MKI Elemzés

MAGYAR KÜLÜGYI INTÉZET

A csatorna verseny

HORVÁTH MARCELL

MKI Elemzés
A Magyar Külügyi Intézet rendszeres kiadványa.

Kiadó:
© Magyar Külügyi Intézet, 2026.

Szerző(k):
Horváth Marcell

Lektorálta:
Vass Ágnes

ISSN 2063-9244
https://doi.org/10.47683/KKIElemzesek.KE-2025.09

Korábbi kiadványainkat megtekintheti az Intézet weboldalán.

A borítókép forrása: Shutterstock

2026. április 7.

Horváth Marcell, vezető kutató, MKI

A CSATORNA VERSENY

Az elmúlt hónapokban Panama ismét a nagyhatalmi figyelem és versengés középpontjába került, miként a történelem során már többször is. A kis latin-amerikai állam súlyát nem mérete, hanem földrajzi helyzete adja: a Panama-csatornára építve az ország konnektivitási csomóponttá vált, logisztikai és pénzügyi értelemben is.

Panama ugyan kicsi, de nemzetközi jelentőségű csomóponttá vált köszönhetően annak, hogy a Panama-csatorna a globális tengeri kereskedelem egyik kulcsfontosságú stratégiai szűk keresztmetszete (*chokepoint*). A világtengeri áruforgalom körülbelül 5-6%-a, évi kb. 270 milliárd dollár értékben halad itt át, és kapacitásának változása gyorsan átterjed az atlanti- és csendes-óceáni útvonalakra. A csatorna a globális kereskedelem két főszerepelője, az USA és Kína számára is nélkülözhetetlen. A legfőbb használója az Egyesült Államok, amely konténerforgalmának közel 40%-a itt közlekedik, főként a két part között vagy az Ázsiával összekötő útvonalakon[1]. A második legnagyobb használó, Kína, részesedése a csatorna forgalmában 21-23% körül mozog, ami jól mutatja szerepét az USA piacokra, valamint Dél-Amerika felé irányuló kereskedelmi exportláncaiban. Így a csatorna körüli eszközök, kikötők tulajdonlása, illetve irányítása önmagában geopolitikai tényező lehet. Maga a Panama-csatorna feletti kontroll pedig különösen felértékelődik a jelenlegi geopolitikai környezetben, mikor az iráni konfliktus veszélyezteti a keleti tengeri útvonalakat.

A CSATORNA GEOPOLITIKAI JELENTŐSÉGE

Miként vált Panama globális szinten fontos stratégiai kérdéssé? A rövid válasz az, hogy a geopolitika legklasszikusabb értelmezésének alapvetése, vagyis a földrajzi elhelyezkedése miatt. Az Újvilág meghódítását követően hamar megszületett az amerikai földrész átvágásának ötlete, amelynek legideálisabb

1s Global Trailer, „Panama Canal: Liquid Gold," 2025, https://www.globaltrailermag.com/panama-canal-liquid-gold/.

helyszíneként a Panamai-földsáv merült fel. Azonban egy óceánközi csatorna megépítése egészen a 19. század végéig váratott magára az átvághatatlannak tűnő terepviszonyok miatt. A francia kísérlet kudarca után a 20. század hajnalán az Egyesült Államok mérnöki bravúrral alkotta meg Panama-csatornát, ami az 1914-es megnyitásával vált a világtengeri kereskedelem egyik kulcs-infrastruktúrájává[2].

