

Proč jsou v Japonsku stovky mostů, zatímco Rusko nemůže postavit jediný most na Sachalin?

putin-today.ru/archives/177300

31 марта 2023 г.



- Jednou jsem letěl letadlem nad Japonskem. Stovky ostrovů a stovky mostů. Od dob Stalina zůstal u nás největší ostrov Sachalin bez mostu. Jakutsk je prakticky ve stejné pozici, no, Magadan s Petropavlovskem-Kamčatským a Čukotkou bez silnic a mostů.

To je komentář, který dostal můj kolega ke svému úžasnému článku o mostech, kde říká, že právě teď se v Rusku staví nejméně 12 velkých mostů (některé jsou dlouhé 3-5 kilometrů).

V reakci na tento článek předplatitel učinil následující postřeh. To prý není nic zvláštního, čím se chlubit. Japonsko je venku, celé v mostech, a náš největší ostrov – Sachalin – je odříznutý od pevniny „od dob Stalina“.

Tady jsem moc nepochopil, co s tím měl společného Stalin. Byl před ním most? No, to je dobře. Chtěl jsem rozebrat samotnou podstatu problému, protože se jedná o poměrně populární názor na internetu.

Za prvé, o mostech Japonska

Japonsko, jak víte, leží výhradně na ostrovech. A tyto ostrovy mimochodem také nemají nic společného s pevninou. Mosty leží pouze z ostrova na ostrov.

Nepřeháněl bych to však a nepsal bych o „stovkách mostů“.

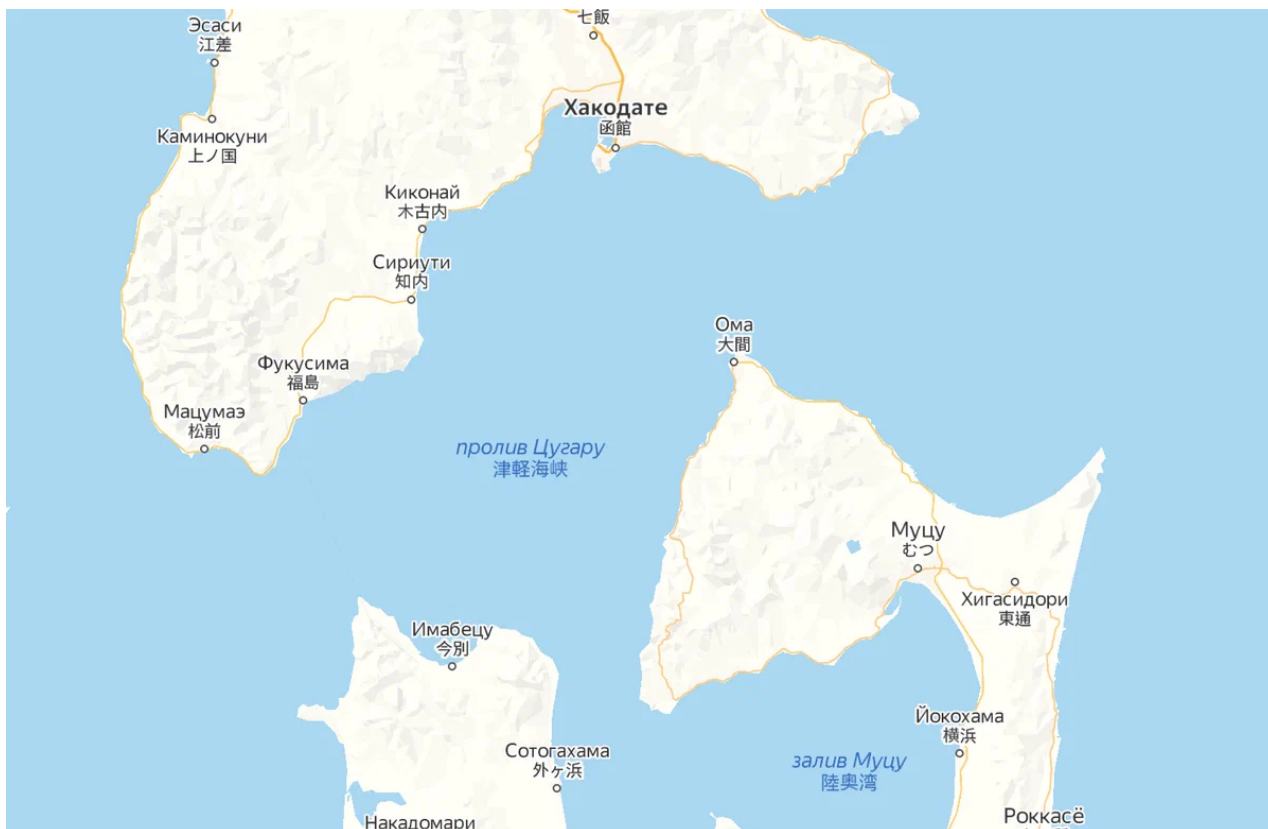
No a tady, řekněme, dva největší ostrovy Japonska - Hokkaido a Honšú:



Honšú je tak obrovský, že je domovem 75 % všech Japonců (104 milionů obyvatel). Z hlediska rozlohy zabírá 60 % celého Japonska.

