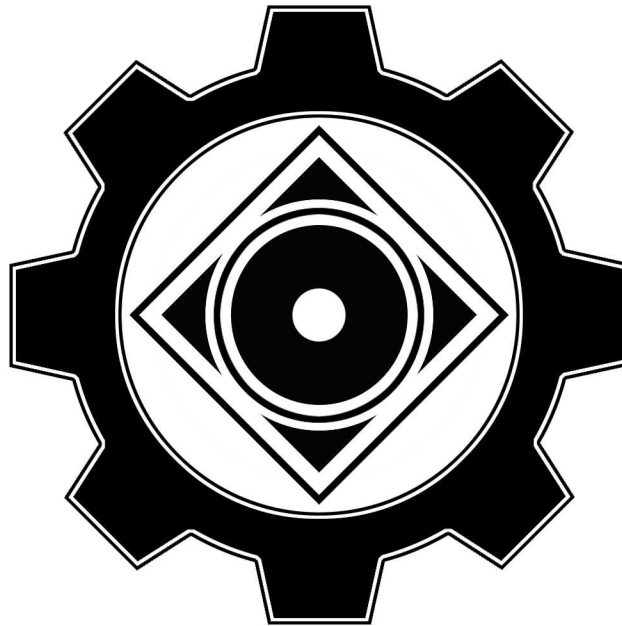


# **Українська технократична партія**



**1520 чи 1435:  
суб'єктність чи безхребетність?**

**<http://ukrtp.org/>**

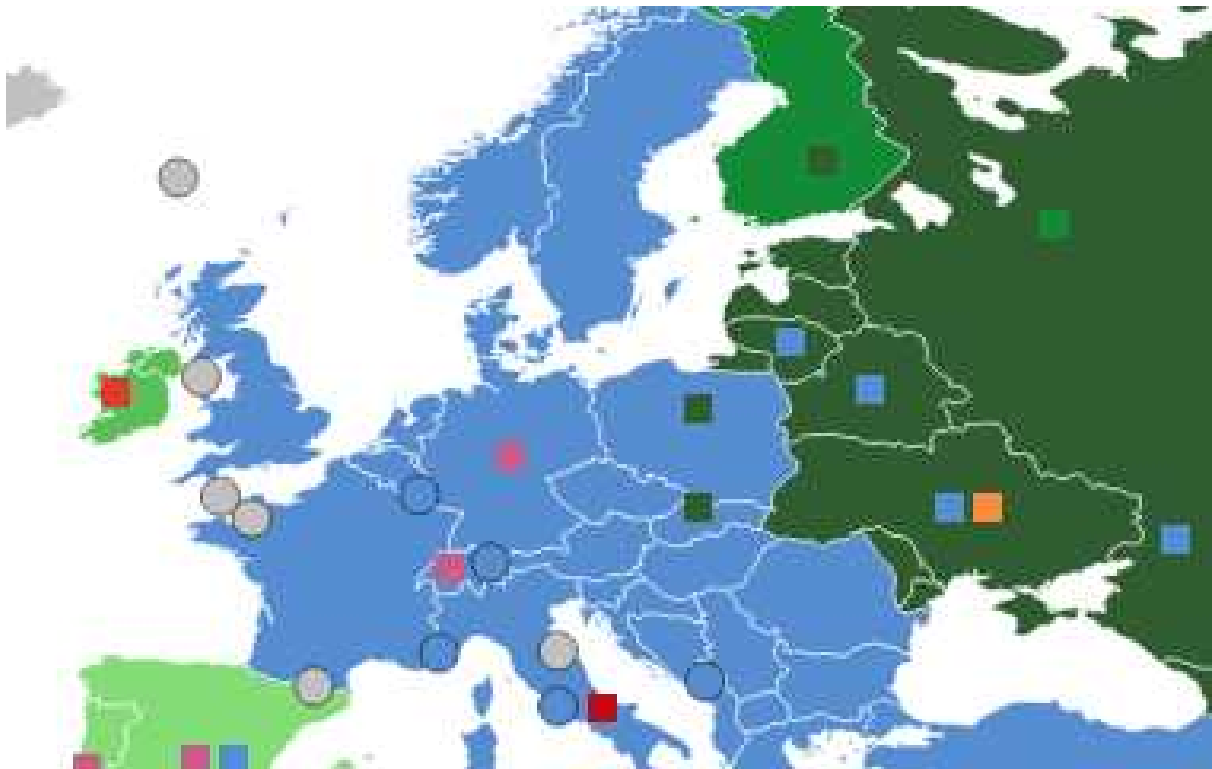
**<https://t.me/ukrtp>**

**Червень 2022**

Прем'єр-міністр Шмигаль [анонсував](#) перешивку українських колій з 1520 мм на 1435 мм. Ми, українські технократи, різко проти цього з наступних причин.

## Політичні

Ми ще до війни виступали не за проросійський чи проєвропейський, а за суто проукраїнський вектор політики України. Війна підтвердила нашу правоту: ніякі "міжнародні партнери" нас не захистять якщо ми самі не будемо сильними та суб'єктивними. Тільки після того, як ми в перший місяць війни власними силами дали гідну відсіч російським загарбникам, з заходу почала надходити серйозна допомога.



