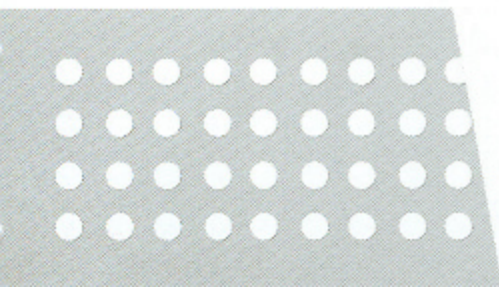




**Informe Anual / Annual Report**

# 2005









- Mensaje del Presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá
- Mensaje del Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá
- Centro de Visitantes de Miraflores: Una ventana al pasado, presente y futuro del Canal de Panamá
- La Cuenca del Canal: Un compromiso con el futuro
- Programa de Modernización del Canal de Panamá: Apuntando hacia el futuro
- El Canal de Panamá: Construyendo una nueva ventana al comercio mundial
- Resultados de Operaciones para el año fiscal 2005
- Estados Financieros Auditados para el año fiscal 2005
- Message from the Chairman of the Board of Directors of the Autoridad del Canal de Panama
- Message from the Administrator of the Autoridad del Canal de Panamá
- Miraflores Visitors Center: A window to the past, present and future of the Panama Canal
- The Canal Watershed: A commitment with the future
- Panama Canal Modernization Program: Heading to the future
- The Panama Canal: Building a new window to the world commerce
- Operating Results for fiscal year 2005
- Audited Financial Statements for fiscal year 2005



> Centro de Visitantes de Miraflores  
> Miraflores Visitors Center



*Junta Directiva / Board of Directors*

*Ricaurte Vásquez Morales ) Roberto Roy ) Eloy Alfaro ) Alfredo Ramírez Jr. ) Guillermo E. Quijano Jr.  
Adolfo Abumada ) Mario J. Galindo H. ) Antonio Domínguez Álvarez ) Eduardo A. Quiros B.  
Abel Rodríguez Cañizales ) Norberto R. Delgado D.*

## Mensaje del Presidente de la Junta Directiva | Message from the Chairman of the Board of Directors



En el transcurso del año fiscal 2005, las operaciones del Canal de Panamá mantuvieron el ritmo acelerado de crecimiento tanto en el tonelaje total transitado por el Canal como el número de tránsitos que utilizaron esta ruta de comercio. Una vez más quedó confirmado que este crecimiento del comercio mundial impacta de manera directa las operaciones de la vía interoceánica y la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá contribuyó en su esfuerzo de dictar políticas, establecer prioridades y revisar la buena marcha del Canal de Panamá.

El volumen de tonelaje transitado bajo la operación de la Autoridad del Canal de Panamá ha experimentado un crecimiento medio anual de 2 por ciento alcanzado al cierre de operaciones del año fiscal en referencia un total de 279.1 millones de toneladas CP/SUAB. Durante ese mismo período los ingresos aumentaron en B/. 434.3 millones con respecto a su primer año de operaciones bajo administración panameña, arrojando un crecimiento medio anual de los ingresos totales de ACP del orden de 4.6 por ciento. Dicha ejecutoria ha permitido en concepto de pago por tonelaje, servicios públicos y excedentes por un total de B/. 1,821.1 millones durante todo el período de administración panameña del Canal que cerró el pasado 30 de septiembre de 2005.

Durante la vigencia fiscal comprendida por el presente informe, el Canal aportó en concepto de pago por tonelaje la suma de B/. 191.0 millones que corresponden un volumen de 279.1 millones de toneladas CP/SUAB que transitaron por el Canal en este período, cifra sin precedentes en las operaciones del Canal desde el inicio de sus operaciones en 1914. La capacidad y el profesionalismo de más de ocho mil profesionales que laboran en la Autoridad merece el mayor de nuestro reconocimiento. El manejo de una demanda de servicios como la alcanzada este año con niveles de seguridad y un mínimo de accidentes marítimos es una muestra fehaciente del compromiso, dedicación y capacidad de un equipo humano comprometido y orgulloso de cumplir con la tarea encomendada a ellos. Esto ha sido reconocido así por la Junta Directiva y la Administración.

*In the course of fiscal year 2005, the operations of the Panama Canal maintained the accelerated rate of growth in the total tonnage transiting the Canal as well as the number of vessels that used this route of commerce. Once again it was confirmed that the rate of growth of world-wide commerce has a direct impact on the operations of the interoceanic route, and the Board of Directors of the Panama Canal Authority (ACP) contributed with its effort to dictate policies to establish priorities and to oversee the performance of Panama Canal operations.*

*The volume in tonnage transiting under the administration by the ACP has experienced an annual average growth of 2.0 percent, reaching, at the closing of the fiscal year in reference, a total of 279.1 million tons (PC/UMS). During that same period income increased B/.434.3 million with respect to its first year of operations under Panamanian control, for an annual average growth in total income in the order of 4.6 percent. This level of execution has allowed the ACP, as of the closing on September 30, 2005, to contribute to the National Treasury, in tonnage payments, public services payments and dividends, a total of B/.1,821.1 million throughout the period under Panamanian administration of the Canal.*

*During the fiscal period covered by this report, the Canal contributed B/.191.0 million in tonnage payments corresponding to a volume of 279.1 million PC/UMS tons that transited between October 1, 2004 and September 30, 2005 that is an unprecedented amount since the beginning of Canal operations in 1914. The competence of the more than eight thousand professionals who work for the ACP deserves the greatest of our recognitions. The handling of a demand in services such as that reached this year, with superior security levels and a minimum of marine accidents is proof of the commitment, dedication and ability of a team proud to fulfill the entrusted task. This has been duly recognized by the Board of directors and the Administration.*



Sin embargo los resultados excepcionales de la operación del Canal requieren el doble examen tanto de los resultados como de su perspectiva en las operaciones futuras del Canal de Panamá. Es por ello que la Junta Directiva ha dedicado jornadas exclusivas para examinar los pronósticos de demanda, las necesidades de inversiones de capital, los cambios requeridos en los reglamentos operativos y la dotación de recursos tanto financieros como físicos que requiere la vía para hacerle frente a los crecientes requerimientos que los clientes imponen no solo por razón de un mayor tonelaje que requiere transitar por el Canal, lo cual se traduce en buques de dimensiones cada vez mayores que imponen requerimientos crecientes tanto de capacidad y recursos.

Las economías de escala del negocio marítimo se han traducido para los efectos de las operaciones del Canal en un número cada vez mayor de buques con mangas superiores a los 30.48 metros. Estos buques representan la máxima capacidad que se puede transitar por el Canal de Panamá, y en su mayoría son portacontenedores, segmento que en el año fiscal 2005 representaron el 20.5 por ciento de los tránsitos totales, el 35.8 por ciento del tonelaje total y el 39.5 por ciento de los ingresos por peajes de la Autoridad del Canal de Panamá. En el año 2000, estos buques representaron solamente el 12.5 por ciento de los tránsitos y el 21.8 por ciento del tonelaje transitado por el Canal. La creciente asignación de buques de mayor capacidad a las rutas que utilizan el Canal de Panamá confirma la creciente demanda por la ruta y la necesidad de lograr generar economías en los costos relacionados con el movimiento de la mercancía de los centros de consumo, primordialmente aquellos localizados en la Costa Este de los Estados Unidos.

El crecimiento descrito confirma adicionalmente una migración clara de los clientes del Canal de Panamá a favor de los buques portacontenedores que transportan mercancías y manufacturas y la reducción gradual del comercio a granel de productos primarios como materias primas y productos agrícolas. Este desplazamiento de la demanda establece requerimientos cada vez mayores en concepto de confiabilidad y seguridad en la

*Nevertheless, the exceptional results of the Canal operation require an examination of the results in order to gain a perspective on future operations of the Panama Canal. It is for that reason that the Board of Directors has dedicated sessions to examine the demand forecasts; capital investment needs; changes in regulations; and required resources, both financial and physical, to face the increasing requirement by customers for greater tonnage to transit the canal. This translates to ships of ever increasing dimensions that will require greater capacity and resources.*

*The economies of scale of the maritime business have resulted in an ever increasing number of ships with beams greater of 30.480 meters. These ships represent the maximum size that can transit the Panama Canal, and are mostly container carriers, a segment which in fiscal year 2005 represented 20.5 percent of total transits, 35.8 percent of total tonnage and 39.5 percent of Panama Canal toll income. In fiscal year 2000, these ships only represented 12.5 percent of transits and 21.8 percent of tonnage passing through the Canal. The increasing allocation of ships of greater capacity to the routes that use the Panama Canal confirms the growing demand for the route and the need to be cost efficient in the movement of merchandise from the manufacturing centers in Asia to the centers of consumption, mainly those located on the East Coast of the United States.*

*The described growth confirms a clear migration of Panama Canal customers to container carrying ships that transport merchandise and manufactured goods, and the gradual reduction of bulk commerce of primary products, such as raw materials and agricultural products. This migration sets requirements of reliability and security in the service offered, since the loads are part of a supply chain that depends on the on-time delivery of the merchandise.*

*These results clearly describe the challenges that face the ACP*





presentación de servicios, ya que las cargas son parte de una cadena de suministros que confía en las entregas a tiempo de las mercancías en tránsito.

Estos resultados describen con claridad los retos a los que enfrenta en la actualidad la Autoridad del Canal de Panamá. Demandas crecientes por servicios con mayores requerimientos de seguridad y confiabilidad. Par ello la respuesta ha sido continuar ampliando la capacidad operativa del Canal dentro de las limitaciones que sus estructuras de esclusas se lo permiten. Es por ello el énfasis en el programa de inversiones que incluye el ensanche y profundización de los canales de navegación, tanto los internos como los de acceso; la modernización de los equipos operativos de las esclusas y la construcción de la estación de amarre que permite un mejoramiento en la programación del tránsito de buques por el Canal.

El cumplimiento de todas estas tareas ha requerido de un sinnúmero de jornadas de trabajo por parte del personal del Canal de Panamá. No ha sido menos cierto el compromiso y la dedicación que los colegas directivos que conforman la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá han desplegado para coadyuvar en la buena marcha de la organización la cual es reconocida tanto local como internacionalmente.

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá reitera su compromiso de continuar su labor a favor de una operación que mantenga y mejore los niveles de excelencia, la calidad y confiabilidad del servicio que el Canal de Panamá brinda a la comunidad marítima internacional, y que a través de los resultados de la operación cumplir nuestra misión de producir en forma sostenible en máximo beneficio de nuestra posición geográfica contribuyendo a la prosperidad de Panamá y los panameños.

**Ricarte Vásquez Morales**

Presidente de la Junta Directiva  
Autoridad de Canal de Panamá

*at the present time. Increasing demands with greater requirements of security and reliability. The ACP's answer has been to continue extending the operational capacity of the Canal within the limitations that its locks structures allow, with emphasis on the capital investment program that includes the widening and deepening of navigational channels, both internal and those of access; the modernization of the locks machinery and the construction of mooring facilities or tie-up stations that allow an improvement in the programming of transits through the Canal.*

*The accomplishment of all these tasks has required a countless number of days of work on the part of the Panama Canal personnel, along with the commitment and the dedication of the colleague directors, who make up the ACP's Board of Directors. The exceptional performance of the organization has been recognized both locally and internationally.*

*The Board of Directors of the Panama Canal Authority reiterates its commitment to continue its work in favor of an operation that maintains and improves the excellence levels, the quality and reliability of the service that the Panama Canal offers the international maritime community, and, at the same time, fulfill our mission, to produce in a sustainable form the maximum benefit from our geographic position, thereby contributing to the prosperity of Panama and the Panamanians.*

**Ricarte Vásquez Morales**

President of the Board of Directors  
Panama Canal Authority



## Administración / Administration

*Alberto Alemán Zubieta, Administrador / Administrator*    *Manuel E. Benítez, Subadministrador / Deputy Administrator*  
*José Barrios Ng, Director de Finanzas / Chief Financial Officer*    *Ana María P. de Cbiquilani, Directora de Recursos Humanos / Human Resources Director*  
*Juan Héctor Díaz, Director de Seguridad y Ambiente / Safety and Environment Director*    *Rodolfo Sabonge, Director de Planificación Corporativa y Mercadeo / Corporate Planning and Marketing Director*  
*Jorge I. Quijano, Director de Operaciones Marítimas / Maritime Operations Director*    *Esteban G. Sáenz, Director de Servicios Industriales / Industrial Services Director*  
*Victor Diamond, Fiscalizador General / Inspector General*    *Francisco Loaiza, Director de Informática y Tecnología / Information and Technology Director*  
*Stanley Muschett I., Gerente de Administración Ejecutiva / Executive Administration Manager*    *Agustín A. Arias, Director de Ingeniería y Proyectos / Engineering and Projects Director*  
*Álvaro Cabal, Asesor Jurídico / General Counsel*

## Mensaje del Administrador | Message from the Administrator



"Hay una fuerza motriz más poderosa que el vapor,  
la electricidad y la energía atómica: la voluntad."

Albert Einstein

Con incesante voluntad trabajamos para operar, mantener y mejorar el Canal de Panamá para continuar siendo la ruta preferida de nuestros clientes. Con perseverancia y optimismo continuamos esforzándonos por administrar y operar el Canal para aportar riqueza a Panamá y contribuir con nuestra gestión al bienestar, desarrollo, progreso y mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños.

En nombre de los hombres y mujeres que integran la fuerza laboral de la Autoridad del Canal de Panamá nos complace presentar a nuestros distinguidos clientes, compatriotas y público en general, los resultados de la gestión canalera correspondiente al período fiscal 2005, un año de logros que nos hace sentir sumamente orgullosos y nos obliga a continuar superándonos para alcanzar nuevos retos.

La fuerza laboral del Canal ha asumido con mucha seriedad la tarea de operar la vía acuática para beneficio de todos los panameños. El mejor testimonio de ello está en los logros cotidianos, evidenciados en las marcas sobresalientes de desempeño, tales como el tiempo en aguas del Canal, en los proyectos de infraestructura que mantienen la vía a la vanguardia y en el manejo de la carga que sigue creciendo, beneficiando al Canal y al comercio mundial. La respuesta de los usuarios del Canal ha sido de confianza en la Administración panameña.

Cerramos el año fiscal 2005 con marcas sin precedentes tras aprovechar el aumento de la demanda por los servicios que presta el Canal. Un registro importante fue el establecimiento de la marca histórica de 279.1 millones de toneladas (CP/SUAB) transitadas. Asimismo, los tránsitos de buques Panamax aumentaron, llevando este segmento a representar el 44.5 por ciento del total de los tránsitos de alto calado. En materia de peajes, la ACP obtuvo, en el año fiscal 2005 ingresos por B/.847.5 millones e ingresos totales por B/.1,209.1 millones.

"There is a motor more powerful than steam,  
electricity and atomic energy: will."

Albert Einstein

*With unrelenting will we labor to operate, maintain and improve the Panama Canal so that it remains the route of choice for our customers. With perseverance and optimism, we continue to operate the Canal to bring prosperity to Panama and through our efforts contribute to improve the standard of living for all Panamanians.*

*On behalf of the men and women in the Panama Canal Authority's (ACP) workforce, we are pleased to submit to our distinguished customers, fellow citizens and the general public the results of the ACP's operation during fiscal year 2005 - a year of achievements that makes us extremely proud, as well as renews our commitment to excel in the face of new challenges.*

*The Panama Canal workforce takes the task of operating the waterway very seriously, as evidenced by our daily outstanding performance records, which include: a significant drop in Canal Waters Time, infrastructure projects that keep the Canal ahead of world shipping requirements; and, the handling of an ever-increasing growth in cargo volume, for the benefit of the Canal and world commerce. The response from Canal users has been trust in the panamanian Administration.*

*We concluded fiscal year 2005 with unprecedented records, considering the rise in demand for Canal services. One such achievement was the establishment of a historic record set in tonnage through the Canal with 279.1 million tons (CP/UMS) transited. Concurrently, Panamax transits increased, representing 44.5 percent of the total with regards to toll revenues in fiscal year 2005 the ACP received B/.847.5 million and overall total revenues of B/.1,209.1 million.*

*In May 2005, we began the three-year implementation of the*



En mayo del 2005 iniciamos la implementación en fases, por tres años, del nuevo sistema de arqueo y peajes para buques portacontenedores y otros buques con capacidad de transportar contenedores sobre cubierta. Este nuevo sistema de arqueo y de precios está en concordancia con los estándares internacionales, permite una medición más confiable y garantiza un precio acorde con el valor del servicio que ofrece la ruta.

Nos esmeramos por brindar un servicio eficiente y competitivo, garantizando el tránsito interoceánico expedito, confiable, seguro e ininterrumpido. Por ello, continuamos con la ejecución de nuestro programa permanente de mantenimiento, modernización y mejoras para aumentar la capacidad de la vía y con ello atender la creciente demanda de buques.

Honramos el compromiso enunciado en nuestra misión de aumentar el patrimonio de la empresa y contribuir a la prosperidad de Panamá. Es por ello que al cierre del año fiscal 2005 entregamos al Estado B/.268.8 millones en concepto de excedentes de la operación de la vía, monto que sumado a los aportes por tonelada neta transitada y pagos por servicios públicos alcanza los B/.488.8 millones. En los seis años de administración panameña, la ACP ha aportado en forma directa al Tesoro Nacional un gran total de B/.1,822 millones, cifra que representa el 97 por ciento de lo entregado por la anterior administración estadounidense en sus 85 años de operación del Canal.

En la ACP procuramos mantenemos a la vanguardia en capacidad y tecnología, buscando con ello mejorar procesos y fortalecer la posición competitiva de la empresa. Dimos un paso significativo en este sentido al mejorar el sistema de licitación electrónica por Internet, el cual incluye servicios que permiten aumentar la participación de más personas interesadas en competir en los concursos de precios y licitaciones de la ACP, a la vez que fomenta y refuerza la transparencia en el proceso de compras y contrataciones de la empresa.

La gestión, programas e iniciativas implementadas por la ACP

*new tonnage measurement and tolls system for container ships and other vessels with the ability to carry containers on-deck. This new tonnage measurement and rates system is in accord with international standards, allows a more reliable measurement and guarantees rates consistent with the quality of service offered by this route.*

*We strive to provide an efficient and competitive service to ensure expeditious, reliable, safe, and uninterrupted interoceanic transits. For this reason, we continue with the implementation of our permanent modernization program, so as to increase the waterway's capacity to handle the growing transit demand.*

*We honor our commitment, as set forth in our mission, to increase the Panama Canal patrimony and contribute to the prosperity of the Republic of Panama. To this end, at the close fiscal year 2005 we delivered to the National Government B/.268.8 million in surplus from the operation of the waterway, which, added to the payments per net ton transited and public services payments, totaled B/.488.8 million. During the six years of Panamanian administration, the Canal has made a total of B/.1,822 million in direct payments to Panama's National Treasury, which represents 97percent of the amount paid by the previous U.S. administration in its 85 years of operations.*

*At the ACP, we make every effort to stay ahead in technology and capabilities in order to improve our processes and strengthen the organization's competitiveness. We took a significant step in this regard by improving our electronic bidding system on the Internet to include services that allow the participation of more parties interested in competing in ACP bids, while encouraging and strengthening the transparency of our procurement and contract process.*

*The management, programs and initiatives implemented by the ACP are being constantly commended and recognized both*



son motivo de continuos elogios y reconocimientos en el ámbito nacional e internacional. En el año fiscal 2005, y por segundo año consecutivo, el sitio Web de la ACP ([www.pancanal.com](http://www.pancanal.com)) recibió el premio Arroba de Oro en la categoría "Gobierno", y un galardón del American Association of Webmasters (AAWM) por su contenido de calidad y fácil acceso para los visitantes. La revista de economía regional Summa seleccionó a la ACP entre las 50 mejores empresas para trabajar en Centroamérica y la revista regional Estrategia y Negocios, en su edición especial del año 2004, reconoció a la ACP como una de las cinco principales empresas de Centroamérica, de una lista total de 121 empresas grandes, públicas y privadas. La ACP también alcanzó los dos primeros lugares en el reconocimiento para asesores otorgado por la organización Jóvenes Emprendedores de Panamá (Junior Achievement Panamá), por su contribución en el fomento de los conceptos de manejo de recursos naturales en los estudiantes de primaria y secundaria del país.

En el 2005 el Canal continuó siendo el destino preferido de turistas nacionales y extranjeros. Así lo muestran las estadísticas del Centro de Visitantes de Miraflores que durante el año fiscal recibió más de 300,000 visitantes.

El eje fundamental y motor impulsor del Canal lo constituyen los hombres y mujeres que forman parte de la fuerza laboral canalera. Su dedicación y compromiso por un desempeño responsable, tesorero y eficiente contribuyen a posicionar el Canal como empresa líder en servicios a la industria marítima, piedra angular del sistema de transporte global y modelo de integridad y transparencia. En atención a ello, la ACP invierte en su capital humano mediante nutridos programas de capacitación y desarrollo, elaborados en atención a las diversas disciplinas y necesidades propias de cada área funcional.

