

Czy nowy Kongres zdobędzie się na zmiany

Kiedy po wyborach 7 listopada większość w Kongresie przejęli demokraci, wielu komentatorów wyraziło nadzieję, że oznaczać to będzie zmianę polityki gospodarczej Stanów Zjednoczonych, a dokładnie odejście od globalizacji, polegającej na wyzysku taniej siły roboczej, na rzecz systemu amerykańskiego. System ten oparty jest na postępie naukowo-technologicznym oraz na krajowej produkcji i w ten sposób gwarantuje rzeczywisty wzrost gospodarczy – w odróżnieniu od tymczasowych skoków na giełdzie - oraz rosnący poziom życia społeczeństwa. Zakłada również wykorzystanie banku narodowego dla emisji koniecznego dla rozwoju kredytu. Nie polega więc tylko na krytyce wolnego handlu i atakach na chiński tani eksport. Wymaga spójnego programu rozwoju gospodarczego kraju, po pierwsze, reorganizacji systemu finansowego i banków, które obecnie zadłużone są po uszy z powodu inwestycji w różnorakie operacje spekulacyjne; po drugie, uruchomienia kredytów publicznych na budowę infrastruktury; po trzecie, radykalnej zmiany w myśleniu o gospodarce, co będzie najtrudniejsze.

Oceną stanu gospodarki nie może być tylko wymiar monetarny, gdyż pieniądź ma jedynie umowną wartość i sam w sobie nie przedstawia nic cennego. Prawdziwą wartość w gospodarce stanowi nieustannie rosnąca wydajność produkcji w przeliczeniu na kilometr kwadratowy powierzchni danego kraju oraz na głowę mieszkańca. Wydajność ta rośnie jedynie przy stałym rozwoju nauki i technologii, modernizacji infrastruktury oraz produkcji przemysłowej i rolnej. Wymaga to wysokiego poziomu oświaty i kultury, które gwarantować muszą odpowiedni poziom wykształcenia społeczeństwa, tak by mogło ono asymilować osiągnięcia postępu naukowo-technologicznego.

Szybką koleją z depresji gospodarczej

Obecny stan gospodarki amerykańskiej daleki jest od tego ideału. Przytaczać można na to wiele przykładów. W wielu stanach na północy kraju symptomem depresji jest upadek przemysłu samochodowego. Ford, General Motors i Chrysler niemal na wyścigi zamykają przedsiębiorstwa i zwalniają pracowników. W latach 2006-07 Ford zredukuje zatrudnienie o 46% (około 38 tys. osób), General Motors zwolni 34 tys., sytuacja w firmie Chrysler nie wygląda lepiej. Lokalna prasa w Detroit poinformowała na początku grudnia o planowanym przez Chrysler zamykaniu fabryk na terenie całego kraju. Są one często wykupywane przez podejrzanych spekulantów, którzy albo sprzedają za grosze dobry jeszcze sprzęt, albo na miejsce zwolnionych pracowników, należących do związków zawodowych, zatrudniają na nowy kontrakt ludzi godzących się na znacznie niższe

zarobki (nawet poniżej 10 dolarów na godzinę), bez ubezpieczeń zdrowotnych czy funduszu emerytalnego.

W obliczu tej katastrofy w maju 2006 r. Komitet Akcji Politycznej założony przez ekonomistę Lyndona LaRouche'a opublikował szkic ustawy o reorganizacji przemysłu samochodowego, który został przedstawiony niemal wszystkim kongresmenom i władzom lokalnym poszczególnych stanów. Szkic ten proponuje, by zamiast zamykać bankrutujące fabryki produkcji samochodów, dokonać ich restrukturyzacji tak, by mogły one produkować maszyny i sprzęt konieczny dla rozbudowy infrastruktury, energetyki, programu lotów kosmicznych, regulacji rzek etc.

