

БОРЬБА ЗА ПАНАМСКИЙ КАНАЛ



Алексей Белогорьев,
директор по исследованиям
Института энергетики и финансов

Энергетическое измерение геополитической проблемы

Панамский канал занимает относительно скромную долю в мировой торговле (3% морского товарооборота в 2024 году), если сравнивать его с другими основными торговыми путями: например, Суэцким каналом (12%) или Малаккским проливом (25–30%). Но он критически важен для внешней торговли США, так как является основной связующей артерией между Азией и атлантическим побережьем Северной Америки, включая нефтедобывающий Мексиканский залив. Канал избавил суда от необходимости огибать южноафриканский мыс Доброй Надежды или проходить через беспокойный Магелланов пролив с юга Южной Америки, резко сократив сроки и стоимость доставки грузов между Тихим и Атлантическим океанами.

Через Панамский канал сегодня проходит 180 торговых маршрутов, объединяющих 170 стран и 1920 портов. Основной объем торговли затрагивает страны Западного полушария и Северо-Западной Азии: КНР, Южную Корею и Японию (рис. 1).

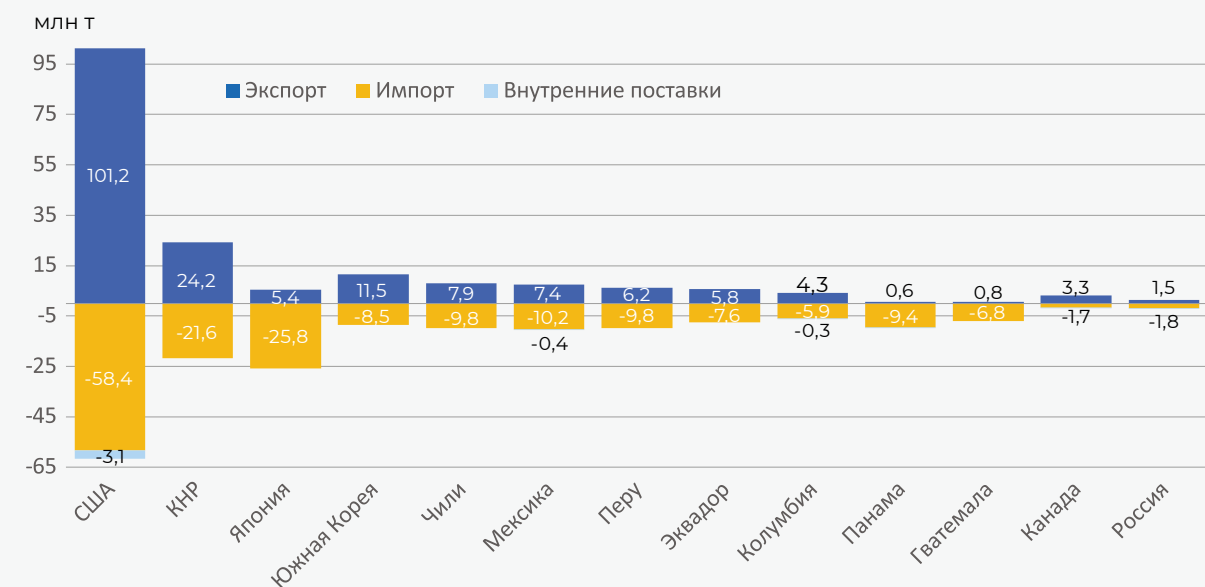
Некоторые страны используют канал не только для международной торговли, но и для поставок внутри своих стран между регионами, расположенными на побережьях Атлантического и Тихого океанов. Это, прежде всего, США, Мексика, Колумбия, Панама, а в последние годы также и Россия (рис. 2, 3). На Россию как отправителя или получателя грузов в 2024 году пришлось 1,5% (16-е место) в структуре грузооборота канала (в Панаме финансовый учет ведется по фискальным го-

дам – с 1 октября предыдущего по 30 сентября; по этой причине в статье все данные приводятся за фискальный год).

Основным пользователем Панамского канала остаются США: 76% грузов, проходивших через него в 2024 году, направлялись в/из Соединенных Штатов (рис. 4). Включая 40% всех контейнерных перевозок этой страны и существенную часть танкерных перевозок углеводородов. Также канал традиционно играет для США важную военно-стратегическую роль.

Поэтому давняя и, видимо, искренняя озабоченность Дональда Трампа судьбой Панамского канала неслучайна, как и то, что в 2025 году

Рисунок 1
Баланс грузооборота через Панамский канал ведущих стран-пользователей в 2024 фискальном году



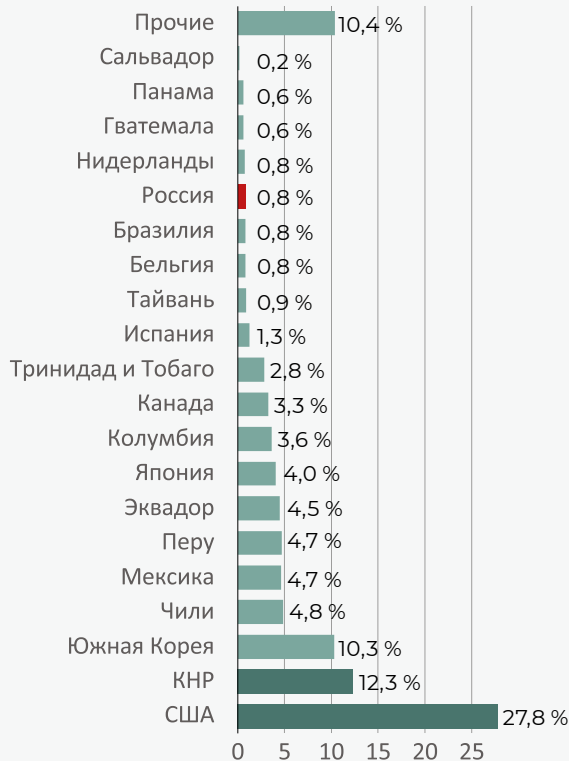
Источник: автор по данным управления Панамского канала

Рисунок 2
Основные страны – экспортеры грузов, идущих через Панамский канал, в 2024 фискальном году



Источник: автор по данным управления Панамского канала

Рисунок 3
Основные страны – импортеры грузов, идущих через Панамский канал, в 2024 фискальном году