Con el concurso de la fuerza laboral, y cumpliendo con el compromiso con la sociedad, el Canal continuó fortaleciendo su programa de Responsabilidad Social llevando a cabo proyectos benéficos en varias áreas de la geografía nacional. Igualmente dio continuación al programa de titulación de tierras en la Región

*nationally and internationally. In fiscal year 2005, for the second year in a row, the ACP's Web site ([www.pancanal.com](http://www.pancanal.com)) was awarded the Golden @ Award in the "e-Government" category, and received an award from the American Association of Webmasters (AAWM) for its high quality and easy access to visitors. Summa, a regional economics magazine, selected the ACP among the 50 best organizations to work for in Central America, and the special 2004 edition of the regional magazine Estrategia y Negocios recognized the ACP as one of the five major Central American enterprises from a total of 121 large, public and private organizations in Central America. The ACP also captured the first two highest spots awarded by the Panama Junior Achievement organization in its recognition of advisors, for its contribution in encouraging concepts for the management of natural resources among the country's elementary and high school students.*

*In 2005, the Canal remained the preferred destination of domestic and foreign visitors, as indicated by statistics from the Miraflores Visitors Center, which hosted over 300,000 visitors during this fiscal year.*

*It is the men and women in its workforce that comprise the driving force behind the Panama Canal. Their dedication and commitment to a responsible, tenacious, and efficient performance is what makes the Canal a leading organization in the provision of high-quality maritime services, a cornerstone in the world's transportation system, and a model of integrity and transparency. To this end, the ACP invests in its employees with strong training and development programs specialized in the various disciplines and needs of each operational area.*

*As its workforce contributes to meet its commitments to society, the Panama Canal continues to strengthen its Corporate Social Responsibility program by implementing good will projects in several areas of the Republic of Panama. It has continued its land titling program in the Western Region of the Panama Canal Watershed, as well as its program "The People's Canal,"*



Occidental de la Cuenca del Canal, así como al programa El Canal de Todos, que promueve el conocimiento actualizado sobre las realidades del Canal entre la juventud panameña y los ciudadanos en general. También llevamos a cabo el Programa Cultural de Verano, que por tercer año consecutivo se realizó en las escalinatas del Edificio de la Administración durante los meses de enero y febrero del 2005. Nuestro informe de gestión social y ambiental presenta una mayor explicación de todas estas actividades.

Con el compromiso de procurar el bienestar de la fuerza laboral canalera y en honor a nuestra misión corporativa que señala que el recurso humano es lo más importante para nuestra organización, establecimos un programa comprensivo de beneficios con coberturas médicas, de riesgos profesionales y vida a favor de la fuerza laboral.

En estos momentos la ACP trabaja en el desarrollo del Plan Maestro del Canal, un plan estratégico de negocios a largo plazo para continuar con el proceso permanente de modernización del Canal. El Plan Maestro determinará la dirección fundamental del Canal y garantizará que la Administración del Canal esté alineada en la dirección estratégica apropiada comprometida en mantener el rol del Canal en el comercio mundial, satisfacer las necesidades de sus clientes y generar beneficios para sus dueños, los panameños. El Plan incluye proyectos actuales, modernización e iniciativas de mejoras y la posibilidad de ampliar el Canal.

Con fervor, aplomo y paso firme hemos acelerado nuestro caminar hacia la excelencia para generar crecientes beneficios y prosperidad a nuestra Patria. Fue un año exitoso para el Canal y cada uno de los logros alcanzados consolida nuestro compromiso con el desarrollo y el bienestar del país.

**Alberto Alemán Zubieta**  
Administrador

*Canal Watershed, as well as its program "The People's Canal," which promotes an updated instruction on the realities of the Canal among Panama's youth and the general citizenry. During the months of January and February 2005, and for the third consecutive year, we conducted the Cultural Summer Program that included a variety of entertainment events on the steps of the Administration Building. Our Social and Environmental Report provides a detailed explanation of these activities.*

*Our corporate mission stipulates that the Canal worker is the organization's most important resource; therefore, we have established a comprehensive health benefit program that includes workers' compensation and life insurance in an effort to meet our commitment to the well-being of our workforce.*

*The ACP is presently working on the development of a Canal Master Plan, a long-range business strategy plan to continue with its permanent modernization program. The Master Plan will determine the Canal's fundamental direction, to ensure that the Canal Administration will stay on a consistent path to keep the role of the Canal strategically aligned with the needs of its customers and with the requirement to generate benefits for its shareholders - the people of Panama. The Plan includes current projects, Canal modernization and improvement initiatives, and the possibility of a Canal expansion.*

*With fervor, as well as firm and steady steps, we forge ahead toward excellence in order to generate more benefits and prosperity for our country. It has been a very successful year for the Panama Canal, and each achievement consolidates our commitment to the country's development and welfare.*

**Alberto Alemán Zubieta**  
Administrador

# Nacimiento de una ruta Conceiving a pathway

**Ferrocarril de Panamá**  
Primer tren transcontinental, 1855  
**Panama Railroad**  
First transcontinental railway, 1855

**Fiebre de Oro**  
Travesía por el río Chagres, 1849  
**Gold Rush**  
Traveling up the Chagres River, 1849

**Carlos I de España**  
Visionario de un canal, 15  
**Carlos I of Spain**  
Canal visionary, 15

> Sala de exhibición 1  
> Exhibition hall 1



### Una ventana al pasado, presente y futuro del Canal de Panamá

El Centro de Visitantes de Miraflores (CVM) fue inaugurado el 18 de diciembre del 2003 como parte de la celebración del primer centenario de la República de Panamá con el objetivo de ofrecer una manera didáctica y amena para conocer el Canal de Panamá. En dicha oportunidad, el Administrador del Canal resumió la importancia de este Centro:

*"Con esta inauguración se materializa un sueño largamente anhelado. Este Centro - combinación de entretenimiento y conocimiento - enseñará, sensibilizará y familiarizará a panameños y extranjeros con el funcionamiento del Canal de Panamá".*

*Ing. Alberto Alemán Zubieta, Administrador del Canal.*

Ubicado en el lado este de las Esclusas de Miraflores, el Centro es una plataforma desde la cual niños, jóvenes y adultos pueden observar el paso de los buques por el Canal de Panamá. Es también un museo interactivo en el cual se aprende cómo operan los diferentes mecanismos que permiten el paso seguro de las naves a través de sus aguas.

El CVM cumple una función educativa de carácter permanente. De hecho, es el primer contacto, y en muchos casos el único que tienen nacionales y extranjeros para conocer el Canal de Panamá.

La vida diaria del Centro transcurre en medio de las visitas de niños y jóvenes estudiantes, en edades que van desde el nivel preescolar hasta el universitario, y que allí conjugan el entretenimiento con el aprendizaje. Como aporte al conocimiento nacional sobre el estratégico recurso que constituye el Canal, entre enero y septiembre del 2005 fueron otorgadas 18,035 cortesías a estudiantes para que visitaran las exhibiciones.

Mediante el programa El Canal de Todos, la ACP asegura que cada año cientos de estudiantes de comunidades apartadas del

### A window to the past, present and future of the Panama Canal

*The Miraflores Visitors Center (CVM) was inaugurated on December 18, 2003, as part of the Republic of Panama's centennial celebrations, with the goal of offering an entertaining and easy way of getting to know the Panama Canal. At the time, the Canal Administrator summed up the importance of this Center:*

*"With this inauguration a long awaited dream has finally materialized. This Center, a combination of entertainment and knowledge, will teach, sensitize, and familiarize both Panamanians and foreigners with Panama Canal operations."*

*Ing. Alberto Alemán Zubieta, Canal Administrator*

*Located on the east side of Miraflores Locks, the Center is a platform from which children, youth, and adults can watch ships transiting the Panama Canal. It is also an interactive museum where the visitor may learn how the different mechanisms operate, as well as the procedures that allow a safe passage of vessels through Canal waters.*

*The CVM accomplishes a permanent educational function. In fact, it is the first contact, and in many cases the only one available to nationals and foreigners to get acquainted with the Panama Canal.*

*The Center's daily life elapses amid visits of children and students, with ages spanning from preschool to university level. Here, they fuse entertainment with learning. To help improve national understanding of the Canal as the strategic resource it constitutes, between January and September 2005, 18,035 courtesies were granted to students to visit the Center's exhibitions.*

*Through the program The Canal for Everyone, the ACP makes sure that, each year, hundreds of students from different*





país vivan la excitante experiencia de observar de manera directa y personal el funcionamiento de la vía interoceánica. Ello permite que miles de estudiantes panameños interactúen con el Canal y las tecnologías que lo mantienen a la vanguardia en la industria marítima mundial.

El 31 de marzo del 2004 abrieron sus puertas al público las salas de exhibiciones del Centro. Su primer año de funcionamiento, a todas luces exitoso, incluyó promociones por vacaciones para que cientos de estudiantes disfrutaran de sus facilidades sin costo alguno. Desde entonces se ha posicionado de manera privilegiada en los ámbitos turístico y cultural y como punto obligado de todos cuantos visitan el país.

La sala de exhibición 1 muestra cómo se construyó esta maravilla de la ingeniería. Mediante ayudas audiovisuales, réplicas de figuras humanas y de maquinarias y afiches antiguos, se ilustran los retos enfrentados por los constructores del Canal, tanto franceses como norteamericanos. Las imágenes llevan al visitante a recrear la atmósfera de la época y la lucha tenaz de aquellos pioneros por sobreponerse a una naturaleza indomable y a un clima insalubre.

La sala de exhibición 2 destaca la importancia del agua como recurso natural de mayor importancia para el funcionamiento del Canal. De igual forma destaca la conservación del ambiente y la protección de la cuenca hidrográfica sobre el fondo de su riqueza y variedad de su flora y su fauna. Aquí se plasma el compromiso adquirido con el manejo sostenible de este recurso.

La sala de exhibición 3 muestra al Canal en acción. Un simulador permite vivir la experiencia de un práctico del Canal que tiene bajo su responsabilidad el paso seguro de un buque de gran tamaño por las esclusas. Para aquellos que preguntan acerca del mantenimiento dado al Canal de Panamá, existe una réplica del interior de una de las enormes alcantarillas que sirven para llenar y vaciar las cámaras en las esclusas. Esta sala de exhibición despierta en el visitante la curiosidad y el deseo de

*Panamanian remote communities get to live the exciting experience of directly and personally observing how the waterway works. This program allows thousands of students to interact with the Canal and the technologies that help keep it at the forefront of the world maritime industry.*

*On March 31, 2004, the exhibition halls of the Center opened to the public. Its first year of operation, a great success in every way, included summer vacation promotions, so hundreds of students enjoyed its facilities free of charge. Since then, in tourist and cultural circles, the Center has become the favorite attraction for everyone visiting Panama.*

*Exhibition Hall 1 depicts how this engineering marvel was constructed. Through audiovisual aids, replicas of human figures and machinery, and ancient posters, the challenges faced by canal builders under French and U.S. administrations are illustrated. The images take the visitor to that era and to the pioneers' tenacious struggle to overcome the unyielding forces of nature and insalubrious climate.*

*Exhibition Hall 2 highlights the significance of water as the single most important natural resource for the operation of the Canal. The richness of the Canal watershed's flora and fauna is displayed to emphasize environmental conservation and protection. This hall demonstrates the Panama Canal Authority's commitment with sustainable management of this resource.*

*Exhibition Hall 3 shows the Canal in action. A simulator allows the visitor to live the experience of a Canal pilot who is responsible for the safe transit of a vessel, of great size through the locks. For those who ask about maintenance in the Panama Canal, there is a replica of the interior of one of the enormous culverts used to fill and empty the locks chambers. This hall awakens the visitor's curiosity and desire to learn more about the waterway's operations and management. The hall also offers an imposing model that depicts a complete*



conocer más sobre el funcionamiento y manejo de la vía. La sala también ofrece una imponente maqueta que muestra un tránsito completo por el Canal.

La sala de exhibición 4 presenta la relación del Canal de Panamá con el mundo: los principales usuarios, las principales rutas comerciales, la clase de carga transportada, y los diferentes tipos de buques. Para aquellos visitantes que tienen la curiosidad de conocer qué es un postpanamax, la sala muestra un modelo de un buque portacontenedores de esas dimensiones y ofrece las facilidades de estaciones interactivas con preguntas, respuestas e ilustraciones.

El Centro de Visitantes de Miraflores es, en definitiva, una plataforma magnífica para comprobar todos los argumentos que hacen del Canal de Panamá una referencia mundial del ingenio y la determinación humana. Y es, sobre todo, testimonio de la voluntad de una nación por estar a la altura de su destino.

*ocean to ocean transit.*

*Exhibition Hall 4 presents the relationship between the Panama Canal and the world: key users, main commercial routes, categories of cargo transported, as well as the different types of vessels. For those curious to know what a Post Panamax is, this hall has a model of a full containership of those dimensions. It also offers interactive stations packed with frequently asked questions and answers, and illustrations.*

*Definitely, the Miraflores Visitors Center is a magnificent stage that corroborates all arguments that make the Panama Canal a world reference for human ingenuity and determination. And it is a testimony of the will of a Nation to materialize its destiny.*



> Sala de exhibición 2  
> Exhibition hall 2



## LA CUENCA DEL CANAL UN COMPROMISO CON EL FUTURO

La conservación del medio ambiente y la disponibilidad de agua como fuente de salud y bienestar general son temas de indiscutible importancia en el panorama mundial actual. Consciente de ello, la ACP está comprometida a dirigir esfuerzos para la conservación y protección de los recursos hídricos de la Cuenca del Canal y a coordinar y promover las acciones necesarias para lograr la transformación sostenible de esta área. Esta es una responsabilidad primordial, pues de ello depende, en gran medida, que el Canal de Panamá pueda seguir brindando el servicio de clase mundial que hasta ahora ofrece a la comunidad marítima internacional. Nuestro negocio depende de los recursos de la Cuenca.

Por ello, la ACP garantiza que las operaciones del Canal se lleven a cabo de acuerdo con los más altos estándares que aseguren la protección del ambiente. Prueba de este compromiso es la obtención y mantenimiento de la certificación ISO 14001-2000; la participación como miembros del Consejo Mundial Empresarial para el Desarrollo Sostenible, con la responsabilidad de la vicepresidencia del Programa del Agua; y ser miembros fundadores del Centro Internacional para el Desarrollo Sostenible, una iniciativa que incluye la operación de una red de información y del Instituto para el estudio y promoción del desarrollo sostenible.

Reconocemos que para asegurar la permanencia y bienestar del valioso patrimonio de todos los panameños, el Canal y su Cuenca, se requiere de otras gestiones y de la participación de las comunidades, los gremios de productores, las entidades académicas, y las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, así como entidades de cooperación internacional. En este sentido, la ACP lidera programas en coordinación con otros sectores, a través de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH) - organismo cuyo objetivo es integrar esfuerzos, iniciativas y recursos para la conservación y manejo de la Cuenca, así

## THE CANAL WATERSHED A COMMITMENT WITH THE FUTURE

*Currently, environmental conservation and availability of fresh water to ensure mankind health and wellbeing are issues of remarkable importance worldwide. Accordingly, the ACP is committed to direct efforts towards the conservation and protection of the Canal Watershed hydrological resources, and to coordinate and foster necessary actions to achieve sustainability of the area. This is a crucial task, since the world-class service offered by the Panama Canal to the maritime community depends, to a great extent, on fresh water availability. Our business relies on the Watershed resources.*

*The ACP's management model stresses responsibility in maintaining the waterway and protecting the environment, and testimony of this commitment include: obtaining and keeping, since 2003, the ISO 14001-2000 certification; participating as member in the World Business Council for Sustainable Development, currently serving as Co-chair of the Water Program; and being a founding member of The International Center for Sustainable Development, an initiative that includes the operation of an information network and the Institute for the study and promotion of sustainable development.*

*We recognize that, ensuring the permanence and conservation of the valuable patrimony that the Canal and its Watershed constitute for the people of Panama, requires other endeavors and the active participation of all stakeholders, including communities, farmers associations, academic institutions, and governmental and non-governmental organizations, as well as international cooperation agencies. Therefore, we lead and coordinate the implementation of joint programs through the Interinstitutional Commission of the Panama Canal Watershed (known as CICH, by its acronym in Spanish). This partnership works towards the integration of efforts, actions, and resources for the conservation and*



como promover su desarrollo sostenible. Este es el esquema utilizado para la ejecución de acciones dirigidas al ordenamiento territorial de la Cuenca, como el programa de catastro y titulación de tierras, el mejoramiento de infraestructuras comunitarias, y la provisión de alternativas productivas a los habitantes del área, entre otras.

En el año fiscal 2005 llevamos a cabo diversas iniciativas dirigidas a la comunidad, para fomentar en ella la responsabilidad que todos compartimos en la conservación del medio ambiente y del recurso hídrico. Además de acercarnos al público general, pusimos un énfasis especial en la atención de centros educativos, donde a través de cursos, seminarios, ferias y celebración de eventos ambientales como el Día Mundial del Agua, el Día de la Tierra y el Día del Árbol, entre otros, se llegó a más de 3,500 estudiantes y 300 docentes de escuelas ubicadas en la Cuenca del Canal.

Otro logro significativo fue el desarrollo de un proceso interinstitucional para establecer indicadores ambientales de presión, estado, impacto y efecto de las acciones planificadas y no planificadas desarrolladas en la Cuenca. Este fue el primer paso en la construcción de un sistema que permitirá monitorear las intervenciones que generan problemas en el área, conocer el estado actual y las tendencias de dichas intervenciones, e identificar los correctivos que requieren ser implementados para orientar el desarrollo sostenible de la Cuenca. Durante el año fiscal 2005 se establecieron 22 indicadores, que incluyen aspectos sobre la cobertura vegetal y descargas de aguas residuales, entre otros, que serán monitoreados por 9 instituciones de acuerdo con el área temática y geográfica de su competencia. Por su parte, la ACP iniciará, en el año fiscal 2006, el monitoreo sistemático del índice de calidad de agua, el cual integra 10 parámetros físico-químicos que describen las condiciones del recurso hídrico.

Adicionalmente, en el año fiscal 2005 iniciamos acciones puntuales en cuatro subcuencas prioritarias, con miras a promover

*management of the Watershed, and promote its sustainable development. By means of this collaborative structure, we have promoted specific initiatives aimed Watershed land use regulation -such as the cadastre and deed allocations program, the enhancement of community infrastructures, and the transfer of agricultural production alternatives to local inhabitants.*

*In fiscal year 2005 we reached the community through a variety of mechanisms to encourage the responsibility we all share in the environmental and water resources conservation. Special emphasis was devoted to reaching schools, by carrying out courses, seminars, environmental fairs, and the commemoration of significant ecological dates such as World Water Day, Earth Day, and Tree Day. By the end of the fiscal year we had worked with over 3,500 students and 300 teachers from Canal Watershed schools.*

*Another significant achievement was the development of indicators to monitor human pressure and environmental conditions, impacts, and effects of planned and unplanned actions in the Watershed. This was the first step towards building a monitoring system to follow up human activities that generate problems in the area, determine the current situation and tendencies of such interventions, and identify the corrective measures needed for addressing Watershed sustainability. During fiscal year 2005 we established 22 indicators to include forest cover, wastewater discharges, and farming practices, among others that will be monitored by 9 institutions according to their thematic responsibilities and geographic scope of action. One of them, the systematic monitoring of water quality, will be conducted by the ACP in fiscal year 2006. This indicator integrates 10 physical-chemical parameters that will describe the condition of hydrological resources.*

*Additionally, in fiscal year 2005, we began specific actions in 4 priority subwatersheds, aiming to promote the integrated water*



el manejo integrado de los recursos hídricos y desarrollo sostenible en la Cuenca. Estas acciones incluyen temas como el manejo y prevención de la contaminación por agroquímicos; el desarrollo de actividades productivas sostenibles (como reforestación, producción de piña y porcinoicultura), la ejecución de acciones de saneamiento y uso y consumo de agua potable; y la capacitación de los Comités Locales de la Cuenca. Algunas de estas gestiones están siendo desarrolladas conjuntamente con la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), en el marco del Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Otro avance en materia de desarrollo de la Cuenca fue la culminación del Plan de Acción Inmediata para el Desarrollo Humano, Apoyo a la Producción y Manejo Ambiental de Áreas Rurales en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, documento diseñado a lo largo de tres años en conjunto con las comunidades de la Cuenca, así como instituciones miembros de la CICH y otros actores institucionales y no gubernamentales. Este plan identifica las necesidades prioritarias de más de 20,000 personas que viven en 140 comunidades localizadas en las zonas más pobres de la Cuenca. Este esfuerzo ha permitido que el gobierno nacional adelante proyectos que mejorarán las condiciones de vida de esta población y que redundarán en un mejor manejo de los recursos naturales y el recurso hídrico.

La Cuenca del Canal de Panamá es un auténtico patrimonio ambiental para nuestro país, y por ello ponemos nuestro empeño en velar por la protección de sus recursos naturales, la administración de su recurso hídrico y en contribuir a su desarrollo sostenible.

