

Chiny zarzucają kotwicę w Peru

25 kwietnia 2025

Megaport w Chancay, otwarty w Limie 14 listopada 2024 r. przez tymczasową przywódczynię peruwiańskiego państwa Dinę Boluarte i prezydenta Ludowej Republiki Chin Xi Jinpinga, ma się stać głównym elementem mechanizmu logistycznego azjatyckiej potęgi w Ameryce Południowej.

Ze szczytu klifu górującego nad oceanem słychać dyskretny szum fal mieszający się z metalicznym hałasem olbrzymich instalacji wznoszących się nieopodal. Zza ogrodzenia widać majestatyczny taniec kontenerowców i powolne ruchy zautomatyzowanych dźwigów. Te niebieskie olbrzymy zajęte są załadunkiem i rozładowywaniem statków towarowych zacumowanych między przepławami.

W zatoce miasta Chancay, leżącego około 80 kilometrów na północ od Limy, peruwiański operator górniczy Volcan Compañía Minera postanowił w 2013 r. rozpocząć budowę megaportu, który połączyłby Amerykę Południową bezpośrednio z Azją, a w szczególności z Chinami, wiodącym partnerem handlowym wszystkich krajów w regionie. Miejsce nie zostało wybrane przypadkowo. Głębokie wody zatoki pozwalają na wejście do portu kontenerowcom przewożącym do 18 tys. TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit, 1 TEU to objętość kontenera o długości 20 stóp). Lokalizacja pozwalała na wytyczenie idealnie prostej linii do Szanghaju długiej na 17 tys. kilometrów. W 23 dni, czyli o 12 mniej niż to było wcześniej, można stąd dotrzeć do epicentrum światowego handlu. To oszczędność czasu i kosztów logistycznych o 20%, co odbija się na cenach wwożonych i wywożonych towarów. Dotychczasowe trasy zmuszały południowoamerykańskich przewoźników, by docierali do Chin – z ładowniami pełnymi produktów rolnych (zboża) i wydobywczych – przez północnoamerykańskie węzły portowe Manzanillo w Meksyku

albo Long Beach w Kalifornii.

Początkowe ambicje Volcan zyskały nowy wymiar w 2019 r., gdy andyjska firma połączyła siły z chińskim państwowym armatorem Cosco Shipping Ports. Czwarta pod względem wielkości firma żeglugowa na świecie zdominowała transport kontenerowy na Oceanie Spokojnym. Nowi partnerzy utworzyli wspólne konsorcjum – Cosco Shipping Ports Chancay – z zadaniem rozszerzenia projektu. Chiński gigant ma w nim 60% udziałów. Firma zainwestowała 1,3 mld euro, aby rozpocząć pierwszą fazę realizacji projektu. Volcan ze swojej strony zaciągnął w chińskich bankach pożyczki w wysokości 975 mln dolarów i scedował działalność portową na autonomiczną spółkę Inversiones Portuarias Chancay [1].

Wielkie ambicje i plany

Projekt obejmuje powierzchnię 141 hektarów. Jest jednym z największych projektów infrastrukturalnych, w który Chińska Republika Ludowa zainwestowała w Ameryce Łacińskiej – 3,5 mld dolarów. Po ukończeniu port będzie przyjmował statki o pojemności 24 tys. TEU, najpierw milion, a następnie 3 mln kontenerów rocznie. Dzięki strategicznemu położeniu w Ameryce Południowej terminal ma stać się centrum wymiany handlowej między krajami regionu a drugą potęgą gospodarczą na świecie. Jeżeli chodzi o wartość, to handel między Chinami a subkontynentem południowoamerykańskim znacząco się zwiększył od początku wieku, wzrastając z 18 mld dolarów w 2002 r. do 500 mld w 2024 r. [2] Brazylia bierze pod uwagę potencjał tego projektu. W 2024 r. „lulistowski” rząd ogłosił utworzenie pięciu nowych „południowoamerykańskich dróg integracji i rozwoju” [3]. W zamierzeniu mają one ożywić ambicje Inicjatywy na rzecz integracji infrastruktury regionalnej w Ameryce Południowej (IIRSA) z lat 2000. Już ten projekt miał na celu realizację szerokiego programu wspólnej regionalnej infrastruktury (transport, energia i komunikacja). Obecnie dwie drogi obejmują Chancay: droga nr 2, tzw. amazońska, oraz