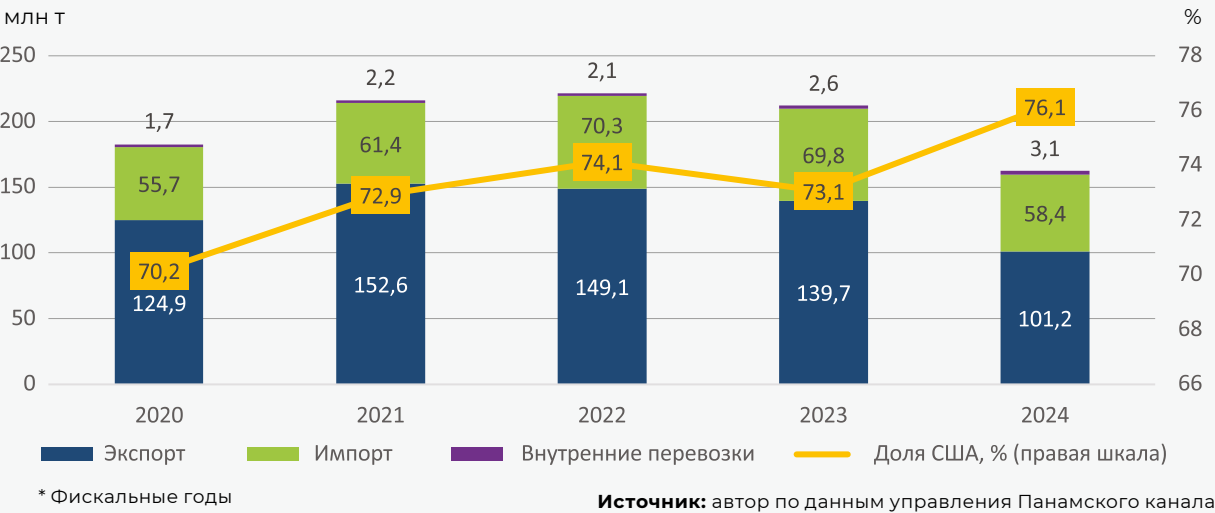


Источник: автор по данным управления Панамского канала

он занял «почетное» место в триаде экспансионистских целей американского президента наряду с поглощением Гренландии и Канады. Как цель Панамский канал особенно заманчив тем, что, в отличие от остальной внешней политики Трампа, которую пока сложно назвать

успешной, добиться желаемого результата на этом направлении кажется наиболее простой задачей. Однако по состоянию на июнь 2025 года она остается решенной лишь частично, а сам вопрос с Панамским каналом еще далеко не закрыт.

Рисунок 4
Доля США в использовании Панамского канала держится устойчиво выше 70%



Источник: автор по данным управления Панамского канала

Чего хочет Трамп?

На этот, казалось бы, простой вопрос нет сколько-нибудь ясного ответа.

Само создание государства Панама, как известно, непосредственно связано со строительством Панамского канала. Усилиями США в 1903 году Панама получила независимость от строптивой Колумбии в обмен на то, что новые власти передали зону канала (он был запущен в 1914 году) под контроль США «на вечные времена» на правах бессрочной аренды. США заплатили разово \$10 млн и далее платили ежегодную ренту в размере \$250 тыс.

В 1977 году, в период президентства Джимми Картера, после многолетних переговоров, разрыва дипломатических отношений и кровопролитных стычек США пошли на попятную и согласились через 22 года отдать канал под контроль Панамы, что и произошло в 2000 году. Сделано это было вынужденно: из-за роста антиамериканских настроений в самой Панаме и в целом в Латинской Америке. Однако до сих пор к решению Картера в США относятся неоднозначно, а Трамп неоднократно заявлял, что считает его ошибочным.

Текущая позиция Трампа двусмысленна. Несмотря на периодические воинственные заявления, нет явных сигналов, что он настаивает на возврате к положению, которое было до 1979 года. Тогда ныне упраздненная зона Панамского канала (территория в 8 км в каждую сторону от средней линии канала общей площадью 1432 км² – больше современного Санкт-Петербурга) считалась неинкорпорированной территорией США, то есть на нее даже не распространялся суверенитет Панамы.

Стоит отметить, что по договору о нейтралитете 1977 года США сохраняют за собой постоянное право защищать канал от любой угрозы, которая могла бы помешать его непрерывному нейтральному обслуживанию судов всех стран. Но к 2000 году США вывели всех своих военных из страны, и с тех пор основные обязательства по обороне канала лежат на самой Панаме. Правда, и оборонять канал до сих пор было не от кого.

Так чего же хочет Трамп? Судя по его противоречивым заявлениям, следующего:

- бесплатного или хотя бы льготного прохода через канал для американских судов, поскольку текущие тарифы он называет «смешными» и «крайне несправедливыми»,
- а также изгнания из управления каналом китайских компаний. Если верить Трампу, то Панамский канал сейчас эксплуатируется китайцами и контролируется китайскими военными, хотя ни то, ни другое не соответствует действительности.



Что не так с тарифами?

Тарифы на использование канала устанавливаются государственным управлением Панамского канала (Autoridad del Canal de Panamá, ACP) на основе системы «Панамских канальных универсальных тоннажных сборов» (PC/UMS), где 1 PC/UMS = 1 тыс. кубических футов (28,3 м³). Тарифы дифференцированы по типу судов, их тоннажу и загрузенности (проход порожних судов обходится в три раза дешевле). Проход через Панамский канал возможен как в режиме «живой очереди», так и через участие в аукционе на право приоритетного прохода, что весьма актуально, учитывая, что общая очередь может быть длительной, особенно в периоды высокой загрузки или засухи (от нескольких дней до двух-трех недель). Начальная ставка на аукционе – \$55 тыс. за проход одного судна. Как правило, суда в южном направлении (из Атлантического в Тихий океан) проходят быстрее, чем в северном, из-за особенности работы шлюзов. При снижении уровня воды в канале вводятся ограничения по осадке и судам с глубокой осадкой требуется разгрузка части груза, что увеличивает затраты.

Основную выручку ACP получает от сборов за проход судов (включая плату за использование водных ресурсов) и от стоимости услуг по их проводке (лоцманские и буксировочные услуги являются обязательными). Также небольшие отчисления дают продажи питьевой воды и электроэнергии с ГЭС. В 2023–2024 годах общая выручка ACP достигла почти \$5,0 млрд (отчетность ACP публикуется в местной валюте – панамском бальбоа; в данной статье принято соотношение бальбоа к доллару США 1:1, официально действующее с 1904 года, биржевой курс может незначительно отличаться). С 2015 года выручка увеличилась в 1,9 раза при росте тоннажа проводимых грузов в 1,5 раза по состоянию на 2023 год (рис. 5).

