

Выручка крупнейших транспортных организаций растёт примерно в 1,6 раза, при удвоении номинального ВВП, — за пятилетку.

"Яндекс.Такси" растёт на 30% за год, а весь оборот таксистов сопоставим со всеми грузовыми перевозками по железной дороге и в разы больше пассажирских.

Небогатые люди платят за поездку на поезде полный тариф (есть субсидирование для отдельных пассажиров), в то же время часто ездящие на дорогах автомобилях за дорогу платят редко.

В 2024–2025-м годах идёт быстрая достройка М-12 от Казани до Екатеринбурга, и одновременно продолжается небystрое расширение БАМа, а в 2019 году на последующие годы было заявлено больше амбициозных проектов, с очевидным удорожанием из-за инфляции и их сложности.

Росавтодор удерживает финансирование стройки по динамике ВВП из-за опережающего роста платы за проезд при отставании бюджетного финансирования, а РЖД вынуждена сокращать инвестпрограмму даже при росте субсидирования билетов.

Тем не менее на следующие годы федеральный бюджет декларирует существенный рост расходов на новые дороги, кажется, даже сверх накопленной инфляции.

Правильно ли поддерживать высокие темпы строительства за счёт бюджета (особенно при росте его дефицита) или всё же правильнее, чтобы состоятельные люди платили больше за проезд, при субсидиях (на ЖД) и бесплатных минимумах (в автомобильных поездках) для небогатых?

**Т**РАНСПОРТНАЯ инфраструктура для нашей большой страны должна постоянно быть среди основных приоритетов, наравне с сельским хозяйством (продовольственная безопасность), промышленностью (технологический суверенитет) и ИТ (информационная безопасность). Такая сложная инфраструктура неизбежно оказывается поделённой между множеством ведомств, где помимо Минтранса (профильное министерство) — ещё Минпромторг (производители средств транспорта), Минстрой (новые дороги), Миноно-мразвития (расчёты тарифов и окупаемости), Минфин (выделение денег), спецслужбы (транспортная безопасность).

В социальной и антиинфляционной политике правительства РФ в целом прослеживается сдерживание роста транспортных тарифов и платных новаций, ведущее к снижению выручки и инвестиций предпри-ятий транспорта.

Мониторинг отраслевых финансовых потоков Банка России показы-вает, что среднечисленные посту-пления денег на счета организаций сухопутного и воздушного транспорта в январе — мае 2025 года отно-сительно 2019 года выросли на 69% и 51% соответственно, в то время как водный транспорт прибавил 177% (перевозка нефти подорожала из-за санкций). При этом номинальный ВВП в 2019 году составлял 110 трлн руб. и по результатам 2025 года про-гнозируется в размере 222 трлн руб., с приростом 102%.

В 2024 году валовая добавленная стоимость сухопутного транспорта составила 7,7 трлн руб., водного — 0,35 трлн руб. и воздушного — 0,55 трлн руб., суммарно это 8,6 трлн руб., или 4,3% ВВП. Если бы приток денег в сухопутный транспорт вырос соот-ветственно среднему росту ВВП, то образовалось бы дополнительных порядка 2,4 трлн руб. (по методологи-и Банка России). Эти добавочные деньги можно было бы направить на увеличение инвестиций в транспорт-ную инфраструктуру.

Наиболее заметно это на примере РЖД, которая утвердила инвестпро-грамму на 2025 год в размере 0,89 трлн руб. (сравните с 1,27 трлн руб. в 2024 году), негласно уславляя сокраще-ние с недостаточной индексацией та-рифов. На 2019 год инвестпрограмма была оценена в 0,68 трлн руб., с но-минальным ростом к 2025 году всего на 30%, при удвоении номинального ВВП. При этом в повестке РЖД уси-лились такие стратегические важные инвестиции, как импортозамещение скоростного подвижного состава, расширение БАМа; ожидается старт строительства ВСМ (Высокоскорост-ной железнодорожной магистрали), восстанавливают и спрямляют же-лезную дорогу в новых регионах.

