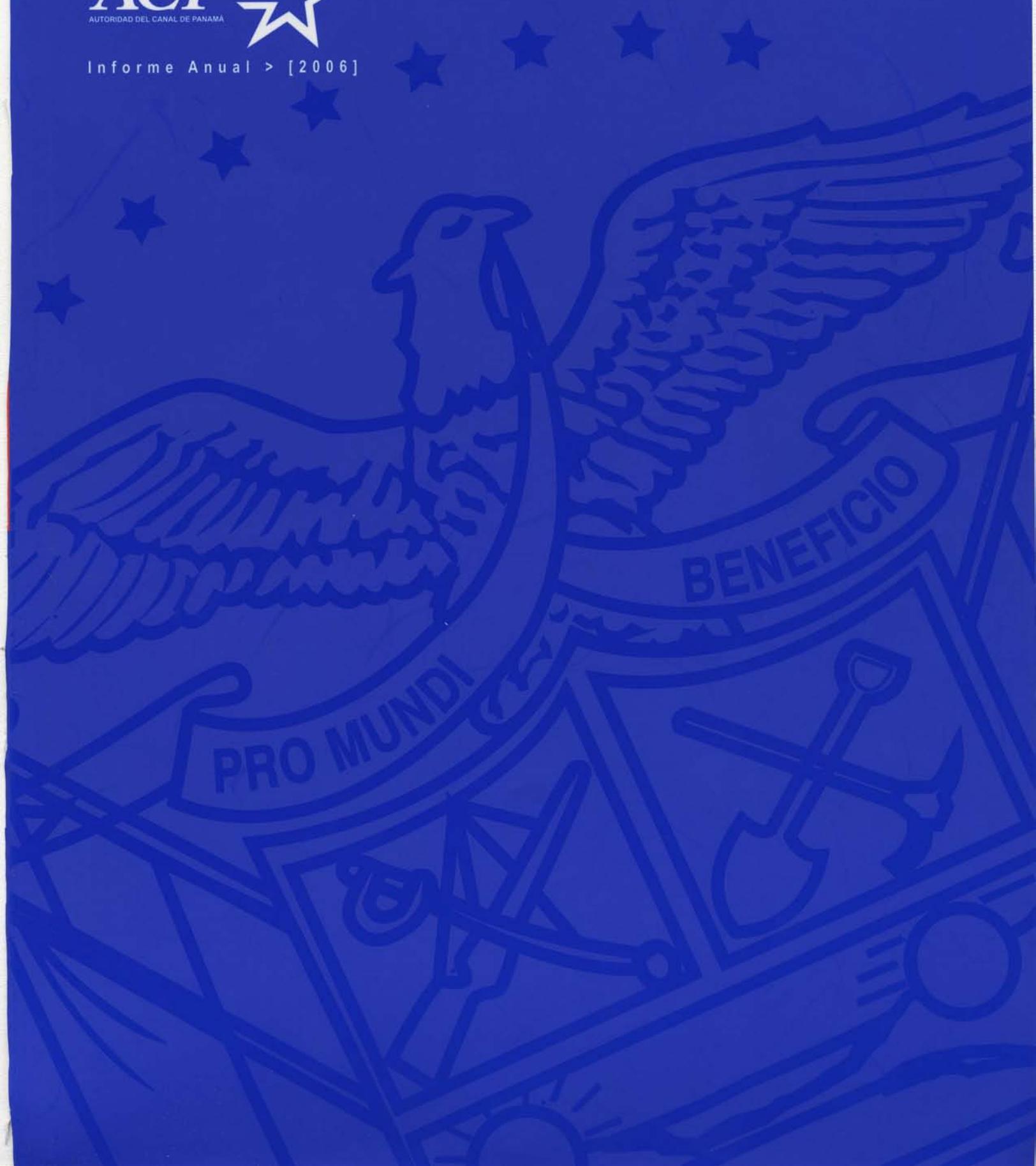
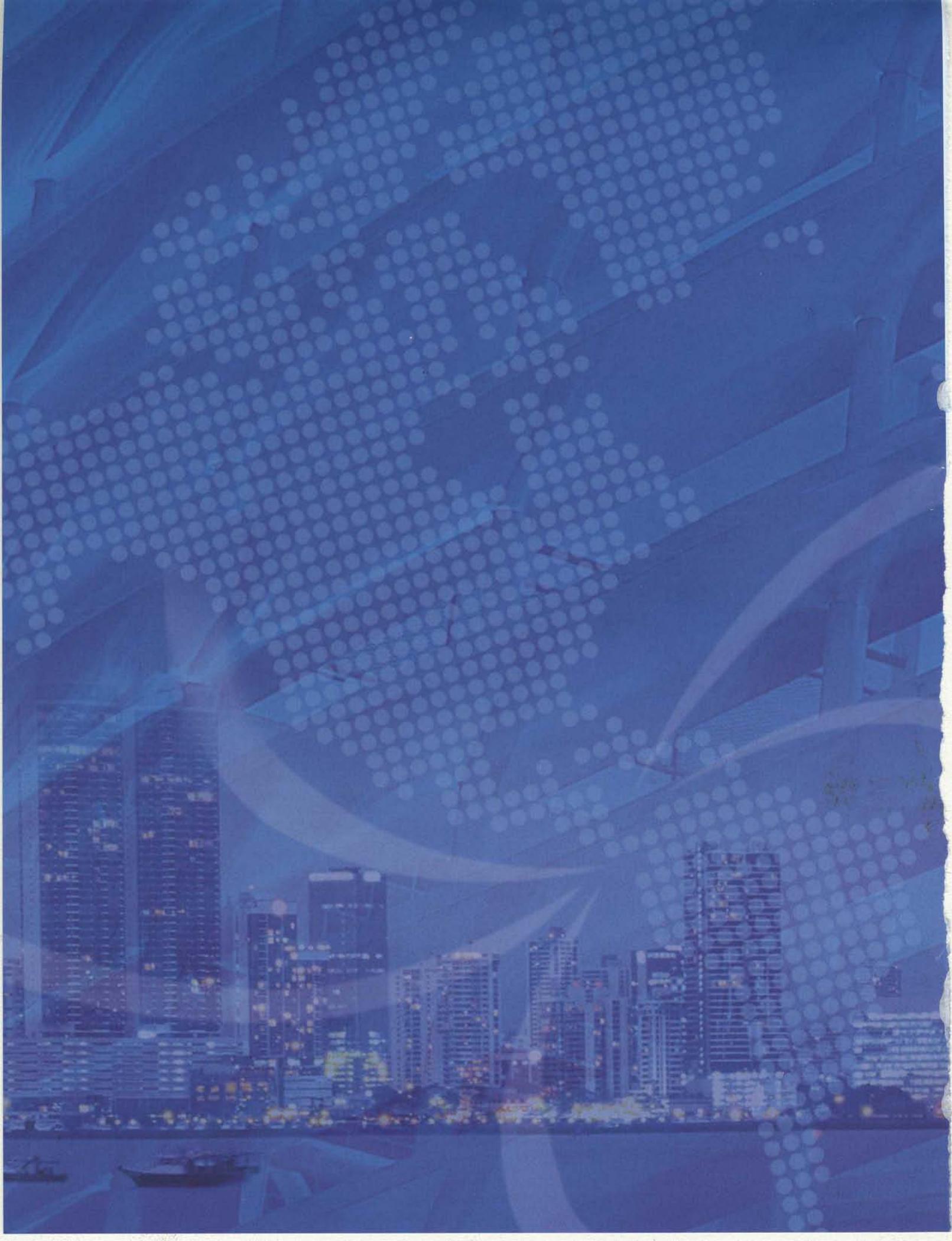




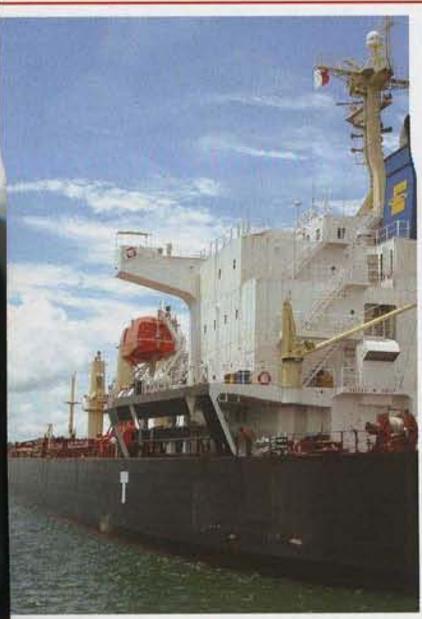
Informe Anual > [2006]







# contenido



Mensaje del Presidente de la Junta Directiva	6
Mensaje del Administrador	9
Crecer... el reto de la ACP	12
Crecer... el tercer juego de esclusas	17
Crecer... impacto ambiental y social	21
Crecer... por el futuro de Panamá y los panameños	27
Resultados de operaciones	33
Análisis gráfico	39
Estados financieros auditados	41



junta directiva



Ricarte Vázquez Morales



Adolfo Ahumada



Eloy Alfaro

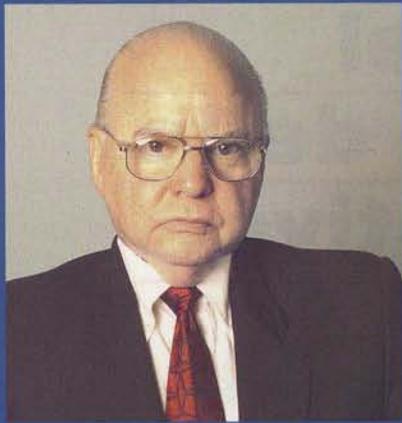


Norberto R. Delgado D.

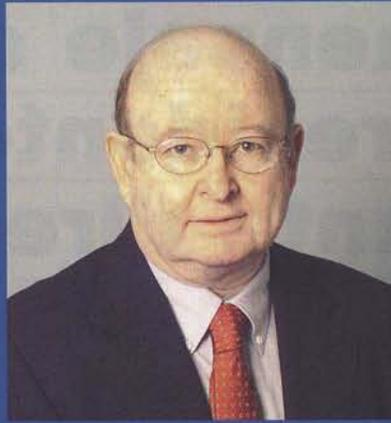


Antonio Domínguez Álvarez





Mario J. Galindo H.



Guillermo E. Quijano Jr.



Eduardo A. Quirós B.



Alfredo Ramírez



Abel Rodríguez Cañizales



Roberto Roy



Primera fila, de izquierda a derecha: Philip A. Embiricos (Embiricos Shipbrokers), Almirante William J. Flanagan (Skarven Enterprises), Joe Reeder (Greenberg Traurig), William A. O'Neil (presidente) (Videotel), Albert J. Nahmad (Watsco Inc.), Captain Wei Jiafu (COSCO). Segunda fila, de izquierda a derecha: L. Francis Rooney III, Andrónico Luksic (Banco de Chile), Stephan Schmidheiny (Fundación Avina), Gerhard Kurz, Salvador Jurado (Building Components Group). Tercera fila, de izquierda a derecha: Dr. Aaron Gellman (Northwestern University), Flemming R. Jacobs. Ausentes: Dr. Ernst Frankel (MIT), Koji Miyahara (NYK Line), Mikio Sasaki (Mitsubishi Corp.), Tommy Thomsen (A. P. Moller), C. C. Tung (OOIL).

Junta asesora

# mensaje del presidente de la junta directiva



El año 2006 representó un hito importante en la operación del Canal de Panamá. Después de seis años de trabajo y más de 120 estudios el 24 de Abril la Junta Directiva adoptó por unanimidad la propuesta de ampliación del Canal de Panamá mediante la construcción de un tercer juego de esclusas la cual fue presentada en esa misma fecha al Presidente de la República y a consideración de todos los panameños.

Aprobada dicha propuesta, por el 78.0 por ciento de los votos emitidos el pasado 22 de octubre, le asigna la responsabilidad a la Autoridad del Canal de Panamá de proceder con la ejecución de dicho programa. Esto representa el reto más importante para aumentar la capacidad del Canal y mantener su posición competitiva para el manejo del comercio internacional y la generación de beneficios crecientes a favor de Panamá y los panameños.

Representa además un reto importantísimo en el cambio del modelo operativo de la Autoridad al agregar, a sus operaciones regulares de tránsito, la tarea de construir un tercer carril que permita acomodar buques de mayor tamaño, aumentar la productividad de las operaciones del Canal y duplicar el valor patrimonial de la empresa. Este reto debe ser afrontado con la misma firmeza y compromiso como el que se asumió al momento de tomar la operación del Canal a principios del presente siglo.

Visto desde el contexto histórico, dos generaciones de panameños han tenido y tendrán la oportunidad de ser testigos de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, la transición ordenada y exitosa del Canal a la administración panameña, la demostrada competencia de los panameños en la administración y operación del Canal, los trabajos relacionados con el diseño de un Plan Maestro sobre el futuro del Canal para las próximas dos décadas, la forma responsable con la que los panameños acogieron la propuesta presentada por ACP a su consideración y la eventual construcción y puesta en marcha de un tercer juego de esclusas. En un período de menos de cuatro décadas se logró la integración política y económica del Estado Panameño y se cimentaron las bases para poder lanzar al país hacia un nuevo devenir en el desarrollo de su vocación histórica de centro de comercio internacional.

No se trata solamente de un año excepcional por razón de las decisiones trascendentales con relación a la expansión del Canal, sino que en términos de las operaciones regulares el 2006 ha sido un año de intensa actividad y nuevos éxitos para el Canal de Panamá, el cual tuvo un sostenido crecimiento en tonelaje, tránsitos e ingresos. En esta vigencia fiscal el Canal efectuó 12,779 tránsitos de buques de alto calado con capacidad para transportar 296.0 millones de toneladas CP-SUAB, lo que representó un crecimiento del 6.0 por ciento sobre el volumen del año previo. El Canal tuvo ingresos totales de B/. 1,495.0 millones y aportó al Tesoro Nacional un total de B/. 570.0 millones en concepto de derecho por tonelada neta, pagos por servicios públicos y excedentes, lo que representa un aumento de 17.0 por ciento con relación a la vigencia fiscal anterior. Con estos



resultados el Canal nuevamente excede sus marcas de rentabilidad y productividad, generando crecientes aportes a Panamá.

Los resultados económicos de la Autoridad son el resultado de nuestro compromiso de continuar brindando un servicio de altísima calidad y confiabilidad. En este sentido la administración del Canal de Panamá ha comprendido cabalmente el papel que juega para con sus clientes y ha identificado las mejores maneras de proveer valor a éstos. Además de vivir momentos de vertiginoso crecimiento del comercio internacional, este claro sentido del papel del Canal dentro del movimiento comercial internacional ha servido para alcanzar una mayor participación del mercado, una creciente demanda por el servicio de la ruta y con ello lograr capturar una porción creciente del valor de la misma sirviendo al mundo pero a favor de los panameños.

Si en el pasado los esfuerzos por posicionar a Panamá y su Canal dentro del sistema global de comercio han sido exitosos, el proceso de consulta sobre la expansión del Canal ayudó como pocas oportunidades antes de ello, a ubicar al Canal en una posición cimera dentro del interés nacional y su reconocimiento como piedra angular para el desarrollo nacional.

**Ricaurte Vásquez Morales**  
Presidente de la Junta Directiva  
de la Autoridad del Canal de Panamá



**Alberto Alemán Zubieta**

*Administrador*



**Manuel E. Benítez**

*Subadministrador*



**Agustín A. Arias**

*Director de Ingeniería y Proyectos*



**José Barrios Ng**

*Director de Finanzas*



**Álvaro Cabal**

*Asesor Jurídico*



**Ana María P. de Chiquilani**

*Directora de Recursos Humanos*



**Víctor Diamond**

*Fiscalizador General*



**Juan Héctor Díaz**

*Director de Seguridad y Ambiente*



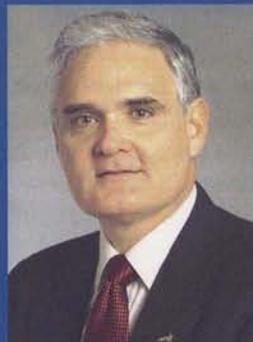
**Francisco Loiza**

*Director de Informática y Tecnología*



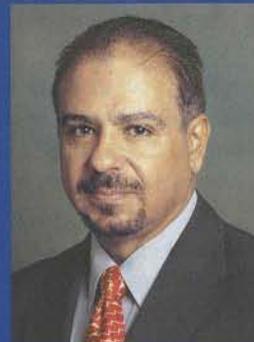
**Stanley Muschett I.**

*Gerente de Administración Ejecutiva*



**Jorge L. Quijano**

*Director de Operaciones Marítimas*



**Rodolfo Sabonge**

*Director de Planificación Corporativa y Mercadeo*



**Esteban G. Sáenz**

*Director de Servicios Industriales*

# mensaje del administrador



Presentamos el Informe Anual correspondiente al año fiscal 2006, período marcado por retos históricos para la sociedad panameña en general, y en particular para la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), el cual concluyó exitosamente, con registros de desempeños extraordinarios.

En el año fiscal 2006 el Canal movió 296.3 millones de toneladas CP/SUAB, lo que significó un aumento del 6.2 por ciento con relación al año fiscal 2005. Con una creciente demanda generada por un pujante comercio mundial, aumentamos el promedio diario de carga del Canal CP/SUAB con un registro de 859,000 en marzo del 2006, rompiendo el récord de 820,700 establecido en abril del 2005. El 13 de marzo de 2006 se registraron 1,070,023 toneladas CP/SUAB, un récord que superó el establecido el 16 de marzo de 2004 cuando transitaron 1,006,807 toneladas CP/SUAB. De igual modo durante el año fiscal 2006, en cinco oportunidades, se superó el récord de 1,000,000 de toneladas CP/SUAB transitadas en un mismo día. Asimismo, establecimos el récord de más tránsitos diarios de buques Panamax, 24 por día, y el de promedio mensual, 539 Panamax. Además, se estableció el récord de la mayor cantidad de tránsitos de buques con eslora mayor de 900 pies, 9 en un día.

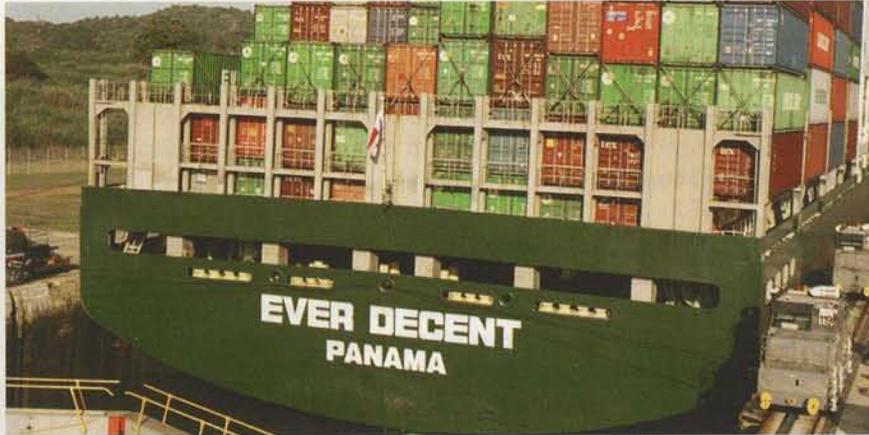
Uno de los registros más importantes para la ACP es el concerniente al número de investigaciones anuales de accidentes marítimos. Cabe destacar que no obstante el creciente volumen de tránsitos que tuvo el Canal, en este período se dieron solamente 10 investigaciones frente a un total de más de 14,000 tránsitos. Una marca similar se había establecido en el año fiscal 2004. Esto tiene una trascendencia especial dado que, en el año fiscal 2006, la mezcla de buques que transitó la vía interoceánica tuvo un porcentaje mayor de buques Panamax, los más grandes que pueden pasar por el Canal y los que más recursos, destrezas y habilidades requieren en su manejo.

