

Lekcje chińskiej ekonomii

Robiąc świąteczne zakupy nietrudno było zauważyć, że większość ozdób choinkowych czy prezentów wyprodukowana była gdzieś zagranicą, najczęściej w Chinach, bez względu na to, czy zakupy odbywały się w tanim Wall Marcie, czy w ekskluzywnych centrach handlowych. Nie jest to oczywiście nowe zjawisko. Od lat większość produkcji dóbr konsumpcyjnych sprzedawanych na rynku amerykańskim znajduje się poza granicami Stanów Zjednoczonych. Cieszymy się z niskich cen, ale tak naprawdę tracimy fortunę na polityce globalizacji. Od czasu do czasu szef jakiegoś związku zawodowego albo lewicowy polityk narzeka na ten stan rzeczy i atakuje przy okazji Chiny za duży deficyt handlowy z USA, tanią walutę, naruszanie praw człowieka etc. Zamiast jednak atakować Państwo Środka, może warto się od niego czegoś nauczyć?

Po pierwsze, władze Chin zdają sobie sprawę z tego, że gospodarka oparta na taniej sile roboczej i tanim eksporcie nie stwarza dobrych perspektyw dla rozwoju. Przyznają też, że Chinom daleko jest do osiągnięcia poziomu prawdziwej potęgi przemysłowej. W wywiadzie dla „People’s Daily” z listopada 2006 r., profesor Liu Jingciu z Chińskiej Akademii Nauk przyznał, że Chiny muszą polepszyć swoją „zdolność do innowacji i rozwoju swoich własnych technologii”. Powiedział też, że „Wiele osób określa Chiny mianem fabryki świata, co nie jest zgodne z prawdą. Chiny są tylko taśmą produkcyjną i mają przed sobą daleką drogę”. Profesor Jingciu zauważył też, że elementy, od których zależał wzrost gospodarczy Chin w ostatnim okresie, już nie wystarczają, tzn. napływ obcego kapitału i inwestycje zagraniczne.

Infrastruktura a nie tania siła robocza

Po drugie, tak naprawdę dotychczasowe najważniejsze osiągnięcia gospodarki chińskiej pochodzą z rozbudowy podstawowej infrastruktury, nie zaś taniej siły roboczej. Najbardziej spektakularnym tego przykładem jest osławiona Zapora Trzech Wąwozów na rzece Jangcy. Jej budowa posuwa się szybciej niż planowano i przewiduje się, że główny zbiornik wodny zostanie wypełniony w 2008 r.

Zapora będzie miała ponad 2 kilometry długości i prawie 200 metrów wysokości. Jej zbiornik wodny pomieści 31 miliardów metrów sześciennych wody. Zapora nie tylko pozwoli na opanowanie powodzi lecz również poprawi nawigację na rzece Jangcy, a elektrownia wodna dostarczy ogromne ilości energii dla sąsiadujących z nią regionów. Eksperci przewidują, że za pomocą 26 generatorów

będzie w stanie wytworzyć 85 miliardów kilowatów energii, czyli tyle mocy co 19 elektrowni atomowych. Na skutek budowy zapory zalane zostanie około 60 tysięcy hektarów ziemi, w tym 160 miast, dlatego ponad milion Chińczyków zostało przesiedlonych. Należy jednak pamiętać, że częste powodzie w dolinie Jangcy powodowały śmierć tysięcy ludzi i masowe ewakuacje. W czasie ostatniej powodzi w 1998 r. zginęło około 4 tys. osób, życie 290 milionów osób zostało zrujnowane, zalanych było aż 22 miliony hektarów ziemi uprawnej.

Przy budowie kanałów, tam i hydroelektrowni na rzekach dopływowych w basenie Jangcy, szczególnie rzece Han-ciang wpadającej do Jangcy w przemysłowym mieście Wuczang współpracują z Chińczykami amerykańscy inżynierowie z Doliny Tennessee, sławnej z wielkiego projektu regulowania rzek zainicjowanego w latach 30-tych, tzw. TVA.

