

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Diplomová práce**

**Panamský průplav jako významný škrťící bod**

**Bc. Barbora Nováková, DiS.**

Plzeň 2023

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Mezinárodní vztahy

**Diplomová práce**

**Panamský průplav jako významný škrťící bod**

**Bc. Barbora Nováková, DiS.**

Vedoucí práce:

PhDr. David Šanc, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2023

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a pouze za využití uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2023

---

## **Poděkování**

Na tomto místě bych chtěla srdečně poděkovat vedoucímu mé diplomové práce, PhDr. Davidu Šancovi, PhD., za odborné vedení, podstatné rady, trpělivost a podporu při zpracování mé diplomové práce.

Rovněž nesmím opomenout poděkovat mé rodině a přátelům za morální podporu, kterou mi při psaní práce poskytli.

## Obsah

Úvod .....	1
<b>1. Alfred Thayer Mahan .....</b>	<b>5</b>
1.1. Definice námořní moci dle Mahana.....	5
1.2. Škrťící body (chokepoints).....	9
1.3. Mahan a Panamský průplav .....	11
<b>2. Panamský průplav .....</b>	<b>14</b>
2.1. Historie výstavby .....	15
2.1.1. První snahy.....	15
2.1.2. Francouzský pokus .....	17
2.1.3. Stavba v americké režii .....	20
2.2. Průplav pod správou USA.....	24
2.3. Předání průplavu pod správu Panamy .....	31
<b>3. Panamský průplav 21. století .....</b>	<b>34</b>
3.1. Projekt rozšíření průplavu .....	35
3.2. Severozápadní trasa .....	38
3.3. Nikaragujský projekt .....	40
<b>4. Současný geopolitický význam Panamského průplavu .....</b>	<b>43</b>
4.1. USA .....	43
4.2. Čína.....	46
4.3. Země Latinské Ameriky .....	51
Závěr .....	54
Seznam literatury .....	58
Resumé .....	68
Seznam příloh.....	69

## Úvod

Významný americký geopolitik Alfred Thayer Mahan se v rámci své rozsáhlé geostrategické teorie zabýval podstatou námořní síly. Důležitým bodem jeho práce bylo tvrzení, že pouze stát, který ovládá světové vody a má dostatek kapacit a prostředků proti námořním hrozbám, může být silným aktérem napříč mezinárodním systémem (Boucher 2015). V rámci svých geostrategických úvah hovořil také o termínu zvaný škrtící body (neboli *chokepoints*), jež označoval za klíčové pro námořní moc. Dle Mahana právě ti, kteří ovládali tato místa, měli kontrolu nad námořní dopravou, a tím pádem i nad obchodem, což bylo označováno za klíčové pro zajištění silné pozice v mezinárodním prostředí. Jako nejvýznamnější škrtící body Mahan definoval například Suezský průplav či Gibraltarský průliv (Ang 2021). V současné době řadíme mezi nejvýznamnější škrtící body také Panamský průplav, který byl však zprovozněn ke sklonku Mahanova života.

Panamský průplav je námořní plavební kanál, který je v současné době dlouhý přibližně 77 kilometrů a nachází se v oblasti Střední Ameriky, konkrétně prochází Panamskou šíjí. Ačkoli je průplav pro mnohé turistickou atrakcí, představuje významnou dopravní zkratku mezi Atlantským a Tichým oceánem. Je klíčovým pro námořní dopravu a světový obchod, jelikož díky svému provozu zkracuje plavbu námořním lodím až o 8 000 námořních mil (Currie 2014: 14).

První zmínky o výstavbě průplavu, který by spojil Atlantský a Tichý oceán, nalezneme již v počátcích kolonizace, kdy s nápadem propojení těchto světových oceánů přišli španělští kolonizátoři. V té době si uvědomovali, že pouze úzký kus země stál mezi jejich propojením. Myšlenka však tehdy zrealizovat nešla, jelikož terén v této oblasti byl příliš hornatý. Lokální tropické podmínky tomu nenapomáhaly a technologie té doby byly nedostatečné. I přesto se téma vybudování kanálu nadále rozvíjelo, jelikož náročná cesta obeplutím celé Afriky byla pro evropské kolonizátory příliš finančně a časově vyčerpávající. Až v průběhu devatenáctého století se tento nápad začal realizovat, když se úkolu zhostili francouzští podnikatelé v čele s Ferdinandem de Lessepsem. Tento plán ale zanedlouho zkrachoval a výstavbu si po francouzském

krachu převzali Američané, kdy jejich země již v té době představovala regionální mocnost západní hemisféry. S kontrolou nad oblastí Panamského průplavu byla americká moc posílena i za hranice samotného regionu a zajistila jim tím lepší budoucnost.

Panamské průplavové pásmo bylo od roku 1904 výsostně území Spojených států a až v roce 1999 byl průplav opět předán pod panamskou správu. V současné době představuje Panamský průplav důležitou námořní trasu, která hraje klíčovou roli v mezinárodní lodní dopravě již od svého otevření v srpnu 1914. Na počátku dvacátého století došlo také k rozšíření kanálu a následnému znovuotevření v roce 2017, kdy bylo cílem rekonstrukcí průplavu zajistit kontrolu nad rostoucí poptávkou po námořním obchodu pomocí větších plavidel a poskytnout značné úspory v rozsahu námořních tras (U.S. Embassy in Panama 2019).

Hlavním cílem mé diplomové práce bude celkové zhodnocení geopolitického významu panamského průplavu, jež bude v rámci práce rozděleno dle několika klíčových událostí. Součástí práce zkoumat dvě významná období. První etapa bude rozebírat období od roku 1914 až do roku 1999, kdy byl již zprovozněný průplav pod správou USA. Součástí budou také události, které iniciativě USA předcházely, tedy první plány průplavu a francouzské vedení stavby. Budou zde zohledněny Spojené státy americké a jejich geopolitické priority s průplavem spojené, kdy se v tomto případě budu zejména soustředit na převzetí realizace projektu do rukou USA a následný vliv na americkou geopolitiku. Druhá etapa bude zaměřená na období od roku 1999 do současnosti, kdy byla kontrola průplavu předána již do rukou Panamy. Jednalo se o klíčové období rozebírající navrácení správy průplavu v roce 1999 a jeho následné rozšíření a znovuotevření v roce 2017. Dále budou zmíněny i důvody a dopady předání průplavu pod autoritu Panamy, pozdější rozšíření průplavu a jeho současný geopolitický význam napříč mezinárodním systémem. V rámci práce si pak položíím několik otázek, kde mezi ty stěžejní patří: Jaké byly důvody angažmá mocností v oblasti Panamského průplavu? Jaký význam měl a má Panamský průplav pro námořní moc Spojených států amerických? Jaké byly důvody a dopady předání Panamského průplavu pod autoritu

Panamy? Proč a za jakých podmínek došlo k rozšíření Panamského průplavu? Jaký má Panamský průplav v současnosti geopolitický význam?

Samotná práce bude koncipována jako jednopřípadová deskriptivní studie, kdy provedu analýzu geostrategického významu Panamského průplavu napříč historií. Panamský průplav je ideálním příkladem při reflexi podstaty námořních škrťících bodů, kdy se v případě tohoto průplavu jedná o klíčovou oblast pro zajištění nejen námořní dominance mezinárodních aktérů. V rámci studie je nezbytné zohlednit a prozkoumat důvody a motivy zúčastněných stran na základě jejich mocenských ambicí, jež se reflektují dlouholetou přítomností a aktivitami daných aktérů v oblasti. Hlavním aktérem jsou zajisté Spojené státy americké, které se podílely na výstavbě průplavu a následně jej spravovaly až do roku 1999. Dalším významným aktérem je Čína, která v posledních letech prohlubuje diplomatické vztahy s Panamou. Přestože jsou stále USA hlavním hráčem v oblasti, se působení Číny každým rokem zvyšuje, čímž ohrožuje pozici USA nejen jakožto regionální mocnosti, ale také jako světového hegemonu. Nebudou opomenuty ani státy Latinské Ameriky, pro které Panamský průplav také představuje podstatný strategický bod.

Práce bude rozdělena do tří hlavních kapitol, přičemž práce začíná teoretickou částí, tedy představením hlavního přínosu významného geostratega Alfreda T. Mahana. Ten v rámci své rozsáhlé práce propagoval námořní moc jako klíč k rozšíření vlivu Spojených států amerických i za hranice západní hemisféry. V rámci této kapitoly poukážu i na teorii geostrategických škrťících bodů, které Mahan napříč svou prací podrobně rozebírá. Neopomenou také zmínit Mahanovy texty zaměřující se na téma významu Panamského průplavu pro americkou geostrategii. V rámci teoretické části budu zejména čerpat z textů a prací, které Alfred T. Mahan sepsal během své kariéry.

Na teoretickou kapitolu navážu empirickou částí práce, kdy představím Panamský průplav jako takový, přičemž zohledním historické okolnosti a události týkající se prvních plánů, vzniku a výstavby kanálu, od prvních zmínek výstavby pocházejících ze šestnáctého století až po jeho realizaci a otevření v roce 1914. Následovat bude první etapa týkající se americké správy kanálu a významných událostí



a bodů, které měly zásadní dopad na zahraniční politiku USA a důvody předání kontroly průplavu zpět Panamě. Druhá rozebíraná etapa zkoumá Panamský průplav 21. století, tedy správu ve dvacátém prvním století a události spojené s ním. Významnou událostí je zajisté projekt rozšíření průplavu, který byl dostavěn v roce 2016. Součástí etapy budou podkapitoly rozebírající dva další trasové projekty, jenž představují v dnešní době konkurenci Panamskému průplavu v oblasti západní hemisféry. Mezi rozebírané projekty se řadí Severozápadní trasa, která se nachází v oblasti Severního ledového oceánu kolem severních pobřežních hranic Kanady. Druhou potenciální hrozbu představuje Nikaragujský projekt, o kterém se v posledních letech hovoří zejména ve spojitosti s rozšířením čínského vlivu v regionu Latinské Ameriky.

Druhá polovina empirické části se bude zabývat současným geopolitickým významem Panamského průplavu, kde skrze analýzu porovnáám a představím nejvýznamnější a nejangažovanější aktéry a uživatele průplavu současnosti. Nelze opomenout Spojené státy, které jsou s oblastí průplavu již historicky propojeny. Rostoucím aktérem v průplavu je však Čína, která v posledních letech začíná v regionu Latinské Ameriky přebírat dominantní iniciativu, přičemž Panamský průplav není jediným místem, kde se střetávají zájmy těchto dvou světových mocností. V neposlední řadě je nutné zmínit státy Latinské Ameriky a jednotlivé případy jejich angažovanosti v průplavu. Při zpracování empirické části budu pracovat s řadou knižních a internetových zdrojů. Součástí budou zejména geografické a historické spisy, ale také články současných celosvětových periodik a internetových zpravodajských portálů.

## 1. Alfred Thayer Mahan

Alfred Thayer Mahan byl a stále je považován za jednoho z nejvýznamnějších geopolitických teoretiků. Byl však také znám jako námořní historik a kontradmirál. Narodil se roku 1840 ve West Pointu, kde byl jeho otec Dennis Hart Mahan zaměstnán jako vojenský teoretik a profesor na Vojenské akademii. V jeho šlépějích jej následoval i jeho syn Alfred, který již od útlého mládí navštěvoval tuto akademii, přičemž se stal jejím absolventem v roce 1859. Mnoho let sloužil na námořních lodích a základnách, kde získal potřebné zkušenosti, jež následně reflektoval ve svých obsáhlých spisech (Sempa 2014).

### 1.1. Definice námořní moci dle Mahana

Již v roce 1883 napsal svou první knihu, avšak významným dílem se stala až kniha druhá, a to *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Ta byla převzata a v praxi aplikována mnoha světovými námořnictvy a dodnes se jedná o velmi čtenou publikaci zahrnující důkladný popis role a vývoje námořní síly v datovaném období (ibid.). V době, kdy byla kniha vydána, Američané dosáhli na svém území svého vrcholu – železniční trať propojila východní pobřeží se západním a místní (stále expandující) průmysl jen vzkvétal. Komerční zájmy Spojených států se v té době tedy zaměřily na nové cíle, a to na rozvoj zahraničního obchodu a příležitostí zejména v oblasti Latinské Ameriky a východní Asie. Mahan tuto knihu vydal v době, kdy bylo dle jeho názoru nutné kriticky zkoumat historii, ze které si měly Spojené státy vzít ponaučení a převzít důležitá fakta, přičemž měla být následně aplikována na americké námořnictvo konce devatenáctého století (Jamison 2022).

Ve skutečnosti to nebyl pouze Mahan, kdo inspiroval světové mocnosti v závodech ve zbrojení na konci devatenáctého století, zajisté však představoval toho, kdo již od svých prvních historických a geopolitických textů poukazoval na nutnost tohoto procesu. Zejména kladl důraz na USA, které dle jeho slov byly v námořní síle zaostalé za svými evropskými protějšky, především za Velkou Británií, jež považoval za ideální vzor námořní velmoci. Krátkou dobu po vydání prvních Mahanových spisů se stal jedním z nejvíce citovaných autorů zabývajících se podstatou námořní moci, avšak

až v době, kdy se Mahan stal celosvětově uznávaným autorem, přešel i do hlubšího povědomí americké společnosti (Godfrey 1969: 62). Jeho velkým příznivcem byl například náměstek ministra námořnictva a později také 26. americký prezident Theodore Roosevelt. Ten ve svém prezidentském období hluboce navázal spolupráci s Mahanem, a také se senátorem Henrym Cabotem Lodgem, kdy společně stáli za vzestupem amerického námořnictva. V době, kdy Roosevelt nastoupil do svého úřadu, americká flotila vlastnila pouze devět obrněných lodí. Za následujících pár let Rooseveltova prezidenství se flotila rozrostla o více než dvacet námořních plavidel (ibid.: 63).

Přestože to nebyl Mahan, kdo přišel s termínem námořní moci, byl tím, kdo mu dal jeho podstatu a je s tímto pojmem úzce spojován. Hlavním důvodem je Mahanovo určité odloučení principu námořní moci od podobných paralel, tedy pozemní a vzdušné moci. Námořní moc označoval za kombinaci založenou na prosperujícím námořním obchodu a síle námořnictva. Kladl velký důraz na rozvoj zahraničního obchodu, díky němuž bylo možné zajistit prosperitu země a rozvoj kapacit (ibid.). Hlavním cílem Mahanovy doktríny námořní strategie bylo námořnictvo nepřítele. Domníval se, že k tomu, aby si zajistil volné námořní komunikace, a tedy i kompletního využití moře, je třeba dosáhnout kompletního zničení nepřátelského loďstva (Pollock 1982: 48). Mahan tvrdil, že zničením nepřátelského loďstva dojde k okamžitému rozvrácení celého systému závislostí, přičemž nepřítel padne na všech frontách. Aby bylo nepřátelské námořnictvo poraženo, je nutné vlastnit vyšší kapacity námořní moci v podobě početnějšího námořnictva, aby byla námořní převaha udržena. Mahan si stál za svou doktrínou převahy námořní síly a do konce svého života tvrdil, že pokud stát disponuje touto převahou, buďto nepřítele vyžene z moří, nebo ho donutí mu čelit v bitvě (ibid.).

Mahan v již výše zmíněné knize *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* označoval moře za velkou dálnici, po kterých mohou lidé putovat ve všech směrech. Byly zde již “vyšlapány“ takzvané obchodní stezky, které byly užívány více než jiné, a to na základě vývoje dějin světa. Přestože plavba po moři představovala nebezpečí v podobě pirátů či nepříznivých meteorologických podmínek i pro zkušené námořníky, jednalo se o efektivní, nenákladný a oblíbený způsob cestování nejen

v sedmnáctém a osmnáctém století (Mahan 1890: 1). Důležitost své doby připisoval Mahan ve své knize výrobě, a tedy následné výměně produktů; lodní dopravě, která výměnu uskutečňovala; a koloniím, které usnadňovaly a rozšiřovaly provoz lodní dopravy a obchodu (ibid.: 3). Bylo nutné se soustředit na růst námořní moci v širším slova smyslu, jelikož bylo třeba pro národy oplývat vojenskou silou na moři, která zajišťovala nejen bezpečnost přístavů, ale také okolních vod, ale též i mírovým obchodem, který zemi poskytl ekonomickou prosperitu a rozmanitost (ibid.: 3-4).

Za základní podmínky ovlivňující námořní moc státu Mahan označuje:

- geografickou polohu;
- fyzické konformace;
- rozloha území;
- počet obyvatelstva;
- charakter obyvatelstva;
- charakter vlád a jejich institucí (ibid.: 4).

Dle Mahana zeměpisná poloha mohla podporovat koncentraci, či v případě nutnosti rozptýlení, námořních sil. Geografická poloha může poskytnout také strategickou výhodu centrální pozice proti svým pravděpodobným nepřátelům (ibid.: 4-5). Pokud podrobněji představím jednotlivé body, tak v geografické poloze USA viděl Mahan pozitivní i negativní stránky. Výhodou považoval zajisté ochranu před možnou invazí jinými státy díky vzdálenosti země od jeho evropských protějšků. To naopak ale znamenalo i nevýhodu, jelikož Spojené státy stály mimo hlavní proud světového obchodu. V tomto případě se jednalo o jeden z hlavních Mahanových argumentů při výstavbě Panamského průplavu (Godfrey 1969: 64). Hlavním cílem výstavby kanálu bylo zajistit bezpečnou a rychlou obchodní cestu, která by poskytla snazší přístup nejen do východní Asie.

Pobřeží země představuje jednu z jejích hranic. Pokud pobřežní hranice nabízí přístup do oblastí za nimi, je tendencí lidí ke styku se zbytkem světa velice pravděpodobná. Pokud ale země, jejíchž pobřeží je bez přístavů, taková země nemůže

vlastnit žádný námořní obchod, žádnou lodní dopravu a žádné námořnictvo (Mahan 1890: 9). Zajímavé je, že Mahan považoval bohatství přírodních zdrojů v rámci fyzické konformace spíše za negativní faktor. Opět v případě Spojených států doufal, že se brzy odkloní od rozvoje vnitřního obchodu a budou se více soustředit na své ambice v zahraničí (Godfrey 1969: 64). Zároveň také označoval za nevýhodu oddělenost amerických pobřeží s přístupem na dva oceány. Zde prohlašoval, že je nutné si podmanit spojující bod, který by propojil tyto oceány a tudíž i usnadnil přístup k těmto pobřežím. Později se tímto bodem pro Spojené státy stal právě Panamský průplav. Naopak za pozitivní faktory fyzické konformace v jiných případech označoval například snadný přístup mezi pobřežními oblastmi a vnitrozemím či četnost přístavů (ibid.).

Dle Mahana (1890: 15) je podstatné, že „pokud jde o rozvoj námořní síly, není třeba brát v úvahu celkový počet čtverečních mil, které země obsahuje, ale délku jejího pobřeží a charakter jejích přístavů“. Pokud je dostatečně velké území, na kterém přebývá vyšší počet obyvatel, jenž mohou například ochránit před možnými námořními hrozbami, je zde moci nalézt a zajistit určitý mocenský potenciál. Důležitý je i charakter obyvatelstva, přičemž Mahan označuje za nutné být podnikavým a ochotným obchodovat (Godfrey 1969: 64). Pokud chtěl národ rozvíjet své obchodní ambice i za hranice svého státu, musela být obchodní činnost přirozeností obyvatelstva. Jak také historie potvrzuje, hlavním cílem lidu je zisk, ať už na vlastním území či mimo něj (Mahan 1890: 21). Zároveň Mahan popisuje i nutnost podpory námořního rozvoje ze strany vlády. Z historického hlediska představovala ideální scénář vláda, která byla řízena a sjednocena duchem lidu. Problém v tomto případě mohl představovat pomalý vývoj a proces, kdy mohlo trvat i více let, než dojde k potřebným krokům. Na druhé straně vláda ve formě despotie či diktatury dokázala vytvořit efektivnější a rozšířenější námořní obchod s větší přítomností, ten však mohl brzy po smrti despoty opadnout (ibid.: 27-28).

Mahanovo dílo nepřineslo jen vznik nového pojetí námořnictva, ale iniciovalo také vznik nové školy strategického myšlení. Do té doby se vojenské strategické myšlení soustředilo na válčení na pevnině, kdy strategii na moři se věnovalo jen velmi málo pozornosti. Jeho spisy o námořní strategii odrážely vliv, který na něj měli tzv.

napoleonští stratégové. Mezi autory, které Mahan četl a jimiž byl ovlivněn, patřili například vojenští teoretikové Henri Jomini či William Napier (Pollock 1982: 44). Existuje však určitá kritika či reinterpretace Mahanovy práce. Ta se týkala například zahrnutí tehdejších technologických změn ze strany autora, přičemž anti-mahanovská škola vyzdvihovala, jak technologický pokrok podkopával základní principy Mahanovy teorie. Mahan ve svých spisech však mnohokrát upozorňoval na nutnost revize teorie námořní síly spojenou s technologickým vývojem v budoucnu (Godfrey 1969: 68). Přestože technologie dvacátého prvního století přinesly řadu nových vynálezů, jsou Mahanovy poznatky a zásady stále aktuální.