Столь же выпуклая динамика дви-жения денег, направляемых на до-рожное строительство. Вроде феде-ральный бюджет предусматривает серьёзный рост финансирования дорог в 2025–2027-м годах: 380, 481 и 574 млрд руб., плюс отдельная строка на строительство дороги Сочи — Джубга: 590, 675 и 629 млрд руб. Хотя пять лет назад Минтранс сообщил о выделении на строи-тельство дорог в 2019 году 824 млрд руб. Упрощённо, в 2024–2025-м годах ускоренно строится дорога М-12 до Екатеринбурга, а в 2019 году од-новременно достраивались М-11 и

"Таврида", строилась ЦКАД (А-113), начинались работы по М-12 и в Крас-нодарском крае к "Тавриде".

Минтранс также сообщил, что на капитальный ремонт одного ки-лометра одной полосы в 2024 году тратили 33 млн руб., в 2019-м — 18,3 млн руб., с ростом в 1,8 раза за пяти-летку, а текущий ремонт подорожал до 19,1 млн руб. с 9,9 млн руб., или в 1,93 раза.

в переходах метро. Суммарно это сопоставимо с порядка 60% бюджет-ных денег на метрополитен, хотя и не идущих туда напрямую.

Росавтодор за 2024 год получил 190 млрд руб. из федерального бюд-жета, 113 млрд от платы за проезд и 93 млрд от размещения облигаций (суммарно 396 млрд). В 2019 году 121 млрд поступил из федерального бюджета, 18 млрд — плата за проезд



# БОГАТЫЕ ТОЖЕ ПЛАТЯТ

Где взять деньги на ускорение больших транспортных строек

**О**БРАТИМ внимание на дина-мику выручки железнодорож-ного транспорта за 2019, 2023 и 2024-й годы.

Доходы РЖД от грузовых пере-возок составили 1 598, 2 243 и 2 404 млрд руб., с ростом на 50% за пяти-летку и на 7% за год. "Федеральная пассажирская компания": 237, 315 и 373 млрд руб., с ростом на 57% за пяти-летку и 18% за последний год (на 7% за счёт роста пассажиропотока и на 11% за счёт удорожания билетов, чуть больше официальной инфля-ции 9,5%).

Согласно данным Минтранса, из федерального бюджета РЖД по-лучит в 2025 году 189 млрд руб., в пропорции порядка 93% на субси-дирование перевозок и 7% на новое строительство. В 2019 году из федерального бюджета было вы-делено 97 млрд руб., и из Фонда на-ционального благосостояния (ФНБ) ещё 19,5 млрд руб., в основном на строительство. Вроде бы серьёзный рост федеральных денег за пять лет, но в основном на субсидирование билетов и меньше на строительство. Субсидирование, несомненно, важно с социальной точки зрения, но умень-шение инвестпрограммы — это стра-тегический минус.

Московский метрополитен по-казал такую динамику выручки за 2019, 2023 и 2024-й годы: 127, 181 и 188 млрд руб. Чистые убытки Мо-сковского метрополитена в 2024 году составили 39 млрд руб., бюджетное финансирование составило 101 млрд руб., а в 2019 году — 17 млрд руб. и 99 млрд руб. соответственно. За пятилетку билетные доходы вы-росли на 48% (напомним при этом, что номинальный ВВП удвоился), бюджетное финансирование вырос-ло всего на 2%, а убытки выросли почти втрое.

Бюджет Москвы также полностью финансирует строительство новых станций и закупку вагонов метро, с выделением на стройку в 2025 и 2026-м годах по 279 млрд руб., а в конце 2019 года на 2020–2022-й годы — по 233 млрд руб. в год (700 млрд за три года), с ростом пример-но на 20%, при удвоении номиналь-ного ВВП.

Ещё о нетипичных доходах мо-сковского транспорта. За 2024 год поступления от видеорекогнции нарушений правил дорожного дви-жения составили 33 млрд руб. От платных парковок поступило 10 млрд руб., годом ранее — похожая сумма ещё и от штрафов за непра-вильную парковку. В далёком теперь 2017 году сообщалось о 5 млрд руб. доходов от сдачи в аренду ларьков

и 71 млрд руб. получен от размеще-ния облигаций (суммарно 210 млрд руб.). За пятилетку все поступле-ния выросли почти в 2 раза, так же, как и рост номинального ВВП, с ростом денег из федерального бюджета на 57% и впечатляющим ростом плат-ного проезда. В 2024 году система "Платон" дала 56 млрд руб. от прое-зда грузовиков по бесплатным доро-гам, и 57 млрд собрано от немногих платных дорог со всех проезжающих.