Ani Hokkaido není malé. Tvoří dalších 23 % rozlohy Japonska.

Celkově tyto dva ostrovy zabírají 83 % rozlohy celého Japonska. A mezi těmito dvěma ostrovy... nejsou žádné mosty.



Průliv Tsugaru mezi Hokkaidó a Honšú.

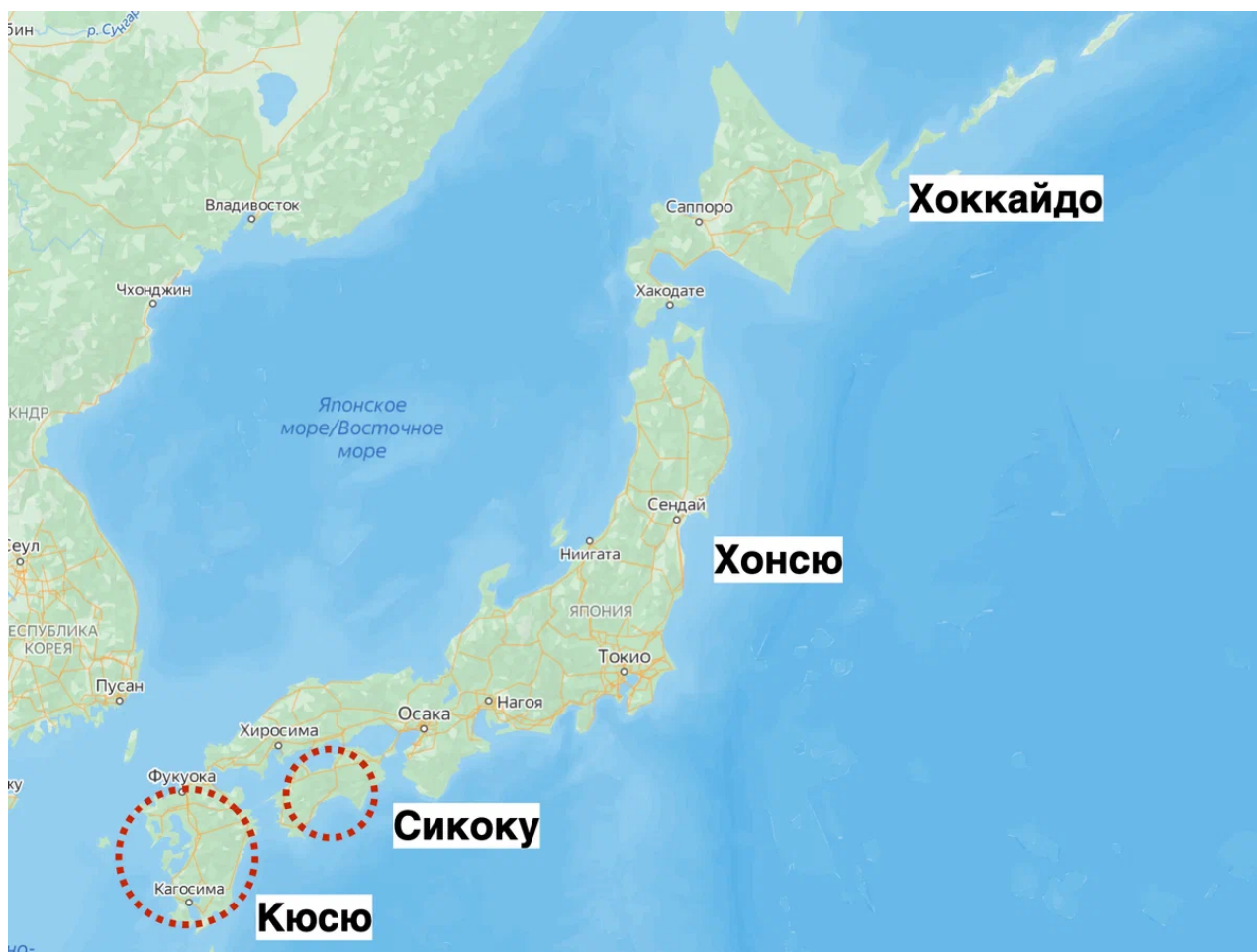
Ano, je zde jeden železniční tunel (pod dnem úžiny) o délce podvodní části - 23 km.



