DOI: 10.35549/HR.2025.2025.55.003
Оригинальная статья / Original paper

А.В. Крылов

Кафедра востоковедения МГИМО МИД России. Москва, Российская Федерация. E-mail: a.krylov@inno.mgimo.ru

Сектор Газа в контексте израильского проекта «канал Бен-Гуриона»

Аннотация

Для Израиля, который вплоть до подписания Кэмп-Дэвидских соглашений в сентябре 1978 г. находился в полной региональной изоляции, всегда была принципиально важной задача поиска путей, открывающих ему беспрепятственный выход к мировым торговым путям в обход Суэцкого канала. Закономерным результатом провала тройственной агрессии с участием Англии, Франции и Израиля стало закрытие для израильских судов национализированного в 1956 г. египетским правительством Суэцкого канала — основной артерии, соединяющей страны Азии и Африки с Европой. Именно в этот период в самом Израиле и произраильских кругах за его пределами активно стала актуализироваться идея прокладки аналога Суэцкого канала между Красным и Средиземным морями, которому было присвоено имя отца-основателя «еврейского государства» и его первого премьер-министра Д. Бен-Гуриона. По различным причинам экономического, политического, экологического порядка реализация этой идеи постоянно откладывалась. Однако с тех пор как Израиль развернул в ответ на террористическую вылазку ХАМАС 7 октября 2023 г. общевойсковую операцию в Газе, вновь оживился дискурс о строительстве альтернативного канала. В статье анализируются исторические предпосылки появления планов прокладки нового канала «двух морей», раскрывается значение сектора Газа для реализации этого проекта, приводятся основные характе-

© Крылов А.В., 2025

ристики гипотетического сооружения, а также объективные экономические и политические факторы, препятствующие его возведению. В настоящее время идея прокладки трансизраильского канала поддерживается США и их союзниками. Если «канал Бен-Гуриона» станет реальностью, он обеспечит Израилю статус мирового центра судоходства и международной торговли. При этом Египет перестанет быть монополистом самого удобного пути, связывающего между собой три континента. Результаты исследования могут стать полезным источником для понимания современной ситуации в эпицентре палестино-израильского противостояния.

Ключевые слова:
Ближний Восток, арабо-израильский конфликт, палестинская проблема, Суэцкий канал, сектор Газа, «канал Бен-Гуриона»

Для цитирования:
Крылов А.В. Сектор Газа в контексте израильского проекта «канал Бен-Гуриона» // Исторический вестник. 2025. Т. 55. С. 226–249. DOI: 10.35549/HR.2025.2025.55.003

Alexander V. Krylov

Department of Oriental Studies, Institute of International Studies, MGIMO University. Moscow, Russian Federation. E-mail: a.krylov@inno.mgimo.ru

The Gaza Strip in the Context of Israel's Ben-Gurion Canal Project

Abstract
Israel that was in complete regional isolation until the signing of the Camp David Accords in September 1978 has always seen the task of finding ways to open up unimpeded access to world trade routes bypassing the Suez Canal

as fundamentally important. After the Suez Canal had been nationalized by the Egyptian government followed by the fiasco of the Tripartite Aggression of 1956 when England, France and Israel failed to establish control over the main artery connecting Asian and African countries with Europe, the idea of building a backup of the Suez Canal between the Red and the Mediterranean Seas began to gain momentum in Israel and in pro-Israeli community abroad. The project was named after the founding father of the «Jewish state» and its first prime minister, D. Ben-Gurion. For various economic, political and environmental reasons the implementation of this idea had been constantly postponed. However, after the Hamas terrorist attack on October 7, 2023 in response Israel launched a large-scale military operation in Gaza, the discourse on an alternative canal has been revived. The article analyzes the historical background of the plans to build a new «two seas» canal, reveals the importance of the Gaza Strip for the construction of such a canal, provides the main characteristics of this hypothetical structure and analyzes the objective economic and political factors preventing its construction. The results of the study can become a useful source for understanding the current situation in the epicenter of the Palestinian-Israeli confrontation.

Keywords:
Middle East, Arab-Israeli conflict, Palestinian problem, Suez Canal, Gaza Strip, Ben-Gurion Canal

For citation:
Krylov A.V. The Gaza Strip in the Context of Israel's Ben-Gurion Canal Project // The Historical Reporter. 2025. Vol. LV. P. 226–249. DOI: 10.35549/HR.2025.2025.55.003

Введение

Проекты прокладки нового морского пути между Азией и Европой через территорию Израиля стали заметной темой в медиапространстве и публикациях аналитиков после марта 2021 г., когда Суэцкий канал был заблокирован японским контейнеровозом «Ever Given», севшим на мель и создавшим транспортную пробку. Закрытие важнейшего судоходного маршрута на шесть суток нанесло существенный удар по мировой тор-

говле — каждый час простоя исчислялся в совокупной потере пострадавшими компаниями суммы равной 400 млн долларов[1]. Некоторые зарубежные эксперты стали доказывать, что Суэцкий канал устарел и не соответствует требованиям современного судоходства (Ранзан, Числаджи, Фернандэс, Ли, Дин, Хуанг, Рингсберг, Гонг, Фурние, Чанг, Джалю, Ди Сюй). Зачастую в качестве наилучшей альтернативы предлагалось обратить особое внимание на израильский проект «двух морей», который в случае реализации способен превзойти по своей эффективности Суэцкий канал (Пеццулли, Патиал, Лопи, Фишер, Гилаг)[2].

Многие комментаторы связывали развязанную Израилем после 7 октября 2023 г. бойню в Газе именно с зачисткой северной части сектора для превращения его в площадку для строительства портовой инфраструктуры морского канала (Фернандо, Халиль, Ридли, Шерич, Мидхерст)[3].

---

1 *Vlamis K.* He giant ship stuck in the Suez Canal is costing the global economy an estimated $400 million per hour // The Business Insider. March 26, 2021. URL: https://www.businessinsider.com/boat-stuck-suez-canal-costing-estimated-400-million-per-hour-2021-3 (accessed: 12.10.2024).

2 *Pezzulli B.* The Ben Gurion Canal: Vision Amidst Upheaval // The Times of Israel. February 26, 2024. URL: https://blogs.timesofisrael.com/the-ben-gurion-canal-vision-amidst-upheaval/ (accessed: 12.10.2024); *Patial R.C.* Alternate Suez Canal (The Israeli Ben-Gurion Canal) — OpEd // Eurasia Review. November 7, 2013. URL: https://www.eurasiareview.com/07112023-alternate-suez-canal-the-israeli-ben-gurion-canal-oped/ (accessed: 12.10.2024); *Lopi F. Suez.* Ever Given grounding prompts plan for canal along Egypt-Israel border // The Guardian. April 1, 2021. URL: https://www.theguardian.com/world/2021/apr/01/suez-2-ever-given-grounding-prompts-plan-for-canal-along-egypt-israel-border (accessed: 12.10.2024); *Fisher I.* Can Israel's Eilat Become an Alternative to Suez Canal? // Haaretz. August 1, 2021, URL: https://www.haaretz.com/israel-news/2021-04-01/ty-article/suez-canal-ship-eilat-cant-become-alternative-global-shipping/0000017f-e628-df2c-a1ff-fe79e1440000 (accessed: 12.10.2024); *Gilag M.* Israel Is Planning an 'Inland Suez Canal' Across Its Desert. At What Cost? // Haaretz. January 17, 2023. URL: https://www.haaretz.com/israel-news/2023-01-17/ty-article-magazine/.premium/israels-ambitious-railway-to-eilat-dream-or-environmental-train-wreck/00000185-bf24-d244-ade5-ff36aef40000 (accessed: 12.10.2024).

