
Ю.Н.Шемелин

Панамский канал расширен

Статья посвящена повышению пропускной способности Панамского канала в результате завершения в 2016 году строительства еще одной линии шлюзов, нынешней и будущей роли канала в экономическом и социальном развитии Панамы. Автор раскрывает геополитическое и экономическое значение этого меж океанского коридора для основных стран-пользователей.

Ключевые слова: Панамский канал, грузоперевозки, новая линия шлюзов.

26 июня 2016 г. при участии президента Республики Панамы Хуана Варелы (2014 — н/в) и главы государственной автономной администрации Панамского канала Хорхе Луиса Кехано в присутствии 25 тыс. панамцев состоялось открытие дополнительной новой линии шлюзов Панамского канала, допускающих проход крупнотоннажных контейнеровозов типа «Neopanamax». Первым по новой линии шлюзов из Атлантического в Тихий океан прошел китайский контейнеровоз «Cosco Shipping Panama» длиной 299 м и шириной 48 м с 9472 контейнерами на борту. По возможному объему грузоперевозок пропускная способность второй линии шлюзов канала в два раза превышает первую, построенную в 1914 г.

Расширение канала в первую очередь отвечает интересам США в развитии торговли и инвестиционного сотрудничества в рамках соглашения о Тихоокеанском партнерстве (Trans-Pacific Partnership, TPP), а также КНР — в целях углубления ее торгово-экономических связей со странами американского континента.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

В 1902 г. сенат США 42 голосами против 34 рекомендовал правительству построить меж океанский канал не в Никарагуа с использованием самых крупных на перешейке озер Манагуа и Никарагуа, как было запланировано сенатской комиссией во главе с сенатором Джоном Тайлером Морганом, а по территории самой северной колумбийской провинции Панамы в зоне уже построенной там в 1864 г. американцами меж океанской железной до-

Юрий Николаевич Шемелин — экономист-международник, в 1994—2002 гг. торговый представитель, советник посольства РФ в Панаме (yshemelin@bk.ru).



Надпись гласит: «Я не хочу войти в историю, я хочу войти в зону канала...». Омар

роги. Чтобы осуществить этот проект, сенат поручил приобрести за 40 млн долл. концессию на строительство канала у французской «La Compagnie Nouvelle», созданной предприимчивым французским инженером Филиппом-Жаном Бюно-Варрильей на обломках прогоревшей компании Панамского канала. Это решение сената и тогдашнего президента США Теодора Рузвельта (1901—1909), равно как и

последовавшее в ноябре 1903 г. отделение провинции Панама от Колумбии, было одним из этапов реализации Вашингтоном доктрины Монро. Это решение лоббировала группа американских и панамских сподвижников Бюно-Варрильи, в которую входили известный на Уолл-Стрит адвокат, представитель Панамской железной дороги (Ferrocarril de Panamá) в США Уильям Кромвель; банкир Джон Морган, финансировавший покупку концессии; председатель Республиканской партии сенатор Марк Хан; госсекретарь Джон Хэй; главный врач панамской железной дороги и будущий президент Панама Мануэль Амадор Герреро (1904—1908); крупные панамские латифундисты Федерико Бойд, Рикардо Ариас, Карлос Аросемена, Никанор Обаррио¹.

После провозглашения 3 ноября 1903 г. А.Герреро независимости Панама уже 22 ноября госсекретарь Джон Хэй и Бюно-Варрилья в качестве новоиспеченного посла Панама в США подписали соглашение, по которому право сооружения канала отдавалось Соединенным Штатам, а сам канал и зона его расположения (около 5% панамской территории) передавались США в аренду на 99 лет.

В строительстве были задействованы 35 тыс. рабочих и служащих, инженеров и техников из США во главе с блестящим инженером и администратором полковником Джорджем Вашингтоном Готталсом. Сегодня водная артерия бесперебойно служит судоходным компаниям со всего мира. За 102 года работы через канал прошло 16,7 млрд т грузов, а только за последние 15 лет — 4,25 млрд т*².

