

# DESENVOLUPAMENT DE LES RELACIONS DE FORÇA ECONÒMIQUES DE L'IMPERIALISME

En aquest informe econòmic volem posar en evidència les dades econòmiques de diferents països amb el propòsit d'arribar a una valoració el més objectiva possible de les relacions de força en el terreny econòmic dels principals països i en concret d'USA, Xina, Índia, Europa i dins d'Europa Alemanya, França, Itàlia, Anglaterra i Espanya.

Com ens han ensenyat els pares del Marxisme Marx, Engels, Lenin i l'Esquerra nosaltres examinem les dades financeres. No és que descuidem l'aspecte financer sinó que aquest és derivat del curs del procés productiu.

**Examinem primer la producció de l'Acer, Alumini i Ciment que són els elements fonamentals per la producció de construccions com carreteres, ponts, ferrocarrils, edificis, instal·lacions productives, etc.**

## ACER

En un important text nostre del 1950 aparegut en Battaglia Comunista nº18 del 1950 es diu:

*"Al llarg de la vida d'un home s'ha pogut assistir tres vegades a la preparació d'un conflicte armat tenint per escenari tota la terra.*

*La tercera guerra mundial no està en acte encara, però segurament nou persones sobre deu la consideren segura. Encara que tingués raó la desena, és segur que estem en el període d'oberta preparació; per una vegada es faria realitat l'antic advertiment que s'evita la guerra preparant la mateixa. Un esdeveniment com aquest no està fora de la història; es verifica quan un dels contendents és tan prepotent i està tan armat que l'altre alça les mans enlaire sense lluitar, o després de breus intents i escaramusses llença la tovallola i recull la bossa, es diria al ring.*

*No és necessari llavors obstinar-se en profecies sobre la tercera guerra i subordinadament sobre les possibilitats de tenir un lloc al voltant del ring durant la vida natural, per tenir el dret a treure conclusions de la directa experiència de la «tercera preparació» en desenvolupament.*

*Com sempre els guies de les grans propagandes treballen, per desgràcia amb èxit, de tal manera que en els escenaris de primer pla les masses reconeixin causes i culpes del perill de guerra en factors ideals, morals, sobretot nacionals, en el fet que no només certs determinats governs i classes dominants, sinó certs determinats pobles, nacions, fins i tot races; presos d'una indomable set de domini i de sang, provoquin, amenacin, es disposin a agredir la resta del món, on per contra masses, multituds, elits, homes d'estat serien propenses a la pau, al desarmament, al commovedor idil·li general.*

*Tots fan espases i canons, però tots declaren que si no estiguessin aquells altres, els dolents, els cruels, els fills del Maligne, estarien disposats a dedicar-se exclusivament al cultiu dels rams d'olivera, a la cria dels coloms. (...)*

*En l'època de Marx no era encara l'acer l'índex expressiu del mode de producció capitalista, útil per confrontar el desenvolupament industrial de diversos països. Era més útil el nombre de fusos per als telers de cotó. L'Edat Mitjana havia vestit els homes d'acer i havien florit les armeries i fàbriques de cuirasses i lames. La burgesia, donant-se l'aire d'avorrir els excessos d'aquella cruel i sanguinària època, preanunciava l'era civil en què estarien vestits de la mateixa llana i cotó els ci-devant barons i els nus aborígens de la Papuasía. Egalité, Fraternité. (...)*

*Hem d'arribar a 1880 perquè les estadístiques de la producció mundial d'acer es tornin eloqüents: en època de pau l'acer servia per fer màquines i locomotores, naus i arades, és ben conegut. En qualsevol cas, que parlin una mica les xifres.*

*Seguirem només sis països, perquè tots els altres, aproximadament, no sumen més que l'últim dècim de la massa produïda en el món. Seran els big six, i per al 1880 són suficients només quatre. Trobem a primera línia l'Anglaterra cotonera, amb un milió tres-centes mil tones anuals d'acer, immediatament després els Estats Units d'Amèrica amb 1.200.000, Alemanya desenganxada amb 700.000, França amb 400.000. En total 3.600.000 tones. No varien poc les xifres de les diverses fonts, però n'hi ha prou amb aquelles arrodonides per al nostre fi. (...)*

*A les estadístiques del 1913 la quantitat del 1880 ha passat a ser ni més ni menys que vint vegades més gran. La població de la terra ha crescut un 25%; la seva satisfacció amb consums útils, el menjar, les cases, la roba i posem-li una mica d'aquest acer (tot i que una arada pesa menys que l'aixada que substitueix, una fresa de fresador que una llima d'ungles, i així en endavant, tenint en compte que les plomes d'acer han substituït totes les plomes d'oca donant avantatge a la producció de tonteries) concedim que s'ha duplicat; negant-li sempre a la burgesia, fins i tot en la fase inicial, haver augmentat el veritable benestar. La desproporció entre les dues relacions es manté aclaparadora. ¿Pot aquesta no tenir influència sobre el desenvolupament dels esdeveniments mundials? ¿No n'hi ha prou amb una causa d'aquesta envergadura, primària i significativa però certament no única en el quadre de la virulència del Capital, per a la irrupció d'efectes imponents? No, ha de ser el coco, el dolent, el tirà de tragèdia, l'horda de bàrbars que provenen, qui sap com, de fora d'aquest magnífic món de l'economia burgesa!*

*De la nova xifra de 71 milions de tones anuals d'acer ja la part més gran, al 1913, la produeixen els Estats Units: 31 milions. Després de 33 anys, vint vegades més. La Gran Bretanya, perdut el lideratge, amb una mica més de 10 milions ha fet un salt menor. Mentrestant l'industrialisme capitalista ha fet passos de gegant en el tercer dels grans, Alemanya, que s'ha col·locat entre els dos primers amb uns altres 19 milions incrementant 27 vegades. França fa poc més de 5 milions. Hem de posar dos altres personatges: Rússia, amb segurament 5 milions, el Japó, que es limita a 200.000 tones, fins i tot havent estat vencedor d'aquella." (Sa majestat l'acer).*

Tot just després de 16 anys:

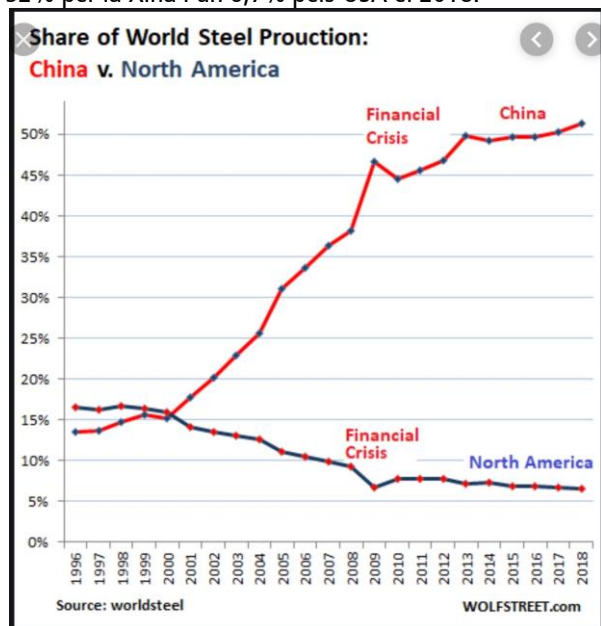
## Producció el 1929 en milions de tones

	Milions de tones	% sobre el total mundial
<b>USA</b>	<b>56,43</b>	<b>48%</b>
<b>Alemanya</b>	<b>16,0</b>	<b>13,5%</b>
Anglaterra	9,64	8,15%
França	9,55	8%
Rússia	4,76	4%

Els USA abans de la crisi van arribar a produir el 50% de l'acer mundial relegant Anglaterra al tercer lloc amb un percentatge sobre el total mundial de només 8,15% mentre que Alemanya va assolir el 2n lloc amb el 13,5%.

A continuació presentem un gràfic que mostra el % sobre el total de Xina i USA del 1996 al 2018.

D'un 16% pels USA i un 14% per la Xina el 1996 es passa a un 52% per la Xina i un 6,7% pels USA el 2018.



El mes de juny del 2019 la producció d'acer a la Xina va ser de **87,5** milions de tones mentre que aquesta en USA va ser de **7,27** milions de tones sobre una producció mundial total de **158,98** amb un percentatge sobre el total del 55% per la Xina i del 4,58% pels USA i una producció per càpita de 62,43 kg/mes, és a dir al voltant de 2 kg/dia per cada xinès, i 22,01 kg/mes o 0,71 kg/dia per cada estatunidenc. A la Xina es té a disposició més acer que menjar.

La classificació de la producció d'acer del mes de juny del 2019 ha estat extreta de la següent taula treta de la World Steel Association:

Món		158.978
1	Xina	87.533
2	Índia	9.336
3	Japó	8.789
4	USA	7.276
5	Corea del Sud	5.958
6	Rússia	5.875
7	Alemanya	3.405
8	Brasil	2.823
9	Turquia	2.698
10	Iran	2.165
11	Itàlia	2.086
12	Taiwan, Xina	1.960
13	Ucraïna	1.659
14	Mèxic	1.580
15	Vietnam	1.350
16	França	1.310
17	Espanya	1.210
18	Canadà	970
19	Polònia	780
20	Egipte	725
21	Bèlgica	720
22	Àustria	632
23	Regne Unit	618
24	Holanda	515
25	Austràlia	476

(Font W.S.A. en milers de tones)

Monthly crude steel production in the 64 countries included in the report, in thousands of tonnes.