Рисунок 5
Выручка Панамского канала резко выросла в 2023–2024 годах за счет увеличения ставок сборов и роста стоимости услуг по проводке судов



АСР – учреждение сверхприбыльное. Все его операционные затраты в 2024 году составляли \$1,88 млрд, или всего 37,7% от выручки. При этом последние два года затраты были аномально высокими по причине суровой засухи. В более благополучные 2021–2022 годы затраты равнялись всего \$1,2–1,3 млрд, или 30% от выручки.

Как следствие, управление имеет непропорционально большую чистую прибыль, достигшую в 2024 году 69% от выручки. По сути, основные затраты канал покрывает за счет продажи услуг по проводке судов, большая же часть сборов за проход судов представляет собой рентные платежи, почти целиком поступающие в государственную казну (рис. 6). В 2024 году прямые платежи АСР в казну составили 49,5% от его выручки, а общий вклад в экономику Панамы (с учетом чистой заработной платы, налогов на ФОТ и страховых сборов, покупки товаров и услуг) управление оценивает в 72,2% (\$3,56 млрд).

Вряд ли внимание Дональда Трампа привлекла столь большая доходность: рентный характер использования канала существует давно, и ранее США не возражали против него, в том числе в первое президентство самого Трампа. Более вероятным кажется то, что бурная реакция вызвана резким ростом расходов судовладельцев в 2023–2024 годах. Но этот рост как раз вполне объясним.

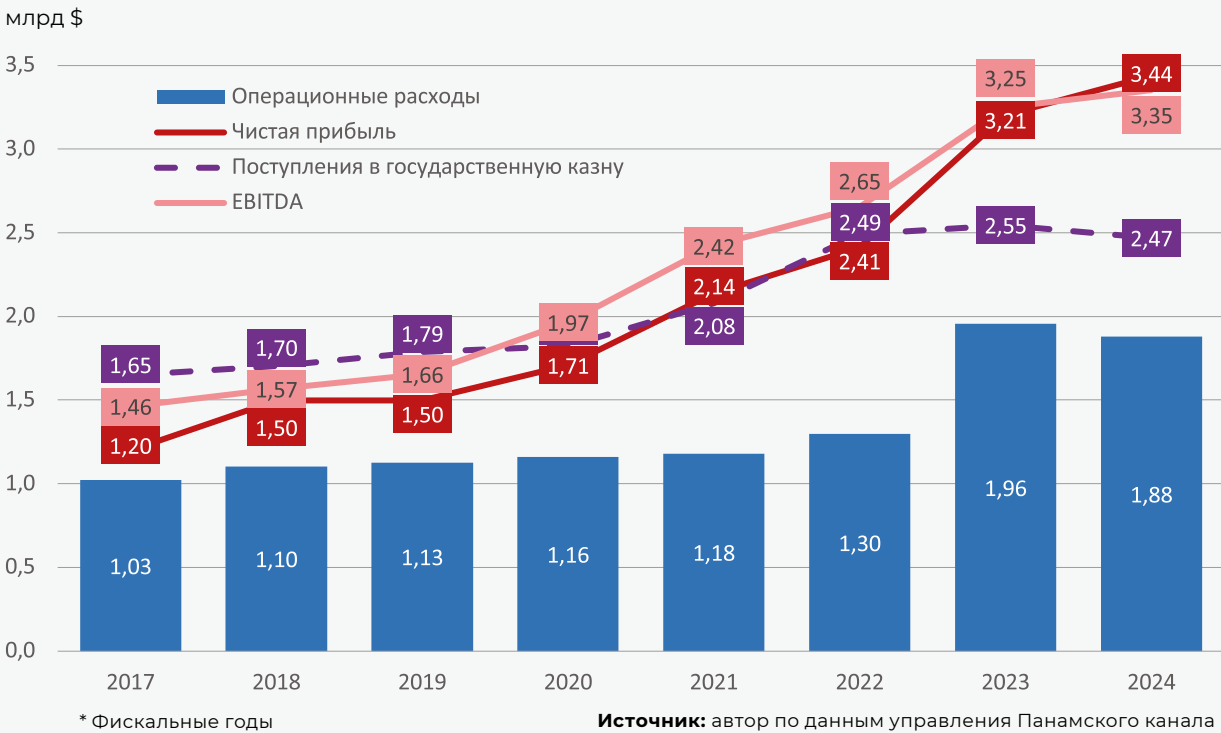
Великая засуха

Количество осадков в зоне Панамского канала из года в год весьма неустойчиво: хорошие годы с осадками на уровне 2700–3000 мм в год сменяются «засушливыми», когда осадки снижаются до 2000 мм (рис. 7). В Москве, для сравнения, выпадает в среднем 650 мм в год.

Причем до 2016 года, когда канал был расширен, и такой низкий уровень был близок к приемлемому. Если условная «засуха» длится один год, как было в 2019-м, то канал с этим относительно легко справляется благодаря системе водохранилищ. Настоящие проблемы начинаются, если «засуха» продолжается два и более года подряд. Именно это случилось в 2023–2024 годах. Они стали самыми засушливыми в зоне канала за последние 73 года (с момента начала постоянных наблюдений).

Стоит оговориться, что период дождей в Панаме приходится на май – ноябрь с пиком в октябре – ноябре. С января по апрель осадков почти нет – на рубеже 2023/2024 этот сухой сезон резко расширился (с трех-четырех до пяти с половиной месяцев). К тому же до его начала осадков выпало на 30% меньше, чем обычно, что позволило каналу накопить лишь 50% воды (900 гм³ при вместимости водохранилищ 1857 км³), необходимой для удовлетворения гидравлических потребностей в сухой сезон. В итоге в 2024 году разразился масштабный кризис (рис. 8).

Рисунок 6
Большая часть доходов Панамского канала идет прямо в государственную казну



Водохранилища Панамского канала, помимо выполнения основной транспортной задачи, являются важным источником питьевой воды, обеспечивая ею около 2,5 млн человек, а также электроэнергии. В засушливые годы, как в 2023–2024 годах, канал фактически конкурирует за воду с населением. В 2024 году 17% общего использования воды в зоне канала пришлось на нужды водоснабжения населения и 65% – на проводку судов. Выработка же ГЭС в тот год почти полностью остановилась.

В ответ АСР вынуждено было резко ограничить число проводимых судов и, чтобы сбалансировать спрос и предложение, повысить сборы, особенно плату за приоритетный проход вне очереди. В конце 2023 года стоимость такого прохода, разыгрываемого на аукционах, достигала заоблачных \$4 млн за судно. Но уже к середине 2024 года упала до \$200 тыс. (рис. 9).