Впервые решение о целесообразности увеличения пропускной способности канала было принято США перед Второй мировой войной в 1939 г. Начатые тогда работы по сооружению новых шлюзовых камер были приостановлены в 1942 г., когда канал стал мишенью германских и японских вооруженных сил и одним из самых охраняемых ВМФ и авиацией США объектов.

В 1950-е годы объемы перевозок по каналу быстро достигли довоенного уровня (38 млн т в год), к началу 70-х годов они утроились, а к середине 80-х превысили 150 млн т в год. Между тем США, согласно американо-па-

* Здесь и далее по тексту тоннаж грузов приводится в используемой Администрацией канала единице веса CP/SUAB, учитывающей вес грузов, перевозимых в контейнерах.

намским договорам оставшиеся фактическим оператором канала посредством государственной организации «Panama Canal Commission», не спешили возобновлять начатые ими работы по расширению канала, хотя он и имел важное значение для американских грузоотправителей и грузополучателей.

Если учесть глобальную геополитическую обстановку второй половины прошлого века, характеризовавшуюся фактическим отступлением США перед волной на-



Джимми Картер (слева) и Омар Торрихос на церемонии подписания соглашения

циональных антиимпериалистических, революционных, социалистических и повстанческих движений левого толка, охвативших в те годы латиноамериканский регион (Гватемала, Аргентина, Коста-Рика, Куба, Перу, Панама) и вносивших неопределенность в отношения между Вашингтоном и странами Латинской Америки, то можно предположить, что расширение канала не входило тогда в планы американской администрации. В этих условиях, чтобы поддержать проецируемый на весь мир имидж «самой демократической страны», США уступили настойчивым требованиям панамского народа и националистического военного правительства во главе с генералом Омаром Торрихосом Эррерой (1969—1981) и приступили в 1971 г. к переговорам о передаче Панаме суверенитета над каналом. 7 сентября 1977 г. соглашения по каналу, известные как Соглашения Торрихос-Картер, были подписаны, но только 31 декабря 1999 г. после завершения обязательств сторон, вытекающих из этого соглашения, Панамский канал полностью перешел под юрисдикцию Панамы. А вместе с суверенитетом над каналом Панаме была оставлена и уже назревающая к тому времени задача его коренной реконструкции и расширения.

ПАНАМЦЫ СПРАВИЛИСЬ С УПРАВЛЕНИЕМ

С 2000 г. каналом успешно управляют панамцы. Его грузооборот стабильно увеличивался, количество аварий сокращалось, планово осуществлялись капитальные работы по модернизации, доходы от операций росли. В результате применения с 1998 г. новых тарифов, учитывающих выросший спрос на контейнерные перевозки, панамцам удалось, несмотря на ремонтные работы, всего за пять лет довести объем передаваемой в бюджет прибыли от канала до 500 млн долл. в год. Не последнюю роль в успешном администрировании канала сыграло и заложенное в американо-панамских договорах обязательство

постепенной передачи панамцам опыта и знаний американских специалистов и администраторов, в том числе в рамках специальных программ подготовки и переподготовки технического (6,5 тыс. человек) и административного (2,5 тыс. человек) персонала.

Доходы, получаемые государственной компанией «Администрация Панамского канала» (Autoridad del Canal de Panamá, ACP) от эксплуатации канала, были освобождены от большинства налогов, чистая прибыль канала идет в бюджет государства. Статус канала, его основные функции и функции ACP закреплены в Конституции Панамы⁶. С тех пор, как управление каналом было передано панамцам, его экономическая эффективность не вызывала сомнений ни в Панаме, ни в международном сообществе. Не было зарегистрировано ни одного случая коррупции. Модернизация старой линии шлюзов одновременно со строительством новой в период с 2007 по 2015 г. является лучшим свидетельством эффективности канала. Приведенные в таблице 1 данные демонстрируют, что на показателях работы канала отразились происходившие в тот период перемены в международной геополитической и экономической обстановке. Однако на фоне общей тенденции увеличения объемов международной торговли и грузоперевозок доходы и прибыль канала выросли. За 15 лет управления каналом ACP передала в бюджет 9,62 млрд долл. А США в качестве иностранного концессионера за все 86 лет пользования каналом выплатили Панаме всего 1,87 млрд долл. В 2014 г. в бюджет республики была перечислена рекордная сумма в 2,75 млрд долл., что составляет 6% от тогдашнего ВВП Панамы.