	June 2019	June 2018	% change Jun-19/18	6 months		
				2019	2018	% change
Austria	632	474	33,4	3.963	3.822	3,7
Belgium	720 e	660	9,1	4.189	4.029	4,0
Bulgaria	50 e	63	-20,0	291	347	-16,0
Croatia	0 e	9	-100,0	48	52	-7,8
Czech Republic	398	433	-8,0	2.448	2.506	-2,3
Finland	287	345	-16,8	1.938	2.114	-8,3
France	1.310	1.267	3,4	7.702	7.978	-3,5
Germany	3.405	3.617	-5,8	20.717	21.830	-5,1
Greece	125 e	140	-10,7	761	776	-1,9
Hungary	122	165	-26,1	936	997	-6,1
Italy	2.086	2.140	-2,5	12.561	12.819	-2,0
Luxembourg	195 e	201	-3,0	1.186	1.171	1,2
Netherlands	515	582	-11,5	3.438	3.532	-2,7
Poland	780 e	840	-7,1	4.912	5.223	-6,0
Slovenia	54	57	-5,7	331	352	-5,8
Spain	1.210	1.183	2,3	7.418	7.420	0,0
Sweden	362	398	-9,0	2.558	2.550	0,3
United Kingdom	618	715	-13,5	3.800	3.910	-2,8
Other E.U. (28) (e)	920 e	932	-1,2	5.548	5.505	0,8
<b>European Union (28)</b>	<b>13.790</b>	<b>14.219</b>	<b>-3,0</b>	<b>84.744</b>	<b>86.933</b>	<b>-2,5</b>
Bosnia-Herzegovina	75 e	1	5023,0	450	239	88,2
Macedonia	25	37	-33,1	133	131	1,6
Norway	58	53	9,8	328	298	10,1
Serbia	171	180	-5,3	1.033	997	3,6
Turkey	2.698	3.032	-11,0	16.994	18.912	-10,1
<b>Other Europe</b>	<b>3.026</b>	<b>3.303</b>	<b>-8,4</b>	<b>18.938</b>	<b>20.577</b>	<b>-8,0</b>
Byelorussia	220 e	217	1,4	1.306	1.143	14,3
Kazakhstan	385 e	387	-0,5	2.015	2.326	-13,4
Moldova	45 e	43	4,7	206	275	-25,1
Russia	5.875 e	6.029	-2,6	35.757	36.010	-0,7
Ukraine	1.659	1.711	-3,0	10.930	10.391	5,2
Uzbekistan	45 e	60	-25,0	278	327	-15,0
<b>C.I.S. (6)</b>	<b>8.229</b>	<b>8.447</b>	<b>-2,6</b>	<b>50.492</b>	<b>50.472</b>	<b>0,0</b>
Canada	970 e	1.050	-7,6	5.834	6.544	-10,9
Cuba	15 e	16	-8,1	103	103	0,4
El Salvador	8 e	7	11,0	49	47	4,2
Guatemala	25 e	23	6,6	149	145	2,7
Mexico	1.580 e	1.738	-9,1	9.650	10.430	-7,5
United States	7.276	7.057	3,1	44.345	42.059	5,4
<b>North America</b>	<b>9.874</b>	<b>9.892</b>	<b>-0,2</b>	<b>60.129</b>	<b>59.327</b>	<b>1,4</b>
Argentina	412	414	-0,4	2.319	2.550	-9,0
Brazil	2.823	2.913	-3,1	17.243	17.482	-1,4
Chile	75 e	76	-1,4	443	534	-17,1
Colombia	90 e	105	-14,5	506	572	-11,5
Ecuador	50 e	48	4,5	302	290	4,1
Paraguay	1 e	2	-35,9	7	8	-4,0
Peru	105 e	103	2,4	608	606	0,4
Uruguay	4 e	5	-12,4	28	27	1,1
Venezuela	3 e	12	-75,0	34	93	-63,6
<b>South America</b>	<b>3.563</b>	<b>3.676</b>	<b>-3,1</b>	<b>21.491</b>	<b>22.162</b>	<b>-3,0</b>
Egypt	725 e	642	12,9	4.315	3.799	13,6
Libya	54	36	51,5	280	184	52,5
South Africa	454 e	547	-17,0	3.133	3.197	-2,0
<b>Africa</b>	<b>1.234</b>	<b>1.225</b>	<b>0,7</b>	<b>7.729</b>	<b>7.180</b>	<b>7,6</b>
Iran	2.165 e	2.040	6,1	12.788	12.110	5,6
Qatar	231	225	2,6	1.289	1.316	-2,1
Saudi Arabia (1)	425 e	460	-7,5	2.583	2.545	1,5
United Arab Emirates	287	279	2,8	1.652	1.585	4,2
<b>Middle East</b>	<b>3.108</b>	<b>3.004</b>	<b>3,4</b>	<b>18.312</b>	<b>17.557</b>	<b>4,3</b>
China	87.533	79.585	10,0	492.169	447.825	9,9
India	9.336	8.976	4,0	56.959	54.230	5,0
Japan	8.789	8.750	0,4	51.082	52.967	-3,6
South Korea	5.958	6.116	-2,6	36.445	36.060	1,1
Pakistan	280 e	442	-36,7	1.649	2.514	-34,4
Taiwan, China	1.960 e	1.966	-0,3	11.552	11.425	1,1
Thailand	415 e	589	-29,6	2.151	3.311	-35,0
Vietnam (2)	1.350 e	1.252	7,8	8.170	6.215	31,5
<b>Asia</b>	<b>115.622</b>	<b>107.676</b>	<b>7,4</b>	<b>660.176</b>	<b>614.547</b>	<b>7,4</b>
Australia	476	507	-6,2	2.719	2.923	-7,0
New Zealand	58	52	12,6	335	327	2,5
<b>Oceania</b>	<b>534</b>	<b>559</b>	<b>-4,4</b>	<b>3.054</b>	<b>3.250</b>	<b>-6,0</b>
<b>Total 64 countries (3)</b>	<b>158.978</b>	<b>152.002</b>	<b>4,6</b>	<b>925.064</b>	<b>882.005</b>	<b>4,9</b>

En el quadre mostrat més amunt tret de la World Steel Association trobem les dades relatives a la producció d'acer en els primers 6 mesos del 2019.

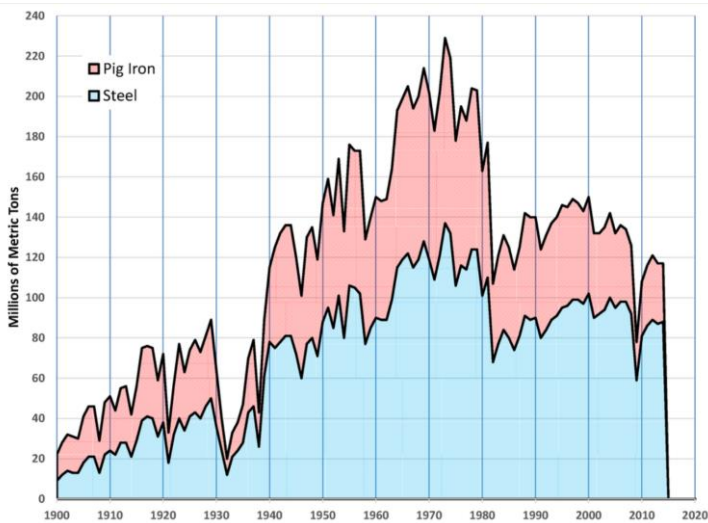
Elaborem ara una classificació per àrea geogràfica de la producció d'acer dels 6 primers mesos del 2019 utilitzant les dades extretes de la World Steel Association:

	2019	% sobre el TOTAL 2019
1 ÀSIA	660.176	71,36%
2 EUROPA	84.744	9,16%
3 AMÈRICA DEL NORD	60.129	6,50%
4 C.I.S.	50.492	5,46%
5 AMÈRICA DEL SUD	21.491	2,32%
6 ALTRES EUROPA	18.938	2,04%
7 ORIENT MITJÀ	18.312	1,98%
8 ÀFRICA	7.729	0,84%

L'àrea asiàtica produeix el 71,36% de l'acer mundial. Si afegim la producció d'Europa, del C.I.S i dels altres europeus, que formen una única àrea no separada per mar, obtenim una producció d'acer igual al 88%. En aquesta àrea les mercaderies (entre elles l'acer) poden circular sense poder ser controlades ni bloquejades per les marines militars. Amb la realització de la ruta de la seda les mercaderies d'aquesta àrea poden circular sense

ser sotmeses a un eventual bloqueig naval per part dels USA i Anglaterra.