A két óceánt összekötő csatornának nemcsak kereskedelmi jelentősége van, hanem katonai-stratégiai infrastruktúrális szempontból is kiemelkedően fontos. Egyrészt lerövidíti a haditengerészeti mozgások útvonalát, másrészt közvetlenül befolyásolja az Egyesült Államok két óceán közötti műveleti rugalmasságát, valamint kulcsszerepet játszik a latin-amerikai külpolitikai térnyerés szempontjából is. Ezért Washington a csatorna térségét történetileg is nemzetbiztonsági kérdésként kezelte. A csatorna terve már a 19. században nagyhatalmi kérdéssé vált. Az USA, Nagy-Britannia és Franciaország versengő érdekei között a projekt hosszú ideig diplomáciai keretek között mozgott és a csatorna semlegességének deklarálására fókuszált, mígnem a csődbe jutott francia vállalkozást követően az amerikai szerepvállalás vált döntővé. De, mint minden nagy nemzetközi vállalkozásnál, itt is fontos szerepet vállaltak a magyar szereplők, így Türr István tábornok és Gerster Béla mérnök[3].

Miután a francia vállalkozás csődbe ment, 1903-ban hosszas egyeztetéseket követően Kolumbia állam (amelynek ekkor része volt a panamai földsáv) nem tudott megegyezni Washingtonnal egy csatornaépítési megbízásról a számára kedvezőtlen feltételek miatt. Azonban a kolumbiai vonakodás eredményeként 1903-ban egy új ország született, a Panamai Köztársaság. Panama függetlenedését követően két héttel Theodore Roosevelt kormánya meg is kötötte a Panama-csatorna szerződéseket, amelyek közel egy évszázadra intézményesítették az amerikai jelenlétet. Ezzel a panamai történelem szorosan összekapcsolódott az USA geopolitikai érdekeivel. A szerződéssel létrehozott Panama-csatorna övezete kikerült a panamai állam szuverenitása alól

2 Horváth Marcell, „A Panama-csatorna semlegessége a 20. században," Polgári Szemle, 2014, A Panama-csatorna semlegessége a 20. században.

3 Türr István tábornok, a magyar és az olasz szabadságharc hőse volt az első, aki 1876-ban létrehozott „egy magántársaságot egy óceánközi csatorna előkészületeinek finanszírozására", ezt később átadta a francia Ferdinand de Lessepsnek, a Szuezi-csatorna megalkotójának. A projektében részt vett Türr régi kollégája Gerster Béla is, aki a Panama-csatorna nyomvonalának kijelölésében is közreműködött. Gerster később a Magyar Földrajzi Társaság alelnöke volt, szakmai körökben inkább a Korinthoszi-csatorna tervezőjeként és kivitelezőjeként ismert, ahol szintén együtt dolgozott Türrel.

és amerikai irányítással egy, az országhatáron kívüli területévé vált. A csatorna működtetése ezután pedig az USA stratégiai prioritásaihoz igazodott, és a világháborúk és a hidegháború idején ez a logika különösen erős volt[4].

A későbbi válságok, különösen az 1980-as évek végének katonai beavatkozása is azt jelezték, hogy Washington a csatorna környezetét „kemény" nemzetbiztonsági térként kezeli. A Manuel Noriega tábornok által kiépített „narkó diktatúra" már annyira sértette Washington érdekeit, hogy az USA 1989-ben katonai invázióval döntötte meg hatalmát és az Egyesült Államokban ítélték el drogkereskedelem vádjával. Bár 1999-ben a csatorna irányítása Panama állam kezébe került, az USA geopolitikai és gazdasági gravitációja továbbra is meghatározó maradt. Így a semlegesnek nyilvánított Panama-csatornát minden állam azonos feltételekkel használhatja, de az amerikai hadihajók továbbra is elsőbbséget és kedvezményeket élveznek. Azonban a 2010-es években, Obama elnöksége alatt az USA figyelme más térségek felé tolódott, és Panama ennek részleges ellensúlyozására diverzifikációs politikába kezdett.

PANAMA GAZDASÁGI KILÁTÁSAI

Hogyan vált Panama Közép-Amerika meghatározó csomópontjává? Az 1977-ben megkötött Torrijos-Carter szerződés alapján Panama állam 1999-ben kapta vissza a Panama-csatorna feletti irányítást és a Panama-csatorna övezete feletti szuverenitását. A kezdeti félelemek ellenére a panamai állam hatékonyan és nyereségesen működtette a csatornát az elmúlt bő két évtizedben, és erre építve szolgáltatás-vezérelt, „platform" jellegűgazdasági modell alakult ki. Mára Panama Latin-Amerika egyik legdinamikusabban fejlődő gazdasága lett, 2000 óta átlagosan évi 6% körüli GDP-növekedéssel[5][6].