Огромные очереди и повышенные затраты вынудили многих грузоотправителей сменить маршрут. Больше всего снизился проход балке-

Рисунок 7
Циклические изменения годовых осадков в зоне Панамского канала

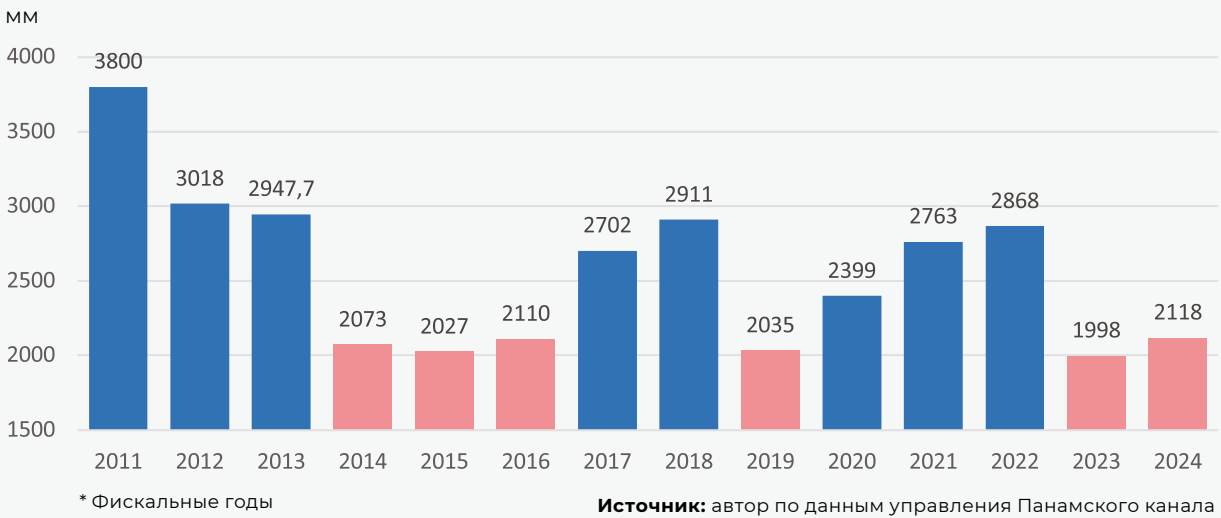
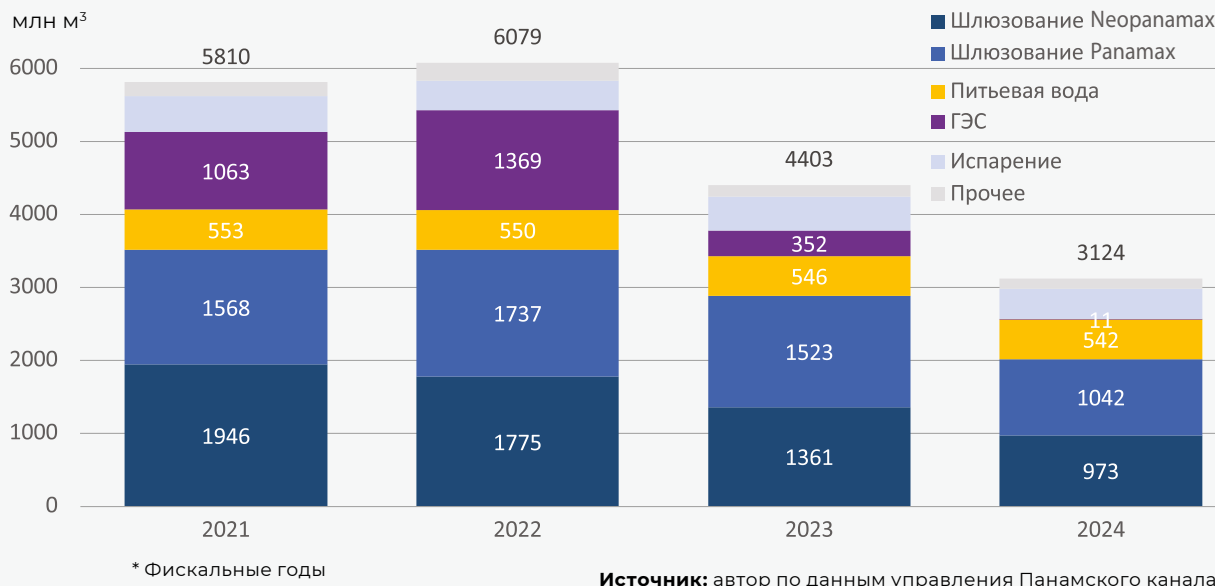


Рисунок 8
Осенью 2023 – летом 2024 года Панамский канал недосчитался почти половины обычной нормы воды



Источник: автор по данным управления Панамского канала

ров (–56% г/г) и СПГ-танкеров (–65%). Так, средняя стоимость прохода через канал СПГ-танкера выросла с \$0,9 млн до \$3–4 млн в 2023 году, что сделало транспортировку экономически непривлекательной. Как следствие, всего в 2024 фискальном году через Панамский канал прошло лишь 213,7 млн тонн грузов (–26,4% г/г). По отношению к пиковому 2022 году грузооборот упал на 28,5%.

Опасен ли Китай?

Панамский канал – сложная система инфраструктурных сооружений, включая сам водный путь с трехступенчатой системой шлюзов, пять

портов, искусственные озера, железную и автомобильную дороги, мосты и пр. В 2016 году канал был расширен, что добавило третий набор шлюзов и удвоило пропускную способность (рис. 10).