El aspecto financiero también reflejó un manejo eficiente de los recursos y gastos. El nivel alcanzado de ingresos por peajes representó un aumento de 21.1 por ciento con referencia al año fiscal anterior con B/. 178.9 millones de ingresos adicionales. Los ingresos totales aumentaron en 23.6 por ciento comparados con el año fiscal 2005, mientras que los gastos aumentaron en 10.3 por ciento. Esto permitió a la entidad aumentar en más de 17.3 por ciento los aportes entregados al Estado (en concepto de excedentes), cumpliendo así con su compromiso de contribuir en forma sostenible al desarrollo del país.

Como puede verse, las cifras de este período demuestran de manera palpable el compromiso de la organización y de sus colaboradores en brindar a sus clientes un servicio caracterizado por la excelencia, a la vez que generar beneficios cada vez más crecientes a los panameños.

En este sentido, la realización más significativa de la ACP durante este año fiscal fue la presentación al país, el 24 de abril de 2006, de la propuesta para ampliar el Canal, mediante un tercer juego de esclusas.



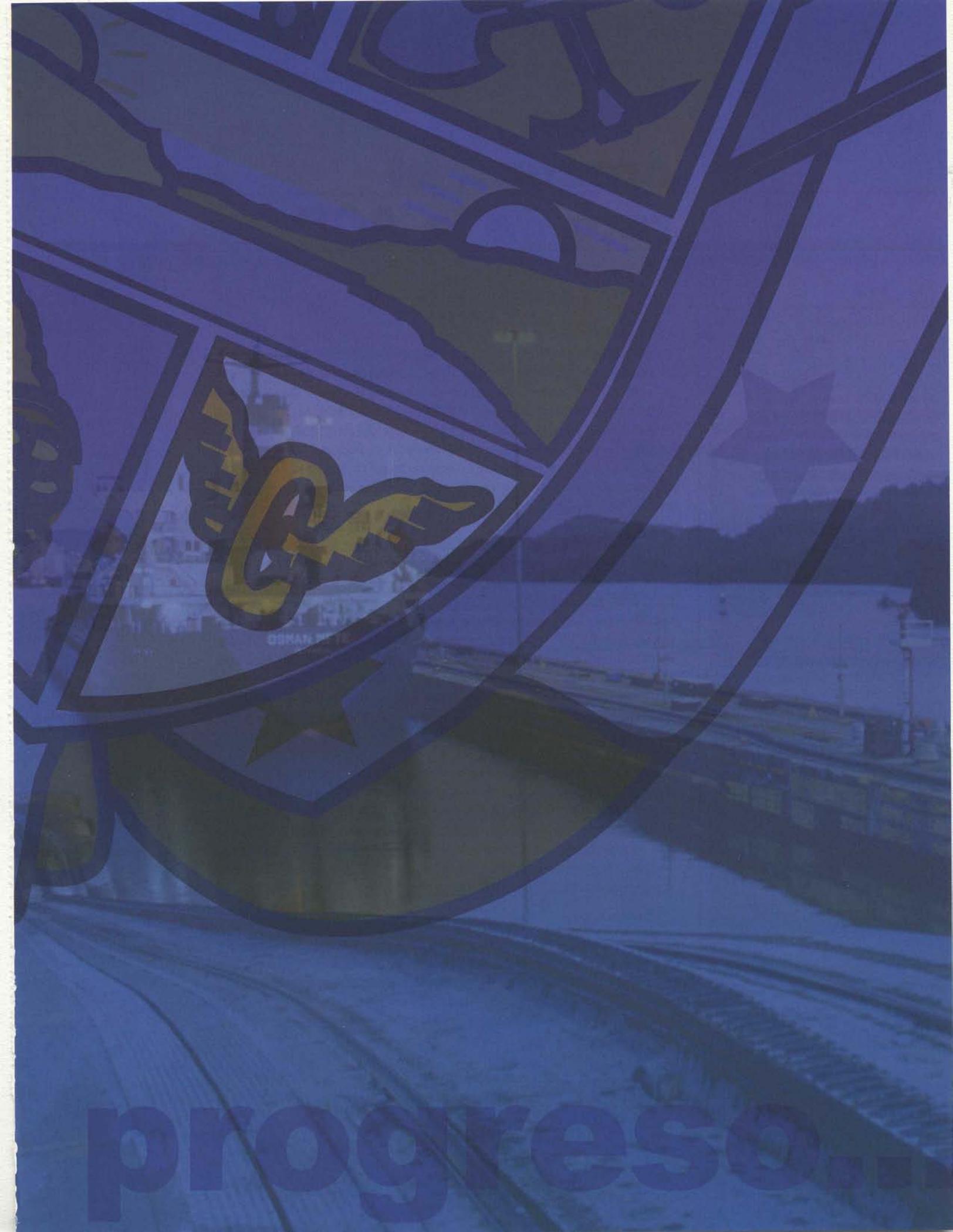


Dicha propuesta fue el resultado de varios años de esfuerzos durante los cuales se llevaron a cabo investigaciones exhaustivas y cientos de estudios que nos permitieron formularla de forma robusta y dirigida a encarar de manera previsor y responsable el futuro inmediato de la vía interoceánica. La solidez de la alternativa presentada para atender el apremiante problema de la capacidad del Canal la convirtió en una propuesta ambientalmente responsable, socialmente aceptable y financieramente viable.

Inmediatamente después de ser presentada la propuesta, la ACP asumió la responsabilidad de informar a todos los panameños sobre su contenido, alcances y efectos, todo ello fue un proceso que abarcó la totalidad del territorio nacional. Para este efecto, se capacitaron colaboradores de la ACP como expositores del proyecto, quienes tomaron parte en un programa intensivo de giras por las diferentes regiones del país; se abrieron 16 infoplazas en las nueve provincias y en las comarcas indígenas; se inauguró el Centro de Información de la ACP en la Ciudad de Panamá y se habilitaron casetas informativas en sitios estratégicos de circulación masiva. Al mismo tiempo, se dispusieron dos buses con exhibiciones itinerantes que recorrieron el interior del país, y se puso en servicio la línea "ACP Responde". También se aseguró, en los medios, una presencia informativa constante para brindar a todos los panameños elementos de juicio suficientes que les permitiera formarse un criterio apropiado para ejercer, de manera ilustrada, su derecho ciudadano a decidir en el referéndum convocado para el 22 de octubre de 2006.

De ser aprobado por el pueblo panameño, mediante referéndum, la ampliación del Canal de Panamá a través de un tercer juego de esclusas, representaría para la ACP nuevos retos y responsabilidades. Estamos conscientes de que, en la nueva era que aguarda al país, la ACP y sus cerca de nueve mil colaboradores seríamos instrumento para que Panamá lleve a cabo una obra que está llamada a convertirse en uno de los hitos más trascendentales del destino colectivo de la nación panameña. En ello empeñaremos todo nuestro esfuerzo y compromiso de cada día para hacer de esto una realidad que sea motivo de orgullo para nuestro país.

**Alberto Alemán Zubieta**  
Administrador



progreso

# crecer... el reto de la ACP



## Camino recorrido

En sus primeros siete años de existencia, la Autoridad del Canal de Panamá ha completado exitosamente una ambiciosa y retadora jornada de reafirmación institucional, de fortalecimiento económico y financiero y de posicionamiento de mercado dirigida a sentar sólidas bases para el crecimiento del Canal durante el siglo XXI. Desde antes de la transición a administración panameña, el Canal había identificado sus oportunidades de crecimiento y había reconocido el desafío que representaría dotarse oportunamente de suficiente capacidad para satisfacer la demanda que se anticipaba. Fue siempre claro que el Canal debía crecer para poder fortalecer su posición competitiva a nivel global, y así mantener en forma sostenible e ininterrumpida los crecientes aportes que genera para el Tesoro Nacional.

Se determinó que para servir la demanda actual y además crecer, era necesario invertir en mejoramiento de la planta existente, en tecnología y en nuevas esclusas y cauces. Las inversiones de ampliación de capacidad no sólo requerirían la aprobación de los panameños en un referéndum nacional, sino que también necesitarían el apoyo y respaldo de sus clientes y usuarios, de las entidades financieras y de crédito y de los grupos nacionales e internacionales preocupados por los temas ambientales y sociales. Para lograr la confianza y apoyo necesario, la ACP se propuso y logró en estos siete años de administración panameña, hacer al Canal más rentable, más eficiente, más productivo y más seguro, demostrando con transparencia y a cabalidad, la capacidad de Panamá para no sólo administrar bien su Canal, sino también la competencia para desarrollarlo a su máximo potencial.



Gracias a las inversiones oportunas en la modernización del Canal actual y al tesonero esfuerzo realizado por sus más de 8,000 colaboradores, por el Istmo transitan más tonelaje y los buques más grandes que nunca antes en su historia. El Canal, gracias a su visionaria iniciativa de inversiones y modernización y los más de 120 estudios realizados para el Canal del futuro, está hoy en una ventajosa posición financiera, económica y de mercado y plenamente preparado para asumir y ejecutar exitosamente el reto que representa la construcción de un tercer juego de esclusas.

## Oportunidad de la demanda

Un número relevante de factores se conjugan para darle a Panamá y a su Canal una firme oportunidad de crecimiento. El mundo después de concluida la guerra fría ha iniciado una etapa marcada por la apertura de los mercados, la reubicación remota de los centros de producción y la intensificación del comercio, todos son fenómenos de la globalización que impulsan el aumento del volumen del transporte marítimo y que por ende son favorables al uso del Canal.

Entre las tendencias relevantes para el Canal se destaca el consolidado desarrollo económico del noreste de Asia orientado enfáticamente a la exportación y la inclusión de



China en la Organización Mundial de Comercio. El crecimiento asiático de las exportaciones tiene su contraparte en el auge económico y de consumo de los Estados Unidos, especialmente de su costa este, donde se concentra un volumen importante de su población. Como resultado, se anticipa un sostenido crecimiento del comercio transpacífico en general y en especial del transporte marítimo de productos manufacturados entre Asia y la costa este de los Estados Unidos y de materias primas en dirección a Asia, dando una oportunidad firme y sostenible de crecimiento a la ruta por el Canal de Panamá.

La ruta por Panamá se ha visto aun más favorecida por el crónico congestionamiento de los puertos de la costa oeste de los Estados Unidos y por la insuficiencia de capacidad del sistema intermodal ferroviario norteamericano. Esto ha propiciado primero, la reubicación de los centros de distribución de mercancía a la costa este de los Estados Unidos para estar más cerca de sus destinatarios y segundo, la ampliación de capacidad de todos los puertos de esta región, favoreciendo aun más la ruta "toda agua" por el Istmo de Panamá.

En tal sentido, se anticipa que en 20 años la demanda del Canal será el doble de la actual, pudiendo alcanzar cerca de 600 millones de toneladas CP/SUAB para el año fiscal 2025.

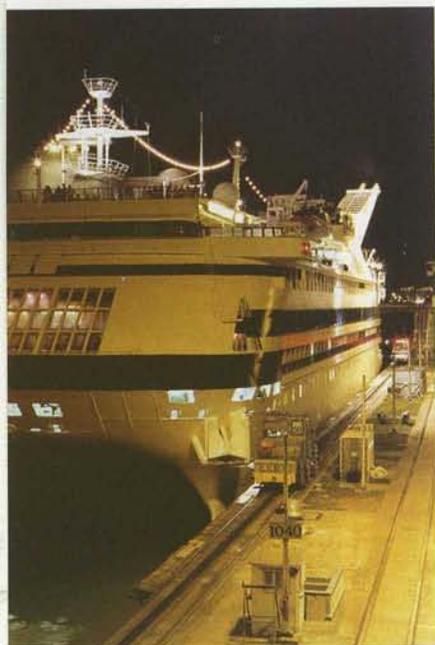
#### El reto de la capacidad

Los retos de capacidad del Canal tienen dos dimensiones principales. Por un lado necesita capacidad para transitar más tonelaje y más buques y por otro lado necesita capacidad para transitar buques más grandes. En términos del tonelaje que transita, el Canal opera hoy a cerca del 90.0 por ciento de su capacidad máxima sostenible y confronta a corto plazo una muy real e inminente insuficiencia para transitar el volumen de tonelaje que se proyecta. Se prevé que al ritmo de crecimiento de la demanda, el Canal copará su capacidad entre el 2009 y el 2012 cuando transiten aproximadamente 13,500 buques por año, portando 325 millones de toneladas CP/SUAB.

La situación de capacidad es aún más apremiante cada vez que el Canal cierra una esclusa por mantenimiento en cuyo caso se reduce la capacidad diaria en más de 30.0 por ciento. El Canal, para darle mantenimiento, deja inoperante alguna de sus esclusas entre cuatro y cinco veces al año, durante un máximo de aproximadamente siete días cada vez. Cada día en que el Canal mantiene una esclusa cerrada por mantenimiento, se acumulan sin poder transitar entre 10 y 12 buques formándose en una semana una cola de más de cien buques en espera; la cual toma varias semanas normalizar.

Los grandes volúmenes de carga generados por la intensificación del comercio, por la reubicación de los centros de producción y por la necesidad de operar cadenas logísticas más eficientes y confiables, han impulsado el uso de buques cada vez de mayor tamaño. Son ya de uso común en rutas competidoras con el Canal los denominados buques pospanamax, de hasta 12,000 contenedores, que no caben por las esclusas actuales.





El segmento de portacontenedores que hoy representa cerca del 40.0 por ciento de los ingresos y el 35.0 por ciento del volumen de tonelaje del Canal y constituye el segmento de mayor velocidad y potencial de crecimiento por el Canal en el futuro. El Canal debe dotarse de las esclusas cuyas dimensiones le permitan conservar ese mercado y aprovechar al máximo su crecimiento. Es preciso recordar que el Canal factura por la capacidad de carga de los buques y por lo tanto le conviene transitar los buques más grandes que deseen usar su ruta.

Se proyecta que el segmento de portacontenedores representará en el 2025 cerca del 60.0 por ciento del volumen de carga por el Canal. Dentro de los próximos diez años, más de la mitad de la capacidad de carga de contenedores en el mundo estará en buques cuyas dimensiones no caben por las esclusas actuales del Canal. Los clientes del Canal han indicado que desplegarían buques pospanamax de contenedores por la ruta de Panamá tan pronto el Canal los pueda transitar. Se anticipa que de ser posible transitarlos, para el año 2025 el Canal recibiría más de 3,000 tránsitos anuales de buques pospanamax de contenedores cuya capacidad de carga equivaldría a transitar cerca de 6,000 buques Panamax anuales. El tránsito de buques Pospanamax permitirá al Canal maximizar sus ingresos y reducir sus costos operativos, transitando los mayores volúmenes de carga pronosticados, pero con menos tránsitos, usando menos agua y mas eficientemente.

#### La importancia de ampliar la capacidad ahora

El Canal actual va a copar su capacidad máxima sostenible antes de 6 años. Hoy en día, cada vez que el Canal da mantenimiento a una esclusa, la demanda ya excede la capacidad y se forman de manera inmediata colas de buques cuya espera es inaceptable para los clientes que sirve el Canal.

La ACP está completando las últimas mejoras de capacidad al Canal actual y después de terminadas éstas, quedará limitado irremediablemente por los ciclos mecánicos y físicos de funcionamiento de sus esclusas. Para dotar al Canal de mayor capacidad es necesario proveerlo de esclusas y cauces adicionales, cuya construcción toma aproximadamente siete años.

Para conservar el mercado del Canal y sostener sus crecientes aportes al Tesoro Nacional, el proyecto del tercer juego de esclusas debe construirse mientras el Canal todavía tiene capacidad para mantenerse atractivo y confiable para sus clientes de forma que no se interrumpa el servicio o se desatienda la demanda. La ampliación de capacidad debe completarse con prontitud y diligencia para no perder clientes o darles viabilidad a competidores nuevos.



Hoy tenemos ante nosotros la oportunidad ventajosa y las condiciones favorables para invertir en el Canal. El tonelaje que transita por el Canal está en aumento, sus competidores están congestionados, los clientes lo respaldan y el proyecto del tercer juego de esclusas es sólido, rentable y ambientalmente responsable. Estamos ante otra ventana de oportunidad única, irrepetible y valiosa de fortalecer el crecimiento de la vía interoceánica y de sus aportes a Panamá. Dado que se ha determinado que el Canal llegará a su máxima utilización sostenible en el 2012 y que la puesta en operación de capacidad adicional mediante un tercer juego de esclusas tomaría cerca de siete años el reto de capacidad es inminente y su solución es impostergable.

Es una obra que deberemos construir mientras continuamos manejando el Canal actual en forma segura, rentable y confiable. La situación apremiante de falta de capacidad en el Canal actual señala que deberemos esforzarnos al máximo, con creatividad e ingenio para extender la capacidad y el alto nivel de servicio del Canal actual hasta que el tercer carril de esclusas este listo. El objetivo a lograr es que no se interrumpa nunca el crecimiento del tránsito ni de los aportes del Canal al Tesoro Nacional mientras se construye la ampliación. Igual que se logró en forma imperceptible la transferencia del Canal a Panamá, de la misma manera se deberá lograr la transición al Canal ampliado, sin pérdida de mercado y sin interrupción del crecimiento.