*management and sustainable development in the Watershed. These projects include topics such as agrochemical handling and pollution prevention; sustainable production (reforestation, pineapple farming, and livestock rising); sanitation and potable water use; and training of Watershed Local Committees. Some of these initiatives are being conducted with the United States Agency for International Development (USAID), as part of the Panama Canal Watershed Conservation and Recovery Fund.*

*Another milestone related to the Watershed development was the completion of the Immediate Action Plan for the Human Development, Support to Production, and Environmental Management of Rural Areas of the Panama Canal Watershed, a document result of three years of joint work with communities, CICH member institutions, and other government and non-governmental actors. The plan identifies high priority needs of more than 20,000 people in 140 communities located in some of the most impoverished Watershed zones. This effort has allowed the national government to implement projects that will improve living conditions while positively impacting natural and hydrological resources management.*

*The Panama Canal Watershed is an outstanding component of the environmental patrimony of our country, and the ACP is determined to ensure the protection of its natural resources, the efficient administration of its hydrological resources, and to contribute to its sustainable development.*



> Sala de exhibición 3  
> Exhibition hall 3



## PROGRAMA PERMANENTE DE MODERNIZACIÓN

El programa de inversiones de la ACP, durante los seis años de administración panameña, se ha ejecutado de acuerdo con los objetivos estratégicos de incrementar la rentabilidad de la empresa de forma sostenible para el beneficio del país y de expandir la oferta de servicios y productos para aprovechar las oportunidades del mercado. Entre sus principales metas se incluye el aumentar la capacidad del Canal y el rendimiento de los servicios existentes para la continua adecuación del Canal a las exigencias del mercado a través del programa de modernización y rehabilitación de infraestructuras y equipos.

Las inversiones del Canal, para este período, ascienden a B/.847.3 millones, dirigidos principalmente a proyectos de modernización y rehabilitación, al mantenimiento y mejora de los edificios e instalaciones que forman parte del patrimonio de la ACP y a la administración de los sistemas de información y equipos relacionados para dar apoyo a las operaciones del Canal, garantizando la integridad y disponibilidad de la información en línea y en tiempo real.

Los resultados de estas inversiones, conjuntamente con el esfuerzo de un mejoramiento continuo y compromiso de la fuerza laboral de la ACP, se reflejan en el hecho de que el Canal, cerró el año fiscal 2005 con marcas sin precedentes. Entre ellas cabe mencionar, la reducción del Tiempo en Aguas del Canal (TAC) en un 7.8 por ciento (de 26.7 horas a 24.6 horas), y el número de

## PERMANENT MODERNIZATION PROGRAM

*During the six years of Panamanian administration, the ACP's capital investment program has been executed in line with the strategic objectives to sustainably maximize profitability for the Nation's benefit and to enhance our services and products to take advantage of market opportunities. The main goals of this program are to increase Canal capacity and augment existing services to continue to accommodate the Canal to market demand through the modernization and improvement program, that includes upgrading its infrastructure and equipment.*

*Canal investments for this period totaled B/.847.3 million, comprising primarily modernization and rehabilitation projects, management and improvement of ACP buildings and facilities, and management of information systems and related equipment that provide support and continuity to Canal operations ensuring the integrity and availability of online, real-time information.*

*The results of these investments, in conjunction with the commitment and efforts of the ACP workforce towards continuous improvement are reflected in the companies results for fiscal year 2005, including unprecedented records such as a 7.8 percent reduction in Canal Waters Time (CWT) (from 26.7 hours to 24.6 hours). Additionally, the number of marine accidents,*

### Programa de inversiones / Capital investment program







accidentes marítimos, que en 12, se ha mantenido en el mismo nivel de los últimos años. Estos logros son aún más significativos cuando por primera vez, en su historia, por el Canal transitó un volumen de 279.1 millones de toneladas (CP/SUAB) y los buques de alto calado totalizaron 12,648 tránsitos, superando en 130 los tránsitos de este tipo para el año anterior.

#### PROFUNDIZACIÓN DEL CAUCE DE NAVEGACIÓN

Con el objetivo de aumentar la capacidad de almacenaje de agua del lago Gatún, e incrementar el rendimiento de la Cuenca Hidrográfica del Canal, la ACP inició oficialmente el proyecto de profundización del cauce de navegación el 6 de marzo del 2002. Este proyecto permitirá aumentar la disponibilidad efectiva de agua en 362.9 millones de metros cúbicos manteniendo la alta confiabilidad hídrica mínima existente de 99.6 por ciento.

El proyecto incluye el dragado de aproximadamente 7.1 millones de metros cúbicos de material del fondo del cauce navegable y 1.0 millones de metros cuadrados de área fragmentada por la perforación y voladura, lo que beneficiará al país al aumentar la capacidad de almacenamiento de agua dulce para consumo de la población y para uso comercial e industrial. Por su parte, el Canal se beneficiará al asegurar suficiente agua para su futura operación, disminuyendo las restricciones de calado que afectan el tránsito de la vía durante los períodos de escasez de este recurso.

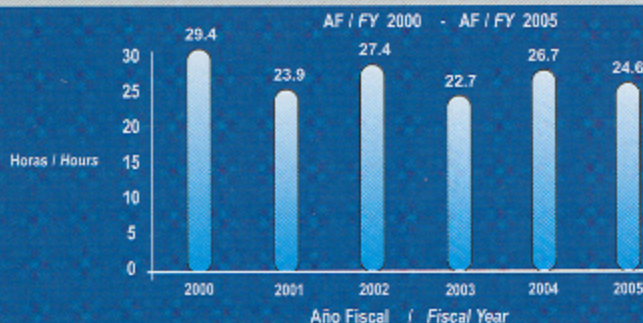
which totaled 12, maintained the same level of the past two years. These achievements are even more significant, considering that a volume of 279.1 million tons (CP/UMS) transited the Canal for the first time in its history and the number of oceangoing (large) vessels totaled 12,648 an increase of 130 transits over the previous year for this type of vessels.

#### DEEPENING OF THE NAVIGATIONAL CHANNEL

To increase the water storage capacity of Gatun Lake and the performance of the Canal watershed, the ACP officially began the deepening of the navigational channel project on March 6, 2002. Deepening the navigational channel will increase the effective availability of water by 362.9 million cubic meters while maintaining the current level of reliability in water resources at 99.6 percent.

The project includes dredging approximately 7.1 million cubic meters of material from the bottom of the Canal's navigational channel and 1.0 million square meters of fragmented area by drilling and blasting. This will increase the Canal's fresh water storage capacity and ensure continued water supply to meet the increasing residential, municipal and industrial fresh water needs of Panama City. It will also guarantee adequate water levels for future operations, minimizing the need for future draft restrictions on Canal transits during periods of severe shortages of this resource.

Promedio de tiempo en aguas del canal / Average canal waters time





Al cierre del año fiscal 2005, este proyecto presenta un avance físico, en los trabajos de dragado, de 95 por ciento y 73 por ciento en los trabajos de perforación y voladura, habiéndose completado los trabajos en las bordadas de Gamboa, Juan Grande, Mamei, San Pablo y Tabernilla, mientras que en el Corte Culebra se han completado las bordadas de Paraíso, Cucaracha y Culebra.

#### ENDEREZAMIENTO/ENSANCHE DEL CORTE CULEBRA

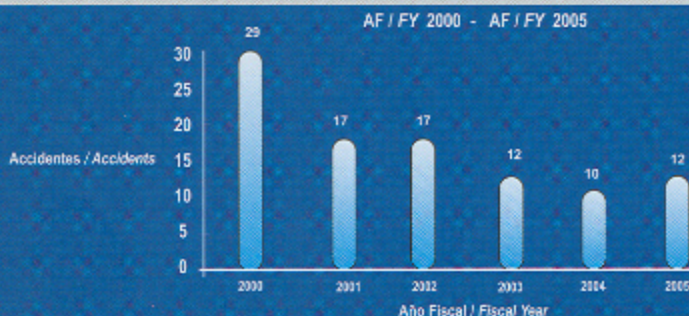
El objetivo de este proyecto es el enderezamiento del Corte con la finalidad de cumplir con la distancia mínima de visibilidad requerida por la regulación 22 de la Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), la cual establece que las embarcaciones mayores de 45 metros de eslora deberán permitir ver la línea de agua a una distancia de 500 metros. Consiste en las excavaciones y dragado de las curvas ubicadas en las bordadas de La Pita Sur, La Pita Norte, Gamboa, Bas Obispo, Lirio, Hodges y Contratista. Al 30 de septiembre del 2005, se han completado los trabajos de excavación seca de la bordada La Pita Sur, los trabajos de la bordada de Lirio presentan un avance de 53.4 por ciento y, además, se adjudicaron los contratos de excavación seca para las bordadas de La Pita Norte y Hodges. Las bordadas de Contratista, Obispo y Gamboa se encuentran en una etapa avanzada de diseño.

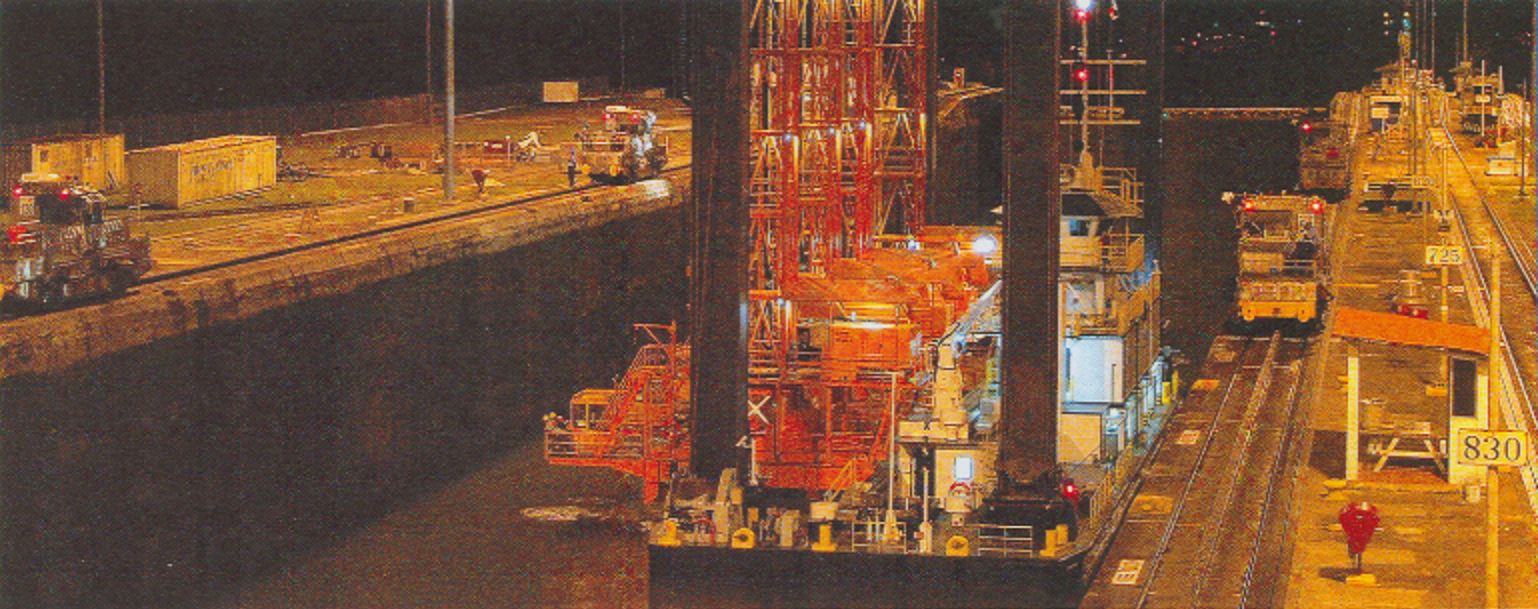
At the end of FY 2005, the project reflected progress of 95 percent of dredged material and 93 percent of drilling and blasting completed work at Gamboa, Juan Grande, Mamei, San Pablo, and Tabernilla reaches. Additionally in the Culebra Cut, work at Paraíso, Cucaracha and Culebra reaches have been completed.

#### CULEBRA CUT STRAIGHTENING/WIDENING (GAILLARD)

The objective of this project is to straighten the Cut to comply with the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) minimum visibility requirements, which establishes that vessels over 45 meters in length should have an unobstructed view of the water surface from a 500 meters distance. The project consists of excavations and dredging of the curves located at La Pita South, La Pita North, Gamboa, Bas Obispo, Lirio, Hodges, and Contractor Hill reaches. As of September 30, 2005, dry excavation work at La Pita South reach was completed and 53.4 percent at Lirio reach was completed. The contracts for the dry excavation at La Pita North and Hodges reaches were awarded and the designs for Contractor Hill, Obispo, and Gamboa reaches are currently in an advanced stage.

Accidentes marítimos / Marine accidents





## PROFUNDIZACIÓN DE LAS ENTRADAS DEL CANAL

Con el objetivo de profundizar las entradas del Canal para garantizar el cumplimiento de las especificaciones del fondo del cauce de navegación y el dragado de tolerancia, el proyecto consiste en el dragado de profundización para aumentar el calado de navegación a 12.7 metros en ambas entradas del Canal y ensanchar la entrada del sector Atlántico en 25 metros a lo largo del cauce en el lado Este.

Al cierre del año fiscal 2005, se concluyeron los trabajos de profundización de la entrada atlántica, con un adelanto de 84 días con relación al cronograma original de trabajo. Los trabajos de dragado de la entrada pacífica presentan un avance del 62 por ciento.

### LOCOMOTORAS

Con la adquisición de locomotoras de tercera generación, se han incorporado mejoras en el sistema de frenos y se han reducido considerablemente los problemas de vibración. Los nuevos modelos operan con dos unidades de tracción de 290 caballos de fuerza, y tienen una capacidad de remolque de 31,818 kilogramos a 4.8 kilómetros por hora y de 18,181 kilogramos a 8 kilómetros por hora, lo cual contrasta con las unidades actuales que pueden mover las mismas cargas a 3.2 y 4.8 kilómetros por hora, respectivamente. El proyecto incluye la adquisición de 18 unidades nuevas y el reemplazo de la flota existente de 82

## DEEPENING OF CANAL ENTRANCES

The objective of this project is the deepening of the Pacific and Atlantic entrances to the Canal to guarantee compliance with the minimum draft requirements for navigation in the channel and dredging tolerance. The project includes dredging to increase the navigational draft at both entrances to 12.7 meters and widening the Atlantic entrance by 25 meters along the eastern side of the channel.

At the end of FY 2005, work on the Atlantic entrance was completed 84 days in advance of the original schedule and the Pacific entrance is 62 percent complete.

### LOCOMOTIVES

The purchase of third-generation locomotives includes improvement of the braking system and has led to a considerable reduction in vibration problems. The new models operate with two 290 hp traction units each, and have a towing capacity of 31,818 kilograms at 4.8 km/h, and 18,181 kilograms at 8 km/h, compared to current locomotives that can tow the same loads at 3.2 km/h and 4.8 km/h, respectively. This project includes the acquisition of 18 new locomotives and the replacement of the 82 existing units, to complete a total of 100 locomotives.

Profundización del cauce de navegación / Deepening of the navigational channel





locomotoras, para una flota de 100 unidades.

Al cierre de este año fiscal, se han recibido 70 unidades, las cuales se encuentran en exitoso funcionamiento en las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún. De igual forma, se iniciaron los trabajos de ensamblaje, con personal de la ACP, de las dos últimas locomotoras de un total de ocho recibidas hasta esa fecha. El ensamblaje de las dos primeras locomotoras, en las instalaciones de ACP, se llevó a cabo bajo la supervisión directa de los ingenieros del contratista, entre los meses de agosto y octubre del 2004. El ensamblaje local contempla un total de 16 unidades, por lo que las 8 restantes se esperan recibir durante el año fiscal 2006. Además, se estima la entrega de 20 locomotoras ensambladas, completándose así el total de la flota de locomotoras para ese mismo año.

#### REHABILITACIÓN DE LOS RIELES DE REMOLQUE

El objetivo del proyecto de rehabilitación de rieles de remolque es remover y reemplazar los rieles y cremalleras, sobre los que operan las locomotoras, con un sistema capaz de soportar las cargas de las nuevas locomotoras, que han sido diseñadas para asistir al número creciente de buques Panamax que transitan por el Canal. Este proyecto, iniciado en el año fiscal 1997, tiene un avance global de 92.9 por ciento al finalizar el año fiscal 2005. El avance en los trabajos de reconstrucción de vías de remolque es de 4,760 metros ó 91.8 por ciento en las esclusas de Miraflores, 3,865 metros ó 98.7 por ciento en las esclusas de Pedro Miguel,

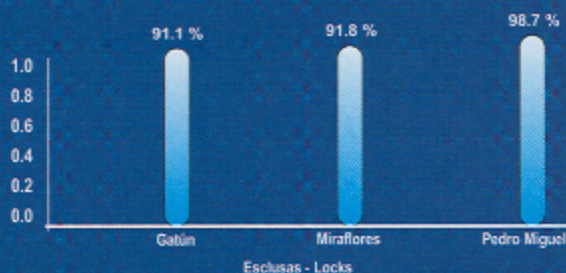
*As of September 30, 2005, 70 new locomotives have been received and are currently in operation at Miraflores, Pedro Miguel, and Gatun locks. The end of the fiscal year saw the start of assembly works, by ACP personnel, on the last two locomotives from a total of eight received to date. The first two locomotives were assembled in ACP installations under the close supervision of contractor's engineers, between August and October 2004. Sixteen locomotives will be assembled locally, with the remaining eight units scheduled for delivery during FY 2006. In addition, with the delivery of 20 fully-assembled locomotives, the complete fleet is expected to be replaced during the same year 2006.*

#### TOW TRACK REHABILITATION

*The objective of the locks tow track rehabilitation project is to remove and replace the locomotive track and racks with a new system, capable of handling the loads of the new locomotives, which are designed to handle the growing number of Panamax vessels that transit the Canal. By the end of FY 2005, this project, which began in FY 1997, had an overall progress of 92.9 percent, with 4,760 meters or 91.8 percent in Miraflores, 3,865 meters or 98.7 percent in Pedro Miguel, and 5,622 meters or 90.1 percent in Gatún. It is anticipated that the total system will be rehabilitated by the end of FY 2007.*

#### Rehabilitación de rieles de locomotoras / Tow track rehabilitation

avance por esclusas, al 30 de septiembre del 2005 / progress by locks, as of September 30, 2005





y 5,622 metros ó 90.1 por ciento en las esclusas de Gatún. Se estima que para el cierre del año fiscal 2007 todo el sistema de rieles esté rehabilitado.

#### SISTEMAS DE TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN

El perfeccionamiento de los sistemas de tecnologías de información, continúa como parte del programa de modernización. Durante el año fiscal 2005, la ACP implementó satisfactoriamente el proyecto de Mejoras al sistema de recolección electrónica de datos (EDCS) que consiste en el desarrollo de una infraestructura tecnológica y operativa con el objetivo de obtener, en forma electrónica, datos sobre los buques que transitan el Canal, específicamente sobre la carga, tiempo estimado de arribo, tripulantes o pasajeros, y procesarlos antes del arribo del buque al Canal. Este proyecto forma parte de las medidas de obligatorio cumplimiento establecidas por la Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), para adoptar el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

#### PLAN DE SEGURIDAD

A partir del año fiscal 2002 la ACP ha incorporado un plan de seguridad integral con el propósito de incrementar las medidas de seguridad existentes en las áreas operativas del Canal. La implementación de este plan incluye objetivos continuos y contempló desde la adquisición de lanchas patrulleras hasta vehículos especializados para respuesta inmediata y la

#### INFORMATION TECHNOLOGY SYSTEMS

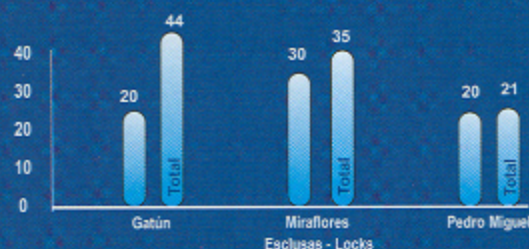
As part of the Canal's modernization program, the enhancement of the information technology systems is on track. During the year under review, the ACP satisfactorily completed the implementation of an enhanced Automated Data Collection System (ADCS). This system includes the development of an operational and technological infrastructure aimed at obtaining automated data on vessels that transit the Canal, specifically cargo declaration, estimated time of arrival, and passenger and crew lists for their processing prior to the vessel's arrival at the Canal. This project is part of the mandatory compliance measures established by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) to adopt the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

#### SECURITY PLAN

Beginning in FY 2002, the ACP began a comprehensive security plan to increase the existing measures in operational areas of the Canal. The implementation of this plan includes ongoing objectives and contemplates the acquisition of patrol launches and specialized vehicles to provide immediate response and to expand the closed circuit television security system. During FY 2005, the ACP implemented measures to enhance maritime security, to include improved security of surveillance systems

Locomotoras de remolque recibidas / Towing locomotives received

al 30 de Septiembre del 2005 / as of September 30, 2005

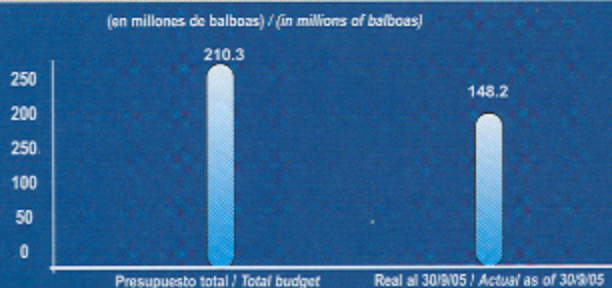




ampliación de la cobertura del sistema de circuito cerrado de seguridad. Durante el año fiscal 2005, se continuó con la ejecución del proyecto Implementación de medidas de protección marítima, que consistió en el mejoramiento de la seguridad de los sistemas de vigilancia para fondeaderos y riberas, mejoras a los controles de acceso en muelles, garitas de seguridad y equipos flotantes, y la integración de los sistemas de seguridad y el desarrollo de un sistema de análisis de la operación de seguridad. Este proyecto también forma parte de las medidas de obligatorio cumplimiento establecidas por la Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) para adoptar el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Al 30 de septiembre del 2005, el proyecto presenta un avance global de un 75 por ciento y se estima su culminación para el año fiscal 2006.