Gràfic de la producció d'Acer i d' "Arrabio" (lingot d'alt forn) del 1900 al 2015:

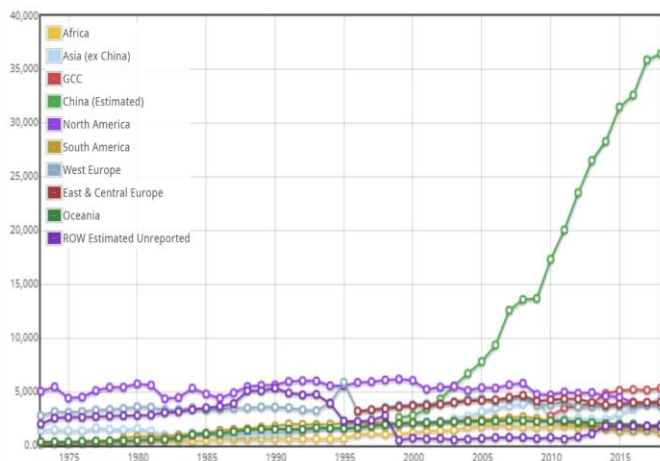


## ALUMINI

Examinem ara la producció d'Alumini.

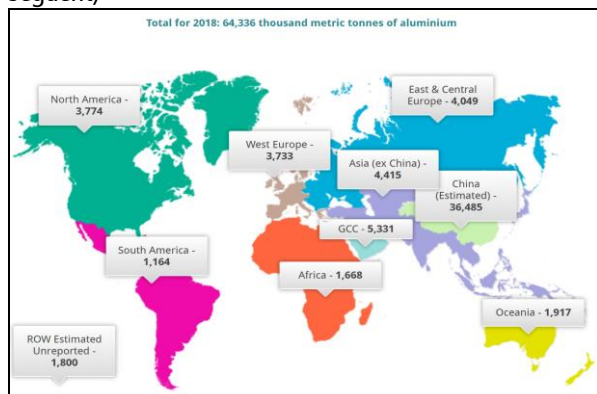
El gràfic següent mostra la producció d'alumini del 1973 al 2018 per a la Xina i per les distintes àrees geogràfiques.

Total for 1973 to 2018: 1,263,864 thousand metric tonnes of aluminium



El que salta a la vista és que la corba de la producció de la XINA que parteix del 1999 amb una producció que és la meitat que la de Nord-Amèrica, en el 2003 assoleix la producció de Nord-Amèrica i d'allà aixeca el vol fins arribar el 2018 a una producció que és 9,67 vegades la de Nord-Amèrica.

En 2018 la producció va ser de: (veure el mapa-gràfic següent)



En el mapa de dalt es mostra la producció d'alumini per àrea geogràfica el 2018.

Dels valors exposats calculem la producció percentual de l'alumini sobre el total mundial:

### Valors en milions de tones

1	XINA	36,485
2	GCC (Països àrabs del Golf Pèrsic)	5,331
3	Àsia sense Xina	4,415
4	Europa de l'Est i Central	4,049
5	Amèrica del Nord	3,774
6	Oest d'Europa	3,733
7	Oceania	1,917
8	Àfrica	1,688
9	Amèrica del Sud	1,164

Hem de precisar que en la producció nord-americana, Canadà ha produït 2.924.389 de tones d'alumini mentre que els USA han produït només 849.611, que es igual a l'1,3% del total mundial.

### Valors en percentatge sobre el total de la producció

1	XINA	56,71%
2	GCC (Països àrabs del Golf Pèrsic)	8,28%
3	Àsia sense Xina	6,86%
4	Europa de l'Est i Central	6,3%
5	Amèrica del nord	5,86%
6	Oest d'Europa	5,8%
7	Oceania	2,98%
8	Àfrica	2,63%
9	Amèrica del sud	1,8%

En els primers 6 mesos del 2019 també s'han confirmat les consideracions fetes pel 2018.



En el gràfic circular de sota veiem que en el 1972 la producció d'alumini va ser d'11,7 milions de tones i en aquest any els USA havien produït 3,74 milions de tones, això

és el 32% del total, i era el primer productor mundial seguit de Rússia amb el 16%, Japó amb el 9%, Canadà amb el 8%, Noruega amb el 5% i els altres països amb percentatges menors. En aquesta data (1972) la producció d'alumini a Xina era inferior a l'1% del total mundial.

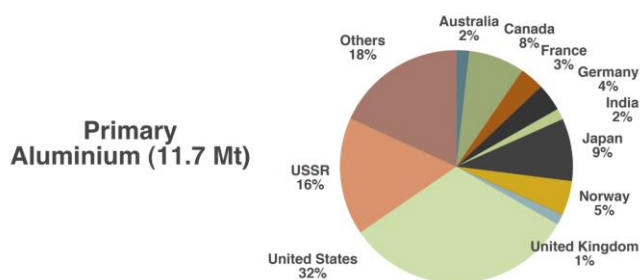


Figure 1: World Production of Bauxite, Alumina and Aluminium (1972)  
Source: Derived from World Bureau of Metal Statistics (WBMS), various years

Avui en aquest sector les relacions estan completament invertides.

El 2019 Xina va produir 36,485 milions de tones d'alumini amb un percentatge del 56,7% mentre els USA en la mateixa data van produir 0,849 milions de tones, això és l'1,3% del total mundial.

Com es veu la caiguda productiva d'aquest sector ha estat ruïnosa pels USA. Té poc de què lamentar-se i agitar-se TRUMP. Cap país, USA inclòs, pot viure d'un sol recurs.

### Consideracions sobre la importància de l'alumini en la producció industrial capitalista.

(...)

*"La indústria aeronàutica necessita un gran nombre de materials i productes diversos, en continua evolució gràcies al desenvolupament tecnològic. Les característiques que fan a aquests materials idonis són l'elevada capacitat de resistir als esforços i la lleugeresa.*

*Precisament per aquesta raó, la major part dels components estructurals d'una aeronau està construïda utilitzant aliatges d'alumini (l'alumini pur té una resistència mecànica molt baixa i no s'usa en estat pur): la seva baixa densitat, que es tradueix en una notable lleugeresa (baix pes específic), i la seva resistència mecànica, els hi permet suportar càrregues significatives reduint al màxim el pes total.*

*Per tenir una idea de la importància dels aliatges d'alumini a la indústria aeronàutica pot valer aquest exemple: segons una estadística recent, en un Boeing 757 el 78% dels materials usats per a la seva construcció està constituït per alumini i pels seus aliatges.*

*L'ús d'un centenar de tipus d'aliatges d'alumini permet als dissenyadors d'automòbils utilitzar-los en varies parts:*

