

Мост через Татарский пролив: когда Сахалин свяжут с материком?

Васильев А.
Френкиль Е.
Ермоленко М.
Батенок П.
Нейланд Д.

«Япония-Сахалин-Европа» - под таким лозунгом выступают сторонники проекта создания переправы, соединяющей материк с островом Сахалин, а впоследствии - с японским Хоккайдо.

Этот вопрос поднял премьер-министр РФ Дмитрий Медведев. «Идея такая есть. Она бы самым существенным образом изменила жизнь на Сахалине. Экономическая суть и социальные последствия проекта колоссальны, поэтому на будущее я считаю нам нужно, как минимум, просчитать все возможные варианты и все возможные способы, каким образом связать материк и Сахалин». Но тут же добавил, что это очень дорогой проект (400 млрд руб) и какого-либо решения по этому вопросу

Идея установить круглогодичную связь с островом появилась еще в конце XIX века. Первопроходцем можно назвать земского начальника из Харьковской губернии, капитана артиллерии в запасе Владимира Буткова. В 1891 году он написал докладную записку приамурскому губернатору Корфу «Об улучшении климата нашего побережья у Японского моря», в которой предложил построить дамбу через пролив Невельского.

Она должна была не только связать Сахалин с материком, но и остановить холодное течение.

Проект был оставлен без последствий. Предложения устроить переправу появлялись и позднее. Со временем власти вернулись к этой идее.

В конце 30-х годов предпринимались попытки поиска выхода проектируемой в то время трассы БАМ (Байка́ло-Аму́рская ма́гистра́ль) на тихоокеанское побережье в районе Де-Кастри, Николаевска-на-Амуре с последующей перспективой продления железнодорожной линии на Сахалин. В это же время начались изыскания на тему строительства тоннеля в проливе Невельского – в самом узком месте между островом и материком. К его строительству приступили в 1950 году... но и в этот раз проекту не суждено было сбыться.

5 мая 1950 года Совет Министров СССР принял секретное постановление о производстве изысканий, проектировании и строительстве в 1950-1955 гг. железнодорожной линии от Комсомольска-на-Амуре до Победино (на Сахалине) с тоннельным переходом через Татарский пролив и обустройством паромной переправы.

Проект предусматривал 863-километровую железнодорожную линию. Ее строительством преимущественно занялись освобожденные заключенные ГУЛАГа. Для этих целей МВД освободил из исправительно-трудовых лагерей и колоний порядка 8 тыс. человек, направив их на работы до завершения срока заключения. К началу 1953 года общая численность строителей железной дороги по обоим берегам пролива составляла более 27 000 человек.

Были определены директивные сроки, по которым 7 ноября 1955 года подводный тоннель должны были достроить, и новая железнодорожная линия могла обеспечить проезд 24 пар поездов в сутки. Но этим планам было не суждено сбыться. Со смертью Сталина закончилась эпоха грандиозных строек. Проект, как и многие другие железнодорожные программы по Дальнему Востоку: БАМ, Амуро-Якутско-Магаданскую магистраль, железнодорожную линию Салехард – Игарка - Норильск, – закрыли постановлениями Правительства от 22 апреля и 26 мая 1953 года.

Спорить о целесообразности проекта можно долго, но, напомним, что технико-экономическое обоснование еще не готово. Но вполне определенные «за», даже несмотря на устрашающе-гигантскую цифру в 400 млрд руб., можно высказать уже сейчас.

Во-первых, интересы самих жителей острова. На Сахалин можно попасть лишь двумя путями: на пароме или на самолете. Нередки ситуации, когда в непогоду людям приходится подолгу ждать транспорт. К тому же добраться на «Большую землю» стоит недешево - порядка 5 тыс. руб.

Второй, с экономических позиций более весомый аргумент – из Сахалина есть, что вывозить.

Разработки угля, недавно открытые месторождения нефти и газа повышают и без того высокий экономический потенциал региона-