



ПАНА́МСКИЙ КАНА́Л

Авторы: Е. А. Ларин

ПАНА́МСКИЙ КАНА́Л, искусственный водный путь на территории Панама, в Центр. Америке. Пересекает [Панамский перешеек](#) в самой низкой его части и связывает порты Карибского м. Атлантического ок. (Кристоваль, Колон) и Панамского зал. Тихого ок. (Панама, Бальбоа). Длина 81,6 км (включая акваторию искусств. оз. Гатун). П. к. состоит из 2 искусств. озёр, соединённых каналами и углублёнными руслами рек, а также из 2 групп шлюзов (все шлюзы канала 2-ниточные, что обеспечивает возможность одноврем. встречного движения судов). Со стороны Атлантического ок. 3-камерный шлюз «Гатун» (выс. подъёма 25,9 м; 6 ворот на каждой нитке) соединяет Лимонскую бухту с оз. Гатун. Со стороны Тихого ок. 2-камерный шлюз «Мирафлорес» (выс. подъёма 16,5 м; 5 ворот на каждой нитке) и однокамерный шлюз «Педро Мигель» (высота подъёма 9,4 м; 4 ворот на каждой нитке) соединяют Панамскую бухту с руслом канала. Дополнит. водоснабжение обеспечивается оз. Алахуэла. Размеры шлюзовых камер: ширина 33,53 м, длина 304,8 м, миним. глубина 12,55 м. Каждая камера вмещает 101 тыс. м³ воды. Проводка крупных судов через шлюзы обеспечивается спец. небольшими ж.-д. локомотивами на электрич. тяге. Администрацией канала установлены следующие проходные размеры для судов: длина 294,1 м, ширина 32,3 м, осадка 12 м в пресной тропич. воде, выс. 57,91 м (от ватерлинии до самой высокой точки судна). В исключительных случаях судам может быть предоставлено разрешение для прохождения при выс. 62,5 м, при условии, что проход будет осуществлён при низкой воде. На своём протяжении канал пересекается 3 мостами. Вдоль П. к. между городами Панама и Колон проложены автомобильная и железная дороги.

П. к. избавил суда от необходимости следовать по Магелланову прол. или вокруг мыса Горн и коренным образом изменил направления ряда важнейших мор. путей. Наибольшее значение он имеет для связей между вост. и зап. побережьями США и Канады, расстояние между которыми сократилось в 2,5–3 раза, между вост. побережьем США и Дальним Востоком, а также между странами Лат. Америки.

Государство-владелец – Панама. Канал имеет статус международного, подпадает под действие соответствующих междунар. договоров, существенно ограничивающих правомочия государства-владельца.

Впервые идея строительства канала, соединяющего Атлантический и Тихий океаны, высказана в 16 в. императором Священной Рим. империи [Карлом V](#). В 19 в. её активно пропагандировали [А. Гумбольдт](#) и [С. Боливар](#). В 1846 США навязали Новой Гранаде (с 1886 Колумбия), в состав которой входила территория совр. Панама, соглашение, предусматривавшее равные права сторон на эксплуатацию любого пути через Панамский перешеек. По [Клейтона – Булвера договору 1850](#) между США и Великобританией предполагалось, что подписавшие его государства отказываются от приобретения исключит. прав на будущий канал и принимают обязательство гарантировать его нейтралитет.

Попытки построить канал, предпринятые Францией (в 1878 получила концессию от правительства Колумбии), закончились неудачей (см. [«Панама»](#)).

Победа в [испано-американской войне 1898](#) и ослабление позиций Великобритании в Центр. Америке усилили стремление США монополизировать сооружение П. к. [Хей – Паунсфота договор 1901](#) между США и Великобританией обеспечил амер. стороне исключит. права на постройку канала и последующий контроль над ним. В 1903 амер. и колумбийская стороны подписали договор, согласно которому США получили на 100 лет (с возобновлением по их желанию на любой срок) права на сооружение, эксплуатацию, контроль и охрану канала, а также на пользование зоной колумбийской территории шириной в 5 км по обе стороны канала (см. [Хей – Эррана договор 1903](#)). После отказа колумбийского парламента ратифицировать договор США 3.11.1903 инициировали восстание панамцев под лозунгом отделения от Колумбии. 6.11.1903 США признали независимость Панамы, 18 нояб. подписали договор, по которому получили право на оккупацию части панамской территории шириной 16,1 км и на последующий контроль над ней для строительства межконтинентального канала. В качестве компенсации Панаме получила в 1904 единовремен. выплату в размере 10 млн. долл.; с 1913 США выплачивали Панаме по 250 тыс. долл. ежегодно.

Первое судно прошло через П. к. 15.8.1914, с 12.6.1920 началась его постоянная эксплуатация. США вложили в строительство П. к. 380 млн. долл. В последующие годы правительство Панамы постоянно поднимало вопрос о национализации П. к. В 1936 и 1955 подписаны договоры, увеличивавшие ежегодную амер. арендную плату Панаме за эксплуатацию канала (соответственно до 430 тыс. долл. и 1,93 млн. долл.).

В 1977 по результатам переговоров лидера Республики Панамы О. [Торрихоса Эрреры](#) и президента США Дж. Э. [Картера](#) подписаны Договор о Панамском канале и Договор о постоянном нейтралитете и функционировании Панамского канала, вступившие в силу 1.10.1979. Осн. статьи Договора о Панамском канале предусматривали денонсацию всех ранее заключённых соглашений о канале, ликвидацию зоны канала и переход в 2000 П. к. под полный контроль Панамы. Ежегодная плата Панаме увеличилась до 10 млн. долл. 31.12.1999 США передали П. к. Панаме. В 2007 началась его реконструкция (завершение работ намечено на 2014) с целью углубления и сооружения линии более широких шлюзов, которые позволят увеличить количество обслуживаемых судов с 14 тыс. (2011) до 18,8 тыс. в год.

Литература

Лит.: Гонионский С. А. История панамской «революции». М., 1958; Леонов Н. С. Омар Торрихос: «Я не хочу войти в историю, я хочу войти в зону канала». М., 1990; Diogenes A., Arosemena G. Historia documental del Canal de Panamá. 2 ed. Panamá, 1997. Vol. 1–3.