- *Motors i altres parts mecàniques: carcassa de l'alternador i tapes d'arrencada, col·lectors d'admissió, càrter d'oli, caixa de canvis i culata;*
- *Xassís: barres de protecció lateral, llantes, caixa de direcció;*
- *Sistema de refredament: bomba d'aigua, acoblaments per mànigues i radiador;*
- *Aire condicionat: carcassa del compressor, condensador, evaporador.*

*La quantitat d'alumini utilitzada ha augmentat constantment en els últims 30 anys (dels 25-30 kg continguts en un vehicle promig dels anys setanta, aproximadament el 3% del pes total,*

*es superen avui els 90 kg), i es preveu un augment continu en el futur proper.(...)*

(<https://www.infissaper.it/magazine/leghe-di-alluminio/>)

*"L'ús de l'alumini en la construcció és molt freqüent gràcies a la seva propietat intrínseca de lleugeresa i resistència a la corrosió. Principalment és utilitzat en els revestiments externs de façanes, sostres i parets, a les finestres i a les portes, a les escales, baranes, a les estanteries i altres més variades aplicacions.*

*Els aliatges d'alumini realitzats per la construcció són resistents a l'aigua, a la corrosió i immunes als efectes nocius dels raigs UV, garantint així un rendiment durador.*

*L'alumini no necessita cap tipus particular de manteniment, ja es tracti d'alumini en brut o alumini vernissat o anoditzat."*

(<https://www.laminazioniottile.com/blog/it/uso-alluminio-edilizia/>)

### CIMENT

Analitzem la producció del Ciment, element essencial en la producció de construccions, carreteres, ponts, dics, disposició del territori, etc.

En la taula següent mostrem la classificació dels primers 11 països productors de ciment el 2018:

Anni	PRODUZIONE CEMENTO						FONTE	USGS	% TOTALE MONDO 2018
	1988	2014	2015	2016	2017	2018			
MILIONI di TONNELLATE									
CINA	513.5	2500	2350	2410	2400	2370			57.80
INDIA	85	280	300	280	270	280			6.83
USA	85.6	77	84	85	86	88			2.15
BRASILE	43	72	60	57	54	52			1.27
INDONESIA	22	60	58	63	66	78			1.90
IRAN	20.1	75	58	55	56	53			1.29
GIAPPONE	81.3	58	55	56	53	53			1.29
ARABIA SAUDITA	14	63	62	61	45	47			1.15
RUSSIA	26.7	69	62	61	45	47			1.15
TURCHIA	38.2	75	71	77	77	80			1.95
VIETNAM	6	60	67	77	78	80			1.95
GERMANIA	30	31	32	33	33	35			0.85
ITALIA	22	22	23	19.3	19.3	20			0.49
MONDO	987.4	4180	4100	4200	4050	4100			100.00

La dada que crida l'atenció de seguida és que la producció total mundial ha romàs quasi constant a partir del 2014, oscil·lant entre 4.100 i 4.200 milions de tones mentre en el 1988 la producció mundial va ser de 987,4 milions de tones. **Aquests nombres diuen que la producció de ciment en aquests últims 5 anys ha romàs estancada, essencialment creixement zero. Aquest és un índex que ens permet dir que l'economia ha entrat en una fase d'estancament i que això és un senyal inequívoc que els pròxims anys seran anys de crisi, d'estancament i de recessió.**

A partir del 2013-2014 la producció total mundial de ciment ha romàs essencialment constant. La corba de la producció és plana. Xina ha produït el seu màxim el 2014 amb 2.500 milions de tones i en el 2017-2018 ha produït 2.000 milions de tones, senyal que la Xina també subjau a les lleis del capitalisme. Segons nosaltres, Xina ha arribat al seu àpex sobretot al sector de la construcció.

Si donem un cop d'ull a XINA veiem que en els últims trenta anys han estat construïdes tantes infraestructures i edificis que és impossible que en els propers anys es pugui construir als ritmes actuals, més aviat estem segurs que hi haurà una ralentització i això ha de provocar una crisi profunda també a la XINA.

## TRANSPORTS

Examinem els transports ferroviaris perquè la seva importància en el tauler mundial, tant pel transport de mercaderies com pel transport de persones, està creixent notablement amb la introducció dels trens d'alta velocitat que actualment superen els 200 km/h (amb puntes de 300 i més) pel que fa al transport de persones, i els trens d'alta capacitat pel que fa al transport de mercaderies amb combois que van de 40 a 100 vagons.

### Ferrocarrils d'alta velocitat

Citem d'Omio, plataforma de viatges que permet als seus usuaris buscar i reservar connexions ferroviàries, d'autobús i aèries en tota Europa, un informe sobre els trens d'alta velocitat a la Xina el 2019. El ferrocarril d'alta velocitat a la Xina és qualsevol servei ferroviari per al transport de persones que tingui una velocitat mitja d'almenys 200 km/h.

*"El següent estudi, realitzat per Omio, proporciona una panoràmica sobre la situació de les 20 xarxes ferroviàries d'alta velocitat líders al món. Els resultats mostren on han estat ja efectuades inversions en infraestructures avançades i mobilitat de baixes emissions. L'estudi ha analitzat i després comparat el nombre de quilòmetres de línia en servei i en construcció, la velocitat màxima de funcionament i la velocitat màxima tècnicament factible dels trens. El resultat és la classificació Omio 2019 dels trens d'alta velocitat."*

(<https://www.liberoreporter.it/2019/07/esteri/alta-velocita-ferroviaria-nel-mondo-la-classifica-cina-al-top-e-svizzera-flop.html>)

Tabelle 1: Erkenntnisse über das Hochgeschwindigkeitsnetz in der Schweiz

Rang	Land	Zuggattung	Strecke in Betrieb	Schienen im Bau	Max. Betriebsgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit
20	Schweiz	RABe 503	144 km	15 km	250 km/h	250 km/h

