

»Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen«, en guidet rundtur

29. august 2016: Det følgende er et udskrift af en LPAC-video med ovenstående titel. Videoen kan ses her:

<https://www.youtube.com/watch?v=LkDXXpPfoLc>

Introduktion ved Helga Zepp-LaRouche, stifter og præsident for Schiller Institut:



Helga Zepp-LaRouche, stifter og præsident for Schiller Institut og en af ophavsmændene til den 370 sider lange EIR-rapport, »Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen«, der foreløbig er udgivet på engelsk, kinesisk og arabisk og snart udkommer på tysk og koreansk, med andre sprog, der vil følge efter.

»I har sikkert hørt om den gamle Silkevej, der via en lang handelsrute forbandt Kina med Europa. Det var en udveksling af silke, porcelæn og bogtrykkerkunsten; men vigtigere end selve varerne var udvekslingen af teknologier. Den gamle Silkevej bragte enorme fordele til alle de lande, der var en del af den; men det var også en udveksling af ideer og skønne kulturer.

I dag tilbyder Kina en Ny Silkevej og en Maritim Silkevej, og der er allerede 60 lande, der samarbejder herom. Kina har i løbet af de seneste 30 år skabt et økonomisk mirakel, der har medført en udvikling, som det tog de fleste industrialiserede lande 150-200 år at opnå. Kina tilbyder denne samme model til alle lande, der ønsker at samarbejde om dette perspektiv. Den Nye Silkevej er baseret på et »win-win«-perspektiv, dvs., at alle lande, der deltager, har lige økonomiske, kulturelle og politiske fordele. Det er en sand idé for at overvinde geopolitik, dette onde, der i det 20. århundrede har forårsaget to verdenskrige. Det tilbyder et perspektiv for et ægte, globalt partnerskab for udvikling, og for, at hele menneskeheden går sammen om menneskehedens fælles mål.

Vi har fremstillet en 370 sider lang rapport, der bærer titlen »Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen«. Denne bog bør I læse; den findes allerede på engelsk, på kinesisk og på arabisk, og den vil meget snart blive udgivet på tysk og koreansk, og mange flere sprog vil følge. Kig på denne video og se, hvor let det er at ændre verden til det bedre.«

Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen

Da Helga Zepp-LaRouche rejste til Kina i 1996 med et forslag, som hun og hendes mand, Lyndon LaRouche, kaldte den Eurasiske Landbro, ankom hun med en forudsigelse om, at, hvis Europas og Eurasiens nationer ikke rent økonomisk integrerede kontinentets spredte regioner, ville magtfulde økonomiske og politiske kræfter, for at bevare deres overherredømme efter Anden Verdenskrig,

udnytte disse underudviklede områders svagheder og destabilisere de store kontinentalmagter, i særdeleshed Rusland og Kina. Tyve år senere, i en verden, hvor systemiske økonomiske kriser og stedfortræderkrige er blevet det nye 'normale', er det ikke nogen overdrivelse at sige, at vi, som planet, befinder os ved afslutningen af dette efterkrigstidens paradigme.

Der er nu en håndfuld verdensledere, der foreslår et kursskifte, og ved at gøre dette udfordrer de fundamentalt de underliggende aksiomer, der har formet det sidste århundredes globale, økonomiske politik.

Er det i en nations interesse at være den nation, der har det globale overherredømme på planeten?

Hvis en nations eller en gruppe af nationers forsvarspolitik skaber en mindre sikker planet, virker denne politik så?

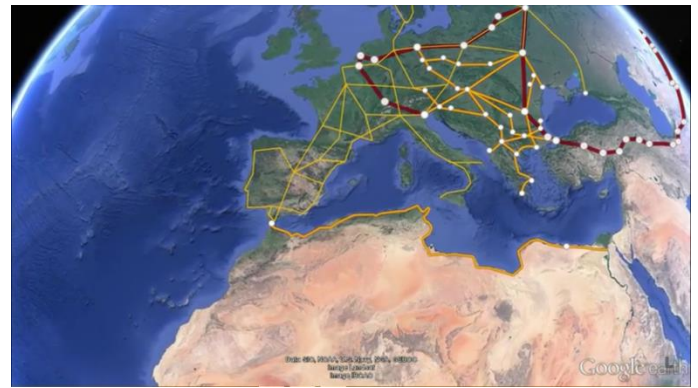
Og i hvilken økonomisk interesse er det, at hele befolkninger og deres kontinenter skal forblive fejlerenret og underudviklet?