#### Rentabilidad del proyecto

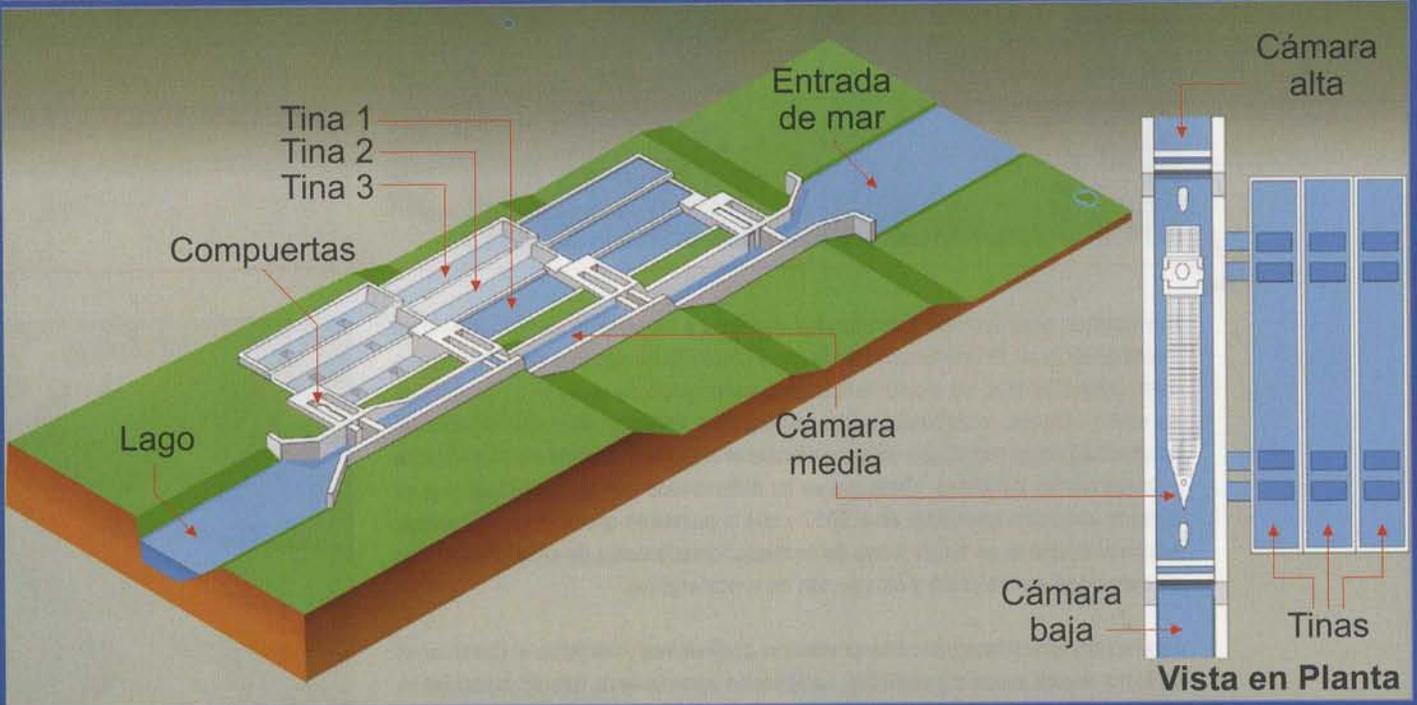
El proyecto del tercer juego de esclusas es una inversión rentable tanto para el Canal como para Panamá. Al Canal le aportará una tasa de 12.0 por ciento de rendimiento sobre la inversión y para el país significará entre 1.0 y 2.0 por ciento adicional de crecimiento de su producto interno bruto durante los próximos veinte años con una tasa de rentabilidad social de entre 11.0 y 14.0 por ciento. La ampliación de capacidad del Canal aportará beneficios a la economía panameña superiores al costo de los recursos que se emplearán en su construcción y actividades complementarias.

Se anticipa que el proyecto generará aproximadamente 7,000 empleos directos y entre 35,000 y 40,000 indirectos durante el periodo mas intenso de su construcción. Una vez inaugurado el tercer juego de esclusas, tanto el incremento de tránsitos como las actividades económicas y de exportación relacionadas al conglomerado de servicios creará entre 150,000 y 250,000 empleos adicionales a nivel nacional.

La ampliación del Canal, más que otro proyecto de construcción por su relevancia nacional y proyección internacional, constituye un hito de cambio hacia la prosperidad y el pleno desarrollo. Su discusión y aprobación en el referéndum romperá la inercia y pondrá a amplios segmentos de la economía a moverse ante las expectativas de crecimiento y oportunidades. La ampliación del Canal será como un catalizador para el cambio positivo, dando una perspectiva optimista al país tanto a lo interno como internacionalmente. Sus efectos ya se hacen sentir en un incremento de las inversiones, un optimismo general y en una anticipación progresista del país.



# Vista Isométrica Conceptual del Nuevo Complejo de Esclusas



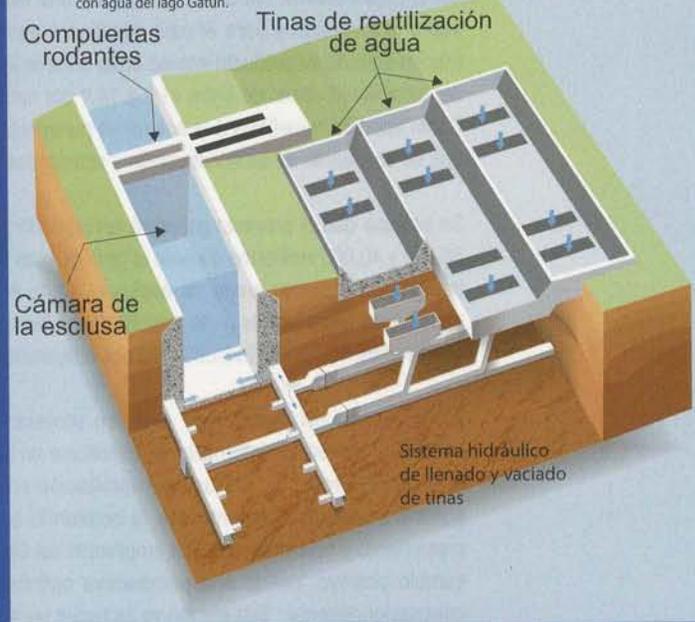
## Sección Transversal del Nuevo Complejo de Esclusas



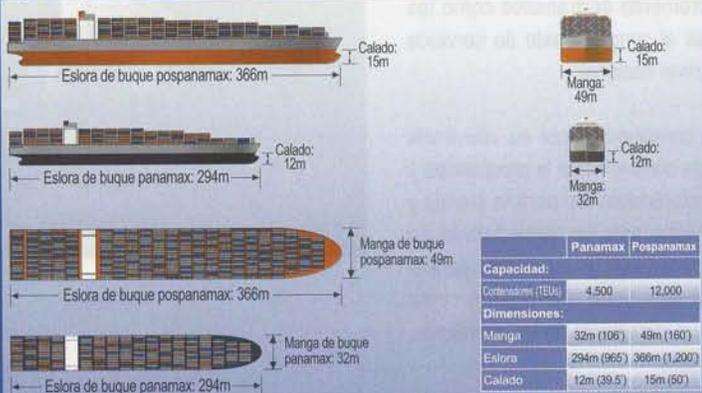
## Vista Isométrica de las Tinas de Reutilización de Agua

### Sistema por gravedad

Cuando el buque sube hacia el lago Gatún el 60% del agua pasa por gravedad de las tinas hacia las cámaras. El 40% restante se completa con agua del lago Gatún. Las tinas se llenan con agua de la cámara; así se ahorra el 60% del agua utilizada.



## Comparación entre Buques Portacontenedores Panamax y Pospanamax



# crecer... el tercer juego de esclusas



## Un proyecto bien analizado

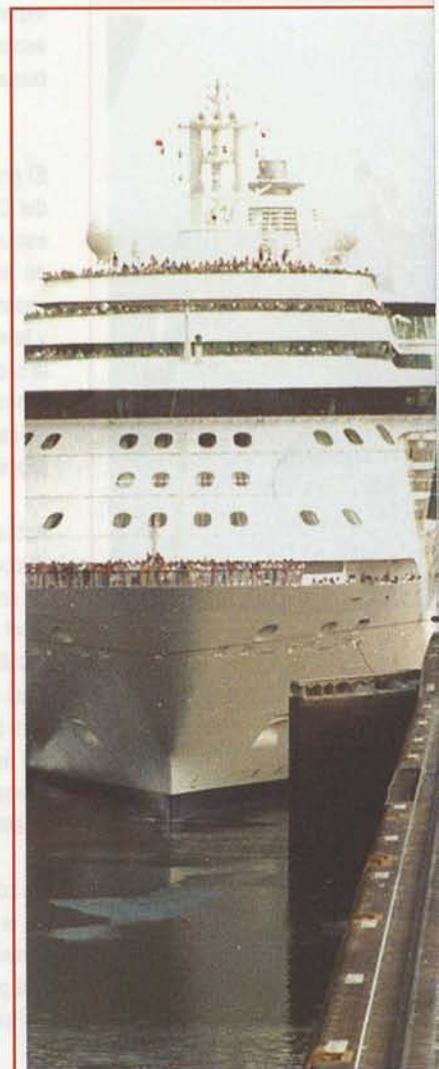
Desde la década de 1930, los estudios para la ampliación de la capacidad del Canal han determinado en forma concluyente que la opción más eficaz y eficiente para dotarlo de la misma es a través de la construcción de un tercer juego de esclusas. Ya en 1939 los norteamericanos iniciaron la construcción de un tercer juego de esclusas diseñado con capacidad para buques navales cuyo tamaño (pospanamax) excedía las dimensiones de las esclusas del Canal. Después de adelantar significativamente las excavaciones para las nuevas esclusas, los norteamericanos suspendieron los trabajos indefinidamente en 1942 como consecuencia de su entrada en la Segunda Guerra Mundial.

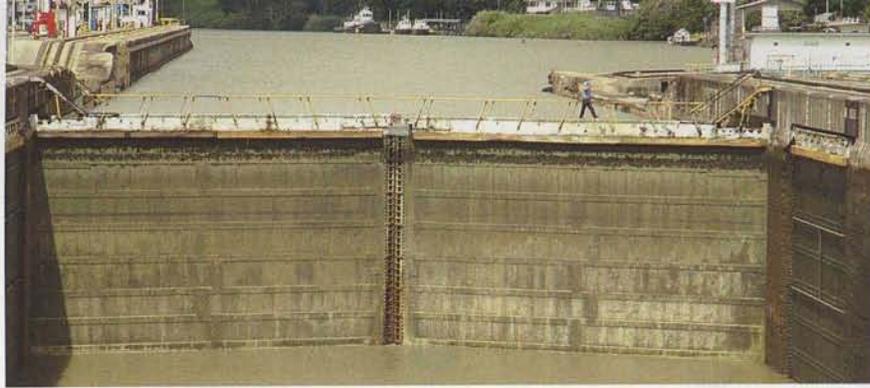
En la década de 1980, el estudio tripartita de Alternativas del Canal de Panamá realizado por Panamá, Japón y los Estados Unidos, retomó el tema de la ampliación del Canal y, al igual que los norteamericanos en sus estudios de la década de 1930, concluyó que la alternativa de un tercer juego de esclusas para buques de tamaño pospanamax era la más apropiada. Hoy, los más de 120 estudios, modelos y análisis que efectuó la ACP entre los años 2000 y 2006 como parte de su Plan Maestro 2006-2025, confirman que un tercer juego de esclusas por la ruta del Canal actual y con mayores dimensiones que las esclusas actuales, sería la opción más adecuada para aumentar la capacidad del Canal y permitir que la ruta por Panamá continúe creciendo.

Para preparar el proyecto la ACP, con la asesoría de prestigiosos consultores internacionales y el concurso de cientos de expertos del Canal, analizó múltiples diseños y opciones donde incorporó la más relevante tecnología de punta pero que demostró estar ampliamente probada. En este proceso de diseño del proyecto trabajaron experimentados pilotos, ingenieros de esclusas y capitanes de remolcadores del Canal, los cuales inspeccionaron y analizaron las operaciones de esclusas pospanamax existentes en el mundo y posteriormente probaron durante varios meses múltiples maniobras y técnicas de esclusaje en el Canal donde comprobaron la viabilidad de los esquemas de operación y la configuración del tercer juego de esclusas.

El diseño de los cauces de navegación tomó en cuenta tanto la experiencia exitosa de navegación en el Canal como las guías de la Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación (PIANC), por lo cual la configuración de cauces nuevos es funcional, eficiente y segura. Estos diseños fueron ensayados en forma práctica utilizando el simulador avanzado de maniobras marítimas de la ACP.

El proyecto de tercer juego de esclusas está fundamentado en completos diseños conceptuales de ingeniería y en seis años de rigurosas investigaciones de la industria naviera, de la tecnología de transporte marítimo y del mercado actual y potencial del Canal. Las dimensiones de las esclusas y de los cauces de navegación a construir están configurados para el mercado objetivo del Canal y son apropiadas para transitar los buques que predominarán en las cerca de 150 rutas marítimas por Panamá. Las dimensiones de las esclusas nuevas fueron confirmadas por los usuarios, los navieros, así como por





expertos de la industria naval y por la Junta Asesora de la ACP. El proyecto del tercer juego de esclusas es completo y está correctamente concebido para transitar con seguridad y eficiencia los buques que usarán la ruta del Canal en el futuro.

#### **Esclusas nuevas para un mercado creciente**

El proyecto del tercer juego de esclusas es un programa integral de ampliación de la capacidad del Canal, cuyos tres componentes principales son: (1) la construcción de dos complejos de esclusas - uno en el Atlántico y otro en el Pacífico - de tres niveles cada uno, que incluyen tinas de reutilización de agua; (2) la excavación de cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes y; (3) la profundización de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún. El programa de ampliación de la capacidad del Canal es una obra que se ejecutará en un sinuoso frente de construcción de 80 kilómetros de largo durante siete u ocho años. Es una obra que debe ser entendida como la suma de múltiples componentes y fases, siendo las esclusas probablemente su elemento más visible y prominente.

Actualmente, el Canal tiene dos carriles de esclusas. Se añadirá un tercer carril mediante la construcción de dos complejos de esclusas, uno en cada extremo del Canal. Cada nuevo complejo de esclusas será un conjunto integral de tres cámaras o escalones consecutivos para mover los buques entre el nivel del mar y el del lago Gatún. Cada cámara estará dotada de tres tinas laterales para la reutilización del agua, lo que suma nueve tinas por complejo de esclusas y 18 tinas en total. Al igual que en las esclusas existentes, el llenado y vaciado de las nuevas esclusas, con sus tinas, será por gravedad sin la utilización de bombas. Ambos complejos de esclusas se ubicarán dentro del área patrimonial de la ACP, adyacente a las esclusas actuales. Las nuevas esclusas y sus cauces conformarán un sistema de tránsito y navegación integrado con las esclusas y cauces existentes.

Un complejo de esclusas se ubicará en el extremo del océano Atlántico del Canal, en el lado este de la esclusa de Gatún. El otro se ubicará en el extremo del océano Pacífico del Canal, al suroeste de la esclusa de Miraflores. La ubicación de ambos complejos de esclusas aprovecha una porción significativa de las excavaciones del proyecto del tercer juego de esclusas suspendido por los norteamericanos en 1942.

Las cámaras de las nuevas esclusas serán de 427 metros (1,400 pies) de largo por 55 metros (180 pies) de ancho y permitirán hasta 15 metros (50 pies) de calado. Para el posicionamiento de los buques en las nuevas esclusas se utilizarán remolcadores en vez de locomotoras, lo que también es utilizado de forma exitosa en esclusas de dimensiones similares. Las esclusas utilizarán compuertas rodantes, en lugar de las compuertas abisagradas que utilizan las esclusas actuales. Las compuertas rodantes constituyen tecnología comprobada y utilizada en casi todas las esclusas existentes con dimensiones similares a las propuestas.

#### **Compuertas rodantes, la mejor alternativa**

Se estudiaron todos los tipos de compuertas factibles para las nuevas esclusas, y se determinó que las de tipo rodante, ampliamente usadas en esclusas de dimensiones pospanamax, son la mejor opción. Al igual que en las existentes, las nuevas esclusas contarán con dos compuertas

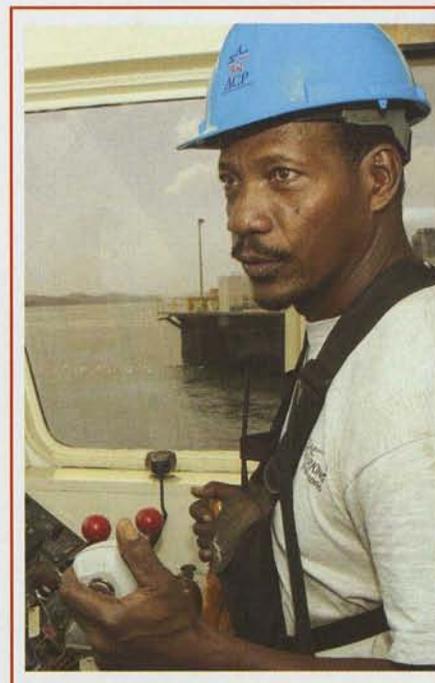




en cada extremo de cada una de las cámaras. Las compuertas rodantes, al abrirse se deslizarán sobre rieles para guardarse dentro de nichos laterales; estos nichos, al cerrarse y secarse, servirán como compartimientos estancos para dar mantenimiento a la misma. El mantenimiento de estas compuertas será más seguro rápido y eficiente que el de las compuertas abisagradas existentes. Esto se debe a que el mantenimiento de cada una se efectuará en su propio nicho evitando el costo, tiempo y riesgo de tener que desmontar y trasladar cada compuerta al astillero para su mantenimiento o reparación.

Las compuertas rodantes incluyendo su nicho tienen costos equivalentes a las de las compuertas abisagradas porque las compuertas abisagradas, como las de las esclusas actuales, por abatirse contra la pared de la cámara, requieren que la cámara de la esclusa sea más larga. Además, por carecer de un nicho, estas tienen que ser removidas de la esclusa y llevadas a un taller para darles mantenimiento. Esta operación de remoción y reinstalación obliga a suspender temporalmente el funcionamiento de la esclusa y reduce la capacidad del Canal.

En materia de riesgo, al reducirse el tiempo de mantenimiento y evitarse el traslado de la compuerta, se reducirá el tiempo durante el cual la esclusa opera con una sola compuerta y el sistema de tránsito se hace más confiable y predecible. Las compuertas rodantes que se recomiendan, al no necesitar interrumpir el funcionamiento de la esclusa para su mantenimiento, aumentan la capacidad y flexibilidad de la operación de esclusaje, permitiendo un tiempo más corto de mantenimiento, con menor costo y con mucho menor riesgo. Las compuertas rodantes son la opción más efectiva y segura, factores clave para la operación del Canal cuyo mercado valora la confiabilidad y seguridad de la ruta.