Tabelle 2: Erkenntnisse über das Hochgeschwindigkeitsnetz der 10 besten Länder

Rang	Land	Zuggattung	Strecke in Betrieb	Schienen im Bau	Max. Betriebsgeschwindigkeit	Höchstgeschwindigkeit
1	China	CR400BF	31.043 km	7.207 km	350 km/h	420 km/h
2	Japan	Shinkansen	3.041 km	402 km	320 km/h	400 km/h
3	Spanien	AVE	2.852 km	904 km	310 km/h	404 km/h
4	Frankreich	TGV POS	2.734 km	0 km	320 km/h	575 km/h
5	Deutschland	ICE	1.571 km	147 km	300 km/h	368 km/h
6	Südkorea	KTX	887 km	0 km	305 km/h	421 km/h
7	Italien	AGV 575	896 km	53 km	300 km/h	394 km/h
8	Türkei	TCDD HT65000	594 km	1.153 km	250 km/h	250 km/h
9	Österreich	ICE	263 km	281 km	250 km/h	275 km/h
10	Saudi-Arabien	Talgo 350	453 km	0 km	300 km/h	365 km/h

Font: de.omio.com/bahn

D'aquesta taula que proporciona les dades de la longitud de les vies d'alta velocitat dels primers 10 països destaquem que la longitud de les vies d'alta velocitat dels ferrocarrils xinesos és de 31.043 km, això és més del doble de la suma de la longitud dels altres 9 països junts que és de 13.323 km i exactament 2,33 vegades. En aquest informe no apareixen els Estats Units que ara estan només començant a afrontar la construcció de vies per a trens d'alta velocitat.

Altres dades sobre els trens xinesos:

- Sobre la línia **PEQUÍN-XANGAI**. Els G train (tren projectil) cobreixen els 1.318 km entre les dues ciutats en unes 5 hores amb una velocitat màxima de 300km/h. **El més ràpid** tarda 4 hores i 24 minuts.

- **Línia HARBIN-DALIAN**. Els trens d'alta velocitat cobreixen els 921 km entre les dues ciutats en unes 3 hores i mitja amb una velocitat màxima de 300 km/h. **El més ràpid**: 3h35min.
- **Línia LANZHOU-URUMQI**. Els trens d'alta velocitat cobreixen els 1.776 km entre les dues ciutats en 11 hores amb una velocitat màxima de 300 km/h. **El més ràpid**: 11h.

(...)

*"Xina: inaugurada la línia ferroviària d'alta velocitat Cantó-Shenzhen-Hong Kong.*

*El primer tren directe d'alta velocitat de Hong Kong a Cantó ha sortit aquest diumenge, 23 de setembre, inaugurant la línia Cantó-Shenzhen-Hong Kong (Xrl) i marcant una fita fonamental cap a l'objectiu d'una vasta zona econòmica integrada al sud de Xina, que en les intencions de Pequín havia de competir amb metròpolis com Tokio i Nova York.*

*La connexió infraestructural ha costat 10.000 milions de dòlars, i els treballs segueixen ràpid. Més difícil, en canvi, és convèncer l'opinió pública de Hong Kong, que en el projecte es divisa els contorns d'una ulterior erosió dels marges d'autonomia gaudits per l'excolònia britànica. El pla relatiu al desenvolupament de l'Àrea de la Gran badia va ser aprovat formalment pel Congrés nacional del poble xinès el març passat."* (<https://www.stradeeautostrade.it/notizie/2018/cina-inaugurata-la-linea-ferroviaria-ad-alta-velocita-canton-shenzhen-hong-kong/25/09/2018>)

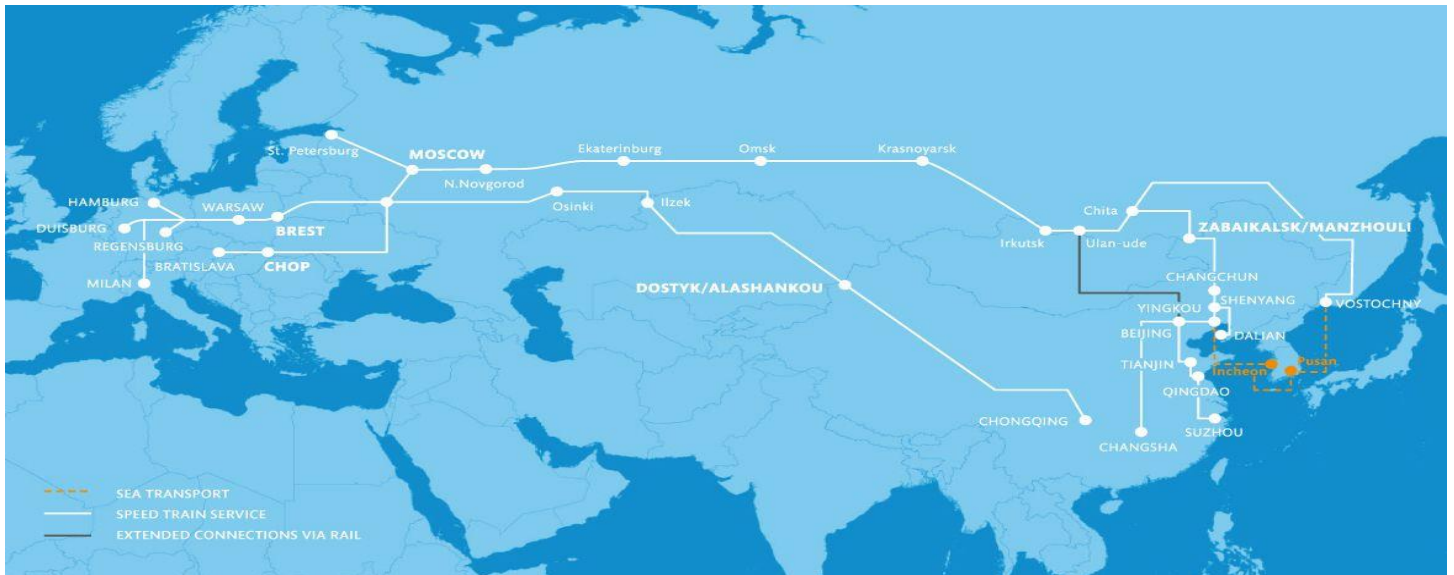
*"No menys de 4.000 km de línies seran construïdes aquest any, ja que Xina Railway Corp. apunta a teixir múltiples rutes troncal per servir als centres estratègics i les seves conurbacions a les zones costaneres, amb la finalitat d'explotar les bases de clients en creixement per finançar la construcció de línies elèctriques a les províncies centrals i occidentals, informa SCMP."* (<https://www.agcnews.eu/cina-e-lunga-oltre-29mila-chilometri-la-tav-di-pechino/15/04/2019>)