Den kinesiske præsident Xi Jinpings forslag om et win-win-samarbejde om initiativet for Ét bælte, Én vej, er et tilbud om at ændre dette paradigme og tilbyder alle nationer, frænde såvel som fjende, at erkende, at det er i hinandens gensidige, vitale interesse, at alle nationer udvikler sig økonomisk, kulturelt og spirituelt. Og alt imens flertallet af verdens befolkning har signaleret deres beredvillighed til at forpligte sig til et nyt, win-win-paradigme, så har kineserne ingen illusioner om de implikationer, der er ved at kræve en ny økonomisk verdensorden.

I løbet af de tre år, der er gået, siden Xi Jinping første gang annoncerede strategien med den Eurasiske Landbros Bæltet-og-Vej på Nazarbayev Universitet [i Kasakhstan], har Kina gjort betydelige fremskridt med at bringe europæiske nationer med om bord. Men alt imens en genopbygning af disse handelsruter over land og hav i hele Eurasien på dramatisk vis vil forbedre den globale økonomi, så er dette initiativ imidlertid endnu ikke et globalt initiativ. Der foreligger stadig betydelige geopolitiske forhindringer. For at skabe et ægte, globalt win-win-paradigme må det transatlantiske område erkende sine egne, naturlige interesser i denne nye, økonomiske orden. Men hvad skal der til for at disse nationer ser partnere, hvor de nu kun ser modstandere? Hvem i Vesten deler en vision om menneskehedens fælles mål? Svaret på disse og andre spørgsmål kan findes i den nye EIR-rapport, »Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen«.

Lad os foretage en rundtur i denne Verdenslandbro og se, hvordan et ægte, globalt win-win-paradigme kan se ud.

De 65 lande langs med Bæltet-og-Vej (OBOR) tæller 63 % af verdens befolkning, med i alt 4,4 mia. mennesker; men deres produktion udgør kun 29 % af verdens totale produktion. På lignende vis har Kinas BNP overgået halvdelen af alle disse Bælt-og-Vej-landes sammenlagte BNP, hvilket betyder, at, hvis det blev korrekt koordineret, så vil den kinesiske økonomis økonomiske drivkraft frigøre det potentiale, der nu ligger uudnyttet hen, langs med ruten for Ét bælte, Én vej.



Integrationen af Europa og Afrika

Det europæiske kontinent associeres generelt med en høj levestandard, et udstrakt transportnetværk med veje, vandveje og jernbaner, rigelig elektricitet og en rig historie – og en afgørende del af denne rige historie var engang et højdepunkt af handel med den gamle Silkevej.

Men på hvilken bekostning opnåede og bevarede Europa denne levestandard – og for hvilken pris vil Europa forsvare den? Har Europas og dets allieredes økonomiske overherredømme undermineret andres tryghed, og herigennem nu kompromitteret deres egen? Migrationen i dag af over en million flygtninge fra Mellemøsten og Nordafrika til Europa viser uden for enhver tvivl, at svaret er ja.

Og alt imens de omstændigheder, som disse flygtninge flygter for, hastigt forværres, så forværres de ligeledes i Europa. Siden afslutningen af den Kolde Krig har Europas loyalitet over for City of London og Wall Street saboteret dets egen evne til at opretholde dets egen levestandard. I dag lider Europa under en skyhøj ungdomsarbejdsløshed og en kronisk statsgælds- og nedskæringskrise, som tilsammen skaber grobund for ekstremistiske politiske organisationer og får den europæiske enheds facade til at krakelere.

Som Kina i øjeblikket er i færd med at demonstrere gennem sit initiativ med Ét bælte, Én vej, så er én af de bedste investeringer, et land kan foretage til fordel for sin sikkerhed og fremgang den, at sikre sine naboers sikkerhed og fremgang. Det er også tilfældet i Europa. Den største forbedring for Europa vil være en koordineret udvikling af Afrika og Mellemøsten med det europæiske kontinent.