Další kritika přišla například ze strany amerického historika Charlese Bearda, který tvrdil, že Mahanova teorie prezentuje spíše předzvěst války nežli autentickou obranu. Jednou z nejvíce opozičních teorií postavenou proti té Mahanově je však teorie pozemní moci, zvaná také *Heartland*, od Halforda Mackindera. Ten hovořil o nutnosti ovládnutí Eurasie, jež by zaručila mocnosti nadvládu, přičemž tu by žádný námořní stát zpochybnit nedokázal. Mackinder věřil, že momentální dominance námořních flotil a obchodu byla jen technologickou náhodou, a epocha námořního imperialismu se blížila ke svému konci (Jamison 2022). Ačkoli se Mahanově práci dostala určitá kritika, je důležité nezapomínat, že Mahan stanovil, nejen pro geostratégy, posvátný text zaměřený na podstatu námořní moci a vytvořil pevné základy, ze kterých lze čerpat i dnes.

## **1.2. Škrťící body (chokepoints)**

Alfred T. Mahan se ve své knize *The Interests of America in Sea Power* z roku 1890 rozepisoval o postupu dominance Spojených států amerických v mezinárodním systému. Jak již bylo výše zmíněno, hlavním faktorem dle Mahana bylo ovládnout moře. K zajištění tohoto kroku bylo třeba mít zajisté rozsáhlé a silné loďstvo. Za podstatné však také označoval ovládnutí potřebných geostrategických bodů, tedy bodů škrťících. Škrťící body jsou stále častěji užívaným pojmem v geostrategii, jelikož jsou i v současné době považovány za životně důležité a jednotlivé světové mocnosti je bedlivě chrání (Avram 2012: 69-70). Dle Carmen Ang (2021) lze škrťící body definovat jako místa,

kde se střetávají dvě přetížené komunikační cesty. Další definici představuje Alexander (1992: 503), přičemž označoval škrťící body za úzké vodní cesty, které by měly být snadno uzavíratelné pro obchodní i vojenskou dopravu. V neposlední řadě by měl mít tento bod značný význam alespoň pro několik států.

V případě námořních škrťících bodů se jedná o plavební cesty v podobě úžin nebo kanálu, kde se vyskytuje velký dopravní provoz z důvodu strategické polohy se zásadním dopadem na celosvětový obchod (Ang 2021). I přes svůj pozitivní přínos na světový trh, definuje Ang i určitá rizika. Mezi ty patří takzvaná strukturální rizika, kdy se zde kvůli úzkému průjezdu mohou jednoduše stát námořní nehody<sup>1</sup>, které mohou způsobit dopravní zácpy, jež trvají i celé dny. Dále se zde řadí například i geopolitická rizika v podobě politické nestability v oblasti, kde se škrťící bod nachází. Vzhledem k provozu mohou být průplavy zranitelné vůči barikádám či úmyslnému přerušení provozu v době politických nepokojů, čímž může být daný obchodní tok opět omezen (ibid.). Ve zkratce mohou škrťící body představovat místa, jejichž držení dává svému majiteli kontrolu nad komunikačními trasami v rámci významné geostrategické oblasti (Pala 2018: 253). Geostrategické škrťící body jsou schopny svou povahou omezit strategické schopnosti vojenských sil protivníka, čímž svému majiteli propůjčují schopnost kontroly nad vojenskými akcemi v oblasti. Státu tím zajišťují silnou pozici, na druhou stranu však také zaručují geostrategickou zranitelnost, jelikož je o daný bod zájem také ze strany okolních aktérů (ibid.: 254). Na světě existuje přibližně 250 mezinárodních průlivů, které splňují požadavky na vzájemné spojení dvou částí volného moře nebo výlučné ekonomické zóny a které jsou alespoň v určitém období využívány pro mezinárodní plavbu (Alexander 1992: 504).

Geostrategické škrťící body lze definovat dle několika faktorů. Na začátku je důležité vzít v potaz geostrategickou polohu. Zde je podstatné využít několika základních charakteristik, a to fyzických vlastností, stupně využití a dostupnosti místa – jde tedy o oblast, kde proudí důležitý dopravní bod, který je nadměrně využíván a je snadno dostupný. V případě fyzických vlastností se jedná o místo, které nutí dopravu ke

---

<sup>1</sup> Příkladem může být nehoda v Suezském průplavu v roce 2021, kdy byl kanál zablokován po šest dnů.

sbíhání do tohoto bodu a na základě svých vlastností, například v podobě hloubky či šířky, omezuje pohyb. Naopak hodnota místa je definována dle stupně využití a dostupnosti jiných alternativ. Poslední je zhodnocen přístup, který lze regulovat na základě dohod s okolními aktéry či mýtného (Avram 2012: 69). Geostrategické škrťící body lze také definovat dle jejich povahy, ať už se jedná o body přirozené, antropické, pozemní či námořní. Je možné je rozdělit také podle geostrategického významu v čase (Pala 2018: 254). Na jedné straně nalezneme geostrategické body trvalého významu, mezi které se řadí například Panamský nebo Suezský průplav. Na druhé straně pak definujeme body dočasného významu, které jsou významné například jen v rámci vojenských operací a jejich dobytím je splněn cíl. Za příklad se dá označit město Stalingrad za druhé světové války, které díky své poloze zajišťovalo přístup k řece Volze, severnímu Rusku i Černému moři (ibid.).

Dle výše zmíněných definic je možné tyto prvky aplikovat i na dané příklady. Panamský průplav lze popsat jako námořní, ale také antropický, geostrategický bod trvalého významu, který je znám jako vysoce užívaný zejména námořní dopravou (Pala 2018: 255). Má optimální geografické vlastnosti, jelikož spojuje Atlantský a Tichý oceán. Z geopolitického hlediska se kanál nachází na území Panamy, do roku 1999 byl však spravován Spojenými státy americkými, což má také dopad na geostrategické rysy kanálu, kdy právě Spojené státy americké projevují trvalý zájem o průplav. Většina zboží ze západního pobřeží putuje právě tímto bodem, tudíž ten, kdo ovládá tento škrťící bod, má kontrolu nad většinou vnitrostátního obchodu USA (ibid.: 255-256). Význam Panamského průplavu nelze popřít, výzvu by však mohla představovat výstavba kanálu v Nikaragui<sup>2</sup>, který by tomu v Panamské šíji mohl konkurovat.

### **1.3. Mahan a Panamský průplav**

Mahan dlouho rozjímal nad požadavky a riziky výstavby kanálu v oblasti Panamské šíje, jelikož toto místo označoval za klíčové pro zajištění námořní dominance USA. Dlouhodobě považoval za nutné vložit správu a údržbu průplavu do rukou

---

<sup>2</sup> I přesto, že byla nikaragujskou vládou přijata první opatření a v roce 2012 přijala nabídku s plány na výstavbu kanálu, do dnešního dne nebyla stavba zahájena (viz kapitola 3.3.).



Spojených států a také označoval za podstatné vytvořit z oblasti kanálu prodlouženou pobřežní linií USA (Mahan 1911a: 241). Mahan tvrdil, že pokud by Spojené státy nedisponovaly průplavem, mohly by jednoduše ztratit své námořní výsady v Karibiku, a tudíž by se mohly obávat evropské nadvlády oblasti (Garitty 2021). Dle Mahana byla britská nadvláda v Karibiku ještě přijatelná, jelikož na rozdíl od svých vážených kolegů Theodora Roosevelta a Henryho C. Lodge považoval anglo-americkou spolupráci za žádoucí. Naopak kontrolu jinými světovými aktéry označoval za katastrofu, jelikož by nepřátelská mocnost mohla pomocí průplavu jednoduše přesunout své námořní síly z jednoho oceánu do druhého. Také zde byla nepříjemná možnost, že by mohlo dojít k rychlému uzavření kanálu pro Spojené státy, jež by ztratily snadný přístup do druhého oceánu, a byl by tak omezen jejich významný obchodní tok (ibid.). Spojené státy byly dlouhou dobu chráněny před rušením z Evropy přítomností Atlantského oceánu. Mahan však tvrdil, že politika amerických zakladatelů, zejména Jeffersona, ignorovat námořnictvo ve prospěch jiného vnitřního vývoje, již není proveditelná strategie (Boucher 2015).

Ve svém článku *Fortify the Panama Canal* z roku 1911 Mahan označil oblast Panamy, kromě jejího hlavního města a města Colon, za platné území USA. Zároveň přirovnal hodnotu Panamského průplavu k državě Filipín, kdy Mahan (1911b: 331) porovnal ztrátu Filipín jako ke „ztrátě malíčku či jeho kloubu“. Dle jeho názoru se na zónu Panamského průplavu nemělo pohlížet jako na izolovaný kus, ale jako součást USA, jelikož byla klíčovým spojovacím článkem nejen mezi dvěma oceány, ale také mezi Severní a Jižní Amerikou. Kladl důraz na to, aby zóna průplavu byla zahrnuta do celku Spojených států amerických, jelikož má podstatný vliv na jeho geopolitické a vojenské postavení. Bylo jasné, že se bude jednat o klíčovou komunikaci, která zajistí americké armádě volný přístup zásobování či materiální podpory, rychlý přesun jedné části armády ke druhé nebo pohybu celku do bodu válečného prostoru. Mahan jasně definoval, že takovéto komunikace, mezi které by se řadil i Panamský průplav, jsou nejdůležitějším faktorem války (ibid.: 333).

Pro Mahana již nebyla „izolace“, kterou George Washington údajně doporučoval, proveditelnou geopolitickou strategií (Boucher 2015). Důležitým

přínosem byl tedy vzestup významu tichomořského pobřeží Severní Ameriky pro okolní země díky snazšímu přístupu dopravních lodí. Schopnost zajištění větší bezpečnosti v tomto regionu znamenala pro USA nárůst populace a bohatství. Zároveň vzrostl zájem evropských společností se v této oblasti angažovat. Ty se o tichomořské pobřeží dříve příliš nezajímaly. Díky snazší přístupnosti do regionu a narůstající populaci a produkci zboží bylo možné dle Mahana zajistit velkých ekonomických zisků, čímž by se Spojené státy staly transkontinentální mocností (Garitty 2021).

Přestože Mahan zdůrazňoval určitou nutnost europeizace kontinentu, neopomínal ani asijsko-pacifickou oblast, přičemž dalším podstatným bodem dle Mahana byla Havaj (Davies 2013). Ta zajišťovala důležitou americkou pozici v komunikačních linkách mezi Austrálií a Asií. Hrála též podstatnou roli i v případě Panamského průplavu, přičemž jakákoliv loď plující do Číny či Japonska vždy musela mít svou cestu přes Havaj, tudíž država této oblasti ze strany Spojených států posílila americkou pozici na moři (ibid.). Jak Mahan sám tvrdil, námořní síla spočívala na počtu a vlastnostech obyvatelstva. Byl si v té době vědom velikosti asijské populace, tudíž kladl důraz na vytvoření demarkační linie, která by rozdělovala oblast Tichomoří. Nepanoval zde strach z možné asijské námořní nadvlády, jelikož asijské mocnosti té doby nebyly schopné své námořní síly konkurovat s těmi západními (ibid.). Události druhé poloviny dvacátého století nám však ukázaly vzestup asijských ekonomik, v nemalé míře podporované počtem populace. Příkladem lze být čínská ekonomika v posledních letech, která představuje nemalou konkurenci Spojeným státům nejen v oblasti Panamského průplavu.

## 2. Panamský průplav

Průplav v Panamě<sup>3</sup>, jenž je také často označován jako “osmý div světa“, je považován za jednu z nejpozoruhodnějších staveb na světě, přičemž spojuje Atlantský a Tichý oceán v oblasti Panamské šíje (Currie 2014: 10). Průplav vede přibližně 80 kilometrů přes kopcovitý, skalnatý deštný prales v horké a vlhké oblasti, která je označována za jednu z nejméně pohostinných na světě. Jednalo se na svou dobu o zcela jedinečný projekt, jehož celkový design zahrnoval několik soustav zdymadel určených ke zvedání a spouštění lodí při jejich cestě z jednoho konce průplavu na druhý. Projekt zahrnoval taktéž několik na svou dobu inovativních nápadů jako například recyklace hlíny a šterku, jenž byly vykopány při realizaci trasy kanálu (ibid.). Vodní cesta byla původně navržena francouzskými staviteli, jenž však své plány nedokázali zrealizovat. Jejich nástupci byli američtí inženýři, kteří původní plány převzali, předělali a o deset let později stavbu dokončili. Ta si vyžádala desítky tisíc dělníků, úředníků a pracovníků a stála několik set milionů dolarů, přičemž bylo hlavním cílem projekt po mnoha letech snah dokončit. Stavbu kanálu provázela řada problémů jako byly časté sesuvy hornin, nehody s dynamitem, tropické komplikace v podobě neustálých dešťů či hejn komárů, kteří přenášeli smrtelné choroby. V roce 1914 byl však moderní průplav uveden do provozu, kdy se americký parník *Ancon*<sup>4</sup> vydal na svou první oficiální cestu průplavem (ibid.: 10-11).

Kanál nejenže představoval významnou stavbu, ale také byl podstatným politickým centrem. V době, kdy byl projekt kanálu realizován, byly Spojené státy na své cestě stát se světovou mocností. Jak bylo zmíněno výše, Mahanova doktrína námořní moci pojednávala o kontrole nad významnými body, díky kterým měla být posílena jejich mocenská pozice. Spojené státy si společně s americkou strategií námořní moci zvolily kanál vybudovat a následně kontrolovat jeho správu, čímž ve dvacátém století významně posílily své mocenské postavení, přičemž dodnes zůstává nákladný a náročný projekt průplavu hlavní pýchou americké společnosti.

---

<sup>3</sup> Příloha č. 1

<sup>4</sup> Příloha č. 2

## **2.1. Historie výstavby**

V roce 1534 nařídil španělský král Karel V. vypracovat první studii navrhované trasy průplavu přes Panamský průliv. Než se začalo s první stavbou, uplynuly více než tři století (Canal de Panamá 2023a). Francouzi pracovali od roku 1880 dvacet let, ale vyskytly se komplikace v podobě nemocí a finančních problémů. V roce 1903 podepsaly Panama a Spojené státy smlouvu, podle níž se Spojené státy zavázaly k výstavbě meziocéánského lodního průplavu přes Panamský průliv. Následujícího roku Spojené státy odkoupily práva a majetek francouzské společnosti Panamský průplav za 40 milionů dolarů a zahájily stavbu. Tento monumentální projekt byl dokončen za 10 let a stál přibližně 387 milionů dolarů (ibid.)

### **2.1.1. První snahy**

První zmínky o možném vybudování průplavu pochází již z počátku šestnáctého století. V šestnáctém století se Panamská šíje stala oblíbenou celosvětovou trasou pro přepravu peruánského zlata a stříbra. Španělští a portugalští mořeplavci se po objevení Nového světa snažili najít přirozený námořní průchod, který by jejich cestu zkrátil a který by je zavedl až k Orientu. Jelikož jejich pátrání bylo neúspěšné, byly v roce 1550 představeny první náčrty projektů zabývající se vytvořením umělého průplavu mezi Tichým a Atlantským oceánem. V této době byl například představen průzkum pojednávající o trase přes Nikaragui, který ale nepřinesl žádné pozitivní výsledky (Thatcher 1915: 50). Důvod neúspěchu raných projektů představovalo zejména nepříznivé podnebí, přičemž se navíc šířily zvěsti o nehostinném prostředí plném nebezpečných domorodců. Nová naděje přišla až v roce 1780, kdy vznikl vědecký výzkum pod vedením dvou inženýrů – Francouze Martina de la Bastide a Španěla Don Manuela Galistra. Výzkum měl za úkol prozkoumat toto nehostinné prostředí s cílem najít ideální místo pro vytvoření umělé komunikace. Výzkum však skončil dříve než započal, jelikož politická situace odehrávající se ve Španělsku a následná smrt krále Karla III. zapříčinily úpadek výzkumu v zapomnění (De Lesseps 1886: 517). Na konci století se k plánu průplavu vyjádřil také italský námořní kapitán Alessandro Malaspina, který též stál za ideou vybudování kanálu a taktéž představil i možný plán. Avšak doba, ve které se nacházeli, nebyla vhodná pro výstavbu tak složitého projektu (Currie 2014: 15).

Myšlenka vybudování průplavu byla opět oživena v první polovině devatenáctého století. Španělsko chtělo v roce 1814 nařídit výstavbu průplavu v oblasti Panamské šíje, ale ve stejné době kolonie v této oblasti začaly volat po své nezávislosti. Španělsko bylo z nepříznivé místní situace a politických důvodů nuceno opustit od plánu výstavby a přenechali tuto roli dalším aktérům. Například Velká Británie se o tento projekt začala zajímat již ke konci osmnáctého století, kdy byli její zástupci do oblasti vysláni, aby provedli průzkumy území a předkládali zprávy o trasách ve Střední Americe. Britové začali šířit své zájmy v oblasti Střední Ameriky již na konci sedmnáctého století, ale Spojené státy, které v té době byly zaneprázdňeny jinými záležitostmi, tomu nevěnovaly pozornost (Rockwell 1909: 165). Nebyli však jediní – v roce 1835 se o výstavbu kanálu začali zajímat již také Američané, přičemž byl na základě Senátem přijaté rezoluce do oblasti Panamské šíje vyslán armádní plukovník Charles Biddle, který měl vytvořit zprávu o proveditelnosti různých tras. Zajímavostí je, že německý básník Johann Wolfgang von Goethe vyslovil prorockví, že obyvatelé Spojených států amerických budou ti, kteří získají nadvládu nad pobřežím Tichého oceánu a právě oni budou budovateli kanálu (Thatcher 1915: 51).

Američané jevíli zájem o výstavbu kanálu již delší dobu. V této době získaly Spojené státy rozsáhlé západní území po válce s Mexikem. Zároveň v roce 1849 byla nalezena ložiska zlata v oblasti státu Kalifornie. Bylo jasné, že ideální cesta k tomuto drahému kovu by vedla po jihu kontinentu, přes Panamu až do Tichého oceánu. Cesta byla dlouhá a náročná, přesto představovala tu nejefektivnější na rozdíl od cesty přes mys Horn<sup>5</sup> či Magellanův průliv. Existovala také možnost cesty přes pevninu, ale dlouhé cesty přes drsné pláně a pouště mohly představovat vysoké riziko v podobě různých nemocí či nebezpečných Indiánů (ibid.: 52).

I přesto, že do té doby neměli Američané na výstavbu kanálu práva, zajistila se o jiný projekt, který je s touto zemí spojen. V roce 1855 byla postavena transnacionální železnice, která vedla od Atlantického průplavu z města Colon do města Panama (ibid.). Výstavba železnice zajistila obchodní spojení mezi Atlantickým a Tichým oceánem,

---

<sup>5</sup> Příloha č. 3

tedy otázka průplavu byla v té době vládou odložena. Jelikož železnice nedokázala dostatečně uspokojit požadavky pro meziocéánskou komunikaci, proto o pár let později byly úvahy znovu obnoveny, přičemž se uvažovalo o výstavbě kanálu na dvou místech, a to v Nikaragui a Panamě. Prezident Ulysses S. Grant nechal založit komisi zaměřující se na meziocéánský průplav, která vyjednala s Kolumbijskou republikou<sup>6</sup> v roce 1870 smlouvu o výstavbě kanálu v oblasti pevninské šíje ve Střední Americe. V následujících letech byl prozkoumáván terén v oblasti Střední Ameriky, kdy bylo nutné nalézt ideální místo pro výstavbu kanálu. Americkými experty bylo zvoleno místo po takzvané nikaragujské trase, které se nacházelo severozápadně od Panamy (ibid.: 52-53). Problém však představovala Francie, která se o projekt výstavby v této době začala opět zajímat. Francouzský důstojník Napoleon B. Wyse zajistil své zemi koncesi na výstavbu kanálu od kolumbijské vlády, která americké snahy podkopala.

### **2.1.2. Francouzský pokus**

V roce 1876 byl na francouzské půdě vytvořen výbor *La Société Civile Internationale du Canal Interocéanique de Darien*, v jehož čele stál Ferdinand de Lesseps. Ten pověřil již výše zmíněného plukovníka Wyse, aby zahájil průzkum v oblasti pevninské šíje. De Lesseps dlouhodobě odmítal návrhy, které obsahovaly trasy s nutností vystavení zdymadel. Po úspěšném de Lessepsově projektu v podobě Suezského průplavu, jenž byl vystavěn na úrovni moře, chtěl se stejnou vizí postavit i průplav v Panamě. V roce 1877 tudíž Wyse přichází s projektem vybudování trasy vedoucí z Limon Bay do Panama City, která by byla vystavena na úrovni moře, tedy bez nutnosti vybudování složitých zdymadel, a jež by se paralelně protínala s Panamskou železnicí (Canal de Panamá 2023b). Na základě tohoto plánu byla s kolumbijskou vládou dne 20. března roku 1878 podepsána smlouva známá jako *Wyse Concession*, která výboru umožnila vystavit meziocéánský kanál přes Panamu.