A növekedést elsősorban a szolgáltatási szektor hajtja (GDP-nek kb. 65%-át teszi ki), amelyben kiemelkedő a Panama-csatorna és a ráépülő logisztikai ökoszisztéma, az erős pénzügyi szektor (*offshore* központ, *Colon Free Zone*), valamint a turizmus és a bányászat. Ugyanakkor az ország számos belső kihívással néz szembe; a fiskális és társadalmi feszültségek (deficit, adósság, munkanélküliség,

4 Horváth Marcell, „*Panama-csatorna szerződések avagy egy kis nemzet küzdelmei az önállóságért*" (Dialóg Campus, 2011).

5 De a 2008/2009-es globális válság és a Covid-19- válság jelentős visszaesést okozott (2009-ben1,6%, 2020-ban17,8%).

6 „GDP growth (annual %) – Panama," World Bank Group, https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2024&locations=PA&start=2000.

egyenlőtlenség) korlátozzák a mozgásteret. Továbbá a hub-modell külső sebezhetőségeket is hordoz. A csatorna működése pedig a vízellátástól nagyban függ: az elmúlt évek aszálya miatt kialakult alacsony vízszint megnehezítette a hajózhatóságot, így a klímakockázatok közvetlenül is érintik a kapacitást.

PANAMA-CSATORNA MINT FŐ ERŐFORRÁS

A Panama-csatorna a nemzetgazdaság legfőbb erőforrásaként közvetlen és közvetett hatásaival a GDP közel 20%-át biztosítja. Az államkasszába befizetett összegek 1999 óta megtöbbszöröződtek, a 2016-os bővítés óta a bevételek folyamatosan emelkedtek. A Panama-csatorna Hatóság adatai szerint a 2023-as pénzügyi évben rekordot jelentő több mint 2,5 milliárd dolláros közvetlen hozzájárulást utaltak át a központi költségvetésbe.

A teljesítmény növelésére 2007 és 2016 között zajlott az 5,25 milliárd dollár értékű bővítési projekt. Ennek finanszírozását a Panamai-csatorna Hatóság saját forrásaiból, valamint egy 2,3 milliárd dolláros hitelcsomagból oldották meg, amelyben Japán kulcsszerepet játszott. A beruházás legfontosabb újítása egy harmadik zsilipsor megépítése volt, amely lehetővé tette a korábbiaknál lényegesen nagyobb, úgynevezett Neopanamax hajók áthaladását. A csatorna kapacitása megduplázódott, és megnyílt az út a cseppfolyósított földgáz (LNG) szállítók előtt is. A projekt legnagyobb haszonélvezői a legjelentősebb áruforgalmat bonyolító partnerek, így az USA, Kína és Japán.

Ráadásul a Panama-csatorna Hatóság 2025-ben megkezdte egy újabb, versenyképességi infrastrukturális projekt tervezését. Egy 76 kilométeres, a csatorna mentén futó LPG vezeték építésre 2026 eleső felében tervezik kiírni a pályázatot. A „panamai energiakorridor" három, különböző gáztípus szállítására szolgáló csővezeték-szakaszt foglalna magába és az Egyesült Államokból Ázsiába tartó LPG-t szállítaná a csatorna egyik oldaláról a másikra. A megvalósításához szükséges teljes beruházás becslések szerint 4 és 8 milliárd dollár között lenne és a Panama-csatorna Hatóság becslése szerint 3,5%-kal növelné Panama GDP-jét. A tender várhatóan 2027 elejére zárul, és 2031-re készülhet el csővezeték, ami akár 12%-kal is növelheti a csatorna kapacitását. Ugyanis az LPG-tankerek a kikötői termináloknál kötnének ki, így a hajózási szegmensek többi része a csatorna zsilipein haladhatna át.[7] A 2025-ben megrendezett első piaci konzultáción