Т а б л и ц а 1

**ПОКАЗАТЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ
ПАНАМСКОГО КАНАЛА (2002—2015)**

Показатели	Годы						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Количество пропущенных судов (ед.)	13183	13154	14035	14011	14194	14721	14702
В том числе судов Рапатах (ед.)	н/д	4737	н/д	5663	6078	6230	6087
В том числе контейнеровозов	н/д	н/д	2650	2879	3290	3622	3544
Объем грузов в CP/SUAB (млн т)	275	279	266,9	279	296	312	309,6
Доходы канала (млн долл.)	799	920	1063	1209	1494	1760	2007
— в том числе платежи за проход судов	589	863	996	1116	1026	1183	1317
Расходы (млн долл.)	396	421	419,9	443	488	524	553
Прибыль (млн долл.)	403	499	643	766	1006	1236	1454
Инвестиции (млн долл.)	н/д	н/д	131	215	112	85	685
Отчисления в бюджет (млн долл.)	190	187	106	268	569	847	701
Показатель ЭРК* (долл./т)	1,46	1,78	2,41	2,58	3,39	3,96	4,70

Показатели	Годы						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Количество пропущенных судов (ед.)	14342	14230	14684	14544	13660	13481	13874
В том числе судов Panamax (ед.)	6087	6231	6918	7241	7035	7379	7771
В том числе контейнеровозов	3364	3031	3364	3331	3129	2891	3067
Объем грузов в CP/SUAB (млн т)	299	300,8	322	333,7	318	326	340,8
Доходы канала (млн долл.)	1962	1972	2318	2410	2412	2629	2610
— в том числе платежи за проход судов	1438	1598	1730	1388	1423	1868	1994
Расходы (млн долл.)	535	589	1089	682	814	915	1249
Прибыль (млн долл.)	1427	1383	1229	1782	1598	1714	1381
Инвестиции (млн долл.)	572	493	186	395	432	684	228
Отчисления в бюджет (млн долл.)	750	875	1043	1032	980	1030	1043
Показатель ЭРК* (долл./т)	4,77	4,59	3,81	4,03	5,02	5,25	4,00

* Эффективность работы канала (ЭРК) = прибыль / объем грузов в CP/SUAB.

Источник: Ежегодные отчеты АСР о работе канала. — www.pancanal.com

Вместе с тем, с самого начала управления каналом панамцами нарастало отставание его пропускной способности от потребностей в пропуске по нему судов. Количество проходящих через канал судов — с учетом ограничений по допустимым для шлюзования габаритам (длина — до 294 м, ширина — до 30 метров, водоизмещение — до 65 тыс. т) — стабилизировалось на уровне 13-14 тыс. судов в год, а объемы перевозок — на уровне 300 млн т., что примерно в 1,5 раза меньше таких же показателей Суэцкого канала. В 2012 г. 18% судов мирового торгового флота не могли пройти через канал из-за своих габаритов, в то время как темпы прироста спуска на воду крупнотоннажных судов типа «Neopanamax» в первое десятилетие XX в. составляли 2,3% в год, а по контейнеровозам — самому динамично развивающемуся сектору судостроения — 5%⁴.

Несмотря на проведенные в 1990—2006 г. масштабные работы по модернизации канала (спрямление и расширение русла в наиболее узкой части канала, организация встречного движения судов, углубление и т.п.), многим судам приходилось до 20 часов ожидать разрешения на проход через канал.