*for anchorages and shores; improved access control systems for harbors, security gates, and floating equipment; integrated all ACP security systems; and developed an analysis system for all aspects of the security operation. This project is also part of the mandatory measures established by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) to adopt the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. This project was 75 percent complete as of September 30, 2005, and is scheduled for completion in FY 2006.*

#### Adquisición de locomotoras / Acquisition of towing locomotives





> Sala de exhibición 4  
> Exhibition hall 4



## CONSTRUYENDO UN NUEVO FUTURO

El Canal de Panamá representa la piedra angular en la cual se apoya gran parte de la economía del país y se potencia su capacidad de desarrollo y crecimiento. No obstante, el Canal sólo será viable mientras se mantenga útil y atractivo para sus clientes, de quienes se derivan los beneficios que el Canal genera para los panameños. Por ello, es a través de una clara visión estratégica, que el Canal se adaptará nuevamente a los cambios pautados por los patrones del comercio mundial, anticipando las necesidades de sus clientes, para así enfrentar exitosamente el reto de mantener su función de motor del desarrollo económico del país.

El Canal, a lo largo de sus 92 años de existencia, ha logrado mejorar continuamente su operación para aprovechar con éxito los cambios en el mercado y en la tecnología de transporte. De esta forma, cuando en la década de 1960 aumentaron los tránsitos, el Canal invirtió en sistemas de iluminación para poder efectuar esclusajes nocturnos. Posteriormente reemplazó locomotoras y remolcadores, ensanchó cauces y mejoró sistemas para poder atender el creciente número de buques de mayor tamaño. Hoy el Canal opera con tecnología del más alto nivel que le permite atender ininterrumpidamente volúmenes de carga y tamaños de buque que no hubiese sido posible manejar con el Canal de 1914. Este continuo esfuerzo de mejoramiento e incremento de capacidad ha hecho que la ruta marítima por Panamá continúe siendo la opción más segura, confiable y competitiva.

Tanto el mercado como el entorno competitivo del Canal han evolucionado significativamente en la última década haciendo que la ruta marítima por Panamá cobre nueva importancia y atractivo como eslabón vital para el comercio transcontinental Este-Oeste entre Asia, América y Europa. Los cambios en los patrones globales de comercio, la utilización de buques de mayor tamaño, el crecimiento de las economías emergentes, los tratados de libre comercio, el congestionamiento de rutas

## THE MAKE UP OF A NEW FUTURE

*The Panama Canal represents the cornerstone supporting most of Panama's economy and propelling its growth and development capacity. However, the Canal will only continue to be viable for as long as it remains useful and attractive to its clients, who produce the benefits that the Canal brings to the Panamanian people. Therefore, through a clear strategic vision, the Canal will once again adapt to the changes in world trade, anticipating its clients' needs and thus succeeding in meeting the challenge of keeping its role as driver of Panama's economic development.*

*All along its 92 years of existence, the Canal has constantly improved its operation, in order to benefit from the changes taking place in its market and in transportation technology. That way, when transits increased during the 1960's, the Canal invested in lighting systems to be able to perform night lockages. After that, locomotives and tugboats were replaced, channels were expanded and systems, in general, were improved for the Canal to be able to meet the requirements of the increasing number and size of vessels. Today the Canal operates with state-of-the-art technology that allows it uninterrupted handling of cargo volumes and vessel sizes that it would not have been able to handle with the original facilities of 1914. These continuous capacity improvements and expansions have helped the maritime route through Panama continue to be the safest, and most reliable and competitive alternative.*

*Both the Canal's market and competitive environment have significantly evolved during the last decade, giving the maritime route through Panama new relevance and appeal as key link for East-West transcontinental trade between Asia, the Americas, and Europe. Changes in global trade patterns, utilization of larger vessels, growing emerging economies, free-trade agreements, competing routes congestion, and evolving developed countries economies, have all favorably*



competidoras y la evolución de las economías de países desarrollados han transformado favorablemente la demanda que sirve el Canal.

El comercio de mercancía contenerizada transportada en buques porta contenedores que operan en itinerario, se ha convertido en el segmento de mercado más pujante, creciente y rentable del Canal. Actualmente, el transporte de carga contenerizada constituye el mayor generador de ingresos del Canal y presenta el mayor potencial de crecimiento. No obstante, también trae consigo exigentes responsabilidades en materia de calidad de servicio y disponibilidad de tránsito. El Canal ya no es sólo un medio de tránsito entre un océano y otro, más bien, es parte integral de la cadena global de logística, transporte y distribución de mercancías contenerizadas. La confiabilidad y la calidad del servicio constituyen la base de una ventaja competitiva del Canal de hoy y del Canal de mañana. Por ello, para mantener su competitividad y asegurar su crecimiento sostenible a largo plazo, el Canal está comprometido a proveer servicio confiable, eficiente y seguro para poder continuar aportando valor a las rutas comerciales a las que sirve y mantenerse como eslabón integral de la nueva cadena global de distribución de mercancías manufacturadas.

Hoy, nuevamente el Canal de Panamá tiene ante sí la oportunidad de captar los intensos flujos del comercio mundial que favorecen el tránsito por la ruta marítima de Panamá; la demanda de la misma, se proyecta creciente y robusta; no obstante, los navieros están optando por rutas competidoras en las cuales utilizan cada vez más buques, que por su tamaño, no pueden transitar por el Canal. Estos buques ofrecen a sus operadores economías de escala y niveles de productividad superiores en rutas transcontinentales. Los principales puertos y centros de distribución de mercancías, dentro de estas rutas, están invirtiendo en capacidad, ubicación, tecnología e infraestructura marítima y terrestre para manejar buques portacontenedores postpanamax y los volúmenes de carga que transportan. Actualmente, 25 por ciento de la capacidad de la flota mundial de buques portacontenedores se encuentra en buques post-panamax. Para el 2008, 37 por ciento de esta capacidad estará en buques que exceden las dimensiones de las esclusas del Canal.

Para aprovechar la oportunidad de crecimiento que brinda la demanda y mantener el valor de la ruta por Panamá, el Canal debe dotarse de la capacidad necesaria para garantizar la disponibilidad de tránsito, el nivel de servicio requerido y atender los buques más eficientes en cada ruta. El Canal actualmente opera a más de 90 por ciento de su capacidad máxima sostenible. Se anticipa que copará su capacidad a más tardar el 2012 cuando quede limitado definitivamente por la estructura física y los ciclos de operación mecánicos e hidráulicos de sus esclusas. Ante esta perspectiva, se cieme la amenaza de competidores existentes que sirven las mismas rutas del Canal y competidores potenciales que constantemente exploran

*transformed Canal service demand.*

*Containerized cargo trade, moved in containerships that operate within an itinerary, has become the Canal's most thriving, growing, and profitable market segment. Nowadays, containerized cargo transportation constitutes the Canal's largest income generator and presents the best growth potential. However, it also entails demanding responsibilities in terms of service quality and transit availability. The Canal no longer is only a way of transiting from one ocean to the other; it is also an integral part of the global chain of containerized cargo transportation, logistics, and distribution. The reliability and quality of its service constitute the basis for today's and tomorrow's Canal competitive advantage. Consequently, in order to maintain its competitiveness and ensure its long-term sustainable growth, the Canal is committed to provide the reliable, efficient, and safe service required to continue to add value to the commercial routes it serves, and to keep on being the integral link of the new manufactured products global distribution chain.*

*Today, again, the Panama Canal has the opportunity for attracting the intense world trade flows favoring the all-water Panama maritime route. This route's demand is growing and robust; however, shippers are increasingly also using competing routes in which they deploy vessels that, due to their size, cannot transit the Canal. These vessels offer shippers economies of scale and higher productivity levels in transcontinental routes. The main ports and merchandise distribution centers in these routes are investing in capacity, location, technology, and maritime and land infrastructure to handle post-Panamax containerships and their cargo volumes. At present, 25 percent of the world's containership fleet capacity is in post-Panamax vessels. By the year 2008, 37 percent of this capacity will be in vessels that exceed the dimensions of Canal locks.*

*In order to take advantage of the growth opportunity offered by world trade demand, and maintain the value of the route through Panama, the Canal must acquire the capacity to guarantee transit availability, required service levels, and serve the most efficient vessels in each route. The Canal is now operating at more than 90 percent of its maximum sustainable capacity. It is anticipated that it will reach maximum capacity by, at the latest 2012, when it will be definitely limited by its physical structure, and locks mechanical and hydraulic operating cycles. Before this lack of capacity scenario, lies the threat of existing competitors that serve the same routes as the Canal, and potential competitors that continuously explore options to enter the interoceanic transportation business. Accordingly, in order to make the most of demand growth, the Canal faces the challenges of offering larger capacity to its market in the short and medium term, allowing larger vessels transits, strengthening its competitiveness before alternative routes, and dissuading new competitors from entering the business.*



ello, para aprovechar el crecimiento de la demanda, el Canal tiene el reto de proveer a corto y mediano plazo mayor capacidad para su mercado, permitir el tránsito de buques más grandes, fortalecer su competitividad ante rutas alternativas y disuadir la entrada de nuevos competidores.

Para dotar al Canal de la capacidad necesaria que garantice su crecimiento sostenible y mantener competitiva la ruta por Panamá, se requerirá de un esfuerzo permanente e ininterrumpido con visión estratégica. El Canal ha llegado al momento en el cual inversiones adicionales en su planta existente no le permiten incrementar significativamente su capacidad. De ahí, que se estudia la construcción de un tercer carril de esclusas que duplique su capacidad y le permita aprovechar las eficiencias y productividad que brinda la oportunidad de transitar más volumen de carga con menor cantidad de tránsitos.

El Canal tiene ante sí otro siglo de crecimiento, para el cual la ACP prepara su Plan Maestro 2005 - 2025 propuesta que establecerá los sólidos cimientos estratégicos que le permitirán superarse durante el Siglo XXI. Con suficiente capacidad, el Canal fortalecerá su posición competitiva como ruta, aumentará su rentabilidad y asegurará la posición de Panamá como centro continental de transporte, trasbordo y logística. A su vez, garantizará la sostenibilidad y crecimiento de los aportes al Estado a largo plazo y su vigencia como piedra angular del desarrollo del país. Como resultado del crecimiento del Canal, Panamá estaría en posición de consolidarse como el nodo hemisférico más importante en la cadena de transporte al conjugar en el istmo panameño las rutas continentales Norte-Sur con las rutas transcontinentales Este-Oeste.

*A permanent and unremitting long-term strategic vision effort will be necessary to provide it with the capacity required to ensure its sustainable growth, and keep the Panama route competitive. The Canal has reached the moment when additional investments on its existing plant do not render significant capacity increases. Therefore, the Canal is now studying the construction of a third set of locks to duplicate Canal capacity and accrue the efficiencies and productivity brought by the capability, to transit higher cargo volumes with fewer transits.*

*Another growth century lies ahead of the Canal, for which the ACP is preparing its 2005-2025 Master Plan proposal that will establish a solid strategic foundation and will help business continuity of the Canal during the 21st Century. With sufficient capacity, the Canal will strengthen its competitiveness as a route, increase its profitability, and ensure Panama's position as continental transportation, transshipment, and logistics center. At the same time, it will guarantee the sustainability and growth of its long-term contributions to Panama and its relevance as the country's development cornerstone. As a result of Canal growth, Panama will be able to secure its position as the most important hemispheric node in the transportation chain, by enabling the meeting in the Panamanian territory of the North-South routes with the East-West routes.*





## TRÁFICO

Durante el año fiscal 2005 las operaciones del Canal presentaron resultados muy positivos, reflejo del dinamismo del comercio marítimo mundial, impulsado principalmente por el fuerte desempeño económico de China. La pujanza económica de China resultó en un aumento de las importaciones de materias primas y de exportaciones de productos elaborados diversos, que indujeron a un mayor tráfico por el Canal de Panamá, especialmente en la ruta comercial, en dos vías, del noreste de Asia con destino a la costa este de los Estados Unidos. China se consolidó en el segundo lugar en importancia después de los Estados Unidos, como origen y destino de la carga que transita por el Canal de Panamá.

En el año fiscal 2005 se registró un total de 14,011 tránsitos, lo que representó una ligera disminución con respecto a los 14,035 tránsitos registrados durante el año fiscal anterior. No obstante, el tamaño de los buques que transitaron la vía aumentó en 4.7 por ciento, lo que contribuyó en mayores ingresos en concepto de peajes. Un total de 12,648 buques de alto calado transitaron el Canal en el año fiscal 2005, haciendo un promedio de 34.6 tránsitos diarios, lo cual representó un aumento de 1.0 por ciento en relación con el año fiscal anterior. Los tránsitos de buques Panamax, aquellos con mangas de 100 pies o más, aumentaron en un 5.7 por ciento como consecuencia, principalmente, de un mayor número de tránsitos de buques portacontenedores, graneleros y tanqueros.

El aumento del tamaño de los buques dio como resultado un total de 279.1 millones de toneladas netas CP/SUAB en el año fiscal 2005, lo cual constituyó un aumento de 4.5 por ciento en comparación al año fiscal 2004. Adicionalmente, en mayo del año fiscal 2005, entró a regir un nuevo sistema de arqueo de buques

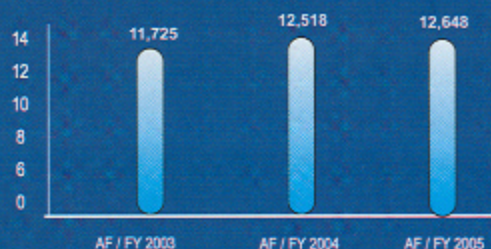
## TRAFFIC

*During fiscal year 2005, Canal operations yielded very positive results due largely to the dynamism of world seaborne trade driven by the strong economic performance of China. This country exhibited a very strong growth in trade, resulting in increased imports of raw materials and exports of manufactured goods of all kinds. This induced increased traffic through the Panama Canal mainly in the two-way trade route of northern Asia to the U.S. east coast. In fiscal year 2005, China positioned itself in second place of importance, after the United States, as origin and destination of cargo through the waterway.*

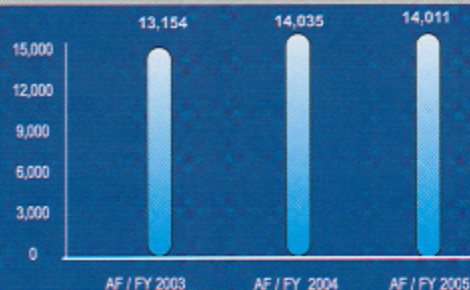
*During fiscal year 2005, a total of 14,011 transits were recorded, slightly under the 14,035 transits recorded in fiscal year 2004. Nevertheless, the average vessel size rose by 4.7 percent. Oceaongoing transits totaled 12,648, with a daily average of 34.6 transits, reflecting a 1.0 percent increase from those recorded during the same period of fiscal year 2004. Transits of Panamax vessels increased 5.7 percent, largely resulting from increased transits of full containerhips, dry bulkers, and tankers.*

*The increase in vessel size resulted in a total of 279.1 million PC/UMS net tons in fiscal year 2005, a 4.5 percent rise over fiscal year 2004. In addition, a new billing system came into effect on May 1st, fiscal year 2005. The new system charges containerhips based on their container carrying capacity, and charges other*

Tráfico de buques de alto calado / Oceaongoing transits



Tráfico del Canal de Panamá / Panama Canal transits





para tasar a los buques portacontenedores según su capacidad de cargar contenedores, y a otros tipos de buques por el número de contenedores efectivamente transportados sobre cubierta durante el tránsito. La nueva estructura tarifaria establece el cobro de peajes para estos buques, sobre la unidad de medida de TEU (contenedor equivalente de 20 pies). Para los demás tipos de buques se mantuvo el sistema tradicional de arqueo basado en las toneladas netas CP/SUAB. Como resultado de este cambio, se amplió la base de cálculo de los peajes de estos tipos de buques, lo que repercutió positivamente en el incremento de los ingresos por peajes.

La recaudación de ingresos por peajes en el año fiscal 2005 fue de B/. 847.5 millones, lo que significó un aumento de B/. 89.8 millones, ó 11.9 por ciento, en relación con los B/. 757.7 millones de ingresos recaudados por igual concepto durante el año fiscal anterior. El monto generado incluye B/. 181.1 millones, producto del nuevo sistema de cobro basado en TEU.

#### SEGMENTOS DE MERCADO

El segmento de buques Portacontenedores ocupó el primer lugar en todas las cifras de tráfico. Se reportó un total de 2,879 tránsitos, B/. 334.4 millones en peajes y 97.8 millones toneladas netas de CP/SUAB. Esto representa incrementos de 13.5 por ciento en tránsitos, 33.7 por ciento en peajes y 13.1 por ciento en toneladas netas CP/SUAB con relación al año fiscal 2004. La razón principal de estos incrementos ha sido la introducción de nuevos servicios a través del Canal de Panamá, especialmente en la ruta Asia-costa este de los Estados Unidos, con lo cual se ha aumentado la participación del Canal en esta ruta en comparación con el sistema intermodal y otros métodos de transporte.

Igualmente, aumentó el tamaño promedio de buques portacontenedores

container-carrying vessels according to the number of containers aboard when transiting. This new billing structure established the TEU (twenty foot equivalent container unit) as the basis to assess tolls for these vessels in particular, while other vessel types maintained the prior PC/UMS system. As a result of this change, the basis for tolls charges was expanded, which produced a significant increase in tolls revenue.

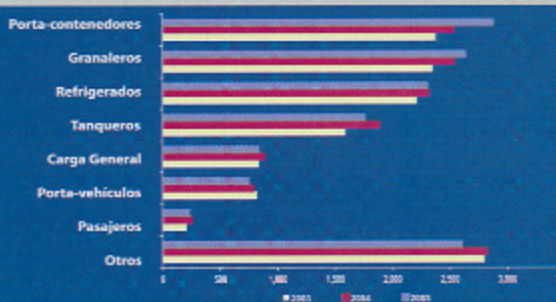
Tolls revenues totaled B/. 847.5 million, an increase of 11.9 percent or B/. 89.8 million over the B/. 757.7 million recorded in fiscal year 2004. This includes B/. 181.1 million resulting from the new billing structure based on TEU.

#### MARKET SEGMENTS

The Full Container vessel segment broke all previous records registering 2,879 transits, B/. 334.4 million in tolls revenues and 97.8 million PC/UMS net tons. These figures represent an increase of 13.5 percent in transits, 33.7 percent in tolls and 13.1 percent in PC/UMS net tons as compared to fiscal year 2004. This remarkable performance was driven by the introduction of new liner services through the Panama Canal, especially in the Asia-U.S. East Coast trade route, increasing Canal participation in this route when compared with the intermodal system and other alternative methods of transportation.

The average full-container vessel size rose with the availability of larger-than-average Panamax vessels that were relocated

Tránsitos por tipo de buque / Transits by vessel type





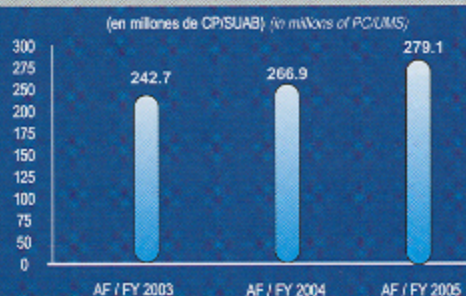
que transitaron por el Canal de Panamá, debido principalmente a la introducción de nuevo tonelaje post-panamax en otras rutas marítimas, aumentando así la disponibilidad de una gran cantidad de buques Panamax con dimensiones relativamente más grandes que el promedio. La entrada en vigencia de la nueva estructura de peajes para los buques portacontenedores, a partir del 1 de mayo del 2005, a razón de B/.42 por TEU, contribuyó al aumento significativo en los ingresos por peajes durante este año. Entre mayo y septiembre del 2005, se registró un total de 4.2 millones de TEU. Los embarcadores prefieren la ruta del Canal de Panamá para la carga proveniente de Asia a la costa este de Estados Unidos, debido principalmente a la congestión en el sistema intermodal de los Estados Unidos y en los puertos de la costa oeste de este país.

Por segundo año consecutivo, el segmento de Graneles Secos continuó con una tendencia de recuperación. Este segmento registró un total de 2,636 tránsitos, B/.159.3 millones en ingresos por peajes y 55.1 millones de toneladas netas CP/SUAB, lo que reflejó aumentos de 3.8 por ciento en tránsitos, 3.2 por ciento en ingresos por peajes y 3.2 por ciento en toneladas netas CP/SUAB, en comparación con el año fiscal 2004. Los movimientos de carbón metalúrgico en la ruta de la costa este de Estados Unidos a Asia se mantuvieron fuertes pero a un paso más moderado que el año anterior, mientras que se experimentó un incremento de los cargamentos de coque desde Asia a los Estados Unidos. La expansión de la producción de manufacturas de hierro y acero de bajo costo en China, promovió las exportaciones de productos de acero hacia la costa este de Estados Unidos por el Canal de Panamá. Por su parte, los embarques de granos en la ruta del Golfo de México en los Estados Unidos con destino a Asia no mostraron mucho dinamismo, por efecto de una mayor competencia de Argentina y Brasil, una demanda rezagada en Asia por problemas relacionados a la gripe aviar y, a finales del año fiscal, el impacto

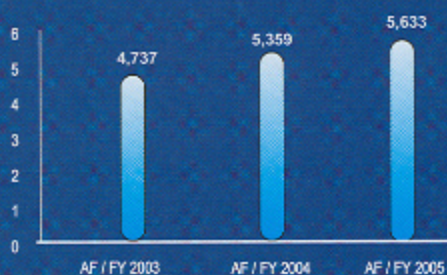
after liner operators upgraded other maritime routes with the addition of new post-Panamax tonnage. The new tolls structure of B/.42 per TEU introduced in May 2005, largely contributed to the increase in toll revenues for this year. The capacity registered between May and September was 4.2 million TEU. Due to continuous congestion in the U.S. intermodal system and West Coast ports, shippers prefer the all-water route when placing their goods coming from Asia to the East Coast of the United States.