В ближайшие месяцы ожидае-тся открытие участка платной трас-сы Казань — Екатеринбург, и это основная транспортная стройка этого и прошлого годов. Строи-тельство участка от Москвы до Казани протяжённостью 810 км в 2020–2023-м годах обошлось в 0,9 трлн руб., а от Казани до Екатеринбург анонсировано столько же денег и километров в 2024–2025-м годах (вторая часть уже проще первой, особенно подмосковной).

Если бы не резкий рост посту-лений от платного проезда при за-медленном росте бюджетного и за-ёмного финансирования (заёмное ещё и аукнется ростом процентных расходов), не удалось бы осуще-ствить ускоренное строительство второй части М-12. Удорожание стро-ительства явно прослеживается в новых проектах: амбициозной новой горной дороги Сочи — Джубга (1,4 трлн руб. при протяжённости 150 км), московской платной дороги Ленин-градское шоссе — ММДЦ "Москва-Сити" (150 млрд руб. за 20 км).

Ещё для сравнения: "Яндекс" по сегменту такси за 2019, 2023 и 2024-й годы показал выручку 28, 166 и 228 млрд руб. соответственно, с ростом в 8 раз за пятилетку и 37% за год; а оборот партнёров соста-вил 1 104 и 1 469 млрд руб. за по-следние два года, с ростом на 33%. Таксисты заработали буквально в 4 раза больше, чем РЖД за пасса-жирские перевозки, в 8 раз больше, чем Московский метрополитен (один из крупнейших в мире), кроме того, заработки таксистов составили две трети от всех грузовых железнодо-рожных перевозок. Так ещё и до-ходы такси сильно выросли за год, несмотря на всю критику усиления госрегулирования такси и якобы ужо-да таксистов из профессии.

**ПРИНЯТО СЧИТАТЬ**, что ав-томобильные дороги должны быть бесплатными для автомо-билистов, точнее, строить и ремонти-ровать дороги следует за бюджетных счёт, т. е. за счёт добросовестных налогоплательщиков. Однако РЖД, как известно, содержит локомотивы

вагоны и пути, а тарифы РЖД выше тарифов для частных фур с ответом в виде системы платы для грузови-ков "Платон". В начале июля в СМИ прошла новость о проработке рас-пространения "Платона" ещё и на региональные дороги. Техническая возможность внедрения этой систе-мы для часта ездящих на дорогах легковых автомобилях наталкивает-ся на препятствие в виде установки на сохранение бесплатности дорог.

Должны ли автомобильные доро-ги быть бесплатными для всех? Или только для социально уязви-мых людей (пенсионеры, много-детные), небогатых (таких много)? А для мигрантов с преимуществен-но теневой занятостью? Сколько в типичном московском потоке до-рогих автомобилей и, наоборот, на каких авто и как часто ездят в ус-ловном карельском Медвежьегор-ске? Бесплатными должны быть федеральные, региональные или районные дороги? Для всех или только для жителей района? Как быть с внутрирайонными дорогами и дворами с платными парковками и шлагбаумами?

За проезд в московском метро мы с вами платим, и "зайцев" там почти нет. Однако правительство Москвы за счёт бюджета оплачи-вает строительство новых станций, покупку подвижного состава, проезд льготных пассажиров (дети, пенси-онеры, студенты, силовики). Так, мо-сковский налогоплательщик платит две трети стоимости проезда за тех, кто налоги в Москве не платит и не относится к льготным пассажирам. Поездки в Москву из пригородов, особенно дальних, оплачиваются по зонному тарифу, который бывает в разы дороже поездки на метро, а жители Подмоскovie могут полу-чать зарплату меньше москвичей.

Бесперебойная и качествен-ная работа транспорта зависит не только от стратегических решений и госрегулирования, но ещё и от труда множества водителей, ма-шинистов, слесарей, путейщиков, строителей, точнее, от их уровня зарплат, текучести кадров, ква-лификации. Если намного проще и выгоднее работать таксистом и курьером, сидеть охранныком в торговом центре или продавцом в бутика, делать дорожные ремонты в стиличных квартирах и офисах, то это сказывается на ситуации с ка-драми в сфере транспорта.