3 *Fernando M.* What is Israel's proposed Ben Gurion Canal and is it related to Gaza? // TRT World. November 17, 2023. URL: https://www.trtworld.com/middle-east/what-is-israels-proposed-ben-gurion-canal-and-is-it-related-to-gaza-16098520 (accessed: 12.10.2024); *Khalil S.* What is Israel's Ben Gurion canal plan and why Gaza matters // MENA. November 17, 2023. URL: https://www.newarab.com/news/what-israels-ben-gurion-canal-plan-and-why-gaza-matters (accessed: 12.10.2024); *Ridley Y.* An alternative to the Suez Canal is central to Israel's genocide of the Palestinians // Middle East Monitor. November 5, 2023. URL: https://www.middleeastmonitor.com/20231105-an-alternative-to-the-suez-canal-is-central-to-israels-genocide-of-the-palestinians/ (accessed: 12.10.2024); *Šerić M.* The Ben Gurion Canal: Israel's Potential Revolutionary Alternative To Suez Analysis. Eurasia Review. November 17, 2013. URL: https://www.eurasiareview.com/17112023-the-ben-gurion-canal-israels-potential-

9 сентября 2023 г., т. е. менее чем за месяц до октябрьских событий в Газе, на саммите G20 в Нью-Дели правительствами Германии, Индии, Иордании, Италии, ОАЭ, Саудовской Аравии, США, Франции был подписан Меморандум о взаимопонимании, предусматривавший создание экономического коридора Индия — Ближний Восток — Европа (IMEC). Сухопутная магистраль, пролегающая по территории Израиля, и порт Хайфа являются составной частью этого коридора. В своем выступлении на 79-й сессии ГА ООН премьер-министр Израиля Б. Нетаньяху назвал проект G20 «благословением» для Ближнего Востока, а Иран и его союзников — «проклятием»[4]. Примечательно, что несмотря на то, что некоторые страны «двадцатки» осудили этнические чистки палестинцев в Газе, после атак хуситов на суда государств, сотрудничающих с Израилем, грузоперевозки продолжают осуществляться через порты Дубая, Бахрейна и Иордании по израильской сухопутной трассе в порт Хайфа[5]. Однако маршрут Индия — Ближний Восток — Европа имеет серьезный недостаток — он крайне дорогостоящ из-за необходимости дебаркации грузов в портах Акабы или Эйлата и их повторной загрузки на суда в порту Хайфы.

Отсюда возникают основные исследовательские вопросы, которые ставит перед собой автор этой статьи: какова вероятность реализации идеи строительства нового морского канала, терминальная логистическая часть которого будет находиться в секторе Газа? Почему Израиль и США заинтересованы в превращении этого небольшого анклава в стройплощадку для осуществления столь грандиозных проектов? Для ответов на эти вопросы автор руководствовался системным подходом для анализа наиболее надежных источников, материалов и экспертных оценок. Исследование базируется на принципах историзма, реализма и объективности, а также личном опыте дипломатической работы ав-

---

revolutionary-alternative-to-suez-analysis/ (accessed: 12.10.2024); *Midhurst R.* Israel' destroys Gaza to control world's most important shipping lane // AlMayadeen. December 1, 2023. URL: https://english.almayadeen.net/articles/analysis/-israel--destroys-gaza-to-control-world-s-most-important-shi (accessed: 12.10.2024).

4 *Berman L.* Netanyahu holds up maps illustrating the «blessing» and «curse» facing Mideast // The Times of Israel. 27 September, 2024. URL: https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/netanyahu-holds-up-maps-illustrating-the-blessing-and-curse-facing-mideast/ (accessed: 12.10.2024).

5 *Wrobel S.* Houthi bypass: Quietly, goods forge overland path to Israel via Saudi Arabia, Jordan // The Times of Israel. 14 February, 2024. URL: https://www.timesofisrael.com/houthi-bypass-quietly-goods-forge-overland-path-to-israel-via-saudi-arabia-jordan/ (accessed: 12.10.2024).

тора в районе палестино-израильского противостояния, в том числе в секторе Газа. Основная проблема, стоявшая при анализе темы статьи, заключалась в том, что многие израильские и американские документы, касающиеся прокладки «канала двух морей», до сих пор не рассекречены. В Википедии на языке иврит вовсе нет раздела «канал Бен-Гуриона». Однако некоторые сведения все же просачивались в израильскую прессу[6], а также появлялись в местных публикациях, освещавших проблемы развития пустынных районов Негева и Холот Халуца на юге Израиля, через которые предполагалось проложить маршрут морского канала (Gradus, Hayuth, Stern).

Исторический аспект

Газа — один из древнейших городов-государств мира. Впервые название Газа появляется в военных отчетах Тутмоса III из Египта в 15 в. до н. э. (Katzenstein,1982, p. 111–113). После победы этого фараона-завоевателя в 1457 г. до н. э. над войсками коалиции хананейских племен в Изрэельской долине Газа становится административной столицей Ханаана (Hasel, 1998, p. 258). Греки и персы называли Газу городом сокровищ или городом клада (Помпоний, 2017, с. 59). Согласно античному историку Арриану, составившему хронологию походов Александра Македонского, «Газа отстоит от моря самое большее в 20 стадиях. Дорога к ней

---

6 *Pezzulli B.* The Ben Gurion Canal: Vision Amidst Upheaval // The Times of Israel, February 26, 2004. URL: https://blogs.timesofisrael.com/the-ben-gurion-canal-vision-amidst-upheaval/ ; *Musmar F.* The Ben Gurion Canal project // Israel HaYom, May 5, 2024. URL: https://www.israelhayom.com/2024/05/12/the-ben-gurion-canal-project/ (accessed: 12.03.2025). *Moshiev D.* Gormim mikzoiim ba-olam meuniyanim be-proekt taalat a-yamim [Мировые специалисты в сфере горнодобывающей промышленности о проекте канала двух морей] // Давар, 27.05.1980. (На иврите) URL: https://www.nli.org.il/he/newspapers/dav/1980/05/27/01/article/141?&dliv=none&e=-------he-20--1--img-txIN%7ctxTI----------1&utm_source=he.wikipedia.org&utm_medium=referral&utm_campaign="תלעת+מימיה"&utm_content=itonut (accessed: 12.03.2025). *Givon S.* Taalat a-yamim hayevet laavor ba-nativ a-dromi u-lekhafriakh a-Negev [Морской канал должен пройти по Южному маршруту и превратить Негев в цветущий сад] // Маарив, 10.06.1980. (На иврите) URL: https://www.nli.org.il/he/newspapers/mar/1980/06/10/01/article/156?&dliv=none&e=-------he-20--1--img-txIN%7ctxTI----------1&utm_source=he.wikipedia.org&utm_medium=referral&utm_campaign=%22תלעת+מימיה%22&utm_content=itonut (accessed: 12.03.2025). *Bostug S.* Taalat a-yamim: a-istoriya shel fantaziya [Канал двух морей: история одного фантастического проекта] // Гаарец, 13.10.2022. (На иврите) URL: https://www.haaretz.co.il/blogs/sadna/2022-10-13/ty-article-magazine/00000183-cb50-d756-adcb-cff8f05b0000 (accessed: 12.03.2025).

идет сыпучими песками; морское дно у города илистое и вязкое. Газа город большой; она расположена на высоком валу, который еще обведен крепкой стеной. Это последний город на пути из Финикии в Египет» (Арриан, 1962, с.102).