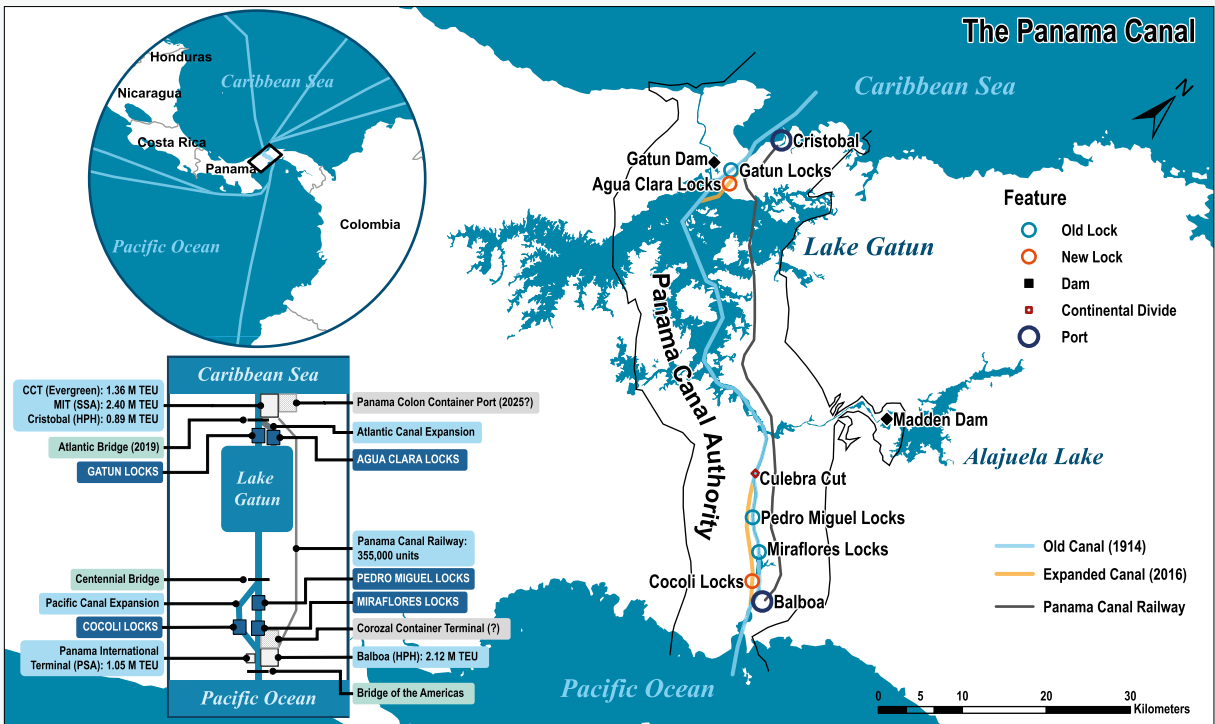
Китай не владеет и никогда не владел и не управлял самим каналом или его частью. Недовольство Дональда Трампа вызвало участие китайского капитала (гонконгской компании CK Hutchison Holdings Ltd.) в двух ключевых морских портах на входе и выходе из канала: Кристобале и Бальбоа. Причем это недовольство сильно запоздало: компания получила соответствующую концессию от правитель-

Рисунок 9
Удельные затраты на проход судов через Панамский канал в 2023–2024 годах выросли для судов всех стран



Источник: автор по данным управления Панамского канала

Рисунок 10
Схема Панамского канала и пропускная способность его участков



Источник: Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dep. of Maritime Business Administration, Texas A&M University

ства Панамы еще в 1998 году. В 2021-м она была продлена еще на 25 лет.

Сама по себе связь CK Hutchison с правительством КНР весьма спорна. Компанией владеет известный 96-летний гонконгский строительный магнат Ли Ка-Шин, второй по богатству человек в Гонконге с состоянием около \$31 млрд. CK Hutchison – далеко не единственный его актив, на нее приходится около 40% его капитала. Ли – сторонник максимально автономного демократического Гонконга, в связи с чем его отношения с властями КНР в последние годы натянутые.

Еще с начала 2000-х годов КНР реализует на государственном уровне стратегию по установлению контроля над ключевыми морскими путями и портовой инфраструктурой. Процесс активизировался в 2010-х в рамках инициативы «Один пояс, один путь». По оценке China Overseas Ports, по состоянию на лето 2024 года китайские компании приобрели различные доли участия в 129 зарубежных портах, из которых 115 действующих. Наиболее известные примеры – греческий порт Пирей (перешел под контроль Cosco Shipping Holdings Co.) и австралийский Дарвин (Landbridge Group).

США – не единственная страна, озабоченная портовой экспансией КНР. Например, новый премьер-министр Австралии Энтони Альбанезе обещает вернуть контроль над портом

Дарвин. С 2015 года региональное правительство Северной территории, несмотря на недовольство федеральных властей, отдало его Landbridge Group в 99-летнюю аренду.

В отношении Кристобала и Бальбоа решение было найдено в виде их продажи консорциуму во главе с американской BlackRock Inc., крупнейшей инвестиционной компанией мира по размеру управляемых активов. Интерес BlackRock к этим портам неслучаен. Компания в последнее время пытается расширить свой портфель инфраструктурных инвестиций, с этой целью, в частности, в октябре 2024 года BlackRock приобрела Global Infrastructure Partners – один из крупнейших частных фондов, инвестирующих в инфраструктуру.

Сделка с CK Hutchison была согласована сторонами в марте 2025 года, но до сих пор не осуществлена: первоначально она должна была быть подписана 2 апреля 2025 года, но ее отложили на неопределенное время.

Сама по себе сделка общей стоимостью, по разным оценкам, \$19–23 млрд наличными касается не только Панамы, а включает в себя продажу сразу 43 портов по всему миру – в 23 странах. Фактически CK Hutchison сворачивает свое международное присутствие, сосредотачивая бизнес на материковом Китае и в Гонконге. Но для CK Hutchison сделка выгодна: ее цена равна рыночной стоимости всей компании.