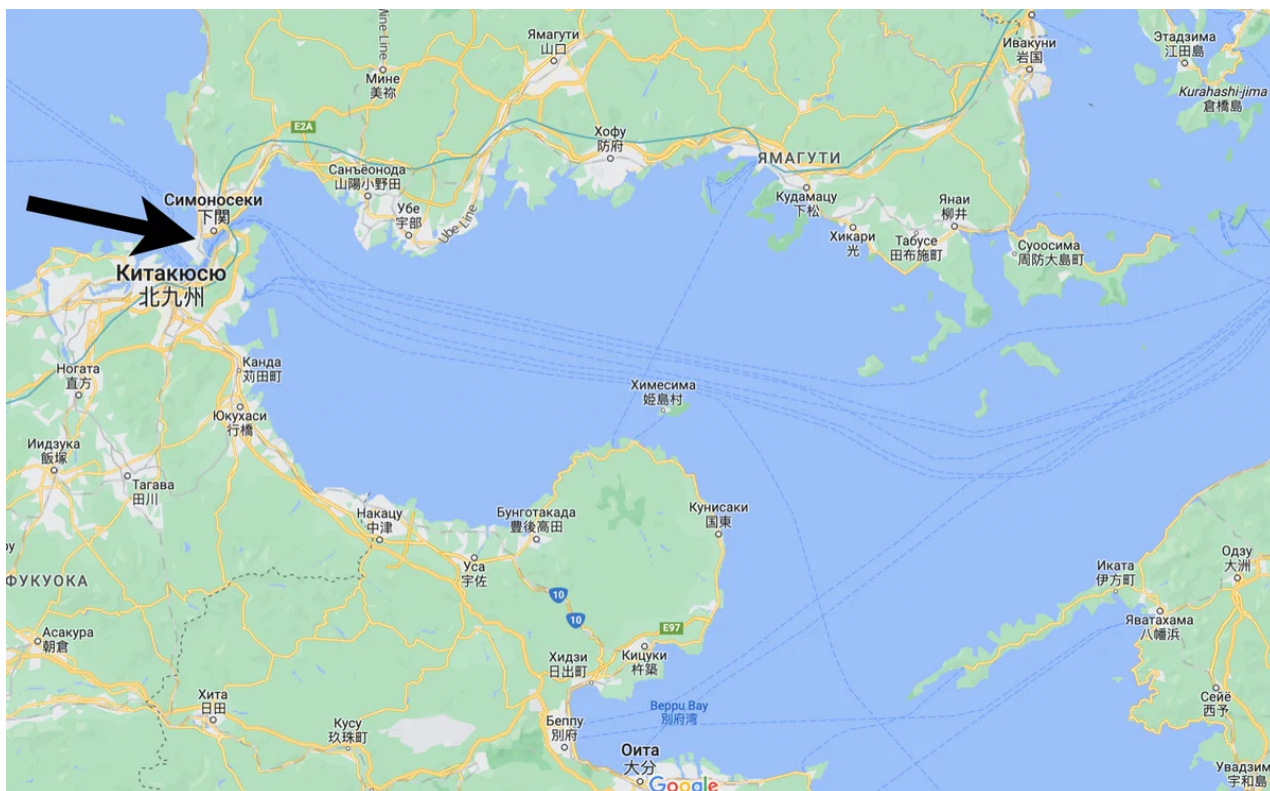
Železniční tunel Saikan.

Nebudu snižovat zásluhy japonských inženýrů, tunel je dobrý. Ale to je tunel (ve skutečnosti technologie metra) a je pouze pro vlaky. Auta mohou jezdit pouze na trajektech. Stejně jako my na Sachalin.