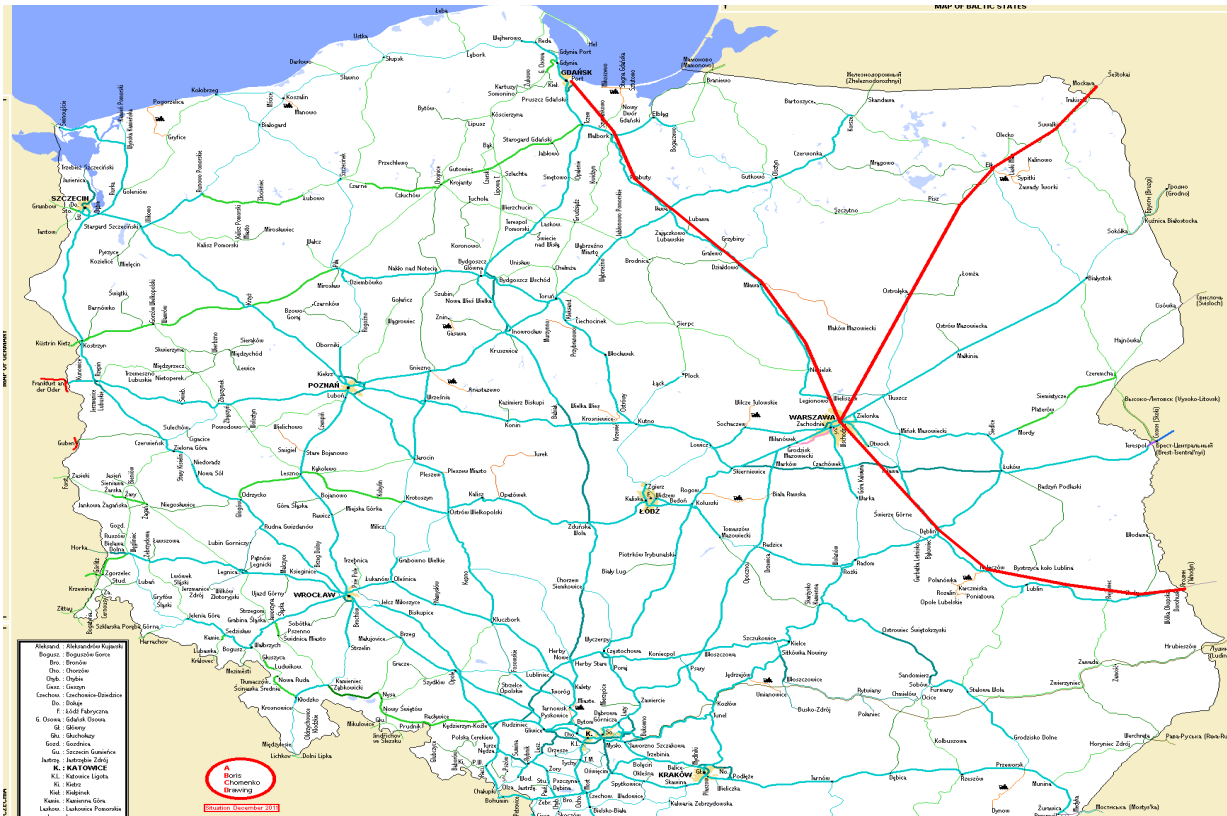
*Ширина колій європейських країн*

Війна на практиці показала найкращий з можливих військово-політичний союз для України: Польща, Британія, країни Балтії, в перспективі (після зміни влади) — Білорусь. В той самий час як керівництво Німеччини та Франції відверто любить загравати з Путіним. З перелічених дружніх нам континентальних країн колія 1435 мм є стандартом лише в Польщі.



*Польська ширококолійна металургійна лінія 1520 мм*

При цьому в Польщі вже є 394 км ширококолівної залізниці українського стандарту 1520 мм (польська ширококолійна металургійна лінія, від Володимира-Волинського до околиць Катовіце). Її побудували в 1970х, щоб доправляти українську залізну руду на польський металургійний комбінат та для інших промислових зв'язків з українськими залізницями. На неї до війни перепадала лівова частка торгівельного обігу з Польщею.



## Один з варіантів нових ліній 1520 мм для зв'язку України з Варшавою, Гданськом та країнами Балтії

Цей приклад показує, що для інтеграції з Польщею Україні не обов'язково перешивати свої понад 20 тисяч км залізниць на 1435 мм — значно простіше та вигідніше буде побудувати ще кілька гілок залізниці 1520 мм в Польщі. Наприклад, продовжити гілку 1520 мм з Хелму до Варшави та Гданська з відгалуженням в Литву. Українські аграрії вже [пропонували](#) побудувати залізницю 1520 мм на території Польщі, щоб сполучити Україну з литовськими портами прямим сполученням без подвійного переходу 1520-1435-1520. В Литві вже висловили готовність мати участь в цьому будівництві.

## Аграрії пропонують побудувати в Польщі 300 км ширококоліїної залізниці

НОВОСТИ | 765 просмотров | 3 июня 2022, 15:18

Таким чином хочуть покращити перевезення українського зерна до порту Клайпеда.

*Ініціатива українських аграріїв*



*Словацька лінія 1520 мм*

Ще один позитивний приклад є в дружній нам Словаччині: там є 50 км залізниці 1520 мм з Ужгорода до Кошице, і там теж переважно возять залізну руду на металургійний комбінат. В минулі роки лунали пропозиції продовжити її аж до Братислави та Відня.

Тож, як бачимо, з дружніми країнами Східної Європи, які допомагають нам не словом а ділом, ми можемо економічно інтегруватись, не переходячи на колію 1435 мм. Натомість надмірна економічна інтеграція з такими проросійськими країнами як Німеччина та Франція несе нам загрозу, і різниця ширини колії буде природним запобіжником від цього. А щодо росії — війна дасть українцям імунітет від проросійськості на десятки років вперед, і навіть однакова ширина колії ніяк не допоможе рашистам повернути політико-економічний вплив над Україною після трагедій Бучі та Маріуполя. Зате однакова ширина колії потенційно може полегшити виплату росією репарацій Україні.