В последние годы в СМИ выплё-скивались лишь локальные пробле-мы с кадрами: отток пилотов в за-рубежные авиакомпании, переход

водителей автобусов во Владимире на грузовики — на стройку платной трассы М-12, затруднения с набор-ом строителей для расширения БАМа, локальный дефицит даль-нобойщиков. Кажется немного для важнейшей отрасли?

Компромисс с платностью дорог явился в виде внедрённой системы "Платон", с отдельными акциями для водителей большегрузов, так что внедрение платного проезда для дорогих легковушек упирается в со-циальную стабильность. В качестве компромисса постепенно расширяют платные участки на отдельных фе-деральных трассах (во многом М-4 "Дон", отчасти М-1 "Беларусь"), по-строили три новые платные дороги (М-11 "Нева", М-12 "Восток", ЦКАД).

Немного из тех, кто часто ездит на личных автомобилях, особенно дорогих импортных, могли бы пла-тить за свои поездки, при приличных бесплатных социальных минимумах. Уточняют же постепенно льготные категории и частоту покупки билетов для перелётов с Дальнего Востока и поездок РЖД. Хотя та же РЖД с динамическим ценообразованием билетов, бывает, задаёт столь высо-кую планку цены поездки, что даже с учётом льгот она оказывается мало-подъёмной для многих жителей.

Много было дискуссий по плат-ным парковкам в Москве как способе борьбы с пробками, но теперь это обыденность, доказавшая свою по-лезность. Пока социально сложным является введение хотя бы неболь-шой платы за проезд в центр и по МКАД. По объёмам дорожного строи-тельства Москва опережает все дру-гие регионы вместе взятые, однако при этом пробки сокращаются мед-ленно — из-за пресловутой бесплат-ности передвижения и постоянного роста числа автомобилей.

Для страны в целом было бы важнее сократить московские пробки за счёт платы за проезд, а вырученные деньги перенаправить на наиболее приоритетные транс-портные стройки (например, на ВСМ с отмеченным президентом Путиным отставанием в согласо-вании). По статистике, порядка 30% продаж бензина приходится на Мо-скову и Подмоскovie, хотя по числу постоянно и временно проживаю-щих оба региона дают 10–15% от общероссийского населения, что указывает на высокий достаток жи-телей этих регионов.

По железнодорожным пере-возкам постоянны дискуссии о перекрёстном субсидировании и

преференциях для отдельных от-раслей. Наиболее часто это об-суждается для угольщиков, а также для пригородных пассажирских перевозок. Если бы больше до-рог, особенно региональных, были платными для состоятельных лю-дей, это увеличило бы объём пере-возок через РЖД, выручку и воз-можность новых строек.

Особенно это касается амбициоз-ной высокоскоростной магистрали, профинансировать строительство которой РЖД самостоятельно не может, и ожидается долговое финан-сирование из Фонда национального благосостояния с приличной про-центной нагрузкой.

**Ф**АКТ единогласного утверж-дения депутатами Андрея Никитина новым министром транспорта, его успешный опыт ру-ководства Новгородской областью и Агентством стратегических иници-атив, докторская диссертация все-ляют оптимизм и веру в его способ-ность найти нетипичные решения для финансирования амбициозных транспортных проектов.

При новом министре уже есть практический результат: быстро раз-решили полёты в аэропорт "Гелен-джик". Ради безопасности пассажи-ров маршрут полёта был изменён: теперь он совершается с объётом некоторых регионов (потому его длительность сейчас составляет 4 часа) — вот вам образец нетипично-го решения.

Ещё на заметку новому министру транспорта Андрею Никитину: име-ется поручение президента Путина, датированное маем 2024 года, об ускорении пассажирского железно-дорожного движения на юг, которое не было выполнено прежним ми-нистром. Газета "Завтра" предлагала меры ускорения в мае 2024 года в заметке "Ускоряемся по ж/д на Чёр-ное море: за 8 часов до Ростова-на-Дону через Луганск — "Ласточки", "Палыч Николая", приоритет полове-ние ВСМ на юг".