Уже в древности Газа была важнейшим торговым центром, чему благоприятствовали, с одной стороны, близость к морю, а с другой — ее расположение на пересечении караванных путей из Египта в Ханаан, Аравию, Сирию и Финикию. На протяжении всего римского периода Газа была процветающим городом и получала гранты от нескольких императоров. Городом управлял сенат из 500 членов, а местность населяли самые разные народы — греки, римляне, финикийцы, евреи, египтяне, персы и арабы-бедуины.

В годы правления византийских императоров Газа процветала и была важным центром южной Палестины (Kaegy, 2005, p. 35). Христианский философ Эней (V–VI вв. н. э.) называл Газу Афинами Азии (Tunison, 1960, p. 11).

С приходом арабов в VII в. Газа становится не только торговым, но духовно-просветительским центром. В Старом городе в квартале Дарадж находится одна из наиболее почитаемых святынь мусульманского мира — могила Хашима ибн Абд Манафа, деда Пророка Мухаммеда. Выходцем из Газы был Мухаммад аш-Шафии, основатель религиозного мазхаба шафиитов — одной из четырех основных юридических школ мусульман-суннитов. При крестоносцах Газа в 1149 г. была превращена в укрепленный замок для рыцарей-тамплиеров. Легендарный Саллах ад-Дин в 1187 г. вернул город и его окрестности под власть египетских халифов Айюбидской династии.

В 1260 г. монголы под командованием Хулагу-хана фактически стерли Газу с лица земли. Ее возрождение начинается только после включения анклава в 1516 г. в состав Османской империи.

Для Османской империи Газа, расположенная на стыке трех континентов, имела огромное стратегическое значение. Не случайно турецкие власти выделили эту территорию в отдельный административный округ — Газский санджак. Период османского владычества стал золотым веком Газы. Город Газа считался непризнанной столицей Палестины. Американский исследователь Эдвард Робинсон посетил Газу в 1838 г., описав его как «густонаселенный город, более крупный, чем Иерусалим». Э. Робинсон отмечал, что Газа извлекала выгоду от торговли из-за своего стратегического положения на караванном пути между Египтом, Сирией и Аравией (Robinson, 1841, p. 38–40).

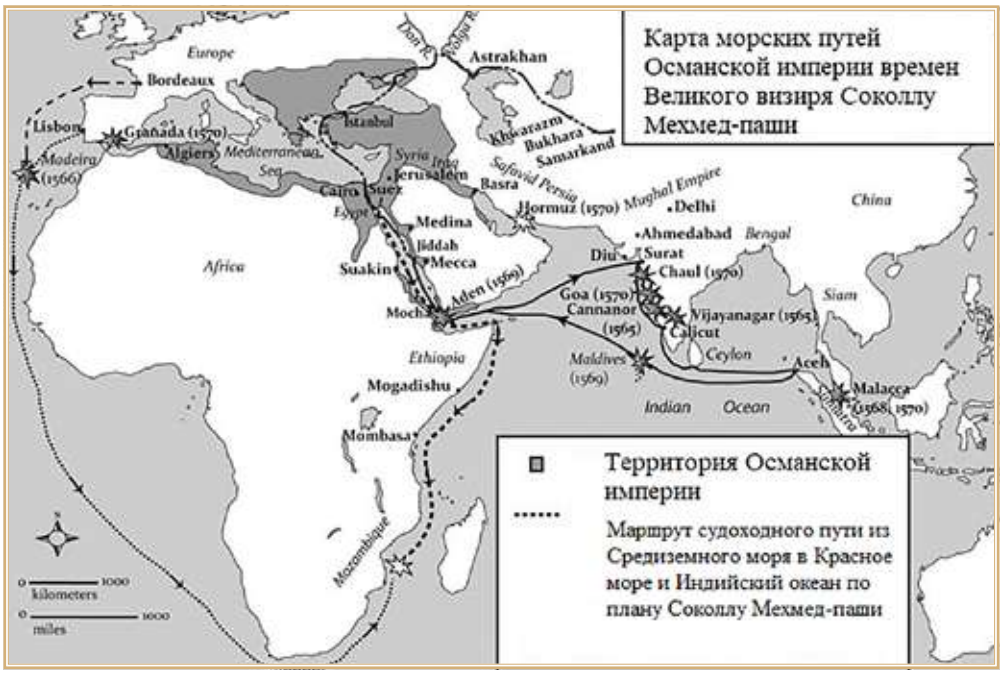

Рис.1. Проект морского канала Соколлу Мехмед-паши
Casale G. The Ottoman age of exploration. Oxford University Press, 2010. P. 136

К моменту завоевания турками Газы канал, связывавший Нил с Красным морем со времен фараонов XII династии (1991–1802 гг. до н. э.), бездействовал семь с половиной столетий (Breasted, 1906, p. 290–292). Но османские завоеватели знали, что еще в царствование Птолемея II Филадельфа (правил в 285–246/245 гг. до н. э.) был построен широкий канал для прохода судов от Нила до залива Герооплит (Суэцкий залив). Канал имел систему шлюзов, которая препятствовала смешиванию соленой воды из Красного моря с пресной водой Нила. Вдоль береговой линии залива Герооплит располагались процветающие эллинистические города Арсиноя, Герооплис и Ольвия. Канал регулярно восстанавливался и функционировал при персах, римлянах, византийских правителях и арабских наместниках халифата вплоть до 767 г., когда аббасидский халиф аль-Мансур приказал закрыть этот канал, чтобы предотвратить поставки товаров с Запада арабским недоброжелателям (Rappoport, 1993, p. 248–257).

Великий визирь Османской империи Соколлу Мехмед-паша (1565–1579), служивший султанам Сулейману Великолепному, Селиму II и Мураду III, активно продвигал один из его любимых проектов, который предусматривал восстановление древнего канала фараонов. Он поручил губернатору Египта направить инженеров-архитекторов для оценки

возможности строительства этого канала с целью обеспечения комфортных условий для мусульман, совершавших хадж в Мекку и Медину. Великий визирь также рассчитывал, что канал позволит быстро перебрасывать военные корабли и войска для разгрома португальцев, которые господствовали в то время в Суэцком и Персидском заливах, что, в свою очередь, открывало бы Порте просторное окно для проникновения в Индию (Casale, 2010, p. 135–136). Мечты Великого визиря сохранились только в документах его архива.

Идея реинкарнации канала для соединения двух морей через несколько столетий привлекла особое внимание сионистских мыслителей. Канал открывал широкие перспективы для строительства электростанций, искусственных порогов и отводных водоводов. По замыслам разработчиков проектов, канал мог бы предотвратить сброс пресной воды из Иордана в Мертвое море, что позволило бы использовать ее для орошения засушливых районов южной части Палестины, что соответствовало планам заселения бесхозных земель и создания широкой сети еврейских поселений в этом районе.

Т. Герцль, предсказавший в 1896 г. в своем наиболее известном памфлете «Еврейское государство» создание такого государства через 50 лет (Herzl, 1997, с. 482), первым поддержал идею строительства канала от моря до моря, которую страстно пропагандировал еврейский промышленник Йоханн Кременецкий. Свидетельство тому — отрывок из дневника Т. Герцля от 23 августа 1896 г.: «Я имел долгую беседу со специалистом-электриком Кременецким... На берегу Иордана в месте впадения реки в Мертвое море с высокой соленостью могут быть созданы крупные предприятия по производству химических веществ. Текущие там пресные воды теперь можно будет отводить и использовать для питья. Альтернативой этому потоку является перекачка воды из Средиземного моря через канал, который частично будет пролегать под землей из-за гористой местности... а разница высот между двумя морями может быть использована как движущая сила для работы техники (водопад мощностью во многие тысячи лошадиных сил...» (Gabriel, 2008). Мечта о прокладке каналов на территории исторической Палестины нашла свое воплощение в утопическом романе Т. Герцля «Обновленная страна» (Герцль, 1903, с. 190).