7 Elida Moreno, „Construction of Panama Canal's LPG pipeline may start in 2027, administrator says", *Reuters*, 2025. szeptember 16., https://www.reuters.com/business/energy/construction-panama-canals-lpg-pipeline-may-start-2027-administrator-says-2025-09-16/.

több mint 45, globális energetikai vállalatok képviselője vett részt. A találkozón olyan iparági óriások voltak jelen, mint az ExxonMobil, a Shell, az Energy Transfer és a Mitsubishi, valamint pénzügyi intézmények is, például a Japan Bank for International Cooperation (JBIC) és a Sumitomo Mitsui Banking Corporation[8].

HUB GAZDASÁG

A panamai hub-modell másik pillére a pénzügyi szolgáltatási szektor és a szabadövezeti kereskedelem. A pénzügyi szektort a kedvező banki szabályozás támogatja, és ez számos nemzetközi pénzügyi intézményt vonz. Ráadásul Panama dolláralapú gazdaságot működtet (a dollár a hivatalos fizetőeszköz), ami megszünteti az árfolyamváltásból eredő kockázatot, és hozzájárul a pénzügyi rendszer stabilitásához. Ugyanakkor a másik oldalon megszünteti az ország monetáris politikai mozgásterét is, és feladva a monetáris szuverenitást, jelentősen függ az amerikai gazdaságpolitikától és a FED döntéseitől. Továbbá érdemes megemlíteni a 2016 áprilisában kirobbant Panama-iratok botrányt is, amely globális szinten rendítette meg a bizalmat az ország pénzügyi rendszere iránt. Ezért a kialakult nemzetközi nyomás hatására Panama radikális szabályozási szigorításokat vezetett be, erősítette az átláthatósági és megfelelési szabályokat, ami jól mutatja, hogy a pénzügyi központi szerep egyszerre előny és sebezhetőség.

A kormányzat gazdasági stratégiájának része a digitális és innovációs kapacitások erősítése is, a „digitális hub" pozíció építése. Panama innovációs stratégiája a tudásalapú gazdaságra való áttérést célozza meg azzal, hogy a K+F ráfordítások mértéke 2029-re elérje a GDP 1%-át és az ország legyen Latin-Amerika legversenyképesebb állama az infokommunikációs technológia (IKT) szektorban. Ez a törekvés ugyanakkor a nagyhatalmi versengésben érzékeny terület, a kritikus digitális infrastruktúra és a technológiai beszállítók kérdése gyorsan geopolitikai dimenziót kaphat.

PANAMA ÁZSIAI NYITÁSA

Panama külgazdasági mintázata az elmúlt két évben egyszerre mutat ázsiai exportfelfutást és tartós USA-gravitációt, miközben a „hub-gazdaság" (csatornakikötők-logisztika-pénzügyi szolgáltatások) miatt a statisztikákban a szabadövezetek

8 „Panama Canal Engages Market for Development of a Natural Gas Pipeline," Canal de Panama, hozzáférés: 2026. március 16., https://pancanal.com/en/panama-canal-engages-market-for-development-of-a-natural-gas-pipeline/.

(Free Zones/Colón) külön „partnerként” is megjelennek. A panamai export legnagyobb célpiacai 2023-ban Ázsiában voltak, a sorrend élén Kína (39%), majd Japán (13%) és Dél-Korea (7%) állt, amit döntően erős ágazati koncentrációként a rézérc húzott. Ezzel szemben az importoldalon a függés továbbra is jelentős az Egyesült Államoktól. A legnagyobb importforrás 2024-ben az USA (kb. 2,42 milliárd USD), a második Kína (kb. 2,15 milliárd USD) volt, miközben a szabadövezeti re-export a partnerstatisztikákat torzíthatja. Összességében Panama exportban Ázsiához, importban az USA-hoz kötődik.