## **Технічні**

Що таке українська залізниця? Це понад 20 тисяч км колій, десятки тисяч вагонів, тисячі локомотивів. Анонсована Шмигалем зміна

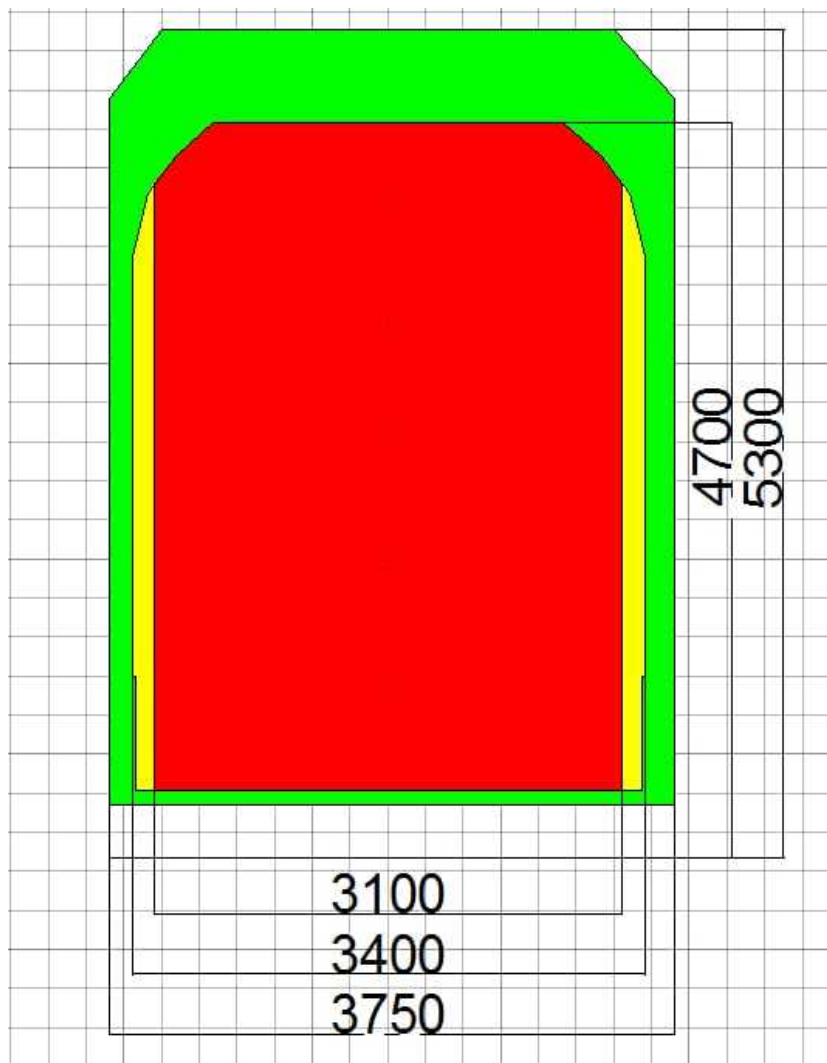
ширини колії буде стосуватись буквально кожного вагона та локомотива, кожного метра колій. Хто за це все буде платити?

Перешити понад 20 тисяч км залізниць — питання шалених витрат. Через це “економні економісти” можуть вирішити, що геть всі залізниці перешивати не треба, і деякі можна “оптимізувати”. Залежно від їхньої “економності”, ми можемо втратити 20-30% залізниць, а то й більше.

Ще складніша ситуація з вагонами та локомотивами. Треба повністю замінювати візки або принаймні колісні пари. “Перевзування” рухомого складу — це робота металургії, яка могла б піти, наприклад, на виробництво танків, артилерії та інші нагальні військові потреби. Маса одного візка (в сучасних вагонах їх зазвичай 2 штуки) приблизно 5 тонн. Для порівняння, гаубиця М777 важить 4,2 тонни.

Але навіть повний перехід на 1435 мм не дасть українським вагонам та локомотивам, переставленим на вузькі візки, можливість їздити по всій Європі. Навіть зараз основна завада в залізничному експорті зерна через країни ЄС — не різниця в ширині колії: візки й так можна переставляти на кордоні. Проблема в надто широкому для залізниць Європи габариті українських вагонів: вони просто не пролізуть через вузькі мости та тунелі. З тих самих причин для поїздок в Європу на українських залізницях є спеціальні зменшені вагони габариту РІЦ (ширина 2,8 м): стандартні українські пасажирські вагони габариту 1-ВМ (ширина 3,1 м) пролазять лише на обмеженій кількості можливих маршрутів по країнам ЄС.