В 1899 г. идею объединения Мертвого и Средиземного морей развил инженер Макс Буркарт, предложив отвести воды Средиземного моря в Мертвое море по маршруту: от побережья на границе Палестины и Ливана через долину Изреэль в долину Бейсан (Бейт-Шеан) и оттуда

по Иорданской впадине — в Мертвое море[7]. Из-за дороговизны план был раскритикован и временно забыт.

В конце Второй мировой войны американские инженеры и активные адепты сионистского проекта создания «государства для евреев» С. Блас и Дж.Б. Хейс независимо друг от друга разработали чертежи, согласно которым предполагалось произвести забор вод Средиземного моря из точки южнее Акко и перенаправить их по каналам и подземному туннелю под горами Нижней Галилеи в Галилейское море (Кинерет), которое будет засолено. При этом не исключалось, что русло Иордана будет отведено от Кинерета и пресная вода по системе каналов будет направлена для орошения земель, пригодных для ведения сельского хозяйства. Излишки воды через ряд искусственных озер должны были сообщаться с Мертвым морем (Blas, 1944, с. 132–138).

В 1953 г. израильские власти попытались реализовать часть американского проекта: начались работы по строительству в десяти километрах от озера Кинерет канала для отвода в него вод Иордана по верхнему течению реки. Однако после начала работ в 1953 г. Сирия выразила решительный протест в ООН в связи с тем, что подобный эксперимент мог нанести ущерб сирийской системе водопользования. В результате в октябре 1953 г. Совет Безопасности ООН запретил вести какие-либо работы по отводу воды Иордана[8]. Таким образом, все проекты, предложенные в первые годы существования Израиля, оказались либо слишком затратными для только что образованного государства, либо были свернуты по политическим соображениям.

Израильский проект «канала Бен-Гуриона»

Израильские проекты морского канала двух морей — это собирательное название нескольких планов возведения сети водных каналов. Все проекты, как правило, связаны с долиной реки Иордан, Мертвым морем и пустынной полосой Арава, а также окружающими морями: Крас-

---

[7] *Bostug S.* Taalat a-yamim: a-istoriya shel fantaziya [*Бостуг С.* Канал двух морей: история одного фантастического проекта] // Гаарец, 13.10.2022. (На иврите) URL: https://www.haaretz.co.il/blogs/sadna/2022-10-13/ty-article-magazine/00000183-cb50-d756-adcb-cff8f05b0000 (accessed: 12.03.2025).

[8] Резолюция Совета Безопасности ООН №100. Документ СБ ООН S/RES/100(1953) S/3128 от 27 октября 1953 г. / Резолюции и решения, принятые Советом Безопасности в 1953 г. Нью-Йорк: ООН, 1953. С. 1–2.

ным морем на юге и Средиземным морем на западе. Большинство из них предусматривают также поступление пресной или морской воды в долину реки Иордан и Мертвое море.

В соответствии с одним из наиболее известных проектов планировалось использовать воды бассейна реки Иордан для орошения Негева и долины реки Иордан, а также перекачивать морскую воду из Средиземного моря в Мертвое море для стабилизации его уровня, используя разницу высот между долиной реки Иордан и самым засоленным водоемом мира (120 м) для производства гидроэлектроэнергии. В рамках проекта рассматривались дополнительные цели, такие как: опреснение морской воды, стабилизация или повышение уровня Мертвого моря, укрепление регионального мира путем налаживания сотрудничества между сторонами, заинтересованными в развитии района Мертвого и Красного морей. По итогам широкой общественной дискуссии по этому вопросу проект получил название «Таалат а-ямим» («Канал морей»).

Во второй половине XX в. планы строительства нового канала сообщения между Средиземным и Красным морями США и Израиль в строго конфиденциальной обстановке обсудили после провала тройственной агрессии против Египта в 1956 г. Один из первых таких проектов был назван в начале 1960-х гг. именем премьер-министра Бен-Гуриона. Проект предусматривал строительство водной артерии длиной 250 км и пролегающей от израильского порта Эйлат, который имеет 14-километровую береговую линию на Красном море, далее — около ста километров через безлюдную долину Арава и оттуда на север до границы с сектором Газа. Предполагаемая стоимость замысла составляла 100 млрд долларов США[9]. Прогнозировалось, что канал будет приносить 10 млрд долларов в год. Однако проект наталкивался на два основных препятствия: с одной стороны, он не смог привлечь внимания инвесторов, поскольку пролегал в непосредственной близости от районов военных действий, а с другой — требовал согласия Египта, Иордании и Саудовской Аравии, имеющих выходы к Акабскому заливу, но эти арабские государства в то время занимали откровенно враждебную позицию в отношении Израиля.

В июле 1963 г. Х.Д. Маккаби из Национальной лаборатории Лоуренса в Ливерморе, работавший по контракту с Министерством энергетики

---

[9] *Musmar F.* The Ben Gurion Canal; The Old New Project. Center for Arab-Eurasian Studies (CAES), 2024. URL: https://eurasiaen.org/the-ben-gurion-canal-the-old-new-project/ (accessed: 12.10.2024).

Рис. 2. Израильский проект «канала Бен-Гуриона»
An alternative to the Suez Canal is central to Israel's genocide of the Palestinians // Middle East Monitor, November 5, 2023. URL: https://www.middleeastmonitor.com/20231105-an-alternative-to-the-suez-canal-is-central-to-israels-genocide-of-the-palestinians/ (accessed: 12.10.2024)

США, составил секретную справку со следующим названием: «Использование ядерных взрывчатых веществ для прокладки канала на уровне моря через пустыню Негев в Израиле с целью соединения Средиземного моря с заливом Акаба» (Maccabee, 1963, p. 1–6). Справка была рассекречена в 1996 г. Автор документа предлагал прорыть канал на территории Израиля длиной 160 миль (257 км), соединяющий Средиземное море с заливом Акаба и, следовательно, с Красным морем и Индийским океаном. Конечной точкой канала по причине подходящего расположения называлась «прибрежная равнина Газы».

Участки, расположенные на возвышенностях, которые имеют высоту до 1500 футов (257 м), рекомендовалось сровнять с уровнем моря при помощи серии ядерных взрывов.

Идея соединения Средиземного и Красного морей приобрела практическое значение после июньской войны 1967 г. За шесть дней военных действий Израиль оккупировал сектор Газа и весь Синайский полуостров, в том числе восточную часть Суэцкого канала, который был закрыт для судоходства вплоть до июня 1975 г. Косвенным подтверждением того, что Израиль рассчитывал начать строительство «канала Бен-Гуриона», стала активная поселенческая политика Израиля в районе Газы

и Синайского полуострова: за десятилетие оккупации здесь были созданы соответственно 21 поселение и 18 поселений с общей численностью еврейского населения 25,5 тыс. человек (Крылов, 2011, с. 215, 226).

Блок израильских поселений на Синае сообщался с поселениями, которые были сосредоточены в секторе Газа, территория которого составляет 365 кв. км. Предположительно именно здесь должна была находиться точка соединения русла канала с водами Средиземного моря. На работах по прокладке канала планировалось задействовать дешевую силу арабов-палестинцев. Газа рассматривалась израильтянами как идеальный ресурс такой силы. За время арабо-израильских войн здесь скопилось 1,7 млн беженцев; около 70% населения сектора — безработные в возрасте до 25 лет (Сакер, 1995, с. 342). В первые годы оккупации, в отличие от Западного берега, в Газе израильская военная администрация создала специальный фонд развития сектора и активно проводила программу по трудоустройству палестинцев. В результате занятость в бывшей захолустной провинции Египта к 1973 г. достигла 98% (Сакер, 1995, с. 342). Это явно свидетельствовало в пользу того, что Израиль намеревался широко использовать этот потенциал в дальнейшем.