Modernizacja kolei jest dobrym przykładem wykorzystania potencjału przemysłu samochodowego. Budowa korytarzy transportowych obejmujących szybkie koleje, osiągające prędkość 150 mil na godzinę (250 kmh) w przypadku pociągów pasażerskich oraz 90-110 mil na godzinę w przypadku pociągów towarowych, oraz budowa pociągów napędzanych polem magnetycznym, jest niezbędnym elementem ożywienia gospodarki jako całości. Obydwa systemy – tradycyjny i magnetyczny – napędzane są prądem, co oznacza konieczność budowy nowych napędzanych elektrycznością lokomotyw oraz konstrukcję sieci przesyłowej, która transmitowałaby elektryczność ze źródła produkcji do lokomotywy. Oznacza to ogromne zmiany, gdyż z 141 tysięcy mil kolei amerykańskich niecały jeden procent jest zelektryfikowany. Jeszcze siedem lat temu procent ten był większy, ale część sieci została zdemontowana. Wydajność lokomotyw napędzanych dyslem jest znacznie niższa, gdyż ogromna część uzyskiwanej z ropy energii pochłaniana jest na transport samego generatora i paliwa - każda lokomotywa dźwiga zbiornik na paliwo o pojemności 450-500 galonów.

Ogólnokrajowy program elektryfikacji i modernizacji kolei powinien skoncentrować się na 42 tys. mil głównych linii kolejowych w dwóch etapach, pierwszy obejmujący 26 tys. mil najbardziej obciążonych liniach kolejowych w kluczowych rejonach kraju, gdzie transport osób i dóbr jest najbardziej skoncentrowany (w tym stany Illinois, Indiana i Ohio), drugi etap obejmowałby pozostałe 16 tys. mil. Chociaż te 42 tys. mil stanowią jedynie 26% amerykańskich kolei, obsługują one 65% transportu towarowego i ponad 70% pasażerskiego.

Elektryfikacja i modernizacja kolei umożliwiłaby Ameryce zerwanie z nałogiem korzystania z dwóch o wiele bardziej kosztownych systemów transportu – samochodowego i powietrznego, które w stu procentach napędzane są ropą. Uzależnienie od samochodów i ciężarówek powoduje ogromną stratę czasu i staje się coraz bardziej kosztowne. Budowa dwunastopasowych autostrad z pewnością nie jest rozwiązaniem.

Przejsie na zelektryfikowaną kolej oznaczałoby redukcję transportu ciężarówkami o jedną trzecią oraz znaczną redukcję konsumpcji ropy przez lokomotywy dislowe wymagające ogromnej ilości tego paliwa. W systemie szybkiej kolei oraz w systemie napędu magnetycznego dobra i ludzie poruszać się będą o dwa-trzy razy szybciej niż obecnie. Oznaczać to będzie ogromny wzrost zapotrzebowania na energię, a w związku z tym konieczność budowy elektrowni jądrowych na masową skalę, a następnie przejście do energii uzyskiwanej z fuzji. W celu zelektryfikowania wyznaczonych linii kolejowych potrzebny będzie nowy potencjał generacji energii o mocy 50 tys. megawatów, który produkowałby 383 biliony (sic) kilowatogodzin energii rocznie. Należałoby więc zbudować 63 elektrownie jądrowe o mocy 800 MW każda, najlepiej w oparciu o nowoczesne reaktory wysokotemperaturowe chłodzone gazem. W taki sposób polityka energetyczna i transportowa Stanów Zjednoczonych zostałaby przeniesiona na wyższy poziom wydajności i bezpieczeństwa.

