

Čína buduje ohromná čínská soběstačná města po celém Africkém kontinentu v rámci přípravy na převzetí světa

- CZ24 News | 10. ledna 2020

ČÍNA: Během koloniálních časů vykořisťovaly evropské mocnosti Afriku kvůli jejím ohromným zdrojům, které má.

Ale to, co dělá dnes Čína, je daleko horší.

Ano, Číňané nesmírně touží po afrických zdrojích, ale tím, co chtějí, je Afrika sama.

Ale místo aby Afriku dobývala pomocí vojenských sil, tak Čína radši používá ekonomiku.

Dnes působí v Africe více než 10 000 Číňany vlastněných firem a skoro každou větší silnici, most, železnici a mrakodrap postavili Číňané.

V důsledku toho je většina zemí u Číny už hluboce zadlužená.

A jak uvidíte níže, až se s těmito dluhy dostanou do potíží, tak to Číňanům poskytne ohromnou nátlakovou páku.

Spousta lidí si myslí, že konečným dějstvím pro Čínu bude to, že si nahrabe spoustu dalších peněz a získá kontrolu nad daleko více zdroji. A Čína bezpochyby tyto cíle sleduje, ale jak si už všimli ve Forbes, nakonec je to ale všechno o tom, předělat Afriku „na další čínský kontinent“...

Důvod, proč jsou čínské korporace v Africe, je jednoduchý; vykořisťovat zdejší lidi a převzít její zdroje. Je to úplně stejná záležitost, jako to bývalo s evropskými kolonisty v merkantelistických časech, až na to, že je v tom navíc háček. Čínské korporace se Afriku pokouší přetvořit na další čínský kontinent. Vymačkávají z Afriky vše, co v ní za něco stojí.

Zrovna teď už v Africe žijí zhruba dva miliony čínských občanů a toto číslo neustále s každým měsícem roste.

V těchto dnech už byste těžko hledali nějaký větší stavební projekt na tomto kontinentu, který neřídí Číňané, a to jim umožnilo zanechat svoji stopu i v různých největších afrických městech. Jako příklad se můžete podívat na Nairobi v Keni...

Na okraji Nairobi v Keni ukazuje malý ukazatel na „Pekingský bulvár“, kde probíhá nová výstavba obytné čtvrti zvané Bytovky velké zdi, která vypadá stejně jako ty betonové věže, které teď nacházíte v čínských městech.

Po celé Africe čínští developéři budují dálnice, místní železnice, bytové čtvrti a celá nová velkoměsta.

Většina těch „velkoměst“, která Číňané staví je známa jako „zvláštní ekonomické zóny“. Tyto „zvláštní ekonomické zóny“ jsou ohromnými soběstačnými čínskými městy, která se vysazují všude v nejstrategičtěších částech Afriky. Jedno je např. hned vedle nigerijského Lagosu.

Hned vedle Lagosu postavili čínští developéři stavební val „zvláštní ekonomické zóny“ – v podstatě

oddělené město, kde platí jiné předpisy striktně na míru tom, aby nalákali investory – což je model, který se v posledních 30 letech používá v Číně. Poté, co se v 80 letech stal Shenzen zvláštní ekonomickou zónou, vyrostl z malého městečka o asi 20 000 lidech na počet současných asi 15 milionů.

V těchto „zvláštních ekonomických zónách“ najdete čínské továrny obsazené čínským managementem, který řídí čínské pracovníky, kteří k výrobě používají čínskou techniku. A rozsah některých z těchto projektů je absolutně ohromující. Jen si zkontrolujte, co bylo naplánováno pro některé oblasti podél pobřeží Tanzánie.

Pokud by projekt Bagamoyo šel podle plánu, tak jej přetvoří na největší přístav Afriky. A to vypadá čím dál pravděpodobněji, když po letech zpoždění říká tanzanská vláda, že rozhovory s čínskou státní firmou China Merchants Holding International jsou v závěrečné fázi.

Ta laguna se vysuší, aby se umožnil vstup obrovským nákladním lodím, které budou stát ve frontě mnoho mil do hloubi moře. Co se týče zvláštní ekonomické zóny, ukazuje původní směrný plán továrny v oplocené průmyslové oblasti a obytné čtvrti pro odhadovaných budoucích 75 000 lidí. Také se mluví o mezinárodním letišti. Mnoho vesničanů už opravdu i dostalo peníze za vystěhování z původních domovů.

Samozřejmě, že čínský vývoj se neomezuje jen na tyto „zvláštní ekonomické zóny“. V Etiopii se celé hlavní město země přetváří doslova na to, čemu se tam říká „město postavené Číňany“...

Auta se valí po rovných čínských silnicích, čínské jeřáby se tyčí k obloze, v Číňany vlastněných průmyslových parcích hučí čínské textilní stroje, turisté přilétají na Číňany přestavěné letiště a lidé dojíždí do práce moderními čínskými vlaky.

