

СОБЫТИЯ

КИТАЙСКИЕ ГРАМОТЫ

САМОЙ ГРОМКОЙ ТЕМОЙ последней недели в мировых СМИ стало европейское турне главы КНР Пекинский лидер слетал в гости в Париж, в Тарб, что во французском департаменте Верхние Пиренеи, потом в Белград и Будапешт и в целом вроде бы не совершил ничего неожиданного. Да, в Сербии Си в ходе двадцати пятой годовщины уничтожения китайского посольства в очередной раз дал понять, что китайцы не забыли и не простили тех, кто это уничтожение устроил, — американская пресса дежурно возразила на это пассажами в духе "нечего было строить посольства на пути наших бомб" и "кто старое помянет, тому глаз вон", но никакого сюрприза в этом не было. Да, европейские уши резануло китайские признание Венгрии как главного партнёра Пекина в Европе, да какие-то околороссельские газетёнки что-то обиденно поворачали насчёт чисто символического договора о партнёрстве, который Будапешт подписал, не спросив важного и нужного мнения Брюсселя. Но никаких поводов для жарких обсуждений визит Си, если его рассматривать в соответствии с протокольными заявлениями и официальными речами, не принёс. Куда интереснее посмотреть на то, зачем он ездил во Францию — а поездка в Париж была, что ни говори, важнейшим этапом его путешествия — на уровне прославлявавшихся в прессу тем для переговоров. Секрета в этом тоже не было: торговля между Европой и Китаем является самой важной темой для обсуждения евроазиатского будущего из тех, что ещё могут обсуждаться в рамках Евразии — всё остальное, будь то новая архитектура безопасности, бодания неоколониальных империй или выступление Канье Уэста в Москве, неизбежно должны включать в себя связи из-за океана.

Во-первых, визит начальника был предложением для поездки кучи ребят поменьше — в обычных обстоятельствах на оптовые поездки в Европу китайских бизнес-воротил смотрят с большим подозрением, а здесь, под прикрытием председателя КНР они смогли спокойно договориться с европейцами о своих делах. Нет, вопреки истерикам местной прессы, это не всегда хитрые планы уголкаских коммунах по переносу французских, германских и ещё каких-нибудь заводов в Китай — такие планы, конечно, тоже воево строятся и осуществляются из-за европейского подорожания всего на свете, но китайцам сейчас интересны обратные процессы. Строительство китайских фабрик в Старом Свете — точно вдумайтесь, даже разговор о таком каких-то пятнадцать лет назад звучал как ненаучная фантастика — тормозится местным естественным европейским протекционизмом и чужим неестественным американским давлением на европейскую политическую среду. Строго говоря, статей раздора есть множество — Китай поставляет европейцам всё: от бытовой техники до энергетического оборудования, — но конкретно сейчас в фокусе всеобщего внимания оказались электромобили.