For the second consecutive year, the Dry Bulk segment continued on a recovery trend. The segment recorded a total of 2,636 transits, B/.159.3 million in tolls revenue, and 55.1 million in PC/UMS net tons, which reflected in increases of 3.8 percent in transits, 3.2 percent in tolls, and 3.2 percent in PC/UMS, over fiscal year 2004. Movements of metallurgical coal continued strong, but at a more moderate rate compared to the previous year. Coke flows from Asia to the East Coast of the United States picked up during this fiscal year. Also, the expanded production of low-cost steel manufactures in China promoted exports of steel products to the East Coast of the United States through the Panama Canal. On the other hand, grain shipments from the U.S. Gulf region to Asia were weak, as a result of greater competition from Argentina and Brazil, sluggish Asian demand related with avian flu problems, and the impact of Hurricane Katrina on U.S. Gulf ports during the last few months of the fiscal year.

Tonelaje de buques / Vessel tonnage



Tránsitos de buques Panamax / Panamax vessel transits





negativo del huracán Katrina en los principales puertos de la región del Golfo de Méjico.

El segmento de Graneles Líquidos tuvo un desempeño positivo en el año fiscal 2005, al registrar un total de B/.95.2 millones en peajes y 34.5 millones de toneladas netas CPSUAB, lo cual representó un incremento de 3.7 y 3.3 por ciento, respectivamente, con relación al año fiscal anterior. En contraste, los tránsitos disminuyeron 6.6 por ciento durante el período reportado, al totalizar 1,762, lo cual es una clara indicación de que el tamaño promedio de estos buques ha aumentado. El crecimiento experimentado por el segmento en este año fiscal ha estado impulsado por los flujos de crudo y sus productos derivados, principalmente el diesel y la gasolina, con destino a los Estados Unidos y Centroamérica, y productos petroquímicos en su ruta principal de la costa este de los Estados Unidos con destino a Asia. Los altos precios del petróleo en los mercados internacionales propiciaron intercambios comerciales de arbitraje que favorecieron las rutas del Canal.

El segmento de Porta-vehículos registró 754 tránsitos, lo que representó una disminución de 5.0 por ciento frente a la cifra total del año fiscal anterior. Las toneladas CP/SUAB totalizaron aproximadamente 35.8 millones, 2.0 por ciento por debajo de los 36.5 millones registrados en el año fiscal 2004. Como resultado, la contribución del segmento de buques porta-vehículos en concepto de peajes totalizó B/.96.7 millones, 2.0 por ciento por debajo del total recaudado durante el año fiscal anterior. Los altos precios del combustible han afectado la demanda vehicular hacia el mercado norteamericano, sobre todo en los vehículos todo terreno. Por su parte, las exportaciones asiáticas hacia el mercado europeo se han fortalecido en detrimento de aquellas hacia el mercado norteamericano como consecuencia de mejores expectativas de ganancias por la fortaleza del euro con relación al dólar. Estos factores contribuyeron a la disminución en los embarques vehiculares transportados a través de la vía interoceánica, provenientes de Asia con destino a la costa este de los Estados Unidos.

Los tránsitos de Buques de Pasajeros totalizaron 232, un 10.1 por ciento por debajo de los tránsitos registrados durante el año fiscal anterior. A su vez, las toneladas CPSUAB disminuyeron 9.8 por ciento, sumando cerca de 10 millones, mientras que los peajes totalizaron B/.28.7 millones, aproximadamente 9.9 por ciento por debajo de los peajes recaudados durante la temporada de cruceros 2003-2004. Previo al inicio de la temporada 2004-2005, las principales líneas de cruceros modificaron sus itinerarios de buques empleados hacia el destino de Panamá. Estas modificaciones

*The Liquid Bulk segment had a positive performance during fiscal year 2005, and registered B/.95.2 million in tolls revenues and 34.5 million PC/UMS net tons, which represented increases of 3.7 and 3.3 percent respectively, over fiscal year 2004. In contrast, the number of transits decreased 6.6 percent during the period under review, totaling 1,762, which is a clear indication that the average size of these vessels increased. The growth experienced by the segment during this fiscal year was triggered by the flow of crude oil and related products, mainly gasoline and diesel destined to the United States and Central America; as well as petrochemical products on its major route from the U.S. East Coast to Asia. Oil high prices in international markets encouraged arbitrage trades that favored Canal routes.*

*Vehicle Carriers recorded 754 transits during fiscal year 2005, representing a 5.0 percent decrease compared to the transit figure of the previous fiscal year. PC/UMS tons totaled approximately 35.8 million, 2.0 percent below the 36.5 million recorded during fiscal year 2004. As a result, the vehicle carrier segment tolls revenues totaled B/.96.7 million, 2.0 percent below the tolls figures recorded for the previous fiscal year. High fuel prices have undermined vehicle demand in the U.S. market, particularly for traditional truck-based SUV's (Sports Utility Vehicles). Additionally, Asian car exports to the European market have strengthened in detriment to the U.S. market, due to better profit perspectives offered by the strong euro versus the dollar. These factors contributed to a downturn in vehicle shipments originating in Asia and destined for the U.S. East Coast via the waterway.*

*In fiscal year 2005, Passenger ship transits totaled 232, a 10.1 percent downturn compared to total transits recorded during the previous fiscal year. In turn, PC/UMS tons dropped 9.8 percent, recording close to 10 million tons, while total tolls registered B/.28.7 million, approximately 9.9 percent below the tolls figure recorded during the 2003-2004 cruise season. Prior to the start of the 2004-2005 cruise season, the main shipping lines modified their vessels' routes towards the Panama cruise destination. Itinerary modifications included the redeployment of*



incluyeron la colocación de algunos buques con dimensiones Panamax hacia otros destinos, lo que afectó el tráfico a lo largo de la temporada. Factores climatológicos y de seguridad propiciaron un marcado aumento de salidas de cruceros de puertos casa ("close to home") de itinerarios cortos (cinco a siete días de duración), en los Estados Unidos, lo que afectó los itinerarios de larga duración (siete días y más), que incluyen el destino de Panamá en la ruta a través del Canal.

El segmento de Carga Refrigerada registró una disminución de once tránsitos con relación al año fiscal 2004, al totalizar 2,305 tránsitos. En peajes se registraron B/.53.2 millones, un incremento de B/.2.2 millones resultado del cobro sobre los TEU sobre cubierta. Las toneladas netas CP/SUAB registraron un leve incremento de trescientas mil toneladas netas, totalizando 18.6 millones de toneladas CP/SUAB. El comercio internacional de carga refrigerada en general experimentó situaciones adversas tales como los altos niveles de fletes, problemas climatológicos y menores niveles de producción, los cuales mermaron el crecimiento sostenible de este segmento en la ruta por el Canal de Panamá.

## RESULTADO DE OPERACIONES

### INGRESOS

Durante el AF 2005 los ingresos por peajes aumentaron B/.89.8 millones ó 11.9 por ciento en comparación con la ejecución del año fiscal anterior, alcanzando la suma de B/.847.5 millones. Adicionalmente, los ingresos por servicios relacionados al tránsito aumentaron B/.30.6 millones ó 12.8 por ciento en comparación con la ejecución del año fiscal 2004, alcanzando la suma de B/.269.2 millones. Con estos resultados, el Canal de Panamá logró un total en ingresos de tránsito de B/.1,116.8 millones, que representa un incremento de B/.120.5 millones ó 12.1 por ciento en

*Panamax vessels to other destinations, a move that affected traffic levels as well as tonnage performance during the cruise season. Meanwhile, passenger security, as well as weather-related factors, prompted the popularity of cruises departing from "close to home" U.S. ports (five-to-seven day durations), undermining longer itineraries (seven days and longer), which include the trans-Canal cruise experience.*

*Refrigerated Cargo registered 2,305 transits, a reduction of eleven transits as compared to fiscal year 2004. Tolls registered B/.53.2 million, which represented a slight increase of B/.2.2 millions as a result of the TEU charge for on board containers implemented this fiscal year. Total PC/UMS tonnage registered an increase of nearly three hundred thousand for a total of 18.6 million PC/UMS tons. Several factors influenced the international refrigerated commerce that slowed reefer growth through the Panama Canal route, such as higher transportation costs, adverse weather situations, and lower trade commodities production.*

## OPERATING RESULTS

### REVENUES

*During FY 2005, toll revenues increased B/.89.8 million, or 11.9 percent in comparison with the previous fiscal year, reaching a total of B/.847.5 million. Additionally, revenues from transit related services increased B/.30.6 million, or 12.8 percent over the fiscal year 2004, for a total of B/.269.2 million. As a result, the Panama Canal grossed total toll and transit related revenues*

Ingresos por peajes / Tolls revenues



Ingresos / Revenues







comparación con la ejecución del año fiscal anterior de B/.996.3 millones. Igualmente, los otros ingresos del Canal alcanzaron B/.92.3 millones, superando en B/.25.2 millones ó 37.5 por ciento la cifra del año fiscal anterior.

En resumen, durante el AF 2005 el total de ingresos de operación del Canal de Panamá alcanzaron los B/.1,209.1 millones, lo que equivale a un aumento de B/.145.6 millones ó 13.7 por ciento en comparación con los correspondientes al año fiscal 2004.

#### **GASTOS**

Los gastos de operación, para el periodo, alcanzaron un total de B/.443.8 millones, lo que equivale a un aumento de B/.23.9 millones ó 5.7 por ciento en comparación con el año fiscal anterior. Esta variación se debe principalmente al aumento en el rubro de combustible.

Los pagos a la República de Panamá en concepto de derecho por tonelada neta y tasa por servicios prestados por el Estado ascendieron a B/.220.0 millones, superando en B/.17.5 millones u 8.6 por ciento los pagos del año fiscal anterior. Este incremento es producto del aumento de 12.4 millones de toneladas que transitaron el Canal.

#### **UTILIDADES**

La utilidad neta de la ACP, como resultado de sus operaciones para el periodo, después del pago de tasas y depreciación fue de B/.483.9 millones. Esto equivale a un aumento de B/.103.6 millones ó 27.2 por ciento en comparación con el año fiscal anterior.

De esta utilidad el Canal de Panamá retuvo B/.215.1 millones para financiar el programa de inversiones y para reservas de patrimonio, por lo que declaró B/.268.8 millones en concepto de excedentes pagaderos a la República de Panamá.

#### **RAZONES FINANCIERAS**

Los resultados de las operaciones durante el AF 2005 revelan un aumento de la rentabilidad, indicada por un margen de utilidad neta sobre ventas (margen de ganancia) de 40.5 por ciento, y un rendimiento sobre el total de activos de 15.5 por ciento. En el AF 2004 estos indicadores financieros alcanzaron 35.8 por ciento y 13.4 por ciento respectivamente. Este incremento se debe principalmente al incremento en los ingresos de tránsito y al control en los gastos de operaciones

*of B/.1,116.8 million, which represented an increase of B/.120.5 million, or 12.1 percent as compared to operating results of the previous fiscal year of B/.996.3 million.*

*Other operating revenues at B/.92.3 million, surpassed prior fiscal year results by B/.25.2 million or 37.5 percent. In summary, Panama Canal total operating revenues for fiscal year 2005 were B/.1,209.1 million, B/.145.6 million or 13.7 percent over fiscal year 2004 results.*

#### **EXPENSES**

*Operating expenses at B/.443.8 million, reflected a B/.23.9 million or 5.7 percent increase over the previous fiscal year. Said variation was mainly due to the increase in cost of fuel.*

*Payments to the Republic of Panama for net tonnage rights and public services were B/.220.0 million, surpassing prior fiscal year payments by B/.17.5 million or 8.6 percent. This increase was the result of 12.4 million additional PC/UMS net tons transiting the Canal.*

#### **NET INCOME**

*The Panama Canal Authority's net income for the period after statutory payments and depreciation was B/.483.9 million, which was an increase of B/.103.6 million, or 27.2 percent when compared to the previous fiscal year results.*

*From these, B/.215.1 million were retained to finance the capital investment program and equity reserves. This resulted in surplus payments to the Republic of Panama of B/.268.8 million.*

#### **FINANCIAL INDICATORS**

*The operating results of the Panama Canal for FY 2005 show an increase in profitability, as indicated by a net income to sales margin of 40.5 percent, and a yield of 15.5 percent return on total assets, showing a considerable increase when compared to FY 2004, where these financial indicators reached 35.8 percent and 13.4 percent, respectively. This increase was mainly due to transit revenues increment, additional net tonnage transit, and other Canal revenues.*

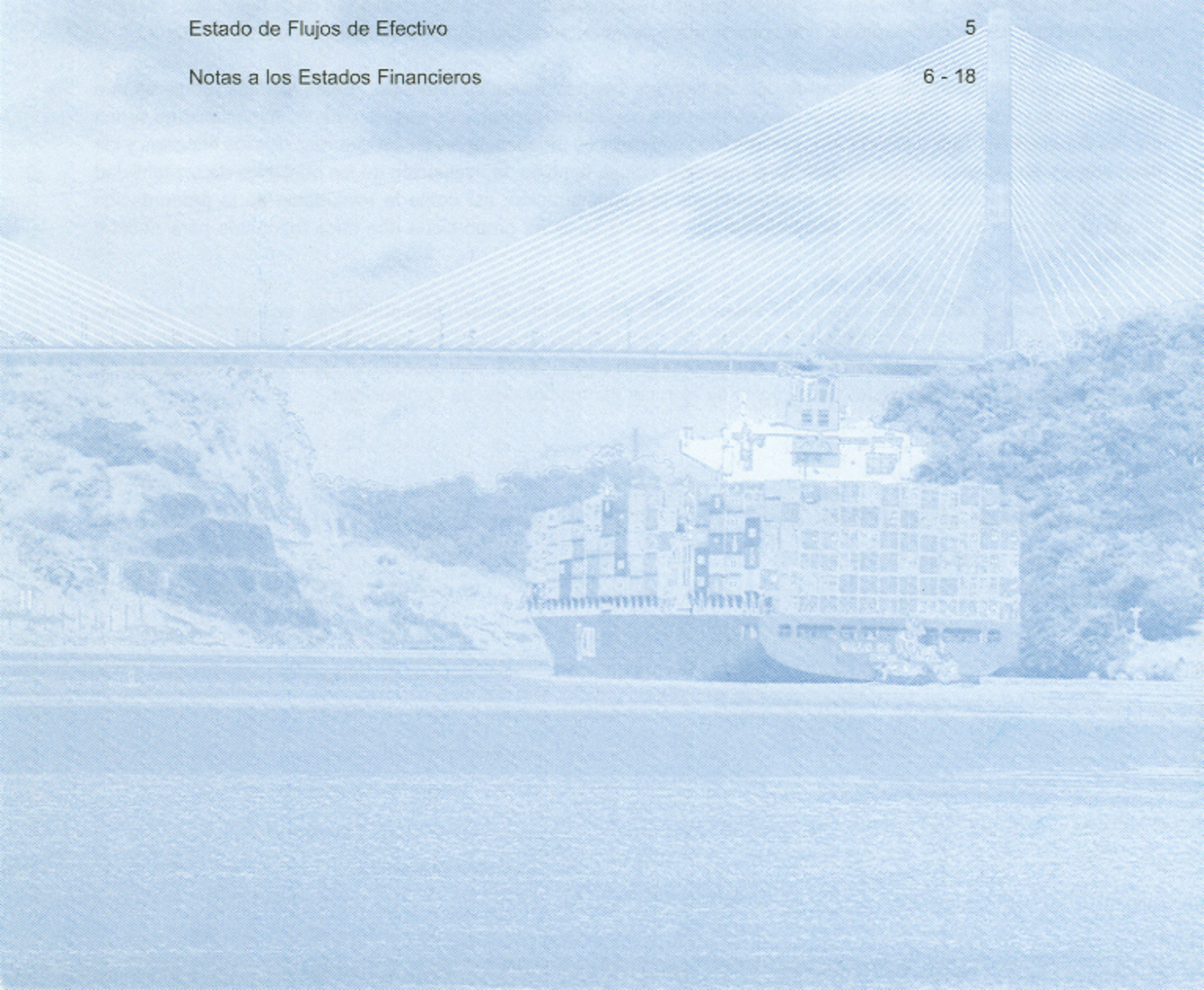


## Autoridad del Canal de Panamá

Índice para los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005

---

	Páginas
Informe de los Auditores Independientes	1
Estados Financieros:	
Balance General	2
Estado de Resultados	3
Estado de Cambios en el Patrimonio	4
Estado de Flujos de Efectivo	5
Notas a los Estados Financieros	6 - 18



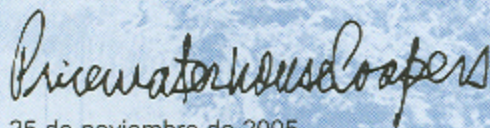
### Informe de los Auditores Independientes

A la Junta Directiva de  
Autoridad del Canal de Panamá

Hemos auditado el balance general que se acompaña de la Autoridad del Canal de Panamá al 30 de septiembre de 2005, y los correspondientes estados de resultados, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha. Estos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Autoridad. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros con base en nuestra auditoría.

Efectuamos nuestra auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Estas Normas requieren que planifiquemos y ejecutemos la auditoría para obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no tienen errores importantes. Una auditoría incluye examinar, con base en pruebas, la evidencia que respalda los importes y las revelaciones en los estados financieros. Una auditoría incluye también, la evaluación de los principios de contabilidad usados y los estimados importantes efectuados por la Administración, así como la evaluación de la presentación global de los estados financieros. Aseveramos que nuestra auditoría proporciona una base razonable para nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros anteriormente referidos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de la Autoridad del Canal de Panamá al 30 de septiembre de 2005, el resultado de sus operaciones y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad.



25 de noviembre de 2005  
Panamá, República de Panamá

## Autoridad del Canal de Panamá

### Balance General 30 de septiembre de 2005 (en miles de Balboas)

	2005	2004
<b>Activos</b>		
Propiedades, planta y equipos, neto de depreciación acumulada (Notas 2 y 15)	B/. 2,095,404	B/. 2,007,551
Cuenta por cobrar (Nota 3)	20,140	20,140
Activos circulantes		
Efectivo (Nota 4)	664,428	632,175
Inversiones (Nota 5)	305,654	139,260
Cuentas por cobrar (Nota 6)	26,030	17,189
Inventarios:		
Almacenes, neto de provisiones acumuladas para obsolescencia y excedente de B/.5,236 en el 2005 y B/.5,300 en el 2004	26,534	25,129
Combustible	4,538	1,142
Otros activos circulantes	12,397	5,435
Total de activos circulantes	1,039,581	820,330
Total de activos	<u>B/. 3,155,125</u>	<u>B/. 2,848,021</u>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>		
Patrimonio		
Patrimonio (Nota 15)	B/. 1,904,547	B/. 1,904,568
Utilidades retenidas:		
No disponibles para distribución (Nota 7)	794,325	579,241
Disponibles para distribución (Nota 8)	268,850	183,708
Total de patrimonio	2,967,722	2,667,517
Indemnizaciones (Nota 9)	10,000	10,000
Pasivos circulantes		
Cuentas por pagar (Nota 10)	62,464	69,344
Provisión para reclamos por siniestros marítimos (Nota 11)	27,524	24,887
Salarios y vacaciones acumuladas por pagar	84,495	73,392
Otros pasivos	2,920	2,881
Total de pasivos circulantes	177,403	170,504
Total de patrimonio y pasivos	<u>B/. 3,155,125</u>	<u>B/. 2,848,021</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros.

## Autoridad del Canal de Panamá

### Estado de Resultados

Por el año terminado el 30 de septiembre de 2005

(en miles de Balboas)

	2005	2004
<b>Ingresos</b>		
Ingresos por peajes	B/. 847,539	B/. 757,685
Servicios relacionados con el tránsito	<u>269,235</u>	<u>238,657</u>
	1,116,774	996,342
Otros ingresos:		
Venta de energía eléctrica	45,430	34,898
Venta de agua	17,499	17,167
Intereses ganados	23,243	9,077
Misceláneos	<u>6,169</u>	<u>6,003</u>
Total de otros ingresos	<u>92,341</u>	<u>67,145</u>
Total de ingresos	<u>1,209,115</u>	<u>1,063,487</u>
<b>Gastos</b>		
Derecho por tonelada neta (Nota 10)	190,960	173,485
Servicios personales	317,221	312,509
Prestaciones laborales	40,362	40,494
Materiales y suministros	33,610	34,968
Combustible	39,467	25,789
Transporte, alimentación y hospedaje en el exterior	750	624
Viáticos y movilización local	624	733
Contratos de servicios no personales	33,620	33,137
Tesoro Nacional - tasa por servicios públicos	29,000	29,000
Seguros	13,700	6,299
Siniestros marítimos, neto	4,123	5,636
Obsolescencia y excedentes de inventario, neto	899	1,288
Otros gastos	<u>8,206</u>	<u>10,482</u>
	712,542	674,444
Menos mano de obra y materiales capitalizados (Nota 12)	<u>48,806</u>	<u>52,087</u>
	<u>663,736</u>	<u>622,357</u>
Utilidad antes de depreciación	545,379	441,130
Depreciación	<u>61,445</u>	<u>60,797</u>
Utilidad neta (Nota 13)	<u>B/. 483,934</u>	<u>B/. 380,333</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros.