nr 3, zwana „Quadrante Rondon”. Dzięki tym dwóm drogom brazylijski eksport popłynie bezpośrednio do Chin przez Ocean Spokojny.

Port w Chancay stanie się bramą, przez którą przechodzić będą nowe jedwabne szlaki (Belt and Road Initiative, BRI), zainicjowane w 2013 r. przez chińskiego prezydenta Xi Jinpinga[4]. 21 krajów w regionie (po zapowiedzianym wycofaniu się Panamy wskutek nacisków ze strony administracji Donalda Trumpa w związku z kanałem) zaangażowało się w ten ogromny program globalnej infrastruktury firmowany przez Pekin i finansowany z jego pożyczek i inwestycji. Dla Ameryki Łacińskiej, wiele sektorów jest priorytetowych: transport, energia, telekomunikacja, Internet czy sztuczna inteligencja. Celem nowego terminalu jest także zapoczątkowanie nowego etapu w rozwoju infrastruktury wewnątrzregionalnej (lądowej, rzecznej, morskiej) i promowanie ich wykorzystania dla eksportu surowców naturalnych, których potrzebują Chiny. A w zamian, tą samą drogą pójdzie import produktów wytwarzanych w ChRL.

A my wciąż żyjemy w średniowieczu

Jednakże na drodze do realizacji tych świetlanych perspektyw stoi wiele przeszkód. Pomimo chińskich inwestycji brak dróg i infrastruktury kolejowej pozostaje endemicznym problemem w Peru, podobnie jak w innych krajach Ameryki Południowej i może utrudnić regionalny wzrost. Lecz główną przeszkodą dla rozwoju BRI z portu Chancay stanowi przede wszystkim słabość państwa w tym andyjskim regionie.

Samo miasto usadowione jest plecami do infrastruktury i kryje się za imponującym betonowym murem, odgradzającym je od budowy. Między linią brzegową a drogą panamerykańską biegnącą wzdłuż pacyficznego wybrzeża kontynentu miasto – od dawna uzależnione od swojego portu rybackiego – zamierza skorzystać z nowych możliwości biznesowych. Po wielu latach niedogodności

związanych z pracami budowlanymi, 65 tys. mieszkańców Chancay nie chce być wykluczonymi z „rozwoju” i „postępu” obiecywanego przez media i służby prasowe konsorcjum. Kilka miesięcy przed inauguracją portu mieszkańcy zwołani przez lokalne stowarzyszenia demonstrowali, domagając się od nowych panów wybrzeża więcej inwestycji w potrzeby życia codziennego miasta. Podczas przemarszu jedna z demonstrujących podzieliła się swoimi obawami: „W Chancay nie mamy usług publicznych. A te nieliczne, które działają, są w opłakanym stanie. Budują tu najnowocześniejszy port w Ameryce Południowej, a my wciąż żyjemy w średniowieczu”.

W podobnym tonie wypowiadali się inni demonstranci. Kobieta z transparentem w rękę „Nie chcemy stać się kolejnym Callao” wyjaśnia, że chodzi o sytuację portu w regionie Limy obsługiwanego przez dubajskiego giganta logistycznego Dubai Ports World (DP World). To miasto na przedmieściach peruwiańskiej stolicy doświadczyło na własnej skórze wszystkich problemów społecznych – przemocy, ubóstwa, wykluczenia – podczas gdy operator portu bije rekordy wydajności (prawie 2 mln kontenerów przeładowanych w 2024 r.) [5]. W Chancay może się stać podobnie.