Помните наивные времена 2010-х годов? Тогда питавшиеся миллиардными грантами от администрации Обамы пиар-агентства рассказывали, что за электромобилями будущее. Будущее это представлялось белыми бесшумными электроброчками, рассекающими по пустым пригородным улицам в окружении садов и лесов — такие образы развивали ещё в 1990-х люди, близкие к различным Биллам Клинтонам и Элам Горам, но тогда это не взлетело и было отложено до времён всеобщей айфонизации. Идиллия выглядела тем зрелищней, чем реже её зрители задумывались о том, откуда берутся ресурсы для её обеспечения. И речь не только о приходящем на ум первым делом электричестве — то, что беглые авто с дизайном в стиле "ай-мобиль" почти всегда питаются энергией из топок угольных ТЭЦ, понятно. Речь ещё и о редкоземельных металлах. Они крайне токсичны и вредны для окружающей среды, литейные батареи трудно и дорого утилизировать, хранить и производить. Если же быть упорным в своём стремлении к зелёной чистоте, то ветряки и солнечные батареи вредят природе едва ли сильно меньше мусорного ветра и дыма из трубы ТЭЦ. О сомнительности доводов зелёной энергетики говорилось много раз, и повторять все эти аргументы здесь нет смысла — важно помнить лишь то, что за продвижением этого курса в прессе, рекламе и массовой культуре стояли конкретные пиар-агентства и лоббистские структуры, сожравшие на всём этом миллиарды долларов. Причина была проста: казалось, что все рычаги производства этого "транспорта будущего" находятся в руках у тех, кто вливал в его продвижение все эти деньги. Шахты в Африке, китайские добытчики, западные потребители — в конце нулевых казалось, что все были готовы работать сообща во имя приближения светлого экологически чистого будущего с огромными прибылями американских производителей. Европейские автоконцерны, увидев успех Tesla — успех во многом чисто рекламный и довольно сомнительный в плане прибыли, ведь в плюс контора Маска даже с учётом огромных субсидий на уровне штатов и от Вашингтона впервые вышла лишь к концу 2010-х, — захотели включиться в гонку электроавтомобиля и под радостные аплодисменты Европарламента принялись закручивать гайки на разработках двигателей внутреннего сгорания, а то и вовсе отказывались от использования ДВС после начала 2030-х. Добавьте к этому активную политику всё того же Европарламента по ограничению выбросов, с которой рифмовалось постоянное давление Вашингтона на подающий остаточные признаки жизни труп традиционной американской автоиндустрии, — и получите понимание того, почему Запад считал, что эра электромобилей неизбежна так же, как доминирование западных автоконцернов в этой сфере. Радость от скорого торжества коллективной Греты не омрачалась даже скандалами вроде удавившего по Volkswagen "дизельгейта" или подозрительного сходством слишком быстро разработанных "особенных электрических" платформ с обычными, предназначенными для ДВС. Но ближе к концу 2010-х случился перелом. Китайские производители редкоземельных металлов вдруг вспомнили, что они китайские, Африка вдруг вспомнила, что времена пробковых шлемов и добычи каучука во имя славыго бельгийского короля прошли, а потребитель, который в более сытые времена готов был купить что угодно, вспомнил, что тепло в доме и баланда в миске всё же приоритетнее. На это наложился резкий рост китайского среднего класса и обеспечивающий его потребности взрыв местного автопрома, который естественным образом полез покрывать внешние рынки — значительной частью этого взрыва был прорыв в разработке и производстве электромобилей, подкреплённый физической возможностью обеспечивать растущую индустрию нужными ей ресурсами. И если где-то — будь то российский рынок, отрезанный санкциями от прежних объёмов поставок европейских авто, или развивающиеся рынки развивающихся стран, плотно торгующих с Пекином, — с этой экспансией проблем не было, то на развитых рынках, давно поделённых между уважаемыми людьми, проблемы вырастали сами собой. С законодательными ограничениями всё более-менее понятно — у нас-мных изобретательных пиджаков на семь бед один

ответ, и если вам интересны методики, которыми самый свободный в мире рынок пытается зарегулировать конкуренцию извне, можете обратиться к опубликованному в "Завтра" две недели назад тексту про микропили: способы не отличаются ни на йоту. Даже тот факт, что обещанные европейскими правительствами субсидии на электромобили почему-то распространяются на китайских производителей не всегда, не удивляет.

По ту сторону океана с темой электромобилей творится вообще что-то непонятное. Огромные субсидии тянут на себе не только махину компании Tesla (чей главный завод расположен в Шанхае), а ещё тонну "перспективных стартапов" типа Rivian или вынужденных заново переизобретать электромобиль компаний группы General Motors. О том, как американский автогигант после вливания огромных денег и лучших своих кадров растерял свои наработки, стоит поговорить отдельно, но здесь важно именно то, что индустрия электромобилей в Штатах всеми силами пытается занять нишу типично американской большой, прожорливой и выносливой машины, но в силу ограничений конструкции и самого концепта электромобиля сделать этого не получается, как бы ни пыжились Humpter, представляя электроджип с поворотом всех четырёх колёс. При этом почти все батареи американские производители всё равно закупают у задирающих цены китайцев — девать-то особо некуда.

И вот настоящий мастер-класс по протекционизму показала на днях администрация Байдена. The Wall Street Journal на неделе написала, что 14 мая США поднимут пошлину на ввоз китайских электромобилей, причём радикально — с 25 до 100%. При этом поднимается пошлина ещё на массу всякой всячины вроде алюминия, меди, электроник и солнечных батарей. То есть, с одной стороны, тут предвыборная игра Джо с одновременной попыткой понравиться как консервативному избирателю из деиндустриализованных районов "Ржавого пояса", так и городскому либералу, чья чёрная душенька болит за экологию; а с другой — попытка ограничить китайскую экспансию на американском рынке, которую наверняка очень скоро обойдут появлением в нужных руках скромного заводика по переклеиванию на китайские электромобили шильдика "Москвич"...