---

<sup>6</sup> Panama byla nejcennější kolumbijskou provincií, a to díky své strategické poloze. Paradoxem bylo, že byla Panama na jedné straně slabá a na druhé silná. Slabá byla proto, že v případě neúspěšného pokusu o odtržení měla ve vojenském střetu s početnějšími vojsky z Bogoty nepříznivé vyhlídky. Na druhou stranu měla ale převahu, jelikož geografické podmínky Bogoty, hlavního města Kolumbie, nebyly příznivé, poněvadž se město nacházelo uprostřed vysokých hor. Panama pro ně byla přímořskou provincií, dostupnou pouze po moři (Alstynne 1980: 303).

Francouzští inženýři tedy získaly téměř neomezený přístup k této oblasti, jelikož dle smlouvy by se vodní cesta po 99 letech opět navrátila kolumbijské vládě (ibid.).

Francouzský výbor se však během výstavby potýkal s mnoha závažnými problémy. Jedním z nich byly především nedostatečné hygienické podmínky. V době, kdy byla objevena ložiska zlata v Kalifornii a Panamská železnice byla vystavěna, oblast šije překračovalo mnoho zájemců, kteří se chtěli dostat na západní pobřeží, aby snadno zbohatli. Velký tok osob z oblasti Jižní Ameriky a Karibiku však sebou přinesl i smrtelné nemoci, jako například žlutou zimnici či malárii, které se zde jednoduše začaly šířit. Oblast se tudíž stala opravdovým morovým doupětem, kdy zde zemřelo na tisíce francouzských zaměstnanců na smrtelné nemoci (Thatcher 1915: 53-54). Mezi další problémy se dále řadil také nedostatek vhodných strojů a inženýrského vybavení k výstavbě či neuvážené výdaje a plýtvání finančních prostředků. Zásadní problém též představoval fakt, že společnost byla soukromá, tudíž nebyla přímo podporována vládou, přičemž v případě výstavby kanálu za několik desítek milionů dolarů je podpora vlády nezbytná. De Lesseps nebyl zdatným inženýrem, avšak byl vynikajícím diplomatem a nebylo pro něj velký problém získat dostatečné finance ze soukromého předplatného od akcionářů, kteří spoléhali na de Lessepsův plán (Canal de Panamá 2023b).

Z důvodu výše zmíněných nepříznivých podmínek se na pozici generálního ředitele vystřídal hned několik jmen. Někteří zemřeli na smrtelné nemoci, někteří nehostinnou oblast opustili zavčasu. Žlutá zimnice sebou přinesla i mnoho mrtvých, malárie ještě více. V tomto období také přicházejí i přes de Lessepsovu nelibost nové návrhy na změny původních plánů kanálu, kdy měly být vybudovány uměle vytvořené vodní plochy, jež by propojovalo deset zdymadel. Ty měl za úkol vyrobit sám Gustave Eiffel (ibid.). Opravdová překážka však nastala v moment, kdy došly veškeré finance. V roce 1889 výbor zbankrotoval a veškerá práce byla pozastavena. O pár let později, v roce 1894, byla založena nová společnost, a to *New Panama Canal Company*. Ta měla za úkol dokončit práce především v oblasti Culebra, jež průplav spojuje s Gatunským jezerem. Společnost bohužel dále nedosáhla žádného většího pokroku, kdy jejím hlavním cílem bylo prodat koncesi jinému státu za co nejvýhodnější cenu (Thatcher

1915: 54-55). To se nakonec povedlo, a to v roce 1904, kdy svá práva na výstavbu kanálu prodala Spojeným státům americkým.

Zásluhou francouzského inženýra Phillipa Bunau-Varilly se Spojené státy pustily do výstavby Panamského průplavu. Také pomohl podpořit secesionistické hnutí v Panamě, které umožnilo Panamcům získat 3. listopadu 1903 nezávislost (Ameringer 1970: 328). Dříve však Bunau-Varilla bojoval za to, aby Francie dokončila Panamský průplav. Když tato naděje pohasla, obrátil se s žádostí o pomoc na Rusko, přičemž se záměrně vyhnul Spojeným státům. V dobách, kdy francouzským inženýrům došly potřebné finance na výstavbu kanálu, Bunau-Varilla neučinil žádný krok směrem k USA, jelikož na počátku devadesátých let devatenáctého století obviňoval Spojené státy, že až příliš často zasahovaly do událostí spojené s průplavem a obával se možného předání průplavu do rukou Američanů. Bunau-Varilla tedy využil svých přátelských kontaktů s ruskými úředníky a předložil tehdejšímu ministrovi financí hraběti Sergejovi Wittovi svůj návrh na francouzsko-ruskou spolupráci při výstavbě Panamského průplavu (ibid.: 328-331).

Ta zahrnovala návrh, kde by se Rusové zaručili za tříprocentní úrok z nových investic, tedy přibližně 120 milionů dolarů, které byly nutné k dokončení průplavu. Na oplátku mohlo Rusko během výstavby kanálu provést určité dohledové kontroly, přičemž například mohli mít své slovo při určování designu průplavu nebo dohlížet nad správností vynakládání projektových finančních prostředků. Nakonec však plán z několika důvodů nevyšel. Ve Francii byla nevýhodná politická situace, kdy se vláda nacházela uprostřed vážné politické krize. Ta vyústila v její pád 22. května 1894 (ibid.: 333-334). Zároveň také Bunau-Varilla nezhodnotil potenciální technické problémy, které sebou mohla pokračující konstrukce přinést, jelikož byl jeho vzhled příliš optimistický. Ani samotné Rusko nemělo dostatek finančních prostředků, které byly nutné k realizaci projektu. Rusko v té době bylo závislé na finanční podpoře ze západních peněžních trhů, aby byl naplněn ambiciózní program hraběte Witteho, který zahrnoval například kontrolu nad výstavbou Transsibiřské magistrály či posílení ruského průmyslu těžbou kovů či petroleje (ibid.: 334-336).



Za neúspěchem výstavby kanálu stojí zajisté nemoci či finanční stránka projektu. Experti však také považují za hlavní problém de Lessepsovu snahu o udržení původního plánu, tedy vybudování kanálu na úrovni hladiny moře, i když bylo jasné, že v panamské oblasti má šanci na úspěch pouze vysokoúrovňový plavební kanál se zdymadly. Ve Francii se v případě francouzského neúspěchu o výstavbu kanálu jednalo o velký skandál, kdy byla rodina de Lessepsových obviněna ze závažných podvodů. Ferdinand a Charles<sup>7</sup> de Lessepsovi byli shledáni vinnými a odsouzeni na pět let vězení. Z důvodu de Lessepsovo pokročilejšího věku a uplynutí promlčecí lhůty do výkonu trestu nikdy nenastoupili (Canal de Panamá 2023b). I přes všechny neúspěchy jsou francouzské snahy označovány za mimořádné, kdy mnoho aspektů, jež představil francouzský tým pod vedením de Lessepse, následně převzali američtí inženýři.

### **2.1.3. Stavba v americké režii**

Američanům v cestě stálo hned několik překážek. První z nich byla Clayton-Bulwerova smlouva z roku 1850, jež byla uzavřena mezi Spojenými státy a Velkou Británií. Její součástí byl také bod, kdy v případě války bylo umožněno kanálem plout pouze americkým lodím, což zajisté nevyhovovalo britské straně. Po mnoho vyjednávání se země nakonec dohodly, a v roce 1901 byla oblast Panamského průplavu neutralizována (Brožek 2015: 52-53). Před podáním návrhu kolumbijské vládě nejdříve musel americký prezident Theodor Roosevelt zajistit klidné předání práv na vybudování průplavu ze strany Francie. Bílý dům dal jasně najevo, že chce tuto nabídku v hodnotě 40 milionů amerických dolarů přijmout (The Canal de Panamá 2023c). Po uzavření dohody s Francouzi následoval další zapeklitý úkol, a to zajistit přesnou trasu průplavu. Nabízely se dvě možnosti v podobě trasy přes Nikaragui nebo Panamu. Nakonec zvítězila cesta panamská, která byla na rozdíl od trasy v Nikaragui, kde se nacházely stále aktivní sopky, klidná. Problém představovala až dohoda s Kolumbií. Ta požadovanou dohodu odmítla a rozzuřený Roosevelt nechtěl nadále pokračovat v jednání (ibid.).

---

<sup>7</sup> Charles de Lesseps, syn Ferdinanda de Lessepse, se na úkor svého otce ujal dohlázení na každodenní práci při stavbě průplavu v Panamě (Canal de Panamá 2023b).

Od této chvíle se Roosevelt stal velkým podporovatelem vyhlášení panamské nezávislosti. Americký prezident slíbil představitelům Panamy vojenskou podporu na obou stranách šíje nejen na moři, ale také ve vnitrozemí, kde také úspěšně potlačily kolumbijské vojenské jednotky. 3. listopadu roku 1903 vyhlásila Panama svou nezávislost na Kolumbii. Byla zajištěna nová smlouva týkající se koncese zóny výstavby průplavu, kterou Panama musela přijmout, poněvadž by jinak Američané stáhli své obranné jednotky ze země, které byly pro nově se rodící republiku klíčové. Smlouva *Hay-Bunau-Varilla*<sup>8</sup> byla ratifikována 2. prosince roku 1903 a ve Spojených státech o necelé tři měsíce později (ibid.). Dle smlouvy bylo také možné území pod správou USA rozšířit v případě, pokud by to bylo pro výstavbu kanálu nezbytné. Spojené státy tedy získaly svou průplavovou zónu, kterou měly právo užívat, spravovat a kontrolovat za účelem výstavby, údržby, správy a ochrany průplavu (Alstyn 1980: 304). Smlouva tedy změnila Panamu v téměř kolonii a poskytla Spojeným státům desetimilimetrový pás země, který nově vzniklý stát rozdělil na dvě části. Umožňovala také Spojeným státům vybudovat opevnění na obranu průplavu a zasahovat do záležitostí Panamy, jak uznaly za vhodné (Sanchez 2002: 64). Konečně se po mnoha letech snah projekt výstavby kanálu dostal do rukou amerických inženýrů. Ti se odvrátili od předchozích francouzských plánů kanálu na úrovni moře. Za hlavní bod chtěli využít tok řeky *Charges*, který by vytvořil jezero, jež mělo zásobovat vybudovaná zdymadla vodou (Brožek 2015: 53).

Výstavba v takzvané zóně průplavu, zahrnující území deset mil po obou stranách průplavu, zůstala protektorátem USA až do roku 1936 (Schuster 2014). I přesto byl však projekt v prvních letech, podobně jako v případě Francie, zahalen řadou kontroverzí. Pracovníci se obávali pokračovat v práci po Francouzích, kteří se zde potýkali s řadou zdravotních rizik, nedostatečným zásobováním či nezkušeností personálu (Hogan 1989: 80). Potíž představovala nově vzniklá komise v čele s John K. Walkerem, přičemž jejich úkolem byla správa a administrativa průplavu. Jakýkoli materiál, jež byl zasílán do oblasti stavby, musel projít náležitou kontrolou a prověrkou, která její doručení mohla

---

<sup>8</sup> Tato smlouva je pojmenována dle francouzského inženýra Phillipa Bunau-Varilla, který se úzce podílel na konečném rozhodnutí s prezidentem Rooseveltem ohledně Panamského průplavu; a dle amerického ministra zahraničních věcí Johna Haye.

prodloužit i o celé týdny. Dalším problémem byl také tlak ze strany americké společnosti, která se obávala podobného konce jako v případě Francie, tudíž byla americká výstavba vystavena značné kritice. Pravou paniku však později přinesla až další pandemie žluté zimnice. Řada pracovníků se v té době navrátila do své domoviny v době, přičemž stále neexistovala finální verze plánu průplavu připravena ke své realizaci (idib.: 81).

V rámci let se vyskytl další problém, a to v podobě nedostatečného množství pracovní síly. Z předchozí zkušenosti byl dovoz levné pracovní síly z oblasti Karibiku skoro nemožný. Po ztroskotání francouzských plánů zůstalo na dvacet tisíc pracovníků ponecháno na pospas v Panamě, tudíž ani vlády karibských států, ani samotní dělníci, nebyli příliš ochotni se zapojit do amerického úsilí. I přesto bylo nakonec z okolních států naverbováno dostatek pracovní síly, neboť se rozšířily zprávy o obstojném platu a dobrých životních podmínkách (Canal de Panamá 2023c). Během stavby průplavu najímaly Spojené státy dělníky z celého světa, kteří po dokončení prací zůstávali v zemi, a vznikla tak jedna z nejrozmanitějších a nejrozmanitějších komunit na světě. Tato kulturní, náboženská a etnická rozmanitost měla sice pozitivní důsledky, ale zároveň vytvořila sociální problém. Řada pracovníků najatých na stavbu, kteří zůstali v Panamě, zůstala po dokončení prací bez práce. V důsledku toho došlo několik let po otevření průplavu v Panamě k první hospodářské krizi (Sabonge – Sanchez 2014: 4).

V roce 1905 dorazil na výstavbu John F. Stevens, který se proslavil stavbou železnice přes Skalisté hory (Blažek 2015: 53). V Panamě se snažil najít systematictější plán na výstavbu kanálu, kdy zahodil předchozí plány a započal od “nuly“. Jeho cílem bylo obnovit železniční tratě kolem průplavových tras. Zároveň chtěl vyřešit otázku pandemií, které se v průplavové oblasti objevovaly pravidelně již několik desítek let. Z tohoto důvodu také najal odborníka na nemoci, doktora Williama Gorgase. Bohužel se Stevens se svou jasnou vizí na své pozici neudržel na dlouho, kdy k roku 1907 podává rezignaci a odchází zpět ke své pravé vášni, a to práci na železnici (Phillips 2021: 4). Následníkem byl plukovník George Washington Goethals, který považoval projekt spíše za vojenskou operaci. Odmítal, aby se na projektu podílela komise pod Walkerovým vedením, jež byla vytvořena na základě zákona schváleném v Kongresu. Roosevelt byl

ochotný tento požadavek naplnit, jelikož jeho jediným cílem bylo průplav dokončit (ibid.: 4-5).

Theodore Roosevelt byl jako veřejný činitel spojován s řadou událostí. Příkladem může být přídavek Montroeovy doktríny, přičemž Roosevelt v roce 1904 a 1905 přidal do spisu doplnění, takzvaný Rooseveltův dodatek. Původní dokument z roku 1823 uváděl, že sféry vlivu nad západní hemisférou zeměkoule náležely pouze Spojeným státům, přičemž evropské mocnosti neměly nad touto částí světa kontrolu (Little 2022). Rooseveltův dodatek povýšil dokument o stupeň výše. Spojené státy měly působit jako policista na západní polokouli. Naopak evropské mocnosti nesměly rekolonizovat země v Americe, jinak zde hrozila pravděpodobnost, že Spojené státy zasáhnou v případě, kdy to budou považovat za nutné. Ve svém výročním poselství Kongresu v roce 1904 vydal Theodore Roosevelt prohlášení, v němž pro Spojené státy požaduje právo jednat jednostranně a v případě potřeby i preventivně, aby udržely pořádek na západní polokouli (Ricard 2006: 18). Tímto krokem Roosevelt pouze posílil americké sféry vlivu na západní polokouli.

Prezident Roosevelt si byl také vědom důležitosti výstavby kanálu pod vedením Spojených států. Byl dlouhodobým zastáncem Mahanovy doktríny o námořní moci, jenž je utvářena kontrolou nad významnými škrťícími body, kterou by Panamský průplav zajisté představoval. Cílem Spojených států bylo za jeho vlády dosáhnout takové světové moci, kterou měla evropská impéria. Prosazoval snahu USA zastávat větší roli ve světových záležitostech po vzoru evropských mocností. Budoval silnou americkou zahraniční politiku prosazující umírněné ale zároveň rozhodné jednání Spojených států amerických, která byla často popisována jako politika Velkého klacku (Little 2022). Zajisté nelze opomenout, že právě Roosevelt byl prvním americkým prezidentem, který během výkonu své funkce opustil Spojené státy americké. Jeho cílem byla návštěva<sup>9</sup> staveniště nacházející se v Panamské šíji, které pravděpodobně navštívil z důvodu nadcházejících prezidentských voleb v roce 1906 (Phillips 2021: 5). Zde se ještě shledal s Johnem Stvensenem, který jej seznámil s průběhem výstavby kanálu.

---

<sup>9</sup> Příloha č. 4

Američtí pracovníci se v oblasti panamské šíje potýkali s podobnými problémy jako jejich francouzští předchůdci – vysoké náklady, smrtelné nemoci či technické komplikace. I přesto byl v roce 1914 průplav dokončen. První zkušební plavba byla uskutečněna již v roce 1913, oficiálně ale průplavem poprvé projel parník *Ancon* o rok později. Jeho celkové náklady zahrnovaly 640 milionů amerických dolarů<sup>10</sup>, což představovalo více než trojnásobek původních financí, a tak se průplav stal jednou z nejdražších staveb v historii (Brožek 2015: 54).

## 2.2. Průplav pod správou USA

Jak bylo výše zmíněno, Panamský průplav představoval pro Spojené státy americké významný bod pro posílení jejich námořní moci a kontroly obou světových oceánů. Panamský průplav byl vybudován především kvůli strategickým vojenským cílům, neboť usnadnil obranu pobřeží Spojených států tím, že optimalizoval využití jejich námořního loďstva, a poskytl strategické centrum obrany polokoule, z něhož bylo možné pokrýt Severní a Jižní Ameriku, Karibik a Tichý oceán (Sabonge – Sanchez 2014: 4). Již dříve se tehdejší americký prezident Theodore Roosevelt nechal na půdě Kongresu v roce 1904 slyšet, že rozšíření amerického území o část panamské šíje znamená pro námořní obranu země nezbytnost. Základním výsledkem bylo nejen posílení americké námořní moci, kontroly nad karibskou oblastí a dvěma světovými oceány, ale také navýšení efektivity námořnictva a dodávek klíčových surovin a zboží (Travis – Watkins 1959: 407-408). Američané doufali, že průplav bude mít velký úspěch již po svém otevření, což se však vzhledem k okolnostem zcela nepodařilo. Hlavním důvodem neúspěchu byla první světová válka, jež vypukla v roce 1914, tedy v době, kdy měl být průplav plně zprovozněn. V této době průplav využívalo jen malý počet lodí, kdy například v roce 1915 se na cestu průplavem vydalo pouze 572 lodí (Currie 2014: 53). Jelikož činnost průplavu spoléhala na příjmu mýtného, představovala tato nízká čísla finanční problém. S koncem první světové války a novým desetiletím však chytil průplav nový dech, přičemž kanál začal prosperovat a lodě nyní pravidelně proplouly zdymadly lodní cesty (ibid.).

---

<sup>10</sup> Nyní by tato částka představovala sedm miliard amerických dolarů.

Deset let po otevření kanálu obchod v oblasti jen rostl, přičemž Spojené státy z jeho provozu čerpaly nejvíce. Američané neměli pouze za úkol vystavit průplav v Panamské šíji, nýbrž měli na starosti mnoho vedlejších aktivit, které by v jakémkoli jiném případě byly pod správou soukromých firem. Jednalo se například o vedení provozu na již zmíněné panamské železnici, která představovala základní pilíř při výstavbě průplavu a i v té době zajišťovala nezbytné kroky k jeho údržbě a bezpečnosti. Pomocí železnice se z New Yorku mohli do oblasti průplavu jednoduše dostat vládní zaměstnanci. Dále je zde v této době k nalezení linka záchranných parníků a námořních remorkérů, které jsou k dispozici vždy vyrazit na pomoc plavidlům v nouzi (Walker 1925: 192). Společně s Panamským průplavem zde byly postaveny domy, které obývali jeho zaměstnanci. Některé pozemky v okolí průplavu byly věnovány společností, jež se chtěly podílet na provozu průplavu. Pozemky v blízkosti jezera Gatun byly obdělány, čímž vzniklo až padesát tisíc akrů pastvin, kde se choval dobytek určen k porážce. Dále také vznikly hotelové komplexy, řetězce restaurací či obchodních domů (ibid.).

V roce 1939 oslavil Panamský průplav 25. výročí svého provozu, kdy jím do té doby proplulo více než sto tisíc plavidel. V tomto období bylo hlavní funkcí Panamského průplavu sloužit světovému obchodu, přičemž byl jeho provoz bez mýtného jen velmi omezený, ačkoli zaznamenal velkolepé rekordy při příležitostném průjezdu například Tichomořské flotily (Steese 1948: 20). Očekávalo se, že obchodní doprava do roku 1960 vzroste natolik, že bude vyžadovat třetí sadu zdymadel, která budou mít větší rozměry odpovídající vývoji konstrukce lodí v té době. V roce 1939 však přiměla mimořádná situace v podobě druhé světové války Kongres, aby schválil okamžitou výstavbu třetích zdymadel, plány byly však v roce 1942 pozastaveny (ibid.).