Так, українські габарити надто широкі для країн ЄС — і це наша перевага. Українські локомотиви потужніші за європейські, українські вантажні вагони можуть везти більше ніж європейські, українські пасажирські вагони потенційно можуть бути значно комфортнішими за європейські. В стандартах, які діють для залізниць України, максимальна ширина вагонів 3,75 м (габарит Т). Це широко навіть за мірками нинішнього українського рухомого складу: для товарних та пасажирських вагонів стандартна ширина 3,1 м, для електричок — до 3,5 м. Збільшення ширини дасть змогу ставити в купе ліжка довжиною аж до 2,5 м. Висоту вагонів теж можна збільшити: з 4,7 до 5,3 м, що дасть змогу додати другий поверх.



*Максимізація габаритів рухомого складу до габариту Т*

Всі нові вагони, локомотиви та електрички треба робити під максимальний стандарт габариту Т, і поступово, по мірі випуску нового рухомого складу, розширювати “вузькі місця” на українських залізницях там де вони ще заважають запустити рух широких вагонів. Більший габарит залізниць 1524 мм, порівняно з основною європейською мережею 1435 мм, вже вдало використовують в Фінляндії для більшого комфорту пасажирів — і там навіть не думають перешивати колії на 1435 мм. Українські залізниці, задіявши максимальний габарит, можуть стати взірцем для всієї Європи як за комфортом пасажирів, так і за обсягами вантажних перевезень. Ідеальна альтернатива анонсованому Шмигалем переходу на вузьку колію 1435 мм (скоріш за все, з переходом на імпорتنі вузькі поїзди).

## Військові

Велика континентальна війна, рівній якій в Європі не було з часів Гітлера, показала, що залізниця, навіть попри розвиток автотранспорту та авіації, залишається транспортом, який має вирішальну роль в сучасній війні. Це проявилось по обидва боки лінії фронту.

Серед основних аргументів на користь переходу на колію 1435 мм називають те, що при наступному вторгненні росія не зможе використати цю колію для своїх поїздів. Така постановка питання раніше звучала б переконливо, але понад три місяці війни показали, що треба розглядати і зворотню ситуацію. А саме — наступ української армії на російську територію. Ще півроку тому про це навіть не йшлося, а тепер, на тлі ганебних поразок путінської орди в Україні, можливість нашого наступу на територію країни-агресора вже серйозно розглядається як реальний сценарій. Єдине що нас може утримати від наступу на безпосередньо російську територію — ядерний статус країни-агресора.

Україна не має територіальних претензій до сусідніх країн з шириною колії 1435 мм (західний кордон). А от варіант з приєднанням до України Білгороду, Курську та Кубані з кожним днем війни виглядає все реальнішим. Однакова ширина колії дасть нам змогу значно впевненіше вести наступ на територію росії. Наступальна постановка питання, відхід від меншовартості, повернення ядерного статусу, масове виробництво наступальних озброєнь та підготовка до розділу росії — ось чим має зайнятись українська влада, щоб наступна війна, якщо рашисти наважаться її почати, закінчилась нашою перемогою!

До того ж, анонсований Шмигалем процес зміни ширини колії на понад 20 тисячах км українських залізниць, якщо відбудеться, то далеко не одномоментно. Він буде тривати десятиліттями (або принаймні роками), під час яких українські залізниці будуть у відверто калічному стані. Це буде тільки на руку російському агресору в разі повторного нападу.