A külkereskedelmi nyitást a beruházási oldal is kíséri, a közvetlen külföldi tőkebefektetések 2024-ben elérték a 3,24 milliárd dollárt. Az elmúlt évtized gigaberuházásai önmagukban több milliárd dollárnyi friss tőkét vonzanak be olyan partnerektől, mint Dél-Korea, Japán és Kína.

Összességében érzékelhető az ázsiai felfutás (különösen exportban, FDI-ban), ugyanakkor jelentős aszimmetria figyelhető meg az ázsiai relációkban. Mindeközben az USA-kitettséget (import, pénzügyi, monetáris) a csatorna amerikai kereskedelmi szerepe is „ráerősíti” (a panamai útvonal a nagy amerikai konténerforgalom kritikus része), ami mellett Panama mégis egy óvatos diverzifikációs trendet próbál követni.

KÍNA TÉRNYERÉSE

Kína és Panama kapcsolatainak alakulása jól illeszkedik Kína Latin-Amerika politikájába[9]. Vagyis elsősorban nyersanyagot importál és piacszerzést készít elő befektetéseivel és hitelezésével. Panama főként alacsonyabb hozzáadott értékű nyersanyagot, erősen koncentrált bányászati termékeket (réz) exportál, miközben Kínából jellemzően feldolgozott, magasabb technológiai tartalmú termékek érkeznek. Ugyanakkor az utóbbi időben Kína stratégiájában az „új infrastruktúra” beruházások kerültek az előtérbe. Ez alatt olyan iparágakat kell érteni, mint az elektromos járműgyártás, az infokommunikációs technológiák, valamint a megújulóenergia-befektetések, és városi infrastruktúra fejlesztések[10]. Panamában ez különösen érzékeny, mert a csatornához kapcsolódó eszközök közvetlenül érintik a globális ellátási láncokat.

9 Salát Gergely, „Amerika a kínaiaké? – Kína és Latin-Amerika kapcsolatai”, MKI Elemzés, KE-2023/34., https://hiia.hu/wp-content/uploads/2023/08/KE_2023_34_CN_LA_Kina_LatinAmerika_kapcsolatai_SG.pdf .

10 Margaret Myers, „China’s New Playbook for Latin America,” *Americas Quarterly*, 2025. október 14., https://americasquarterly.org/article/chinas-new-playbook-in-latin-america/.

Erre a gazdasági alapra épült rá a kínai terjeszkedési hullám, aminek fordulópontja 2017 volt. Panama megszakította a diplomáciai kapcsolatot Tajvannal és kapcsolatot létesített Pekinggel. A panamai elnök kínai látogatását követően közel ötven gazdasági jellegű együttműködési megállapodást kötött a két állam. Majd 2017 novemberében Panama az elköteleződés jegyében első latin-amerikai országként csatlakozott a kínai kezdeményezésre indult Új Selyemút (*Belt and Road Initiative*, BRI) együttműködéshez is. Továbbá a két ország közötti szabadkereskedelmi egyeztetések is megindultak, és ugyan az egymást követő panamai kormányok támogatását is élvezte, de nem sikerült megállapodásra jutni. A diplomáciai nyitás ezzel gyorsan „gazdaságiasodott", és a kínai szereplők a panamai konnektivitási modell érzékeny pontjai felé is nyitottak.

A hongkongi székhelyű CK Hutchinson 1997 óta látta el Panama öt nagy kikötőjéből kettőnek az üzemeltetését, amely koncessziót 2021-ben további 25 évvel meghosszabbították. Egy kínai konzorcium 2018-ban elnyerte a Panama-csatorna feletti „negyedik híd" megépítését. A mintegy 2,1 milliárd dolláros projekt jelentős csúszásokkal a tervek szerint 2028 októberére készül el, összekötve Panamavárost a csatorna nyugati partjával. A logisztikai-digitális ökoszisztémában fontos szereplő Huawei regionális elosztó központot létesített Panamában és aktívan részt vesz a panamai innovációs projektekben, amelyek illeszkednek a panamai „szolgáltató-hub" ambícióihoz.

