

Alternatywa dla Kanału Panamskiego

6 grudnia 2024

Kanał Panamski w sierpniu obchodził swoje 110. urodziny. Połączenie obu oceanów pomiędzy Amerykami znacznie ułatwiło transport morski, bez konieczności opływania całej Ameryki Południowej. Od lat dyskutuje się jednak o alternatywnym przekopie, który zapewniłby przepływ większej ilości towarów. Do takiego pomysłu ponownie wraca Nikaragua, prosząc o wsparcie przedsiębiorców z Chin.



W listopadzie na XVII Biznesowym Szczycie Chińsko-Latynoamerykańskim i Karaibskim prezydent Nikaragui Daniel Ortega zaproponował nową trasę o długości 445 km, od Corinto na Pacyfiku do Bluefields na Morzu Karaibskim. Miejsce złożenia propozycji nie jest przypadkowe, ponieważ oczekuje on zaangażowania się w projekt Chińskiej Republiki Ludowej. Koszt budowy kanału wyniosłby ok. 65 mld dolarów.

Poprzedni projekt i tajemniczy miliarder z Chin

Kanał w Nikaragui rozpatrywano już w XIX wieku, jednak ostatecznie zdecydowano się na Panamę. Pomysł budowy kanału nadal jednak wzbudzał zainteresowanie. W czerwcu 2013 roku Nikaragua zdecydowała się przyznać 50-letnią koncesję HK Nicaragua Canal Development Investment, przedsiębiorstwu z Hongkongu kierowanego przez tajemniczego miliardera Wanga Jinga. Jednak budowa nie doszła do skutku. Przedsiębiorca po krachu na chińskiej giełdzie w 2015 roku stracił większość majątku, a projekt budowy kanału ostatecznie został anulowany w maju bieżącego roku.

O kanale w Nikaragui mówi się nie tylko w kontekście odciążenia Kanału Panamskiego, ale także jako zmniejszenia tradycyjnego dużego znaczenia Stanów Zjednoczonych w regionie. Chińskie inwestycje część komentatorów postrzega jako zwiększenie samostanowienia krajów Ameryki Łacińskiej. Kanał Panamski bowiem do 1999 roku był pod oficjalną kontrolą Stanów Zjednoczonych. Chociaż USA zrzekło się kontroli na rzecz Panamy, zastrzegło sobie jednak możliwość interwencji zbrojnej w razie gdyby zagrożona była „neutralność kanału”.

Przepustowość kanału spadła w 2024 roku na skutek suszy w Panamie o około 29%. Jako alternatywę wykorzystuje się przeprawy kolejowe łączące oba wybrzeża, jednak tylko w niewielkim stopniu kompensują one wzrost wolumenu handlu czy niewydolność kanału.

USA obawiają się rosnących wpływów Chin

Amerykańskie Centrum Studiów Strategicznych i Międzynarodowych (CSIS) z siedzibą w Waszyngtonie, które jako cel stawia sobie „poszukiwanie sposobów na utrzymanie amerykańskiej pozycji i dobrobytu jako siły na rzecz dobra na świecie”, jako zagrożenie postrzega wzrastający udział chińskiego kapitału w samej Panamie i przy Kanałe Panamskim. Chociaż zgodnie z zasadą neutralności, oba kraje mogą korzystać z kanału, to amerykańscy eksperci z niepokojem patrzą na wzrastające chińskie zaangażowanie. W swoim artykule określili to jako „walkę o sfery wpływów”. USA postrzega więc zabezpieczenie neutralności kanału jako brak szerokich wpływów swojego rywala z Chin.

2 z 5 kluczowych portów w obrębie Kanału Panamskiego jest własnością chińskiego przedsiębiorstwa Hutchinson. W Panamie kluczowa stała się także obecność inwestycji w ramach chińskiego Pasa i Drogi (Belt and Road Initiative, BRI), gdy w 2017 roku ówczesny prezydent Juan Carlos Varela zerwał

stosunki dyplomatyczne z Tajwanem i nawiązał ścisłe relacje z Chinami. Jednak w 2019 roku doszedł do władzy Laurentino „Nito” Cortizo Cohen, który anulował większość inwestycji rozpoczętych przez poprzednika, stawiając na bliższe relacje z USA. Rozpoczęto także szerokie śledztwa, czy podczas realizacji inwestycji z Chinami nie doszło do korupcji. CSIS stwierdziło w artykule, że „Chińska ekspansja BRI w kierunku obiektów związanych z portami wywołała niepokój w Stanach Zjednoczonych z powodu ambicji postrzeganych jako zagrażające neutralności kanału”.

Stany Zjednoczone i Chiny to dwoje największych użytkowników Kanału Panamskiego. Według statystyk za ok. 75% ruchu odpowiadają Stany Zjednoczone. Na drugim miejscu są Chiny z udziałem 21,4%. Zaznacza się tu ogromne znaczenie dla handlu Stanów Zjednoczonych, ale także rosnąca rola Chin, gdzie otwiera im to znacznie krótszą i tańszą drogę na handel ze wschodnim wybrzeżem USA, Europą i zachodnią Afryką.

Chiny też wracają do tematu

Budowa kanału w Nikaragui sfinansowanego z BRI, kraju mającego bardzo dobre relacje z Chinami, wobec fiaska zwiększenia swoich wpływów w tradycyjnie proamerykańskiej Panamie mogłoby zapewnić Chinom alternatywną drogę, bez udziału Stanów Zjednoczonych. Komentując zwiększoną kooperację między dwoma krajami i zwiększający się wolumen handlu, Shen Qiang, pracownik chińskiego przedsiębiorstwa w Nikaragui, cytowany przez Global Times powiedział, że „Mieszkańcy Nikaragui byli zawsze bardzo przyjaźni dla Chin i Chińczyków, i niektórzy Nikaraguańczycy, którzy są zaangażowani i zainteresowani polityką, bardzo przychylnie patrzą na zasadę jednych Chin. Pokładają oni nadzieję w polepszenie gospodarki kraju w Chinach i spodziewają się wznowienia projektu Kanału w Nikaragui”.

Zhou Zhiwei, ekspert ds. studiów latynoamerykańskich w

Chińskiej Akademii Nauk Społecznych, powiedział z okazji ujawnienia umowy na rozbudowę lotniska Punta Huete International Airport w Nikaragui, podpisanego w sierpniu bieżącego roku: „W przyszłości, gdy warunki będą odpowiednie, może dojść do dwustronnej dyskusji na temat budowy Kanału Nikaraguańskiego łączącego oba oceany”. Nie jest więc to jedynie pomysł Daniela Ortegi, ale także Chiny powracają do tematu.

Autorstwo: Rafał Majnert

Źródło: [FaktyiAnalizy.info](https://faktyianalizy.info)