Helaba

Im Fokus: Geopolitik
19. März 2025

Oh, wie schön ist Panama

Kurz nach dem Amtsantritt drohte US-Präsident Trump, den Panamakanal wieder unter amerikanische Kontrolle zu stellen. Als Argument führte er die hohen Durchfahrtsgebühren an. Dies konnte aber nicht den Eindruck überdecken, dass es Trump vor allem um die Einflussnahme Chinas auf den Panamakanal geht. Der Kanal ist zentral für die kommerzielle und militärische Schifffahrt. Nun scheint es der USA gelungen, die Kontrolle über den Panamakanal wieder in amerikanische Hände zu überführen, ohne auf militärische Optionen zurückzugreifen. Ist das ein Erfolg eines vordergründig irrational und unberechenbar agierenden US-Präsidenten?



Ralf Schuster
Geopolitischer Experte
T 069/91 32-28 88

Die **maritime Präsenz** der Zivil- und Militärschifffahrt ist seit Jahrhunderten **von zentraler Bedeutung für die Entwicklung und Sicherung der nationalen Interessen der USA**. Dies ist in der geografischen Lage der USA als große Landmasse zwischen Atlantik und Pazifik begründet. Landgrenzen teilt sie lediglich mit zwei Nachbarn: im Norden Kanada und im Süden Mexiko. Die See ist daher für den amerikanischen Handel sowie die Verteidigung von entscheidender Bedeutung.

Die **Monroe-Doktrin**, 1823 von US-Präsident James Monroe verkündet, unterstreicht die Bedeutung des Atlantiks und des Pazifiks für die nationalen Interessen der USA. Die **Doktrin definierte die westliche Hemisphäre als Einflusssphäre der USA** und warnte europäische Mächte davor, sich in die Angelegenheiten des amerikanischen Kontinents einzumischen. Damit begründete sie die maritime und militärische Dominanz der USA in der Region. Die von Präsident Trump initiierte Diskussion um den Panamakanal verdeutlicht die **zunehmende Rivalität zwischen den USA und China**. In der Neuzeit ist es aus seiner Sicht China, das die Monroe-Doktrin zu untergraben versucht.

Ein Beleg für diese Sichtweise liegt in der Historie des Kanals, der für Sicherheitsinteressender USA zentral ist. Der Kanal, der 1914 eröffnet wurde, ist ein **Schlüssel zur amerikanischen Vorherrschaft auf den Weltmeeren**. Nachdem französische Bemühungen gescheitert, waren einen Kanal zu bauen, unterstützten die USA 1903 die Unabhängigkeit Panamas von Kolumbien und sicherten so ihre Kontrolle über die Kanalzone. Die anschließende Fertigstellung des Kanals unter amerikanischer Führung erfolgte unter Berücksichtigung der **Anforderungen der US-Marine**. Die Schleusen wurden so ausgeführt, dass sie die größten Kriegsschiffe der damaligen Epoche aufnehmen konnten. Dieses Konzept wurde als "Panamax"-Standard bezeichnet. Während des Ersten und Zweiten Weltkriegs kam dem Kanal eine entscheidende Rolle zu. Er ermöglichte es der US-Marine, Schiffe schnell zwischen Atlantik und Pazifik zu verlegen, etwa um Japan im Pazifikkrieg entgegenzutreten.

Der Panamakanal war daher ein bedeutender Schritt zur erfolgreichen Umsetzung der Monroe-Doktrin. Aber nicht nur die **Kriegsschiffe der amerikanischen Atlantik- und Pazifikflotte profitierten von einer höheren Mobilität durch den Panamakanal.** Auch die kommerzielle Schifffahrt – etwa 70 % der durch den Kanal transportierten Güter haben die USA als Ziel oder Ursprung – durchlief eine beispiellose Transformation. Der Kanal verkürzte die Reisezeit zwischen der Ost- und der Westküste der USA drastisch von etwa 22.500 Kilometern um Kap Hoorn herum auf lediglich 9.500 Kilometer und senkte damit auch die Transportkosten.