По перспективам разумной точ-ной платы для легковушек в газете "Завтра" в июне 2024 года вышла заметка "Платные магистрали Мо-сковы для пятой части автомобилей как НДФЛ для богатых", с гибкостью платы по частоте, пику пробок, месту, а также резидентству и профессии участников поездок, для чего техни-ческих препятствий нет, но есть со-циальные препятствия.

**Сергей АНУРЕЕВ,**  
доктор экономических наук

На фото: транспортная раз-вязка в московском микрорай-оне Бусиновое, на пересечении Северо-Восточной хорды, го-ловного участка скоростной ав-томобильной магистрали Мо-сква — Санкт-Петербург (М-11) и МКАД

**ЛИДЕР ПРИЗНАННОЙ** в Турции тер-рористической "Рабочей партии Курди-стана" (РПК) Абдулла Оджалан в оче-редной раз призвал курдов к прекращению вооружённой борьбы с Турцией и переходу "к стратегии демократического политическо-го процесса". По его словам, "вооружённое сопротивление утратило актуальность, а основной стратегией становится участие в мирной и правовой трансформации, и это не потеря, а историческое достижение". Но главное в том, что Оджалан также в очеред-ной раз подтвердил, что РПК отказалась от цели создания отдельного государства и са-мораспустилась после 12-го съезда. В то же время он призвал к созданию парламентской комиссии по вопросам мирного урегулиро-вания, предложил механизм добровольного разоружения и сообщил о подготовке нового "Манифеста демократического общества", который "заменяет прежнюю идеологическую основу партии".

Напомним, что РПК была основана в 1978 году и с 1984-го вела вооружённую борьбу против Турции, выступая сначала за незави-симость Курдистана, а затем за автономию курдских регионов. По оценке "Рейтер", за время конфликта с обеих сторон погибло око-ло 40 тыс. человек.

Тем временем "Союз курдских общин" предупредил: "Все должны понимать, что мирный процесс не будет развиваться в од-ностороннем порядке".

Вслед за этим тридцать бойцов РПК, включая женщин, начали процесс сложения оружия на церемонии, организованной не-далеко от города Сулеймания на севере Ирака. Это событие, имеющее больше символиче-ское значение, транслировалось турецкими телеканалами с комментариями высокопо-ставленных турецких чиновников, которые заявляли, что "сложение оружия боевиками РПК в Сулеймании является важной вехой, конкретным и долгожданным шагом и необ-ратимым поворотным моментом".

**Н**О ЕСТЬ важные нюансы. Первый: пре-зидент Турции Реджеп Тайип Эрдоган продолжает держать Оджалана в за-ключении в тюрьме на острове Имралы в Мраморном море (относительно недалеко от Стамбула), несмотря на требования о его освобождении. "Обеспечение физической свободы лидера РПК посредством юриди-ческих гарантий имеет важное значение, — заявила одна из лидеров партии Бесе Хо-зат. — Это наше основное требование. Без соблюдения этого условия крайне маловероят-но, что процесс будет проходить успешно. Турецкое государство должно предоставить нам право участвовать в демократической политике". Но Эрдоган не спешит. Он провёл первую за долгое время встречу с предстawi-телями прокурдской Демократической партии народов (ДПН), хотя ранее демонстративно

## КУРДСКИЙ КАПКАН

Сирийский проект Эрдогана под вопросом

дистанцировался от прямого контакта с пред-ставителями тогдашней НДПН (Народно-де-мократической партии, предшественники ДПН). Проблема была в том, что одновременно с переговорами внутри страны Демократи-ческая партия народов активизировала полити-ческие усилия за рубежом. На конференции в Риме представители партии обратились к европейским странам с призывом подде-ржать процесс. Это противоречило намерениям Анкары ликвидировать структуры РПК не только в Турции, но и в Ираке, Сирии, Иране и Европе. После этого Эрдоган якобы прямо заявил, что освобождение Оджалана "полно-стью исключено". Но это наглядный показа-тель того, насколько серьёзно официальная Анкара относится к перспективе оконча-тельной ликвидации РПК.