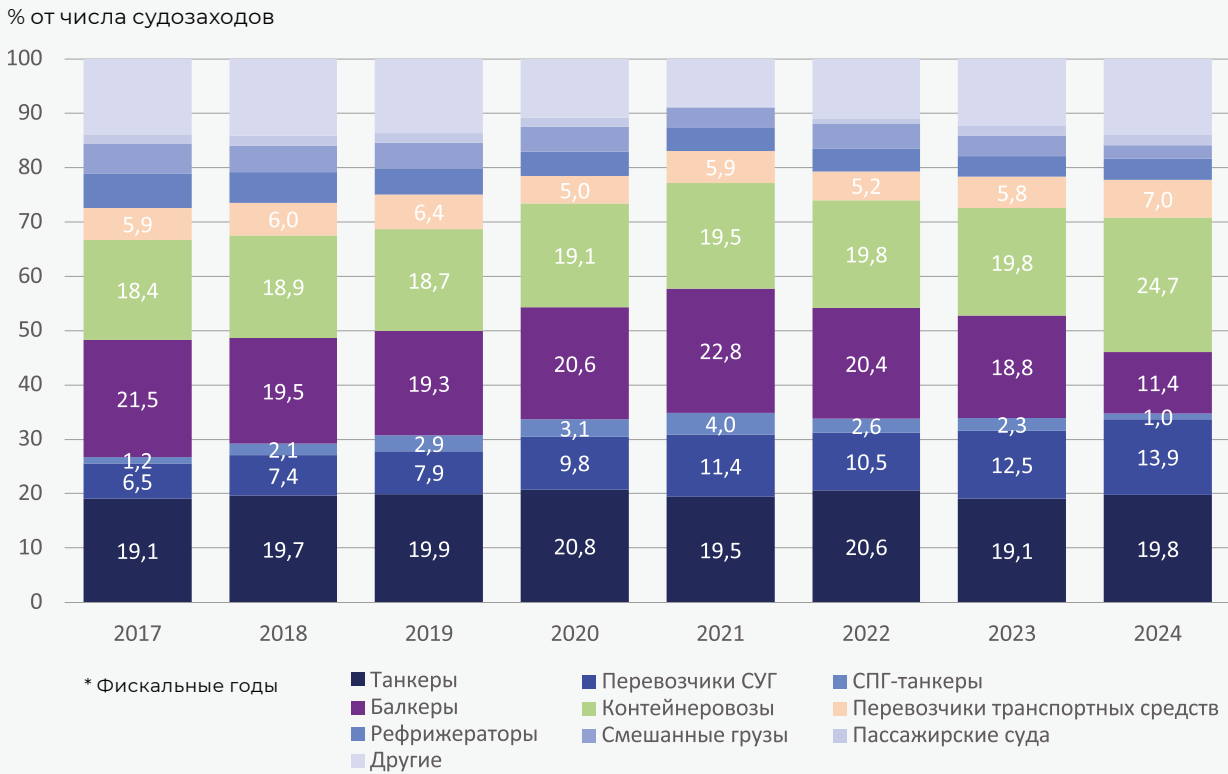


Судя по всему, СК Hutchison не согласовала свое решение с властями КНР, что вызвало их возмущение. Недовольство сделкой открыто выразил, в частности, главный офис Китая в Гонконге. Несколько китайских ведомств, включая Государственное управление по ре-

гулированию рынка, начали проверку сделки на предмет возможных нарушений безопасности или антимонопольного законодательства. Неофициально, по данным СМИ, китайские власти рекомендовали государственным компаниям воздержаться от любого нового сотрудничества с предприятиями, связанными с Ли Ка-Шином и его семьей. Как следствие, СК Hutchison заявила, что продажа ее портов не состоится, пока не будут получены необходимые юридические и нормативные разрешения.

Китай – не единственный конкурент США, инвестирующий в бывшую зону Панамского канала. Так, весной 2025 года APM Terminals, «дочка» датской корпорации Maersk, приобрела Panama Canal Railway Company у совместного предприятия Canadian Pacific Kansas City и американской Lanco Group. Эта компания владеет 76-километровой железной дорогой, проходящей вдоль Панамского канала и соединяющей морские порты на обоих его концах. Интерес Maersk связан с ее профильным бизнесом – интермодальными контейнерными перевозками. Несмотря на напряженные отношения с Данией, США в данном случае не выразили какого-либо недовольства потерей контроля над важным инфраструктурным объектом зоны Панамского канала.

Рисунок 11
Структура перевозок через Панамский канал по типам и назначению судов



Источник: автор по данным управления Панамского канала

Что предпринимает Панама?

Эксплуатация Панамского канала – лишь небольшая часть экономики современной Панама (\$4986 млн, или около 4% ВВП в 2024 году), но она является одним из основных источников государственных доходов. На пике в 2011–2012 годах доля канала в ВВП превышала 7%, но в последние годы, несмотря на расширение канала, колеблется между 4% и 5%. В стране также развиты банковское и страховое дело, регистрация судов и туризм.

Вопреки представлениям многих россиян, Панама – не совсем бедная страна. При населении всего лишь около 4,3 млн человек ее номинальный ВВП на душу населения составляет \$20 тыс. (56-е место в мире, на одном уровне с Оманом), а ВВП по паритету покупательной способности – \$43 тыс. (50-е место, как в Малайзии или Казахстане). Тем не менее экономика Панама и без Трампа переживает не лучшие времена. К концу 2025 года кредитные рейтинги страны могут быть пересмотрены до «мусорных». В Панаме высокий дефицит бюджета (около 5% в 2025 году) на фоне относительно большого государственного долга (\$54 млрд, около 60% ВВП). И Панама – один из лидеров Латинской Америки по уровню экономического неравенства населения.

У власти в Панаме с июля 2024 года находится президент Хосе Рауль Мулино. К его заслугам относят проведение реформы пенсионной системы, переговоры о перезапуске законсервированного с 2023 года медного рудника Cobre Panama стоимостью \$10 млрд (ранее он обеспечивал 5% ВВП) и... умиротворение Трампа.

США имеют значительное экономическое влияние на Панаму, будучи ее крупнейшим торговым партнером и источником прямых иностранных инвестиций. Панама же, помимо канала, контролирует Дарьенский проход – труднопроходимый участок джунглей на границе с Колумбией, через который идет пеший миграционный маршрут из Южной Америки в США. Учитывая озабоченность Дональда Трампа вопросами миграции, власти Панама заявили, что «закрыли» проход.

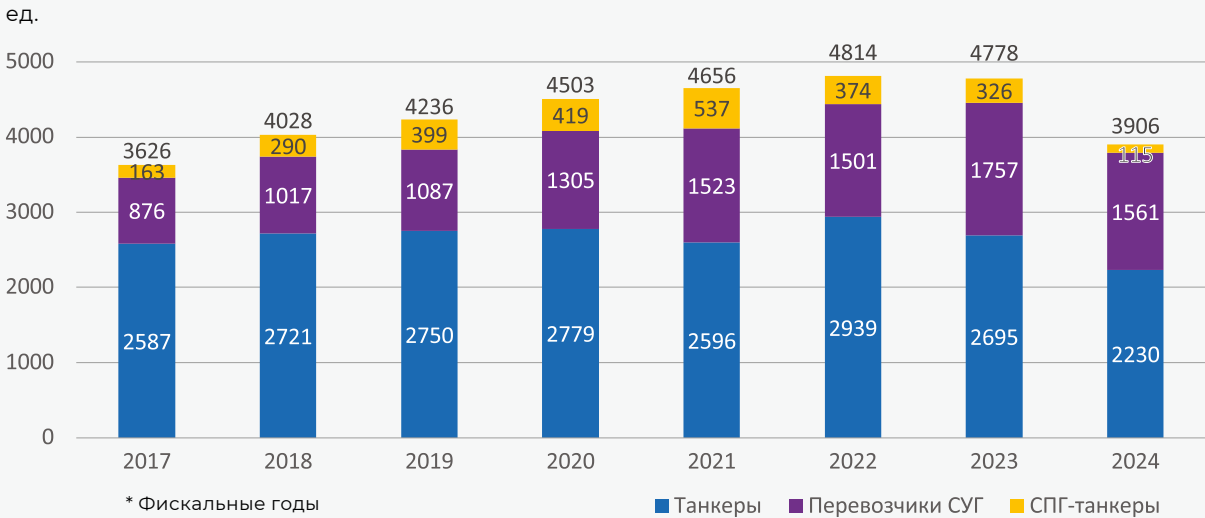
2 февраля 2025 года Панаму посетил госсекретарь США Марко Рубио. После этого представители АСР сообщили, что «оптимизируют приоритет транзита» судов ВМС США, но отказались от требований по пересмотру или отмене сборов, пояснив, что договор о нейтралитете препятствует особому обращению в отношении сборов и что любые исключения из установленных правил приведут к хаосу.