## Autoridad del Canal de Panamá

Estado de Cambios en el Patrimonio  
Por el año terminado el 30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

	Utilidades Retenidas		Total	
	Patrimonio	No Disponibles para Distribución		Disponibles para Distribución
<b>Saldo al 30 de septiembre de 2003</b>	B/. 1,908,682	B/. 382,616	B/. 106,754	B/. 2,398,052
Ajuste a los bienes transferidos por el Gobierno de Panamá (Nota 15)	(35)	-	-	(35)
Transferencia al Tesoro Nacional (Nota 8)	-	-	(106,754)	(106,754)
Utilidad neta	-	-	380,333	380,333
Contribuciones al programa de inversiones (Nota 7)	-	101,925	(101,925)	-
Reserva para riesgos catastróficos (Nota 7)	-	10,000	(10,000)	-
Reserva corporativa para contingencias y capital de trabajo (Nota 7)	-	51,700	(51,700)	-
Reserva para programa socio-ambiental de la cuenca hidrográfica (Nota 7)	-	5,000	(5,000)	-
Otras reservas de patrimonio (Nota 7)	-	28,000	(28,000)	-
Propiedades transferidas al Gobierno de Panamá (Nota 15)	(4,079)	-	-	(4,079)
<b>Saldo al 30 de septiembre de 2004</b>	<b>1,904,568</b>	<b>579,241</b>	<b>183,708</b>	<b>2,667,517</b>
Transferencia al Tesoro Nacional (Nota 8)	-	-	(183,708)	(183,708)
Utilidad neta	-	-	483,934	483,934
Contribuciones al programa de inversiones (Nota 7)	-	147,784	(147,784)	-
Reserva corporativa para contingencias y capital de trabajo (Nota 7)	-	37,700	(37,700)	-
Otras reservas de patrimonio (Nota 7)	-	29,600	(29,600)	-
Propiedades transferidas al Gobierno de Panamá (Nota 15)	(21)	-	-	(21)
<b>Saldo al 30 de septiembre de 2005</b>	<b>B/. 1,904,547</b>	<b>B/. 794,325</b>	<b>B/. 268,850</b>	<b>B/. 2,967,722</b>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros.

## Autoridad del Canal de Panamá

### Estado de Flujos de Efectivo

Por el año terminado el 30 de septiembre de 2005

(en miles de Balboas)

	2005	2004
<b>Flujos de efectivo de las actividades de operación</b>		
Utilidad neta	B/. 483,934	B/. 380,333
Ajustes para conciliar la utilidad neta con el efectivo neto provisto por las actividades de operación:		
Depreciación	61,445	60,797
Pérdida en retiro o disposición de propiedades, planta y equipos	478	2,866
Obsolescencia y excedentes de inventario, neto	899	1,288
Provisión para reclamos por siniestros marítimos	4,123	5,636
Cambios en activos y pasivos de operación:		
Cuentas por cobrar	(8,841)	(629)
Inventarios	(5,700)	320
Otros activos circulantes	(6,962)	(1,413)
Pasivos circulantes	2,776	15,247
	<u>532,152</u>	<u>464,445</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		
Compra e instalaciones de propiedades, planta y equipos, neto	(149,797)	(136,682)
Aumento neto en inversiones	(166,394)	(27,633)
(Aumento) disminución neto en depósitos a plazo con vencimientos originales a más de 90 días	(172,629)	32,344
	<u>(488,820)</u>	<u>(131,971)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento</b>		
Transferencia al Tesoro Nacional	(183,708)	(106,754)
(Disminución) aumento neto en el efectivo y equivalentes de efectivo	(140,376)	225,720
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	369,569	143,849
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año (Nota 4)	<u>B/. 229,193</u>	<u>B/. 369,569</u>
<b>Actividades de inversión que no representaron desembolso de efectivo</b>		
Ajuste a los bienes transferidos por el Gobierno de Panamá (Nota 15)	B/. -	B/. (35)
Bienes transferidos al Gobierno de Panamá (Nota 15)	(21)	(4,079)
	<u>B/. (21)</u>	<u>B/. (4,114)</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros.



## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

---

### 1. Organización y Resumen de las Políticas de Contabilidad Más Importantes

#### Organización

La Autoridad del Canal de Panamá (la ACP) es una persona jurídica autónoma de derecho público constituida de conformidad con el Artículo 310 de la Constitución Política de la República de Panamá. Le corresponde a la ACP privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá (el Canal) y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. Tiene patrimonio propio y derecho de administrarlo. La ACP se organizó mediante la Ley No.19 de 11 de junio de 1997 (Ley Orgánica).

La ACP también tiene la responsabilidad de la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica del Canal, constituidos por el agua de los lagos y sus corrientes tributarias, en coordinación con los organismos estatales que la ley determine.

Con la terminación de los Tratados Torrijos-Carter de 1977, al mediodía del 31 de diciembre de 1999, el Canal de Panamá revirtió a la República de Panamá libre de deudas y gravámenes, constituyéndose en un patrimonio inalienable de la nación panameña, el cual permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones y su uso estará sujeto a los requisitos y condiciones que establezca la Constitución Política de la República de Panamá, la Ley Orgánica de la ACP y su Administración.

Al 30 de septiembre de 2005, la ACP contaba con 9,106 empleados, de los cuales, 8,173 corresponden a posiciones permanentes y 933 a posiciones temporales. Al 30 de septiembre de 2004, el total de empleados era de 8,965, de los cuales, 8,226 eran posiciones permanentes y 739 posiciones temporales.

#### Resumen de las Políticas de Contabilidad Más Importantes

A continuación se presenta un resumen de las principales políticas de contabilidad adoptadas en la preparación de los estados financieros de la ACP:

#### Base de Presentación

Los estados financieros que se acompañan han sido preparados sobre la base de costo histórico de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad vigentes a la fecha de los estados financieros y fueron autorizados por la Administración de la ACP el 22 de noviembre de 2005.

#### Uso de Estimaciones

La preparación de los estados financieros de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera requiere que la Administración realice estimaciones y supuestos que afectan los saldos de los activos y pasivos, la divulgación de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros, y los montos de ingresos y gastos durante el período. Los resultados finales podrán diferir de dichas estimaciones. Las estimaciones más significativas en relación con los estados financieros adjuntos se refieren a las provisiones para reclamos por siniestros marítimos, depreciación de propiedades, planta y equipos y para obsolescencia y excedentes de inventarios.

#### Unidad Monetaria

La ACP mantiene sus registros de contabilidad en Balboas (B/.), unidad monetaria de la República de Panamá, la cual está a la par con el Dólar de los Estados Unidos de América. Debido a que la República de Panamá no ha emitido papel moneda, el Dólar de los Estados Unidos de América circula libremente y es usado para transacciones comerciales.

#### Propiedades, Planta y Equipos

Las propiedades, planta y equipos con valores de cinco mil Balboas en adelante, se registran al costo. Los costos de los artículos no capitalizables o menores de cinco mil Balboas se cargan al gasto a medida que se incurren.

La depreciación se calcula por el método de línea recta, basada en los siguientes años estimados de vida útil:

Edificios	25 - 75 años
Estructuras	5 - 100 años
Equipos	3 - 75 años

La vida útil de los activos es revisada periódicamente para asegurar que el período de depreciación es consistente con las expectativas de beneficios económicos de los componentes de las propiedades, planta y equipos.

Las ganancias o pérdidas originadas por el retiro o disposición de una partida de propiedad, planta y equipo son producto de la diferencia entre el producto neto de la disposición y el valor en libros del activo y son reconocidas en el estado de resultados en el período en que se incurren. Se exceptúan los edificios y terrenos transferidos por el Gobierno de Panamá, los que son cargados contra patrimonio cuando se destruyen o son transferidos de vuelta al Gobierno de Panamá una vez se determina que carecen de uso operativo para la ACP.

Las erogaciones por mantenimiento y reparaciones se cargan a gastos al incurrirse en ellas, mientras que las mejoras de importancia se capitalizan. Los costos de dragado que representan mantenimiento recurrente a los cauces de navegación por deslizamiento y erosión son cargados a gastos. Los costos de dragado por mejoras importantes a la vía acuática se capitalizan y se deprecian sobre su vida útil estimada.

Las construcciones en proceso representan plantas y propiedades en proceso de construcción e incluyen el costo de construcción y otros costos directos. A partir del momento en que el activo es completado y puesto en operación, se comienza a depreciar.

### Deterioro de Activos a Largo Plazo

Los activos que son sujetos a amortización, son revisados anualmente para determinar si existen pérdidas por deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indican que los importes en libros pueden ser no recuperables. Una pérdida por deterioro se reconoce cuando el importe en libros del activo excede a su importe recuperable, que es el mayor entre su precio de venta neto y su valor en uso.

### Efectivo y Equivalentes de Efectivo

Para propósitos de los estados de flujos de efectivo, la ACP considera como efectivo y equivalentes de efectivo, el efectivo en caja, depósitos en cuentas corrientes y de ahorro y depósitos a plazo con vencimientos originales menores de 90 días.

### Inversiones

Las compras de inversiones son contabilizadas en la fecha de liquidación, la cual es la fecha en que la ACP paga y recibe el activo.

Las inversiones se adquieren con el objeto de mantenerlas hasta su vencimiento y se registran a su costo amortizado. El costo amortizado es el costo inicial de la inversión, ajustado por la amortización acumulada de cualquier descuento o premio en la adquisición. La amortización de descuento o premio se reconoce en los resultados del período como un aumento o disminución de los intereses ganados.

### Inventarios

Los inventarios de materiales, suministros de operaciones y combustible están valorados al costo promedio, que no excede el valor de realización, después de las provisiones para obsolescencia y excedentes de inventario.

### Reconocimiento de Ingresos

La ACP reconoce los ingresos por peaje una vez se concluye el tránsito por el Canal. Los ingresos por otros servicios se reconocen al momento en que se presta el servicio y los intereses ganados sobre depósitos en bancos e inversiones se acumulan proporcionalmente al tiempo transcurrido.

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

### Indemnizaciones

Los gastos por indemnizaciones laborales se cargan a las operaciones en el período en que se incurren, excepto por la porción que corresponde al tiempo de servicio prestado a la Comisión del Canal de Panamá, como se explica en la Nota 9.

### Beneficios de Jubilación

Los beneficios de jubilación a los empleados de la ACP se proveen mediante un plan de contribución obligatorio a través de la Caja de Seguro Social, la que asume la responsabilidad por la jubilación. Los aportes se efectúan con base en los parámetros establecidos por la ley orgánica de dicha Institución.

### Instrumentos Financieros

Los activos y pasivos financieros presentados en los balances generales corresponden al efectivo, cuentas por cobrar, inversiones en valores y cuentas por pagar. Los instrumentos financieros se clasifican como activos y pasivos, según la sustancia del acuerdo contractual que les dio origen. Los intereses, las ganancias y las pérdidas generadas por un instrumento financiero clasificado como activo o pasivo se registran como gastos o ingresos o contra la provisión respectiva, si aplica.

## 2. Propiedades, Planta y Equipos

Las propiedades, planta y equipos al 30 de septiembre de 2005 y 2004, se detallan a continuación:

	30 de Septiembre de 2004		Disminuciones y Ajustes		30 de Septiembre de 2005	
	Saldo Inicial	Adiciones			Saldo Final	
<b>Activos</b>						
Terrenos	B/. 1,022,222	B/. -	B/. -	B/. -	B/. 1,022,222	
Edificios	80,175	2,941	(192)		82,924	
Estructuras	445,703	51,055	9		496,767	
Equipos	588,819	77,986	(3,455)		663,350	
Construcciones en proceso	128,892	149,797	(131,982)		146,707	
	<u>2,265,811</u>	<u>281,779</u>	<u>(135,620)</u>		<u>2,411,970</u>	
<b>Depreciación acumulada</b>						
Edificios	16,871	3,407	(149)		20,129	
Estructuras	68,755	18,177	1		86,933	
Equipos	172,634	39,861	(2,991)		209,504	
	<u>258,260</u>	<u>61,445</u>	<u>(3,139)</u>		<u>316,566</u>	
Valor neto	<u>B/. 2,007,551</u>	<u>B/. 220,334</u>	<u>B/. (132,481)</u>		<u>B/. 2,095,404</u>	

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

	30 de Septiembre de 2003		Disminuciones y Ajustes	30 de Septiembre de 2004
	Saldo Inicial	Adiciones		Saldo Final
<b>Activos</b>				
Terrenos	B/. 1,025,330	B/. -	B/. (3,108)	B/. 1,022,222
Edificios	72,515	8,268	(608)	80,175
Estructuras	409,601	36,742	(640)	445,703
Equipos	521,136	72,029	(4,346)	588,819
Construcciones en proceso	109,249	136,682	(117,039)	128,892
	2,137,831	253,721	(125,741)	2,265,811
<b>Depreciación acumulada</b>				
Edificios	13,836	3,184	(149)	16,871
Estructuras	53,082	15,816	(143)	68,755
Equipos	132,266	41,797	(1,429)	172,634
	199,184	60,797	(1,721)	258,260
Valor neto	B/. 1,938,647	B/. 192,924	B/. (124,020)	B/. 2,007,551

En los años terminados el 30 de septiembre de 2005 y 2004, la ACP registró pérdidas en retiros o disposición de activos por B/.478 y B/.2,866, respectivamente. Durante el 2005, los principales activos que se retiraron incluyen una grúa móvil, transformadores portátiles, un sistema de comunicación por satélite, vehículos, un compresor de aire portátil y montacargas. En el 2004, se retiraron locomotoras, rieles de tracción de locomotoras, camiones de volquete, montacargas y sistemas de comunicación y radar.

Al 30 de septiembre de 2005, la ACP no registró disminuciones por demoliciones de edificios. Al 30 de septiembre de 2004, las disminuciones incluyeron edificios con un valor neto en libros de B/.35 que fueron demolidos, ya que se encontraban localizados en un área identificada para los futuros trabajos de ampliación de la capacidad del Canal. (Véase Nota 15)

Durante el año terminado el 30 de septiembre de 2005, la ACP transfirió al Gobierno de Panamá equipos con un valor de B/.21. Durante el año terminado el 30 de septiembre de 2004, la ACP transfirió al Gobierno de Panamá terrenos con un valor de B/.3,108, edificios con un valor de B/.419, estructuras con un valor de B/.316 y equipos con un valor de B/.236. Estos bienes fueron transferidos al Gobierno de Panamá por carecer de un uso operativo para la ACP. (Véase Nota 15)

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

### 3. Cuenta por Cobrar

La cuenta por cobrar a la Oficina de Administración de la Transición (OTA, por sus siglas en Inglés) surge al momento de la transferencia del Canal y corresponde a la porción no transferida por la Comisión del Canal de Panamá (la Comisión), de los fondos del Programa de Inversiones que la Comisión mantenía al 31 de diciembre de 1999. Desde el mes de mayo del 2004 estos fondos fueron transferidos al Tesoro de los Estados Unidos de América y no generan intereses, ni tienen fecha de vencimiento. La OTA dejó de existir el 1 de octubre de 2004, por lo que otra agencia del Gobierno de los Estados Unidos de América, la Administración de Servicios Generales (GSA, por sus siglas en Inglés) asumió la responsabilidad de pagar estos fondos a la ACP.

### 4. Efectivo

Al 30 de septiembre de 2005 y 2004, el efectivo se desglosa a continuación:

	2005	2004
Efectivo en caja	B/. 25	B/. 26
Depósitos en cuentas corrientes	8,832	56,531
Depósitos en cuentas de ahorro	59,895	59,959
Depósitos a plazo con vencimientos originales menores de 90 días	<u>160,441</u>	<u>253,053</u>
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	229,193	369,569
Depósitos a plazo con vencimientos originales mayores de 90 días sin exceder los 360 días	<u>435,235</u>	<u>262,606</u>
	<u>B/. 664,428</u>	<u>B/. 632,175</u>

El Artículo 44 de la Ley Orgánica establece que los fondos de la ACP podrán ser colocados a corto plazo en instrumentos de calidad de inversión y no podrán ser utilizados para comprar otros tipos de instrumentos financieros de inversión emanados de entidades públicas o privadas, panameñas o extranjeras, ni para conceder préstamos a dichas entidades o al Gobierno Nacional. Todas las inversiones en depósitos a plazo de la ACP están colocadas en bancos con grado de inversión.

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

### 5. Inversiones

Las inversiones al 30 de septiembre de 2005 y 2004, son las siguientes:

	2005	2004
Valor razonable	B/. 305,060	B/. 139,032
Pérdida no realizada	594	228
Costo amortizado	<u>B/. 305,654</u>	<u>B/. 139,260</u>

Las inversiones, que consisten principalmente en bonos, han sido adquiridas con el objeto de mantenerlas hasta su vencimiento. Todas las inversiones de la ACP han sido colocadas con calidad de inversión y tienen vencimiento a corto plazo.

El movimiento de las inversiones mantenidas hasta su vencimiento al 30 de septiembre de 2005 y 2004, se detalla a continuación:

	2005	2004
Saldo al inicio del año	B/. 139,260	B/. 111,627
Adiciones	553,292	251,594
Redenciones	<u>(386,898)</u>	<u>(223,961)</u>
Saldo al final del año	<u>B/. 305,654</u>	<u>B/. 139,260</u>

### 6. Cuentas por Cobrar

Las cuentas por cobrar al 30 de septiembre de 2005 y 2004, se detallan a continuación:

	2005	2004
Tránsitos	B/. 4,043	B/. 3,540
Venta de energía eléctrica	14,706	7,857
Otros servicios	764	891
Entidades gubernamentales	<u>6,517</u>	<u>4,901</u>
	<u>B/. 26,030</u>	<u>B/. 17,189</u>

Las cuentas por cobrar a entidades gubernamentales incluyen B/.4,499 en el 2005 y B/.4,202 en el 2004 al Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN) por procesamiento de agua.

**7. Utilidades Retenidas No Disponibles para Distribución**

El movimiento de las utilidades retenidas no disponibles para distribución se detalla a continuación:

	<u>Saldo al Inicio del Año</u>	<u>Aportes</u>	<u>Saldo al Final del Año</u>
<b>2005</b>			
Programa de inversiones	B/. 443,541	B/. 147,784	B/. 591,325
Reserva para riesgos catastróficos	36,000	-	36,000
Programa socio-ambiental de la cuenca hidrográfica	10,000	-	10,000
Reserva corporativa para contingencias y capital de trabajo	61,700	37,700	99,400
Otras reservas de patrimonio	<u>28,000</u>	<u>29,600</u>	<u>57,600</u>
	<u>B/. 579,241</u>	<u>B/. 215,084</u>	<u>B/. 794,325</u>
<b>2004</b>			
Programa de inversiones	B/. 341,616	B/. 101,925	B/. 443,541
Reserva para riesgos catastróficos	26,000	10,000	36,000
Programa socio-ambiental de la cuenca hidrográfica	5,000	5,000	10,000
Reserva corporativa para contingencias y capital de trabajo	10,000	51,700	61,700
Otras reservas de patrimonio	<u>-</u>	<u>28,000</u>	<u>28,000</u>
	<u>B/. 382,616</u>	<u>B/. 196,625</u>	<u>B/. 579,241</u>

El Artículo 41 de la Ley Orgánica le permite a la ACP separar de las utilidades netas del período, los fondos necesarios para cubrir los costos de inversión, modernización y ampliación del Canal, así como las reservas de patrimonio que se consideren necesarias.

Los fondos para el Programa de Inversiones se segregan con base en las inversiones que se esperan realizar durante el año.

Las reservas de patrimonio establecidas hasta la fecha, son las siguientes:

**Reserva para Riesgos Catastróficos**

La Junta Directiva aprobó una reserva de patrimonio para riesgos catastróficos para cubrir la suma deducible de las pólizas de seguros contra riesgos catastróficos. Durante el año fiscal 2004, la ACP registró B/.10,000 para completar el total máximo de B/.36,000, al 30 de septiembre de 2004. En el año fiscal 2005, la ACP no hizo registros en esta reserva.



**7. Utilidades Retenidas No Disponibles para Distribución**

El movimiento de las utilidades retenidas no disponibles para distribución se detalla a continuación:

	<u>Saldo al Inicio del Año</u>	<u>Aportes</u>	<u>Saldo al Final del Año</u>
<b>2005</b>			
Programa de inversiones	B/. 443,541	B/. 147,784	B/. 591,325
Reserva para riesgos catastróficos	36,000	-	36,000
Programa socio-ambiental de la cuenca hidrográfica	10,000	-	10,000
Reserva corporativa para contingencias y capital de trabajo	61,700	37,700	99,400
Otras reservas de patrimonio	<u>28,000</u>	<u>29,600</u>	<u>57,600</u>
	<u>B/. 579,241</u>	<u>B/. 215,084</u>	<u>B/. 794,325</u>
<b>2004</b>			
Programa de inversiones	B/. 341,616	B/. 101,925	B/. 443,541
Reserva para riesgos catastróficos	26,000	10,000	36,000
Programa socio-ambiental de la cuenca hidrográfica	5,000	5,000	10,000
Reserva corporativa para contingencias y capital de trabajo	10,000	51,700	61,700
Otras reservas de patrimonio	<u>-</u>	<u>28,000</u>	<u>28,000</u>
	<u>B/. 382,616</u>	<u>B/. 196,625</u>	<u>B/. 579,241</u>

El Artículo 41 de la Ley Orgánica le permite a la ACP separar de las utilidades netas del período, los fondos necesarios para cubrir los costos de inversión, modernización y ampliación del Canal, así como las reservas de patrimonio que se consideren necesarias.

