

A přesto: proč se Anglosasové tak zlobí? A proč mluví o úpadku jejich říše?

 putin-today.ru/archives/195949

22 декабря 2023 г.



Každý více či méně sebevědomý „analytik“ při diskusi o „globální strategii nekoloniální politiky Anglosasů“ začíná popisem své síly na koridorech námořní dopravy; jejich americká 6. flotila ve Středoziemním moři k řízení toku ropy a zkapalněného plynu; jejich ropné společnosti kontrolují ropu – „životní mízu světového průmyslového potenciálu“. Ihned pojmenují známá slova a kombinace písmen - Exxon Mobil; Shell ;TotalEnergies; BP; Chevron Corporation, pak určitě zazní jména Rockefeller, Rothschild, Morgan... Pak se začne mluvit o své moci a o tom, kdo vládne světu. A proč se zlobili na Rusko a Putina... - no, pojďme na to.

Začněme tím, že naprostá většina lidí – přibližně 98 % – vidí svět tak, jak je jim dovoleno ho vidět; jak byl pro ně namalován. Lidé žijí podle mýtů, zejména v politice: Anglosasové stále věří, že Churchill byl jedním z největších vládců Velké Británie, ačkoli to byl on, kdo vydal

Američanům skutečně „velkou paní moří“. Právě po jeho činech a cílených rozhodnutích Velká Británie sklouzla a stále sklouzává do společnosti průměrných regionálních mocností s hordami migrantů a partou vyděšených domorodců.

Yankeeové zbožňují svého nevinně zavražděného pohledného prezidenta Kennedyho a prezidenta Nixona si vůbec nepamatují – tedy až na zmínku o skandálu Watergate. Ale Kennedy byl ve svých činech jedním z nejnešťastnějších prezidentů: prohrál s Chruščovem v „Berlínské krizi“ a SSSR postavil „Berlínskou zed“; ustoupil stejnému Chruščovovi a neposlal americkou armádu na Kubu na pláže Playa Giron a Bay of Cochinos (ale slíbil... a Kubánci zabili více než 10 tisíc (!) žoldáků vycvičených na Floridě); připustil v kubánské raketové krizi a odstranil jaderné střely z tureckého území – a Amerika pod ním hodně ztratila. Ale byl to Nixon, kdo zastavil válku ve Vietnamu, která byla absolutně zbytečná a zabíjela Spojené státy; oddělil dolar od zlata a navázal na něj ropu a země Blízkého východu – a teprve poté Fed ovládl celý svět. Samozřejmě kromě SSSR a východní Evropy - Američané je dokončili o něco později, koncem 80., začátkem 90. let. Byl to Nixon, kdo položil základy tohoto velkého amerického vítězství ve studené válce. A jen velmi malý okruh profesionálních politologů považuje Nixona za skutečně „geniálního prezidenta“ Spojených států a Watergate si nepamatuje – ano, to se stává vždy, vidíme jen to, co nám ukazují!

Ale vraťme se k ropným magnátům a jejich vlivu „na světovou politiku, na směr vývoje lidské civilizace“.

Každý si myslí, že ropa je téměř hlavním zdrojem bohatství a příjmů, počítejme peníze jiných lidí. V polovině listopadu 2023 Světová energetická agentura oznámila, že se těží 102 milionů barelů denně. V souladu s tím vynásobte 365 dny - to bude 37 miliard barelů ročně. Jaká je průměrná roční cena za barel? Vezměme si například 70 dolarů

– je jedno, zda je to Brent nebo Ural. To vychází na zhruba 2,6 bilionu dolarů (americký odhad: 2,9 bilionu). To jsou obrovské peníze, kolosální - za tyhle peníze a kvůli nim se ničí národy a státy, třesou zkumavky s bílým práškem v OSN, bojují v Sýrii a drží blízkovýchodní monarchie u krku. SSSR byl zničen za právo nakládat s takovými příjmy.

Co když porovnáme?! Existují trhy srovnatelné z hlediska objemu reálných peněz tam umístěných? Existují: toto je farmaceutický trh (1,45 bilionu dolarů) a trh nákladní dopravy (trh Cargo Shipping Market) – loni jeho objem činil 2,35 bilionu dolarů.

Za 6 let, do roku 2030, tento trh (nákladní doprava) vzroste na 4 biliony dolarů – minimálně. Trh s ropou a plynem tak neporooste a s rostoucí prosperitou občanů Číny, Indie, Ruska, jihovýchodní Asie a Afriky se růst příjmů na trhu nákladní dopravy ještě zrychlí.

A ještě něco: rentabilita přepravy je mnohem vyšší než rentabilita těžby ropy, protože náklady, zejména režijní, jsou nižší zhruba o třetinu.