Бутылочное горлышко для углеводородов?

Начиная с 2020 года доля судов (здесь и далее имеются в виду судозаходы, в течение года одно судно может проходить через канал несколько раз), перевозящих нефть, нефтепродукты, СУГ и СПГ через Панамский канал, устойчиво держится на уровне около 34%. Второе и третье места занимают контейнеровозы и балкеры (рис. 11).

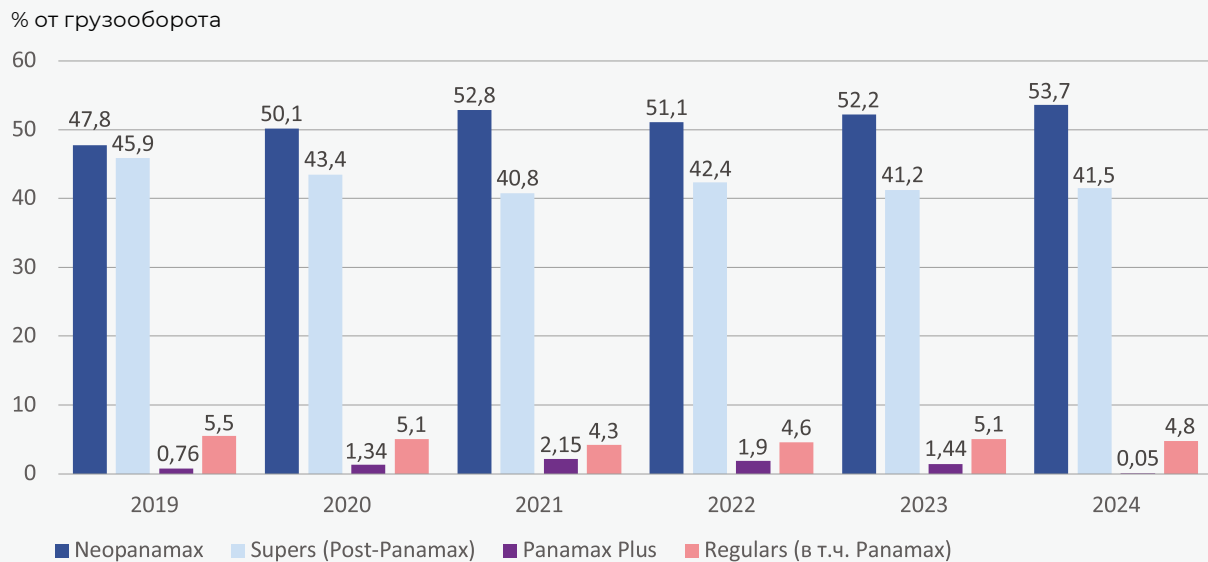
На пике 2022 года через Панамский канал проходило более 4,8 тыс. различных нефтеналивных судов и газозовов, при этом среди них

Рисунок 12
Число судов с углеводородными грузами, прошедших через Панамский канал (судозаходов)



Источник: автор по данным управления Панамского канала

Рисунок 13
Грузоотправители стараются использовать для прохода через Панамский канал наиболее крупные суда, пользуясь его расширением в 2016 году



* Фискальные годы
** Неоранамах – новый, наиболее крупный стандарт типоразмера судов, введенный после расширения Панамского канала (длина – до 366 м, ширина – 51 м, грузоподъемность – 120–170 тыс. т, вместимость – до 14 тыс. TEU); Panamax Plus и Regulars – устаревшие стандарты, использовавшиеся до расширения канала (до 294 м, 32 м, 52,5–80 тыс. т, до 5 тыс. TEU); Supers – стандарт со средними между ними показателями (294–366 м, 32–49 м, 80–120 тыс. т, 5–12 тыс. TEU)

Источник: автор по данным управления Панамского канала

наблюдается непропорционально большая и постоянно растущая доля судов, перевозящих СУГ: к 2024 году она поднялась до 40%. Число газовозов, перевозящих СПГ, быстро росло в 2010-х годах, достигнув 537 судов в 2021-м,

но затем на фоне переориентации поставок СПГ, производимого в Мексиканском заливе, на Европу и роста стоимости и сроков транспортировки по Панамскому каналу обвалилось, упав в 2024 году до 115 (рис. 12).

Рисунок 14
В структуре грузооборота Панамского канала доминируют нефтепродукты, контейнерные грузы и зерно