Но отвлечёмся от "нерыночных методов конкуренции", как называла ограничения продажи американских чипов в Китае глава американского Казначейства миссис Йеллен, и посмотрим на медийное освещение изменившейся концепции.

Когда стало понятно, что китайские электромобили слишком массовые, слишком доступные и слишком дешёвые, вдруг оказалось, что электричество в них какое-то неправильное, коммунистическое и тоталитарное. Например, очень удобно как раз в преддверии встречи Си и Макрона в европейской прессе шуму наделало опубликованное видео с австрийским электробусом китайского

производства. Ни за что не догадаетесь, почему он вредит природе: потому что австрийские сверхразумы заряжают его от дизельного генератора! Такие же претензии в духе "горят чересчур ядовитым дымом" или "слишком тихие, не слышно, как подъезжают" либо касаются всех электромобилей в целом, либо же являются следствием криворуко-сти пользователя. Итак, внезапно оказалось, что электромобили вовсе не так хороши, как годами убеждали мир пиарщики Демократической партии США. Выяснилось, что в производстве используется рабский труд уйгуров и свободных тибетцев, в каждый шита программа атаки на независимый Тайвань, а каждый покупатель и водитель такого — латентный коммунист.

На самом же деле, конечно, в корне всего лежат претензии, которые вслух озвучивать не принято, — бизнес-экспансия китайских автогигантов действительно бьёт по перспективам европейских концернов. Те и без того не хватают с неба звёзд — причинами тому общее падение уровня жизни, собственные мудрые решения и политика европейских регуляторов (см. выше), буйство профсоюзов, запланированное устаревание, да и рост цен местных поставщиков, вызванный массовой известными обстоятельствами из поля энергетики, политики и финансов. Но вместе с этим нельзя описывать ситуацию так, как это часто делают при разборе европейского авторынка наши СМИ, — дескать, китайцев душат недобросовестным протекционизмом, а ведь те всего лишь хотят честной конкуренции. Китайцы демпингуют. Сильно демпингуют. Неслучайно речь идёт именно об электромобилях — полные дешёвых экранчиков и довольно лаконичных элементов дизайна, они очень просты в производстве и проектировании двигателей, а самыми дорогими частями являются батареи, чьё производство Китай, занимающий доминирующее положение на рынке редкоземельных металлов, поставил на мощнейший поток. При этом Пекин закидывает производителей огромными субсидиями, чтобы те могли продавать машины фактически себе в убыток. И если на внутреннем рынке такая политика ещё может быть оправдана взращиванием автопотребителя в тех слоях населения, что ещё недавно и мечтали о машине не могли, то на внешнем направлении это напоминает хорошо знакомую китайскую стратегию по закидыванию рынка дешёвыми товарами для удешевления конкурентов и последующего поднятия цен на выжженной от соперников земле. Причём заметьте: всё это делается на подготовленной американскими пиарщиками и европейскими законодателями почве, что делает для них ситуацию ещё обиднее. При этом удешевление продукции достигается самыми разными способами: от массовости производства до отказа от гарантии. С последним столкнулись многие из купивших китайские авто в России: местные дилеры зачастую просто отказываются продавать машины с гарантией и чинить новые авто. Европейские и американские законы предписывают производителям предоставлять гарантию, что также видится китайцам несправедливым протекционизмом, ведь это вынуждает поднимать цену. На меркантилизм западных стран отнюдь не накладывается активно раскручиваемая прессой и культурой неприязнь к Китаю, так что любая попытка европейцев защитить свои бизнес-интересы тут же раздувается предвзятой прессой до масштабов храброго противостояния красной заразе, что, как вы понимаете, очень способствует продвигному диалогу.