Зараз логістика постачання військових вантажів з заходу успішно працює і на колії 1520 мм. Вантажі можна спокійно завантажувати на території Польщі, Словаччини та інших західних сусідів та везти прямо на фронт. Якщо займатись дурницями, тобто перешиванням української колії на 1435 мм — до повного завершення цього процесу доведеться перевантажувати військові вантажі всередині України, ризикуючи отримати ракетні удари по вузлам перевантаження, або мати обмеження можливих маршрутів постачання.

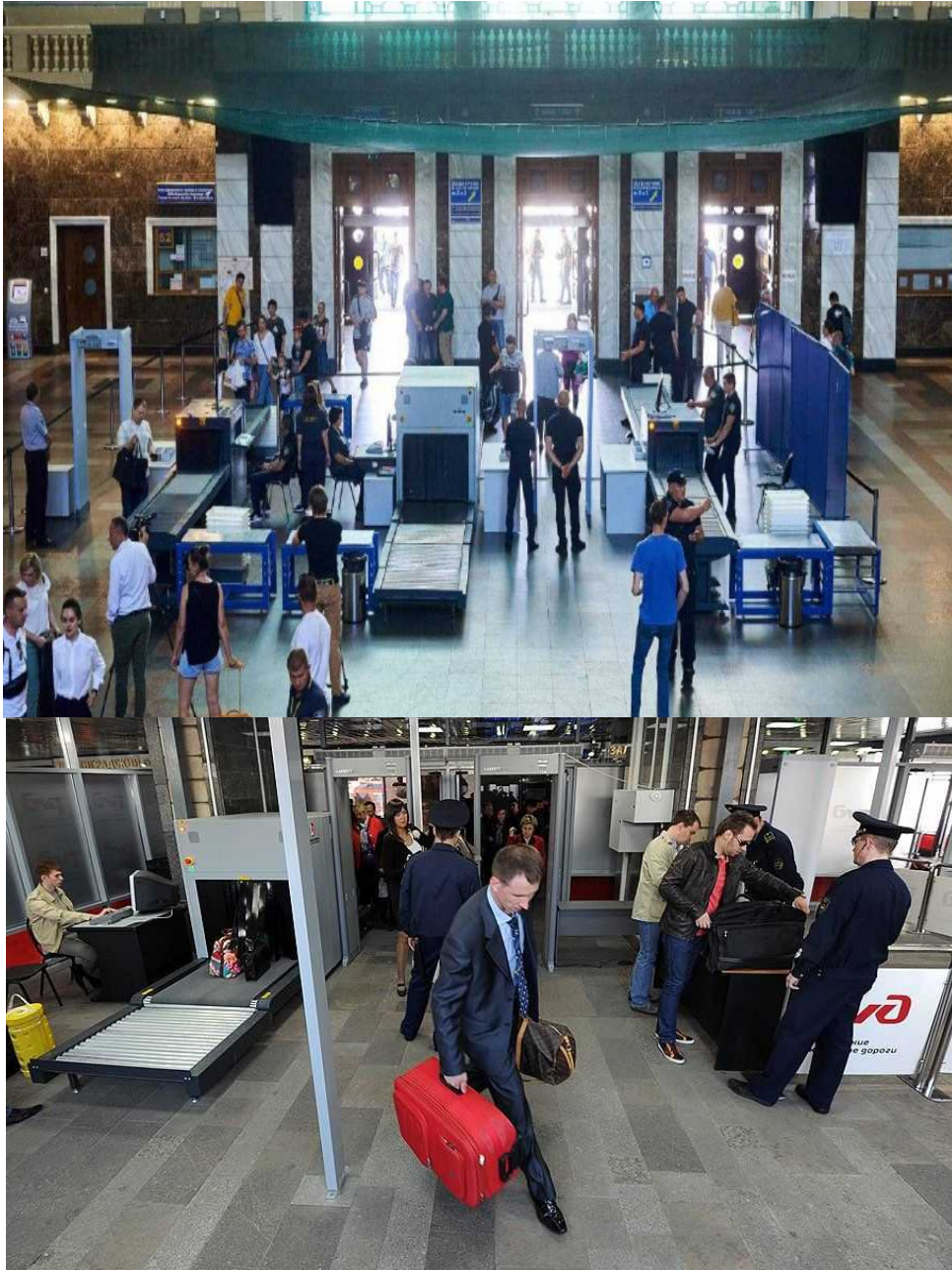
## Символічні

Зміну ширини колії на 1435 мм адепти цієї зміни мотивують розривом зв'язків з росією, мов 1520 мм — це “російська” колія. Це за своєю абсурдністю нагадує ідею зміни “російської” кириличної писемності української мови на латинку.

В мізках адептів подібних змін існують лише російська та західна ідентичності. Українська національна ідентичність, яка пов'язана з понад тисячею років української кириличної писемності, їх не цікавить: вони радісно готові промінати її на абетку з “освяченою” рашистами буквою “Z”. Так само їх не цікавить і майбутня українська технократична ідентичність з найкращими в Європі та світі широкими поїздами. Їм потрібна всього лиш одна з країн ЄС і щоб все було “як там”: на більше вони не претендують.

Для нас, українських технократів, колія 1520 мм — це українська колія. Для нас це можливість зробити найкращу в світі залізницю. Нас не цікавить банальний імпорт європейського рухомого складу. Нам потрібен свій, найкращий в світі, який стане одним з символів технократичної України.

Є нюанси, які реально, а не уявно, пов'язують українські залізниці з росією. Наприклад, Київська та Харківська залізниці чомусь досі називаються Південно-західною та Південною. Їх так називали відносно Москви. перейменування не потребує зміни ширини колії на 20 тис км залізниць, не потребує перестановки візків на десятках тисяч одиниць рухомого складу, не потребує мільярдів доларів інвестицій. Зате нарешті усуне потужну прив'язку України до Москви на символічному рівні.