Els trens d'alta velocitat a la Xina estan construïts en gran part sobre viaductes per evitar malgastar sòl per dedicar a l'agricultura, estalviar en la compra de terrenys i evitar passos a nivell. El sòl utilitzat amb vies en terra és de 28,4 hectàrees per quilòmetre de via, mentre que la mateixa distància de via sobre un pont ocupa només 10,9 hectàrees de terra i el cost per la compra dels terrenys és menor. D'aquesta manera, les línies ferroviàries elevades poden alliberar espai de terra en regions densament poblades. Les seccions del pont estan predissenyades, prefabricades, i després transportades a l'obra per ser cargolades juntes. Això va accelerar la construcció i garanteix un millor control de qualitat.

*"El tren d'alta velocitat Pequín-Xangai de 1.318 km, obert el 2011 per unir les dues ciutats més grans de la Xina, compta amb el viaducte més llarg del món: el viaducte de 164,8 km entre Danyang i Kunshan a prop de Xangai s'estén sobre quatre ciutats a la província oriental de Jiangsu, on el terreny predominant està constituït per arrossars, canals, llacs i pantans. El pont transcorre aproximadament paral·lel al riu Yangtzé, passant pels límits del nord dels centres urbans al llarg del recorregut. Emprant a més de 10.000 obrers, la construcció ha requerit quatre anys i costa aproximadament 8.500 milions de dòlars, segons les dades de Xinhua."*

(<https://www.agcnews.eu/cina-e-lunga-oltre-29mila-chilometri-la-tav-di-pechino/15/04/2019>)

A més d'en els ferrocarrils interns, Xina està invertint massivament en les connexions amb Àsia i Europa, sobretot en el transport de mercaderies.



Presentem el següent mapa que mostra les connexions avui existents i funcionals per al transport ferroviari amb Europa i Rússia. Observant el pla ferroviari següent veiem que de la Xina a Europa hi ha 2 línies ferroviàries. La línia que usa la via Transsiberiana que uneix Suzhou, Pequín, Tianjin i altres ciutats a Duisburg, i la segona línia que uneix Chongqing a Duisburg. (Chongqing és la metròpoli més gran de món amb 36 milions d'habitants). La longitud de la via Chongqing-Duisburg és de 11.179 km. Observant el pla ferroviari es dedueix també que les línies ferroviàries no acaben a Duisburg, Bratislava o Hamburg sinó que s'uneixen a tota la xarxa ferroviària europea, pel que són línies ferroviàries que arriben a qualsevol ciutat o centre industrial europeu, i el mateix es pot dir de la banda xinesa.

**Avui les mercaderies que parteixen de la Xina per arribar a Rotterdam per tren inverteixen la meitat de temps que el transport per mar. Això és un cop dur a la capacitat dels USA de poder bloquejar les mercaderies a l'àrea euroasiàtica on hi ha un mercat de milers de milions de clients.**

Aquesta nova situació posa en problemes les dues potències històriques, Anglaterra i Estats Units, que tenien el seu eix de control en la marina MILITAR.

L'empresa de transports alemanya D.B. Group a la seva pàgina web diu:

*"D.B. Group està especialitzada en el transport de contenidors DV de 40 peus, HC de 40 peus COC entre Extrem Orient (Xina i Corea del Sud) i Rússia / Europa utilitzant la connexió ferroviària Transsiberiana.*

*El ferrocarril Transsiberià connecta Europa i la Xina amb un sistema de calibre de grans dimensions que abasta més de 9.500 km a través de Rússia, Bielorrússia i Ucraïna. A Europa i la Xina, el canvi de calibre de grans dimensions a estret es porta a terme a les terminals especialment equipades de Brest (Bielorrússia) o Malaszewicze (Polònia) per la ruta del nord, i Chop (Ucraïna), Dobra (Eslovàquia) o Záhony (Hongria) per a la ruta meridional.*

*A l'Extrem Orient, els principals punts d'intercanvi són Zabaikalsk (Rússia) i Manzhouli (Xina); des d'allà es gestionen el 90% dels nostres enviaments. A continuació, la nostra ruta meridional a través d'Dostyk (Kazakhstan) i Alashankou (Xina), que proporciona els trens des de Chongqing. (...)*

*El transport ferroviari contribueix a una reducció significativa de les emissions de diòxid de carboni i, per tant, és un dels mitjans de transport més respectuosos amb el medi ambient. La ruta del D.B. Group utilitza xarxes ferroviàries electrificades alimentades en gran part per centrals hidroelèctriques. El ferrocarril contribueix a més a més a reduir la greu congestió que*

*afecta als ports involucrats en els intercanvis de contenidors entre Est i Oest, movent els contenidors dels camions a la xarxa ferroviària.*

*Els ferrocarrils són pràcticament indiferents a les condicions climàtiques adverses."*

(<https://www.dbgroup.net/it/trasporto-su-rotaia>)

## CONCLUSIONS

- Del treball exposat es dedueix d'una forma clara que la primera potència econòmica és la Xina i el resum següent ho demostra clarament: el 52% de l'acer mundial. El 56,7% de l'alumini, el 57,8% del ciment.
- Els USA produeixen: el 4,8% de l'acer mundial, el 1,2% de l'alumini, 2,15% del ciment.
- O sigui, Xina produeix 10,8 vegades l'acer dels USA, 47,2 vegades l'alumini dels USA, 26,9 vegades el ciment dels USA.

**Només cal aquesta breu comparació sobre la producció d'aquests tres materials de base de la producció industrial capitalista per establir que la primera potència econòmica mundial avui és Xina, que ha trastocat les relacions de força econòmiques sortides de la segona guerra mundial.** Podem dir que a nivell industrial els USA han patit una derrota, un trencament. Els USA pensen poder dominar el món amb les finances però s'equivoquen completament. Hem de recordar el que va dir la nostra corrent fa més de 50 anys. **"Enderroca més cortines de ferro la baralla econòmica que les bombes atòmiques"**.