Co se dopravy týče, v letech 1914 až 1946 zajišťoval Panamský průplav spíše regionální dopravu. Z obchodního hlediska ovládal přepravu ropy mezi pobřežím USA, přepravu běžného nákladu ze západního pobřeží Jižní Ameriky na východní pobřeží Spojených států a pouze omezené množství nákladu z Asie. V tomto období se kromě dvou válek projevila i Velká hospodářská krize, která výrazně ovlivnila provoz obchodních toků. V té době proplouvala průplavem pouze malá plavidla, přičemž byl

průplav v provozu necelých osm hodin denně (Sabonge – Sanchez 2014: 4). Během druhé světové války klesla obchodní doprava a mýtné na zhruba 20 % předválečného maxima a po tři roky nestačila na pokrytí provozních nákladů (Steese 1948: 20). Celkový provoz však dosáhl historického maxima. V období války plnila organizace Kanálu velmi důležité funkce jako zásobovací a servisní agentura pro značně rozšířené aktivity armády a námořnictva (ibid.). Právě tímto obdobím lze ukázat, jaký význam měla americká správa a kontrola průplavu pro Spojené státy americké, kdy se rozsáhlé investice, jež byly vloženy do výstavby kanálu, později vyplatily pro národní obranu země.

Velkou geostrategickou výhodou kontroly nad Panamským průplavem lze také jasně znázornit v období druhé světové války. V této době se americké námořnictvo skládalo ze tří flotil, a to z atlantické, tichomořské a asijské. I přesto, že se flotily nacházely v různých světových oceánech, mohly se díky průplavu setkat kdekoli na světě v krátkém časovém úseku (Travis – Watkins 1959: 408). Po období druhé světové války však byl strategický význam průplavu několikrát znehodnocen. Hlavním důvodem byl zajisté technologický vývoj, který sebou přinesl vzestup letecké dopravy (ibid.). V období, kdy byl Panamský průplav postaven, byl letecký průmysl teprve na svém začátku. Dříve představoval nejrychlejší způsob dopravy právě lodní transport, přičemž vlastnictví průplavu znamenalo velkou výhodou (Kelley 2000: 10). Vzestup letadlových prostředků však zaujal pozici vhodnější alternativy pro uspokojení potřeb při rychlé válečné mobilizaci. Nebyl zde zaznamenán pouze vzestup vzdušné moci, ale také určitá revoluce v moci pozemní.

Vznik nových pozemní prostředků, vysokorychlostních dálnic či rozmach kontinentálních ropovodů svým způsobem oslabily význam námořní moci, tudíž i kontrolu kanálu, jenž sloužil k jejímu upevnění (Travis – Watkins 1959: 409). Energetická krize a zvýšená poptávka vedly Spojené státy k tomu, že velkou část aljašské ropy přepravovaly Panamským průplavem do velkých rafinerií v Mexickém zálivu. Velká část nárůstu dopravy, který Panamský průplav zaznamenal v 70. letech 20. století, byla způsobena ropou. Rozměry zdymadel však nestačily pro větší plavidla, na kterých by se ropa dala přepravovat hospodárněji (Sabonge – Sanchez 2014: 5).

Tudíž byly v roce 1981 vybudovány výše zmíněné kontinentální ropovody, které v panamské šíji přepravovaly ropu místo dřívějších tankerů, snížily objem zboží mezi pobřežími, jež putovalo po vodě (Travis – Watkins 1959: 409).

Myšlenka amerického “dvouoceánského“ námořnictva, jež mělo zajistit americkou globální převahu, byla v padesátých letech minulého století již zastaralá. V té době se díky nukleárním zbraním změnila povaha moderního válčení, čímž kanál ztratil svůj původní význam. Také opatření na obranu kanálu se změnila s příchodem nových zbraní ve čtyřicátých letech.<sup>11</sup> S hrozbou atomové války bylo nutné obranu přesunout daleko od pevninských základů Spojených států. Bezpečnost průplavu byla i dříve nedostatečná, kdy tehdejší ministr války Henry L. Stimson o šíji prohlásil, že by pro Japonce představovala jednodušší cíl nežli Pearl Harbor (ibid.: 410-411). Pro nepřítel v období druhé světové války tudíž Panamský průplav nepředstavoval prvotní místo jeho útoku – kanál již nebyl primární zásobovací trasou a kvůli novým technologiím v podobě atomových zbraní musely být americké síly nasazeny daleko od území panamské šíje. Tohoto faktu si byly vědomy i Spojené státy a s tímto vývojem byl oslaben i přínos průplavu k bezpečnosti země.

Naopak někteří považovali podstatu Panamského průplavu za životně důležitou, kdy nejvíce odkazovali na krizi ve Střední a Jižní Americe. V oblasti byl zaznamenán určitý odpor ze strany panamského lidu vůči americké nadvládě, která spravovala skoro deset procent panamského území (Kelley 2000: 4). Tato nálada byla ovlivněna rostoucí vlnou nacionalismu v zemi. V roce 1940 zvítězil v prezidentských volbách Arnulfo Arias, který zastával názor takzvané čisté Panamy. Jedním z bodů této kampaně byla například repatriace čínských a černošských občanů. Dále také navázal přátelské kontakty s Adolfem Hitlerem či Benitem Mussolinim. Naopak vztahy s USA ve čtyřicátých letech upadaly, jelikož Arias odmítl americkou žádost o vytvoření dalších vojenských základů a radarů v zemi. Později byl na Ariase během jeho pobytu na Kubě se souhlasem Spojených států proveden státní převrat, kdy následkem získali Američané právo na vytvoření základů pro skoro 70 tisíc vojáků. Zajímavostí je, že byl Arias

---

<sup>11</sup> Před první světovou válkou byla obrana průplavu rozdělena na opevnění na pobřeží a pozemní posádku. V roce 1932 však rada průplavu prohlásila, že neexistuje neefektivnější forma obrany kanálu (Travis – Watkins 1959: 410).



později znovuzvolen prezidentem, kdy opět zastával protiamerické názory. Dva roky po svém znovuzvolení, tedy v roce 1951, byl opět svržen (ibid.).

Sovětská a kubánská přítomnost v druhé polovině dvacátého století v oblasti Panamy byla značná, jelikož zde bylo možné nalézt základny kubánských agentů či KGB pro financování tajných operací (Sanchez 2002: 65). Na území Panamy tudíž vznikl komplex základen a obranných zařízení, které posilovali zahraniční zájmy USA v Latinské Americe. To zahrnovalo sběr dat, regionální obranu či výcviky vojáků. Dle Panamců se však jednalo o porušení smlouvy z roku 1903, která omezovala americká opevnění v Panamě pouze na obranu průplavu. I tento faktor posílil protiamerické a nacionalistické nálady v zemi (ibid.). V dobách, kdy probíhala jednání ohledně krize v Suezském průplavu, Panama neobdržela pozvání na konferenci. Následně britská zahraniční kancelář obdržela zprávu od panamských vysokých představitelů o suverenitě Panamy, která pojednávala o určité kontrole ze strany USA nad Panamským průplavem pouze v rámci výstavby a správy. Egyptské vedení bylo z jednání s USA překvapeno, jelikož Spojené státy a další západní mocnosti požadovaly mezinárodní kontrolu nad Suezským průplavem, ale v případě americké správy kanálu v Panamě stejnou myšlenku nepropagují. Poslední kapkou bylo prohlášení Johna F. Dullese, že Spojené státy zastupují na konferenci i zájmy Panamy, což panamské představitele více pobouřilo (Travis – Watkins 1959: 414-415). Suezská krize v roce 1956 poskytla Panamě příležitost posílit své postavení vůči Spojeným státům. Náhlé egyptské obsazení Suezského průplavu podnítilo mnoho Panamců k přesvědčení, že se na průlivu odehrává podobný boj proti kolonialismu. Doufali, že by americká vláda mohla pod tlakem uvolnit svůj pevný dohled nad průplavem. V říjnu 1956 vystoupil panamský prezident Ernesto de la Guardia mladší před Národním shromážděním, kde prohlásil, že smlouvy a dohody podepsané se Spojenými státy od roku 1936 neuspokojují panamské národní aspirace. V prohlášení nadále slíbil, že panamským dělníkům zajistí rovné postavení v zaměstnání s Američany v zóně (Langley 1970: 348).

Napříč lety přišlo ze strany panamských představitelů hned několik revizí původní smlouvy o kanálu – dokument *Hay-Bunau Varilla* – z roku 1904, jelikož i dle hlavního tvůrce dohody mezi Spojenými státy a Panamou Johna Haya byla smlouva více

výhodná pro Američany než pro Panamu. Také očekával, že se v průběhu americké správy kanálu vyskytnou první námitky z panamské strany. V roce 1936 přišla první revize smlouvy, kdy Spojené státy navýšily svou roční platbu Panamě a přijaly zákaz obchodního podnikání Američanů v oblasti mimo tu, která zahrnovala lodní dopravu (Hunt 1965: 407). Druhá revize následovala o necelých dvacet let později, a to v roce 1955. Hlavním bodem bylo navýšení ročního poplatku na částku přesahující milion amerických dolarů<sup>12</sup>. Zároveň byly panamské vládě předány nemovitosti v hodnotě 24 milionů dolarů, které již Američané nevyužívali. Nová revize také obsahovala body týkající se rovnosti pracovních příležitostí pro obě strany, stavbu mostu vedoucí přes kanál či výběr daní od zaměstnanců v zóně průplavu. Výjimku představovali pouze občané Spojených států a členové ozbrojených sil (ibid.).

Jednání mezi USA a Panamou vyvrcholila v roce 1977, kdy americký prezident Jimmy Carter a panamský levicový diktátor a generál Omar Torrijos podepsali smlouvu o Panamském průplavu, takzvanou dohodu *Torrijos-Carter*<sup>13</sup>. Smlouva pojednávala o kompletním předání průplavu pod správu Panamy. Samotné svěření průplavu mělo být provedeno v roce 1999. Smlouvy vstoupily v platnost v roce 1979 a znamenaly pro panamskou veřejnost výjimečnou událost (Augelli 1985: 75). Panama by získala zpět území o rozloze 533 čtverečních mil. Spojené státy si na oplátku mohly ponechat své vojenské základny a prostory v oblasti pod svou kontrolou. V kontrastu s panamskou reakcí se zdejší Američané ze dne na den ocitli v cizí zemi, jež původně představovala zámořský segment Spojených států. Tito lidé, takzvaní “Zóňané“, vyjadřovali v reakci na podepsání dohody značnou nedůvěru vůči americké vládě (ibid.).

V osmdesátých letech minulého století nadále hrozbu představovala panamská politická situace, zejména nový panamský vůdce Manuel Noriega. V době, kdy odstupoval ze své funkce, prosazoval žádost ozbrojených složek *Panamian Defense Forces* (PDF), která prosazovala odvolání amerického velitelství z Panamy. Noriega tvrdil, že americká vojenská přítomnost v oblasti podněcuje pouze větší agresi proti

---

<sup>12</sup> V roce 1937 se roční renta navýšila na 430 tisíc dolarů. V roce 1955 částka představovala 1,93 milionů dolarů (Hunt 1965: 407).

<sup>13</sup> Příloha č. 5

Panamě z vnějšku (Syme – Clark 1990: 14). Dříve byl Američany Noriega považován za cenného spolupracovníka, přičemž spolupracoval nejen se CIA, ale také s protidrogovým úřadem (DEA)<sup>14</sup>, ministerstvem obrany a Bílým domem, aby se vypořádal s komunismem ve Střední Americe. Noriega působil také jako zpravodajský dodavatel Castrovy vlády na Kubě a prodával Kubáncům americká víza, se zemí také obchodoval navzdory americkému embargu (Kwiatkowska 2022: 31). Také situace v okolních státech nebyla ideální, přičemž nikaragujská politická strana Sandinistů měla odhodlání vytvořit sovětskou Střední Ameriku, která by stála proti hrozbě, kterou dle jejich názoru představovaly Spojené státy (Syme – Clark 1990: 14). Noriega také pašoval zbraně salvadorským levicovým povstalcům, podporoval sandinisty v Nikaragui, přičemž měl zároveň jako americký kolaborant poskytovat pomoc pravicovým povstaleckým skupinám Contras. Pomoc byla poskytována dvěma skupinám, které se chtěly navzájem zničit. Noriega sloužil těm, kteří ho v té době platili, bez ohledu na to, jakou politiku reprezentovali (Kwiatkowska 2022: 31). Tehdejší prezident Reagan v roce 1988 varoval před kroky Kubu i Nikaragui, neboť plánovaly ovládnout Mexiko i Panamský průplav (Syme – Clark 1990: 14).

Původním cílem Američanů nebylo pouze posílit vojenské a mocenské postavení Spojených států, ale také značně posílit svou ekonomiku. Opak je však pravdou, kdy od roku 1914, co Spojené státy měly kontrolu nad průplavem, došlo k mnoha technologickým i strategickým změnám. Rozvoj letecké dopravy, výstavba pozemního mostu za pomoci systému železnic a dálnic či “dvouoceánské“ námořnictvo mělo zajistit silnou americkou globální ekonomiku. Panamský průplav nebyl nakonec po ekonomické stránce pro USA příliš atraktivní. V té době proplouvalo kanálem přibližně pět procent světové zaoceánské plavby, kdy patnáct procent celkového zboží, které je Spojenými státy exportováno či naopak importováno, plulo právě přes Panamský průplav (Kelley 2000: 9-11). Největším uživatelem kanálu byly zajisté Spojené státy, hned za nimi bylo Japonsko. Velkým bonusem pro USA byl dohled nad tokem zboží v oblasti kanálu.

---

<sup>14</sup> Tato spolupráce se zdá být poměrně bizarní, protože Manuel Noriega byl zároveň jedním z drogových dealerů (Kwiatkowska 2022: 31).

Naopak státy Střední a Jižní Ameriky byly na Panamském průplavu více závislé. Například Panama v roce 1956 získala z transakcí s průplavovou zónou kolem 45 milionů dolarů. Zároveň ještě obdržela každý rok dohodnutou částku od Spojených států amerických, která byla ujednána v revizi smlouvy z roku 1955. Dalšími zeměmi, které byly na kanálu závislé, jsou například západní země Jižní Ameriky, které jsou podřízené na obchodu proudícího z průplavu, jež představuje více než polovinu příjmů z importu zboží (Travis – Watkins 1959: 412). Důvodem byla neexistence pozemního dopravního systému v Jižní Americe, který by zajistil efektivní alternativu pro námořní dopravu, jenž proudí z Panamského průplavu (Kelley 2000: 14).

Dříve se Američané, povzbuzeni Rooseveltovou agendou politiky Velkého klacku a podstaty námořní moci, příliš spoléhali na mocenskou podstatu Panamského průplavu. Zajisté byl Panamský průplav chloubou amerických inženýrů, jeho následná správa však nebyla pro Spojené státy tak zásadní, jak se původně očekávalo. Významným faktem však setrvalo, že se jednalo o důležitou vojenskou i ekonomickou oblast, jež podporovala americkou kontrolu nad dvěma oceány, zajistila snazší přístup a kontrolu oblasti Karibiku, posílila americkou ekonomiku, urychlila proud námořní dopravy<sup>15</sup> nejen pro celou západní hemisféru, ale také posílila postavení Spojených států amerických jako světového hegemonu.

### **2.3. Předání průplavu pod správu Panamy**

V devadesátých letech byla Panama po svržení Noriegi ponechána se slabou ekonomikou a bez stabilní armády. Ohledně americké otázky bylo nutné třeba počkat až do roku 1994, kdy měly probíhat volby. Výsledkem těchto voleb bylo vítězství nevýhodné pro Spojené státy, tedy vítězstvím Ernesta Pereze Balladarese. I přesto, že byl Noriegův režim potlačen, jeho Demokratická Revoluční strana (PRD) zvítězila s nadpoloviční většinou hlasů. Volby postavily americké představitele před obtížný úkol, kdy museli nadále vyjednávat s novou vládou o pokračování americké vojenské přítomnosti (Sanchez 2002: 82).

---

<sup>15</sup> I přesto, že námořní moc byla brzy po otevření kanálu přehnaná mocí vzdušnou, loď nadále setrvala dominantním dopravním prostředkem pro zaoceánskou přepravu (Kelley 2000: 11).

O rok později započala vyjednávání ohledně amerických základen, ale jelikož Američané odmítali platit nájemné za tyto prostory, panamská vláda v roce 1996 jednání ukončila. Následné události pouze pozastavily americké snahy, přičemž panamský prezident Balladares nesouhlasil se setrváním Američanů v oblasti i přesto, že dříve s americkou vládou jednal. Jeho cílem bylo setrvat v pozici prezidenta co nejdéle a bez podpory své vlastní strany, která byla proti setrvání americké přítomnosti, by nebylo možné tyto plány naplnit. Vzněl nové požadavky, o kterých si byl jist, že americká vláda odmítne. Tudíž doufal, že i původní dohoda bude zamítnuta (Sanchez 2002: 84). Američanům v roce 1999 nezbylo nic jiného, než opustit své základny a své pozice v Panamě a oficiálně předat kontrolu kanálu do panamských rukou. Nakonec se však odchod amerických vojáků stal výhodným i pro Američany samotné. V důsledku snižování vojenských výdajů v devadesátých letech bylo pro americkou vládu nadále nákladné financovat velký počet vojenských základen, které se nacházely v zahraničí. Zároveň Pentagon tvrdil, že celistvost průplavu lze kontrolovat i na dálku (Chatziara 1998: 16). Vyskytly se obavy ohledně údržby kanálu a nedostatku financí ze strany Panamy. Pozitivním faktem pro Panamu bylo, že na provoz průplavu nezůstala sama, jelikož řada zemí vyjádřila svou ochotu se podílet na provozu kanálu a projevíly zájem o tamní investice. Takovéto investice mohly umožnit Panamě účinně udržovat průplav i bez pomoci Američanů. Mezi tyto země se řadila například Francie, Tchaj-wan, Jižní Korea nebo Čína (idib.: 15-16).

Americko-panamské vztahy se během celého století velice změny, avšak politika USA vůči Panamě však zůstala neměnná. Cílem Spojených států bylo nadále rozšiřovat a udržovat ekonomické a strategické zájmy země a dohlížet nad situací v regionu. Napříč lety americká vláda souhlasila s několika revizemi původních smluv s Panamou s cílem nadále být přítomna v oblasti. Až v roce 1977 souhlasila s novou smlouvou, která však byla nezbytná pro zachování potřebných zájmů USA (Sanchez 2002: 85). Zároveň rozvoj nacionalistických a protiamerických hnutí v čele s politickými lídry jako Arias či Noriega pouze společné vztahy oslabily. Nakonec bylo předání kanálu pro Američany méně bolestné, jelikož průplav již ztratil svou dřívější hodnotu. Se ztrátou kanálu přichází však i ztráta základen, a tedy i americké přítomnosti. Řada kritiků toto označuje za velké americké selhání. Dle politických odborníků však

újma panamského průplavu nepředstavovala až takovou ránu pro americkou zahraniční strategii. Panamský průplav již představoval zastaralou vodní cestu, kdy pro posílení významu kanálu byla nutná přestavba a vybudování třetí sady zdymadel, jež by umožnily proplutí větších plavidel. Také ekonomické zájmy USA nevyžadovaly kontrolu nad průplavem, kdy i přesto, že byly a stále jsou Spojené státy největším uživatelem kanálu, tvoří stále pouze jen malé procento z celkové americké ekonomiky (ibid.: 86). Zároveň zde není nutnost již nadále obývat vojenské základny, jelikož si Spojené státy během dvacátého století vybudovaly pozici hegemonu na západní hemisféře a většina okolních států v regionu sdílely podobné hodnoty jako americká společnost, tedy demokracii či kapitalismus (ibid.). Lze říct, že USA dokázali období své správy kanálu plně využít až do posledních dní, kdy byl průplav předán Panamě jako již zastaralá vodní cesta.

### 3. Panamský průplav 21. století

Pro Panamu byl zisk kanálu velkou příležitostí. Obdržela průplav pod svou kontrolu v té nejlepší době, přičemž získala možnost pozvednout svůj potenciál. Země trpěla vysokou mírou korupce, ale místní obyvatelé již smýšleli demokratičtěji než dříve. Přestože šla populace správným krokem, bylo zde vyzdviženo několik obav, například z panamské ekonomiky, která napříč historií zažila řadu vzestupů i pádů. Situaci nenapomohla ani krize z roku 2008 (Maurer – Yu 2010: 331). V roce 2010 se zdálo, že se pokles obchodu zastavil, ale stále zde existovaly obavy týkající se znovuoobnovení světového obchodu. Na druhou stranu však panamský obchod čekala pozitivní zpráva, jelikož pokračující růst čínské ekonomiky podnítil vlnu nových vývozů přes průplav na východ. Zde se převáží zboží jako brazilská sója či americké uhlí (ibid.). Předpovídá se tedy, že pokud Panamský průplav v budoucnu poklesne, bude to způsobeno změnami ve světové ekonomice nebo změnami v globální geografii, nikoliv neschopností Panamy provozovat Panamský průplav.

Změnilo se také postavení Spojených států amerických v oblasti Latinské Ameriky. Vztahy Panamy a USA nebyly napříč sdílenou historií nijak zvlášť úspěšné, přičemž se zde Američanům nepodařilo zajistit demokracii, jednotu ani stabilitu. Americká enkláva v oblasti panamské zóny vytvořila koloniální zájmovou skupinu, která Washingtonu velmi ztěžovala změnu jeho politiky (ibid.: 332). S novým stoletím však přišla i sjednaná dohoda o volném obchodu mezi USA a Panamou a smlouva o neutralitě. Skrze tyto smlouvy Spojené státy měly zaručovat panamskou bezpečnost a hospodářskou prosperitu. Naopak Panama měla dodržovat normy demokratického vládnutí a profesionální správy průplavu (ibid.). Dle předpovědí by se nový vztah mezi Panamou a Spojenými státy, který se jako vždy soustředí kolem Panamského průplavu, měl v příštích desetiletích pro oba národy vyvíjet lepším směrem.