Темпы роста глобальных процессов вывоза капиталов международными ТНК и их транспортные потребности, все более подстегивали панамцев к необходимости увеличения пропускной способности канала. За последние 20 лет темпы роста мировой торговли в два раза превысили темпы роста мирового ВВП, что привело к стремительному увеличению объемов международных морских перевозок. В 2015 г. их объемы достигли чудовищной цифры в 8 млрд т⁵. Важную роль в судьбе Панамского канала играют и географический фактор, и, в частности, массовый перенос международными ТНК производства товаров в страны Юго-Восточной Азии. В этой зоне, включающей Китай, Сингапур, Южную Корею, Малайзию, Индонезию, созданы «всемирная фабрика» и «всемирный склад» товаров массового

потребления, непрерывно загружаемых в контейнеры для отправки по всему миру. В 2015 г. порт Шанхай с 35 млн контейнеров TEU* стал крупнейшим в мире, а общее количество контейнеров, отгружаемых и принимаемых в Шанхае, Сингапуре (33,7 млн), Пусане (23,3 млн), Шеньчжэне (23 млн) и других четырех китайских портах, составило порядка 200 млн. По расчетному весу брутто это 2,6 млрд т грузов, или около 1/3 всех осуществляемых сегодня в мире морских перевозок!

Доставка этих грузов к центрам массового потребления, в первую очередь к восточному побережью США, уже давно в значительной степени осуществлялась по Тихому океану и далее через Панамский канал к Атлантике. В обратном направлении из США на «всемирную фабрику» доставляются стратегическое сырье и во все больших объемах комплектующие и технологическое оборудование. Из 340 млн т грузов, прошедших через канал в 2015 г., 162 млн т, или 47% от всего грузооборота и 15% всех внешнеторговых грузов США, выходили из портов США или направлялись туда (см. таблицы 2, 3).

В последние годы из-за роста добычи сланцевой нефти и производства в США сжиженного газа (этанола и метанола) экспортные поставки последнего из Соединенных Штатов в Японию, Южную Корею, Китай, страны Центральной Америки, Эквадор и Чили значительно возросли: с 0,5 млн т в 2003 г. до 5,2 млн т в 2015 г. Расширение канала, как и 100 лет назад, стало необходимо и выгодно в первую очередь США, прежде всего в военно-стратегическом плане: семь из десяти авианосцев ВМФ США до 26 июня 2016 г. не могли бы пройти через канал. В расширении межокеанского водного пути заинтересована и КНР, которая наступает «на пятки» своему конкуренту в борьбе за усиление экономического и геополитического присутствия в Западном полушарии. По итогам 2015 г. Китай с 48 млн т грузов, имевших пунктами назначения или отправления порты КНР, занял второе после США место в списке «клиентов» Панамского канала. В первую пятерку также входят Чили (29,5 млн т), Япония (22,8 млн т) и Южная Корея (18,5 млн т).

Т а б л и ц а 2

**ДОЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ПАНАМСКОМУ КАНАЛУ В ОБЪЕМАХ
ЭКСПОРТА И ИМПОРТА ЕГО ОСНОВНЫХ СТРАН-ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ
(2015 г.)**

Страны- пользователи	Доля экспортных грузов)%)	Доля импортных грузов (%)	Всего доля перевозок по каналу в общем объеме внешнеторговых грузов (%)
Эквадор	21	41	62
Чили	21	32	53
Перу	17	35	46
Колумбия	9	20	29

* TEU (twenty-foot equivalent unit) — единица измерения вместимости большегрузных контейнеров, эквивалентная 20-футовому контейнеру. — Прим. ред.

США	15	7	22
Мексика	6	10	16
Канада	3,7	2,0	5,7
Испания	4,1	2,4	6,5
Голландия	3,8	1,6	5,4
Япония	3,9	1,7	5,6
КНР	3,3	1,6	4,9
Венесуэла	1,0	10	11,0
Аргентина	2	0,7	2,7
Бразилия	0,5	1,0	1,5
Панама	0,2	0,8	1,0

Источник: Годовой отчет Администрации Панамского канала за 2015 г. — www.pancanal.com

Т а б л и ц а 3

**ОСНОВНЫЕ СТРАНЫ — ПОЛУЧАТЕЛИ И ОТПРАВИТЕЛИ ГРУЗОВ
ЧЕРЕЗ ПАНАМСКИЙ КАНАЛ (2015 г.)**

Страны	Отправленные грузы (млн т)	Полученные грузы (млн т)	Всего грузов (млн т)
США	102,1	58,6	160,7
КНР	15,7	32,3	48
Чили	15,3	14,1	29,5
Япония	6,0	16,8	22,8
Перу	8,0	10,7	18,7
Южная Корея	11,3	7,1	18,4
Колумбия	8,6	8,7	17,3
Мексика	7,4	8,7	16,1
Эквадор	6,5	7,6	14,1
Канада	8,5	3,5	12,0
Панама	1,2	8,7	9,9
Гватемала	1,8	4,2	6,0
Испания	1,46	2,54	4,0
Нидерланды	2,2	1,5	3,7

