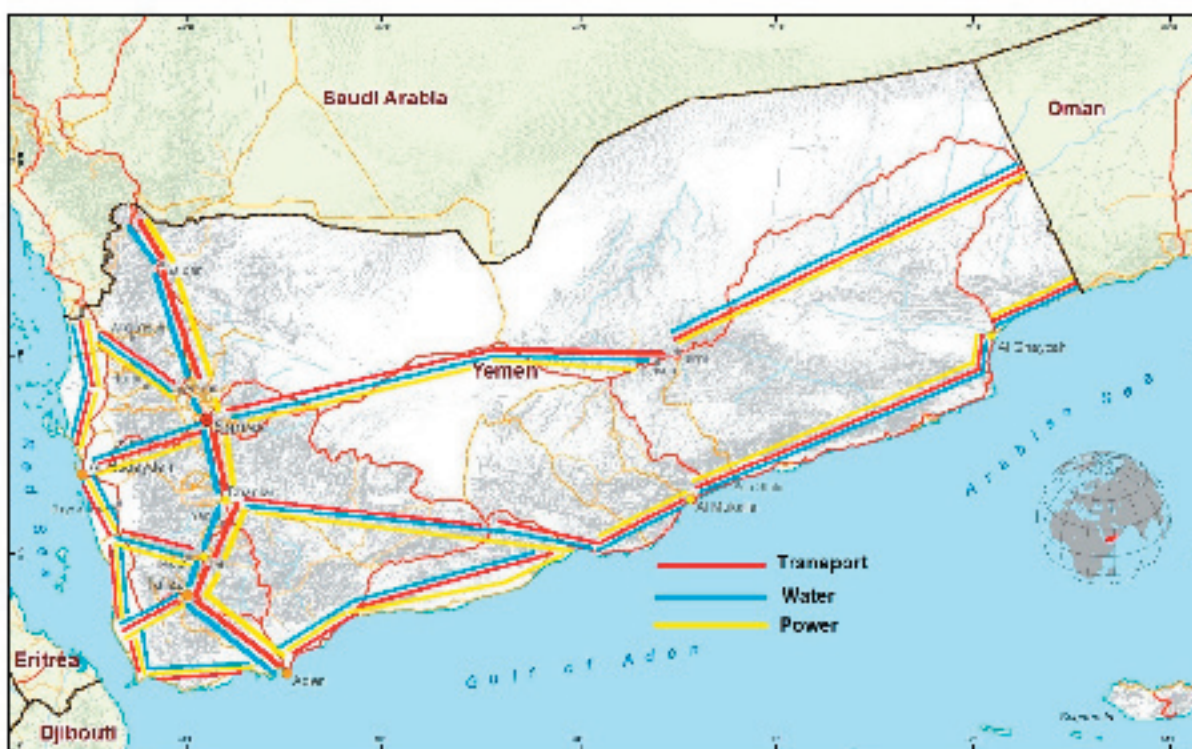


Sana'adeklarationen antar Schillerinstitutets plan för fred och utveckling i Jemen



Schillerinstitutets förslag för fred och utveckling är att bygga upp Jemen, inte i det tidigare fattiga tillståndet, utan med en fullt modern ekonomisk plattform med ett järnvägsnät som håller samman landet men också gör det möjligt att samarbeta med Kinas Bälte & Väginstitutiv. Kartan visar det föreslagna nätet av järnvägar, kraft- och vattenledningar.

Jemenitiska investeringsmyndigheten (YGIA) offentliggjorde i dagarna Sana'adeklarationen på ett seminarium på sitt högkvarter. Deklarationen antar öppet Schillerinstitutets 86-sidiga rapport "Operation Felix: Jemens återuppbyggnad och deltagande i Nya sidenvägen" av Sydvästasienkoordinator Hussein Askary i Stockholm. Rapporten skrevs i samarbete med YGIA:s viceordförande Khaled Sharafeddin och ledaren för Jemens Nyasidenvägsparti Fouad Alghaffari. Talarna på seminariet tackade Schillerinstitutet och dess ordförande Helga Zepp-LaRouche personligen för sitt engagemang till försvar för jemenitiska folket och för att stoppa kriget och häva blockaden.