V roce 2014 kanál oslavil své sté výročí od dokončení výstavby průplavu, a přestože se jeho mocenský význam za dobu své existence poměrně snížil, i ve dvacátém století se jedná o velkolepý projekt. Příjmy z mýtného a dalších projektových zdrojů tvořily kolem dvou miliard dolarů ročně, průplavem projede každoročně kolem čtrnácti tisíc lodí, zároveň je kanál v dobrém stavu díky pravidelným

údržbám a politické spory, které Panamskou oblast zužovaly ve dvacátém století, dávno pominuly (Currie 2015: 66). I přesto kanál počátku nového století zužuje hned několik problémů. Příkladem může být technologický pokrok v lodním průmyslu, kterému zastaralý mechanismus kanálu již nestačí. Dále také nárůst konkurence jiných vodních cest, které jsou dopravními společnostmi preferovány díky rychlejší plavbě či vysokým poplatkům, které uživatelé kanálu již nadále odmítají platit (ibid.: 66-67).

Zásadní problém však představoval zastaralý systém, který byl od roku otevření průplavu udržován, nicméně nebyl pozměněn či modernizován. Aby velké lodě projely průplavem, musely být využity systémy remorkérů, které napomáhaly velkým zaoceánským lodím v průjezdu do kanálu kvůli silnému větru či vodním proudům. Pohyb ve zdymadlovém systému jim umožnily muly, které navigovaly mohutné lodě správným směrem. Po vypuštění ze zdymadel se loď vydala na cestu k další komoře, kde byl proces opakován. Ten trval kolem osmi až deseti hodin, což byla stejná doba jako před sto lety při otevření průplavu, kdy tudy proplul první zkušební transit *Ancon*. Maximální počet lodí, které mohly denně proplout kanálem, tvořily v té době třicet pět lodí. Díky zastaralému systému jednoduše docházelo k zácpám, které mohly trvat i celé hodiny, což stálo odesílatele mnoho peněz (ibid: 67-68). Systém již nebyl výhodným pro odesílatele ani pro vedení kanálu, který postupem let ztrácel na své prestiži důležitého obchodního toku. Nová panamská agenda průplavu přišla s nápadem, jak zefektivnit mechanismus kanálu tak, aby opět posílil jeho význam. Cílem bylo kanál přestavit tak, aby byl konkurenceschopný a který dokáže opět dosáhnout svého jména jako významného škrťícího bodu ve Střední Americe.

### **3.1. Projekt rozšíření průplavu**

I dle Sancheze (2002: 86) byl Panamský průplav na konci dvacátého století vodní cestou se zastaralým mechanismem, která již nebyla pro americkou geostrategii významnou. Spojené státy měly v té době kontrolu nad západní hemisférou, kterou dokázaly uhlídat i bez nutnosti provozu amerických základů v Panamě. Sanchez však také poukázal, že potenciál kanálu lze navýšit jeho rozšířením, které umožní znásobit tok plavidel v oblasti Panamské šíje (Sanchez 2002: 86). Tohoto faktu si bylo vědomo i panamské vedení kanálu, které podobný návrh představilo již v roce 2006. Návrhu



předcházelo více jak sedmdesát studií za 140 milionů dolarů, aby byla zjištěna technická, ekonomická a environmentální životaschopnost rozšíření průplavu. V rámci tohoto úsilí zadala *Panama Canal Authority* (ACP) zakázku předním světovým poradenským firmám specializovaným na inženýrství, životní prostředí, marketing, finance a ekonomiku, aby provedly jeho hodnocení (Sabonge 2014: 9). Jeho reakcí bylo občanské referendum o rozšíření kanálu, které se konalo po šesti letech předání průplavu pod správu Panamy, a to 22. října 2006. Výsledky hlasování dopadly pozitivně, kdy panamští obyvatelé, téměř 78 %, hlasovaly absolutní většinou pro rozšíření průplavu. Následně byl představen návrh projektu pod vedením ACP. Skrze tento projekt týkající se výstavby třetí sady zdymadel by se až zdvojnásobil celkový objem tun, jež každoročně průplavem projíždí (Menarguez – de la Flor 2017: 4).

Důvodů k rozšíření průplavu bylo hned několik. Jako prvním z nich je zajisté stavba větších plavidel. S technologickými pokroky a stále se navyšující lodní dopravou bylo nutné také zvětšit lodě samotné. Tyto lodě však byly nuceny využívat alternativních námořních cest, protože se do Panamského průplavu jednoduše nevešly. Tento fakt mohl znamenat pro funkci průplavu velký problém, přičemž byl ohrožen samotný provoz kanálu a ekonomická rovnováha oblasti. S celkového navýšení kapacit a průjezdu velkých plavidel by se nejen Panamský průplav vyrovnal alternativním trasám, ale zároveň by se mnohonásobilo využití trasy z Asie až na východní pobřeží Spojených států<sup>16</sup>. Následujícím faktorem, který přispěl k iniciativě vystavení průplavu, byla potřeba přepravy nových produktů přes průplav (Lapieza 2017: 7-9). ACP mezi své důvody v dokumentu o rozšíření průplavu uvedla také například i dosažení dlouhodobé udržitelnosti a růstu příspěvků průplavu prostřednictvím plateb do státní pokladny. Dále také zachování konkurenceschopnosti průplavu, udržení hodnoty panamské námořní cesty či zvýšení produktivity, bezpečnosti a účinnosti průplavu (Panama Canal Authority 2006: 1-2). Rozšíření kanálu by dle panamských expertů přineslo oživení panamské ekonomiky, dokázalo by přilákat i nové investory do oblasti a vytvořit nové pracovní pozice v sektoru služeb (ibid.: 2).

---

<sup>16</sup> Co se asijsko-tichomořského obchodu týče, do té doby převažovala trasa pouze na západní americké pobřeží (Lapieza 2017: 9).

Projekt<sup>17</sup> představený ACP v roce 2006 hovořil o vybudování nového zdymadla u vstupu v Tichém oceánu a dalšího zdymadla u vstupu v Atlantiku. Dle zprávy projektu se mělo jednat o tříúrovňová zdymadla, která by díky jedinečnému designu šetřila vodu, jelikož s novým stoletím přichází problémy s nedostatkem dešťové vody, jež by zde zásobovaly místní zdymadla. V tomto případě zde byly umístěny nádrže fungující na principu gravitace, které se naplní a následně vypustí do jednotlivých tří plavebních komor (ibid.: 3). Tento systém využívá až 60 % již využité vody z předchozí komory. Je nutné však využít více vody z Gatunského jezera, které bylo pro projekt Panamského průplavu uměle vytvořené v roce 1913, aby bylo možné zásobovat jak nová, tak původní zdymadla (Kahn 2016). Zároveň měla být vyhloubena nová přístupová vodní cesta, jež by umožnila vjezd i rozsáhlejším plavidlům, takzvaným *Neo-Panamax*<sup>18</sup>, které svou velikostí přesahují původní *Panamax* plavidla (Vallarino – Riley – Levin – Karimou 2006: 7-8). Cesta zdymadel měla dle plánu být vystavena podél již existující trasy v oblasti Gaillardova zářezu a Gatunského jezera, čímž má projekt výstavby minimální dopad na životní prostředí. Zároveň během výstavby není nutností provoz kanálu uzavírat, čímž stát nadále generuje příjmy z mýtného (Sabonge 2014: 15).

Projekt rozšíření byl zahájen v roce 2007, kdy ACP vydala žádost o výběrovém řízení. Vzhledem k popisu scénáře, v němž měly být práce jednotlivých firem provedeny, se panamská vláda musela obrátit na několik soukromých institucí, aby naplnily potřeby projektu. Veřejná zakázka musela navíc projít vysoce kvalifikovaným procesem rozhodování o projektu, aby byl dodržen postup stanovený v článku 325 panamské ústavy pro veřejné práce týkající se průplavu (Lapieza 2017: 11). O dva roky později byly projekty účastníků výběrového řízení posouzeny z technického a ekonomického hlediska podle základů výběrového řízení. Nakonec vyhrála španělská firma *Sacyr*, která s výstavbou neprodleně začala (ibid.: 12). Samotná výstavba se ale setkala s řadou problémů. Evropské konsorcium, jež mělo na starost rozšíření vodní cesty, požadovalo během stavby více finančních prostředků. Další problém představovaly netěsnosti a praskliny v betonových stěnách plavebních komor, které si

---

<sup>17</sup> Příloha č. 6

<sup>18</sup> *Neo-Panamax* plavidla jsou dlouhá 366 metrů, na šířku mají 49 metrů a pojmu až čtrnáct tisíc kontejnerů zboží. Jedná se o třináásobek původních 4500 kontejnerů, které se nacházely na plavidlech *Panamax* s délkou 297 metrů a šířkou 32 metrů (Menarguez – de la Flor 2017: 4).

vyžádaly velké a nákladné opravy. V průběhu výstavby se také experti obávali nových obřích lodí *Neo-Panamax* a jejich manipulace v systému zdymadel a těsných kanálových stěn. Rozšíření kanálu také narušilo zásoby sladké vody, které jsou dodávány například z Gatunského jezera a díky kterým jsou v provozu plavební komory (Mufson 2016).

Zásadní problematika se však netýkala pouze velikosti lodí nebo vysokých poplatků. Problém představoval také nárůst alternativ k průplavu. S novým stoletím přišel i vývoj nových technologií, které obohatily pozemní i leteckou dopravu, jež jsou levnější alternativou v námořní dopravě. Stále více zboží se po světě pohybuje díky kamionům či letadlům. V případě námořní dopravy se využívají i jiné kanálové trasy, jako například Suezský průplav. Ten je narozdíl od projektu Panamského průplavu vystaven na úrovni moře, tudíž zde není žádný zdymadlový systém, který by zdržoval plavbu (Currie 2015: 74-75). Velkou hrozbou pro Panamský průplav je vznik alternativní trasy v oblasti západní hemisféry. Příkladem může být Severozápadní průjezd, který vznikl díky klimatickým změnám v Severním ledovém oceánu. Dalším případem možné alternativy v oblasti západní hemisféry představuje potenciální projekt Nikaragujského průplavu, jenž by mohl v budoucnu v případě své realizace konkurovat Panamskému průplavu.

### **3.2. Severozápadní trasa**

V posledních několika letech stoupá geopolitický význam Arktické oblasti. Důvodem je zrod nových námořních tras, které vznikly skrze proces globálního oteplování. Se vznikem nových tras se také mění chování jednotlivých států v oblasti Arktidy. S úbytkem ledu<sup>19</sup> tyto kratší námořní trasy, jejich příslušné přístavy a přírodní zdroje způsobují obnovení zájmu o oblast, která byla dříve považována za neprůchodnou. Státy projeví zájem o využívání nových námořních tras pro zkrácení tranzitních časů, těžbu strategických surovin, vojenskou činnost i regionální lodní dopravu, rybolov a cestovní ruch (Gosnell 2018). S rapidním táním ledu v Severním ledovém oceánu přichází však také snadnější přístupnost k arktickým přístavům

---

<sup>19</sup> Severní ledový oceán od roku 1979 ztratil 3,15 milionu km<sup>2</sup> pozdně letního ledu, což představuje téměř 76 800 km<sup>2</sup> ročně (Piecyk 2021).

a urychlení námořní dopravy, přičemž by tyto námořní cesty v budoucnu mohly představovat pro Panamský průplav zásadního konkurenta.

Podobně jako arktickou oblast, zasahuje i oblast Panamského průplavu globální hrozba změny klimatu. V případě panamské oblasti jsou hrozbou sucha, které mají dopad na provoz kanálových zdymadel. Zdymadla jsou závislá na přívodu vody, díky kterým je mechanismus vodních komor v pohybu. Hladina vody ve dvou umělých jezerech, která jsou součástí kanálu, však trvale klesá spolu s klesajícími srážkami. V roce 2019 byl zaznamenán rekordně nízký úhrn srážek, který byl o 27 % nižší než průměr (Piecyk 2021). V posledních letech začalo panamské průplavové vedení projevovat zájem o řešení možné environmentální krize. Například v roce 2019 ACP zveřejnila řadu článků a prohlášení týkající se boje proti nízké hladině vody. ACP také uspořádalo několik konferencí týkajících se mimo jiné i vodní bezpečnosti (ibid.).

Severozápadní průjezd<sup>20</sup>, námořní cesta, která se vine podél kanadského arktického pobřeží, představuje nejkratší cestu k východnímu pobřeží Severní Ameriky z východní Asie. Za několik desítek let by trasa nemusela již být pokryta ledem a v létě by již nebylo třeba využívat ledoborců na vytvoření průjezdných cest v ledu. V posledních několika letech se osvědčilo, že severozápadní trasa vedoucí přes Severní ledový oceán, znamená alternativu v Panamském průplavu. Například při cestě z Vancouveru do Finska v roce 2013 ušetřila letadlová loď *Nordic Orion* 200 tisíc dolarů a čtyři dny plavby, když místo Panamského průplavu využila Severozápadní průjezd (ibid.). Naopak její sesterská trasa, Severovýchodní průjezd, vede převážně podél severního ruského pobřeží, a představuje tak alternativu k lodní dopravě přes Suez. I přes působivý arktický dopravní systém však nemusí znamenat radikální změnu v námořní dopravě. Velké kontejnerové lodě, které proplouvají Panamským či Suezským průplavem, nejsou díky svým obrovským rozměrům a hlubokému ponoru vhodnými pro arktické plavby (Brigham 2022).

Se vznikem nových námořních tras stoupá také geopolitické napětí v oblasti Arktidy. V oblasti spolupracuje hned několik států, ale ani v jedné z těchto námořních tras však není jasné, kdo má pravomoc rozhodovat o tom, kdo může trasami proplouvat

---

<sup>20</sup> Příloha č. 7

a jaké normy musí dodržovat, aby tak mohl činit. Bez těchto informací je pravděpodobné, že bude zvýšena nejistota, a tím i možnost nedorozumění mezi státy (Gricius 2021). Dalším problémem je částečná nepřístupnost trasy, která je zapříčiněna pokrytem ledu na ledové ploše. Severní ledový oceán je pokryt ledem po většinu roku, přibližně kolem šesti až osmi měsíců (Brigham 2022). Tento fakt není pro odesílatele vhodným, jelikož by mohli využívat trasy v arktických vodách pouze omezeně a v dalších měsících, kdy by byl Severozápadní průjezd neprůjezdny, by se trasy musel přeměrovat do alternativních vodních cest (ibid.). Další obavu představuje výskyt nadnárodního zločinu, například nárůst nelegálního rybolovu v oblasti. Se zvýšeným provozem na těchto vodních cestách budou muset arktické státy najít nový způsob monitorování neznámých lodí a jejich aktivit. To naznačuje, že arktické státy, zejména Kanada a Rusko, musí stanovit lepší způsoby kontroly svých severních hranic. Zavedení většího počtu opatření pro kontrolu hranic může znamenat zvýšenou vojenskou a bezpečnostní přítomnost, čímž ale může také vzrůst napětí mezi mocnostmi (Gricius 2021). V neposlední řadě obavu také představuje vztah Ruska a Číny a jejich spolupráci v oblasti. Čína poskytuje finanční prostředky a technologie pro rozvoj severní trasy. Na oplátku nabízí Rusko přístup i budoucí výhody Číně. Z amerického pohledu je rusko-čínské spojení znepokojivé, protože zvyšuje možnost čínského vlivu v Arktidě a také spojuje dvě země, které mají s USA nepříliš přátelské vztahy (ibid.).

Přestože může být Panamský průplav v následujících desítkách let ohrožen geopolitickým významem severních námořních tras, které se díky postupujícím klimatickým změnám budou nadále rozšiřovat, samotná oblast Arktidy se potýká s řadou problémů, jež mohou tento vzestup výrazně ovlivnit. Ať už se jedná o nepřístupnost tras, možnou problematiku nadnárodního zločinu či mocenský boj o oblast, pro Panamský průplav nyní představují severní trasy reálnou hrozbu pouze stěží.

### **3.3. Nikaragujský projekt**

Problém může taktéž představovat projekt nového kanálu v Nikaragui, který by konkuroval sousedícímu průplavu v Panamě. První zmínky o výstavbě kanálu v Nikaragui jsou staré více než dvě stě let a dokonce i nikaragujská trasa konkurovala

té panamské při prvních plánech středoamerického kanálu v druhé polovině devatenáctého století. Plány vybudování kanálu byly oživeny opět až v posledních letech, kdy nikaragujská vláda usilovala o investory, kteří by vybudovali vodní průplav přes jejich území (Currie 2015: 76). Výstavba průplavu by zajisté pomohla nikaragujské ekonomice, kdy by vzniklo mnoho nových pracovních pozic a zisk poplatků proplouvajících lodí.

Se zajímavým projektem přišel v roce 2013 čínský miliardář Wang Jing, ve kterém cenu výstavby odhadoval na padesát miliard dolarů, kanál by byl dlouhý 273 kilometrů a samotná konstrukce by trvala pět let. Kolem nikaragujského kanálu i jeho navrhovatele se však točí mnoho kontroverzí, kdy například v roce 2015 údajně přišel Jing o 85 % veškerého majetku při krachu akciového trhu v Šanghaji (Diálogo Chino 2015). Jing slíbil, že kanál, skládající se ze dvou přístavů, mezinárodního letiště či železničních tratí, bude otevřen pro lodní dopravu do pěti let, což by znamenalo polovinu času, kterou zabralo vybudování Panamského průplavu (ibid.). Do dnešního dne však stavba kanálu v Nikaragui nezapočala.

Pokud bude v budoucnu kanál postaven, bude to pro Panamský průplav znamenat potenciální ekonomickou i strategickou konkurenci. Vzhledem k tomu, že Nikaragua leží severně od Panamy, nikaragujský průplav by znamenal přímější trasu pro lodě cestující téměř kamkoli na severní polokouli. Nikaragujský průplav<sup>21</sup>, postavený s ohledem na dnešní supertankery a obří nákladní lodě, by byl snadněji průjezdný než průplav v Panamě, a to dokonce i v porovnání s jeho rozšířenou verzí. Konkurence Nikaraguy by navíc téměř jistě snížila mýtné, které by Panamský průplav mohl vybírat (Currie 2015: 77). Potenciál Panamského průplavu, který se snažil projektem rozšíření opět dostat na pozici významného škrťacího bodu, by byl v porovnání s Nikaragujským průplavem snadno v ohrožení. Na rozdíl od Nikaragujského projektu, byl projekt rozšíření Panamského průplavu s několikaletým zpožděním dostavěn v roce 2016. Po svém znovuotevření zaznamenává průplav až 14 tisíc tranzitů ročně, což představuje šest procent celosvětového obchodu (Runde – Doring 2021). Spojené státy nadále zůstávají největším uživatelem kanálu, kdy 66 % nákladní dopravy plující průplavem

---

<sup>21</sup> Příloha č. 8

začíná či ukončuje svou cestu v amerických přístavech. Na scéně se však objevuje další aktér, jenž představuje primární zdroj produktů proudící kanálem, a to je Čína. I přesto, že čínské zboží tvoří pouze 13 % celkové dopravy kanálu, s rozšířením průplavu nastává americko-čínská soutěž o sféry vlivu v Panamské šíji (ibid.).

#### **4. Současný geopolitický význam Panamského průplavu**

Panamský průplav se již dlouhodobě nachází na rozcestníku mezinárodních politických a ekonomických zájmů. Od roku 1999, kdy USA předaly správu průplavu Panamě, se Čínská lidová republika (ČLR) začala na území Panamy cíleně angažovat. Navázání vztahů s Panamou pro Peking mohly v rámci dlouholetých bojů o mocenský vliv znamenat symbolické vítězství nad Washingtonem, může to však také představovat velkou chybu. Od navázání diplomatických vztahů s Čínou budou v příštích desetiletích muset politici země vyvažovat vztahy jak se Spojenými státy, tak také s Čínou (Youkee 2019). Příklady mocenské konkurence mezi Čínou a USA lze spatřit po celém světě, přičemž Panama není výjimkou.

##### **4.1. USA**

Diplomatické vztahy s Panamou započaly již v roce 1903, kdy se Panama odtrhla od Kolumbie a získala nezávislost. V rámci historie přátelských vztahů mezi Panamou a USA došlo hned k několika přerušeni diplomatických styků, i přesto však trvají a sílí dodnes. Panama je zásadním partnerem pro USA díky své poloze a roli v celosvětovém obchodě, přičemž je primární pro prosperitu a národní bezpečnost Spojených států. Vzhledem ke společné historii jsou kulturní vazby mezi oběma zeměmi silné. Je i nadále pravdou, že Spojené státy i nadále převyšují vliv Číny v zemi. Americký dolar je zde dominantní měnou, velká část panamské společnosti ovládá minimálně základy anglického jazyka a Spojené státy představují hlavního investičního partnera země (Toosi 2022).