Источник: годовой отчет Администрации Панамского канала, за 2015 год — www.pancanal.com

ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ. СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕЗУЛЬТАТ

Генерал Торрихос, погибший 31 июля 1981 г. в результате так до конца и не расследованной авиакатастрофы с его вертолетом, оставил своей стране и народу еще один бесценный подарок: государственный статус канала. По его предложению и при поддержке созданной им Демократической революционной партии (Partido Revolucionario Democrático, PRD) в панамскую

Конституцию были включены статьи, согласно которым Панамский канал был объявлен «неотчуждаемым национальным достоянием», а управление им передано автономной АСР. Еще одна новая статья Конституции предписывала, что все международные решения, а также решения АСР и исполнительной власти, относящиеся к каналу, в последней инстанции должны быть предметом общенационального референдума³.

Принятию решения о расширении канала предшествовали тщательные исследования и предпроектные разработки, которые АСР проводила с 1988 г. с привлечением специалистов многих стран мира. Рассматривались различные варианты увеличения пропускной способности канала. Первым был вариант строительства нового канала без шлюзов, который соединял бы океаны на одном уровне. Он потребовал бы сооружения пяти плотин на реках, впадающих в Тихий и Атлантический океаны, а также подходов дамб длиной 20 км каждая с входными и выходными воротами, защищающими от приливов и отливов с учетом их разницы по уровням в тихоокеанской и атлантической частях. 24 населенных пункта, расположенных на маршруте канала, подлежали бы затоплению. Объем земляных работ в данном случае составил бы порядка 2 млрд м³, что в десять раз превышало объем, потребовавшийся на основании одобренного в итоге технического решения. Неясными были экологические последствия строительства крупных морских дамб в обоих океанах. В итоге трехсторонняя международная комиссия в 1993 г. отвергла данный вариант на стадии разработки предварительного технико-экономического обоснования.

Другим вариантом было строительство аналогичного действующему второго канала со шлюзами. Рассматривался также вариант строительства вместо шлюзов подъемных и опускаемых вместе с находящимися в них судами ванн, который также был отвергнут в силу недостаточной технологической проработки. Существующие аналогичные разработки рассчитаны на подобные операции лишь с небольшими судами водоизмещением не более 30 тыс. т.

В итоге было решено увеличить пропускную способность канала за счет строительства дополнительной линии шлюзов большего объема для пропуска большегрузных судов, а также дополнительных каналов для входов в шлюзы с каждой стороны канала. А для шлюзования судов в целях экономии воды применить апробированный на каналах в Германии способ многократного использования воды из боковых, построенных параллельно новым шлюзам резервуаров (ванн) подпитки шлюзовых камер (рис. 1).

На референдуме 22 октября 2006 г. 76% панамцев сказали «ДА» проекту, и в сентябре 2007 г. сооружение новой линии шлюзов началось. Строительные работы продолжались восемь с половиной лет. Их выполнял консорциум «Grupo Unidos por el Canal» в составе трех европейских компаний: «Sacyr Vallehermoso» (Испания), «Salini Impregilo» (Италия), «Jan De Nul» (Бельгия) с участием панамской компании CUSA. Стоимость работ не превысила проектную и составила 5,26 млрд долл., из которых только 2,2 млрд приходилось на внешние заимствования. Остальные средства поступили от АСР — из прибыли, полученной от эксплуатации канала. В финансировании работ принимали участие Японский банк международного сотрудничества, Европейский инвестиционный банк, Межамериканский банк развития, Андская корпорация развития и Международная финансовая корпорация. В строительстве объектов приняли участие около 40 тыс. рабочих и

Рисунок 1.