Tego rodzaju proces modernizacji umożliwi przekwalifikowanie wielu zakładów przemysłu samochodowego, które stoją na krawędzi bankructwa i są likwidowane, pomimo tego, że wiele z nich dysponuje jeszcze znacznym potencjałem parku maszynowego o wysokim poziomie technologicznym. Produkcja nowych lokomotyw, wagonów, sprzętu dla elektrowni jądrowych, linii transmisyjnych wymagać będzie tysięcy miejsc pracy, gdzie zatrudnić będzie można zwalnianych z przemysłu samochodowego pracowników. Nastąpi też ożywienie hutnictwa i innych gałęzi przemysłu, gdyż jedna mila kolei wymaga 370 ton stali oraz 535 ton cementu. Projekt modernizacji kolei wymaga 15 lat i ponad 500 mld dolarów, ale jest niezbędny dla zagwarantowania rosnącej gospodarki o zwiększonej wydajności. Trzeba też podkreślić, że nowoczesna kolej stworzy nowy potencjał rozwoju w korytarzach wzdłuż szlaków kolejowych o szerokości 200 mil dzięki niskim kosztom transportu. *

Konieczne zmiany polityczne

Uzyskana przez demokratów większość w Izbie Reprezentantów i w Senacie nie oznacza, że wprowadzenie zmian będzie łatwe. Administracja Busha i Cheney zdaje się nie dopuszczać do świadomości faktu, że większość Amerykanów zagłosowała na demokratów, ponieważ sprzeciwia się wojnie w Iraku i coraz bardziej odczuwa skutki rozkładu gospodarki. Oficjalne raporty rządowe nadal utrzymują, że gospodarka amerykańska jest w dobrym stanie, w co chyba już nikt nie wierzy, przemilczany jest też całkowicie fakt, że globalny system finansowy jest bankrutem. Natomiast reakcja administracji na rezultaty wyborów polega na eskalacji działań mających doprowadzić do ataku na Iran, a w konsekwencji do chaosu na Bliskim Wschodzie, co w mniemaniu aparatu kierującego Bushem i Cheney ma pomóc w zachowaniu kontroli nad sytuacją w momencie załamania się

globalnego systemu finansowego. Faktem jest jednak, że polityka agresji militarnych jest polityką samobójczą. W tygodniku „EIR” (1/12/2006) w artykule pt. „Cheney planuje przyspieszenie szalonego ataku na Iran” autor Jeff Steinburg pisze: „Lyndon LaRouche ostrzegł, że wydarzenia w Azji Południowo-zachodniej nie są rezultatem tragicznych reakcji i kontr-reakcji. Są częścią planu prowadzącego do globalnej katastrofy, która zniszczy Stany Zjednoczone i zepchnie całą planetę w nowe mroczne wieki. Dlatego też LaRouche podkreśla, że droga do pokoju na Bliskim Wschodzie powinna zacząć się od postawienia Dicka Cheney i George’a W. Busha w stan oskarżenia”. Kierowany przez LaRouche’a ruch młodzieżowy od ponad roku domaga się rozpoczęcia postępowania przeciwko Bushowi i Cheney. Już przed listopadowymi wyborami 36 członków Izby Reprezentantów poparło ideę utworzenia komisji, która przygotowałaby raport opisujący podstawy do postawienia Busha i Cheney w stan oskarżenia. Z pewnością już pierwsze dni obrad nowego Kongresu pokażą, czy demokraci po wygranej zajmą się poważnie tą sprawą.

A jest ona z pewnością jedną z najbardziej pilnych spraw. Przedstawiony na konferencji prasowej 6 grudnia raport specjalnej komisji ds. wojny w Iraku sporządzony przez Jamesa Bakera i Lee Hamiltona przyznaje słusznie, że Amerykanie nie wygrają tego konfliktu. Zaleca też bezpośrednie negocjacje z Iranem i Syrią. Nie zwraca jednak uwagi na fundamentalny problem, który był główną przyczyną ataku na Irak, tzn. na bezprecedensowy krach globalnego systemu finansowego, który na dobrą sprawę już się zaczął. Szanse, by Bush i Cheney zmienili swoje podejście do sytuacji na Bliskim Wschodzie oraz odpowiednio zareagowali na krach, są właściwie zerowe. Czy w takiej sytuacji rozsądne jest czekanie na nową administrację do stycznia 2009 r.?

Anna Kaczor

* Congress’ Mission for Bankrupt Auto: Build U.S.A. Electrified Rail Network, Richard Freeman, Hal Cooper June 10, 2005 ”EIR”