Pod koniec manifestacji burmistrz Juan Álvarez Andrade zaprosił nas do swojego biura z widokiem na Plaza de Armas („Plac Broni”). Do ratusza przylega gigantyczna chińska restauracja Chifa Laifu i azjatycki supermarket. Znak czasów. Urzędnik miejski gorzko stwierdza: „Chancay ma obecnie tylko jeden szpital, który został zaprojektowany dla 10 tys. mieszkańców. Mamy tu tylko dwa oddziały bankowe, 39% populacji nie ma podłączenia do kanalizacji, a co trzeci mieszkaniec nie ma dostępu do wody pitnej. Nie mamy dworca autobusowego. A policja dysponuje tylko czterema pojazdami i dwoma motocyklami na 64 funkcjonariuszy”.

W tych warunkach przewidywalny wzrost demograficzny może pociągnąć za sobą pojawienie się ubóstwa, które sprzyja rozwojowi mafii. A przecież port Chancay jest budowany w

centrum produkcji kokainy obejmującym Kolumbię, Peru i Boliwię. Nowa arteria do Azji może pobudzić apetyty handlarzy narkotyków. Zarówno w celu ekspansji na rynki azjatyckie, jak i nielegalnego sprowadzania składników chemicznych produkowanych w Chinach (przez tamtejszy przemysł medyczny) potrzebnych do produkcji narkotyków syntetycznych, takich jak fentanyl [6]. Zastępca dyrektora generalnego Cosco Shipping's Ports Chancay, Gonzalo Rios, uspokaja. Zapewnia nas, że „automatyzacja usług zmniejsza obecność ludzkiego personelu i eliminuje zjawisko infiltracji przez przestępczość zorganizowaną i korupcję”. Jego zdaniem technologia „gwarantuje nadzór i bezpieczeństwo portu kontenerowego”.

Ból głowy w Waszyngtonie

Chiny, nowe jedwabne szlaki i przemyt narkotyków. W Waszyngtonie wszystkie kontrolki świecą się na czerwono. Największą światową potęgę zajmują jeszcze inne rzeczy. Według generała Laury Richardson, byłej szefowej Południowego Dowództwa Armii Stanów Zjednoczonych, Chancay „może służyć jako obiekt podwójnego zastosowania, ponieważ jest to port głębokowodny”. „Mogłaby z niego korzystać chińska marynarka wojenna (...). Jest to scenariusz, który już obserwowaliśmy w innych regionach świata” [7]. Pani Richardson podziela opinie Roberta Evana Ellisa. W opinii profesora Instytutu Studiów Strategicznych Kolegium Wojennego Armii Stanów Zjednoczonych, infrastruktura stanowi „możliwe zagrożenie militarne dla zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych” [8].

Zaledwie dwa dni po inauguracji, Mauricio Claver-Carone – bliski współpracownik Donalda Trumpa, który przewodniczył Międzyamerykańskiemu Bankowi Rozwoju (IDB) w latach 2020-2022 – powiedział: „Każdy produkt przechodzący przez Chancay lub jakikolwiek inny port w regionie posiadany lub kontrolowany przez Chiny powinien podlegać cłu w wysokości 60%, tak jakby był to produkt pochodzący z Chin. Taryfy te powinny również sprawić, że kraje zastanowią się dwa razy, zanim pozwolą

Pekinowi na budowę portu na ich terytorium” [9]. Od czasu, gdy wypowiedział te słowa, kubańsko-amerykański urzędnik został specjalnym wysłannikiem Departamentu Stanu do Ameryki Łacińskiej.