Panama byla pro USA klíčovým partnerem v řadě událostí. Například v roce 2013 byla zadržena severokorejská nákladní loď, jenž plánovala proplout průplavem. Vyskytlo se zde podezření převozu nelegálních narkotik, avšak objevily se zde zbraně, přičemž se dle expertů z řad OSN jednalo o porušení jejich sankcí (Sullivan – Lee 2014: 6). Dále také v roce 2014 se Panama ozvala během venezuelských protestů, které probíhaly z důvodů nesouhlasu venezuelské veřejnosti s hospodářskou politikou země. Jiné latinskoamerické země se k protestům chovaly s odstupem, Panama však svolala zvláštní zasedání Organizace amerických států (OAS), během které také pozvala a povolala jako součást jednání i opozičního politika Venezuely (ibid.). USA s Panamou



například spolupracují při potírání obchodu s nelegálním zbožím směřující do země, přičemž Panama vlastní a ovládá klíčové pozemní a námořní trasy propojující dva americké kontinenty. Problém Panamy představuje rostoucí tlak ze strany obchodu s drogami či organizované trestné činnosti, čímž je podkopávána panamská bezpečnost, místní demokratické instituce i hospodářská prosperita. (U.S. Department of State 2022).

Americko-panamské vztahy však ohrozily události odehrávající se v roce 2017, kdy Panama navázala diplomatické vztahy s Čínou. Dříve bylo pravidlem, že americká ambasáda byla ve většině zemí tou největší a nejvlivnější (Toosi 2022). Nyní je to však jinak, jelikož toto pravidlo převzala Čína. Důvodem je ochota Číny spolupracovat s jakoukoli zemí bez ohledu na jejich politické smýšlení či hodnoty, jelikož pro Čínu je primární ekonomický růst a závislost jiných zemí. Na druhou stranu Spojené státy nadále prosazují demokratické hodnoty a se státy, které tyto hodnoty nesdílejí, nenavazují hlubší spolupráce. Příkladem je Panama, přičemž je současná vláda této země vůči Pekingu obezřetná a některé čínské projekty pozastavila nebo zrušila (ibid.). Dle Toosiho (2022) však Washington nepřevzal potřebnou iniciativu do svých rukou. V případě diplomatických jednání, američtí představitelé řešili zejména otázky korupce či čínské angažovanosti v regionu, na oplátku však nenabízeli žádné alternativy, které by panamské problémy mohly vyřešit. Nicole Wong, bývalá vysoká představitelka ministerstva zahraničních věcí Panamy, prohlásila, že pouze málokdy se na jednáních diskutuje o bilaterální agendě mezi USA a Panamou a budování společných vztahů (Toosi 2022).

Obavy z šíření čínského vlivu v oblasti západní hemisféry i nadále rostou. Čínská diplomacie soustředí své zájmy do oblastí, které mohou být v současné zahraniční politice USA opomíjeny, a to zejména do Afriky a Latinská Ameriky. V posledních letech Čína prohloubila vztahy s vládami Latinské Ameriky a Karibiku, přičemž se devatenáct z nich oficiálně přidalo k čínské iniciativě Nové hedvábné stezky (BRI), která má za cíl vybudovat infrastrukturu v hodnotě jednoho bilionu dolarů (Youkee 2019). V roce 2018 Spojené státy zahájily podobnou iniciativu jako před ní čínská *Belt and Road*, a to *América Crece*, která pomáhá zemím přilákat soukromé investory.

Příkladem iniciativy je pomocný balíček, který doputoval do guatemalského soukromého sektoru s cílem podpořit investice a vytvořit nové pracovní pozice (Nugent – Campell 2021).

Pro Američany představuje nejhorší scénář konec neutrality služeb a infrastruktury v průplavu. Kontrola průplavu je od roku 1999 pod správou ACP, kdy do této správy přímo nezasahuje stát. Působí do značné míry jako nadnárodní společnost, přičemž je ACP označována za jednu z nejvíce technokratických institucí na světě. Obava, že by ACP přibrala v následujících letech nové externí dodavatele, například z Číny, by mohl znamenat rozvoj čínské přístavní, mostní a energetické infrastruktury v oblasti průplavu, načež by posílil vliv Pekingů na fungování průplavu (Youkee 2019). Spojené státy však tento potenciální scénář nechtějí dopustit. Před novým rozšířením vodní cesty se po kanálu ročně přepravovala pouze tři procenta světového obchodu, přičemž 68 % z něj pocházelo nebo končilo v USA (Wang 2021: 252). Nejenže průplav vytváří více pracovních míst v USA, ale díky jeho rozšíření je americký dopravní systém také efektivnější. Například ulehčuje přetížení amerických přístavů, kam směřuje většina dopravy z Asie. Zároveň umožňuje americkým vývozcům lepší přístup do Číny a jiných asijských zemí. Průplav též představuje levnější alternativu pro náročnou trasu lodí do Los Angeles, které následně musí putovat pozemními alternativami po železnici či dálnici (Amadeo 2021).

Po navázání hlubších vztahů s Čínou, jež zahrnovaly řadu investičních a infrastrukturních dohod, začaly však v roce 2018 Spojené státy na Panamu vyvíjet tlak. Byly například odhaleny pochybné finanční transakce pocházející z elitní právnické panamské firmy. Skrze toto odhalení byla firma uvedena na takzvaný Clintonův seznam, přičemž firma nesměla obchodovat s Američany. Následně firma zbankrotovala (Nugent – Campell 2021). O rok později byla uvedena Panama na šedý seznam Spojených států, přičemž se Panama nedostatečně zabývala praním špinavých peněz. Následně nastoupila v roce 2019 nová vláda, která zaujala vůči Číně odstup. V ten moment se Spojeným státům nejspíše podařilo pozastavit růst panamsko-čínských vztahů, ale i přes tento neúspěch Čínu od navázání hlubších vztahů s Panamou v budoucnu neodradí (ibid.).

Dle Rundeho a Doring (2021) Panamský průplav i nadále představuje podstatný bod v bilaterálních diskuzích mezi USA a Panamou. Spojené státy i nadále poskytují podporu dalším středoamerickým zemím, včetně Panamy. Pomáhají jim s řešením hospodářských a bezpečnostních problémů. Zásadním cílem USA v regionu, zejména pak v oblasti Panamy, je využití hospodářského a politického vlivu pro potírání čínského vlivu v regionu. Důležité tedy je, aby americká administrativa současného prezidenta Bidena posílila vlastní přítomnost v Panamě, zejména v okolí průplavu. Investice proudící do Panamského průplavu by mohly spadat do úsilí o zvýšení bezpečnosti a posílení regionální transparentnosti. Americká vláda nesmí opomenout navázání přímé spolupráce také s APC, se kterou mohou bojovat proti šíření korupce při zadávání veřejných zakázek, čímž mohou více podpořit transparentnost provozu průplavu (Runde – Doring 2021). Dále Runde (2022) tvrdí, že by měla Bidenova administrativa posílit svou důvěru v novou Cortizovo vládu a její podporu, včetně diplomatické pozornosti. Americká vláda by se zejména měla soustředit na soukromý sektor v Panamě, jenž by měl být vnímán jako dlouhodobý partner USA. Podle Rundeho tvrzení „vlády přicházejí a odcházejí, ale soukromé investice a průmysl často trvají celá desetiletí“ (Runde 2022).

Spojené státy chtějí v následujících letech omezit stále rostoucí vliv Číny v latinskoamerických regionech, zejména pak v oblasti Panamského průplavu. Tato oblast bude i nadále představovat místo, kde se zájmy těchto dvou dominantních mocností střetávají. Cílem zahraniční politiky USA, a tedy i bilaterálních diskuzí s Panamou, je prohloubit nynější vztahy s Panamou a nadále spolupracovat na podpoře neutrality Panamského průplavu.

## **4.2. Čína**

Čína se již ve dvacátém století zaměřila na Panamský průplav jako na hlavní cíl své hospodářské i vojenské strategie v Latinské Americe. V rámci let například investovala do panamské infrastruktury, rozvíjela diplomatické vztahy a uzavřela s Panamou několik strategických dohod. Více než 80 % celkových příjmů Panamy pochází z odvětví služeb, zbytek však putuje z mýtného vybíraného v průplavu (Brewster 2021: 1). Dále pak z cestovního ruchu, mezinárodního bankovníctví

a dokonce i z nelegálního obchodu s drogami. Úsilí Číny podpořit panamské příjmy zahrnuje nákup přístavů a lodních společností na obou koncích průplavu a také posílení diplomatických vztahů (ibid.: 1-2). V Panamě také existuje mnoho čínských diaspor, včetně čínské čtvrti v Panama City související s budováním kanálu v devatenáctém století. Také mnoho z nich je potomky Číňanů, kteří se přistěhovali na počátku dvacátého století, tedy v době velké hospodářské nestability v Číně, a mnozí z nich uprchli ze země, aby pracovali na Panamském průplavu a železnici. Dnes má až jedna třetina obyvatel Panamy čínské předky (Ellis 2014). Vazby Panamy jako tichomořského státu s Asií jsou tedy dlouhodobé.

Napříč lety podnikla čínská iniciativa v Panamě hned několik projektů. Například v roce 2016 získala společnost *Landbridge Group* se sídlem v Číně kontrolu nad ostrovem Margarita za 900 milionů dolarů, přičemž je hlavním cílem Číny zlepšit efektivitu a množství obchodu s USA, zejména na atlantickém pobřeží a v Jižní Americe (Runde – Doring 2021). Jedná se o jeden z největších panamských přístavů na atlantické straně a největší zónu volného obchodu na západní polokouli, která se nachází v Colón. Díky této transakci vznikl kontejnerový přístav Panama-Colón (PCCP), jenž byl vystavený jako hlubokovodní přístav pro obrovské lodě *Neo-Panamax*, které Čína stále častěji posílá průplavem (ibid.). Díky strategické poloze přístavu může Čína plně využít rozšíření průplavu z ekonomického hlediska, zároveň se však jedná i o vojenské užitečnosti přístavu, kdy Čína i nadále rozšiřuje své námořnictvo. Nedávné zpoždění čínského projektu v Nikaragui zvyšuje relativní význam ostrova Margarita v tomto důležitém dopravním koridoru (Janes IntelTrak 2016).

Dalším projektem, jež spadá pod režii Číny na území Panamy, je například čtvrtý most přes průplav, který je označován za jeden z největších projektů v historii země. V roce 2018 čínské konsorcium tří firem – *China Harbour*, *China Construction Americas* a *China Landbridge* – oznámilo, že získalo zakázku v hodnotě 1,4 miliardy dolarů na výstavbu tohoto mostu (Runde – Doring 2021). Nakonec se po zpoždění způsobeném pandemií, právními otázkami a několika kontroverzemi začalo v září 2020 posouvat kupředu. Projekt je důležitějším než se zdá. Konstrukce mostu se rozšiřuje také o obrovské množství stavebních prací na přesměrování dálnic a vytvoření složitého

systemu nadjezdů, podjezdů a další infrastruktury umožňující přístup k mostu (Ellis 2021). Panamský průplav jako ekonomická opora celé Latinské Ameriky je bezpochyby důležitou vstupní branou pro čínské snahy o širší přítomnost v regionu.

Přestože se Čína v zemi angažovala již dříve, rozšířené obchodní zájmy Číny v Latinské Americe v posledních dvou desetiletích jsou nedávným jevem, který vytlačil tradiční obchodní partnery, jako jsou Spojené státy a státy Evropy. Dle plánů jsou nabízené čínské investice do infrastruktury reakcí na potřeby Latinské Ameriky. Například Bílá kniha Číny pro Latinskou Ameriku z roku 2008 nastínila její hospodářské a politické záměry v tomto regionu. Ve druhé Bílé knize Číny o Latinské Americe, zveřejněné v roce 2016, Peking již stanovil své priority v regionu, mezi které se řadí energetika a přírodní zdroje, výstavba infrastruktury, zemědělství, zpracovatelský průmysl, vědecké a technologické inovace a informační technologie (Herrera – Montenegro – Torres-Lista 2020: 6). Pro současný strategický plán Číny je podstatný zejména jejich ekonomický zájem. Plán má velký dopad také na Panamský průplav, což dokládá i smlouva, která byla podepsána mezi Panamou a Čínou v roce 2017. Ta vstoupila v platnost v květnu roku 2018, přičemž je jejím hlavním cílem podpora rozvoje námořní dopravy a přístavů v Panamě ze strany ČLR (Fanell 2019: 28). Nejedná se však o jediné místo, kde se ČLR angažuje. Podepsala také dohody o kotvení v Malajsii poblíž Malackého průlivu či provozuje vojenskou základnu v Džibuti. Ta se nachází na místě, kde se střetává Suezský průplav a Rudé moře (ibid.). Je tedy pochopitelné, že ze strany USA vystupují obavy o perspektivě výstavby námořních zařízení ČLR po světě, více však se obávají čínského vlivu na západní polokouli, kdy při současném tempu se to očekává brzy.

Dle Mendeze a Aldena (2019: 853-854) je základem současné čínské strategie především infrastrukturní propojení po moři. To staví do popředí otázku námořní moci a námořní strategie, kdy BRI a její námořní cíle jsou rozsáhlejší nežli ty pozemní, jelikož na moři lze dosáhnout i vzdálených končin, které se nachází mimo pozemní hranice Eurasie. Jedním z kroků rozšíření námořního vlivu Číny bylo navázání diplomatického a ekonomického partnerství s Panamou, díky kterému lze ukázat, že BRI má globální dosah a představuje pro Spojené státy americké přímou výzvu i na západní polokouli.

Číňané stále více projevují snahy dostat průplav i panamskou vládu pod svůj vliv. Zatímco většina původních právních předpisů týkajících se průplavu pozbyla platnosti po předání průplavu Panamě v roce 1999, jedna klíčová smlouva týkající se omezení vlivu jiných mocností v průplavu zůstává v platnosti bez data ukončení platnosti. Smlouva o trvalé neutralitě a provozu Panamského průplavu, neboli Smlouva o neutralitě mezi Panamou a Spojenými státy, zaručuje trvalou neutralitu průplavu se spravedlivým přístupem pro všechny státy a nediskriminačními poplatky pro jeho uživatele. Skrze tuto smlouvu může pouze Panama provozovat průplav nebo udržovat vojenská zařízení na panamském území. Spojené státy si však v době předání průplavu vyhradily právo použít vojenskou sílu na obranu Panamského průplavu proti jakémukoli ohrožení jeho neutrality (Runde – Doring 2021). Hrozí zde tedy, že jakékoli interpretované čínské ohrožení neutrality průplavu by mohlo prostřednictvím této smlouvy aktivovat americké síly, což znamená, že současné a budoucí čínské intervence by se měly brát s ohledem na tuto potenciální reakci.

Čína však nebyla panamským prvoplánovým partnerem, jelikož se Panama dříve řadila mezi státy, které uznávají Tchaj-wan jako suverénní stát. Na počátku nového století Tchaj-wan chtěl spolupracovat s Panamou na dvou úrovních. Zaprvé bylo jeho cílem využít průplav jako součást své globální obchodní sítě, a tím podpořit jejich ekonomiku. Zadruhé bylo nutností navázat potřebné diplomatické vztahy, které by podpořily stále slábnoucí mezinárodní postavení země ve světě (Herrera – Montenegro – Torres-Lista 2020: 6). Tchaj-wan také poskytoval Panamě ekonomickou podporu s cílem posílit mezinárodní spolupráci či podpořit technickou pomoc při modernizaci informačních technologií užívaných v zemědělství (ibid.).

Tchaj-wan i Čína považovaly Panamu za logistické a finanční centrum, napomáhaly rozvoji země a zároveň posilovaly svou přítomnost v regionu a usnadňovaly obchodní vztahy svých společností. Změna však nastala v roce 2017, kdy panamský prezident v televizním vysílání uvedl, že prohlubuje ekonomické vazby s Čínou a navazuje plné diplomatické vztahy s Pekingem. Panama na toto konto uvedla, že uznává pouze jednu Čínu, přičemž Tchaj-wan je jeho součástí. V prosinci roku 2016 se však náměstek ministra zahraničí nechal slyšet, že v blízké době žádnou

diplomatickou změnu neočekávají (Moreno – Wen 2017). Tchaj-wan<sup>22</sup> okamžitě ukončil všechny projekty dvoustranné spolupráce a stáhl ze země svůj diplomatický personál a technické poradce. Tchaj-wan byl tímto panamským krokem pobouřen, a to proto, že v předchozích měsících panamský náměstek ministra zahraničí naznačil, že změny ve spojení nepředpokládá (Herrera – Montenegro – Torres-Lista 2020: 7). Navzdory změně diplomatických vztahů z Tchaj-wanu na ČLR má Panama s Tchaj-wanem nadále uzavřenou dohodu o volném obchodu, kterou plně využívá. ČLR se zatím neúspěšně snažila vyvinout tlak na panamskou vládu, aby dohodu vypověděla (Ellis 2021).

Prvním krokem čínské vlády bylo po navázání diplomatických vztahů s touto středoamerickou zemí zahájení jednání o dohodě volného obchodu. Za Varelovy vlády se uskutečnilo hned několik kol, avšak po jeho odchodu byla jednání přerušena (ibid.). V současné době je složité se navrátit k původním rozhovorům i přesto, že chce nynější prezident Laurentino Cortizo v dohodě navázat na svého předchůdce. Prezident Cortizo a jeho administrativa však nezaujímá k Číně tak přívětivý přístup ve srovnání s Cortizovým předchůdcem Varelou. Prezident Cortizo nedávno prohlásil, že chce znovu zahájit jednání s Čínou o dohodě volného obchodu, ale navzdory současným vřelým vztahům s Čínou považuje vztahy se Spojenými státy americkými za primární (Runde 2022).

Předpovědi týkající se čínských kroků v Panamě v budoucnu je hned několik. Například dle Ellise (2021) je důležité nezapomenout, jaký má Panama vzhledem ke své geografii a podstaty jako významného škrťícího bodu i nadále velký strategický význam. Skrze kombinaci negativních faktorů a událostí, mezi které se řadí například pokles zájmu za Cortizovy vlády, tlak ze strany USA či pandemie COVID-19, kdy byla panamská ekonomika jednou z nejhůře postižených v regionu, se možná zmařily některé z nejvýznamnějších čínských snah. ČLR má v zemi však i nadále významnou a rozšiřující se obchodní, investiční a finanční stopu, která bude při současném vývoji

---

<sup>22</sup> Tchaj-wan měl v polovině devadesátých let až třicet diplomatických spojenců, zejména mezi menšími a chudými zeměmi v Latinské Americe a Tichomoří. K roku 2017 kleslo číslo spojenců na dvacet (Moreno – Wen 2017).

Číny jen růst. Ellis též poznamenává, že i v budoucnu je třeba pozorovat rostoucí čínský zájem o prohloubení nejen diplomatických vazeb s Panamou (Ellis 2021).

### 4.3. Země Latinské Ameriky

Do diskuze o geopolitickém vlivu Panamského průplavu je nutné zahrnout Spojené státy a Čínu, nelze však opomenout i oblast, ve které se průplav nachází, a to Latinskou Ameriku. Díky své poloze a provozu Panamského průplavu je Panama klíčovým logistickým centrem regionu Latinské Ameriky, kam se mnoho mezinárodních firem rozhodlo umístit své sídlo<sup>23</sup>.

Panamský průplav je jeden z nejefektivnějších distribučních kanálů pro přístup na trhy Latinské Ameriky a Karibiku, kde žije více než 650 milionů obyvatel. V posledním desetiletí byla Panama jednou z nejrychleji rostoucích ekonomik nejen v regionu, ale také i na světě. Panamská ekonomika je založena především na dobře rozvinutém sektoru služeb, který představuje přibližně 80 % HDP, přičemž největší podíl na něm tvoří obchod proudící Panamským průplavem (Abidi 2022). Dle statistických údajů jsou hlavními uživateli mimo Spojené státy právě země Latinské Ameriky, tedy například Ekvádor, Peru, Chile, Kolumbie, Mexiko či Venezuela (Wang 2017: 252). Mezi hlavní uživatele kanálu patří v současné době Spojené státy, Čína, Japonsko, Chile, Jižní Korea, Mexiko a Venezuela<sup>24</sup>. V zemi je možné nalézt dvacet zón volného obchodu, které se nachází především v hlavním městě Panama City či v Colónu na obou stranách průplavu. Jedná se o největší zónu volného obchodu v oblasti, která je jedním z hlavních center importu i exportu zboží v Latinské Americe (Sierocińska 2017: 303). Původně zabírala 35 hektarů, ale v současné době je rozdělena do devíti divizí o celkové rozloze 1064,6 hektarů, přičemž v této volné zóně v současné době působí na 2960 společností (ibid.).

Projekt rozšíření kanálu umožnil průjezd velkých lodí, jako jsou již zmiňované lodě typu *Neo-Panamax*, čímž byl navýšen objem přepravovaných kontejnerů a tonáž nákladu v přístavech regionu. Projekt zvýšil také konkurenci mezi důležitými překladišti například v Panamě, Brazílii, na Jamajce, v Mexiku, na Bahamách či v Dominikánské

---

<sup>23</sup> Důvodů angažovanosti těchto firem je však mnohem více, přičemž tím hlavním bývá označována politika daňového ráje.

