

Hvad New York City kan lære af Afrika.

LPAC kortvideo

New York City er nu officielt gået ind i »Helvedessommeren«, skabt af reparationsarbejde, der for længst burde have været udført, omkring Penn Station. Dette arbejde vil reducere pendlernes adgang til dette afgørende omdrejningspunkt med 20 % af den halve million, daglige pendlere. For et par uger siden efterlod en togafsporing af et A-tog i New York dusinvis af sårede og forstyrrede hundrede tusinder af togrejser. Om to år vil den planlagte nedlægning af L-toget forstyrre 200.000 daglige togrejser i halvandet år. I dag er der 2,5 gange så mange forsinkelser i New Yorks undergrundsbane som for blot 5 år siden. Det er tydeligt, at transport i Amerikas førende by er på randen af sammenbrud. Og dette bør ikke komme som nogen overraskelse for dem, der har fulgt manglen på infrastrukturinvestering i løbet af de seneste årtier. Og slet ikke for Lyndon LaRouche, der kæmpede imod 1970'ernes ødelæggelse og underinvestering i New York City, og Big Mac Kommunale Bistandsselskabs finansielle diktatur, der overtog det.

Mange af de umiddelbart nødvendige udbedringer er fuldstændigt åbenlyse for enhver, der kender til situationen. Erstat de 100 år gamle tunneller, der krydser Hudson- og East-floderne; opgrader koblingssystemet, som stammer tilbage fra Franklin Roosevelts præsidentskab, og forøg vedligeholdelse og reparationer, eftersyn af spor og udstyr; men det, der virkelig kræves, er et langsigtet perspektiv for det næste niveau af infrastruktur, det langsigtede perspektiv, hvis fravær forårsagede den krise, vi nu befinder os i. En krise, hvor New York City blot er et førende eksempel i USA. Uden at kæmpe for at vinde en forpligtelse over for et sådant langsigtet perspektiv for en ny platform, vil alle kortsigtede udbedringer, selv om de er nødvendige, blot være at 'sparke dåsen hen ad gaden'.

For at gøre dette langsigtede perspektiv klart, lad os se på, hvad vi kan lære af Afrika og Kina.

Med et par af de lidt mere udviklede nationer, såsom Egypten og Sydafrika, som undtagelse, befinder afrikansk infrastruktur sig på et ynkeligt underudviklet niveau. Overvej engang disse tal:

Den totale transport af fragt via jernbane er i Afrika mindre end 10 % af det,

den er i USA, Kina eller Europa.

Energiforbrug pr. person i Afrika: Kun 10 % af USA's, kun en tredjedel af Kinas. Det bliver tydeligere, når vi fokuserer på den højere form for energi, repræsenteret af elektricitet: Forbruget pr. person i Afrika er kun 6 % af det, det er i USA, og kun en fjerdedel af Kinas forbrug. Ja, faktisk har under halvdelen af afrikanere adgang til elektricitet overhovedet. Et typisk, amerikansk køleskab bruger mere end det dobbelte af det gennemsnitlige elektricitetsforbrug hos borgere i Nigeria eller Kenya.

Med en sådan utilstrækkelig infrastrukturplatform er udbredt økonomisk fremskridt simpelt hen umuligt. Og alligevel siger visse mennesker – og med 'visse mennesker' mener jeg Afrikas tidligere koloniherrer, med briterne i spidsen – at udvikling i Afrika bør ske ved hjælp af 'tilpassede teknologier'; at man bør have en trinvis fremgangsmåde over for forbedringer; at vandpumper, betjent med fødderne, eller solpaneller på en hytte, ville være nyttige opgraderinger. Det er nonsens. For eksempel den ynkelige 'Power Africa'-plan, som præsident Obama foreslog; det ville knap nok efterlade et mærke i de uhyrligt lave udviklingsniveauer.

(Obama): 'Det bliver jeres generation, der kommer til at lide mest. Hvis man sluttelig tænker på alle de unge mennesker, som alle her i Afrika talte om; hvis alle får en forhøjet levestandard i en grad, hvor alle har en bil, og alle har aircondition, og alle har et stort hus, ja, så vil planeten koge over'.