Такое обширное описание электромобильного клина, в который Китай вошёл с Европой, нужно для понимания контекста поездки Си. Во Франции он и толпа акул китайского бизнеса пытались договориться об условиях торговли. В ответ на потенциальное повышение пошлин на авто китайцы грозили повысить пошлины на французский алкоголь и итальянскую мебель — кстати, итальянская мебель фигурировала ещё в прошлом году, когда Китай угрожал обложить её пошлинами за решение синьоры Мелони выйти из китайского проекта "Один пояс — один путь". Всё дело в том, что у китайского среднего класса в голове такой же мусор, как и у любого другого, — стандарты потребления требуют от недавно поднявшихся граждан лакать пойло исключительно с

южного склона виноградника Фетид-Мерде да ёрзать мягкими тканями на табуретке с мебельной фабрики Пепперони-Макарони. На уровне глав государств и блоков договориться с Европой пригжей ни о чём не удалось — это стало понятно как по отсутствию внятных заявлений по итогам визита, так и по продолжению прежней риторики после того, как все разъехались по домам: Си из Пекина заявил, что нужно отражать попытки скатить ситуацию в конфронтацию блоков или новую холодную войну (слово старая когда-то заканчивалась), а Макрон, днами ранее кормивший Си обедом с видом на Пиренеи, повторил свои старые слова об ответственности Китая за усмирение России. Но куда интереснее были встречи, к которым было приковано гораздо меньше внимания. На встрече аж шестого по счёту китайско-французского совета по деловым связям было заключено, как сказал на закрытии встречи Си Цзиньпин, 18 сделок между китайскими и французскими госструктурами. То, о чём договорился бизнес, нам, как водится, не рассказали, но те самые сделки на уровне отдельных министерств и региональных ведомств своимкупым описанием, данным в полных официозных эвфемизмов китайских газетах, намекают на односторонность — французам затаскивают на китайский рынок, увлекая лучшими условиями, чем в родной Европе.

НО НИКАКОГО РАЗГОВОР о китайской бизнес-экспансии не будет полным без рассказа о визите Си в Будапешт. Столица мадяря, где на берегу Дуная возвышается старая крепость и уродливое здание парламента, приняла китайского лидера, беря во внимание два вопроса. Во-первых, венгерский премьер Виктор Орбан очень старается выставить себя маяком противостояния глобальному либерализму. Нет, вы не подумайте: тесное сотрудничество с правительством Нетаньяху и близкая дружба с Трампом, его креатурами и мини-Трампами из Южной Америки не позволяют называть Орбана настоящим оппозиционером, но в рамках уклада современной Европы он вполне себе тянет на звание условно альтернативного центра силы. Разумеется, вся мощь Брюсселя, лояльных ему надгосударственных структур, правительств, НКО, аналитических центров, газет и крупного бизнеса, направляемая и накачиваемая неопикуемо ужасным калмаром, растущим из-за океана, не сравнится с громким мадярском, как-то раз запретившим в Венгрии работу структур местного уроденца Сороса". Тем более что шума от него для "глобальной Клинтон" куда больше, чем реальных проблем: Орбан не конфликтует с европейским началомством по действительно принципиальным для того вопросам, легко идёт навстречу в ряде спорных моментов после утихания шумихи (вспомните, к примеру, венгерский закон об иноагентах, который Будапешту запретили принимать), а в некоторых вопросах служит кланомом для спуска пара альтернативы внутри ЕС — к примеру, именно ему вместе с руководством Словакии было доверено говорить от имени условной европейской "партии мира", на деле же являющейся "партией возврата к старому порядку отношений с Россией". И вот к этому человеку приехал в гости китайский предводитель. Выбор именно Будапешта интересен не только тем, что Орбан представляет собой "мировую оппозицию", пусть и не такую радикальную, как Путин, с которым Си повидается ближе к концу мая в Китае. И не только заключением описанных в начале текста договоров, громких названиями, но ни к чему не обязывающих. И даже не тем, что мадяры ведут свою официальную легенду от народности хунну, жившей на территории Китая во времена императора Го Рохэ, после чего исчезнувшей и спустя пару веков появившейся в Европе под именем гуннов, — китайский руководитель, часто повторяющийся в адресованных внешней аудитории речах по пять тысяч лет истории своего государства, наверняка нашёл общий язык с самым азиатским из европейских лидеров. Нет, у интереса Си был и куда более прагматичный аспект. Венгрия в своё время имела амбиции стать сборочным цехом германских автоконцернов, и в какой-то степени это даже получилось, хоть на ожидаемые мощности выйти так и не удалось. Сейчас мадяры открывают китайцам окно в Европу для главного предмета сегодняшнего разговора — электромобилей. Так, ещё в конце января стало известно, что китайская автокорпорация BYD купила землю в городе Сегеде, что на юге Венгрии. И вот сейчас как раз под визит китайского гостя было объявлено, что завод BYD скоро построят, а китайскими он сможет выпускать уже в 2025 году, а также что до кучи в Венгрии заводы построят автохолдинг Great Wall и производитель батарей для электромобилей CATL — эта контора, кстати, за несколько дней до этого объявила о партнёрстве с французской транспортной компанией CMA CGM, а целью партнёрства была названа разработка морского электротанкера.

