

## Når USA først tilslutter sig Bælte & Vej Initiativet, kan et Nyt Paradigme for menneskeheden begynde

*Af Helga Zepp-LaRouche,  
stifter af og formand for de internationale Schiller Institutter  
og formand for det Tyske Schiller Institut.*

29. maj, 2017 – *China Investment Magazine*, der superviseres af Kinas Nationale Kommission for Udvikling og Reform, havde denne artikel af Helga Zepp-LaRouche i sin udgave i maj. Magasinet blev uddelt både på kinesisk og engelsk til alle deltagerne på Bælte & Vej Forum for Internationalt Samarbejde i Beijing, den 14.-15. maj.



*Helga Zepp-LaRouche, i Kina kendt som »Silkevejsdamen«, var inviteret til at deltage i Bælte & Vej Forum i Beijing, hvor hun talte på et panel for tænketanke.*

Alt imens næsten alle amerikanske tænketanke indledningsvist var negative mht. Kinas Bælte & Vej-initiativ (BVI), eller simpelt hen nægtede overhovedet at bemærke det, så er der på det seneste sket et skift. Med undtagelse af hardcore neokonservative tænketanke, er flere nu begyndt at rapportere om de enorme muligheder for erhvervslivet, som projektet om den Nye Silkevej også ville betyde for amerikanske foretagender. Men især siden det, på trods af vanskelige omstændigheder, meget succesfulde topmøde mellem præsident Xi Jinping og præsident Trump på Mar-a-Lago, Florida.

Det mest indlysende område for et sådant samarbejde ville naturligvis være forbindelsen mellem Bælte & Vej-initiativet og så det planlagte infrastrukturprojekt til \$1 billion, som Trump har lovet i sin valgkampagne, og som angiveligt skal præsenteres i maj måned.

USA's behov for infrastruktur er enorme pga. de foregående administrationers årtier lange ikke-investering. Bortset fra de amerikanere, der faktisk har været i Kina, har de fleste amerikanere ingen idé om, hvor langt bagud, USA's infrastrukturudvikling er kommet i sammenligning med Kina. Acela-'højhastigheds'-jernbanestrækningen mellem Washington og Boston har en gennemsnitshastighed på blot 105 km/t, med kun ganske korte



*Beijing-Shanghai højhastighedsjernbanen, vist i Beijing.*

afsnit med 145 km/t, kan slet ikke sammenlignes med de omkring 130.000 kilometer højhastighedstog i Kina, over 50 gange så meget! Vejene er i en forfærdelig, farlig forfatning, og det samme er broerne, kloakeringssystemerne osv., men de er stadig i udstrakt grad i brug. For en tur mellem Washington og New York må man betale det substansielle beløb af \$115 i bompeng og benzin pr. bil.

Det Amerikanske Civilingeniørselskab fremkom under en konference for nylig med et skøn, der sagde, at de virkelige investeringsbehov til infrastruktur faktisk er \$4,5 billion. Det er helt udelukket, at finansieringen af hverken det ene eller andet beløb vil komme fra det private kapitalmarked, med repræsentanter for denne sektor, som under diskussioner for nylig med præsident Trump kom med uoverkommelige betingelser, såsom et årligt afkast på 11-12 %, og den fulde indfrielse af den investerede kapital inden for ti år. Ideen om, at infrastrukturen skal finansieres af et system med bom- eller vejpenge, som muligvis ville fungere i afgrænsede, tæt befolkede områder, men slet ikke i tyndt befolkede områder, er ligeledes problematisk. Men selve ideen om, at der skal være et omgående, direkte afkast på infrastruktur, går fuldstændig fejl af den funktion, infrastruktur har for den overordnede økonomi.

Kvaliteten og tætheden af infrastruktur udgør forudsætningen for en nationaløkonomis produktivitet som helhed, og en moderne økonomi vil fordrer henved 50 % af sine totale udgifter til udvidelsen og moderniseringen af infrastruktur, eftersom levealderen for diverse kategorier ligger mellem 20 og 50 år. En velplanlagt infrastrukturplatform er et integreret system af højhastighedsjernbaner, vandveje, hovedveje, energiproduktion og -distribution, kommunikation, såvel som også såkaldt blød infrastruktur såsom sundheds- og uddannelsessystemer, osv. Jo højere, den teknologiske udvikling og produktivitet inden for et økonomisk rum bliver, desto vigtigere må hastigheden og effektiviteten af transporten, og infrastruktur-tætheden generelt, være, idet alle de forskellige produktionsniveauer frem til halvfærdige og færdige

varer arbejder sammen som en kompliceret maskine, hvor hver del har en rolle for en harmonisk funktion. Afkastet af infrastrukturinvesteringen måles således rent faktisk i hele økonomiens produktivetsforøgelse, og finansieringen kan derfor ikke overlades til private investorer, men må påhvile staten, der er helliget det almene vel i nationaløkonomien.

