

Scris de newsreporter pe 23 septembrie 2023, 10:16

## Drumul matasii pe apa, pamant si cer!

Am invatat cu totii despre anticul si celebrul Drum al matasii iar in ultimii 20 de ani cel putin, toti politologii, jurnalistii si chiar si chibitii l-au pomenit la nesfarsit. Daca in trecut Drumul Matasii era pe apa si uscat astazi el are si o componenta aeriana si pentru a o putea analiza va trebui sa facem o scurta trecere in revista a fenomenului in sine si a jucatorilor lui majori.



download.jpeg

Astfel venirea celui ce va fi considerat in istoria Chinei cel putin la nivelul importantei lui Mao ZeDong, Xi Jin Ping, la carma acestei tari fabuloase a fost si este considerata vitala pentru refacerea acestei artere de comert mondial. Cum China este liderul economic mondial astazi America este precum portavionul Yorktown dupa batalia de la Midway, intr-o deriva continua ce tinde spre sabordare. Tot America care face si cea mai buna reclama pentru efectele Alzheimer- ul asupra presedintelui ei, este mai mult decat interesata evident in a pune frane si piedici din ce in ce mai multe si mai mari acestui proiect. Doar ca Xi nu poate face totul singur iar Erdogan a fost primul care a inteles asta, dintre toti "sultanii" de la Istanbul care au condus Turcia dupa 1990. Astfel ca proiectul lui, devenit unul de tara intre timp, de a construi un nou canal de legatura intre Marea Mediterana si Marea Neagra il va aseza in istoria Turciei direct langa Süleyman Magnificul! Prin acest canal Turcia va deveni alaturi de China un jucator major mondial pe Drumul Matasii dar si in politica civila si militara, Sorin Rosca Stanescu indicand intr-una din recente sale analize geo-strategice faptul ca Turcia tinde sa paraseasca NATO in viitorul apropiat. In acelasi timp Europa condusa de Germania lui Merkel a incercat doar sa tina in afara