*Український та російський вокзали: знайдіть різницю*

Останнім часом ми помітили суттєвий крок в бік росії: огляд речей та рамки на вході на вокзал в Києві. В росії подібний шмон на вокзалах практикується вже років десять. До війни нам продавали обмін свободи на безпеку (точніше ілюзію безпеки) через ковідні обмеження та сертифікати вакцинації. Тепер почали один в один копіювати російський театр безпеки зі шмонами на вокзалах.

Поки українці скидаються хто скільки може на армію, поки йдуть добровольцями на фронт, керівництво Укрзалізниці знайшло на цей скопійований з росії маразм і гроші, і людей. Знайшло навіть мотивацію: шукають зброю та вибухівку. Вони, схоже, забули: в перші

дні війни саме зброя на руках людей, яку в тому ж Києві роздавали взагалі без документів, врятувала столицю від російської окупації. Тому в діях керівництва УЗ ми бачимо як корупційну складову, так і намір зробити те, що не змогла зробити російська армія: поневолити український народ!

## **Підсумки**

Україні не потрібно переходити на європейську колію 1435 мм — це не виправдано ані з економічної, ані з технічної, ані з військової точки зору. Натомість, нам треба розвивати свою залізницю 1520 мм та поширювати її на союзні країни перспективного східноєвропейського блоку. Зокрема, слід з'єднати Україну через Польщу з країнами Балтії та польськими портами Балтійського моря. Колія 1520 мм на території росії знадобиться нам при можливому наступі на російську територію та розділі росії, або принаймні при отриманні російських контрибуцій. Колія 1520 мм в самій Україні зі збільшенням габариту рухомого складу дасть нам змогу зробити найкращі в світі поїзди, як за комфортом пасажирів так і за ефективністю перевезення вантажів. Якщо ж мова йде про відв'язку від росії, то краще замість дуремарства зі зміною ширини колії почати з малого: нарешті перейменувати Південну та Південно-західну залізницю на Харківську та Київську. І негайно припинити марнувати гроші та псувати життя пасажирів в скопійованому з росії “театрі безпеки” зі шмоном на вокзалах!