<sup>24</sup> Příloha č. 9



republice. Většina zemí Latinské Ameriky uskutečnila značné investice do rozšiřování přístavů, rekonstrukcí a výstavby logistických center, aby mohla přijmout a přilákat ke svým břehům velké lodě, jež by zajistily tok většího procenta zboží (Miller – Hyodo 2021: 2-3). Rozšíření průplavu sebou přineslo mnoho výhod i pro oblast Karibiku. S příchodem nových obchodních příležitostí se rozšíření chopily také některé karibské přístavy, které se rozhodly vytvořit projekty k prohloubení přístavů a rozšíření manipulačních kapacit. Cílem je tedy pojmout co nejvíce lodí, na které již nezbydou Američanům kapacity. Tyto projekty byly spuštěny například na Bahamách, Jamajce, Kubě či Dominikánské republice (Nicholson 2017). S rozšířením kanálu také přichází nové příležitosti a strategie, kterých se globální společnosti v regionu chopily. Jednou z nich je také rozšíření logistických služeb v Karibiku, kdy tato oblast představuje ideální zásobovací místo. Cílem by bylo co nejvíce snížit náklady na skladování a dopravu zboží. Blízkost průplavu zajišťuje Karibiku přísun nových obchodních příležitostí v podobě nárůstu poskytovatelů logistických služeb, dopravců či poskytovatelů technologií, neboť trend spojený se zajišťováním dopravy a logistiky bude v následujících letech dle Nicholsona (2017) dále narůstat.

V roce 2022 čelil průplav zkoušce, jenž byla zapříčiněna hned několika faktory, a to dopady pandemie Covidu-19, globální logistické krize a války na Ukrajině. I přesto, že skrze výše zmíněné faktory byl zkomplikován mezinárodní námořní obchod, pro rok 2022 byl Panamská průplav i nadále preferovanou trasou pro lodní společnosti (Isla 2023). Za důvody preferencí je uvedena například úspora času či nižší emise oxidu uhličitého. Příkladem odolnosti lodního průmyslu v Latinské Americe může být například dopravní činnost Chile, která se za rok 2022 umístila na čtvrté příčce uživatelských zemí průplavu s celkovým podílem 10,9 %, čímž překonala Jižní Koreu (ibid.). Druhým latinskoamerickým uživatelem průplavu je hned po Chile Mexiko. Například za rok 2019 přepravilo skrze Panamský průplav téměř 29 milionů tun nákladu, kdy jej Mexiko využívá nejen k přepravě zboží do Spojených států, nýbrž zde přepravuje také suroviny z pacifické části Jižní Ameriky (Akzent 2022). Již několik let však mexická vláda prosazuje vytvoření meziocéánského koridoru v oblasti Jižní Ameriky, díky kterému by snížily svou závislost na průplavu. Tento koridor má vést po železnici v délce 350 kilometrů podél části Tehuantepecké šíje, přičemž je cílem

propojit přístavy na pobřeží Tichého oceánu s těmi v oblasti Mexického zálivu (ibid.). Práce na trati probíhají již od roku 2020, a i přesto, že je projekt momentálně opožděn, mexický prezident Andrés Manuel López Obrador slíbil, že bude kompletně zprovozněn do října roku 2024. Dle expertů však bude projekt železnice potřebovat až kolem deseti let, aby dosáhl svého plného potenciálu (Bnamericas 2022).

Přestože jsou ekonomiky států Latinské Ameriky závislé na provozu průplavu, sami se snaží přicházet s novými alternativami, podobně jako výše zmíněný koridor v Mexiku. Možnou konkurenci také představuje Bioceánický koridor<sup>25</sup>, který propojí jihoamerický region z východu na západ. Cesta má za cíl spojit farmáře v Brazílii a chovatele dobytka v Paraguayi s asijskými trhy, a to skrz severní Argentinu až přes chilské přístavy. Představou je, že touto cestou je možné ušetřit zemědělským producentům až čtrnáct dní cesty a zároveň tisíce dolarů. S výstavbou této moderní dálnice však přichází problémy například s domorodým obyvatelstvem, odlesňováním Gran Chaca<sup>26</sup> či šířením ilegálních zdrojů skrze navýšený pohyb osob v oblasti (The Economist 2022). Do projektu se velmi aktivně zapojila Paraguay, která doufá v potenciál trasy, tedy přilákání nových investorů do oblasti. Cílem Paraguaye je se stát logistickým centrem přímo ve středu kontinentu, které bude schopné konkurovat průplavu ve Střední Americe. V současné době se pracuje již na třetím úseku koridoru, největší pozornost však přitahuje budoucí výstavba mezinárodního mostu, jenž propojí města Carmelo Peralta a Puerto Murtinho v Paraguayi. Již v loňském roce byla podepsána smlouva týkající se výstavby tohoto mostu, přičemž rozpočet na projekt představuje 90 milionů amerických dolarů (El Observador 2022).

---

<sup>25</sup> Příloha č. 10

<sup>26</sup> Mezi lety 1985 a 2013 ztratila zalesněná oblast Gran Chaca pětinu své rozlohy (The Economist 2022).

## Závěr

Práce jako celek prezentuje historicko-geopolitický vhled do událostí, které ovlivňují význam Panamského průplavu – první debaty, návrhy, samotnou výstavbu, provoz, kontrolu a novou podobu průplavu. Výsledkem práce je představení Panamského průplavu jako významného námořního škrťícího bodu, respektive geostrategicky důležitého místa, kde se střetávají podstatné komunikační cesty, které aktérovi, jenž tam uplatňuje svůj vliv, zajišťují kontrolu nad významnými obchodními toky. Představuje také podstatné strategické místo, díky němuž lze posílit své mocenské postavení či ovlivnit moc a jednání svých protivníků.

Oblast Panamského průplavu byla geostrategicky významná již v době, kdy ještě samotný průplav neexistoval. O důležitosti tohoto místa byly přesvědčeni první cestovatelé, kteří oblastí v šestnáctém století procházeli, přičemž vznikaly první projekty tras, které by obchodníkům zajistily cestu až do dálného Orientu. Význam oblasti následně také posílila pomyslná “rvačka“ o projekt kanálu, která probíhala skoro celé století, přičemž o výstavbu kanálu projevílo zájem hned několik dominantních mocností té doby. Mezi ně se řadilo Španělsko, které v oblasti Latinské Ameriky již mělo své kolonie; Velká Británie, která bez pochyb vlastnila největší námořnictvo té doby; Francie, která v devatenáctém století představovala dominantní evropskou mocnost, přičemž inspirovala Evropu revolučními pohnutkami; či Spojené státy, které se ve stejné době snažily posílit svůj vliv v oblasti západní hemisféry.

Nakonec se projekt průplavu v Panamě dostal do rukou Francie zejména díky vedení Ferdinanda de Lessepse, který měl za sebou již úspěšný projekt v podobě Suezského průplavu propojující Středozevní a Rudé moře. S příslibem vybudování minimálně tak úspěšné stavby, byla roku 1878 podepsána dohoda o vybudování průplavu v Panamě. Za úspěchem stavby průplavu v Suezsku stojí zajisté jeho jednoduchý systém, tzn. vybudovaný průplav na úrovni moře, čímž není třeba složitých zdymadlových mechanismů. Podobně chtěl de Lesseps takto vystavět i průplav v Panamě, ale nepříznivé podmínky mu tyto snahy znemožnily. Na počátku nového století francouzský projekt ztroskotal, přičemž záchranou pro Francouze byl prodej projektu americkým inženýrům, kteří se roku 1904 projektu úspěšně ujali.

Alfred T. Mahan dlouhodobě hovořil o důležitosti Panamského průplavu a nutnosti jeho kontroly ze strany Spojených států amerických. Tuto ideu sdílel společně s americkým prezidentem Theodorem Rooseveltem, který v rámci své agendy prosazoval zahraniční politiku Velkého klacku, přičemž průplav zastupoval důležitou roli při tvorbě a následném posílení sféry vlivu USA. V době otevření, tedy v roce 1914, nebyl průplav příliš využíván, zejména kvůli událostem první světové války. K velkému vzestupu průplavu došlo až po ukončení války, přičemž měl provoz průplavu největší dopad zejména na Spojené státy. Během dvacátých a třicátých let námořní moc rostla, čímž rostl také význam Panamského průplavu. Přestože byl později provoz negativně ovlivněn příchodem druhé světové války, oblast Panamského průplavu představovala pro Spojené státy i nadále významné strategické místo, například díky rychlému pohybu flotil či jako zásobovací centrum.

Geostrategický význam škrťícího bodu byl s druhou polovinou minulého století ohrožen několika faktory. Vzestup letecké, ale také pozemní moci, které přinesly alternativy dopravy; rozvoj nových technologií spojen s atomovými zbraněmi; bipolární konflikt mezi USA a Sovětským svazem; a nacionalistické tendence v oblasti Latinské Ameriky, které již nesouhlasily s americkou kontrolou. Tyto faktory vyústily v rozsáhlá jednání mezi USA a Panamou, přičemž v roce 1977 byla představena dohoda *Torrijos-Carter*. Ta měla za cíl předat kontrolu průplavu Panamě, a to v roce 1999.

Pro Spojené státy kontrola průplavu v této době již nebyla atraktivní. Na druhou stranu pro Panamu, kde v druhé polovině století rostly protiamerické nálady, se jednalo o krok vpřed. V roce 1999 byl průplav předán Panamě, přičemž Spojené státy skrze dlouholetou kontrolu průplavu naplnily svůj hlavní cíl – posílily své mocenské postavení. Jednalo se o důležitou vojenskou i ekonomickou oblast, jež podporovala americkou kontrolu nad dvěma oceány, zajistila snazší přístup a kontrolu oblasti Karibiku, posílila americkou ekonomiku a urychlila proud námořní dopravy. Naopak Panama získala finančně náročný zastaralý průplavový systém.

S novým tisíciletím se objevují i nové modernější alternativy námořní dopravy, kterým však zastaralý mechanismus průplavu již nestačil. Výsledkem byl návrh o rozšíření průplavu, který měl za cíl vystavět nový set zdymadel, jenž umožní průjezd

větším nákladním lodím, tudíž i větším kapacitám přepraveného zboží. Rozšířený průplav byl znovuotevřen v roce 2016, přičemž mu žádný jiný dopravní kanál v oblasti západní hemisféry nemohl konkurovat. I přesto bylo představeno hned několik potenciálně konkurenčních tras, které by mohly v budoucnosti průplav v jeho dominanci nahradit. Severozápadní trasa v Severním ledovém oceánu by znamenala rychlejší a levnější námořní dopravní cestu, kvůli složité přístupnosti zde však nemůže být zajištěn plynulý provoz. Na druhou stranu Nikaragujský projekt nebyl dodnes realizován, pokud by však byl v následujících letech postaven, mohl by představovat přímější a efektivnější alternativu sousednímu Panamskému průplavu.

V současné době se Panama nachází na rozcestníku zájmů dvou dominantních mocností, a to Spojených států a Číny. Obě země sdílejí s Panamou historické vazby, diplomatické vztahy či ekonomickou podporu. Spojené státy jsou historicky největším uživatelem kanálu, v patách jim však stojí Čína. Hlavním cílem USA je v této souvislosti omezit čínský vliv a jejich investice v Panamě a také v průplavu. Pro Čínu jsou primární ekonomické zájmy, přičemž skrze investice podporuje rozvoj námořní dopravy a přístavů v Panamě. Cílem Číny je snaha získat průplav i panamskou vládu pod svůj vliv, přičemž se Spojené státy odvolávají na Smlouvu o trvalé neutralitě, jež byla podepsána s předáním průplavu v roce 1999. Přestože je současná panamská vláda vůči Číně obezřetná, Čína má v zemi i nadále důležitou finanční a ekonomickou roli, která bude pravděpodobně v následujících letech růst. Pro Spojené státy, které jsou stále dominantní mocností v regionu, představuje rostoucí vliv Číny nejen v oblasti Panamského průplavu, ale také v regionu Latinské Ameriky.

Nejsou to však pouze Spojené státy a Čína, které se v oblasti průplavu dlouhodobě angažují. Dalšími významnými uživateli průplavu jsou jistě Japonsko, Jižní Korea, ale také země Latinské Ameriky. Rozšíření průplavu v roce 2016 mělo pozitivní dopad na země tohoto regionu, přičemž došlo například k rozšíření latinskoamerických přístavů, logistických služeb a center. Země jsou si vědomy významu průplavu, tudíž latinskoamerická iniciativa v současné době přichází s novými pozemními projekty, které by mohly snížit závislost zemí Latinské Ameriky na provozu Panamského průplavu. V současné době jsou v řešení projekty například

Meziocéánského koridoru v Mexiku nebo Bioceánského koridoru procházejícím jihoamerickým regionem.

Pokud shrnu vše výše zmíněné, Panamský průplav byl, je a nadále bude významným škrťícím bodem. Napovídá tomu jeho nenahraditelná poloha, která hraje klíčovou roli pro fungování globálního obchodu. Ačkoli existuje hned několik nových projektových snah v podobě vytvoření alternativ průplavu v oblasti západní hemisféry, nelze popřít setrvávající dominanci průplavu. Dodnes v této oblasti neexistuje efektivnější trasa, která by mohla konkurovat provozu průplavu. Dlouhodobá přítomnost dvou dominantních světových mocností v Panamském průplavu, která bude v následujících letech nadále eskalovat, pouze potvrzuje geopolitický význam tohoto strategického místa.

## Seznam literatury:

Abidi, Suhayl (2022). Panama – A little known distribution centre for Latin America. *Trade Promotion Council of India*. 30. 7. 2022 (Dostupné na: <https://www.tpci.in/indiabusinesstrade/blogs/panama-a-little-known-distribution-centre-for-latin-american-markets/>, 1. 4. 2023.)

Akzent (2022). *El Canal de Panamá y su importancia en la conectividad logística*. 8. 8. 2022 (Dostupné na: <https://blog.akzent.mx/el-canal-de-panama-y-su-importancia-en-la-conectividad-logistica>, 4. 4. 2023).

Alexander, Lewis M. (1992). The Role of Choke Points in the Ocean Context. *GeoJournal* 26 (4), s. 503-509.

Alstyn, Richard W. van (1980). The Panama Canal. The Classical Case of an Imperial Hangover. *Journal of Contemporary Studies* 15 (2), s. 299-316.

Amadeo, Kimberly (2021). Panama Canal and Its Impact on U.S. Economy. *The Balance*. 4. 3. 2021 (Dostupné na: <https://www.thebalancemoney.com/panama-canal-expansion-impact-on-u-s-economy-3306274>, 2. 4. 2023).

Ameringer, Charles D. (1970). *Journal of Interamerican Studies and World Affairs* 12 (3), s. 328-338.

Ang, Carmen (2021). Mapping the World's Key Maritime Choke Points. *Visual Capitalist*. 30. 3. 2021 (Dostupné na: <https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/>, 4. 2. 2021).

Augelli, Joh P. (1985). The Panama Canal Treaties of 1977: Impact and Challenges. *Yearbook (Conference of Latin Americanist Geographers)* 11, s. 75-79.

Avram, Cristina (2012). Choke Points – The Geopolitical Importance for the Global Era. *International Scientific Conference XXI*, s. 69-82. Dostupné na:

<https://www.proquest.com/docview/1326754950/fulltextPDF/6BE4DBB4AE9B45D1PQ/1?accountid=14965>, 1. 2. 2023.

Bnamericas (2022). *Corredor ferroviario de Tehuantepec necesitaría 10 años para alcanzar potencial*. 14. 12. 2022 (Dostupné na: <https://www.bnamericas.com/es/noticias/corredor-ferroviario-de-tehuantepec-necesitaria-10-anos-para-alcanzar-potencial>, 4. 4. 2023).

Boucher, Joshua (2015). Alfred Thayer Mahan, The Interests of America in Sea Power, Present and Future (1897). *Classics of Strategy and Diplomacy*. 27. 7. 2015 (Dostupné na: <https://classicsofstrategy.com/2015/07/27/interest-of-america-in-sea-power-mahan-1897/>, 19. 2. 2023).

Brewster, Ben (2021). *In Support of the Isthmus: Countering China's Designs on Panama*. 11. 2. 2021 (Dostupné na: <https://bush.tamu.edu/grand-strategy/future-strategist/>, 21. 3. 2021).

Brigham, Lawson W. (2022). Arctic Shipping Routes: Russia's Challenges and Uncertainties. *The Barents Observer*. 12. 8. 2022 (Dostupné na: <https://thebarentsobserver.com/en/opinions/2022/08/arctic-shipping-routes-russias-challenges-and-uncertainties>, 28. 3. 2023).

Brožek, Pavel (2015). Historie Panamského průplavu. *Yachting Revue*, s. 50-54.

Canal de Panamá (2023a). *Reseña Histórica del Canal de Panamá*. <https://pancanal.com/resena-historica-del-canal-de-panama/>, 18. 2. 2023.

Canal de Panamá (2023b). *The French Canal Construction*. <https://pancanal.com/en/the-french-canal-construction/>, 19. 2. 2023.

Canal de Panamá (2023c). *American Canal Construction*. <https://pancanal.com/en/american-canal-construction/>, 21. 2. 2023.



Chatziara, Thalia (1998). Panama's Canal: The US Departure and Panama's New Era. *Harvard International Review* 20 (3), s. 14-16.

Currie, Stephen (2015). *The Panama Canal* (San Diego: ReferencePoint Press).

Davies, Andrew (2013). Sea Power, Mahan and the Western Pacific. *The Strategist — The Australian Strategic Policy Institute*. 14. 1. 2013 (Dostupné na: <https://www.aspistrategist.org.au/sea-power-mahan-and-the-western-pacific/>, 1. 2. 2023).

De Lesseps, Ferdinand (1886). The Panama Canal. *Science* 8 (200), s 517-520.

Diálogo Chino (2015). *Wang Jing's canal dream and the people behind it*. 25. 11. 2015 (Dostupné na: <https://dialogochino.net/en/infrastructure/4054-wang-jings-canal-dream-and-the-people-behind-it/>, 11. 3. 2023).

Ellis, Evan (2021). China's advance in Panama: An update. *Global Americans*. 14. 4. 2021. Dostupné na: <https://theglobalamericans.org/2021/04/chinas-advance-in-panama-an-update/>, 21. 3. 2023.

El Observador (2022). *El corredor Bioeánico toma forma en Paraguay y busca competirle al Canal de Panamá*. 7. 11. 2022 (Dostupné na: <https://www.elobservador.com.uy/nota/el-corredor-bioceanico-toma-forma-en-paraguay-y-busca-competirle-al-canal-de-panama-2022117132424>, 4. 4. 2023).

Garitty, Patrick J. (2021). Mahan, Choke Points and Panama Canal. *Classics of Strategy and Diplomacy*. 2. 4. 2021 (Dostupné na: <https://classicsofstrategy.com/2021/04/02/mahan-choke-points-and-the-panama-canal/>, 1. 2. 2023).

Godfrey, Jack E. (1969). Mahan: The Man, His Writings and Philosophy. *Naval War College Review* 21 (7), s. 59-68.

Gosnell, Rachael (2018). Caution in the High North: Geopolitical and Economic Challenges of the Arctic Maritime Environment. *War on the Rocks*. 25. 6. 2018 (Dostupné na: <https://warontherocks.com/2018/06/caution-in-the-high-north-geopolitical-and-economic-challenges-of-the-arctic-maritime-environment/>, 28. 3. 2023).

Gricius, Gabriella (2021). Geopolitical Implications of New Arctic Shipping Lanes. *The Arctic Institute*. 18. 3. 2021 (Dostupné na: <https://www.thearcticinstitute.org/geopolitical-implications-arctic-shipping-lanes/>, 28. 3. 2023).

Herrera, Luis C. – Montenegro, Markelda – Torres-Lista, Virginia (2020). The 'Two Chinas' and Panama: An historical review of Panamian Relations with the People's Republic of China and Taiwan, 1903-2017. *Working Paper 02/2020*. Dostupné na: <http://eprints.lse.ac.uk/110976/>, 21. 3. 2023.

Hogan, J. Michael (1989). Theodore Roosevelt and the Heroes of Panama. *Presidential Studies Quarterly* 19 (1), s. 79-94.

Hunt, E. L. Roy (1965). The Panama Canal Treaties: Past, Present, Future. *Florida Law Review* 18 (3), s. 398-429.

Isla, Jorge (2023). Canal de Panamá soportó la tormenta y cerró un positivo 2022 a pesar de la crisis en la cadena global de suministros. *DF-SUD*. 11. 1. 2023 (Dostupné na: <https://dfsud.com/america/canal-de-panama-soporto-la-tormenta-y-cerro-un-positivo-2022-a-pesar-de>, 4. 4. 2023).

Jamison, Thomas (2022). Alfred Thayer Mahan: „The Influence of Sea Power Upon History“ as Strategy, Grand Strategy, and Polemic. *Classics of Strategy and Diplomacy*. 9. 2. 2022 (Dostupné na: <https://classicsofstrategy.com/2022/02/09/alfred-thayer-mahan-the-influence-of-sea-power-upon-history-as-strategy-grand-strategy-and-polemic/>, 19. 2. 2023).

Janes IntelTrak (2016). *China's Landbridge Group Purchases Largest Panamanian Port; Intends to Make it a "Deep-Water" Port*. 26. 5. 2016 (Dostupné na: <https://www.rwradvisory.com/chinas-landbridge-group-purchases-largest-panamanian-port-intends-to-make-it-a-deep-water%DB%9D-port/>, 28. 3. 2023).