Итак, два больших холдинга объявляют о строительстве своих заводов в Венгрии, вместе с ними туда заходит производитель батарей, а до того китайская Ampere Technology объявила о совместном предприятии с немцами из Mercedes, в рамках которого всё в той же Венгрии будет построен ещё один автозавод. То есть Венгрия становится плацдармом для наступления китайского автопрома на Европу, и произведённые в Евросоюзе азиатские электромобили при должной торговле, на которую Старый Свет бывает удивительно хитёр, могут считаться продуктами чудом развивающегося мадярского автопрома.

СЛОЖНО ПРЕДСТАВИТЬ СЕБЕ более подходящую для электромобилей среду, чем Западная Европа. Маленькие города, узенькие улочки, возможность воткнуть на каждом углу зарядную станцию и расстояние между столицами и областными центрами, измеряемое в дециметрах. Китайцы, умело скопировавшие форм-факторы популярных европейских малолитражек — у них есть свои аналоги Mini и пятисотых "Фиатов", — имели бы все возможности завоевать Европу своими электромашинами, если бы не измерение глобальной политики, делающее любые шаги Европы в сторону Китая, даже такие незначительные, как небольшое облегчение торговых препятствий, трудными, как прогулка по полю в болоте.

Неохотный и медленный разворот Европы в сторону Азии станет главным сюжетом остатка этого и львиной доли следующего десятилетия, и изменения конъюнктуры рынка будут намного более надёжным способом отслеживать этот разворот, нежели дежурные заявления различных президентов и председателей, чередующиеся с их милованиями за международными визитами.

Что же до нас, то, как и в разговоре о глобальных наркостях или в беседах о новейших вейнах социальной политики, следует порадоваться тому, что Большая Россия слишком внеформатна — многие привычные подходы в нашем отношении не работают, а выработке новых мешает то, что овчинка за частую выделки не стоит, если сравнивать, скажем, с обсуждавшимся сегодня европейским рынком. Да, китайцы зашли на наш рынок, да, они добились значительных успехов, но с давно устоявшейся у нас самобытной культурой производства, обслуживания и, что самое главное, эксплуатации автомобилей на большее им претендовать не придётся. В самом деле, представьте массовое распространение личных электромобилей с нашим климатом и нашими расстояниями, с садящимися на морозе батареями и нгиоциями на болотистых перегонах кузовами. Что же касается разработок и выпуска собственной продукции, то новости — тихие и непригодные для бравых заголовков — рождаются и у нас. Например, используемые в городах электробусы КАМАЗ, до недавних пор комплектовавшиеся немецкими движками и китайскими батареями, постепенно, шаг за шагом переходят на детали местного производства. Да, масштабы несопоставимы и да, ни возможности, ни необходимости выхода на внешний рынок у наших производителей нет. Но, как и в случае со стратегической гонкой за самые передовые технологии производства микро-мобилей, из своей оторванности и отсталости следует извлекать выгоду и не гнаться за журавлём (один из китайских символов) масштабных производств, последовательно выращаяя синицу собственной индустрии электротранспорта.

* Фонды Сороса нежелательны в РФ

Илья ТИТОВ

ЕВРОБЕСИЕ

ДО НЕДАВНИХ ПОР были две основные категории людей, смотревших "Евровидение". Первые — это поборники морали и нравственности, которые ужасались бородастым бабам, напомаженным мужикам и мутного направления половых признаков непонятным существам, исполняющим поп-песенки. Вторые — те, кто всерьёз отыскивал в этой куче навоза достойную музыку, а встречалась там, представьте, и такая. Ещё были студенты, игравшие на выпивание за просмотром песенного конкурса, извращенцы, искавшие по ту сторону экрана родственные души и паралитики в больничных палатах, неспособные переключить канал телевизора. Самое главное, что после отрезания России от пуловыни этого эргераго европейской ценностей — отрезания, к сожалению, как и в случае с Олимпиадой, не добровольного — обе категории, а также примкнувшие к ним студенты и паралитики, смотреть этот конкурс песни и пляски перестали. Исчезли ТВ-трансляции, пропал всеобщий хайп в российских медиа, Евровидение как бы оказалось забыто — так каждый год проходит фестиваль в Сан-Ремо, на который тоже всем плевать. Остались только извращенцы и люди, внезапно включившиеся в тему благодаря неожиданному возникшему политическому контексту конкурса, — тоже своего рода извращенцы. И контекст — тут мы вновь вспоминаем Олимпиаду — делает Евровидение 2024 года намного интереснее, чем могло показаться вначале.