És del magma productiu que neixen els xocs i les tensions entre els estats capitalistes. No són les decisions dels polítics ni les estratègies comercials en si mateixes. La potència d'una nació capitalista es veu no en el seu aparell militar sinó en l'aparell econòmic.

Té poc amb què amenaçar Trump contra la competència deslleial, són les mercaderies americanes que no aconsegueixen competir en el mercat. És ja des de fa alguns anys que el gran magatzem de les mercaderies xineses inunda el mercat mundial en qualsevol racó de la terra gràcies a la millor relació qualitat preu de les mercaderies xineses respecte a les americanes.

Molts grups i partidets d'esquerra examinen sempre les dotacions militars per avaluar les relacions de força entre els estats capitalistes ignorant completament els aparells productius.

Qui pari capital és només el proletariat al qual li arranquen

una part del seu treball, **el plusvalor**, que es transforma en capital. I per tant és important analitzar també el nombre d'habitants. Ja en tot el món domina el mode de producció capitalista, Àfrica inclosa, amb la conseqüent proletarització de la major part de la població, i per tant el plusvalor és arrencat en cada racó de la terra i la lluita és entre qui busca acaparar el plusvalor dels altres.

No cal tenir una vista d'àguila per donar-se compte que la major massa de proletaris es troba a Àsia i no en els USA o en Europa.

Amb aquest propòsit mostrem una taula dels 15 primers estats més poblats del món:

	País/Territori	Població	Data	% de la població mundial
1	Xina	1 400 450 000	14/08/2019	20,8%
2	Índia	1 306 170 000	14/08/2019	19,4%
3	Estats Units	325 127 000	02/01/2019	4,56%
4	Indonèsia	255 461 700	20/12/2015	3,55%
5	Brasil	214 953 000	14 /08/2019	3,19%
6	Pakistan	198 208 000	14 /08/2019	2,94%
7	Bangladesh	155 009 941	20 /12/2008	2,3%
8	Nigèria	147 650 948	20 /12/2008	2,19%
9	Rússia	140 387 818	20/12/2008	2,09%
10	Japó	127 205 040	20/12/2008	1,89%
11	Mèxic	110 547 123	20/12/2008	1,64%
12	Filipines	96 962 954	20/12/2008	1,44%
13	Vietnam	86 518 311	20 /12/2008	1,28%
14	Etiòpia	83 794 239	20/12/2008	1,24%
15	Alemanya	82 352 473	20/12/2008	1,22%

De la taula de la classificació entre els països amb major nombre d'habitants veiem que la població dels països asiàtics és de 3.625.984.546 sobre un total de 4.730.797.147 del total dels 15 països.

Per tant, els països asiàtics tenen una població que és del 76% respecte al total dels 15 països més poblats del món.

Això ens diu que el baricentre de l'economia mundial s'ha desplaçat i es concentra sempre més en ÀSIA i això ha determinat una disminució de la capacitat dels USA d'imposar la dominació del dòlar més que en Àsia també a nivell mundial.

## Reintroducció del proteccionisme

En el prefaci d'Engels a l'edició anglesa del Discurs sobre el lliure canvi de Marx, aparegut el 1888, llegim això en relació al fet que Anglaterra hagués decidit introduir de nou els aranzels en el moment en que era clar que estava perdent la seva posició com primera potència industrial del món en relació tant als Estats Units com a Alemanya:

*"Cap país, però, estarà de nou en el punt de passar del proteccionisme al lliure canvi en un moment en el que tots, o quasi tots, els seus sectors industrials estan en condició de desafiar la competència estrangera en el mercat obert. La necessitat d'aquesta transició arribarà molt abans del que es pot esperar en aquesta situació. Aquesta necessitat es manifestarà en els diferents sectors en temps diferents; i sobre els interessos oposats d'aquests sectors sorgiran divertides disputes i intrigues parlamentàries. (...)*

*En el moment en el que una rama de la indústria nacional ha conquistat completament el mercat domèstic, en aquell moment l'exportació es converteix per aquest sector en una necessitat. En condicions capitalistes, un sector o s'expandeix o desapareix, no pot romandre estacionat; la falta de creixement significa la ruïna incipient. El progrés tècnic de la mecànica i de la química posa constantment límits a l'ocupació del treball humà, permetent al mateix temps un creixement i una concentració del capital sempre més ràpids. D'aquest mode crea en cada sector estancat de la indústria un excés tant de treballadors com de capital, un excés que no troba sortida en cap part, perquè el mateix procés està en acció en totes les altres branques industrials."*

Si ara els USA es bolquen en la política d'imposar els aranzels duaners no es degut a la **competència deslleial**, ja que per la seva naturalesa el Capital ha de ficar-se en cada racó de la terra per vendre les mercaderies produïdes amb la fi de recuperar les despeses de producció però sobretot per obtenir un més, el guany, que en gran part haurà de ser reinvertida en la producció i sense la qual no pot viure. El mode de producció capitalista necessita el mercat mundial i suprimir tots els obstacles per a la circulació de les mercaderies incloses les barreres duaneres. Quan un estat imposa els aranzels duaners és quan les mercaderies endògenes no estan en condicions de competir amb les mercaderies estrangeres. És una contradicció en termes afirmar que tal país o tal altre fa la competència deslleial ja que en el mercat, a mateixes característiques de les mercaderies, es compra i es ven la mercaderia que costa menys i que es ven per menys i en cas de necessitat també per sota del cost per tal de realitzar una part del diner anticipat. Imposar les barreres duaneres, com estan fent els USA, és admetre a la força que el sistema productiu dels USA és més antiquat i menys eficient que el dels que han arribat últims, Xina i països asiàtics. Les dades més a dalt exposades demostren clarament que Àsia liderada per Xina és el cor polsant de l'actual fase de l'economia capitalista mundial. De poc serveixen els aranzels duaners en la situació actual en la que en tot el món està vigent el capitalisme. ¿Una tercera guerra mundial podrà, després d'una immensa destrucció, recrear les condicions per a un nou cicle capitalista? Nosaltres no pretenem respondre aquesta pregunta sinó que relancem la nostra consigna als proletaris de tot el món: **Hem de jugular al Capitalisme abans que amb els esclats i les pestilències desaparegui la humanitat de la faç de la terra.**