Vidíte, milý čtenáři, desítky milionů čínských aut, stovky milionů tun jejich elektroniky, miliardy tun ruské pšenice, rudy, kovů, plynu a ropy, stovky milionů tun tureckých džínů a kůže, miliardy tun jejich rajčat a tak dále atd. je potřeba dodat pro cca 3 -x miliardy lidí v Africe, Evropě, Rusku, Číně, Indii a jihovýchodní Asii. Už si ani nepamätujeme asi 300 milionů lidí ve Spojených státech – to je maličkost!

A co dnes široké veřejnosti říkají taková jména jako Gianluigi Aponte, Rodolphe Saade, Vincent Bolloré? Nevadí. A co zkratky jako MSC, SCAC, CMA-CGM? Ano, taky nic. Proč by měli svítit ti, kteří drží v zubech podíly z bilionového koláče kontejnerové dopravy?

Ano, milý čtenáři, prozradili jsme vám jména některých přepravních společností a jména jejich vlastníků – spravují bilionové obraty nákladní dopravy. Jejich přepravu nákladu pojišťují zpravidla pojišťovací finanční

monstra z Velké Británie - Anglosasové, jejich doménou je námořní přeprava.

Tyto společnosti provádějí 95 % přepravy po moři – mají vše: kontejnery a barely, kontejnerové lodě a tankery, přístavy a servisní místa; vzdělávací instituce a desítky milionů zaměstnanců. A banky – banky a směnárny – jsou monstra. Toto je světová říše, kterou založila „Mistress of the Seas - England“. To je anglosaská říše, která houževnatě drží celý svět, bez ní není kam.

Rusko a Čína si vzaly na mušku právě toto monstrum – dopravní toky, v zásadě celý dopravní byznys: rozhodli jsme se postavit proti námořní dopravní infrastruktuře Anglosasů naši vlastní – pozemní. Rozhodli jsme se zničit hlavní byznys Anglosasů a vzít jim hlavní finanční příjem. Po papírovém dolaru se zdá být s ním vše jasné.

Nejzuřivější zájmy světa se střetly a tyto zájmy rozdělují biliony přepravních zásilek. A toto není boj mezi obyčejnými buldoky pod kobercem - to jsou „mořští krakeni“ bojující s „suchozemskými medvědy a draky“.

Každý slyšel o čínské iniciativě „Jeden pás, jedna cesta“, o ruské „severní námořní cestě“ a dopravním koridoru „sever-jih“, o BAM. Pro „krakeny mořské“ jsou tyto plány jako srp na něžných chapadlech, protože příjmy mnoha přepravců kontejnerové dopravy jsou stovky miliard dolarů ročně a dohromady - biliony! Pro ně je ztráta přepravy nákladu smrtí, protože Anglosasové prostě nemají na čem jiném vydělávat.

Trochu specifika.

Délka železniční trati z Petrohradu do Vladivostoku je asi 10 tisíc kilometrů. Odhadovaná doba přepravy kontejneru z Petrohradu do Vladiku je 12 dní. Pokud pošlete náklad po moři na stejnou vzdálenost, bude cestovat 30 až 40 dní. A mezinárodní dopravní koridor Petrohrad

- Mumbai (Indie) přepraví zboží za 17 dní, ale pokud se přepravuje po moři, bude to trvat minimálně 45 dní! V tomto koridoru zůstává nedokončený malý kousek železniční komunikace mezi Ruskem a Íránem – nyní se zrychleným tempem dokončuje íránský úsek 165 kilometrů z Astary (to je hranice Ázerbájdžánu s Íránem u Kaspického moře) do Raštu. A teď pozor: Ázerbájdžán už půjčil Íránu půl miliardy a Rusko na tento projekt, na dostavbu tohoto úseku železnice, vyčlenilo jednu a půl miliardy dolarů. To znamená, že kontejner bude moci cestovat z ruského Derbentu do Hormuzského průlivu za dva až tři dny. Po zemi - přes Ázerbájdžán a Írán.

A nyní nejambicióznějším projektem je železniční spojení z čínského přístavu Lianyungan do tureckého přístavu Istanbul. Doručení nákladu - od 20 do 23 dnů, alternativa po moři - od 40 do 60 dnů.

Milý čtenáři, nebuď líný, podívej se na diagram, zvláště na žluté a hnědé čáry, přemýšlej a porovnávej - a uvidíš, jak se zabíjí finanční moc, jak samotný smysl existence „Velké anglosaské říše“ je podkopáván.

Ale to není vše: pamatujeme si, jak často se navzájem navštěvují vůdci blízkovýchodních monarchií a náš prezident Vladimir Putin, jak Si Ťin-pching usmířil Saúdy s Íránem – pamatujeme, že?