#### **Det amerikansk-kinesiske samarbejdes potentiale**

Hvis præsident Trump simpelt hen anmodede Kongressen om at finansiere infrastrukturprogrammet over statsbudgettet, ville han løbe ind den samme modstand fra Demokraterne og dele af GOP (Grand Old Party; Republikanerne, *-red.*), som allerede har forhindret ophævelsen af Obamacare. Og hvis Kina og andre udenlandske investorer simpelt hen investerede med midler fra det private kapitalmarked, hvis dette blev tilladt, så ville disse investeringer være potentielt eksponeret til udsvingene på markederne.

På grund af årtiers politik med outsourcing til lavtlønslande, mangler den amerikanske varemestillingssektor i øjeblikket en komplet industriel kæde, opad og nedad, hvilket udgør endnu en hindring. Kina har derimod en sådan komplet industriel kæde opad og nedad, og det har ligeledes meget stor erfaring i at bygge moderne infrastrukturessystemer, ikke alene fra dets erfaringer inden for selve Kina, men også fra at have bygget dem i andre lande.

Kina kunne derfor ikke alene hjælpe de byer, der har de største transportbehov, såsom New York, Los Angeles, Boston, Chicago, San Francisco og Washington, D.C., men kunne også hjælpe med at replicere det, Kina gør derhjemme, nemlig, at forbinde alle større byer gennem hurtigtogssystemer. For områder såsom det mellem New York, New Jersey og Philadelphia, f.eks., giver et integreret infrastrukturessystem, som det planlagte system for »Integreret Transportudvikling« for Beijing-Tianjin-Hebei-området, rigtig god mening, idet folk hver dag spilder mange timer på at pendle frem og tilbage mellem bopæl og arbejdsplads. Hvor det kun tager fem timer at rejse den 800 miles (ca. 1247km) lange afstand mellem

Beijing og Shanghai, med en gennemsnitsfart på 185 miles/t (298 km/t), så tager det 19 timer fra New York City til Chicago, omtrent samme afstand!

USA ville også få stor fordel af byggeriet af helt nye byer, der kunne placeres i de meget tyndtbefolkede områder i USA's centrale stater. Det kunne være videnskabsbyer, som uddannelses- og forskningscentre, eller de kunne placeres sammen med andre, nødvendige, store infrastrukturprojekter, såsom vandmanagement-projekter til de tørketruede områder i det sydvestlige USA. Et sådant projekt, der har ligget i skuffen siden Kennedy-administrationen, er det Nordamerikanske Vand- og Elektricitetssamarbejde, NAWAPA, der for nylig er blevet opgraderet til det 21. århundrede.

På den anden side kunne en sådan opgraderet amerikansk økonomi også eksportere til det voksende, kinesiske marked, hvor en middelklasse med nu henved 900 millioner mennesker nyder godt af en hastigt voksende købekraft pga. de strukturreformer, som den kinesiske regering har gennemført. I 2016 var den bilaterale handelsvolumen mellem USA og Kina allerede \$519,6 mia., og den bilaterale investering voksede til \$170 mia. samme år. I løbet af det senest årti er den amerikanske eksport til Kina vokset med 11 %, og kinesiske investeringer i USA voksede med 5,6 %. Vækstpotentialet for alle disse kategorier, hvis de to komplementære økonomier, USA og Kina, ville forbindes som ovenfor beskrevet, er enormt.

Et sådant amerikansk-kinesisk samarbejde ville naturligvis ikke være begrænset til bilaterale udvekslinger, men, i betragtning af de udstrakte behov for infrastruktur, landbrug og industriel udvikling i verden, ville joint ventures næsten et hvilket som helst sted i verden være et win-win-perspektiv for USA, Kina og tredjelandet. Med det store potentiale, som Bælte & Vej-initiativet har for at udvikle sig til den Verdenslandbro, som Schiller Institutet foreslog i 2014, kan der i en ikke så fjern fremtid blive bygget et hurtigtogssystem fra Sydamerikas sydspids i Chile og Argentina, hele vejen op igennem Mellem- og Nordamerika og kan, via en tunnel under Beringstrædet, forbindes til de eurasiske transportsystemer. Det ville give USA en indgangsport til at komme med i den nyligt fremvoksende verden, der er centreret omkring Stillehavet. Dette ville forudsætte en stor forbedring og udvidelse af jernbanekorridorerne i Alaska gennem Canada, og opkoble dem til det nye jernbanesystem i USA.



*Kinas Vej- og Broselskab demonstrerer en ny teknologi for at lægge jernbanespor, i projektet med standard sporafstand i Kenya, oktober, 2015.*

### **Roosevelt-periodens præcedens**

Et sådant perspektiv med henved 40.000 miles moderne, elektrificerede jernbaner, af hvilke omtrent halvdelen bør være højhastighedstog, vil samtidig også betyde en enorm investering i industriproduktion for at levere de nødvendige varer og materialer, såvel som også erhvervstræning og uddannelse af den faglærte arbejdskraft, der behøves til udførelse af en sådan enorm opgave. Især mht. uddannelse af ungdommen kan man gå tilbage til erfaringerne med Roosevelts Civilian Conservation Corps, CCC-programmet, der i betydelig grad var med til at føre USA ud af 1930'ernes depression. Roosevelt kaldte CCC for »den største bevægelse i fredstid, dette land nogen sinde har set«. Det blev skabt for at gøre noget ved den alvorlige mangel på uddannelse og faglige færdigheder hos ungdommen, en tilstand, der i nutidens Amerika antager form af en meget stor narkotika-afhængighed og narkorelateret kriminalitet.