Между тем победная эйфория, охватившая израильское общество после 1967 г., быстро отступила под натиском экономических проблем, которые были порождены «шестидневной войной»: аннексия территорий, в четыре раза превышавших по своему размеру площадь самого Израиля, требовала колоссальных затрат по их удержанию. Оборонные расходы резко увеличиваются в послевоенный период с 19,46 млрд шекелей (17,43% от ВВП) до 65,38 млрд шекелей (30,46% от ВВП) в 1975 г.[10] Ко всему прочему после войны помимо региональной изоляции существенно возросла изоляция Израиля на международной арене. В этих условиях государство не могло рассчитывать на внешние инвестиции, позволявшие приступить к реализации плана по соединению каналом двух морей.

На исторических выборах в Кнессет девятого созыва в июле 1977 г. Партия труда перестала быть правящей партией; к власти впервые пришел правонационалистический блок «Ликуд». Новый министр финансов С. Эрлих решил продвигать проект по созданию морского канала.

---

[10] Israel Military Spending/Defense Budget 1960–2024 / Macrotrends LLC, Los Angeles, California, US, 2024. URL: https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/ISR/israel/military-spending-defense-budget (accessed: 12.10.2024).

Он инициировал создание комитета, который занимался разработкой технико-экономического обоснования проекта. С. Эрлих также обратился к правительству Германии за помощью в финансировании предприятия[11]. Спустя год было решено заморозить проект из-за нехватки средств. В 1980 г. министр финансов И. Гурвиц и министр энергетики И. Модаи снова возобновили работу расформированного комитета и поручили изучить три альтернативных маршрута. Один из них пролегал между сектором Газа и южной частью Мертвого моря. В итоге был выбран именно южный маршрут. Была учреждена компания Mediterranean Dead Sea Company Ltd., которой было поручено начать сбор требуемых 800 млн долларов в Европе и США[12]. 28 мая 1981 г. в присутствии премьер-министра М. Бегина состоялась церемония начала бурения тоннеля.

Решение о строительстве морского канала вызвало осуждение и протесты в международном сообществе, поскольку его планировалось прорыть именно через сектор Газа, а также из-за возможных последствий для водопользования ресурсами реки Иордан иорданскими фермерами. Резкие возражения прозвучали в Иордании; осудили проект Египет и Великобритания. ГА ООН также приняла решение, что прокладка канала противоречит международному праву, и призвала Израиль «немедленно прекратить какие бы то ни было действия и/или планы земляных работ, направленные на реализацию этого проекта»[13]. В конце 1985 г. под предлогом того, что проект соединения двух морей требует более внушительных капиталовложений, правительство Израиля решило остановить его реализацию, а компания Mediterranean Dead Sea Company Ltd. была распущена[14].

---

[11] Sar aozar li-Shvajz bedarko le-Germaniya [Министр финансов направляется в Швейцарию по пути следования в Германию] // Давар. 04.10.1977. (На иврите) URL: https://www.nli.org.il/he/newspapers/dav/1977/12/04/01/article/21?&dliv=none&e=-------he-20--1--img-txIN%7ctxTI1&utm_source=he.wikipedia.org&utm_medium=referral&utm_campaign=%22תלעת+מימיה%22&utm_content=itonut (accessed: 12.10.2024).

[12] Mimun aproekt taalat ayamim yutal al' abonds [Финансирование Морканала будет осуществляться с помощью выпуска облигаций] // Давар. 23.01.1981. (На иврите) URL: https://www.nli.org.il/he/newspapers/dav/1981/01/23/01/article/38?&dliv=none&e=-------he-20--1--img (accessed: 12.10.2024).

[13] Резолюция ГА ООН 39/101 «Решение Израиля о строительстве канала, соединяющего Средиземное море с Мертвым морем» / Резолюции Тридцать девятой сессии Генеральной Ассамблеи. Нью-Йорк: ООН, 1984. С. 168.

[14] *Shorer O.* Proekt taalat ayamim tava be-mitat neshika [*О. Шорер.* Проект Морской канал испустил дух после смертельного поцелуя] // Маарив. 23.12.1985.

Ко всему прочему многие факторы указывали на серьезные экологические риски, присущие израильским проектам по проводке морканалов. Риски заключаются в следующем: смешивание морской воды может вызвать резкие изменения в рассматриваемых морях; велика вероятность проникновения морской воды в грунтовые воды по маршруту прокладки трубопроводов, а также нарушения хрупкой экосистемы Красного моря в результате деятельности опреснительных установок. Экологические риски были детально изучены в 2009–2012 гг. экспертными группами, назначенными Всемирным банком. В представленных отчетах содержались следующие выводы: соединение канальными рукавами Средиземного, Красного и Мертвого морей вполне допустимо и не будет иметь негативных последствий для окружающей среды[15]. Изменений в Мертвом море не произойдет при сбросе в море до 400 млн кубических метров в год и существует возможность предотвращения проникновения морской воды в грунтовые воды. При тщательном планировании и строительстве не ожидалось серьезных изменений в Красном море из-за относительно ограниченной степени откачки его вод[16].

В период короткого затишья в зоне палестино-израильского противостояния в декабре 2013 г. между Израилем, Иорданией и Палестинской автономией был подписан меморандум о взаимопонимании по урегулированию нерешенных водных проблем между странами. Соглашение предусматривало восстановление опреснительной установки в Акабе и строительство израильско-иорданского трубопровода для транспортировки рассола с опреснительного завода в Мертвое море. Этот проект мог бы стать первым шагом в строительстве морского канала от Красного моря до Мертвого моря, однако после начала израильтянами военной операции по уничтожению ХАМАС в конце 2023 г. Иордания объявила о денонсации договора; еще раньше от участия в нем отказались палестинцы[17].

(На иврите) URL: https://www.nli.org.il/he/newspapers/mar/1985/12/23/01/article/100?&dliv=none&e=-------he-20--1--imgtxIN%7ctxTI1&utm_source=he.wikipedia.org&utm_medium=referral&utm_campaign=%22תלעת+מימיה%22&utm_content=itonut (accessed: 12.10.2024);

15 Red Sea — Dead Sea Water Conveyance Study Program. Final Report. Washington: The World Bank, 2011. P. 9, 283.

16 Ibid. P. 4.

17 Red Sea water desalination project moving ahead // The Jordan Times. 17.12.2013. URL: http://jordantimes.com/red-sea-water-desalination-project-moving-ahead (accessed: 12.10.2024);

Экономический аспект коммуникационного сопряжения Средиземного и Красного морей

Для экономики Израиля всегда был актуален вопрос о строительстве разных артерий сообщения между Средиземным и Красным морями. Еще в 1970 г. был построен специальный нефтепровод для реэкспорта нефти в обход Суэцкого канала. Он соединяет города Эйлат и Хайфа. Сейчас общая протяженность нефтепровода составляет 418 км; пропускная способность — около 500 тыс. баррелей (28 млн т) в год[18]. Сырая нефть доставляется танкерами из порта Ашкелон, затем часть перегружается по нефтепроводу на перерабатывающий завод в Хайфе, а другая часть поступает на терминал в Эйлате, где вновь грузится на танкеры для реэкспорта в Азию. В период Суэцкого кризиса Израиль активно использовал для экспорта товаров шоссейную трассу, соединяющую порты Эйлат и Ашкелон.