Поперечное сечение шлюзовых камер существующего Панамского канала для пропуска судов ПАНАМАКС (вместимость до 4 тыс. ед. TEUS)

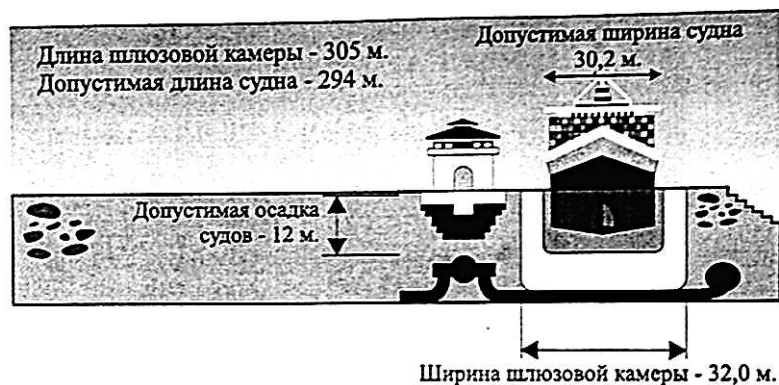
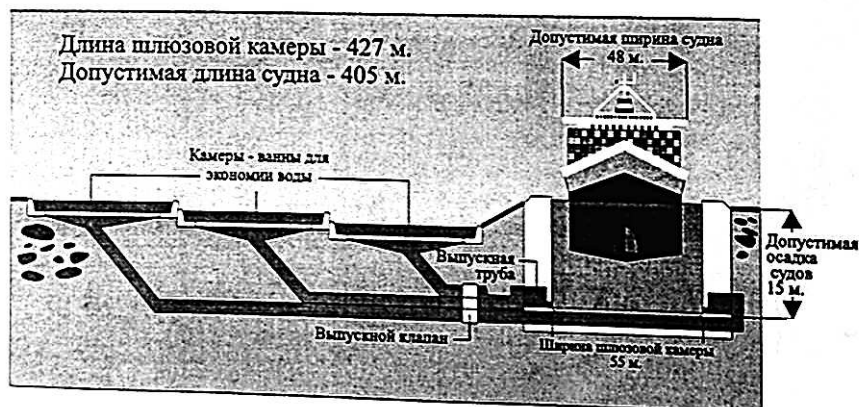


Рисунок 2.

Поперечное сечение дополнительных шлюзовых камер и камер экономии воды после модернизации канала для пропуска судов ПОСТПАНАМАКС (вместимость до 12 тыс. контейнеров TEUS)



специалистов, примерно столько же человек строили Панамский канал в 1904—1914 г. Объем выполненных земляных работ составил 150 млн м³, бетонных — 7,5 млн м³, что в 3,5 раза превысило соответствующие объемы работ при сооружении американцами первой линии шлюзов.

Уникальными являются построенные в Италии и привезенные в Панаму ворота новых шлюзов весом по 4,2 тыс. т каждое. В отличие от применяемых в существующих шлюзах они не распашные, а с выдвигающимися навстречу друг другу створами, которые покоятся и движутся на тележках с пневматическими резиновыми колесами с мощным электромеханическим



Контейнеровоз выходит в Тихий океан

приводом. Для стабилизации положения судов в камерах используются суда-буксиры. Главным же техническим отличием новой линии шлюзов является использование вместо фронтальной боковой схемы наполнения водой из трех ванн, сооружаемых сбоку от каждой из шлюзовых камер. В эти ванны при опускании в камерах судов вода под давлением судна выливается из шлюзов вбок (а не вперед — в океан) через расположенные в их боковых стенках трубопроводы, а при подъемах судов наоборот: силой гравитации из боковых ванн — в шлюзы. Так происходит экономия пресной воды — главного технологического ресурса канала.

Новая линия шлюзов проходит параллельно существующему каналу и состоит из трех шлюзов на Атлантическом входе/выходе в канал (Agua Clara Locks), в каждом из которых суда поднимаются или опускаются на 9 м, а всего на 27,1 м — до уровня оз. Гатун, которое для обеспечения прохода крупнотоннажных судов пришлось углубить на 1,2 м. На Тихоокеанском входе/выходе — аналогичный набор из 3-х шлюзов (Cocoli Locks).

