

Kinas succes påvirker kamp om infrastrukturinvestering i USA

Leder fra LaRouche PAC, 31. maj, 2017 – Præsident Donald Trump kan være tæt på endnu et betydningsfuldt skift, væk fra »globaliseringens« døde æra – denne gang er det et amerikansk exit fra Barack Obamas nulvækst »Paris-aftale« – og han er fortsat udsat for ubarmhjertige angreb fra efterretningsstaten. Med endnu et stort, tysk medie, der bringer mord på Trump på banen, denne gang *Der Spiegel*, raser 'globalisterne' for at blive af med ham.

Men amerikanerne stemte for et fundamentalt skift i økonomisk politik for atter at gøre Amerika til en stor, *industriel og teknologisk* nation. Og nu bliver truslen mod Trump fra den såkaldte »deep state«, »staten i staten«, måske modsvaret af udfordringen med de dybe huller i vejene, og de dybe, økonomiske huller, som millioner af amerikanere er faldet ned i.

Det rapporteres, at Trump-administrationen midt i juni til Kongressen vil cirkulere et udkast til amerikanske investeringer i ny, økonomisk infrastruktur og anmode om, at der vedtages love om det hen over sommeren. Og endnu, mens den investering, Trump vil anmode om, synes at blive stadig mindre end de \$1 billion, han talte om under sin valgkampagne, så bliver modforslag fra Demokraterne stadig større.

På vegne af den Demokratiske Progressive Gruppe og valgkreds og fagforeningsgrupper, der støtter dem, fremlagde henvend et dusin Demokratiske kongresmedlemmer den 25. maj et krav – i form af en kongresresolution, ikke lovgivning – om mere end \$2 billion i direkte, statslig infrastrukturinvestering hen over 10 år, med betragtelig fokus på højhastigheds-

jernbaneprojekter og nye projekter for vandveje og vandkontrol. Dette fulgte i kølvandet på et lovforslag om \$1,25 billion som statsbevillinger til ny infrastruktur over kun fem år, introduceret af kongresmedlem Brian Higgins (D-NY).

Der er to faktorer, der fremmer disse forslag: det alarmerende sammenbrud af offentlig infrastruktur i større byer og stater; og så entusiasmen hos dem, der kender til Kinas utrolige Bælt & Vej-infrastrukturplatforme og de offentlige tilbud fra Kina og Japan om at investere i en opbygning af infrastruktur i USA.

Beijings Bælt & Vej Forum den 14.-15. maj var en forbløffende succes. Schiller Instituttets stifter Helga Zepp-LaRouche, der gav en præsentation om »Verdenslandbroen« under topmødet og i årtier har arbejdet på spiren til dette Bælt & Vej-initiativ, beskrev forummet som at deltage i udformningen af verdenshistorien til det bedre. Lyndon LaRouche, ophavsmanden til ideen fra 1989 og fremefter, sagde i dag: »Vi har etableret noget på globalt plan, og det er godt.«

Kinas udstedelse af produktiv kredit for at styrke andre nationers økonomier så vel som sin egen, har været unik i verden i et årti, og en politik, der både er konfuciansk og i Hamiltons tradition. Politikken i traditionen efter Hamilton mærkes i Amerika som et potentiale.

En sigende artikel i *Asia Times* den 29. maj havde titlen, »OBOR: Hvordan infrastruktur overtrumfer politik«. Den lægger ud med at diskutere Japans »overraskende« vending mod Kinas initiativer, Bælt & Vej og Asiatisk Infrastruktur-Investeringsbank (AIIB). Men dernæst, efter en gennemgang af viften af projekter for jernbaner, havne, elektricitet osv. i mange asiatiske lande, vender artiklen sig mod USA.

»For USA er Kinas OBOR-initiativ blevet en multidimensional udfordring, der påvirker nationale anliggender, såvel som

international politik. Kinas fokus på multilaterale udviklingsprojekter har fremhævet et ubehageligt, nationalt spørgsmål for Trump: den amerikanske, civile infrastrukturens affældige tilstand, og Kongressens modstand mod at bevilge de nødvendige midler til at gøre noget ved det ... Amerikas næststørste by, Los Angeles, er indbegrebet af Amerikas smuldrende infrastruktur. På trods af, at byen håber at sikre sig rettighederne til at være vært for 2024-Olympiaden, holdes byen tilbage pga. dens gennemhullede veje med trafikpropper, et aldrende telekommunikationssystem og manglen på pålidelig, offentlig transport. Borgmester Eric Garcetti kom endda med en dybtfølt bøn til Trumps transportminister, Elaine Chao, om at forcere en pakke på \$1,3 mia. til byens undergrundsbane – men det står ikke klart, om administrationen vil føje ham.

»Garcetti går måske til Kina for investering.«

Det viser sig, at Kinas største producent af togvogne, CRRC Corp., allerede bygger 64 nye togvogne til Los Angeles' undergrundsbane, og også til andre byer. Dette er kontrakter, der er udbudt til selskaber: men Kinas præsident Xi og ledere af statsbanker har gjort det klart, at Kina selv kunne investere i kreditydelse til store, nye infrastrukturplatforme, såvel som at være med til at bygge dem; det samme gælder for Japan.

Dette fordrer en statslig, amerikansk kreditinstitution. Ved de Progressive Demokraters begivenhed, understregede EIR-repræsentanter over for de tilstedeværende behovet for en nationalbank i Hamiltons tradition, som den centrale kilde til kredit, der kan gøre disse projekter mulige.

Foto: Shenzhen-strækningen af Guangzhou-Hongkong Højhastigheds-jernbanen under konstruktion. Maj, 2011. (Foto: Alancrh / wikimedia commons / CC BY-SA 3.0)