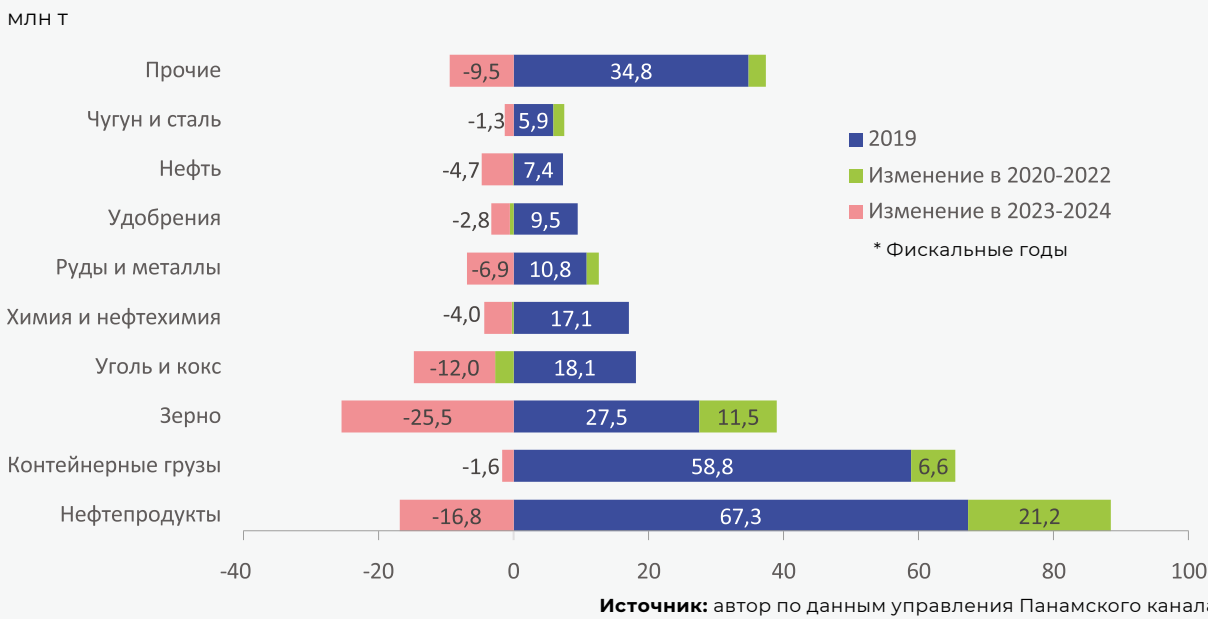
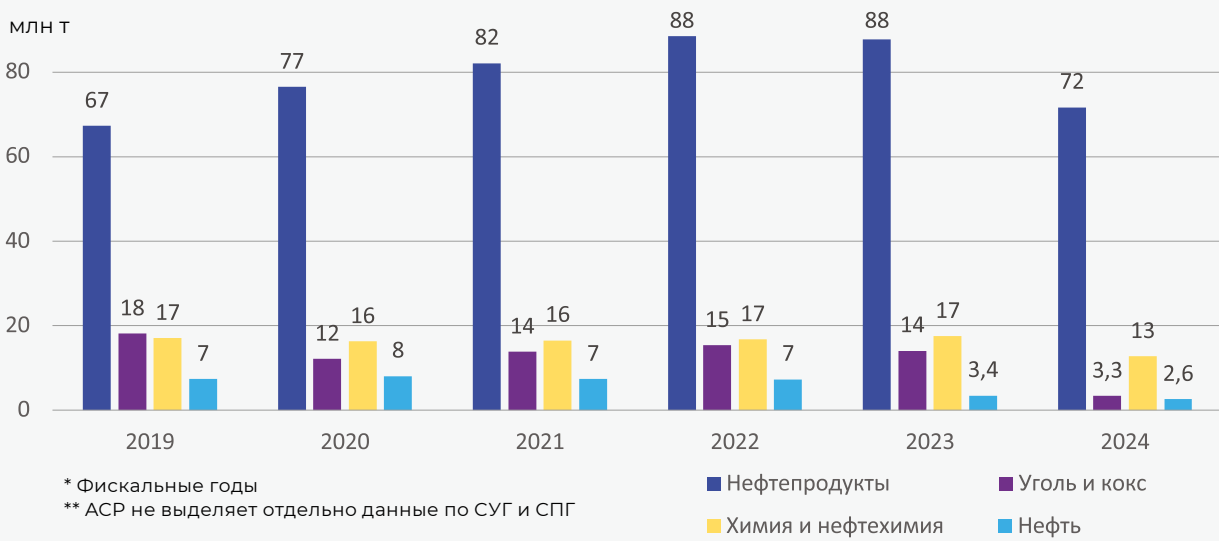


Рисунок 15
Структура перевозок энергетических грузов по Панамскому каналу



Источник: автор по данным управления Панамского канала

Значение Панамского канала в международной торговле настолько велико, что под его размеры как до, так и после расширения 2016 года проектировались отдельные типоразмеры судов, в том числе танкеры, ставшие общепризнанным стандартом. По состоянию на 2024 год уже 54% всего грузооборота через канал обеспечивают максимальные по вместимости суда Неоранамах и еще 41,5% – приближенные к ним Post-Panamax (рис. 13).

Панамский канал давно уже не играет существенной роли в транспортировке нефти (рис. 14, 15). Еще в 1982 году на севере Панамы был проложен Транспанамериканский нефтепровод мощностью 860 тыс. баррелей в сутки. С тех пор он использовался разными странами, и даже его мощности периодически простаивают.

Но канал остается важным маршрутом для поставок СУГ и нефтепродуктов из США на рынки АТР, главным образом в Северо-Восточную Азию. Благодаря использованию канала путь танкера от Техаса до Японии сокращается с 44–48 до в среднем 27 дней.

Наиболее перспективным является использование Панамского канала для расширения поставок американского СПГ на азиатские рынки. Дональд Трамп, еще в первое президентство зарекомендовавший себя активным лоббистом экспорта СПГ, вполне может учитывать этот фактор в своем давлении на власти Панамы.

Почти все новые заводы по производству СПГ в США расположены на побережье Мексиканского залива, что определяется доступом к ресурсной базе, газотранспортной

инфраструктуре и удобным морским портами. Кроме того, пять из семи действующих СПГ-заводов (кроме Corpus Christi и Calcasieu Pass) созданы на базе ранее построенных регазификационных терминалов. Все строящиеся и одобренные к строительству мощности сосредоточены, таким образом, в Техасе, Луизиане и Миссисипи, и лишь один завод – на Аляске. Панамский канал будет играть решающую роль в обеспечении межрегионального арбитража при экспорте американского СПГ. И СПГ со временем вполне может достигнуть уровня СУГ по интенсивности перевозок через канал.

Это создает риски перегруженности Панамского канала. В нормальных условиях его пропускная способность после расширения составляет 36–38 судов в сутки. В 2022 году фактическая загрузка уже достигла 39 судов, временно упав в 2024 году до 31. Пока планов по новому расширению пропускной способности канала нет. Хотя еще в 2014 году АСР заявляло о начале изучения спроса и технических требований для создания четвертой шлюзовой системы (третья появилась при расширении 2016 года). Но дальше идеи проект пока не продвинулся. Тем более что одновременно, в середине 2010-х годов, Китай продвигал идею строительства Никарагуанского канала, также оставшуюся без движения.

В этих условиях ожидаемый рост поставок СПГ через Панамский канал будет вести к росту очередей и платы за приоритетный проход, увеличивая, вопреки желанию Трампа, общие затраты США на использование этого маршрута. ●