Итак, стоит проговорить обязательные вещи. Победил парень из Швейцарии по имени Немо. Правда, тёзка капитана "Наутилуса" очень не любит зваться парнем, так что при встрече лучше звать его "они". Второе место занял хорват, а на третьем широко раскинулась украинская реперша, которую вторю было бы сбрасывать на красногородский укрепрайон под видом долгоданной ФАБ-3000.

Ничего выдающегося ни в плане музыки, как было с эстонскими металлистами в нулевых, ни в плане самобытных образов, какие представляла группа даунов из Финляндии в 2015-м, на конкурсе обнаружено не было. Зато случился скандал.

Конкурс проводился в шведском городе Мальмё. Этот самый город был особенно любим в середине 2010-х российскими журналистами как пример того, к чему приводит неразумная миграционная политика: рассказывали ужасы по кварталам, куда не заезжает полиция, и по районы, где светлогожего человека последний раз видели во времена Карла XII. Потом у нас появились Котельники, так что необходимость в таких сюжетках отпала, а шведский город остался и не стал с тех пор ни на йоту белее. И вот в этом городе организуют конкурс Европейского вещательного союза, в котором участвуют такие "европейские" страны, как Марокко, Австралия и, самое главное, — Израиль. Не так давно в "Завтра" описывалось, как воюют за Палестину студенты в кампусах американских вузов, сейчас же мы слышим отголоски того протеста людей, страстно желающих выразить свою гражданскую позицию, но предпочтительнее выражать её как можно дальше от места вызывающих недовольство. На минувшей неделе к мажорам из Колумбияна и Гарварда присоединилась и шведская улица. Причиной тому стала певича из Израйля Эден Голан. Начавшая свою карьеру в России девушка типично юнкорской внешности, по её собственным признаниям, страдала в Москве от проявлений антисемитизма, а на конкурсе заняла пятое место с ничем не запоминающейся песенкой про танцы под дождем. При этом сам факт её существования взбесил вообще всех. Улицы Мальмё требовали её дисквалификации за провокационный евросудовством генциод, бесноватые украинцы, точно так же предпочитающие воевать за Украину подальше от Украины, под шумок внесли её в базу "Миротворца"*** за выступления в Крыму, голосование не присудило ей победу и лавровый венок — очередное проявление антисемитизма. Бельгийский телеканал VRT и вовсе вместо её выступления показал чёрный экран с требованием перемерия и обвинением Израйля в геноциде и нарушении свободы прессы. При этом одной из самых заметных фишек вulichных протестах против "Евровидения" была наша старая (21 год) знакомая Грета Тунберг. В последовательности девчонке с украденным детством не откажешь: как в середине октября она вызвала скандал своей поддержкой Газы, так и до сих пор, несмотря на весь вал обвинений в антисемитизме, на разрыв с недавними союзниками и спонсорами, не отказалась от своей позиции. Если видеть за этим не очередной проект Соросов-Рокфеллеров", каким оказалась волна студенческих протестов в США, а искреннюю личную позицию, то такая позиция заслуживает уважения.

Но вместе с этим балаган, который развели поверх самой острой темы международной политики последних шести месяцев, отдаёт подростковым простодушием и прогрессивным идиотизмом.

