

# Hvad er en infrastrukturplatform? Uddrag af brochuren: Den kommende økonomiske mirakel i USA langs Den nye Silkevej

Det nuværende, amerikanske infrastrukturnet er en katastrofe. Nær ved halvdelen af landets vejstrækninger er i dårlig eller middelmådig tilstand. Hver dag foretages over 178 millioner rejser over broer med strukturelle mangler. Pålidelige kraftværker nedlægges til fordel for vindmøller, som blot producerer strøm, når de har lyst, hvilket forøger risikoen for strømafbrydelser. Afløbs- og flodkontrolsystemer har hårdt brug for vedligeholdelse. Udover den Nordøstlige Korridor bruges passagertog meget lidt.

Men en realøkonomisk investering svarende til over ti billioner dollars kunne bringe vores infrastrukturplatform op til et højere *realøkonomisk* niveau og åbne op for langt mere effektive metoder indenfor industri- og landbrugsproduktion, transport og vandforsyningssystemer.

De efterfølgende sider vil beskrive de hårdt tiltrængte nødvendige projekter i detaljer. Her vil vi tale om hvad infrastruktur rent faktisk er, og om Lyndon LaRouches begreb om infrastruktur-"platformen".

## **Infrastruktur er liv**

Disse grafer (Se side 40 i pdf-versionen nedenunder) (hver prik er et land) viser hvordan levetid og spædbørnsdødelighed hænder sammen med strømforbrug.

Der findes ikke sådan noget som et rigt land, der har et lille strømforbrug. Og der er ikke sådan noget som et fattigt land, der har et stort. Tilgængeligheden af energi – specifikt elektricitet – er et *uundværligt element (sine qua non)* for moderne, industriel udvikling. Det er simpelthen ikke muligt at opnå lange levetider og høje produktionsrater uden elektricitet.

Dampmaskinen banede vejen for den industrielle revolution, som muliggjorde at det samme antal arbejdere kunne producere markant mere. Takket være dampmaskinen kunne kul give en hjælpende hånd i produktionsprocessen, og derigennem reducere afhængigheden af udmattende, manuelt arbejde.

Hvordan gøres elektricitet tilgængeligt, effektivt og i vid udstrækning? Et omfattende netværk af kraftværker og transmissionsledninger er nødvendigt – en enorm investering, men en der betaler *langt* mere tilbage end de fysiske omkostninger.

Det er umuligt at vurdere værdien af et velfungerende netværk af veje, jernbaner eller elektricitet ved at lægge alle værdierne sammen, som kommer hver fabrik eller by til gode. I stedet for gjorde Lyndon LaRouche brug af en indsigt, der var muliggjort gennem Bernhard Riemanns tilgang til de højere transcendentalfunktioner, for direkte at behandle en grundlæggende forandring i et økonomisk stade, *som en helhed*, gennem introduktionen af højere infrastrukturplatforme – en *topologisk*-lignende forandring, som skaber en nyt "infrastrukturfelt" af højere kvalitet.

I 2005 omtalte LaRouche problemet med udlicitering, som ofte skabte finansiel profit, men samtidig realøkonomiske tab:

"Overførslen af produktion fra en nation med veludviklet infrastruktur til en nation med relativt fattige mennesker med en dårligt udviklet infrastruktur, overordnet set, tenderer til at skabe et sammenbrud af planetens fysiske økonomi

betragtet som en helhed. Feltets rolle, repræsenteret af grundlæggende økonomisk infrastruktur, er blevet ignoreret, oftest med skæbnesvangre, økonomiske resultater i sidste ende for alle de involverede.”

Overvej udviklingen af USA's transportnet. Billederne på side 41 (Se pdf-versionen nedenunder) viser hvor langt man kan rejse fra New York City indenfor en hvis tidsperiode. Mellem 1800 og 1830 var området af USA, som kunne nås fra New York indenfor en uge (vist i rødt), blev udvidet enormt. Hvorfor? Se dernæst på situationen i 1857 – man kan praktisk talt se hvordan netværket strækker sig til Midtvesten sammenlignet med manglen på jernbaner længere vest på.

Det nationale jernbanenet – illustreret af den transkontinentale jernbanes fuldførelse i 1869, som blev igangsat takket være Abraham Lincolns bestræbelser – forbandt nationen, og muliggjorde at mere raffinerede produktionsprocesser, som fragtede komponenter til hinanden, kunne finde sted. Varer fra landbruget og industrien kunne nå nye områder, og landområdernes *fysiske* værdi blev transformeret i kraft af den øgede grad af forbindelse med resten af landet (og gennem havne til resten af verden). Befolkningen, –ligeså, kunne langt nemmere rejse, hvilket skabte en stærkere kulturel forbindelse over de enorme vidder.

Disse kombinerede faktorer skabte et økonomisk stade med større muligheder end før jernbanenettets eksistens (frem for blot mere af det som allerede var muligt).

### **Miljømæssige risici**

Det er fordi vi som menneskehed, i stadig større grad interagerer med det syntetiske miljø, som vi har skabt, at vi ligger mindre under for naturens luner. Dødsfald pr. indbygger, i forbindelse med ekstreme vejrforhold, er omtrent ti gange lavere end de var for hundrede år siden. Er det fordi vejret er blevet bedre? Nej, det er fordi vi har udbygget

beskyttelsen mod oversvømmelser, strukturer i stand til at modstå jordskælv, videnskabelig infrastruktur i stand til at forudsige situationer med ekstreme vejrforhold, og transportnet, som kan understøtte sikker evakuering om nødvendigt.

Overvej et eksempel fra den biologiske evolution – varmloddede dyr er i stand til at regulere deres temperatur, i stedet for at begrænse deres levested eller aktivitet til det, som vejret dikterer. Den endotermiske teknologi (det at være varmloddede) gjorde det muligt for pattedyr at udvide deres potentielle levested ved at forandre deres forhold til deres omgivelser.

Den økonomiske, videnskabelige (og kulturelle) platform, som udviklingen af kontrolleret kernefusion åbner op for, vil medføre et nyt skridt i vores udvikling af et forbedret menneskeligt miljø – hvor afsaltning (af havvand) i størrelsesordenen med landbrugets udbytte vil gøre tørker til et fjernt minde fra den tidlige menneskehed, hvor olie, for eksempel, vil blive gemt til brug som et grundlæggende materiale i plastik.

### **Infrastrukturens helt særlige rolle**

Infrastruktur spiller en unik rolle i økonomi og kræver regeringers særlige opmærksomhed. Det faktum, at infrastrukturens fordele er indirekte og ofte ikke pengeskabende betyder, at der ikke er noget håb for den private sektor (såsom offentlige-private partnerskaber).

Et langfristet, infrastrukturprogram med kapitale investeringer – som det, opnået gennem Franklin Roosevelts brug af Finansselskabet for Genopbygning (Reconstruction Finance Corporation), eller Alexander Hamiltons opretning af Nationalbanken – må erstatte privatiseringens plyndring og den ineffektive, stykvisse tilgang, som tynger os ned på nuværende tidspunkt.

Download (PDF, Unknown)