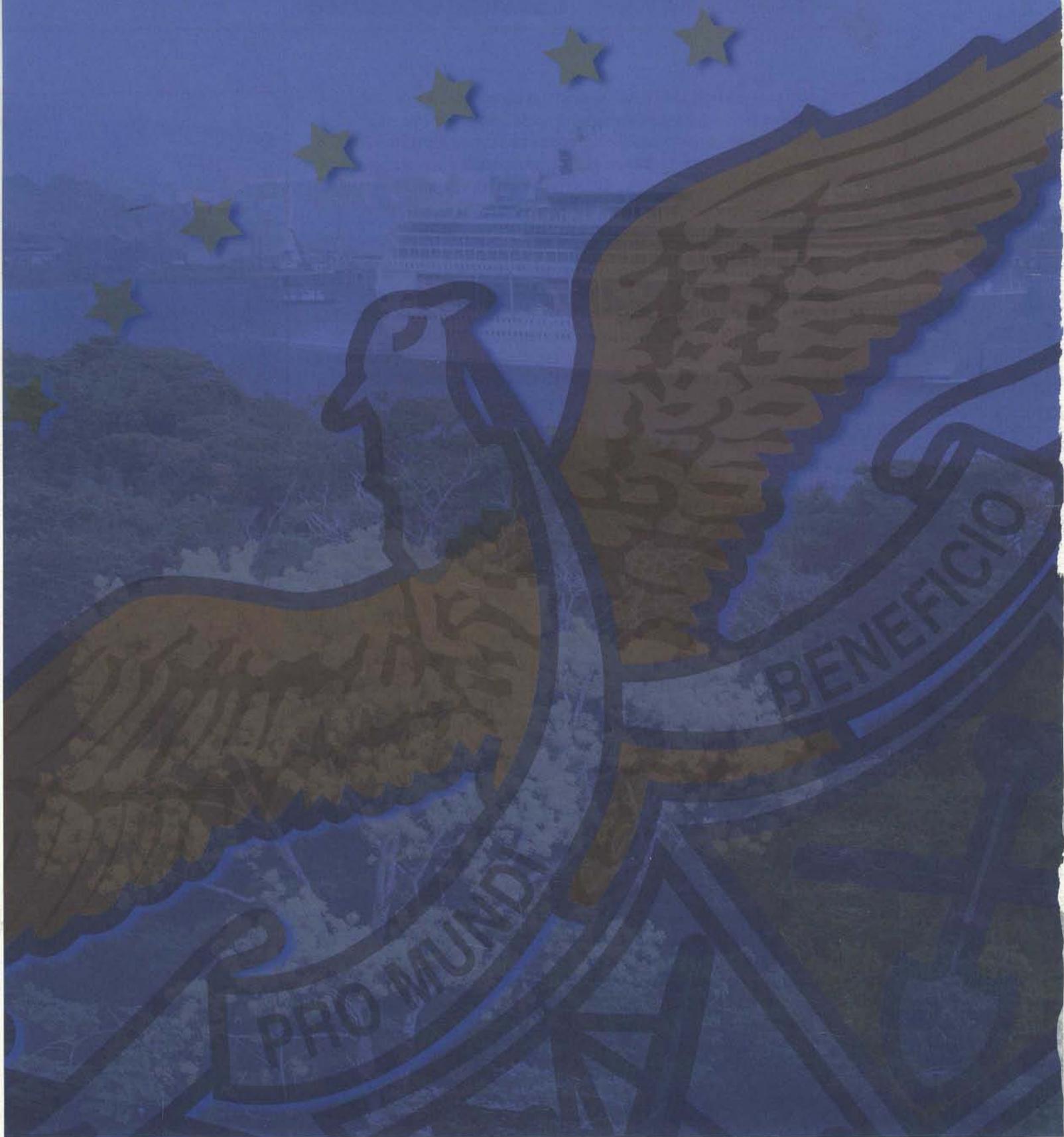


#### **Transitará más carga con menos agua**

El proyecto de tercer juego de esclusas, como parte de la estrategia de conservación ambiental y desarrollo sostenible de la ACP, tiene como uno de sus objetivos clave, aprovechar al máximo el régimen hidrológico de la cuenca para aumentar la eficiencia en el uso del agua. En tal sentido, dos componentes del proyecto, (1) profundizar el cauce de navegación del lago Gatún y (2) subir el nivel máximo de funcionamiento de este lago, están orientados a aumentar la capacidad de almacenamiento de agua del Canal, para así aprovechar toda la pluviosidad de la cuenca. Un tercer componente del proyecto, (3) las tinajas de reutilización de agua, posibilitarán que se reutilice el 60.0 por ciento del agua de las esclusas nuevas haciendo que estas esclusas, a pesar que tendrán más del doble del volumen que las esclusas actuales, usen 7.0 por ciento menos agua que estas.

Una vez puestas en funcionamiento las esclusas nuevas, se reducirá significativamente la cantidad de agua que se emplee para transitar cada tonelada CP-SUAB de carga debido a que podrán manejarse buques con hasta tres veces más capacidad de carga que la de los que pueden transitar por las esclusas actuales. Esta es otra razón por la cual, al Canal, le conviene una esclusa más grande pues permite una mayor eficiencia en el uso del recurso hídrico, lo que evitó la construcción de nuevos embalses para el Canal ampliado.

# flora y fauna...



# crecer... impacto ambiental y social



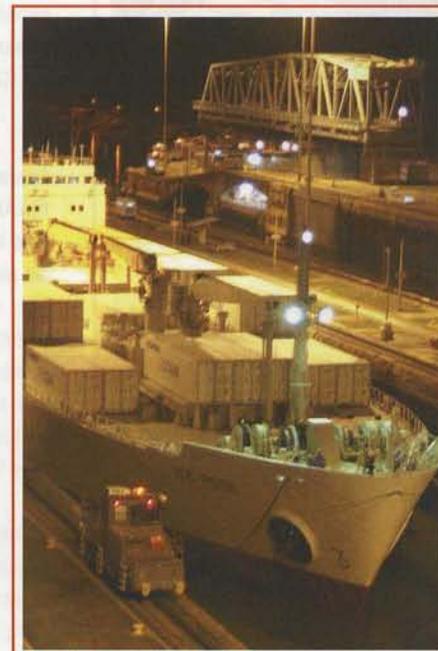
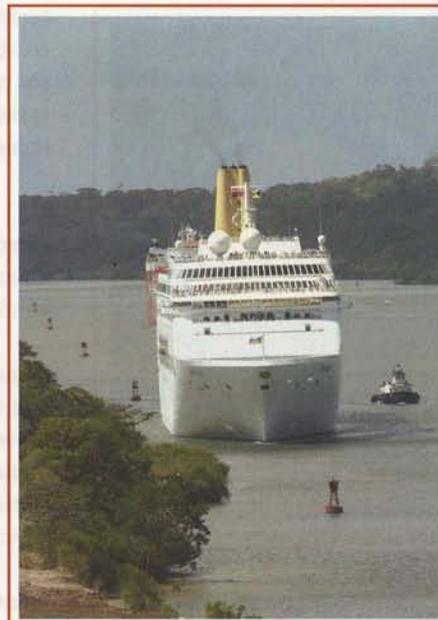
La Autoridad del Canal de Panamá reconoce que es imperativo administrar la vía interoceánica con criterios que tomen en consideración las expectativas sociales y ambientales de todos los panameños, prestando especial importancia a las comunidades aledañas a la vía acuática. En este sentido, por principio y enmarcado en la misión estratégica de la ACP, el proyecto del tercer juego de esclusas se ha formulado para ser social y ambientalmente viable en referencia a los más exigentes estándares.

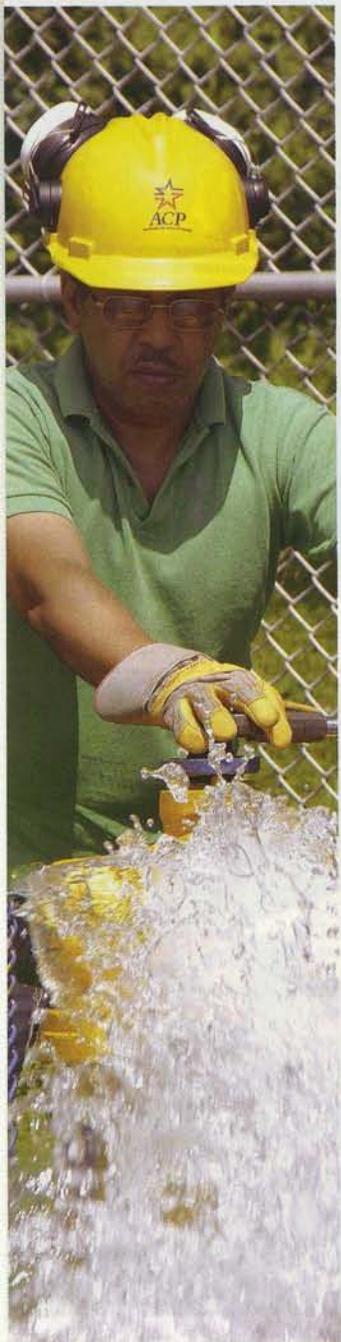
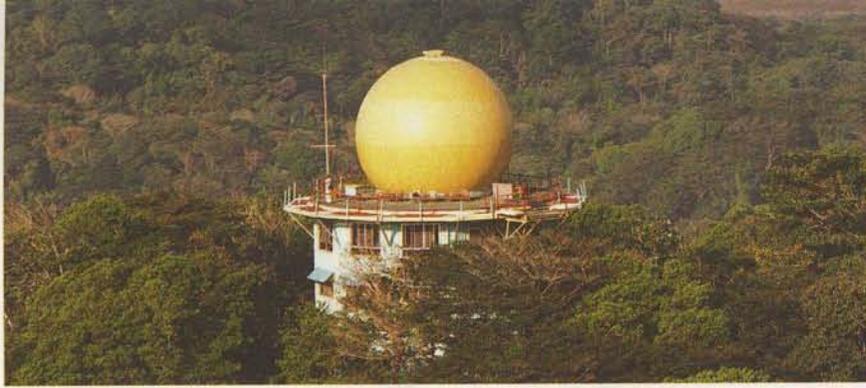
Para tales efectos, la ACP ha articulado, a nivel corporativo, una estrategia ambiental y social de desarrollo sostenible con programas destinados a la conservación del ambiente y de los recursos naturales de la cuenca del Canal. Esta estrategia tiene como propósito asegurar la disponibilidad, calidad y sustentabilidad, a largo plazo, del recurso hídrico tanto para el consumo de la población como para su funcionamiento. En consecuencia el proyecto del tercer juego de esclusas se enmarca en principios y normas ambientales mundialmente aceptadas e incorporan procesos de análisis, selección, consulta, mitigación y seguimiento apropiados.

Como toda obra de ingeniería de amplio ámbito y alcance, la construcción del tercer juego de esclusas implicará efectos sobre el ambiente y el entorno social. Para la formulación de la propuesta de ampliación del Canal, la ACP desarrolló una gama multidisciplinaria de estudios ambientales, científicos, sociales y técnicos a nivel de reconocimiento, diagnóstico, prospección, prefactibilidad y evaluación. Los resultados de estas investigaciones fueron utilizados para evaluar y comparar las distintas opciones y componentes del proyecto, determinar los posibles impactos y beneficios de cada uno de ellos y para conformar una propuesta equilibrada, sostenible y ambientalmente responsable. A través de estos estudios se determinó que todos los posibles impactos ambientales del programa de ampliación son mitigables con procedimientos y tecnologías existentes, y no se prevén impactos adversos en las comunidades aledañas al Canal o en el ambiente en general. El proyecto se ha formulado siguiendo conceptos de construcción sostenible y operación limpia. En tal sentido, se ha diseñado para que los flujos de agua sean por gravedad y sin bombas, requiere muy pocos componentes que operan con energía eléctrica, tendrá ciclos de mantenimiento largos y espaciados y el mantenimiento de componentes vitales se da en sitio con mínimo impacto sobre el entorno.

El proyecto del tercer juego de esclusas se llevará a cabo dentro de las áreas de funcionamiento del Canal. En el área del proyecto no hay elementos que comprometan su viabilidad ambiental, tales como comunidades, bosques primarios, parques nacionales o reservas forestales, sitios patrimoniales o arqueológicos relevantes, áreas de producción agropecuaria o industrial, áreas turísticas o portuarias y se ha determinado que el proyecto, tanto durante su construcción como en su funcionamiento, no causará impactos adversos permanentes o irreversibles en la calidad del agua o del aire.

En términos generales, el proyecto se desarrollará en áreas que han sido previamente intervenidas por diversas obras y actividades. Los impactos ambientales más relevantes





serán los usuales en todo trabajo de construcción, tales como ruido, emisiones de equipo de construcción, escorrentías y polvo en suspensión. Todos estos posibles impactos ambientales son mitigables con procedimientos y tecnología existente, y buenas prácticas constructivas y de manejo ambiental. Por lo tanto no se prevén impactos adversos relevantes a la población o al ecosistema ni se desplazarán comunidades o asentamientos humanos.

#### **Se aprovechará el agua al máximo, de la forma más eficiente**

El programa de suministro hídrico que se propone tiene como propósito potenciar al máximo la capacidad hídrica de los lagos Gatún y Alhajuela y aplicar en las esclusas la tecnología más eficiente en utilización de agua, de forma tal que no serán necesarios nuevos embalses.

En este sentido, la tecnología de piletas o finas de reutilización de agua propuesta es el sistema más eficaz para reducir el volumen de agua que se utilizará en las nuevas esclusas. Dichas finas son estructuras de almacenamiento de agua, adyacentes a las cámaras de las esclusas, y conectadas a éstas mediante alcantarillas reguladas por válvulas de paso. Estas finas permitirán que se reutilice el 60.0 por ciento del agua y que las esclusas propuestas utilicen 7.0 por ciento menos agua por esclusaje que las esclusas actuales.

Además del uso de finas de reutilización de agua, el proyecto de ampliación busca maximizar el rendimiento hídrico de la cuenca mediante la profundización de los cauces de navegación y el aumento del nivel máximo de operación del lago Gatún. Estos dos componentes del programa permitirán que se aproveche la mayor cantidad posible del agua de la cuenca, lo cual garantizará el suministro de agua para las generaciones presentes y futuras, al igual que para la operación del Canal.

#### **Calidad del agua de los lagos**

Actualmente se extrae agua de los lagos Gatún y Alajuela para el consumo de la población. El IDAAN extrae agua proveniente del lago Alhajuela para operar su potabilizadora de Chillibre; pero este lago no se verá afectado por el proyecto de ampliación. El lago Gatún, fuente de agua para las plantas potabilizadoras de Miraflores, Monte Esperanza, Sabanitas, Escobal, Gatún y Laguna Alta, conservará su condición de agua dulce tropical con ecosistemas estables y el agua se mantendrá dentro de los niveles de calidad y estándares apropiados para ser potabilizada y consumida por la población. Esta premisa se constituyó en el eje de todas las opciones sobre el tipo de esclusas que se consideraron para la ampliación del Canal. La ACP hace esta afirmación con base en las simulaciones realizadas que indican que el sistema de tres escalones constituye una barrera para la entrada de agua salada al lago Gatún.

El lago Gatún fue formado hace casi un siglo por la construcción de la represa de Gatún que inundó las extensiones bajas del río Chagres, Ciri Grande, Trinidad y Gatún. Es un lago artificial, que con sólo un siglo de existencia, ha desarrollado su propia ecología y biodiversidad acuática comparable a lagos naturales. El lago Gatún provee agua para el consumo humano, para las operaciones del Canal y para la generación hidroeléctrica. Adicionalmente, el lago Gatún funciona como vía de navegación para las naves en tránsito por el Canal de Panamá.

## Efecto de la Elevación del Nivel Máximo de Operación del Lago Gatún y la Profundización de los Cauces de Navegación



El proyecto de aumentar el nivel máximo de operación del lago Gatún en unos 45 centímetros se realiza para incrementar la capacidad de reserva utilizable del mismo y permitir al sistema hídrico del Canal suministrar en promedio 165 millones de galones de agua adicionales por día. Este volumen de agua adicional es suficiente para proveer agua para un promedio de aproximadamente 1,100 esclusajes adicionales por año, o el equivalente a aproximadamente el 75.0 por ciento del consumo anual actual de agua de la población que se surte de los lagos Alhajuela y Gatún.

La subida del nivel máximo de operación del lago Gatún afectaría principalmente sitios ubicados en áreas bajo la administración privativa de la ACP. Aunque la elevación del nivel operativo del lago Gatún se encuentra dentro de los límites establecidos por la ACP, existen algunas infraestructuras en áreas aledañas al lago Gatún que tendrían que ser modificadas, reubicadas o adecuadas; tal es el caso de algunos talleres, muelles y edificios, en Gamboa principalmente.

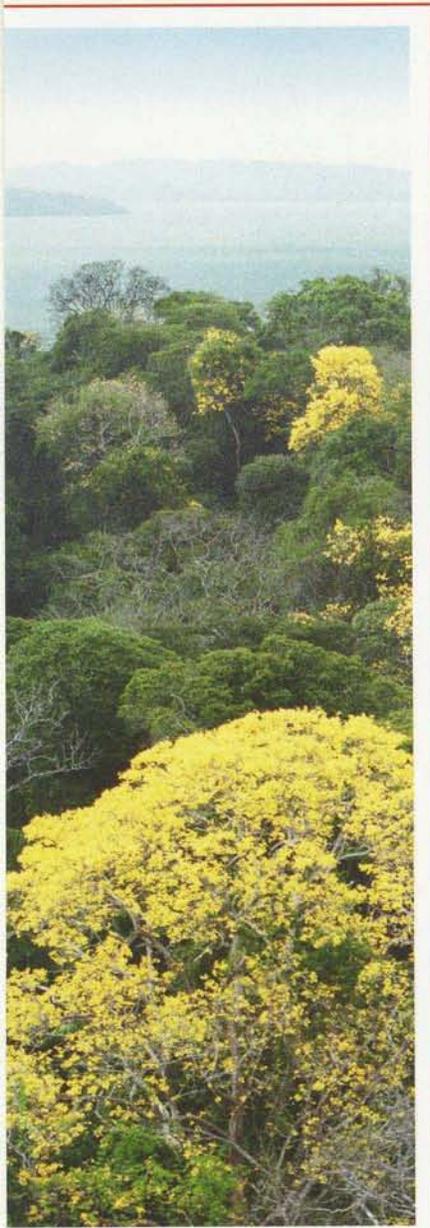
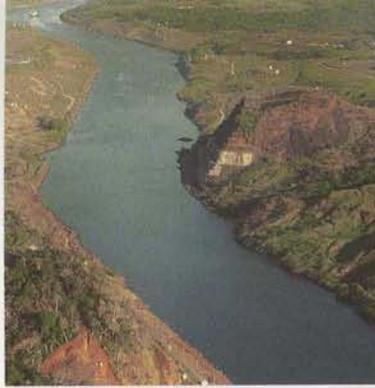
### No se afectarán comunidades ni se perderán recursos naturales, culturales o históricos

El funcionamiento del tercer juego de esclusas no requiere embalses adicionales. Por lo tanto, no será necesario el reasentamiento de comunidades.

Se han realizado extensas prospecciones arqueológicas y paleontológicas en los sitios donde se ubicarían las nuevas esclusas y cauces, y se ha determinado que no son probables hallazgos arqueológicos, culturales o científicos de importancia en esas áreas. En este sentido, antes y durante la construcción del proyecto se tomarán las medidas necesarias, en coordinación con las entidades competentes, para proteger y salvaguardar todos los recursos culturales, patrimoniales e históricos que se descubran.

### Cuidado de la flora y la fauna

Las áreas donde se ubicarán las nuevas esclusas, los cauces de navegación y los sitios de depósito de material excavado han sido intervenidos por actividad humana en múltiples ocasiones desde la construcción del Canal. Estos parajes tienen una cobertura vegetal compuesta principalmente por herbazales, rastrojos y bosques secundarios en diferentes etapas de desarrollo. Además, en las áreas identificadas con potencial y viabilidad para depositar el material de excavación habitan muy pocas especies de fauna o flora de interés especial. Se ha determinado que las especies que podrían ser afectadas son de amplia población y distribución en sectores aledaños, al igual que en el resto del territorio nacional. Desde el inicio de la administración panameña del Canal, la ACP mantiene una constante vigilancia y seguimiento al entorno natural del Canal y dedica recursos, personal y esfuerzos para su conservación y protección.



Los nuevos alineamientos no afectarán de manera directa ninguna de las áreas protegidas que están ubicadas dentro de la Cuenca. El principal impacto sobre el medio biótico terrestre es la pérdida de cobertura vegetal. Este impacto es considerado de importancia debido a que implica un impacto directo e indirecto sobre la flora y fauna asociada.