Los fondos para el Programa de Inversiones se segregan con base en las inversiones que se esperan realizar durante el año.

Las reservas de patrimonio establecidas hasta la fecha, son las siguientes:

**Reserva para Riesgos Catastróficos**

La Junta Directiva aprobó una reserva de patrimonio para riesgos catastróficos para cubrir la suma deducible de las pólizas de seguros contra riesgos catastróficos. Durante el año fiscal 2004, la ACP registró B/.10,000 para completar el total máximo de B/.36,000, al 30 de septiembre de 2004. En el año fiscal 2005, la ACP no hizo registros en esta reserva.

### Reserva para el Programa Socio-Ambiental de la Cuenca Hidrográfica

La Junta Directiva aprobó una reserva de patrimonio para financiar el Programa Socio-Ambiental de la Cuenca Hidrográfica del Canal, que tiene como propósito la conservación de los recursos naturales y la promoción del desarrollo y manejo integral de la cuenca. Durante el año fiscal 2004, la Junta Directiva aprobó registrar B/.5,000 para un total reservado de B/.10,000, al 30 de septiembre de 2004. En el año fiscal 2005, la ACP no hizo registros en esta reserva.

### Reserva Corporativa para Contingencias y Capital de Trabajo

La Junta Directiva aprobó una reserva de patrimonio para contingencias y capital de trabajo. El fondo para esta reserva estará definido como 30 días de ingresos o facturación promedio del Canal y los aportes se harán en etapas, según la periodicidad que acuerde la Junta Directiva. Durante el año fiscal 2004, la ACP registró B/.51,700 para un total reservado de B/.61,700, al 30 de septiembre de 2004. En el año fiscal 2005, la Junta Directiva aprobó aumentar esta reserva por B/.37,700 para un total reservado de B/.99,400.

### Otras Reservas de Patrimonio

Adicionalmente, la Junta Directiva aprobó establecer otras reservas de patrimonio para los años fiscales 2005 y 2004 por B/.29,600 y B/.28,000, respectivamente. Estas reservas para ambos años, contemplan programas que apoyan la operación y administración del Canal. Para el año fiscal 2004, las otras reservas de patrimonio también incluyeron estudios adicionales del Plan Maestro de la ACP.

## 8. Utilidades Retenidas Disponibles para Distribución

El Artículo 41 de la Ley Orgánica también establece que, luego de cubrir los fondos para el Programa de Inversiones y las reservas detalladas en la Nota 7, los excedentes serán remitidos al Tesoro Nacional en el período fiscal siguiente.

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

### 9. Indemnizaciones

En mayo de 1999, la Junta Directiva de la Comisión aprobó transferir a la ACP B/.10,000 para el pago de indemnizaciones a los empleados que fueran involuntariamente separados. Estos fondos para el pago de indemnizaciones, cubren el tiempo de servicio de los empleados en la Comisión.

El Reglamento de Administración de Personal de la ACP estipula que solamente se pagará indemnización al empleado despedido por reducción de personal de conformidad con las disposiciones de la sección segunda de dicho reglamento. Tendrá derecho a esa indemnización el empleado permanente que ha cumplido por lo menos 12 meses de servicio continuo. Se considera servicio acreditable para el pago de indemnización, el siguiente:

1. Para los empleados contratados como permanentes por la Comisión antes del 18 de diciembre de 1997, tanto el tiempo trabajado con la ACP, como con la Comisión, aunque la indemnización se calculará por separado.
2. Para los empleados permanentes contratados a partir del 18 de diciembre de 1997, sólo el tiempo trabajado con la ACP, o sea, a partir del 31 de diciembre de 1999.

Los empleados que están recibiendo pensión de jubilación del Gobierno Federal de los Estados Unidos de América o de la Caja de Seguro Social o que la recibirán dentro de 30 días conforme a resolución emitida por la Caja de Seguro Social, no tendrán derecho a indemnización.

Las indemnizaciones que se paguen por el tiempo trabajado en la ACP serán registradas en el estado de resultados al momento en que se incurran.

### 10. Cuentas por Pagar

Las cuentas por pagar al 30 de septiembre de 2005 y 2004, son las siguientes:

	2005	2004
Tesoro Nacional	B/. 17,546	B/. 15,479
Proveedores y otros	<u>44,918</u>	<u>53,865</u>
	<u>B/. 62,464</u>	<u>B/. 69,344</u>

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

De acuerdo con el Artículo 39 de la Ley Orgánica, se establece que la ACP ha de pagar anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelada neta o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el Canal. Estos derechos son fijados por la ACP. Para los años terminados el 30 de septiembre de 2005 y 2004, el total de derechos por tonelada neta ascendió a B/.190,960 y B/.173,485, respectivamente.

Los saldos por pagar al Tesoro Nacional corresponden principalmente a los derechos por tonelada neta pendientes de pago al 30 de septiembre de 2005 y 2004.

### 11. Provisión para Reclamos por Siniestros Marítimos

Las provisiones para reclamos por siniestros marítimos de B/.27,524 y B/.24,887 al 30 de septiembre de 2005 y 2004, respectivamente, representan los montos estimados a pagar de las reclamaciones presentadas o que se espera que sean presentadas sobre accidentes ocurridos en aguas del Canal y sobre los cuales la ACP estima que será responsable.

Al ocurrir un accidente, la ACP lleva a cabo una investigación detallada a fin de conocer las causas que originaron el siniestro. Una vez conocidas las causas, y si es aplicable, se procede a registrar una provisión, con base en el importe estimado de las reparaciones tanto permanentes como temporales, que la Administración opina que son responsabilidad de la ACP. El monto de la provisión se revisa en cada fecha del balance y, de ser necesario, se ajusta para reflejar la mejor estimación existente en ese momento.

El movimiento de la provisión para reclamos por siniestros marítimos, se detalla a continuación:

	2005	2004
Saldo al inicio del año	B/. 24,887	B/. 21,252
Más: Ajustes del año y nuevos siniestros	4,809	6,028
Menos: Reclamos prescritos	<u>686</u>	<u>392</u>
	<u>4,123</u>	<u>5,636</u>
	29,010	26,888
Menos: Pagos	<u>1,486</u>	<u>2,001</u>
Saldo al final del año	<u>B/. 27,524</u>	<u>B/. 24,887</u>

La dotación está incluida en el gasto de siniestros marítimos en los estados de resultados.

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

---

### 12. Mano de Obra y Materiales Capitalizados

Durante la ejecución del Programa de Inversiones, la ACP contrata los servicios de proveedores y utiliza sus propios recursos y equipos.

Los costos directos en concepto de servicios personales, materiales y suministros, equipos (combustible, mantenimiento y depreciación) y otros gastos que son atribuibles a las inversiones realizadas durante el periodo, son registrados originalmente como gastos de operaciones en el momento en que son incurridos. Estos costos son luego acreditados en el rubro indicado en el estado de resultados y cargados a inversiones.

Entre los proyectos de inversiones más significativos que se han ejecutado durante el año terminado el 30 de septiembre de 2005, se incluyen: profundización del Lago Gatún y del Corte Culebra (Gaillard), rehabilitación de rieles de locomotoras, enderezamiento del Corte Culebra (Gaillard), adquisición y ensamblaje de barcaza de perforación y voladura, profundización de las entradas del Canal, adquisición e instalación de operadores hidráulicos, mejoras al sistema de iluminación en todas las esclusas, y reemplazo de las defensas de madera por caucho en los muros de aproximación en todas las esclusas. Durante el año terminado el 30 de septiembre de 2004, se llevaron a cabo: profundización del Lago Gatún y del Corte Culebra (Gaillard), rehabilitación de rieles de locomotoras, enderezamiento del Corte Culebra (Gaillard), adquisición y ensamblaje de barcaza de perforación y voladura, reemplazo de las defensas de madera por caucho en los muros de aproximación en todas las esclusas, mejoras al sistema automatizado de recolección de datos (requerido por SOLAS), y reubicación de instalaciones a Corozal Oeste.

### 13. Impuesto sobre la Renta

La ACP no paga impuesto sobre la renta en virtud del Artículo 43 de la Ley Orgánica, que la exceptúa del pago de todo tributo, impuesto, derecho, tasa, cargo o contribución, de carácter nacional o municipal, con excepción de las cuotas obrero-patronales, tasas por servicios públicos y los derechos por tonelada neta.

### 14. Pasivos Contingentes y Compromisos

#### *Pasivos Contingentes*

La ACP ha recibido reclamos y ha sido demandada en ciertas acciones jurídicas principalmente relacionadas con siniestros marítimos. Al 30 de septiembre de 2005, el pasivo contingente asciende aproximadamente a B/.2,595, que corresponde a demandas de siniestros marítimos. En opinión de la Administración, la liquidación de estas acciones jurídicas no tendrá efectos adversos importantes en la posición financiera de la ACP.

#### *Compromisos*

Los compromisos por contratos de construcción en proceso y órdenes de compra pendientes de entrega ascienden aproximadamente a B/.177,000 y B/.168,000, al 30 de septiembre de 2005 y 2004, respectivamente.

## Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2005  
(en miles de Balboas)

---

### 15. Patrimonio

El Artículo 310 de la Constitución Política de la República de Panamá establece que la ACP tiene patrimonio propio y derecho para administrarlo.

Con la transferencia del Canal a la República de Panamá, al mediodía del 31 de diciembre de 1999, la ACP se convierte en el administrador de todos los bienes muebles e inmuebles identificados en la Ley Orgánica de la ACP, como patrimonio necesario para la operación y mantenimiento del Canal.

Este patrimonio se distingue en dos grupos, el patrimonio inalienable conformado por las tierras, lagos, ríos, represas, esclusas y fondeaderos como lo establece el Artículo 2 de la Ley Orgánica, y el patrimonio económico constituido por todas aquellas instalaciones, edificios, estructuras y equipos que sirven de apoyo a la operación y funcionamiento del Canal establecido en el Artículo 33 de la misma Ley.

En cumplimiento de estas disposiciones, el Gobierno de Panamá efectuó las transferencias de las tierras y edificaciones. Para registrar estos bienes transferidos por el Gobierno de Panamá como parte del patrimonio de la ACP se utilizó una metodología conservadora que refleja un estimado del valor del mercado para cada uno de los bienes que posteriormente fueron inscritos en el Registro Público.

Los informes preliminares de avalúos de terrenos y edificios, fueron entregados tanto por la Dirección de Bienes Patrimoniales de la Contraloría General de la República como por la Dirección de Catastro del Ministerio de Economía y Finanzas en los meses de enero y agosto del 2002, respectivamente. La Administración de la ACP es de la opinión de que los ajustes para determinar dichos valores no tendrán un efecto adverso en la posición financiera.

Al 30 de septiembre de 2004, se registraron ajustes al patrimonio por B/.35 para reflejar los retiros de algunos edificios y estructuras que se encontraban en terrenos que fueron transferidos a la ACP por el Gobierno de Panamá. Estos edificios fueron demolidos, ya que se encontraban en áreas que la ACP tiene destinadas a otros usos.

Durante el año terminado el 30 de septiembre de 2005, la ACP transfirió al Gobierno de Panamá equipos con un valor de B/.21. Estos bienes fueron transferidos al Gobierno de Panamá por carecer de un uso operativo para la ACP.

Durante el año terminado el 30 de septiembre de 2004, la ACP transfirió al Gobierno de Panamá terrenos con un valor de B/.3,108, edificios con un valor de B/.419, estructuras con un valor de B/.316 y equipos con un valor de B/.236. Estos bienes fueron transferidos al Gobierno de Panamá por carecer de un uso operativo para la ACP.



(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

**Panama Canal Authority**

Index to Financial Statements

September 30, 2005

---

	Pages
Report of Independent Auditors	1
Financial Statements:	
Balance Sheet	2
Statement of Income	3
Statement of Changes in Equity	4
Statement of Cash Flows	5
Notes to Financial Statements	6 - 18



**Report of Independent Auditors**

Translation of a report originally issued in Spanish  
(See explanation in the notes to the financial statements)

To the Board of Directors of the  
Panama Canal Authority

We have audited the accompanying balance sheet of the Panama Canal Authority as of September 30, 2005, and the related statements of income, changes in equity, and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audits.

We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those Standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion.

In our opinion, the financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the financial position of the Panama Canal Authority as of September 30, 2005, the result of its operations, and its cash flows for the year then ended, in conformity with International Financial Reporting Standards issued by the International Accounting Standards Board.

November 25, 2005  
Panama, Republic of Panama

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

### Balance Sheet

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

	2005	2004
<b>Assets</b>		
Property, plant, and equipment, net of accumulated depreciation (Notes 2 and 15)	B/. 2,095,404	B/. 2,007,551
Account receivable (Note 3)	20,140	20,140
Current assets		
Cash (Note 4)	664,428	632,175
Investments (Note 5)	305,654	139,260
Accounts receivable (Note 6)	26,030	17,189
Inventories:		
Materials and supplies - net of allowances for obsolete and excess items of B/.5,236 in 2005 and B/.5,300 in 2004	26,534	25,129
Fuel	4,538	1,142
Other current assets	12,397	5,435
Total current assets	<u>1,039,581</u>	<u>820,330</u>
Total assets	<u>B/. 3,155,125</u>	<u>B/. 2,848,021</u>
<b>Equity and Liabilities</b>		
Equity		
Equity (Note 15)	B/. 1,904,547	B/. 1,904,568
Retained earnings:		
Appropriated retained earnings (Note 7)	794,325	579,241
Unappropriated retained earnings (Note 8)	268,850	183,708
Total equity	<u>2,967,722</u>	<u>2,667,517</u>
Severance pay (Note 9)	10,000	10,000
Current liabilities		
Accounts payable (Note 10)	62,464	69,344
Provision for marine accident claims (Note 11)	27,524	24,887
Accrued salaries and leave	84,495	73,392
Other liabilities	2,920	2,881
Total current liabilities	<u>177,403</u>	<u>170,504</u>
Total equity and liabilities	<u>B/. 3,155,125</u>	<u>B/. 2,848,021</u>

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

### Statement of Income

For the Year Ended September 30, 2005

(In thousands of balboas)

	2005	2004
<b>Revenues</b>		
Toll revenues	B/. 847,539	B/. 757,685
Vessel-transit-related services	<u>269,235</u>	<u>238,657</u>
	1,116,774	996,342
Other revenues		
Electric power sales	45,430	34,898
Potable water sales	17,499	17,167
Interest income	23,243	9,077
Miscellaneous	<u>6,169</u>	<u>6,003</u>
Total other revenues	<u>92,341</u>	<u>67,145</u>
Total revenues	<u>1,209,115</u>	<u>1,063,487</u>
<b>Expenses</b>		
Fee per net ton (Note 10)	190,960	173,485
Salaries and wages	317,221	312,509
Employee benefits	40,362	40,494
Materials and supplies	33,610	34,968
Fuel	39,467	25,789
Transportation, meals, and lodging abroad	750	624
Allowances and local transportation	624	733
Services rendered by third parties	33,620	33,137
Panamanian Treasury (Tesoro Nacional) - public service fees	29,000	29,000
Insurance	13,700	6,299
Marine accidents, net	4,123	5,636
Obsolete and excess inventories, net	899	1,288
Other expenses	<u>8,206</u>	<u>10,482</u>
	712,542	674,444
Less capitalized labor and materials (Note 12)	<u>48,806</u>	<u>52,087</u>
	<u>663,736</u>	<u>622,357</u>
Income before depreciation	545,379	441,130
Depreciation	<u>61,445</u>	<u>60,797</u>
Net income (Note 13)	<u>B/. 483,934</u>	<u>B/. 380,333</u>

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

### Statement of Changes in Equity For the Year Ended September 30, 2005 (In thousands of balboas)

	Equity		Retained Earnings		Total			
			Appropriated	Unappropriated				
<b>Balance as of September 30, 2003</b>	B/.	1,908,682	B/.	382,616	B/.	106,754	B/.	2,398,052
Adjustment to assets transferred by the Government of Panama (Note 15)		(35)	-	-				(35)
Transfer to Panamanian Treasury (Note 8)	-	-	-	(106,754)		(106,754)		(106,754)
Net income	-	-	-	380,333		380,333		380,333
Contributions to the investment program (Note 7)	-	-	101,925	(101,925)		-		-
Reserve for catastrophic risks (Note 7)	-	-	10,000	(10,000)		-		-
Corporate reserve for contingencies and working capital (Note 7)	-	-	51,700	(51,700)		-		-
Reserve for the social and environmental program of the Canal watershed (Note 7)	-	-	5,000	(5,000)		-		-
Other equity reserves (Note 7)	-	-	28,000	(28,000)		-		-
Assets transferred to the Government of Panama (Note 15)		(4,079)	-	-		-		(4,079)
<b>Balance as of September 30, 2004</b>		1,904,568		579,241		183,708		2,667,517
Transfer to Panamanian Treasury (Note 8)	-	-	-	(183,708)		(183,708)		(183,708)
Net income	-	-	-	483,934		483,934		483,934
Contributions to the investment program (Note 7)	-	-	147,784	(147,784)		-		-
Corporate reserve for contingencies and working capital (Note 7)	-	-	37,700	(37,700)		-		-
Other equity reserves (Note 7)	-	-	29,600	(29,600)		-		-
Assets transferred to the Government of Panama (Note 15)		(21)	-	-		-		(21)
<b>Balance as of September 30, 2005</b>	B/.	1,904,547	B/.	794,325	B/.	268,850	B/.	2,967,722

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

### Statement of Cash Flows

For the Year Ended September 30, 2005

(In thousands of balboas)

	2005	2004
<b>Cash flows from operating activities</b>		
Net income	B/. 483,934	B/. 380,333
Adjustments to reconcile net income to net cash provided by operating activities:		
Depreciation	61,445	60,797
Loss on retirement or disposal of property, plant, and equipment	478	2,866
Obsolete and excess inventories, net	899	1,288
Provision for marine accident claims	4,123	5,636
Net changes in operating assets and liabilities:		
Accounts receivable	(8,841)	(629)
Inventories	(5,700)	320
Other current assets	(6,962)	(1,413)
Current liabilities	2,776	15,247
Net cash provided by operating activities	<u>532,152</u>	<u>464,445</u>
<b>Cash flows from investing activities</b>		
Acquisition and installation of property, plant, and equipment, net	(149,797)	(136,682)
Net increase in investments	(166,394)	(27,633)
Net (increase) decrease in time deposits with original maturities over 90 days	(172,629)	32,344
Net cash used in investing activities	<u>(488,820)</u>	<u>(131,971)</u>
<b>Cash flows from financing activities</b>		
Transfer to Panamanian Treasury	(183,708)	(106,754)
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	(140,376)	225,720
Cash and cash equivalents at beginning of the year	369,569	143,849
Cash and cash equivalents at end of the year (Note 4)	<u>B/. 229,193</u>	<u>B/. 369,569</u>
<b>Investing activities that did not represent cash outlays</b>		
Adjustment to assets transferred by the Government of Panama (Note 15)	B/. -	B/. (35)
Assets transferred to the Government of Panama (Note 15)	(21)	(4,079)
	<u>B/. (21)</u>	<u>B/. (4,114)</u>

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

---

### Explanation Added for Translation into English

The accompanying financial statements have been translated from Spanish into English for international use. These financial statements are presented in accordance with International Financial Reporting Standards issued by the International Accounting Standards Board. Certain accounting practices applied by the Panama Canal Authority that conform with International Financial Reporting Standards may not conform with accounting principles generally accepted in the country of use.

## 1. Organization and Summary of Significant Accounting Policies

### Organization

The Panama Canal Authority (PCA) is an autonomous agency of the Government of Panama, established in conformity with Article 310 of the Political Constitution of the Republic of Panama. The PCA is responsible for the administration, operation, conservation, maintenance, modernization, and other related activities of the Panama Canal (the Canal), that are necessary to ensure the safe, uninterrupted, efficient and profitable operation of the Canal in accordance with the constitutional and legal regulations in effect. The PCA has its own patrimony and the right to manage it. The PCA was organized on June 11, 1997 under Law No.19 (Organic Law).

The PCA, in coordination with government entities designated by law, is also responsible for the management, maintenance, use and conservation of the water resources of the Canal watershed, including lakes and their tributary streams.

With the expiration of the 1977 Torrijos-Carter Treaty at noon on December 31, 1999, the Canal reverted to the Republic of Panama free of debts and liens, becoming an inalienable patrimony of the Republic of Panama, open to the peaceful and uninterrupted passage of vessels of all nations and whose use will be subject to the requirements and conditions established by the Political Constitution of Panama, the Organic Law of PCA, and its management.

As of September 30, 2005, the PCA had a total of 9,106 employees, of which 8,173 were permanent and 933 were temporary. As of September 30, 2004, the total was 8,965 employees, of which 8,226 were permanent and 739 were temporary.