КАТАСТРОФА ГАЗЫ запущена воплями за-адной молодёжи, привыкшей превращать любое событие в повод для саморекламы и продвижения требований своих спонсоров. Между тем вокруг города Рафаха на юге сожжённого сектора с каждым днём всё плотнее сжимается кольцо сил израильской армии. К середине минувшей недели они взяли под контроль границу Газы с Египтом, так называемый Филадельфийский коридор. Каждый шаг вокруг Рафаха, каждый издевательский приказ гражданскому населению эвакуироваться из отдельных кварталов с окраин на север, каждый ракетный удар по центру и каждый день задержки фуры с едой и водой — всё это усугубляет самый большой, самый заметный и самый тщательно игнорируемый гуманитарный кризис современности. На той неделе в "Событиях" рассказывалось про робие попытки США остановить это безумие — предпринимались даже разговоры о санкциях против одного-единственного батальона ЦАХАЛ и про подконтрольный Вашингтону Международный уголовный суд, якобы шноющий дело против Нетаньяху. Те слухи так и остались слухами, зато теперь президент США открыто признал, что поставленное Штатами оружие использовалось для убийства гражданских и что если Израиль войдёт в Рафах, то новых авиабомб ему не видать. Насчёт всего остального, впрочем, данных не было, да и столь явное позиционирование президента Дюо Байденна, которое почему-то многие связали с быстро задуманными буйствами студентов, вынудило его главного оппонента впервые чётко высказаться по этой теме, руководствуясь принципом Иосифа Бродского в отношении колхозов и Евгения Евтушенко.

До тех пор Дональд Трамп умудрялся сохранять загадочное молчание в отношении зверств своей любимой страны, опасаясь распулат уставших от примата Израйля в американской политике избирателей. Но теперь, выступая на огромном митинге, он заявил, что Байден окружён фашистами, а отказ в предоставлении братьям-сионистам любого оружия он назвал самым большим предательством союзника. Чем ближе будут выборы, тем больше мы будем видеть таких выступлений с обеих сторон: кандидаты будут соревноваться в любви к Израйлю и в игнорировании преступлений ЦАХАЛ, ведь еврейские спонсоры и костяк электората в виде полумумных бумеров от такого без ума.

О том, почему внешние увещевания — ни больше, ни меньше французского МИД, ни нитьё ООН, ни даже, страшно подумать, чёрный экран телеканала VRT и протест против московской еврейки — не дают результата, мы много раз писали: Нетаньяху некуда деваться и война — его единственный способ остаться у власти и на свободе, избегая вопросов о собственной легитимности и вороватости. Вход в Рафах неизбежен, потери будут велики, а результаты — ничтожны. Нет ничего, что Тель-Авив мог бы предьявить миру как правдоподобный финал борьбы с ХАМАС, ведь сеть подземных тоннелей и грибницей подвальных укрытий эта группировка выросла в саму Саяту землю. Поступающие с конца прошлой недели сообщения, что по израильским силам наносятся удары на вроде бы зачищенном севере Газы, лишний раз подтверждают потенциальную бесконечность этой войны.

** Запрещённый в РФ украинский сайт

Кирилл ЗАЙЦЕВ

ГЕРОЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Подполковник Андрей Павлович Мигунов, командир танкового батальона имени Героя Советского Союза С.И. Зорина 31-го мотострелкового полка "Башкортостан" 67-й мотострелковой дивизии 25-й общевойсковой армии Центрального военного округа.

В 2023 году 58-летний офицер запаса принял решение вернуться в строй, чтобы участвовать в проводимой с февраля 2022 года Специальной военной операции по защите Донецкой и Луганской Народных Республик. 17 мая 2023 года он подписал контракт с Министерством обороны Российской Федерации и, получив назначение на должность командира танкового батальона имени Героя Советского Союза С.И. Зорина 31-го мотострелкового полка "Башкортостан" 67-й мотострелковой дивизии, отправился в зону СВО. Мотострелковый полк "Башкортостан" вёл боевые действия против ВСУ на территории ЛНР. Командир танкового батальона подполковник А.П. Мигунов умело руководил действиями вверенного ему батальона. Так, 27 ноября 2023 года благодаря эффективному прикрытию российских штурмовых групп было уничтожено значительное количество живой силы и бронетехники ВСУ. На следующий день, 28 ноября 2023 года, противник при поддержке бронетехники предпринял попытку вернуть утраченные им позиции. Благодаря грамотным действиям подполковника А.П. Мигунова, лично возглавлявшего бронегруппу из одного танка и боевой машины пехоты (БМП), удалось остановить украинские войска, отстоять захваченные полком рубежи и не допустить потерь среди личного состава. Однако при возвращении на свои позиции БМП, в которой находился командир батальона, подверглась нападению беспилотных летательных аппаратов. В результате воздушной атаки офицер получил тяжёлые ранения, несовместимые с жизнью. Ценой своей жизни он выполнил боевую задачу.

Указом Президента Российской Федерации за мужество и героизм, проявленные при исполнении воинского долга, подполковнику Мигунову Андрею Павловичу присвоено звание Героя Российской Федерации (посмертно).