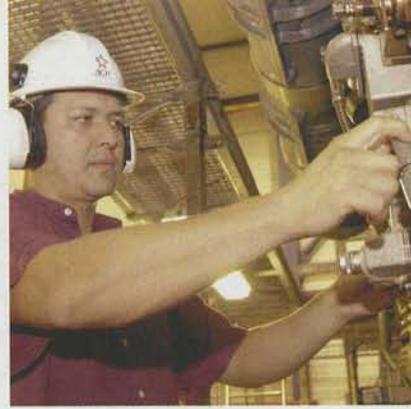
En cuanto a la flora, la mayor afectación implica la pérdida de cobertura vegetal ocasionada por las excavaciones en los alineamientos, las nuevas esclusas, las tinajas de reutilización de agua, además de las áreas utilizadas para instalar talleres, oficinas de campo, áreas de depósito, estacionamientos, la mayoría localizados en un área adyacente de 200 metros a ambos lados de los alineamientos.

La ACP ha estimado que el área de cobertura vegetal afectada por los alineamientos de las nuevas esclusas sería aproximadamente de 236 hectáreas de bosques secundarios, 82 hectáreas de matorrales y rastrojos y 286 hectáreas de herbazales. La ACP también calculó que 260 hectáreas de bosques secundarios fragmentados pueden ser afectadas con la expansión y habilitación de los sitios de depósito de material de excavación.

Para mitigar el principal impacto ambiental de la ampliación, es decir, la pérdida de cobertura boscosa, la ACP ha incluido dentro de sus estimados de costos los fondos para la compensación ecológica. Estos fondos se utilizarán en la reforestación de un área similar o en la segregación y protección de un área de características parecidas a los fragmentos de bosques afectados. En comparación o referencia, los bosques maduros de la Región Oriental ocupan una extensión de más de 159,000 hectáreas, lo que indica que la pérdida de bosques secundarios causada por la ampliación afectaría menos del 0.3 por ciento del área de bosque de la región.

Otro aspecto ambiental es el asociado con la fauna que se encuentra en los hábitats señalados anteriormente. Su pérdida puede alterar la distribución y comportamiento de las especies así como otros impactos directos sobre especies menos móviles e impactos indirectos relacionados con fragmentación y alteración de hábitat, ruido y vibraciones, perturbación de zonas de cría y alimentación, entre otras.

La ACP tiene contemplado el rescate y la reubicación de la fauna silvestre, actividades que tendrían que realizarse antes y durante las obras de construcción. Los estudios realizados por el Centro de Estudios de Recursos Bióticos de la Universidad de Panamá, URS, y por Louis Berger en 2004, indican que todas las especies existentes en las áreas afectadas por el proyecto de ampliación del Canal tienen una vasta distribución nacional. El proyecto no pondrá en peligro de extinción ninguna de las especies de fauna identificadas en los estudios ambientales.



La construcción del tercer juego de esclusas no afectará bosques primarios, áreas protegidas, parques nacionales o reservas forestales. Tampoco extinguirá o pondrá en peligro de extinción a ninguna especie y, en todo caso, se tomarán las medidas y acciones que sean necesarias para mitigar los posibles impactos de la construcción sobre la fauna y la flora. La ACP, en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente, rescatará y reubicará en ecosistemas apropiados las especies silvestres antes de que se inicien las obras de construcción, protegerá la flora y fauna durante la construcción y dará seguimiento y sostenibilidad a las especies después de terminado el proyecto.

#### **Material de excavación**

Las obras de excavación para la construcción de las nuevas esclusas en el Atlántico y el Pacífico y los canales de acceso producirán considerables cantidades de material seco. Igualmente, las obras de ensanche y profundización del cauce, y de profundización del Corte Culebra resultarán en la producción de grandes cantidades de material húmedo.

El material seco derivado de la excavación de las nuevas esclusas y canales de acceso se depositará en los sitios identificados previamente, de acuerdo a la evaluación ambiental que se desarrolló para su ubicación. Es importante señalar que la mayoría de los sitios de depósito seleccionados han sido históricamente utilizados como áreas operacionales del Canal y por lo tanto su uso durante la fase de construcción del proyecto de ampliación evita una mayor alteración de áreas que de otra manera implicaría serias afectaciones al ambiente natural.

La ACP estudió numerosos posibles sitios para depositar el material de excavación. La mayoría de estos sitios han sido utilizados desde la construcción original del Canal y continúan siendo utilizados para el depósito de los materiales que se producen de los continuos trabajos de dragado, ensanche de cauces y estabilización de taludes que lleva a cabo la ACP en forma rutinaria. Durante el proceso de estudio del proyecto, la ACP evaluó nuevos sitios por su potencial de producir terrenos utilizables o de ganarle terreno al mar mediante rellenos marinos o terrestres.

Se propone depositar el material de excavación en los sitios más cercanos a los trabajos de excavación y dragado, por el menor costo de acarreo y el menor impacto ambiental que ello implica. Todos los sitios recomendados para depósito de material de excavación se encuentran dentro de las áreas de funcionamiento de la ACP, y se ha determinado que en los mismos no se generarán impactos ambientales adversos.

La ACP desarrolla y mantiene actualizadas las evaluaciones ambientales para cada uno de los sitios que utiliza para depositar el material de excavación, y aplica permanentemente en ellos un plan de manejo ambiental y de recuperación ambiental del entorno. Una vez finalizada cada etapa de construcción del proyecto, los sitios donde se deposite material se reforestarán y se rehabilitarán, y la ACP dará seguimiento a la recuperación y sostenibilidad ambiental de estas áreas. Además, antes y durante la construcción, la ACP continuará evaluando oportunidades para el aprovechamiento económico de los materiales excavados.

# trabajo...



# crecer... por el futuro de panamá y los panameños



El Canal de Panamá tiene un impacto significativo en la economía nacional. La operación del Canal contribuye de forma directa con los aportes al Gobierno Nacional los cuales alcanzaron la suma de B/. 569.7 millones en el año fiscal 2006. Adicionalmente, realiza otros aportes al Tesoro Nacional a través de las contribuciones a la Caja del Seguro Social, el Impuesto Sobre la Renta y el Seguro Educativo de los más de 9,000 empleados que laboran en el Canal. Otros aportes a la economía nacional lo constituyen los salarios pagados a los empleados y las compras a proveedores locales. En su conjunto, todos estos aportes representan aproximadamente más del 7.0 por ciento del Producto Interno Bruto de Panamá (PIB), en términos corrientes. Sin embargo, el impacto del Canal en la economía de Panamá es mucho más amplio por constituir una significativa exportación de servicios de nuestro país, ser el eje motor de las actividades marítimas e impulsor de otras actividades económicas relacionadas.

Las operaciones del Canal constituyen una exportación de servicios. Sus ingresos son primordialmente generados por los usuarios del Canal y como tal, forman parte del total de exportaciones del país que son motor fundamental del crecimiento económico nacional y de la generación de empleos, junto con las inversiones, el uso de tecnologías y la capacitación. Cada balboa de exportaciones generado por el Canal tiene un efecto multiplicador en la actividad económica nacional ya que, al circular en el país, causa demandas secundarias por otros bienes y servicios.

El Canal es eje de una variedad de actividades económicas adicionales que dependen del tráfico (tales como las agencias navieras y el combustible para barcos) o que están ubicadas en Panamá por la competitividad internacional que el tráfico por el Canal le da a la posición geográfica del país (tales como los puertos, la Zona Libre de Colón y el ferrocarril). Este conjunto de actividades económicas se definen como el Sistema Económico del Canal (SEC).

Hay otras actividades económicas de exportación de servicios, ubicadas en la zona de tránsito del Canal, que han crecido estimuladas por el sistema monetario, el fiscal y/o por leyes especiales (como el registro de la marina mercante, el centro bancario y servicios legales) que, en forma creciente, se vinculan económicamente con el SEC. Por ejemplo, la Zona Libre depende en parte del crédito bancario, el tráfico del Canal y los puertos. La Zona Libre y el aeropuerto internacional de Tocumen se complementan entre sí.

Al complementarse y vincularse entre sí todas esas actividades económicas, se van convirtiendo en un conglomerado económico que genera una exportación de servicios múltiples y que aumenta su productividad y competitividad por sus vinculaciones cruzadas.

Los ingresos así generados, circulan en la economía nacional creando demandas secundarias por otros bienes y servicios y causando un impacto múltiple a través de la economía, lo cual aumenta la producción, los ingresos fiscales y el empleo.





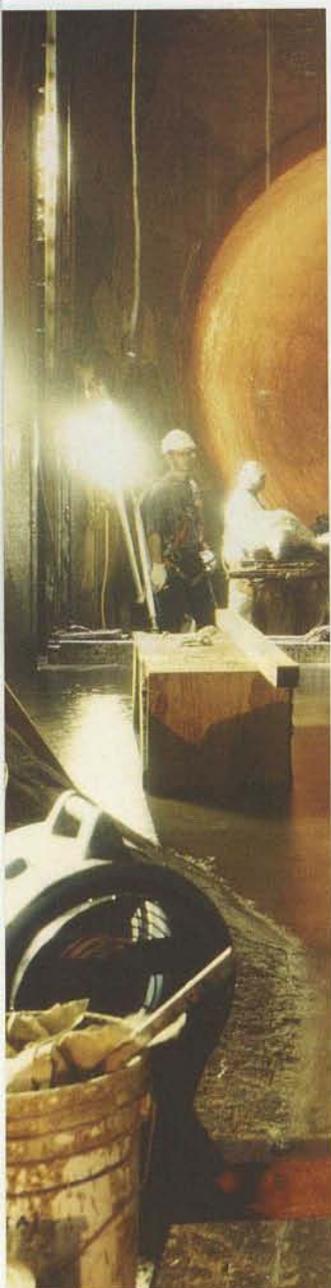
Entonces, el impacto económico del Canal ampliado en la economía nacional hay que situarlo dentro de su función de generar exportaciones, ya que el crecimiento económico de Panamá depende en gran parte de las exportaciones de servicios del SEC y el conglomerado. Un Canal ampliado permitiría el aumento sostenido del tráfico (tránsito de más carga) y por ende permitiría un mayor crecimiento del SEC, el conglomerado y del total de la economía; además, estimularía las inversiones en las actividades del Conglomerado y de la economía en su conjunto.

Esto significa que los beneficios de la ampliación del Canal no solo provendrán de los ingresos directos adicionales, sino del nivel de actividad económica de todo el conglomerado. Se estima que la ampliación del Canal permitirá triplicar las exportaciones del SEC para el año 2025. También, estimulará un aumento del 40.0 por ciento en las inversiones del resto del conglomerado, las cuales alcanzarán en el año 2025 los B/. 1,100.0 millones por año. El PIB será aproximadamente 2.5 veces el PIB del año 2005, lo que equivale a una tasa de crecimiento promedio de más de 5.0 por ciento anual por los próximos 20 años.

El impacto de la ampliación del Canal en la creación de empleos se observará inicialmente en los puestos de trabajo generados directa e indirectamente por el auge económico que se experimentará en los años de construcción de la obra, entre 35,000 y 40,000 nuevos puestos de trabajo. De los cuales entre 6,500 y 7,000 serán puestos de trabajo directamente relacionados con la obra durante los años pico de la construcción.

Cabe destacar que como el proyecto está diseñado para desarrollarse tanto por la ACP como por contratistas, crea dos vertientes sobre la base de oferta de empleo, en la primera la ACP realizará trabajos de dragado para el proyecto de ampliación, específicamente en la profundización y ensanche del cauce de navegación en el área del corte Culebra. En segundo lugar, la ACP administrará los contratos inherentes a la excavación, construcción de las esclusas y dragado de las entradas del Pacífico y Atlántico. De aquí derivan las distintas categorías de oficios requeridas por la ACP para la ampliación del Canal.

En la parte del dragado del cauce de navegación, a realizarse por personal interno de la ACP, se han identificado oficios requeridos para estas obras, tales como operadores de draga, oficiales de draga, marineros de draga, aceiteros, explosivistas de cielo abierto, operadores de equipo de perforación, técnicos en ingeniería, operadores de lancha, marineros, y jefes de maquina de barcaza de perforación, entre otros. Por la parte de administración del proyecto, se han identificado otra serie de oficios, tales como administradores de proyecto, ingenieros, inspectores, programadores, analistas de presupuesto, y comunicadores, entre otros. El departamento de Recursos Humanos se ha ido preparando para afrontar esta demanda de puestos de trabajo para oficios técnicos y profesionales y para ello cuenta con una base de datos de candidatos internos y solicitantes externos con la cual se atenderán las necesidades internas para la mayoría de los puestos de trabajo requeridos.





Por otro lado, los contratistas que desarrollarán los proyectos de excavación y dragado, la construcción del tercer juego de esclusas, así como una variedad de contratos consecuentes que se estarán dando a lo largo de las diversas fases del proyecto. Por tal motivo, se generarán empleos directos por las empresas contratistas tales como albañiles, aparejadores, carpinteros, manipuladores de explosivos, operadores de equipo pesado, soldadores, capataces, administradores de proyecto, inspectores, agrimensores, ingenieros, técnicos en ingeniería, programadores y personal de apoyo administrativo y logístico, entre otros.

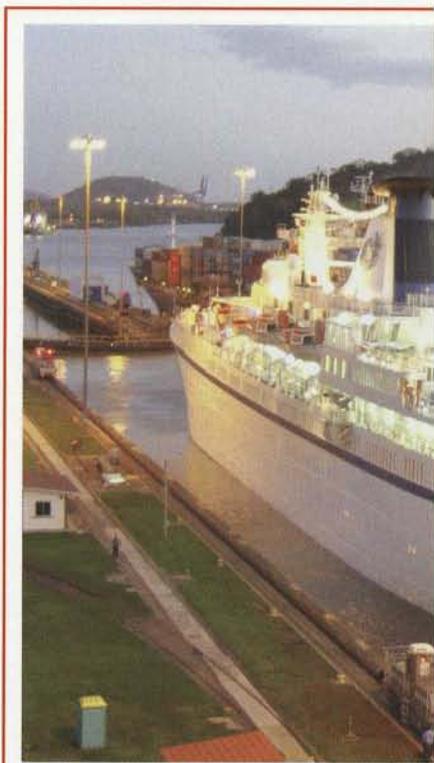
Así como económicamente el proyecto creará un efecto multiplicador, también podemos indicar que estimulará una serie de actividades de suministro de bienes y servicios que generaran oportunidades para la micro, pequeña y mediana empresa. A su vez, esto creará una disminución en los empleos informales y sacará a muchos panameños del círculo de la subsistencia, con oportunidades mayores para primer empleo, tanto para hombres como para mujeres, al igual que para personal técnico, profesional y ejecutivo con experiencia.

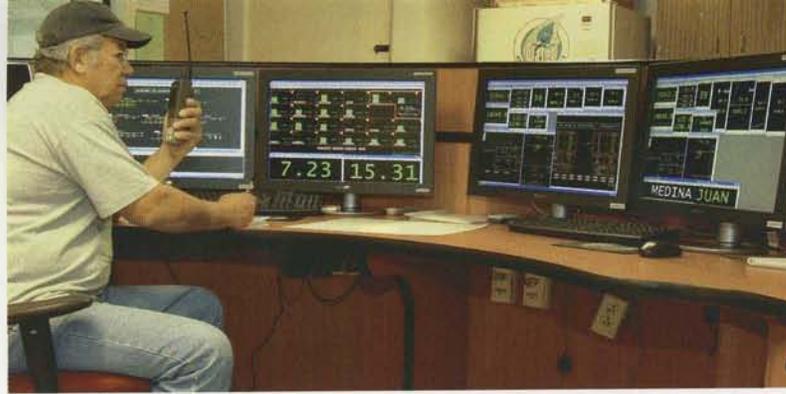
#### Programas de capacitación y desarrollo

Para lograr el máximo aprovechamiento de la alta proporción de empleo formal que se generará por la ampliación del Canal y por su efecto multiplicador en la economía nacional, se ha identificado como de suma importancia el contar con programas de capacitación, desarrollo y educación que preparen a los panameños para aprovechar las oportunidades laborales que se abren tanto en la ACP como en el resto de la economía.

Es por ello que el Gobierno Nacional crea en febrero de 2006, a través del Decreto Ley No. 8 del 15 de febrero de 2006, al Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH), organismo con una cobertura a nivel nacional, que integra, coordina y ejecuta un programa nacional de capacitación que da respuesta a la demanda laboral requerida tanto para los proyectos gubernamentales y privados que convergerán en nuestro país en los próximos años (ampliación del Canal, desarrollo portuario, astilleros, refinerías, inmobiliaria, entre otros) como para las actividades económicas que se estimularán (turismo y hotelería, marinería y cruceros, suministro y dotación de materiales, entre otros).

El 2 de mayo de 2006, la ACP firmó un convenio de cooperación con el INADEH con el propósito de apoyar los programas de formación técnica-artesanal requeridos para el Canal y sus operaciones presentes y futuras. Como resultado de este acuerdo de cooperación se concretaron importantes actividades de planificación y gestión, tales como: el inventario y plan de adecuación de la infraestructura de talleres y laboratorios técnicos de los centros del INADEH, de los institutos técnicos del Ministerio de Educación (MEDUCA) y de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP); el acercamiento y firma de acuerdos con posibles proveedores de la capacitación; la instalación de una plataforma tecnológica para la captura, procesamiento y seguimiento de los registros de capacitación;





la convocatoria nacional para censar el interés de los panameños por las diferentes áreas de capacitación que se ofrecerán, la formulación presupuestaria que da respuesta a las necesidades de recursos; la identificación de mejores prácticas en la implementación de programas técnicos de formación a nivel nacional e internacional; la compra e instalación de simuladores para la capacitación práctica; el reclutamiento, nivelación y preparación de una banca de instructores y el desarrollo de nuevos programas especializados con las certificaciones respectivas.

Las principales áreas de capacitación que se desarrollarán como resultado del programa nacional del INADEH, y que responden a las necesidades del Canal en las categorías de trabajadores no-calificados, artesanos, especialistas certificados, operadores de equipo pesado y capataces, son:

- \* El área de construcción civil que comprende la capacitación de ayudantes, principiantes, albañiles, carpinteros, reforzadores y capataces.
- \* El área de metal-mecánica y mantenimiento industrial que comprende la capacitación de ayudantes de soldador, soldador general, soldador especializado y mecánicos de equipo industrial.
- \* El área de operadores de equipo pesado que comprende la capacitación de operadores de camiones, excavadoras, tractores, grúas y perforadoras.
- \* El área de electricidad y electrónica que comprende la capacitación de ayudantes, electricistas y mecánicos de equipo electrónico.

La ACP trabaja conjuntamente con entidades competentes a nivel gubernamental y privado en materia de dotación, formación y educación del recurso humano, tales como IFARHU, CAPAC, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Educación, SENACYT, Universidad de Panamá, Universidad Tecnológica, Universidad Marítima de Panamá, y representantes de gobiernos y empresas internacionales para asegurar la disponibilidad de mano de obra panameña. La base de estudio y análisis de estos esfuerzos lo constituye la proyección de demanda del recurso humano requerido tanto por la ACP como por los futuros contratistas que ejecutarían el proyecto de ampliación, la revisión del contenido y actualidad de los programas educativos y de capacitación, las áreas profesionales de mayor necesidad y el tipo de experiencia práctica o de campo que requieren las ocupaciones técnicas.