Afrika må gå frem i store spring, ikke kravle fremad, og dette kan ske. Alene Congofloden vil kunne skabe skønsmæssigt 100.000 MW elektricitet; tilstrækkeligt til 100 millioner mennesker, eller flere. Med 40.000 MW alene fra den planlagte Grand Inga-dæmning. Transaqua for Vand-programmet, der ville bruge vand fra Congofloden og dens bifloder til at genopfylde, og sikre sejlads på, Tchadsøen, der nu er ved at tørre ud; dette ville være i en størrelsesorden, der ikke har sin lige nogetsteds i verden. Udvidelse af jernbanelinjer i Afrika indtager i dag en førende plads i verden. Det vokser; nye transportruter i hele Afrika vil forbinde oplandet omkring moderne udvikling, og dette vil ændre situationen for nogle af indlandsområdernes nuværende isolation. For at give et eksempel: de nuværende fragtomkostninger ved at bringe en container gødning fra Singapore til Rwanda eller Burundi, er mere end 2,5 gange omkostningerne, forbundet med at bringe det til havnebyen Alexandria i Egypten pga. den forfærdelige, utilstrækkelige kvalitet af transportinfrastrukturen over land på hele kontinentet. Så, ved at skabe adgang til effektiv transport, har regioner fordel af mulighederne for at bringe udstyr og forsyninger ind, for at eksportere deres produkter og ideer, og for indbyggerne til at rejse. Med elektricitet til

rådighed, frigøres en højere evne til produktivitet, og værdien af landet, og befolkningen, stiger. Det er der nogle mennesker, der indser. Ulig synspunktet i den transatlantiske verden, ser Kina Afrika som, ikke simpelt hen en kilde til råmaterialer; som et kontinent, det er bedst at holde nede i en tilstand af underudvikling; men derimod som en mulighed for massiv, hurtig, intens, generel, økonomisk udvikling; som potentielle partnere og fælles fremgang; som nye markeder, nye samarbejdspartnere.

Så, alt imens amerikanske og europæiske investeringer i Afrika er tungt orienteret mod udvinding af mineraler og resurser, så går kinesiske investeringer primært til infrastruktur og små og mellemstore foretagender. I 2010 overhalede Kinas handel med Afrika USA's handel med Afrika og er i øjeblikket mere end dobbelt så stor som USA's handel med Afrika. Og Kina finansierer store projekter; den næsten 500 km (300 miles) lange jernbane med standardspor i Kenya, bygget på 3 år; den 750 km (500 miles) lange jernbane mellem Djibouti og Addis Abeba, som vil blive forlænget; den reducerer rejsetiden fra dage til timer, mens den farer forbi med 100 miles/timen. Sådanne store investeringer, sammen med den fremtidige færdiggørelse af Grand Inga-dæmningen, af Transaqua-vandsystemet; de vil fuldstændigt transformere Afrikas økonomi, og alle lokaliteterne i den, og bringe adgang til vand, energi og transport og gøre et højere niveau af industri, udvinding, landbrug, videnskabelige og kulturelle satsninger muligt; produktiviteten vil vokse.

Lad os nu vende tilbage til New York City. Hvad er det, der har manglet i New York City? Vedligeholdelse? Nej. Det, der har manglet, er en forpligtelse til at opdage og bygge den næste platform for infrastruktur for området. I sammenhæng med et statsligt kreditsystem, med højhastighedsjernbaner, udført af en statslig jernbanemyndighed, med opgraderede og pålidelige vandveje, med højteknologiske, nye designs af kernekraftværker, og alt dette bygget med et potentielt internationalt samarbejde. Og i denne sammenhæng, hvordan passer så New York City ind i dette større område, som det eksisterer i? Hvor vil den næste generation af transport- og udviklingsknudepunkter komme til at ligge? På hvilke teknologier vil de være baseret? Hvordan kan magnetisk svævetogs-teknologi ændre vores syn på transport? Hvordan vil kommerciel fusionskraft, der virkeliggøres inden for et årti gennem et gennemfinansieret forskningsprogram; hvordan kan dette ændre vores forhold til energi, til materialer, til produktion, til transport? Hvordan vil den udvidede adgang til vand, energi og transport åbne nye områder i landet for udvikling, og for højere former for udvikling? Hvordan vil Beringstræde-forbindelsen ændre verdens handelsruter? Vil New York City stadig være nationens førende metropol om hundrede år?

Så, jo, reparér L-toget; ja, byg de nye tunneller under Hudsonfloden; udbedr

absolut katastrofen, kendt som Penn Station. Men gør det alt sammen i en national og international sammenhæng; en sammenhæng, der har et fremtidsorienteret, økonomisk standpunkt om at foretage spring til en højere infrastrukturplatform. I takt med, at vores fremtidige, nationale jernbanemyndighed bygger et togsystem, der kører 300 miles/timen, med start i hele det nordøstlige område; i takt med, at transit og byer opgraderes til at gøre det muligt for pendlertiden at være en halv time snarere end halvanden time; i takt med, at Verdenslandbroen bliver forbundet med Nordamerika og gør det muligt at rejse over land fra New York til Beijing, fra Nordamerika til Asien; i takt med, at alt dette sker, hvilke totalt nye projekter vil så ske i New York City? Hvad vil byens fremtid være, og hvad vil byens mission være? Fortidens fejltagelse var den, ikke at have en fremtid, og denne fejltagelse må slutte.

Offentliggjort den 14. jul. 2017