В 1959 г. премьер-министр Д. Бен-Гурион утвердил план развития Негева, предусматривавший строительство железной дороги от порта Эйлат до порта Ашкелон (Med-Red project)[19]. К этому проекту большой интерес проявляла Франция. Впоследствии проект неоднократно обсуждался на министерском уровне, но постоянно откладывался по финансовым соображениям. Только в 2013 г. кабинет министров Б. Нетаньяху утвердил план строительства железнодорожного сообщения Med-Red. Готовность участвовать в финансировании проекта объявили Китай, Индия, Канада, Франция, Испания, Германия, Италия, Япония, Южная Корея и США. Ожидалось, что после открытия дороги поток туристов в Эйлате возрастет вдвое. Также будет осуществляться перевозка около 2,5 млн т грузов и 140 тыс. автомобилей в год. Согласно проекту помимо местного рынка железная дорога будет обслуживать азиатские страны, которые будут перевозить грузы в Европу, и с учетом этого Med-Red мог бы составить серьезную конкуренцию Суэцкому каналу[20]. Однако из-за

---

18 The Eilat Ashkelon Pipeline Co. Ltd. (EAPC). Ashkelon: EAPC, 2013. P. 8.

19 Tohnit humash le-pituah a-Negev [Пятилетний план развития Негева] // А-Цофе. 16.03.1959. (На иврите) URL: https://www.nli.org.il/he/newspapers/?a=is&oid=hzh19590316-01&type=staticpdf&e=-------he-20--1--img-txIN%7ctxTI----------1 (accessed: 12.10.2024).

20 *Bar-Eli A.* Arakevet le-Ejlat: anesia le-Tel'-Aviv — shaataim va-hezi; akav jesharet 3,5 million nosim ba-shana [*Бар-Эли А.* Поезд до Эйлата: время в пути от Тель-Авива — два с половиной часа. Линия будет обслуживать 3,5 миллиона пассажиров в год] // Маркер. 22.11.2010. (На иврите) URL: https://www.themarker.com/dynamo/cars/2010-11-22/ty-article/0000017f-ec5c-ddba-a37f-ee7e60680000 (accessed: 12.10.2024).

высокой стоимости проекта (40 млрд шекелей или около 11,4 млрд долларов) он снова был отложен. По мнению экспертов, железная дорога от Эйлата до Ашдода все равно не сможет стать рентабельной в отличие от морского канала, поскольку разгрузка с корабля на вагоны и последующая погрузка из вагонов на корабль потребует затрат несоразмерных со стоимостью постройки Med-Red. Президент Израильской палаты судоходства Й. Себбах, как и многие другие противники железнодорожного проекта, утверждает, что разгрузка 20 тыс. контейнеров, которые вмещает одно судно, на поезд, способный принять не более сотни контейнеров, требует сложной и дорогостоящей логистики, и в этом отношении Med-Red никогда не сможет составить конкуренцию морскому каналу[21].

В 2020 г. при посредничестве администрации президента США Д. Трампа удалось согласовать принципы нормализации отношений Израиля с четырьмя странами региона: ОАЭ, Бахрейном, Марокко, Суданом. Египет, КСА, Оман и Катар с рядом существенных оговорок вошли в число сторонников «Авраамовых соглашений», из которых была извлечена политическая составляющая (Крылов, Федорченко, Марьясис, 2022, с. 137). Израиль рассчитывал, что новая ближневосточная инициатива США позволит ему покупать у арабских стран Персидского залива нефть и другие нефтепродукты, ранее недоступные для него из-за санкционных ограничений. Уже через месяц после подписания договора о сотрудничестве между Израилем и ОАЭ в октябре 2020 г. израильская государственная компания Europe Asia Pipeline Co (EAPC) и базирующаяся в ОАЭ MED-RED Land Bridge Ltd подписали соглашение о транспортировке сырой нефти и топлива из Персидского залива на западные рынки транзитом из Эйлата в порт Ашкелон. Однако Верховный суд Израиля удовлетворил иск местных правозащитников и заморозил сделку по причине возможных рисков для окружающей среды и экологии акватории Средиземного и Красного морей[22]. Решение суда только подтвердило снова, что ни трубопровод, ни железнодорожное полотно не могут стать достойной альтернативой морскому каналу.

---

[21] *Fisher I.* Can Israel's Eilat Become an Alternative to Suez Canal? // Haaretz. April 1, 2021. URL: https://www.haaretz.com/israel-news/2021-04-01/ty-article/suez-canal-ship-eilat-cant-become-alternative-global-shipping/0000017f-e628-df2c-a1ff-fe79e1440000 (accessed: 12.10.2024).

[22] *Rabinovitch A.* Scrap UAE pipeline deal over oil risks to Red Sea, Israeli minister says // Reuters, November 16, 2021. URL: https://www.reuters.com/business/energy/israels-energy-minister-calls-cancel-oil-pipeline-deal-with-uae-firm-2021-11-16/ (accessed: 12.10.2024).

Интервенция Израиля в сектор Газа и актуализация идеи строительства «канала Бен-Гуриона»

2 апреля 2021 г. Израиль объявил, что работы по прокладке «канала Бен-Гуриона» начнутся к июню 2021 г. и могут занять несколько лет. Предполагалось, что проект будет поддержан США, а также КСА и другими странами ССАГПЗ, заинтересованными в сокращении затрат на транзит энергоносителей[23]. Однако ни Вашингтон, ни Эр-Рияд не поддержали израильскую инициативу.

Вопрос о строительстве аналога Суэцкого канала вновь был поднят после начала асимметричной военной операции Израиля в секторе Газа в октябре 2023 г. Реоккупация анклава, помимо ликвидации ХАМАС, открывала широкие перспективы для реализации старой идеи[24]. В пользу того, что за израильским аргументом о необходимости уничтожения ХАМАС скрывается нечто иное, свидетельствовало и то, что наиболее интенсивные бомбардировки осуществлялись именно на севере Газы, т. е. в районе предполагаемой конечной точки канала на пути к Средиземному морю, а также то, что израильские военные настойчиво убеждали палестинцев покинуть именно северные районы сектора. По данным Статистического бюро Палестины, к началу 2025 г. на юге в городах Рафах и Хан-Юнис скопилось соответственно 1,1 млн и 685 тыс. насильственно перемещенных лиц, влачащих существование на площади 63,1 квадратных километра. Плотность населения в Рафахе накануне агрессии составляла 4360 человек на квадратный километр, в то время как сейчас она достигла приблизительно 17 500 человек на квадратный километр[25]. Численность населения, проживающего в губернаторствах Газа и Северная Газа, по данным того же источника, составляет сейчас не более полумиллиона человек. Именно эти административные районы подверглись наиболее сильным разрушениям; здесь полностью уничтожена

---

[23] *Musmar F.* The Ben Gurion Canal: multi-billion-dollar investment project // Global Arab Network, May 22, 2024. URL: https://www.english.globalarabnetwork.com/2024/05/22/the-ben-gurion-canal-multi-billion-dollar-investment-project/ (accessed: 12.10.2024).

[24] *Musmar F.* The Ben Gurion Canal project // Israel HaYom, May 5, 2024. URL: https://www.israelhayom.com/2024/05/12/the-ben-gurion-canal-project/ (accessed: 12.03.2025).

[25] Palestinian Central Bureau of Statistics (PCBS). 1.1 million Palestinians are in Rafah Governorate. April 25, 2024. URL: https://www.pcbs.gov.ps/post.aspx?lang=en&ItemID=5748 (accessed: 12.10.2024).

вся инфраструктура, и многие из оставшихся в живых, скорее всего, тоже покинут эти места.

