

Čína staví v Peru megaport za 3,5 miliardy dolarů; USA pak nabízí 40 let staré vlaky

 infokurýr.cz/n/2024/12/01/cina-stavi-v-peru-megaport-za-35-miliardy-dolaru-usa-pak-nabizi-40-let-stare-vlak

kurýr

1. prosince 2024

Američtí politici si stěžují na rostoucí vliv Číny ve světě, ale nenabízejí žádné alternativy, jak pomoci zemím v rozvoji. Peking staví přístavy za 3,5 miliardy dolarů, zatímco Washington nabízí ojeté vlaky z roku 1985

Čína investovala miliardy dolarů do vybudování historického „megapřístavu“ v Peru, který má potenciál transformovat obchod v Latinské Americe a urychlit regionální ekonomický rozvoj.

Spojené státy tento přístav démonizovaly a vykreslovaly ho jako hrozbu, ale Washington nenabídl Peru žádné alternativy.

Namísto pomoci Peru vybudovat podobný infrastrukturní projekt byla americká vláda ochotna pouze prodat zemi použité dieselové vlaky z 80. let.

Aby toho nebylo málo, administrativa Joea Bidena veřejnosti lživě řekla, že tyto 40 let staré vlaky „darovala“, ale ve skutečnosti musela Lima zaplatit miliony dolarů.



Watch Video At: <https://youtu.be/fRpe7W4vxHY>

Čínský prezident Si Ťin-pching v listopadu odcestoval do Peru, aby se zúčastnil výročního summitu APEC. Tam slavnostně otevřel obrovský přístav Chancay na peruánském tichomořském pobřeží.

Přístav Chancay zkrátí dobu přepravy mezi Asií a Latinskou Amerikou z 35 dnů na pouhých 23 dnů. Snižuje také náklady odhadem o 20 %.

Do projektu již bylo investováno 1,3 miliardy dolarů a existují plány na další rozšíření přístavu a vybudování průmyslového parku s celkovými náklady 3,5 miliardy dolarů. Očekává se, že roční tržby budou činit 4,5 miliardy dolarů.

Americká alternativa pro Limu: použité dieselové vlaky z roku 1985

Washington vyjádřil rozhořčení nad rostoucími vztahy mezi Čínou a Peru.

Do jihoamerické země v listopadu odcestoval i americký ministr zahraničí Antony Blinken. Tam se pokusil ukrást show od Xi uspořádáním tiskové konference.

Před 40 let starými vlaky plujícími pod americkou vlajkou Blinken oznámil, že Spojené státy podpoří město Lima při vývoji nové osobní vlakové linky.“

Bílý dům zveřejnil informační list o „rozvíjení partnerství mezi Spojenými státy a Peru“, ve kterém Bidenova administrativa napsala, že „Kalifornská příměstská železnice Caltrain daruje městu Lima 90 osobních vozů a 19 lokomotiv“.

Toto tvrzení však mělo jeden zásadní problém: bylo nepravdivé. Použité vlaky nebyly darem.

Místní kalifornský tisk odhalil, že Caltrain prodal vlaky do Limy za 6,32 milionu dolarů poté, co Caltrain nahradil své staré dieselové vlaky postavené v roce 1985 modernějším elektrickým vozovým parkem.

Na Twitteru bylo video z Blinkenovy tiskové konference v Peru doprovázeno poznámkou komunity zpochybňující jeho zavádějící tvrzení.



Secretary Antony Blinken  

@SecBlinken · [Follow](#)



Today we announced that the United States will support the city of Lima in building a new passenger train line that will expand access to reliable and affordable transportation for over 200,000 people every single day.



Readers added context



Caltrain recently upgraded to brand new, electric trains, and they are now now selling their old diesel locomotives and railcars for use in Lima, Peru, for \$6.32 Million. (The US is not paying to build a transit line in another country; quite the opposite!)

sfgate.com/travel/article...

Context is written by people who use X, and appears when rated helpful by others. [Find out more.](#)

10:28 AM · Nov 17, 2024



Americká média tvrdí, že Peru je jejich koloniálním „dvorkem“; Trumpův poradce hrozí cly

Tento incident byl silným symbolem velkých rozdílů mezi čínskou zahraniční politikou a zahraniční politikou Spojených států.