To hovedpunkter i Verdenslandbroens integration af Europa og Afrika er 1) en omfattende plan for at opgradere Grækenland og Balkanlandene med et netværk af transportveje, elektricitet og vandveje ved at bruge dets geostrategiske placering i det østlige Middelhav til at blive en aktiv port mellem Eurasien i nord og Afrika og Sydvestasien mod syd.

2) For det andet, at færdiggøre den manglende forbindelse mellem de to kontinenter ved Gibraltarstrædet gennem en 25 mil lang tunnel, der forbinder Spanien og Marokko. Her vil Spanien, der allerede er førende inden for højhastighedstog, ikke længere befinde sig i »udkanten« af Europa, men vil blive et omdrejningspunkt, et nav, for en mangfoldighed af kulturer og økonomisk udveksling.



Integrationen af Afrika

I dette nye paradigme har Afrika brug for allierede, ikke NGO'er. De ønsker at få adgang til rigelig, billig elektricitet, ikke »tilpassede teknologier«. I dette nye paradigme må Afrika ses som det rige, men underudnyttede kontinent, det er, og ikke som en byrde eller et sted, man sender nødhjælp til, som mange generelt tænker i dag.

Kontinentets enorme potentiale kan frigøres ved hjælp af nogle få hovedprojekter. For det første, Transaqua-projektet. Dette projekt ville omdirigere 5 %, eller 100.000 m³ ferskvand om året fra Congofloden til Tchadsøen. En genopfyldning af søen vil give Centralafrika vandkraftværker, kunstvanding til landbrug og transportvejene og vil afhjælpe landets nuværende tilstand som et indlandsområde.

Et yderligere projekt, der blev udtænkt for over et århundrede siden, er en specifik jernbanelinje, der løber fra Dakar, Senegal, på Atlanterhavskysten, tværs over kontinentet til Port Sudan ved de Røde Hav. Hovedlinjen går igennem Senegal, Mali, Niger, Tchad og Sudan og forbinder Atlanterhavet og det Indiske Ocean. I alt et 14.000 km langt jernbanenet.

Et tredje projekt, foreslået af den egyptiske ingeniør Ayman Racheed, er Afrika-passet – med to udviklingskorridorer, der integrerer kontinentets vand- og transportpotentiale. Afrika-passet forbinder Great Lake-nationernes landbrugsproduktion til moderne veje og højhastighedsjernbaner, der fører til en stor, moderne havn ved Sidi Barrani nær den libysk/egyptiske grænse. Denne for længst tiltrængte forbindelse skaber en eksporthavn for landbrugsprodukter, der nu går til spilde på grund af manglende adgang til markeder og oplagringsfaciliteter. Dernæst forbindes Somalia og Etiopien til denne rute, og sluttelig kan denne kontinentale korridor forbindes til Asien. Afrika-passet danner også rammen om en 3800 km lang kunstvandingskanal, der løber fra det østcongolesiske højland, mod nord gennem den Centralafrikanske Republik, Syd- og Nordsudan og ind i Egypten, for at opfylde Qattara-sænkningen vest for Kairo.

Egyptens succes og fremgang er ikke alene af afgørende betydning for Afrika, men også for Mellemøsten. Disse to områder i verden har lidt allermest under det nuværende paradigme, og de har mest at vinde ved et nyt.

Udviklingen af Mellemøsten

Hussein Askari: »Alle fordelene ved dette område er blevet forvandlet til ulemper, fordi det er blevet centrum for global konflikt og stedfortræderkrige.«

Hussein Askari, en mangeårig medarbejder til Lyndon og Helga LaRouche, oversatte *EIR*-rapporten til arabisk og rejste til Egypten for at være med ved rapportens udgivelse i marts måned 2016.

»Dette område er unikt; der findes intet andet sted på jorden, der har dette områdes unikke karakteristika. Det ligger mellem tre kontinenter; det har mere end to tredjedele af verdens olie- og gasreserver, men, hvad der er vigtigere, så har det mere end 450 mio. mennesker, og de fleste af dem er under tredive år gamle. Så de har hele fremtiden for sig.«

En af den Nye Silkevejs hovedruter går igennem Centralasien og Iran, gennem Tyrkiet og ind i Europa. Sidegrene til denne rute er allerede under overvejelse, inklusive iranske planer om at forlænge en jernbanelinje mod vest til Bagdad og derfra videre langs floderne Tigris og Eufrat til Syrien. Jernbanelinjen langs Eufrat kan opkobles til den Maritime Silkevej gennem den Persiske Golf og Basra Havn i det sydlige Irak, og mod nordvest til Deir ez-Zor, Raqqa og den antikke handelsby Aleppo.