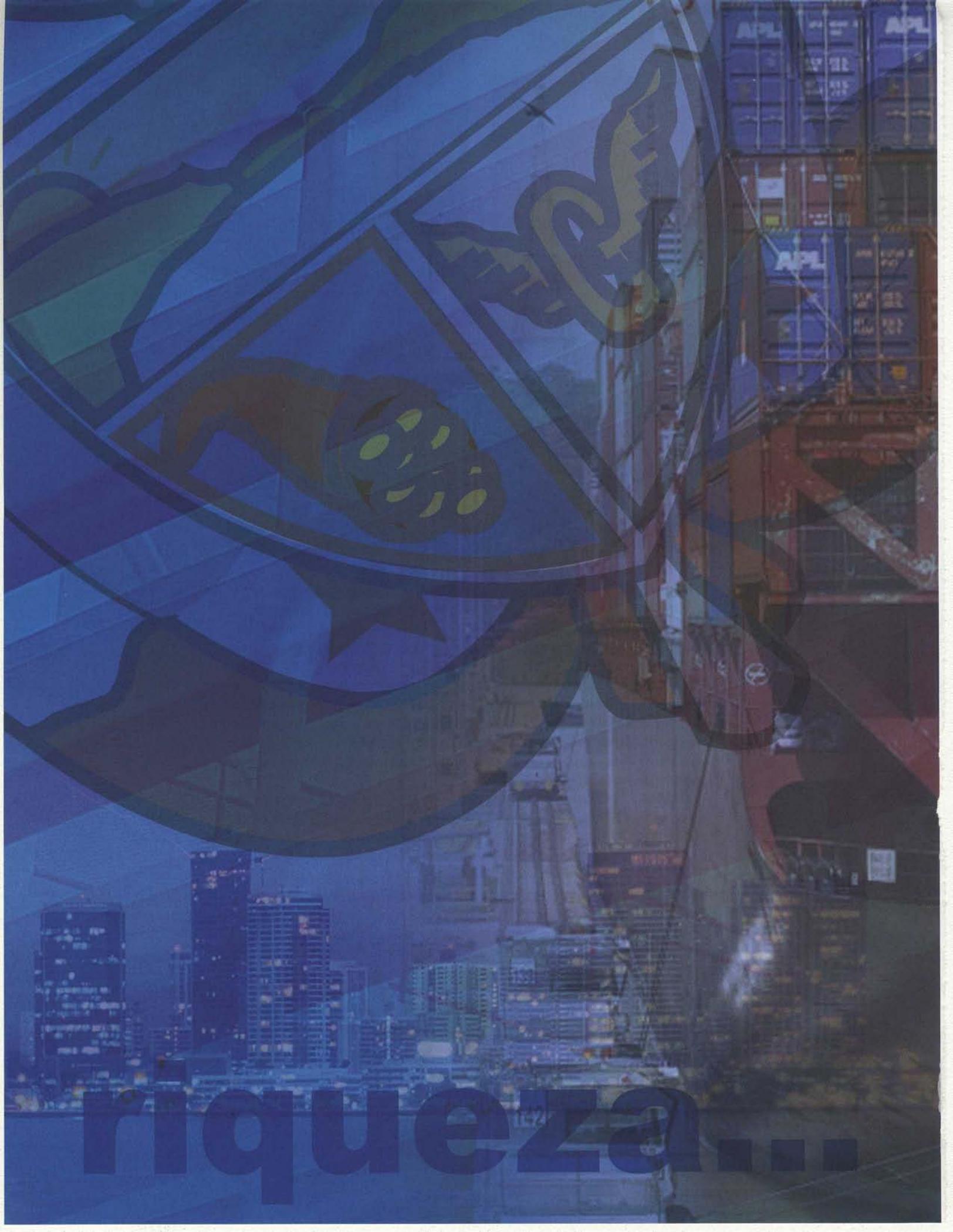
La operación canalera continuará respondiendo a la creciente demanda de tonelaje y ejecutará acciones para optimizar su planta instalada, la cual se proyecta alcanzará su máxima capacidad en los próximos años. Adicionalmente durante la ejecución del proyecto de ampliación, la ACP será responsable de la administración de los diferentes programas y proyectos asociados a la misma, así como las actividades de dragado del cauce de navegación. Como consecuencia de ello, además de la movilidad y rotación natural que se generará y la competencia que existirá en el mercado laboral panameño por personal altamente calificado, la ACP continuará implementando una serie de programas de desarrollo en una variedad de áreas:



- \* El área marítima desarrollará nuevos grupos de prácticos, capitanes de remolcadores, oficiales de draga, marinos, operadores de lanchas a motor, oficiales de tránsito, acordes con las proyecciones de tránsito y tonelaje futuras. Toda esta actividad es apoyada por el sistema de simuladores marítimos que de igual manera se utilizarán en la validación de los cauces de navegación y especificaciones operacionales de las nuevas esclusas.
- \* El área técnica-industrial diseñará programas de desarrollo para aparejadores, armadores de embarcaciones, forjadores de metales, mecánicos de electrónica, mecánicos de instrumento de precisión, explosivistas, operadores de grúas, operadores de dragas, operadores de locomotoras, acordes con las proyecciones de las áreas operativas, los puestos de difícil reclutamiento, la demografía y las posibles jubilaciones de artesanos calificados de gran experiencia en las operaciones canaleras.
- \* El área profesional y administrativa desarrollará las competencias requeridas por los administradores de proyectos, el personal de ingeniería de diversas disciplinas que apoyarán las diferentes actividades del proyecto, los inspectores de obra, los oficiales de contratos y abogados que atenderán los esquemas legales, contractuales y de reclamos.

El impacto más importante en el empleo es a mediano y largo plazo debido al mayor crecimiento de las actividades económicas del conglomerado de servicios producido por un mayor tráfico de carga y buques por la ruta de Panamá. Se estima que para el 2025, un Canal ampliado generaría entre 150,000 y 250,000 personas adicionales empleadas en el país.

Además, los ingresos adicionales del gobierno aumentarían con la expansión alrededor de B/1,749.0 millones en 2025. El aumento comienza desde el año 2015 y va creciendo gradualmente. Con esos recursos adicionales, el sector público tendría una mayor capacidad para ampliar las inversiones en el desarrollo humano y social de la población.



**riqueza**

# resultado de operaciones

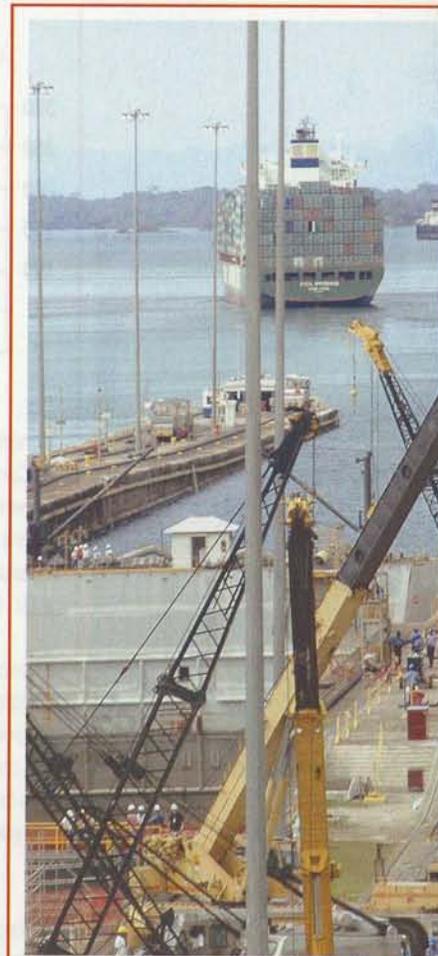


## Tráfico

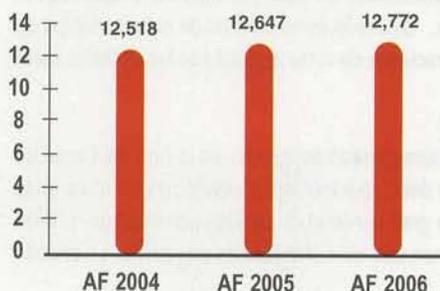
La economía mundial tuvo un desempeño positivo con repercusiones favorables en las operaciones del Canal de Panamá durante el año fiscal 2006. Los Estados Unidos, el principal usuario del Canal en cuanto al origen y destino de la carga, mostró un crecimiento estimado de 3.4 por ciento en su economía, el más alto en los últimos cinco años. Este crecimiento se explica, fundamentalmente, por dos razones: (1) un aumento en la demanda interna como consecuencia de la reducción de impuestos y las bajas tasas de interés que incentivaron el consumo, y (2) el buen comportamiento de sus exportaciones como resultado de un dólar débil.

China, segundo usuario del Canal, mantuvo un crecimiento económico fuerte, con una tasa de alrededor de 10.0 por ciento anual, como resultado de la aplicación de medidas económicas más flexibles y de su apertura al mercado internacional. Las exportaciones y las inversiones extranjeras siguen siendo los impulsores de este crecimiento. Por su parte, Japón, tercer usuario del Canal, continuó su proceso de recuperación económica al registrar 2.8 por ciento de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), el más alto luego de la crisis de los años 90, impulsado por un incremento en sus exportaciones con destino a China y los Estados Unidos, principalmente.

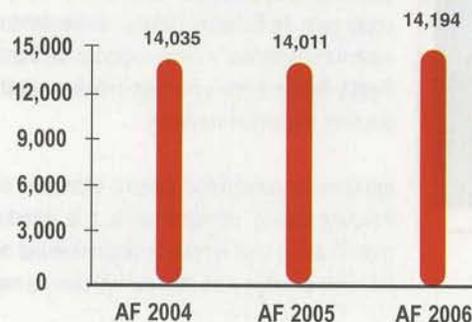
Para el año fiscal 2006, el Canal de Panamá registró un total de 14,194 tránsitos, un aumento de 1.3 por ciento con respecto a los 14,011 registrados el año fiscal anterior. El tonelaje CP/SUAB de todos los buques acumuló un total de 296.3 millones, un aumento de 6.2 por ciento con respecto al nivel registrado en el año fiscal 2005. El tamaño de los buques que transitaron la vía aumentó en 4.8 por ciento, lo que se tradujo en mayores ingresos en concepto de peajes. Los tránsitos de buques de alto calado a través del Canal totalizaron 12,772 en el año fiscal 2006, para un promedio de 35 tránsitos diarios. Los tránsitos de buques Panamax, aquellos con mangas de 100 pies o más, aumentaron en un 7.9 por ciento como consecuencia, principalmente, de un mayor número de tránsitos de buques portacontenedores, graneleros y portavehículos.



**Tráfico de buques de alto calado**

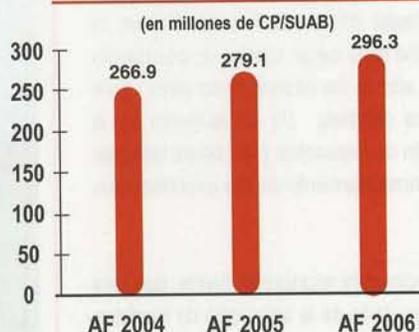


**Tráfico del Canal de Panamá**

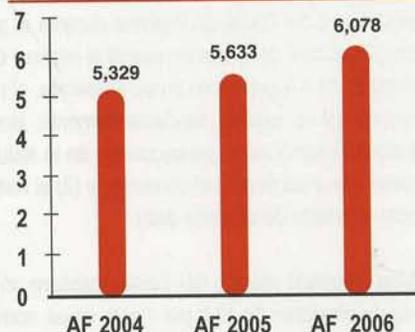




### Tonelaje de buques



### Tránsitos de buques Panamax



El número de contenedores sujeto a peajes que se movilizó por la vía fue de 11.4 millones. En total, el Canal de Panamá recaudó B/. 1,026.4 millones en ingresos por peajes a través de los ingresos provenientes del cobro sobre el tonelaje CP/SUAB por el monto de B/. 513.3 millones y del cobro sobre los contenedores por un total de B/. 513.1 millones. El nivel de ingresos por peajes alcanzado representó un aumento de 21.1 por ciento con respecto al año anterior, el equivalente a B/. 178.9 millones de ingresos adicionales.

El excelente desempeño del segmento de portacontenedores fue el principal responsable de los resultados positivos en las operaciones del Canal de Panamá. El sostenido dinamismo de este segmento, unido a la implementación del segundo escalón de aumento en la tarifa cobrada a los contenedores, fueron los principales impulsores del aumento en las recaudaciones de peajes. Los buques graneleros, los portavehículos, los ro-ros y los de carga general también lograron mayores aportes en los ingresos por peajes.

#### Segmentos de mercado

El segmento de buques portacontenedores una vez más ocupó el primer lugar en todas las cifras de tráfico. Se reportaron un total de 3,290 tránsitos, 113.2 millones toneladas CP/SUAB y B/.502.6 millones en peajes. Esto significó incrementos de 14.3 por ciento en tránsitos, 15.8 por ciento en toneladas CP/SUAB y de 50.3 por ciento en peajes. La razón principal de este incremento ha sido la introducción de nuevos servicios a través del Canal de Panamá, especialmente en la ruta Asia-costa este de Estados Unidos, aumentando la participación en esta ruta en comparación con el sistema intermodal y otros métodos de transporte. Se introdujeron un total de ocho servicios de línea y fueron eliminados tres debido a reestructuraciones de rutas producto de las fusiones entre grandes empresas navieras.

Igualmente, aumentó el tamaño promedio de buques portacontenedores en la ruta del Canal de Panamá debido, principalmente, a la introducción del nuevo tonelaje pospanamax en otras rutas marítimas, lo cual amplió la disponibilidad de una gran cantidad de buques panamax de más de 900 pies de largo y de más de 100 pies de manga con más de 4,000 TEU de capacidad. La entrada



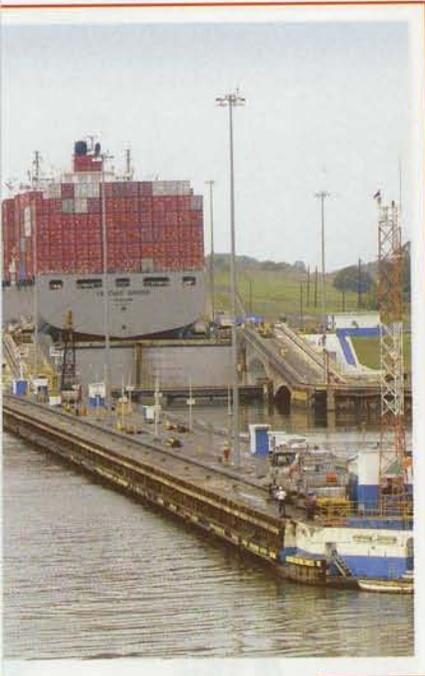
en vigencia de la nueva estructura de peajes para contenedores, a partir del 1 de mayo del 2006, a razón de B/. 49.0 por TEU, contribuyó al aumento tan significativo en los ingresos por peajes de este año. Para este año fiscal los portacontenedores registraron un total de 11.1 millones de TEU a través de la vía acuática. Se evidenció la preferencia de los embarcadores por 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 ese país.

Por tercer año consecutivo, el segmento de graneles secos continuó arrojando resultados positivos. Los tránsitos de buques graneleros aumentaron 4.6 por ciento. Por su parte, el tonelaje CP/SUAB de estos buques totalizó 58.9 millones, 7.0 por ciento por encima del total reportado en el año fiscal anterior, resultado de un aumento en el tamaño promedio de los buques. En consecuencia, los ingresos por peajes aumentaron 7.0 por ciento, para un total de B/. 170.6 millones. Los embarques de granos aumentaron como resultado de mayores exportaciones provenientes de los Estados Unidos con destino a Asia. A principios del año, China frenó sus exportaciones de maíz a la región asiática, por lo que Taiwán y Corea del Sur tuvieron que recurrir a los Estados Unidos para suplirse del grano que es utilizado en el procesamiento de alimento animal.

Por otro lado, los altos precios de los tradicionales derivados de petróleo han favorecido los movimientos de sustitutos energéticos más económicos que se transportan a granel en forma seca, tales el coque de petróleo. En este caso, los embarques de coque de petróleo aumentaron, especialmente en la ruta de China a la costa este de los Estados Unidos. El movimiento de metales y sus manufacturas fue impulsado por una propensión mayor a la importación de productos de menor costo provenientes especialmente de China. La reconstrucción de la ciudad de Nueva Orleans, después de los efectos destructivos del huracán Katrina, también contribuyó en la mayor demanda de manufacturas de hierro y acero, madera y otros productos que se movilizaron en buques graneleros por el Canal de Panamá.

Para el cierre del año fiscal 2006, el segmento de graneles líquidos registró 1,684 tránsitos, 33.0 millones de toneladas CP/SUAB y B/. 91.0 millones en concepto de ingresos por peajes, lo que equivale a una disminución de 4.4, 4.3 y 4.5 por ciento, respectivamente. Estos resultados reflejan el severo impacto que tuvieron los huracanes Katrina y Rita en el segmento de graneles líquidos. Los huracanes disminuyeron en gran medida la producción de crudo y productos derivados de petróleo del Golfo de México, al igual que la producción en refinерías y plantas petroquímicas, afectando negativamente las exportaciones de los Estados Unidos a través del Canal durante los cuatro primeros meses del año fiscal. De igual forma, los puertos del Golfo de México experimentaron períodos en que no pudieron recibir productos debido a los daños ocasionados por los huracanes, impactando negativamente las importaciones de productos derivados de petróleo en esta región.





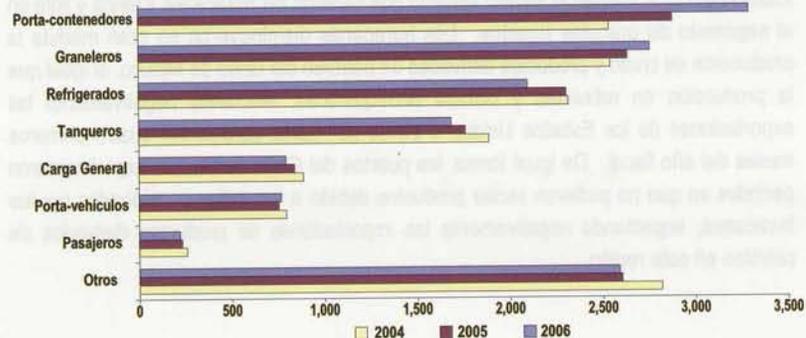
No obstante, el segmento de graneles líquidos tuvo una recuperación evidente durante la segunda mitad del año fiscal. La necesidad de importar productos derivados de petróleo de Estados Unidos contribuyó a moderar el impacto negativo en los flujos a través del Canal ocasionado por los huracanes, los cuales dejaron a las refinерías del Golfo de México trabajando a una capacidad reducida durante varios meses. Sin embargo, a pesar del auge de importaciones de productos derivados de petróleo de los Estados Unidos posterior a los meses de afectación de los huracanes, y del crecimiento en los flujos del Caribe hacia la costa oeste de Centro y Sur América, la merma de los primeros meses del año prevaleció y los flujos de carga a través del Canal cerraron por debajo de las cifras del año fiscal 2005.

El segmento de los buques portavehículos totalizó 766 tránsitos, lo cual representó un aumento de 1.6 por ciento en comparación al total de tránsitos durante el año fiscal 2005. El segmento registró cerca de 37.2 millones de toneladas CP/SUAB, lo cual correspondió a un aumento de 3.8 por ciento, mientras que los ingresos por peajes totalizaron B/. 99.8 millones, un aumento de 3.3 por ciento. Los fuertes volúmenes de exportaciones en las principales rutas marítimas comerciales del Asia a las Antillas y a la costa este de los Estados Unidos, al igual que de Europa a la costa oeste de los Estados Unidos, contribuyeron al repunte en los principales indicadores de tráfico.