GEOPOLITIKAI REALITÁS

Az egyre erősödő és kormányokon átívelő kínai együttműködés azonban 2025-re megtorpanni látszik. A geopolitikai realitás viszont az, hogy Panama mozgástere a csatorna és az USA-nak való kitettsége miatt korlátozott. Az USA nyomása 2025-ben már látványos volt. Ebbe a kontextusba illeszkedik a Trump-adminisztráció 2025 novemberi nemzetbiztonsági stratégiája (NSS), amely explicit módon kiemeli LatinAmerikát mint prioritást, „a Monroe elvhez fűzött Trump kiegészítés" révén, hangsúlyozva a féltekére való visszatérést és a kínai befolyás visszaszorítását.[11] A nemzetbiztonsági stratégia célul tűzi ki a nem hemiszférikus szereplők, így Kína, kulcsfontosságú eszközök feletti ellenőrzésének megakadályozását.

11 „National Security Strategy of the United States of America," The White House, hozzáférés: 2026. március 2., https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf .

Az USA új latin-amerikai stratégiájának egyik első látványos lépése volt, hogy 2026 január elején célzott katonai akcióban elfogta a venezuelai elnököt drogkereskedelemmel vádolva[12]. A venezuelai olajtermelés legnagyobb felhasználója 2025 végéig Kína volt, és a szállításokhoz kapcsolódó szupertankerek nagyrészt a Panama-csatornán keresztül közlekedtek a Venezuela-Kína útvonalon. A venezuelai akcióval párhuzamosan megindult a Panama-csatorna körüli kikötők, a Balboa és Cristóbal terminálok üzemeltetésének átrendezése. Trump elnök többször nyilatkozott, hogy az USA akár vissza is veheti a Panama-csatorna irányítását, mivel, ahogy fogalmazott, azt Panamának adták, nem pedig Kínának. Rubio külügyminiszter 2025 február 2-án Panamába utazott és találkozott José Raúl Mulino panamai elnökkel, hogy a Panama-csatorna feletti ellenőrzésről, a kínai befolyás korlátozásáról és az illegális migráció visszaszorításáról tárgyaljon. A külügyminiszter közvetítette Trump üzenetét, miszerint a csatornánál kialakult jelenlegi helyzet „elfogadhatatlan", és ha nem történnek azonnali változások, akkor az Egyesült Államok kénytelen lesz megtenni a szükséges intézkedéseket jogainak védelmében[13]. Ha pusztán a történeti kronológiát nézzük, akkor február 6-án a panamai elnök bejelentette, hogy országa benyújtotta a BRI-együttműködés hivatalos felmondási értesítőjét. Az elnök nyilvánosan megkérdőjelezte a 2017-ben kötött megállapodás előnyeit, kijelentve, hogy a projekt nem hozott érdemi hasznot az országnak. Kína élesen bírálta a döntést, „külső beavatkozással" vádolva az Egyesült Államokat, míg Washington „hatalmas előrelépésként" és diplomáciai győzelemként üdvözölte Panama lépését[14].

A panamai kikötők működtetését 1997 óta végző hongkongi CK Hutchison érdekeltségeinek kiszorítására több megoldás is felmerült. 2025 márciusában hivatalosan bejelentették, hogy a CK Hutchison és BlackRock között egy egyeztetés indult, miszerint az amerikai befektetői konzorcium 22,8 milliárd dollárért megvásárolná a hong kongi csoport kikötői portfóliójának nagy részét, többek között a Panama-csatorna két végén lévő Balboa

12 Reile Zsolt, „Maduro elmozdításának stratégiai jelentősége és következményei," MKI Nézőpont, 2026. január 6., https://hiia.hu/wp-content/uploads/2026/01/Reile-Maduro-elmozditasanak-strategiai-jelentosege-es-kovetkezmenyei-1.pdf.