Denne rute, der bygges i samarbejde med Irak, vil være et stort skridt hen imod regional integration, og en udviklingskorridor mellem den Persiske Golf, det Arabiske Hav og det Indiske Ocean, med det østlige Middelhav og Sydeuropa.

En jernbaneforbindelse til Teheran vil også give Syrien adgang til området omkring det Kaspiske Hav og vil blive sammenflettet med det nye Chabahar-havneprojekt, en fælles iransk-russisk-indisk økonomisk korridor fra Indien over hav til Chabahar-havnen i Iran og mod nord via jernbane ind i Centralasien og videre til Rusland.

Stabiliseringen af dette område på planeten vil stabilisere verden som helhed. Herfra er den potentielle integration med verden via land og hav enorm.

Integrationen af Sydøstasien

Kina vil, gennem et forslag om reel udvikling, og ikke blot hjælp, til sine sydlige naboer i Sydøstasien, sætte sit eget win-win-samarbejde på en prøve. Kina har tilbudt at forlænge sit imponerende højhastighedsnet mod syd og hermed integrere Sydøstasiens store befolkninger i Ét bælte, Én vej-korridoren. Byggeriet af den længe planlagte Kunming-Singapore jernbanekorridor skrider nu frem, for en stor dels vedkommende takket være Kinas bidrag til finansiering og byggeri. Den midterste linje vil krydse Laos og Thailand, før den løber sydover til Malaysias hovedstad Kuala Lumpur. Den østlige linje vil løbe gennem Vietnam og Kambodja, før de mødes i Bangkok.

Sydøstasiens maritime korridorer er langt mere travle end de dårligt vedligeholdte ruter over land. Næsten en fjerdedel af verdens handelsvarer passerer gennem det snævre Malaccastræde, hovedsejlruten mellem det Indiske Hav og Stillehavet. Med selv en kortsigtet vækstprognose for området, der viser maksimal mættelse og sammenstuvning med fare for sikkerheden, overvejer man nu alternative ruter som en del af Ét bælte, én vej-

initiativets Maritime Silkevej. En af disse ruter, som Lyndon og Helga LaRouche, såvel som også lokale regeringer i hele området, længe har været fortalere for, og som præsenteres i *EIR*-rapporten, er Kra-kanalen.

Ikke alene ville byggeriet og driften af kanalen skabe en dramatisk og vedvarende opgradering af Thailands økonomi på grund af kanalens strategiske beliggenhed, men denne enkle, 30 mil lange vandvej ville også styrke verdenshandelens generelle effektivitet.

Den Nye Silkevej byder de amerikanske kontinenter velkommen

Som en del af det transatlantiske område associeres også USA med en høj levestandard. Den amerikanske økonomi – og USA's befolkning – har betalt en høj pris for dette efterkrigstidens herskende paradigme, der domineres af Wall Street. Med skrotningen af landets agro-industrielle sektor til fordel for finansielle industrier og tjenesteydelser, med et løfte om, at dette ville skabe en »mere konkurrencedygtig« økonomi, er de højt lønnede specialarbejderjobs blevet outsourcet til billigere markeder udenlands, der ikke giver deres arbejdere en løn, de kan leve af. Denne defekte version af globalisering sænkede Amerikas produktivitet generelt, forøgede fattighedsraten i hele denne verdensdel og indbød for milliarder af dollars illegale pengestrømme fra den globale narkohandel, som endnu i dag repræsenterer en signifikant portion af den vestlige banksektors pengebeholdning.

Efter krisen i 2007-08, da det transatlantiske finanssystems bankerot ikke længere kunne skjules og havde behov for en nød-bankredningspakke (bailout), er der imidlertid ikke blevet gennemført nogen strukturreformer i det vestlige, finansielle etablissement, hvilket således har udsat vesten – og resten af verden – for en risiko for en endnu større krise.