Los buques de pasajeros registraron 220 tránsitos, lo que significó una disminución de 5.2 por ciento frente a la cifra del año fiscal 2005. Las toneladas CP/SUAB totalizaron aproximadamente 8.9 millones y los ingresos por peajes sumaron B/. 25.7 millones, representando una reducción de 10.5 y 10.6 por ciento, respectivamente. La debilidad del dólar estadounidense frente al euro motivó que las principales líneas de cruceros emplazaran algunos buques hacia el destino europeo y aprovecharan esta demanda, en vez de optar por el Caribe y Panamá.

Para el cierre del año fiscal 2006, el segmento de buques refrigerados registró 2,097 tránsitos, 17.0 millones de toneladas CP/SUAB y B/. 52.5 millones en ingresos por peajes. Esto equivale a una disminución de 9.0 por ciento en el número de tránsitos, 8.7 por ciento en el tonelaje CP/SUAB y 1.4 por ciento en los ingresos por peajes, en comparación a

### Tránsitos por tipo de buque

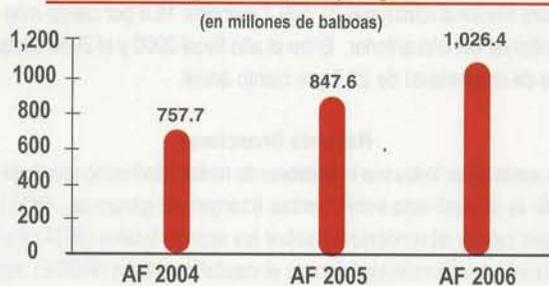




las cifras registradas en el año fiscal 2005. Adicionalmente, los contenedores facturados sobre cubierta para los buques refrigerados alcanzaron los 119,962 TEU. La disminución en el tráfico de buques refrigerados por el Canal de Panamá fue el resultado de menores exportaciones de banano procedentes de Ecuador con destino a Europa y la costa este de los Estados Unidos, como también de una disminución en el volumen de las exportaciones de frutas chilenas a Europa y de carne procedentes de Australia y Nueva Zelanda hacia la costa este de los Estados Unidos.

El impacto producido por la tarifa arancelaria impuesta por la Unión Europea a los países productores de banano ha sido más severo de lo esperado. Las exportaciones de banano de Ecuador a algunos países de Europa, tales como Bélgica, Italia y Croacia, han disminuido al compararlas con el volumen de exportaciones del año fiscal 2005, antes de que se implementase la tarifa arancelaria. Otros factores que también afectaron el volumen de exportaciones de banano fueron fenómenos climatológicos, y la entrada de nuevos países productores como Costa Rica, Guatemala y Colombia que han incursionado en el mercado bananero con precios más competitivos que los precios del banano ecuatoriano.

### Ingresos por peajes



#### Ingresos

Al final del ejercicio del año fiscal 2006 se recaudaron B/. 1,494.8 millones, lo que representa un 23.6 por ciento de aumento con respecto al año fiscal 2005. De este total, el 69.0 por ciento corresponde a ingresos en concepto de peajes, alcanzando los B/. 1,026.4 millones, ó 21.1 por ciento más que los B/. 847.5 millones del año anterior. Durante los últimos tres años, los ingresos por peaje muestran una tasa promedio de crecimiento anual de 16.4 por ciento.

Por su parte, el aumento de 18.3 por ciento en los ingresos por servicios relacionados al tránsito este año fiscal es una muestra clara del incremento en intensidad que viene experimentando el negocio principal. Estos servicios sumaron B/. 318.5 millones durante el año fiscal 2006, y representan un 21.0 por ciento de los ingresos totales.



Cabe destacar el rápido crecimiento de otros ingresos del Canal, alcanzando ya el 10.0 por ciento de los ingresos totales, con B/. 149.9 millones este año fiscal 2006, 62.4 por ciento más que los B/. 92.3 millones del año fiscal 2005. Este aumento obedece principalmente al manejo de tesorería y a la venta de energía eléctrica.

#### Gastos

Los gastos totales de operación equivalen aproximadamente 33.0 por ciento de los ingresos totales, y sumaron B/. 488.4 millones para el año fiscal 2006, sólo un 10.0 por ciento de aumento en relación al año fiscal anterior. Cerca del 53.0 por ciento de esta variación obedece principalmente a un aumento en el rubro de combustible, mientras que otro 37.0 por ciento corresponde al pago de servicios personales y prestaciones laborales adicionales, causado por el aumento en el volumen de las operaciones.

Los pagos al Estado en concepto de derecho por tonelada neta y tasa por servicios públicos recibidos ascendieron a B/. 254.4 millones este año fiscal 2006 (15.6 por ciento más que los B/. 220.0 millones del año fiscal 2005). Este pago representa un 17.0 por ciento de los ingresos totales, o 25.2 por ciento de las utilidades antes de tasas y depreciación, y muestra una tasa de crecimiento promedio de 12.0 por ciento anual.

#### Utilidades

La ACP registró una utilidad neta de B/. 675.9 millones, 39.7 por ciento más que el año fiscal 2005. De esta utilidad se retuvieron B/. 360.6 millones en parte para financiar el programa de inversiones, y los B/. 315.3 millones restantes se destinaron al pago de dividendos al estado. La tasa de crecimiento de dividendos es de 31.0 por ciento anual durante los últimos tres años de operación.

Los aportes al Tesoro Nacional totalizaron B/. 569.7 millones, 16.6 por ciento más (B/. 81.0 millones) que los B/. 488.8 millones del año anterior. Entre el año fiscal 2000 y el 2006 estos aportes muestran una tasa promedio de crecimiento de 22.7 por ciento anual.

#### Razones financieras

La ACP registró un aumento en todos sus indicadores de rentabilidad como resultado de las operaciones del año fiscal 2006: la utilidad neta sobre ventas (margen de ganancia - ROS) aumentó de 40.0 por ciento a 45.0 por ciento; el rendimiento sobre los activos totales (ROA) aumentó de 15.0 por ciento a 19.0 por ciento; y el rendimiento sobre el capital operativo (ROCE) aumentó de 23.0 por ciento a 28.0 por ciento.

Este aumento de rentabilidad es producto de una política de control y eficiencia en costos, la capacidad de fijar precio en el mercado, y una mayor productividad y aprovechamiento de la capacidad instalada.

Cabe mencionar que estos indicadores muestran una tendencia al alza, con tasas de crecimiento anual entre 12.0 por ciento y 19.0 por ciento durante los últimos tres años de operación, lo que confirma la capacidad de la ACP de generar excedentes de manera sostenible.

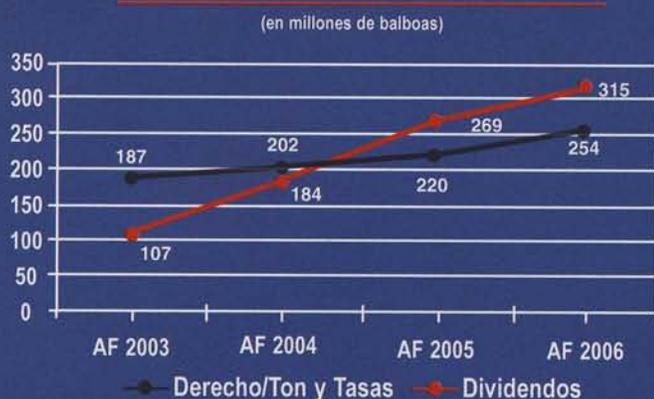
### Ingresos



### Ingresos



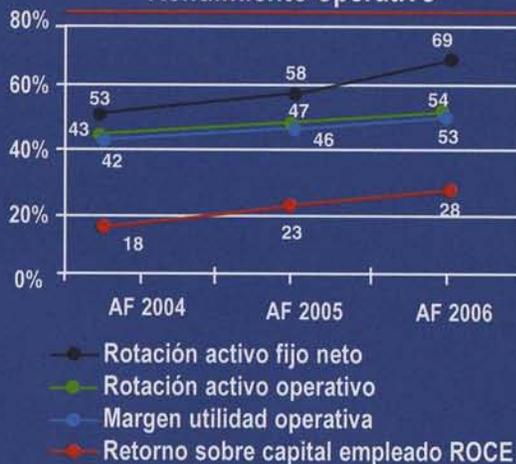
### Pagos al Estado



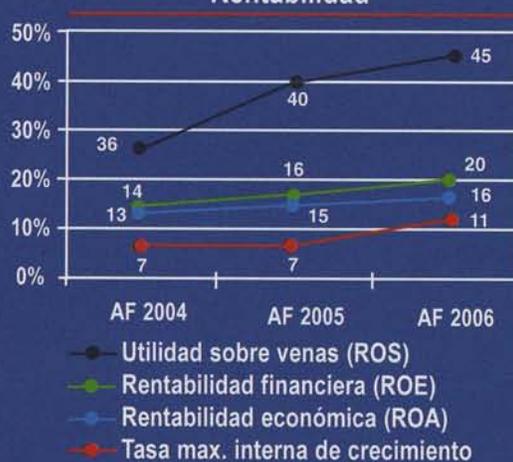
### Aportes al Tesoro Nacional



### Rendimiento operativo



### Rentabilidad



(millones de balboas)	AF 2003	AF 2004	AF 2005	AF 2006	Variación AF 2005 vs AF 2006	Tasa de crecimiento promedio AF 2004 - AF 2006
Gastos totales	421.1	419.9	443.8	488.4	44.7	10.1%
Utilidad Neta	258.0	380.3	483.9	675.9	192.0	39.7%
Derecho/Ton y Tasas	186.8	202.5	220.0	254.4	34.4	15.6%
Dividendos	106.8	183.7	268.9	315.3	46.5	17.3%
Aporte total al Tesoro Nacional	293.0	386.2	488.8	569.7	80.9	16.6%



	<b>Páginas</b>
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 - 22

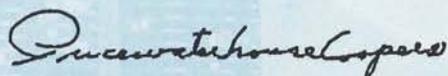
### Informe de los Auditores Independientes

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 2006, 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. Consideramos 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 2006, y 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.



6 de diciembre de 2006  
Panamá, República de Panamá

## Autoridad del Canal de Panamá

### Balance General 30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

	2006	2005
<b>Activos</b>		
Propiedades, planta y equipos, neto de depreciación acumulada (Notas 2 y 14)	B/. 2,181,293	B/. 2,095,404
Cuenta por cobrar (Nota 3)	20,140	20,140
Activos circulantes		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 4)	821,170	664,428
Inversiones (Nota 5)	490,399	305,654
Cuentas por cobrar (Nota 6)	31,946	26,030
Inventarios:		
Materiales y suministros, neto de provisión acumulada para obsolescencia y lento movimiento de B/.6,510 (2005 - B/.5,236)	25,678	26,534
Combustible	3,437	4,538
Otros activos circulantes	<u>25,135</u>	<u>12,397</u>
Total de activos circulantes	<u>1,397,765</u>	<u>1,039,581</u>
Total de activos	<u>B/. 3,599,198</u>	<u>B/. 3,155,125</u>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>		
Patrimonio		
Patrimonio (Nota 14)	B/. 1,904,540	B/. 1,904,547
Utilidades retenidas:		
No disponibles para distribución (Nota 7)	1,154,918	794,325
Disponibles para distribución (Nota 8)	<u>315,332</u>	<u>268,850</u>
Total de patrimonio	<u>3,374,790</u>	<u>2,967,722</u>
Indemnizaciones (Nota 9)	10,000	10,000
Pasivos circulantes		
Cuentas por pagar (Nota 10)	98,943	62,464
Provisión para reclamos por siniestros marítimos (Nota 11)	27,715	27,524
Salarios y vacaciones acumuladas por pagar	83,540	84,495
Otros pasivos	<u>4,210</u>	<u>2,920</u>
Total de pasivos circulantes	<u>214,408</u>	<u>177,403</u>
Total de patrimonio y pasivos	<u>B/. 3,599,198</u>	<u>B/. 3,155,125</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 2006 (En miles de balboas)

	2006	2005
<b>Ingresos</b>		
Ingresos por peajes	B/. 1,026,427	B/. 847,539
Servicios relacionados con el tránsito	<u>318,476</u>	<u>269,235</u>
	1,344,903	1,116,774
Otros ingresos:		
Venta de energía eléctrica	74,008	45,430
Venta de agua	19,018	17,499
Intereses ganados	50,085	23,243
Misceláneos	<u>6,811</u>	<u>6,169</u>
Total de otros ingresos	<u>149,922</u>	<u>92,341</u>
Total de ingresos	<u>1,494,825</u>	<u>1,209,115</u>
<b>Gastos</b>		
Derecho por tonelada neta (Nota 10)	252,796	190,960
Servicios personales	332,190	317,221
Prestaciones laborales	41,795	40,362
Materiales y suministros	36,124	33,610
Combustible	63,175	39,467
Transporte, alimentación y hospedaje en el exterior	711	750
Viáticos y movilización local	769	624
Contratos de servicios no personales	37,049	33,620
Tesoro Nacional - tasa por servicios públicos	1,577	29,000
Seguros	9,892	13,700
Siniestros marítimos, neto (Nota 11)	3,004	4,123
Obsolescencia y lento movimiento de inventario	2,958	899
Otros gastos	<u>8,608</u>	<u>8,206</u>
	790,648	712,542
Menos mano de obra y materiales capitalizados (Nota 12)	<u>47,835</u>	<u>48,806</u>
	<u>742,813</u>	<u>663,736</u>
Utilidad antes de depreciación	752,012	545,379
Depreciación (Nota 2)	<u>76,087</u>	<u>61,445</u>
Utilidad neta (Nota 13)	<u>B/. 675,925</u>	<u>B/. 483,934</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 2006

(En miles de balboas)

	Utilidades Retenidas			
	Patrimonio	No Disponibles para Distribución	Disponibles para Distribución	Total de Patrimonio
<b>Saldo al 30 de septiembre de 2004</b>	B/. 1,904,568	B/. 579,241	B/. 183,708	B/. 2,667,517
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 2 y 14)	(21)	-	-	(21)
<b>Saldo al 30 de septiembre de 2005</b>	1,904,547	794,325	268,850	2,967,722
Transferencia al Tesoro Nacional (Nota 8)	-	-	(268,850)	(268,850)
Utilidad neta	-	-	675,925	675,925
Contribuciones al programa de inversiones (Nota 7)	-	76,974	(76,974)	-
Reserva corporativa para contingencias y capital de trabajo (Nota 7)	-	23,466	(23,466)	-
Reserva para capitalización de la Empresa (Nota 7)	-	182,003	(182,003)	-
Reserva para la ampliación del Canal (Nota 7)	-	120,000	(120,000)	-
Otras reservas de patrimonio (Nota 7)	-	(41,850)	41,850	-
Propiedades transferidas al Gobierno de Panamá (Nota 2 y 14)	(7)	-	-	(7)
<b>Saldo al 30 de septiembre de 2006</b>	B/. 1,904,540	B/. 1,154,918	B/. 315,332	B/. 3,374,790

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 2006 (En miles de balboas)

	2006		2005	
<b>Flujos de efectivo de las actividades de operación</b>				
Utilidad neta	B/.	675,925	B/.	483,934
Ajustes para conciliar la utilidad neta con el efectivo neto provisto por las actividades de operación:				
Depreciación		76,087		61,445
Pérdida en retiro o disposición de propiedades, planta y equipos		316		478
Obsolescencia y lento movimiento de inventario		2,958		899
Provisión para reclamos por siniestros marítimos		3,004		4,123
Cambios en activos y pasivos de operación:				
Cuentas por cobrar		(5,916)		(8,841)
Inventarios		(1,001)		(5,700)
Otros activos circulantes		(12,738)		(6,962)
Pasivos circulantes		34,001		2,776
		<u>772,636</u>		<u>532,152</u>
Efectivo neto provisto por las actividades de operación				
		<u>772,636</u>		<u>532,152</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>				
Compra e instalaciones de propiedades, planta y equipos, neto		(162,299)		(149,797)
Aumento neto en inversiones		(184,745)		(166,394)
Aumento neto en depósitos a plazo con vencimientos originales a más de 90 días		(282,196)		(172,629)
		<u>(629,240)</u>		<u>(488,820)</u>
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión				
		<u>(629,240)</u>		<u>(488,820)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento</b>				
Transferencia al Tesoro Nacional		(268,850)		(183,708)
		<u>(268,850)</u>		<u>(183,708)</u>
Disminución neta en el efectivo y equivalentes de efectivo		(125,454)		(140,376)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año		229,193		369,569
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año (Nota 4)	B/.	<u>103,739</u>	B/.	<u>229,193</u>
<b>Actividad de inversión que no representó desembolso de efectivo</b>				
Bienes transferidos al Gobierno de Panamá (Nota 2 y 14)	B/.	<u>(7)</u>	B/.	<u>(21)</u>

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

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

#### 1. Información General

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 del 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 2006, la ACP contaba con 9,210 empleados, de los cuales, 7,875 correspondían a empleados permanentes y 1,335 a empleados temporales. Al 30 de septiembre de 2005, el total de empleados era de 9,223, de los cuales, 7,974 correspondían a empleados permanentes y 1,249 a empleados 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 y aprobados para su emisión por la Administración de la ACP el 6 de diciembre de 2006.

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

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 y para suministros y materiales de inventarios, y la depreciación de propiedades, planta y equipos.

#### ***Interpretaciones y modificaciones a las Normas publicadas efectivas en el 2005***

La siguiente modificación e interpretación a las Normas son de cumplimiento obligatorio para los períodos contables de la ACP que inician en o después del 1 de enero de 2005:

- NIC 39 (Modificada), Transición y reconocimiento inicial de activos financieros y pasivos financieros (efectiva desde el 1 de enero de 2005).

La Administración evaluó la relevancia de estas modificaciones e interpretaciones con respecto a las operaciones de la ACP y concluyó que está cumpliendo con la misma.

#### ***Normas, interpretaciones y modificaciones a las Normas publicadas que no están aún vigentes***

Ciertas nuevas Normas, modificaciones e interpretaciones a Normas existentes han sido publicadas, las cuales son de cumplimiento obligatorio para los períodos contables de la ACP que inician en o después del 1 de enero de 2007 o períodos posteriores, pero que la ACP no ha adoptado anticipadamente, son como sigue:

- NIIF 7, Instrumentos Financieros: Revelaciones y una modificación complementaria a la NIC 1, Presentación de Estados Financieros - Divulgaciones del Capital (efectiva para períodos que inicien en o después del 1 de enero de 2007). La NIIF 7 introduce nuevas revelaciones para mejorar la información cualitativa y cuantitativa sobre la exposición de los riesgos derivados de los instrumentos financieros. Reemplaza la NIC 30 y los requerimientos de divulgaciones de la NIC 32, Instrumentos Financieros: Revelaciones y Presentación.

La ACP aplicará estas Normas, interpretaciones y modificaciones a partir del año fiscal 2007 y no se espera que tenga ningún impacto en los estados financieros de la ACP.

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

#### 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.

#### 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.

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

#### **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 del estado 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 la provisión para materiales y suministros de inventario.