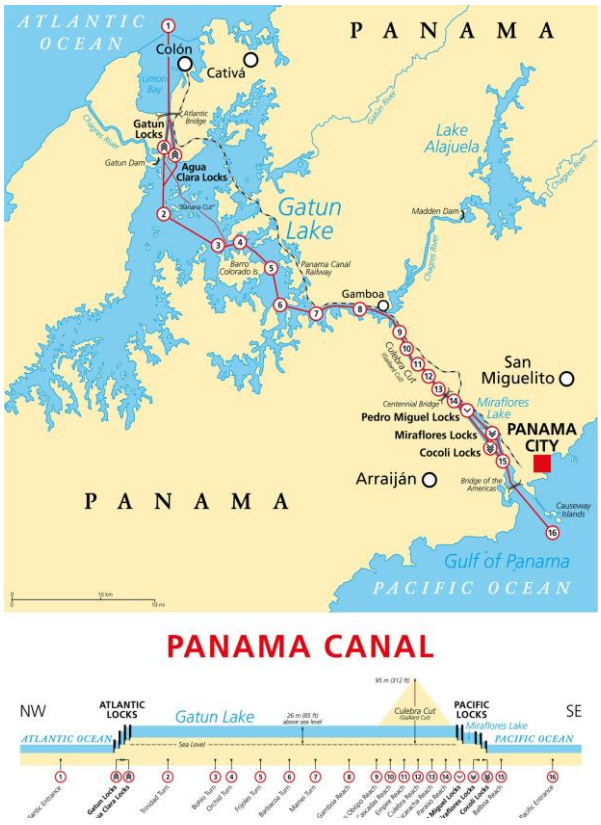
Die **Bedeutung des Kanals führte auch zu seiner starken Bewachung**. Die USA errichteten Stützpunkte wie Fort Clayton in der Kanalzone und Kriegsschiffe patrouillierten regelmäßig, um die Sicherheit zu gewährleisten. Selbst

nach der Übergabe des Kanals an Panama im Jahr 1999 behielten die USA durch Verträge Einfluss auf seine strategische Nutzung.

Es verwundert daher nicht, dass es im Zuge der zunehmenden geopolitischen Rivalität zwischen China und den USA der neuen amerikanischen Administration ein Dorn im Auge ist, dass **der in Hongkong ansässige Mischkonzern Hutchison Ports Konzessionen für den Betrieb von zwei wichtigen Containerhäfen hält**: den Hafen Balboa auf der Pazifikseite und den Hafen Cristóbal auf der Atlantikseite. Beide Häfen befinden sich an den Ein- und Ausgängen des Panamakanals und gewähren so die indirekte Kontrolle über den Kanalzugang.

Hutchison Ports, eine Tochtergesellschaft des in Hongkong ansässigen Mischkonzerns **CK Hutchison Holdings, ist ein weltweit führender Hafenbetreiber**. Der Konzern wird von der Familie Li Ka-shing kontrolliert, die zu den reichsten in Asien zählt. Das Unternehmen ist an der Hongkonger Börse gelistet und besitzt neben Häfen auch ein breit gefächertes Portfolio anderer Industrien.

Verlauf des Panamakanals



Quellen: istock, Helaba Research & Advisory

Hutchison Ports erhielt 1997, kurz bevor Hongkong von Großbritannien an China zurückgegeben wurde, eine **25-jährige Konzession** für die Verwaltung und den Betrieb der Häfen Balboa und Cristóbal. Diese Konzessionen wurden von der panamaischen Regierung im Rahmen einer internationalen Ausschreibung kurz vor der vollständigen Übergabe des Kanals von den USA an Panama 1999 vergeben. Hutchison betreibt nicht den Kanal selbst, er wird von der unabhängigen Panama Canal Authority (ACP) verwaltet, sondern nur die Containerterminals an seinen Enden.

Die Konzessionen für beide Häfen wurden 2021 automatisch um weitere 25 Jahre verlängert. Damit hätte Hutchison den Betrieb der Häfen eigentlich bis 2046 fortführen können. Dies wurde unter einer vorherigen panamaischen Regierung initiiert und reflektierte das Vertrauen den Betreiber, der gegenwärtig 53 Häfen in 24 Ländern weltweit betreibt, darunter auch in Deutschland (Duisburg) und Großbritannien.

