

“从钱凯到上海”

几个月前的一天午后，我去了罗卡角的端点。这里是伊比利亚半岛伸向大西洋的尽头，也是整个欧洲大陆最西端，西望就是浩瀚无垠的大西洋，以及对面的南美洲。

罗卡角有个纪念碑，上面写有葡萄牙诗人卡蒙斯名句“陆地的尽头，海洋的起点”。大航海时代，半岛上西班牙人、葡萄牙人就在这欧陆尽头处下海，漂洋四五千里登陆对面南美洲，给今天巴西、委内瑞拉等地带去了葡语、西语文化。也因此，几百年来南美洲发展重心都在面向欧洲的东部，著名大港里约、圣保罗都在东海岸。

随着亚洲太平洋时代的到来，南美洲的西海岸，迎来了更大发展机遇。在最新的统计中，南美各国外贸总量中，有两个国家与中国贸易量超过三分之一，各主要大国与中国贸易都占四分之一左右，中国是南美最多国家的第一贸易大国，巴西大豆、铁矿石，阿根廷牛肉，智利车厘子，这些南美名品的最大出口国都是中国。

与此形成反差的是，南美洲临太平洋的西海岸，基本没有大型港口。一个原因是南美洲起初是从东部开始发展起来的，东部有广阔平原地区，便利发展，人口众多。另一个原因，是南美洲的地形限制。南美洲地形非常特殊，在中部偏西位置，从北到南是一连串的高山高原，安第斯山脉和潘帕斯高原等几乎贯穿了南美南北。由于高山高原阻隔，南美洲东西向交通十分不便，在工程能力还不强的时代，经济重心就逐渐形成在东部。由此，安第斯山脉东侧的巴西发展成为南美首强，西侧的发展就相对缓慢。随着中国成为南美越来越多国家的第一贸易大国，西海岸没有大港带来的海运矛盾日益突出。

从亚洲通往南美洲的海运之路，绝大部分都不是就近在太平洋对岸的南美西海岸卸货，而是要绕道到东部装卸。绕行到东部有两条路，一条是绕大圈走南美洲南端麦哲伦海峡，要增加10多天航程；另一条是走巴拿马运河，但巴拿马级货轮的载重量不超过6.5万吨，集装箱船则是3000箱以下的第三代船，明显落后于现代航运需求。

一个必然的选择出现了，那就是在南美洲面向太平洋亚洲方向，建设世界级港口。应运而生的，就是秘鲁钱凯港。“从钱凯到上海”，这是最近一段时间秘鲁大街小巷兴奋热议的

话题。

2024年11月14日，南美洲西海岸第一大港秘鲁钱凯港正式开港。中秘两国领导人在利马总统府以视频方式共同出席了钱凯港开港仪式，在秘鲁总统邀请下，中国国家主席习近平宣布开港，现场响起了热烈掌声。

钱凯港开港后，第一批秘鲁货物从这里启程运往亚洲。秘鲁塞罗普列托农产品公司在社交媒体上充满感情地写道：“我们的优质蓝莓将通过钱凯港运往上海，带着我们人民的努力付出和我们土地的恩赐。”中秘相互信任和支持、共同追求发展繁荣的信心和期待，溢于言表。

对于南美洲与亚洲的联系来说，钱凯港具有无与伦比的战略意义。钱凯港是从2011年开始建设的，2019年1月中远海运集团所属中远海运港口有限公司收购钱凯港码头60%股权后，港口建设加快进行。港口位于秘鲁首都利马以北78公里的钱凯湾内，最大水深17.8米，属天然深水良港，能停靠1.8万标准箱的超大型集装箱船。一期建设包括多用途码头、集装箱码头及相关的基建设施，设计年吞吐量100万标准箱、件杂货600万吨、车辆16万辆。

钱凯港除服务于秘鲁本身需要外，可承接和转运来自智利、厄瓜多尔、哥伦比亚、巴西等地区国家的货物，将成为拉美地区新的枢纽港和太平洋门户港。有了这座港口，南美洲到亚洲的航运时间将从45天缩短至23天。

钱凯港在建设中，有一系列上海元素的加入。比如振华重工的港机、上汽友道智途的无人转运小车以及上港集团旗下码头生产运营软件系统等。这些世界领先技术的加持，使得钱凯港成为了南美洲首个绿色低碳智慧港口。

秘鲁总统博鲁阿尔特表示，钱凯港开港是全体秘鲁人民引以为豪的历史性时刻，这一宏伟工程将有力促进拉美一体化进程，开启秘鲁经济发展新篇章。■