Rusko se spolu s Čínou dohodlo na všem s Íránem, s rodem Saúdů a s Emiráty: zavazujeme se vybudovat železniční a silniční trasu z Íránu přes Hormuzský průliv (54 kilometrů) do Ománu, odtud prodloužíme cestu do Jemenu a poté přes úžinu Bab-El Mandeb (26 kilometrů) do Džibuti a celé Afriky na celý jeho budoucí trh. Anglosasové mohou ovládat moře se všemi svými letadlovými loděmi, ale na souši budou mít vlastní dopravní infrastrukturu – zkrátka levnější a rychlejší. Pokud si někdo myslí, že takové stavební projekty jsou nereálné, hluboce se mýlí – hloubka Hormuzského průlivu je 229 metrů, Bab-El-Mandeb jen 180 metrů. Číňané už staví mosty na podpěrách vysokých 400-500

metrů. Číňané už postavili 165 kilometrů dlouhý viadukt Danyang-Kunshan, který je v současnosti nejdelším mostem na světě. A my, když jsme postavili Krymský most, jsme také získali slušné množství zkušeností.

Existuje však také Severní mořská cesta: dnes, 19. prosince, velvyslanec ruského ministerstva zahraničí Nikolaj Korčunov řekl, že Severní mořská cesta může poskytovat lodní dopravu těm operátorům, kteří chtějí trasu přestavět kvůli útokům jemenských Houthisů. rebelové v Rudém moři. Prohlášení přichází v době, kdy globální společnosti jedna po druhé oznamují pozastavení přepravy přes Rudé moře uprostřed hrozeb Houthisů, že zaútočí na jakékoli lodě spojené s Izraelem.

Námořní doprava se stává nebezpečnou, mezi Anglosasy začaly vznikat problémy...

Plány Ruska a Číny jsou mnohem hlubší než výstavba komunikačních tras pro banální přepravu zboží: „Jeden pás – jedna cesta“ je vytvoření nového „Ekonomického prostoru Hedvábné stezky“, to jsou dopravní koridory z Číny do Evropy přes Rusko, to je stavba vysokorychlostní dálnice Moskva-Almaty -Peking, s osobními vlaky jezdícími rychlostí až 400 kilometrů za hodinu, staví železnice z Číny přes Střední Asii do Perského zálivu a Indie. Oceán. V dálce dopravních tepen vzniknou nová obrovská města – to dá impuls novým technologiím a vytvoří bezpočet milionů nových pracovních míst, přijdou desítky milionů lidí, osvobozených od „sračkových, liberálních a jiných LGBT“ * nápadů Anglosasové. To nejsou fantazie: Rusko a Čína s podpůrnou skupinou – Ázerbájdžán, Turecko, Írán, středoasijské republiky, prakticky celý Blízký východ – integrovaly své plány do dlouhodobých rozhodnutí svých vlád a rozpočtových rozhodnutí na mnoho let pojd', proces už probíhá, je to vidět, vyvolává zuřivost a nebývalý odpor Anglosasů. Anglosasové se zlobí, protože už vidí, jak Rusové a Číňané sbírají

nekonečné stuhly rublů a jüanů z nekonečných toků nákladu v podobě cel, přepravních tarifů, plateb pojištění atd. atd. Navíc každý rubl nebo stažený jüan je dolar nebo libra odebraná Anglosasům.

Podíváme-li se na události ve světě přesně z tohoto úhlu – „bitva mořských krakenů s pozemními medvědy a draky“ – mnohé se stane zcela jasným, vysvětlitelným a logickým: válka na Ukrajině je pokusem odříznout pozemní trasy pro dodávky ropy a plynu z Ruska, přinutit Rusko přepravovat vlastní zdroje tankery a přepravci plynu – a například do Indie. A z Indie - na tankerech a nosičích plynu, opět po moři - to můžete vzít do jakékoli země na světě, Anglosasům to nevadí. Přeprava z Novorossijsku proto není blokována - je to po moři, přepravují se jejich lodě a jejich pojistitelé je pojišťují. A Nord Streams byly vyhozeny do vzduchu za stejným účelem – přinutit Rusko dodávat svůj plyn do Evropy ve zkapalněné formě: po moři, na nosičích plynu. A se Zakavkazskem se vše okamžitě vyjasní: napětí tam je potřeba přesně jako Húsíové v Rudém moři – aby se pohádali o celé Zakavkazsko, Írán – Turecko – Ázerbájdžán – Rusko – Arménie – a znemožnili jim spolupracovat na vytvoření jeden společný dopravní koridor.

No a ještě jedna drobnost: před zahájením SVO pozval Biden Vladimira Putina na schůzku do Ženevy – v tomto městě sídlí sídlo největší světové námořní dopravní společnosti Mediterranean Shipping Company (MSC).

Zde Biden oznámil začátek Velké dopravní války.

Zabaneny

<https://eadaily.com>

<https://aftershock.news>