Косвенным подтверждением того, что Израиль искал подходящий повод для интервенции в Газе, является «неожиданный» провал всех его спецслужб, которые якобы не имели никакой информации о террористической вылазке за пределы «стены безопасности» боевиков ХАМАС 7 октября 2023 г. Некоторые серьезные западные аналитики убеждены, что Моссад и другие израильские службы были оповещены разведками США и Египта о готовящемся вторжении из Газы на территорию Израиля, но не предприняли никаких действий, чтобы предотвратить насилие[26]. Строительство дорогостоящего канала в нескольких десятках километрах от сектора, который, согласно лексикону израильских политиков, является «террористическим образованием», вряд ли смогло бы вызвать интерес у потенциальных спонсоров. Ликвидация же ХАМАС и установление полного контроля Израиля над Газой создавали бы для продвижения «проекта Бен-Гурион» абсолютно новые реалии на местах.

Канал — вне всякого сомнения — выгоден для Израиля с экономической точки зрения. Он будет явно эффективнее Суэцкого канала, поскольку будет построен с применением современных технологий, и его возможности позволят пропускать большее количество судов за счет одновременной двусторонней навигации крупных судов по двум рукавам. Каждое предлагаемое ответвление канала будет иметь глубину 50 м, что на 10 м глубже Суэцкого, и ширину — около 200 м (ширина Суэцкого канала по дну составляет 45–60 м)[27]. По рукавам одновременно в обе стороны смогут проходить супертанкеры и суда длиной 300 м и шириной 110 м.

---

[26] *Bergman R., Goldman A.* Israel Knew Hamas's Attack Plan More Than a Year Ago // The New York Times, December 2, 2023. URL: https://www.nytimes.com/2023/11/30/world/middleeast/israel-hamas-attack-intelligence.html (accessed: 12.10.2024); *BeaumontI P.* Israeli intelligence leak details extent of warnings over Hamas attack // The Guardian, 28 November, 2023. URL: https://www.theguardian.com/world/2023/nov/28/israeli-military-had-warning-of-hamas-training-for-attack-reports-say (accessed: 12.10.2024); Israeli army knew of Hamas's plans on 7 October, report finds // Middle East Eye, 18 June, 2024. URL: https://www.middleeasteye.net/news/israeli-army-knew-hamas-plans-report-finds (accessed: 12.10.2024).

[27] *Musmar F.* The Ben Gurion Canal: Multi-Billion-Dollar Investment Project // Fikir Academy for strategic Studies, May 23, 2024. URL: https://fikirandstrategicconsultationsacademy.com/perspectives-papers/f/the-ben-gurion-canal-multi-billion-dollar-investment-project(accessed: 12.10.2024).

Кроме того, в отличие от Суэцкого канала, который расположен вдоль песчаных берегов и постоянно нуждается в очистке, израильский канал будет проходить по твердой каменистой почве, что значительно сократит расходы на его обслуживание. Израиль планирует вдоль маршрута канала построить небольшие города, отели, рестораны и торговые зоны.

Строительство трансизраильской водной магистрали может обойтись по оценочным данным в 55 млрд долларов и окупится за 10 лет[28]. Если военная операция по зачистке Газы от всех, кто сопротивляется израильской оккупации, завершится так, как об этом открыто заявляют Б. Нетаньяху и представители его окружения[29], то это позволит значительно сократить протяженность маршрута канала, расходы и время на его сооружение. Некоторые эксперты считают, что прибыль Израиля от эксплуатации канала составит 6 млрд долларов в год[30], тогда как ежегодный доход Египта от Суэцкого канала упадет с 9,3 млрд долларов[31] до 4 млрд долларов[32]. Появление альтернативного израильского канала грозит серьезно пошатнуть всю египетскую экономику и отбросить страну в своем развитии на многие десятилетия назад.

---

28 *Gellendter J.* An Israeli Suez Canal // The Jerusalem Post, March 7, 2015. URL: https://www.jpost.com/opinion/an-israeli-suez-canal-393225 (accessed: 12.10.2024).

29 В своем публичном выступлении 28 октября 2023 г. Б. Нетаньяху процитировал Тору, сравнив палестинцев с народом Амалека, с которым израильтяне враждовали 3 тысячелетия назад: «Теперь иди и порази Амалека, и истребите все, что у него; и не щади его, а предай смерти от мужа до жены, от ребенка до грудного младенца, от вола до агнца, от верблюда до осла» (1 Цар. 15:1-3). *Sharon J.* PM's office says it's 'preposterous' to say his invoking Amalek was a genocide call // The Times of Israel, January 16, 2024. URL: https://www.timesofisrael.com/pms-office-says-its-preposterous-to-say-invoking-amalek-was-a-genocide-call/; Netanyahu's references to violent biblical passages raise alarm among critics // NPR, November 7, 2023. URL: https://www.npr.org/2023/11/07/1211133201/netanyahus-references-to-violent-biblical-passages-raise-alarm-among-critics

30 *Šerić M.* The Ben Gurion Canal: Israel's Potential Revolutionary Alternative To Suez Analysis // Eurasia Review. November 17, 2023. URL: https://www.eurasiareview.com/17112023-the-ben-gurion-canal-israels-potential-revolutionary-alternative-to-suez-analysis/ (accessed: 12.10.2024).

31 Suez Canal annual revenue hits record $9.4 billion, chairman says // Reuters, June 21, 2023. URL: https://www.reuters.com/world/africa/suez-canal-annual-revenue-hits-record-94-bln-chairman-2023-06-21/ (accessed: 12.10.2024).

32 *Patial R.C.* Alternate Suez Canal (The Israeli Ben Gurion Canal) — OpEd // Eurasia Review, November 7, 2023. URL: https://www.eurasiareview.com/07112023-alternate-suez-canal-the-israeli-ben-gurion-canal-oped/ (accessed: 12.10.2024).

Заключение

Израиль, США и их союзники по НАТО по геополитическим, стратегическим и экономическим соображениям заинтересованы в появлении нового короткого пути из Красного моря в Средиземноморье. Эти государства всегда неодобрительно воспринимали переход Суэцкого канала под суверенитет Египта. Раздражение только усиливалось в связи с отказом правительства Абдул-Фаттаха Ас-Сиси участвовать в санкционной политике Запада против России. Товарооборот между Россией и Египтом по состоянию на конец 2023 г. увеличился на 25% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и превысил 7 млрд долларов. Египет стал полноправным членом БРИКС с 1 января 2024 г., и Запад не устраивает, чтобы Каир напрямую, а Россия и Китай косвенно доминировали в такой стратегически важной зоне Суэцкого канала.

В условиях переформатирования геополитической ситуации в регионе, а также сближения Египта с Россией и Китаем, растущей угрозы для судоходства со стороны хуситов на подступах к Суэцкому коридору США вполне могут поддержать идею прокладки альтернативного канала. Не случайно Д. Трамп после избрания в очередной раз президентом первым из иностранных гостей принял именно Б. Нетаньяху. Со свойственной ему напористостью Д. Трамп предложил обновленную «сделку века», которая на этот раз предполагает: 1) установление американо-израильского контроля над всем сектором Газа; 2) проведение работ по разминированию и расчистке территории от разрушенных зданий; 3) создание условий для будущего экономического развития; 4) создание неограниченного количества рабочих мест и жилья для населения этого района, который Д. Трамп назвал «будущей ближневосточной Ривьерой»[33]. По плану Трампа, двухмиллионное палестинское население сектора должно пройти процедуру трансфера в другие страны, среди которых называются Египет, Иордания и Сомали. Под предлогом защиты своих экономических интересов американские политики, как в свое время владевшие Суэцким каналом Англия и Франция, получают новый стимул для укрепления военного присутствия в регионе и новые возможности для усиления своего контроля над важнейшими между-

[33] The transcript of the February 4, 2025. Press Conference held by US President Donald Trump and Prime Minister Benjamin Netanyahu in the East Room of the White House // The Times of Israel, January 6, 2025. URL: https://www.timesofisrael.com/full-text-trump-at-press-conference-with-netanyahu-says-us-will-take-over-gaza/ (accessed: 18.08.2025).