Rapporten går igenom det internationella sammanhang i vilket Jemens återuppbyggnad kan ske snabbt, så snart det anglosaudisk-amerikanska angreppskriget mot Jemen stoppats. Kontexten är det nya paradigmet framväxt i och med BRIK-systemet och kinesiska Bältet & Väginstitutivet. Studien bygger på den fysisk-ekonomiska vetenskapliga metod som utvecklats av Lyndon LaRouche. Studien visar att Jemens ekonomiska

sönderfall började redan på 1990-talet när landet hamnade i IMF:s och Världsbankens stålbad. Politikens katastrofala konsekvenser beskrivs ingående i studien, som visar att IMF/VB hindrade Jemen från att utvecklas i över 30 år och gjorde landet till områdets fattigaste. 2014 måste 80 procent av maten importeras, dvs. redan innan kriget startade. Jemen gick från olje- och gasexportör till nettoimportör av raffinerade oljeprodukter medan utländska bolag tog över olje- och gasfyndigheterna. Nästan inga investeringar gjordes på över 30 år i transport, el, vatten, jordbruk eller industri. Tvärtom tvingades landet exportera mer frukt och grönsaker för att få tag i hårdvaluta. Enda sektorn som såg någon förbättring var fisket, bara för att det var exportinriktat.

Rapporten redogör sedan för den ekonomiska ödeläggelsen genom bombningarna av infrastrukturen och alla produktiva sektorer, vilket skapat världens idag värsta humanitära katastrof.

Återuppbyggnadsplanen som läggs fram i rapporten bör-

jar med en katastrofmobilisering för att återställa den utslagna infrastrukturen och undsätta befolkningen, i synnerhet på landsbygden, genom att mobilisera en arbetararmé på mönster efter de mycket produktivt inriktade amerikanska beredskapsarbetsbrigaderna Civilian Conservation Corps från Franklin Roosevelts tid. Rapporten förtydligar dock att författarnas avsikt inte är att återställa Jemen som det var innan kriget, dvs ”som områdets fattigaste land”, utan lägga en helt ny ekonomisk plattform av modern infrastruktur och produktion grundad på samarbete med BRIKS, Kina och andra välvilligt inställda länder. För att inleda en verklig återuppbyggnad föreslår författaren en ”Jemenitisk statlig återuppbyggnads- och utvecklingsbank”, på mönster efter hamiltonska statliga kreditssystemet. Banken och hur den skulle operera preciseras i detalj i förslaget för att göra det begripligt för både maktavare och befolkning.

De bifogade kartorna innefattar storskaliga projekt inom transport, energi, vatten, handel, tillverkning och kommersiellt jordbruk. Planens nyckelkomponent är ”Jemenitiska utvecklingskorridoren” med första järnvägen någonsin från staden Sa’ada nära saudiska gränsen i norr till hamnstaden Aden i söder, med förgreningar mot huvudhamnarna i väster vid Röda havet och de potentiella industri-, gruv- och jordbruksområdena på platån i öster.

Slutdelen i rapporten vigs åt Jemens förbindelse till Maritima sidenvägen genom hamnarna i både Indiska oceanen och Röda havet, samt en landbroförbindelse österut till Oman, Iran och vidare till Centralasien och Kina. Västerut kan landet förbindas med bro/tunnelprojektet till Djibouti och Etiopien, vilket skulle göra Jemen till idealisk brygga mellan Asien och Afrika.

Sana’adeklarationen är visserligen inget direkt ställnings-tagande av Jemens regering i Sana’a, men det faktum att den statliga myndigheten YGIA har sponsrat seminariet och vice ordföranden förklarar det är myndighetens avsikt att genomföra och studera planen, är ett jättesteg i den riktningen.

Författaren Hussein Askary rådde Sana’a att presentera rapporten för FN och andra internationella organ som deltar i de kommande fredsförhandlingarna, som ett nyckeldokument alla parter kan enas kring innan någon diskussion om en politisk uppgörelse påbörjas. Förslagen i rapporten kan säkra Jemens självständighet i fredstid och erbjuda verktygen för, inte bara återuppbyggnad, utan skapandet av en modern nation med en modern ekonomisk plattform som kan läggas till Jemens otroligt rika kulturella och historiska världsarv.