Второй нюанс. Анкара считает дейст-вующий в Сирии Союз демократических сил (СДС) подразделением РПК, но он не руко-водствуется тюремными инструкциями Од-жалана. Сейчас все курды сосредоточены на том, что происходит в Сирии. Американцы поддерживают сирийских курдов, а не РПК. В Вашингтоне считают, что, если РПК сложит оружие, у Турции якобы не будет повода да-вать на СДС.

Тем временем переговоры между си-рийским правительством и Автономной администрацией Северной и Восточной Сирии, возглавляемой курдами, заверши-лись безрезультатно. В ходе встречи между сторонами представители сирийского пра-вительства подтвердили свою привержен-ность централизованному государственно-му устройству, отвергнув все предложения о федерализме или децентрализации, что было основным требованием СДС и курд-ской администрации. После этого делегация СДС выступила против недавно опублико-ванной сирийским правительством консти-туционной декларации, призвав к внесению существенных поправок для закрепления прав курдов, обеспечения политического плюрализма и справедливого представит-ельства всех сирийских общин. Ключевым предметом разногласий остаётся форма "интеграции". Дамаск требует полной инте-грации в государственные институты, вклю-чая роспуск всех военных и гражданских структур СДС. Отметим, что сейчас СДС контролирует обширные территории севе-ро-восточной Сирии и насчитывает около

100 000 военнослужащих, а также более 200 000 гражданских сотрудников, работа-ющих в рамках сети институтов, созданной по образцу Иракского Курдистана. При этом Турция продолжает операции против РПК, несмотря на призывы Оджалана, и давит на Дамаск с целью роспуска СДС, который счита-ет необходимым ввести в Сирии иракскую систему управления страной с предоста-влением максимальной автономии курдам. Сирийские курды продолжают призывать к децентрализованной модели управления. В совместной декларации, принятой на Конференции курдского единства, состояв-шейся в апреле в городе Эль-Камышли (Си-рийский Курдистан), политические партии изложили общее видение парламентской и плюралистической Сирии.

Кстати, по форме это не противоречит заявлениям Дамаска, что он "приветствует любую инициативу СДС, направленную на укрепление единства страны, и подтверж-дает свою приверженность принципу "одна Сирия, одна армия, одно правительство", но сирийское руководство отвергает федера-лизм. Тем не менее, если сирийские курды добьются своих целей, то события в Турции могут дальше развиваться по иракскому сце-нарию, и Эрдогану так или иначе придётся решать курдскую проблему в стране.

**ИЗВЕСТНЫЙ** турецкий эксперт Эль-чин Пойразлар считает, что Эрдоган разыгрывает "курдскую карту", пыта-ясь заручиться поддержкой крупного курд-ского меньшинства. Но как? Предоставить Оджалану место в турецкой политике после поражения от светской оппозиции на муни-ципальных выборах 2024 года, особенно в консервативных регионах, в то время, когда сами курды не совсем доверяют турецким властям? Сыграть на опережение и провести административную реформу с предоста-влением прав турецким курдам, что будет озна-чать оджалановский "переход от фазы во-оружённой борьбы к фазе демократической политики и права", ведь курды в Турции со-ставляют около 15–20 процентов населения. Но тогда Оджалан становится инструментом в предлагаемой комбинации. Тем более, что политика Эрдогана и его Партии спра-ведливости и развития (ПСР) в отношении курдов колебалась между жёсткими репрес-сиями и попытками примирения.

Турецкие националисты, в частности, последовательно осуждали РПК как угрозу и почти не интересовались курдскими пра-вами, но сейчас сделали разворот в другую сторону. Значение такого поворота пере-оценить трудно — это было почти как если бы Биньямином Нетаньяху пригласил ХАМАС "строить Палестину без террора". Частично это связано с провалом прошлых иници-атив и тем, что нынешние манёвры Эрдогана происходят на фоне изменившихся обсто-ятельств в Сирии. Но удастся ли ему раз-рывать связи между турецкими и сирийскими курдскими группами, действующими по раз-ным сценариям?

Несмотря на поддержку националистов, у президентской коалиции нет достаточ-ного большинства для внесения конститу-ционных изменений, поэтому Эрдоган может рассчитывать только на поддержку курдских парламентариев. Но проблема не только в амбициях Эрдогана.