Kahn, Carrie (2016). *The 5 Billion Panama Canal Expansion Opens Sunday, Amidst Shipping Concerns*. *NPR*. 25. 6. 2016 (Dostupné na: <https://www.npr.org/2016/06/25/483523910/the-5-billion-panama-canal-expansion-opens-sunday-amidst-shipping-concerns>, 20. 3. 2023).

Kelley, Kevin L. (2000). *The Panama Canal – A Vital United States Interest* (Fort Leavenworth: United States Army Command and General Staff College).

Kwiatkowska, Katarzyna (2022). Manuel Noriega and his impact on the events in Panama from 1981 to 1989. *Ameryka Łacińska* 2 (116), s. 25-48.

Langley, Lester D. (1970). U. S. – Panamanian Relations Since 1941. *Journal of International Studies and World Affairs* 12 (3), s. 339-366.

Lapieza, Irene Nuviala (2017). The expansion of the Panama Canal and its ruling international contract: A mega-project sailing in troubled waters?. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, s. 1-38.

Little, Becky (2022). How Theodore Roosevelt Changed the Way America Operated in the World. *History*. 5. 5. 2022 (Dostupné na: <https://www.history.com/news/theodore-roosevelt-important-foreign-policy-big-stick>, 1. 3. 2023).

Mahan, Alfred Thayer (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (Gloucester: Dodo Press 2009).

Mahan, Alfred Thayer (1911a). The Panama Canal and Sea Power in the Pacific. *The Century Magazine*, s. 240-250.

Mahan, Alfred Thayer (1911b). Fortify the Panama Canal. *The North American Review* 193 (664), 331-339.

Maurer, Noel – Yu, Carlos (2010). *The Big Ditch: How America Took, Built, Ran, and Ultimately Gave Away the Panama Canal* (New Jersey: Princeton University Press).

Mendez, Alvaro – Alden, Chris (2019). China in Panama. From Peripheral Diplomacy to Grand Strategy. *Geopolitics* 26 (3), s. 836-860.

Menarguez, Ana B. B. – de la Flor, Juan P. (2017). The New Panama Canal. In: Llamas, Bernardo (2017). *Case Study of Innovative Projects – Successful Real Cases* (Londýn: IntechOpen).

Miller, Kahuina – Hyodo, Tetsuro (2021). Impact of the Panama Canal expansion on Latin America and Caribbean Ports: difference in difference (DID) method. *Journal of Shipping and Trade* 6 (8), s. 1-23.

Moreno, Elida – Wen, Philip (2017). Panama establishes ties with China, ditches Taiwan in win for Beijing. *Reuters*. 13. 6. 2017 (Dostupné na: <https://www.reuters.com/article/us-panama-china-idUSKBN194054>, 21. 3. 2023).

Mufson, Steven (2016). An expanded Panama Canal opens for giant ships. *The Washington Post*. 26. 6. 2016 (Dostupné na: [https://www.washingtonpost.com/world/the\\_americas/an-expanded-panama-canal-opens-for-giant-ships/2016/06/26/11a93574-37d1-11e6-af02-1df55f0c77ff\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/world/the_americas/an-expanded-panama-canal-opens-for-giant-ships/2016/06/26/11a93574-37d1-11e6-af02-1df55f0c77ff_story.html), 11. 3. 2023).

Nicholson, George (2017). The Caribbean and the widening of the Panama Canal: panacea or problems?. *Association of Caribbean States*. Dostupné na: <http://www.acs-aec.org/index.php?q=transport/the-caribbean-and-the-widening-of-the-panama-canal-panacea-or-problems>, 1. 4. 2023.

Nugent, Ciara – Campell, Charlie (2021). The U.S. and China Are Battling for Influence in Latin America, and the Pandemic Has Raised the Stakes. *Time*. 4. 2. 2021 (Dostupné na: <https://time.com/5936037/us-china-latin-america-influence/>, 2. 4. 2023).

Pala, Dragos I. (2018). The Geostrategic Choke Point in the Context of World Geopolitics. *The International Strategic Conference XXI*, s. 252-261. Dostupné na: <https://www.proquest.com/docview/2172569914?fromopenview=true&pq-origsite=gscholar>, 4. 2. 2023.

Panama Canal Authority (2006). *Proposal for the Expansion of the Panama Canal: Third Set of Lock Project*. Dostupné na: <http://ufdcimages.uflib.ufl.edu/AA/00/01/07/50/00001/acp-expansion-proposal.pdf>, 11. 3. 2023).

Phillips, Ian E. (2021). Constructing the Panama Canal: A Brief History. *The Downtown Review* 7 (2), s. 1-13.

Piecyk, Adrian (2021). A Bridge Across Two Oceans: The Arctic Challenge to Panama Canal Shipping. *The Arctic Institute*. 7. 1. 2021 (Dostupné na: <https://www.thearcticinstitute.org/bridge-across-two-oceans-arctic-challenge-panama-canal-shipping/>, 28. 3. 2023).

Pollock, Thomas R. (1982). The Historian Elements of Mahanian Doctrine. *Naval War College Review* 35 (4), s. 44-49.

Ricard, Serge (2006). The Roosevelt Corollary. *Presidential Studies Quarterly* 36 (1), s. 17-26.

Rockwell, K. (1909). A Brief History of the Panama Canal. *Professional Memoirs, Corps of Engineers, United States Army, and Engineer Department at Large* 1 (2), s. 164-174.

Runde, Daniel F. – Doring, Amy (2021). Key Decision Point Coming for the Panama Canal. *Center for Strategic & International Studies*. 21. 5. 2021 (Dostupné na: <https://www.csis.org/analysis/key-decision-point-coming-panama-canal>, 11. 3. 2023).

Runde, Daniel F. (2022). What Biden should do to stop China from controlling Panama Canal. *Fox News*. 2. 8. 2022 (Dostupné na: <https://www.foxnews.com/opinion/what-biden-should-stop-china-controlling-panama-canal>, 21. 3. 2023).

Sabonge, Rodolfo (2014). *The Panama Canal Expansion – A driver of change for global trade flow* (Santoago: UN ECLAC).

Sabonge, Rodolfo – Sanchez, Ricardo J. (2014). Los 100 años del canal de Panamá: antecedentes desarrollo y potencial futuro. *Boletín Fal* 334 (4), s. 1-10.

Sanchez, Peter M. (2002). The End of Hegemony? Panama and the United States. *International Journal of World Peace* 19 (3), s. 57-89.

Schuster, Sven (2014). Panama and Panama Canal. *International Encyclopedie of the First World War*. 8. 10. 2014 (Dostupné na: [https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/panama\\_and\\_panama\\_canal/2014-10-08](https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/panama_and_panama_canal/2014-10-08), 11. 3. 2023).

Sempa, Francis P. (2014). The Geopolitical Vision of Alfred Thayer Mahan. *The Diplomat*. 30. 12. 2014 (Dostupné na: <https://thediplomat.com/2014/12/the-geopolitical-vision-of-alfred-thayer-mahan/>, 18. 1. 2023).

Sierocińska, Katarzyna (2017). The Panama Canal as a Factor of Panama's Economic Growth. *Estudios Latinoamericanos* 37, s. 297-310.

Steese, James G. (1948). The Panama Canal in World War II. *The Military Engineer* 40 (267), s. 20-24.

Sullivan, Mark P. – Lee, Andrew (2014). Panama: Background and U.S. Relations. *Congressional Reserach Service*. 26. 6. 2014 (Dostupné na: <https://sgp.fas.org/crs/row/R43620.pdf>, 25. 3. 2023).

Syme, John H. – Clark, Richard L. (1990). The Panama Canal Giveaway: A Strategic Mistake. *Defense Transportation Journal* 46 (4), s.10-11, 14.

Thatcher, M. H. (1915). The Panama Canal. *Register of Kentucky State Historical Society* 13 (37), s. 47-75.

The Economist (2022). *A new motorway in Paraguay could eventually rival the Panama Canal*. 30. 4. 2022 (Dostupné na: <https://www.economist.com/the-americas/2022/04/30/a-new-motorway-in-paraguay-could-eventually-rival-the-panama-canal?giftId=587e6692-f3fa-4bde-ba09-2f674a488edf>, 1. 4. 2023).

Toosi, Nahal (2022). 'Frustrated and powerless': In fight with China for global influence, diplomacy is America's biggest weakness. *Politico*. 23. 10. 2022 (Dostupné na: <https://www.politico.com/news/2022/10/23/china-diplomacy-panama-00062828>, 28. 3. 2023).

Travis, Martin B. – Watkins, James T. (1959). Control of the Panama Canal: An Obsolete Shibboleth? *Foreign Affairs* 37 (3), s. 407-418.

U.S. Department of State (2022). *U.S. Relations with Panama*. 3. 11. 2022 (Dostupné na: <https://www.state.gov/u-s-relations-with-panama/>, 25. 3. 2023.)

U.S. Embassy in Panama (2019). *The Expanded Panama Canal*. 31. 3. 2019 (Dostupné na: <https://pa.usembassy.gov/the-expanded-panama-canal/>, 3. 12. 2022).

Vallarino, Jorge – Riley, Megan – Levin, Michael – Karimou, Ahmed (2006). The Panama Canal Expansion Project. *The Fuqua School of Business at Duke University*. 15. 2. 2006 (Dostupné na: [https://people.duke.edu/~charvey/Teaching/663\\_2017/Presentations/Panama\\_case\\_2006.pdf](https://people.duke.edu/~charvey/Teaching/663_2017/Presentations/Panama_case_2006.pdf), 11. 3. 2023).

Walker, Meriwether L. (1925). The Panama Canal after Ten Years. *The Military Engineer* 17 (93), s. 187-193.

Wang, Mariner (2021). The role of Panama Canal in global shipping. *Maritime Business Review* 2 (3), s. 247-260.

Youkee, Mat (2019). The Panama Canal Could Become the Center of the U.S.-China Trade War. *Foreign Policy Magazine*. 7. 5. 2019 (Dostupné na: <https://foreignpolicy.com/2019/05/07/the-panama-canal-could-become-the-center-of-the-u-s-china-trade-war/>, 1. 4. 2023.)



## **Resumé**

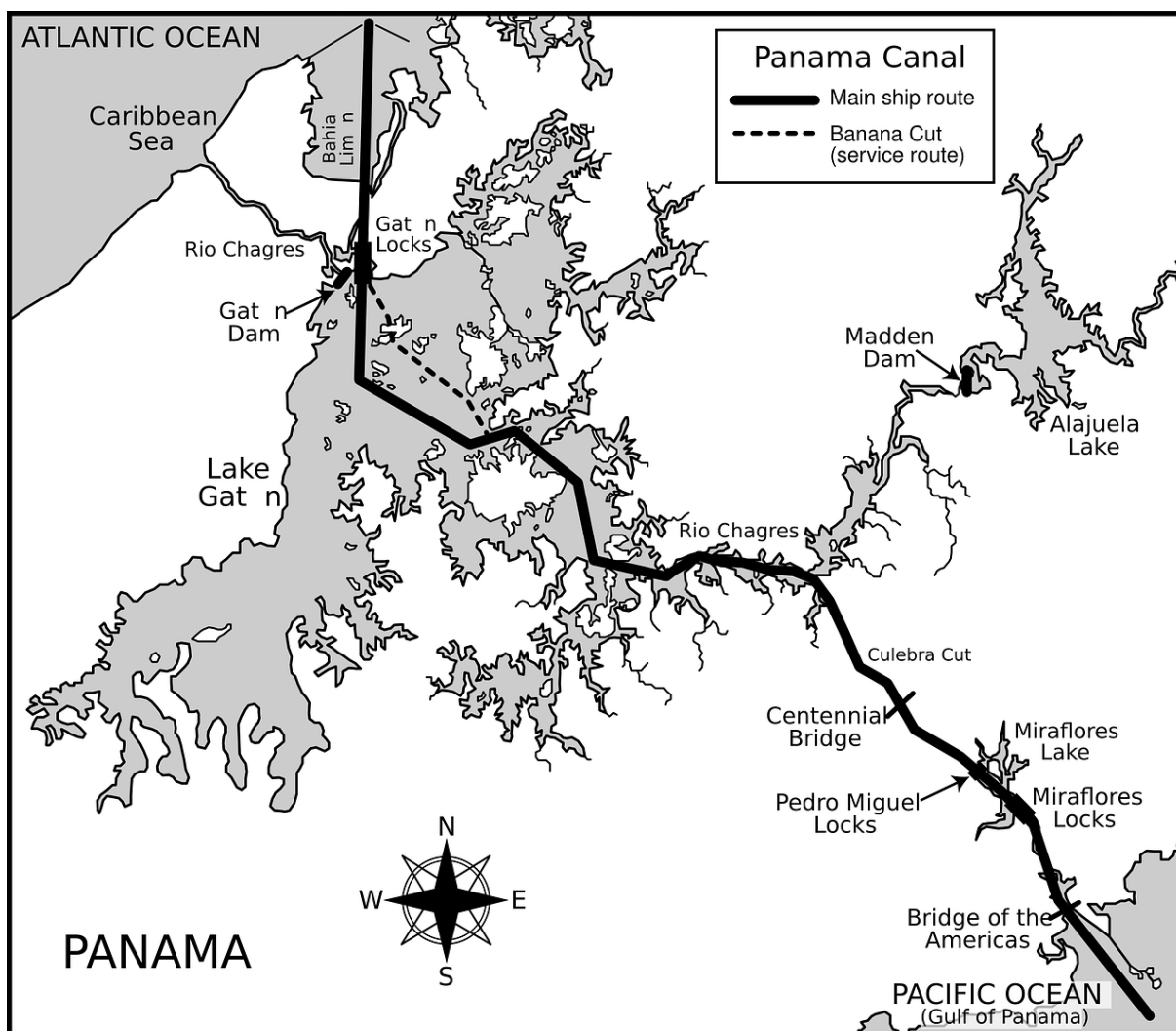
Despite the fact that more than a century has passed since the opening of the Panama Canal, to this day the canal still represents a significant maritime chokepoint. i.e., a place that is geostrategically significant to its owner. Marine choke points are naturally narrow shipping channels with high traffic due to their strategic location and they are vital to global trade.

This work provides a general insight into the events surrounding the creation, construction, operation and control of the Panama Canal. The work will include a presentation of significant events – the early projects, the French effort, the American takeover, the American control of the canal, the subsequent transfer of the canal to Panama, the widening of the canal, and many other important events. The thesis presents a detailed insight into the historical and political developments surrounding the Panama Canal from the time of the first references to its construction to the current geopolitical significance of the Canal. The main objective is to present the evolution of the geopolitical significance of the Canal across the important stages of the Panama Canal's development.

A number of factors point to the current importance of the canal. One is China's growing interest in the area and the growing unease of the United States. Another factor is the desire to develop new alternatives to compete with the Panama Canal, whether it is the Nicaragua project, the Northwest Passage or land route projects in Latin America.

## Seznam příloh

Příloha č. 1 – Mapa trasy Panamského průplavu, přičemž jsou označena i jednotlivá zdymadla<sup>27</sup>



<sup>27</sup> Zdroj: Pixabay. Dostupné na: <https://pixabay.com/vectors/panama-canal-panama-map-42639/>, 11. 4. 2023.

Příloha č. 2 – Plavidlo *Ancon* při své první plavbě v roce 1914<sup>28</sup>



Příloha č. 3 – trasa přes Panamu v porovnání s trasou přes mys Horn<sup>29</sup>



<sup>28</sup> Zdroj: *Canal Museum*. Dostupné na: <http://www.canalmuseum.com/100years/100yearspanamacanal-04.htm>, 16. 4. 2023.

<sup>29</sup> Carlos Boya on *ResearchGate*. Dostupné na: [https://www.researchgate.net/publication/224208970\\_Supply\\_chain\\_and\\_hybrid\\_modeling\\_The\\_Panama\\_Canal\\_operations\\_and\\_its\\_salinity\\_diffusion](https://www.researchgate.net/publication/224208970_Supply_chain_and_hybrid_modeling_The_Panama_Canal_operations_and_its_salinity_diffusion), 16. 4. 2023.

Příloha č. 4 – Theodore Roosevelt navštívil Panamu v době výstavy v listopadu roku 1906<sup>30</sup>



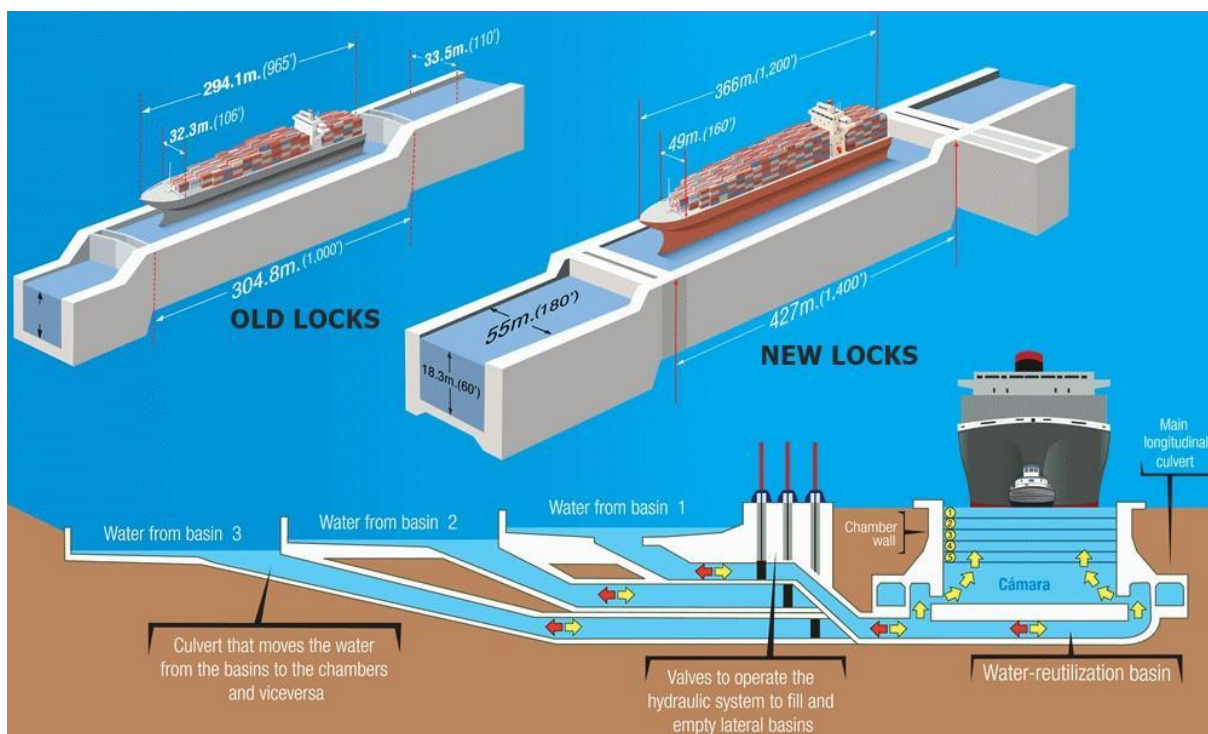
<sup>30</sup> Zdroj: *Gilder Lehrman Institute of American History*. Dostupné na: <https://www.gilderlehrman.org/news/theodore-roosevelt-travels-panama-day-november-9>, 11. 4. 2023



Příloha č. 5 – setkání amerického prezidenta Jimmyho Cartera a panamského prezidenta Omara Torijjose v září roku 1977 při podepsání Torijjos-Carter dohody.<sup>31</sup>



Příloha č. 6 – Rozšíření projektu kanálu, zdymadlový systém a porovnání původních a nových zdymadel<sup>32</sup>



<sup>31</sup> Zdroj: *The Trumpet*. Dostupné na: <https://www.thetrumpet.com/26101-the-panama-canal-the-gate-of-his-enemies-nbsp>, 11. 4. 2023.

<sup>32</sup> Zdroj: *Cruise Mapper*. Dostupné na: <https://www.cruisemapper.com/ports/panama-canal-port-442>, 11. 4. 2023.

Příloha č. 7 – Severozápadní trasa<sup>33</sup>



Příloha č. 8 – Potenciální trasa Nikaragujského průplavu v porovnání s trasou v Panamě<sup>34</sup>



<sup>33</sup> Zdroj: *Britannica*. Dostupné na: <https://www.britannica.com/place/Northwest-Passage-trade-route>, 11. 4. 2023.

<sup>34</sup> Zdroj: *PortEconomics*. Dostupné na: <https://www.porteconomics.eu/the-nicaragua-canal-project-revisited/>, 11. 4. 2023.



## Příloha č. 9 – Jak Panamský průplav propojuje globální obchod<sup>35</sup>



## Příloha č. 10 – Bioocéánský koridor<sup>36</sup>



<sup>35</sup> Zdroj: *American Journal of Transportation*. Dostupné na: <https://ajot.com/news/connecting-the-world-through-the-panama-canal>, 11. 4. 2023.

<sup>36</sup> Zdroj: *Railway Technology*. Dostupné na: <https://www.railway-technology.com/features/the-bi-oceanic-corridor-a-new-railroad-to-rival-maritime-freight/>, 11. 4. 2023.