13 „Secretary Rubio's Meeting with Panamanian President Mulino," U.S Department of State, 2025. február 2., https://www.state.gov/secretary-rubios-meeting-with-panamanian-president-mulino.

14 Igor Patrick, „Panama formally exits China's Belt and Road Initiative as US claims 'victory' in decision," South China Morning Post, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3297689/panama-pulls-out-chinas-belt-and-road-initiative-president-mulino-says.

és Cristóbal terminálok többségi részesedését is[15]. A tervezett megállapodás hírét Trump elnök kedvező fejleményként értékelte, mivel a stratégiai fontosságú létesítmények így amerikai és európai befektetői kör kezébe kerültek volna a kínai tulajdon helyett. Azonban a 2025 áprilisában a kínai hatóságok trösztellenes vizsgálatot indítottak, amely megakasztotta a tranzakció végrehajtását. A Panama-csatornában való kínai érdekeltség átpozicionálása 2026 januárjában kapott új lendületet, amikor a csatorna két végén fekvő kulcskikötők ügyében a panamai Legfelsőbb Bíróság alkotmányellenesnek minősítette a hongkongi CK Hutchison leányvállalatának koncessziós konstrukcióját, aminek nyomán a panamai állam lényegében átvette a kontrollt és átmeneti új üzemeltetési rendet állított fel.

A legfelsőbb bíróság döntését február 23-án tették közzé és a panamai állam alig 24 óra alatt meg is találta a kikötők új üzemeltetőit. Egyelőre ideiglenesen 18 hónapra 41,9 millió dollárért megbízta a dán Maersk csoport tagját, az APM Terminals-t a Balboa kikötő átvételére, valamint szintén ebben az értékben a svájci székhelyű TIL Terminals-t a Cristóbal terminál irányításával bízta meg. AA TIL Terminals mögött ott áll részvényesként a BlackRock. Az ideiglenes megbízással párhuzamosan a panamai állam előkészíti a hosszútávú partnerek kiválasztási folyamatát. Ezen lépés Peking részéről komoly diplomáciai reakciókat váltott ki és azt állították, hogy a bírósági eljárás „hegemón" nyomásra adott reakció volt[16] és a CK Hutchinson is jogi lépéseket helyezett kilátásba. Közleményükben azt írták, hogy a panamai kormány „a jogállamiság figyelmen kívül hagyásával járt el"

KILÁTÁSOK

Panama a 2010-es évek végén minden adottsággal rendelkezett ahhoz, hogy a csatornára épített platform-gazdaságát geopolitikai diverzifikációval konnektivitási platformmá bővítse. Ennek része volt a Kínához való közeledés és a BRI-hoz kapcsolódó együttműködés is. A hub-modell logikája alapján ez racionális lépés volt - több tőke, több projekt, több partner. Ám az Egyesült Államok történelmi és gazdasági-pénzügyi gravitációja miatt a diverzifikáció csak addig mehet el, amíg

15 Sabrina Valle, Suzanne McGe, Michael Martina, „BlackRock to buy Hong Kong firm's Panama Canal port stake amid Trump pressure," *Reuters*, https://www.reuters.com/markets/deals/ck-hutchison-sell-80-stake-hutchison-ports-group-1777-billion-deal-2025-03-04/.

16 „Foreign Ministry Spokesperson Lin Jian's Regular Press Conference on February 4, 2026," Embassy of The People's Republic of China in The Republic of Kiribati, 2026. február 4., https://ki.china-embassy.gov.cn/eng/fyrth/202602/t20260204_11851103.htm.

nem érinti jelentősen a csatorna körüli kritikus infrastruktúrák feletti kontroll kérdését. Az új geopolitikai korszakban azonban az USA-függés és a *de-risking* logika ezt a határt kijelölte, amit az USA érdekek visszatérése és az iráni konfliktus körüli tengeri útvonal-bizonytalanság tovább erősíthet.