Dolina Tennessee od lat jest inspiracją dla krajów rozwijających się. W wydanej w 1948 r. książce pt. „Stany Zjednoczone i Chiny” autor John Fairbanks napisał: “Spośród największych osiągnięć amerykańskich najbardziej interesuje Chińczyków jako amerykański model do naśladowania regionalny program rozwoju doliny rzeki Tennessee, Tennessee Valley Authority. TVA może zdać egzamin w Chinach. Wykorzystanie funduszy publicznych na finansowanie dużych projektów infrastrukturalnych, w tym regulacji rzek, współpraca między rządem a indywidualnym obywatelem w zastosowaniu nowoczesnej technologii, by rozwiązać odwieczne problemy ziemi, państwo wspomagające przeciętnego człowieka, by mógł pomóc sobie – to jest ideał demokratyczny przemawiający w Azji. W naszych stosunkach z gospodarczo zacofanymi krajami, TVA jest naszym głównym atutem”. Można zadać w tym miejscu pytanie, dlaczego w ciągu ostatnich 30 lat nikt tutaj w Stanach Zjednoczonych nie czytał tej książki, czy innej publikacji na temat prawdziwej historii rozwoju gospodarczego Stanów Zjednoczonych, i w konsekwencji musieliśmy przeżyć katastrofę wywołaną huraganem Katrina czy powodzią na północy kraju w 2006 r.?

Inne przełomowe osiągnięcie Chin to pierwsza komercyjna linia pociągu napędzanego polem magnetycznym otworzona dla ruchu pasażerskiego w 2004 r. na odcinku między stacją Long Jang w Szanghaju a lotniskiem w Pudong. Trasę tę o długości 30 km przemierzyć można maglevem w 7 minut 20 sekund. Na ceremonii otwarcia linii poinformowano o budowie kolejnych 300 kilometrów pociągu „maglev” w rejonie Szanghaju. Był na niej obecny minister transportu Niemiec, który wyraził nadzieję, że budowa komercyjnego pociągu maglev zacznie się i w jego kraju. Istniejący tam od lat projekt został zablokowany z powodu paktu stabilizacyjnego będącego częścią Traktatu z Maastricht, który

uniemożliwił rządowi niemieckiemu emisję kredytu na 1,5 mld USD na budowę linii Berlin-Hamburg. Sytuacja w Stanach wygląda jeszcze gorzej, gdyż nie ma tu nawet linii testowej, tak jak w Niemczech i Japonii, co zakrawa wręcz na skandal, wzięwszy pod uwagę fakt, że to dwaj amerykańscy naukowcy, James Powell i Gordon Danby, opracowali technologię pociągu o napędzie magnetycznym i w 1968 r. otrzymali patent na swój projekt. W ramach ustawy o szybkim transporcie naziemnym z 1965 r., federalna administracja kolei (FRA) sfinansowała szereg programów badawczych nad szybkim transportem na początku lat 70-tych. Sponsorowany przez FRA program umożliwił w tym okresie rozwinięcie liniarnego silnika elektrycznego stosowanego do dzisiaj w prototypach magleva. W 1975 r. z powodów czysto ideologicznych obcięto całkowicie federalne pieniądze na badania nad maglevem, co doprowadziło do porzucenia projektów budowy tego systemu w Stanach Zjednoczonych, a badania nad technologią zamknięto ostatecznie w 1986 r. I w taki sposób pierwsza linia komercyjna pociągu maglev powstała w Chinach.