Det er intet under, at Kina, Rusland og andre fremvoksende økonomier i de senere år er begyndt at skabe nye finansielle institutioner, baseret på et koncept om win-win-relationer blandt nationerne og skabt for at fremme økonomisk udvikling og handel for alle deltagerne, i stedet for at bevare nogle enkeltes herredømme. I stedet for de ekskluderende amerikanske handelsaftaler, såsom Trans Pacific Partnership (TTP), har Kina udstrakt en invitation til USA og resten af Amerika til at slutte sig til dem om etableringen af en ny æra med global, økonomisk udvikling.

Men kan USA forestille sig en verden, hvor det ikke længere er den eneste supermagt og i stedet deler dette ansvar med andre nationer, hvorved de opnår mere sammen, i stedet for at sætte en nation op imod en anden?

Potentialet for USA's deltagelse i det Nye Silkevejs-program er enormt. Et hovedprojekt, der præsenteres i *EIR*'s Nye Silkevejsrapport, forbinder endelig det eurasiske kontinent med Nordamerika via Beringstrædet. En forbindelse over Beringstrædet skaber den nødvendige symmetri, der gør Ét bælte, én vej-strategien til en global strategi, og som ville transformere de to kontinenter på samme måde, som den gamle Silkevej åbnede Asien for Europa.

Forestil jer, at I stiger om bord på et magnet-svævetog i Paris' eller Berlins centrum og rejser med 250 mil i timen tværs over Sibiriens stepper, gennem en tunnel under Beringstrædet og kommer ud på den anden side i Alaska, på vej til Manhattan. En aflægger af fragt- og passagerjernbanen fra Eurasien, der løber nord-syd fra Alaska til de underliggende 48 stater, er byggeriet af det længe ventede Nordamerikanske Vand- og Elektricitets-samarbejde (NAWAPA), et kontinentalt vandstyringssystem fra Apollo-æraen, der omdirigerer overskuds-ferskvand fra Alaska og Canada mod syd til at anvendes i det tørre, sydvestlige USA.

Og alt imens den gennemsnitlige amerikaner vil fortælle dig, at disse projekter er umulige, så bygger den gennemsnitlige kineser dem i dag. I løbet af det seneste årti har Kina – der i størrelse er sammenligneligt med USA – bygget over 11.000 miles højhastighedsjernbaner og søger at tredoble dette tal frem til 2020. På samme måde er Kinas Tre Slugters Dæmning og Syd-Nord-vandprojekterne nogle af de største vandinfrastrukturprojekter, der nogen sinde er iværksat.

I et nyt win-win-paradigme er store infrastrukturinvesteringer det nye normale – overalt.

Inspireret af Suezkanalprojektet, der for nylig er blevet færdigt i Egypten, og af løftet om integrering med det nye paradigme for Ét bælte, én vej og BRIKS-nationerne, er endnu et projekt, der præsenteres i Verdenslandbro-rapporten, nu i gang: den nicaraguanske regering har vundet en kamp op ad bakke om at bygge en 173 mil lang inter-oceanisk kanal tværs over landet, der således skaber en gennemsejlingsrute for nogle af verdens største containerskibe, der i øjeblikket ikke kan sejle igennem Panama-kanalen.

Et gen-vitaliseret nordamerikansk vand- og jernbanesystem ville være ufuldstændigt uden en integrering ind i Central- og Sydamerika. Planer for en øst-vest transkontinental jernbanelinje fra Brasilien til Peru er allerede i gang, med kinesisk investering. I et globalt, økonomisk paradigme, der er gearret hen imod økonomisk integration og udvikling, kunne Sydamerika udvikle det 21. århundredes jernbanenet, der dækker hele kontinentet.

Der er stadig mange mennesker, der siger, at denne vision blot er en drøm – at det er umuligt. De nationer, hvor nutidens stormagter kæmper mod hinanden i geopolitiske stedfortræderkrige, såsom Yemen og Syrien, vil imidlertid fortælle dig, at det er det *nuværende* paradigme, der er umuligt og ikke kan fortsætte.

Opførelsen af Verdenslandbroen ville betyde en økonomisk og kulturel renaissance for planeten, et nyt paradigme for menneskeheden. Projekterne og de økonomiske hovedkoncepter, der præsenteres i denne rapport, er i sandhed det udkast, ud fra hvilket førende regeringer i hele verden arbejder; udfordringen består nu i at bringe USA tilbage til sine rødder og transformere det til en magtfuld allieret for denne nye, økonomiske orden.