ei Turcia si China mintind-o constant pe prima ca o va primi in UE! Mai mult, ruta Constanta-Dunare-Rin pe care Ceausescu se baza si care trebuia sa fi fost modernizata in toti anii acestia a ramas un proiect scos de la naftalina la intalnirile bilaterale si rebogat inapoi dupa decolarea avioanelor prezidentiale. Olandezii mai smecheri inasa, au plusat inca de la inceput la masa tratativelor de aderare santajand direct si permanent Romania pentru a i se ceda portul Constanta. In acest fel axa Rotterdam -Constanta putea crea si asigura monopolul olandez pe sectiunea europeana de pe Drumul Matasii. Deci cu vaporul ne-am lamurit cum va ajunge marfa Chinei si a Asiei in general prin Suez, Mediterana, Bosfor si noul canal pana la Constanta si de aici spre restul Europei lasand mofluzze Franta, Olanda, Belgia si chiar si Germania! Cu calea ferata situatia este si mai interesanta pentru ca aici Europa sta bine in centru si vest iar la noi situatia este catastrofica dupa cum o simtim si vedem zilnic. Celebrul Necolaiciuc a distrus calea ferata romaneasca pentru minim 50 de ani se zicea pe atunci si nimeni nu credea! Dupa 30 de ani se pare ca afirmatia este corecta chiar daca se viseaza azi la trenuri cu hidrogen si de mare viteza dar sinele si infrastructura nu permit decat o medie generala de maxim 60 km/h! Pandemia de COVID a avut un efect bun in acest domeniu pentru ca in Middle Est, Asia, Etc s-au inceput Lucrari masive de dezvoltare a acestui segment exact pe vechiul Drum al Matasii. Cosmin Gusa a prezentat concret ultimul mare esec al NATO si al UE - trecut sub tacere de restul analistilor politico-militari preumblati pe la tv si prin care Rusia Turcia si Azerbaidjanul cu Iranul din umbra au reusit sa recupereze controlul absolut pe o sectiune majora a acestui Drum al Matasii de pe uscat folosit pentru transportul petrolului si gazelor naturale azere spre Europa ca alternativa la gazele rusesti. Ultima componenta a Drumului Matasii cu voia dvstra, este cea aeriana care este si cea mai rapida dar si cea mai scumpa dintre toate. Esuarea uneia dintre cele mai mari nave transcontainer din lume exact pe Canalul Suez, exact in punctul cel mai critic unde se putea bloca intreg canalul, exact in plina pandemie, exact in plin razboi economic mondial America -China, exact in criza mondiala a cipurilor, etc etc a aratat avantajele transportului aerian. Daca aici problema era simpla, Boeingul american impartindu-si piata cu Airbusul european, China lui Xi a aparut pe piata cu un model mediu curier si pregateste lansarea unui model lung curier impreuna cu Rusia lui Putin. In plus a tinut inchisa timp de 4 ani unica fabrica de Boeing de la ea ca urmare a dezastrului denumit Boeing 737 MAX si a deschis o a doua fabrica de Airbus. Tarile BRICS in razboiul lor cu USA, au la dispozitie Embraer-ul brazilian, Suhoi-urile, Antonov-urile, Tupolev-urile, Iliushin-urile si YAK-urile rusesti si modelele chinezesti basca fabricile din China de Airbus (doua), si de Boeing (una), din India etc Putin a reusit crearea in doar sase luni de zile la Rubin, in Kazan, a celei mai mari fabrici de avioane civile din Rusia, care va produce doar modele mediu si lung curier ceea ce este o performanta remarcabila in mod indiscutabil. Efectul de bumerang al exploziei necesarului de transport aerian - spre sfarsitul pandemiei se estima un necesar de minim o mie de avioane Boeing 747 cargo pentru asigurarea cererii de transport a fost ca acum piata este in usor regres. Deoarece companiile aeriene si-au reluat activitatile dupa pandemie ele au repreluat un segment mare din piata cargo pe avioanele de linie. In plus toate avioanele vechi au fost reconvertite in avioane cargo iar aici Airbus a constatat inca odata de ce Airbus 380 a fost un esec de rasunet pentru ca, printre altele si spre deosebire de restul modelelor, nu a avut si o varianta cargo. Un astfel de avion Super Jumbo, precum Airbus 380, daca ar fi avut o varianta cargo ar fi demolat efectiv si in mod sigur monopolul Ucrainian si rusesc pe piata de transport agabaritice executat cu celebrele Antonov Myria si Ruslan, sau american cu Boeing 747 Americanii sunt acum incoltiti puternic de toata lumea pentru ca au mers pe mana lui Muillenburg si a corporatistilor lui care au schimbat total insusi conceptul de baza al Aviatiei in sine din "Safety first" in "Money first"

Au dat ca pe vremuri la fotbal, puternic la gioalele tuturor mai ales acum cu problema spanului gasit fix doar in motoarele care echipaza avioanele Airbus 320 NEO si Airbus 220, care sunt concurentele MAX-urilor lor, dar pe care chinezii doreau sa le achizitioneze pentru modelele proprii!! Ca urmare a acestui simplu span Wizzair si-a redus zborurile cu 12% si circa 600 de avioane Airbus 220-320-321 NEO si 1.200 de motoare sunt fortate sa intre la controale tehnice ce dureaza pana la 60 de zile si mai ales costa! Lansand gigantul Boeing 777 seria X americanii au dat startul la o noua loterie precum europenii cu al lor Airbus 380 - a carui fabricatie au inchis-o anul trecut, tocmai pentru ca sa prinda o felie cat mai mare din cerul de pe Drumul Matasii. Companiile arabe, carausi de meserie pe uscat si mare in trecut, se pregatesc de ani buni sa exploateze cerul Drumului Matasii. Pentru aceasta au format o flota teribila devenind la nivel mondial una din primele 4 flote aeriene globale si nu se opresc aici. Avand avantajul banilor din petrol, pe care de data aceasta nu i-au mai risipit pe razboaiele lor fratricide, au cumparat masiv avioane, au inrolat Piloti, tehnici si personal calificat din intreaga lume, pe multi furandu-i de la companiile americane si europene prin plata unor salarii demne si decente. Asta in timp ce in Romania un pilot comandant la Tarom are un salariu de baza de 6-7 mii RON si realizeaza un venit de doar 4.500 eu pe luna din care jumătate da la stat, iar la cea mai mica companie din Golf acelasi pilot are de la 14 mii euro in sus minim!!

ADRESA: <http://crct.ro/nBX1>