Američtí představitelé místo toho, aby pomohli Peru rozšířit jeho infrastrukturu, reagovali hrozbami vůči jihoamerické zemi.

Mauricio Claver-Carone, vysoký latinskoamerický poradce nově zvoleného prezidenta Donalda Trumpa, který sloužil ve svém prvním funkčním období a nyní pomáhá jeho přechodovému týmu, navrhl, aby americká vláda uvalila cla na 60 % zboží procházejícího přístavem Chancay. dokázat.

Americké sdělovací prostředky jako Newsweek pomocí koloniálního jazyka vykreslovaly čínský přístav v Peru jako údajnou hrozbu „na americkém dvorku“.

Tato blahosklonná rétorika vychází z 200 let staré koloniální Monroeovy doktríny, kterou vrcholní představitelé Trumpovy administrativy použili k obnovení imperiální hegemonie USA v regionu.

Političtí vůdci v Latinské Americe dlouho zdůrazňovali, že jejich země nejsou „zadním dvorkem“ nebo územím cizí mocnosti; jsou to suverénní, nezávislé národy.

Navíc Peru není ani geograficky blízko Spojených států. Vzdálenost mezi hlavním městem USA Washingtonem, DC a peruánským hlavním městem Limou je neuvěřitelných 5 700 kilometrů (více než 3 500 mil).

China's Xi unveils megaport in America's backyard amid US concerns



newsweek.com

China's Xi unveils megaport in America's backyard amid US concerns
The Chinese state enterprise-owned Chancay port can berth some of the largest container ships, and potentially Chinese warships.

10:32 PM · Nov 15, 2024



 184  Reply  Copy link

[Read 439 replies](#)

Ironií je, že americký tisk démonizuje Čínu, zatímco Washington má dlouhou historii zasahování do vnitřních záležitostí Peru a porušování jeho suverenity.

V roce 2022 Spojené státy podpořily převrat, který svrhl demokraticky zvoleného levicového peruánského prezidenta Pedra Castilla.

Současná peruánská pravicová vůdkyně Dina Boluarteová nebyla nikdy zvolena a její lidé ji tak opovrhují, že její hodnocení je vždy jednociferné.

Boluarte se také ukázal jako extrémně proamerický. Čína je však největším obchodním partnerem Peru, s nímž země provádí 32 % svého obchodu.

Kromě toho byl tento přístav plánován již více než deset let. Stavba začala roky předtím, než Boluarte nastoupil do úřadu, a byla by inaugurována bez ohledu na to, kdo byl prezidentem.

Faktem je, že přístav Chancay může zemi ekonomicky transformovat. Každý peruánský vůdce by se za to pokusil připsat zásluhy. Boluarteová měla jen štěstí, že se tak stalo v době, kdy se mohla (nedemokraticky) chopit moci.

Tato situace ukazuje na hlubší úrovni, že navzdory politickým sympatiím vládnoucí elity kompradorů na místě, USA ztrácejí vliv, protože nenabízejí nic, co by ve skutečnosti prospělo peruánské ekonomice.

Washington očekává, že země jako Peru a jejich západní vládnoucí třídy obětují své vlastní ekonomické zájmy ve prospěch Spojených států. Stále častěji to však ani elity přátelské k USA nejsou ochotné dělat, protože mají jiné možnosti.

Čínská státem vedená iniciativa Belt and Road proti soukromé infrastruktuře G7 financované BlackRock

Čína je již nyní největším obchodním partnerem většiny jihoamerických zemí.

Nové infrastrukturní projekty v regionu, jako je přístav Chancay, pomohou Asii a Latinské Americe prohloubit jejich ekonomickou integraci, kterou Peking nazývá spoluprací jih-jih.

Bolivijský prezident Luis Arce oznámil, že hovořil s čínským prezidentem Si Ťin-pchingem na okraj listopadového summitu G20 v Brazílii. Diskutovali o plánech na meziocéánský vlak, který by spojoval Pacifik s Atlantikem, vycházející z peruánského přístavu Chancay přes Bolívii a Brazílii, partnery BRICS.

Megaport je důležitou součástí toho, co Čína nazývá Námořní hedvábná stezka 21. století.

století. Peking vnímá přístav Chancay jako „vlajkový projekt“ své iniciativy Belt and Road Initiative (BRI), což je desetiletá kampaň, v jejímž rámci Čína utratila více než 1 bilion dolarů na budování infrastruktury po celém světě.

