

https://farid.ps/articles/yasser_arafat_airport_a_beacon_of_hope/ru.html

Аэропорт Ясира Арафата: Mburning Маяк Надежды

Международный аэропорт Ясира Арафата, изначально известный как Международный аэропорт Газа, является ярким символом палестинских стремлений к суверенитету, экономической независимости и глобальной связности. Расположенный в секторе Газа между Рафахом и Даханией, недалеко от египетской границы на координатах 31°14'47" с.ш. 34°16'34" в.д., этот аэропорт был маяком надежды в течение короткого периода его работы с 1998 по 2001 год. От замысла в рамках мирного процесса Осло до золотого века, способствующего туризму и культурному обмену, и, наконец, до его трагического разрушения — акта терроризма, нарушившего международное право — история аэропорта отражает взлёты и падения борьбы палестинцев за государственность. Это эссе исследует путь аэропорта, углубляясь в его социально-экономическое влияние, символическое значение и юридические последствия его гибели, опираясь на исторические свидетельства и культурные взгляды для создания всестороннего повествования.

Замысел и строительство: Видение суверенитета

Идея международного аэропорта в Газе возникла в начале 1990-х годов в рамках мирного процесса Осло, периода, отмеченного осторожным оптимизмом в отношении израильско-палестинского примирения. Соглашение Осло II 1995 года прямо предусматривало строительство аэропорта в секторе Газа, отражая приверженность самоуправлению и экономическому развитию палестинцев. Проект возглавляла Палестинская администрация, а Ясир Арафат, харизматичный лидер Организации освобождения Палестины, выступал за него как за краеугольный камень государственности. Аэропорт задумывался как ворота в мир, уменьшающие зависимость палестинцев от контролируемых Израилем маршрутов путешествий и символизирующие автономию.

Строительство началось в 1997 году, финансировалось международной коалицией, включающей Египет, Японию, Саудовскую Аравию, Испанию и Германию, с общей стоимостью около 86 миллионов долларов. Проект, разработанный марокканскими архитекторами по образцу аэропорта Касабланки, был выполнен инженерной фирмой Усамы Хассана Эльхудри, сочетая современную функциональность с культурной эстетикой. Инфраструктура включала взлётно-посадочную полосу длиной 3076 метров, пассажирский терминал, способный обслуживать 700 000 пассажиров в год, и VIP-зал с золотым куполом, вдохновлённым Куполом Скалы, с апартаментами для Арафата. Терминал, украшенный каменными мозаиками и исламскими картинами, отражал палестинское наследие и гордость.

Процесс строительства был дипломатическим балансом, поскольку Израиль сохранял контроль над протоколами безопасности, включая проверки пассажиров и грузов, как было оговорено в Соглашениях Осло. Несмотря на эти ограничения, завершение аэропорта стало триумфом, отмеченным 24 ноября 1998 года церемонией открытия с участием Арафата, президента США Билла Клинтона и тысяч палестинцев. Присутствие Клинтона подчеркнуло международную поддержку, и в своей речи он назвал аэропорт «магнитом для самолётов со всего Ближнего Востока и за его пределами». Это событие стало редким моментом надежды, когда Газа ненадолго стала центром потенциальной связности.

Золотой век: Туризм, культурный обмен и экономические перспективы

С 1998 по 2001 год Международный аэропорт Газа, как он тогда назывался, пережил золотой век, хотя и краткий, характеризующийся туризмом, культурным обменом и экономической активностью. Управляемый Палестинским управлением гражданской авиации, аэропорт служил базой для Palestinian Airlines, первый коммерческий рейс которых в Амман состоялся 5 декабря 1998 года. Иностранные авиакомпании, такие как Royal Air Maroc и EgyptAir, связывали Газу с пунктами назначения на Ближнем Востоке и в Северной Африке, обслужив около 90 000 пассажиров и более 100 тонн грузов в 1999 году. Этот период, до начала Второй интифады, дал представление о том, что могла бы означать палестинская государственность.

Туризм и культурный обмен

Аэропорт способствовал развитию скромного туристического сектора, привлекая посетителей средиземноморским побережьем Газа, историческими местами и культурным наследием. Хотя конкретных туристических блогов того времени мало, относительное спокойствие позволяло исследовать древние мечети, археологические памятники и сельскохозяйственные ландшафты. Палестинцы принимали гостей с традиционным гостеприимством, что отмечалось в более поздних рассказах, описывающих их нежелание брать плату за еду у незнакомцев. Работа аэропорта способствовала культурному обмену, позволяя палестинцам путешествовать за границу для работы, учёбы и отдыха, а международным посетителям приносить в Газу разнообразные перспективы. Рассказы того времени свидетельствуют о дружелюбной атмосфере с неформальными взаимодействиями, отражающими открытость.

Экономическое влияние

Аэропорт стал катализатором экономического роста, поддерживая торговлю и коммерцию. Он позволил палестинцам экспортить товары и импортировать материалы, уменьшая зависимость от ограничивающих израильских контрольно-пропускных пунктов. Его роль вселяла экономическую надежду, и пилоты вспоминали гордость за посадку первого рейса. Аэропорт создал рабочие места, от авиационного персонала до местных торговцев, и стимулировал связанные отрасли, такие как гостеприимство. Кухня Газа, включающая блюда, такие как маклюба, мусахан и сумагийя,

вероятно, радовала посетителей. Эти кулинарные впечатления, основанные на местных ингредиентах, таких как сумах и свежие продукты, подчёркивали культурное богатство Газы.