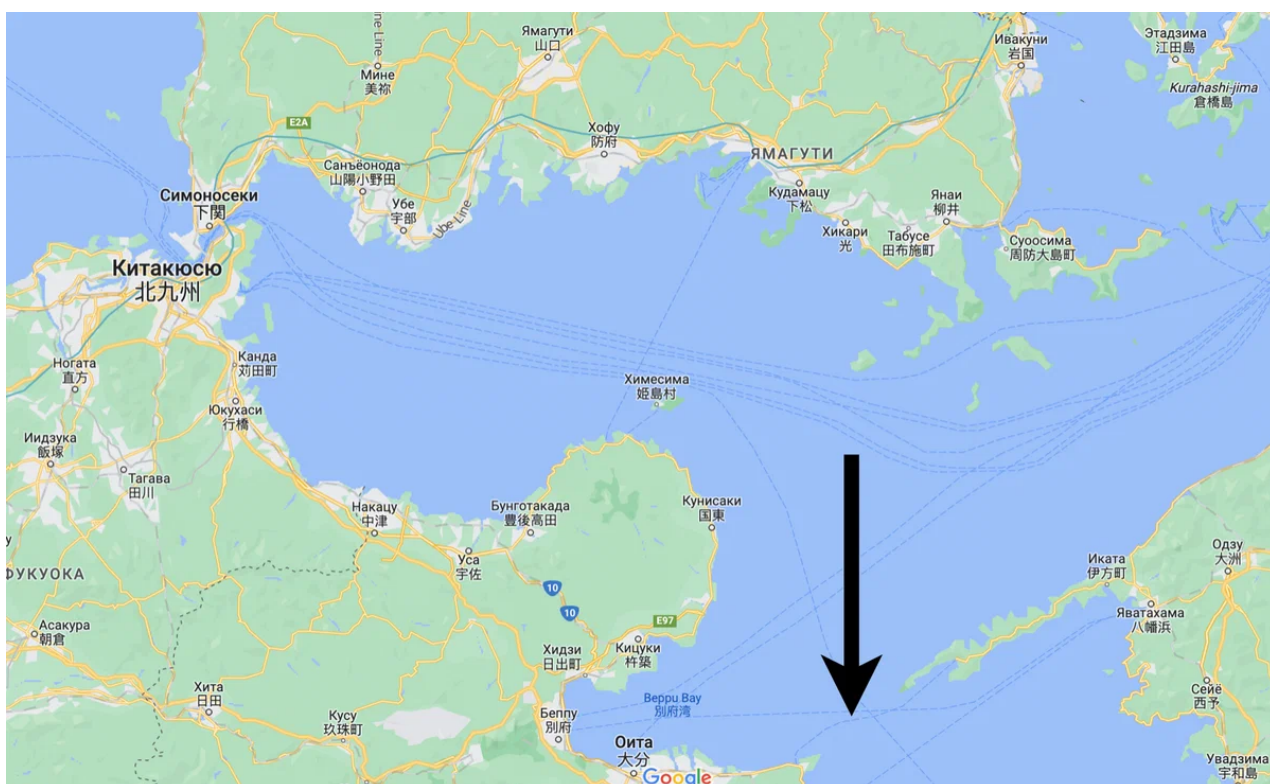
Pokračuj. Jižně od Honšú jsou další dva velké japonské ostrovy – Šikoku a Kjúšú.



Na ostrov Kjúšú vede pouze jeden silniční most. Navíc byl vržen úzkou úžinou o šířce pouhých ... 650 metrů.



Věnujte pozornost tomu, kolik modrých tečkovaných čar na obrázku výše jsou námořní cesty. Včetně trajektů. Ano, Japonci tím vůbec nepohrdnou, i když by se zdálo, že jde o „high-tech velmoc“. Je zvláštní, že i v této části, kde průliv také není příliš široký:



No, není tam žádný most. Je tam jen trajekt.

A takhle vypadá 650metrová úžina, kterou se vrhá jediný automobilový most na Kjúšú:

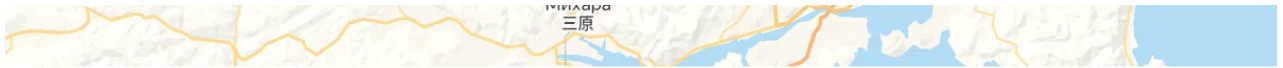


Ano, je tu také podvodní železniční tunel a podvodní automobilový tunel. Ale most je jen jeden. Šířka průlivu je sice jen 650 metrů (několikrát menší než naše Volha, ale přesto...).

Posledním velkým ostrovem je Šikoku. Ano, vede k němu několik pozemních přechodů. Konkrétně tři věci:



Ale na kterých místech byly tyto přejezdy prováděny? Ve skutečnosti se pohybují na souši, na mnoha ostrovech:



Oranžová čára je cesta k Shikoku.

Ve skutečnosti to nejsou pevné mosty, ale prostě silnice, někdy vržené přes moře podél krátkých mostů (od několika set metrů do několika kilometrů).

Nebo si vezměte zátoku poblíž města Nagoya.