## Panama Canal Authority

### Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

---

#### Summary of Significant Accounting Policies

The principal accounting policies adopted in preparing the financial statements of PCA are as follows:

##### Basis of Preparation

The accompanying financial statements were prepared under the historical cost convention, in conformity with International Financial Reporting Standards issued by the International Accounting Standard Board that were in effect at the date of the financial statements. PCA's management approved these financial statements on November 22, 2005.

##### Use of Estimates

Preparing the financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect reported amounts of assets and liabilities, and the disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements, and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Future actual results could differ from those estimates. The most significant estimates for these financial statements are the provision for marine accident claims, depreciation of property, plant, and equipment, and the allowances for obsolete and excess inventories.

##### Monetary Unit

The PCA maintains its accounting records in balboas (B/.), the monetary unit of the Republic of Panama, which is at par with the US dollar. The Republic of Panama has not issued its own paper currency, and in lieu, the US dollar is used as legal tender.

##### Property, Plant, and Equipment

Items of property, plant, and equipment with a value of five thousand balboas or more are recorded at cost. The cost of items that are not capitalized or under five thousand balboas is expensed as incurred.

Depreciation is calculated using the straight-line method over the following estimated useful lives of the depreciable assets:

Buildings	25 - 75 years
Structures	5 - 100 years
Equipment	3 - 75 years

The useful life of assets is reviewed periodically to ensure that the depreciation period is consistent with the economic benefit expectations of the components of property, plant, and equipment.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

---

The gain or loss resulting from the retirement or disposal of an asset is the difference between the net proceeds and the net book value of the asset. The gain or loss is reflected in the statement of income when incurred, except for buildings and properties that were received from the Government of Panama, which are charged against equity when they are demolished or returned back to the Government of Panama.

Maintenance and repairs are expensed as incurred, while major improvements are capitalized. Dredging costs incurred for recurrent maintenance of the waterway, as a result of landslides and erosion, are expensed. Dredging costs for substantial improvements to the waterway are capitalized and depreciated over their estimated useful lives.

Construction in progress represents plant and property under construction and includes construction and other direct costs. Such items are not subject to depreciation until the assets are completed and placed in operation.

### Impairment of Assets

Assets that are subject to amortization are reviewed annually to identify any impairment losses, whenever events or changes in circumstances indicate that the carrying amounts may not be recoverable. An impairment loss is recognized when the asset's carrying amount exceeds its recoverable amount, which is the higher of an asset's net selling price and its value in use.

### Cash and Cash Equivalents

For purposes of the statement of cash flows, PCA's cash and cash equivalents consist of cash on hand, deposits in current and saving accounts, and time deposits with original maturity dates of less than 90 days.

### Investments

Purchases of investments are recognized on the settlement date, the date on which PCA pays and receives the asset.

Investments are acquired with the intention to be held to maturity and are recorded at amortized cost. Amortized cost is the initial cost of the investment, adjusted by the cumulative amortization of any discount or premium on acquisition. The amortization of the discount or premium is recorded as an increase or decrease of interest income in the statement of income.



(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

### Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

#### Inventories

Materials, supplies, and fuel are valued at average cost, which does not exceed net realizable value, after allowances for obsolete and excess items.

#### Revenue Recognition

PCA recognizes toll revenues once vessels complete their transits through the Canal. Other revenues are recognized when services are rendered and interest income on bank deposits and investments are recognized as accrued.

#### Severance Pay

Severance labor payments are charged to expense as incurred, except for the portion corresponding to the years of employment with the Panama Canal Commission, as explained in Note 9.

#### Retirement Benefits

Retirement benefits for PCA employees are provided for through a statutory contribution plan with the Panamanian Social Security (Caja de Seguro Social), the government entity responsible for the administration of retirement benefits. Contributions are made in accordance with parameters established by the Social Security Organic Law. The Panamanian Social Security is responsible for the payment of retirement benefits.

#### Financial Instruments

Financial assets and liabilities on the balance sheets include cash, accounts receivable, investments, and accounts payable. Financial instruments are classified as assets or liabilities according to the substance of the contractual agreement from which they originated. The interests, gains and losses generated by a financial instrument, classified as asset or liability are recorded as expenses or revenues or against the respective provision, if applicable.

## 2. Property, Plant, and Equipment

Property, plant, and equipment, as of September 30, 2005 and 2004, are as follows:

	September 30, 2004		Retirements and Adjustments		September 30, 2005	
	Beginning Balance	Additions			Ending Balance	
<b>Assets</b>						
Land	B/. 1,022,222	B/. -	B/. -	B/. 1,022,222		
Buildings	80,175	2,941	(192)	82,924		
Structures	445,703	51,055	9	496,767		
Equipment	588,819	77,986	(3,455)	663,350		
Constructions in progress	128,892	149,797	(131,982)	146,707		
	<u>2,265,811</u>	<u>281,779</u>	<u>(135,620)</u>	<u>2,411,970</u>		
<b>Accumulated Depreciation</b>						
Buildings	16,871	3,407	(149)	20,129		
Structures	68,755	18,177	1	86,933		
Equipment	172,634	39,861	(2,991)	209,504		
	<u>258,260</u>	<u>61,445</u>	<u>(3,139)</u>	<u>316,566</u>		
Net value	<u>B/. 2,007,551</u>	<u>B/. 220,334</u>	<u>B/. (132,481)</u>	<u>B/. 2,095,404</u>		

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

	September 30, 2003 Beginning Balance	Additions	Retirements and Adjustments	September 30, 2004 Ending Balance
<b>Assets</b>				
Land	B/. 1,025,330	B/. -	B/. (3,108)	B/. 1,022,222
Buildings	72,515	8,268	(608)	80,175
Structures	409,601	36,742	(640)	445,703
Equipment	521,136	72,029	(4,346)	588,819
Constructions in progress	109,249	136,682	(117,039)	128,892
	<u>2,137,831</u>	<u>253,721</u>	<u>(125,741)</u>	<u>2,265,811</u>
<b>Accumulated Depreciation</b>				
Buildings	13,836	3,184	(149)	16,871
Structures	53,082	15,816	(143)	68,755
Equipment	132,266	41,797	(1,429)	172,634
	<u>199,184</u>	<u>60,797</u>	<u>(1,721)</u>	<u>258,260</u>
Net value	<u>B/. 1,938,647</u>	<u>B/. 192,924</u>	<u>B/. (124,020)</u>	<u>B/. 2,007,551</u>

For the years ended September 30, 2005 and 2004, PCA recorded losses on disposal of fixed assets for B/.478 and B/.2,866, respectively. During 2005, the main assets disposed of included a mobile crane, portable transformers, a satellite communication system, vehicles, a portable air compressor, and forklift trucks. In 2004, retirements included locomotives, tow tracks, haul trucks, forklift trucks, communication and radar systems.

As of September 30, 2005, PCA did not record retirements due to demolished buildings. As of September 30, 2004, retirements included demolished buildings with a net book value of B/.35 which were located on an area identified for future widening projects of the Canal. (See Note 15)

During 2005, PCA transferred equipment to the Government of Panama for B/.21. During 2004, PCA transferred assets to the Government of Panama, which included land for B/.3,108, buildings for B/.419, structures for B/.316, and equipment for B/.236. These assets were transferred to the Government of Panama because they were not useful for the operation of the Canal. (See Note 15)

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

### Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

#### 3. Account Receivable

The account receivable from the Office of Transition Administration (OTA) represents the portion of the Canal's investment program that was not transferred by the Panama Canal Commission (the Commission) to PCA on December 31, 1999. Since May 2004, these funds, which have no due date, were transferred to the Treasury of the United States of America and do not generate interest. The OTA was terminated on October 1, 2004, and its responsibility to pay these funds to the PCA was transferred to the General Services Administration (GSA), a U.S. government agency.

#### 4. Cash

As of September 30, 2005 and 2004, cash is composed as follows:

	2005	2004
Cash on hand	B/. 25	B/. 26
Deposits in current accounts	8,832	56,531
Deposits in saving accounts	59,895	59,959
Time deposits with original maturities under 90 days	<u>160,441</u>	<u>253,053</u>
Total cash and cash equivalents	229,193	369,569
Time deposits with original maturities over 90 days not exceeding 360 days	<u>435,235</u>	<u>262,606</u>
	<u>B/. 664,428</u>	<u>B/. 632,175</u>

Article 44 of the Organic Law states that PCA's funds may be placed in short-term investment grade instruments and may not be used to buy other types of financial investment instruments issued by Panamanian or foreign public or private entities, or to grant loans to such entities or to the Panamanian Government. All investments in time deposits are placed in investment grade banks.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

### Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

#### 5. Investments

Investments as of September 30, 2005 and 2004, are as follows:

	2005	2004
Fair value	B/. 305,060	B/. 139,032
Unrealized loss	594	228
	<u>305,654</u>	<u>139,260</u>
Amortized cost	B/. 305,654	B/. 139,260

Investments were acquired with the intention to be held to maturity, and are mainly composed of bonds. All the investments are short-term and have been placed in investment grade instruments.

Changes in investments held to maturity, during the years ended September 30, 2005 and 2004, are stated as follows:

	2005	2004
Beginning balance	B/. 139,260	B/. 111,627
Additions	553,292	251,594
Redemptions	(386,898)	(223,961)
	<u>305,654</u>	<u>139,260</u>
Ending balance	B/. 305,654	B/. 139,260

#### 6. Accounts Receivable

As of September 30, 2005 and 2004, the accounts receivable are stated as follows:

	2005	2004
Transit-related services	B/. 4,043	B/. 3,540
Electric power sales	14,706	7,857
Other services	764	891
Government entities	6,517	4,901
	<u>26,030</u>	<u>17,189</u>
	B/. 26,030	B/. 17,189

Accounts receivable from government entities include B/.4,499 and B/.4,202 in 2005 and 2004, respectively, due from the National Institute of Pipelines and Sewerage (Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales [IDAAN]) for water treatment services provided by PCA.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)  
**Panama Canal Authority**

Notes to Financial Statements  
 September 30, 2005  
 (In thousands of balboas)

**7. Appropriated Retained Earnings**

Changes in appropriated retained earnings are stated as follows:

	<u>Beginning Balance</u>	<u>Appropriations</u>	<u>Ending Balance</u>
<b>2005</b>			
Investment program	B/. 443,541	B/. 147,784	B/. 591,325
Reserve for catastrophic risks	36,000	-	36,000
Reserve for the social and environmental program of the Canal watershed	10,000	-	10,000
Corporate reserve for contingencies and working capital	61,700	37,700	99,400
Other equity reserves	<u>28,000</u>	<u>29,600</u>	<u>57,600</u>
	<u>B/. 579,241</u>	<u>B/. 215,084</u>	<u>B/. 794,325</u>
<b>2004</b>			
Investment program	B/. 341,616	B/. 101,925	B/. 443,541
Reserve for catastrophic risks	26,000	10,000	36,000
Reserve for the social and environmental program of the Canal watershed	5,000	5,000	10,000
Corporate reserve for contingencies and working capital	10,000	51,700	61,700
Other equity reserves	<u>-</u>	<u>28,000</u>	<u>28,000</u>
	<u>B/. 382,616</u>	<u>B/. 196,625</u>	<u>B/. 579,241</u>

Article 41 of the Organic Law allows PCA to set aside funds from net income of the year to cover the costs of the investment program and the modernization and expansion of the Canal, as well as for other equity reserves that may be needed.

The funds for the investment program are determined based on investments expected to be realized during the year.

The equity reserves established up to date are as follows:

**Reserve for Catastrophic Risks**

The Board of Directors approved a reserve for catastrophic risks to cover the deductibles on the catastrophic insurance policy. During fiscal year 2004, PCA recorded the amount of B/.10,000 to complete the maximum of B/.36,000, as of September 30, 2004. In fiscal year 2005, PCA did not make appropriations to this reserve.

(Translation of financial statements originally issued in Spanish)

## Panama Canal Authority

Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

---

### Reserve for the Social and Environmental Program of the Canal Watershed

The Board of Directors approved the establishment of a reserve to finance the social and environmental program of the Canal watershed. The purpose of this program is to preserve the natural resources and to promote the development and integral management of the watershed. During fiscal year 2004, the Board of Directors approved the increase of this reserve by B/.5,000 for a total of B/.10,000, as of September 30, 2004. In fiscal year 2005, PCA did not make appropriations to this reserve.

### Corporate Reserve for Contingencies and Working Capital

The Board of Directors approved a reserve for contingencies and working capital. The amount of this reserve will be defined based on the average of 30 days of Canal revenues or billing, and will be funded in stages, periodically, as agreed by the Board of Directors. During fiscal year 2004, PCA recorded the amount of B/.51,700 for a total of B/.61,700, as of September 30, 2004. In fiscal year 2005, the Board of Directors approved the increase of this reserve by B/.37,700 for a total of B/.99,400.

### Other Equity Reserves

In addition, the Board of Directors approved the establishment of other equity reserves in fiscal years 2005 and 2004 for B/.29,600 and B/.28,000, respectively. These reserves, for both years, contemplated programs to support the operation and administration of the Canal. For fiscal year 2004, these reserves also included additional studies of the PCA Master Plan.

## 8. Unappropriated Retained Earnings

Article 41 of the Organic Law also establishes that after covering the costs for the investment program and the reserves detailed in Note 7, any surplus shall be remitted to the Panamanian Treasury in the following fiscal period.

## 9. Severance Pay

In May 1999, the Commission's Board of Directors approved the transfer of B/.10,000 to PCA for severance payments to involuntarily terminated employees. This amount takes into account the employees' years of service with the Commission.

PCA's Personnel Administration Regulation establishes that severance will be paid only to employees who are terminated due to a reduction in force according to the dispositions described in section two of this regulation. All employees with at least 12 continuous months of permanent services will be entitled to severance pay. For severance payment purposes, the years of service that shall be credited are as follows:

1. For employees hired as permanent by the Commission prior to December 18, 1997, the years of service with both, PCA and the Commission, even though the severance pay will be calculated separately.
2. For permanent employees hired after December 18, 1997, only the years of service with PCA starting on December 31, 1999.

Employees that are receiving a retirement pension from the United States of America Federal Government or from the Panamanian Social Security or, according to a resolution by the Panamanian Social Security, any person who will receive a pension within thirty days following severance, are not entitled to severance pay.

All severance payments for the time worked in PCA will be recorded in the statement of income as they are incurred.

## 10. Accounts Payable

The accounts payable as of September 30, 2005 and 2004, are as follows:

	2005	2004
Panamanian Treasury	B/. 17,546	B/. 15,479
Suppliers and others	<u>44,918</u>	<u>53,865</u>
	<u>B/. 62,464</u>	<u>B/. 69,344</u>

## Panama Canal Authority

### Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

Article 39 of the Organic Law establishes that PCA shall pay annually to the Panamanian Treasury a fee per net ton, or its equivalent, collected from vessels paying tolls for the use of the Canal. This fee shall be set by PCA. For the years ended September 30, 2005 and 2004, the total of such fees amounted to B/.190,960 and B/.173,485, respectively.

The balance payable to the Panamanian Treasury represents the fee per net ton payment that is outstanding at September 30, 2005 and 2004.

#### 11. Provision for Marine Accident Claims

The provision for marine accident claims for B/.27,524 and B/.24,887 as of September 30, 2005 and 2004, respectively, represents the estimated value of filed or anticipated claims for accidents occurred in Canal waters for which PCA expects to be liable.

PCA carries out investigations to determine the cause of each marine accident. When the cause of the accident is determined, PCA records, if applicable, a provision based on an estimate of the vessel's permanent and temporary repair costs. The amount of the provision is reviewed at the date of the balance sheet, and if necessary, it is adjusted to reflect the best estimate at that moment.

Changes in the provision for marine accident claims are stated, as follows:

	2005	2004
Beginning balance	B/. 24,887	B/. 21,252
Plus: Current year adjustments and new claims	4,809	6,028
Minus: Prescribed claims	<u>686</u>	<u>392</u>
	<u>4,123</u>	<u>5,636</u>
	29,010	26,888
Minus: Payments	<u>1,486</u>	<u>2,001</u>
Ending balance	<u>B/. 27,524</u>	<u>B/. 24,887</u>

Provisions are included in the marine accident claims expense in the statements of income.



## 12. Capitalized Labor and Materials

To execute its investment program, PCA contracts the services of suppliers and also utilizes its own resources and equipment.

Labor, supplies and materials, equipment (fuel, maintenance and depreciation), and other expenses related to these investments are originally recorded as operating expenses when incurred. These costs are credited in the Statements of Income under the specific line item and charged to the investment program.

Among the most significant investment projects carried out during the year ended September 30, 2005 are the following: deepening of Gatun Lake and Culebra (Gaillard) Cut, rehabilitation of the tow tracks, straightening of the Culebra (Gaillard) Cut, acquisition and assembly of drilling and blasting barge, deepening of the entrances of the Canal, acquisition and installation of hydraulic operators, improvements to the locks' lighting system, replacement of the locks' approach wall fenders from wood to rubber. During the year ended September 30, 2004, the following projects were accomplished: deepening of Gatun Lake and Culebra (Gaillard) Cut, rehabilitation of the tow tracks, straightening of the Culebra (Gaillard) Cut, acquisition and assembly of drilling and blasting barge, replacement of the locks' approach wall fenders from wood to rubber, improvement to the automated data collection system (SOLAS requirement) and relocation of installations to Corozal West.

## 13. Income Taxes

The PCA is not subject to income taxes, as states in Article 43 of the Organic Law which exempts it from the payment of all national or municipal taxes, except for social security payment and other payroll taxes, fees for public services, and the fees per net ton collected from vessels transiting the Canal that are subject to the payment of tolls.

## 14. Contingent Liabilities and Commitments

### *Contingent liabilities*

PCA has received claims and is a defendant in various legal proceedings mainly related to marine accidents. As of September 30, 2005, the PCA's contingent liabilities amounted approximately to B/.2,595 corresponding to marine accident claims. It is management's opinion that the outcome of these matters is not likely to have a material adverse effect on the PCA's financial position.

### *Commitments*

As of September 30, 2005 and 2004, commitments under uncompleted construction contracts and undelivered purchase orders amounted approximately to B/.177,000 and B/.168,000, respectively.

## Panama Canal Authority

### Notes to Financial Statements

September 30, 2005

(In thousands of balboas)

---

#### 15. Equity

Article 310 of the Political Constitution of the Republic of Panama states that PCA has its own patrimony and the right to manage it.

Upon the transfer of the Canal to the Republic of Panama at noon on December 31, 1999, PCA became the administrator of all personal and real estate property identified in the Organic Law of PCA as the patrimony necessary to operate and maintain the Canal.

This patrimony is divided into two groups: the inalienable patrimony, comprised of land, lakes, rivers, dams, locks and anchorages, as established in Article 2 of the Organic Law, and the economic patrimony, comprised of installations, buildings, structures and equipment that support the operation of the Canal, as established in Article 33 of the same Law.

Abiding by the above provisions, the Government of Panama transferred the related land and buildings to PCA. In order to record the assets transferred by the Government of Panama as part of PCA's patrimony, a conservative method was used to reflect an estimated market value for each asset subsequently registered in the Public Registry.

Preliminary appraisal reports of land and buildings were provided by the Department of Patrimonial Goods of the Office of the Comptroller General of the Republic of Panama and the Department of Public Registry of the Ministry of Economy and Finance in January 2002 and August 2002, respectively. In the opinion of PCA's Administration, the adjustments to determine those values will not have an adverse effect on the financial position.

As of September 30, 2004, PCA recorded adjustments to its equity for B/.35. These adjustments were recorded to account for the retirement of certain buildings and structures located on land transferred by the Government of Panama. These buildings were demolished because they were located in areas that PCA designated for other uses.

During the year ended September 30, 2005, PCA transferred to the Government of Panama equipment with a value of B/.21. These assets were transferred to the Government of Panama because they were not useful for the operation of the Canal.

During the year ended September 30, 2004, the PCA transferred to the Government of Panama land with a value of B/.3,108, buildings with a value of B/.419, structures with a value of B/.316 and equipment with a value of B/.236. These assets were transferred to the Government of Panama because they were not useful for the operation of the Canal.



Para mayor información sobre el Canal de Panamá, visite la Oficina de Información en el Edificio de la Administración, en Balboa, o llame al (507) 272-7602 ó (507) 272-7677. El Centro de Visitantes de las Esclusas de Miraflores está abierto de 9 a.m. a 5 p.m., todos los días. Usuarios de Internet pueden acceder la página de la ACP en [www.pancanal.com](http://www.pancanal.com) o enviar un correo electrónico a [info@pancanal.com](mailto:info@pancanal.com)

Producción y Dirección: División de Presupuesto y Análisis Financiero  
Departamento de Finanzas  
Autoridad del Canal de Panamá  
Diseño: Signos Visuales  
Impresión: Printer Colombiana



For more information on the Panama Canal, visit the Balboa Administration Building Information Office or call (507) 272-7602 or (507) 272-7677. The Miraflores Locks Visitors Center is open daily from 9 a.m. to 5 p.m. Internet users can visit the ACP website at [www.pancanal.com](http://www.pancanal.com) or send an e-mail to [info@pancanal.com](mailto:info@pancanal.com)

Production y Direction: Budget and Financial Analysis Division  
Department of Finance  
Autoridad del Canal de Panamá  
Design: Signos Visuales  
Publisher: Printer Colombiana