A Perzsa-öbölben kialakult válság és a Hormuzi-szoros körüli bizonytalanság rövid távon növelheti a Panama-csatorna szerepét az LNG- és konténerforgalomban. Ugyanis az ázsiai és európai szereplők alternatív, biztonságos és gyors útvonalakat keresnek a Közel-Keleten átmenő szállítás kiváltására. Így az energiapiaci és fuvardíj-sokkok miatt felértékelődik az idő/útvonal optimalizálás, aminek folytán bizonyos áramlások Panama felé tolódhatnak. A csatornát üzemeltető vezetés már most arra számít, hogy a Hormuz körüli feszültségek a következő egy-két évben plusz forgalmat generálhatnak a panamai útvonalra, különösen az Észak-Amerika felé irányuló energiaszállításban[17]. Ráadásul Katar állami tulajdonú energiavállalata, a QatarEnergy, amely a világ legnagyobb LNG-termelője, március 19-én azt nyilatkozta, hogy az iráni bombázások következtében olyan mérvű sérüléseket szenvedtek az LNG-terminálok, hogy a teljes termelés helyreállítása akár öt évig is elhúzódhat[18]. A kialakult LNG-kínálat szűkülés miatt már most licitháború alakult ki a piacon, és Ázsia LNG-import függő államai, Japán, Dél-Korea és Tajvan, hajlandóak magasabb árat ajánlani a szinte utolsó pillanatig rugalmasan átirányítható LNG-szállítmányokért. Az októberben kezdődő 2026-os pénzügyi év első öt hónapjában már 8–10%-kal nőtt a bevétel az egy évvel korábbi azonos időszakhoz képest. A hajóátkelések száma és a szállított rakomány tonnatartalma egyaránt emelkedett, amit az Ázsiából Latin-Amerikába és az Egyesült Államokba irányuló autószállítmányok is segítettek[19]. Így különös módon akár a Panama-csatorna lehet az egyik nyertese az iráni háborúnak.

Közép- és hosszú távon ugyanakkor a csatorna kettős nyomás alá kerülhet. Egyrészt a klímaváltozásból fakadó vízhiány tartósan korlátozhatja a kapacitásbővítést, miközben a globális válságok, mint amilyen a jelengi iráni konfliktus,

17 Michael McDonald, „Iran Conflict Could Boost LNG Trade Through the Panama Canal", *Bloomberg*, 2026. március 9., https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-03-09/iran-conflict-could-boost-lng-trade-through-the-panama-canal.

18 Robert Stewart és Nishant Ugal, „QatarEnergy: LNG plants could take up to five years to repair after missile strikes", *Upstream*, 2026. március 19., upstreamonline.com/energy-security/qatarenergy-lng-plants-could-take-up-to-five-years-to-repair-after-missile-strikes/2-1-1963044?zephr_sso_ott=Eb56y6.

19 Michael McDonald, „Panama Surprised by Higher Canal Traffic Amid Trump's Trade Wars", *Bloomberg*, 2026. március 6., https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-03-06/panama-surprised-by-higher-canal-traffic-amid-trump-s-trade-wars.

a forgalmat felfelé tolják. Másrészt az amerikai *de-risking* stratégia a kínai jelenlét további visszaszorítására törekszik a csatorna körüli kritikus infrastruktúrákban. Ez a kombináció azt vetíti előre, hogy Panama geopolitikai mozgástere tovább szűkül, amit jelez, hogy az amerikai diplomáciai nyomásgyakorlás után nem újította meg a BRI-ban való részvételt, majd 2026 elején a hongkongi CK Hutchisont kiszorították a kikötők kezeléséből. Ugyanakkor a globális „energia konfliktusokkal" párhuzamosan felértékelődött a Panama-csatorna szerepe és irányítása feletti kontroll is. Mindezek alapján úgy tűnik, a csatorna még inkább kulcspontja lehet az USA–Kína versengésnek és a globális energiakereskedelemnek.

MAGYAR
KÜLÜGYI
INTÉZET