Чтобы ее объехать потребуется сделать крюк в 200 с лишним километров:

Могли бы и мост построить, раз они такие высокотехнологичные. Но моста нет, есть только морская переправа.

В общем, я бы не сказал, что Япония – это какая-то супер страна мостов. Они чаще предпочитают паромы и это неудивительно – местность крайне сейсмоопасная. Хоть мосты и спроектированы с учетом больших магнитуд, но паром как-то поспокойнее будет.

Теперь о Сахалине

Сахалин лежит примерно в той же местности, что и Япония. То есть это очень сейсмоопасная зона.

Минимальное расстояние от Сахалина до материка – около 7 километров (что уже значительно больше, чем большинство мостов Японии).

К тому же, пролив, отделяющий Сахалин от основной суши, имеет довольно сильное течение. Ну, и климатические условия там не японские – местность лежит на 2000 км севернее, чем

ближайшие морские мосты Японии (на остров Сикоку):



Короче говоря, построить там мост можно, но это будет в разы сложнее, чем в Японии. Это – первая причина, почему моста там «нет со времен Сталина».

Вторая же причина... Да всё та же. О ней я писал 100 раз, как о самой главной проблеме России, и называется она – «плотность населения».

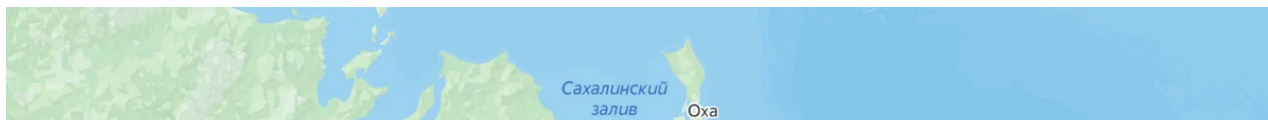
Давайте еще раз посмотрим на 4 главных японских острова, а также на их население:

- Хоккайдо – 5,4 млн жителей
- Хонсю – 104 млн
- Сикоку – 4,1 млн
- Кюсю – 12 млн



Естественно, если у вас есть остров с населением в 5-10 млн человек, на котором куча городов, заводов, фабрик, всяких ресурсных баз – ну, естественно, вам будет очень нужен мост. А самое главное, этот мост окупит себя.

Теперь смотрим на Сахалин...



Да, всего 490 тысяч жителей. Это просто как в одном среднем пригороде Москвы или Токио.

Остров до сих пор остается крайне безлюдным.

Промышленности очень мало. Куда будет вести этот мост? Нет, ну, понятно, что кто-то им обязательно воспользуется, но тут возникает простой вопрос окупаемости или, вернее, экономической целесообразности.

Так что сам по себе мост – его можно построить. Вопрос в другом: куда и для чего его строить?

Вон у нас есть архипелаг Новая Земля. Может, туда тоже нужен мост?



Ну, и заодно на остров Большевик и остров Октябрьской Революции. Это очень большие острова, а мостов туда нет. Ни со времен Сталина, ни даже со времен Ивана Грозного (за Владимира Красное Солнышко не скажу).



Нет, вы не подумайте. Я и сам очень хочу мост на Сахалин. Жду его (ведь его обещают построить). Но жду я его не потому что мне перед Японией неудобно. Мост нужен не для галочки в списке побед.

Просто строительство моста будет означать, что Правительство знает куда и для чего оно его строит. То есть, Правительство будет понимать, что в Сахалин будут вкладываться большие деньги – в порты, заводы, города и т.д.

Мост будет означать, что Правительство имеет большие планы на Сахалин, что оно будет пытаться насытить остров населением. Развить эту зону, чтобы мост не остался памятником бездумного распила бюджета, а чтобы он окупался и приносил пользу всей экономике страны.

Вот, в Крым не было никакого моста, потому что не было целесообразности при наличии сухопутного коридора.

Как только коридор исчез – мост тут же появился, т.к. появилась экономическая целесообразность данного сооружения.

Правительство вкладывает огромные деньги в крымскую инфраструктуру (дороги, вокзалы, аэропорт, электростанции и т.д.), то есть имеет представление, что Крым разовьется до такой степени, что налоги от бизнеса окупят любой мост.

Вот и с Сахалином будет так же. А если кому-то хочется побыстрее, я предлагаю не сидеть сложа руки, а срочно переезжать на Сахалин. Еще лучше – открывать там бизнес.

Если остров будет населять хотя бы 3-4 млн жителей, мост появится чуть ли не сам собой. В этом нет сомнений.

Объясняю на пальцах

<https://dzen.ru>