In den zurückliegenden Wochen wurde **Hutchinson Ports erheblich unter politischen Druck gesetzt**, insbesondere seitens des US-Präsidenten. Seit seinem Amtsantritt im Januar 2025 hatte Trump wiederholt die chinesische Einflussnahme auf den Panamakanal kritisiert. Er argumentierte, dass die Präsenz eines Hongkonger Unternehmens an den Kanalhäfen eine **Bedrohung für die nationale Sicherheit der USA darstelle**, und drohte damit, den Kanal unter US-Kontrolle zurückzubringen. Nach Trumps Vorwürfen leitete die panamaische Regierung im Januar 2025 eine umfassende Prüfung der Finanzen und Aktivitäten von Hutchison Ports ein, um sicherzustellen, dass öffentliche Mittel effizient und transparent genutzt werden. Diese Prüfung wurde öffentlichkeitswirksam von der Kontrollbehörde angekündigt.

Am 4. März 2025 gab Hutchison dann bekannt, dass es 90 % seiner Anteile an der Panama Ports Company sowie Beteiligungen an weiteren Häfen außerhalb Chinas für 19 Milliarden US-Dollar **an ein Konsortium unter der Leitung des US-Investors BlackRock verkaufen wird**. Der Deal umfasst auch andere globale Hafenbeteiligungen – angabegemäß an weiteren 43 Häfen in 23 Ländern – und wird mit insgesamt 22,8 Milliarden US-Dollar bewertet.

CK Hutchison betonte, dass es sich um eine „rein kommerzielle Transaktion“ handele, doch viele Beobachter sehen darin eine Reaktion auf den Druck aus Washington. Die Verhandlungen begannen offenbar kurz nach Trumps Amtsantritt und wurden schnell abgeschlossen.

Die **panamaische Regierung prüft derzeit die Transaktion**, um sicherzustellen, dass die nationalen Interessen gewahrt bleiben. Rechtliche und finanzielle Dokumente wurden angefordert, um die Auswirkungen des Verkaufs zu bewerten. Eine Ablehnung erscheint jedoch unwahrscheinlich. Es wird sich zeigen, ob Trumps Drohungen nur der absichtliche Beschleuniger für eine ohnehin geplante wirtschaftliche Lösung waren. Offen ist, ob dies eine Blaupause für das weitere Vorgehen u.a. in Grönland oder im Gaza-Streifen sein könnte.

Die chinesische Regierung hat den Verkauf kritisiert. Regierungsnahe Kreise interpretieren die jüngsten Entwicklungen als Bemühungen der USA, die „Belt and Road Initiative“ (auch bekannt als „Neue Seidenstraße“) zu untergraben, um den Aufstieg Chinas einzudämmen. Die Transaktion zwischen BlackRock und Hutchison könnte daher aus chinesischer Sicht die nationalen Interessen bedrohen. Schließlich sind wichtige Infrastrukturen für China ebenso wie für die USA von erheblichem strategischem Wert, und ihre entscheidende Rolle im Wettbewerb der beiden Großmächte sollte nicht unterschätzt werden.



Hier können Sie sich für unsere Newsletter anmelden:
https://news.helaba.de/research/

Herausgeber und Redaktion

Helaba Research & Advisory

Redaktion:
Dr. Stefan Mitropoulos

Verantwortlich:
Dr. Gertrud R. Traud
Chefvolkswirtin/
Head of Research & Advisory

Neue Mainzer Str. 52-58
60311 Frankfurt am Main
T +49 69 / 91 32 – 20 24

Internet: **www.helaba.com**

Disclaimer

Die Publikation ist mit größter Sorgfalt bearbeitet worden. Sie enthält jedoch lediglich unverbindliche Analysen und Prognosen zu den gegenwärtigen und zukünftigen Marktverhältnissen. Die Angaben beruhen auf Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität wir aber keine Gewähr übernehmen können. Sämtliche in dieser Publikation getroffenen Angaben dienen der Information. Sie dürfen nicht als Angebot oder Empfehlung für Anlageentscheidungen verstanden werden.