S BRI se Čína snažila diverzifikovat své mezinárodní ekonomické vztahy a snížit svou závislost na západních trzích.

V roce 2011 oznámila administrativa Baracka Obamy „pivot do Asie“ a plánovala vyslat více amerických vojáků do asijsko-pacifického regionu, aby vojensky obklíčili Čínu.

Administrativa Donalda Trumpa to přehnal a se svou agresivní obchodní válkou proti Číně, kterou zesílil Joe Biden.

Vybudováním nové infrastruktury a obchodních sítí na globálním Jihu Čína doufá, že sníží svou závislost na obchodu se stále nepřátelštějšími Spojenými státy, které se jí snaží omezit.

Projekty v rámci čínského BRI jsou z velké části stavěny státními podniky (SOE), které nejsou ziskové, a proto mohou investovat do infrastruktury, která sice nevydělává mnoho peněz, ale je strategicky důležitá. Státní podniky představují více než třetinu čínské ekonomiky.

Přístav Chancay byl ze 60 % financován čínskou státní společností COSCO Shipping, zatímco zbylých 40 % financovala soukromá peruánská těžařská společnost.

Zatímco Čína se stala globálním lídrem v budování vysoce kvalitní infrastruktury, Spojené státy nedokázaly investovat do základní infrastruktury doma, kde se jejich vlastní mosty hroutí.

Bidenova administrativa se naposledy pokusila konkurovat Pekingu tím, že v roce 2021 oznámila iniciativu G7 nazvanou Build Back Better World (B3W). Americká státní propagandistická agentura VOA to bez obalu popsala jako washingtonský „protějšek čínského pásu a stezky“.

B3W však zatím mělo velmi malý dopad. Jedním z hlavních důvodů je to, že kampaň G7 nespolehá na stát, jako Čína s BRI, ale na soukromé ziskové společnosti.

Americká vláda dala od začátku jasně najevo, že B3W je neoliberální kampaň založená na „partnerství veřejného a soukromého sektoru“, ve kterém investiční fondy z Wall Street generují výnosy pro své bohaté klienty tím, že skupují privatizovanou infrastrukturu.

Tisková zpráva Bílého domu oznamující iniciativu zdůraznila, že „G7 a další podobně smýšlející partneři se budou koordinovat za účelem mobilizace kapitálu soukromého sektoru“ a že cílem B3W je „umožnit významný nárůst soukromého kapitálu na podporu a urychlení potřeb infrastruktury“ tím, že se bude spoléhat na „trhem řízený soukromý sektor“.

B3W byl později přejmenován na Partnerství pro globální infrastrukturu a investice (PGII).

Na summitu G7 v Itálii v červnu 2024 Bílý dům oznámil, že BlackRock pomůže dohlížet na PGII mobilizací „soukromého kapitálu na projekty“ a využitím „soukromého sektoru“ k budování infrastruktury.

BlackRock je největší investiční společnost na světě s aktivy ve výši 11,5 bilionu dolarů ve správě.

Miliardář oligarcha a generální ředitel BlackRock Larry Fink vystoupil jako čestný host na summitu G7, kde zdůraznil, že „budování nové infrastruktury je zásadní, zejména prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru“.

Fink vysvětlil plány investičních firem z Wall Street obohatit své klienty budováním privatizované infrastruktury na globálním jihu, zatímco seděl u stolu s lídry G7 a vysvětloval strategii:

MMF a Světová banka byly založeny před 80 lety, kdy většinu věcí financovaly banky, nikoli trhy. Dnes se finanční svět změnil. Kapitálové trhy jsou primárním zdrojem financování soukromého sektoru a uvolnění těchto peněz vyžaduje jiný přístup než včerejší model rozvahy bank.

Zbývá ještě mnoho udělat, ale reformy za posledních osm měsíců vedly k nalití miliard dolarů do infrastruktury v rozvojových zemích. Viděli jste to minulý týden při oznámení investorské koalice. BlackRock, GIP [Global Infrastructure Partners], KKR a další velké společnosti investují 25 miliard dolarů v rozvíjejících se Asii.

Článek od Bena Nortona