АСР является членом Всемирного совета предпринимателей по устойчивому развитию, в который входят 175 ТНК, взявших на себя обязательства по обеспечению экономического развития без нарушения экологического равновесия и социальной стабильности. Поэтому руководство канала учло все экологические и социальные последствия работ. Водоохранная зона канала, являющаяся резервуаром питьевой воды для столицы страны, охватывает площадь в 5,5 тыс. км². На территории проживают 182 тыс. человек. Сохранение экологического равновесия на ней было одним из ключевых требований к проекту.

При строительстве были практически не затронуты зоны, входящие в Национальный парк Панама. Поднятие на 45 см уровня оз. Гатун не вызвало необходимости переселять жителей деревень, расположенных на его берегах.

Самой сложной была задача сохранить, как минимум, на прежнем уровне баланс водопотребления и стока воды в зоне канала, что частично решается боковой схемой шлюзования на новой линии. Потребление воды населением, проживающим на территории Панама — Колон (по данным на 2014 г. — 1,7 млн человек), составляет 280 млн галлонов в день. При этом в день через канал по старой линии шлюзов проходило в среднем 35 судов, которые при

шлюзованиях затрачивают 1650 млн галлонов воды. Итого — 1930 млн галлонов воды за день. По расчетам, в 2025 г. суточное потребление воды населением района Панама — Колон составит около 350 млн галлонов. То есть при условии шлюзования на канале тех же 35 судов в день потребуется уже 2000 млн галлонов, а если по новой линии шлюзов за день будет проходить еще десять судов, то и все 2550 млн галлонов, или 9,4 млн м³, из которых лишь 15% будет потребляться населением, а 85% — потрачено на прохождение судов.

Строительство новой линии шлюзов придало значительный импульс экономическому развитию страны. В строительном секторе были созданы порядка 40 тыс. новых рабочих мест, индекс безработицы в столице снизился до 3%. Панаме удалось избежать рецессии в период мирового кризиса 2008—2009 г. Темпы роста ВВП в период с 2007 по 2015 г. достигали 13% и составили за указанный период в среднем 7,5% в год. В 2015 г. президент Х.К.Варела принял беспрецедентное в истории Панамы популистское решение: добавить пенсионерам в возрасте от 70 лет по 100 долл. к пенсии. Так что лозунг на гербе Панамы «Pro mundi beneficio», может быть, сработает и на цели экономического и социального развития самой Панамы.

Время покажет, насколько хватит нынешнего пропускного ресурса канала для удовлетворения непрерывно растущих потребностей ТНК, и как благодаря работе канала будут решаться проблемы рядовых панамцев. Пока же поздравим Панаму с ее достижениями, а новому, усиленному дополнительной линией шлюзов Панамскому каналу, на мой взгляд, можно было бы присвоить имя генерала Омара Торрихоса Эрреры. Конечно, после проведения национального референдума по данному вопросу.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

- ¹ O.D í a z E s p i n o. El país creado por Wall Street, Panamá, Ed. Planeta, 2006.
- ² Материалы Международной морской организации. — Available at: www.oim.com
- ³ La Constitución Política de la República de Panamá. Panamá, Ed. Mizrachi & Pujol, 1972, p. 65, 66, 68.
- ⁴ Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Panamá, Autoridad del Canal de Panamá, 2006. — Available at: <https://canalampliado.com/app/uploads/2016/06/acp-propuesta-de-ampliacion.pdf>
- ⁵ Ibidem.
- ⁶ La Constitución Política de la República de Panamá. Op. cit.

Yuri N.Shemelin (yshemelin@bk.ru)
Expert in international economics, Trade Representative & Counselor of the Russian Embassy in Panama (1994—2002)

Panama Canal Modernization

Abstract. The article is dedicated to modernization of the Panama Canal, its role in the Panama's economic and social development. The author analyses the geopolitical and economic importance of this interoceanic corridor for its more important users technical and ecology aspects of its modernization after new lock line construction.

Key words: Panama Canal, cargo shipping, new lock line, Neopanamax vessels.