Lima pod presją

Czy Peru – po Meksyku i Panamie – będzie zmuszone do wyboru strony? Peruwiański rząd przekonuje, że jest otwarty na inwestycje ze wszystkich kierunków i przypomina, że podpisał umowę o wolnym handlu ze Stanami Zjednoczonymi. Lima okazuje swoją dobrą wolę, zaznaczając, że podczas gdy Chancay przyciąga powszechną uwagę, to równolegle rozwija się współpraca z wiodącą światową potęgą. Rzeczywiście, kierujący portami w Hueneme w Kalifornii oraz Paita na północy Peru (specjalizujących się w handlu produktami rolnymi i samochodami) podpisali 15 listopada 2024 r., czyli dzień po inauguracji Chancay, projekt umowy o partnerstwie ich miast. Ta finansowana przez Departament Stanu inicjatywa ma oficjalnie na celu „wspieranie stosunków handlowych, poprawę wymiany handlowej i promowanie rozwoju gospodarczego obu portów i otaczających je regionów” [10].

Podczas gdy Stany Zjednoczone od 2023 r. regularnie protestują przeciwko rosnącej potędze Chin w dziedzinie infrastruktury w Peru, to nadal utrzymują tradycyjny wpływ na kraj, jego klasę polityczną i elity wojskowe [11]. Wspierają obecną tymczasową prezydent Dinę Boluarte od czasu impeachmentu Pedro Castillo w 2022 r. [12] Oba kraje mają liczne umowy dotyczące bezpieczeństwa i obrony (zwalczania przemytu narkotyków i nielegalnych połowów, wspólnej cyberobrony, szkolenia i wyposażenia policji i sił zbrojnych itp.), które zapewniają Waszyngtonowi obecność wojskową na tym terytorium.

Administracja Trumpa ma zatem możliwość ingerowania w wewnętrzne sprawy Peru, gdyby chciała to zrobić, podczas gdy wybory parlamentarne są tam przewidziane na 2026 r. Tymczasem

fale nadal rozbijają się o nabrzeże portu w Chancay.

Autorstwo: Romain Migus

Tłumaczenie: Ewa Cyłwik

Źródło: [Monde-Diplomatique.pl](https://monde-diplomatique.pl)

Przypisy

[1] „Volcan aprueba préstamo de bancos chinos por US\$ 975 millones a favor de puerto de Chancay”, „El Comercio”, Lima, 29 marca 2023.

[2] „World insights: How a key mechanism drives China-Latin America cooperation”, Xinhua, 13 stycznia 2025, <https://english.news.cn>.

[3] „Rotas de Integração Sul-Americana”, prezentacja na stronie brazylijskiego ministerstwa planowania i budżetu, 2 lipca 2024, www.gov.br.

[4] Czyt. Renaud Lambert, „Czego chcą Chiny”, „Le Monde diplomatique”, marzec/kwiecień 2024.

[5] „DP World Callao moviliza 1,96 millones de TEUs y atiende 901 buques en 2024”, 10 stycznia 2025, www.mundomaritimo.cl.

[6] Steven Dudley, „Cómo México pierde el rastro del dinero de los precursores químicos”, 8 maja 2024, <https://insightcrime.org>.

[7] Michael Stott, „Chinese warships could use Peru’s big new port, US general warns”, „Financial Times”, 4 listopada 2024.

[8] Robert Evan Ellis, „Implicación estratégica del Puerto de Chancay operado por China”, REDCAEM, „Working Paper Series” (WPS), nr 42, listopad 2024, <https://chinayamericalatina.com>.

[9] Eric Martin, „Trump ally urges duties on goods shipped via China’s Peru port”, 17 listopada 2024, www.bloomberg.com.

[10] „El puerto de Hueneme y el puerto de Paita firman memorando de entendimiento para establecer puertos hermanos”, komunikat ambasady Stanów Zjednoczonych w Peru, 15 listopada 2024, <https://pe.usembassy.gov>.

[11] Michael Stott i Joe Daniels, „US raises concern with Peru over Chinese control of infrastructure”, „Financial Times”, 2 października 2023.

[12] Czyt. Aníbal Garzón, „Nieustający zamach stanu w Peru”, „Le Monde diplomatique”, styczeń/luty 2023.