Rapporten har skickats på arabiska till viktiga tongivande ledare i Sana’a och nyckelinstitutioner. Den kan hämtas gratis på Sidenvägspartiets hemsida:

<http://www.newsilkroadparty.com/images/pdf/8.pdf>

I ett uttalande uppmanar Askary alla att dra lärdom av hur Jemen slogs sönder ekonomiskt före kriget av obebäpnade kostymklädda ”experter” från IMF, Världsbanken m fl. Efter kriget blir kampen för ekonomisk självständighet ännu viktigare än den militära. Men det faktum att ett nytt paradigm råder i världen kommer göra det mycket lättare. Jemeniterna kommer dock själva behöva fatta beslutet att bli en självständig och välmående nation.

Se bilder från presentationen av Askarys förslag till utvecklingsplan för Jemen och antagandet av Sana’a deklARATIONEN Sidenvägspartiets hemsida och på: <https://www.facebook.com/hussein.askary/posts/1505779172867433>

Bilder och text på arabiska: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1270603693042550&set=a.315370098565919.48195.100002787930371&type=3&theater>

Sverige kopplas direkt till Nya sidenvägen

I slutet av juni skall avtal skrivas om att äntligen koppla Sverige direkt in på Nya sidenvägen. Det är den regelbundna trafiken mellan Xi’an och Zhengzhou i centrala Kina och finska staden Kuovola, som nu förlängs till Haparanda och Narvik. Det innebär att Sverige från slutet av detta år får regelbunden godstrafik till och från Kina.

Det är nyhetssidan *gbTimes* som skriver:

”Järnvägen som förbinder den sydöstra staden Kouvola, i Finland, med Xi’an och Zhengzhou i centrala Kina öppnades i november förra året, och tågen har gått tur och retur varje vecka sedan april. Det tar 10 till 12 dagar att göra en enkelresa från Finland genom Ryssland och Kazakstan till Kina, jämfört med åtta veckor med båt.

’Vi har nu en fungerande järnväg till Kina och vill att den används av alla nordiska länder,’ sa Simo Päivinen, utvecklingsledare för Kouvola Innovation Co’s logistik.

’Vi har gått ihop med Narvik i Norge och Haparanda i Sverige så att lokala företag där, såsom import- och exportföretag, också kan använda den här transportvägen,’ berättade Päivinen för *gbtimes.com*.”(1)

I ett yttrande av Tornedalsrådet till Trafikverket pekar man på denna möjlighet att genom Nya sidenvägen samarbeta med Kina och även Sydvästasien:

”Norra Sverige, Finland och Norge utgör stort potential för tågtrafiken till och från Kina. Även länderna i Mellersta Östern kopplas ihop till järnvägsnätet, genom den s.k. Nya Sidenvägen. Sträckningen Haparanda-Kouvola är under 70 mil. Nu behövs satsningar speciellt i järnvägar. Tornedalsrådet vill rikta blicken på den logistiska noden i Haparanda/Torneå med omlastning, omaxling samt spårviddsväxling. Detta är en mycket viktig investering i nuläget för hela den norra delen av Sverige, Norge och Finland.”

”Enligt Finlands trafikminister Anne Berner (27/11 2017) kommer elektrifieringen av den korta sträckningen Laurila-Torneå att ske under den nuvarande regeringens mandatperiod. Detta betyder att en järnvägstrafik möjliggörs från Stockholm via Botniska korridorens gränspunkt Haparanda/Torneå ända till Helsingfors.”

”I Finland utreder Trafikverket möjligheten till den s.k. Ishavsbanan från Norra Finland till Norra Norge (under arbetsnamnet Arctic Railway). Tornedalsrådet förklarar man också bygget den Arktiska järnvägen från Finland till norska kusten, vilket skulle bli en viktig bakväg till Kina från Sverige via sjöleden Nordostpassagen.” (2)

(1) <http://se.gbtimes.com/nyheter/finsk-kinesisk-gods-jarnvag-expanderas-till-norge-och-sverige>

(2) <https://www.regeringen.se/4ae5f1/contentassets/c8e97e99cac449e99dcc2e5c6f707ebf/tornedalsradet.pdf>

Läs mer om Arktiska korridoren på: <http://www.larouche.se/nyheter/2018/04/12/fran-arktis-till-tyskland-genom-finland>