Prostě řečeno, z Addis Abeby se stává Číňany postavené město, ale za jakou diplomatickou a ekonomickou cenu?

Začíná vám docházet, jak vypadá širší obraz?

Zatímco upadající Západní svět spí, tak Číňané v podstatě celý kontinent přebírají pod kontrolu.

A s tím, jak čím dál víc v tomto prostředí dominují ekonomicky, tak s sebou přináší i svoji kulturu...

Čínský vliv sahá mnohem dále než k fyzickým infrastrukturám. V mnoha afrických městech si koupíte kopii čínských státních novin China Daily a dívat se můžete na státní čínskou televizi CCTV. Řada měst má školy, kde se vyučuje v čínštině a řada afrických studentů dostává granty, aby vystudovali v Číně.

Obdivovatelé Číny by mohli poukázat, že všechen ten vývoj vytáhl miliony Afričanů z bída.

A to je pravda.

Ale všechen ten vývoj s sebou nese velice těžkou cenu.

Čína je teď největším obchodním partnerem Afriky, kdy čínsko-africký obchod překračuje 200 miliard \$ ročně. Podle McKinseye v současnosti v Africe působí přes 10 000 Číňany vlastněných firem a hodnota čínských podniků tam od roku 2005 přerostla více než 2 biliony \$, kdy na stole je v současnosti 300 miliard \$ dalších investic. Afrika také předběhla Asii jako největší trh pro čínské zahraniční stavební kontrakty. Abychom si udělali představu o tom, jakou hybnost to stavění nabylo, tak Peking nedávno oznámil infrastrukturní rozvoj Pásu a cesty (Nové hedvábné stezky) v Africe za 1

miliardu \$ a v roce 2018 vyhlásila balíček pomoci 60 miliard \$, takže se dá čekat, že Afrika bude nadále tíhnout k východu, neboť ekonomické vazby s Čínou budou jen narůstat a sílit.

Netřeba říkat, že Číňané to nedělají jen z dobrého srdce. Africké vlády se hluboce zadlužují, aby si mohly tyto infrastruktury dovolit, a řada z nich se už teď dostává do předlužení.

Už přichází varovné signály, že železnice z Addis Abeby do Džibuti za 4 miliardy \$ stála Etiopii skoro čtvrtinu jejího celkového rozpočtu za rok 2016, Nigérie musela znovu projednat svou dohodu s Čínským dodavatelem, protože nebyla schopna splácet a Keňu 80% financování čínské železnice z Mombasy do Nairobi už vyšlo na více než čtyřnásobek ročního rozpočtu, takže za to platí více než 6% svého HDP.

To je ten druh predátorského úvěrování, které kdysi používaly i Západní mocnosti, teď to ale Čína dostala na úplně novou úroveň.

A jakmile bude Čína držet africké vlády pod krkem, tak začne být naprosto bezohledná...

Donesly se věrohodné zprávy o rozhovorech mezi zambijskou vládou a Čínou o předání národní elektrické společnosti této země ZESCO Číňanům, protože Zambii se nedaří plnit své sliby splácení dluhů. Očekává se, že to tak dopadne, protože Čína už kontroluje vysílací společnost ZNBC. Panuje i strach, že dalším cílem kořisti Číňanů bude hlavní letiště v Lusace.

Zambie se zjevně dostala do potíží. A co se týče dalších afrických příjemců čínských dluhů, ti by se měli připravit na to, že dopadnou stejně, pokud nebudou moci splácet čínský dluh.

Zambie v podstatě podstupuje proces přetváření na úplné vlastnictví Číny.

A to bude probíhat v jedné zemi za druhou, dokud je někdo nezastaví.

Ale kdo by je mohl zastavit?

Konec konců USA jsou už u Číny zadluženy biliony dolarů.

Co se týče zahraniční politiky, Čína hraje šachy, zatímco většina Západních mocností hraje dámu.

Oni nás doslova opřádají svými nitkami, zatímco nám to nedochází a vůbec nevíme, co se děje.

Michael Snyder

End of the American Dream

December 31, 2019

Poznámka: Podobné je to i jinde - např. tato formulace týkající se Pákistánu z následujícího článku, kde se mj. **vybuduje půlmilionové pákistánské město pro čínské kolonisty**.

RT před několika dny referovala, že Čína, kromě toho, že rozšíří nový přístav v Gwadaru v Balúčistánu, tak ještě s Pákistánem uzavře smlouvu o postavení vojenské letecké základny na pákistánském území, postaví v Pákistánu nové čínské město pro asi půl milionu Číňanů a ještě k tomu několik projektů na vylepšení silnic a železnic včetně dálnice k propojení měst Karáčí a Lahore, rekonstrukci dálnice Karakoram, propojení Hasan Abdal s čínskou hranicí stejně jako rekonstrukci hlavní železnice Karáčí-Pešavár, které má být hotové do konce roku 2019, aby po ní mohly vlaky jezdit rychlostí 160 km/hod.