Ved topmødet mellem præsident Trump og præsident Xi Jinping, besluttede de at etablere fire permanente dialoger, heraf én, der er helliget økonomiske spørgsmål. Denne gruppe af eksperter kunne omgående gå i gang med at undersøge projektet med USA's tilslutning til BVI.

Det vigtigste aspekt af ideen om USA's tilslutning til Bælte & Vej-initiativet vil imidlertid være at inspirere hele befolkningen med håb for fremtiden, en bedre fremtid for de kommende generationer, noget, der er gået tabt i løbet af de seneste fem årtier. Det ville ligeledes demonstrere, at præsident Trumps løfte om atter at gøre Amerika stort ikke står i modsætning til andre landes interesser, men at et sådant win-win-samarbejde tværtimod kan bevæge hele verden ind i en ny æra af menneskelig civilisation. Hvis de to største økonomier i verden ville samarbejde på denne måde, vil der ikke være noget problem på planeten, der ikke kunne løses.



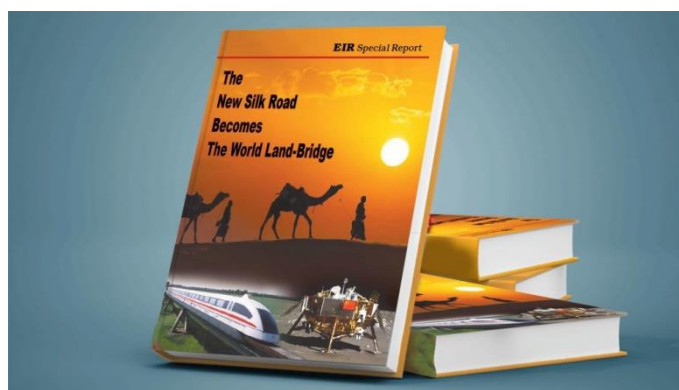
Et diagram af den foreslåede Verdenslandbro, der strækker sig fra Sydamerikas sydspids i Chile og Argentina og løber op gennem Mellem- og Nordamerika og opkobles til det eurasiske transportsystem via en tunnel under Beringstrædet.

Hvis man undersøger den økonomiske teori bag det kinesiske, økonomiske mirakels enorme succes i de seneste 30 år, finder man, at de nuværende, kinesiske, økonomiske politikker, der baserer sig på uddannelse af landets borgere og er meget i overensstemmelse med det konfucianske princip om livslang læring og fornyelse, rent faktisk er meget tæt på de økonomiske principper i det Amerikanske Økonomiske System sådan, som det blev udviklet og gennemført af Alexander Hamilton, John Quincy Adams, Henry Clay, Henry C. Carey og Abraham Lincoln. Alle disse mænd forstod, at den vigtigste kilde til et lands rigdom er udviklingen af de skabende evner i dets egen befolkning. Og derfor udtænkte de et økonomisk system, der fremmede præcis dette, for at kunne katalysere den største grad af videnskabelig og teknologisk fremskridt og innovation.

Det er også fascinerende, at den virkelige, spirituelle fader af den Amerikanske Republik, Benjamin Franklin, var fuldstændig optændt og inspireret af Konfucius' skrifter, og fra hvem han overtog den overbevisning, at individets moralske forædling var den absolutte nøgle til samfundets forbedring. Franklin baserede sit eget moralske læringssystem på Konfucius, hvilket var af afgørende betydning for ånden i Amerikas grundlæggelse. En lignende, intellektuel nærhed eksisterede mellem præsident Lincoln og Kinas grundlæggende fader.

Samarbejdet med den Nye Silkevej bør derfor have en kulturel dimension og, præcis som den antikke Silkevej, føre til en udveksling af kunst og filosofi. Dette bør ske for at bringe de bedste traditioner og højeste udtryk for

humanitet i hvert af deltagerlandene frem, og hermed vil folk opdage de andre kultures uventede skønhed, og denne kundskab vil føre til beundring og åbne op for nye horisonter. Epoken for et samfund, et fællesskab, for en fælles fremtid, er inden for rækkevidde. Hvis præsident Trump og præsident Xi Jinping vil gå sammen om dette samarbejde, vil de begge få en plads i historien for at have ført menneskeheden til sin sande bestemmelse.



### »Den Nye Silkevej bliver til Verdenslandbroen«

EIR's 400-sider lange rapport (engelsk).  
Med dansk introduktion af Helga Zepp-LaRouche.<sup>1</sup>

Pris, pdf: kr. 300. (Fås også trykt).

(Rapporten er også udgivet på kinesisk og arabisk; henvendelse vores kontor).

<sup>1</sup> <http://schillerinstitut.dk/si/wp-content/uploads/2014/10/helga-intro-landbro.pdf>