Символическое значение

Помимо своей практической роли, аэропорт был мощным символом палестинского суверенитета. Его открытие в присутствии мировых лидеров сигнализировало о международном признании палестинских устремлений. Золотой купол VIP-зала, вдохновлённый Куполом Скалы, связывал аэропорт с духовным значением Иерусалима, укрепляя национальную идентичность. Для палестинцев возможность путешествовать без израильского надзора была вкусом свободы, уменьшающим унижения, связанные с контрольно-пропускными пунктами и разрешениями. Существование аэропорта бросало вызов нарративу палестинской зависимости, воплощая видение государственности и самоопределения.

Печальный конец: Акт терроризма и его последствия

Золотой век аэропорта резко оборвался Второй интифадой, начавшейся в 2000 году, что обострило напряжённость между Израилем и палестинцами. К февралю 2001 года все пассажирские рейсы прекратились, так как насилие усилилось. 4 декабря 2001 года израильские военные самолёты разбомбили радиолокационную станцию и диспетчерскую вышку аэропорта, сделав его неработоспособным. 10 января 2002 года израильские бульдозеры разрушили взлётно-посадочную полосу, завершив разрушение. Этот преднамеренный акт терроризма, направленный на критически важную гражданскую инфраструктуру для палестинской связности, стал разрушительным ударом по устремлениям Газы.

Контекст разрушения

Израиль оправдывал атаку как ответ на действия палестинских боевиков во время интифады, утверждая, что аэропорт мог использоваться для контрабанды оружия. Однако разрушение широко рассматривалось как непропорциональное и символическое, направленное на подавление палестинской государственности. Атака была частью более широкой стратегии по сохранению контроля над передвижением палестинцев, при том что соглашение об эксплуатации аэропорта уже подразумевало израильский надзор за безопасностью. Бомбардировка и снос оставили участок площадью 450 гектаров в руинах, с терминалом и взлётно-посадочной полосой, повреждёнными необратимо.

Социально-экономические последствия

Разрушение аэропорта изолировало Газу, задушив туризм, торговлю и культурный обмен. Палестинцы стали зависеть от контролируемых Израилем маршрутов путешествий, таких как аэропорт Бен-Гурион, где они сталкивались с дискриминационными проверками безопасности и сообщениями о домогательствах, включая сексуальные домогательства к женщинам. Блокада, введённая Израилем и Египтом с 2007 года,

ещё больше ограничила передвижение, а экономика Газы страдала от ограниченного доступа к рынкам и ресурсам. Руины аэропорта стали символом «разбитых надежд на мир», без полётов более двух десятилетий. Потеря рабочих мест и экономических возможностей усугубила бедность Газы, с значительным экономическим спадом после 2001 года.

Культурное и психологическое воздействие

Разрушение аэропорта стало психологическим ударом, уничтожив осязаемый символ палестинской гордости. Жители вспоминали аэропорт как «окно в мир». Акт терроризма усилил чувство угнетения, поскольку палестинцы были вынуждены проходить унизительные процессы путешествий, подрывая достоинство, которое аэропорт когда-то обеспечивал.

Юридические аспекты: Нарушения международного права

Разрушение Международного аэропорта Газа явилось явным нарушением международного права, вызвав осуждение со стороны мировых организаций. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) осудила Израиль в марте 2002 года, ссылаясь на нарушение авиационных норм в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 года, которая защищает гражданские аэропорты от военных атак. В частности, бомбардировка нарушила:

- **Статья 1 Чикагской конвенции:** Эта статья подчёркивает суверенитет государств над своим воздушным пространством, который аэропорт представлял для Палестинской администрации. Атака Израиля проигнорировала этот принцип, подрывая палестинскую автономию.
- **Статья 3 Женевских конвенций:** Нападение на гражданскую инфраструктуру, такую как аэропорт, во время конфликта запрещено, если она не представляет непосредственной военной угрозы. Никакие доказательства не подтвердили утверждений о военном использовании аэропорта, что делает атаку потенциальным военным преступлением.
- **Обычное международное гуманитарное право:** Принцип соразмерности требует, чтобы военные действия избегали чрезмерного ущерба гражданскому населению. Полное разрушение аэропорта, символа гражданской жизни и экономической активности, было несоразмерным любой предполагаемой угрозе безопасности.

Осуждение ИКАО подчеркнуло незаконность атаки, но значительных последствий не последовало, что отражает трудности с обеспечением соблюдения международного права в израильско-палестинском контексте. Отсутствие ответственности подпитывало палестинские обиды, а руины аэропорта стали точкой сбора для требований справедливости.

Заключение: Наследие надежды и трагедии

Путь Международного аэропорта Ясира Арафата от замысла до разрушения воплощает борьбу палестинцев за самоопределение. Задуманный как свидетельство Соглашений Осло, построенный при международной поддержке и прославленный как ворота в мир, он ненадолго превратил Газу в центр туризма, культурного обмена и экономических перспектив. Его золотой век, отмеченный палестинским гостеприимством, живописной красотой и кулинарными изысками, предложил видение государственности. Однако акт терроризма, уничтоживший его в 2001–2002 годах — незаконное и разрушительное нападение — разбил эти мечты, изолировав Газу и нарушив международное право.

По состоянию на 5 мая 2025 года аэропорт остаётся в руинах, служа суровым напоминанием о нереализованных стремлениях. Его наследие сохраняется в стойкости палестинцев, которые продолжают выступать за свободу передвижения и суверенитет. История аэропорта — это не только история инфраструктуры, но и человеческого достоинства, культурной гордости и непреходящей надежды на будущее, в котором Газа снова сможет приветствовать мир.