народными торговыми путями. Для Б. Нетаньяху и его окружения привлечение США к наведению миропорядка в регионе посредством депалестинизации архиважной стратегической точки земного шара, каковой является сектор Газа, открывает широкое окно возможностей для реализации плана прокладки «канала Бен-Гуриона». Если сейчас доля Израиля в мировых торговых грузоперевозках, идущих через Красное море, составляет 2%, то реализация планов строительства альтернативного Суэцкому каналу морского пути позволит существенно увеличить доходы этого государства от транзита товаров между двумя морями.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The author declares no relevant conflict of interests.

Список литературы / References

1. Арриан Ф. *Поход Александра.* Пер. с древнегреч. М.Е. Сергеенко. М.; Л.: Акад. наук СССР; 1962. 384 с.
   Arrian F. *Poxod Aleksandra.* Transl. from Ancient Greek by M.E. Sergeenko. M.; L.: Akad. nauk SSSR; 1962. 384 p. (in Russ).
2. Герцль Т. *The updated country (Altneuland).* Киев: тип. С.В. Кульженко; 1903. 341 с.
   Gerczl` T. *Obnovlennaya strana (Altneuland).* Kiev: tip. S.V. Kul`zhenko; 1903. 341 p. (in Russ).
3. Крылов А.В. *Израильские поселения на оккупированных арабских территориях (1967–2007 гг.).* М.: МГИМО-Университет; 2011. 340 с.
   Krylov A.V. *Israeli Settlements in the Occupied Arab Territories (1967–2007).* Moscow: MGIMO-Universitet; 2011. 340 p. (in Russ).
4. Крылов А.В., Федорченко А.В., Марьясис Д.А. Процесс «нормализации» отношений между Израилем и Арабскими монархиями с точки зрения российских интересов. *Вестник Московского университета. Сер. 13. Востоковедение.* 2022;(3):133–150.
   Kry`lov A.V., Fedorchenko A.V., Mar`yasis D.A. The Process of «Normalization» of Relations between Israel and the Arab Monarchies

from the Perspective of Russian Interests. *Moscow State University Bulletin. Ser. 13. Vostokovedenie.* 2022;(3):133–150 (in Russ).

5. Помпоний Мела. *Хорография.* Под общ. ред. А.В. Подосинова. М.: Русский фонд содействия образованию и науке; 2017. 512 с. (серия: Bibliotheca antiqua, Series Latina. Vol. II).
   Pomponij Mela. *Horography.* Edit. by A.V. Podosinov. Moscow: Russkij fond sodejstviya obrazovaniyu i nauke; 2017. 512 p. (seriya: Bibliotheca antiqua, Series Latina. Vol. II) (in Russ).
6. Сакер Г.М. *История Израиля. От войны за независимость до шестидневной войны. Т. III.* Иерусалим: Библиотека Алия; 1995. 384 с.
   Saker G.M. *History of Israel. From the War of Independence to the Six-Day War. Vol. III.* Jerusalem: Biblioteka Aliya; 1995. 384 p. (in Russ).
7. Breasted J.H. *Ancient Records of Egypt. Vol. I.* Chicago: The University of Chicago Press; 1906. 384 p.
8. Casale G. *The Ottoman Age of Exploration.* New York; Oxford: Oxford University Press; 2010. 281 p.
9. Gradus Y. Is the Israeli Negev a viable alternative to the Suez Canal? *Geoforum.* 1977;8(1):29–32.
10. Hasel M.G. *Domination and Resistance: Egyptian Military Activity in the Southern Levant, Ca. 1300–1185 B.C.* Leiden-Boston-Koln: Brill1; 1998. 372 p.
11. Jialu Wu, Di Xu. Research on Alternative Passage of Suez Canal. In: *2021 3rd International Conference on Civil, Architecture and Urban Engineering (ICCAUE 2021). Xiamen, China,* ***June 11-13, 2021.*** *Section: Research on Civil Engineering and Geotechnical Hydrological Structure.* Vol. 283. 01017. 4 p. DOI: 10.1051/e3sconf/202128301017. URL: https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2021/59/e3sconf_iccaue2021_01017/e3sconf_iccaue2021_01017.html
12. Kaegy W. *Byzantium and the Early Islamic Conquests.* Cambridge; New York: Cambridge University Press; 2005. 313 p.
13. Katzenstein H.J. Gaza in the Egyptian Texts of the New Kingdom. *Journal of the American Oriental Society.* 1982;102(1):111–113.
14. Li Z., Ding L., Huang L., Ringsberg J.W., Gong H., et al. Cost–Benefit Analysis of a Trans-Arctic Alternative Route to the Suez Canal: A Method Based on High-Fidelity Ship Performance, Weather and Ice Forecast Models. *Journal of Marine Science and Engendering.* 2023;11(4):711. 21 p. DOI:10.3390/ani14020199.
15. MacCabee H.D. *The Use of Nuclear Explosives for the Excavation of a Sea-Level Canal across the Negev Desert in Israel, connecting the Mediterranean*

with the Gulf of Aqaba. Livermore, California, U.S: Lawrence Livermore National Laboratory; 1963. 6 p.
16. Ranzan P.A., Cislaghi T.P., Fernandes E.B. Suez Canal: an Exploratory Study on Alternative Trade Routes. *International Business and Management Review*. 2024;19(1):42-62. DOI:10.18568/internext.v19i1.758
17. Rappoport S. *History of Egypt* (undated, early 20th century). Vol. 12. Part B, Chapter V: «The Waterways of Egypt». London: The Grolier Society; 1993. P. 248–257.
18. Robinson E., Smith El. *Biblical Researches in Palestine and Adjacent Countries.* Vol. III. London: Printed by Spottiswoode & Co; 1841.
19. Tunison J.S. *Dramatic Traditions of the Dark Ages.* New York: Burt Franklin; 1960.
20. Stern E. New perspectives on the Negev continental bridge. *Geoforum.* 1997;8(5/6):311–318.
21. Stern E., Gradus Y., Hayuth Y. The Negev continental bridge: a chain in an intermodal transport system. *Geoforum*. 1983;14(4):461–469.
22. Blas S. *Ozarot amaim be-Erez Israel* [Vodnye bogatstva Zemli Izrailya]. Jerusalem: Mekorot; 1944 (In Hebrew).
23. Gabriel A. *Al' ameyased anishkah Keren Kajemet le-Israel* [O zabytom osnovatele Nacional`nogo fonda Izrailya]. *Al-Mul* [tematicheskaya gazeta po istorii Izrailya i evrejskogo naroda] (Jerusalem). 2008;196 (In Hebrew).
24. Herzl T. *Asheeyla ayehudit. Jomaniim, 1895–1904* [Evrejskij vopros. Dnevniki, 1895–1904]. Jerusalem: Merkaz Byalik; 1997 (In Hebrew).

Крылов Александр Владимирович
Alexander V. Krylov

Доктор исторических наук, профессор кафедры востоковедения МГИМО МИД России. SPIN-код: 7985-0367. ORCID: 0000-0002-3132-8995

PhD, D.Sc. (History), Professor of the Department of Oriental Studies, Institute of International Studies, MGIMO University. SPIN-код: 7985-0367. ORCID: 0000-0002-3132-8995

Поступила в редакцию / Received 03.10.2025

Поступила после рецензирования / Revised 05.11.2025

Принята к публикации / Accepted 10.12.2025