Kolejny ważny aspekt rozwoju Chin to energetyka. W artykule pt. „Chiński plan rozwoju energetyki jądrowej w XXI wieku” opublikowanym w tygodniku „EIR” (2.25.05) Marsha Freeman pisze o planach budowy 30 nowych elektrowni jądrowych w ciągu 15 lat. Pierwsze reaktory zostały importowane z Rosji, Francji i Kanady. Jednocześnie Chiny rozpoczęły program szkolenia swoich własnych inżynierów i operatorów, a obecnie planują przygotowanie własnych zdolności produkcyjnych do budowy reaktorów jądrowych oraz ich eksportu, koncentrując się na nowej generacji reaktorów wysokotemperaturowych chłodzonych gazem. Niemcy i Stany Zjednoczone przetestowały tego rodzaju generatory już w 1985 r., ale histeria skierowana przeciwko energetyce jądrowej, kampanie zielonych i powolny upadek gospodarki spowodowały i w tej dziedzinie zastopowanie postępu. Choć i na Zachodzie widać ożywienie w tej branży, plan rozwoju energetyki jądrowej administracji Busha przedstawia się żałośnie w porównaniu z ambicjami Chin – jedna nowa elektrownia w ciągu dziesięciu lat. Firmy energetyczne budujące elektrownie ratują się zamówieniami lokalnych władz oraz kontraktami zagranicznymi, m.in. właśnie z Chin. W grudniu 2006 r. amerykańska firma Westinghouse Electric Company podpisała umowę z chińską Państwową Korporacją Technologii Energetyki Jądrowej na produkcję czterech elektrowni jądrowych z generatorami AP-1000 trzeciej generacji. Każda elektrownia kosztować będzie ponad miliard dolarów i zagwarantuje około 6 tys. miejsc pracy w Stanach Zjednoczonych. Wszystkie cztery elektrownie będą oddane do użytku w 2013 r. Długoterminowe plany przewidują, że w 2050 r. Chiny będą miały 150 elektrowni jądrowych. Stany Zjednoczone mają obecnie 103.

Czego można nauczyć się od Chińczyków? Okazuje się, że nie tyle jakichś zaskakujących mądrości Wschodu, ale wypróbowanej już dawno na Zachodzie efektywnej ekonomii, dzięki której gospodarka Stanów Zjednoczonych była kiedyś potęgą, zanim uwierzono tu, że spekulacja finansowa i tania siła robocza zastąpić mogą inwestycje w naukę, nowe technologie, infrastrukturę etc. Takiej ekonomii uczą się Chińczycy. Na przykład, jeden z odcinków emitowanego w Chinach pod koniec 2006 r. serialu dokumentalnego na temat wielkich narodów świata poświęcony był Fryderykowi Listowi, niemieckiemu ekonomiście, który przyczynił się nie tylko do rozwoju Niemiec w wieku XIX, ale też Stanów Zjednoczonych, gdzie mieszkał w latach 1825-32. List był zagorzałym oponentem teorii wolnego rynku Adama Smitha i stworzył podstawy amerykańskiego systemu ekonomii politycznej.

Czas na odnowioną starą ekonomię

Chińczycy śledzą też uważnie analizy amerykańskiego ekonomisty, Lyndona LaRouche'a. Pod koniec 2006 roku po raz kolejny chińskie mass media opublikowały jego wypowiedź. Tym razem „Dziennik Chińskiej Nauki i Technologii” z 4 grudnia wydrukował wywiad z LaRouchem, który ostrzegł przed rozkładem globalnego systemu finansowego i odpowiedział na szereg pytań dotyczących słabnącego dolara i chińskiej waluty. Pod koniec lat 90-tych Chiny odwiedziła kilkakrotnie żona LaRouche'a, Helga Zepp-LaRouche. Przedstawiła wtedy na forum wielu instytucji program Eurazjatycki Most Lądowy, opisujący właśnie takie przedsięwzięcia jak regulacja rzek, szybkie koleje, energetyka jądrowa. Jak pokazuje przykład Westinghouse Electric Company, realizacja takiego programu oznacza też korzyści dla Ameryki.

Emitowane przez Internet 11 stycznia br. seminarium zorganizowane przez Pakt Akcji Politycznej LaRouche'a zatytułowane jest „Stara ekonomia nie żyje, czas na nową ekonomię”, ale tak naprawdę chodzi o to, by Amerykanie wrócili do zasad, które w przeszłości umożliwiły rozkwit tego kraju i dostosowali je jedynie do nowych warunków. Chiny są dowodem na to, że zasady te są nadal prawdziwe. (obrazy seminarium dostępne na stronie www.larouchepac.com)

Anna Kaczor