Самый опасный вариант — если вспых-нет конфликт Израиля с Турцией из-за Си-рии. Плюс к этому — продолжение Изра-илем "большой игры" с Ираном. "Троянским коном" для разрушения Ирана также может стать курдский фактор с борьбой за созда-ние курдского государства на территориях Сирии, Ирана, Ирака и Турции, что дестаби-лизует весь регион.

В конце прошлого года сирийские курды обратились к Израилю с просьбой о помощи в борьбе с вооружёнными формирования-ми исламистов. Согласно сведениям газе-ты "Исразль Хайом", службы безопасности Израиля до сих пор "обсуждают, следует ли удовлетворять просьбы о помощи курдскому меньшинству Сирии, которое подвергается нападениям со стороны поддерживаемых Турцией исламистских ополченцев". Израильская сторона стоит перед дилеммой, связанной с возможными последствиями для её отношений с Турцией и позиций США, стремящихся прекратить боевые дей-ствия путём дипломатии.

"Двенадцатидневная война между Изра-илем и Ираном перекроила баланс сил на Ближнем Востоке, — пишет британское из-дание "Файненшл таймс" — Однако самое опасное последствие теперь может заклю-чаться не в дальнейшей эскалации с Ира-ном, а в зарождении жёсткого соперничества между Турцией и Израилем. Лидер турецких националистов Девлет Багчели, ключевой союзник Эрдогана, недавно обвинил Изра-иль в попытке "окружить Антанию и деста-билизировать Турцию". Зеркальная ситуация наблюдается в Израиле, где представители силовых структур начинают рассматри-вать растущее влияние Турции как "более серьёз-ную долгосрочную угрозу, чем Иран".

Израиль поддерживает автономию курдов и друзей, с подозрением относясь

к новым сирийским властям из-за их свя-зях с джихадистскими группировками. В этой связи турецкая газета "Джумхуриет" утверждает, что "США и Израиль намере-ваются перерисовать карту Ближнего Вос-тока с появлением федеративной Сирии с территориальной целостностью, но без по-литического единства, как в Ираке". Изра-иль намерен соседствовать не напрямую с Сирией, а с друзьями в Ливане и Сирии. Ан-кара же наивно полагает, что "курды Ира-ка и Сирии хотят жить вместе с турками, как в Османской империи", а переговоры с Оджаланом — сюжет из этой геополити-ческой серии.

Но объективно, по версии германской газеты "Бельт", "Турция под видом антииз-райской пропаганды способствовала до-стижению желаемого Израилем результата в Сирии: расчистила путь джихадистам и обеспечила свержение администрации Асада. Израиль благодаря этому оккупиро-вал юг Сирии. Теперь Анкара строит планы относительно севера Сирии, опять же пре-подносит это как антиизрайскую позицию. Но эти планы тоже идут по нужному Изра-ильскому сценарию.

Сначала Израиль и США "заставили Турцию посредством борьбы с РПК офици-ально принять структуру на севере Ирака, а теперь посредством сложения оружия РПК пытаются заставить Турцию принять структуру на севере Сирии". В этом и за-ключается внешняя сторона обозначенного процесса: склонить Анкару к принятию ре-гиона курдской Партии демократического союза. А вопрос об изменении названия и сложении оружия РПК — это основа для того, чтобы турецкие власти могли про-двигать инициативу внутри страны. Так что Эрдоган оказался в очень сложном геополитическом вертпе.

Даже в Ираке Израиль продолжает хотя и полуофициально (через различные подставные фирмы и организации), но планомерно осуществлять своё военно-политическое проникновение в северные курдонаселённые районы Ирака и реали-зовывать там крупномасштабные эконо-мические и инфраструктурные проекты. По оценкам экспертов, это даст ему эф-фективную возможность в случае резкого ухудшения ситуации вокруг ядерной про-граммы Ирана (или же расширения ареала столкновений в самом Ираке) использо-вать ресурсы и возможности курдов для опера-тивного реагирования. В настоящее время, с созданием жизнеспособной курдской ав-тономии в Ираке, сотрудничество Израиля с курдами Сирии может стать одним из ва-жных факторов в геополитических процессах во всём регионе.

**Станислав ТАРАСОВ**