#### **Provisión para Materiales y Suministros**

Los materiales y suministros que se mantienen en inventario son evaluados anualmente para determinar si los niveles en existencia son adecuados o están en exceso y deben reducirse debido a que están obsoletos, deteriorados, desmejorados en su calidad, tienen lento movimiento o ya no son requeridos para la operación o funcionamiento del Canal.

Si alguno de los materiales y suministros de inventario cumple con las características mencionadas con anterioridad, se procede a establecer una provisión para ajustar el valor razonable del mismo, reconociendo de esta manera la posible pérdida.

#### **Cuentas por Pagar**

Las cuentas por pagar son reconocidas al costo, siendo el valor razonable de la contraprestación recibida para ser pagado en el futuro por materiales y servicios recibidos.

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

---

#### **Reconocimiento de Ingresos**

Los ingresos son reconocidos en función de que los beneficios económicos fluyan hacia la ACP y los ingresos puedan ser fácilmente medidos. Los siguientes criterios específicos de reconocimiento son cumplidos antes de reconocer el ingreso:

##### *Ingreso por Peaje*

El ingreso por peaje se reconoce una vez se concluye el tránsito por el Canal.

##### *Servicios Prestados*

Los ingresos por otros servicios se reconocen al momento en que se presta el servicio.

##### *Interés*

Los intereses ganados sobre depósitos en bancos e inversiones en valores son reconocidos cuando el interés se devenga.

#### **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 el balance general 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 o 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.

Notas a los Estados Financieros  
30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

2. Propiedades, Planta y Equipos

Las propiedades, planta y equipos se detallan a continuación:

	30 de Septiembre de 2005				30 de Septiembre de 2006
	Saldo Inicial	Adiciones	Disminuciones	Transferencias y Reclasificaciones	Saldo Final
<b>Activos</b>					
Terrenos	B/. 1,022,222	B/. -	B/. -	B/. -	B/. 1,022,222
Edificios	82,924	3,340	-	66	86,330
Estructuras	496,767	32,326	(8)	17,694	546,779
Equipos	663,350	103,764	(2,403)	(16,661)	748,050
Construcciones en proceso	146,707	162,299	-	(139,430)	169,576
	<u>2,411,970</u>	<u>301,729</u>	<u>(2,411)</u>	<u>(138,331)</u>	<u>2,572,957</u>
<b>Depreciación acumulada</b>					
Edificios	20,129	3,180	-	67	23,376
Estructuras	86,933	19,305	-	3,986	110,224
Equipos	209,504	53,602	(2,088)	(2,954)	258,064
	<u>316,566</u>	<u>76,087</u>	<u>(2,088)</u>	<u>1,099</u>	<u>391,664</u>
<b>Valor neto</b>	<u>B/. 2,095,404</u>	<u>B/. 225,642</u>	<u>B/. (323)</u>	<u>B/. (139,430)</u>	<u>B/. 2,181,293</u>
	30 de Septiembre de 2004				30 de Septiembre de 2005
	Saldo Inicial	Adiciones	Disminuciones	Transferencias y Reclasificaciones	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	(3,446)	(9)	663,350
Construcciones en proceso	128,892	149,797	-	(131,982)	146,707
	<u>2,265,811</u>	<u>281,779</u>	<u>(3,638)</u>	<u>(131,982)</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	(2,990)	(1)	209,504
	<u>258,260</u>	<u>61,445</u>	<u>(3,139)</u>	<u>-</u>	<u>316,566</u>
<b>Valor neto</b>	<u>B/. 2,007,551</u>	<u>B/. 220,334</u>	<u>B/. (499)</u>	<u>B/. (131,982)</u>	<u>B/. 2,095,404</u>

**Notas a los Estados Financieros**

**30 de septiembre de 2006**

(En miles de balboas)

La ACP registró pérdidas en retiros o disposición de activos por B/.316 (2005 - B/.478). Durante el 2006, los principales activos que se retiraron incluyen sistema de iluminación, torno, sistema de computadoras, proyectores varios, montacargas, sistema ininterrumpido de energía y tanque de gasolina. 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.

Durante los años fiscales terminados al 30 de septiembre de 2006 y 2005, no hubo disminuciones por demoliciones de edificios.

La ACP transfirió al Gobierno de Panamá equipos con un valor neto de B/.7 (2005 - B/.21). Estos bienes fueron transferidos al Gobierno de Panamá por carecer de un uso operativo para la ACP. (Véase Nota 14)

**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 y Equivalentes de Efectivo**

El efectivo y equivalentes de efectivo se desglosan a continuación:

	2006	2005
Efectivo en caja	B/. 34	B/. 25
Depósitos en cuentas corrientes	7,957	8,832
Depósitos en cuentas de ahorro	59,842	59,895
Depósitos a plazo con vencimientos originales menores de 90 días	<u>35,906</u>	<u>160,441</u>
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	103,739	229,193
Depósitos a plazo con vencimientos originales mayores de 90 días sin exceder los 360 días	<u>717,431</u>	<u>435,235</u>
	<u>B/. 821,170</u>	<u>B/. 664,428</u>

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

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.

#### 5. Inversiones

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, se detalla a continuación:

	2006	2005
Saldo al inicio del año	B/. 305,654	B/. 139,260
Adiciones	638,506	553,292
Redenciones	<u>(453,761)</u>	<u>(386,898)</u>
Saldo al final del año	<u>B/. 490,399</u>	<u>B/. 305,654</u>

	2006	2005
Valor razonable	B/. 490,295	B/. 305,060
Pérdida no realizada	<u>104</u>	<u>594</u>
Costo amortizado	<u>B/. 490,399</u>	<u>B/. 305,654</u>

## Autoridad del Canal de Panamá

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

#### 6. Cuentas por Cobrar

Las cuentas por cobrar se detallan a continuación:

	2006	2005
Tránsitos	B/. 8,229	B/. 4,043
Venta de energía eléctrica	15,985	14,706
Otros servicios	1,730	764
Entidades gubernamentales	<u>6,002</u>	<u>6,517</u>
	<u>B/. 31,946</u>	<u>B/. 26,030</u>

Las cuentas por cobrar a entidades gubernamentales incluyen B/.4,781 (2005 - B/.4,499) 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 Neto</u>	<u>Saldo al Final del Año</u>
<b>2006</b>			
Programa de inversiones	B/. 591,325	B/. 76,974	B/. 668,299
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	99,400	23,466	122,866
Reserva para capitalización de la Empresa	-	182,003	182,003
Reserva para la ampliación del Canal	-	120,000	120,000
Otras reservas de patrimonio	<u>57,600</u>	<u>(41,850)</u>	<u>15,750</u>
	<u>B/. 794,325</u>	<u>B/. 360,593</u>	<u>B/. 1,154,918</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>

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

---

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 por un total máximo de B/.36,000. En los años fiscales 2006 y 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. En los años fiscales 2006 y 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. La Junta Directiva aprobó aumentar esta reserva por B/.23,466 (2005 - B/.37,700) para un total reservado de B/.122,866 (2005 - B/.99,400).

#### **Reserva para la Capitalización de la Empresa**

La Junta Directiva aprobó una reserva de patrimonio para la capitalización de la Empresa. El establecimiento de esta reserva tiene el propósito de asegurar y facilitar la proyección financiera de la Empresa a largo plazo y sus aportes se harán en etapas, según la periodicidad que acuerde la Junta Directiva. Durante el año fiscal 2006, la Junta Directiva aprobó registrar a esta reserva la suma de B/.182,003.

#### **Reserva para la Ampliación del Canal**

La Junta Directiva aprobó una reserva de patrimonio para el programa de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá. Los fondos para esta reserva se segregan con base en las erogaciones que se esperan realizar durante la ejecución del programa. Durante el año fiscal 2006, la Junta Directiva aprobó registrar a esta reserva la suma de B/.120,000. (Véase Nota 17b)

#### **Otras Reservas de Patrimonio**

Adicionalmente, la Junta Directiva aprobó establecer otras reservas de patrimonio, las cuales contemplan programas que apoyan la operación y administración del Canal. Durante el año fiscal 2005, la Junta Directiva aprobó aumentar estas reservas por B/.29,600 para un total reservado de B/.57,600. Durante el año fiscal 2006, la Junta Directiva aprobó utilizar y devolver parte de estas reservas por B/.41,850 para finalizar el período con un total reservado de B/.15,750.

### **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.

### **9. Indemnizaciones**

En mayo de 1999, la Junta Directiva de la Comisión del Canal de Panamá (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.

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

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 son las siguientes:

	2006	2005
Tesoro Nacional	B/. 20,713	B/. 17,546
Proveedores y otros	<u>78,230</u>	<u>44,918</u>
	<u>B/. 98,943</u>	<u>B/. 62,464</u>

De acuerdo con el Artículo 39 de la Ley Orgánica, se establece que la ACP debe 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. El total de derechos por tonelada neta ascendió a B/.252,796 (2005 - B/.190,960).

Los saldos por pagar al Tesoro Nacional corresponden principalmente a los derechos por tonelada neta pendientes de pago al 30 de septiembre de 2006.

#### 11. Provisión para Reclamos por Siniestros Marítimos

Las provisiones para reclamos por siniestros marítimos de B/.27,715 (2005 - B/.27,524), 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.

**Notas a los Estados Financieros**  
**30 de septiembre de 2006**

(En miles de balboas)

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

	2006	2005
Saldo al inicio del año	B/. 27,524	B/. 24,887
Más: Ajustes del año y nuevos siniestros	3,389	4,809
Menos: Reclamos prescritos	<u>385</u>	<u>686</u>
	<u>3,004</u>	<u>4,123</u>
	30,528	29,010
Menos: Pagos	<u>2,813</u>	<u>1,486</u>
Saldo al final del año	<u>B/. 27,715</u>	<u>B/. 27,524</u>

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

**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 período, 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 2006, se incluyen: profundización del Lago Gatún y del Corte Culebra (Gaillard), rehabilitación de rieles de locomotoras, profundización de las entradas del Canal, adquisición e instalación de operadores hidráulicos, enderezamiento del Corte Culebra (Gaillard), mejoras al sistema de iluminación en todas las esclusas, compra de locomotoras de remolque, y nueva estación de amarre de barcos en el Corte Culebra (Gaillard). Durante el año terminado el 30 de septiembre de 2005, 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, 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.

### 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 patronales del seguro social, seguro educativo, riesgos profesionales, tasas por servicios públicos y los derechos por tonelada neta.

### 14. 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.

La ACP transfirió al Gobierno de Panamá equipos con un valor de B/.7 (2005 - B/.21), por carecer de un uso operativo para la ACP.

#### 15. Remuneraciones y Beneficios a los Ejecutivos Claves

La ACP pagó remuneraciones y beneficios a los ejecutivos claves por un total de B/.1,748 (2005 - B/.1,782).

#### 16. Pasivos Contingentes, Compromisos y Contrato

##### *Pasivos Contingentes*

La ACP ha recibido reclamos y ha sido demandada en ciertas acciones jurídicas principalmente relacionadas con siniestros marítimos. El pasivo contingente asciende aproximadamente a B/.2,797 (2005 - B/.2,595), los cuales corresponden 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/.146,000 (2005 - B/.177,000).

##### *Contrato*

El 16 de septiembre de 2006, la ACP y el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN) firmaron el Contrato No.139-2006 de compraventa de agua potable en bloque para el área de La Chorrera, por un período de 30 años prorrogables con el consentimiento de ambas partes. La ACP se obliga a construir una planta potabilizadora, se llamará Mendoza, en las márgenes del Lago Gatún, Distrito de La Chorrera, que incluya todas las obras, maquinarias, accesorios y equipos necesarios para la producción y venta de agua potable en bloque al IDAAN con un costo aproximado de B/.26,150. El IDAAN se compromete a instalar las tuberías de agua potable y a construir toda la infraestructura necesaria que le permita recibir las demandas mínimas de agua.

### 17. Eventos Subsecuentes

#### a. Referéndum sobre la Propuesta de Ampliación del Canal Mediante la Construcción de un Tercer Juego de Esclusas

El 24 de abril de 2006, la Junta Directiva de la ACP aprobó el Acuerdo No.112 por el cual sometió a la consideración del Órgano Ejecutivo la propuesta de ampliación del Canal de Panamá mediante la construcción, en la ruta existente, de un tercer juego de esclusas. Esta propuesta de ampliación del Canal fue entregada formalmente al Presidente de la República, quien a su vez procedió a someterla a debate del Consejo de Gabinete. El 26 de junio de 2006, el Consejo de Gabinete aprobó someter a la consideración de la Asamblea Nacional el Proyecto de Ley No.224 que aprueba la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá, y dicta otras disposiciones. La aprobación de este Proyecto de Ley está reflejada en la Ley No.28 del 17 de julio de 2006, Ley que fue promulgada el 18 de julio de 2006, dando paso al Tribunal Electoral a emitir la autorización para que convocara y reglamentara el referéndum nacional. Tal como lo dispone el Artículo No.325 de la Constitución de la República, el referéndum no podía celebrarse antes de los tres meses siguientes a la aprobación del Órgano Legislativo, por lo tanto, la fecha establecida para el referéndum fue el 22 de octubre de 2006, fecha que de acuerdo a la Ley No.28 era el siguiente domingo luego del vencimiento de los tres meses. El resultado final del referéndum nacional fue la aprobación ciudadana de la Propuesta del Programa de Ampliación del Canal.

#### b. Programa de Ampliación del Canal Mediante la Construcción de un Tercer Juego de Esclusas

El 24 de noviembre de 2006, la Junta Directiva aprobó una reserva de patrimonio por la suma de B/.120,000 para el programa de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá.

El tercer juego de esclusas es un programa integral de ampliación de la capacidad del Canal cuyos tres componentes principales son: 1) la construcción de dos complejos de esclusas - uno en el lado Atlántico y otro en el lado Pacífico - cada uno con tinajas de reutilización de agua, 2) la construcción de cauces de acceso a las esclusas nuevas y el ensanche de los cauces existentes y 3) la profundización de los cauces de navegación existentes y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del Lago Gatún.

### Notas a los Estados Financieros

30 de septiembre de 2006

(En miles de balboas)

Los objetivos de la ampliación del Canal son: 1) hacer crecientes y sostenibles a largo plazo los aportes a la sociedad panameña, a través de los pagos que la ACP hace al Tesoro Nacional, 2) mantener tanto la competitividad del Canal como el valor de la ruta marítima de Panamá para la economía nacional, 3) aumentar la capacidad del Canal para captar la creciente demanda de tonelaje con niveles de servicios apropiados para cada segmento de mercado y 4) hacer que el Canal sea más productivo, seguro y eficiente.

El Programa tendrá un costo estimado de aproximadamente B/.5,250 millones que incluye provisiones para contingencias y para inflación durante el período de construcción. Este estimado supone una inflación promedio de 2% por año.

La ejecución del programa del tercer juego de esclusas iniciará en el año 2007 y durará hasta un máximo de 8 años, entre el 2007 y el 2014. El tercer juego de esclusas se estima iniciará su funcionamiento en el 2015. Durante la construcción del tercer juego de esclusas, el Canal continuará haciendo aportes crecientes al Tesoro Nacional en concepto de derecho por tonelada y excedentes de la operación. Estos pagos no serán inferiores a los efectuados al Tesoro Nacional en el 2005 o los aportes que se efectúen en el 2006.

Las inversiones del programa del tercer juego de esclusas se recuperarán a través de los peajes que cobra el Canal.

El financiamiento del tercer juego de esclusas contempla la combinación de aumentos razonables de peajes, implementados desde el año fiscal en que se apruebe el programa de ampliación mediante un referéndum, con fuente externas de financiamiento interino para hacer frente a las necesidades máximas de fondos durante el período pico de la ampliación del Canal.

Por lo tanto, el programa del tercer juego de esclusas se financiará con una combinación de aportes de capital de la ACP y financiamiento externo de carácter interino. La cantidad de financiamiento externo estará dictada por: 1) los montos de inversión requeridos por la obra, 2) la necesidad de efectuar la construcción de la forma más rápida que sea técnica y económicamente viable y 3) los ingresos del Canal que resulten del volumen de tráfico por el Canal y de la política de precios que implemente la ACP.

La fuente de repago del financiamiento interino serán los peajes y los financiamientos externos que contrate la ACP para el programa del tercer juego de esclusas no tendrán el aval del Estado, y estarán garantizados únicamente por los flujos de efectivo que generará dicho programa.

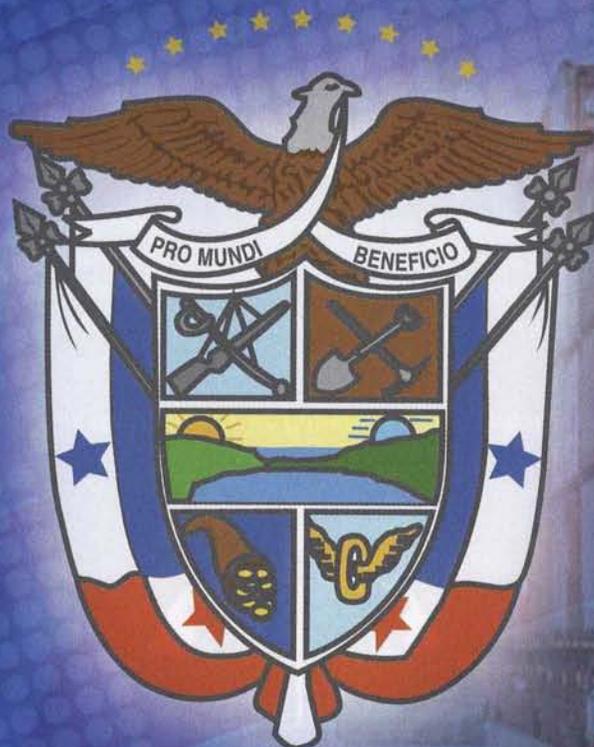
Para mayor información sobre el Canal de Panamá, visite la Oficina de Información en el Edificio de la Administración, en Balboa, o llame al (507) 272-7602 ó (507) 272-7677. El Centro de Visitantes de las Esclusas de Miraflores está abierto de 9 a.m. a 5 p.m., todos los días. Usuarios de Internet pueden 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: Imprenta Boski  
Impresión: Impresionarte,S.A.



*Escudo Nacional de la República de Panamá  
Diseñado por Nicanor Villalaz - 1904*



*El Escudo Nacional de la República de Panamá es de forma ojival y está dividido en tres secciones:*

- La sección superior, o jefe, está dividido en dos cuarteles: el derecho, en campo de plata, muestra una espada y un fusil colgados para significar el abandono de la lucha entre hermanos; en la izquierda, en campos de gules, hay una pala y un azadón, símbolos de trabajo.*
- En el centro, o punto de honor, se muestra al Istmo con sus dos mares, la luna elevándose y el sol escondiéndose tras un monte, marcando las seis de la tarde, hora de la independencia.*
- La sección inferior se divide en dos cuarteles: a la derecha en campo azul hay una cornucopia, símbolo de riqueza; y a la izquierda, en campo de plata, está la rueda alada, emblema del progreso.*

*Sobre el Escudo hay un águila, símbolo de la soberanía, que lleva en su pico una cinta con el lema "PRO MUNDI BENEFICIO". Sobre el águila hay un arco formado por nueve estrellas que representan las nueve provincias de la república. A cada lado del escudo hay dos pabellones nacionales.*

*"El Canal de Panamá: símbolo de la identidad nacional"*