проект даже более жизнеспособным с финансовой точки зрения».

Члены совета переглянулись, рассматривая цифры, представленные Полом и Джонатаном. Они шептались между собой, взвешивая плюсы и минусы предлагаемого бюджета.

После нескольких мгновений обсуждения выступил председатель совета. «Джентльмены, мы ценим тщательность вашей презентации и новаторский характер вашего предложения. Нам понадобится некоторое время, чтобы рассмотреть ваше предложение и предоставленную вами информацию, а также оценить другие предложения, которые мы получили. Будьте уверены, что мы уделим вашему предложению серьезное внимание, которого оно заслуживает».

Пол и Джонатан обменялись обнадеживающими взглядами. Они представили веские аргументы в пользу своего видения будущего транспорта Нью-Йорка, и теперь решение было в руках членов совета. Уважительно кивнув председателю и другим членам совета, Пол и Джонатан удалились, оба стремясь и желая узнать результат своего амбициозного предприятия.